



ØSTRE LANDSRET RETSBOG

Den 27. april 2021 holdt Østre Landsret møde i retsbygningen i København.

Landsdommerne Jan Uffe Rasmussen, Annette Dam Ryt-Hansen og Sune Dalgaard-Nielsen (kst.) behandlede sagen.

Sag BS-22084/2020-OLR

(1. afdeling)

A1

og

A2

(advokat Henrik Andersen for begge)

mod

I

(advokat Christian Just Werenberg)

Østre Landsret har i henhold til artikel 267, stk. 2, i Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde ("TEUF") og efter forhandling med parterne besluttet at anmode EU-Domstolen om en præjudiciel afgørelse vedrørende forståelsen og fortolkning af artikel 15, nr. 5, og artikel 16, nr. 5, i forordning 1215/2012 om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område (Bruxelles I-forordningen).

Sagen for Østre Landsret vedrører, om en værnetingsklausul i en forsikringsaftale, hvorefter sagen skal anlægges ved forsikringsselskabets hjemting i Holland, kan gøres gældende overfor forsikringstageren. I den forbindelse giver rækkevidden af Bruxelles I-forordningens artikel 16, nr. 1, litra a, og nr. 5, sammenholdt med det i Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 2009/138/EF af 25. november 2009 om adgang til og udøvelse af forsikrings- og genforsikringsvirksomhed (Solvens II-direktivet), bilag I, del A, anførte om store risici for så vidt angår forsikringsklasse 6, anledning til tvivl. Spørgsmålet er, om Bruxelles I-forordningens artikel 16, nr. 5, skal fortolkes således, at kaskoforsikringer vedrørende lystfartøjer, der ikke anvendes i erhvervsmæssigt øjemed, er omfattet af bestemmelsen, med den virkning, at der gyldigt forud for tvistens opståen kan indgås en værnetingsaftale mellem et forsikringsselskab og en forsikringstager, der er forbruger.

A. Sagens omstændigheder

1. Appellanterne **A1** og **A2**, der er bosiddende i Danmark, købte den 15. oktober 2013 efter besigtigelse en brugt sejlbåd af mærket Nautor Swan 48 hos en forhandler i Ijmuden i Holland. Af den købekontrakt, "Contract of purchase/sale", der den 15. oktober 2013 blev indgået mellem parterne, fremgår, at købesummen udgjorde 315.000 euro, og at overtagelse fandt sted den 1. november 2013.
2. Ligeledes med virkning fra den 1. november 2013 tegnede appellanterne en ansvars- og kaskoforsikring hos indstævnte forsikringsselskab, **I**, der har hovedkontor i Holland.
3. Appellanterne oplyste på forsikringsselskabets "Application form yacht insurance", at sejlbåden skulle have hjemhavn i Helsingør Nordhavn – Danmark, og erklærede bl.a. følgende i pkt. 13:

"a. Will the vessel only be used privately and for recreation? – x yes
b. Will the vessel be let out or chartered? – x no"
4. I den police, som appellanterne modtog fra forsikringsselskabet, var der henvist til forsikringsvilkår "PLV 2010". Af forsikringsvilkårenes pkt. 1.7.5 og 1.7.6 fremgår følgende:

"Complaints

1.7.5 Any complaints and disputes that relate to the intermediary services, realization and performance of the agreement may first be submitted to the Complaints Coordinator of I BV. If the policyholder is not satisfied with the latter's point of view he may apply to "Klachteninstituut Financiële Dienstverlening" (Complaints Institute Financial Services) PO Box 93257, 2509AG THE HAUGE, www.klfid.nl.

Competent court

1.7.6 If the policyholder does not want to use the possibilities mentioned in 1.7.5 or if he still does not regard the handling of his complaint as adequate, he may submit the dispute to a competent court in the Netherlands."

5. Appellanterne lod sejlbåden overvintre i Ijmuden i Holland og sejlede båden hjem til Danmark i foråret 2014.
6. I 2018 sejlede appellanterne til Finland, hvor de efter det oplyste stødte på grund den 26. maj 2018. I forbindelse med at sejlbåden i foråret 2019 blev taget på land med henblik på klargøring til den kommende sæson, opdagede appellanterne skader på køl og skrog. Den 14. maj 2019 anmeldte appellanterne grundstødningen til forsikringsselskabet, der efter en taksatorbesigtigelse afviste at dække de anmeldte skader under henvisning til disses karakter.
7. Appellanterne udtog herefter stævning mod forsikringsselskabet ved appellanternes hjemting ved Retten i Helsingør med påstand om, at forsikringsselskabet skulle dække udbedringen af skaden, der var opgjort til 300.000 kr. Forsikringsselskabet påstod afvisning af sagen, idet sagen efter forsikringsselskabets opfattelse var omfattet af værnetingsaftalen i forsikringsbetingelserne og derfor skulle anlægges i Holland.

