

**Rechtssache C-352/21**  
**Vorabentscheidungsersuchen**

**Eingangsdatum:**

28. Mai 2021

**Vorlegendes Gericht:**

Østre Landsret (Dänemark)

**Datum der Vorlageentscheidung:**

27. April 2021

**Rechtsmittelführer:**

A1

A2

**Rechtsmittelgegnerin:**

I

---

**ØSTRE LANDSRET**  
**GERICHTSPROTOKOLL**

27. April 2021 ... [nicht übersetzt]

**A1**

und

**A2**

... [nicht übersetzt]

gegen

**I**

... [nicht übersetzt]

Das Østre Landsret (Landgericht für Ostdänemark) hat nach Anhörung der Parteien beschlossen, den Gerichtshof der Europäischen Union (im Folgenden: Gerichtshof) gemäß Art. 267 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) um eine Vorabentscheidung zum Verständnis und zur Auslegung von Art. 15 Nr. 5 und Art. 16 Nr. 5 der Verordnung 1215/2012 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (im Folgenden: Brüssel-I-Verordnung) zu ersuchen.

In der vor dem Østre Landsret verhandelten Rechtssache geht es darum, ob eine Gerichtsstandsklausel in einem Versicherungsvertrag, nach der Klagen am allgemeinen Gerichtsstand der Versicherungsgesellschaft in den Niederlanden zu erheben sind, gegenüber dem Versicherungsnehmer geltend gemacht werden kann. In diesem Zusammenhang gibt es Zweifel hinsichtlich des Geltungsbereichs von Art. 16 Nr. 1 Buchst. 1 und Nr. 5 der Brüssel-I-Verordnung in Verbindung mit dem, was in Anhang I Teil A der Richtlinie 2009/138/EG vom 25. November 2009 betreffend die Aufnahme und Ausübung der Versicherungs- und der Rückversicherungstätigkeit (Solvabilität II) zu Großrisiken bezüglich des Versicherungszweigs 6 angeführt ist. Die Frage ist, ob Art. 16 Nr. 1 Buchst. a und Nr. 5 der Brüssel-I-Verordnung dahin auszulegen ist, dass er Kaskoversicherungen für Sportboote, die nicht zu gewerblichen Zwecken verwendet werden, erfasst, was zur Folge hat, dass eine Versicherungsgesellschaft und ein Versicherungsnehmer, der Verbraucher ist, vor der Entstehung der Streitigkeit wirksam eine Gerichtsstandsvereinbarung schließen können.

#### **A. Sachverhalt**

1. Die in Dänemark wohnhaften Rechtsmittelführer **A1** und **A2** erwarben am 15. Oktober 2013 bei einem Händler in IJmuiden in den Niederlanden nach einer Besichtigung vor Ort ein gebrauchtes Segelboot der Marke Swan 48. Aus dem zwischen den Parteien am 15. Oktober 2013 geschlossenen Kaufvertrag „Contract of purchase/sale“ geht hervor, dass der Kaufpreis 315 000 Euro betrug und die Übergabe am 1. November 2013 stattfand.
2. Ebenfalls mit Wirkung ab dem 1. November 2013 schlossen die Rechtsmittelführer bei der Rechtsmittelgegnerin, der Versicherungsgesellschaft **I**, die ihren Hauptsitz in den Niederlanden unterhält, eine Haftpflicht- und Kaskoversicherung ab.
3. Die Rechtsmittelführer gaben im Formular „Application form yacht insurance“ an, dass das Segelboot seinen Heimathafen im Helsingør Nordhavn, Dänemark, haben sollte, und erklärten unter Nr. 13 u. a. Folgendes:
  - „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. In der Police, die die Rechtsmittelführer von der Versicherungsgesellschaft erhielten, wurde auf die Versicherungsbedingungen „PLV 2010“ hingewiesen, in deren Nrn. 1.7.5 und 1.7.6 es heißt:

„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 Dienstver[l]ening« (Complaints Institute Financial Services) PO Box 93257, 2509AG THE HA[GU]E, www.k[i]fid.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. Die Rechtsmittelführer ließen das Boot zum Überwintern in IJmuden in den Niederlanden und überführten es im Frühjahr 2014 nach Dänemark.
6. 2018 segelten die Rechtsmittelführer nach Finnland, wo sie nach den vorliegenden Angaben am 26. Mai 2018 auf Grund liefen. Als das Segelboot im Frühjahr 2019 an Land gebracht wurde, um es für die kommende Saison klarzumachen, entdeckten die Rechtsmittelführer Schäden am Kiel und am Rumpf. Am 14. Mai 2019 meldeten sie der Versicherungsgesellschaft das Auflaufen des Bootes. Diese verweigerte nach einer Begutachtung unter Verweis auf die Art des Schadens dessen Regulierung.
7. Die Rechtsmittelführer erhoben daraufhin an ihrem allgemeinen Gerichtstand beim Ret i Helsingør (Gericht Helsingør, Dänemark) eine Klage auf Feststellung, dass die Versicherungsgesellschaft für die Reparatur des Schadens, der mit 300 000 dänischen Kronen (DKK) beziffert wurde, aufzukommen habe. Die Versicherungsgesellschaft beantragte Klageabweisung, da der Rechtsstreit ihrer Ansicht nach von der in den Versicherungsbedingungen enthaltenen Gerichtsstandsvereinbarung erfasst und daher in den Niederlanden anhängig zu machen ist.

