

Υπόθεση C-352/21

Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως

Ημερομηνία καταθέσεως:

28 Μαΐου 2021

Αιτούν δικαστήριο:

Østre Landsret (Δανία)

Ημερομηνία της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου:

27 Απριλίου 2021

Ενάγοντες-εκκαλούντες:

A1

A2

Εναγομένη-εφεσίβλητη:

I

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΤΟΥ ØSTRE LANDSRET

27 Απριλίου 2021 [...]

A1

και

A2

[...]

κατά

I

[...]

Το Østre Landsret (εφετείο της ανατολικής περιφέρειας, Δανία) αποφάσισε, δυνάμει του άρθρου 267, δεύτερο εδάφιο, της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: ΣΛΕΕ) και κατόπιν διαβούλευσης με τους διαδίκους, να ζητήσει από το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης την έκδοση προδικαστικής απόφασης επί της έννοιας και της ερμηνείας των άρθρων 15, σημείο 5, και 16, σημείο 5, του κανονισμού (ΕΕ) 1215/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2012, για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις (στο εξής: κανονισμός Βρυξέλλες I).

Η ενώπιον του εφετείου της ανατολικής περιφέρειας της Δανίας ένδικη διαφορά αφορά το ζήτημα αν μπορεί να αντιταχθεί στον αντισυμβαλλόμενο σε σύμβαση ασφάλισης ρήτρα παρέκτασης διεθνούς δικαιοδοσίας, περιλαμβανόμενη στη σύμβαση, δυνάμει της οποίας η αγωγή κατά της ασφαλιστικής εταιρίας πρέπει να ασκηθεί ενώπιον των δικαστηρίων της χώρας όπου η ασφαλιστική εταιρία διατηρεί την έδρα της, ήτοι εν προκειμένω τις Κάτω Χώρες. Το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 16, σημείο 1, στοιχείο α', και σημείο 5, του κανονισμού Βρυξέλλες I, σε συνδυασμό με τα όσα ορίζει σχετικά με τους μεγάλους κινδύνους ο κλάδος 6 στο μέρος Α του παραρτήματος I της οδηγίας 2009/138/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Νοεμβρίου 2009, σχετικά με την ανάληψη και την άσκηση δραστηριοτήτων ασφάλισης και αντασφάλισης (οδηγία Φερεγγυότητα II), εγείρουν αμφιβολίες όσον αφορά το ζήτημα αυτό. Το ερώτημα που τίθεται είναι αν το άρθρο 16, σημείο 5, του κανονισμού Βρυξέλλες I πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι εμπίπτει στη διάταξη αυτή η ασφάλιση ιδίων ζημιών σκάφους αναψυχής που δεν χρησιμοποιείται για εμπορικούς σκοπούς, με συνέπεια να μπορεί να συναφθεί εγκύρως, πριν από τη γένεση της διαφοράς, συμφωνία παρέκτασης διεθνούς δικαιοδοσίας μεταξύ ασφαλιστή και αντισυμβαλλομένου-καταναλωτή.

A. Πραγματικά περιστατικά της υποθέσεως

1. Στις 15 Οκτωβρίου 2013, οι ενάγοντες-εκκαλούντες **A1** και **A2**, κάτοικοι Δανίας, αγόρασαν, κατόπιν ελέγχου, μεταχειρισμένο ιστιοπλοϊκό σκάφος τύπου Nautor Swan 48 από πωλητή εδρεύοντα στο Ijmuden των Κάτω Χωρών. Σύμφωνα με τη σύμβαση της αγοραπωλησίας, η οποία συνήφθη μεταξύ των μερών στις 15 Οκτωβρίου 2013, το τίμημα της πώλησης καθορίστηκε στο ποσό των 315 000 ευρώ και η αγορά πραγματοποιήθηκε την 1η Νοεμβρίου 2013.
2. Οι ενάγοντες-εκκαλούντες συνήψαν επίσης σύμβαση ασφάλισης αστικής ευθύνης και ιδίων ζημιών με την εναγομένη-εφεσίβλητη ασφαλιστική εταιρία, την **I**, η οποία εδρεύει στις Κάτω Χώρες, με έναρξη ισχύος την 1η Νοεμβρίου 2013.
3. Στο έντυπο της ασφαλιστικής εταιρίας «Πρόταση ασφάλισης σκάφους», οι ενάγοντες-εκκαλούντες δήλωσαν ως λιμάνι βάσης του ιστιοπλοϊκού

