

Asunto C-352/21

Petición de decisión prejudicial

Fecha de presentación:

28 de mayo de 2021

Órgano jurisdiccional remitente:

Østre Landsret (Tribunal de Apelación de la Región Este,
Dinamarca)

Fecha de la resolución de remisión:

27 de abril de 2021

Partes recurrentes:

A1

A2

Parte recurrida:

I

ØSTRE LANDSRET

(TRIBUNAL DE APELACIÓN DE LA REGIÓN ESTE)

REGISTRO

27 de abril de 2021 [...]

A1

y

A2

[...]

contra

I

[...]

El Østre Landsret (Tribunal de Apelación de la Región Este, Dinamarca) decide, con arreglo al artículo 267 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (en lo sucesivo, «TFUE»), párrafo segundo, y tras consultar a las partes, plantear una cuestión prejudicial al Tribunal de Justicia de la Unión Europea sobre el significado y la interpretación de los artículos 15, punto 5, y 16, punto 5, del Reglamento (UE) n.º 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (en lo sucesivo, «Reglamento Bruselas I»).

La cuestión que se suscita en el procedimiento ante el Østre Landsret se refiere a si una cláusula atributiva de competencia que figura en un contrato de seguro, que estipula que los litigios deberán someterse a los tribunales del país en el que esté domiciliada la compañía de seguros, en el presente asunto, los Países Bajos, puede oponerse al tomador del seguro. El ámbito de aplicación del artículo 16, puntos 1, letra a), y 5, del Reglamento Bruselas I, en relación con lo indicado respecto de los «grandes riesgos» en el ramo 6 de la parte A del anexo I de la Directiva 2009/138/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2009, sobre el seguro de vida, el acceso a la actividad de seguro y de reaseguro y su ejercicio (Solvencia II), genera dudas a este respecto. La cuestión versa sobre si el artículo 16, punto 5, del Reglamento Bruselas I debe interpretarse en el sentido de que el seguro de casco para embarcaciones de recreo que no se utilizan con fines comerciales está comprendido en dicha disposición, lo que tendría como consecuencia que el asegurador y el tomador del seguro que sea consumidor podrían elegir válidamente el foro antes del nacimiento del litigio.

A. Hechos del litigio

- 1 El 15 de octubre de 2013, los recurrentes **A1** y **A2**, residentes en Dinamarca, compraron, tras una inspección, un velero Nautor Swan 48 de segunda mano a un distribuidor en Ijmuden (Países Bajos). Con arreglo al contrato de compraventa, celebrado entre las partes el 15 de octubre de 2012, el precio de compra ascendió a 315 000 euros y la adquisición se efectuó el 1 de noviembre de 2013.
- 2 Con efectos a partir del 1 de noviembre de 2013, los recurrentes también contrataron un seguro de casco y de responsabilidad civil con la compañía de seguros recurrida, **I**, cuyo domicilio social se encuentra en los Países Bajos.
- 3 Los recurrentes declararon en el «Formulario de seguro náutico» que el velero tendría su puerto base en Helsingør Nordhavn (Dinamarca), así como, en particular, en el apartado 13:
 - «a. La embarcación está destinada a fines de recreo privado — x Sí

b. La embarcación está destinada a fines de alquiler con o sin tripulación — x No.»

- 4 En la póliza que la compañía de seguros emitió en favor de los recurrentes se incluyó la referencia a las condiciones del seguro «PLV 2010». Las cláusulas 1.7.5 y 1.7.6 de las condiciones del seguro establecen lo siguiente:

«Reclamaciones

1.7.5 Las reclamaciones y controversias que puedan surgir en relación con los servicios de intermediación, así como con el cumplimiento y la ejecución del contrato deberán someterse en primer lugar al Departamento de Reclamaciones de I BV. En caso de que el tomador del seguro no esté satisfecho con la opinión expresada por dicho Departamento, podrá dirigirse al “Klachteninstituut Financiële Dienstverlening” (Oficina de reclamaciones en materia de servicios financieros) Apdo. de correos 93257, 2509AG La HA[Y]A, www.klfid.nl.

Tribunal competente

1.7.6 En caso de que el tomador del seguro no desee hacer uso de las posibilidades contempladas en la cláusula 1.7.5 o en caso de que no esté de acuerdo con la tramitación de su reclamación, podrá someter la controversia a un tribunal competente de los Países Bajos.»