## **B. Verfahren**

1. Das Gericht Helsingør erließ am 19. Mai 2020 ein Urteil in erster Instanz und gab dem Antrag der Versicherungsgesellschaft statt, was bedeutet, dass die Klage bei einem niederländischen Gericht zu erheben ist.
2. Im Verfahren vor dem Gericht bestand Einvernehmen darüber, dass die Frage des Gerichtsstands nach dem die Zuständigkeit für

Versicherungssachen regelnden Abschnitt 3 der Brüssel-I-Verordnung zu klären ist.

3. Das Gericht Helsingör führte in den Entscheidungsgründen des Urteils u. a. Folgendes aus:

„Gemäß der in Art. 11 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung aufgestellten allgemeinen Regel, können [die Rechtsmittelführer] an ihrem allgemeinen Gerichtsstand (Gericht Helsingör) Klage gegen die [Rechtsmittelgegnerin] erheben.

Fraglich ist, ob die Gerichtsstandsvereinbarung der Parteien wirksam ist, da die Klage bejahendenfalls bei einem niederländischen Gericht zu erheben ist.

Gemäß Art. 15 Nr. 5 der Brüssel-I-Verordnung, die die maßgebende Bestimmung in dieser Rechtssache ist, kann von den Vorschriften des Abschnitts 3 im Wege der Vereinbarung abgewichen werden, wenn sie einen Versicherungsvertrag betrifft, soweit dieser eines oder mehrere der in Art. 16 aufgeführten Risiken deckt.

Art. 16 listet die betreffenden Risiken auf, und gemäß Art. 16 Nr. 5 sind dies „unbeschadet der Nummern 1 bis 4 alle ‚Großrisiken‘ entsprechend der Begriffsbestimmung in der Richtlinie 2009/138/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2009 betreffend die Aufnahme und Ausübung der Versicherungs- und der Rückversicherungstätigkeit (Solvabilität II)“.

Art. 13 der Solvabilität-II-Richtlinie enthält zahlreiche Begriffsbestimmungen, und „Großrisiken“ erfassen u. a. „die unter den Zweigen 4, 5, 6, 7, 11 und 12 von Anhang I Teil A eingestufteten Risiken“ (vgl. Art. 13 Nr. 27 Buchst. a).

Der Versicherungszweig 6 betrifft gemäß dem Anhang (vgl. Anhang 7 des Lov om finansiell virksomhed [Gesetz über Finanzunternehmen], mit dem die Richtlinie umgesetzt wurde) „See-, Binnensee- und Flussschiffahrt-Kasko: Sämtliche Schäden an Flussschiffen, Binnenseeschiffen und Seeschiffen“.

Bei einem natürlichen Sprachverständnis ist davon auszugehen, dass es sich bei dem in Rede stehenden Segelboot, das sowohl in dem auf Englisch verfassten Kaufvertrag als auch in dem auf Englisch verfassten Versicherungsvertrag als „vessel“ bezeichnet wird, um ein Schiff handelt, dass vom Versicherungszweig 6 erfasst ist.

Vor diesem Hintergrund und zudem in Übereinstimmung mit der von der dänischen Finanzaufsichtsbehörde (Finanstilsynet) vertretenen Auslegung des Versicherungszweigs 6 ist das Gericht der Auffassung, dass der von den

Parteien geschlossene Versicherungsvertrag „Großrisiken“ deckt. Dies dürfte auch nicht gerade im Widerspruch dazu stehen, dass der Versicherungsvertrag ein Segelboot mit einem Kaufpreis und einer Versicherungssumme von 315 000 Euro zum Gegenstand hat.

Das Gericht ist der Ansicht, dass es nicht genügend Anhaltspunkte dafür gibt, dass der von den [Rechtsmittelführern] hilfsweise geltend gemachten Auslegung von Art. 16 der Brüssel-I-Verordnung zu folgen wäre, wonach diese Bestimmung in Gänze allein die Verwendung von Schiffen zu gewerblichen Zwecken regelt.

Das Gericht gelangt daher zu dem Schluss, dass die Gerichtsstandsvereinbarung der Parteien wirksam ist, weshalb der Rechtsstreit vor einem (zuständigen) niederländischen Gericht anhängig zu machen ist.“

4. Die Rechtsmittelführer haben beim Østre Landsret (Landgericht für Ostdänemark, Dänemark) Rechtsmittel eingelegt und beantragt, die Rechtssache zurückzuverweisen, hilfsweise in der Sache zu entscheiden. Sie machen geltend, dass das Schiff nicht von Art. 16 Nr. 5 der Brüssel-I-Verordnung erfasst sei, da es sich um ein nicht-gewerblich genutztes Sportboot handle. Die Rechtssache sei daher zu Recht erstinstanzlich am Gericht Helsingør anhängig gemacht worden.
5. Das Østre Landsret hat am 12. November 2020 beschlossen, den Gerichtshof um Auslegung von Art. 16 Nr. 5 der Brüssel-I-Verordnung zu ersuchen.

### **C. Dänische Bestimmungen über den Gerichtsstand und Gerichtsstandsvereinbarungen**

1. Die Bestimmungen über den Gerichtsstand und Gerichtsstandsvereinbarungen finden sich in Kapitel 22 des Retsplejelov (Rechtspflegegesetz). Einschlägig sind hier die §§ 244 bis 247, in denen es heißt:

„§ 244. Bei Verbrauchersachen, in denen der Vertrag nicht persönlich in den Geschäftsräumen des Unternehmers geschlossen wurde, kann der Verbraucher an seinem allgemeinen Gerichtsstand eine Klage gegen den Unternehmer erheben.