σκάφους το Helsingør Nordhavn της Δανίας, ενώ στο σημείο 13 της πρότασης δήλωσαν μεταξύ άλλων τα εξής:

«α. Το σκάφος θα χρησιμοποιηθεί μόνο για ιδιωτική χρήση και για σκοπούς αναψυχής; – x ναι

β. Το σκάφος θα μισθωθεί ή θα ναυλωθεί; – x όχι»

4. Το ασφαλιστήριο που παρέλαβαν οι ενάγοντες-εκκαλούντες από την ασφαλιστική εταιρία παρέπεμπε στους όρους ασφάλισης με τίτλο «PLV 2010». Τα άρθρα 1.7.5 και 1.7.6 των όρων ασφάλισης έχουν ως εξής:

«Αντιρρήσεις

1.7.5 Αντιρρήσεις και διαφορές που ανακύπτουν σε σχέση με τις υπηρεσίες διαμεσολαβήσεως και την εκτέλεση της σύμβασης μπορούν αρχικά να υποβληθούν στον υπεύθυνο αντιρρήσεων της I BV. Αν ο αντισυμβαλλόμενος διαφωνεί με τις απόψεις του τελευταίου, δύναται να προσφύγει στο “Klachteninstituut Financiële Dienstverlening” (ινστιτούτο για την εξώδικη επίλυση διαφορών στον τομέα των χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών), Τ.Θ. 93257, 2509AG Χάγη, www.kifid.nl.

Αρμόδιο δικαστήριο

1.7.6 Εάν ο αντισυμβαλλόμενος δεν επιθυμεί να προσφύγει στις διαδικασίες του άρθρου 1.7.5, ή εάν εξακολουθεί να θεωρεί ανεπαρκή την αντιμετώπιση των αντιρρήσεών του, μπορεί να υποβάλει τη διαφορά ενώπιον του αρμοδίου δικαστηρίου των Κάτω Χωρών.»

5. Οι ενάγοντες-εκκαλούντες άφησαν το σκάφος τους στο Ijmuden των Κάτω Χωρών κατά τη διάρκεια του χειμώνα, και απέπλευσαν με αυτό για τη Δανία την άνοιξη του 2014.
6. Το έτος 2018 οι ενάγοντες-εκκαλούντες ταξίδεψαν με το σκάφος τους στη Φινλανδία, όπου –κατά το ιστορικό της αγωγής–, στις 26 Μαΐου 2018, το σκάφος προσάραξε. Μετά την ανέλκυση του σκάφους, που έγινε την άνοιξη του 2019 με σκοπό την προετοιμασία του για την επερχόμενη περίοδο, οι ενάγοντες-εκκαλούντες εντόπισαν ζημιές στην καρίνα και το κύτος. Στις 14 Μαΐου 2019 οι ενάγοντες-εκκαλούντες δήλωσαν το περιστατικό της προσάραξης στην ασφαλιστική εταιρία η οποία, κατόπιν επιθεώρησης που έγινε από εκτιμητή, αρνήθηκε την κάλυψη της ζημίας, επικαλούμενη τη φύση αυτής.
7. Εν συνεχεία, οι ενάγοντες-εκκαλούντες άσκησαν κατά της ασφαλιστικής εταιρίας αγωγή στη χώρα της κατοικίας τους, ενώπιον του Retten i Helsingør (πρωτοβάθμιου δικαστηρίου του Helsingør, Δανία), ζητώντας να υποχρεωθεί η εναγομένη-εφεσίβλητη ασφαλιστική εταιρία να καταβάλει το κόστος επισκευής της ζημίας, ανερχόμενο κατ' εκτίμηση στο ποσό των

300 000 δανικών κορωνών (DKK). Η ασφαλιστική εταιρία απέκρουσε την αγωγή ως απαράδεκτη, ισχυριζόμενη ότι στην ένδικη διαφορά έχει εφαρμογή η ρήτρα παρέκτασης διεθνούς δικαιοδοσίας που περιλαμβάνεται στους όρους ασφάλισης, και ότι ως εκ τούτου η αγωγή θα έπρεπε να ασκηθεί στις Κάτω Χώρες.

