Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Sesta Sezione)

27 aprile 2023*

«Rinvio pregiudiziale – Cooperazione giudiziaria in materia civile – Regolamento (UE) n. 1215/2012 – Norme sulla competenza in materia di assicurazioni – Articolo 15, punto 5 – Possibilità di derogare a tali norme sulla competenza mediante convenzioni – Articolo 16, punto 5 – Direttiva 2009/138/CE – Articolo 13, punto 27 – Nozione di "grandi rischi" – Contratto di assicurazione su corpi di imbarcazioni – Clausola attributiva di competenza conclusa tra l'assicuratore e l'assicurato – Opponibilità di tale clausola all'assicurato – Imbarcazione da diporto utilizzata a fini non commerciali»

Nella causa C-352/21,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dall'Østre Landsret (corte regionale dell'Est, Danimarca), con decisione del 27 aprile 2021, pervenuta in cancelleria il 28 maggio 2021, nel procedimento

A1,

A2

contro

I,

LA CORTE (Sesta Sezione),

composta da T. von Danwitz, facente funzione di presidente della Sesta Sezione, A. Kumin (relatore) e I. Ziemele, giudici,

avvocato generale: J. Richard de la Tour

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

– per la Commissione europea, da S. Noë, H. Tserepa-Lacombe e C. Vang, in qualità di agenti,

* Lingua processuale: il danese.

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocato generale, di giudicare la causa senza conclusioni,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 15, punto 5, e dell'articolo 16, punto 5, del regolamento (UE) n. 1215/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2012, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale (GU 2012, L 351, pag. 1).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra, da un lato, A1 e A2, due persone fisiche domiciliate in Danimarca, e, dall'altro, I, una compagnia di assicurazioni stabilita nei Paesi Bassi (in prosieguo: la «compagnia di assicurazioni I»), in merito alla validità di una clausola attributiva di competenza prevista da un contratto di assicurazione su corpi di imbarcazioni relativo a una barca a vela.

Contesto normativo

Regolamento n. 1215/2012

3 I considerando 15 e 18 del regolamento n. 1215/2012 così recitano:

«(15) È opportuno che le norme sulla competenza presentino un alto grado di prevedibilità e si basino sul principio generale della competenza dell'autorità giurisdizionale del domicilio del convenuto. (...)

(...)

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

4 Le norme sulla competenza in materia di assicurazioni, che costituiscono l'oggetto della sezione 3 del capo II di tale regolamento, sono contenute negli articoli da 10 a 16 di quest'ultimo.

5 L'articolo 10 di detto regolamento è formulato nei termini seguenti:

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

6 L'articolo 11 del medesimo regolamento, al paragrafo 1, così prevede:

«L'assicuratore domiciliato in uno Stato membro può essere convenuto:

a) davanti alle autorità giurisdizionali dello Stato in cui è domiciliato;

b) in un altro Stato membro, davanti all'autorità giurisdizionale del luogo in cui è domiciliato l'attore qualora l'azione sia proposta dal contraente dell'assicurazione, dall'assicurato o da un beneficiario; (...)

(...)».

7 L'articolo 15 del regolamento n. 1215/2012 così dispone:

«Le disposizioni della presente sezione possono essere derogate solo da una convenzione:

(...)

5) che riguardi un contratto di assicurazione nella misura in cui esso copre uno o più rischi di cui all'articolo 16».

8 Ai sensi dell'articolo 16 di tale regolamento:

«I rischi di cui all'articolo 15, punto 5, sono i seguenti:

1) ogni danno o pregiudizio:
   a) subito dalle navi, dagli impianti offshore e d'alto mare o dagli aeromobili, causato da un avvenimento in relazione alla loro utilizzazione a fini commerciali;
   b) subito dalle merci diverse dai bagagli dei passeggeri, durante un trasporto effettuato totalmente da tali navi o aeromobili oppure effettuato da questi ultimi in combinazione con altri mezzi di trasporto;

2) ogni responsabilità, salvo per lesioni personali dei passeggeri o danni ai loro bagagli:
   a) risultante dall'impiego o dall'esercizio delle navi, degli impianti o degli aeromobili di cui al punto 1, lettera a), sempre che, per quanto riguarda questi ultimi, la legge dello Stato membro in cui l'aeromobile è immatricolato non vieti le clausole attributive di competenza nell'assicurazione di tali rischi;
   b) derivante dalle merci durante un trasporto ai sensi del punto 1, lettera b);