§ 245. Die Parteien können vereinbaren, bei welchem von mehreren gleichartigen Gerichten die Klage erhoben werden soll.

*Abs. 2.* In Verbrauchersachen ist eine vorausgegangene Vereinbarung über den Gerichtsstand für den Verbraucher nicht verbindlich.

...

§ 246. Klagen gegen natürliche Personen, Gesellschaften, Vereinigungen, private Einrichtungen und sonstige Zusammenschlüsse, die keinen allgemeinen dänischen Gerichtsstand haben, können in Dänemark erhoben werden, soweit ein in den §§ 237, 238 Abs. 2, 241, 242, 243 und 245 genanntes Gericht als zuständig angesehen werden kann. In Verbrauchersachen kann der Verbraucher an seinem eigenen Gerichtsstand gegen die in Satz 1 genannten Personen und Zusammenschlüsse Klage erheben, soweit dem Vertragsabschluss ein ausdrückliches Angebot oder eine Werbung in Dänemark vorausgegangen ist und der Verbraucher in Dänemark die zum Abschluss des Vertrags erforderlichen Rechtshandlungen vorgenommen hat.

...

§ 247. In Rechtssachen, die von einem internationalen Übereinkommen erfasst sind, das durch das Gesetz über das Brüsseler Übereinkommen oder durch das Lov om anerkendelse og fuldbyrdelse af visse udenlandske retsafgørelser m.v. på det civil- og handelsretlige område (Gesetz über die Anerkennung und Vollstreckung bestimmter ausländischer Entscheidungen usw. in Zivil- und Handelssachen) bzw. durch Verordnung zur Durchführung dieser Gesetze in dänisches Recht umgesetzt wurde, finden die Gerichtsstandregeln des Übereinkommens Anwendung. Dies gilt jedoch nicht für Sachen, die an dem in § 246a genannten Gerichtsstand anhängig gemacht werden und vom Internationalen Übereinkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über den Arrest in Seeschiffe vom 10. Mai 1952 erfasst sind.

...“

#### **D. Unionsrechtliche Bestimmungen**

1. In den Erwägungsgründen 18 und 19 der Verordnung (EU) Nr. 1215/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2012 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (im Folgenden: Brüssel-I-Verordnung) heißt es:

(18) Bei Versicherungs-, Verbraucher- und Arbeitsverträgen sollte die schwächere Partei durch Zuständigkeitsvorschriften geschützt werden, die für sie günstiger sind als die allgemeine Regelung.

(19) Vorbehaltlich der in dieser Verordnung festgelegten ausschließlichen Zuständigkeiten sollte die Vertragsfreiheit der Parteien hinsichtlich der Wahl des Gerichtsstands, außer bei Versicherungs-, Verbraucher- und Arbeitsverträgen, wo nur eine begrenztere Vertragsfreiheit zulässig ist, gewahrt werden.

...

2. Aus den Bestimmungen des Abschnitts 3 („Zuständigkeit bei Versicherungssachen“) der Verordnung geht u. a. hervor:

„**Artikel 10.** Für Klagen in Versicherungssachen bestimmt sich die Zuständigkeit unbeschadet des Artikels 6 und des Artikels 7 Nummer 5 nach diesem Abschnitt.

**Artikel 11.** Ein Versicherer, der seinen Wohnsitz im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats hat, kann verklagt werden:

- a) vor den Gerichten des Mitgliedstaats, in dem er seinen Wohnsitz hat,
- b) in einem anderen Mitgliedstaat bei Klagen des Versicherungsnehmers, des Versicherten oder des Begünstigten vor dem Gericht des Ortes, an dem der Kläger seinen Wohnsitz hat, oder

...

**Artikel 15.** Von den Vorschriften dieses Abschnitts kann im Wege der Vereinbarung nur abgewichen werden:

1. wenn die Vereinbarung nach der Entstehung der Streitigkeit getroffen wird,
2. wenn sie dem Versicherungsnehmer, Versicherten oder Begünstigten die Befugnis einräumt, andere als die in diesem Abschnitt angeführten Gerichte anzurufen,
3. wenn sie zwischen einem Versicherungsnehmer und einem Versicherer, die zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses ihren Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt in demselben Mitgliedstaat haben, getroffen ist, um die Zuständigkeit der Gerichte dieses Mitgliedstaats auch für den Fall zu begründen, dass das schädigende Ereignis im Ausland eintritt, es sei denn, dass eine solche Vereinbarung nach dem Recht dieses Mitgliedstaats nicht zulässig ist,
4. wenn sie von einem Versicherungsnehmer geschlossen ist, der seinen Wohnsitz nicht in einem Mitgliedstaat hat, ausgenommen soweit sie eine Versicherung, zu deren Abschluss eine gesetzliche Verpflichtung besteht, oder die Versicherung von unbeweglichen Sachen in einem Mitgliedstaat betrifft, oder
5. wenn sie einen Versicherungsvertrag betrifft, soweit dieser eines oder mehrere der in Artikel 16 aufgeführten Risiken deckt.

