

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 18. maj 2021 blev i sag nr. 96226:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

Tjenestemændenes Forsikring
Klausdalsbrovej 601
2750 Ballerup

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har bilforsikring. I klageskema af 15/12 2020 til nævnet har klageren bl.a. anført:

"Kort redegørelse for sagen

Den 10/10-2020 kører min mand vores [bilmærke] (ikke samlelever) til [adresse], for klargøring af bilen til syn, ikke for at køre en tur. Da bilen står i tomgang for olietjek (elektronisk oliemåler) uden for ...klubben [adresse], står der lige pludselig stikflammer op under bilen og motorrummet. Der lånes en stor pulverslukker af ...klubben [A] som befandt sig i klubben. [A] var også behjælpelig med at slukke ilden, hvilket skete af 2 gange, idet ilden blussede op igen efter første slukning. Det er således ikke korrekt, at der i bilen befandt sig en ildslukker. Bilen bliver transporteret til ... Auto & Skadecenter, [adresse] og vi hører intet ud over en nærmest afhøring af min mand i 45 min. foretaget af en kvindelig medarbejder fra TJM-forsikring samt et forsøg på en efterfølgende afhøring af mig samme dag af en mandlig medarbejder fra TJM forsikring, hvilket var en yderst ubehagelig oplevelse, som om vi selv havde forsøgt at brænde vores bil af. Vi kan nu se at TJM-forsikring prøver at bruge min mands afhøring mod os, med den begrundelse, at bilen har været sat til salg og vi selv har været skyld i branden, grundet manglende vedligeholdelse af bilen, hvilket TJM forsikring ikke tidligere i deres afslag har bragt op, noget tyder således på at deres tidligere afslag 'måske' halter. Den 4/11-2020 modtages afslag på dækning, grundet manglende ild. Den 11/11-2020 modtages afgørelse nr. 2 med henvisning til at forsikringssselskabets taksator har konstateret, at der ikke har været ild i bilen. Den 5/11-2020 anmodes om aktindsigt, hvilket jeg først får den 17/11-2020 efter at havde rykket for denne. Efter afslag fra TJM-forsikring og før aktindsigten fra TJM-forsikring, kontakter min mand ... Auto & Skadecenter, [adresse] telefonisk og modtager pr. mail en udskrift af bilens motorstyring. I mailen skriver [B], automekaniker følgende: 'Der er ingen tvivl om at der har været ild i bilen, men årsagen er som sagt ukendt. Teorien er voldsom overophedning af katalysatoren, som følge af en mekanisk fejl.' Af aktindsigten fremgår det desuden at [C] fra ... Auto & Skadecenter har skrevet til en '[D]' fra TM-forsikring, at han me-

ner at årsagen til branden er at den ene indsprøjtningsdyse er defekt, så den fylder cylinderen op med benzin, hvilket gør, at katalysatoren bliver meget varmere, hvilket har været årsagen til branden. Endvidere fremsendes billeder til TJM-forsikring '[D]' fra ... Auto & Skadecenter. Ud fra disse billeder fremgår det også klart, at der ikke kun har været skader på katalysatoren, men også på bilens andre dele. Min mand har efter afslaget fra TJM-forsikring haft kontakt til Dansk Teknologisk Institut og de har foretaget en besigtigelse af bilen ved certificeret brandefterforsker [E] som udtaler følgende: 'Der kunne konstateres varmeskader, flere steder i området omkring motorrummet, skader som placeringsmæssigt kan indikere, at der har været en egentlig brand med flammer i motorområdet – altså ikke kun smeltning af plastdele.' Den udarbejdede rapport tilsendes TJM-forsikring den 24. november 2014. Den 15. december modtager vi endnu et afslag fra TJM-forsikring med følgende begrundelse: 'Det er vores vurdering, at rapporten ikke er 100 % konkluderende og dermed påviser, at der har været løs ild og dermed brand i bilen.... Desuden er vi bekendt, at bilen har været til salg, hvor det fremgår af salgsannoncen, at der er en defekt i motoren og, at bilen bruger ca. 1 liter olie på 100 km. Det vil sige, en defekt i bilens motor, som I derved er bekendt med. Vores overtaksator vurderer, at skaden også kan opstå som følge af manglende vedligeholdelse af bilen, hvis fejlen ikke er udbedret. Når bilen bruger så meget olie, er der risiko for, at det kan havne i partikelfiltret, og hvis det er sket, vil det starte en overophedning indvendigt, som billederne indikerer. Der ses tydeligt varme mærker på filtret.' Annoncen blev indrykket 17. juni 2020, da vi ikke kunne finde ud af, hvorfor bilen brugte så meget olie og en renoivering af motoren ville kunne løbe op i 25.000 kr. plus. Det viste sig dog efterfølgende, at det var oliestandsmåleren som var i stykker og at vi havde hældt for meget olie på bilen, hvorfor bilen den 20. august 2020 blev transporteret ned til [adresse] af ... Vejhjælp for at få tappet olie af bilen og oliestandsmåleren blev skiftet. Annoncen blev derfor taget af, da vi ikke var interesseret i at sælge bilen, da fejlen nu var udbedret. Jeg har under sagsforløbet gjort TJM-forsikring opmærksom på at oliestandsmåleren var blevet udskiftet. Bilen har efterfølgende kørt uden problemer, så jeg står uforstående over for TJM forsikrings nye påstand om manglende vedligeholdelse, da fejlen med oliestandsmåleren jo var udbedret i august og bilen først brændte i oktober grundet en defekt indsprøjtningsdysse.