3) ogni perdita pecuniaria connessa con l'impiego e l'esercizio delle navi, degli impianti o degli aeromobili di cui al punto 1, lettera a), in particolare quella del nolo o del corrispettivo del noleggio;

4) ogni rischio connesso con uno dei rischi di cui ai precedenti punti da 1 a 3;

5) fatti salvi i punti da 1 a 4, tutti i "grandi rischi" quali definiti nella direttiva 2009/138/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2009, in materia di accesso ed esercizio delle attività di assicurazione e di riassicurazione (solvibilità II) [GU 2009, L 335, pag. 1)]».

9 Come risulta dal considerando 41 del regolamento n. 1215/2012, a norma degli articoli 1 e 2 del protocollo (n. 22) sulla posizione della Danimarca, allegato al Trattato UE e al Trattato FUE, il Regno di Danimarca non ha partecipato all'adozione di tale regolamento e non era da esso vincolato né soggetto alla sua applicazione. Tuttavia, conformemente all'articolo 3, paragrafo 2, dell'accordo tra la Comunità europea e il Regno di Danimarca concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale (GU 2005, L 299, pag. 62), tale Stato membro ha notificato alla Commissione europea, con lettera

del 20 dicembre 2012, la sua decisione di applicare il contenuto di detto regolamento, con la conseguenza che le disposizioni di quest'ultimo si applicano alle relazioni tra l'Unione europea e la Danimarca. Conformemente all'articolo 3, paragrafo 6, di tale accordo, la notifica della Danimarca determina il sorgere di obbligazioni reciproche tra la Danimarca e l'Unione (GU 2013, L 79, pag. 4).

Direttiva 2009/138

10 L'articolo 13 della direttiva 2009/138 così dispone:

«Ai fini della presente direttiva s'intende per:

(...)

(27) "grandi rischi":
   a) i rischi classificati nei rami 4, 5, 6, 7, 11 e 12 dell'allegato I, parte A;
   b) i rischi classificati nei rami 14 e 15 dell'allegato I, parte A, qualora il contraente eserciti a titolo professionale un'attività industriale o commerciale o una libera professione e i rischi riguardino questa attività,
   c) i rischi classificati nei rami 3, 8, 9, 10, 13 e 16 dell'allegato I, parte A, purché il contraente superi i limiti di almeno due dei tre criteri seguenti:
      i) totale dello stato patrimoniale pari a 6 200 000 [euro];
      ii) importo netto del volume d'affari (...) pari a 12 800 000 [euro];
      iii) numero di dipendenti occupati in media durante l'esercizio pari a 250.

   (...)

(...)».

11 Il punto 6, intitolato «Corpi di veicoli marittimi, lacustri e fluviali», dell'allegato I, parte A, di tale direttiva è formulato come segue:

«Ogni danno subito da:

– veicoli fluviali;

– veicoli lacustri;

– veicoli marittimi».

Decisione 2014/887/UE

12 Il considerando 7 della decisione 2014/887/UE del Consiglio, del 4 dicembre 2014, relativa all'approvazione, a nome dell'Unione europea, della convenzione dell'Aia del 30 giugno 2005 sugli accordi di scelta del foro (GU 2014, L 353, pag. 5) recita:

«È opportuno che, all'atto dell'approvazione della convenzione [sugli accordi di scelta del foro conclusa il 30 giugno 2005 sotto l'egida della conferenza dell'Aia di diritto internazionale privato], l'Unione renda inoltre la dichiarazione consentita dall'articolo 21, per escludere

dall'ambito di applicazione della convenzione i contratti di assicurazione in generale, tenuto conto di determinate eccezioni chiaramente definite. Obiettivo della dichiarazione è quello di preservare le norme di competenza protettiva a disposizione del contraente dell'assicurazione, dell'assicurato o di un beneficiario in materia di assicurazione ai sensi del regolamento (CE) n. 44/2001 [del Consiglio, del 22 dicembre 2000, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale (GU 2001, L 12, pag. 1)]. L'esclusione dovrebbe essere limitata a ciò che è necessario per tutelare gli interessi delle parti più deboli nei contratti di assicurazione. Non dovrebbe pertanto coprire i contratti di riassicurazione né i contratti relativi ai grandi rischi. L'Unione dovrebbe contestualmente rendere una dichiarazione unilaterale in cui afferma che, in una fase successiva, alla luce dell'esperienza acquisita nell'applicazione della convenzione, potrebbe riesaminare la necessità di mantenere la sua dichiarazione ai sensi dell'articolo 21».

