Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (sestā palāta)

2023. gada 27. aprīlī*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Tiesu iestāžu sadarbība civillietās – Regula (ES) Nr. 1215/2012 – Jurisdikcijas noteikumi apdrošināšanas jomā – 15. panta 5. punkts – Iespēja atkāpties no šiem jurisdikcijas noteikumiem, noslēdzot vienošanos – 16. panta 5. punkts – Direktīva 2009/138/EK – 13. panta 27. punkts – Jēdziens "lieli riski" – Kuģa korpusa apdrošināšanas līgums – Starp apdrošinātāju un apdrošināto noslēgta jurisdikcijas noteikšanas klauzula – Iespēja atsaukties uz šo klauzulu attiecībā pret apdrošināto – Nekomerciāliem nolūkiem izmantojams izpriecu kuģis

Lietā C-352/21

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Østre Landsret* (Austrumu reģiona apelācijas tiesa, Dānija) iesniegusi ar 2021. gada 27. aprīļa lēmumu un kas Tiesā reģistrēts 2021. gada 28. maijā, tiesvedībā

A1,

A2

pret

I,

TIESA (sestā palāta)

šādā sastāvā: T. fon Danvics [*T. von Danwitz*], kas pilda sestās palātas priekšsēdētāja pienākumus, tiesneši A. Kumins [*A. Kumin*] (referents) un I. Ziemele,

ģenerāladvokāts: Ž. Rišārs Delatūrs [*J. Richard de la Tour*],

sekretārs: A. Kalots Eskobars [*A. Calot Escobar*],

ņemot vērā rakstveida procesu,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

– Eiropas Komisijas vārdā – *S. Noë*, *H. Tserepa-Lacombe* un *C. Vang*, pārstāvji,

* Tiesvedības valoda – dāņu.

ņemot vērā pēc ģenerāladvokāta uzklausīšanas pieņemto lēmumu izskatīt lietu bez ģenerāladvokāta secinājumiem,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 1215/2012 (2012. gada 12. decembris) par jurisdikciju un spriedumu atzīšanu un izpildi civillietās un komerclietās (OV 2012, L 351, 1. lpp.) 15. panta 5. punktu un 16. panta 5. punktu.

2 Šis lūgums ir iesniegts tiesvedībā, kurā A1 un A2 – divas fiziskas personas, kuras dzīvo Dānijā, vēršas pret I, Nīderlandē reģistrētu apdrošināšanas sabiedrību (turpmāk tekstā – "apdrošināšanas sabiedrība I"), par kuģa korpusa apdrošināšanas līgumā, kas attiecas uz buru laivu, paredzētās jurisdikcijas noteikšanas klauzulas spēkā esamību.

Atbilstošās tiesību normas

Regula Nr. 1215/2012

3 Regulas Nr. 1215/2012 15. un 18. apsvērumā ir noteikts:

"(15) Jurisdikcijas noteikumiem vajadzētu būt ļoti paredzamiem, un tiem būtu jābalstās uz principu, ka jurisdikcijas pamatā ir atbildētāja domicils. [..]

[..]

(18) Saistībā ar apdrošināšanas līgumiem, patērētāju līgumiem un darba līgumiem vājākajai pusei vajadzētu būt aizsargātai ar jurisdikcijas normām, kas ir labvēlīgākas tās interesēm, nekā to paredz vispārējie noteikumi."

4 Jurisdikcijas noteikumi apdrošināšanas jomā, kuri ir šīs regulas II nodaļas 3. iedaļas priekšmets, ir ietverti tās 10.–16. pantā.

5 Minētās regulas 10. pants ir izteikts šādā redakcijā:

"Lietās, kas attiecas uz apdrošināšanu, jurisdikciju nosaka atbilstīgi šai iedaļai, neskarot 6. pantu un 7. panta 5. punktu."

6 Šīs pašas regulas 11. panta 1. punktā ir paredzēts:

"Apdrošinātāju, kura domicils ir kādā dalībvalstī, var iesūdzēt:

a) tās dalībvalsts tiesās, kurā ir viņa domicils;

b) citā dalībvalstī, ja prasību iesniedzis apdrošinājuma ņēmējs, apdrošinātais vai apdrošināšanas atlīdzības saņēmējs – tās vietas tiesās, kur ir prasītāja domicils; [..]

[..].”

7 Regulas Nr. 1215/2012 15. pantā ir noteikts:

“No šīs iedaļas noteikumiem var atkāpties vienīgi ar vienošanos:

[..]

