

Causa C-352/21

Domanda di pronuncia pregiudiziale

Data di deposito:

28 maggio 2021

Giudice del rinvio:

Østre Landsret (Danimarca)

Data della decisione di rinvio:

27 aprile 2021

Ricorrenti:

A1

A2

Convenuta:

I

**ØSTRE LANDSRET
VERBALE D'UDIENZA**

Il 27 aprile 2021 [omissis]

A1

e

A2

[omissis]

contro

I

[omissis]

L'Østre Landsret (Corte regionale dell'Est, Danimarca) ha deciso, conformemente all'articolo 267, paragrafo 2, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) e previa concertazione con le parti, di presentare alla Corte di giustizia dell'Unione europea una domanda di pronuncia pregiudiziale vertente sulla comprensione e sull'interpretazione dell'articolo 15, punto 5, e dell'articolo 16, punto 5, del regolamento n. 1215/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale (in prosieguo: il «regolamento Bruxelles I»).

La controversia dinanzi all'Østre Landsret (Corte regionale dell'Est) verte sulla questione se una clausola attributiva di competenza inserita in un contratto di assicurazione, in forza della quale l'azione deve essere promossa dinanzi ai giudici del paese in cui è stabilito l'assicuratore, ossia nei Paesi Bassi, possa essere fatta valere nei confronti dell'assicurato. A tale proposito, la portata dell'articolo 16, punto 1, lettera a), e punto 5, del regolamento Bruxelles I, in combinato disposto con quanto previsto relativamente ai grandi rischi ai sensi del ramo 6 della parte A dell'allegato I della direttiva 2009/138/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2009, in materia di accesso ed esercizio delle attività di assicurazione e di riassicurazione (solvibilità II), dà adito a dubbi. La questione che si pone è se l'articolo 16, punto 5, del regolamento Bruxelles I debba essere interpretato nel senso che rientrano in tale disposizione le assicurazioni su corpi di imbarcazioni da diporto che non siano utilizzate a fini commerciali, con la conseguenza che una convenzione attributiva di competenza tra un assicuratore e un assicurato avente la qualità di consumatore può validamente essere conclusa prima che insorga la controversia.

A. Fatti di causa

1. I ricorrenti A1 e A2, residenti in Danimarca, hanno acquistato, il 15 ottobre 2013, dopo ispezione, una barca a vela d'occasione della marca Nautor Swan 48 presso un concessionario con sede a Ijmuden, nei Paesi Bassi. Dal contratto di compravendita stipulato tra le parti il 15 ottobre 2013, denominato «Contract of purchase/sale», risulta che il prezzo di vendita ammontava a EUR 315 000 e che la consegna è avvenuta il 1° novembre 2013.
2. Del pari, a partire dal 1° novembre 2013, i ricorrenti hanno sottoscritto un'assicurazione responsabilità civile e su corpi presso l'impresa di assicurazione convenuta, I, che ha la propria sede sociale nei Paesi Bassi.
3. Nel formulario dell'impresa di assicurazione denominato «Application form yacht insurance» i ricorrenti hanno indicato che il porto di immatricolazione della barca a vela sarebbe stato quello di Helsingør Nordhavn, in Danimarca, e hanno dichiarato, tra l'altro, al punto 13, quanto segue:

- «a. L'imbarcazione sarà utilizzata soltanto a fini privati e da diporto? – x sì
- b. L'imbarcazione sarà data a in locazione o a noleggio? – x no»
4. Nella polizza che i ricorrenti hanno ricevuto dall'impresa di assicurazione era riportato il riferimento alle condizioni di assicurazione «PLV 2010». Dai punti 1.7.5 e 1.7.6 delle condizioni di assicurazione risulta quanto segue:

«Reclami

1.7.5 Qualsiasi reclamo e controversia riguardanti i servizi intermedi, la realizzazione e l'esecuzione del contratto possono essere sottoposti anzitutto al coordinatore dei reclami di I BV. Se l'assicurato non concorda con il parere di quest'ultimo, egli può rivolgersi al «Klachteninstituut Financiële Dienstverlening» (Complaints Institute Financial Services) PO Box 93257, 2509AG L'AIA, www.klfid.nl.

Foro competente

1.7.6 Se il titolare della polizza non vuole avvalersi delle possibilità indicate al punto 1.7.5 o se continua a ritenere che il trattamento del suo reclamo non sia adeguato, egli può sottoporre la controversia a un giudice competente nei Paesi Bassi».

