Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (έκτο τμήμα)

της 27ης Απριλίου 2023*

«Προδικαστική παραπομπή – Δικαστική συνεργασία σε αστικές υποθέσεις – Κανονισμός (ΕΕ) 1215/2012 – Κανόνες διεθνούς δικαιοδοσίας σε υποθέσεις ασφαλίσεων – Άρθρο 15, σημείο 5 – Δυνατότητα παρέκκλισης από τους εν λόγω κανόνες διεθνούς δικαιοδοσίας με συμφωνία – Άρθρο 16, σημείο 5 – Οδηγία 2009/138/ΕΚ – Άρθρο 13, σημείο 27 – Έννοια των "μεγάλων κινδύνων" – Σύμβαση ασφαλίσεως ιδίων ζημιών σκάφους – Ρήτρα παρέκτασης διεθνούς δικαιοδοσίας συμφωνηθείσα μεταξύ του ασφαλιστή και του ασφαλισμένου – Αντιτάξιμο της εν λόγω συμφωνίας στον ασφαλισμένο – Σκάφος αναψυχής το οποίο χρησιμοποιείται για μη εμπορικούς σκοπούς»

Στην υπόθεση C-352/21,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Østre Landsret (εφετείο της ανατολικής περιφέρειας, Δανία) με απόφαση της 27ης Απριλίου 2021, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 28 Μαΐου 2021, στο πλαίσιο της δίκης

A1,

A2

κατά

I,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (έκτο τμήμα),

συγκείμενο από τους T. von Danwitz, προεδρεύοντα του έκτου τμήματος, A. Kumin (εισηγητή) και I. Ziemele, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: J. Richard de la Tour

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλε:

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τον S. Noë, την E. Τσερέπα-Lacombe και τον C. Vang,

* Γλώσσα διαδικασίας: η δανική.

κατόπιν της αποφάσεως που έλαβε, αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, να εκδικάσει την υπόθεση χωρίς ανάπτυξη προτάσεων,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 15, σημείο 5, και του άρθρου 16, σημείο 5, του κανονισμού (ΕΕ) 1215/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2012, για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις (ΕΕ 2012, L 351, σ. 1).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ, αφενός, των A1 και A2, δύο φυσικών προσώπων κατοίκων Δανίας, και, αφετέρου, της I, ασφαλιστικής εταιρίας εγκατεστημένης στις Κάτω Χώρες (στο εξής: ασφαλιστική εταιρία I), σχετικά με το κύρος ρήτρας παρέκτασης διεθνούς δικαιοδοσίας προβλεπόμενης από σύμβαση ασφάλισης ιδίων ζημιών ιστιοπλοϊκού σκάφους.

Το νομικό πλαίσιο

Ο κανονισμός 1215/2012

3 Οι αιτιολογικές σκέψεις 15 και 18 του κανονισμού 1215/2012 έχουν ως εξής:

«(15) Οι κανόνες περί διεθνούς δικαιοδοσίας θα πρέπει να παρουσιάζουν υψηλό βαθμό προβλεψιμότητας και να βασίζονται στην αρχή της γενικής δωσιδικίας της κατοικίας του εναγομένου. […]

[…]

(18) Στις συμβάσεις ασφάλισης, καταναλωτών και εργασίας είναι σκόπιμο να προστατεύεται το αδύναμο μέρος με ευνοϊκότερους για τα συμφέροντά του κανόνες διεθνούς δικαιοδοσίας.»

4 Οι κανόνες διεθνούς δικαιοδοσίας σε υποθέσεις ασφαλίσεων, οι οποίοι αποτελούν αντικείμενο του τμήματος 3 του κεφαλαίου II του κανονισμού, περιλαμβάνονται στα άρθρα 10 έως 16 του κανονισμού.

5 Το άρθρο 10 του κανονισμού προβλέπει τα εξής:

«Σε υποθέσεις ασφαλίσεων η διεθνής δικαιοδοσία ρυθμίζεται από το παρόν τμήμα, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 6 και του άρθρου 7 σημείο 5.»

6 Το άρθρο 11 του κανονισμού προβλέπει στην παράγραφο 1 τα εξής:

«Ένας ασφαλιστής ο οποίος έχει την κατοικία του σε κράτος μέλος μπορεί να εναχθεί:

α) ενώπιον των δικαστηρίων του κράτους μέλους όπου έχει την κατοικία του·

β) σε άλλο κράτος μέλος, εφόσον την αγωγή έχει ασκήσει ο αντισυμβαλλόμενος του ασφαλιστή, ο ασφαλισμένος ή δικαιούχος, ενώπιον του δικαστηρίου του τόπου κατοικίας του ενάγοντος· […]

[…]».

7 Το άρθρο 15 του κανονισμού 1215/2012 ορίζει τα εξής:

«Παρέκκλιση από τις διατάξεις του παρόντος τμήματος είναι δυνατή μόνο με συμφωνία:

[…]

5) [που] αφορά ασφαλιστική σύμβαση, εφόσον αυτή καλύπτει έναν ή περισσότερους κινδύνους από τους αναφερόμενους στο άρθρο 16.»