B. Det hidtidige forløb

1. Retten i Helsingør afsagde dom i sagen i første instans den 19. maj 2020 og gav forsikringsselskabet medhold i sin påstand om afvisning, således at sagen skal anlægges ved en hollandsk domstol.

2. Der var for byretten enighed om, at spørgsmålet om rette værneting skal afgøres efter Bruxelles I-forordningens afdeling 3 om kompetence i forsikringsager.

3. Retten i Helsingør anførte i dommens præmisser bl.a.:

”Efter hovedreglen i forordningens artikel 11, stk. 1, litra b, kan [appellanterne] som udgangspunkt anlægge sagen mod [indstævnte] ved sit hjemting (Retten i Helsingør).

Spørgsmålet er, om parternes værnetingsaftale er gyldig, idet sagen i givet fald skal anlægges ved en hollandsk domstol.

Efter Bruxelles I-forordningens artikel 15, nr. 5, - som er den relevante bestemmelse i denne sag - kan forordningens afdeling 3 fraviges ved en aftale om værneting, der vedrører en forsikringsaftale, som dækker en eller flere af de i artikel 16 nævnte risici.

Artikel 16 opregner de omhandlede risici, og efter artikel 16, nr. 5, omfattes ”uanset nr. 1-4, alle store risici som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/138/EF af 25. november 2009 om adgang til og udøvelse af forsikrings- og genforsikringsvirksomhed (Solvens II)”.

Solvens II-direktivets artikel 13 indeholder en lang række definitioner, og ”store risici” omfatter blandt andet ”risici under forsikringsklasse 4, 5, 6, 7, 11 og 12 i del A i bilag I”, jf. artikel 13, nr. 27, litra a.

Forsikringsklasse 6 angår ifølge bilaget, jf. bilag 7 til lov om finansiel virksomhed, der gennemfører direktivets bestemmelser: ”Kaskoforsikring for fartøjer til sejlads på have, indsøer og floder: alle skader på flodfartøjer, indsøfartøjer og havfartøjer.”

Efter en naturlig sproglig forståelse må den omhandlede sejlbad, der i såvel den på engelsk affattede købsaftale som i den ligeledes på engelsk affattede forsikringsaftale er benævnt ”vessel”, anses for at være et fartøj omfattet af forsikringsklasse 6.

På denne baggrund, og i øvrigt i overensstemmelse med den af Finanstilsynet oplyste forståelse af forsikringsklasse 6, finder retten, at parternes forsikringsaftale dækker ”store risici”. Dette kan da heller ikke anses at være uforeneligt med, at den omhandlede forsikringsaftale angår en sejlbad med købs- og forsikringssum på 315.000 euro.

Retten finder, at der ikke er fornødne holdepunkter for at anlægge den af [appellanterne] subsidiært hævdede fortolkning af Bruxelles I-forordningens artikel 16, hvorefter bestemmelsen i sin helhed alene vedrører erhvervsmæssig anvendelse af skibe.

Retten finder herefter, at parternes værnetingsaftale er gældende, hvorfor sagen skal anlægges ved en (kompetent) hollandsk domstol.”

4. Appellanterne har anket sagen til Østre Landsret med påstand om principalt hjemvisning, subsidiært at sagen realitetsbehandles ved Østre Landsret, idet appellanterne har gjort gældende, at fartøjet ikke er omfattet af artikel 16, nr. 5, i Bruxelles I-forordningen, da der er tale om et fritidsfartøj. Det gøres derfor gældende, at sagen med rette er anlagt ved Retten i Helsingør som første instans.
5. Østre Landsret har ved kendelse af 12. november 2020 bestemt, at fortolkningen af Bruxelles I-forordningens artikel 16, nr. 5, skal forelægges for EU-Domstolen.

C. Danske regler vedr. værneting og værnetingsaftaler

1. Reglerne om værneting og værnetingsaftaler er reguleret i retsplejelovens kap. 22. Af betydning for sagen er bestemmelserne i §§ 244-247, der har følgende ordlyd:

”§ 244. I sager om forbrugerftaler, som ikke er indgået ved personlig henvendelse på den erhvervsdrivendes faste forretningssted, kan forbrugeren anlægge sag mod den erhvervsdrivende ved sit eget hjemting.