- 5 Los recurrentes dejaron el velero durante todo el invierno en Ijmuden y, en la primavera de 2014, navegaron en él hasta su puerto de base en Dinamarca.
- 6 En 2018 los recurrentes navegaron hasta Finlandia donde, según la información facilitada, el velero encalló el 26 de mayo de 2018. Cuando el velero fue llevado a tierra en primavera de 2019 con el fin de prepararlo para la siguiente temporada, los recurrentes descubrieron daños en la quilla y en el casco. El 14 de mayo de 2019, los recurrentes informaron de la encalladura a la compañía de seguros que, después de una inspección realizada por un perito, se negó a cubrir el daño comunicado, alegando la naturaleza del mismo.
- 7 A continuación, los recurrentes demandaron a la compañía de seguros en el país de su domicilio, ante el Retten i Helsingør (Tribunal de Helsingør, Dinamarca), solicitando que se condenara a la compañía de seguros a cubrir la reparación del daño, que ascendía a 300 000 coronas danesas (DKK). La compañía de seguros alegó la inadmisibilidad de la demanda dado que, en su opinión, estaba cubierta por la elección del foro en las condiciones del seguro y, en consecuencia, debía presentarse en los Países Bajos.

B. Procedimiento hasta la fecha

1. El Retten i Helsingør dictó sentencia en primera instancia el 19 de mayo de 2020 y estimó la excepción de inadmisibilidad propuesta por la compañía de seguros, lo

que implica que la demanda debe presentarse ante un órgano jurisdiccional de los Países Bajos.

2. Ante dicho órgano jurisdiccional se acordó que la cuestión de la competencia debe resolverse de conformidad con la sección 3 del Reglamento Bruselas I, relativa a la competencia en materia de seguros.
3. En los fundamentos de su sentencia, el Retten i Helsingør declaró, en particular, lo siguiente:

«Con arreglo a la regla general prevista en el artículo 11, apartado 1, letra b), del Reglamento, [los recurrentes] pueden, en principio, demandar [a la recurrida] ante el órgano jurisdiccional del lugar donde tengan su domicilio (el Retten i Helsingør).

La cuestión que se plantea es si debe considerarse válida la elección del foro realizada por las partes, puesto que la demanda debe, en su caso, presentarse ante un órgano jurisdiccional de los Países Bajos.

De conformidad con el artículo 15, punto 5, del Reglamento Bruselas I —que es la disposición pertinente en el presente asunto—, prevalecerán sobre las disposiciones de la sección 3 del Reglamento los acuerdos que se refieran a un contrato de seguro que cubra uno o varios de los riesgos enumerados en el artículo 16.

El artículo 16 enumera los riesgos mencionados y, con arreglo al artículo 16, punto 5, cubre, “no obstante lo dispuesto en los anteriores puntos 1 a 4, todos los ‘grandes riesgos’ industriales y comerciales, tal como se enumeran en la Directiva 2009/138/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2009, sobre el seguro de vida, el acceso a la actividad de seguro y de reaseguro y su ejercicio (Solvencia II)”.

El artículo 13 de la Directiva Solvencia II contiene una extensa lista de definiciones y se entiende que “grandes riesgos” abarca, en particular, “los riesgos clasificados en los ramos 4, 5, 6, 7, 11 y 12 de la parte A del anexo I” [véase el artículo 13, punto 27, letra a)].

A tenor de lo dispuesto en el Anexo 7 de la Ley de entidades financieras, por la que se transponen las disposiciones de la Directiva, el ramo 6 comprende: “Vehículos marítimos, lacustres y fluviales: todo daño sufrido por vehículos fluviales, vehículos lacustres [y] vehículos marítimos”.

Conforme a su sentido literal, el velero controvertido, que tanto en el contrato de compraventa redactado en inglés como en el contrato de seguro redactado en inglés se designa como “embarcación”, debe considerarse comprendido en el ramo 6.

En este contexto, y con arreglo al significado del ramo 6 dado por la Autoridad de Supervisión Financiera de Dinamarca, este tribunal considera que el contrato de seguro celebrado entre las partes cubre “grandes riesgos”. Además, esto no puede considerarse incompatible con el hecho de que el contrato de seguro en cuestión se refiere a un velero que fue adquirido por 315 000 euros y que está asegurado por un importe equivalente.

Este tribunal considera que no hay nada que lleve a adoptar la interpretación del artículo 16 del Reglamento Bruselas I que defienden los [recurrentes] con carácter subsidiario, según la cual esta disposición se refiere en su totalidad únicamente a la utilización de embarcaciones con fines comerciales.

Por consiguiente, este tribunal considera que la elección del foro realizada por las partes es válida y, por lo tanto, la demanda debe presentarse ante un órgano jurisdiccional (competente) de los Países Bajos.»