8 Το άρθρο 16 του κανονισμού προβλέπει τα εξής:

«Οι αναφερόμενοι κίνδυνοι στο άρθρο 15 σημείο 5 είναι οι ακόλουθοι:

1) κάθε απώλεια ή ζημία σε:
   α) πλοία, εγκαταστάσεις ανοικτά των ακτών και στην ανοικτή θάλασσα ή αεροσκάφη, η οποία συνδέεται με τη χρησιμοποίησή τους για εμπορικούς σκοπούς·
   β) εμπορεύματα, εκτός από τις αποσκευές επιβατών, κατά τη διάρκεια μεταφοράς που πραγματοποιείται με αυτά τα πλοία ή αεροσκάφη, είτε ολικά είτε σε συνδυασμό με άλλα μεταφορικά μέσα·

2) κάθε είδος ευθύνης, εκτός από την ευθύνη για σωματικές βλάβες των επιβατών ή για απώλεια ή ζημία των αποσκευών τους:
   α) από τη χρησιμοποίηση ή εκμετάλλευση πλοίων, εγκαταστάσεων ή αεροσκαφών, σύμφωνα με το σημείο 1 στοιχείο α) ανωτέρω, στο μέτρο που, όσον αφορά τα τελευταία, το δίκαιο του κράτους μέλους εγγραφής του αεροσκάφους δεν απαγορεύει τις συμφωνίες διεθνούς δικαιοδοσίας ως προς την ασφάλιση των κινδύνων αυτών·
   β) για ζημίες που προκαλούνται από εμπορεύματα κατά τη διάρκεια μεταφοράς υπό την έννοια του σημείου 1 στοιχείο β) ανωτέρω·

3) κάθε χρηματική ζημία συνδεόμενη με τη χρησιμοποίηση ή εκμετάλλευση πλοίων, εγκαταστάσεων ή αεροσκαφών, σύμφωνα με το σημείο 1 στοιχείο α) ανωτέρω, ιδίως ζημία σχετική με το ναύλο ή τη ναύλωση·

4) κάθε άλλος κίνδυνος που συνδέεται προς έναν από τους αναφερόμενους στα σημεία 1 έως 3·

5) υπό την επιφύλαξη των προαναφερόμενων σημείων 1 έως 4, όλοι οι “μεγάλοι κίνδυνοι” όπως ορίζονται στην οδηγία 2009/138/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Νοεμβρίου 2009, σχετικά με την ανάληψη και την άσκηση δραστηριοτήτων ασφάλισης και αντασφάλισης (Φερεγγυότητα ΙΙ) [(ΕΕ 2009, L 335, σ. 1)].»

9 Όπως προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 41 του κανονισμού 1215/2012, σύμφωνα με τα άρθρα 1 και 2 του πρωτοκόλλου (αριθ. 22) για τη θέση της Δανίας, το οποίο έχει προσαρτηθεί στη Συνθήκη ΕΕ και στη Συνθήκη ΛΕΕ, το Βασίλειο της Δανίας δεν συμμετείχε στην έκδοση του εν λόγω κανονισμού και δεν δεσμευόταν από αυτόν ούτε υπέκειτο στην εφαρμογή του. Εντούτοις, σύμφωνα με το άρθρο 3, παράγραφος 2, της Συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής

Κοινότητας και του Βασιλείου της Δανίας σχετικά με τη διεθνή δικαιοδοσία και την αναγνώριση και εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις (ΕΕ 2005, L 299, σ. 62), το εν λόγω κράτος μέλος, με επιστολή της 20ής Δεκεμβρίου 2012, κοινοποίησε στην Επιτροπή την απόφασή του να εφαρμόσει το περιεχόμενο του εν λόγω κανονισμού, όπερ συνεπάγεται ότι οι διατάξεις του κανονισμού εφαρμόζονται στις σχέσεις μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Δανίας. Σύμφωνα με το άρθρο 3, παράγραφος 6, της Συμφωνίας, η κοινοποίηση εκ μέρους της Δανίας δημιουργεί αμοιβαίες υποχρεώσεις μεταξύ της Δανίας και της Ένωσης (ΕΕ 2013, L 79, σ. 4).

Η οδηγία 2009/138

10 Το άρθρο 13 της οδηγίας 2009/138 προβλέπει τα εξής:

«Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

[…]

27) “μεγάλοι κίνδυνοι”:
   α) οι κίνδυνοι που κατατάσσονται στους κλάδους 4, 5, 6, 7, 11 και 12 στο μέρος Α του παραρτήματος Ι·
   β) οι κίνδυνοι που κατατάσσονται στους κλάδους 14 και 15 στο μέρος Α του παραρτήματος Ι, όταν ο ασφαλισμένος ασκεί κατ’ επάγγελμα βιομηχανική ή εμπορική δραστηριότητα ή ελευθέριο επάγγελμα και ο κίνδυνος σχετίζεται με τη δραστηριότητα αυτή·
   γ) οι κίνδυνοι που κατατάσσονται στους κλάδους 3, 8, 9, 10, 13 και 16 στο μέρος Α του παραρτήματος Ι, εφόσον ο ασφαλισμένος υπερβαίνει αριθμητικά τα όρια δύο τουλάχιστον από τα ακόλουθα κριτήρια:
      i) σύνολο ισολογισμού: 6,2 εκατ. [ευρώ]·
      ii) καθαρό ύψος κύκλου εργασιών […] 12,8 εκατ. [ευρώ]·
      iii) μέσος όρος απασχοληθέντων κατά τη διάρκεια της χρήσεως: 250.

   […]

[…]»

11 Ο κλάδος 6, τιτλοφορούμενος «Πλοία (θαλάσσια, λιμναία, και ποτάμια σκάφη)», του παραρτήματος Ι, μέρος Α, της οδηγίας έχει ως εξής:

«Κάθε ζημία την οποία υφίστανται:

– ποτάμια σκάφη,

– λιμναία σκάφη,

– θαλάσσια σκάφη.»

