

**Mål C-352/21**

**Begäran om förhandsavgörande**

**Datum för ingivande:**

28 maj 2021

**Domstol som begär förhandsavgörande:**

Østre Landsret (Danmark)

**Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:**

27 april 2021

**Klagande:**

A1

A2

**Motpart:**

I

---

**ØSTRE LANDSRETS DOMBOK**

den 27 april 2021 [Utelämnas]

**A1**

och

**A2**

[Utelämnas]

mot

**I**

[Utelämnas]

Østre Landsret beslutade, i enlighet med artikel 267.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (FEUF) och efter samråd med parterna, att begära förhandsavgörande hos EU-domstolen angående förståelsen och tolkningen av artikel 15 led 5 och artikel 16 led 5 i förordning nr 1215/2012 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område (Bryssel I-förordningen).

Målet vid Østre Landsret avser huruvida en prorogationsklausul i ett försäkringsavtal, enligt vilken talan ska väckas vid försäkringsbolagets hemvist i Nederländerna, kan göras gällande mot försäkringstagaren. Räckvidden av artikel 16.1 a och 16.1 5 i Bryssel I-förordningen, jämförd med Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/138/EG av den 25 november 2009 om upptagande och utövande av försäkrings- och återförsäkringsverksamhet (Solvens II), bilaga I, del A, om stora risker med avseende på klass 6, föranleder tvivel. Frågan är huruvida artikel 16 led 5 i Bryssel I-förordningen ska tolkas så, att kaskoförsäkringar avseende fritidsbåtar som inte används för kommersiella ändamål omfattas av denna bestämmelse, med följd att ett avtal om val av behörig domstol mellan ett försäkringsbolag och en försäkringstagare som är konsument med giltig verkan kan ingås före tvistens uppkomst.

#### A. Faktiska omständigheter

1. Klagandena A1 och A2, som är bosatta i Danmark, köpte den 15 oktober 2013, efter inspektion, en begagnad segelbåt av märket Nautor Swan 48 av en återförsäljare i Ijmuden i Nederländerna. I det köpeavtal som parterna ingick den 15 oktober 2013, ”Contract of purchase/sale”, angavs att köpeskillingen uppgick till 315 000 EUR och att övertagandet ägde rum den 1 november 2013.
2. Klagandena har från och med den 1 november 2013 tecknat en ansvars- och kaskoförsäkring hos försäkringsbolaget I, med huvudkontor i Nederländerna.
3. Klagandena uppgav på försäkringsbolagets ”Application form yacht insurance” att segelbåten skulle ha sin hemmahamn i Helsingør Nordhavn – Danmark och förklarade följande i punkt 13:
  - a. Will the vessel only be used privately and for recreation? — X yes
  - b. Will the vessel be let out or chartered? — X no”
- ”4. I det försäkringsbrev som klagandena mottog från försäkringsbolaget, hänvisades till försäkringsvillkor ”PLV 2010”. Av försäkringsvillkorens punkt 1.7.5 och 1.7.6 framgår följande:

”Complaints

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

Competent court

1.7.6 If the policeholder 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. Sökandena lät båten övervintra i Ijmuden i Nederländerna och seglade hem den till Danmark under våren 2014.
6. Under år 2018 seglade klagandena till Finland, där de enligt vad de har uppgett stötte på grund den 26 maj 2018. När segelbåten under våren 2019 togs upp på land för att göras klar till kommande säsong upptäckte klagandena skador på köl och skrov. Den 14 maj 2019 informerade klagandena försäkringsbolaget om grundstötningen, som, efter en experttaxering, vägrade att ersätta de angivna skadorna med hänvisning till skadornas art.
7. Klagandena väckte herefter talan mot försäkringsbolaget vid Retten i Helsingør, som är klagandenas forum, och yrkade att försäkringsbolaget skulle ersätta reparationen av skadan som värderades till 300 000 DKK. Försäkringsbolaget yrkade att talan skulle avvisas, eftersom den enligt bolagets mening omfattades av parternas val av behörig domstol i försäkringsvillkoren och därför skulle väckas i Nederländerna.

