A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (hatodik tanács)

2023. április 27.*

„Előzetes döntéshozatal – Polgári ügyekben folytatott igazságügyi együttműködés – 1215/2012/EU rendelet – Joghatósági szabályok biztosítási ügyekben – A 15. cikk 5. pontja – Az e joghatósági szabályoktól megállapodások útján való eltérés lehetősége – A 16. cikk 5. pontja – 2009/138/EK irányelv – A 13. cikk 27. pontja – A »nagykockázatok« fogalma – Hajótestre vonatkozó biztosítási szerződés – A biztosító és a biztosított között létrejött, joghatósági megállapodást tartalmazó kikötés – E kikötés érvényesíthetősége a biztosítottal szemben – Nem kereskedelmi célokra használt, kedvtelési célú hajó”

A C-352/21. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet az Østre Landsret (keleti fellebbviteli bíróság, Dánia) a Bírósághoz 2021. május 28-án érkezett, 2021. április 27-i határozatával terjesztett elő az

A1,

A2

és

az **I**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (hatodik tanács),

tagjai: T. von Danwitz, a hatodik tanács elnökeként eljárva, A. Kumin (előadó) és I. Ziemele bírák,

főtanácsnok: J. Richard de la Tour,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– az Európai Bizottság képviseletében S. Noë, H. Tserepa-Lacombe és C. Vang, meghatalmazotti minőségben,

* Az eljárás nyelve: dán.

tekintettel a főtanácsnok meghallgatását követően hozott határozatra, miszerint az ügy elbírálására a főtanácsnok indítványa nélkül kerül sor,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a polgári és kereskedelmi ügyekben a joghatóságról, valamint a határozatok elismeréséről és végrehajtásáról szóló, 2012. december 12-i 1215/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2012. L 351., 1. o.) 15. cikke 5. pontjának és 16. cikke 5. pontjának az értelmezésére vonatkozik.

2 E kérelmet A1 és A2, két, Dániában lakóhellyel rendelkező természetes személy és az I, egy Hollandiában székhellyel rendelkező biztosítótársaság (a továbbiakban: I biztosítótársaság) között egy vitorlás hajóra vonatkozó, a hajótesttel kapcsolatos biztosítási szerződésben előírt joghatósági kikötés érvényessége tárgyában folyamatban lévő jogvita keretében terjesztették elő.

Jogi háttér

Az 1215/2012 rendelet

3 Az 1215/2012 rendelet (15) és (18) preambulumbekezdése kimondja:

„(15) A joghatósági szabályoknak nagymértékben kiszámíthatóknak kell lenniük, és azt az elvet kell követniük, hogy a joghatóságot általában az alperes lakóhelye alapozza meg. […]

[…]

(18) A biztosítási, fogyasztói és munkaszerződésekkel kapcsolatban a gyengébb felet az érdekeinek megfelelő, az általános szabályoknál kedvezőbb joghatósági szabályokkal kell védelemben részesíteni.”

4 A biztosítási ügyekben fennálló joghatóságra vonatkozó szabályokat, amelyek az 1215/2012 rendelet II. fejezete 3. szakaszának tárgyát képezik, e rendelet 10–16. cikke tartalmazza.

5 Az említett rendelet 10. cikkének a szövege a következő:

„Biztosítási ügyekben a joghatóságot e szakasz határozza meg a 6. cikk és a 7. cikk 5. pontjának sérelme nélkül.”

6 Ugyanezen rendelet 11. cikkének (1) bekezdése a következőket írja elő:

„Valamely tagállamban székhellyel rendelkező biztosító perelhető:

a) annak a tagállamnak a bíróságai előtt, ahol a székhelye található;

b) más tagállamban, a biztosítási kötvény jogosultja, a biztosított vagy a kedvezményezett által indított perek esetében, a felperes lakóhelye vagy székhelye szerinti bíróság előtt; […]

[…]”

7 Az 1215/2012 rendelet 15. cikke ekképp rendelkezik:

„E szakasz rendelkezéseitől kizárólag olyan megállapodással lehet eltérni, amely:

[…]

5) biztosítási szerződéssel kapcsolatos, amennyiben az a 16. cikkben említett egy vagy több kockázatra vonatkozik.”

