

Affaire C-352/21

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

28 mai 2021

Jurisdiction de renvoi :

Østre Landsret (Danemark)

Date de la décision de renvoi :

27 avril 2021

Parties requérantes :

A1

A2

Partie défenderesse :

I

**ØSTRE LANDSRET
Procès-verbal d'audience**

Le 27 avril 2021 [OMISSIS]

A1

et

A2

[OMISSIS]

[OMISSIS]

contre

I

[OMISSIS]

L'Østre Landsret (cour d'appel de la région Est, Danemark) a décidé, conformément à l'article 267, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) et après concertation avec les parties, de saisir la Cour de justice de l'Union européenne (ci-après la « Cour ») d'une demande de décision préjudicielle portant sur la compréhension et l'interprétation de l'article 15, paragraphe 5, et de l'article 16, paragraphe 5, du règlement n° 1215/2012 du Parlement européen et du Conseil, du 12 décembre 2012, concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (règlement Bruxelles I). **[Or. 2]**

L'affaire dont est saisi l'Østre Landsret (cour d'appel de la région Est) porte sur l'opposabilité au preneur d'assurance d'une clause attributive de juridiction insérée dans un contrat d'assurance, en vertu de laquelle l'action doit être portée devant [la juridiction du] domicile de l'assureur situé aux Pays-Bas. À cet égard, la portée de l'article 16, paragraphe 1, sous a), et paragraphe 5, du règlement Bruxelles I, lu en combinaison avec ce qu'est indiqué à propos des grands risques, à l'annexe I, partie A, de la directive 2009/138/CE du Parlement européen et du Conseil, du 25 novembre 2009, sur l'accès aux activités de l'assurance et de la réassurance et leur exercice (solvabilité II), s'agissant de la branche 6, suscite des doutes. La question porte sur le point de savoir si l'article 16, paragraphe 5, du règlement Bruxelles I doit être interprété en ce sens que les assurances sur corps [du véhicule assuré], concernant des bateaux de plaisance qui ne sont pas utilisés à des fins commerciales, relèvent de cette disposition, de sorte qu'une convention attributive de juridiction peut être valablement conclue, préalablement à la survenance du litige, entre une compagnie d'assurances et un preneur d'assurance, qui est un consommateur.

A. Les faits

1. Les requérants **A1** et **A2**, domiciliés au Danemark, ont acheté, le 15 octobre 2013, après inspection, un voilier d'occasion de la marque Nautor Swan 48 auprès d'un détaillant établi à Ijmuden aux Pays-Bas. Le contrat de vente conclu entre les parties le 15 octobre 2013, dénommé « *Contract of purchase/sale* », indique que le prix de vente s'élevait à 315 000 euros et que la prise en charge aurait lieu le 1^{er} novembre 2013.
2. De même, à compter du 1^{er} novembre 2013, les requérants ont souscrit une assurance responsabilité civile au tiers ainsi qu'une assurance sur corps auprès de la société d'assurance défenderesse **I**, dont le siège social se trouve au Pays-Bas.
3. Les requérants ont indiqué sur le formulaire de demande d'assurance yacht (*Application form yacht insurance*) de la compagnie d'assurances que le voilier aurait son port d'attache au Helsingør Nordhavn (Port nord d'Elseneur) au Danemark, et ont déclaré, entre autres, ce qui suit au point 13 :

« a. Le navire ne sera-t-il utilisé qu'à des fins privées et récréatives ? – X oui,

b. Le navire sera-t-il loué ou affrété ? – X non

4. La police que les requérants ont reçue de la compagnie d'assurances faisait référence aux termes d'assurance « PLV 2010 ». Les conditions d'assurance aux points 1.7.5 et 1.7.6 indiquent :

« Réclamation

[Or. 3]

1.7.5 Toute réclamation ou tout litige concernant les services intermédiaires, la mise en œuvre et l'exécution du contrat peut être soumis au préalable au Coordinateur des réclamations d'I BV. Si le preneur d'assurance n'est pas satisfait de la position prise par ce dernier, il peut s'adresser à « Klachteninstituut Financiële Dienstverlening » (Complaints Institute Financial Services) PO Box 93257, 2509AG LA HAYE, www.klfid.nl.

Juridiction compétente

1.7.6. Si le titulaire de la police ne veut pas faire usage des possibilités prévues au point 1.7.5 ou s'il continue d'estimer que le traitement de sa réclamation n'est pas adéquat, il peut soumettre le litige à un tribunal compétent aux Pays-Bas ».

