

Cauza C-352/21

Cerere de decizie preliminară

Data depunerii:

28 mai 2021

Instanța de trimitere:

Østre Landsret (Danemarca)

Data deciziei de trimitere:

27 aprilie 2021

Recurenți:

A1

A2

Intimați:

I

**ØSTRE LANDSRET
PROCES-VERBAL AL ȘEDINȚEI**

27 aprilie 2021[...]

A1

și

A2

[...]

împotriva

I

[...]

Østre Landsret [Curtea de Apel a Regiunii de Est, Danemarca] a decis, în temeiul articolului 267 al doilea paragraf din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (denumit în continuare „TFUE”) și după consultarea părților, să solicite Curții de Justiție a Uniunii Europene o decizie preliminară referitoare la sensul și interpretarea articolului 15 alineatul (5) și a articolului 16 alineatul (5) din Regulamentul (UE) nr. 1215/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 12 decembrie 2012 privind competența judiciară, recunoașterea și executarea hotărârilor în materie civilă și comercială (Regulamentul Bruxelles I).

Procedura aflată în fața High Court of Eastern Denmark are ca obiect aspectul dacă o clauză atributivă de competență inserată dintr-un contract de asigurare, potrivit căreia acțiunile în justiție trebuie introduse la instanțele țării în care se află sediul societății de asigurări, și anume Țările de Jos, poate fi opusă deținătorului poliței de asigurare. Domeniul de aplicare al articolului 16 alineatul (1) litera (a) și alineatul (5) din Regulamentul Bruxelles I coroborat cu ceea ce se afirmă în legătură cu riscurile mari care se încadrează în clasa 6 din partea A a anexei I la Directiva 2009/138/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 noiembrie 2009 privind accesul la activitate și desfășurarea activității de asigurare și de reasigurare (Directiva Solvabilitate II) suscită îndoieli în această privință. Problema care se ridică este dacă articolul 16 alineatul (5) din Regulamentul Bruxelles I trebuie interpretat în sensul că o asigurare a corpului navei pentru ambarcațiunile de agrement care nu sunt utilizate în scopuri comerciale intră sub incidența dispoziției respective, astfel încât să se poată încheia în mod valid un acord de alegere a forului între un asigurător și un deținător de poliță de asigurare care are calitatea de consumator înainte de apariția litigiului.

A. Situația de fapt

1. La 15 octombrie 2013, recurenții A1 și A2, care au reședința în Danemarca, au cumpărat, după realizarea unui inspecții, o ambarcațiune cu pânze de ocazie Nautor Swan 48 de la un vânzător situat în Ijmuden în Țările de Jos. Potrivit contractului de vânzare-cumpărare, care a fost încheiat între părți la 15 octombrie 2012, prețul de cumpărare se ridică la 315 000 EUR, iar achiziția a avut loc la 1 noiembrie 2013.
2. Începând cu 1 noiembrie 2013, recurenții au încheiat de asemenea o asigurare de răspundere și o asigurare a corpului navei cu societatea de asigurări intimată, I, care are sediul în Țările de Jos.
3. Pe „formularul de cerere pentru asigurarea unui iaht” al societății de asigurări, recurenții au afirmat că ambarcațiunea cu pânze va avea portul de origine în Helsingør Nordhavn (Danemarca) și au declarat, printre altele, la punctul 13 după cum urmează:

„a. Nava va fi utilizată doar în scopuri private și recreative? – x da

- b. Nava va fi închiriată sau navlosită? – x nu”.
4. În polița de asigurare primită de recurenți de la societatea de asigurări se făcea referire la condițiile de asigurare „PLV 2010”. Punctele 1.7.5 și 1.7.6 din condițiile de asigurare au următorul cuprins:

„Plângerile

1.7.5 Pentru orice plângeri și litigii legate de serviciile intermediare, de încheierea și de executarea contractului poate fi sesizat mai întâi coordonatorul însărcinat cu soluționarea plângerilor din cadrul I BV. Dacă nu este satisfăcut de punctul de vedere al acestuia din urmă, deținătorul poliței de asigurare se poate adresa «Klachteninstituut Financiële Dienstverlening» (Institutul pentru plângeri privind serviciile financiare) PO Box 93257, 2509AG THE HA[GU]E, www.klfid.nl.

Instanța competentă

1.7.6 Dacă titularul poliței de asigurare nu dorește să utilizeze posibilitățile menționate la punctul 1.7.5 sau dacă apreciază totuși că soluționarea plângerii sale nu este corespunzătoare, poate să sesizeze cu litigiul o instanță competentă din Țările de Jos”.