Η απόφαση 2014/887/ΕΕ

12 Η αιτιολογική σκέψη 7 της αποφάσεως 2014/887/ΕΕ του Συμβουλίου, της 4ης Δεκεμβρίου 2014, σχετικά με την έγκριση, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της σύμβασης της Χάγης, της 30ής Ιουνίου 2005, για τις συμφωνίες παρέκτασης της δικαιοδοσίας (ΕΕ 2014, L 353, σ. 5), έχει ως εξής:

«Η Ένωση θα πρέπει, κατά την έγκριση της σύμβασης [για τις συμφωνίες παρέκτασης της δικαιοδοσίας, που συνήφθη στις 30 Ιουνίου 2005 υπό την αιγίδα της διάσκεψης της Χάγης για το Ιδιωτικό Διεθνές Δίκαιο], επιπροσθέτως, να προβεί στη δήλωση που επιτρέπεται δυνάμει του άρθρου 21 για τον αποκλεισμό από το πεδίο εφαρμογής της σύμβασης των ασφαλιστικών συμβολαίων εν γένει, με την επιφύλαξη συγκεκριμένων, σαφώς καθορισμένων εξαιρέσεων. Η δήλωση αποβλέπει στη διατήρηση των κανόνων προστατευτικής δικαιοδοσίας που διατίθενται στον αντισυμβαλλόμενο, τον ασφαλισμένο ή δικαιούχο σε θέματα περί ασφάλισης βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 44/2001 [του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 2000, για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις (ΕΕ 2001, L 12, σ. 1)]. Η εξαίρεση πρέπει να περιορίζεται στα αναγκαία για την προστασία των συμφερόντων των ασθενέστερων μερών των ασφαλιστικών συμβολαίων. Ως εκ τούτου, δεν θα πρέπει να καλύπτει αντασφαλιστικά συμβόλαια ούτε συμβόλαια ασφάλισης μεγάλων κινδύνων. Η Ένωση θα πρέπει ταυτόχρονα να προβεί σε μονομερή δήλωση, σύμφωνα με την οποία ενδέχεται, σε μεταγενέστερο στάδιο και βάσει της εμπειρίας από την εφαρμογή της σύμβασης, να επανεξετάσει κατά πόσον χρειάζεται να διατηρήσει την, δυνάμει του άρθρου 21, δήλωσή της.»

13 Κατά τη «[δ]ήλωση της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά την έγκριση της σύμβασης της Χάγης, της 30ής Ιουνίου 2005, σχετικά με τις συμφωνίες παρέκτασης της δικαιοδοσίας […] σύμφωνα με το άρθρο 21 αυτής», η οποία περιλαμβάνεται στο παράρτημα Ι της απόφασης 2014/887:

«Στόχος της παρούσας δήλωσης, σύμφωνα με την οποία εξαιρούνται ορισμένοι τύποι ασφαλιστικών συμβολαίων από το πεδίο εφαρμογής της σύμβασης, είναι η προστασία συγκεκριμένων αντισυμβαλλομένων, ασφαλισμένων και δικαιούχων οι οποίοι, στα πλαίσια του εσωτερικού δικαίου της ΕΕ, τυγχάνουν ιδιαίτερης προστασίας.

1. Η Ευρωπαϊκή Ένωση δηλώνει, βάσει του άρθρου 21 της σύμβασης, ότι δεν θα εφαρμόζει τη σύμβαση στα ασφαλιστικά συμβόλαια, με την επιφύλαξη των προβλεπόμενων στο κατωτέρω σημείο 2 εξαιρέσεων.

2. Η Ευρωπαϊκή Ένωση θα εφαρμόζει τη σύμβαση σε ασφαλιστικά συμβόλαια στις ακόλουθες περιπτώσεις:

[…]

δ) όταν η συμφωνία παρέκτασης της δικαιοδοσίας αφορά ασφαλιστικό συμβόλαιο που καλύπτει έναν ή περισσότερους από τους κάτωθι κινδύνους, οι οποίοι συγκαταλέγονται στους μεγάλους κινδύνους:
   i) κάθε απώλεια ή ζημία η οποία συνδέεται με τη χρησιμοποίησή τους για εμπορικούς σκοπούς σε:
      α) πλοία, εγκαταστάσεις ανοικτά των ακτών και στην ανοικτή θάλασσα ή ποτάμια, λιμναία και θαλάσσια σκάφη·

      […]

[…]».

Η διαφορά της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

14 Στις 15 Οκτωβρίου 2013, οι A1 και A2 συνήψαν, με έμπορο λιανικής πωλήσεως εγκατεστημένο στο Ijmuiden (Κάτω Χώρες), σύμβαση πωλήσεως με αντικείμενο μεταχειρισμένο ιστιοπλοϊκό σκάφος, το οποίο τους μεταβιβάστηκε έναντι τιμήματος 315 000 ευρώ.