4. Los recurrentes interpusieron recurso contra dicha sentencia ante el Østre Landsret, en el que solicitaron la devolución del asunto o, con carácter subsidiario, que resuelva el asunto el Østre Landsret, en la medida en que los recurrentes alegaron que la embarcación no está cubierta por el artículo 16, punto 5, del Reglamento Bruselas I al tratarse de una embarcación de recreo. Por lo tanto, se aduce que la demanda fue presentada válidamente ante el Retten i Helsingør en primera instancia.
5. Mediante auto de 12 de noviembre de 2020, el Østre Landsret decidió plantear una cuestión prejudicial sobre la interpretación del artículo 16, punto 5, del Reglamento Bruselas I al Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

C. Disposiciones de Derecho danés sobre competencia y elección de foro

1. Las normas sobre competencia y acuerdos de elección de foro figuran en el capítulo 22 de la Ley de Enjuiciamiento Civil. Son pertinentes para el presente asunto los artículos 244 a 247, que tienen el siguiente tenor:

«Artículo 244

En los asuntos relativos a contratos suscritos con consumidores que no se hayan celebrado personalmente en el establecimiento mercantil del comerciante, el consumidor podrá demandar a este último ante los tribunales de su domicilio.

Artículo 245

Las partes podrán acordar los tribunales ante los que se deberá presentar la demanda.

2. En los asuntos relativos a contratos suscritos con consumidores, los consumidores no estarán vinculados por los acuerdos previos de elección de foro.

[...]

Artículo 246

Las demandas dirigidas contra personas, empresas, entidades privadas y otras asociaciones que no estén domiciliadas en Dinamarca deberán presentarse en Dinamarca siempre que el tribunal pueda considerarse competente para conocer del asunto en virtud de lo dispuesto en los artículos 237, 238, apartado 2, 241, 242, 243 y 245. En los asuntos relativos a contratos suscritos con consumidores, el consumidor podrá demandar a las personas y asociaciones a que se refiere la primera frase ante los tribunales de su domicilio si el contrato se celebró tras la presentación de una oferta o anuncio concreto en Dinamarca y el consumidor tomó las medidas necesarias en Dinamarca para la celebración del contrato.

[...]

Artículo 247

En los asuntos cubiertos por un convenio internacional, incorporado al ordenamiento jurídico danés mediante la Ley sobre el Convenio de Bruselas [...] o la Ley sobre reconocimiento y ejecución de determinadas resoluciones judiciales extranjeras [...] en materia civil y mercantil, incluido mediante el decreto de aplicación de dichas Leyes, se aplicarán las normas en materia de competencia de dicho Acuerdo. No obstante, lo anterior no se aplicará a las demandas presentadas ante el tribunal a que se refiere el artículo 246, letra a), y que están cubiertas por el Convenio de 10 de mayo de 1952 sobre el embargo preventivo de buques de navegación marítima.

[...]»

D. Disposiciones de Derecho de la Unión

1. Los considerandos 18 y 19 del Reglamento (UE) n.º 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (Reglamento Bruselas I) tienen el siguiente tenor:

«(18) En lo que atañe a los contratos de seguro, los contratos celebrados por los consumidores o los contratos de trabajo, debe protegerse a la parte más débil mediante normas de competencia más favorables a sus intereses de lo que disponen las normas generales.

(19) Debe respetarse la autonomía de las partes de un contrato, excepto en los contratos de seguro, los contratos celebrados por los consumidores o los de trabajo, en los que solo se concede una autonomía limitada para elegir el órgano jurisdiccional competente, sin perjuicio de los criterios de competencia exclusiva establecidos en el presente Reglamento.»

2. La sección 3 de dicho Reglamento, que versa sobre la competencia en materia de seguros, establece, en particular, lo siguiente:

«Artículo 10

En materia de seguros, se determinará la competencia con arreglo a las disposiciones de la presente sección, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 6 y en el artículo 7, punto 5.»

«Artículo 11

1. El asegurador domiciliado en un Estado miembro podrá ser demandado:

- a) ante los órganos jurisdiccionales del Estado miembro donde tenga su domicilio;
- b) en otro Estado miembro, cuando se trate de acciones entabladas por el tomador del seguro, el asegurado o un beneficiario, ante el órgano jurisdiccional del lugar donde tenga su domicilio el demandante, o

[...]»

«Artículo 15

Únicamente prevalecerán sobre las disposiciones de la presente sección los acuerdos:

- 1) posteriores al nacimiento del litigio;
- 2) que permitan al tomador del seguro, al asegurado o al beneficiario formular demandas ante órganos jurisdiccionales distintos de los indicados en la presente sección;
- 3) que, habiéndose celebrado entre un tomador de seguro y un asegurador, ambos domiciliados o con residencia habitual en el mismo Estado miembro en el momento de la celebración del contrato, atribuyan, aunque el hecho dañoso se haya producido en el extranjero, competencia a los órganos jurisdiccionales de dicho Estado miembro, a no ser que la ley de este prohíba tales acuerdos;
- 4) celebrados con un tomador de seguro que no esté domiciliado en un Estado miembro, a no ser que se trate de un seguro obligatorio o se refiera a un inmueble sito en un Estado miembro, o
- 5) que se refieran a un contrato de seguro que cubra uno o varios de los riesgos enumerados en el artículo 16.»