5. Recurenții au închiriat ambarcațiunea cu pânze în timpul iernii în orașul-port Ijmuden din Țările de Jos și au adus-o pe calea apei înapoi în Danemarca în primăvara anului 2014.
6. În anul 2018, recurenții au navigat până în Finlanda unde, potrivit informațiilor furnizate, nava a eșuat la 26 mai 2018. Atunci când ambarcațiunea cu pânze a fost dusă pe uscat în primăvara anului 2019 în vederea pregătirii sale pentru sezonul următor, recurenții au descoperit avarii la chilă și la corpul navei. La 14 mai 2019, recurenții au comunicat eșuarea societății de asigurări care, în urma unei inspecții efectuate de un evaluator, a refuzat să acopere prejudiciile declarate, invocând natura acestora.
7. Recurenții au introdus atunci o acțiune împotriva societății de asigurări în țara unde își aveau domiciliul, la Retten i Helsingør (Tribunalul din Helsingør), solicitând obligarea societății de asigurări la acoperirea valorii reparațiilor, care a fost estimată la 300 000 DKK. Societatea de asigurări a susținut că acțiunea era inadmisibilă întrucât, în opinia sa, acestea îi era aplicabil acordul de alegere a forului din cadrul condițiilor de asigurare și, prin urmare, trebuia să fie introdusă în Țările de Jos.

B. Procedura desfășurată până în prezent

1. La 19 mai 2020, Retten i Helsingør s-a pronunțat în primă instanță și a admis excepția de inadmisibilitate ridicată de societatea de asigurări, ceea ce implică necesitatea introducerii acțiunii la o instanță din Țările de Jos.
2. În fața tribunalului municipal părțile au fost de acord că problema competenței trebuie soluționată în conformitate cu secțiunea 3 din Regulamentul Bruxelles I privind competența judiciară în materie de asigurări.
3. În motivarea hotărârii sale, Retten i Helsingør a afirmat, în special, următoarele:

„Potrivit normei generale prevăzute la articolul 11 alineatul (1) litera (b) din regulament, [recurenții] pot, în principiu, să introducă o acțiune împotriva [intimatei] la instanța de la domiciliul lor (Retten i Helsingør).

Problema este dacă acordul de alegere a forului încheiat de părți este valid, din moment ce acțiunea trebuie să fie introdusă, dacă este cazul, la o instanță din Țările de Jos.

În temeiul articolului 15 alineatul (5) din Regulamentul Bruxelles I – care este dispoziția relevantă în prezenta cauză – se poate deroga de la dispozițiile secțiunii 3 din acest regulament printr-un acord legat de un contract de asigurare în măsura în care acesta acoperă unul sau mai multe dintre riscurile stabilite la articolul 16.

Articolul 16 enumeră riscurile menționate și, în conformitate cu articolul 16 alineatul (5), acoperă, „fără a aduce atingere punctelor 1-4, toate «riscurile majore» definite în Directiva 2009/138/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 noiembrie 2009 privind accesul la activitate și desfășurarea activității de asigurare și de reasigurare (Solvabilitate II)”.

Articolul 13 din Directiva Solvabilitate II conține o listă lungă de definiții, iar „riscurile mari” sunt definite ca fiind, printre altele, „riscurile clasificate în clasele 4, 5, 6, 7, 11 și 12 din anexa I partea A” [a se vedea articolul 13 alineatul (27) litera (a)].

Potrivit anexei 7 la Legea privind întreprinderile financiare, care transpune dispozițiile directivei, clasa 6 privește: „Asigurări de mijloace de transport maritim, lacustru și fluvial, care acoperă: [o]rice daune survenite la: mijloace de transport fluvial; mijloace de transport lacustru [și] mijloace de transport maritim”.

În concordanță cu sensul lingvistic firesc, ambarcațiunea cu pânze aflată în discuție, care este denumită „navă” atât în contractul de vânzare întocmit în

limba engleză, cât și în contractul de asigurare întocmit în limba engleză, trebuie considerată ca fiind o navă care se încadrează în clasa 6.

În acest context și în conformitate cu semnificația clasei 6 furnizată de autoritatea daneză de supraveghere financiară, instanța constată că respectivul contract de asigurare dintre părți acoperă „riscurile mari”. În plus, acest lucru nu poate fi considerat incompatibil cu faptul că în speță contractul de asigurare are ca obiect o ambarcațiune cu pânze care a fost cumpărată și este asigurată la valoarea de 315 000 de euro.

Instanța consideră că nu există niciun temei pentru adoptarea interpretării articolului 16 din Regulamentul Bruxelles I propusă cu titlu subsidiar de [recurenți], potrivit căreia dispoziția menționată vizează în întregul său doar utilizarea în scopuri comerciale a navelor.

În consecință, instanța constată că acordul de alegere a forului încheiat de părți este valid și, prin urmare acțiunea trebuie introdusă la o instanță (competentă) din Țările de Jos”.