13 Ai sensi della «[d]ichiarazione dell'Unione europea all'atto dell'approvazione della convenzione dell'Aia del 30 giugno 2005 sugli accordi di scelta del foro (...) a norma dell'articolo 21 della stessa», contenuta nell'allegato I della decisione 2014/887:

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

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

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

(...)

d) quando l'accordo di scelta del foro si riferisce a un contratto di assicurazione che copre uno o più dei rischi seguenti considerati grandi rischi:
   i) ogni danno o pregiudizio, causato da un avvenimento in relazione alla loro utilizzazione a fini commerciali, subito:
      a) dalle navi, dagli impianti offshore o d'alto mare o da veicoli fluviali, lacustri e marittimi;

      (...)

(...)».

Procedimento principale e questione pregiudiziale

14 Il 15 ottobre 2013, A1 e A2 hanno concluso un contratto di vendita avente ad oggetto l'acquisto di una barca a vela d'occasione, al prezzo di EUR 315 000, con un concessionario stabilito a Ijmuiden (Paesi Bassi).

15 A1 e A2 hanno altresì concluso un contratto di assicurazione per la responsabilità civile e su corpi di imbarcazioni relativo a tale barca a vela con la compagnia di assicurazioni I. In occasione della conclusione di tale contratto, con effetto al 1º novembre 2013, A1 e A2 hanno indicato sul modulo di domanda di assicurazione fornito da tale compagnia, intitolato «Application form yacht insurance» (modulo di domanda di assicurazione yacht), da un lato, che detta barca a vela

avrebbe avuto il suo porto di immatricolazione in Danimarca e, dall'altro, che sarebbe stata utilizzata soltanto a fini privati e da diporto e che non sarebbe stata né data in locazione né noleggiata.

16 In forza di una disposizione delle condizioni di assicurazione previste da detto contratto, il titolare della polizza di assicurazione poteva investire di eventuali controversie un giudice competente nei Paesi Bassi.

17 Nel maggio 2018 A1 e A2 si sarebbero arenati in Finlandia. Nel corso della primavera dell'anno successivo essi hanno scoperto danni alla chiglia e allo scafo di detta barca a vela. Pertanto, nel mese di maggio 2019, essi hanno notificato l'arenamento alla compagnia di assicurazioni I, la quale, in seguito a perizia, ha rifiutato di coprire i danni dichiarati, a causa della loro natura.

18 Successivamente, A1 e A2 hanno proposto ricorso contro tale compagnia dinanzi al Retten i Helsingør (Tribunale di Elsinora, Danimarca) affinché la stessa fosse condannata a coprire le spese relative al risarcimento di tali danni, stimate in 300 000 corone danesi (DKK) (circa EUR 40 300). Nell'ambito di tale ricorso, detta compagnia ha sollevato un'eccezione di irricevibilità per il motivo che, conformemente alla clausola attributiva di competenza prevista dal contratto di assicurazione di cui trattasi, detto ricorso avrebbe dovuto essere proposto dinanzi a un giudice dei Paesi Bassi.

19 Con sentenza del 19 maggio 2020, il Retten i Helsingør (Tribunale di Elsinora) ha accolto tale eccezione di irricevibilità.

20 A1 e A2 hanno interposto appello avverso tale sentenza dinanzi al giudice del rinvio, l'Østre Landsret (Corte regionale dell'Est, Danimarca), chiedendo, in via principale, il rinvio della causa dinanzi al Retten i Helsingør (Tribunale di Elsinora) e, in subordine, un esame nel merito del ricorso da parte del giudice del rinvio, sulla base del rilievo che, in quanto imbarcazione da diporto, la barca a vela di cui al procedimento principale non rientra nell'ambito di applicazione dell'articolo 16, punto 5, del regolamento n. 1215/2012 e che, di conseguenza, essi hanno correttamente proposto il loro ricorso in primo grado dinanzi a un giudice danese.