**Artikel 16.** Die in Artikel 15 Nummer 5 erwähnten Risiken sind die folgenden:

1. sämtliche Schäden
    - a) an Seeschiffen, Anlagen vor der Küste und auf hoher See oder Luftfahrzeugen aus Gefahren, die mit ihrer Verwendung zu gewerblichen Zwecken verbunden sind,
    - b) an Transportgütern, ausgenommen Reisegepäck der Passagiere, wenn diese Güter ausschließlich oder zum Teil mit diesen Schiffen oder Luftfahrzeugen befördert werden;
  2. Haftpflicht aller Art mit Ausnahme der Haftung für Personenschäden an Passagieren oder Schäden an deren Reisegepäck,
    - a) aus der Verwendung oder dem Betrieb von Seeschiffen, Anlagen oder Luftfahrzeugen gemäß Nummer 1 Buchstabe a, es sei denn, dass – was die letztgenannten betrifft – nach den Rechtsvorschriften des Mitgliedstaats, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist, Gerichtsstandsvereinbarungen für die Versicherung solcher Risiken untersagt sind,
    - b) für Schäden, die durch Transportgüter während einer Beförderung im Sinne von Nummer 1 Buchstabe b verursacht werden;
  3. finanzielle Verluste im Zusammenhang mit der Verwendung oder dem Betrieb von Seeschiffen, Anlagen oder Luftfahrzeugen gemäß Nummer 1 Buchstabe a, insbesondere Fracht- oder Charterverlust;
  4. irgendein zusätzliches Risiko, das mit einem der unter den Nummern 1 bis 3 genannten Risiken in Zusammenhang steht;
  5. unbeschadet der Nummern 1 bis 4 alle ‚Großrisiken‘ entsprechend der Begriffsbestimmung in der Richtlinie 2009/138/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2009 betreffend die Aufnahme und Ausübung der Versicherungs- und der Rückversicherungstätigkeit (Solvabilität II).“
3. Die Richtlinie 2009/138/EG vom 25. November 2009 betreffend die Aufnahme und Ausübung der Versicherungs- und der Rückversicherungstätigkeit (Solvabilität II; im Folgenden: Solvabilität-II-Richtlinie) sieht vor:

**„Art. 2.**

*Abs. 1.* Diese Richtlinie findet Anwendung auf Lebens- und Nichtlebensversicherungsunternehmen, die in einem Mitgliedstaat niedergelassen sind oder sich dort niederzulassen wünschen.

Sie findet auch Anwendung auf Rückversicherungsunternehmen, die ausschließlich Rückversicherungstätigkeiten ausüben und im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats niedergelassen sind oder sich dort niederzulassen wünschen, mit Ausnahme von Titel IV.

*Abs. 2.* In Bezug auf die Nichtlebensversicherung gilt diese Richtlinie für Tätigkeiten der in Anhang I Teil A genannten Versicherungszweige.

...

### **Art. 13**

Für die Zwecke dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

...

27. ‚Großrisiken‘:

- a) die unter den Zweigen 4, 5, 6, 7, 11 und 12 von Anhang I Teil A eingestuften Risiken;
- b) die unter den Zweigen 14 und 15 von Anhang I Teil A eingestuften Risiken, wenn der Versicherungsnehmer eine Erwerbstätigkeit im industriellen oder gewerblichen Sektor oder eine freiberufliche Tätigkeit ausübt und das Risiko damit im Zusammenhang steht;
- c) die unter den Zweigen 3, 8, 9, 10, 13 und 16 von Anhang I Teil A eingestuften Risiken, sofern der Versicherungsnehmer bei mindestens zwei der folgenden Kriterien die Obergrenzen überschreitet:
  - i) eine Bilanzsumme von 6,2 Mio. EUR;
  - ii) ein Nettoumsatz im Sinne der Vierten Richtlinie 78/660/EWG des Rates vom 25. Juli 1978 aufgrund von Artikel 54 Absatz 3 Buchstabe g des Vertrags über den Jahresabschluss von Gesellschaften bestimmter Rechtsformen von 12,8 Mio. EUR;
  - iii) eine durchschnittliche Beschäftigtenzahl von 250 Beschäftigten im Verlauf des Geschäftsjahres.

...

## **Anhang I. VERSICHERUNGSZWEIGE DER NICHTLEBENSVERSICHERUNG A. Einteilung der Risiken nach Versicherungszweigen**

...

6. See-, Binnensee- und Flussschiffahrts-Kasko

Sämtliche Schäden an

- Flussschiffen;
- Binnenseeschiffen;
- Seeschiffen.“

4. Zur Entstehung und zum Wortlaut von Art. 15 Nr. 5 wird in den Nrn. 140 und 141 des Berichts zu dem Übereinkommen des Königreichs Dänemark, Irlands und des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland über den Beitritt zum Übereinkommen über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen sowie zum Protokoll betreffend die Auslegung dieses Übereinkommens durch den Gerichtshof (ABl. 1979, C 59, S. 71) von P. Schlosser Folgendes ausgeführt:

„140. Der Wunsch des Vereinigten Königreichs nach Sonderregelungen für Großversicherungen war wohl das Problem, welches der Sachverständigengruppe am meisten Schwierigkeiten bereitete. Ausgangspunkt des britischen Wunsches war die Erkenntnis, dass der soziale Schutzgedanke, welcher hinter der Eindämmung von Gerichtsstandsklauseln im Versicherungsrecht steht, dann nicht mehr gerechtfertigt ist, wenn auch als Versicherungsnehmer potente Unternehmungen auftreten. Die Schwierigkeit besteht nur darin, ein geeignetes Abgrenzungskriterium zu finden. Sich abstrakt-generell nach Unternehmenskapital oder Umsatz auszurichten, erwies sich schon in den Verhandlungen über die zweite Versicherungsrichtlinie als unmöglich. Es konnte sich also nur darum handeln, gegenständlich-vertyppte Versicherungsverträge herauszuarbeiten, an denen im Allgemeinen nur Versicherungsnehmer beteiligt sind, die eines sozialen Schutzes nicht bedürfen. Von diesem Ausgangspunkt her konnten folglich gewerbliche Versicherungen nicht allgemein privilegiert werden.