## **B. Tvistens bakgrund**

1. Retten i Helsingør meddelade dom i första instans den 19 maj 2020 och biföll försäkringsbolagets invändning om rättegångshinder, med följd att talan ska väckas vid nederländsk domstol.
2. Parterna var eniga om att frågan om domstols behörighet regleras i avsnitt 3 i Bryssel I-förordningen om behörighet vid försäkringstvister.
3. I domskälen anförde Retten bland annat följande:

”I enlighet med huvudregeln i artikel 11.1 b i förordningen kan [klagandena] i princip väcka talan mot [motparten] där de har hemvist (Retten i Helsingør).

Den fråga som uppkommer är giltigheten av parternas avtal om val av domstol med innebörden att talan ska väckas vid nederländsk domstol.

Enligt artikel 15 led 5 i Bryssel I-förordningen, som är den bestämmelse som är relevant i förevarande fall, kan avvikelser från avsnitt 3 i förordningen göras genom ett avtal om domstols behörighet avseende ett försäkringsavtal som omfattar en eller flera av de risker som anges i artikel 16 i förordningen.

I artikel 16 anges de risker som avses och, enligt artikel 16 led 5, ”trots vad som sägs i punkterna 1–4, alla stora risker enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/138/EG av den 25 november 2009 om upptagande och utövande av försäkrings- och återförsäkringsverksamhet (Solvens II)”.

Artikel 13 i Solvens II-direktivet innehåller många definitioner och ”stora risker” omfattar bland annat ”risker som omfattas av klasserna 4, 5, 6, 7, 11 och 12 i del A i bilaga I” i den mening som avses i artikel 13 led 27 a.

Försäkringsklass 6 avser enligt bilagan, jämför bilaga 7 till lag om finansiell verksamhet, som införlivar bestämmelserna i direktivet: Kaskoförsäkring för fartyg (högsjöfartyg, fartyg för insjö-, flod- och kanaltrafik); alla skador på fartyg för flod-, insjö- och högsjötrafik.

Enligt en naturlig språkförståelse ska segelbåten i fråga, vilken i köpeavtalet, avfattat på engelska, och i det på engelska avfattade försäkringsavtalet, kallas ”vessel” anses utgöra ett fartyg som omfattas av försäkringsklass 6.

Mot denna bakgrund och i överensstämmelse med de upplysningar som lämnats av Finanstilsynet om hur försäkringsklass 6 ska förstås finner retten, att parternas försäkringsavtal omfattar ”stora risker”. Detta kan inte heller anses vara oförenligt med den omständigheten att det berörda försäkringsavtalet avser en segelbåt med en köp- och försäkringssumma på 315 000 euro.

Retten finner att det inte finns några omständigheter som gör det möjligt att godta den tolkning av artikel 16 i Bryssel I-förordningen som [klagandena] har gjort gällande i andra hand, enligt vilken denna bestämmelse i sin helhet endast avser kommersiell användning av fartyg.

Retten finner därför att parternas avtal om val av behörig domstol är tillämpligt och att talan följaktligen ska väckas vid en (behörig) nederländsk domstol ”

4. Klagandena överklagade till Østre Landsret och yrkade i första hand att målet skulle återförvisas och i andra hand att målet skulle tas upp till sakprövning vid Østre Landsret och gjorde gällande att fartyget inte omfattas av artikel 16 led 5 i Bryssel I-förordningen, eftersom det rör sig om en

fritidsbåt. Det var således korrekt att talan väcktes vid Retten i Helsingør i första instans.

5. Genom beslut av den 12 november 2020 beslutade Østre Landsret (Appellationsdomstolen för östra Danmark) att hänskjuta tolkningen av artikel 16 led 5 i Bryssel I-förordningen till EU-domstolen.

### **C. Danska regler om domstols behörighet och om avtal om domstols behörighet**

1. Reglerna om domstols behörighet och om avtal om val av domstol regleras i kapitel 22 i retsplejeloven (lagen om rättegång). I detta mål är bestämmelserna i 244-247 §§ av betydelse. De har följande lydelse:

**244. §** I tvister om avtal som ingåtts av en konsument som inte personligen har ingåtts i näringsidkarens fasta affärslokaler kan konsumenten väcka talan mot näringsidkaren vid den domstol där konsumenten har hemvist.