8 E rendelet 16. cikke értelmében:

„A 15. cikk 5. pontjában említett kockázatok a következők:

1) valamennyi kár, amely:
   a) tengerjáró hajóban, part menti vagy nyílt tengeri létesítményben vagy légi járműben, kereskedelmi célú használatukkal kapcsolatos veszélyből származik;
   b) fuvarozott áruban következett be, az utaspoggyász kivételével, amennyiben azt részben vagy egészben ilyen hajón vagy légi járművön szállítják;

2) bármely felelősség, az utasok testi sérülésének, valamint poggyászuk elvesztésének és kárának kivételével, amely:
   a) az 1. a) pont alpontjában említett hajó, létesítmény vagy légi jármű használatából vagy üzemeltetéséből származik, amennyiben az utóbbi tekintetében annak a tagállamnak a joga, amelynek területén a légi járművet lajstromozták, nem tiltja az ilyen kockázatok biztosítását érintő joghatósági megállapodást;
   b) az 1. b) pont alpontja szerinti fuvarozott áruval okozott veszteségért vagy kárért áll fenn;

3) az 1. a) pont alpontjában említett hajó, létesítmény vagy légi jármű használatával vagy üzemeltetésével kapcsolatos bármely pénzügyi veszteség, különösen fuvar vagy charter veszteség;

4) az 1–3. pontokban említettekkel kapcsolatos bármely kockázat;

5) az 1–4. pont sérelme nélkül valamennyi, a biztosítási és viszontbiztosítási üzleti tevékenység megkezdéséről és gyakorlásáról szóló, 2009. november 25-i 2009/138/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (Szolvencia II) [(HL 2009. L 335., 1. o.; helyesbítések: HL 2014. L 219., 66. o.; HL 2016. L 319., 68. o.; HL 2017. L 266., 22. o.)] szerinti nagykockázat.”

9 Amint az az 1215/2012 rendelet (41) preambulumbekezdéséből kitűnik, Az EUSZ-hez és az EUMSZ-hez csatolt, Dánia helyzetéről szóló 22. jegyzőkönyv 1. és 2. cikke értelmében a Dán Királyság nem vett részt ennek a rendeletnek az elfogadásában, az rá nézve nem volt kötelező és nem volt alkalmazandó. Mindazonáltal, az Európai Közösség és a Dán Királyság között a polgári és kereskedelmi ügyekben a joghatóságról, valamint a határozatok elismeréséről és végrehajtásáról szóló megállapodás (HL 2005. L 299., 62. o.) 3. cikke (2) bekezdésének megfelelően e tagállam 2012. december 20-i levelében értesítette az Európai Bizottságot az említett rendelet tartalmának alkalmazására vonatkozó határozatáról, aminek az volt a

következménye, hogy ennek rendelkezéseit alkalmazni kell az Európai Unió és Dánia közötti jogviszonyokra. E megállapodás 3. cikke (6) bekezdésének értelmében Dánia értesítése kölcsönös kötelezettségeket teremt Dánia és az Unió között (HL 2013. L 79., 4. o.).

A 2009/138 irányelv

10 A 2009/138 irányelv 13. cikke ekképp rendelkezik:

„Ezen irányelv alkalmazásában:

[…]

27) »nagykockázat«:
   a) az I. melléklet A. részének 4., 5., 6., 7., 11. és 12. ágazataiba besorolt kockázatok;
   b) az I. melléklet A. részében a 14. és 15. ágazatba besorolt kockázatok, amennyiben az szerződő szakmája szerint ipari vagy kereskedelmi tevékenységet végez vagy szellemi szabadfoglalkozású és a kockázatok ehhez a tevékenységhez kapcsolódnak;
   c) az I. melléklet A. részében a 3., 8., 9., 10., 13. és 16. ágazatba sorolt kockázatok, amennyiben a szerződő a következő kritériumok határértékei közül legalább kettőt túllép:
      i) 6,2 millió EUR összegű mérlegfőösszeg;
      ii) 12,8 millió EUR összegű nettó forgalom;
      iii) a pénzügyi év során átlagosan 250 alkalmazott.

