

C-352/21. sz. ügy

Előzetes döntéshozatal iránti kérelem

A benyújtás napja:

2021. május 28.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Østre Landsret (Dánia)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2021. április 27.

Fellebbezők:

A1

A2

Ellenérdekű fél:

I

ØSTRE LANDSRET

JEGYZŐKÖNYV

2021. április 27. [omissis]

A1

és

A2

[omissis]

kontra

I

[omissis]

Az Østre Landsret (keleti fellebbviteli bíróság, Dánia) az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 267. cikkének második bekezdése alapján és a felekkel folytatott konzultációt követően úgy határozott, hogy 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 („Brüsszel I” rendelet) 15. cikke 5. pontjának és 16. cikke 5. pontjának jelentésére és értelmezésére vonatkozó kérdést terjeszt az Európai Unió Bírósága elé előzetes döntéshozatalra.

Az Østre Landsret (keleti fellebbviteli bíróság) előtti eljárás arra vonatkozik, hogy érvényesíthető-e a biztosítási kötvény jogosultjával szemben a biztosítási szerződésben szereplő azon joghatósági kikötés, amelynek értelmében az eljárást a biztosító székhelye szerinti ország, azaz Hollandia bíróságai előtt kell megindítani. A „Brüsszel I” rendelet a biztosítási és viszontbiztosítási üzleti tevékenység megkezdéséről és gyakorlásáról szóló, 2009. november 25-i 2009/138/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv („Szolvencia II”) I. melléklete A. részének 6. ágazatában a nagykockázat tekintetében kifejtettekkel összefüggésben értelmezett 16. cikke 1. pontja a) alpontjának és 5. pontjának alkalmazási köre e tekintetben kétségeket vet fel. A kérdés az, hogy a „Brüsszel I” rendelet 16. cikkének 5. pontját úgy kell-e értelmezni, hogy a nem kereskedelmi célra használt, kedvtelési célú vízi járműre vonatkozó hajótest-biztosítás e rendelkezés hatálya alá tartozik, aminek hatására a jogvita felmerülését megelőzően érvényesen megköthető a biztosító és a biztosítási kötvény fogyasztónak minősülő jogosultja közötti joghatósági megállapodás.

A. A tényállás

1. 2013. október 15-én a dániai lakóhellyel rendelkező **A1** és **A2** fellebbezők ellenőrzést követően egy használt Nautor Swan 48 márkájú vitorlás hajót vásároltak Hollandiában egy ijmudeni illetőségű kereskedőtől. A felek által 2012. október 15-én kötött adásvételi szerződés szerint a vételár 315 000 euró volt, és az adásvételre 2013. november 1-jén került sor.
2. 2013. november 1-jétől a fellebbezők felelősség- és hajótest-biztosítást is kötöttek **I**-vel, a Hollandiában székhellyel rendelkező ellenérdekű fél biztosítótársasággal.
3. A biztosítótársaság „jacht biztosítási kérelem formanyomtatványán” a fellebbezők kijelentették, hogy a vitorlás hajó anyakikötője Helsingør Nordhavnben (Dánia) lesz, és a 13. pontban többek között a következőkről nyilatkoztak:
 - „a) A hajó csak magán- és kedvtelési célú használat tárgyát képezi-e? – x igen
 - b) A hajó bérbe adják-e rövid vagy hosszútávra? – x nem”

4. Az a kötvény, amelyet a fellebbezők a biztosítótársaságtól kaptak, az „PLV 2010” biztosítási feltételekre hivatkozott. A biztosítási feltételek 1.7.5. és 1.7.6. §-a a következőképpen rendelkezett:

„Panaszok

1.7.5 A közvetítői szolgáltatásokkal, a megállapodás létrejöttével és teljesítésével kapcsolatos panaszok és viták elsőként az I BV panaszkoordinátora elé terjeszthetők. Amennyiben a biztosítási kötvény jogosultja nem fogadja el ez utóbbi állásfoglalását, a Klachteninstituut Financiële Dienstverleninghoz (pénzügyi szolgáltatásokkal kapcsolatos panaszokkal foglalkozó szerv) (Postafiók: 93257, 2509AG, HÁGA, www.klfid.nl.) fordulhat.

Illetékes bíróság

1.7.6 Amennyiben a biztosítási kötvény jogosultja nem kíván élni az 1.7.5. §-ban említett lehetőségekkel, vagy még mindig nem tartja megfelelőnek panaszja elbírálását, a jogvitát a Hollandiában illetékes bíróság elé terjesztheti.”

