

Lieta C-352/21

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu

Iesniegšanas datums:

2021. gada 28. maijs

Iesniedzējtiesa:

Østre Landsret (Dānija)

Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:

2021. gada 27. aprīlis

Apelācijas sūdzības iesniedzēji:

A1

A2

Atbildētāji:

I

ØSTRE LANDSRET
PROTOKOLS

2021. gada 27. aprīlī [..]

A1

un

A2

[..]

pret

I

[..]

Østre Landsret (Austrumu reģiona apelācijas tiesa) saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību (“LESD”) 267. panta otro daļu un pēc apspriešanās ar pusēm nolēma lūgt Eiropas Savienības Tiesu sniegt prejudiciālu nolēmumu par Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 1215/2012 (2012. gada 12. decembris) par jurisdikciju un spriedumu atzīšanu un izpildi civillietās un komercietās (Briseles I regula) 15. panta 5. punkta un 16. panta 5. punkta izpratni un interpretāciju.

Østre Landsret izskatāmā tiesvedība ir saistīta ar to, vai pret apdrošinājuma ņēmēju var izvirzīt jurisdikcijas klauzulu apdrošināšanas līgumā, saskaņā ar kuru prasība ir jāceļ apdrošināšanas sabiedrības domicila valsts, proti, Nīderlandes, tiesās. Briseles I regulas 16. panta 1. punkta a) apakšpunkta un 5. punkta piemērošanas joma saistībā ar to, kas ir norādīts attiecībā uz lielajiem riskiem Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/138/EK (2009. gada 25. novembris) par uzņēmējdarbības uzsākšanu un veikšanu apdrošināšanas un pārapirošināšanas jomā (Maksātspējas II direktīva) I pielikuma A daļas 6. klasē, šajā sakarā rada šaubas. Jautājums ir, vai Briseles I regulas 16. panta 5. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka šī tiesību norma attiecas uz kasko apdrošināšanu izprieču peldlīdzekļiem, kas netiek izmantoti komerciāliem mērķiem, tādējādi vienošanos par tiesas izvēli starp apdrošinātāju un apdrošinājuma ņēmēju, kurš ir patērētājs, var atbilstīgi noslēgt pirms domstarpību rašanās.

A. Lietas apstākļi

1. Apelācijas sūdzības iesniedzēji **A1** un **A2**, kuru pastāvīgā dzīvesvieta ir Dānijā, 2013. gada 15. oktobrī pēc apskates veikšanas nopirka lietotu buru laivu “Nautor Swan 48” no izplatītāja *Ijmuden* pilsētā Nīderlandē. Saskaņā ar pirkuma/pārdevuma līgumu, kas starp pusēm tika noslēgts 2012. gada 15. oktobrī, pirkuma cena bija 315 000 EUR, un nodošana notika 2013. gada 1. novembrī.
2. Ar spēku no 2013. gada 1. novembra apelācijas sūdzības iesniedzēji arī apdrošināja savu atbildību un noslēdza kasko apdrošināšanu atbildētāja apdrošināšanas sabiedrībā **I**, kuras galvenais birojs atrodas Nīderlandē.
3. Apdrošināšanas sabiedrības “Pieteikuma veidlapā jahtu apdrošināšanai” apelācijas sūdzības iesniedzēji norādīja, ka buru laiva atradīsies reģistrācijas ostā *Helsingør Nordhavn*, Dānijā, un 13. punktā cita starpā norādīja šādi:
 - a. Vai kuģis tiks izmantots tikai privātām un atpūtas vajadzībām? – x jā
 - b. Vai kuģis tiks iznomāts vai fraktēts? – x nē
4. Apdrošināšanas polisē, ko apelācijas sūdzības iesniedzēji saņēma no apdrošināšanas sabiedrības, tika iekļauta atsauce uz apdrošināšanas noteikumiem “PLV 2010”. Apdrošināšanas noteikumu 1.7.5. un 1.7.6. punkti nosaka:

“Sūdzības

1.7.5. Visas sūdzības un domstarpības, kas attiecas uz starpniecības pakalpojumiem, līguma īstenošanu un izpildi, vispirms var iesniegt I BV sūdzību koordinatoram. Ja apdrošinājumaņēmēju neapmierina minētā sūdzību koordinatora viedoklis, viņš var vērsties “*Klachteninstituut Financiële Dienstverlening*” (Finanšu pakalpojumu sūdzību institūts) PO Box 93257, 2509AG THE HAGUE, www.klfid.nl.

Kompetentā tiesa

1.7.6. Ja apdrošinājumaņēmējs nevēlas izmantot 1.7.5. punktā minētās iespējas vai ja viņš joprojām neuzskata, ka sūdzības izskatīšana ir bijusi atbilstoša, viņš var iesniegt prasību kompetentajā tiesā Nīderlandē.”