5) kas saistās ar apdrošināšanas līgumu tiktāl, ciktāl tas attiecas uz vienu vai vairākiem 16. pantā paredzētajiem riskiem.”

8 Saskaņā ar šīs regulas 16. pantu:

“Riski, kas minēti 15. panta 5. punktā, ir šādi:

1) jebkāds turpmāk norādītā zaudējums vai bojājums:
   a) jūras kuģi, iekārtas, kas atrodas kontinentālajā šelfā vai atklātā jūrā, vai gaisakuģi, ja zaudējumu vai bojājumu rada apdraudējumi, kas saistīti ar to izmantošanu komerciāliem nolūkiem;
   b) preces tranzītā, izņemot pasažieru bagāžu, ja tranzīts ir pārvadājums ar šādiem kuģiem vai gaisakuģiem vai ietver šādu pārvadājumu;

2) jebkāda atbildība, izņemot atbildību par pasažieriem nodarītajiem miesas bojājumiem vai viņu bagāžas bojājumiem:
   a) kura izriet no kuģu, iekārtu vai gaisakuģu izmantošanas vai ekspluatācijas, kā minēts 1. punkta a) apakšpunktā, ciktāl attiecībā uz pēdējiem minētajiem tās dalībvalsts tiesību akti, kurā šāds gaisakuģis ir reģistrēts, neaizliedz vienošanos par jurisdikciju attiecībā uz šādu risku apdrošināšanu;
   b) par zaudējumu un bojājumu, ko nodarījušas preces tranzītā, kā minēts 1. punkta b) apakšpunktā;

3) jebkādi finansiāli zaudējumi, kas ir saistīti ar kuģu, iekārtu vai gaisakuģu izmantošanu vai ekspluatāciju, kā minēts 1. punkta a) apakšpunktā, jo īpaši kravas vai frakts līguma zaudējums;

4) jebkādi riski vai intereses saistībā ar 1. līdz 3. punktā minētajiem riskiem;

5) neatkarīgi no 1. līdz 4. punktam visi “lielie riski”, kas noteikti Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2009/138/EK (2009. gada 25. novembris) par uzņēmējdarbības uzsākšanu [un veikšanu] apdrošināšanas un pārapdrošināšanas jomā (Maksātspēja II) [(OV 2009, L 335, 1. lpp.)].”

9 Kā izriet no Regulas Nr. 1215/2012 41. apsvēruma, saskaņā ar 1. un 2. pantu protokolā (Nr. 22) par Dānijas nostāju, kas pievienots LES un LESD, Dānijas Karaliste nepiedalījās šīs regulas pieņemšanā un Dānijai tā nebija saistoša un nebija tajā piemērojama. Tomēr saskaņā ar Nolīguma starp Eiropas Kopienu un Dānijas Karalisti par jurisdikciju un spriedumu atzīšanu un izpildi civillietās un komerclietās (OV 2005, L 299, 62. lpp.) 3. panta 2. punktu šī dalībvalsts ar 2012. gada 20. decembra vēstuli paziņoja Eiropas Komisijai savu lēmumu piemērot minētās regulas saturu, no kā secināms, ka šīs regulas noteikumi attiecībās starp Eiropas Savienību un Dāniju ir piemērojami. Saskaņā ar šī nolīguma 3. panta 6. punktu Dānijas paziņojums rada Dānijas un Savienības savstarpējas saistības (OV 2013, L 79, 4. lpp.).

Direktīva 2009/138

10 Direktīvas 2009/138 13. pantā ir noteikts:

"Šajā direktīvā piemēro šādas definīcijas:

[..]

27) "lieli riski" ir:
   a) riski, kas klasificēti saskaņā ar I pielikuma A daļas 4., 5., 6., 7., 11. un 12. apdrošināšanas veidu;
   b) riski, kas klasificēti saskaņā ar I pielikuma A daļas 14. un 15. apdrošināšanas veidu, ja apdrošinājuma ņēmējs ir profesionāli nodarbināts rūpniecībā vai tirdzniecībā vai ir brīvās profesijas pārstāvis un riski attiecas uz šādu darbību;
   c) riski, kas I pielikuma A daļas [ietvaros] klasificēti kā 3., 8., 9., 10., 13. un 16. apdrošināšanas veids, tikai tad, ja apdrošinājuma ņēmējs pārsniedz robežas vismaz divos no šādiem kritērijiem:
      i) kopējā bilance: EUR 6,2 miljoni,
      ii) tīrais apgrozījums [..]: EUR 12,8 miljoni;
      iii) vidējais darbinieku skaits finanšu gada laikā – 250.