4. Recurenții au formulat recurs la Østre Landsret [Curtea de Apel a Regiunii de Est] (Danemarca), solicitând trimiterea cauzei spre rejudecare sau, cu titlu subsidiar, examinarea cauzei în fața Østre Landsret, recurenții susținând că nava nu intră sub incidența articolului 16 alineatul (5) din Regulamentul Bruxelles I deoarece este vorba despre o ambarcațiune de agrement. Prin urmare, se susține că acțiunea ar fi fost introdusă în mod corect la Retten i Helsingør în primă instanță.
5. Prin ordonanța din 12 noiembrie 2020, Østre Landsret a hotărât să adreseze Curții de Justiție a Uniunii Europene o întrebare preliminară referitoare la interpretarea articolului 16 alineatul (5) din Regulamentul Bruxelles I.

C. Normele daneze privind competența judiciară și acordurile de alegere a forului

1. Normele care reglementează competența judiciară și acordurile de alegere a forului sunt prevăzute în capitolul 22 din Codul de procedură civilă. În prezenta cauză sunt relevante articolele 244-247, care au următorul cuprins:

„**Articolul 244** În cauzele care privesc contracte încheiate cu consumatorii care nu au fost încheiate personal în spațiile comerciale ale comerciantului, consumatorul poate introduce o acțiune împotriva comerciantului în fața instanțelor de la domiciliul său.

Articolul 245 Părțile pot conveni în fața căreia dintre mai multe instanțe similare trebuie introdusă o acțiune.

Alineatul (2) În cauzele care privesc contractele încheiate cu consumatorii, acordurile anterioare de alegere a forului nu sunt obligatorii pentru consumator.

[...]

Articolul 246 Acțiunile împotriva persoanelor, a societăților, a instituțiilor private și a celorlalte asociații care nu au domiciliul sau sediul în Danemarca pot fi introduse în Danemarca în măsura în care o instanță poate fi considerată, în temeiul articolelor 237, 238 alineatul (2), 241, 242, 243 și 245, ca fiind competentă să soluționeze litigiul. În cauzele care privesc contractele încheiate cu consumatorii, consumatorul poate introduce o acțiune împotriva persoanelor și a asociațiilor menționate în prima teză în fața instanțelor de la domiciliul său dacă încheierea contractului a fost precedată de prezentarea unei anumite oferte sau reclame în Danemarca, iar consumatorul a făcut în Danemarca demersurile necesare pentru încheierea contractului.

[...]

Articolul 247 În cauzele care intră sub incidența unui acord internațional, care este transpus în dreptul danez prin Legea privind Convenția de la Bruxelles etc. sau prin Legea privind recunoașterea și executarea anumitor hotărâri străine etc. în materie civilă și comercială, inclusiv prin decret adoptat în temeiul acestor legi, se aplică normele în materie de competență din acordul internațional respectiv. Totuși, acest lucru nu este valabil în cazul acțiunilor care sunt introduse la instanța menționată la articolul 246a și care intră sub incidența Convenției din 10 mai 1952 privind sechestrarea navelor maritime.

[...]”.

D. Dispozițiile din dreptul Uniunii

1. Considerentele (18) și (19) ale Regulamentului (UE) nr. 1215/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 12 decembrie 2012 privind competența judiciară, recunoașterea și executarea hotărârilor în materie civilă și comercială (Regulamentul Bruxelles I) au următorul cuprins:

„(18) În cazul contractelor de asigurare, al contractelor încheiate cu consumatorii și al contractelor de muncă, partea defavorizată ar trebui să fie protejată prin norme de competență mai favorabile intereselor sale decât normele generale.

(19) Autonomia părților la un contract, altul decât un contract de asigurare, un contract încheiat cu consumatorii sau un contract de muncă, în cazul cărora este permisă numai o autonomie limitată de stabilire a instanței

competente, ar trebui să fie respectată, sub rezerva temeiurilor de competență exclusive ale instanțelor prevăzute în prezentul regulament.

[...]”.

2. Secțiunea 3 din acest regulament, consacrată competenței judiciare în materie de asigurări, prevede printre altele:

„**Articolul 10** În materie de asigurări, competența este determinată de prezenta secțiune, fără a aduce atingere articolului 6 și articolului 7 punctul 5.

Articolul 11 Un asigurător care are domiciliul pe teritoriul unui stat membru poate fi acționat în justiție:

- (a) în fața instanțelor din statul membru pe teritoriul căruia are domiciliul;
- (b) în alt stat membru, în cazul acțiunilor introduse de către deținătorul poliței de asigurare, de către asigurat sau de către un beneficiar, în fața instanțelor de la locul unde este domiciliat reclamantul; sau

[...]

Articolul 15 De la dispozițiile prezentei secțiuni nu se poate deroga decât prin convenții:

- (1) ulterioare nașterii litigiului;
- (2) care permit deținătorului poliței, asiguratului sau unui beneficiar să sesizeze alte instanțe decât cele indicate în cadrul prezentei secțiuni;
- (3) încheiate între un deținător de poliță și un asigurător, ambii având la data încheierii contractului domiciliul sau reședința obișnuită în același stat membru, și care au ca efect atribuirea competenței instanțelor din statul membru în cauză, chiar dacă fapta prejudiciabilă s-a produs peste hotare, cu condiția ca legislația statului membru în cauză să nu interzică astfel de convenții;
- (4) încheiate de deținătorul poliței care nu este domiciliat pe teritoriul unui stat membru, cu excepția cazului în care asigurarea este obligatorie sau privește un imobil situat pe teritoriul unui stat membru; sau
- (5) care privesc un contract de asigurări, în măsura în care acesta acoperă unul sau mai multe dintre riscurile enumerate la articolul 16.