5. A fellebbezők a vitorlás hajót télen Ijmudenben (Hollandiában) hagyták, és 2014 tavaszán hajóztak haza Dániába.
6. 2018-ban a fellebbezők Finnországba hajóztak, ahol a rendelkezésre álló információk szerint 2018. május 26-án zátonyra futottak. Amikor a vitorlás hajót a következő szezonra való felkészítés érdekében 2019 tavaszán partra vontatták, a fellebbezők sérülést fedeztek fel a tőkesúlyon és a hajótesten. 2019. május 14-én a fellebbezők bejelentették a hajó megfeneklését a biztosítótársaságnak, amely a kárszakértő által végzett ellenőrzést követően megtagadta a bejelentett károk megtérítését, azok jellegére hivatkozva.
7. A fellebbezők ezt követően a lakóhelyük szerinti országban, a Retten i Helsingør (helsingøri bíróság, Dánia) előtt indítottak keresetet a biztosítótársasággal szemben annak érdekében, hogy a biztosítótársaságot kötelezzék a 300 000 DKK-ban megállapított kár megtérítésére. A biztosítótársaság arra hivatkozott, hogy a kereset elfogadhatatlan volt, mivel álláspontja szerint a kereset a biztosítási feltételekben foglalt joghatósági megállapodás hatálya alá tartozik, tehát azt Hollandiában kellett benyújtani.

B. Az eddigi eljárás

1. A Retten i Helsingør (helsingøri bíróság) 2020. május 19-én meghozta elsőfokú ítéletét, és helyt adott a biztosítótársaság által felhozott elfogadhatatlansági kifogásnak, így a keresetet holland bírósághoz kell benyújtani.

2. A városi bíróság előtt a felek egyetértettek abban, hogy a joghatóság kérdését a „Brüsszel I” rendelet biztosítási ügyekben fennálló joghatóságra vonatkozó 3. szakaszának megfelelően kell elbírálni.

3. Ítéletének indokolásában a Retten i Helsingør (helsingøri bíróság) többek között a következőket állapította meg:

„A rendelet 11. cikke (1) bekezdésének b) pontjában foglalt általános szabály értelmében [a felperesek] főszabály szerint [az alperessel] szemben a lakóhelyük szerinti bíróság előtt (Retten i Helsingør [helsingøri bíróság]) indíthatnak keresetet.

A kérdés az, hogy a felek joghatósági megállapodása érvényes-e, mivel a keresetet adott esetben holland bíróság előtt kell megindítani.

A „Brüsszel I” rendelet 15. cikkének 5. pontja értelmében, amely rendelkezés a jelen ügyben releváns, e rendelet 3. szakaszának rendelkezéseitől kizárólag olyan megállapodással lehet eltérni, amely biztosítási szerződéssel kapcsolatos, amennyiben az a 16. cikkben említett egy vagy több kockázatra vonatkozik.

A 16. cikk felsorolja az említett kockázatokot, és a 16. cikk 5. pontja szerint kiterjed »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”) szerinti ’nagykockázat[ra]’«.

A „Szolvencia II” irányelv 13. cikke a fogalommeghatározások hosszú listáját tartalmazza, és a „nagykockázat» meghatározása szerint többek között magában foglalja »az I. melléklet A. részének 4., 5., 6., 7., 11. és 12. ágazataiba besorolt kockázatok[at]« (lásd a 13. cikk 27. pontjának a) alpontját).

Az irányelv rendelkezéseit átültető, lov om finansiel virksomhed (a pénzügyi vállalkozásokról szóló törvény) 7. melléklete értelmében a 6. ágazat a következőkre vonatkozik: »Hajók (tengeri, tavi, folyami vagy csatornán használt járművek): a folyami és csatornán használt hajók, tavi hajók és tengeri hajók minden károsodása vagy vesztesége«.

A természetes nyelvi jelentésnek megfelelően a szóban forgó vitorlás hajót, amelyet mind az angol nyelven megfogalmazott adásvételi szerződésben, mind az angol nyelven megfogalmazott biztosítási szerződésben »hajónak» neveznek, a 6. ágazatba tartozó hajónak kell tekinteni.

Ebben az összefüggésben és a 6. ágazatnak a Finanstilsynet (dán pénzügyi felügyeleti hatóság) által meghatározott jelentése szerint a bíróság megállapítja, hogy a felek közötti biztosítási szerződés »nagykockázatra» vonatkozik. Ezenkívül ez nem tekinthető összeegyeztethetetlennek azzal a

ténnyel, hogy a szóban forgó biztosítási szerződés olyan vitorlás hajóra vonatkozik, amelyet 315 000 euró összegért vásároltak meg és erre az összegre biztosítottak.