B. Η μέχρι τούδε διαδικασία

1. Το πρωτοβάθμιο δικαστήριο του Helsingør εξέδωσε την απόφασή του στις 19 Μαΐου 2020, κάνοντας δεκτή την ένσταση απαραδέκτου που προέβαλε η ασφαλιστική εταιρία, ήτοι δεχόμενο ότι η αγωγή έπρεπε να ασκηθεί ενώπιον των ολλανδικών δικαστηρίων.
2. Ενώπιον του πρωτοβάθμιου δικαστηρίου συνομολογήθηκε ότι το ζήτημα της διεθνούς δικαιοδοσίας πρέπει να επιλυθεί σύμφωνα με το άρθρο 3 του κανονισμού Βρυξέλλες I, το οποίο αφορά τη διεθνή δικαιοδοσία σε υποθέσεις ασφαλίσεων.
3. Στο σκεπτικό της αποφάσεώς του, το πρωτοβάθμιο δικαστήριο του Helsingør διαλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τα εξής:

«Κατά τον γενικό κανόνα του άρθρου 11, παράγραφος 1, στοιχείο β΄, του κανονισμού, [οι ενάγοντες] μπορούν, καταρχήν, να ασκήσουν την αγωγή κατά [της εναγομένης] ενώπιον του δικαστηρίου του τόπου κατοικίας τους (ήτοι ενώπιον του πρωτοβάθμιου δικαστηρίου του Helsingør).

Το ζήτημα που τίθεται είναι αν είναι έγκυρη η μεταξύ των μερών συμφωνία παρέκτασης διεθνούς δικαιοδοσίας, εφόσον βάσει της συμφωνίας αυτής η αγωγή θα έπρεπε να ασκηθεί ενώπιον των δικαστηρίων των Κάτω Χωρών.

Κατά το άρθρο 15, σημείο 5, του κανονισμού Βρυξέλλες I –που αποτελεί εν προκειμένω την κρίσιμη διάταξη–, παρέκκλιση από τις διατάξεις του τμήματος 3 του κανονισμού είναι δυνατή με συμφωνία που αφορά ασφαλιστική σύμβαση, εφόσον αυτή καλύπτει έναν ή περισσότερους κινδύνους από τους αναφερόμενους στο άρθρο 16.

Στο άρθρο 16 απαριθμούνται οι αναφερόμενοι στο άρθρο 15, σημείο 5, κίνδυνοι, μεταξύ δε αυτών (κατά το άρθρο 16, σημείο 5) αναφέρονται και “υπό την επιφύλαξη των προαναφερόμενων σημείων 1 έως 4, όλοι οι ‘μεγάλοι κίνδυνοι’ όπως ορίζονται στην οδηγία 2009/138/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Νοεμβρίου 2009, σχετικά με την ανάληψη και την άσκηση δραστηριοτήτων ασφάλισης και αντασφάλισης (Φερεγγυότητα II).”

Το άρθρο 13 της οδηγίας Φερεγγυότητα II περιέχει εκτενή κατάλογο ορισμών, ως δε “μεγάλοι κίνδυνοι” νοούνται, μεταξύ άλλων, “οι κίνδυνοι

που κατατάσσονται στους κλάδους 4, 5, 6, 7, 11 και 12 στο μέρος Α του παραρτήματος Γ” (βλ. άρθρο 13, σημείο 27, στοιχείο α’).

Κατά το παράρτημα 7 του νόμου περί χρηματοπιστωτικών δραστηριοτήτων, το οποίο μεταφέρει στο εσωτερικό δίκαιο τις διατάξεις της οδηγίας, ο κλάδος 6 αφορά: “Πλοία (θαλάσσια, λιμναία, και ποτάμια σκάφη): κάθε ζημία την οποία υφίστανται ποτάμια σκάφη, λιμναία σκάφη [και] θαλάσσια σκάφη”.

Το επίμαχο ιστιοπλοϊκό σκάφος, το οποίο, τόσο στο αγοραπωλητήριο συμβόλαιο (συντεταγμένο στην αγγλική γλώσσα) όσο και στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο (επίσης συντεταγμένο στην αγγλική γλώσσα) περιγράφεται ως “σκάφος” (“vessel”), θα πρέπει –σύμφωνα με τη συνήθη έννοια του όρου– να θεωρηθεί σκάφος το οποίο εμπίπτει στον κλάδο 6.