§ 245. Parterne kan aftale ved hvilken af flere ligeartede retter sagen skal anlægges.

Stk. 2. I sager om forbrugerftaler er en forudgående aftale om værneting ikke bindende for forbrugeren.

...

§ 246. Sager mod personer, selskaber, foreninger, private institutioner og andre sammenslutninger, der ikke har hjemting i Danmark, kan anlægges her i landet, for så vidt nogen ret efter bestemmelserne i §§ 237, 238, stk. 2, 241, 242, 243 og 245 kan anses som værneting i sagen. I sager om forbrugerftaler kan forbrugeren anlægge sag mod de i 1. pkt. nævnte personer og sammenslutninger ved sit eget hjemting, såfremt fremsættelsen af særligt tilbud eller reklamering i Danmark er gået forud for aftalens indgåelse og forbrugeren her i landet har foretaget de dispositioner, der er nødvendige til indgåelse af aftalen.

...

§ 247. I sager, der er omfattet af en international overenskomst, som er gennemført i dansk ret ved lov om EF-domskonventionen m.v. eller lov om anerkendelse og fuldbyrdelse af visse udenlandske retsafgørelser m.v. på det civil- og handelsretlige område, herunder ved bekendtgørelse i medfør af de nævnte love, anvendes overenskomstens værnetingsregler. Dette gælder dog ikke sager, der anlægges ved det i § 246 a nævnte værneting, og som er omfattet af konventionen af 10. maj 1952 om arrest i søgående skibe.

...”

D. De EU-retlige regler

1. Af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) Nr. 1215/2012 af 12. december 2012 om retternes kompetence og anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område (Bruxelles I-forordningen) fremgår følgende af 18. og 19. betragtning:

(18) For forsikringsaftaler, forbrugerftaler og arbejdsaftaler er det ønskeligt at beskytte den svage part ved hjælp af kompetenceregler, der er gunstigere for denne parts interesser end de almindelige kompetenceregler.

(19) Friheden til at indgå aftaler om værneting for parter i andre aftaler end forsikrings-, forbruger- og arbejdsaftaler, hvor en sådan aftalefrihed er begrænset, bør respekteres, dog med forbehold af de bestemmelser om enekompetence, der er fastsat i denne forordning.

...

2. Af bestemmelserne i forordningens afdeling 3 om kompetence i forsikringssager fremgår bl.a.:

”**Artikel 10.** I forsikringssager afgøres kompetencen efter denne afdeling, jf. dog artikel 6 og artikel 7, nr. 5).

Artikel 11. En forsikringsgiver, der har bopæl på en medlemsstats område, kan sagsøges:

- a) ved retterne i den medlemsstat, på hvis område forsikringsgiveren har bopæl
- b) i en anden medlemsstat i tilfælde, hvor sagen anlægges af forsikringstageren, den sikrede eller den begunstigede, ved retten på det sted, hvor sagsøger har bopæl, eller

...

Artikel 15. Denne afdeling kan kun fraviges ved en aftale om værneting:

- 1) der er indgået, efter at tvisten er opstået
- 2) der giver forsikringstageren, den sikrede eller den begunstigede ret til at anlægge sag ved andre retter end dem, der er nævnt i denne afdeling
- 3) der er indgået mellem en forsikringstager og en forsikringsgiver, som på tidspunktet for forsikringsaftalens indgåelse havde deres bopæl eller sædvanlige opholdssted på samme medlemsstats område, og hvorved retterne i denne medlemsstat tillægges kompetence også i tilfælde af, at skadetilføjelsen er foregået i udlandet, medmindre en sådan aftale om værneting ikke er tilladt efter lovgivningen i den pågældende medlemsstat
- 4) der er indgået af en forsikringstager, som ikke har bopæl på en medlemsstats område, medmindre det drejer sig om en lovpligtig forsikring eller en forsikring vedrørende en fast ejendom, som er beliggende på en medlemsstats område, eller
- 5) der vedrører en forsikringsaftale, som dækker en eller flere af de i artikel 16 nævnte risici.