5. Les requérants ont laissé le voilier en hivernage à Ijmuden aux Pays-Bas et l'ont conduit au Danemark par voie maritime au cours du printemps de l'année 2014.
6. Au cours de l'année 2018, les requérants ont navigué vers la Finlande où, selon leurs dires, ils se sont échoué le 26 mai 2018. Lorsque le voilier a été ramené à terre au printemps de l'année 2019, en vue de préparer la saison suivante, les requérants ont découvert des dommages sur la quille et la coque. Le 14 mai 2019, ils ont notifié l'échouage à la compagnie d'assurances, qui, après expertise, a refusé de couvrir les dommages déclarés en raison de leur nature.
7. Les requérants ont alors formé un recours contre la compagnie d'assurances devant le Retten i Helsingør (tribunal d'Elseneur, Danemark), compétent pour leur domicile, et soutenu que la compagnie d'assurances devait couvrir la réparation des dommages évalués à 300 000 DKK. La compagnie d'assurances a conclu au rejet du recours puisque, selon elle, l'affaire relevait des conditions d'assurance figurant dans le contrat d'assurance et devait être portée devant une juridiction des Pays-Bas.

B. Le déroulement de la procédure

1. Le Retten i Helsingør (tribunal d'Elseneur) a rendu son jugement en première instance le 19 mai 2020 et a fait droit à l'exception d'irrecevabilité soulevée par la compagnie d'assurances, de sorte que l'action doit être portée devant une juridiction néerlandaise. **[Or. 4]**

2. Il a été reconnu devant le tribunal de première instance que la question de la compétence judiciaire était réglée par la section 3 du règlement Bruxelles I, relative à la compétence en matière d'assurances.
3. Dans les motifs de son jugement, le Retten i Helsingør (tribunal d'Elseneur) relève notamment :

« Conformément à la règle générale énoncée à l'article 11, paragraphe 1, sous b), du règlement, [les requérantes] peuvent, en principe, intenter une action contre [le défendeur] au [tribunal du] lieu de leur domicile [Retten i Helsingør (tribunal d'Elseneur)]

La question qui se pose est celle de la validité de la convention attributive de juridiction conclue entre les parties, puisque, le cas échéant, l'affaire doit alors être portée devant une juridiction néerlandaise.

Selon l'article 15, point 5, du règlement Bruxelles I, qui est la disposition pertinente en l'espèce, il peut être dérogé à la section 3 de ce règlement par une convention attributive de juridiction qui concerne un contrat d'assurance couvrant un ou plusieurs des risques mentionnés à l'article 16 de ce règlement.

L'article 16 énumère les risques concernés et, aux termes de l'article 16, paragraphe 5, il inclut « sans préjudice des points 1) à 4), tous les « grands risques » au sens de la directive 2009/138/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2009 sur l'accès aux activités de l'assurance et de la réassurance et leur exercice (solvabilité II) »

L'article 13 de la directive « solvabilité II » comporte de nombreuses définitions et les « grands risques » comprennent, notamment, « les risques classés sous les branches 4, 5, 6, 7, 11 et 12 de l'annexe I, partie A ; », voir article 13, point 27, sous a).

Selon l'annexe 7 de la lov om finansiel virksomhed (loi sur les activités financières), qui met en œuvre les dispositions de la directive, la classe d'assurance 6 concerne l'« assurance sur corps des bateaux naviguant en mer, sur les lacs et les fleuves : tout dommage aux véhicules fluviaux, lacustres et maritimes ».

Selon un sens littéral, le voilier en cause dans la présente affaire, qui est désigné comme « *vessel* » (vaisseau), tant dans le contrat de vente que dans le contrat d'assurance, rédigés tous deux en langue anglaise, doit être considéré comme un navire relevant de la branche d'assurance 6.

Dans ce contexte, et conformément à l'interprétation que le Finanstilsynet (Autorité danoise de surveillance financière) fait de la classe d'assurance 6, la juridiction de céans estime que le contrat d'assurance conclu entre les parties couvre les « grands risques ». Cela ne saurait pas non plus être considéré comme

incompatible avec le fait que le contrat d'assurance en question concerne un voilier d'un prix d'achat de 315 000 euros et assuré pour cette somme.

La juridiction de céans estime que les éléments nécessaires pour retenir l'interprétation de l'article 16 du règlement Bruxelles I, défendue à titre subsidiaire par [les requérants] et selon laquelle cette disposition, dans son ensemble, ne concerne que l'utilisation commerciale des navires, ne sont pas réunis.