**245 §** Parterna får avtala vid vilken domstol av flera domstolar på samma nivå talan ska väckas.

Vid konsumenttvister är avtal om val av domstol inte bindande för konsumenten.

...

**246 §** Talan mot personer, bolag, föreningar, privata institutioner och andra sammanslutningar som inte har hemvist i Danmark kan väckas här i landet, om en domstol i enlighet med bestämmelserna i 237, 238 andra stycket, 241, 242, 243 och 245 §§ kan anses behörig att pröva målet. Vid konsumenttvister kan konsumenten väcka talan mot de personer och sammanslutningar som nämns i första stycket vid den domstol där vederbörande har hemvist, om det lämnats särskilt anbud eller gjorts reklam i Danmark innan avtalet ingicks och konsumenten har vidtagit de åtgärder som är nödvändiga för att ingå avtalet här i landet.

...

**247 §** I tvister som regleras av en internationell konvention, som införlivats i dansk rätt genom lagen om EG –konventionen om domstols behörighet m.m. eller lagen om erkännande och verkställighet av vissa utländska domar och andra domar på privaträttens område, inbegripet genom förordning enligt nämnda lagar, ska konventionens behörighetsregler tillämpas. Så är emellertid inte fallet med talan som väckts vid den domstol som avses i 246 a § och som regleras i konventionen av den 10 maj 1952 om kvarstad i havsgående fartyg.

... ”

#### D. Unionsrättsliga bestämmelser

1. I skälen 18 och 19 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1215/2012 av den 12 december 2012 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område (Bryssel I) anges följande:

” (18) Vid försäkrings-, konsument- och anställningsavtal bör den svagare parten skyddas genom behörighetsbestämmelser som är förmånligare för dennes intressen än de allmänna bestämmelserna.

(19) Parternas rätt att själva avtala om behörig domstol bör respekteras med förbehåll för de exklusiva behörighetsgrunderna i denna förordning, utom när det gäller försäkrings-, konsument- och anställningsavtal, där endast begränsad autonomi medges.”

...

- ”2. I avsnitt 3 i förordningen, som rör behörighet vid försäkringstvister, föreskrivs bland annat följande:

”**Artikel 10.** För försäkringstvister gäller i fråga om domstols behörighet bestämmelserna i detta avsnitt, om inte annat följer av artiklarna 6 och 7.5.”

**Artikel 11.** Talan mot en försäkringsgivare som har hemvist i en medlemsstat får väckas

vid domstolarna i den medlemsstat där han eller hon har hemvist,

i en annan medlemsstat, vid domstolen i den ort där käranden har hemvist om talan väcks av försäkringstagaren, den försäkrade eller en förmånstagare, eller

...

**Artikel 15.** Avvikelser från bestämmelserna i detta avsnitt får endast ske genom ett avtal som

har ingåtts efter tvistens uppkomst,

ger försäkringstagaren, den försäkrade eller en förmånstagare rätt att väcka talan vid andra domstolar än dem som anges i detta avsnitt,

har ingåtts mellan en försäkringstagare och en försäkringsgivare, vilka vid försäkringsavtalets ingående hade hemvist eller sin vanliga vistelseort i samma medlemsstat, och avtalet innebär att domstolarna i den

medlemsstaten ska vara behöriga även om skadan skulle inträffa utomlands, såvida inte ett sådant avtal strider mot lagen i den medlemsstaten,

har ingåtts med en försäkringstagare som inte har hemvist i någon medlemsstat, förutsatt att försäkringen inte är obligatorisk och inte heller avser fast egendom i en medlemsstat, eller

hänförs sig till ett försäkringsavtal som omfattar en eller flera av de risker som anges i artikel 16.

**Artikel 16.** De risker som avses i artikel 15.5 är följande:

Förlust av eller skada på

havsgående fartyg, anläggningar offshore eller på fria havet eller luftfartyg, där förlusten eller skadan har samband med deras användning för kommersiellt ändamål,

gods under transport, med undantag för passagerares resgods, när transporten helt eller delvis sker med sådant fartyg eller luftfartyg,

Ansvar, med undantag för fysisk skada på passagerare eller förlust av eller skada på deras resgods,

som är en följd av användningen eller driften av fartyg, anläggningar eller luftfartyg som anges i punkt 1 a, såvida inte lagen i den medlemsstat där sådant luftfartyg är registrerat förbjuder avtal om domstols behörighet i fråga om försäkring av sådana risker,

för förlust eller skada orsakad av gods under transport enligt punkt 1 b.