   […]

[…]”

11 Ezen irányelv I. melléklete A. részének „Hajók (tengeri, tavi, folyami vagy csatornán használt járművek)” című 6. pontja szövege a következő:

„A következő járművek minden károsodása vagy vesztesége:

– a folyami és csatornán használt hajók;

– a tavi hajók;

– a tengeri hajók.”

A 2014/887/EU határozat

12 A joghatósági megállapodásokról szóló, 2005. június 30-i Hágai Egyezménynek az Európai Unió nevében történő jóváhagyásáról szóló, 2014. december 4-i 2014/887/EU tanácsi határozat (HL 2014. L 353., 5. o.) (7) preambulumbekezdése kimondja:

„Emellett [a joghatósági megállapodásokról szóló, 2005. június 30-án a Hágai Nemzetközi Magánjogi Konferencia égisze alatt megkötött] egyezmény jóváhagyásakor az Uniónak egy, a 21. cikk alapján lehetővé tett nyilatkozatot kell tennie, miszerint a biztosítási szerződéseket általánosságban – bizonyos jól körülhatárolt kivételekkel – kizárja az egyezmény hatálya alól. A nyilatkozatnak az a célja, hogy fenntartsa a biztosítási kötvény jogosultja, a biztosított fél és a

kedvezményezett számára védelmet biztosító, [a polgári és kereskedelmi ügyekben a joghatóságról, valamint a határozatok elismeréséről és végrehajtásáról szóló, 2000. december 22-i] 44/2001/EK tanácsi rendeletben (HL 2001. L 12., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 19. fejezet, 4. kötet, 42. o.)] alapján biztosítási ügyekben alkalmazandó joghatósági szabályokat. A kizárásnak arra kell korlátozódnia, ami a biztosítási szerződésekben a gyengébb felek érdekeinek védelméhez szükséges. Ennélfogva nem indokolt a kizárásnak sem a viszontbiztosítási szerződésekre, sem a nagykockázatokhoz kapcsolódó szerződésekre történő kiterjesztése. Célszerű ugyanakkor, hogy az Unió egyoldalú nyilatkozatot tegyen, amelyben kijelenti, hogy az egyezmény alkalmazása során szerzett tapasztalatok fényében a későbbiekben átértékelheti a 21. cikk szerinti nyilatkozata fenntartásának szükségességét.”

13 A 2014/887 határozat I. mellékletében szereplő, „[a]z Európai Unió által a joghatósági megállapodásokról szóló, 2005. június 30-i Hágai Egyezmény […] jóváhagyásakor teendő, [ezen] egyezmény 21. cikke szerinti nyilatkozat” értelmében:

„A biztosítási szerződések egyes típusainak az egyezmény hatálya alóli kizárásáról szóló ezen nyilatkozat célja bizonyos olyan biztosítási kötvény jogosultak, biztosított felek és kedvezményezettek védelme, akik az EU belső jogszabályainak értelmében különleges védelemben részesülnek.

(1) Az Európai Unió az egyezmény 21. cikkének megfelelően nyilatkozik arról, hogy – az alábbi (2) bekezdés szerinti kivételekkel – biztosítási szerződésekre nem alkalmazza az egyezményt.

(2) Az Európai Unió a következő esetekben alkalmazza az egyezményt a biztosítási szerződésekre:

[…]

d) amennyiben a joghatósági megállapodás olyan biztosítási szerződéssel kapcsolatos, amely a következő, nagykockázatnak minősített kockázatok közül egyre vagy többre vonatkozik:
   i) minden olyan kár vagy veszteség, amely a következők kereskedelmi célú használatával kapcsolatos veszélyből származik vagy az alábbiakat érinti:
      a) tengerjáró hajók, part menti vagy nyílt tengeri létesítmények vagy folyami és csatornán használt hajók, tavi hajók;

      […]

[…]”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés

14 2013. október 15-én A1 és A2 egy 315 000 euró árú használt vitorlás hajó megvásárlására vonatkozó adásvételi szerződést kötött egy Ijmuidenben (Hollandia) székhellyel rendelkező kereskedővel.