Στο πλαίσιο αυτό, και σύμφωνα με την έννοια του κλάδου 6 που γίνεται δεκτή από τη δανική εποπτική αρχή χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών, το δικαστήριο κρίνει ότι η σύμβαση ασφαλίσεως που έχει συναφθεί μεταξύ των διαδίκων καλύπτει τους “μεγάλους κινδύνους”. Περαιτέρω, τούτο δεν μπορεί να θεωρηθεί ασύμβατο με το γεγονός ότι η επίμαχη σύμβαση ασφαλίσεως αφορά ιστιοπλοϊκό σκάφος το οποίο αγοράστηκε έναντι τιμήματος 315 000 ευρώ, και έχει ασφαλιστεί με την ίδια ασφαλιστική αξία, ήτοι 315 000 ευρώ.

Το δικαστήριο κρίνει ότι η ερμηνεία του άρθρου 16 του κανονισμού Βρυξέλλες Ι που προβάλλουν επικουρικώς οι [ενάγοντες], σύμφωνα με την οποία η εν λόγω διάταξη αφορά στο σύνολό της μόνον τις εμπορικές χρήσεις των σκαφών, δεν βρίσκει νόμιμο έρεισμα.

Κατά συνέπεια, το δικαστήριο κρίνει ότι είναι έγκυρη η μεταξύ των διαδίκων συμφωνία παρέκτασης διεθνούς δικαιοδοσίας και, ως εκ τούτου, η αγωγή θα πρέπει να ασκηθεί ενώπιον του (αρμόδιου) ολλανδικού δικαστηρίου.»

4. Οι ενάγοντες-εκκαλούντες άσκησαν έφεση ενώπιον του εφετείου της ανατολικής περιφέρειας της Δανίας, ζητώντας την αναπομπή της υποθέσεως στο πρωτοβάθμιο δικαστήριο ή, επικουρικώς, την εκδίκασή της από το δευτεροβάθμιο δικαστήριο, προβάλλοντας τον ισχυρισμό ότι στην περίπτωση του επίμαχου σκάφους δεν έχει εφαρμογή η διάταξη του άρθρου 16, σημείο 5, του κανονισμού Βρυξέλλες Ι, δεδομένου ότι πρόκειται για σκάφος αναψυχής. Ως εκ τούτου, ισχυρίζονται οι ενάγοντες-εκκαλούντες, η αγωγή ορθώς ασκήθηκε ενώπιον του πρωτοβάθμιου δικαστηρίου του Helsingør.

5. Με διάταξή του της 12ης Νοεμβρίου 2020, το εφετείο της ανατολικής περιφέρειας της Δανίας αποφάσισε να υποβάλει στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης αίτηση προδικαστικής αποφάσεως σχετικά με την ερμηνεία του άρθρου 16, σημείο 5, του κανονισμού Βρυξέλλες Ι.

Γ. Οι διατάξεις της δανικής νομοθεσίας σχετικά με τη διεθνή δικαιοδοσία και τις συμφωνίες παρέκτασης

1. Οι διατάξεις σχετικά με τη διεθνή δικαιοδοσία και τις συμφωνίες παρέκτασης περιέχονται στο κεφάλαιο 22 του δανικού κώδικα πολιτικής δικονομίας. Κρίσιμες για την υπόθεση είναι οι διατάξεις των άρθρων 244 έως 247, οι οποίες έχουν ως εξής:

«**Άρθρο 244:** Σε περίπτωση συμβάσεως που συνάπτεται με καταναλωτή χωρίς φυσική παρουσία του τελευταίου στην επιχειρηματική εγκατάσταση του εμπόρου, η αγωγή κατά του εμπόρου μπορεί να ασκηθεί από τον καταναλωτή ενώπιον των δικαστηρίων της κατοικίας του.

Άρθρο 245: Με συμφωνία των διαδίκων μπορεί να καθοριστεί το αρμόδιο μεταξύ περισσότερων ομοιόβαθμων δικαστήριου.

Παράγραφος 2: Σε περίπτωση συμβάσεως που συνάπτεται με καταναλωτή, τυχόν συμφωνία παρέκτασης που αφορά μελλοντικές διαφορές δεν δεσμεύει τον καταναλωτή.