   [..]

[..]."

11 Šīs direktīvas I pielikuma A daļas 6. apdrošināšanas veids "Kuģi (jūras, ezera, upes un kanāla kuģi)" ir izteikts šādā redakcijā:

"Visi šādiem transportlīdzekļiem nodarītie zaudējumi vai to zudums:

– upes un kanāla kuģi;

– ezera kuģi;

– jūras kuģi."

Lēmums 2014/887/ES

12 Padomes Lēmuma 2014/887/ES (2014. gada 4. decembris) par to, lai Eiropas Savienības vārdā apstiprinātu Hāgas 2005. gada 30. jūnija Konvenciju par tiesas izvēles līgumiem (OV 2014, L 353, 5. lpp.), 7. apsvērumā ir noteikts:

"Savienībai, apstiprinot Konvenciju [par tiesas izvēles līgumiem, kas noslēgta 2005. gada 30. jūnijā Hāgas Starptautisko privāttiesību konferences ietvaros], papildus būtu jāsniedz deklarācija, kā paredzēts 21. pantā, ar ko no Konvencijas piemērošanas jomas kopumā izslēdz apdrošināšanas līgumus, ievērojot dažus stingri definētus izņēmuma gadījumus. Deklarācijas mērķis ir saglabāt aizsardzības noteikumus par jurisdikciju attiecībā uz apdrošinājuma ņēmēju, apdrošināto pusi vai saņēmēju saistībā ar jautājumiem, kuri attiecas uz apdrošināšanu, saskaņā ar [Padomes] Regulu (EK) Nr. 44/2001 [(2000. gada 22. decembris) par jurisdikciju un spriedumu atzīšanu un izpildi civillietās un komerclietās (OV 2001, L 12, 1. lpp.)]. Izslēgšanai vajadzētu būt ierobežotai tiktāl,

ciktāl nepieciešams, lai aizsargātu vājāko pušu intereses saistībā ar apdrošināšanas līgumiem. Tādēļ tai nebūtu jāattiecas ne uz pārapdrošināšanas līgumiem, ne uz līgumiem, kas saistīti ar lieliem riskiem. Savienībai tajā pašā laikā būtu jāsniedz vienpusēja deklarācija, paziņojot, ka vēlāk tā, ņemot vērā Konvencijas piemērošanā gūto pieredzi, var vēlreiz izvērtēt vajadzību paturēt spēkā savu deklarāciju, kas paredzēta Konvencijas 21. pantā."

13 Saskaņā ar Lēmuma 2014/887 I pielikumā ietverto "Deklarācij[u], ko saskaņā ar Hāgas 2005. gada 30. jūnija Konvencijas par tiesas izvēles līgumiem [..] 21. pantu [sniedz] Eiropas Savienība":

"Ar šo deklarāciju, kuras mērķis ir no Konvencijas darbības jomas izslēgt dažus apdrošināšanas līgumu veidus, ir paredzēts aizsargāt dažus apdrošinājuma ņēmējus, apdrošinātās puses un saņēmējus, kuri saskaņā ar ES iekšējiem tiesību aktiem saņem īpašu aizsardzību.

1. Eiropas Savienība saskaņā ar Konvencijas 21. pantu paziņo, ka tā nepiemēros Konvenciju apdrošināšanas līgumiem, izņemot gadījumus, kas minēti 2. punktā.

2. Eiropas Savienība piemēros Konvenciju apdrošināšanas līgumiem šādos gadījumos:

[..]

d) ja tiesas izvēles līgums ir saistīts ar apdrošināšanas līgumu, kurš attiecas uz vienu vai vairākiem no minētajiem riskiem, kas uzskatāmi par lieliem riskiem:
   i) jebkāds turpmāk norādīto objektu izraisīts vai tiem nodarīts zaudējums vai bojājums, kas izriet no apdraudējumiem, kuri saistīti ar to izmantošanu komerciāliem nolūkiem:
      a) jūras kuģi, iekārtas, kas atrodas kontinentālajā šelfā vai atklātajā jūrā, vai upes, kanāla un ezera kuģošanas līdzekļi;

      [..]

[..]."

Pamatlieta un prejudiciālais jautājums

14 2013. gada 15. oktobrī A1 un A2 ar mazumtirgotāju, kas atrodas Eimeidenā [*Ijmuiden*] (Nīderlande), noslēdza pirkuma līgumu par lietotas buru laivas iegādi par 315 000 EUR.