15 A1 és A2 egyaránt felelősség- és hajótest-biztosítást kötött az I biztosítótársasággal. Ezen, 2013. november 1-jén hatályba lépő szerződés megkötése során A1 és A2 az e biztosítótársaság által szolgáltatott, „Application form yacht insurance” (jachtbiztosítási kérelem formanyomtatvány)

elnevezésű biztosítási kérelem iránti formanyomtatványon egyrészt úgy nyilatkozott, hogy az említett vitorlás hajó anyakikötője Dániában lesz, másrészt pedig, hogy e hajót kizárólag magán- és kedvtelési célra használják, és azt sem hosszú, sem rövid távra nem adják bérbe.

16 Az említett szerződésben előírt biztosítási feltételek egyike értelmében a biztosítási kötvény jogosultja bármely jogvitát valamely, Hollandiában hatáskörrel rendelkező bíróság elé terjeszthetett.

17 2018 májusában A1 és A2 zátonyra futott a hajóval Finnországban. A következő év tavaszán sérülést fedeztek fel az említett vitorlás hajó tőkesúlyán és testén. Ennek megfelelően 2019 májusában bejelentették a hajó megfeneklését az I biztosítótársaságnak, amely a kárszakértő által végzett ellenőrzést követően megtagadta a bejelentett károk megtérítését, azok jellegére hivatkozva.

18 Ezt követően A1 és A2 a Retten i Helsingør (helsingøri bíróság, Dánia) előtt indított keresetet e biztosítótársasággal szemben annak érdekében, hogy e biztosítótársaságot kötelezzék ezen, 300 000 dán koronára (DKK) (mintegy 40 300 euró) értékelt kár fedezésére vonatkozó költségek megtérítésére. E kereset keretében az említett biztosítótársaság elfogadhatatlansági kifogásra hivatkozott azon okból, hogy az említett keresetet egy holland bírósághoz kellett volna benyújtani.

19 2020. május 19-i ítéletében a Retten i Helsingør (helsingøri bíróság) helyt adott ezen elfogadhatatlansági kifogásnak.

20 A1 és A2 fellebbezést nyújtottak be a kérdést előterjesztő bírósághoz, az Østre Landsrethez (keleti fellebbviteli bíróság, Dánia), és elsődlegesen azt kérték, hogy utalja vissza az ügyet a Retten i Helsingørhöz (helsingøri bíróság), másodlagosan pedig azt, hogy a kérdést előterjesztő bíróság vizsgálja meg érdemben a keresetet azon okból, hogy a szóban forgó vitorlás hajó mint kedvtelési célú hajó, nem tartozik az 1215/2012 rendelet 16. cikke 5. pontjának hatálya alá, következésképpen joggal nyújtották be első fokon keresetüket egy dán bírósághoz.

21 A1 és A2 különösen arra hivatkozik, hogy az e rendelkezés értelmében vett „nagykockázatoknak” kizárólag azokat a károkat kell minősíteni, amelyek egy biztosított és kereskedelmi célokra használt hajó használata során következnek be. Az említett rendelkezés azon értelmezése, miszerint „nagykockázatnak” minősül valamennyi olyan kár, amely bármely hajót ér, méretétől és használatától függetlenül, a magáncélokra használt kedvtelési célú hajókat is beleértve, ellentétes az 1215/2012 rendelet által követett célkitűzésekkel, és különösen a szerződéses jogviszony gyengébb felének védelmére irányuló célkitűzéssel.

22 Az I biztosítótársaság vitatja az A1 és A2 által felhozott érvelést. E biztosítótársaság szerint, jóllehet ezen utóbbiak rendelkeznek a fogyasztó minőségével, olyan biztosítási szerződést kötöttek, amely kötelező joghatósági megállapodást előíró záradékot tartalmaz, amely szerint a joghatósággal rendelkező bíróság valamely holland bíróság. Egy ilyen záradék megengedett az 1215/2012 rendelet 15. cikkének 1. pontja értelmében, mivel egy, az alapügyben szereplőhöz hasonló hajótest-biztosítás a „nagykockázatok” fogalmába tartozik az e rendeletnek a 2009/138 irányelv 13. cikke 27. pontjával együttesen értelmezett 16. cikke 5. pontja értelmében véve.