...

Aus einer Aufarbeitung all dieser Gegebenheiten ist die in der neuen Nr. 5 von Artikel 12 und ihrer Ergänzung durch Artikel 12 a festgehaltene Lösung entstanden: Gerichtsstandsvereinbarungen sind grundsätzlich privilegiert, soweit es sich um Seeversicherungen und um Luftfahrtversicherungen handelt. Für reine Landtransportversicherungen war eine irgendwie geartete Sonderregelung nicht zu rechtfertigen.

...

Um Interpretationsschwierigkeiten und -divergenzen zu vermeiden, war ein Katalog der Versicherungsverträge nötig, für welche die Zulässigkeit von Gerichtsstandsvereinbarungen erweitert werden sollte. Die Idee, dieserhalb

an das Versicherungsartenverzeichnis anzuknüpfen, das im Anhang zur 1. Richtlinie des Rates vom 24. Juli 1973 (73/239/EWG) enthalten ist, erwies sich nicht als tragfähig. Die dortige Einteilung ist an den Bedürfnissen der staatlichen Versicherungsverwaltung orientiert und nicht an den Erfordernissen eines privatrechtlichen Interessenausgleichs. Es blieb daher kein anderer Weg, als den Katalog für die Zwecke des Übereinkommens gesondert zu erstellen. Im Einzelnen ist zu ihm und zu den in ihn nicht aufgenommenen Versicherungsarten Folgendes zu bemerken:

141. 1. Artikel 12 a Nr. 1 a

Die Vorschrift betrifft nicht die Haftpflicht-, sondern nur die Kaskoversicherung. Unter dem Begriff ‚Seeschiffe‘ sind alle Fahrzeuge zu verstehen, die zum Verkehr auf See bestimmt sind. Dazu gehören nicht nur ‚Schiffe‘ im traditionellen Sinne des Wortes, sondern auch auf See eingesetzte Luftkissen- und Tragflügelboote, Schlepper und Leichter. Dazu zählen darüber hinaus schwimmende Gerätschaften, die sich nicht aus eigener Antriebskraft fortbewegen können, wie z. B. Anlagen im Dienste der Ölsuche und -förderung, welche auf Wasser bewegt worden. Auf dem Meeresgrund fest verankerte oder zu verankernde Anlagen sind ohnehin ausdrücklich in den Text der Vorschrift aufgenommen worden. Die Vorschrift erfasst auch im Bau befindliche Schiffe, freilich nur insoweit, als Schäden aufgrund eines See-Risikos entstanden sind. Das sind Schäden, die dadurch entstanden sind, dass sich das Objekt auf Wasser befindet; nicht also Schäden, die im Trockendock oder in den Werkhallen der Werft aufgetreten sind.“

5. In den Erwägungsgründen 2, 4 und 7 des Beschlusses des Rates vom 14. Dezember 2014 über die Genehmigung – im Namen der Europäischen Union – des Haager Übereinkommens über Gerichtsstandsvereinbarungen vom 30. Juni 2005 (2014/887/EU) heißt es:

„(2) Das am 30. Juni 2005 im Rahmen der Haager Konferenz für Internationales Privatrecht geschlossene Übereinkommen über Gerichtsstandsvereinbarungen (im Folgenden ‚Übereinkommen‘) trägt wirksam dazu bei, die Parteiautonomie bei internationalen Handelsgeschäften zu fördern und die Beilegung diesbezüglicher Rechtsstreitigkeiten berechenbarer zu machen. Insbesondere gewährleistet das Übereinkommen die notwendige Rechtssicherheit für die Parteien, dass ihre Gerichtsstandsvereinbarung eingehalten wird und dass eine Entscheidung des vereinbarten Gerichts in internationalen Rechtssachen anerkannt und vollstreckt werden kann.

...

- (4) Das Übereinkommen berührt das abgeleitete Unionsrecht in Bezug auf die Gerichtsstandswahl der Vertragsparteien sowie in Bezug auf die

Anerkennung und Vollstreckung der daraus resultierenden gerichtlichen Entscheidungen, vor allem die Verordnung (EG) Nr. 44/2001 des Rates, die ab dem 10. Januar 2015 durch die Verordnung (EU) Nr. 1215/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates ersetzt wird.

...