Artikel 16. De i artikel 15, nr. 5), omhandlede risici er følgende:

- 1) enhver skade
 - a) på søgående skibe, på offshoreanlæg og anlæg i rum sø eller på luftfartøjer, der skyldes begivenheder, som indtræffer i forbindelse med anvendelse til erhvervsmæssige formål af disse skibe, anlæg og luftfartøjer
 - b) på gods bortset fra passagerers bagage, når forsendelsen sker helt eller delvis som transport med nævnte skibe eller luftfartøjer
 - 2) ethvert ansvar, bortset fra ansvar for fysisk skade på passagerer eller for skade på disses bagage
 - a) hidrørende fra brugen eller driften af skibe, anlæg eller luftfartøjer i henhold til nr. 1, litra a), med hensyn til luftfartøjer dog kun for så vidt lovgivningen i den medlemsstat, i hvilken luftfartøjet er registreret, ikke forbyder aftaler om værning ved forsikring af sådanne risici
 - b) for skade forårsaget af gods under transport som anført i nr. 1, litra b)
 - 3) ethvert økonomisk tab i forbindelse med brugen eller driften af skibe, anlæg eller luftfartøjer i henhold til nr. 1), litra a), navnlig tab af fragt eller befragtningsindtægter
 - 4) enhver risiko i forbindelse med en af de i nr. 1)-3) nævnte risici
 - 5) uanset nr. 1)-4), alle store risici som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/138/EF af 25. november 2009 om adgang til og udøvelse af forsikrings- og genforsikringsvirksomhed (Solvens II).”
3. Af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/138/EF af 25. november 2009 om adgang til og udøvelse af forsikrings- og genforsikringsvirksomhed (Solvens II-direktivet) fremgår følgende:

”Art. 2.

Stk. 1. Dette direktiv finder anvendelse på direkte tegnede livsforsikrings- og skadesforsikringsselskaber, der er etableret på en medlemsstats område, eller som ønsker at etablere sig der.

Direktivet finder også anvendelse på genforsikringsselskaber, der kun udøver genforsikringsvirksomhed, og som er etableret på en medlemsstats område, eller som ønsker at etablere sig der, dog med undtagelse af afsnit IV.2.

Stk. 2. For så vidt angår skadesforsikring gælder dette direktiv for skadesforsikringsaktiviteter i de klasser, der er fastsat i del A i bilag I.

...

Art. 13

I dette direktiv forstås ved:

...

27) »store risici«

- a) risici under forsikringsklasse 4, 5, 6, 7, 11 og 12 i del A i bilag I
- b) risici under forsikringsklasse 14 og 15 i del A i bilag I, når forsikringstageren i erhvervsmæssigt øjemed udøver industri-, handels- eller liberal virksomhed, og risiciene vedrører denne virksomhed

c) risici under forsikringsklasse 3, 8, 9, 10, 13 og 16 i del A i bilag I, for så vidt forsikringstageren ligger over den talmæssige grænse for mindst to af nedenstående kriterier

- i) en balancesum på 6,2 mio. EUR ii) en nettoomsætning, jf. Rådets fjerde direktiv 78/660/EØF af 25. juli 1978 på grundlag af traktatens artikel 54, stk. 3, litra g), om årsregnskaberne for visse selskabsformer, på 12,8 mio. EUR iii) et gennemsnitligt antal medarbejdere i løbet af regnskabsåret på 250.

...

Bilag I. SKADESFORSIKRINGSKLASSER A. Klassifikation af risici ved hjælp af forsikringsklasser

...

6. Kaskoforsikring for fartøjer til sejlads på have, indsøer og floder

Alle skader på

- flodfartøjer
- indsøfartøjer
- havfartøjer.”

4. Om tilblivelsen og ordlyden af artikel 15, nr. 5, fremgår følgende af pkt. 140-141 i P. Schlossers rapport om konventionen om kongeriget Danmarks, Irlands og Det Forenede Kongerige Storbritanniens og Nordirlands tiltrædelse af konventionen om retternes kompetence og om fuldbyrdelse af retsafgørelser i borgerlige sager, herunder handelssager, samt af protokollen om Domstolens fortolkning af denne konvention (EFT 1979, C 59, s. 71):

”140. Det forenede Kongeriges ønske om særordninger vedrørende storforsikringer var det problem, der mere end noget andet skabte vanskeligheder for ekspertgruppen. Udgangspunktet for det britiske ønske var erkendelsen af, at tanken om social beskyttelse, som står bag begrænsningen af værnetingsklausuler i forsikringsretten, ikke længere har nogen berettigelse, når mægtige foretagender også optræder som forsikringstagere. Vanskeligheden består kun i at finde et egnet afgrænsningskriterium. At indstille sig abstrakt-generelt efter driftskapital eller omsætning viste sig allerede i forhandlingerne om det andet forsikringsdirektiv at være umuligt. Der kunne derfor kun være tale om at udarbejde objektivt standardiserede forsikringskontrakter, i hvilke der i almindelighed kun deltager forsikringstagere, som ikke behøver nogen social beskyttelse. Ud fra dette udgangspunkt kunne erhvervsforsikringer ikke generelt privilegeres.