A bíróság megállapítja, hogy semmi nem teszi lehetővé a „Brüsszel I” rendelet 16. cikke [fellebbezők] által másodlagosan javasolt értelmezésének elfogadását, amely szerint e rendelkezés teljes egészében csak a hajók kereskedelmi célú használatára vonatkozik.

Következésképpen a bíróság úgy ítéli meg, hogy a felek joghatósági megállapodása érvényes, és ezért a keresetet (illetékes) holland bíróság előtt kell megindítani.”

4. A fellebbezők fellebbezést nyújtottak be az Østre Landsrethez (keleti fellebbviteli bíróság), azt kérve, hogy az ügyet utalják vissza, illetve másodlagosan azt, hogy az ügyet az Østre Landsret (keleti fellebbviteli bíróság) tárgyalja amiatt, hogy a fellebbezők arra hivatkoztak, hogy a hajó nem tartozik a „Brüsszel I” rendelet 16. cikke 5. pontjának hatálya alá, mivel kedvtelési célú vízi járműről van szó. Azzal érveltek, hogy ennél fogva a keresetet helyesen nyújtották be első fokon a Retten i Helsingørhöz (helsingøri bíróság).
5. 2020. november 12-i végzésével az Østre Landsret (keleti fellebbviteli bíróság) úgy határozott, hogy előzetes döntéshozatal céljából a „Brüsszel I” rendelet 16. cikke 5. pontjának értelmezésére vonatkozó kérdést terjeszt az Európai Unió Bírósága elé.

C. A joghatóságra és a joghatósági megállapodásra vonatkozó dán szabályok

1. A joghatóságra és a joghatósági megállapodásra vonatkozó szabályokat a retsplejelov (polgári perrendtartás) 22. fejezete tartalmazza. Az ügy tekintetében a 244–247. § bír jelenőséggel, amelyek szövege a következő:

244. § A nem személyesen a kereskedő üzlethelyiségében kötött fogyasztói szerződések esetén a fogyasztó a kereskedő ellen a lakóhelye szerinti bíróság előtt indíthat keresetet.

245. § A felek előzetesen megállapodhatnak, hogy több hasonló bíróság közül melyik bíróság előtt kell a keresetet megindítani.

(2) *bekezdés* A fogyasztói szerződésekkel kapcsolatos ügyekben az előzetes joghatósági megállapodások nem kötelező érvényűek a fogyasztóra nézve.

[...]

246. § Dániában indítható kereset a Dániában lakóhellyel, illetve székhellyel nem rendelkező személyekkel, társaságokkal, szövetkezetekkel, magánintézményekkel és más egyesületekkel szemben, amennyiben úgy tekinthető, hogy a 237. §, a 238. § (2) bekezdése., a 242., a 243. és a 245. § alapján a bíróság a jogvita elbírálására joghatósággal rendelkezik. A fogyasztói szerződésekkel kapcsolatos ügyekben a fogyasztó az első mondatban említett személyekkel vagy egyesületekkel szemben a lakóhelye szerinti bíróságok előtt is indíthat keresetet, amennyiben a szerződés megkötését egy konkrét dániai ajánlat vagy reklám előzte meg, és a fogyasztó Dániában tette meg a szerződés megkötéséhez szükséges lépéseket.

[...]

247. § Az olyan nemzetközi megállapodás hatálya alá tartozó ügyekben, amelyet a dán jogba a lov om EF-domskonventionen m.v (a többek között a Brüsszeli Egyezményről szóló törvény) vagy a lov om anerkendelse og fuldbyrdelse af visse udenlandske retsafgørelser m.v. på det civil- og handelsretlige område (a polgári és kereskedelmi ügyekben hozott egyes külföldi határozatok elismeréséről és végrehajtásáról szóló törvény) hajt végre, beleértve az e törvények értelmében elfogadott rendeletet is, ezen egyezmény joghatósági szabályait kell alkalmazni. Nem ez a helyzet azonban azon keresetek esetében, amelyeket a 246a. §-ban említett bíróság elé terjesztettek, és amelyek a tengerjáró hajók feltartóztatásáról szóló, 1952. május 10-i egyezmény hatálya alá tartoznak.

[...].”

D. Az uniós jogi rendelkezések

1. 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 („Brüsszel I” rendelet) (18) és (19) preambulumbekzdése a következőképpen rendelkezik:

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

(19) A felek szerződéses szabadságát – a biztosítási, fogyasztói és munkaszerződések kivételével, amelyeknél a joghatósággal rendelkező bíróság meghatározása tekintetében csak korlátozott szerződéses szabadság engedhető meg – az e rendeletben megállapított kizárólagos joghatósági okok figyelembevételével tiszteletben kell tartani.