Ekonomisk förlust som har samband med användningen eller driften av fartyg, anläggningar eller luftfartyg enligt punkt 1 a, särskilt förlust av frakt eller befракtningsintäkter,

Varje risk som har samband med någon av de risker som avses i punkterna 1–3.

Trots vad som sägs i punkterna 1–4 ovan, alla stora risker enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/138/EG av den 25 november 2009 om upptagande och utövande av försäkrings- och återförsäkringsverksamhet (Solvens II).

3. Av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/138/EG av den 25 november 2009 om upptagande och utövande av försäkrings- och återförsäkringsverksamhet (Solvens II-direktivet) framgår följande:

**Artikel 2.**

Detta direktiv ska tillämpas på företag som är verksamma med direkt liv- och skadeförsäkring och som är etablerade inom en viss medlemsstat eller som vill etablera sig där.

Det ska också, med undantag av avdelning IV, tillämpas på återförsäkringsföretag som uteslutande bedriver återförsäkringsverksamhet och som är etablerade inom en medlemsstats territorium eller som önskar etablera sig där.

När det gäller annan försäkring än livförsäkring ska detta direktiv tillämpas på annan försäkringsverksamhet än livförsäkring som omfattas av de klasser som anges i bilaga I, avsnitt A.

...

### **Artikel 13**

I detta direktiv gäller följande definitioner: ...

[...]

27) stora risker:

- a) risker som anges i klasserna 4, 5, 6, 7, 11 och 12 i del A i bilaga I.
- b) risker som anges i klasserna 14 och 15 i del A i bilaga I, i fall då försäkringstagaren yrkesmässigt bedriver industriell eller kommersiell verksamhet eller är verksam i något av de fria yrkena, och riskerna avser sådan verksamhet.
- c) risker som anges i klasserna 3, 8, 9, 10, 13 och 16 i del A i bilaga I, om försäkringstagaren överskrider gränserna för åtminstone två av följande kriterier:
  - i) Balansomslutning: 6,2 miljoner euro i tillgångar
  - ii) Nettoomsättning: 12,8 miljoner EUR i den mening som avses i rådets fjärde direktiv 78/660/EEG av den 25 juli 1978 grundat på artikel 54.3 g i fördraget om årsbokslut i vissa typer av bolag.
  - iii) Genomsnittligen 250 anställda under räkenskapsåret

...

### **Bilaga 1. Skadeförsäkringsklasser. A. Klassificering av risker i klasser**

...

”6. Fartyg (högsjöfartyg, fartyg för insjö-, flod- och kanaltrafik)



All skada på eller förlust av

flod- och kanalfartyg,

insjöfartyg,

högsjöfartyg.”

4. Vad gäller tillkomsten och lydelsen av artikel 15 led 5 framgår följande av punkterna 140–141 i Peter Schlossers rapport om konventionen om Konungariket Danmarks, Irlands och Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands tillträde till konventionen om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område samt av protokollet om domstolens tolkning av denna (EGT C 59, 1979, s. 71):

”140. Förenade kungarikets vilja att föreskriva särskilda regler för försäkringar av större omfattning var det problem som mer än annat vållade expertgruppen svårigheter. Utgångspunkten för det brittiska önskemålet var att medge att den tanke på socialt skydd som låg till grund för begränsningen av prorogationsklausuler enligt försäkringslagstiftningen inte längre är motiverad när storföretag även agerar i egenskap av försäkringstagare. Svårigheten består endast i att finna ett lämpligt avgränsningskriterium. Att abstrakt och generellt utgå från rörelsekapitalet eller omsättningen har redan visat sig vara omöjlig under förhandlingarna om andra försäkringsdirektivet. Det kan således endast vara fråga om att utarbeta objektivt standardiserade försäkringsavtal, i vilka endast försäkringstagare som inte behöver något socialt skydd generellt deltar. I detta avseende kunde yrkesförsäkringar i allmänhet inte ges någon särbehandling.

