Ankenævnet *for* Forsikring

Den 6. marts 2019 blev i sag nr. 93070:

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxx

mod

Insr Insurance Group ASA
Sundkrogsgade 21, 2.tv.
2100 København Ø

afsagt

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstageren har ulykkesforsikring. I klageskema af 5/11 2018 til nævnet har klagerens advokat bl.a. anført:

> "**Kort redegørelse for sagen**
> Min klients søn [afdøde] var den 22. oktober 2017 impliceret i en soloulykke, hvor han afgik ved døden. [Afdøde] var på ulykkestidspunktet omfattet af en ulykkesforsikring, hvor der gives erstatning ved dødsfald til de nærmeste pårørende. Insr Forsikringsagentur har afvist, at skaden er omfattet af forsikringen. Se i det hele vedlagte klageskrivelse.
>
> **Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?**
> Det gøres gældende, at min klient er berettiget til erstatning som følge af [afdødes] død."

Klagerens advokat har endvidere i brev af 5/11 2018 til nævnet bl.a. anført:

> "Jeg bistår [klager] i hendes erstatningssag som følge af en ulykke den 22. oktober 2017, hvor min klients søn, [afdøde], afgik ved døden i en soloulykke, og jeg skal hermed på vegne af min klient klage over Insr Forsikringsagenturs afgørelser af 6. marts 2018 samt 3. august 2018, jf. vedlagte.
> …
> Som nævnt var min klients søn [afdøde] impliceret i en soloulykke den 22. oktober 2017, hvorved han afgik ved døden. Ved afgørelse af 6. marts 2018 afviste Insr Forsikringsagentur, som har indgået aftale med OK Forsikring om at behandle skader, at skaden var omfattet af forsikringen, idet selskabet henviser til, at [afdøde] på ulykkestidspunktet var påvirket af ketamin.
> På vegne af min klient anmodede jeg Insr Forsikringsagentur om en revurdering den 19. juni 2018, jf. vedlagte, idet det fremgår af vedlagte journal fra akutlægebilen, at [afdøde] blev givet ketamin i ambulancen, hvorfor det gjordes gældende, at [afdøde] ikke på ulykkestidspunktet var påvirket.

Insr Forsikringsagentur foretog herefter en revurdering af sagen, jf. vedlagte. Selskabet afviste dog på ny, at skaden var omfattet af forsikringen, nu med den begrundelse at [afdøde] havde handlet groft uagtsomt, idet det er selskabets opfattelse, at [afdøde] enten har været uopmærksom eller er faldet i søvn under kørslen, jf. i det hele vedlagte skrivelse.

Jeg vedlægger herefter kopi af sagens akter modtaget fra Insr Forsikringsagentur, idet jeg herefter skal anmode om Ankenævnet for Forsikrings stillingtagen til, hvorvidt min klients søn [afdøde] har udvist grov uagtsomhed, idet det gøres gældende, at min klient, [klager], har krav på erstatning som følge af [afdødes] død, såfremt Ankenævnet finder, at [afdøde] ikke har udvist grov uagtsomhed."

Selskabet har 18/12 2018 bl.a. redegjort for sagsforløbet og afgørelsen således:

"**Hvilke forsikringer er der tale om**
Afdøde tegner en ulykkesforsikring hos OK Forsikring med ikrafttrædelse d. 1. januar 2016. Forsikringsgiver er Insr Insurance Group ASA [herefter 'Insr']. Kopi af forsikringspolice (Bilag A) og forsikringsbetingelser (Bilag B) vedlægges.

Forsikringen omfatter død, hvis der er tale om en dækningsberettiget skade under ulykkesforsikringen.
Forsikringssummen ved død er 100.000 kr. (Bilag A).

Hvori består uenigheden
Klageren klager til Ankenævnet for Forsikring som følge af, at Insr har afvist dækning på ulykkesforsikringen. Dette medfører, at den anmeldte hændelse på ulykkesforsikringen ikke berettiger til udbetaling til afdødes nærmeste pårørende.

Kravet er afvist d. 6. marts 2018 til afdødes forældre. D. 19. juni 2018 modtager Insr ønsker om revurdering fra Klageren.