21 Più specificamente, A1 e A2 sostengono che occorre qualificare come «grandi rischi», ai sensi di tale disposizione, i soli danni subiti da un'imbarcazione assicurata e utilizzata a fini commerciali e che si verificano nell'ambito di una siffatta utilizzazione. L'interpretazione di detta disposizione, secondo la quale sono considerati «grandi rischi» l'insieme dei danni subiti da qualsiasi imbarcazione, indipendentemente dalle sue dimensioni e dalla sua utilizzazione, anche da imbarcazioni da diporto utilizzate a fini privati, sarebbe contraria agli obiettivi perseguiti dal regolamento n. 1215/2012 e, in particolare, a quello della tutela della parte più debole nel rapporto contrattuale.

22 La compagnia di assicurazioni I contesta l'argomento addotto da A1 e A2. Secondo tale compagnia, sebbene questi ultimi abbiano la qualità di consumatori, essi hanno concluso un contratto di assicurazione contenente una clausola attributiva di competenza vincolante, secondo la quale il foro competente è un giudice dei Paesi Bassi. Tale clausola sarebbe consentita in forza dell'articolo 15, punto 5, del regolamento n. 1215/2012, dal momento che un'assicurazione su corpi di imbarcazioni, come quella di cui trattasi nel procedimento principale, rientrerebbe nella nozione di «grandi rischi», ai sensi dell'articolo 16, punto 5, di tale regolamento, in combinato disposto con l'articolo 13, punto 27, della direttiva 2009/138.

23 In tali circostanze, l'Østre Landsret (Corte regionale dell'Est) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se l'articolo 15, punto 5, del regolamento [n. 1215/2012], in combinato disposto con l'articolo 16, punto 5, dello stesso, debba essere interpretato nel senso che le assicurazioni su corpi di imbarcazioni da diporto che non siano utilizzate a fini commerciali rientrano nell'eccezione prevista all'articolo 16, punto 5, di tale regolamento e se, pertanto, un contratto di assicurazione contenente una clausola attributiva di competenza in deroga al principio stabilito all'articolo 11 di tale regolamento sia valido ai sensi dell'articolo 15, punto 5, del medesimo regolamento».

Sulla questione pregiudiziale

24 Con la sua questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 15, punto 5, del regolamento n. 1215/2012, in combinato disposto con l'articolo 16, punto 5, di tale regolamento, debba essere interpretato nel senso che un contratto di assicurazione su corpi di imbarcazioni avente ad oggetto un'imbarcazione da diporto utilizzata a fini non commerciali rientra nell'ambito di applicazione di tale articolo 15, punto 5.

25 In via preliminare, al fine di rispondere a tale questione, occorre ricordare che la sezione 3 del capo II del regolamento n. 1215/2012 stabilisce norme speciali sulla competenza in materia di assicurazioni.

26 In tal senso, l'articolo 11, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 1215/2012 prevede che l'assicuratore domiciliato sul territorio di uno Stato membro possa essere convenuto in un altro Stato membro, davanti all'autorità giurisdizionale del luogo in cui è domiciliato l'attore, qualora l'azione sia proposta dal contraente dell'assicurazione, dall'assicurato o da un beneficiario.

27 Tuttavia, in alcuni casi il regolamento n. 1215/2012 prevede la possibilità di derogare mediante convenzioni a dette norme speciali sulla competenza in materia di assicurazioni, e segnatamente, ai sensi dell'articolo 15, punto 5, di detto regolamento, mediante convenzioni che riguardino un contratto di assicurazione nella misura in cui esso copre uno o più rischi di cui all'articolo 16 del regolamento medesimo.

28 Nel caso di specie, è pacifico che, alla luce del contratto di assicurazione di cui trattasi nel procedimento principale e dei rischi coperti da quest'ultimo, solo l'articolo 16, punto 5, del regolamento n. 1215/2012, che contempla i «grandi rischi» ai sensi della direttiva 2009/138, potrebbe essere pertinente.