15 Οι A1 και A2 συνήψαν επίσης σύμβαση ασφάλισης αστικής ευθύνης και ιδίων ζημιών για το εν λόγω ιστιοπλοϊκό σκάφος με την ασφαλιστική εταιρία I. Κατά τη σύναψη της σύμβασης, η οποία άρχισε να ισχύει την 1η Νοεμβρίου 2013, οι A1 και A2 ανέφεραν στο έντυπο πρότασης ασφάλισης σκάφους, το οποίο τους διαβιβάστηκε από την ασφαλιστική εταιρία και έφερε τον τίτλο «Application form yacht insurance» (έντυπο πρότασης ασφάλισης σκάφους), αφενός, ότι το ιστιοπλοϊκό σκάφος θα είχε τον λιμένα βάσης του στη Δανία και, αφετέρου, ότι θα χρησιμοποιούνταν μόνο για ιδιωτικούς σκοπούς και σκοπούς αναψυχής και δεν θα εκμισθωνόταν ούτε θα ναυλωνόταν.

16 Σύμφωνα με ρήτρα των προβλεπόμενων στην εν λόγω σύμβαση όρων ασφάλισης, ο αντισυμβαλλόμενος στην ασφαλιστική σύμβαση μπορεί να υποβάλει οποιαδήποτε διαφορά σε αρμόδιο δικαστήριο των Κάτω Χωρών.

17 Τον Μάιο του 2018, οι A1 και A2 προσάραξαν στη Φινλανδία. Την άνοιξη του επομένου έτους ανακάλυψαν ζημίες στην καρίνα και το κύτος του ιστιοπλοϊκού σκάφους. Ακολούθως, τον Μάιο του 2019, κοινοποίησαν την προσάραξη στην ασφαλιστική εταιρία I, η οποία, κατόπιν πραγματογνωμοσύνης, αρνήθηκε να καλύψει τις δηλωθείσες ζημίες, επικαλούμενη τη φύση αυτών.

18 Στη συνέχεια, οι A1 και A2 άσκησαν αγωγή κατά της ως άνω ασφαλιστικής εταιρίας ενώπιον του Retten i Helsingør (πρωτοδικείου Helsingør, Δανία), με αίτημα να υποχρεωθεί η εταιρία να καλύψει τα έξοδα επισκευής της ζημίας, η οποία αποτιμήθηκε στο ποσό των 300 000 δανικών κορωνών (DKK) (περίπου 40 300 EUR). Στο πλαίσιο της αγωγής αυτής, η ασφαλιστική εταιρία προέβαλε ένσταση απαραδέκτου, υποστηρίζοντας ότι, σύμφωνα με την προβλεπόμενη στην επίμαχη ασφαλιστική σύμβαση ρήτρα παρέκτασης διεθνούς δικαιοδοσίας, η αγωγή έπρεπε να ασκηθεί ενώπιον ολλανδικού δικαστηρίου.

19 Με απόφαση της 19ης Μαΐου 2020, το Retten i Helsingør (πρωτοδικείο Helsingør) έκανε δεκτή την ένσταση απαραδέκτου.

20 Οι A1 και A2 άσκησαν έφεση κατά της αποφάσεως αυτής ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, του Østre Landsret (εφετείου της ανατολικής περιφέρειας, Δανία), ζητώντας την αναπομπή της υποθέσεως ενώπιον του Retten i Helsingør (πρωτοδικείου Helsingør) και, επικουρικώς, την επί της ουσίας εξέταση της αγωγής από το αιτούν δικαστήριο, για τον λόγο ότι, ως σκάφος αναψυχής, το επίμαχο στην υπόθεση της κύριας δίκης ιστιοπλοϊκό σκάφος δεν εμπίπτει στο άρθρο 16, σημείο 5, του κανονισμού 1215/2012 και, κατά συνέπεια, ορθώς άσκησαν την αγωγή τους ενώπιον δανικού δικαστηρίου.

21 Ειδικότερα, οι A1 και A2 υποστηρίζουν ότι ως «μεγάλοι κίνδυνοι», κατά την έννοια της εν λόγω διατάξεως, πρέπει να χαρακτηρίζονται μόνον οι ζημίες τις οποίες υφίσταται σκάφος το οποίο ασφαλίζεται και χρησιμοποιείται για εμπορικούς σκοπούς και οι οποίες επέρχονται στο πλαίσιο

μιας τέτοιας χρήσεως. Η ερμηνεία της εν λόγω διατάξεως, κατά την οποία ως «μεγάλοι κίνδυνοι» θεωρούνται όλες οι ζημίες τις οποίες υφίσταται οποιοδήποτε πλοίο, ανεξαρτήτως του μεγέθους και της χρήσεώς του, συμπεριλαμβανομένων των σκαφών αναψυχής ιδιωτικής χρήσης, αντιβαίνει στους επιδιωκόμενους από τον κανονισμό 1215/2012 σκοπούς και, ειδικότερα, στον σκοπό της προστασίας του ασθενέστερου μέρους της συμβατικής σχέσεως.

22 Η ασφαλιστική εταιρία I αμφισβητεί την επιχειρηματολογία των A1 και A2. Κατ' αυτήν, παρότι οι τελευταίοι έχουν την ιδιότητα των καταναλωτών, συνήψαν ασφαλιστική σύμβαση η οποία περιλαμβάνει δεσμευτική ρήτρα παρέκτασης διεθνούς δικαιοδοσίας, κατά την οποία διεθνή δικαιοδοσία έχουν τα ολλανδικά δικαστήρια. Μια τέτοια ρήτρα είναι επιτρεπτή δυνάμει του άρθρου 15, σημείο 5, του κανονισμού 1215/2012, δεδομένου ότι η ασφάλιση ιδίων ζημιών σκαφών, όπως η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης, εμπίπτει στην έννοια των «μεγάλων κινδύνων», κατά την έννοια του άρθρου 16, σημείο 5, του εν λόγω κανονισμού, σε συνδυασμό με το άρθρο 13, σημείο 27, της οδηγίας 2009/138.