5. Apelācijas sūdzības iesniedzēji ziemas laikā atstāja buru laivu *Ijmuden* Nīderlandē un 2014. gada pavasarī ar to kuģoja mājās uz Dāniju.
6. 2018. gadā apelācijas sūdzības iesniedzēji kuģoja uz Somiju, kur saskaņā ar sniegto informāciju viņi 2018. gada 26. maijā uzskrēja uz sēkļa. Kad 2019. gada pavasarī buru laiva tika nogādāta krastā, lai to sagatavotu gaidāmajai sezonai, apelācijas sūdzības iesniedzēji atklāja ķīļa un korpusa bojājumus. 2019. gada 14. maijā apelācijas sūdzības iesniedzēji ziņoja par pamatojumu apdrošināšanas sabiedrībai, kura pēc vērtētāja veiktās apskates atteicās segt ziņotos bojājumus, atsaucoties uz to raksturu.
7. Pēc tam apelācijas sūdzības iesniedzēji iesniedza prasību viņu pastāvīgās dzīvesvietas valstī *Retten i Helsingør* (Helsingēras tiesa) pret apdrošināšanas sabiedrību, apgalvojot, ka apdrošināšanas sabiedrībai būtu jānosaka pienākums segt zaudējumu atlīdzināšanu, kas tika aprēķināta 300 000 DKK apmērā. Apdrošināšanas sabiedrība apgalvoja, ka prasība ir nepieņemama, jo, pēc tās domām, prasību regulēja apdrošināšanas nosacījumos ietvertais tiesas izvēles līgums, un tādējādi tā bija jāiesniedz Nīderlandē.

B. Līdzšinējā tiesvedība

1. Helsingēras tiesa 2020. gada 19. maijā pasludināja spriedumu pirmajā instancē un apstiprināja apdrošināšanas sabiedrības izvirzīto iebildi par nepieņemamību, kas nozīmē, ka prasība ir jāiesniedz Nīderlandes tiesā.
2. Pilsētas tiesā tika panākta vienošanās, ka jurisdikcijas jautājums jāatrisina saskaņā ar Briseles I regulas 3. iedaļu par jurisdikciju lietās, kas attiecas uz apdrošināšanu.
3. Sprieduma pamatojumā Helsingēras tiesa cita starpā norādīja:

“Saskaņā ar regulas 11. panta 1. punkta b) apakšpunktā paredzēto vispārīgo noteikumu [apelācijas sūdzības iesniedzēji] principā var iesniegt prasību pret [atbildētāju] savas pastāvīgās dzīvesvietas tiesā (Helsingēras tiesa).

Jautājums ir par to, vai pušu vienošanās par tiesu ir spēkā esoša, jo attiecīgajā gadījumā prasība ir jāiesniedz Nīderlandes tiesā.

Saskaņā ar Briseles I regulas 15. panta 5. punktu – kas ir nozīmīgā tiesību norma šajā lietā – no regulas 3. iedaļas tiesību normām var atkāpties, noslēdzot vienošanos, kas attiecas uz apdrošināšanas līgumu, tiktāl, ciktāl tā aptver vienu vai vairākus 16. pantā minētos riskus.

Minētie riski ir iekļauti 16. panta sarakstā un saskaņā ar 16. panta 5. punktu ar tiem ir aptverti “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 apdrošināšanas un pārapirošināšanas jomā (Maksāspēja II).”

Maksāspējas II direktīvas 13. pantā ir ietverts garš definīciju saraksts, un “lielie riski” tiek definēti kā tādi, kas cita starpā aptver “riskus, kas klasificēti saskaņā ar I pielikuma A daļas 4., 5., 6., 7., 11. un 12. apdrošināšanas veidu” (skat. 13. panta 27. punkta a) apakšpunktu).

Saskaņā ar Likuma par finanšu uzņēmumiem, ar ko transponē direktīvas noteikumus, 7. pielikumu 6. klasē ir ietverti: “Kuģi (jūras, ezeru, upju un kanālu kuģi): visi upju un kanālu kuģu, ezeru kuģu [un] jūras kuģu bojājumi vai zaudējumi”.

Saskaņā ar dabisko lingvistisko nozīmi attiecīgā buru laiva, kas gan angļu valodā sastādītajā pārdevuma līgumā, gan angļu valodā sastādītajā apdrošināšanas līgumā tiek dēvēta par “kuģi” [*vessel*], ir jāuzskata par tādu kuģi, kas iekļauts 6. klasē.

Ņemot vērā iepriekš minēto un saskaņā ar Dānijas Finanšu uzraudzības iestādes sniegto 6. klases nozīmi, tiesa uzskata, ka starp pusēm noslēgtais apdrošināšanas līgums attiecas uz “lielie riskiem”. Turklāt to nevar uzskatīt par nesaderīgu ar faktu, ka attiecīgais apdrošināšanas līgums attiecas uz buru laivu, kas tika iegādāta un ir apdrošināta 315 000 EUR apmērā.