[...].”

2. E rendeletnek a biztosítási ügyekben fennálló joghatóságra vonatkozó 3. szakasza többek között a következőket mondja ki:

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

11. cikk 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; vagy

[...]

15. cikk E szakasz rendelkezéseitől kizárólag olyan megállapodással lehet eltérni, amely:

1. a jogvita keletkezését követően jött létre;
2. lehetővé teszi a biztosítási kötvény jogosultja, a biztosított vagy a kedvezményezett számára az e szakaszban megjelölttől eltérő bíróságok előtti perindítást;
3. a szerződés megkötésének időpontjában azonos tagállamban lakóhellyel, székhellyel vagy szokásos tartózkodási hellyel rendelkező biztosítási kötvény jogosultja és biztosító között jött létre, és amely a káresemény külföldön történő bekövetkezése esetén is az említett tagállam bíróságainak joghatóságát köti ki, amennyiben az ilyen megállapodás az említett tagállam jogával nem ellentétes;
4. egy tagállamban lakóhellyel nem rendelkező biztosítási kötvény jogosultjával jött létre, kivéve, ha a biztosítás megkötésére törvényi kötelezettség áll fenn, vagy valamely tagállam területén fekvő ingatlannal kapcsolatos; vagy
5. biztosítási szerződéssel kapcsolatos, amennyiben az a 16. cikkben említett egy vagy több kockázatra vonatkozik.

16. cikk 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. pont a) 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. pont b) alpontja szerinti fuvarozott áruval okozott veszteségért vagy kárért áll fenn;
 3. az 1. pont a) 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) szerinti »nagykockázat«.
3. A biztosítási és viszontbiztosítási üzleti tevékenység megkezdéséről és gyakorlásáról (Szolvencia II) szóló, 2009. november 25-i 2009/138/EK európai parlament és tanácsi irányelv a következőképpen rendelkezik:

„2. cikk

[Hatály]

(1) Ez az irányelv a közvetlen élet- és nem-életbiztosítókra alkalmazandó, amelyek valamely tagállam területén letelepedtek, vagy ott kívánnak letelepedni.

Az irányelv az olyan viszontbiztosítókra is alkalmazandó, amelyek kizárólag viszontbiztosítási tevékenységet folytatnak, és valamely tagállam területén letelepedtek, vagy ott kívánnak letelepedni, a IV. cím kivételével.

(2) A nem-életbiztosítás tekintetében ezen irányelv alkalmazandó az I. melléklet A. részében szereplő ágazatok tevékenységeire.

[...]

13. cikk

[Fogalommeghatározások]

Ezen irányelv alkalmazásában:

[...]

27. »nagykockázatok«:

- 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 árbevétel, a Szerződés 54. cikke (3) bekezdésének g) pontja alapján meghatározott jogi formájú társaságok éves beszámolójáról szóló, 1978. július 25-i 78/660/EGK tanácsi irányelv értelmében;
 - iii. a pénzügyi év során átlagosan 250 alkalmazott.

[...]

I. SZÁMÚ MELLÉKLET

NEM-ÉLETBIZTOSÍTÁSI ÁGAZATOK

A A kockázatok biztosítási ágazatok szerinti osztályozása

[...]

6. Hajók (tengeri, tavi, folyami vagy csatornán használt járművek)

A következő járművek minden károsodása vagy vesztesége:

- a folyami és csatornán használt hajók;
- a tavi hajók;
- a tengeri hajók.”

4. A 15. cikk 5. pontjának keletkezését és szövegét illetően a Dán Királyságnak, Írországnak, valamint Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának a Brüsszeli Egyezményhez való csatlakozásáról szóló egyezményre vonatkozó Schlosser-jelentés (HL 1979. C 59., 71. o.) 140–141. pontja a következőket mondja ki:

„140. Az Egyesült Királyságnak a nagy kockázatokkal kapcsolatos biztosításra vonatkozó különleges szabályozás iránti kérelme valószínűleg a legnehezebb problémát jelentette a munkacsoport számára. E kérelem azon a megállapításon alapult, hogy a szociális védelemnek a biztosítási ügyekben a joghatósági kikötések elfogadhatóságának korlátozását megalapozó fogalma már nem igazolt abban az esetben, ha a szerződők jelentős vállalkozások. A probléma egy megfelelő választóvonal megtalálása volt. A második biztosítási irányelvvel kapcsolatos tárgyalások már rávilágítottak arra, hogy nem lehet absztrakt szempontokként a társasági tőkéhez vagy az üzleti forgalomhoz hasonló általános tényezőket figyelembe venni. Az egyetlen megoldás annak vizsgálata volt, hogy általában milyen típusú biztosítási szerződéseket kötöttek kizárólag a szociális védelemre rá nem szoruló szerződők. Ezen az alapon nem lehet az összes ipari biztosítást különleges elbánásban részesíteni.