...

Vid anpassningen av samtliga dessa faktorer uppkom den lösning som valts i det nya led 5 i artikel 12 och utformningen av denna regel genom artikel 12.1a. Prorogationsklausuler har i princip företräde i den mån det rör sig om sjöförsäkring och flygförsäkring.

...

För att undvika tolkningssvårigheter och skilda tolkningar var det nödvändigt att ha tillgång till en översikt över de försäkringsavtal för vilka godkännandet av prorogationsavtal skulle utvidgas. Tanken att hålla sig till förteckningen över försäkringstyper i bilagan till rådets första direktiv 73/239/EEG av den 24 juli 1973 visade sig vara genomförbar. Indelningen i detta är anpassad till den statliga administrationens försäkringsbehov och inte till de krav som ställs för att lösa privaträttsliga tvister. Det har således inte funnits något annat sätt att utarbeta förteckningen separat i förhållande till syftet konventionen. I detalj ska följande påpekas vad gäller denna förteckning och försäkringstyper som den inte omfattar:

141. Artikel 12 a punkt 1 a

Denna bestämmelse avser inte ansvarsförsäkring utan endast kaskoförsäkring. Med högsjöfartyg avses alla fartyg som är avsedda för sjöfart. Bland de sistnämnda återfinns inte bara ”fartyg” i ordets klassiska bemärkelse, utan även flyg – och amfibiebåtar, bogserbåtar och pråmar som används i sjöfart. Dessutom omfattas flytande materiel som inte kan förflytta sig genom egen kraft, såsom anläggningar för oljeprospektering och transport som rör sig i vatten. Fasta installationer som är eller ska förankras på havsbotten nämns dessutom uttryckligen i denna bestämmelse. Denna bestämmelse avser även fartyg som håller på att byggas dock endast i den mån skadan orsakas av en ”havsrisk”, det vill säga skador som uppkommer när föremålet befinner sig i vattnet, med undantag för skador som uppkommit i torrdocka eller i varvets bygghallar.”

5. I skälen 2, 4 och 7 i rådets beslut av den 4 december 2014 om godkännande, på Europeiska unionens vägnar, av Haagkonventionen av den 30 juni 2005 om domstols behörighet (2014/887/EU), anges bland annat följande:

” (2) Konventionen om avtal om val av domstol (nedan kallad konventionen), som ingicks den 30 juni 2005 inom ramen för Haagkonferensen för internationell privaträtt, bidrar på ett värdefullt sätt till att främja partsautonomin vid internationella affärstransaktioner och skapa större förutsebarhet vid den rättsliga prövningen av sådana transaktioner. Konventionen ger framför allt parterna den rättssäkerhet som krävs för att de ska kunna vara förvissade om att deras avtal om val av domstol kommer att respekteras och att en dom som meddelas av den valda domstolen kommer att kunna erkännas och verkställas i internationella mål.

...

(4) Konventionen påverkar unionens sekundärrätt om domstols behörighet som grundar sig på parternas val och om erkännande och verkställighet av de resulterande domarna, särskilt rådets förordning (EG) nr 44/2001, som från och med den 10 januari 2015 ersätts av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1215/2012 .

...

(7) Unionen bör i samband med godkännandet av konventionen dessutom avge en förklaring enligt artikel 21 om att från konventionens tillämpningsområde undanta försäkringsavtal i allmänhet, dock med vissa tydligt angivna undantag. Syftet med förklaringen är att bevara de skyddande behörighetsbestämmelser som finns tillgängliga för försäkringstagaren, den försäkrade eller en förmånstagare i fall som rör försäkringar i enlighet med förordning (EG) nr 44/2001. Undantaget bör begränsas till vad som är nödvändigt för att skydda den svagare partens intressen i försäkringsavtal. Det bör därför varken omfatta

återförsäkringsavtal eller avtal som avser stora risker. Unionen bör samtidigt avge en ensidig förklaring om att den, i ett senare skede och mot bakgrund av erfarenheter som förvärvas vid tillämpningen av konventionen, kan komma att ompröva behovet av att vidhålla sin förklaring enligt artikel 21.”