23 E körülmények között az Østre Landsret (keleti fellebbviteli bíróság) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdést terjeszti a Bíróság elé:

„Úgy kell-e értelmezni a[z 1215/2012] rendelet 16. cikkének 5. pontjával összefüggésben értelmezett 15. cikkének 5. pontját, hogy az e rendelet 16. cikkének 5. pontjában foglalt kivétel hatálya alá tartozik a nem kereskedelmi célra használt, kedvtelési célú vízi járműre vonatkozó hajótest-biztosítás, és következésképpen e rendelet 15. cikkének 5. pontja alapján érvényes az olyan biztosítási szerződés, amely az e rendelet 11. cikkében foglalt szabálytól eltérő joghatósági megállapodást tartalmaz?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről

24 Kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keresi a választ, hogy úgy kell-e értelmezni az 1215/2012 rendelet 15. cikkének 5. pontját e rendelet 16. cikkének 5. pontjával összefüggésben, hogy egy nem kereskedelmi célra használt, kedvtelési célú vízi járművel kapcsolatos, hajótestre vonatkozó biztosítási szerződés e 15. cikk 5. pontjának hatálya alá tartozik.

25 Ahhoz, hogy e kérdésre választ lehessen adni, elöljáróban emlékeztetni kell arra, hogy az 1215/2012 rendelet II. fejezetének 3. szakasza különös joghatósági szabályokat állapít meg biztosítási ügyekben.

26 Ennek megfelelően az 1215/2012 rendelet 11. cikke (1) bekezdésének b) pontja úgy rendelkezik, hogy egy tagállamban székhellyel rendelkező biztosító perelhető valamely más tagállamban a biztosítási kötvény jogosultja, a biztosított vagy a kedvezményezett által indított perek esetében, a felperes lakóhelye vagy székhelye szerinti bíróság előtt.

27 Mindazonáltal az 1215/2012 rendelet bizonyos esetekben biztosítja a biztosítási ügyekre vonatkozó különös joghatósági szabályoktól megállapodások útján való eltérés lehetőségét többek között az e rendelet 15. cikkének 5. pontja szerinti olyan megállapodások útján, amelyek biztosítási szerződésre vonatkoznak, amennyiben e szerződés a 16. cikkben felsorolt egy vagy több kockázatra terjed ki.

28 A jelen ügyben nem vitatott, hogy az alapügyben szóban forgó biztosítási szerződésre és az általa fedezett kockázatokra tekintettel kizárólag az 1215/2012 rendelet 16. cikkének 5. pontja lehet releváns, amely a 2009/138 irányelv értelmében vett „nagykockázatokra” vonatkozik.

29 E tekintetben arra is emlékeztetni kell, hogy a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint valamely uniós jogi rendelkezés értelmezéséhez nem csak annak szövegét, hanem azt a szövegkörnyezetet is figyelembe kell venni, amelybe illeszkedik, valamint azon jogi aktus céljait is, amelynek az a részét képez. Valamely uniós jogi rendelkezés értelmezése szempontjából annak keletkezése is relevánsnak bizonyulhat (2020. június 25-i A és társai [Aalteri és nevelei szélerőművek] ítélet, C-24/19, EU:C:2020:503, 37. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

30 Következésképpen, hogy választ lehessen adni arra a kérdésre, miszerint egy nem kereskedelmi célra használt, kedvtelési célú vízi járművel kapcsolatos, hajótestre vonatkozó biztosítási szerződést illetően el lehet-e térni a biztosítási ügyekben fennálló joghatóság vonatkozásában az 1215/2012 rendeletben előírt szabályoktól, az 1215/2012 rendelet 15. cikke 5. pontjának, 16. cikke 5. pontjának, valamint a 2009/138 irányelv releváns rendelkezéseinek szövegére,

valamint az azok által a biztosítás területén előírt szabályok szerkezetére, keletkezésére és az azok alapjául szolgáló célokra kell utalni (lásd ebben az értelemben: 2020. február 27-i Balta ítélet, C-803/18, EU:C:2020:123, 32. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

31 Ami a szóban forgó rendelkezések szó szerinti értelmezését illeti, az 1215/2012 rendelet 15. cikke 5. pontjának és 16. cikke 5. pontjának együttes olvasatából az következik, hogy a 2009/138 irányelv értelmében vett „valamennyi »nagykockázat«” szerepel az e 15. cikk 5. pontjában említett kockázatok között.