...

Ved bearbejdelse af alle disse faktorer er den løsning fremkommet, som er nedfældet i det nye nr. 5 i artikel 12 og denne regels udbygning gennem artikel 12 a, nr. 1 a). Værnetingsaftaler har principielt fortrin, for så vidt det drejer sig om søforsikringer og luftfartsforsikringen.

...

For at undgå fortolkningsvanskeligheder og -divergenser var det nødvendigt at have en oversigt over de forsikringskontrakter, for hvilke tilladeligheden af værnetingsaftaler skulle udvides. Tanken om i denne forbindelse at holde sig til den fortegnelse over forsikringsarter, som findes i bilaget til Rådets første direktiv af 24. juli 1973 (73/239/EØF), viste sig at være uigennemførlig. Inddelingen deri er tilpasset til den statslige forsikrings administrations behov og ikke til de krav, som en privatretlig interesseudligning stiller. Der var derfor ingen anden udvej end at udarbejde fortegnelsen separat til konventionens formål. I detaljer er der følgende at bemærke vedrørende denne fortegnelse og de forsikringsarter, som den ikke omfatter:

141. Artikel 12 a, nr. 1 a)

Bestemmelsen vedrører ikke ansvars-, men kun kaskoforsikringen. Ved »søgående skibe« forstås alle fartøjer, som er bestemt til søtrafik. Hertil hører ikke blot »skibe« i ordets traditionelle betydning, men også luftpude- og hydrofoilibåde, bugserbåde og lægtre, som er indsat i søfarten. Desuden indbefattes flydende materiel, som ikke kan bevæge sig frem ved egen drivkraft, som f.eks. olieprospekterings- og transportanlæg, som bevæges i vandet. Anlæg, som er fast forankrede – eller som skal forankres – på havbunden er i øvrigt udtrykkeligt indbefattet i bestemmelsens tekst. Bestemmelsen omfatter også skibe under bygning, dog kun for så vidt skaden er indtrådt som følge af en »sø-risiko«, dvs. skader, som er opstået, når genstanden befinder sig i vandet, og altså ikke skader, der er indtrådt i en tørdok eller i værftets byggehaller.”

5. Af Rådets afgørelse af 4. december 2014 om godkendelse på Den Europæiske Unions vegne af Haagerkonventionen af 30. juni 2005 om værnetingsaftaler (2014/887/EU) fremgår bl.a. følgende af betragtning nr. 2, 4 og 7:

”(2) Konventionen om værnetingsaftaler (»konventionen«), der blev indgået den 30. juni 2005 inden for rammerne af Haagerkonferencen om International Privatret, yder et effektivt bidrag til fremme af partsautonomi i internationale handelstransaktioner og til en større forudsigelighed for retsafgørelser vedrørende sådanne transaktioner. Konventionen giver navnlig den fornødne retssikkerhed for, at parternes værnetingsaftale vil blive respekteret, og for at en retsafgørelse, der træffes af den valgte domstol, vil kunne anerkendes og fuldbyrdes i internationale sager.

...

(4) Konventionen påvirker Unionens afledte lovgivning vedrørende retternes kompetence baseret på parternes valg og anerkendelse og fuldbyrdelse af de resulterende retsafgørelser, navnlig Rådets forordning (EF) nr. 44/2001, der erstattes fra og med den 10. januar 2015 af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1215/2012.

...

(7) Unionen bør på tidspunktet for godkendelse af konventionen desuden afgive den erklæring, der er omhandlet i artikel 21, og dermed i almindelighed udelukke forsikringsaftaler fra konventionens anvendelsesområde, dog med visse veldefinerede undtagelser. Erklæringens mål er at bevare de beskyttende kompetenceregler for forsikringstageren, den forsikrede part eller en begunstiget i sager, der handler om forsikring i henhold til forordning (EF) nr. 44/2001. Udelukkelsen bør begrænses til, hvad der er nødvendigt for at beskytte den svage parts interesser i forsikringsaftaler. Den bør derfor hverken omfatte genforsikringsaftaler eller kontrakter vedrørende store risici. Unionen bør samtidig afgive en ensidig erklæring, hvori den angiver, at den på et senere tidspunkt i lyset af de erfaringer, der indhøstes i forbindelse med konventionens anvendelse, kan revurdere behovet for at fastholde sin erklæring i henhold til artikel 21.”