...

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

Anerkendelse af skaden som en brandskade, herunder dækning af udgifter der har været ved manglende anerkendelse af skaden."

Selskabet har af 26/1 2021 til nævnet bl.a. redegjort for sagsforløbet og afgørelsen således:

"Tvisten vedrører, at vi har afvist erstatningspligten efter skaden d. 10. oktober 2020, hvor der pludselig stod stikflammer ud af motorrummet på klagers bil. Klager har tegnet en ansvars- og kaskoforsikring gennem TJM Forsikring. Forsikringen er tegnet under betingelser 18T5.

Sagsgennemgang

Vi modtog klagers anmeldelse d. 10. oktober 2020, hvor det fremgik, at der var gået ild i motoren på bilen. Vi bad klager om yderligere oplysninger og hun kontaktede os telefonisk d. 12. oktober 2020 og oplyste, at hendes mand havde kørt i bilen, da der pludselig stod stikflammer ud af motorhjelmen. Ilden var blevet slukket med en pulverlukker. Vi bad klager svare på nogle supplerende spørgsmål, samt afgive samtykke, således at vi kunne indhente yderligere oplysninger. Svar på spørgsmålene blev modtaget d. 21. oktober 2020. Efter undersøgelse hos vores taksator og hos værkstedet blev der fremsendt en afgørelse til klager d. 4. november 2020 med afvisning af erstatningspligten. Årsagen til afvisningen var, at der ikke havde været tale om en brand i forsik-

ringsmæssig forstand, og at skaden alene begrænsede sig til de mekaniske dele i bilen. Klager fremsendte en klage umiddelbart efter modtagelsen af afgørelsen. Denne klage blev besvaret 11. november 2020. 25. november 2020 fremsendte klager flere bemærkninger til sagen, ligesom hun fremsendte diverse fotos og udtalelse fra Teknologisk Institut, herefter benævnt TI. Udtalelse og fotos fra TI blev forelagt vores overtaksator, uden at det gav anledning til at ændre afgørelsen. Herefter blev sagen indbragt for Ankenævnet.

Konklusion

Efter sagen blev indbragt for Ankenævnet har vi haft den forbi Dansk Brandteknisk Institut (DBI). De udtaler, at der er tale om en overophedning af katalysatoren, hvilket er årsag til skaden. Grunden til at katalysatoren overopheder er formentlig på grund af bilens meget høje olieforbrug. Vi henviser her til en salgsannonce, hvor klager angiver, at bilen bruger meget olie.

Jeg henviser i den forbindelse til følgende uddrag af mail fra DBI:

Det i mine øjne mest interessante i denne sag, er oplysningen om et motorolieforbrug på ca. 1L pr. 100 km. Det er et ekstremt højt forbrug. Et så stort olieforbrug vil ofte medføre tilsodet eller helt defekte tændrør med dårlig forbrænding og motorgang til følge. Det uforbrændte benzin, grundet dårlig forbrænding, føres fra forbrændingskammeret og ud i udstødningen. Benzinen vil i udstødningen antænde og medføre en kraftig overophedning af katalysator. I mange tilfælde vil katalysatoren blive helt rødglødende også i tomgang hvis bilen kører lidt tid.