Tiesa uzskata, ka nav obligātu iemeslu pieņemt [apelācijas sūdzības iesniedzēju] alternatīvi izvirzīto Briseles I regulas 16. panta interpretāciju, saskaņā ar kuru šī tiesību norma kopumā attiecas tikai uz kuģu komerciālu izmantošanu.

Tādējādi tiesa uzskata, ka pušu vienošanās par tiesas izvēli ir pamatota, un līdz ar to prasība ir jāiesniedz (kompetentā) Nīderlandes tiesā.”

4. Apelācijas sūdzības iesniedzēji iesniedza apelāciju *Østre Landsret*, apgalvojot, ka lieta jānodod atpakaļ vai, pakārtoti, ka lieta būtu jāizskata *Østre Landsret*, apelācijas sūdzības iesniedzējiem apgalvojot, ka kuģis nav aptverts ar Briseles I regulas 16. panta 5. punktu, jo tas ir izprieču peldlīdzeklis. Tādējādi tiek apgalvots, ka prasība tika pamatoti iesniegta Helsingēras tiesā pirmajā instancē.
5. Ar 2020. gada 12. novembra rīkojumu *Østre Landsret* nolēma lūgt Eiropas Savienības Tiesu sniegt prejudiciālu nolēmumu, uzdodot jautājumu par Briseles I regulas 16. panta 5. punkta interpretāciju.

C. Dānijas noteikumi attiecībā uz jurisdikciju un tiesas izvēles līgumiem

1. Noteikumi par jurisdikciju un tiesas izvēles līgumiem ir noteikti Civilprocesa kodeksa 22. nodaļā. Uz šo lietu attiecas 244.–247.pants, kuri ir formulēti šādi:

“**244. pants.** Lietās, kas attiecas uz patērētāju līgumiem, kuri nav noslēgti personīgi tirgotāja uzņēmējdarbības telpās, patērētājs var celt prasību pret tirgotāju savas pastāvīgās dzīvesvietas tiesā.

245. punkts. Puses var iepriekš vienoties, kurā no vairākām līdzīgām tiesām ir jāiesniedz prasība.

2. *daļa.* Lietās, kas attiecas uz patērētāju līgumiem, iepriekšējas vienošanās par tiesas izvēli patērētājam nav saistošas.

[..]

246. pants. Prasības pret personām, sabiedrībām, biedrībām, privātām iestādēm un citām apvienībām, kuru domicils nav Dānijā, var celt Dānijā tiktāl, ciktāl tiesu var uzskatīt par tādu, kurai saskaņā ar 237. pantu, 238. panta 2. daļu, 241., 242., 243. un 245. pantu ir jurisdikcija izskatīt lietu. Lietās, kas attiecas uz patērētāja līgumiem, patērētājs var celt prasību pret personām un apvienībām, kas minētas pirmajā teikumā, savas pastāvīgās dzīvesvietas tiesā tiesās, ja pirms līguma noslēgšanas tika uzrādīts īpašs piedāvājums vai reklāma Dānijā un patērētājs Dānijā veica nepieciešamos pasākumus līguma noslēgšanai.

[..]

247. punkts. Gadījumos, uz kuriem attiecas starptautiska vienošanās, kuru Dānijas likumos transponē Likums par Briseles konvenciju utt. vai Likums par noteiktu ārvalstu spriedumu utt. atzīšanu un izpildi civillietās un komerclietās, tostarp ar rīkojumu saskaņā ar šajos likumos noteikto, jāpiemēro minētās vienošanās noteikumi par jurisdikciju. Tomēr tas tā nav

gadījumā, ja prasības tiek iesniegtas 246.a pantā minētajā jurisdikcijā un uz kurām attiecas 1952. gada 10. maija Konvencija par jūras kuģu arestu.

[..]”

D. ES tiesību normas

1. Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 1215/2012 (2012. gada 12. decembris) par jurisdikciju un spriedumu atzīšanu un izpildi civillietās un komercietās (Briseles I regula) 18. un 19. apsvērumš nosaka:

“(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.

(19) Izņemot šajā regulā noteikto izņēmuma jurisdikcijas pamatojumu gadījumus, būtu jāievēro līgumslēdzēju pušu autonomija līgumos, kas nav apdrošināšanas, patērētāju vai darba līgumi, attiecībā uz kuriem ir atļauta vienīgi ierobežota autonomija noteikt tiesu, kurai ir jurisdikcija.

[..]”

2. Šīs regulas 3. iedaļā, kas paredz jurisdikciju lietās, kas attiecas uz apdrošināšanu, cita starpā ir noteikts:

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

11. pants. 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; vai

[..].