23 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Østre Landsret (εφετείο της ανατολικής περιφέρειας) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Πρέπει το άρθρο 15, σημείο 5, του κανονισμού [1215/2012], σε συνδυασμό με το άρθρο 16, σημείο 5, του ίδιου κανονισμού, να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι η ασφάλιση ιδίων ζημιών των σκαφών αναψυχής που δεν χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς εμπίπτει στην εξαίρεση που θεσπίζει το άρθρο 16, σημείο 5, του κανονισμού αυτού, με αποτέλεσμα να είναι έγκυρη – κατά το άρθρο 15, σημείο 5, του κανονισμού– η σύμβαση ασφάλισης που περιέχει συμφωνία παρέκτασης διεθνούς δικαιοδοσίας η οποία αποκλίνει από τη διάταξη του άρθρου 11 του ίδιου κανονισμού;»

Επί του προδικαστικού ερωτήματος

24 Με το προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 15, σημείο 5, του κανονισμού 1215/2012, σε συνδυασμό με το άρθρο 16, σημείο 5, του ίδιου κανονισμού, έχει την έννοια ότι σύμβαση ασφαλίσεως ιδίων ζημιών σκάφους αναψυχής το οποίο χρησιμοποιείται για μη εμπορικούς σκοπούς εμπίπτει στο άρθρο 15, σημείο 5.

25 Προκαταρκτικώς, προκειμένου να δοθεί απάντηση στο ως άνω προδικαστικό ερώτημα, υπενθυμίζεται ότι το τμήμα 3 του κεφαλαίου II του κανονισμού 1215/2012 θεσπίζει ειδικούς κανόνες διεθνούς δικαιοδοσίας σε υποθέσεις ασφαλίσεων.

26 Στο πλαίσιο αυτό, το άρθρο 11, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού 1215/2012 ορίζει ότι ο ασφαλιστής ο οποίος έχει την κατοικία του σε κράτος μέλος μπορεί να εναχθεί σε άλλο κράτος μέλος, ενώπιον του δικαστηρίου του τόπου κατοικίας του ενάγοντος, εφόσον την αγωγή έχει ασκήσει ο αντισυμβαλλόμενος του ασφαλιστή, ο ασφαλισμένος ή ο δικαιούχος.

27 Εντούτοις, σε ορισμένες περιπτώσεις, ο κανονισμός 1215/2012 προβλέπει τη δυνατότητα παρεκκλίσεως με σχετική συμφωνία από τους εν λόγω ειδικούς κανόνες διεθνούς δικαιοδοσίας σε υποθέσεις ασφαλίσεων και, ιδίως, δυνάμει του άρθρου 15, σημείο 5, του κανονισμού, με συμφωνία που αφορά ασφαλιστική σύμβαση, εφόσον αυτή καλύπτει έναν ή περισσότερους από τους κινδύνους που απαριθμούνται στο άρθρο 16 του κανονισμού.

28 Εν προκειμένω, δεν αμφισβητείται ότι, υπό το πρίσμα της επίμαχης στην υπόθεση της κύριας δίκης ασφαλιστικής συμβάσεως και των κινδύνων που αυτή καλύπτει, μόνον το άρθρο 16, σημείο 5, του κανονισμού 1215/2012, το οποίο αφορά τους «μεγάλους κινδύνους» κατά την έννοια της οδηγίας 2009/138, θα μπορούσε να είναι κρίσιμο.

29 Υπενθυμίζεται επίσης ότι, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, για την ερμηνεία διατάξεως του δικαίου της Ένωσης πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όχι μόνον το γράμμα της, αλλά και το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται, καθώς και οι σκοποί που επιδιώκει η πράξη της οποίας αποτελεί μέρος. Το ιστορικό της θεσπίσεως μιας διατάξεως του δικαίου της Ένωσης μπορεί επίσης να προσφέρει χρήσιμα στοιχεία για την ερμηνεία της [απόφαση της 25ης Ιουνίου 2020, A κ.λπ. (Ανεμογεννήτριες σε Aalter και Nevele), C-24/19, EU:C:2020:503, σκέψη 37 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία].

30 Επομένως, προκειμένου να κριθεί αν, όσον αφορά σύμβαση ασφαλίσεως ιδίων ζημιών σκάφους αναψυχής το οποίο χρησιμοποιείται για μη εμπορικούς σκοπούς, χωρεί παρέκκλιση από τους προβλεπόμενους στον κανονισμό 1215/2012 κανόνες διεθνούς δικαιοδοσίας σε υποθέσεις ασφαλίσεων, πρέπει να ληφθεί υπόψη το γράμμα του άρθρου 15, σημείο 5, και του άρθρου 16, σημείο 5, του εν λόγω κανονισμού, το γράμμα των σχετικών διατάξεων της οδηγίας 2009/138, στην οποία παραπέμπει το άρθρο 16, σημείο 5, καθώς και η οικονομία των κανόνων αυτών, το ιστορικό θεσπίσεώς τους και οι σκοποί που τους διαπνέουν (πρβλ. απόφαση της 27ης Φεβρουαρίου 2020, Balta, C-803/18, EU:C:2020:123, σκέψη 32 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

31 Όσον αφορά τη γραμματική ερμηνεία των επίμαχων διατάξεων, από τη συνδυασμένη ανάγνωση του άρθρου 15, σημείο 5, και του άρθρου 16, σημείο 5, του κανονισμού 1215/2012 προκύπτει ότι «όλοι οι “μεγάλοι κίνδυνοι” όπως ορίζονται στην οδηγία 2009/138» συγκαταλέγονται στους μνημονευόμενους στο άρθρο 15, σημείο 5, κινδύνους.