Der har uden tvivl været stikflammer pga. overophedningen, men det kan ikke sidestilles med brand i forsikringsmæssig forstand, idet der ikke er tale om ildsvåde – en løssluppen og flammedannende ild, der kan brede sig ved egen kraft jf. FAL § 79. Uanset om årsagen skyldes kortslutning som først antaget eller overophedning, som DBI bekræfter, så er der tale om en skade, der udelukkende begrænser sig til de mekaniske dele i bilen og derfor ikke er dækket af kaskoforsikringen. På baggrund af dette kan vi ikke anerkende erstatningspligten."

Klageren har af 28/1 2021 til nævnet bl.a. anført:

"TJM Forsikring har nu efter lang tid anerkendt at der har været ild i bilen, hvilket må betegnes som en lille sejr. Dog er TJM Forsikring nu kommet frem til der ikke er tale om ildsvåde – en løssluppen og flammedannende ild, der kan brede sig ved egen kraft.

...

Det som taler kraftigt imod TJM Forsikrings konklusion må være deres egen indhentning af oplysninger fra DBI, idet DBI netop skriver at 'ud fra de indsendte billeder er der intet som tyder på, at der er sket en kortslutning på de brandramte ledninger og kabler'. Endvidere skriver DBI, at en brand altid vil søge opad, hvilket den også gjorde, op i selve motorrummet som en løssluppen og flammedannende ild som måtte slukkes to gange. Der er således ikke kun tale om smelteskader som TJM Forsikring hele tiden har påstået men en ild som 'kan' være opstået grundet en 'måske' varm katalysator. Efter udskiftningen af oliestandsmåleren, har bilen dog ikke brugt olie. Det er således min påstand, at da der har været ild og denne har bredt sig af egen kraft helt op i motorrummet er TJM Forsikring forpligtiget til at anerkende skaden og de omkostninger som der efterfølgende har været grundet manglende anerkendelse af skaden."

Klageren har yderligere af 1/2 2021 til nævnet bl.a. anført:

"Hermed fremsendes yderligere vedr. tidligere praksis vedr. mekaniske fejl contra følgeskader. Den 18. marts 2013 blev i sag nr. 83.139: Ilden gik ud af sig selv, formentlig fordi der ikke var tilstrækkelig ilt til at nære branden. Klageren fik medhold.

Ilden på min bil måtte slukkes to gange med en pulverslukker, så det er uforståeligt at TJM betragter dette som 'Ikke' løssluppen og flammedannende ild.

Den 18. marts 2009 blev i sag nr. 74.891:

Nævnet har gennemgået sagen og finder, at det efter de foreliggende oplysninger må lægges til grund, at den skete skade må anses for opstået i - og er begrænset til - bilens elektriske system.

Der stod ild op og under min bil. Ilden har således ikke kun været begrænset til området, hvor katalysatoren er, men har bredt sig til hele underbilen op i motorrummet, med skader på bilen ledningsnet i motorrummet, dækplader, lakskader, lugtskader i kabinen m.v.

Den 10. juni 2002 blev i sag nr. 56.908:

Selskabet har ved skrivelse af 29/10 2001 anført: 'Ifølge det oplyste er et leje brændt sammen. Varmen herfra har forårsaget ødelæggelse af nogle remme mv. Skaden på lejet er ikke en brandskade, men derimod en mekanisk skade, da dette blot er brudt sammen. Følgeskaden på remme mv. anerkendes derimod som brandskade, men er så begrænset at den ikke overstiger policens selvrisiko på 1.808 kr. Dette er den direkte årsag til, at [selskabet] har meddelt at der ikke kan betales erstatning. Selskabet kan naturligvis ikke udtale sig om, hvorvidt en tidligere anmeldt skade til [andet selskab] var dækningsberettiget eller ej.'

Der er således forskel på, hvad der er følgeskader og hvad der er en mekanisk skade. Hvis skaden er opstået ved en utæt dysse, må dette være den mekaniske skade. Resten må således være følgeskader som er omfattet af forsikringen."