5. I ricorrenti hanno lasciato la barca a vela durante l'inverno a Ijmuden (Paesi Bassi) e l'hanno poi riportata via mare in Danimarca nella primavera del 2014.
6. Nel 2018 i ricorrenti hanno navigato in Finlandia, dove, a loro avviso, si sono arenati sul fondale il 26 maggio 2018. Quando nella primavera del 2019 la barca a vela è stata tirata in secco per essere preparata per la stagione successiva, i ricorrenti hanno scoperto danni alla chiglia e allo scafo. Il 14 maggio 2019 i ricorrenti hanno notificato l'arenamento all'impresa di assicurazione, la quale, in seguito a perizia, ha rifiutato di coprire i danni dichiarati a causa della loro natura.
7. I ricorrenti hanno quindi proposto ricorso contro l'impresa di assicurazione, dinanzi al giudice del loro domicilio, il Retten i Helsingør (Tribunale di Elsinora, Danimarca), chiedendo di ingiungere all'impresa di assicurazione di coprire la riparazione del danno stimato in DKK 300 000. L'impresa di assicurazione ha chiesto il rigetto del ricorso in quanto, a suo avviso, l'oggetto del contendere rientrava nella convenzione attributiva di competenza contenuta nelle condizioni di assicurazione e quindi il ricorso doveva essere proposto nei Paesi Bassi.

B. Svolgimento del procedimento

1. Il Retten di Helsingør (Tribunale di Elsinora) ha pronunciato la sentenza di primo grado il 19 maggio 2020 e ha accolto l'eccezione di irricevibilità sollevata dall'impresa di assicurazione, con la conseguenza che il ricorso deve essere proposto dinanzi a un giudice dei Paesi Bassi.
2. Dinanzi al tribunale municipale è risultato pacifico che la questione della competenza giurisdizionale dovesse essere disciplinata dalla sezione 3 del regolamento Bruxelles I, relativa alla competenza in materia di assicurazioni.
3. Nella motivazione della sua sentenza, il Retten i Helsingør (Tribunale di Elsinora) rileva in particolare:

«Conformemente alla regola generale enunciata all'articolo 11, paragrafo 1, lettera b), del regolamento, [i ricorrenti] possono, in linea di principio, promuovere un'azione nei confronti del [convenuto] dinanzi al giudice del proprio domicilio [il Retten i Helsingør (Tribunale di Elsinora)]».

La questione che si pone è quella della validità della convenzione attributiva di competenza conclusa dalle parti, poiché l'azione dev'essere eventualmente proposta dinanzi a un giudice dei Paesi Bassi.

Ai sensi dell'articolo 15, punto 5, del regolamento Bruxelles I - che è la disposizione pertinente nel caso di specie - si può derogare alla sezione 3 di tale regolamento mediante una convenzione attributiva di competenza che riguardi un contratto di assicurazione nella misura in cui esso copre uno o più rischi di cui all'articolo 16.

L'articolo 16 elenca i rischi di cui trattasi e, secondo il suo punto 5, ricomprende, «fatti salvi i punti da 1 a 4, tutti i “grandi rischi” quali definiti nella direttiva 2009/138/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2009, in materia di accesso ed esercizio delle attività di assicurazione e di riassicurazione (solvibilità II)».

L'articolo 13 della direttiva solvibilità II contiene una lunga serie di definizioni e i «grandi rischi» comprendono, tra l'altro, «i rischi classificati nei rami 4, 5, 6, 7, 11 e 12 dell'allegato I, parte A», ai sensi dell'articolo 13, punto 27, lettera a).

Secondo l'allegato 7 della lov om finansiel virksomhed (legge sulle attività finanziarie), che traspone le disposizioni della direttiva, il ramo assicurativo 6 comprende: «assicurazioni su corpi di imbarcazioni impiegate per la navigazione in mare, laghi e fiumi: ogni danno subito da veicoli fluviali, lacustri e marittimi».

Secondo il significato linguistico naturale, la barca a vela di cui trattasi, che, sia nel contratto di vendita sia nel contratto di assicurazione, entrambi redatti in lingua inglese, è indicata con il termine «vessel», deve essere considerata un'imbarcazione rientrante nel ramo assicurativo 6.

In tale contesto, e conformemente all'interpretazione data al ramo 6 dal Finanstilsynet (autorità di vigilanza finanziaria danese), il giudice del rinvio ritiene che il contratto di assicurazione concluso dalle parti copra i «grandi rischi». D'altronde, ciò non può nemmeno essere considerato incompatibile con il fatto che il contratto di assicurazione di cui trattasi riguardi una barca a vela il cui valore di acquisto ammonta a EUR 315 000 e che è stata assicurata per tale importo.

Detto giudice ritiene che non vi siano elementi che consentano di accogliere l'interpretazione dell'articolo 16 del regolamento Bruxelles I difesa in subordine dai [ricorrenti], secondo la quale tale disposizione, nel suo insieme, riguarda soltanto l'utilizzo a fini commerciali delle imbarcazioni.

Tale giudice ritiene pertanto che la convenzione attributiva di competenza conclusa dalle parti sia valida e che, di conseguenza, la controversia debba essere sottoposta a un giudice (competente) dei Paesi Bassi».