32 Όσον αφορά την έννοια των «μεγάλων κινδύνων», αυτή ορίζεται στο άρθρο 13, σημείο 27, της εν λόγω οδηγίας.

33 Συγκεκριμένα, πρώτον, κατά το ως άνω άρθρο 13, σημείο 27, στοιχείο α′, «μεγάλοι κίνδυνοι» είναι οι κίνδυνοι που κατατάσσονται στους κλάδους 4 έως 7, 11 και 12 του παραρτήματος I, μέρος A, της εν λόγω οδηγίας.

34 Δεύτερον, κατά το εν λόγω άρθρο 13, σημείο 27, στοιχείο β′, στους «μεγάλους κινδύνους» εμπίπτουν οι κίνδυνοι που κατατάσσονται στους κλάδους 14 και 15 του παραρτήματος I, μέρος A, όταν ο αντισυμβαλλόμενος του ασφαλιστή ασκεί κατ’ επάγγελμα βιομηχανική ή εμπορική δραστηριότητα ή ελευθέριο επάγγελμα και ο κίνδυνος σχετίζεται με τη δραστηριότητα αυτή.

35 Τρίτον, το ίδιο άρθρο 13, σημείο 27, στοιχείο γ′, αφορά τους κινδύνους που κατατάσσονται στους κλάδους 3, 8 έως 10, 13 και 16 του ως άνω παραρτήματος I, μέρος A, εφόσον ο ασφαλισμένος υπερβαίνει αριθμητικά τα όρια δύο τουλάχιστον εκ των προβλεπόμενων στο σημείο 27, στοιχείο γ′, κριτηρίων.

36 Εν προκειμένω, δεν αμφισβητείται ότι, από τους κλάδους του παραρτήματος I, μέρος A, της οδηγίας 2009/138 στους οποίους παραπέμπει το άρθρο 13, σημείο 27, στοιχεία α′ έως γ′, της οδηγίας, μόνον ο κλάδος 6, ο οποίος μνημονεύεται στο άρθρο 13, σημείο 27, στοιχείο α′, θα μπορούσε να είναι κρίσιμος. Ο συγκεκριμένος κλάδος αφορά κάθε ζημία την οποία υφίστανται τα ποτάμια, λιμναία και θαλάσσια σκάφη.

37 Πλην όμως, ούτε ο κλάδος 6 ούτε το άρθρο 13, σημείο 27, στοιχείο α′, της οδηγίας 2009/138 περιέχουν άλλες διευκρινίσεις, ιδίως όσον αφορά τη χρήση των εν λόγω σκαφών, σε αντίθεση με το άρθρο 13, σημείο 27, στοιχεία β′ και γ′, το οποίο περιλαμβάνει στοιχεία σχετικά με τη δραστηριότητα που ασκεί ο αντισυμβαλλόμενος του ασφαλιστή ή με τον ισολογισμό, τον κύκλο εργασιών ή τον αριθμό των απασχοληθέντων στην επιχείρησή του.

38 Επομένως, από τη γραμματική ερμηνεία του άρθρου 13, σημείο 27, της οδηγίας 2009/138 και του άρθρου 16, σημείο 5, του κανονισμού 1215/2012 προκύπτει ότι οι εν λόγω διατάξεις μπορούν να ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι στους διαλαμβανόμενους σε αυτές «μεγάλους κινδύνους» εμπίπτουν όλες οι ζημίες τις οποίες υφίστανται τα ποτάμια, λιμναία και θαλάσσια σκάφη, είτε χρησιμοποιούνται για εμπορικούς είτε για μη εμπορικούς σκοπούς.

39 Όσον αφορά το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται το άρθρο 16, σημείο 5, του κανονισμού 1215/2012, επισημαίνεται, αφενός, ότι η εν λόγω διάταξη εισάγεται με τη φράση «υπό την επιφύλαξη των σημείων 1 έως 4», όπερ οδηγεί στο συμπέρασμα ότι τα σημεία 1 έως 4 του άρθρου 16 συνιστούν lex specialis σε σχέση με το άρθρο 16, σημείο 5, και ότι, ως εκ τούτου, τα σημεία 1 έως 4 υπερισχύουν του σημείου 5 στις περιπτώσεις τις οποίες ρυθμίζουν ειδικώς.

40 Αφετέρου, το άρθρο 16, σημείο 1, στοιχείο α′, του κανονισμού 1215/2012 καλύπτει, μεταξύ άλλων, κάθε απώλεια ή ζημία σε πλοία η οποία συνδέεται με τη χρησιμοποίησή τους για εμπορικούς σκοπούς.