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen. Nævnet har blandt andet modtaget salgsannonce af 17/7 2020, anmeldelse af 10/10 2020, skadeerklæring af 20/10 2020, udtalelse fra Auto & Skadecenter, fotografier af bilen og af motoren, faktura af 3/9 2020, indledende besigtigelse fra Teknologisk Institut af 25/11 2020, mail fra taksator til selskabet af 15/12 2020, udtalelse fra Dansk Brandteknisk Institut og forsikringsbetingelser nr. 18T5. Uddrag af bilagene gengives nedenfor. Af salgsannonce af 17/7 2020 fremgår bl.a.:

"[Bilmærke og model], 2,0, Benzin

Fejl på motor den bruger olie ca. 1 liter pr 100 km, den skal laves ...

Price: 50,000"

Ankenævnet for Forsikring

5.

96226

Af anmeldelse af 10/10 2020 fremgår bl.a.:

"Beskriv hvad der er sket i feltet herunder.

Der er gået ild i motoren"

Af skadeerklæring af 20/10 2020 fremgår bl.a.:

"**Du har oplyst at:** Der er gået ild i motoren da hr ft kører og holder i tomgang, så står der pludselig stikflammer ud af motorrum.

...

Din beskrivelse af køretøjets stand

Motorens stand

Fin

Karosseri Stand

Fin

Lakeringens stand

Fin"

...

Var der skade på bilen inden branden

X Ja ... Mindre skade bagkofanger"

Af udtalelse fra Auto & Skadecenter fremgår bl.a.:

"Hej [D] det er mig der har kigget på [bilmærke og bilmodel]

Jeg vil mene at årsagen til branden er at den ene indsprøjtningsdyse er defekt så den fylder cylinderen op med benzin hvilket gør at katalysatoren bliver meget varmere end normalt hvilket jeg tror har været årsagen til branden"

Af faktura af 3/9 2020 fremgår bl.a.:

"VARENR	TEKST	ANTAL	BRUTTO	NETTO	IALT BELØB
...	LITERMÅL 5L	1	108,25	75,78	75,78
	[registreringsnr], [bilmærke], [model] ...				
...	OLIENIVEAU-CENSOR	1	1105,00	773,50	773,50"

Af indledende besigtigelse fra Teknologisk Institut af 25/11 2020 fremgår bl.a.:

"Hermed fremsendes en kort mail, med vores observationer på jeres [bilmærke] [registreringsnummer]. Der udfærdiges ikke en egentlig rapport på denne indledende besigtigelse. Denne undersøgelse er aftalt som en indledende besigtigelse, inden der kan igangsættes en større laboratorieundersøgelse af køretøjet, hvor der med sikkerhed kan afklares om der har været brand med flammer, eller ej. Hvis der skal igangsættes større undersøgelse, skal køretøjet fragtes til Teknologisk Institut Herunder er kommentarerne indsat med kursiv fra vores underleverandør, certificeret brandefterforsker [E], og han og jeg har i fællesskab gennemgået fotos m.m.:

Som aftalt har jeg været ude og undersøge bilen nærmere med henblik på at se om der har været ildsvåde eller der alene er tale om smelteskader pga. for varm motor og udstødningssystem. Der kunne konstateres varmeskader, flere steder i området omkring motorrummet, skader som placeringsmæssigt kan indikere, at der har været en egentlig brand med flammer i motorområdet – altså ikke kun smeltning af plastdele.

Skader under vognen

...32 – overblik motorrum nedefra

...34 – bemærk, fuldstændig tab af isolering på ledninger til venstre

...36 – detalje do

...43 – motor nedefra forfra

...44 – detaljer brandskadet ledningsisolering

...53 – detaljer ved fleksibel gummimuffe

...55 – detaljer ved stik samt fiberforstærket slange – isolering bortbrændt samt beskadiget flexslange

Skader øverst i motorrummet

Varmeskader i området ved dækplade for afvanding, køretøjets

...07 – motorrum ovenfra

...13 – detalje ledningsbundt ved tværstiver

...21 – detaljer ledningsbundt do

...23 – dækplade afvanding forrude

...24 – smelteskade på dækplade

...27 – dækplade ved ca. original placering"

Af mail fra taksator til selskabet af 15/12 2020 fremgår bl.a.:

"Da denne skader er koncentreret til ledningsnettet på undersiden af motoren nær partikelfilter, må det antages at skaden er sket ved over varm partikelfilter, som har smeltet ledninger, her er så sket en kortslutning med følgende skade. Skaden kan være opstå ved manglende vedligeholdelse af bilen, det er oplyst i salgsannonce at bilen bruger meget olie, skulle denne olie havne i partikelfiltret, vil dette starte en overophedning indvendig, som disse billeder indikerer (se varmemærkerne på filtret)

...