«Artículo 16

Los riesgos contemplados en el artículo 15, punto 5, son los siguientes:

- 1) todo daño a:
 - a) buques de navegación marítima, instalaciones costeras y en alta mar o aeronaves, causado por hechos sobrevenidos en relación con su utilización para fines comerciales;
 - b) mercancías distintas de los equipajes de los pasajeros, durante un transporte realizado por dichos buques o aeronaves, bien en su totalidad o bien en combinación con otros modos de transporte;
 - 2) toda responsabilidad, con excepción de la derivada de los daños corporales a los pasajeros o de los daños a sus equipajes:
 - a) resultante de la utilización o la explotación de los buques, instalaciones o aeronaves, de conformidad con el punto 1, letra a), cuando la ley del Estado miembro en el que esté matriculada la aeronave no prohíba los acuerdos atributivos de competencia en el aseguramiento de tales riesgos;
 - b) por las mercancías durante uno de los transportes contemplados en el punto 1, letra b);
 - 3) toda pérdida pecuniaria ligada a la utilización o a la explotación de buques, instalaciones o aeronaves de conformidad con el punto 1, letra a), en particular la del flete o el beneficio del fletamento;
 - 4) todo riesgo accesorio a cualquiera de los contemplados en los puntos 1 a 3;
 - 5) no obstante lo dispuesto en los anteriores puntos 1 a 4, todos los “grandes riesgos” industriales y comerciales, tal como se enumeran en la Directiva 2009/138/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2009, sobre el seguro de vida, el acceso a la actividad de seguro y de reaseguro y su ejercicio (Solvencia II).»
3. La Directiva 2009/138/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2009, sobre el seguro de vida, el acceso a la actividad de seguro y de reaseguro y su ejercicio (Solvencia II) establece lo siguiente:

«Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. La presente Directiva se aplicará a las empresas de seguros directos de vida y de seguros distintos del seguro de vida establecidas en el territorio de un Estado miembro o que deseen establecerse en él.

La presente Directiva se aplicará, asimismo a las empresas de reaseguros que únicamente realicen actividades de reaseguro y estén establecidas en el territorio

de un Estado miembro o deseen establecerse en él, salvo lo dispuesto en el título IV.

2. Por lo que respecta a los seguros distintos del seguro de vida, la presente Directiva se aplicará a las actividades de los ramos que figuran en la parte A del anexo I.

[...]

Artículo 13

Definiciones

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

[...]

27) “grandes riesgos”:

- a) los riesgos clasificados en los ramos 4, 5, 6, 7, 11 y 12 de la parte A del anexo I;
- b) los riesgos clasificados en los ramos 14 y 15 de la parte A del anexo I, cuando el tomador ejerza a título profesional una actividad industrial, comercial o liberal y el riesgo se refiera a dicha actividad;
- c) los riesgos clasificados en los ramos 3, 8, 9, 10, 13 y 16 de la parte A del anexo I, siempre que el tomador supere los límites de al menos dos de los criterios siguientes:
 - i) un balance total de 6 200 000 euros en activos;
 - ii) un volumen de negocios neto, en el sentido de la Cuarta Directiva 78/660/CEE del Consejo, de 25 de julio de 1978, basada en la letra g) del apartado 3 del artículo 54 del Tratado y relativa a las cuentas anuales de determinadas formas de sociedad, de 12 800 000 euros;
 - iii) un número medio de 250 empleados durante el ejercicio.

[...]»

«ANEXO I

RAMOS DE SEGURO DISTINTO DEL SEGURO DE VIDA

A. Clasificación de los riesgos por ramos

[...]

6. Vehículos marítimos, lacustres y fluviales

Todo daño sufrido por:

- vehículos fluviales,
- vehículos lacustres,
- vehículos marítimos.»