15. pants. No šīs iedaļas noteikumiem var atkāpties vienīgi ar vienošanos:

- 1) ko panāk pēc strīda rašanās;
- 2) kas ļauj apdrošinājuma ņēmējam, apdrošinātajam vai apdrošināšanas atlīdzības saņēmējam celt prasību tiesās, kas nav šajā iedaļā norādītās tiesas;
- 3) kas ir noslēgta starp apdrošinājuma ņēmēju un apdrošinātāju, kuriem abiem līguma slēgšanas laikā ir domicils vai pastāvīgā mītnesvieta tajā

pašā dalībvalstī un kas piešķir jurisdikciju minētās dalībvalsts tiesām, pat ja notikums, kas rada kaitējumu, iestātos ārvalstīs, ar noteikumu, ka šāda vienošanās nav pretrunā minētās dalībvalsts tiesību aktiem;

- 4) kas ir noslēgta ar apdrošinājuma ņēmēju, kura domicils nav dalībvalstī, izņemot tiktāl, ciktāl apdrošināšana ir obligāta vai attiecas uz nekustamo īpašumu kādā dalībvalstī; vai
- 5) kas saistās ar apdrošināšanas līgumu tiktāl, ciktāl tas attiecas uz vienu vai vairākiem 16. pantā paredzētajiem riskiem.

16. pants. 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 apdrošināšanas un pārāpdrošināšanas jomā (Maksājspēja II).”

3. Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/138/EK (2009. gada 25. novembris) par uzņēmējdarbības uzsākšanu un veikšanu apdrošināšanas un pārāpdrošināšanas jomā (Maksājspējas II direktīva) nosaka:

“2. pants

[Piemērošanas joma]

1. Šo direktīvu piemēro attiecībā uz tiešās dzīvības un nedzīvības apdrošināšanas sabiedrībām, kas veic uzņēmējdarbību vai vēlas veikt uzņēmējdarbību kādas dalībvalsts teritorijā.

To piemēro arī attiecībā uz pārapdrošināšanas sabiedrībām, kuras nodarbojas tikai ar pārapdrošināšanu un veic uzņēmējdarbību dalībvalsts teritorijā vai kuras vēlas uzsākt tajās savu uzņēmējdarbību, izņemot IV sadaļu.

2. Attiecībā uz nedzīvības apdrošināšanu, šo direktīvu piemēro I pielikuma A daļā minēto apdrošināšanās veidu nedzīvības apdrošināšanas darbībām.

[..]

13. pants

[Definīcijas]

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 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 Padomes Ceturtās Direktīvas 78/660/EEK(1978. gada 25. jūlijs), kas pamatojas uz Līguma 54. panta 3. punkta g) apakšpunktu un attiecas uz noteiktu veidu sabiedrību gada pārskatiem, nozīmē: EUR 12,8 miljoni;
 - iii) vidējais darbinieku skaits finanšu gada laikā – 250.

[..]

I PIELIKUMS

NEDZĪVĪBAS APDROŠINĀŠANAS VEIDI

A. Risku klasifikācija atbilstīgi apdrošināšanas veidiem

[..]

6. Kuģi (jūras, ezera, upes un kanāla kuģi)

Visi šādiem transportlīdzekļiem nodarītie zaudējumi vai to zudums

- upes un kanāla kuģi,
- ezera kuģi,
- jūras kuģi.”

4. Attiecībā uz 15. panta 5. punkta izcelsmi un formulējumu 140.–141. punkts *P. Schlosser* ziņojumā par Konvenciju par Dānijas Karalistes, Īrijas un Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes pievienošanas Briseles konvencijai (OV 1979, C 59, 71. lpp.) nosaka:

“140. Apvienotās Karalistes lūgums tai piemērot īpašus noteikumus attiecībā uz lielu risku apdrošināšanu, iespējams, bija vissarežģītākā darba grupas problēma. Šā lūguma pamatā bija atziņa, ka sociālās aizsardzības jēdziens, ar ko tiek noteikts ierobežojums attiecībā uz tādu noteikumu pieņemamību, kuri nosaka jurisdikciju apdrošināšanas lietās, vairs nav pamatots, ja apdrošinājuma ņēmēji ir spēcīgi uzņēmumi. Problēmu radīja piemērotas robežas atrašana. Diskusijās par otro apdrošināšanas direktīvu jau bija konstatēts, ka nav iespējams kā kritērijus noteikt abstraktus un vispārīgus faktorus, piemēram, uzņēmuma kapitālu vai apgrozījumu. Vienīgais risinājums bija pārbaudīt, kādus apdrošināšanas līgumu veidus parasti slēdz tikai tie apdrošinājuma ņēmēji, kuriem nav nepieciešama sociālā aizsardzība. Pamatojoties uz to, rūpnieciskajai apdrošināšanai kopumā nevar piešķirt īpašu attieksmi.