Hvordan er disse varmeskader opstået:

Min faglige vurdering er, at det fra partikelfiltret, som har været rødglødende og har smeltet ledningsnettet med kortslutning til følge, ledninger vil smelte i isolering/plast når dette sker.

...

Jeg er uenig i at der skulle have været egentlig brand, da jeg mener det er koncentreret til/omkring partikelfiltret og ledningsnettet omkring dette."

Af udtalelse fra Dansk Brandteknisk Institut fremgår bl.a.:

"Jeg har taget et kig på billederne. Vi vil naturligvis altid helt ud og se køretøjet fysisk idet at der er mange faktorer der kan spille ind i disse brandsager. Ud fra de indsendte billeder er der ikke noget

der tyder på at der er sket en kortslutning på de brandramte ledninger og kabler. Ledningsisolerings materiale på ledninger & kabler vil naturligt bortbrænde fra en udefrakommende brand og branden vil søge opad. Hvis der er sket en kortslutning på ledninger/kabler vil kobberlederne blive helt hårde og mange gange grønne. I denne brand ses stekablet mellem motor og chassis i venstre side meget grønt af ir. Men idet at der er brugt en pulversluger til at slukke branden, vil jeg vurdere at pulveret har dannet korrosion flere steder i motorrummet. Normalt skal der en meget høj strømstyrke gennem sådan et stekabel før det bliver overbelastet.

Det i mine øjne mest interessante i denne sag, er oplysningen om et motorolieforbrug på ca. 1 L pr. 100 km. Det er et ekstremt højt forbrug. Et så stort olieforbrug vil ofte medføre tilsodet eller helt defekte tænderør med dårlig forbrænding og motorgang til følge. Det uforbrændte benzin grundet dårlig forbrænding føres fra forbrændingskammeret og ud i udstødningen. Benzinen vil i udstødningen antænde og medføre en kraftig overophedet katalysator. I mange tilfælde vil katalysatoren blive helt rødglødende også i tomgang hvis bilen kører lidt tid. Varmen fra den overophedede katalysator kan nemt antænde omkringværende brandbart materiale som ledningsisolerings materiale. Hvis man kigger på katalysatoren kunne det godt se ud til at den har været ekstremt varm."

Af forsikringsbetingelser nr. 18T5 fremgår bl.a.:

"4.4 Fælles bestemmelser for delkasko- og kaskoforsikring

(Hvis en af dækningerne er valgt, fremgår det af forsikringsaftalen

...

Forsikringen dækker ikke

- Skade, der alene opstår i de mekaniske, elektriske og/eller elektroniske dele, medmindre skaden er sket ved brand, eksplosion, lynnedslag og hærværk eller er sket under transport på eller ved hjælp af andet befordringsmiddel. Kaskoforsikringen dækker dog en eventuel følgeskade på dele, der ikke er mekaniske, elektriske eller elektroniske."

Fotos af bilen og bilens motor har været forevist for nævnet.

Nævnet udtaler:

Klageren anmeldte den 10/10 2020, at der var gået ild i motoren på hendes bil. Klageren kræver dækning for bilen. Hun har anført, at bilen brændte på grund af en defekt indsprøjtningsdysse. Klager har blandt andet henvist til Dansk Teknologisk Institut, som udtaler "Der kunne konstateres varmeskader, flere steder i området omkring motorrummet, skader som placeringsmæssigt kan indikere, at der har været en egentlig brand med flammer i motorområdet – altså ikke kun smeltning af plastdele". Klageren har videre henvist til, at Dansk Brandteknisk Institut skriver at "ud fra de indsendte billeder er der intet som tyder på, at der er sket en kort-