29 Occorre inoltre ricordare che, secondo costante giurisprudenza della Corte, quando si interpreta una disposizione del diritto dell'Unione occorre tenere conto non soltanto della formulazione di quest'ultima, ma anche del contesto in cui essa si inserisce e degli obiettivi e della finalità che persegue l'atto di cui fa parte. La genesi di una disposizione di diritto dell'Unione può anch'essa rivelare elementi pertinenti per la sua interpretazione [sentenza del 25 giugno 2020, A e a. (Impianti eolici ad Aalter e Nevele), C-24/19, EU:C:2020:503, punto 37 e giurisprudenza citata].

30 Pertanto, per chiarire se, per quanto riguarda un contratto di assicurazione su corpi di imbarcazioni avente ad oggetto un'imbarcazione da diporto utilizzata a fini non commerciali, si possa derogare alle norme sulla competenza in materia di assicurazioni previste dal regolamento n. 1215/2012, occorre fare riferimento alle rispettive formulazioni dell'articolo 15, punto 5, e

dell'articolo 16, punto 5, di tale regolamento, a quelle delle disposizioni pertinenti della direttiva 2009/138, alla quale il suddetto articolo 16, punto 5, rinvia, nonché all'economia di tali norme, alla loro genesi e agli obiettivi ad esse sottesi (v., in tal senso, sentenza del 27 febbraio 2020, Balta, C-803/18, EU:C:2020:123, punto 32 e giurisprudenza citata).

31 Per quanto riguarda l'interpretazione letterale delle disposizioni di cui trattasi, da una lettura combinata dell'articolo 15, punto 5, e dell'articolo 16, punto 5, del regolamento n. 1215/2012 risulta che «tutti i "grandi rischi" quali definiti nella direttiva 2009/138» rientrano tra i rischi contemplati da tale articolo 15, punto 5.

32 Per quanto attiene alla nozione di «grandi rischi», essa è definita all'articolo 13, punto 27, di tale direttiva.

33 In tal senso, in primo luogo, conformemente all'articolo 13, punto 27, lettera a), costituiscono «grandi rischi» i rischi classificati nei rami da 4 a 7, 11 e 12 dell'allegato I, parte A, di detta direttiva.

34 In secondo luogo, in forza di detto articolo 13, punto 27, lettera b), rientrano tra i «grandi rischi» i rischi classificati nei rami 14 e 15 di tale allegato I, parte A, qualora il contraente eserciti a titolo professionale un'attività industriale o commerciale o una libera professione e i rischi riguardino questa attività.

35 In terzo luogo, lo stesso articolo 13, punto 27, lettera c), riguarda i rischi classificati nei rami 3, da 8 a 10, 13 e 16 di detto allegato I, parte A, purché il contraente superi i limiti di almeno due dei criteri enunciati in tale punto 27, lettera c).

36 Nel caso di specie, è pacifico che, tra i punti dell'allegato I, parte A, della direttiva 2009/138 alle quali si fa riferimento all'articolo 13, punto 27, lettere da a) a c), di tale direttiva, potrebbe essere pertinente solo il punto 6, menzionato in tale articolo 13, punto 27, lettera a). Tale punto riguarda ogni danno subito da veicoli fluviali, lacustri e marittimi.

37 Orbene, né detto punto 6 né l'articolo 13, punto 27, lettera a), della direttiva 2009/138 contengono altre precisazioni, in particolare per quanto riguarda l'utilizzazione che deve essere effettuata di tali veicoli, e ciò a differenza dell'articolo 13, punto 27, lettere b) e c), che contiene indicazioni attinenti all'attività esercitata dal contraente dell'assicurazione o allo stato patrimoniale, al volume d'affari o al numero di dipendenti della sua impresa.

38 Dall'interpretazione letterale dell'articolo 13, punto 27, della direttiva 2009/138 e dell'articolo 16, punto 5, del regolamento n. 1215/2012 risulta quindi che tali disposizioni possono essere interpretate nel senso che rientrano tra i «grandi rischi» contemplati da dette disposizioni tutti i danni subiti da veicoli fluviali, lacustri e marittimi, siano essi utilizzati a fini commerciali o meno.

39 Per quanto concerne il contesto in cui si inserisce l'articolo 16, punto 5, del regolamento n. 1215/2012, occorre rilevare, da un lato, che tale disposizione è introdotta dai termini «fatti salvi i punti da 1 a 4», il che consente di concludere che i punti da 1 a 4 di tale articolo 16 costituiscono una lex specialis rispetto a detto articolo 16, punto 5, e che, pertanto, nelle situazioni che tali punti da 1 a 4 mirano a disciplinare specificamente, essi prevalgono sul punto 5.