Elle estime, dès lors, que la convention attributive de juridiction conclues entre les parties est valable et que, dès lors, le litige doit être porté devant une juridiction néerlandaise (compétente). » **[Or. 5]**

4. Les requérants ont interjeté appel devant l'Østre Landsret (cour d'appel de la région Est) et demandé, à titre principal, le renvoi et, à titre subsidiaire, un examen au fond du recours par l'Østre Landsret, en faisant valoir que ce bateau ne relevait pas de l'article 16, paragraphe 5, du règlement Bruxelles I, car il s'agit d'un bateau de plaisance. Dès lors, il y a lieu de considérer, selon eux, que c'est à bon droit que le Retten i Helsingør (tribunal d'Elseneur) a été saisi en première instance.
5. Par décision du 12 novembre 2020, l'Østre Landsret (cour d'appel de la région Est) a décidé de soumettre à la Cour de justice de l'Union européenne (ci-après la « Cour ») [une question portant] sur l'interprétation de l'article 16, point 5, du règlement Bruxelles I.

C. Les règles danoises relatives à la compétence judiciaire et aux conventions attributives de juridiction

1. Les règles relatives à la compétence judiciaire et aux conventions attributives de juridiction figurent au chapitre 22 du retsplejelov (code de procédure). Les dispositions des articles 244 à 247 sont pertinentes en l'espèce et sont libellées comme suit :

« Article 244. Dans les litiges en matière de contrats conclus avec les consommateurs qui n'ont pas été personnellement conclus dans l'établissement stable du commerçant, le consommateur peut agir contre le commerçant devant la juridiction de son propre domicile.

Article 245. Les parties peuvent convenir de la juridiction, parmi plusieurs juridictions similaires, devant laquelle l'affaire doit être portée.

Paragraphe 2. En matière de contrats conclus par les consommateurs, une convention attributive de juridiction ne lie pas le consommateur.

[...]

Article 246. Les actions dirigées contre les personnes, les sociétés, les associations, les institutions privées et les autres organismes qui ne sont pas domiciliés au Danemark peuvent être portées devant une juridiction danoise dans la mesure où, conformément aux dispositions de l'article 237, de l'article 238, paragraphe 2, et des articles 241, 242, 243 ainsi que 245, une juridiction peut être considérée comme compétente pour connaître de l'affaire. En matière de contrats conclus par les consommateurs, le consommateur peut intenter une action contre les personnes et organismes mentionnés à la première phrase devant la juridiction de son propre domicile si la conclusion du contrat a été précédée d'une proposition spécialement faite ou d'une publicité au Danemark et que le consommateur a accompli au Danemark les actes nécessaires à la conclusion du contrat.

[...]

Article 247. Dans les litiges régis par une convention internationale, mise en œuvre en droit danois par la lov om EF-domskonventionen m.v. (loi relative, notamment, à la convention du 27 septembre 1968 concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale) ou par la lov om anerkendelse og fuldbyrdelse af visse udenlandske retsafgørelser m.v. på det civil- og handelsretlige område (loi relative, à la reconnaissance et à l'exécution, notamment, de certaines décisions étrangères en matière civile et commerciale), y compris par voie de règlement en vertu desdites lois, les règles de compétence de cette convention s'appliquent. Toutefois, tel n'est pas le cas des actions introduites devant les tribunaux visés à l'article 246a et qui sont régies par la convention [de Bruxelles] du 10 mai 1952 de 1952 relative à la saisie conservatoire des navires de mer.

[...] » [Or. 6]

D. Les règles de l'Union

1. Les considérants 18 et 19 du règlement (UE) n° 1215/2012 du Parlement européen et du Conseil, du 12 décembre 2012, concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (Bruxelles I), énoncent :

(18) S'agissant des contrats d'assurance, de consommation et de travail, il est opportun de protéger la partie la plus faible au moyen de règles de compétence plus favorables à ses intérêts que ne le sont les règles générales.

(19) L'autonomie des parties à un contrat autre qu'un contrat d'assurance, de consommation et de travail pour lequel n'est prévue qu'une autonomie limitée quant à la détermination de la juridiction compétente devrait être respectée sous réserve des fors de compétence exclusifs prévus dans le présent règlement.

[...] »

2. Les dispositions de la section 3 dudit règlement, relatives à la compétence en matière d'assurances, disposent notamment :

« **Article 10**

En matière d'assurances, la compétence est déterminée par la présente section, sans préjudice de l'article 6 et de l'article 7, point 5.

Article 11

1. L'assureur domicilié sur le territoire d'un État membre peut être attrait :

- a) devant les juridictions de l'État membre où il a son domicile ;
- b) dans un autre État membre, en cas d'actions intentées par le preneur d'assurance, l'assuré ou un bénéficiaire, devant la juridiction du lieu où le demandeur a son domicile ; ou

[...]