slutning på de brandramte ledninger og kabler", og at Dansk Brandteknisk Institut skriver, at en brand altid vil søge opad, hvilket den gjorde – op i selve motorrummet som en løssluppen og flammedannende ild, som måtte slukkes to gange. Der er således ikke kun tale om smelteskader. Klageren har yderligere anført, at hun indrykkede en salgsannonce på bilen, da hun ikke kunne finde ud af, hvorfor bilen brugte så meget olie, og da en reovering af motoren ville kunne løbe op i over 25.000 kr. Det viste sig dog efterfølgende, at det var oliestandsmåleren, som var i stykker, og at hun havde hældt for meget olie på bilen. Hun fik efterfølgende tappet olie af bilen, oliestandsmåleren blev skiftet i august 2020, og annoncen blev taget af, da hun ikke længere ville sælge bilen, da fejlen var udbedret. Bilen kørte efterfølgende uden problemer.

Selskabet har afvist at yde dækning med henvisning til, at der ikke har været brand i bilen i forsikringsmæssig forstand, og at skade alene er sket i de mekaniske dele i bilen. Der har uden tvivl været stikflammer på grund af overophedningen, men det kan ikke sidestilles med brand i forsikringsmæssig forstand, idet der ikke er tale om ildsvåde – en løssluppen og flammedannende ild, der kan brede sig ved egen kraft jf. forsikringsaftalelovens § 79. Selskabet har blandt andet anført, at Dansk Brandteknisk Institut har udtalt, at årsagen til skaden er overophedning af katalysatoren, og at katalysatoren formentlig overophedede på grund af bilens meget høje olieforbrug.

Af udtalelse fra Auto & Skadecenter fremgår det, at "Jeg vil mene, at årsagen til branden er, at den ene indsprøjtningsdyse er defekt, så den fylder cylinderen op med benzin hvilket gør, at katalysatoren bliver meget varmere end normalt, hvilket jeg tror, har været årsagen til branden".

Af indledende besigtigelse fra Teknologisk Institut af 25/11 2020 fremgår det, at "Denne undersøgelse er aftalt som en indledende besigtigelse, inden der kan igangsættes en større laboratorieundersøgelse af køretøjet, hvor der med sikkerhed kan afklares om der har været brand med flammer, eller ej Herunder er kommentarerne indsat med kursiv fra vores underleverandør, certificeret brandefterforsker [E], og han og jeg har i fællesskab gennemgået fotos m.m.: *Som aftalt har jeg været ude og undersøge bilen nærmere med henblik på at se, om der har været*

ildsvåde eller der alene er tale om smelteskader pga. for varm motor og udstødningssystem. Der kunne konstateres varmeskader, flere steder i området omkring motorrummet, skader som placeringsmæssigt kan indikere, at der har været en egentlig brand med flammer i motorområdet – altså ikke kun smeltning af plastdele."

Af mail fra taksator til selskabet af 15/12 2020 fremgår det, at "Da denne skade er koncentreret til ledningsnettet på undersiden af motoren nær partikelfilter, må det antages at skaden er sket ved over varm partikelfilter, som har smeltet ledninger, her er så sket en kortslutning med følgende skade. Skaden kan være opstået ved manglende vedligeholdelse af bilen, det er oplyst i salgsannonce at bilen bruger meget olie, skulle denne olie havne i partikelfiltret, vil dette starte en overophedning indvendig, som disse billeder indikerer (se varmemærkerne på filtret) ... Hvordan er disse varmeskader opstået: Min faglige vurdering er, at det fra partikelfiltret, som har været rødglødende og har smeltet ledningsnettet med kortslutning til følge, ledninger vil smelte i isolering/plast når dette sker. ... Jeg er uenig i at der skulle have været egentlig brand, da jeg mener det er koncentreret til/omkring partikelfiltret og ledningsnettet omkring dette."