15 A1 un A2 arī noslēdza civiltiesiskās atbildības un kuģa korpusa apdrošināšanas līgumu attiecībā uz šo buru laivu ar apdrošināšanas sabiedrību I. Noslēdzot šo līgumu, kas stājās spēkā 2013. gada 1. novembrī, A1 un A2 šīs sabiedrības sniegtajā apdrošināšanas pieteikuma veidlapā "Application form yacht insurance" (Pieteikuma veidlapā jahtas apdrošināšanai) norādīja, pirmkārt, ka minētās buru laivas reģistrācijas osta ir Dānijā un, otrkārt, ka tā tiks izmantota tikai privātiem un atpūtas nolūkiem un netiks nedz iznomāta, nedz fraktēta.

16 Saskaņā ar vienu no minētajā līgumā paredzētajiem apdrošināšanas nosacījumiem apdrošinājuma ņēmējs varēja nodot visus strīdus Nīderlandes kompetentajai tiesai.

17 2018. gada maijā A1 un A2 uzskrēja uz sēkļa Somijā. Nākamā gada pavasarī viņi atklāja minētās buru laivas ķīļa un korpusa bojājumus. Tādējādi 2019. gada maijā viņi ziņoja par uzskriešanu uz sēkļa apdrošināšanas sabiedrībai I, kura pēc ekspertīzes veikšanas atteicās segt paziņotos bojājumus, atsaucoties uz to raksturu.

18 Pēc tam A1 un A2 pret sabiedrību I cēla prasību *Retten i Helsingør* (Helsingēras tiesa, Dānija), lai šai sabiedrībai tiktu piespriests segt ar šo zaudējumu atlīdzināšanu saistītos izdevumus, kas novērtēti 300 000 Dānijas kronu (DKK) (aptuveni 40 300 EUR) apmērā. Saistībā ar šo prasību iepriekš minētā sabiedrība izvirzīja iebildi par nepieņemamību, pamatojoties uz to, ka saskaņā ar attiecīgajā apdrošināšanas līgumā paredzēto jurisdikcijas noteikšanas klauzulu minētā prasība esot bijusi jāceļ Nīderlandes tiesā.

19 Ar 2020. gada 19. maija spriedumu *Retten i Helsingør* (Helsingēras tiesa) apmierināja šo iebildi par nepieņemamību.

20 A1 un A2 par šo spriedumu iesniedza apelācijas sūdzību iesniedzējtiesā *Østre Landsret* (Austrumu reģiona apelācijas tiesa, Dānija), prasīdami – galvenokārt – nodot lietu atpakaļ *Retten i Helsingør* (Helsingēras tiesa) un – pakārtoti –, lai iesniedzējtiesa izskatītu prasību pēc būtības, un pamatodami ar to, ka, tā kā pamatlietā aplūkojamā jahta ir izpriecu kuģis, tam nav piemērojams Regulas Nr. 1215/2012 16. panta 5. punkts un līdz ar to viņi esot pamatoti cēluši prasību pirmajā instancē Dānijas tiesā.

21 Konkrētāk, A1 un A2 norāda, ka par "lieliem riskiem" šīs tiesību normas izpratnē ir jākvalificē tikai tie zaudējumi, kas radušies kuģim, kurš ir apdrošināts un tiek izmantots komerciāliem nolūkiem, un kas rodas šādas izmantošanas ietvaros. Tāda minētās tiesību normas interpretācija, saskaņā ar kuru par "lieliem riskiem" tiek uzskatīts visi zaudējumi, kas nodarīti jebkuram kuģim neatkarīgi no tā izmēra un izmantošanas, tostarp izpriecu kuģim, kas tiek izmantoti privātām vajadzībām, esot pretrunā Regulas Nr. 1215/2012 mērķiem, it īpaši mērķim aizsargāt vājāko pusi līgumiskajās attiecībās.

22 Apdrošināšanas sabiedrība I apstrīd A1 un A2 izvirzītos argumentus. Šī sabiedrība uzskata, ka, lai gan pēdējiem minētajiem ir patērētāju statuss, viņi ir noslēguši apdrošināšanas līgumu, kurā ir ietverta saistoša jurisdikcijas noteikšanas klauzula, saskaņā ar ko jurisdikcija ir Nīderlandes tiesai. Šāda klauzula esot atļauta atbilstoši Regulas Nr. 1215/2012 15. panta 5. punktam, jo tādai kuģa korpusa apdrošināšanai kā tā, kas tiek aplūkota pamatlietā, esot piemērojams jēdziens "lieli riski" šīs regulas 16. panta 5. punkta, lasot to kopsakarā ar Direktīvas 2009/138 13. panta 27. punktu, izpratnē.