Article 15

Il ne peut être dérogé aux dispositions de la présente section que par des conventions :

- 1) postérieures à la naissance du différend ;
- 2) qui permettent au preneur d'assurance, à l'assuré ou au bénéficiaire de saisir d'autres juridictions que celles indiquées à la présente section ;
- 3) qui, passées entre un preneur d'assurance et un assureur ayant, au moment de la conclusion du contrat, leur domicile ou leur résidence habituelle dans un même État membre, ont pour effet, alors même que le fait dommageable se produirait à l'étranger, d'attribuer compétence aux juridictions de cet État membre sauf si la loi de celui-ci interdit de telles conventions ;
- 4) conclues par un preneur d'assurance n'ayant pas son domicile dans un État membre, sauf s'il s'agit d'une assurance obligatoire ou qui porte sur un immeuble situé dans un État membre ; ou
- 5) qui concernent un contrat d'assurance en tant que celui-ci couvre un ou plusieurs des risques énumérés à l'article 16. **[Or. 7]**

Article 16

Les risques visés à l'article 15, point 5, sont les suivants :

- 1) tout dommage :
 - a) aux navires de mer, aux installations au large des côtes et en haute mer ou aux aéronefs, causé par des événements survenant en relation avec leur utilisation à des fins commerciales,
 - b) aux marchandises autres que les bagages des passagers, durant un transport réalisé par ces navires ou aéronefs soit en totalité, soit en combinaison avec d'autres modes de transport ;
 - 2) toute responsabilité, à l'exception de celle des dommages corporels aux passagers ou des dommages à leurs bagages,
 - a) résultant de l'utilisation ou de l'exploitation des navires, installations ou aéronefs, conformément au point 1 a), pour autant que, en ce qui concerne ces derniers, la loi de l'État membre d'immatriculation de l'aéronef n'interdise pas les clauses attributives de compétence pour l'assurance de tels risques ;
 - b) du fait de marchandises durant un transport visé au point 1 b) ;
 - 3) toute perte pécuniaire liée à l'utilisation ou à l'exploitation des navires, installations ou aéronefs conformément au point 1 a), notamment celle du fret ou du bénéfice d'affrètement ;
 - 4) tout risque lié accessoirement à l'un de ceux visés aux points 1) à 3) ;
 - 5) sans préjudice des points 1) à 4), tous les « grands risques » au sens de la directive 2009/138/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2009 sur l'accès aux activités de l'assurance et de la réassurance et leur exercice (solvabilité II) (14).
3. La directive 2009/138/CE du Parlement européen et du Conseil, du 25 novembre 2009, sur l'accès aux activités de l'assurance et de la réassurance et leur exercice (solvabilité II) dispose :

« Article 2

Champ d'application

1. La présente directive s'applique aux entreprises d'assurance directe vie et non-vie qui sont établies sur le territoire d'un État membre ou qui désirent s'y établir.

Elle s'applique également, à l'exception du titre IV, aux entreprises de réassurance, qui n'exercent que des activités de réassurance et qui sont établies dans un État membre ou qui désirent s'y établir.

2. Pour ce qui concerne l'assurance non-vie, la présente directive s'applique aux activités des branches qui figurent à l'annexe I, partie A.

[...]

Article 13

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par :

[...]

27) « grands risques » :

- a) les risques classés sous les branches 4, 5, 6, 7, 11 et 12 de l'annexe I, partie A ;
- b) les risques classés sous les branches 14 et 15 de l'annexe I, partie A lorsque le preneur exerce à titre professionnel une activité industrielle, commerciale ou libérale et que les risques sont relatifs à cette activité ; **[Or. 8]**
- c) les risques classés sous les branches 3, 8, 9, 10, 13 et 16 de l'annexe I, partie A, pour autant que le preneur dépasse les limites chiffrées d'au moins deux des critères suivants :
 - i) un total de bilan de 6 200 000 EUR ;
 - ii) un montant net du chiffre d'affaires, au sens de la quatrième directive 78/660/CEE du Conseil du 25 juillet 1978 fondée sur l'article 54, paragraphe 3, point g), du traité et concernant les comptes annuels de certaines formes de sociétés (30), de 12 800 000 EUR ;
 - iii) un nombre de 250 employés en moyenne au cours de l'exercice.

[...]

ANNEXE I

CLASSIFICATION PAR BRANCHE D'ASSURANCE NON-VIE

A. Classification des risques par branches d'assurance

6. Corps de véhicules maritimes, lacustres et fluviaux

Tout dommage subi par :

- véhicules fluviaux ;
- véhicules lacustres ;

— véhicules maritimes.