41 Εντούτοις, όπως ορθώς παρατήρησε η Επιτροπή, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, εάν όλες οι ζημίες τις οποίες υφίστανται τα θαλάσσια σκάφη, ανεξαρτήτως της χρήσεώς τους, θεωρούνταν ως «μεγάλοι κίνδυνοι», κατά την έννοια του άρθρου 16, σημείο 5, του κανονισμού 1215/2012, το εν λόγω άρθρο 16, σημείο 1, στοιχείο α′, θα καθίστατο κενό περιεχομένου όσον αφορά τα πλοία. Το ίδιο ισχύει και για τα σημεία 2 έως 4 του άρθρου 16, καθόσον αυτά αφορούν τους κινδύνους που απορρέουν από τη χρησιμοποίηση ή την εκμετάλλευση των πλοίων, σύμφωνα με το άρθρο 16, σημείο 1, στοιχείο α′, και τους κινδύνους που συνδέονται προς έναν από τους μνημονευόμενους στο άρθρο 16, σημεία 1 έως 3, του εν λόγω κανονισμού κινδύνους.

42 Ένα τέτοιο αποτέλεσμα θα ήταν αντίθετο προς τη βούληση του νομοθέτη της Ένωσης να προσδώσει στα σημεία 1 έως 4 του άρθρου 16 του κανονισμού 1215/2012 αυτοτελές περιεχόμενο.

43 Πράγματι, το γράμμα του άρθρου 16 του κανονισμού 1215/2012 αναπαράγει, κατ' ουσίαν, το γράμμα του άρθρου 14 του κανονισμού 44/2001. Τα σημεία 1 έως 4 του προαναφερθέντος άρθρου 14, νυν σημεία 1 έως 4 του εν λόγω άρθρου 16, δεν περιλαμβάνονταν στην πρόταση κανονισμού (ΕΚ) του Συμβουλίου για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις που υπέβαλε η Επιτροπή [COM(1999) 348 τελικό], βάσει της οποίας εκδόθηκε ο κανονισμός 44/2001, προστέθηκαν δε σε αυτόν μόλις κατά τη διάρκεια της νομοθετικής διαδικασίας, διευκρινίζοντας έτσι την έννοια των «κινδύνων» του άρθρου 15, σημείο 5, του κανονισμού 1215/2012.

44 Επομένως, οι εκτιμήσεις που εκτίθενται στις σκέψεις 39 έως 43 της παρούσας αποφάσεως συνηγορούν υπέρ μιας στενής ερμηνείας του άρθρου 16, σημείο 5, του κανονισμού 1215/2012, κατά την οποία οι ζημίες σε σκάφη που χρησιμοποιούνται για μη εμπορικούς σκοπούς δεν καλύπτονται από τη συγκεκριμένη διάταξη και, ως εκ τούτου, σύμβαση ασφαλίσεως ιδίων ζημιών σκάφους αναψυχής το οποίο χρησιμοποιείται για μη εμπορικούς σκοπούς δεν εμπίπτει στο άρθρο 15, σημείο 5, του εν λόγω κανονισμού.

45 Η ερμηνεία αυτή ενισχύεται και από άλλες εκτιμήσεις οι οποίες αφορούν το σχετικό πλαίσιο. Συγκεκριμένα, αφενός, οι παρεκκλίσεις από τους κανόνες περί δικαιοδοσίας σε υποθέσεις ασφαλίσεως, όπως αυτή την οποία επιτρέπει το άρθρο 15, σημείο 5, του κανονισμού 1215/2012, πρέπει να ερμηνεύονται στενά (βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση της 12ης Μαΐου 2005, Société financière et industrielle du Peloux, C-112/03, EU:C:2005:280, σκέψη 31).

46 Αφετέρου, η ερμηνεία που εκτίθεται στη σκέψη 44 της παρούσας αποφάσεως διασφαλίζει τη συνοχή με την εκ μέρους της Ένωσης εφαρμογή της συναφθείσας στις 30 Ιουνίου 2005 Συμβάσεως της Χάγης για τις συμφωνίες παρέκτασης της δικαιοδοσίας.

47 Πράγματι, σύμφωνα με το σημείο 2, στοιχείο δ', i, περίπτωση α', της δήλωσης που μνημονεύεται στη σκέψη 13 της παρούσας αποφάσεως, η Ένωση εφαρμόζει την ως άνω Σύμβαση σε ασφαλιστήρια συμβόλαια όταν η συμφωνία παρέκτασης της δικαιοδοσίας αφορά ασφαλιστήριο συμβόλαιο που καλύπτει έναν ή περισσότερους από τους κινδύνους οι οποίοι συγκαταλέγονται στους μεγάλους κινδύνους, ήτοι, μεταξύ άλλων, κάθε απώλεια ή ζημία σε πλοία η οποία συνδέεται με τη χρησιμοποίησή τους για εμπορικούς σκοπούς. Επομένως, αντιθέτως, η Ένωση δεν εφαρμόζει την εν λόγω Σύμβαση όσον αφορά τα ασφαλιστήρια συμβόλαια που καλύπτουν κινδύνους οι οποίοι συνδέονται με τη χρησιμοποίηση των πλοίων για μη εμπορικούς σκοπούς.

48 Τέλος, όσον αφορά τους επιδιωκόμενους από τον κανονισμό 1215/2012 σκοπούς, από την αιτιολογική σκέψη 18 αυτού προκύπτει ότι η αγωγή σε υποθέσεις ασφαλίσεων χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη μιας ορισμένης ανισορροπίας μεταξύ των διαδίκων την οποία οι διατάξεις του τμήματος 3 του κεφαλαίου ΙΙ σκοπούν να διορθώσουν διά της προβλέψεως, ως προς τον ασθενέστερο διάδικο, κανόνων διεθνούς δικαιοδοσίας οι οποίοι είναι ευνοϊκότεροι για τα συμφέροντά του απ' ό,τι οι γενικοί κανόνες [απόφαση της 9ης Δεκεμβρίου 2021, BT (Προσεπίκληση του ασφαλισμένου), C-708/20, EU:C:2021:986, σκέψη 32 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία].