23 Šajos apstākļos *Østre Landsret* (Austrumu reģiona apelācijas tiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādu prejudiciālu jautājumu:

"Vai Regulas [Nr. 1215/2012] 15. panta 5. punkts, aplūkojot kopsakarā ar tās 16. panta 5. punktu, ir jāinterpretē tādējādi, ka uz korpusa apdrošināšanu attiecībā uz izpriecu peldlīdzekļiem, kas netiek izmantoti komerciāliem nolūkiem, attiecas šīs regulas 16. panta 5. punktā noteiktais izņēmums, un vai tādējādi apdrošināšanas līgums, kurā ir ietverta jurisdikcijas noteikšanas klauzula, atkāpjoties no šīs regulas 11. pantā paredzētā principa, ir spēkā saskaņā ar minētās regulas 15. panta 5. punktu?"

Par prejudiciālo jautājumu

24 Ar jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai Regulas Nr. 1215/2012 15. panta 5. punkts, aplūkojot to kopsakarā ar šīs regulas 16. panta 5. punktu, ir jāinterpretē tādējādi, ka tas ir piemērojams kuģa korpusa apdrošināšanas līgumam, kas attiecas uz nekomerciāliem nolūkiem izmantojamu izpriecu kuģi.

25 Vispirms, lai atbildētu uz šo jautājumu, ir jāatgādina, ka Regulas Nr. 1215/2012 II nodaļas 3. iedaļā ir paredzēti īpaši noteikumi par jurisdikciju lietās, kas attiecas uz apdrošināšanu.

26 Tādējādi Regulas Nr. 1215/2012 11. panta 1. punkta b) apakšpunktā ir paredzēts, ka apdrošinātāju, kura domicils ir kādā dalībvalstī, var iesūdzēt citā dalībvalstī – tās vietas tiesā, kur ir prasītāja domicils, ja prasību ir cēlis apdrošinājuma ņēmējs, apdrošinātais vai apdrošināšanas atlīdzības saņēmējs.

27 Tomēr noteiktos gadījumos Regulā Nr. 1215/2012 ir paredzēta iespēja ar vienošanos atkāpties no minētajiem īpašajiem noteikumiem par jurisdikciju apdrošināšanas jomā un it īpaši – saskaņā ar šīs regulas 15. panta 5. punktu – ar vienošanos, kas attiecas uz apdrošināšanas līgumu, ciktāl tas sedz vienu vai vairākus minētās regulas 16. pantā uzskaitītos riskus.

28 Šajā lietā nav strīda par to, ka, ņemot vērā pamatlietā aplūkojamo apdrošināšanas līgumu un riskus, uz ko tas attiecas, nozīme varētu būt tikai Regulas Nr. 1215/2012 16. panta 5. punktam, kurā ir minēti "lielie riski" Direktīvas 2009/138 izpratnē.

29 Tāpat jāatgādina, ka saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru, interpretējot Savienības tiesību normu, ir jāņem vērā ne tikai tās teksts, bet arī konteksts, kādā tā iekļaujas, kā arī tiesību akta, kurā šī norma ir ietverta, mērķi. Savienības tiesību normas rašanās vēsture arī var sniegt nozīmīgu informāciju tās interpretācijai (spriedums, 2020. gada 25. jūnijs, A u.c. (Vējturbīnas Ālterā un Nēvelē), C-24/19, EU:C:2020:503, 37. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

30 Tādējādi, lai noskaidrotu, vai saistībā ar kuģa korpusa apdrošināšanas līgumu, kas attiecas uz nekomerciāliem nolūkiem izmantojamu izpriecu kuģi, var atkāpties no Regulā Nr. 1215/2012 paredzētajiem jurisdikcijas noteikumiem apdrošināšanas jomā, ir jāatsaucas uz šīs regulas 15. panta 5. punkta un 16. panta 5. punkta attiecīgajiem formulējumiem un tiem formulējumiem, kuri ietverti Direktīvas 2009/138, uz ko ir paredzēta atsauce 16. panta 5. punktā, atbilstošajās tiesību normās, kā arī uz šo tiesību normu sistēmu, to rašanās vēsturi un to pamatā esošajiem mērķiem (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2020. gada 27. februāris, Balta, C-803/18, EU:C:2020:123, 32. punkts un tajā minētā judikatūra).