(7) Die Union sollte bei Genehmigung des Übereinkommens zudem eine Erklärung nach Artikel 21 abgeben, mit der – vorbehaltlich bestimmter klar definierter Ausnahmen – Versicherungsverträge prinzipiell vom Anwendungsbereich des Übereinkommens ausgeschlossen werden. Die Erklärung zielt darauf ab, die Zuständigkeitsvorschriften zum Schutz der Versicherungsnehmer, Versicherten oder Begünstigten, wie sie für Versicherungssachen in der Verordnung (EG) Nr. 44/2001 festgelegt sind, zu bewahren. Der Ausschluss sollte auf das zum Schutz der Interessen der schwächeren Vertragsparteien von Versicherungsverträgen erforderliche Maß beschränkt sein. Er sollte daher weder für Rückversicherungsverträge noch für Verträge in Bezug auf Großrisiken gelten. Die Union sollte zum selben Zeitpunkt eine einseitige Erklärung dahingehend abgeben, dass sie gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt unter Berücksichtigung der bei der Anwendung des Übereinkommens gewonnenen Erfahrungen erneut bewerten wird, ob es notwendig ist, ihre Erklärung nach Artikel 21 aufrechtzuerhalten.“

6. In der „Erklärung der Europäischen Union anlässlich der Genehmigung des Haager Übereinkommens über Gerichtsstandsvereinbarungen (im Folgenden „Übereinkommen“) vom 30. Juni 2005 nach Artikel 21 des Übereinkommens“ in Anhang I des Beschlusses des Rates vom 4. Dezember 2014 heißt es:

„Ziel dieser Erklärung, mit der bestimmte Arten von Versicherungsverträgen vom Geltungsbereich des Übereinkommens ausgenommen werden, ist es, bestimmte Versicherungsnehmer, Versicherte und Begünstigte zu schützen, die nach internem Unionsrecht besonderen Schutz genießen.

- (1) Die Europäische Union erklärt nach Artikel 21 des Übereinkommens, dass sie mit Ausnahme der in Absatz 2 vorgesehenen Fälle das Übereinkommen nicht auf Versicherungsverträge anwenden wird.
- (2) Die Europäische Union wird das Übereinkommen in den folgenden Fällen auf Versicherungsverträge anwenden:

...

- d) die Gerichtsstandsvereinbarung betrifft einen Versicherungsvertrag, der eines oder mehrere der folgenden als Großrisiken geltenden Risiken deckt:

- i) Schäden aus Gefahren, die mit ihrer Verwendung zu gewerblichen Zwecken verbunden sind,
- a) an Seeschiffen, an Anlagen vor der Küste und auf hoher See oder an Fluss-, Kanal- und Binnenseeschiffen“.

## **E. Rechtsprechung des Gerichtshofs**

1. Der Gerichtshof ist in seinem Urteil vom 27. Februar 2020 in der Rechtssache C-803/18, Balta, auf die Auslegung von Art. 15 Nr. 5 und Art. 16 Nr. 5 der Brüssel-I-Verordnung eingegangen, und zwar in einem Rechtsstreit zwischen der Versicherungsgesellschaft Balta mit Sitz in Lettland und der Grifs AG, einem in Litauen eingetragenen Unternehmen für Bewachungs- und Sicherheitsdienstleistungen, wegen der Zahlung einer Versicherungsleistung. In dieser Rechtssache hatte das vorlegende Gericht hervorgehoben, dass der im Ausgangsverfahren in Rede stehende Versicherungsvertrag „Großrisiken“ im Sinne des Art. 16 Nr. 5 der Brüssel-I-Verordnung erfasse. Der Gerichtshof hat in Rn. 37 darauf hingewiesen, dass er in seinem Urteil vom 13. Juli 2017 in der Rechtssache C-368/16, Assens Havn, festgestellt hatte, dass bei Versicherungssachen die Möglichkeit, Vereinbarungen über die Zuständigkeit zu treffen, durch das Ziel des Schutzes des wirtschaftlich Schwächeren stark eingeschränkt bleibt.
2. Der Gerichtshof hat die Vorlagefrage mit der Feststellung beantwortet, dass Art. 15 Nr. 5 und Art. 16 Nr. 5 der Brüssel-I-Verordnung dahin auszulegen sind, dass eine Gerichtsstandsklausel, die in einem durch den Versicherungsnehmer und den Versicherer geschlossenen Vertrag über die Versicherung von „Großrisiken“ im Sinne der letztgenannten Bestimmung vorgesehen ist, den Versicherten nicht entgegengehalten werden kann, wenn es sich dabei um nicht gewerblich im Versicherungssektor Tätige handelt, die der Klausel nicht zugestimmt haben und in einem anderen Mitgliedstaat als dem des Versicherungsnehmers und des Versicherers ansässig sind.

## **F. Vorbringen der Rechtsmittelführer**

1. Die Rechtsmittelführer haben vorgetragen, dass Art. 16 Nr. 5 der Brüssel-I-Verordnung nur dann „Großrisiken“ erfasse, wenn diese Schäden aufträten, während das versicherte Schiff zu gewerblichen Zwecken verwendet werde, und das Auftreten des Schadens hiermit in einem Zusammenhang stehe.
2. Eine Auslegung dieses Artikels, wonach „Großrisiken“ jedes Schiff unabhängig von dessen Größe und Verwendung – also auch zu privaten Zwecken genutzte Sportboote – erfassen, steht nach Ansicht der Rechtsmittelführer im Widerspruch zu den Erwägungsgründen 18 und 19 der Verordnung und zur Zielsetzung, die schwächere Partei eines Vertragsverhältnisses zu schützen.