6. Af ”Ensidig erklæring fra Den Europæiske Union på tidspunktet for godkendelse af Haagerkonventionen af 30. juni 2005 om værnetingsaftaler (»konventionen«)” i henhold til konventionens artikel 21, der er Bilag I til Rådets afgørelse af 4. december 2014, fremgår bl.a.:

”Formålet med denne erklæring, som udelukker visse typer af forsikringsaftaler fra konventionens anvendelsesområde, er at beskytte visse forsikringstagere, forsikrede parter og begunstigede, som i henhold til den interne EU-ret nyder særlig beskyttelse.

1. Den Europæiske Union erklærer i henhold til konventionens artikel 21, at den ikke vil anvende konventionen på forsikringskontrakter, jf. dog nedenstående stk. 2.
2. Den Europæiske Union vil anvende konventionen på forsikringskontrakter i følgende tilfælde:

...

d) hvis værnetingsaftalen vedrører en forsikringsaftale, som dækker en eller flere af følgende risici, som betragtes som store risici:

i) alle tab eller skader, der skyldes begivenheder, som indtræffer i forbindelse med deres anvendelse til erhvervsmæssige formål, på:

a) søgående skibe, på offshoreanlæg og anlæg i rum sø eller flod-, kanal- og indsøfartøjer”

E. EU-Domstolens praksis

1. EU-Domstolen har i dom af 27. februar 2020 i sag C-803/18, Balta mod Grifs AG, forholdt sig til fortolkning af artikel 15, nr. 5, og artikel 16, nr. 5, i Bruxelles I-forordningen i forbindelse med en tvist angående betaling

af en forsikringssum mellem forsikringselskabet Balta, der er etableret i Letland, og Grifs AG, der er et sikkerhedsselskab med hjemsted i Litauen. I sagen havde den forelæggende ret præciseret, at den i hovedsagen omhandlede forsikringsaftale omfattede "store risici" som omhandlet i artikel 16, nr. 5, i Bruxelles I-forordningen. EU-Domstolen henviste i præmis 37 til, at EU-Domstolen i dom af 13. juli 2017 i sag C-368/16, Assens Havn, har fastslået, at på forsikringsområdet er aftaler om værneting underlagt strenge regler ud fra formålet om beskyttelse af den økonomisk svageste part.

2. EU-Domstolen besvarede det forelagte spørgsmål med, at Bruxelles I-forordningens artikel 15, nr. 5, og artikel 16, nr. 5, skal fortolkes således, at

en værnetingsklausul i en forsikringsaftale, der dækker en »stor risiko« som omhandlet i sidstnævnte bestemmelse, og som er indgået mellem forsikringstageren og forsikringsgiveren, ikke kan gøres gældende over for en person, som er forsikret i henhold til denne aftale, og som ikke er en professionel aktør inden for forsikringsbranchen, som ikke har samtykket i værnetingsklausulen, og som har sin bopæl eller sit hjemsted i en anden medlemsstat end forsikringstageren og forsikringsgiveren. **F. Appellanternes anbringender:**

1. Appellanterne har gjort gældende, at artikel 16, nr. 5, i Bruxelles I-forordningen kun omfatter "store risici", når disse skader opstår, mens et forsikret fartøj anvendes til erhvervsmæssige formål, og skadens opståen har forbindelse hermed.
2. En fortolkning af den ovennævnte artikel, hvorefter "store risici" omfatter ethvert fartøj uanset dets størrelse og anvendelse, herunder lystfartøjer, der anvendes til privat brug, er efter appellanternes opfattelse i strid med forordningens præambelbetragtninger nr. 18 og 19, og hensigten med beskyttelse af den svage part i aftaleforholdet.
3. Denne fortolkning støttes af klassificeringen i artikel 3, litra a, b, c, f og j, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2016/1629 om fastsættelse af tekniske forskrifter for fartøjer til sejlads på indre vandveje, og på tilsvarende vis af de definitioner, der er fastlagt i § 2, nr. 1-6, i

lovbekendtgørelse nr. 74 af 17. januar 2014 om skibes besætning, som er i overensstemmelse med internationale definitioner af de forskellige fartøjstyper, og som har følgende ordlyd:

”§ 2

I denne lov forstås ved:

- 1) »Handelsskib«: Ethvert skib med undtagelse af fiskerskibe og fritidsfartøjer.
- 2) »Passagerskib«: Et skib, der befordrer flere end 12 passager.
- 3) »Lastskib«: Et handelsskib, der ikke er et passagerskib.
- 4) »Fiskeskib«: Et skib, hvis nationalitetsbetegnelse er forsynet med havnekendingsnummer.
- 5) »Fritidsfartøj«: Et skib, der ikke anvendes til erhvervmæssige formål. I tvivlstilfælde afgør Søfartsstyrelsen, om et skib kan anses for et fritidsfartøj.
- 6) »Søgående skib«: Et skib, der anvendes i fart uden for havne, åer, søer eller lignende beskyttede farvande.”

4. Hvis fritidsfartøjer skulle have været omfattet af forsikringsklasse 6 i forhold til artikel 16, nr. 5, i Bruxelles I-forordningen, burde der specifikt have været nævnt fritidsfartøjer i opstillingen i bilaget under forsikringsklasse 6. Beskrivelsen i Bilag I, A af forsikringsklasse 6 må naturligt forstås således, at alle skader på ”flod-, indsø- og havfartøjer” er en delmængde af ”fartøjer til sejlads på have, indsøer og floder.”
5. Det fremgår præambelbetragtning nr. 4, 5 og 7 til Rådets afgørelse af 4. december 2014 om godkendelse på Den Europæiske Unions vegne af Haagerkonventionen af 30. juni 2005 om værnetingsaftaler, at erklæringen er afgivet under henvisning til forordning 44/2001 (nu Bruxelles I-forordningen), for at bevare de beskyttende kompetenceregler for forsikringstageren. Af ”Ensidig erklæring fra Den Europæiske Union på tidspunktet for godkendelse af Haagerkonventionen af 30. juni 2005 om værnetingsaftaler (»konventionen«)” i henhold til konventionens artikel 21, der er Bilag I til Rådets afgørelse, kan af artikel 1, stk. 2, litra d, udledes, at store risici alene omfatter tab eller skader på bl.a. skibe i forbindelse med deres anvendelse til erhvervmæssige formål.

G. Indstævntes bemærkninger

1. Indstævnte bestrider, at der i nærværende sag er værneting ved Retten i Helsingør.

2. Det fremgår af den indgåede forsikringsaftale, at parterne i 2013 indgik en aftale om bl.a. værneting, således at en retssag mod indstævnte efter værnetingsaftalen skal anlægges i Holland ved "a competent court in the Netherlands", jf. aftalens punkt 1.7.6.
3. Det gøres overordnet gældende, at appellanten – uagtet at denne er forbruger - har indgået en bindende forsikringsaftale og en bindende værnetingsaftale med indstævnte, hvorefter rette værneting er en domstol i Holland. Det aftalte værneting er gældende uanset Haag-konvention.
4. Efter artikel 11, stk. 1, b) i Bruxelles I-forordningen kan indstævnte som udgangspunkt sagsøges ved appellants hjemting, som er ved Retten i Helsingør.
5. Der er imidlertid efter forordningens artikel 15 adgang til, at parterne i en forsikringsaftale kan fravige det anførte udgangspunkt. Dette kan ske ved aftale om værneting, jf. forordningens artikel 15, nr. 5, hvis denne dækker en eller flere af de i artikel 16 nævnte risici.
6. "Store risici" er defineret i artikel 13, nr. 27, i Rådets direktiv 73/239/EØF, som ændret ved direktiv 88/357/EØF og direktiv 90/618/EØF, der senest er implementeret i dansk ret ved lov nr. 308 af 28. marts 2015 om ændring af lov om finansiel virksomhed.
7. I henhold til direktivets artikel 13, nr. 27, litra a, indgår risici under bl.a. forsikringsklasse 6 i del A i bilag I til direktivet som "store risici". Listen over forsikringsklasser genfindes desuden i bilag 7 til lov nr. 1447 af 11. september 2020 om finansiel virksomhed. Heraf fremgår følgende:

"...

Forsikringsvirksomhed - skade

Klassifikation af risici ved hjælp af forsikringsklasser.