4. I ricorrenti hanno interposto appello dinanzi all'Østre Landsret (Corte regionale dell'Est) chiedendo, in via principale, il rinvio della causa e, in subordine, il trattamento della stessa dinanzi all'Østre Landsret, sostenendo che l'imbarcazione non rientra nell'ambito di applicazione dell'articolo 16, punto 5, del regolamento Bruxelles I, trattandosi di un'imbarcazione da diporto. Essi affermano pertanto che l'azione è stata correttamente promossa dinanzi al Retten i Helsingør (Tribunale di Elsinora) in primo grado.
5. Con decisione del 12 novembre 2020, l'Østre Landsret (Corte regionale dell'Est) ha deciso di chiedere alla Corte di giustizia dell'Unione europea l'interpretazione dell'articolo 16, punto 5, del regolamento Bruxelles I.

C. Le norme danesi relative alla competenza giurisdizionale e alle convenzioni attributive di competenza

1. Le norme sulla competenza giurisdizionale e sulle convenzioni attributive di competenza sono contenute nel capitolo 22 del retsplejelov (codice di procedura civile). Nel caso di specie sono pertinenti gli articoli da 244 a 247, che hanno il seguente tenore:

«**Articolo 244.** Nelle controversie relative a contratti conclusi con i consumatori che non sono stati conclusi di persona presso i locali commerciali del professionista, il consumatore può promuovere un'azione contro il professionista dinanzi al giudice del proprio domicilio.

Articolo 245. Le parti possono decidere, tra più giudici dello stesso tipo, quello dinanzi al quale debba essere promossa l'azione.

Paragrafo 2. Nelle controversie relative a contratti conclusi con i consumatori, gli accordi preliminari attributivi di competenza non sono vincolanti per il consumatore

(...)

Articolo 246. Le azioni contro persone, società, associazioni, istituzioni private e altre associazioni che non hanno domicilio in Danimarca possono essere promosse in Danimarca nella misura in cui, conformemente alle disposizioni degli articoli 237, 238, paragrafo 2, 241, 242, 243 e 245, un giudice può essere considerato competente a conoscere della causa. Nelle cause relative ai contratti conclusi con i consumatori, il consumatore può promuovere un'azione contro le persone e le associazioni di cui alla prima frase dinanzi ai giudici del proprio domicilio se la conclusione del contratto è stata preceduta dalla presentazione di una particolare offerta o pubblicità in Danimarca e il consumatore ha compiuto in Danimarca gli adempimenti necessari per la conclusione del contratto.

(...)

Articolo 247. Nelle controversie oggetto di una convenzione internazionale recepita nel diritto danese dalla lov om EF-domskonventionen m.v (legge relativa, in particolare, alla Convenzione di Bruxelles ecc.) o dalla lov om anerkendelse og fuldbyrdelse af visse udenlandske retsafgørelser m.v. på det civil- og handelsretlige område (legge sul riconoscimento e l'esecuzione di determinate decisioni straniere ecc. in materia civile e commerciale), anche mediante decreto ai sensi di tali leggi, si applicano le norme sulla competenza di tale convenzione. Tuttavia, ciò non si verifica nel caso di azioni promosse dinanzi al giudice di cui all'articolo 246 bis e disciplinate dalla convenzione del 10 maggio 1952 sul sequestro delle navi marittime.

(...))».

D. Diritto dell'Unione

1. I considerando 18 e 19 del regolamento (UE) n. 1215/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2012, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale (Bruxelles I), così recitano:

(18) Nei contratti di assicurazione, di consumo e di lavoro è opportuno tutelare la parte più debole con norme in materia di competenza più favorevoli ai suoi interessi rispetto alle regole generali.

(19) Fatti salvi i criteri di competenza esclusiva previsti dal presente regolamento, dovrebbe essere rispettata l'autonomia delle parti relativamente alla scelta del foro competente per i contratti non rientranti nella categoria dei contratti di assicurazione, di consumo e di lavoro in cui tale autonomia è limitata.

(...)

2. Le disposizioni della sezione 3 di detto regolamento, relative alla competenza in materia di assicurazioni, prevedono in particolare:

«**Articolo 10.** In materia di assicurazioni, la competenza è disciplinata dalla presente sezione, fatti salvi l'articolo 6 e l'articolo 7, punto 5.

Articolo 11. L'assicuratore domiciliato in uno Stato membro può essere convenuto:

- a) davanti alle autorità giurisdizionali dello Stato in cui è domiciliato;
- b) in un altro Stato membro, davanti al giudice del luogo in cui è domiciliato l'attore qualora l'azione sia proposta dal contraente dell'assicurazione, dall'assicurato o da un beneficiario;

(...)