3. Diese Auslegung werde gestützt durch die Klassifizierung in Art. 3 Buchst. a, b, c, f und j der Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe sowie in entsprechender Weise durch die Begriffsbestimmungen in § 2 Nrn. 1 bis 6 der Lovbekendtgørelse nr. 74 om skibes besætning (Gesetzesbekanntmachung Nr. 74 über Schiffsbesatzungen) vom 17. Januar 2014, die mit den internationalen Begriffsbestimmungen für verschiedene Schiffstypen übereinstimmen und wie folgt lauten:

„§ 2

In Sinne dieses Gesetzes bedeutet:

- 1) ‚Handelsschiff‘: Jedes Schiff mit Ausnahme von Fischereischiffen und Sportfahrzeugen.
  - 2) ‚Fahrgastschiff‘: Ein Schiff, das mehr als 12 Fahrgäste befördert.
  - 3) ‚Frachtschiff‘: Ein Handelsschiff, das kein Fahrgastschiff ist.
  - 4) ‚Fischereischiff‘: Ein Schiff, dessen Nationalitätsbezeichnung mit einer Hafenkennzahl versehen ist.
  - 5) ‚Sportfahrzeug‘: Ein Schiff, das nicht zu gewerblichen Zwecken verwendet wird. In Zweifelsfällen entscheidet die Søfartsstyrelse (Seeschiffverkehrsbehörde, Dänemark).
  - 6) ‚Seeschiff‘: Ein Schiff, das für Fahrten außerhalb von Häfen, Flüssen, Seen oder ähnlich geschützten Gewässern genutzt wird.“
4. Hätten Sportfahrzeuge in Bezug auf Art. 16 Nr. 5 der Brüssel-I-Verordnung vom Versicherungszweig 6 erfasst sein sollen, hätten sie ausdrücklich im Verzeichnis des Anhangs unter dem Versicherungszweig 6 genannt werden müssen. Die Darstellung des Versicherungszweigs 6 in Anhang I Teil A sei nach natürlichem Verständnis so auszulegen, dass sämtliche Schäden an „Flussschiffen, Binnenseeschiffen und Seeschiffen“ eine Teilmenge der „See-, Binnensee- und Flussschiffahrt“ seien.
5. Aus den Erwägungsgründen 4, 5 und 7 des Beschlusses des Rates vom 14. Dezember 2014 über die Genehmigung – im Namen der Europäischen Union – des Haager Übereinkommens über Gerichtsstandsvereinbarungen vom 30. Juni 2005 gehe hervor, dass die Erklärung unter Hinweis auf die Verordnung 44/2001 (jetzt Brüssel-I-Verordnung) abgegeben worden sei, um die Zuständigkeitsvorschriften zum Schutz der Versicherungsnehmer beizubehalten. Nach der „Erklärung der Europäischen Union anlässlich der Genehmigung des Haager Übereinkommens über Gerichtsstandsvereinbarungen (im Folgenden ‚Übereinkommen‘) vom

30. Juni 2005 nach Artikel 21 des Übereinkommens“, die Anhang I des Ratsbeschlusses bilde, könne aus Art. 1 Abs. 2 Buchst. d abgeleitet werden, dass Großrisiken ausschließlich Schäden an Schiffen u. a. im Zusammenhang mit deren Verwendung zu gewerblichen Zwecken erfassen.

## **G. Vorbringen der Rechtsmittelgegnerin**

1. Die Rechtsmittelgegnerin bestreitet die Zuständigkeit des Gerichts Helsingör in der vorliegenden Rechtssache.
2. Aus dem geschlossenen Versicherungsvertrag gehe hervor, dass die Parteien im Jahr 2013 u. a. eine Gerichtsstandsvereinbarung getroffen hätten, so dass eine Klage gegen die Rechtsmittelgegnerin nach dieser Vereinbarung bei „a competent court in the Netherlands“ (vgl. Nr. 1.7.6. des Vertrags) erhoben werden müsse.
3. Es wird in erster Linie geltend gemacht, dass der Rechtsmittelführer – ungeachtet seiner Eigenschaft als Verbraucher – einen bindenden Versicherungsvertrag und eine bindende Gerichtsstandsvereinbarung mit der Rechtsmittelgegnerin geschlossen habe, wonach der Gerichtsstand in den Niederlanden liege. Der vereinbarte Gerichtsstand gelte ungeachtet des Haager Übereinkommens.
4. Gemäß Art. 11 Abs. 1 Buchst. b der Brüssel-I-Verordnung könne gegen die Rechtsmittelgegnerin grundsätzlich am allgemeinen Gerichtsstand des Rechtsmittelführers, hier also beim Gericht Helsingör, Klage erhoben werden.
5. Allerdings bestehe nach Art. 15 der Verordnung die Möglichkeit, dass die Parteien eines Versicherungsvertrags von diesem Grundsatz abweichen. Dies könne durch eine Gerichtsstandsvereinbarung erfolgen (vgl. Art. 15 Nr. 5 der Verordnung), soweit der Vertrag eines oder mehrere der in Art. 16 aufgeführten Risiken decke.
6. Die Begriffsbestimmung von „Großrisiken“ finde sich in Art. 13 Nr. 27 der Richtlinie des Rates 73/239/EWG in der Fassung der Richtlinie 88/357/EWG und der Richtlinie 90/618/EWG, der zuletzt durch das Lov nr. 308 om ændring af lov om finansiel virksomhed (Gesetz Nr. 308 zur Änderung des Gesetzes über Finanzunternehmen) vom 28. März 2015 in dänisches Recht umgesetzt worden sei.
7. Gemäß Art. 13 Nr. 27 Buchst. a der Richtlinie fielen Risiken, die u. a. unter dem Versicherungszweig 6 von Anhang I Teil A der Richtlinie eingestuft seien, unter „Großrisiken“. Die Liste der Versicherungszweige finde sich außerdem im Anhang 7 des Lov nr. 1447 om finansiel virksomhed (Gesetz über Finanzunternehmen) vom 11. September 2020. Dort heiße es:

»...«

Versicherungstätigkeit – Schäden

Einteilung der Risiken nach Versicherungszweigen.