[..]

Visu šo jautājumu izskatīšanas rezultātā tika rasts risinājums, kas redzams jaunajā 12. panta 5. punktā, kas papildināts ar 12.a pantu: attiecībā uz vienošanos par jurisdikciju principā jāpiemēro īpaša attieksme jūras apdrošināšanai un dažām aviācijas apdrošināšanas jomām.

[..]

Lai izvairītos no grūtībām un interpretācijas atšķirībām, bija jā sastāda to politikas veidu saraksts, attiecībā uz kurām jāpaplašina vienošanās par jurisdikciju pieņemamība. Ideja šajā nolūkā atsaukties uz apdrošināšanas klašu sarakstu, kas iekļauts Padomes Pirmās direktīvas (73/239/EEK) (1973. gada 24. jūlijs) pielikumā, izrādījās nepietiekama. Tajā izmantotajā klasifikācijā tika ņemtas vērā Valsts apdrošināšanas pārvaldes prasības, un tā nebija vērsta uz privāto apdrošināšanas interešu taisnīgu līdzsvaru. Līdz ar to nebija citas izvēles kā sastādīt atsevišķu sarakstu 1968. gada konvencijas vajadzībām. Uz sarakstu un tajā neiekļautajām apdrošināšanas klasēm attiecas šādi komentāri.

141. 12.a panta 1. punkta a) apakšpunkts

Šī tiesību norma attiecas tikai uz kasko apdrošināšanu, nevis uz atbildības apdrošināšanu. Termins “jūras kuģi” nozīmē visus kuģus, kas paredzēti braukšanai jūrā. Tas ietver ne tikai kuģus šī vārda tradicionālajā nozīmē, bet arī jūrā izmantojamus gaisa spilvena kuģus, kuģus ar zemūdens spārniem, liellaivām un laivām. Tas attiecas arī uz peldošiem aparātiem, kuri nevar pārvietoties ar savu jaudu, piemēram, naftas izpētes un ieguves iekārtas, kas pārvietojas ūdenī. Jūras gultnē stingri pietauvotas vai pietauvojamas iekārtas jebkurā gadījumā ir tieši iekļautas šīs tiesību normas tekstā. Šī tiesību norma attiecas arī uz kuģiem, kas tiek būvēti, bet tikai tiktāl, ciktāl bojājumi izriet no jūras riska. Tas ir bojājums, ko rada fakts, ka kuģis atrodas ūdenī, nevis bojājums, kas rodas sausajā dokā vai kuģu būvētavu darbnīcās.”

5. Padomes Lēmuma (2014. gada 4. decembris) par to, lai Eiropas Savienības vārdā apstiprinātu Hāgas 2005. gada 30. jūnija Konvenciju par tiesas izvēles līgumiem (2014/887/ES), 2., 4. un 7. apsvērumā cita starpā ir noteikts:

“2) Konvencija par tiesas izvēles līgumiem, kas noslēgta 2005. gada 30. jūnijā Hāgas Starptautisko privāttiesību konferencē (“Konvencija”), sniedz vērtīgu ieguldījumu pušu autonomijas veicināšanā starptautiskos tirdzniecības darījumos un šādu darījumu juridisko risinājumu paredzamības palielināšanā. Konvencija jo īpaši nodrošina pusēm vajadzīgo juridisko noteiktību par to, ka viņu tiesas izvēles līgumi tiks ievēroti un ka spriedumi, ko pieņēmusi izvēlēta tiesa, varēs tikt atzīti un izpildīti starptautiskās lietās.

[..]

4) Konvencija ietekmē Savienības sekundāros tiesību aktus saistībā ar jurisdikciju, kuras pamatā ir pušu izvēle, un saistībā ar izrietošo spriedumu atzīšanu un izpildi, jo īpaši Padomes Regulu (EK) Nr. 44/2001, ko paredzēts no 2015. gada 10. janvāra aizstāt ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1215/2012.

[..]

7) Savienībai, apstiprinot Konvenciju, 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 apdrošinājumaņēmēju, apdrošināto pusi vai saņēmēju saistībā ar jautājumiem, kuri attiecas uz apdrošināšanu, saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 44/2001. Izslēgšanai vajadzētu būt ierobežotai tiktāl, ciktāl nepieciešams, lai aizsargātu vājāko pušu intereses saistībā ar apdrošināšanas līgumiem. Tādēļ tai nebūtu jāattiecas ne uz pārapirošināšanas 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.”

6. Eiropas Savienības Vienpusējā deklarācija laikā, kad tiek apstiprināta Hāgas 2005. gada 30. jūnija Konvencija par tiesas izvēles līgumiem (“Konvencija”), kura ir izstrādāta saskaņā ar Konvencijas 21. pantu, kas veido I pielikumu Padomes 2014. gada 4. decembra lēmumam, cita starpā nosaka:

“Ar šo deklarāciju, kuras mērķis ir no Konvencijas darbības jomas izslēgt dažus apdrošināšanas līgumu veidus, ir paredzēts aizsargāt dažus apdrošinājumaņēmējus, 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.”