32 Ami a „nagykockázatok” fogalmát illeti, azt ezen irányelv 13. cikkének 27. pontja határozza meg.

33 Ennek megfelelően először is e 13. cikk 27. pontja a) alpontjának megfelelően „nagykockázatnak” minősülnek az említett irányelv I. melléklete A. részének 4–7., 11. és 12. ágazataiba besorolt kockázatok.

34 Másodsorban, az említett 13. cikk 27. pontjának b) alpontja értelmében a „nagykockázatok” közé tartoznak az ezen I. melléklet A. részének 14. és 15. ágazata alá sorolt kockázatok, amennyiben a szerződő szakmája szerint ipari vagy kereskedelmi tevékenységet végez vagy szellemi szabadfoglalkozású, és a kockázatok ehhez a tevékenységhez kapcsolódnak.

35 Harmadsorban, ugyanezen 13. cikk 27. pontjának c) alpontja az említett I. melléklet A. részének 3., 8–10., 13. és 16. ágazata alá besorolt kockázatokra vonatkozik, amennyiben a szerződő az e 27. pont c) alpontjában említett kritériumok határértékei közül legalább kettőt túllép.

36 A jelen ügyben nem vitatott, hogy a 2009/138 irányelv I. melléklete A. részének azon ágazatai közül, amelyekre ezen irányelv 13. cikke 27. pontjának a)–c) alpontja utal, kizárólag az e 13. cikk 27. pontjának a) alpontjában említett 6. ágazat lehet releváns. Ezen ágazat a folyami, tavi és tengeri járművek által elszenvedett valamennyi kárra vonatkozik.

37 Márpedig sem az említett 6. ágazat, sem pedig a 2009/138 irányelv 13. cikke 27. pontjának a) alpontja nem tartalmaz további pontosításokat, többek között e járművek használatát illetően e 13. cikk 27. pontjának b) és c) alpontjától eltérően, amelyek a biztosított által végzett tevékenységre vagy a biztosító vállalkozásának mérlegére, forgalmára vagy munkavállalóinak számára vonatkozó adatokat tartalmaznak.

38 A 2009/138 irányelv 13. cikke 27. pontjának és az 1215/2012 rendelet 16. cikke 5. pontjának szó szerinti értelmezéséből tehát az következik, hogy e rendelkezéseket lehet úgy értelmezni, hogy az említett rendelkezésekben említett „nagykockázatok” közé tartozik minden olyan kár, amely folyami, tavi és tengeri járműveket ér, függetlenül attól, hogy azokat kereskedelmi célra használják-e, vagy sem.

39 Azon szövegkörnyezetet illetően, amelybe az 1215/2012 rendelet 16. cikkének 5. pontja illeszkedik, egyrészt azt kell megállapítani, hogy e rendelkezést „az 1–4. pont sérelme nélkül” kifejezés vezeti be, ami arra enged következtetni, hogy e 16. cikk 1–4. pontja az említett 16. cikk 5. pontjához viszonyítva *lex specialisnak* minősül, következésképpen azokban a helyzetekben, amelyeket ezen 1–4. pont különös jelleggel kíván szabályozni, e pontok elsőbbséget élveznek.

40 Másrészt az 1215/2012 rendelet 16. cikke 1. pontjának a) alpontja többek között a tengeri vízi járművek kereskedelmi célú használatával kapcsolatos események által az e járművekben okozott valamennyi kárra kiterjed.