...

6. See-, Binnensee- und Flussschiffahrts-Kasko: Sämtliche Schäden an Flussschiffen, Binnenseeschiffen und Seeschiffen.

...“

8. Der betreffende Versicherungszweig umfasse also See-, Binnensee- und Flussschiffahrts-Kasko in Bezug auf sämtliche Schäden an Flussschiffen, Binnenseeschiffen und Seeschiffen.
9. Ferner könne auf die E-Mail der Finanzaufsichtsbehörde vom 30. Juni 2016 verwiesen werden, aus der u. a. hervorgehe:

„Der Versicherungszweig 6 ist, wie im Anhang zur Solvabilität-II-Richtlinie angegeben, durch Anhang 7 Nr. 6 des Lov om finansiel virksomhed (Gesetz über Finanzunternehmen) in dänisches Recht umgesetzt worden.

Der Versicherungszweig 6 ist eine Kaskoversicherung, die sowohl die gewerbliche als auch die private Nutzung von Wasserfahrzeugen erfasst.

Eine Kaskoversicherung ist eine Versicherung gegen Schäden, die am versicherten Gegenstand entstehen (hier Schiffe, Boote, andere Wasserfahrzeuge), einschließlich – in der Regel – durch Verlust des Gegenstands u. a. aufgrund von Diebstahl.“

10. Daher sei eine Kaskoversicherung wie die vorgenannte von der in Art. 16 der Brüssel-I-Verordnung aufgeführten Begriffsbestimmung „Großrisiken“ erfasst, und es sei somit gemäß Art. 15 Abs. 1 Nr. 5 (vgl. Art. 16 Abs. 1 Nr. 5) erlaubt, eine Gerichtsstandsvereinbarung wie in Rede stehende zu schließen.
11. Dass die EU (und später Dänemark) erklärt habe, dass die EU das Haager Übereinkommen nicht auf Versicherungsverträge anwenden werde – abgesehen jedoch von Fällen gewerblicher Nutzung –, führe nicht dazu, dass die Gerichtsstandsvereinbarung keine Anwendung finde. Die Brüssel-I-Verordnung finde demnach auf die vorliegende Rechtssache Anwendung, und die genannte Erklärung ändere daran nichts.
12. Die Erklärung beinhalte lediglich, dass das Haager Übereinkommen in den genannten Fällen auf besondere Konstellationen in der EU keine Anwendung finde. In solchen Situationen fänden die eigenen unionsrechtlichen Regelungen Anwendung.

13. Die Erklärung sei daher so zu verstehen, dass das Haager Übereinkommen privaten Versicherungsnehmern keinen den Unionsregelungen entsprechenden ausreichenden Schutz biete. Daher könnten sich private Versicherungsnehmer rechtlich auf die unionseigenen Regelungen wie z. B. die Brüssel-I-Verordnung stützen.
14. Aus dem siebten Erwägungsgrund des Beschlusses des Rates vom 4. Dezember 2014 (2014/887/EU) folge, dass das Haager Übereinkommen keine Anwendung auf Versicherungsverträge zwischen zwei Parteien finde, von denen zumindest eine Partei kein Gewerbetreibender ist und bei denen beide vom Unionsrecht erfasst sind. In solchen Fällen gelte die Brüssel-I-Verordnung.

#### **H. Bemerkungen des Østre Landsret**

1. Das Østre Landsret vertritt die Ansicht, dass angesichts des Wortlauts von Art. 16 Nr. 1 Buchst. a und Nr. 5 der Brüssel-I-Verordnung in Verbindung mit dem, was in Anhang I Teil A der Richtlinie 2009/138/EG vom 25. November 2009 betreffend die Aufnahme und Ausübung der Versicherungs- und der Rückversicherungstätigkeit (Solvabilität II) zu Großrisiken bezüglich des Versicherungszweigs 6 angeführt ist, und unter Berücksichtigung des mit den Bestimmungen über Gerichtsstandsvereinbarungen verfolgten Ziels Zweifel bestehen, ob Art. 16 Nr. 5 der Brüssel-I-Verordnung dahin auszulegen ist, dass er Kaskoversicherungen für Sportboote, die nicht zu gewerblichen Zwecken verwendet werden, erfasst.
2. Da eine Klärung dieser Frage als entscheidungserheblich angesehen werden muss und die bestehenden Zweifel die Auslegung einer unionsrechtlichen Bestimmung betreffen, erachtet es das Østre Landsret für erforderlich, das Verfahren auszusetzen und die Frage dem Gerichtshof zur Vorabentscheidung vorzulegen.

#### **ES ERGEHT FOLGENDER BESCHLUSS:**

Das Østre Landsret ersucht den Gerichtshof der Europäischen Union um die Beantwortung folgender Frage:

Ist Art. 15 Nr. 5 in Verbindung mit Art. 16 Nr. 5 der Brüssel-I-Verordnung dahin auszulegen, dass Kaskoversicherungen für Sportboote, die nicht zu gewerblichen Zwecken verwendet werden, von der Ausnahmeregelung des Art. 16 Nr. 5 erfasst sind, und ist ein Versicherungsvertrag, der eine Gerichtsstandsvereinbarung enthält, die vom Grundsatz des Art. 11 abweicht, daher nach Art. 15 Nr. 5 dieser Verordnung wirksam?