Kravet afvises og fastholdes d. 18. august 2018, og der henvises samtidig til Ankenævnet for Forsikring og den videre klagevejledning.

Hvad er der sket - Tidslinje
…
Begrundelse for at fastholde afgørelsen
Jævnfør forsikringsbetingelserne punkt 1.7 under 'Hvad dækker forsikringen ikke', fremgår det, at forsikringen ikke omfatter skader sket ved grov uagtsomhed.

Det fremgår af politirapporten, at bilen hastighed er målt til ikke under 105 km/t og ikke over 122 km/t. Eller 113,7 km/t +/- 8,5. – dette ved første 'hugmærke'.
Der er ikke taget højde for en eventuel hastighedsreduktion frem til hugmærket, hvor første referencepunkt er målt 50,8 meter tidligere og første dækspor i rabatten er 36,7 meter før.
Der er på selve strækningen en hastighedsbegrænsning på 80 km/t, hvorfor der er sket en overskridelse på 42,13% målt imod 113,7 km/t.

Det fremgår af bilag 1, skitse fra politirapporten, at bilens dækspor kører i en lige linje fra højre vognbane, til modsat kørselsretning og fortsætter videre ud i rabatten uden at bilen på noget tidspunkt retter op eller bremser.

Det er således vores opfattelse, at Afdøde, på trods af den høje fart, enten har været uopmærksom eller er faldet i søvn under kørslen.

Der er ikke konstateret fejl eller mangler ved vejens forløb eller udstyr. Forholdene er landevej med beboelse, hvor der var mørkt (nat) og ingen gadebelysning.

Derudover er der ved Bilinspektørerklæringen konstateret en række alvorlige fejl og mangler – dette i sådan grad, at bilen ikke var i lovlig eller forsvarlig stand – her henvises til Bilag I – Brev fra politiet vedr. Deres anmodning om aktindsigt.

Af brevet den 3. august 2018 – Bilag N - fremgår en del konklusioner af Bilinspektørerklæringen, som er gengivet nedenfor: '*Førerairbags manglede på grund af ny ratmontering. Billede af rat fremgår af politirapportens foto 6:*
Eftermonteret rat i [bilen] uden airbag. Airbag ved passagersædet var udløst.
Konstruktion af forsæde betød at sikkerhedsselen ikke kunne anvendes i bilen. Billeder af forsæde fremgår ligeledes af politirapporten foto 7: Skålesæder eftermonteret forhindrede sikkerhedsselernes korrekte anvendelse.
Dæk på forakslen nedslidt og trykløst. Foto 8.
Dækbredden var væsentlig større end fabrikantens anbefaling.
Der var monteret elektronisk indsprøjtning af benzin, således at motoromdrejninger øges med den effekt at bilen kører hurtigere. Der var monteret ikke e-godkendte forlygtepære, som ikke må anvendes indenfor færdselslovens gyldighedsområde.'

Der konkluderes i Bilinspektørerklæring punkt 8 og 9, at fejl og mangler ved hhv. 'dæk, fælge og hjullejer' og 'chassis, karrosseri og udstyr' har haft betydning for færdselsuheldets hændelsesforløb.

Ligeledes vurderes det under punkt 11. Bemærkninger, at 'Køretøjet vurderes ikke at have været i lovlig eller forsvarlig stand forud for færdselsuheldet'.
Jf. ovenstående oplysninger er der efter vores opfattelse tale om tilsidesættelse af færdselssikkerheden.

Der er på bilen lavet flere eftermonteringer med det formål at øge bilens ydeevne og udseende, som til gengæld har forringet bilens sikkerhedsniveau.
Vi mener således, at Afdødes ved sin handlemåde, samt at hans adfærd indebar en så indlysende fare for skade, at han har handlet groft uagtsomt.

Konklusion
Insr fastholder vores tidligere afgørelse, om at Afdøde ikke er omfattet af forsikringsdækningen.
Ud fra sagens oplysninger i politirapporten er det vores vurdering, at Afdøde har handlet groft uagtsomt, da han har været vidende om, at bilens stand var til fare for sig selv og trafiksikkerheden generelt. Dette i en sådan grad at bilen ikke var i lovlig stand.