...

6. Kaskoforsikring for fartøjer til sejlads på have, indsøer og floder: alle skader på flodfartøjer, indsøfartøjer og havfartøjer.

..."

8. Den pågældende forsikringsklasse omhandler således kaskoforsikring for fartøjer til sejlads på have, indsøer og floder for så vidt angår alle skader på flodfartøjer, indsøfartøjer og havfartøjer.
9. Der kan videre henvises til mail af 30. juni 2016 fra Finanstilsynet, hvoraf fremgår bl.a.:

”Forsikringsklasse 6, som angivet i bilag I i Solvens II-direktivet, er implementeret i dansk ret i lov om finansiel virksomhed, bilag 7, nr. 6.

Forsikringsklasse 6 er en kaskoforsikring, som omfatter både erhvervsmæssig og privat anvendelse af fartøjer til sejlads.

En kaskoforsikring er en forsikring mod skader som forvoldes på den forsikrede genstand (her skibe, både, andre fartøjer til sejlads), herunder som regel også ved tab af genstanden som følge af tyveri mv.”

10. Det gøres derfor gældende, at en kaskoforsikring som den omhandlede er omfattet af definitionen ”store risici”, som anført i Bruxelles I-forordningens artikel 16, og at det derfor efter artikel 15, stk. 1, nr. 5, jf. art. 16, stk. 1, nr. 5, er tilladt at indgå en værnetingsaftale som den omhandlede.
11. Det bestrides, at det forhold, at EU (og senere Danmark) har erklæret, at EU ikke vil anvende Haag-konventionen på forsikringskontrakter – dog med undtagelse af erhvervsmæssige forhold – medfører, at værnetingsaftalen ikke finder anvendelse. Det gøres således gældende, at Bruxelles I-forordningen finder anvendelse i nærværende sag, og at den nævnte erklæring ikke ændrer herved.
12. Den nævnte erklæring indebærer alene, at Haag-konventionen i de nævnte tilfælde ikke finder anvendelse på specifikke forhold i EU. I sådanne situationer er det EU’s egne regler, der finder anvendelse.
13. Den nævnte erklæring skal således forstås således, at Haag-konventionen ikke giver private forsikringstagere tilstrækkelig beskyttelse efter EU-normer. Derfor kan private forsikringstagere støtte ret på EU’s egne regler, herunder Bruxelles I-forordningen.

14. Af 7. betragtning i Rådets afgørelse af 4. december 2014 (2014/887/EU) følger, at Haag-konventionen ikke finder anvendelse på forsikringsager mellem to parter, hvoraf mindst en ikke er erhvervsdrivende, og hvor begge er omfattet af EU-retten. I sådanne sager gælder Bruxelles I-forordningen.

H. Østre Landsrets bemærkninger

1. Landsretten finder, at der efter ordlyden af Bruxelles I-forordningens artikel 16, nr. 1, litra a, og nr. 5, sammenholdt med det i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/138/EF af 25. november 2009 om adgang til og udøvelse af forsikrings- og genforsikringsvirksomhed (Solvens II-direktivet), bilag I, del A, anførte om store risici for så vidt angår forsikringsklasse 6 og sammenholdt med de underliggende formål for reglerne

om værnetingsaftaler i forsikringsager er tvivl om, hvorvidt Bruxelles I-forordningens artikel 16, nr. 5, skal fortolkes således, at kaskoforsikringer vedrørende lystfartøjer, der ikke anvendes i erhvervsmæssigt øjemed, er omfattet af bestemmelsen.

2. Da en afklaring af dette spørgsmål må antages at være af betydning for sagens afgørelse, og da den foreliggende tvivl vedrører fortolkningen af en unionsretlig regel, finder landsretten det nødvendigt at udsætte sagen og forelægge spørgsmålet for EU-Domstolen.

THI BESTEMMES:

Østre Landsret anmoder EU-Domstolen om at besvare følgende spørgsmål:

Skal Bruxelles I-forordningens artikel 15, nr. 5, sammenholdt med artikel 16, nr. 5, fortolkes således, at kaskoforsikringer vedrørende lystfartøjer, der ikke anvendes i erhvervsmæssigt øjemed, er omfattet af undtagelsesbestemmelsen i artikel 16, nr. 5, og er en forsikringsaftale, der indeholder en værnetingsaftale, der fraviger udgangspunktet efter artikel 11, dermed gyldig efter samme forordnings artikel 15, nr. 5?