31 Runājot par attiecīgo tiesību normu gramatisko interpretāciju, no Regulas Nr. 1215/2012 15. panta 5. punkta un 16. panta 5. punkta kopīga lasījuma izriet, ka "visi "lielie riski", kas noteikti [..] Direktīvā 2009/138", ir ietverti 15. panta 5. punktā minēto risku skaitā.

32 Kas attiecas uz jēdzienu "lieli riski", tas ir definēts šīs direktīvas 13. panta 27. punktā.

33 Tātad, pirmkārt, saskaņā ar 13. panta 27. punkta a) apakšpunktu "lieli riski" ir riski, kas klasificēti saskaņā ar minētās direktīvas I pielikuma A daļas 4.–7., 11. un 12. apdrošināšanas veidu.

34 Otrkārt, saskaņā ar minēto 13. panta 27. punkta b) apakšpunktu "lieli riski" ir riski, kas klasificēti saskaņā ar I pielikuma A daļas 14. un 15. apdrošināšanas veidu, ja apdrošinājuma ņēmējs ir profesionāli nodarbināts rūpniecībā vai tirdzniecībā vai ir brīvās profesijas pārstāvis un riski attiecas uz šādu darbību.

35 Treškārt, šī paša 13. panta 27. punkta c) apakšpunkts attiecas uz riskiem, kas I pielikuma A daļā klasificēti atbilstoši 3., 8.–10., 13. un 16. apdrošināšanas veidam, ciktāl apdrošinājuma ņēmējs pārsniedz robežas vismaz divos no 27. punkta c) apakšpunktā noteiktajiem kritērijiem.

36 Šajā lietā nav strīda par to, ka no tiem Direktīvas 2009/138 I pielikuma A daļas apdrošināšanas veidiem, uz kuriem ir paredzēta atsauce šīs direktīvas 13. panta 27. punkta a)–c) apakšpunktā, nozīme varētu būt tikai 6. apdrošināšanas veidam, kas minēts 13. panta 27. punkta a) apakšpunktā. Šis apdrošināšanas veids attiecas uz visiem zaudējumiem, kas nodarīti upju un kanālu, ezeru un jūras transportlīdzekļiem.

37 Nedz minētajā 6. apdrošināšanas veidā, nedz Direktīvas 2009/138 13. panta 27. punkta a) apakšpunktā nav ietverti citi precizējumi it īpaši par izmantošanas veidu, kam būtu jābūt īstenotam attiecībā uz šiem transportlīdzekļiem, un tas veido atšķirību no 13. panta 27. punkta b) un c) apakšpunkta, kuros ir ietvertas norādes par apdrošinājuma ņēmēja veikto darbību vai tā uzņēmuma bilanci, apgrozījumu vai darbinieku skaitu.

38 Tātad no Direktīvas 2009/138 13. panta 27. punkta un Regulas Nr. 1215/2012 16. panta 5. punkta gramatiskās interpretācijas izriet, ka šīs tiesību normas var tikt interpretētas tādējādi, ka šajās tiesību normās minētie "lielie riski" attiecas uz visiem zaudējumiem, kas nodarīti upju un kanālu, ezeru un jūras transportlīdzekļiem neatkarīgi no tā, vai tie tiek vai netiek izmantoti komerciāliem nolūkiem.

39 Attiecībā uz kontekstu, kādā iekļaujas Regulas Nr. 1215/2012 16. panta 5. punkts, ir jānorāda, pirmkārt, ka šī tiesību norma sākas ar vārdiem "neatkarīgi [neskarot] no 1. līdz 4. punktam", kas ļauj secināt, ka 16. panta 1.–4. punkts ir *lex specialis* attiecībā pret minēto 16. panta 5. punktu un ka līdz ar to situācijās, kuru noregulējumam ir konkrēti paredzēts 1.–4. punkts, tie prevalē pār 5. punktu.

40 Otrkārt, Regulas Nr. 1215/2012 16. panta 1. punkta a) apakšpunkts tostarp attiecas uz jebkādu zaudējumu attiecībā uz jūras kuģiem, ko rada apdraudējumi, kuri saistīti ar to izmantošanu komerciāliem nolūkiem.