4. S'agissant de la genèse et du libellé de l'article 15, point 5, les points 140 et 141 du Rapport du professeur D^r. P. Schlosser sur la convention du 9 octobre 1978 relative à l'adhésion du Royaume de Danemark, de l'Irlande et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord à la convention concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, ainsi qu'au protocole concernant son interprétation par la Cour de justice (JO 1979, C 59, p. 71) indiquent ce qui suit :

« 140. Les dispositions spéciales souhaitées par le Royaume-Uni pour la grande assurance ont été la principale pierre d'achoppement des travaux du groupe d'experts. Le Royaume-Uni a fondé ses demandes d'adaptation sur la constatation que le souci de protection sociale, qui se trouve à la base de la limitation des clauses attributives de juridiction dans le droit des assurances, ne se justifie plus dès l'instant où les preneurs d'assurance sont de puissantes entreprises. La seule difficulté consiste à trouver un critère de délimitation approprié. A cet égard, il s'est déjà révélé impossible lors des négociations relatives à la deuxième directive en matière d'assurance de prendre pour critère, d'une façon abstraite et générale, le capital de l'entreprise ou son chiffre d'affaires. Il ne pouvait donc être question que de retenir des contrats suffisamment spécifiques par leur objet, généralement conclus avec des preneurs n'ayant pas besoin d'une protection sociale. Dans une telle perspective, les assurances industrielles et commerciales ne pouvaient donc pas être considérées d'une manière générale comme répondant à cette condition

[...]

C'est en tenant compte de toutes ces données qu'il a été possible de mettre au point la solution faisant l'objet de l'article 12, point 5, et la disposition qui la complète, à savoir l'article 12 bis : les conventions attributives de juridiction bénéficient par principe d'un traitement privilégié dans la mesure où il s'agit d'assurances maritimes et d'assurances aériennes. **[Or. 9]**

[...]

Afin d'éviter des difficultés et des divergences d'interprétation, il s'est avéré nécessaire de dresser une liste des contrats d'assurance auxquels il conviendrait d'étendre l'admissibilité des clauses attributives de juridiction. À cet égard il ne s'est pas révélé possible de s'inspirer de la liste des différentes branches d'assurance figurant en annexe à la première directive du Conseil du 24 juillet 1973 (73/239/CEE). Cette liste est en effet agencée en fonction des besoins des administrations nationales de tutelle et non selon des exigences qu'impose le règlement de différends de droit privé. Il n'y avait donc d'autre solution que de dresser une liste spécifique pour les besoins de la convention. Les différents types d'assurance qui y sont mentionnés et ceux qui n'ont pas été retenus appellent les observations suivantes

141. Article 12 bis, point 1, sous a)

Cette disposition ne concerne pas l'assurance de responsabilité civile, mais uniquement l'assurance sur corps. Par l'expression « navires de mer », il faut entendre tous les véhicules destinés à la navigation en mer. Ces véhicules ne sont pas uniquement des navires, au sens traditionnel du terme, mais également des aéroglisseurs, des navires à ailes portantes, des remorqueurs et des barges utilisés en mer. Ces véhicules comprennent en outre les installations flottantes ne pouvant se mouvoir au moyen d'une force motrice propre, comme par exemple les installations servant à la prospection et à l'extraction du pétrole et qui sont déplacées sur l'eau. Les installations ancrées ou à ancrer au fond de la mer sont de toute façon mentionnées expressément dans le texte de la disposition. Celle-ci couvre également les navires en cours de construction, mais seulement dans la mesure où les dommages sont nés d'un risque maritime. Il s'agit de dommages nés du fait que le navire se trouve sur l'eau et non, par conséquent, de dommages survenus en cale sèche ou dans les ateliers des chantiers navals. »

5. Les considérants 2, 4 et 7 de la décision du Conseil du 4 décembre 2014 relative à l'approbation, au nom de l'Union européenne, de la convention de La Haye du 30 juin 2005 sur les accords d'élection de for (2014/887/CE) prévoient notamment ce qui suit :

« (2) La convention sur les accords d'élection de for conclue le 30 juin 2005 sous l'égide de la conférence de La Haye de droit international privé (ci-après dénommée « convention ») contribue efficacement à favoriser l'autonomie des parties dans les opérations commerciales internationales et à accroître la prévisibilité des solutions judiciaires dans le cadre de ces opérations. Notamment, la convention garantit aux parties la sécurité juridique nécessaire quant au fait que leur accord d'élection de for sera respecté et qu'un jugement rendu par le tribunal élu pourra être reconnu et exécuté dans des situations internationales.

[...]

- (4) La convention a une incidence sur le droit dérivé de l'Union relatif à la compétence fondée sur le choix des parties et à la reconnaissance et à l'exécution des décisions de justice qui en découlent, en particulier le règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil, qui doit être remplacé à compter du 10 janvier 2015 par le règlement (UE) n° 1215/2012 du Parlement européen et du Conseil. **[Or. 10]**

[...]