Articolo 15. Le disposizioni della presente sezione possono essere derogate solo da una convenzione:

- 1) posteriore al sorgere della controversia;
- 2) che consenta al contraente dell'assicurazione, all'assicurato o al beneficiario di adire un'autorità giurisdizionale diversa da quelle indicate nella presente sezione;
- 3) che, stipulata tra un contraente dell'assicurazione e un assicuratore aventi entrambi il domicilio o la residenza abituale nel medesimo Stato membro al momento della conclusione del contratto, abbia per effetto, anche nel caso in cui l'evento dannoso si produca all'estero, di attribuire la competenza alle autorità giurisdizionali di tale Stato membro, sempre che la legge di quest'ultimo non vieti siffatte convenzioni,
- 4) stipulata da un contraente dell'assicurazione che non abbia il proprio domicilio in uno Stato membro, salvo che si tratti di assicurazione obbligatoria o relativa a un immobile situato in uno Stato membro; o
- 5) che riguardi un contratto di assicurazione nella misura in cui esso copre uno o più rischi di cui all'articolo 16.

Articolo 16. I rischi di cui all'articolo 15, punto 5, sono i seguenti:

- 1) ogni danno o pregiudizio:
 - a) subito dalle navi, dagli impianti offshore e d'alto mare o dagli aeromobili, causato da un avvenimento in relazione alla loro utilizzazione a fini commerciali;
 - b) subito dalle merci diverse dai bagagli dei passeggeri, durante un trasporto effettuato totalmente da tali navi o aeromobili oppure effettuato da questi ultimi in combinazione con altri mezzi di trasporto;
 - 2) ogni responsabilità, salvo per lesioni personali dei passeggeri o danni ai loro bagagli,
 - a) risultante dall'impiego o dall'esercizio delle navi, degli impianti o degli aeromobili di cui al punto 1, lettera a), sempre che, per quanto riguarda questi ultimi, la legge dello Stato membro in cui l'aeromobile è immatricolato non vieti le clausole attributive di competenza nell'assicurazione di tali rischi;
 - b) derivante dalle merci durante un trasporto ai sensi del punto 1, lettera b);
 - 3) ogni perdita pecuniaria connessa con l'impiego e l'esercizio delle navi, degli impianti o degli aeromobili di cui al punto 1, lettera a), in particolare quella del nolo o del corrispettivo del noleggio;
 - 4) ogni rischio connesso con uno dei rischi di cui ai precedenti punti da 1 a 3;
 - 5) fatti salvi i punti da 1 a 4, tutti i "grandi rischi" quali definiti nella direttiva 2009/138/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2009, in materia di accesso ed esercizio delle attività di assicurazione e di riassicurazione (solvibilità II)».
3. La direttiva 2009/138/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2009, in materia di accesso ed esercizio delle attività di assicurazione e di riassicurazione (solvibilità II) stabilisce quanto segue:

«Articolo 2

Paragrafo 1. La presente direttiva si applica alle imprese di assicurazione diretta vita e non vita che sono stabilite sul territorio di uno Stato membro o che desiderano stabilirvisi.

Ad eccezione del titolo IV, essa si applica altresì alle imprese di riassicurazione che svolgono soltanto attività riassicurative e che sono stabilite nel territorio di uno Stato membro o desiderano stabilirvisi.

Paragrafo 2. Per quanto riguarda l'assicurazione non vita, la presente direttiva si applica alle attività dei rami di cui all'allegato I, sezione A.

(...)

Articolo 13

Ai fini della presente direttiva s'intende per:

(...)

27) "grandi rischi":

- a) i rischi classificati nei rami 4, 5, 6, 7, 11 e 12 dell'allegato I, parte A;
- b) i rischi classificati nei rami 14 e 15 dell'allegato I, parte A, qualora il contraente eserciti a titolo professionale un'attività industriale o commerciale o una libera professione e i rischi riguardino questa attività,
- c) i rischi classificati nei rami 3, 8, 9, 10, 13 e 16 dell'allegato I, parte A, purché il contraente superi i limiti di almeno due dei tre criteri seguenti:
 - i) totale dello stato patrimoniale pari a 6 200 000 EUR; ii) importo netto del volume d'affari, ai sensi della quarta direttiva 78/660/CEE del Consiglio, del 25 luglio 1978, basata sull'articolo 54, paragrafo 3, lettera g), del trattato e relativa ai conti annuali di taluni tipi di società, pari a 12 800 000 EUR; iii) numero di dipendenti occupati in media durante l'esercizio pari a 250.

(...».

Allegato I RAMI DELL'ASSICURAZIONE NON VITA A. Classificazione dei rischi per ramo assicurativo

(...)

6. Corpi di veicoli marittimi, lacustri e fluviali

Ogni danno subito da:

- veicoli fluviali;
- veicoli lacustri;
- veicoli marittimi.