[...]

Ezen kérdések összessége vizsgálatának eredménye a 12. cikk új (5) bekezdésében testet öltő és a 12a. cikkel kiegészített megoldás: a joghatósági megállapodások főszabály szerint különleges elbánásban részesülnek a tengeri biztosítások terén és a légi biztosítás bizonyos ágazataiban.

[...]

Az értelmezés nehézségeinek és eltéréseinek elkerülése érdekében össze kell állítani azon szerződéstípusokat, amelyekre vonatkozóan a joghatósági megállapodások elfogadhatóságát ki kellett terjeszteni. Az a gondolat, hogy e célból az 1973. július 24-i (73/239/EGK) első tanácsi irányelv mellékletében szereplő biztosítási ágazatok jegyzékére kell hivatkozni, elégtelennek bizonyult. Az ott elfogadott osztályozás figyelembe vette a biztosítások állami kezelésének követelményeit, és nem irányult a magánbiztosítási érdekek helyes mérlegelésére. Nem volt tehát más lehetőség, mint az 1968. évi egyezmény értelmében vett külön lista létrehozása. A következő észrevételek vonatkoznak a jegyzékre és az abban fel nem tüntetett biztosítási ágazatokra.

141. A 12a. cikk 1. pontjának a) alpontja

E rendelkezés csak a hajótest-biztosításra alkalmazandó, a felelősségbiztosításra nem. A »tengerjáró hajók« fogalma alatt a tengeren való közlekedésre szánt valamennyi hajót érteni kell. E fogalom nemcsak a

szó hagyományos értelmében vett hajókat foglalja magában, hanem a tengeren használt légpárnás hajókat, hordszárnyas vízi járműveket, uszályokat és bárkákat is. Ide tartoznak az úszó berendezések is, amelyek saját erőből nem tudnak mozogni, mint például az olajfeltároló és -kitermelő létesítmények, amelyeket vízen mozgatnak. Mindenesetre az erősen a tengerfenékhez rögzített vagy rögzíteni szánt létesítményeket kifejezetten említi a rendelkezés szövege. E rendelkezés az építés alatt álló hajókra is vonatkozik, de csak annyiban, amennyiben a károk tengeri kockázatból erednek. Olyan kárról van szó, amely abból ered, hogy a hajó vízen van, és nem pedig olyan kárról, amely a szárazdokban vagy a hajógyárak műhelyeiben keletkezik.”

5. 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 (2), (4) és (7) preambulumbekzdése többek között a következőket mondja ki:

„(2) A joghatósági megállapodásokról szóló, a Hágai Nemzetközi Magánjogi Konferencia égisze alatt 2005. június 30-án megkötött egyezmény (a továbbiakban: az egyezmény) jelentősen hozzájárul a felek nemzetközi kereskedelmi ügyletekkel kapcsolatos autonómiájának, valamint az ilyen ügyletek bírósági rendezése kiszámíthatóságának növeléséhez. Az egyezmény kellő jogbiztonságot biztosít a felek számára azzal kapcsolatban, hogy joghatósági megállapodásukat tiszteletben tartják, és hogy a kikötött bíróság által hozott ítélet elismerhető és végrehajtható lesz nemzetközi ügyekben.

[...]

(4) Az egyezmény érinti a felek választásán alapuló joghatósággal és az ennek eredményeképpen hozott ítéletek elismerésével és végrehajtásával kapcsolatos másodlagos uniós jogszabályokat, különösen a 44/2001/EK tanácsi rendeletre [helyesen: rendeletet], amelyet 2015. január 10-től az 1215/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet vált fel.

[...]

(7) Emellett az 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 44/2001/EK rendelet 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.”

6. Az Európai Unió által a joghatósági megállapodásokról szóló, 2005. június 30-i Hágai Egyezmény (a továbbiakban: egyezmény) jóváhagyásakor teendő, az egyezmény 21. cikke szerinti nyilatkozat amely a 2014. december 4-i tanácsi határozat I. mellékletét képezi, többek között az alábbiakat mondja ki:

„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.”