6. I ”Europeiska unionens ensidiga förklaring vid tidpunkten för godkännandet av Haagkonventionen av den 30 juni 2005 om avtal om domstols behörighet (’konvention’)”, i den mening som avses i artikel 21 i denna konvention, som är bilaga I till rådets beslut av den 4 december 2014, anges bland annat följande:

”Syftet med denna förklaring, som undantar vissa typer av försäkringsavtal från konventionens tillämpningsområde, är att skydda vissa försäkringstagare, försäkrade parter och förmånstagare som enligt intern unionsrätt omfattas av särskilt skydd.

”1. Europeiska unionen förklarar i enlighet med artikel 21 i konventionen att den inte kommer att tillämpa konventionen på försäkringsavtal, utom i de fall som anges i punkt 2 nedan.

2. Europeiska unionen kommer att tillämpa konventionen på försäkringsavtal i följande fall:

...

d) Om avtalet om val av domstol hänför sig till ett försäkringsavtal som omfattar en eller flera av följande risker, som anses vara stora risker:

i) Förlust eller skada, där förlusten eller skadan har samband med deras användning för kommersiellt ändamål, av eller på

a) havsgående fartyg, anläggningar offshore eller på fria havet eller flod-, kanal- och insjöfartyg”

### **E. EU-domstolens praxis**

1. I dom av den 27 februari 2020 i mål C-803/18, Balta mot GRIFS AG, prövade EU-domstolen tolkningen av artikel 15 led 5 och artikel 16 led 5 i Bryssel I-förordningen i ett mål om betalning av ett försäkringsbelopp mellan försäkringsbolaget Balta, som är etablerad i Lettland, och Grifs AG, ett säkerhetsbolag med hemvist i Litauen. I det målet hade den hänskjutande domstolen preciserat att det försäkringsavtal som är aktuellt i det nationella målet innefattade ”stora risker” i den mening som avses i artikel 16 led 5 i Bryssel I-förordningen. EU-domstolen har i punkt 37 i sin dom av den 13 juli 2017 i mål C-368/16, Assens Havn, slagit fast att avtal om domstols

behörighet på försäkringsområdet är strikt reglerade av målet att skydda den ekonomiskt svagare parten.

2. EU-domstolen bevarade tolkningsfrågan med att artikel 15 led 5 och artikel 16 led 5 i förordning nr 1215/2012 ska tolkas på så sätt att en prorogationsklausul i ett försäkringsavtal som omfattar en ”stor risk”, i den mening som avses i nämnda artikel 16 led 5, och som har ingåtts mellan försäkringstagaren och försäkringsgivaren, inte kan göras gällande mot en person som är försäkrad enligt detta avtal, när denna person inte är näringsidkare inom försäkringsbranschen, inte har samtyckt till denna klausul och har hemvist i en annan medlemsstat än den där försäkringstagaren och försäkringsgivaren har hemvist.

#### **F. Klagandenas huvudargument**

1. Klagandena har gjort gällande att artikel 16 led 5 i Bryssel I-förordningen endast avser ”stora risker” när dessa skador uppkommer när ett försäkrat fartyg används för yrkesmässiga ändamål och skadan har samband med detta ändamål.
2. Enligt klagandena skulle en tolkning av den ovannämnda artikeln, enligt vilken ”stora risker” täckte alla fartyg oavsett storlek och användning, inklusive fritidsbåtar som används för privat bruk, strida mot skälen 18 och 19 i förordningen och syftet att skydda den svagare parten i avtalsförhållandet.
3. Denna tolkning stöds av den klassificering som återfinns i artikel 3 a b, c, f och j i Europaparlamentets och rådets direktiv 2016/1629 om tekniska krav för fartyg på inre vattenvägar och, i tillämpliga delar, i definitionerna i artikel 2.1–6 i den kodifierade lagen nr 74 av den 17 januari 2014 om fartygsbesättningar, vilka överensstämmer med de internationella definitionerna av olika fartygstyper, och som har följande lydelse:

”2 §

I denna lag har uttrycken nedan följande betydelse:

- 1) handelsfartyg: Alla fartyg, med undantag för fiskefartyg och fritidsbåtar.
- 2) Passagerarfartyg: Ett fartyg som transporterar mer än 12 passagerare.
- 3) Lastfartyg: Ett handelsfartyg som inte är ett passagerarfartyg.
- 4) Fiskefartyg: Ett fartyg vars nationalitetsbeteckning är försedd med nummer för att identifiera hemmahamnen.