4. Quanto alla genesi e alla formulazione dell'articolo 15, punto 5, dai punti 140 e 141 della relazione di P. Schlosser sulla Convenzione di adesione del Regno di Danimarca, dell'Irlanda e del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord alla convenzione concernente la competenza giurisdizionale e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, nonché al protocollo relativo alla sua interpretazione da parte della Corte di giustizia (GU 1979, C 59, pag. 71), emerge quanto segue:

«140. La richiesta del Regno Unito di regolamentazioni speciali per le assicurazioni di maggiore rilevanza è stato il problema che ha causato il maggior numero di difficoltà al gruppo degli esperti. La richiesta britannica è motivata dalla considerazione che l'idea di tutela sociale, che ispira la limitazione delle clausole attributive di competenza nel diritto assicurativo, non è più giustificata quando anche il contraente dell'assicurazione è una grande impresa. L'unica difficoltà sta nel trovare il criterio di delimitazione più adeguato. Già durante i lavori relativi alla seconda direttiva in materia di assicurazioni si è rivelato impossibile basarsi in modo astratto e generico sul capitale o sul fatturato dell'impresa. Non si è potuto quindi far altro che individuare contratti assicurativi tipizzati in base all'oggetto, sottoscritti in generale solo da contraenti che non necessitano di una tutela sociale. In base a questo presupposto non è quindi stato possibile accordare un privilegio generale alle assicurazioni industriali.

(...)

Dall'elaborazione di tutti i dati suddetti è risultata la soluzione accolta nel nuovo punto 5 dell'articolo 12 e nel completamento del medesimo tramite l'articolo 12 bis: le clausole attributive di competenza sono, in linea di massima, ammesse finché si tratta di assicurazioni marittime e di assicurazioni aeree.

(...)

Per evitare difficoltà e divergenze di interpretazione, era necessario un catalogo dei contratti di assicurazione per i quali doveva essere ampliata l'ammissibilità delle clausole attributive di competenza. L'idea di riallacciarsi a tal fine all'elenco dei tipi di assicurazioni contenuto nell'allegato della prima direttiva del Consiglio del 24 luglio 1973 (73/239/CEE) non si è rivelata sostenibile. La suddivisione ivi contenuta è orientata secondo le esigenze dell'amministrazione assicurativa statale e non secondo le necessità di un equilibrio di interessi di diritto privato. L'unica possibilità era pertanto la compilazione di un catalogo specifico per i fini della convenzione. In merito al catalogo suddetto ed ai tipi di assicurazione in esso contemplati, va notato in particolare quanto segue:

141. Articolo 12 bis, n. 1, lettera a)

La disposizione non riguarda l'assicurazione della responsabilità civile, ma solo quella su corpi. Con la denominazione "navi marittime" vanno intesi tutti i veicoli adibiti alla navigazione marittima. Non vi rientrano soltanto le navi in senso tradizionale, ma anche gli hovercraft e gli aliscafi, i rimorchiatori e gli alleggi adibiti alla navigazione marittima ed inoltre gli impianti mobili che non sono dotati di forza motrice propria, quali gli impianti per la ricerca e l'estrazione di petrolio, e che vengono mossi sull'acqua. Nel testo della disposizione sono inoltre stati esplicitamente inclusi gli impianti fissati o da fissare sul fondo del mare. La disposizione concerne anche le navi in costruzione, ma solo in quanto dei danni derivino da un rischio marittimo. Si deve, cioè, trattare di danni dovuti al fatto che l'oggetto si trova in acqua restando esclusi i danni sorti nel bacino di carenaggio o nei capannoni del cantiere navale».

5. La decisione del Consiglio, del 4 dicembre 2014, relativa all'approvazione, a nome dell'Unione europea, della convenzione dell'Aia del 30 giugno 2005 sugli accordi di scelta del foro (2014/887/UE), ai considerando 2, 4 e 7, enuncia, in particolare, quanto segue:

«(2) La convenzione sugli accordi di scelta del foro, conclusa il 30 giugno 2005 nell'ambito della conferenza dell'Aia di diritto internazionale privato («la convenzione»), apporta un valido contributo alla promozione dell'autonomia delle parti nelle operazioni commerciali internazionali e a una maggiore prevedibilità delle soluzioni giudiziarie di tali operazioni. In particolare, la convenzione garantisce alle parti la necessaria certezza giuridica che il loro accordo di scelta del foro sarà rispettato e che una decisione resa dal giudice prescelto potrà essere riconosciuta ed eseguita in casi internazionali.

(...)

(4) La convenzione incide sulle norme di diritto derivato dell'Unione riguardanti sia la competenza giurisdizionale basata sulla scelta delle parti sia il riconoscimento e l'esecuzione delle conseguenti decisioni e, in particolare, sul regolamento (CE) n. 44/2001 del Consiglio, che è destinato a essere sostituito, a decorrere dal 10 gennaio 2015, dal regolamento (UE) n. 1215/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio.

(...)