[...]

Άρθρο 246: Η αγωγή κατά φυσικού προσώπου, ή κατά νομικού προσώπου οποιασδήποτε νομικής μορφής, που δεν έχει την κατοικία ή την έδρα του στη Δανία μπορεί να ασκηθεί ενώπιον του δανικού δικαστηρίου που έχει δικαιοδοσία για την εκδίκασή της σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 237, 238, παράγραφος 2, 241, 242, 243 και 245. Σε περίπτωση συμβάσεως που συνάπτεται με καταναλωτή, ο καταναλωτής μπορεί να ασκήσει την αγωγή κατά φυσικού ή νομικού προσώπου από τα αναφερόμενα στο προηγούμενο εδάφιο ενώπιον του δικαστηρίου του τόπου κατοικίας του, εάν προηγήθηκε της σύναψης της συμβάσεως η παρουσίαση συγκεκριμένης προσφοράς ή διαφημίσεως στη Δανία και ο καταναλωτής πραγματοποίησε στη Δανία τις αναγκαίες για τη σύναψη της συμβάσεως ενέργειες.

[...]

Άρθρο 247: Σε υποθέσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής διεθνούς συμφωνίας η οποία έχει μεταφερθεί στο δίκαιο της Δανίας διά του νόμου περί της Συμβάσεως των Βρυξελλών κ.λπ. ή του νόμου για την αναγνώριση και την εκτέλεση ορισμένων αλλοδαπών αποφάσεων κ.λπ. σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις, ή και διά διατάγματος που έχει εκδοθεί δυνάμει των ως άνω νόμων, εφαρμόζονται οι περί διεθνούς δικαιοδοσίας διατάξεις της εκάστοτε διεθνούς συμφωνίας. Εξαιρούνται όμως οι αγωγές που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Συμβάσεως της 10ης Μαΐου 1952 για τη συντηρητική κατάσχεση πλοίων, που ασκούνται ενώπιον του δικαστηρίου του άρθρου 246α.

[...]»

Δ. Οι διατάξεις του δικαίου της Ένωσης

1. Οι αιτιολογικές σκέψεις 18 και 19 του κανονισμού (ΕΕ) 1215/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2012, για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις (κανονισμός Βρυξέλλες Ι) έχουν ως εξής:

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

(19) Η αυτονομία των μερών μιας σύμβασης όσον αφορά τον καθορισμό του αρμοδίου δικαστηρίου πρέπει να τηρείται με την επιφύλαξη των αποκλειστικών βάσεων διεθνούς δικαιοδοσίας που προβλέπονται από τον παρόντα κανονισμό, εκτός εάν πρόκειται για συμβάσεις ασφάλισης, καταναλωτών και εργασίας, όπου επιτρέπεται μόνον περιορισμένη αυτονομία.

[...]»

2. Στο κεφάλαιο II, τμήμα 3 του εν λόγω κανονισμού, το οποίο αφορά τη διεθνή δικαιοδοσία σε υποθέσεις ασφαλίσεων, ορίζονται, μεταξύ άλλων, τα εξής:

«**Άρθρο 10:** Σε υποθέσεις ασφαλίσεων η διεθνής δικαιοδοσία ρυθμίζεται από το παρόν τμήμα, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 6 και του άρθρου 7 σημείο 5.

Άρθρο 11: 1. Ένας ασφαλιστής ο οποίος έχει την κατοικία του σε κράτος μέλος μπορεί να εναχθεί:

- α) ενώπιον των δικαστηρίων του κράτους μέλους όπου έχει την κατοικία του·
- β) σε άλλο κράτος μέλος, εφόσον την αγωγή έχει ασκήσει ο αντισυμβαλλόμενος του ασφαλιστή, ο ασφαλισμένος ή δικαιούχος, ενώπιον του δικαστηρίου του τόπου κατοικίας του ενάγοντος· ή

[...]