Articolul 16 Riscurile prevăzute la articolul 15 punctul 5 sunt următoarele:

- 1. orice prejudicii produse:

- (a) navelor maritime, instalațiilor din zona de coastă sau din largul mării sau aeronavelor, rezultate în urma evenimentelor asociate utilizării lor în scopuri comerciale;
 - (b) mărfurilor aflate în tranzit, altele decât bagajele pasagerilor, atunci când tranzitul este efectuat sau include transportul cu astfel de nave sau aeronave;
2. orice răspundere, alta decât cea pentru vătămările corporale produse călătorilor sau pentru prejudiciile aduse bagajelor acestora:
 - (a) decurgând din utilizarea sau exploatarea navelor, instalațiilor sau aeronavelor menționate la punctul 1 litera (a), în măsura în care, în privința celor din urmă, legislația statului membru în care aeronavele sunt înregistrate nu interzice clauzele atributive de competență în materia asigurării acestor riscuri;
 - (b) pentru prejudiciile cauzate de bunuri aflate în tranzit, conform descrierii de la punctul 1 litera (b);
 3. orice pierdere financiară legată de utilizarea sau exploatarea navelor, instalațiilor sau aeronavelor menționate la punctul 1 litera (a), în special pierderile înregistrate în legătură cu mărfurile sau navlosirea;
 4. orice risc sau interes legat de oricare dintre cele menționate la punctele 1-3;
 5. fără a aduce atingere punctelor 1-4, toate „riscurile majore” definite în Directiva 2009/138/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 noiembrie 2009 privind accesul la activitate și desfășurarea activității de asigurare și de reasigurare (Solvabilitate II)”.
3. Directiva 2009/138/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 noiembrie 2009 privind accesul la activitate și desfășurarea activității de asigurare și de reasigurare (Directiva Solvabilitate II) prevede după cum urmează:

„Articolul 2

[Domeniul de aplicare]

(1) Prezenta directivă se aplică întreprinderilor de asigurare directă de viață și generală care sunt stabilite pe teritoriul unui stat membru sau care doresc să se stabilească acolo.

De asemenea, se aplică întreprinderilor de reasigurare care desfășoară numai activități de reasigurare și care sunt stabilite pe teritoriul unui stat membru sau care doresc să se stabilească într-un stat membru, cu excepția titlului IV.

(2) În ceea ce privește asigurările generale, prezenta directivă se aplică activităților de asigurare generală din clasele enumerate în anexa I partea A.

[...]

Articolul 13

[Definiții]

În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:

[...]

(27) «riscuri mari» înseamnă:

- (a) riscurile clasificate în clasele 4, 5, 6, 7, 11 și 12 din anexa I partea A;
- (b) riscurile clasificate în clasele 14 și 15 din anexa I partea A, în cazul în care deținătorul poliței de asigurare desfășoară din punct de vedere profesional o activitate industrială, comercială sau liberală iar riscul se referă la această activitate;
- (c) riscurile clasificate în clasele 3, 8, 9, 10, 13 și 16 din anexa I partea A, în măsura în care deținătorul poliței de asigurare depășește limitele a cel puțin două din următoarele criterii:
 - (i) totalul bilanțului: 6 200 000 EUR;
 - (ii) valoarea totală netă a cifrei de afaceri, în înțelesul celei de a patra Directive 78/660/CEE a Consiliului din 25 iulie 1978 în temeiul articolului 54 alineatul (3) litera (g) din tratat, privind conturile anuale ale anumitor forme de societăți comerciale (30), de 12 800 000 EUR;
 - (iii) numărul mediu de 250 angajați în cursul exercițiului financiar.

[...]

ANEXA I

CLASE DE ASIGURARE GENERALĂ

A. Clasificarea riscurilor pe clase de asigurare

[...]