- 5) Fritidsbåt: Ett fartyg som inte används för kommersiella ändamål. I tveksamma fall ska Søfartsstyrelsen (sjöfartsinspektionen) besluta om ett fartyg kan anses vara en fritidsbåt.
  - 6) Havsgående fartyg: Fartyg som används utanför hamnar, åar, sjöar eller liknande skyddade vatten. ”
4. Om fritidsbåtar skulle ha omfattats av försäkringsklass 6 enligt artikel 16 led 5 i Bryssel I-förordningen borde fritidsbåtar ha angetts specifikt i uppräknningen under försäkringsklass 6. Beskrivningen i bilaga 1 A av försäkringsklass 6 måste förstås så, att alla skador på ”fartyg för insjö-, flod- och kanaltrafik” är en del av ”högsjöfartyg, fartyg för insjö-, flod- och kanaltrafik”.
  5. Det framgår av skälen 4, 5 och 7 i rådets beslut av den 4 december 2014 om godkännande, på Europeiska unionens vägnar, av Haagkonventionen av den 30 juni 2005 om avtal om domstols behörighet, att förklaringen gjordes på grundval av förordning 44/2001 (nu Bryssel I-förordningen), i syfte att skydda försäkringstagaren. Av ”Europeiska unionens ensidiga förklaring vid tidpunkten för godkännandet av Haagkonventionen av den 30 juni 2005 om avtal om domstols behörighet (nedan kallad konventionen)” i den mening som avses i artikel 21 i denna konvention, som är bilaga I till rådets beslut, kan slutsatsen dras att stora risker endast omfattar förluster eller skador på bland annat fartyg vid användning för kommersiella ändamål.

### **G. Motpartens synpunkter**

1. Motparten har bestritt att Retten i Helsingør är behörig i förevarande mål.
2. Det framgår av det ingångna försäkringsavtalet att parterna år 2013 ingick ett avtal om bland annat behörighet, vilket enligt punkt 1.7.6 innebär att talan mot motparten ska väckas vid ”a competent court in the Netherlands”.
3. Motparten anser som utgångspunkt att klaganden, trots att denne är konsument, ingått ett bindande försäkringsavtal och ett bindande prorogationsavtal med motparten, enligt vilka behörig domstol är en domstol i Nederländerna. Det överenskomna forumet ska tillämpas oavsett vad som står i Haagkonventionen.
4. Enligt artikel 11.1 b i Bryssel I-förordningen kan talan i princip väckas mot motparten vid den domstol där klagandena har hemvist. Detta är Retten i Helsingør.
5. Artikel 15 i förordningen ger emellertid parterna i ett försäkringsavtal möjlighet att avvika från denna utgångspunkt. Så kan vara fallet genom ett avtal om domstols behörighet i den mening som avses i artikel 15 led 5 i

förordningen om avtalet omfattar en eller flera av de risker som anges i artikel 16.

6. ”Stora risker” definieras i artikel 13 led 27 i direktiv 2009/138, i rådets direktiv 73/239/EEG, i dess lydelse enligt direktiv 88/357/EEG och direktiv 90/618/EEG, vilka senast har införlivats med dansk rätt genom lag nr 308 av den 28 mars 2015 om ändring av lagen om finansiella tjänster.

7. Enligt artikel 13, led 27 a i direktiv 2009/138, ingår risker under bland annat försäkringsklass 6 i del A i bilaga I till direktivet som ”stora risker”. Förteckningen över försäkringsklasser återges dessutom i bilaga 7 till lag nr 1447 av den 11 september 2020 om finansiell verksamhet. Härav framgår följande :

”...

Försäkring – Skada

Klassificering av risker i försäkringsklasser

...