40 Dall'altro lato, l'articolo 16, punto 1, lettera a), del regolamento n. 1215/2012 comprende, in particolare, ogni danno subito dalle navi, causato da un avvenimento in relazione alla loro utilizzazione a fini commerciali.

41 Tuttavia, come giustamente osservato dalla Commissione, è giocoforza constatare che, nell'ipotesi in cui tutti i danni subiti da veicoli marittimi, indipendentemente dalla loro utilizzazione, fossero considerati «grandi rischi», ai sensi dell'articolo 16, punto 5, del regolamento n. 1215/2012, tale articolo 16, punto 1, lettera a), sarebbe privato della sua sostanza per quanto riguarda le navi. Lo stesso varrebbe per i punti da 2 a 4 di detto articolo 16, dal momento che questi ultimi punti riguardano i rischi derivanti dall'impiego o dall'esercizio delle navi, conformemente al medesimo articolo 16, punto 1, lettera a), e i rischi connessi con uno dei rischi di cui all'articolo 16, punti da 1 a 3, di tale regolamento.

42 Un risultato del genere sarebbe contrario all'intenzione del legislatore dell'Unione di attribuire un contenuto proprio ai punti da 1 a 4 dell'articolo 16 del regolamento n. 1215/2012.

43 Infatti, la formulazione dell'articolo 16 del regolamento n. 1215/2012 riprende, in sostanza, quella dell'articolo 14 del regolamento n. 44/2001. Orbene, i punti da 1 a 4 di tale articolo 14, divenuti i punti da 1 a 4 dell'articolo 16, non figuravano nella proposta di regolamento (CE) del Consiglio concernente la competenza giurisdizionale nonché il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale presentata dalla Commissione [COM(1999) 348 def.], all'origine del regolamento n. 44/2001, e sono stati introdotti in quest'ultimo soltanto nel corso della procedura legislativa, precisando così la nozione di «rischi», contemplata all'articolo 15, punto 5, del regolamento n. 1215/2012.

44 Le considerazioni esposte ai punti da 39 a 43 della presente sentenza depongono quindi a favore di un'interpretazione restrittiva dell'articolo 16, punto 5, del regolamento n. 1215/2012, secondo la quale i danni subiti da veicoli utilizzati a fini non commerciali non sono contemplati da tale disposizione, cosicché un contratto di assicurazione su corpi di imbarcazioni avente ad oggetto un'imbarcazione da diporto utilizzata a fini non commerciali non rientra nell'ambito di applicazione dell'articolo 15, punto 5, di tale regolamento.

45 Altre considerazioni contestuali corroborano tale interpretazione. Infatti, da un lato, le deroghe alle norme sulla competenza in materia assicurativa, come quelle consentite dall'articolo 15, punto 5, del regolamento n. 1215/2012, devono essere interpretate restrittivamente (v., per analogia, sentenza del 12 maggio 2005, Société financière et industrielle du Peloux, C-112/03, EU:C:2005:280, punto 31).

46 Dall'altro lato, l'interpretazione enunciata al punto 44 della presente sentenza consente di garantire la coerenza con l'applicazione, da parte dell'Unione, della convenzione dell'Aia sugli accordi di scelta del foro, conclusa il 30 giugno 2005.

47 Infatti, conformemente al punto 2, lettera d), i), lettera a), della dichiarazione citata al punto 13 della presente sentenza, l'Unione applica tale convenzione ai contratti di assicurazione quando l'accordo di scelta del foro si riferisce a un contratto di assicurazione che copre uno o più dei rischi considerati grandi rischi, ossia, in particolare, ogni danno subito dalle navi, causato da un avvenimento in relazione alla loro utilizzazione a fini commerciali. Ne consegue, per contro, che l'Unione non applica detta convenzione per quanto riguarda i contratti di assicurazione che coprono rischi connessi a un'utilizzazione delle navi a fini non commerciali.