- (7) L'Union devrait, lors de l'approbation de la convention, faire en outre la déclaration autorisée au titre de l'article 21 excluant du champ d'application de la convention les contrats d'assurance en général, sous réserve de certaines exceptions bien définies. L'objectif de cette déclaration est de préserver les règles de compétence protectrices prévues dans le règlement (CE) n° 44/2001 et dont peuvent se prévaloir le preneur d'assurance, l'assuré

ou un bénéficiaire en matière d'assurance. L'exclusion devrait être limitée à ce qui est nécessaire pour protéger les intérêts des parties les plus faibles aux contrats d'assurance. Par conséquent, elle ne devrait pas concerner les contrats de réassurance ni les contrats liés à de grands risques. L'Union devrait dans le même temps faire une déclaration unilatérale dans laquelle elle indiquera qu'elle pourrait, à un stade ultérieur, à la lumière de l'expérience acquise dans le cadre de l'application de la convention, réévaluer la nécessité de maintenir sa déclaration au titre de l'article 21. »

6. La « Déclaration unilatérale de l'Union européenne au moment de l'approbation de la convention de La Haye du 30 juin 2005 sur les accords d'élection de for (ci-après la "convention") », au sens de l'article 21 de cette convention, qui est l'annexe I de la décision du Conseil du 4 décembre 2014, énonce notamment :

« L'objectif de la présente déclaration, qui exclut du champ d'application de la convention certains types de contrats d'assurance, est de protéger certains preneurs d'assurance, parties assurées et bénéficiaires qui jouissent d'une protection spéciale en vertu du droit interne de l'Union européenne.

1. L'Union européenne déclare, conformément à l'article 21 de la convention, qu'elle n'appliquera pas la convention aux contrats d'assurance, sous réserve des exceptions prévues au paragraphe 2 ci-après.
2. L'Union européenne appliquera la convention aux contrats d'assurance dans les cas suivants :
 - [...]
 - d) si l'accord d'élection de for concerne un contrat d'assurance qui couvre un ou plusieurs des risques ci-après considérés comme grands risques :
 - i) tout dommage causé par des événements survenant en relation avec leur utilisation à des fins commerciales :
 - a) aux navires de mer, aux installations au large des côtes et en haute mer ou aux véhicules fluviaux et lacustres. »

E. La jurisprudence de la Cour

1. Dans l'arrêt du 27 février 2020, Balta (C-803/18, EU:C:2020:123), la Cour s'est penchée sur l'interprétation de l'article 15, point 5, et de l'article 16, point 5, du règlement Bruxelles I dans le cadre d'un litige relatif au paiement [Or. 11] d'une somme d'assurance opposant l'assureur Balta, établi en Lettonie, à Grifs AG, une société de sécurité établie en Lituanie. Dans cette affaire, la juridiction de renvoi avait précisé que le contrat d'assurance en cause au principal incluait des « grands risques », au sens de l'article 16, point 5, du règlement Bruxelles I. Au point 37 de son arrêt du 13 juillet 2017, Assens Havn (C-368/16, EU:C:2017:546), la Cour a jugé que, dans le domaine des assurances, les conventions attributives de

juridiction sont strictement encadrées par l'objectif de protection de la partie économiquement la plus faible.

2. La Cour a répondu à la question posée que l'article 15, point 5, et l'article 16, point 5, du règlement Bruxelles I doivent être interprétés en ce sens que la clause attributive de juridiction prévue dans un contrat d'assurance couvrant un « grand risque », au sens de cette dernière disposition, conclu par le preneur d'assurance et l'assureur, ne peut être opposée à la personne assurée par ce contrat, qui n'est pas un professionnel du secteur des assurances, qui n'a pas consenti à cette clause et qui est domicilié dans un État membre autre que celui du domicile du preneur d'assurance et de l'assureur.

F. Sur les moyens des requérants

1. Les requérants font valoir que l'article 16, point 5, du règlement Bruxelles I ne vise que les « grands risques » lorsque ces dommages surviennent alors qu'un navire assuré est utilisé à des fins professionnelles et que le dommage est survenu dans ce contexte.
2. Selon les requérants, une interprétation de l'article précité selon laquelle les « grands risques » couvriraient tout navire quelle que soit sa taille et son utilisation, y compris les bateaux de plaisance utilisés à des fins privées, serait contraire aux considérants 18 et 19 du règlement et à la protection de la partie la plus faible dans la relation contractuelle.
3. Cette interprétation est corroborée par la classification figurant à l'article 3, sous a), b), c), f) et j), de la directive 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil, du 14 septembre 2016, établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, ainsi que, mutatis mutandis, par les définitions figurant à l'article 2, points 1 à 6, du [Or. 12] lovbekendtgørelse nr. 74 af 17. januar 2014 om skibes besætning (arrêté de consolidation n° 74, du 17 janvier 2014, relatif à l'équipage des navires), qui sont conformes aux définitions internationales des différents types de bateaux et qui sont libellées comme suit :

« Article 2

Au sens de la présente loi, on entend par :

- 1) “navire de commerce” : tout navire, à l'exception des navires de pêche et de plaisance.
- 2) “navire de transport de passagers” : un navire transportant plus de 12 passagers.
- 3) “cargo” : un navire de commerce qui n'est pas un bateau de passagers.