Af udtalelse fra Dansk Brandteknisk Institut fremgår det, at "Ud fra de indsendte billeder er der ikke noget der tyder på, at der er sket en kortslutning på de brandramte ledninger og kabler. Ledningsisolerings materiale på ledninger & kabler vil naturligt bortbrænde fra en udefrakommende brand og branden vil søge opad. Hvis der er sket en kortslutning på ledninger/kabler vil kobberlederne blive helt hårde og mange gange grønne. I denne brand ses stelkablet mellem motor og chassis i venstre side meget grønt af ir. Men idet at der er brugt en pulverlukker til at slukke branden, vil jeg vurdere, at pulveret har dannet korrosion flere steder i motorrummet. Normalt skal der en meget høj strømstyrke gennem sådan et stelkabel før det bliver overbelastet. Det i mine øjne mest interessante i denne sag, er oplysningen om et motorolieforbrug på ca. 1 L pr. 100 km. Det er et ekstremt højt forbrug. Et så stort olieforbrug vil ofte medføre tilsoedet eller helt defekte tændrør med dårlig forbrænding og motorgang til følge. Det uforbrændte benzin, grundet dårlig forbrænding, føres fra forbrændingskammeret og ud i udstødningen. Benzinen vil i udstødningen antænde og medføre en kraftig overophedet katalysator. I mange tilfælde vil

katalysatoren blive helt rødglødende, også i tomgang, hvis bilen kører lidt tid. Varmen fra den overophedede katalysator kan nemt antænde omkringværende brandbart materiale som ledningsisoleringsmateriale. Hvis man kigger på katalysatoren kunne det godt se ud til, at den har været ekstremt varm."

Af forsikringsbetingelserne fremgår det, at forsikringen ikke dækker skade, der alene opstår i de mekaniske, elektriske og/eller elektroniske dele, medmindre skaden er sket ved brand, og at forsikringen dækker eventuelle følgeskade på dele, der ikke er mekaniske, elektriske eller elektroniske.

Af forsikringsaftalelovens § 79 fremgår det, at brandforsikring dækker den ved ildsvåde forårsagede skade på en af forsikringen omfattet genstand, selv om denne ikke kommer i brand. Skade, forårsaget ved ild, der ikke kan betegnes som ildsvåde, omfattes ikke af forsikringen.

Efter en gennemgang af sagen – herunder de fremlagte fotografier – finder nævnet, at der er sket skade på bilen ved brand i forsikringsbetingelsernes forstand, hvorfor selskabet ikke har været berettiget til at afvise at dække den anmeldte skade.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på den indledende besigtigelse fra Teknologisk Institut, hvor det fremgår, at "Der kunne konstateres varmeskader, flere steder i området omkring motorrummet, skader som placeringsmæssigt kan indikere, at der har været en egentlig brand med flammer i motorområdet – altså ikke kun smeltning af plastdele."

Nævnet har også lagt vægt på udtalelse fra Dansk Brandteknisk Institut, hvor det fremgår, at "I denne brand ses stelkablet mellem motor og chassis i venstre side meget grønt af ir. Men idet at der er brugt en pulverslukker til at slukke branden, vil jeg vurdere, at pulveret har dannet korrosion flere steder i motorrummet. Normalt skal der en meget høj strømstyrke gennem sådan et stelkabel, før det bliver overbelastet."

Ankenævnet for Forsikring

11.

96226

Nævnet har videre lagt vægt på, at det af udtalelse fra Auto & Skadecenter fremgår, at "årsagen til branden er at den ene indsprøjtningsdyse er defekt, så den fylder cylinderen op med benzin, hvilket gør, at katalysatoren bliver meget varmere end normalt, hvilket jeg tror har været årsagen til branden."

Nævnet har tillige lagt vægt på klagerens oplysninger om, at der var ild i bilen, og at branden måtte slukkes to gange med en pulverslugger. Nævnet bemærker, at selskabet ikke ses at have kontaktet vidner for at få af- eller bekræftet det af klageren oplyste hændelsesforløb.

Det forhold – at bilens motor kan have haft et stort olieforbrug, som vil kunne have medført en kraftig overophedet katalysator, og at der tillige er konstateret en række smelteskader eller varmeskader på bilen – kan ikke føre til andet resultat.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Selskabet, Tjenestemændenes Forsikring, skal anerkende, at den anmeldte skade er en dækningsberettigende brandskade. Selskabet skal genoptage sagsbehandlingen og udbetale erstatning i overensstemmelse med aftalegrundlaget. Erstatningen forrentes efter forsikringsaftalelovens § 24.

Klagegebyret tilbagebetales.



Svend Bjerg Hansen

Ankenævnet *for* Forsikring

12.

96226