4. Por lo que se refiere al origen y al tenor del artículo 15, punto 5, los apartados 140 y 141 del Informe Schlosser sobre el convenio relativo a la adhesión del Reino de Dinamarca, de Irlanda y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte al Convenio de Bruselas (DO 1979, C 59, p. 71; texto en español en DO 1990, C 189, p. 184) prevén lo siguiente:

«140. Las disposiciones especiales deseadas por el Reino Unido para los grandes seguros han constituido el principal escollo de los trabajos del grupo de expertos. El Reino Unido basó sus peticiones de adaptación en la comprobación de que la preocupación por la protección social, en que se fundamenta la limitación de las cláusulas atributivas de jurisdicción en el derecho de seguros, ya no se justifica desde el momento en que los tomadores de seguro sean grandes empresas. La única dificultad consiste en encontrar el adecuado criterio de limitación. En ese sentido, ya se ha revelado imposible en las negociaciones relativas a la segunda Directiva en materia de seguros adoptar, de forma abstracta y general, el criterio del capital de la empresa o de su volumen de negocios. Por lo tanto, solo podía tratarse de adoptar los contratos que, por su objeto, fuesen lo bastante específicos y que, en general, se hubiesen celebrado con tomadores que no hubiesen necesitado una protección social. Por consiguiente, en esa perspectiva no podía considerarse de forma general que los seguros industriales y comerciales cumpliesen dicha condición.

[...]

Teniendo en cuenta todos esos datos, ha sido posible ultimar la solución que figura en el apartado 5 del artículo 12 y la disposición que la completa, es decir, el artículo 12 *bis*: los convenios atributivos de jurisdicción gozan por principio de un trato privilegiado siempre que se trate de seguros marítimos y aéreos.

[...]

Con el fin de evitar dificultades y divergencias de interpretación, resultó necesaria la elaboración de una lista de los contratos de seguros a los que sería conveniente hacer extensiva la admisibilidad de las cláusulas atributivas de jurisdicción. En ese aspecto resultó imposible basarse en la lista de los diferentes ramos de seguros que figuran en el Anexo de la Primera Directiva del Consejo de 24 de julio de 1973 (73/239/CEE). En efecto, la lista está ordenada en función de las necesidades de las administraciones nacionales de tutela, y no según las exigencias que impone la resolución de litigios en el derecho privado. Por consiguiente, no quedaba otra solución que la de elaborar una lista específica para las necesidades del convenio.

Los diferentes tipos de seguro que se mencionan en la misma y los que no se han incluido suscitan las siguientes observaciones.

1. Letra a) del apartado 1 del artículo 12 *bis*

141. Esta disposición no se refiere al seguro de responsabilidad civil, sino únicamente al seguro del casco. Por la expresión «buques de navegación marítima» se entenderán todos los vehículos destinados a la navegación marítima. Dichos vehículos no son únicamente buques en el sentido tradicional del término, sino también aerodeslizadores, buques con alas de sustentación, remolcadores y barcasas utilizadas en el mar. Tales vehículos también incluyen las instalaciones flotantes que no pueden desplazarse con fuerza motriz propia, como, por ejemplo, las instalaciones utilizadas para la prospección y extracción de petróleo y que se mueven sobre el agua. De todas formas, las instalaciones ancladas o que deben anclarse en el fondo del mar se mencionan expresamente en el texto de la disposición, que también incluye los buques en construcción si bien solo en la medida en que los daños nazcan de un riesgo marítimo. Se trata de daños derivados del hecho de que el buque se encuentra en el agua y, por consiguiente, no de daños acaecidos en dique seco o en los talleres de los astilleros.

5. Los considerandos 2, 4 y 7 de la Decisión del Consejo, de 4 de diciembre de 2014, relativa a la aprobación, en nombre de la Unión Europea, del Convenio de La Haya, de 30 de junio de 2005, sobre Acuerdos de Elección de Foro (2014/887/UE) disponen, en particular, lo siguiente:

«(2) El Convenio sobre Acuerdos de Elección de Foro, celebrado el 30 de junio de 2005, bajo los auspicios de la Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado (“el Convenio”), contribuye de manera eficaz al fomento de la autonomía de las partes en las transacciones comerciales internacionales y a una mayor previsibilidad de las resoluciones judiciales relativas a esas transacciones. En particular, el Convenio garantiza a las partes la seguridad jurídica necesaria en cuanto a que su acuerdo de elección de foro será respetado y a que la resolución dictada por el tribunal elegido podrá ser reconocida y ejecutada en asuntos internacionales.

[...]

(4) El Convenio afecta al Derecho derivado de la Unión en lo que se refiere a la competencia judicial basada en la elección del foro por las partes, así como al reconocimiento y la ejecución de las correspondientes resoluciones judiciales, en especial al Reglamento (CE) n.º 44/2001 del Consejo será sustituido a partir del 10 de enero de 2015 por el Reglamento (UE) n.º 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo.

[...]