E. Az Európai Unió Bíróságának ítélkezési gyakorlata

1. A 2020. február 27-i Balta kontra GRIFS AG ítéletében (C-803/18) a Bíróság a Balta, Lettországból letelepedett biztosítótársaság és a Grifs AG, Litvániában bejegyzett, biztonsági szolgáltatásokat nyújtó társaság között biztosítási kártérítés megfizetése tárgyában folyamatban lévő jogvita keretében foglalkozott a „Brüsszel I” rendelet 15. cikke 5. pontjának és 16. cikke 5. pontjának értelmezésével. Ebben az ügyben a kérdést előterjesztő bíróság pontosította, hogy az alapügyben szóban forgó biztosítási szerződés a „Brüsszel I” rendelet 16. cikkének 5. pontjában

említett „nagykockázatra” vonatkozott. Ezen ítélet 37. pontjában a Bíróság rámutatott arra, hogy a 2017. július 13-i Assens Havn ítéletben (C-368/16) a Bíróság megállapította, hogy a biztosítási ügyekben a joghatósági megállapodásnak a gazdaságilag gyengébb személy védelme célkitűzésének szigorú keretei között kell maradnia.

2. A Bíróság azt a választ adta, hogy a „Brüsszel I” rendelet 15. cikkének 5. pontját és 16. cikkének 5. pontját úgy kell értelmezni, hogy az ezen utóbbi rendelkezés értelmében vett „nagykockázatot” fedező, a biztosítási kötvény jogosultja és a biztosító által kötött biztosítási szerződésben szereplő joghatósági kikötést nem lehet érvényesíteni az e szerződés által biztosított azon személlyel szemben, aki nem a biztosítási ágazatban folytat tevékenységet, aki e kikötéshez nem adta beleegyezését, és aki a biztosítási kötvény jogosultja és a biztosító székhelyétől eltérő tagállamban rendelkezik székhellyel.

F. A fellebbezők érvei

1. A fellebbezők arra hivatkoztak, hogy a „Brüsszel I” rendelet 16. cikkének 5. pontja csak akkor vonatkozik a „nagykockázatra”, ha a kár akkor következik be, amikor a biztosított hajót kereskedelmi célra használják, és a kár bekövetkezése ezzel a használattal függ össze.
2. A fellebbezők úgy vélik, hogy a „Brüsszel I” rendelet 16. cikke 5. pontjának olyan értelmezése, amely szerint a „nagykockázat” valamennyi hajóra kiterjed, függetlenül annak méretétől és használatától, ideértve a magáncélra használt kedvtelési célú vízi járműveket is, ellentétes e rendelet (18) és (19) preambulumbekkezdésével, valamint a szerződéses jogviszony gyengébb felének védelmére irányuló célkitűzéssel.
3. Ezt az értelmezést megerősíti a belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelmények megállapításáról szóló (EU) 2016/1629 európai parlamenti és tanácsi irányelv 3. cikke a), b), c), f) és j) pontjában szereplő osztályozás, valamint hasonlóképpen a Lovbekendtgørelse nr. 74 af 17. januar 2014 om skibes besætning (a hajók legénységéről szóló, 2014. január 17-i 74. sz. egységes szerkezetbe foglalt törvény) 2. §-ának (1)–(6) bekezdésében szereplő fogalom meghatározások is, amely rendelkezések megfelelnek a különböző típusú hajók nemzetközi fogalom meghatározásainak és a következőképpen szólnak:

„2. §

E törvény alkalmazásában az egyes fogalmak jelentése a következő:

1. »Kereskedelmi hajó«: A halászhajótól és a kedvtelési célú vízi járművektől eltérő bármely hajó.