- 4) “navire de pêche” : un navire dont la nationalité est renseignée par un numéro d’identification de port.
 - 5) “bateau de plaisance” : un navire qui n’est pas utilisé à des fins commerciales. En cas de doute, le Søfartsstyrelsen (Autorité maritime danoise) décide si un navire peut être considéré comme un bateau de plaisance.
 - 6) “navire de mer” : un navire qui est utilisé en dehors des ports, des rivières, des lacs ou des eaux protégées similaires. »
4. Si les bateaux de plaisance relevaient de la classe d’assurance 6 en combinaison avec l’article 16, paragraphe 5, du règlement Bruxelles I, ils auraient dû être spécifiquement mentionnés dans la liste en annexe sous la classe d’assurance 6. La description de la classe d’assurance 6 figurant à l’annexe I, partie A, doit naturellement être comprise en ce sens que tous les dommages aux « navires fluviaux, lacustres et maritimes » constituent un sous-ensemble des « véhicules maritimes, lacustres et fluviaux ».
5. Il ressort des considérants 4, 5 et 7 de la décision 2014/887/UE du Conseil, du 4 décembre 2014, relative à l’approbation, au nom de l’Union européenne, de la convention de La Haye du 30 juin 2005 sur les accords d’élection de for (ci-après la « décision 2014/887/UE »), que la déclaration a été faite en référence au règlement 44/2001 (devenu le règlement Bruxelles I), afin de préserver les règles de compétences protectrices du preneur d’assurance. On peut déduire [du point] 2, sous d), de la « Déclaration de l’Union européenne au moment de l’approbation de la convention de La Haye du 30 juin 2005 sur les accords d’élection de for (ci-après dénommée “convention”) conformément à l’article 21 de la convention », qui est l’annexe I de la décision 2014/887/UE, que les grands risques ne comprennent que les pertes ou les dommages subis, notamment, par les navires lors de leur utilisation à des fins commerciales.

G. Observations de la partie défenderesse

1. La défenderesse conteste la compétence du Retten i Helsingør (tribunal d’Elseneur) dans la présente affaire. [Or. 13]
2. Selon elle, il ressort du contrat d’assurance conclu en 2013 que les parties ont conclu une convention portant notamment sur la compétence juridictionnelle, de sorte que, conformément à son point 1.7.6, l’action contre la défenderesse doit être portée devant un tribunal compétent aux Pays-Bas (*a competent court in the Netherlands*).
3. De manière générale, la défenderesse fait valoir que, bien qu’ayant la qualité de consommateurs, les requérants ont conclu avec elle un contrat d’assurance obligatoire et une convention attributive de juridiction contraignante, selon

lesquelles le for compétent est une juridiction aux Pays-Bas. Le for convenu s'applique par dérogation à la convention de La Haye.

4. En vertu de l'article 11, paragraphe 1, sous b), du règlement Bruxelles I, la défenderesse peut, en principe, être atraite devant le tribunal compétent du domicile des requérants qui est le Retten i Helsingør (tribunal d'Elseneur).
5. Toutefois, l'article 15 de ce règlement permet aux parties à un contrat d'assurance de déroger à la règle de principe indiquée. Il peut en aller ainsi en concluant une convention attributive de juridiction, au sens de l'article 15, point 5, du règlement, si celle-ci couvre un ou plusieurs risques visés à l'article 16.
6. Les « grands risques » sont définis à l'article 13, point 27, de la directive 73/239/CEE du Conseil, telle que modifiée par la directive 88/357/CEE et la directive 90/618/CEE, qui ont été transposées en dernier lieu en droit danois par la lov nr. 308 af 28. marts 2015 om ændring af lov om finansiel virksomhed (loi n° 308, du 28 mars 2015, modifiant la loi sur les activités financières).
7. Conformément à l'article 13, point 27, sous a), de la directive, les « grands risques » incluent les risques classés notamment sous la branche de l'annexe I, partie A. La liste des branches d'assurance figure en outre à l'annexe 7 à la loi n° 1447 du 11 septembre 2020 relative aux activités financières dont il ressort ce qui suit :

« [...]