Afdøde bar ikke sikkerhedssele og kørte med en fart langt over det tilladte på mørk vej uden gadebelysning.

Afdøde har på trods af den høje fart, enten været uopmærksom eller er faldet i søvn under kørslen. Der er ikke foretaget bremsemanøvre og således ingen indikation på, at Afdøde skulle have været udsat for en ulykke i forsikringsmæssig forstand ved at have mistet herredømmet over bilen.

Det er således vores opfattelse, at der ikke er tale om en dækningsberettiget skade under ulykkesforsikringen.

Af politiets anmeldelsesrapport af 23/10 2017 fremgår bl.a.:

"Gerningsstedet er på [vej] ud for en grusbelagt markvej ned til nr. …. Uheldsstedet ligger på landet, hvor der er spredt bebyggelse. Gerningsstedet er en lige strækning og Ca. 500-700 meter før uheldsstedet er der et sving, som svinger fra venstre mod højre og derefter venstre igen.

Vejen er asfalteret og er inddelt i to vognbaner, en i hver retning, henholdsvis sydgående og nordgående. Vognbanerne er adskilt af en midterlinje og på begge sider af kørebanerne er der en græsrabat, hvorefter der er marker. Græsrabatten i den nordgående retning er ca. 2 meter dyb. Derudover er der adgang til [vej] fra flere grusbelagte markveje, som fører ned til forskellige ejendomme.

Gerningsstedsundersøgelsen viste, at [afdødes] personbil holdt i grøften i den modsatte side af vejen, end den retning, som han var kørt i. Bilen holdt med fronten pegende ned af en skrænt som var Ca. 2 meter dyb. Bilen havde buler hele vejen rundt og der lå forskellige vragdele både på kørebanen samt på marken, ligesom den forreste nummerplade lå 5 meter fra bilen. Yderligere var forruden delvist knust og både de forreste sideruder i begge sider samt bagruden var knust, således at der ikke sad mere glas tilbage i vinduesrammerne. Bilens airbag i højre side af instrumentbrættet var derudover udløst.

Derudover viste undersøgelse, at rattet i [afdødes] personbil var uoriginalt og at der ikke var monteret airbag i førersiden.

Gerningsstedsundersøgelsen viste yderligere, at [afdødes] personbil formentlig var trillet rundt i forbindelse med uheldet, idet der var synlige skader på begge sider af bilen, hen langs dørene og derudover på taget samt på både for- og bagende.

Der var græs og jord, som var spredt ud over begge vejbaner samt flere hjulspor i græsrabatten frem mod den skrænt, hvor [afdødes] personbil holdt. Derudover lå der en væltet kantpæl i vejkanten i den nordgående retning samt både et 'Til salg' skilt og et metalstativ med husnummer, som begge var væltet ud for den markvej der går ned mod ejendommen ved nr. ….

Uheldet skete på en lige strækning og undersøgelsen viste, at [afdøde] lå på kørebanen i den sydgående retning Ca. 25-30 meter længere fremme end der, hvor hans personbil var standset.
…

Vejbelægningen på uheldsstedet var intakt ligesom vej afmærkningen var hel og tydelig. Der var ingen trafik på undersøgelsestidspunktet. Der var mørkt og ingen gadebelysning på strækningen, hvor uheldet skete. Kørebanen var tør og oversigtsforholdene var gode."

Af bilinspektørerklæring af 6/11 2017 fremgår bl.a.:

"**2. Konklusion**
Der blev ikke konstateret tekniske fejl eller mangler ved vejens forløb og udstyr. Der blev konstateret en række alvorlige fejl og mangler ved [afdødes bil] således den ikke var i lovlig eller forsvarlig stand.
Der blev ikke konstateret fejl eller mangler ved [bil2].
Det kan ikke entydigt teknisk fastslås om [bil2] påkørte føreren af [afdødes bil].