2. »Személyhajó«: Több mint 12 utast szállító hajó.
 3. »Teherhajó«: Olyan kereskedelmi hajó, amely nem minősül személyhajónak.
 4. »Halászhajó«: Olyan hajó, amelynek honosságát külső azonosító szám jelöli.
 5. »Kedvtelési célú vízi jármű«: Olyan hajó, amelyet nem kereskedelmi célokra használnak. Kétség esetén a Søfartsstyrelsen (dán tengerészeti hivatal) határozza meg, hogy egy hajót kedvtelési célú hajónak lehet-e tekinteni.
 6. »Tengerjáró hajó«: Kikötőkön, folyókon, tavakon és hasonló védett vizeken kívül használt hajó.”
4. Ha az lett volna a jogalkotói szándék, hogy a kedvtelési célú vízi jármű a „Brüsszel I” rendelet 16. cikkének 5. pontja szerint a 6. ágazat hatálya alá tartozzon, kifejezetten megemlítették volna a mellékletben a 6. ágazat alatt. Az I. melléklet A. rész 6. ágazat leírását természetesen úgy kell értelmezni, hogy „a folyami és csatornán használt hajók, a tavi hajók és a tengeri hajók” minden károsodása vagy vesztesége a „tengeri, tavi, folyami vagy csatornán használt járművek” ágazat alá tartozik.
 5. A joghatósági megállapodásokról szóló, 2005. június 30-i Hágai Egyezménynek az Európai Unió nevében történő jóváhagyásáról szóló, 2014. december 4-i tanácsi határozat (4), (5) és (7) preambulumbekzdéséből egyértelmű, hogy a nyilatkozatot a 44/2001 rendeletre (jelenleg „Brüsszel I” rendelet) tekintettel tették, annak érdekében, hogy megőrizték a biztosítási kötvény jogosultjának érdekeit védő joghatósági szabályokat. Ami az Európai Unió által a joghatósági megállapodásokról szóló, 2005. június 30-i Hágai Egyezmény (a továbbiakban: egyezmény) jóváhagyásakor az Egyezmény 21. cikke alapján tett, a tanácsi határozat I. mellékletét képező egyoldalú nyilatkozatát illeti, az 1. cikk 2. pontjának d) alpontjából arra lehet következtetni, hogy a nagykockázatok csak többek között a hajókat a kereskedelmi célú felhasználásukkal kapcsolatban ért veszteségeket vagy kárt foglalják magukban.

G. Az ellenérdekű fél észrevételei

1. Az ellenérdekű fél vitatja a Retten i Helsingør (helsingøri bíróság) joghatóságát a jelen ügyben.
2. A megkötött biztosítási szerződésből kitűnik, hogy 2013-ban a felek többek között joghatósági megállapodást kötöttek, következésképpen az

„illetékességgel rendelkező holland bíróság” előtt kell az alperessel szemben keresetet indítani (lásd a megállapodás 1.7.6. pontját).

3. Az ellenérdekű fél elsődlegesen azt állította, hogy a fellebbezők – noha fogyasztónak minősülnek – kötelező biztosítási szerződést és kötelező erejű joghatósági megállapodást kötöttek az ellenérdekű féllel, amelynek értelmében a joghatósággal rendelkező bíróságnak holland bíróságnak kell lennie. A megállapodás szerinti joghatóság a Hágai Egyezménytől függetlenül érvényes.
4. A „Brüsszel I” rendelet 11. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében az alperes főszabály szerint perelhető a felperes lakóhely szerinti bíróság, azaz a Retten i Helsingør (helsingøri bíróság) előtt.
5. Mindazonáltal e rendelet 15. cikke értelmében a biztosítási szerződésben részes felek eltérhetnek ettől a szabálytól. Erre a 15. cikk 5. pontja szerinti olyan joghatósági megállapodással kerülhet sor, amely biztosítási szerződéssel kapcsolatos, amennyiben az a 16. cikkben említett egy vagy több kockázatra vonatkozik.
6. A „nagykockázat” fogalmát a 88/357/EGK irányelvvel és a 90/618/EGK irányelvvel módosított, legutóbb a Lov nr. 308 af 28. marts 2015 om ændring af lov om finansiel virksomhed (a pénzügyi vállalkozásokról szóló törvény módosításáról szóló, 2015. március 28-i 308. sz. törvény) által a dán jogba átültetett 73/239/EGK tanácsi irányelv 13. cikkének 27. pontja határozza meg.
7. Ezen irányelv 13. cikke 27. pontjának a) alpontja értelmében a többek között az I. melléklet A. részének 6. ágazatába besorolt kockázatok tartoznak a „nagykockázat” kategóriájába. A biztosítási ágazatok jegyzéke a Lov nr. 1447 af 11. september 2020 om finansiel virksomhed (a pénzügyi vállalkozásokról szóló, 2020. szeptember 11-i 1447. sz. törvény) 7. mellékletében is szerepel. E rendelkezés a következőképpen szól:

„[...]”

Biztosítás – Kártérítés

A kockázatok biztosítási ágazatok szerinti osztályozása

[...]

6. Hajók (tengeri, tavi, folyami vagy csatornán használt járművek): a folyami és csatornán használt hajók, tavi hajók és tengeri hajók minden károsodása vagy vesztesége.

[...]”