(7) En el momento de la aprobación del Convenio, la Unión Europea debe, además, formular una declaración de conformidad con el artículo 21, excluyendo

del ámbito de aplicación del Convenio los contratos de seguro en general, sin perjuicio de determinadas excepciones claramente definidas. El objetivo de la declaración es preservar las normas que protegen la competencia judicial previstas en el Reglamento (CE) n.º 44/2001 que pueden invocar el tomador del seguro, el asegurado o el beneficiario en asuntos relacionados con el seguro. La exclusión debe limitarse a lo que sea necesario para proteger los intereses de las partes más débiles en los contratos de seguros. Así pues, no debe incluir los contratos de reaseguro ni los relativos a grandes riesgos. La Unión Europea debe, al mismo tiempo, formular una declaración unilateral en la que indique que podría, en una fase posterior, volver a evaluar la necesidad de mantener su declaración con arreglo al artículo 21.»

6. La Declaración unilateral de la Unión Europea formulada en el momento de la aprobación del Convenio de la Haya de 30 de junio de 2005 sobre acuerdos de elección de foro («el Convenio»), de conformidad con su artículo 21, que constituye el anexo I de la Decisión del Consejo de 4 de diciembre de 2014 prevé, en particular, lo siguiente:

«El objetivo de la presente declaración, que excluye a determinados tipos de contratos de seguros del ámbito de aplicación del Convenio, es proteger a determinados tomadores de pólizas, asegurados y beneficiarios que, de conformidad con el Derecho interno de la UE, reciben protección especial.

1. La Unión Europea declara, de conformidad con el artículo 21 del Convenio, que no aplicará el Convenio a los contratos de seguros, excepto en los casos que figuran en el apartado 2 siguiente.
2. La Unión Europea aplicará el Convenio a los contratos de seguros en las circunstancias siguientes:

[...]

- d) cuando el acuerdo de elección de foro se refiera a un contrato de seguro que cubra uno o varios de los siguientes riesgos, considerados grandes riesgos:
 - i) toda pérdida o perjuicio causado por hechos sobrevenidos en relación con su utilización para fines comerciales, por o a efectos de:
 - a) buques de navegación marítima, instalaciones costeras y en alta mar o buques que naveguen por ríos, canales o lagos;»

E. Jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea

1. En su sentencia de 27 de febrero de 2020, dictada en el asunto C-803/18, Balta/Grifs AG, el Tribunal de Justicia abordó la interpretación de los artículos 15, punto 5, y 16, punto 5, del Reglamento Bruselas I en el contexto del

procedimiento entre Balta, compañía de seguros domiciliada en Letonia, y Grifs AG, empresa de seguridad registrada en Lituania, en relación con el pago de una indemnización de seguro. En dicho asunto, el órgano jurisdiccional remitente precisó que el contrato de seguro controvertido en el litigio principal cubría «grandes riesgos», en el sentido del artículo 16, punto 5, del Reglamento Bruselas I. En el apartado 37 de dicha sentencia, el Tribunal de Justicia observó que, en la sentencia de 13 de julio de 2017 dictada en el asunto C-368/16, Assens Havn, había declarado que, en materia de seguros, la prórroga de competencia sigue estando estrictamente delimitada por el objetivo de protección de la persona económicamente más débil.

2. La respuesta que dio el Tribunal de Justicia fue que el artículo 15, punto 5, y el artículo 16, punto 5, del Reglamento Bruselas I deben interpretarse en el sentido de que la cláusula atributiva de competencia prevista en un contrato de seguro que cubre «grandes riesgos», en el sentido de esta última disposición, concluido por el tomador del seguro y el asegurador, no puede oponerse a la persona asegurada en virtud de dicho contrato, que no es profesional del sector de los seguros, que no ha aceptado tal cláusula y que está domiciliada en un Estado miembro distinto de aquel en el que tienen su domicilio el tomador del seguro y el asegurador.

F. Alegaciones de los recurrentes:

1. Los recurrentes adujeron que el artículo 16, punto 5, del Reglamento Bruselas I solo cubre «grandes riesgos» si el daño ocurre cuando la embarcación asegurada se utiliza con fines comerciales y la producción del daño está relacionada con los mismos.
2. Los recurrentes consideran que una interpretación del artículo 16, punto 5, del Reglamento Bruselas I según la cual los «grandes riesgos» se refieren a cualquier embarcación, con independencia de su tamaño y uso, incluidas las embarcaciones de recreo utilizadas con fines privados, es contraria a los considerandos 18 y 19 del Reglamento y al objetivo de proteger a la parte más débil de la relación contractual.
3. Esta interpretación se ve respaldada por la clasificación que figura en el artículo 3, letras a), b), c), f), y j) de la Directiva (UE) 2016/1629 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016, por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior y, del mismo modo, por las definiciones establecidas en el artículo 2, apartados 1 a 6, de la Lovbekendtgørelse nr. 74 af 17. januar 2014 om skibes besætning (Ley consolidada n.º 74 de 17 de enero de 2014 sobre tripulación de los buques), que es coherente con las definiciones internacionales de los distintos tipos de embarcaciones y tiene el siguiente tenor:

«Artículo 2

A efectos de la presente Ley, se entenderá por:

1. “Buque mercante”: cualquier embarcación distinta de los buques de pesca y las embarcaciones de recreo.
 2. “Buque de pasajeros”: toda embarcación que transporte a más de doce pasajeros.
 3. “Buque de carga”: cualquier buque mercante que no sea un buque de pasajeros.
 4. “Buque de pesca”: cualquier embarcación cuya nacionalidad esté marcada con un número de identificación externa.
 5. “Embarcación de recreo”: cualquier embarcación que no se utilice con fines comerciales. En caso de duda, la Autoridad Marítima de Dinamarca determinará si una embarcación debe considerarse embarcación de recreo.
 6. “Buque de navegación marítima”: cualquier embarcación que se utilice fuera de los puertos, ríos, lagos y aguas protegidas similares.»
4. Si la intención hubiera sido que las embarcaciones de recreo quedaran comprendidas en el ramo 6 al amparo del artículo 16, punto 5, del Reglamento Bruselas I, dichas embarcaciones habrían sido mencionadas expresamente en la lista que figura en el anexo en el ramo 6. La descripción del ramo 6 de la parte A del anexo I debe entenderse naturalmente en el sentido de que todo daño sufrido por «vehículos fluviales, vehículos lacustres y vehículos marítimos» es un subconjunto de «vehículos marítimos, lacustres y fluviales».
 5. De los considerandos 4, 5 y 7 de la Decisión del Consejo, de 4 de diciembre de 2014, relativa a la aprobación, en nombre de la Unión Europea, del Convenio de La Haya, de 30 de junio de 2005, sobre Acuerdos de Elección resulta que la declaración fue formulada teniendo en cuenta el Reglamento 44/2001 (actualmente Reglamento Bruselas I) con el objetivo de preservar las normas que protegen la competencia judicial que puede invocar el tomador del seguro. Por lo que se refiere a la declaración unilateral de la Unión Europea formulada en el momento de la aprobación del Convenio de la Haya de 30 de junio de 2005 sobre Acuerdos de Elección de Foro («el Convenio»), de conformidad con su artículo 21, que constituye el Anexo I de la Decisión del Consejo, de su artículo 1, apartado 2, letra d), puede deducirse que los grandes riesgos únicamente abarcan los daños sufridos por, en particular, las embarcaciones en relación con su uso con fines comerciales.

G. Observaciones de la recurrida

1. La recurrida impugna la competencia del Retten i Helsingør en el presente asunto.
2. Del contrato de seguros celebrado resulta que, en 2013, las partes eligieron, entre otras cosas, el foro y que, en consecuencia, la recurrida debe ser demandada en los

Países Bajos ante «un tribunal competente de los Países Bajos» (véase la cláusula 1.7.6 del contrato).

3. Se afirma, en primer lugar, que los recurrentes —pese a ser consumidores— celebraron un contrato de seguro vinculante y realizaron una elección vinculante del foro con la recurrida, en virtud de la cual el tribunal competente debe ser un tribunal de los Países Bajos. El foro elegido es válido a pesar del Convenio de La Haya.
4. Con arreglo al artículo 11, apartado 1, letra b), del Reglamento Bruselas I, el demandado podrá, en principio, ser demandado ante los órganos jurisdiccionales del Estado miembro donde tenga su domicilio el recurrente, a saber, el Retten i Helsingør.
5. Sin embargo, de conformidad con el artículo 15 de dicho Reglamento, las partes de un contrato de seguro pueden celebrar acuerdos que prevalezcan sobre esa regla. Esto puede llevarse a cabo mediante un acuerdo de elección del foro realizado con arreglo al artículo 15, punto 5, siempre que cubra uno o varios de los riesgos enumerados en el artículo 16.
6. El término «grandes riesgos» se define en el artículo 13, punto 27, de la Directiva del Consejo 73/239/CEE, en su versión modificada por la Directiva 88/357/CEE y por la Directiva 90/618/CEE, que fue incorporada al ordenamiento jurídico danés en último lugar mediante la Lov nr. 308 af 28. marts 2015 om ændring af lov om finansiel virksomhed (Ley n.º 308 de 28 de marzo de 2015 por la que se modifica la Ley de entidades financieras).
7. Con arreglo al artículo 13, punto 27, letra a), de dicha Directiva, los riesgos clasificados, en particular, en el ramo 6 de la parte A del anexo I entran en la categoría de «grandes riesgos». La lista de ramos de seguro también figura en el anexo 7 de la Lov nr. 1447 af 11. september 2020 om finansiel virksomhed (Ley n.º 1447 de 11 de septiembre de 2020 de entidades financieras). Es del siguiente tenor:

«[...]»