41 Mindazonáltal, amint azt a Bizottság helyesen megjegyezte, meg kell állapítani, hogy abban az esetben, ha a tengeri járművekben elszenvedett valamennyi kárt azok használatától függetlenül az 1215/2012 rendelet 16. cikkének 5. pontja értelmében vett „nagykockázatnak” minősítenének, e 16. cikk 1. pontjának a) alpontját lényegétől fosztanák meg a tengeri vízi járművek tekintetében. Ugyanez vonatkozik az említett 16. cikk 2–4. pontjára is, mivel ez utóbbi pontok ugyanezen 16. cikk 1. pontja a) alpontjának megfelelően a vízi járművek használatából vagy üzemeltetéséből eredő kockázatokra, valamint az e rendelet 16. cikkének 1–3. pontjában említett kockázatok valamelyikéhez járulékosan kapcsolódó kockázatokra vonatkoznak.

42 Ez ellentétes lenne az uniós jogalkotó azon szándékával, hogy az 1215/2012 rendelet 16. cikke 1–4. pontjának saját tartalommal lássa el.

43 Az 1215/2012 rendelet 16. cikkének szövege ugyanis lényegében átveszi a 44/2001 rendelet 14. cikkének szövegét. Márpedig e 14. cikk 1–4. pontja, amely e 16. cikk 1–4. pontjává vált, nem szerepelt a 44/2001 rendelet alapját képező, a polgári és kereskedelmi ügyekben a joghatóságról, valamint a határozatok elismeréséről és végrehajtásáról szóló tanácsi (EK) rendeletre irányuló bizottsági javaslatban (COM(1999) 348 végleges), és azokat csak a jogalkotási eljárás során illesztették be a rendeletbe, ily módon pontosítva az 1215/2012 rendelet 15. cikkének 5. pontjában szereplő „kockázatok” fogalmát.

44 A jelen ítélet 39–43. pontjában kifejtett megfontolások tehát az 1215/2012 rendelet 16. cikke 5. pontjának olyan szigorú értelmezése mellett szólnak, amely szerint e rendelkezés nem vonatkozik a nem kereskedelmi célokra használt járművek által elszenvedett károkra, ily módon egy nem kereskedelmi célra használt kedvtelési célú vízi járművel kapcsolatos, hajótestre vonatkozó biztosítási szerződés nem tartozik e rendelet 15. cikke 5. pontjának hatálya alá.

45 Más rendszertani megfontolások is megerősítik ezt az értelmezést. Egyfelől ugyanis a biztosítási ügyekben fennálló joghatóság szabályaitól való olyan eltéréseket, mint amelyet 1215/2012 rendelet 15. cikkének 5. pontja megenged, szigorúan kell értelmezni (lásd analógia útján: 2005. május 12-i Société financière et industrielle du Peloux ítélet, C-112/03, EU:C:2005:280, 31. pont).

46 Másfelől, a jelen ítélet 44. pontjában kifejtett értelmezés lehetővé teszi a a joghatósági megállapodásokról szóló, 2005. június 30-án kötött Hágai Egyezménynek az Unió általi alkalmazásával való koherenciát.

47 A jelen ítélet 13. pontjában idézett nyilatkozat (2) bekezdése d) albekezdése i) pontjának a) alpontja értelmében ugyanis az Unió ezt az egyezményt akkor alkalmazza a biztosítási szerződésekre, ha a joghatósági megállapodás olyan biztosítási szerződésre vonatkozik, amely egy vagy több nagykockázatnak minősülő kockázatra vonatkozik, nevezetesen – többek között – minden olyan kárra, amely a tengerjáró hajók kereskedelmi célú használatával kapcsolatos veszélyből származik. Ebből az következik, hogy ezzel szemben az Unió nem alkalmazza az említett egyezményt a tengerjáró hajók nem kereskedelmi célú használatával kapcsolatos kockázatokra vonatkozó biztosítási szerződések tekintetében.