8. A szóban forgó ágazat tehát a hajókra (tengeri, tavi, folyami vagy csatornán használt járművekre) vonatkozik, amennyiben az a folyami és csatornán használt hajók, tavi hajók és tengeri hajók minden károsodásához vagy veszteségéhez kapcsolódik.
9. A dán pénzügyi hatóság 2016. június 30-i e-mailjére is lehet hivatkozni, amely többek között a következőket állapította meg:

„A Szolvencia II irányelv I. mellékletében foglalt 6. ágazatot a pénzügyi vállalkozásokról szóló törvény 7. mellékletének 6. pontja ültette át a dán jogba.

A 6. ágazat a hajótest-biztosításra vonatkozik, amely kiterjed a hajózásra szánt hajók mind kereskedelmi, mind magáncélú használatára.

A hajótest-biztosítás a biztosított vagyontárgyban (jelen esetben hajókban vagy más vízi járművekben) okozott károkra vonatkozó biztosítás, ideértve főszabály szerint e vagyontárgy lopás stb. következtében történő elvesztésének esetét is.”

10. Ezért kijelenthető, hogy a szóban forgóhoz hasonló hajótest-biztosításra kiterjed a „nagykockázatnak” a „Brüsszel I” rendelet 16. cikkében szereplő meghatározása, ennél fogva az e rendelet 16. cikkének 5. pontjának összefüggésben értelmezett 15. cikkének 5. pontja alapján köthető az alapügyben szereplőhöz hasonló joghatósági megállapodás.
11. Vitattott, hogy az a tény, hogy az Unió (és a későbbiekben Dánia) kijelentette, hogy az Uniónak nem áll szándékában a Hágai Egyezményt – a kereskedelmi helyzetek kivételével – a biztosítási szerződésekre alkalmazni, azzal a következménnyel jár-e, hogy a joghatósági megállapodás nem alkalmazható. E szerint az érvelés szerint a „Brüsszel I” rendelet tehát a jelen ügyben alkalmazandó, és ezen a fent említett nyilatkozat nem változtat.
12. Felhozták azt az érvet, hogy e nyilatkozat csupán azt jelenti, hogy a Hágai Egyezmény ezekben az esetekben nem alkalmazandó az Unió sajátos kontextusára. Ilyen helyzetekben az Unió saját szabályait kell alkalmazni.
13. A nyilatkozatot tehát úgy kell értelmezni, hogy a Hágai Egyezmény az uniós szabályok alapján nem biztosít megfelelő védelmet a biztosítási kötvény magánszemély jogosultjainak. Ennél fogva a biztosítási kötvény magánszemély jogosultjai hivatkozhatnak az Unió saját szabályaira, köztük a „Brüsszel I” rendeletre is.
14. A 2014. december 4-i 2014/887/EU tanácsi határozat (7) preambulumbekzdéséből kitűnik, hogy a Hágai Egyezmény nem alkalmazandó két fél – akik közül legalább az egyik nem gazdasági szereplő – közötti biztosítási eljárásra, amennyiben mindkettőre kiterjed az uniós jog. Az ilyen eljárásban a „Brüsszel I” rendeletet kell alkalmazni.

H. Az Østre Landsret (keleti fellebbviteli bíróság) észrevételei

1. Az Østre Landsret (keleti fellebbviteli bíróság) megállapítja, hogy a „Brüsszel I” rendelet 16. cikke 1. pontja a) alpontjának és 5. pontjának a biztosítási és viszontbiztosítási üzleti tevékenység megkezdéséről és gyakorlásáról szóló, 2009. november 25-i 2009/138/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv („Szolvencia II”) I. melléklete A. részének 6. ágazatában a nagykockázat tekintetében kifejtettekkel, valamint a joghatósági megállapodásra vonatkozó szabályok célkitűzésével összefüggésben értelmezett szövegére tekintettel kétséges, hogy a „Brüsszel I” rendelet 16. cikkének 5. pontját úgy kell-e értelmezni, hogy a nem kereskedelmi célra használt, kedvtelési célú vízi járműre vonatkozó hajótest-biztosítás e rendelkezés hatálya alá tartozik.
2. Tekintettel arra, hogy e kérdés tisztázását a jelen jogvita megoldása szempontjából meghatározónak kell tekinteni, és a fennálló kétség valamely uniós jogszabály értelmezésére vonatkozik, az Østre Landsret (keleti fellebbviteli bíróság) szükségesnek tartja az eljárás felfüggesztését, és a kérdésnek az Európai Unió Bírósága elé terjesztését.

Rendelkező rész:

Az Østre Landsret (keleti fellebbviteli bíróság) az Európai Unió Bíróságától a következő kérdés megválaszolását kéri:

Úgy kell-e értelmezni a „Brüsszel I” 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?