- 6. Asigurări de mijloace de transport maritim, lacustru și fluvial, care acoperă:

Orice daune survenite la:

- mijloace de transport fluvial;
 - mijloace de transport lacustru;
 - mijloace de transport maritim”.
4. În legătură cu geneza și modul de redactare a articolului 15 alineatul (5), la punctele 140 și 141 din Raportul Schlosser referitor la Convenția privind aderarea Regatului Danemarcei, a Irlandei și a Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord la Convenția de la Bruxelles (JO 1979, C 59, p. 71) se arată următoarele:

„140. Cererea Regatului Unit de stabilire a unor norme speciale în cazul asigurării riscurilor mari a fost probabil cea mai dificilă problemă pentru grupul de lucru. Această cerere s-a întemeiat pe constatarea faptului că noțiunea de protecție socială care stă la baza limitării admisibilității dispozițiilor atributive de competență în materie de asigurări nu mai este justificată atunci când deținătorii de polițe de asigurare sunt întreprinderi puternice. Problema a fost identificarea unei linii de demarcație corespunzătoare. Discuțiile cu privire la a doua directivă în materie de asigurări au evidențiat deja imposibilitatea utilizării drept criterii a unor elemente abstracte și generale precum capitalul social sau cifra de afaceri. Singura soluție a constat în stabilirea tipurilor de contracte de asigurare care au fost în general încheiate numai de deținători de polițe de asigurare care nu aveau nevoie de protecție socială. Pe acest temei, nu se poate admite un tratament special pentru toate asigurările din domeniul industrial în ansamblul lor.

[...]

Examinarea tuturor acestor chestiuni are ca rezultat soluția care figurează în noul alineat (5) al articolului 12, astfel cum a fost completat prin articolul 12a: acordurile atributive de competență trebuie în principiu să facă obiectul unui tratament special în asigurările maritime și în câteva sectoare ale asigurărilor aeriene.

[...]

Pentru evitarea dificultăților și a divergențelor de interpretare, era necesară întocmirea unei liste cu tipurile de politică în cazul cărora se impunea să se extindă admisibilitatea acordurilor atributive de competență. Ideea de a se face trimitere, în acest scop, la lista claselor de asigurare care figurează în anexa la Prima directivă a Consiliului din 24 iulie 1973 (73/239/CEE) s-a dovedit necorespunzătoare. Clasificarea utilizată acolo ținea seama de cerințele gestionării de către stat a asigurărilor și nu era orientată către stabilirea unui echilibru corect între interesele legate de asigurările private. Astfel, nu exista altă alternativă decât întocmirea unei liste separate pentru

Convenția din 1968. Comentariile care urmează se aplică listei respective și claselor de asigurare care nu sunt incluse pe aceasta.

141. Articolul 12a alineatul (1) litera (a)

Această dispoziție se aplică numai asigurării corpului de navă, iar nu și asigurării de răspundere. Prin termenul „nave maritime” se înțelege toate navele destinate călătoriilor pe mare. Acesta nu include doar navele în sensul tradițional al cuvântului, ci și vehiculele pe pernă de aer (hovercraft), ambarcațiunile cu aripi portante, șlepurile și gabarele utilizate pe mare. El acoperă totodată utilajele plutitoare care nu pot circula pe baza propriei tracțiuni, de exemplu, instalațiile de explorare și extracție pentru petrol care sunt deplasate pe apă. În orice caz, instalațiile ancorate sau care urmează a fi ancorate în mod stabil pe fundul mării sunt incluse în mod expres în textul dispoziției. Dispoziția respectivă vizează de asemenea navele aflate în construcție, dar numai în măsura în care daunele sunt rezultatul unui risc maritim. Este vorba despre daune cauzate de faptul că nava se află pe apă și, prin urmare, nu sunt incluse daunele care au loc în docul uscat sau în atelierele șantierelor navale”.

5. Considerentele (2), (4) și (7) ale Deciziei Consiliului din 4 decembrie 2014 cu privire la aprobarea, în numele Uniunii Europene, a Convenției de la Haga din 30 iunie 2005 privind acordurile de alegere a forului (2014/887/UE) au următorul cuprins:

„(2) Convenția privind acordurile de alegere a forului încheiată la 30 iunie 2005 sub auspiciile Conferinței de la Haga de drept internațional privat (denumită în continuare «convenția») reprezintă o contribuție valoroasă la promovarea autonomiei părților în cadrul tranzacțiilor comerciale internaționale și la sporirea previzibilității soluțiilor judiciare în cadrul unor asemenea tranzacții. În special, convenția garantează părților securitatea juridică necesară cu privire la faptul că acordurile acestora de alegere a forului vor fi respectate și că o hotărâre pronunțată de instanța aleasă va putea fi recunoscută și executată în cazuri internaționale.

[...]

(4) Convenția are incidență asupra legislației secundare a Uniunii privind competența bazată pe alegerea părților, precum și recunoașterea și executarea hotărârilor judecătorești, în special Regulamentul (CE) nr. 44/2001 al Consiliului, care urmează să fie înlocuit, de la 10 ianuarie 2015, de Regulamentul (UE) nr. 1215/2012 al Parlamentului European și al Consiliului.

[...]