41 Tomēr, kā pamatoti norādījusi Komisija, ir jākonstatē, ka gadījumā, ja visi zaudējumi, kas nodarīti jūras transportlīdzekļiem, neatkarīgi no to izmantošanas tiktu uzskatīti par "lieliem riskiem" Regulas Nr. 1215/2012 16. panta 5. punkta izpratnē, 16. panta 1. punkta a) apakšpunktam tiktu atņemta jēga attiecībā uz jūras kuģiem. Tas pats attiektos uz minētā 16. panta 2.–4. punktu, jo pēdējie minētie punkti skar riskus, kas izriet no kuģu izmantošanas vai ekspluatācijas saskaņā ar šī paša 16. panta 1. punkta a) apakšpunktu, un riskus, kas pakārtoti ir saistīti ar kādu no šīs regulas 16. panta 1.–3. punktā minētajiem riskiem.

42 Šāds rezultāts būtu pretrunā Savienības likumdevēja nodomam piešķirt Regulas Nr. 1215/2012 16. panta 1.–4. punktam patstāvīgu saturu.

43 Proti, Regulas Nr. 1215/2012 16. panta formulējumā būtībā ir pārņemts Regulas Nr. 44/2001 14. panta formulējums. Tomēr 14. panta 1.–4. punkts, kas ir kļuvis par 16. panta 1.–4. punktu, nebija ietverts Komisijas priekšlikumā Padomes Regulai (EK) par jurisdikciju un spriedumu atzīšanu un izpildi civillietās un komerclietās (COM(1999) 348, galīgā redakcija), kas ir Regulas Nr. 44/2001 pamatā, un tajā tika ietverts tikai likumdošanas procesā, tādējādi precizējot "risku" jēdzienu, kas minēts Regulas Nr. 1215/2012 15. panta 5. punktā.

44 Tādējādi šī sprieduma 39.–43. punktā izklāstītie apsvērumi liecina par labu Regulas Nr. 1215/2012 16. panta 5. punkta šaurai interpretācijai, saskaņā ar kuru šī tiesību norma neattiecas uz zaudējumiem, kas nodarīti nekomerciāliem nolūkiem izmantojamiem

transportlīdzekļiem, no kā izriet, ka šīs regulas 15. panta 5. punkts nav piemērojams kuģa korpusa apdrošināšanas līgumam, kurš attiecas uz nekomerciāliem nolūkiem izmantojamu izpriecu kuģi.

45 Šo interpretāciju apstiprina citi kontekstuālie apsvērumi. Proti, pirmkārt, atkāpes no jurisdikcijas noteikumiem apdrošināšanas jomā, tādas kā tās, kas atļautas ar Regulas Nr. 1215/2012 15. panta 5. punktu, ir jāinterpretē šauri (pēc analoģijas skat. spriedumu, 2005. gada 12. maijs, *Société financière et industrielle du Peloux*, C-112/03, EU:C:2005:280, 31. punkts).

46 Otrkārt, šī sprieduma 44. punktā izklāstītā interpretācija ļauj nodrošināt saskaņotību ar 2005. gada 30. jūnijā noslēgtās Hāgas konvencijas par tiesas izvēles līgumiem Savienības veicamo piemērošanu.

47 Proti, saskaņā ar šī sprieduma 13. punktā minētās deklarācijas 2. punkta d) apakšpunkta i) punkta a) apakšpunktu Savienība piemēro šo konvenciju apdrošināšanas līgumiem, ja vienošanās par tiesas izvēli ir saistīta ar apdrošināšanas līgumu, kas attiecas uz vienu vai vairākiem no riskiem, kuri uzskatāmi par lieliem riskiem, proti, it īpaši uz jebkādiem zaudējumiem, ko jūras kuģiem radījuši apdraudējumi, kuri saistīti ar to izmantošanu komerciāliem nolūkiem. No tā savukārt izriet, ka Savienība nepiemēro minēto konvenciju attiecībā uz apdrošināšanas līgumiem, kas sedz riskus, kuri rodas saistībā ar jūras kuģu izmantošanu nekomerciāliem nolūkiem.

48 Visbeidzot, runājot par Regulas Nr. 1215/2012 mērķiem, no šīs regulas 18. apsvēruma izriet, ka prasībai apdrošināšanas jomā ir raksturīgs zināms līdzsvara trūkums starp pusēm, kuru ar minētās regulas II nodaļas 3. iedaļas noteikumiem ir paredzēts labot, vājākās puses labā paredzot jurisdikcijas noteikumus, kas tās interesēm ir labvēlīgāki nekā vispārējie noteikumi (spriedums, 2021. gada 9. decembris, BT (Apdrošinātā piesaistīšana), C-708/20, EU:C:2021:986, 32. punkts un tajā minētā judikatūra).