”6. Kaskoförsäkring för högsjöfartyg, fartyg för insjö-, flod- och kanaltrafik). Alla skador på fartyg för flod-, insjö- och kanaltrafik samt högsjöfartyg

... ”

8. Den aktuella försäkringsklassen avser således kaskoförsäkring för fartyg som används i sjöfart på högsjö, insjö, flod och kanal vad beträffar alla skador på fartyg för flod-, insjö- och högsjötrafik.

9. Det kan även hänvisas till Finanstilsynets e-postmeddelande av den 30 juni 2016, av vilket det bland annat framgår följande:

”Försäkringsklass 6, som återges i bilaga I till Solvens II-direktivet, har införlivats med dansk rätt genom lagen om finansiell verksamhet, punkt 6 i bilaga 7.

Klass 6 är en kaskoförsäkring som täcker både yrkesmässig och privat användning av fartyg.

En kaskoförsäkring är en försäkring mot skador på den försäkrade egendomen (i detta fall fartyg, båtar eller andra vattentransportmedel), inbegripet i allmänhet när egendomen förloras till följd av stöld eller motsvarande. ”

10. Motparten gör därför gällande att en sådan kaskoförsäkring som den som är aktuell i det nationella målet motsvarar definitionen av ”stora risker” i

artikel 16 i Bryssel I-förordningen och att artikel 15.1 led 5 jämförd med artikel 16.1.5 följaktligen tillåter ingående av ett sådant avtal om domstols behörighet som det som är aktuellt i förevarande mål.

11. Motparten delar inte synpunkten att den omständigheten att unionen (och senare Danmark) har förklarat att unionen inte kommer att tillämpa Haagkonventionen på försäkringsavtal, dock med undantag för yrkesmässiga förhållanden, medför att avtalet om domstols behörighet inte är tillämpligt. Motparten gör tvärtom gällande att Bryssel I -förordningen är tillämplig i förevarande fall och att förklaringen inte förändrar något i detta avseende.
12. Förklaringen innebär endast att Haag-konventionen i nämnda situationer inte ska tillämpas på specifika förhållanden i unionen. I sådana situationer ska unionens egna regler tillämpas,
13. Denna förklaring ska således förstås så, att Haagkonventionen inte ger privata försäkringstagare ett tillräckligt skydd enligt unionens bestämmelser. Det är av denna anledning som privata försäkringstagare kan åberopa unionens egna regler , inbegripet Bryssel I-förordningen.
14. Enligt skäl 7 i rådets beslut 2014/887/EU av den 4 december 2014 är Haagkonventionen inte tillämplig på försäkringstvister mellan två parter, varav minst en inte är näringsidkare och där båda omfattas av unionsrätten. I sådana fall är Bryssel I -förordningen tillämplig.

#### **H. Østre Landsrets bedömning**

1. Den hänskjutande domstolen anser att det enligt artikel 16 led 1 a och led 5 i Bryssel I-förordningen, mot bakgrund av vad som anförts i bilaga I del A till Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/138/EG av den 25 november 2009 om upptagande och utövande av försäkrings- och återförsäkringsverksamhet (Solvens II-direktivet) om stora risker beträffande försäkringsklass 6 och mot bakgrund av de syften som ligger till grund för reglerna om domstols behörighet vid försäkringstvister, råder tvivel om huruvida artikel 16 led 5 i Bryssel I-förordningen ska tolkas så, att kaskoförsäkringar för fritidsbåtar som inte används för kommersiella ändamål omfattas av bestämmelsen.
2. Eftersom klargörandet av denna fråga kan ha betydelse för utgången i målet och eftersom de aktuella tvivlen avser tolkningen av en unionsbestämmelse, finner landsretten att det är nödvändigt att vilandeförklara målet och begära förhandsavgörande hos EU- domstolen.

#### **BESLUT:**

Østre Landsret begär att EU-domstolen ska besvara följande fråga:

Ska artikel 15 led 5 jämförd med artikel 16 led 5 i Bryssel I-förordningen tolkas så, att kaskoförsäkringar avseende fritidsbåtar som inte används för kommersiella ändamål omfattas av undantaget i artikel 16 led 5 i samma förordning och är ett försäkringsavtal som innehåller en prorogationsklausul som avviker från principen i artikel 11 i förordningen följaktligen giltigt mot bakgrund av artikel 15 led 5 i samma förordning?

ARBETSDOKUMENT