49 Ως εκ τούτου, οι κανόνες που περιλαμβάνονται στο ως άνω τμήμα 3 αποσκοπούν στο να διασφαλίσουν ότι το ασθενέστερο μέρος που προτίθεται να εναγάγει το ισχυρότερο μέρος μπορεί να το πράξει ενώπιον δικαστηρίου κράτους μέλους το οποίο είναι εύκολα προσιτό (πρβλ. απόφαση της 30ής Ιουνίου 2022, Allianz Elementar Versicherung, C-652/20, EU:C:2022:514, σκέψη 50 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

50 Μολονότι τα μέρη ασφαλιστικής συμβάσεως που καλύπτει «μεγάλο κίνδυνο» μπορούν, δυνάμει του άρθρου 15, σημείο 5, του κανονισμού 1215/2012, σε συνδυασμό με το άρθρο 16, σημείο 5, του ίδιου κανονισμού, να παρεκκλίνουν με συμφωνία από τους κανόνες διεθνούς δικαιοδοσίας που προβλέπει το εν λόγω τμήμα 3, η ευχέρεια αυτή θεσπίστηκε προκειμένου να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι τα μέρη μιας τέτοιας συμβάσεως ασφαλίσεως θεωρούνται ισότιμα (πρβλ. απόφαση της 27ης Φεβρουαρίου 2020, Balta, C-803/18, EU:C:2020:123, σκέψη 39)

51 Πράγματι, δεν δικαιολογείται καμία ειδική προστασία, μεταξύ άλλων, όσον αφορά τις σχέσεις μεταξύ επαγγελματιών του κλάδου των ασφαλίσεων, ουδείς εκ των οποίων μπορεί να θεωρηθεί ότι βρίσκεται σε ασθενέστερη θέση από τον άλλο (πρβλ. απόφαση της 27ης Φεβρουαρίου 2020, Balta, C-803/18, EU:C:2020:123, σκέψη 45 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

52 Εν προκειμένω, δεν ισχύει το ίδιο όσον αφορά τους αντισυμβαλλομένους του ασφαλιστή, όπως οι εκκαλούντες στην υπόθεση της κύριας δίκης, οι οποίοι, μη ενεργώντας υπό την ιδιότητα των επαγγελματιών, συνήψαν σύμβαση ασφαλίσεως ιδίων ζημιών σκάφους αναψυχής το οποίο χρησιμοποιείται για ιδιωτικούς σκοπούς και σκοπούς αναψυχής και όχι για εμπορικούς σκοπούς.

53 Συναφώς, δεν συντρέχει λόγος να γίνεται κατά περίπτωση εξέταση του ζητήματος αν ένα πρόσωπο μπορεί να θεωρηθεί ως «ασθενέστερο μέρος». Πράγματι, όπως έχει υπογραμμίσει το Δικαστήριο, μια τέτοια εξέταση θα δημιουργούσε κίνδυνο ανασφάλειας δικαίου και θα αντέβαινε στον σκοπό του κανονισμού 1215/2012 ο οποίος παρατίθεται στην αιτιολογική του σκέψη 15, κατά την οποία οι κανόνες δικαιοδοσίας πρέπει να παρουσιάζουν υψηλό βαθμό προβλεψιμότητας (απόφαση της 27ης Φεβρουαρίου 2020, Balta, C-803/18, EU:C:2020:123, σκέψη 42 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

54 Επομένως, η εκτεθείσα στη σκέψη 44 της παρούσας αποφάσεως ερμηνεία, κατά την οποία σύμβαση ασφαλίσεως ιδίων ζημιών σκάφους αναψυχής το οποίο χρησιμοποιείται για μη εμπορικούς σκοπούς δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 15, σημείο 5, του κανονισμού 1215/2012, είναι σύμφωνη προς τους επιδιωκόμενους από τον εν λόγω κανονισμό σκοπούς στο μέτρο που, όσον αφορά τέτοιες ασφαλιστικές συμβάσεις, δικαιολογείται η ειδική προστασία του αντισυμβαλλομένου του ασφαλιστή και διασφαλίζεται η προβλεψιμότητα των κανόνων διεθνούς δικαιοδοσίας.

55 Λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των ανωτέρω σκέψεων, στο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 15, σημείο 5, του κανονισμού 1215/2012, σε συνδυασμό με το άρθρο 16, σημείο 5, του ίδιου κανονισμού, έχει την έννοια ότι σύμβαση ασφαλίσεως ιδίων ζημιών σκάφους αναψυχής το οποίο χρησιμοποιείται για μη εμπορικούς σκοπούς δεν εμπίπτει στο άρθρο 15, σημείο 5.

Επί των δικαστικών εξόδων

56 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (έκτο τμήμα) αποφαίνεται:

Το άρθρο 15, σημείο 5, του κανονισμού (ΕΕ) 1215/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2012, για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις, σε συνδυασμό με το άρθρο 16, παράγραφος 5, του ίδιου κανονισμού,

έχει την έννοια ότι:

σύμβαση ασφαλίσεως ιδίων ζημιών σκάφους αναψυχής το οποίο χρησιμοποιείται για μη εμπορικούς σκοπούς δεν εμπίπτει στο άρθρο 15, σημείο 5.

(υπογραφές)