E. Eiropas Savienības Tiesas judikatūra

1. 2020. gada 27. februāra spriedumā lietā C-803/18 *Balta/Grifs AG* Tiesa pievērsās Briseles I regulas 15. panta 5. punkta un 16. panta 5. punkta interpretācijai saistībā ar tiesvedību starp Latvijā reģistrētu apdrošināšanas sabiedrību Balta un Lietuvā reģistrētu apsardzes firmu Grifs AG par apdrošināšanas atlīdzības samaksu. Šajā lietā iesniedzējtiesa bija precizējusi, ka pamatlietā izvērtētais apdrošināšanas līgums attiecas uz “lieliem riskiem” atbilstoši Briseles I regulas 16. panta 5. punktam. Minētā sprieduma 37. punktā Tiesa atzīmēja, ka 2017. gada 13. jūlija spriedumā lietā C-368/16 *Assens Havn* Tiesa norādīja, ka jautājumos, kas saistīti ar apdrošināšanu, vienošanās par jurisdikciju ir stingri ierobežota ar mērķi aizsargāt ekonomiski vājāko pusi.
2. Tiesa atbildēja, ka Briseles I regulas 15. panta 5. punkts un 16. panta 5. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka jurisdikcijas noteikšanas klauzula, kas ir paredzēta pēdējā minētajā tiesību normā norādīto “lielo risku” apdrošināšanas līgumā, kurš noslēgts starp apdrošinājuma ņēmēju un apdrošinātāju, nevar tikt attiecināta uz personu, kura ir apdrošināta saskaņā ar šo līgumu, kura profesionāli nedarbojas apdrošināšanas nozarē, kura minētajai klauzulai nav piekritusi un kura pastāvīgi dzīvo vai ir reģistrēta citā, nevis apdrošinājuma ņēmēja un apdrošinātāja dalībvalstī.

F. Apelācijas sūdzības iesniedzēju argumenti:

1. Apelācijas sūdzības iesniedzēji apgalvoja, ka Briseles I regulas 16. panta 5. punkts attiecas uz “lieliem riskiem” tikai tad, ja bojājums rodas laikā, kad apdrošinātais kuģis tiek izmantots komerciāliem mērķiem, un bojājuma rašanās ir saistīta ar to.
2. Apelācijas sūdzības iesniedzēji uzskata, ka Briseles I regulas 16. panta 5. punkta interpretācija, saskaņā ar kuru “lieli riski” attiecas uz visiem kuģiem neatkarīgi no to lieluma un izmantošanas, ieskaitot privātiem mērķiem izmantojamus izprieču peldlīdzekļus, ir pretrunā regulas 18. un 19. apsvērumam un mērķim aizsargāt vājāko pusi līgumattiecībās.
3. Šo interpretāciju apstiprina Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/1629, ar ko nosaka tehniskās prasības attiecībā uz iekšzemes ūdensceļu kuģiem, 3. panta a), b), c), f) un j) punktā minētā klasifikācija, kā arī līdzīgi definīcijas, kas izklāstītas *Lovbekendtgørelse nr. 74 af 17. januar 2014 om skibes besætning* (2014. gada 17. janvāra Konsolidētais likums Nr. 74 par kuģu apkalpi) 2. panta 1. līdz 6. punktā, kas atbilst dažādu kuģu veidu starptautiskajām definīcijām un ir formulētas šādi:

“2. punkts

Šajā likumā šādiem terminiem ir šāda nozīmē:

- 1) “Tirdzniecības kuģis”: jebkurš kuģis, kas nav zvejas kuģis vai atpūtas peldlīdzeklis.
 - 2) “Pasažieru kuģis”: kuģis, kas pārvadā vairāk nekā 12 pasažierus.
 - 3) “Kravas kuģis”: tirdzniecības kuģis, kas nav pasažieru kuģis.
 - 4) “Zvejas kuģis”: kuģis, kura valstspiederība ir marķēta ar ārēju identifikācijas numuru.
 - 5) “Atpūtas peldlīdzeklis”: kuģis, kas netiek izmantots komerciāliem mērķiem. Šaubu gadījumā Dānijas Jūrniecības iestāde izvērtē, vai kuģis ir uzskatāms par atpūtas peldlīdzekli.
 - 6) “Jūras kuģis”: kuģis, ko izmanto ārpus ostām, upēm, ezeriem un līdzīgiem piekrastes ūdeņiem.”
4. Ja būtu paredzēts, ka atpūtas peldlīdzekļi saskaņā ar Briseles I regulas 16. panta 5. punktu būtu jāiekļauj 6. klasē, tie būtu tieši minēti pielikumā esošā saraksta 6. klasē. I pielikuma A daļā esošās 6. klases apraksts acīmredzami jāsaprot tā, ka visi “upju un kanālu kuģu, ezeru kuģu un jūras kuģu” bojājumi vai zaudējumi ir “jūras, ezeru, upju un kanālu kuģu apakšgrupa”.
 5. No 2014. gada 4. decembra Padomes Lēmuma par Hāgas 2005. gada 30. jūnija Konvencijas par tiesas izvēles līgumiem apstiprināšanu Eiropas Savienības vārdā, 4., 5. un 7. apsvēruma ir skaidrs, ka paziņojums tika sniegts, ņemot vērā Regulu 44/2001 (tagad Briseles I regula), lai saglabātu apdrošinājumaņēmējam pieejamos aizsardzības jurisdikcijas noteikumus. Attiecībā uz Eiropas Savienības Vienpusējo deklarāciju laikā, kad tika apstiprināta Hāgas 2005. gada 30. jūnija Konvencija par tiesas izvēles līgumiem (“Konvencija”), kas īstenota saskaņā ar Konvencijas 21. pantu, kura ir iekļauta Padomes Lēmuma I pielikumā, no 1. panta 2. punkta d) apakšpunkta var secināt, ka lieli riski ietver tikai zaudējumus vai bojājumus *inter alia* kuģiem, kas saistīti ar to izmantošanu komerciāliem mērķiem.

G. Atbildētāja apsvērumi

1. Atbildētājs apstrīd Helsingēras tiesas jurisdikciju šajā lietā.
2. No noslēgtā apdrošināšanas līguma skaidri izriet, ka 2013. gadā puses noslēdza vienošanos, cita starpā, par jurisdikciju, un tāpēc prasība pret atbildētāju Nīderlandē saskaņā ar šo vienošanos ir jāiesniedz “kompetentā tiesā Nīderlandē”. (skat. līguma 1.7.6. punktu).

3. Pirmkārt, tiek apgalvots, ka apelācijas sūdzības iesniedzējs – lai gan viņš ir patērētājs – noslēdza juridiski saistošu apdrošināšanas līgumu un juridiski saistošu tiesas izvēles līgumu ar atbildētāju, saskaņā ar kuru tiesa, kurai ir jurisdikcija, ir tiesa Nīderlandē. Jurisdikcija, par kuru ir noslēgta vienošanās, ir spēkā neatkarīgi no Hāgas konvencijas.
4. Saskaņā ar Briseles I regulas 11. panta 1. punkta b) apakšpunktu atbildētāju principā var iesūdzēt apelācijas sūdzības iesniedzēja pastāvīgās dzīvesvietas tiesā, proti, Helsingēras tiesā.
5. Tomēr saskaņā ar šīs regulas 15. pantu apdrošināšanas līguma puses var atkāpties no attiecīgā noteikuma. To var izdarīt ar vienošanos par tiesas izvēli saskaņā ar 15. panta 5. punktu, ciktāl tas attiecas uz vienu vai vairākiem 16. pantā minētajiem riskiem.
6. “Lieli riski” ir definēti 13. panta 27. punktā Padomes Direktīvā 73/239/EEK, kura ir grozīta ar Direktīvu 88/357/EEK un Direktīvu 90/618/EEK, kuru Dānijas tiesībās neseno īstenoja ar *Lov nr. 308 af 28. marts 2015 om ændring af lov om finansiel virksomhed* (2015. gada 28. marta Likumu Nr. 308, ar ko groza Likumu par finanšu uzņēmumiem).
7. Saskaņā ar minētās direktīvas 13. panta 27. punkta a) apakšpunktu riski, kas cita starpā ir klasificēti I pielikuma A daļas 6. klasē, ietilpst “lielu risku” kategorijā. Apdrošināšanas klašu saraksts ir atrodams arī *Lov nr. 1447 af 11. september 2020 om finansiel virksomhed* (2020. gada 11. septembra Likums Nr. 1447 par finanšu uzņēmumiem) 7. pielikumā. Tas ir formulēts šādi:
“[.]
Apdrošināšana – bojājumi
Risku klasifikācija atbilstīgi apdrošināšanas klasēm.
[.]
6. “Kuģi (jūras, ezeru, upju un kanālu kuģi): visi upju un kanālu kuģu, ezeru kuģu un jūras kuģu bojājumi vai zaudējumi.
[.]”
8. Tādējādi attiecīgā klase attiecas uz kuģiem (jūras, ezeru, upju un kanālu kuģiem) tiktāl, ciktāl runa ir par visiem upju un kanālu kuģu, ezeru kuģu un jūras kuģu bojājumiem vai zaudējumiem.
9. Ir iespējams atsaukties arī uz Dānijas finanšu pārvaldes 2016. gada 30. jūnija elektroniskā pasta vēstuli, kurā cita starpā ir norādīts:

“6. klase, kas ir norādīta Maksātspējas II direktīvas I pielikumā, Dānijas tiesībās tika ieviesta Likuma par finanšu uzņēmumiem 7. pielikuma 6. punktā.