48 Da ultimo, per quanto riguarda gli obiettivi perseguiti dal regolamento n. 1215/2012, dal considerando 18 di tale regolamento risulta che l'azione in materia di assicurazioni è caratterizzata da un certo squilibrio tra le parti, che le disposizioni della sezione 3 del capo II di detto regolamento mirano a correggere facendo sì che la parte più debole benefici di norme in materia di competenza più favorevoli ai suoi interessi rispetto alle regole generali [sentenza del 9 dicembre 2021, BT (Coinvolgimento della persona assicurata), C-708/20, EU:C:2021:986, punto 32 e giurisprudenza citata].

49 Pertanto, le norme contenute in tale sezione 3 sono volte a garantire che la parte più debole che intenda agire in giudizio contro la parte più forte possa farlo davanti a un giudice di uno Stato membro facilmente accessibile (v., in tal senso, sentenza del 30 giugno 2022, Allianz Elementar Versicherung, C-652/20, EU:C:2022:514, punto 50 e giurisprudenza citata).

50 Sebbene le parti di un contratto di assicurazione che copre un «grande rischio» possano, in virtù dell'articolo 15, paragrafo 5, del regolamento n. 1215/2012, in combinato disposto con l'articolo 16, paragrafo 5, dello stesso, derogare alle norme sulla competenza stabilite in detta sezione 3 mediante la conclusione di convenzioni, tale facoltà è stata introdotta per tener conto del fatto che le parti di tale contratto di assicurazione si trovano in una situazione di parità (v., in tal senso, sentenza del 27 febbraio 2020, Balta, C-803/18, EU:C:2020:123, punto 39).

51 Infatti, non è giustificata alcuna tutela speciale, in particolare, nei rapporti tra professionisti del settore assicurativo, nessuno dei quali possa essere ritenuto trovarsi in una posizione di debolezza rispetto agli altri (v., in tal senso, sentenza del 27 febbraio 2020, Balta, C-803/18, EU:C:2020:123, punto 45 e giurisprudenza citata).

52 Nel caso di specie, la situazione è diversa per quanto riguarda i contraenti di un contratto di assicurazione, come i ricorrenti nel procedimento principale, i quali, non agendo in qualità di professionisti, hanno concluso un contratto di assicurazione su corpi di imbarcazioni avente ad oggetto a un'imbarcazione da diporto utilizzata a fini privati e ricreativi, e non a fini commerciali.

53 A tale proposito, non occorre effettuare una valutazione caso per caso della questione se una persona possa essere considerata una «parte più debole». Come la Corte ha già infatti sottolineato, una tale valutazione farebbe sorgere un rischio di mancanza di certezza del diritto e sarebbe in contrasto con l'obiettivo del regolamento n. 1215/2012, enunciato al considerando 15 di questo, secondo cui le norme sulla competenza devono presentare un elevato grado di prevedibilità (sentenza del 27 febbraio 2020, Balta, C-803/18, EU:C:2020:123, punto 42 e giurisprudenza citata).

54 Pertanto, l'interpretazione esposta al punto 44 della presente sentenza, secondo la quale un contratto di assicurazione su corpi di imbarcazioni avente ad oggetto un'imbarcazione da diporto utilizzata a fini non commerciali non rientra nell'ambito di applicazione dell'articolo 15, punto 5, del regolamento n. 1215/2012, è conforme agli obiettivi perseguiti da tale regolamento nella misura in cui, per quanto riguarda siffatti contratti di assicurazione, una tutela speciale del contraente dell'assicurazione è giustificata e la prevedibilità delle norme sulla competenza è garantita.

55 Tenuto conto di tutte le considerazioni che precedono, occorre rispondere alla questione sollevata dichiarando che l'articolo 15, punto 5, del regolamento n. 1215/2012, in combinato disposto con l'articolo 16, punto 5, di tale regolamento, dev'essere interpretato nel senso che un contratto di assicurazione su corpi di imbarcazioni avente ad oggetto un'imbarcazione da diporto utilizzata a fini non commerciali non rientra nell'ambito di applicazione di tale articolo 15, punto 5.

Sulle spese

56 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Sesta Sezione) dichiara:

L'articolo 15, punto 5, del regolamento (UE) n. 1215/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2012, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, in combinato disposto con l'articolo 16, punto 5, di tale regolamento,

dev'essere interpretato nel senso che:

un contratto di assicurazione su corpi di imbarcazioni avente ad oggetto un'imbarcazione da diporto utilizzata a fini non commerciali non rientra nell'ambito di applicazione di tale articolo 15, punto 5.

Firme