(7) È opportuno che, all'atto dell'approvazione della convenzione, l'Unione renda inoltre la dichiarazione consentita dall'articolo 21, per escludere dall'ambito di applicazione della convenzione i contratti di assicurazione in generale, tenuto conto di determinate eccezioni chiaramente definite. Obiettivo della dichiarazione è quello di preservare le norme di competenza protettiva a disposizione del contraente dell'assicurazione, dell'assicurato o di un beneficiario in materia di assicurazione ai sensi del

regolamento (CE) n. 44/2001. L'esclusione dovrebbe essere limitata a ciò che è necessario per tutelare gli interessi delle parti più deboli nei contratti di assicurazione. Non dovrebbe pertanto coprire i contratti di riassicurazione né i contratti relativi ai grandi rischi. L'Unione dovrebbe contestualmente rendere una dichiarazione unilaterale in cui afferma che, in una fase successiva, alla luce dell'esperienza acquisita nell'applicazione della convenzione, potrebbe riesaminare la necessità di mantenere la sua dichiarazione ai sensi dell'articolo 21».

6. La «Dichiarazione dell'Unione europea all'atto dell'approvazione della convenzione dell'Aia del 30 giugno 2005 sugli accordi di scelta del foro ("la convenzione") a norma dell'articolo 21 della stessa», che costituisce l'allegato I della decisione del Consiglio del 4 dicembre 2014, stabilisce in particolare quanto segue:

«Obiettivo della presente dichiarazione, che esclude taluni tipi di contratti di assicurazione dall'ambito di applicazione della convenzione, è quello di tutelare determinati contraenti dell'assicurazione, assicurati e beneficiari che, conformemente al diritto interno dell'UE, godono di una protezione particolare.

1. L'Unione europea dichiara, a norma dell'articolo 21 della convenzione che, fatto salvo quanto previsto al punto 2 seguente, non applicherà la convenzione ai contratti di assicurazione.

2. L'Unione europea applicherà la convenzione ai contratti di assicurazione nei seguenti casi:

(...)

d) quando l'accordo di scelta del foro si riferisce a un contratto di assicurazione che copre uno o più dei rischi seguenti considerati grandi rischi:

i) ogni danno o pregiudizio, causato da un avvenimento in relazione alla loro utilizzazione a fini commerciali, subito:

a) dalle navi, dagli impianti offshore o d'alto mare o da veicoli fluviali, lacustri e marittimi».

E. Giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea

1. Nella sentenza del 27 febbraio 2020, Balta/Grifs AG (C-803/18), la Corte di giustizia ha esaminato l'interpretazione dell'articolo 15, punto 5, e dell'articolo 16, punto 5, del regolamento Bruxelles I nell'ambito di una controversia relativa al pagamento di una somma di assicurazione tra l'assicuratore Balta, stabilito in Lettonia, e la Grifs AG, una società di

sicurezza con sede in Lituania. In tale causa, il giudice del rinvio aveva precisato che il contratto di assicurazione di cui al procedimento principale includeva «grandi rischi», ai sensi dell'articolo 16, punto 5, del regolamento Bruxelles I. La Corte ha ricordato, al punto 37, che, nella sua sentenza del 13 luglio 2017, *Assens Havn* (C-368/16), essa aveva dichiarato che, nell'ambito delle assicurazioni, gli accordi di scelta del foro sono rigorosamente inquadrati dall'obiettivo di tutela della parte economicamente più debole.

2. La Corte ha risposto alla questione posta affermando che l'articolo 15, punto 5, e l'articolo 16, punto 5, del regolamento Bruxelles I devono essere interpretati nel senso che la clausola attributiva di competenza prevista in un contratto di assicurazione che copre un «grande rischio», ai sensi di quest'ultima disposizione, stipulato tra il contraente dell'assicurazione e l'assicuratore, non è opponibile alla persona assicurata dal contratto medesimo, e che non sia un professionista del settore delle assicurazioni, non abbia sottoscritto questa clausola e sia domiciliata in uno Stato membro diverso da quello del domicilio del contraente dell'assicurazione e dell'assicuratore.

F. Osservazioni dei ricorrenti

1. I ricorrenti sostengono che l'articolo 16, punto 5, del regolamento Bruxelles I riguarda i «grandi rischi» soltanto quando i danni si verificano mentre un'imbarcazione assicurata viene utilizzata a fini commerciali e il verificarsi del danno vi è collegato.
2. Secondo i ricorrenti, un'interpretazione dell'articolo citato secondo cui i «grandi rischi» coprirebbero qualsiasi imbarcazione a prescindere dalla sua dimensione e dalla sua utilizzazione, comprese le imbarcazioni da diporto utilizzate a fini privati, sarebbe contraria ai considerando 18 e 19 del regolamento e all'obiettivo di tutelare la parte più debole nel rapporto contrattuale.
3. Tale interpretazione è corroborata dalla classificazione di cui all'articolo 3, lettere a), b), c), f) e j), della direttiva 2016/1629 del Parlamento europeo e del Consiglio, che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna, nonché, allo stesso modo, dalle definizioni di cui all'articolo 2, paragrafi da 1 a 6, della *lovbekendtgørelse* nr. 74 af 17. januar 2014 om skibes besætning (decreto di consolidamento n. 74, del 17 gennaio 2014, relativo all'equipaggio delle navi), che sono conformi alle definizioni internazionali dei diversi tipi di imbarcazioni e che sono formulate come segue:

«Articolo 2

Ai sensi della presente legge, si intende per:

- 1) «nave mercantile»: qualsiasi nave, ad eccezione dei pescherecci e delle imbarcazioni da diporto.
 - 2) «nave per il trasporto di passeggeri»: una nave che trasporta più di 12 passeggeri.
 - 3) «cargo»: una nave mercantile che non è una nave per il trasporto di passeggeri.
 - 4) «peschereccio»: una nave la cui nazionalità è contrassegnata da un numero di identificazione esterno.
 - 5) «imbarcazione da diporto»: una nave che non è utilizzata a fini commerciali. In caso di dubbio, l'ufficio danese della navigazione (Søfartsstyrelsen) decide se una nave possa essere considerata un'imbarcazione da diporto.
 - 6) «nave marittima»: una nave impiegata al di fuori di porti, fiumi, laghi o di acque protette simili».
4. Se l'intento fosse stato quello di ricomprendere le imbarcazioni da diporto nel ramo assicurativo 6 ai sensi dell'articolo 16, punto 5, del regolamento Bruxelles I, esse sarebbero state specificamente menzionate nell'elenco di cui all'allegato sotto il ramo 6. La descrizione del ramo 6 di cui all'allegato I, parte A, dev'essere naturalmente intesa nel senso che tutti i danni ai «veicoli marittimi, lacustri e fluviali» è una sottocategoria dei «corpi di veicoli marittimi, lacustri e fluviali».
5. Dai considerando 4, 5 e 7 della decisione [2014/887/UE] del Consiglio, del 4 dicembre 2014, relativa all'approvazione, a nome dell'Unione europea, della Convenzione dell'Aia del 30 giugno 2005 sugli accordi di scelta del foro, risulta che la dichiarazione è stata fatta con riferimento al regolamento 44/2001 (divenuto il regolamento Bruxelles I), al fine di preservare le norme sulla competenza a tutela dell'assicurato. Per quanto riguarda la «Dichiarazione dell'Unione europea all'atto dell'approvazione della convenzione dell'Aia del 30 giugno 2005 sugli accordi di scelta del foro ("la convenzione") a norma dell'articolo 21 della stessa», che costituisce l'allegato I della decisione del Consiglio, si può dedurre dall'articolo 1, paragrafo 2, lettera d), che i grandi rischi comprendono soltanto i danni subiti, in particolare, dalle imbarcazioni durante il loro utilizzo a fini commerciali.

G. Osservazioni della convenuta

1. La convenuta contesta la competenza del Retten i Helsingør (Tribunale di Elsinora) nel presente procedimento.

2. Dal contratto di assicurazione concluso risulta che, nel 2013, le parti hanno concluso un accordo vertente in particolare sulla competenza giurisdizionale, con la conseguenza che l'azione contro la convenuta doveva essere proposta nei Paesi Bassi dinanzi a un «giudice competente nei Paesi Bassi» (v. punto 1.7.6 dell'accordo).
3. La convenuta sostiene in primo luogo che i ricorrenti, pur avendo la qualità di consumatori, avrebbero concluso con essa un contratto di assicurazione vincolante e una convenzione attributiva di competenza vincolante, a norma dei quali il foro competente dev'essere un giudice dei Paesi Bassi. Il foro convenuto è valido in deroga alla convenzione dell'Aia.
4. Ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 1, lettera b), del regolamento Bruxelles I, la convenuta può, in linea di principio, essere citata in giudizio dinanzi al giudice del domicilio dei ricorrenti, ossia il Retten i Helsingør (Tribunale di Elsinora)
5. Tuttavia, l'articolo 15 di tale regolamento consente alle parti di un contratto di assicurazione di derogare a tale principio. Ciò può avvenire mediante una convenzione attributiva di competenza, ai sensi dell'articolo 15, punto 5, purché essa copra uno o più rischi di cui all'articolo 16.
6. I «grandi rischi» sono definiti all'articolo 13, punto 27, della direttiva 73/239/CEE del Consiglio, come modificata dalla direttiva 88/357/CEE e dalla direttiva 90/618/CEE, da ultimo recepita nel diritto danese con la lov nr. 308 af 28. marts 2015 om ændring af lov om finansiel virksomhed (legge n. 308, del 28 marzo 2015, recante modifica della legge sulle attività finanziarie).
7. Ai sensi dell'articolo 13, punto 27), lettera a), di tale direttiva, i rischi classificati tra l'altro nel ramo 6 della parte A dell'allegato I rientrano nella categoria dei «grandi rischi». L'elenco dei rami di assicurazione compare inoltre nell'allegato 7 della lov nr. 1447 af 11. september 2020 om finansiel virksomhed (legge n. 1447 dell'11 settembre 2020 sulle attività finanziarie). Quest'ultima stabilisce quanto segue:

«(...)

Assicurazioni — Danno

Classificazione dei rischi per ramo assicurativo

(...)