[Afdødes bils] hastighed ved påkørsel af grøftekanten var ikke under 105 km/h og ikke over 122 km/h. Føreren af [afdødes bil] anvendte ikke sikkerhedssele i uheldsøjeblikket. Den manglende benyttelse af sikkerhedssele betød at bilisten blev kastet ud af [afdødes bils] kabine.
[Bil2's] hastighed havde været lav ved passage af uheldsstedet.

3. Begrundelse.
Uheldsdata
3.1 Uheldsforløb:
På baggrund af de tekniske spor kan følgende uheldsforløb beskrives. [Afdøde] kørte i sydlig retning ad [vej]. Efter gennemkørsel af en svag venstrekurve var [afdøde] kørt over i den modsatte vognbane og ud i den østlige rabat. I rabatten havde [afdøde] påkørt en kantpæl. Cirka 38 meter efter de første spor i rabatten havde [afdødes bil] afsat et kraftigt hugmærke i grøftekanten. [Afdødes bil] var derefter rullet/fløjet cirka 20 meter inden den havde ramt den nordlige kant af indkørslen til ejendommen …. [Afdødes bil] var derefter fløjet over indkørslen videre i sydlig retning og standsede med fronten nede i grøften i østlig retning. På et tidspunkt sidst i uheldsfasen var bilisten blevet kastet ud af [afdødes bil] og lå i vognbanen for trafik kørende 26 meter længere mod syd i forhold til [afdødes bil].
…
3.3 Vejforløb:
Uheldsstedet var udenfor tættere bymæssig bebyggelse og uden lokal hastighedsbegrænsning.
[Vej] var 6,0 meter bred forløb i på uheldsstedet i syd/nordlig retning. Kørebanen var opdelt i to vognbaner ved længdeafmærkning henholdsvis Q 41, Vognbanelinje i personbilens kørselsretning og Q44, Spærrelinje i den modsatrettede vognbane. Nord for uheldsstedet forløb kørebanen i en svag kurve. Kørebanen var jævn og belagt med asfalt af almindelig kvalitet. Rabat og grøfteområdet var blødt og fugtigt. Der var gode oversigtsforhold i personbilernes kørselsretning.

3.4 Vejr- og belysningsforhold:
Der var mørkt på uheldstidspunktet, let skyet og 8 grader celsius målt i undertegnedes køretøj frem mod uheldsstedet. Kørebanen var tør og der var let til frisk vind.

3.5 Beskadigelser på [afdødes bil]:
Karrosseriet var kraftigt deformeret primært i frontområdet samt venstre baghjørne. Ruder knust. Sikkerhedssele ikke anvendt i uheldsøjeblikket Frontairbag i passagerside udløst.
…
3.6 Fejl og mangler ved [afdødes bil].

Bilen var en …, årgang 1997.
Motoren var optimeret med andet luftfilter og motorkomponenter. Det vurderes ikke at modificeringerne havde en effektforøgelse på mere end 20 %. Førerairbag manglede på grund af ny ratmontering. Forreste sideruder beklædt med solfilm. Dæk på forakslen nedslidt. Konstruktion af forsæder betød at sikkerhedsselerne ikke kunne anvendes. Bagsæde manglede. Fejl konstateret ved periodisk syn den 15. juni 2017, var blevet reetableret efter omsyn den 15. juni 2017. Der var monteret elektronik, således motoromdrejninger, indsprøjtning af benzin mv manuelt kunne ændres. Personbilen var ikke i lovlig eller forsvarlig stand på uheldstidspunktet.
…
4. Årsagsanalyse
4.1 Betydning af fejl og mangler på vejanlægget.
Det vurderes ikke at der var fejl eller mangler på vejanlægget.

4.2 Betydning af vejr- eller belysningsforhold.
Det vurderes ikke at vejr- eller belysningsforhold havde betydning for uheldets opståen, udvikling eller omfang.

4.3 Betydning af fejl/mangler ved [afdødes bil].
Fordæk var nedslidte, således karkassens opbygning var synligt igennem slidbanen. Køretøjets styre- og bremseegenskaber var nedsat. Udskiftning af rat uden airbag og forsæder beregnet til sikkerhedsseler af H-typen betød kraftig nedsat personsikkerhed ved forsæderne. Den manglende mulighed for/anvendelse af sikkerhedssele i uheldsøjeblikket betød at bilisten blev kastet ud af køretøjet.