Assurances – Préjudice

Classification des risques par branches d'assurance

[...]

6. Corps de véhicules maritimes, lacustres et fluviaux : tout dommage subi par les véhicules fluviaux, les véhicules lacustres et les véhicules maritimes.

[...] » **[Or. 14]**

8. La branche d'assurance en cause concerne donc l'assurance sur corps de véhicules maritimes, lacustres et fluviaux pour tous les dommages causés aux véhicules fluviaux, véhicules lacustres et véhicules maritimes.
9. On peut également citer le courriel de l'Inspection financière du 30 juin 2016, qui indique notamment :

« La branche 6, décrite à l'annexe I de la directive solvabilité II, a été transposée en droit danois à l'annexe 7, point 6, de la loi sur les services financiers.

La branche 6 est une assurance sur corps couvrant l'utilisation à la fois à titre professionnel et à titre privé de véhicules maritimes.

Une assurance sur corps est une assurance contre les dommages causés au bien assuré (en l'occurrence les navires, bateaux ou autres véhicules maritimes), y compris généralement en cas de perte de ce bien à la suite notamment d'un vol. »

10. Il est donc avancé qu'une assurance sur corps comme celle en cause relève de la définition des « grands risques » au sens de l'article 16 du règlement Bruxelles I et que, par conséquent, en vertu de l'application combinée de l'article 15, paragraphe 1, point 5, et de l'article 16, paragraphe 1, point 5, il est permis conclure une convention attributive de juridiction comme celle en cause.
11. Il est contesté que le fait que l'Union (et, ultérieurement, le Danemark) a déclaré que l'Union n'appliquera pas la convention de La Haye aux contrats d'assurance, à l'exception toutefois des relations professionnelles, entraîne l'inapplicabilité de la convention attributive de juridiction. Ainsi, il est soutenu que le règlement Bruxelles I est applicable en l'espèce et que la déclaration citée ne change rien à cet égard.
12. Ladite déclaration implique simplement que dans les cas mentionnés, la convention de La Haye ne s'applique pas à des conditions spécifiques dans l'Union européenne. Dans de telles situations, ce sont les propres règles de l'Union qui s'appliquent.
13. Ladite déclaration doit donc être comprise en ce sens que la convention de La Haye n'offre pas aux preneurs d'assurances privés une protection suffisante au regard des normes de l'Union. C'est pourquoi les preneurs d'assurance privés peuvent se prévaloir des propres règles de l'Union, y compris le règlement Bruxelles I. [Or. 15]
14. Selon le considérant 7 de la décision 2014/887/UE du Conseil du 4 décembre 2014, la convention de La Haye ne s'applique pas aux litiges en matière d'assurances entre deux parties, dont l'une au moins n'est pas un opérateur économique, et auxquelles s'applique le droit de l'Union. Dans de telles procédures, le règlement Bruxelles I est applicable.

H. Observations de l'Østre Landsret

1. L'Østre Landsret (cour d'appel de la région Est) considère que, aux termes de l'article 16, point 1, sous a), et point 5, du règlement Bruxelles I, lu à la lumière de ce qu'est indiqué, à propos des grands risques, à l'annexe I, partie A, de la directive 2009/138/CE du Parlement européen et du Conseil, du 25 novembre 2009, sur l'accès aux activités de l'assurance et de la réassurance et leur exercice (solvabilité II), s'agissant de la branche 6, et combiné aux objectifs sous-tendant les règles en matière de conventions attributives de juridiction en

matière d'assurances, il existe des doutes quant au fait qu'il y ait lieu d'interpréter l'article 16, point 5, du règlement Bruxelles I en ce sens qu'il s'applique aux assurances sur corps des bateaux de plaisance qui ne sont pas utilisés à des fins commerciales.

2. Étant donné que la clarification de cette question peut présenter une utilité pour la solution du litige et que les doutes en cause portent sur l'interprétation d'une règle de droit de l'Union, la juridiction de céans estime nécessaire de surseoir à statuer et de déférer cette question à la Cour.

ORDONNONS

L'Østre Landsret (cour d'appel de la région Est) invite la Cour de justice de l'Union européenne à répondre aux questions suivantes :

Les dispositions combinées de l'article 15, point 5, et de l'article 16, point 5, du règlement Bruxelles I doivent-elles être interprétées en ce sens que les assurances sur corps des bateaux de plaisance qui ne sont pas utilisés à des fins commerciales relèvent de l'exception prévue à l'article 16, point 5, du même règlement et, partant, un contrat d'assurance qui contient une clause attributive de juridiction dérogeant au principe de l'article 11 de ce règlement est-il valide au regard de l'article 15, point 5, du même règlement ?