(7) Cu ocazia aprobării convenției, Uniunea ar trebui, în plus, să formuleze declarația permisă în temeiul articolului 21 excluzând din

domeniul de aplicare al convenției contractele de asigurare în general, sub rezerva anumitor excepții bine definite. Obiectivul declarației este de a păstra normele privind competența în materie de protecție, de care se pot prevala deținătorul poliței de asigurare, partea asigurată sau un beneficiar, în materie de asigurări, în temeiul Regulamentului (CE) nr. 44/2001. Excluderea ar trebui să se limiteze la ceea ce este necesar pentru a proteja interesele părților mai vulnerabile din cadrul contractelor de asigurare. Prin urmare, aceasta nu ar trebui să acopere nici contractele de reasigurare, nici contracte referitoare la riscuri mari. În același timp, Uniunea ar trebui să formuleze o declarație unilaterală prin care să afirme că, într-o etapă ulterioară, ținând seama de experiența dobândită în punerea în aplicare a convenției, aceasta poate reexamina necesitatea menținerii declarației sale în temeiul articolului 21”.

6. Declarația unilaterală a Uniunii Europene cu ocazia aprobării Convenției de la Haga din 30 iunie 2005 privind acordurile de alegere a forului (denumită în continuare „convenția”), efectuată în temeiul articolului 21 din această convenție, care constituie anexa I la Decizia Consiliului din 4 decembrie 2014, precizează printre altele:

„Obiectivul prezentei declarații, care exclude anumite tipuri de contracte de asigurare din domeniul de aplicare al convenției, este de a proteja anumiți deținători de polițe de asigurare, asigurați și beneficiari care, în temeiul dreptului intern al UE, beneficiază de protecție specială.

1. Uniunea Europeană declară că, în conformitate cu articolul 21 din convenție, exceptând cele prevăzute la punctul 2 de mai jos, nu va aplica convenția în cazul contractelor de asigurare.
2. Uniunea Europeană va aplica convenția în cazul contractelor de asigurare în următoarele cazuri:

[...]

- (d) în cazul în care acordul de alegere a forului privește un contract de asigurare care acoperă unul sau mai multe dintre următoarele riscuri, considerate a fi riscuri mari:
 - (i) prejudicii sau daune, rezultate în urma evenimentelor asociate utilizării lor în scopuri comerciale, produse:
 - (a) navelor maritime, instalațiilor din zona de coastă sau din largul mării sau mijloacelor de transport fluvial și mijloacelor de transport lacustru”.

E. Jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene

1. În Hotărârea sa din 27 februarie 2020, Balta/Grifs AG (C-803/18), Curtea de Justiție a abordat interpretarea articolului 15 alineatul (5) și a articolului 16 alineatul (5) din Regulamentul Bruxelles I în cadrul unui litigiu între Balta, societate de asigurări stabilită în Letonia, pe de o parte, și Grifs AG, societate de pază și protecție înregistrată în Lituania, pe de altă parte, în legătură cu plata unei indemnizații de asigurare. În această cauză, instanța de trimitere a specificat că respectivul contract de asigurare aflat în discuție în procedura principală acoperea „riscuri majore” în sensul articolului 16 alineatul (5) din Regulamentul Bruxelles I. La punctul 37 din hotărârea menționată, Curtea a arătat că, în Hotărârea din 13 iulie 2017, Assens Havn (C-368/16), a precizat că, în materie de asigurări, prorogarea de competență rămâne strict încadrată de obiectivul de protecție a persoanei defavorizate din punct de vedere economic.
2. Răspunsul furnizat de Curte a fost acela că articolul 15 alineatul (5) și articolul 16 alineatul (5) din Regulamentul Bruxelles I trebuie interpretate în sensul că clauza atributivă de competență prevăzută într-un contract de asigurare care acoperă un „risc major”, în sensul acestei din urmă dispoziții, încheiat de deținătorul poliței de asigurare și de asigurător, nu poate fi opusă persoanei asigurate prin acest contract, care nu este un profesionist din sectorul asigurărilor, care nu a consimțit la această clauză și care are domiciliul într-un alt stat membru decât cel al domiciliului deținătorului poliței de asigurare și al asigurătorului.

F. Observațiile recurenților:

1. Recurenții au susținut că articolul 16 alineatul (5) din Regulamentul Bruxelles I acoperă „riscuri mari” doar atunci când prejudiciul survine în timp ce o navă asigurată este utilizată în scopuri comerciale, iar producerea prejudiciului are legătură cu aceasta.
2. Recurenții consideră că interpretarea articolului 16 alineatul (5) din Regulamentul Bruxelles I potrivit căreia „riscurile mari” acoperă orice navă, indiferent de dimensiunea și de modul de utilizare a acesteia, inclusiv ambarcațiunile de agrement utilizate în scopuri personale, contravine considerentelor (18) și (19) ale regulamentului respectiv, precum și obiectivului de a proteja partea defavorizată într-o relație contractuală.
3. Această interpretare este confirmată de clasificarea de la articolul 3 literele (a), (b), (c), (f) și (j) din Directiva (UE) 2016/1629 a Parlamentului European și a Consiliului de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară și, în mod similar, de definițiile stabilite la articolul 2 alineatele (1)-(6) din Lovbekendtgørelse nr. 74 af 17. januar 2014 om skibes besætning (Legea consolidată nr. 74 din 17 ianuarie 2014 privind echipajul

navelor), care este în concordanță cu definițiile internaționale ale diferitor tipuri de nave și este formulată după cum urmează:

„Articolul 2

În sensul prezentei legi, termenii următori au semnificațiile care urmează:

- (1) «Navă comercială»: Orice navă care nu este navă de pescuit sau ambarcațiune de agrement.
 - (2) «Navă de pasageri»: O navă care transportă mai mult de 12 de pasageri.
 - (3) «Navă de marfă»: O navă comercială care nu este navă de pasageri.
 - (4) «Navă de pescuit»: O navă a cărei naționalitate este marcată printr-un număr de identificare extern.
 - (5) «Ambarcațiune de agrement»: O navă care nu este utilizată în scopuri comerciale. În caz de îndoială, autoritatea maritimă daneză stabilește dacă o navă poate fi considerată ca fiind o ambarcațiune de agrement.
 - (6) «Navă maritimă»: O navă utilizată în afara porturilor, a râurilor, a lacurilor și a apelor adăpostite similare”.
4. Dacă s-ar fi intenționat ca ambarcațiunile de agrement să fie incluse în clasa 6 potrivit articolului 16 alineatul (5) din Regulamentul Bruxelles I, ele ar fi fost menționate în mod expres pe lista din anexă în cadrul clasei 6. Descrierea clasei 6 din anexa I, partea A trebuie înțeleasă desigur în sensul că orice daune survenite la „mijloace de transport fluvial, mijloace de transport lacustru și mijloace de transport maritim” sunt acoperite de „asigurările de mijloace de transport maritim, lacustru și fluvial”.
5. Din considerentele (4), (5) și (7) ale Deciziei Consiliului din 4 decembrie 2014 cu privire la aprobarea, în numele Uniunii Europene, a Convenției de la Haga din 30 iunie 2005 privind acordurile de alegere a forului reiese că declarația a fost făcută având în vedere Regulamentul 44/2001 (în prezent Regulamentul Bruxelles I) pentru menținerea normelor în materie de competență menite să protejeze deținătorul poliței de asigurare. În ceea ce privește Declarația unilaterală a Uniunii Europene cu ocazia aprobării Convenției de la Haga din 30 iunie 2005 privind acordurile de alegere a forului (denumită în continuare „convenția”), făcută în temeiul articolului 21 din convenție, care constituie anexa I la decizia Consiliului, din articolul 1 alineatul (2) litera (d) se poate deduce că riscurile mari includ numai prejudiciile produse, printre altele, navelor care au legătură cu utilizarea lor în scopuri comerciale.

G. Observațiile intimății

1. Intimata contestă competența Retten i Helsingør în prezenta cauză.
2. Din contractul de asigurare încheiat reiese cu claritate că, în anul 2013, părțile au încheiat un acord privind, printre altele, competența și că, prin urmare, acțiunea împotriva intimății trebuie introdusă în Țările de Jos în fața „unei instanțe competente din Țările de Jos” (a se vedea clauza 1.7.6 din contract).
3. Se susține în principal că recurentul – deși are calitatea de consumator – a încheiat cu intimata un contract de asigurare obligatoriu și un acord de alegere a forului cu efecte obligatorii, potrivit cărora instanța competentă trebuie să fie o instanță din Țările de Jos. Competența convenită este validă în pofida Convenției de la Haga.
4. În conformitate cu articolul 11 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul Bruxelles I, intimata poate să fie acționată în justiție, în principiu, în fața instanței de la domiciliul recurentului, și anume Retten i Helsingør.
5. Totuși, în temeiul articolului 15 din regulamentul respectiv, părțile unui contract de asigurare pot deroga de la norma menționată. Acest lucru se poate face printr-un acord de alegere a forului potrivit articolului 15 alineatul (5), în măsura în care acoperă unul sau mai multe dintre riscurile stabilite la articolul 16.
6. Noțiunea de „riscuri mari” este definită la articolul 13 alineatul (27) din Directiva 73/239/CEE a Consiliului, astfel cum a fost modificată prin Directiva 88/357/CEE și prin Directiva 90/618/CEE, care a fost transpusă cel mai recent în dreptul danez prin Lov nr. 308 af 28. marts 2015 om ændring af lov om finansiel virksomhed (Legea nr. 308 din 28 martie 2015 de modificare a Legii privind întreprinderile financiare).
7. În conformitate cu articolul 13 alineatul (27) litera (a) din această directivă, riscurile clasificate printre altele în clasa 6 din anexa I partea A se încadrează în categoria „riscurilor mari”. Lista claselor de asigurare figurează de asemenea în anexa 7 la Lov nr. 1447 af 11. september 2020 om finansiel virksomhed (Legea nr. 1447 din 11 septembrie 2020 privind întreprinderile financiare). Aceasta prevede după cum urmează:

„[...]”