Seguro — daño

Clasificación de los riesgos por ramos.

[...]

6. Vehículos marítimos, lacustres y fluviales: todo daño o pérdida sufrido por vehículos fluviales, vehículos lacustres y vehículos marítimos.

[...]»

8. En consecuencia, el ramo en cuestión abarca los vehículos marítimos, lacustres y fluviales en la medida en que se refiera a todo daño o pérdida sufrido por vehículos fluviales, vehículos lacustres y vehículos marítimos.
9. Debe mencionarse asimismo el correo electrónico de la Autoridad de Supervisión Financiera de Dinamarca de 30 de junio de 2016, que señala, entre otras cosas:

«El ramo 6, que figura en el Anexo I de la Directiva Solvencia II, se incorporó al ordenamiento jurídico danés mediante la Ley de entidades financieras, anexo 7, punto 6.

El ramo 6 se refiere al seguro de casco y abarca tanto la utilización privada como con fines comerciales de los buques afectados a la navegación.

El de casco es un seguro frente a los daños causados al bien asegurado (en este caso, buques, barcos y otras embarcaciones), incluido, en general, el daño causado a dicho bien como resultando de un robo, etc.»

10. En consecuencia, se argumenta que un seguro de casco como el controvertido en el litigio principal queda recogido en la definición de «grandes riesgos» que figura en el artículo 16 del Reglamento Bruselas I y, por lo tanto, que, con arreglo al artículo 15, punto 5, en relación con el artículo 16, punto 5, una elección del foro como la realizada en el presente asunto es válida.
11. Se discute que el hecho de que la Unión (y posteriormente Dinamarca) haya declarado que la Unión no pretende aplicar el Convenio de La Haya a los contratos de seguro —excepto en el contexto de situaciones comerciales— significa que la elección del foro no es válida. En consecuencia, se alega que el Reglamento Bruselas I es aplicable en el presente asunto y la declaración antes citada no modifica esta conclusión.
12. Se afirma que la declaración simplemente significa que el Convenio de La Haya no se aplica, en estos casos, al contexto específico de la Unión Europea. En estas situaciones, resultan de aplicación las propias normas de la Unión.
13. En consecuencia, la declaración debe entenderse en el sentido de que el Convenio de la Haya no ofrece a los tomadores de seguro privados una protección adecuada con arreglo a las normas de la Unión. A resulta de ello, los tomadores de seguro privados pueden invocar las propias normas de la Unión, incluido el Reglamento Bruselas I.
14. Del considerando 7 de la Decisión del Consejo de 4 de diciembre de 2014 (2014/887/UE) resulta que el Convenio de La Haya no se aplica a los procedimientos en materia de seguros entre dos partes, en los que al menos una de ella no es un operador económico, cuando ambas están cubiertas por el Derecho de la Unión. En tales procedimientos resulta de aplicación el Reglamento Bruselas I.

H. Observaciones del Østre Landsret

1. El Østre Landsret considera que, a la luz del tenor del artículo 16, puntos 1, letra a), y 5 del Reglamento Bruselas I, en relación con lo indicado respecto de los «grandes riesgos» en el ramo 6 de la parte A del anexo I de la Directiva 2009/138/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2009, sobre el seguro de vida, el acceso a la actividad de seguro y de reaseguro y su ejercicio (Solvencia II), y con el propósito subyacente de las normas de elección del foro, no resulta claro si el artículo 16, punto 5, del Reglamento Bruselas I debe interpretarse en el sentido de que el seguro de casco para embarcaciones de recreo que no se utilizan con fines comerciales está cubierto por dicha disposición.
2. Al considerar que las aclaraciones al respecto son decisivas para la resolución del presente asunto, y que la duda existente se refiere a la interpretación de una norma de Derecho de la Unión, el Østre Landsret estima necesario suspender el procedimiento y plantear una cuestión prejudicial al Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

Resuelve:

El Østre Landsret solicita al Tribunal de Justicia de la Unión Europea que responda a la siguiente cuestión prejudicial:

¿Debe interpretarse el artículo 15, punto 5, del Reglamento Bruselas I, en relación con su artículo 16, punto 5, en el sentido de que el seguro de casco para embarcaciones de recreo que no se utilizan con fines comerciales está incluido en el ámbito de aplicación de la excepción prevista en el artículo 16, punto 5, de dicho Reglamento, y se trata, por tanto, de un contrato de seguro que contiene un acuerdo relativo a la elección del foro que prevalece sobre la norma establecida en el artículo 11 del citado Reglamento, y que es válido conforme a su artículo 15, punto 5?