48 Végül, ami az 1215/2012 rendelet által követett célkitűzéseket illeti, e rendelet (18) preambulumbekezdéséből az következik, hogy a biztosítási ügyben indított kereseteket a felek között bizonyos egyenlőtlenség jellemzi, és az említett rendelet II. fejezete 3. szakaszának rendelkezései ezen egyenlőtlenség korrigálására irányulnak azáltal, hogy a gyengébb felet az

érdekeinek megfelelő, az általános szabályoknál kedvezőbb joghatósági szabályokkal védelemben részesítik (lásd: 2021. december 9-i [A biztosított személy perbe vonása], C-708/20, EU:C:2021:986, 32. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

49 Ennek megfelelően az e 3. szakaszban foglalt szabályok azt hivatottak biztosítani, hogy a gyengébb fél, aki eljárást kíván indítani az erősebb fél ellen, ezt egy könnyen hozzáférhető tagállam bírósága előtt tehesse meg (lásd ebben az értelemben: 2022. június 30-i Allianz Elementar Versicherung ítélet, C-652/20, EU:C:2022:514, 50. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

50 Bár a „nagykockázatot” fedező biztosítási szerződésben részes felek az 1215/2012 rendelet 16. cikkének 5. pontjával összefüggésben értelmezett 15. cikkének 5. pontja értelmében megállapodások megkötésével eltérhetnek az említett 3. szakaszban előírt joghatósági szabályoktól, ezt a lehetőséget azon tény figyelembevétele érdekében vezették be, hogy az ilyen biztosítási szerződésben részes felek egyenrangúak (lásd ebben az értelemben: 2020. február 27-i Balta ítélet, C-803/18, EU:C:2020:123, 39. pont).

51 Semmilyen különleges védelem nem indokolt ugyanis – különösen – az azon személyek közötti jogviszonyokban, akik a biztosítási ágazatban folytatnak tevékenységet, és akik közül egyik sem tekinthető a többihez képest gyengébb helyzetben lévőnek (lásd ebben az értelemben: 2020. február 27-i Balta ítélet, C-803/18, EU:C:2020:123, 45. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

52 A jelen ügyben más a helyzet az olyan biztosítottak esetében, mint az alapeljárás fellebbezői, akik nem szakmai minőségben eljárva hajótestre vonatkozó biztosítási szerződést kötöttek egy magán- és rekreációs, nem pedig kereskedelmi célokra használt kedvtelési célú vízi járművel kapcsolatban.

53 E tekintetben nem szükséges azon kérdés esetről esetre történő vizsgálata, hogy valamely személy tekinthető-e „gyengébb félnek”. Amint ugyanis azt a Bíróság már hangsúlyozta, egy ilyen értékelés a jogi bizonytalanság veszélyét rejtené magában, és ellentétes lenne az 1215/2012 rendeletnek a (15) preambulumbekezdésében kimondott céljával, amelynek értelmében a joghatósági szabályoknak nagymértékben kiszámíthatóknak kell lenniük (2020. február 27-i Balta ítélet, C-803/18, EU:C:2020:123, 42. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

54 Következésképpen a jelen ítélet 44. pontjában kifejtett azon értelmezés, amely szerint egy nem kereskedelmi célra használt kedvtelési célú vízi járművel kapcsolatos, hajótestre vonatkozó biztosítási szerződés nem tartozik az 1215/2012 rendelet 15. cikke 5. pontjának hatálya alá, megfelel az e rendelet által követett céloknak, mivel az ilyen biztosítási szerződések esetében indokolt a biztosított különleges védelme, és biztosított a joghatósági szabályok előreláthatósága.

55 A fenti megfontolások összességére tekintettel az előterjesztett kérdésre azt a választ kell adni, hogy az 1215/2012 rendelet 15. cikkének 5. pontját e rendelet 16. cikkének 5. pontjával összefüggésben úgy kell értelmezni, hogy egy nem kereskedelmi célra használt, kedvtelési célú vízi járművel kapcsolatos, hajótestre vonatkozó biztosítási szerződés nem tartozik e 15. cikk 5. pontjának hatálya alá.

A költségekről

56 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (hatodik tanács) a következőképpen határozott:

A polgári és kereskedelmi ügyekben a joghatóságról, valamint a határozatok elismeréséről és végrehajtásáról szóló, 2012. december 12-i 1215/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet 15. cikkének 5. pontját e rendelet 16. cikkének 5. pontjával összefüggésben

a következőképpen kell értelmezni:

egy nem kereskedelmi célra használt, kedvtelési célú vízi járművel kapcsolatos, hajótestre vonatkozó biztosítási szerződés nem tartozik e 15. cikk 5. pontjának hatálya alá.

Aláírások