Asigurare – daună

Clasificarea riscurilor pe clase de asigurare

[...]

(6) Vehicule maritime, lacustre și fluviale: orice daună survenită la vehicule fluviale, vehicule lacustre și vehicule maritime.

[...]”.

8. Clasa respectivă acoperă așadar vehiculele maritime, lacustre și fluviale în măsura în care au legătură cu orice daună survenită la vehicule fluviale, vehicule lacustre și vehicule maritime.

9. De asemenea, se poate face referire la e-mailul autorității financiare daneze din 30 iunie 2016, care precizează printre altele:

„Clasa 6, care figurează în anexa I la Directiva Solvabilitate II, a fost transpusă în dreptul danez în Legea privind întreprinderile financiare, anexa 7 punctul 6.

Clasa 6 este o asigurare a corpului navei și acoperă utilizarea atât în scopuri comerciale, cât și în scopuri personale ale navelor pentru navigație.

Asigurarea corpului navei este o asigurare împotriva daunelor provocate bunurilor asigurate (în acest caz, vapoare, ambarcațiuni și alte nave), inclusiv, ca regulă generală, în cazul pierderii acestor bunuri ca urmare a unui furt etc.”.

10. În consecință, se susține că o asigurare a corpului navei precum cea aflată în discuție este acoperită de definiția noțiunii „riscuri majore” de la articolul 16 din Regulamentul Bruxelles I și că, prin urmare, în temeiul articolului 15 alineatul (5) coroborat cu articolul 16 alineatul (5), este permisă încheierea unui acord de alegere a forului precum cel care face obiectul procedurii principale.

11. Se contestă faptul că, întrucât Uniunea (și ulterior Danemarca) a declarat că nu intenționează să aplice Convenția de la Haga contractelor de asigurare – decât în contextul situațiilor comerciale –, acordul de alegere a forului nu se aplică. Se susține astfel că Regulamentul Bruxelles I este aplicabil în prezenta cauză, iar declarația sus-menționată nu schimbă acest lucru.

12. Se afirmă că declarația respectivă ar însemna că pur și simplu Convenția de la Haga nu se aplică, în cazurile menționate, contextului specific al Uniunii Europene. În asemenea situații, se aplică normele proprii ale Uniunii Europene.

13. Prin urmare, declarația trebuie înțeleasă în sensul că de fapt Convenția de la Haga nu conferă particularilor deținători de polițe de asigurare o protecție adecvată potrivit normelor Uniunii. Prin urmare, particularii deținători de polițe de asigurare se pot prevala de normele proprii ale Uniunii, inclusiv de Regulamentul Bruxelles I.

14. Din considerentul (7) al Deciziei Consiliului din 4 decembrie 2014 (2014/887/UE) rezultă că nu este aplicabilă Convenția de la Haga în cazul unei proceduri de asigurare între două părți, dintre care cel puțin una nu este operator economic, atunci când ambele intră sub incidența dreptului Uniunii. În cadrul unei asemenea proceduri, se aplică Regulamentul Bruxelles I.

H. Observațiile Østre Landsret

1. Østre Landsret constată că, având în vedere modul de redactare a articolului 16 alineatul (1) litera (a) și alineatul (5) din Regulamentul Bruxelles I coroborat cu ceea ce se afirmă în legătură cu riscurile mari care se încadrează în clasa 6 din partea A a anexei I la Directiva 2009/138/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 noiembrie 2009 privind accesul la activitate și desfășurarea activității de asigurare și de reasigurare (Directiva Solvabilitate II) și coroborat cu obiectivul care stă la baza normelor privind acordurile de alegere a forului, există îndoieli legate de aspectul dacă articolul 16 alineatul (5) din Regulamentul Bruxelles I trebuie interpretat în sensul că o asigurare a corpului navei pentru ambarcațiunile de agrement care nu sunt utilizate în scopuri comerciale intră sub incidența dispoziției respective.
2. Întrucât trebuie să se presupună că lămurirea acestei chestiuni este decisivă pentru soluționarea prezentei cauze și întrucât îndoiala existentă privește interpretarea unei norme din dreptul Uniunii, Østre Landsret apreciază că este necesar să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții de Justiție a Uniunii Europene întrebarea preliminară.

Se dispune:

Østre Landsret solicită Curții de Justiție a Uniunii Europene să răspundă la următoarea întrebare:

Articolul 15 alineatul (5) din Regulamentul Bruxelles I coroborat cu articolul 16 alineatul (5) din cuprinsul său trebuie interpretat în sensul că asigurarea corpului navei pentru ambarcațiunile de agrement care nu sunt utilizate în scopuri comerciale intră sub incidența excepției prevăzute la articolul 16 alineatul (5) din acest regulament și, prin urmare, constituie un contract de asigurare care conține un acord de alegere a forului care se abate de la norma prevăzută la articolul 11 din regulamentul respectiv și care este valid potrivit articolului 15 alineatul (5) din același regulament?