4.4 Betydning af kørefejl.
Køretøjets stand og bilistens køreegenskaber i forhold til [afdødes bils] hastighed vurderes at være den primære årsag til solouheldets opståen. Solouheldets omfang blev forværret af den manglende anvendelse af sikkerhedssele.

4.5 Mulighed for påkørsel af person på kørebanen.
Det kunne ikke entydigt fastslås om skader på [bil2] skyldes påkørsel af vragdele fra [afdødes bil] eller direkte påkørsel af føreren af [afdødes bil]. Personens slutposition var ikke ændret i forbindelse med en eventuel påkørsel. Der blev erkendt noget slimlignende på venstre bagerste stænkklap, som kunne have været en vævsrest. Slimet kunne dog også have været kommet på stænkklappen i forbindelse med kørsel i græsrabatten.

5. Beregninger.
[Afdødes bils] hastighed blev beregnet på baggrund af det afsatte spor i rabatten samt karrosseri deformationer. Gennemsnitlig friktionsudnyttelse blev estimeret til 0,6 +/- 0,1. Ved første erkendte hugmærke i grøftekanten var [afdødes bils] hastighed 113, 7 km/h+/- 8,5 km/h. [Afdødes bils] hastighed var ikke under 105 km/h og ikke over 122 km/h, da [afdødes bil] ramte grøftekanten."

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"**1. Fællesbetingelser**
…
1.5. Hvad dækker forsikringen ikke?
Forsikringen dækker ikke skade/krav, som er en direkte eller indirekte følge af:
• Manglende årsagssammenhæng*

- Forsætlig handling eller grov uagtsomhed"

Nævnet udtaler:

Klagerens søn, der var under 20 år, afgik ved døden i en solo-bilulykken den 22/10 2017 kl. 23.51. Hun klager over, at selskabet har afvist at yde erstatning til de efterladte.

Selskabet har afvist at yde dækning under henvisning til, at sønnen havde udvist grov uagtsomhed i forbindelse med ulykken, idet ulykken skete på en vej med hastighedsbegrænsning på 80 km/t, og idet politiet havde målet bilens hastighed til 113,7 km/t (mindst 105 km/t og maksimalt 122 km/t), svarende til en overskridelse på 42,13 %. Selskabet har anført, at sønnen ikke havde benyttet sele, og at bilen ikke var i lovlig og forsvarlig stand. Selskabet har videre anført, at sønnen trods "den høje fart, enten har været uopmærksom eller er faldet i søvn under kørslen. Der er ikke foretaget bremsemanøvre".

Af politiets anmeldelsesrapport og bilinspektørerklæring fremgår det blandt andet, at gerningsstedet var en lige vejstrækning uden for bebygget område, og at ulykken var sket kort efter svag kurve. Det fremgår videre af bilinspektørerklæringen, at der var en række fejl og mangler ved bilen, og at den ikke var i lovlig eller forsvarlig stand: "Fordæk var nedslidte, således karkassens opbygning var synligt igennem slidbanen. Køretøjets styre- og bremseegenskaber var nedsat. … Køretøjets stand og bilistens køreegenskaber i forhold til [afdødes bils] hastighed vurderes at være den primære årsag til solouheldets opståen".

Efter en gennemgang af sagen – herunder politirapport, bilinspektørerklæring vedrørende færdselsuheldet samt fotos af ulykkesstedet og af den forulykkede bil – finder nævnet, at sønnens adfærd må karakteriseres som groft uagtsom.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at det fremgår af bilinspektørerklæringen, at bilens fordæk var nedslidt i en sådan grad, at karkassens opbygning var synlig igennem dækkets slidbane, hvilket har medført, at bilens vejgreb var markant nedsat. De meget nedslidte dæk sammen-

holdt med sønnens høje fart (mellem 105 og 122 km/t) på en mørk vejstrækning uden gadebelysning, indebærer efter nævnets vurdering en sådan nærliggende risiko for skade, at sønnen har handlet groft uagtsomt.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold

Jens Kruse Mikkelsen
formand