49 Tādējādi 3. iedaļā ietverto tiesību normu mērķis ir nodrošināt, lai vājākā puse, kas vēlas celt prasību tiesā pret spēcīgāko pusi, varētu to darīt viegli pieejamas dalībvalsts tiesā (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2022. gada 30. jūnijs, *Allianz Elementar Versicherung*, C-652/20, EU:C:2022:514, 50. punkts un tajā minētā judikatūra).

50 Lai gan apdrošināšanas līguma, kas sedz "lielu risku", puses saskaņā ar Regulas Nr. 1215/2012 15. panta 5. punktu, lasot to kopsakarā ar tās 16. panta 5. punktu, var atkāpties no minētajā 3. iedaļā paredzētajiem jurisdikcijas noteikumiem, noslēdzot vienošanās, šāda iespēja ir ieviesta, lai ņemtu vērā, ka šāda apdrošināšanas līguma puses ir vienlīdzīgā situācijā (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2020. gada 27. februāris, Balta, C-803/18, EU:C:2020:123, 39. punkts).

51 Proti, nekāda īpaša aizsardzība nav pamatota attiecībās starp personām, kas profesionāli darbojas apdrošināšanas nozarē, jo nevar uzskatīt, ka kāda no tām atrodas vājākā pozīcijā salīdzinājumā ar citām personām (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2020. gada 27. februāris, Balta, C-803/18, EU:C:2020:123, 45. punkts un tajā minētā judikatūra).

52 Šajā lietā pastāv citāda situācija attiecībā uz tādiem apdrošinājuma ņēmējiem kā prasītāji pamatlietā, kuri, nerīkojoties profesionāļu statusā, ir noslēguši kuģa korpusa apdrošināšanas līgumu, kas attiecas uz privātiem un atpūtas nolūkiem, nevis komerciāliem nolūkiem izmantojamo izpriecu kuģi.

53 Šajā ziņā katrā atsevišķā gadījumā nav jāizvērtē, vai personu var uzskatīt par "vājāko pusi". Proti, kā Tiesa jau ir uzsvērusi, šāds vērtējums radītu tiesiskās nenoteiktības risku un tas būtu pretrunā Regulas Nr. 1215/2012 mērķim, kas izklāstīts tās 15. apsvērumā un saskaņā ar ko jurisdikcijas noteikumiem ir jābūt ļoti paredzamiem (spriedums, 2020. gada 27. februāris, Balta, C-803/18, EU:C:2020:123, 42. punkts un tajā minētā judikatūra).

54 Līdz ar to šī sprieduma 44. punktā izklāstītā interpretācija, saskaņā ar kuru Regulas Nr. 1215/2012 15. panta 5. punkts nav piemērojams kuģa korpusa apdrošināšanas līgumam, kas attiecas uz nekomerciāliem nolūkiem izmantojamu izpriecu kuģi, atbilst šīs regulas mērķiem, jo attiecībā uz šādiem apdrošināšanas līgumiem ir pamatota apdrošinājuma ņēmēja īpašā aizsardzība un ir nodrošināta jurisdikcijas noteikumu paredzamība.

55 Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, uz uzdoto jautājumu ir jāatbild, ka Regulas Nr. 1215/2012 15. panta 5. punkts, aplūkojot to kopsakarā ar šīs regulas 16. panta 5. punktu, ir jāinterpretē tādējādi, ka 15. panta 5. punkts nav piemērojams kuģa korpusa apdrošināšanas līgumam, kas attiecas uz nekomerciāliem nolūkiem izmantojamu izpriecu kuģi.

Par tiesāšanās izdevumiem

56 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība izriet no tiesvedības, kas notiek iesniedzējtiesā, tāpēc tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (sestā palāta) nospriež:

Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 1215/2012 (2012. gada 12. decembris) par jurisdikciju un spriedumu atzīšanu un izpildi civillietās un komerclietās 15. panta 5. punkts, aplūkojot to kopsakarā ar šīs regulas 16. panta 5. punktu,

ir jāinterpretē tādējādi, ka

15. panta 5. punkts nav piemērojams kuģa korpusa apdrošināšanas līgumam, kas attiecas uz nekomerciāliem nolūkiem izmantojamu izpriecu kuģi.

[Paraksti]