6. klase ir kasko apdrošināšana, un tā attiecas gan uz kuģu komerciālu, gan privātu izmantošanu navigācijai.

Kasko apdrošināšana ir apdrošināšana pret bojājumiem, kas nodarīti apdrošinātajam īpašumam (šajā gadījumā kuģiem, laivām un citiem kuģiem), tostarp arī gadījumā, ja šis īpašums ir zudis zādzības dēļ u.c.”

10. Tāpēc tiek apgalvots, ka uz tādu kasko apdrošināšanu kā šajā lietā minēto attiecas “lielo risku” definīcija, kas izklāstīta Briseles I regulas 16. pantā, un tādējādi saskaņā ar 15. panta 5. punktu un saistībā ar 16. panta 5. punktu ir atļauts slēgt tādu tiesas izvēles līgumu kā pamatlietā minēto.
11. Tiek apstrīdēts, ka tas, ka ES (un pēc tam Dānija) paziņoja, ka ES neplāno Hāgas konvenciju piemērot apdrošināšanas līgumiem – izņemot komerciālu situāciju kontekstā –, nozīmē, ka tiesas izvēles līgums nav piemērojams. Tādējādi tiek apgalvots, ka šajā lietā ir piemērojama Briseles I regula, un iepriekšminētais paziņojums to nemaina.
12. Tiek apgalvots, ka šis paziņojums nozīmē tikai to, ka Hāgas konvencija šajos gadījumos nav piemērojama konkrētajā Eiropas Savienības kontekstā. Šādās situācijās tiek piemēroti pašas Eiropas Savienības noteikumi.
13. Tādēļ paziņojums ir jāsaprot tā, ka Hāgas konvencija saskaņā ar ES noteikumiem nesniedz privātiem apdrošinājumaņēmējiem atbilstošu aizsardzību. Tāpēc privāti apdrošinājumaņēmēji var paļauties uz pašas ES noteikumiem, tostarp Briseles I regulu.
14. No 2014. gada 4. decembra Padomes Lēmuma (2014/887/ES) 7. apsvēruma izriet, ka Hāgas konvencija nav piemērojama apdrošināšanas tiesvedībās starp divām pusēm, no kurām vismaz viena nav uzņēmums, ja uz abām attiecas ES tiesības. Šādās tiesvedībās tiek piemērota Briseles I regula.

H. *Østre Landsret* apgabaltiesas novērojumi

1. *Østre Landsret* apgabaltiesa konstatē, ka, ņemot vērā Briseles I regulas 16. panta 1. punkta a) apakšpunkta un 5. punkta formulējumu kopsakarā ar to, kas ir norādīts attiecībā uz lieliem riskiem, kas iekļauti Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/138/EK (2009. gada 25. novembris) par uzņēmējdarbības uzsākšanu un veikšanu apdrošināšanas un pārāpdrošināšanas jomā (Maksātspējas II direktīva) I pielikuma A daļas 6. klasē, un saistībā ar noteikumiem par tiesas izvēles līguma pamatmērķi, pastāv šaubas, vai Briseles I regulas 16. panta 5. punkts ir jāinterpretē

tādējādi, ka šī tiesību norma attiecas uz kasko apdrošināšanu tādām izprieču peldlīdzekļiem, kas netiek izmantoti komerciāliem mērķiem.

2. Tā kā skaidrojums attiecībā uz šo jautājumu jāuzskata par izšķirošu šīs lietas atrisināšanai un tā kā pastāvošās šaubas attiecas uz ES tiesību normas interpretāciju, Dānijas Austrumu apgabaltiesa uzskata par nepieciešamu apturēt tiesvedību un uzdot prejudiciālu jautājumu Eiropas Savienības Tiesai.

Ar šo tiek nolemts:

Østre Landsret lūdz Eiropas Savienības Tiesu atbildēt uz šādu jautājumu:

Vai Briseles I regulas 15. panta 5. punkts, aplūkojot kopsakarā ar tās 16. panta 5. punktu, ir jāinterpretē tādējādi, ka uz kasko apdrošināšanu attiecībā uz izprieču peldlīdzekļiem, kas netiek izmantoti komerciāliem mērķiem, attiecas šīs regulas 16. panta 5. punktā noteiktais izņēmums, un vai tādējādi apdrošināšanas līgums, kurā ir ietverta vienošanās par tiesas izvēli, atkāpjoties no šīs regulas 11. pantā paredzētā noteikuma, ir spēkā saskaņā ar minētās regulas 15. panta 5. punktu?