6. Corpi di veicoli marittimi, lacustri e fluviali: tutti i danni subiti dai veicoli fluviali, lacustri e marittimi.

(...)

8. Il ramo assicurativo di cui trattasi riguarda quindi l'assicurazione sui corpi di veicoli marittimi, lacustri e fluviali per tutti i danni causati ai veicoli fluviali, lacustri e marittimi.
9. Si può anche fare riferimento al messaggio di posta elettronica del 30 giugno 2016 dell'Ispettorato finanziario danese, dal quale risulta in particolare quanto segue:

«Il ramo 6, descritto nell'allegato I della direttiva solvibilità II, è stato trasposto nel diritto danese nella legge sulle attività finanziarie, allegato 7, punto 6.

Il ramo 6 è un'assicurazione su corpi che copre l'utilizzazione sia a titolo commerciale che privato di veicoli marittimi.

Un'assicurazione su corpi è un'assicurazione contro i danni causati al bene assicurato (nella fattispecie le navi, le barche o altri veicoli marittimi), ivi compreso il caso di perdita di tale bene a seguito di furto, ecc.».

10. Si sostiene pertanto che un'assicurazione su corpi come quella di cui trattasi risponde alla definizione di «grandi rischi» fornita all'articolo 16 del regolamento Bruxelles I e che, di conseguenza, l'articolo 15, paragrafo 1, punto 5, in combinato disposto con l'articolo 16, paragrafo 1, punto 5, autorizza la conclusione di una convenzione attributiva di competenza come quella di cui trattasi.
11. È controverso che il fatto che l'Unione (e, successivamente, la Danimarca) abbia dichiarato che l'Unione non intende applicare la convenzione dell'Aia ai contratti di assicurazione - ad eccezione tuttavia delle relazioni commerciali - comporti l'inapplicabilità della convenzione attributiva di competenza. Pertanto, si sostiene che il regolamento Bruxelles I è applicabile nel caso di specie e che detta dichiarazione nulla cambia al riguardo.
12. Si afferma che tale dichiarazione significa semplicemente che la convenzione dell'Aia non si applica, in quei casi, al contesto specifico dell'Unione europea. In tali situazioni sono infatti applicabili le norme proprie dell'Unione europea.
13. Detta dichiarazione deve quindi essere intesa nel senso che la convenzione dell'Aia non offre ai contraenti privati di un'assicurazione una protezione adeguata secondo le norme dell'Unione. Per questo motivo i contraenti privati di un'assicurazione possono avvalersi delle norme proprie dell'Unione, ivi compreso il regolamento Bruxelles I.
14. Secondo il considerando 7 della decisione del Consiglio del 4 dicembre 2014 (2014/887/UE), la convenzione dell'Aia non si applica alle controversie in materia di assicurazioni tra due parti, di cui almeno una non

è un operatore economico, qualora a entrambe si applichi il diritto dell'Unione. In tali procedimenti trova applicazione il regolamento Bruxelles I.

H. F. Osservazioni dell'Østre Landsrets

1. Il giudice del rinvio considera che, alla luce della formulazione dell'articolo 16, punto 1, lettera a), e punto 5, del regolamento Bruxelles I, in combinato disposto con quanto previsto in merito ai grandi rischi secondo il ramo 6 dell'allegato I, parte A, della direttiva 2009/138/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2009, in materia di accesso ed esercizio delle attività di assicurazione e di riassicurazione (solvibilità II), e in combinazione con l'obiettivo sotteso alle norme sulle convenzioni attributive di competenza in materia di assicurazioni, sussistono dubbi sulla questione se l'articolo 16, punto 5, del regolamento Bruxelles I debba essere interpretato nel senso che le assicurazioni su corpi di imbarcazioni da diporto che non siano utilizzate per fini commerciali rientrano nell'ambito di applicazione di tale disposizione.
2. Poiché si ritiene che una risposta a tale questione sia decisiva per risolvere la presente controversia, e il dubbio espresso concerne l'interpretazione di una norma di diritto dell'Unione, l'Østre Landsret (Corte regionale dell'Est) ritiene necessario chiedere alla Corte di giustizia dell'Unione europea di pronunciarsi sulla questione esposta di seguito.

SI ORDINA:

L'Østre Landsret (Corte regionale dell'Est) chiede alla Corte di giustizia dell'Unione europea di rispondere alla seguente questione pregiudiziale:

Se l'articolo 15, punto 5, del regolamento Bruxelles I, in combinato disposto con l'articolo 16, punto 5, dello stesso, debba essere interpretato nel senso che le assicurazioni su corpi di imbarcazioni da diporto che non siano utilizzate a fini commerciali rientrano nell'eccezione prevista all'articolo 16, punto 5, di tale regolamento e se, pertanto, un contratto di assicurazione contenente una clausola attributiva di competenza in deroga al principio stabilito all'articolo 11 di tale regolamento sia valido ai sensi dell'articolo 15, punto 5, del medesimo regolamento.