Άρθρο 15: Παρέκκλιση από τις διατάξεις του παρόντος τμήματος είναι δυνατή μόνο με συμφωνία:

- 1) μεταγενέστερη της γένεσης της διαφοράς·

- 2) που επιτρέπει στον αντισυμβαλλόμενο, τον ασφαλισμένο ή σε δικαιούχο να προσφύγει και σε άλλα δικαστήρια εκτός από τα προβλεπόμενα στο παρόν τμήμα·
- 3) που έχει συναφθεί μεταξύ ασφαλιστή και αντισυμβαλλομένου με κατοικία ή συνήθη διαμονή, κατά το χρόνο σύναψης της σύμβασης, στο ίδιο κράτος μέλος, και έχει ως αποτέλεσμα την ανάθεση διεθνούς δικαιοδοσίας στα δικαστήρια αυτού του κράτους μέλους, ακόμα και αν το ζημιόγνο γεγονός συμβεί στην αλλοδαπή, εκτός αν το δίκαιό του απαγορεύει τέτοια συμφωνία·
- 4) έχει συναφθεί με αντισυμβαλλόμενο που δεν έχει την κατοικία του σε κράτος μέλος, εκτός αν πρόκειται για υποχρεωτική ασφάλιση ή για ασφάλιση ακινήτου που βρίσκεται σε κράτος μέλος· ή
- 5) αφορά ασφαλιστική σύμβαση, εφόσον αυτή καλύπτει έναν ή περισσότερους κινδύνους από τους αναφερόμενους στο άρθρο 16.

Άρθρο 16: Οι αναφερόμενοι κίνδυνοι στο άρθρο 15 σημείο 5 είναι οι ακόλουθοι:

- 1) κάθε απώλεια ή ζημία σε:
 - α) πλοία, εγκαταστάσεις ανοικτά των ακτών και στην ανοικτή θάλασσα ή αεροσκάφη, η οποία συνδέεται με τη χρησιμοποίησή τους για εμπορικούς σκοπούς·
 - β) εμπορεύματα, εκτός από τις αποσκευές επιβατών, κατά τη διάρκεια μεταφοράς που πραγματοποιείται με αυτά τα πλοία ή αεροσκάφη, είτε ολικά είτε σε συνδυασμό με άλλα μεταφορικά μέσα·
- 2) κάθε είδος ευθύνης, εκτός από την ευθύνη για σωματικές βλάβες των επιβατών ή για απώλεια ή ζημία των αποσκευών τους:
 - α) από τη χρησιμοποίηση ή εκμετάλλευση πλοίων, εγκαταστάσεων ή αεροσκαφών, σύμφωνα με το σημείο 1 στοιχείο α) ανωτέρω, στο μέτρο που, όσον αφορά τα τελευταία, το δίκαιο του κράτους μέλους εγγραφής του αεροσκάφους δεν απαγορεύει τις συμφωνίες διεθνούς δικαιοδοσίας ως προς την ασφάλιση των κινδύνων αυτών·
 - β) για ζημίες που προκαλούνται από εμπορεύματα κατά τη διάρκεια μεταφοράς υπό την έννοια του σημείου 1 στοιχείο β) ανωτέρω·
- 3) κάθε χρηματική ζημία συνδεόμενη με τη χρησιμοποίηση ή εκμετάλλευση πλοίων, εγκαταστάσεων ή αεροσκαφών, σύμφωνα με το σημείο 1 στοιχείο α) ανωτέρω, ιδίως ζημία σχετική με το ναύλο ή τη ναύλωση·

- 4) κάθε άλλος κίνδυνος που συνδέεται προς έναν από τους αναφερόμενους στα σημεία 1 έως 3·
- 5) υπό την επιφύλαξη των προαναφερόμενων σημείων 1 έως 4, όλοι οι “μεγάλοι κίνδυνοι” όπως ορίζονται στην οδηγία 2009/138/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Νοεμβρίου 2009, σχετικά με την ανάληψη και την άσκηση δραστηριοτήτων ασφάλισης και αντασφάλισης (Φερεγγυότητα II).»
3. Στην οδηγία 2009/138/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Νοεμβρίου 2009, σχετικά με την ανάληψη και την άσκηση δραστηριοτήτων ασφάλισης και αντασφάλισης (Φερεγγυότητα II), διαλαμβάνονται τα εξής:

«Άρθρο 2

[Πεδίο εφαρμογής]

1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται για επιχειρήσεις πρωτασφάλισης ζωής και ζημιών, που είναι εγκατεστημένες στο έδαφος κράτους μέλους ή που επιθυμούν να εγκατασταθούν σ’ αυτό.

Εφαρμόζεται επίσης για επιχειρήσεις αντασφάλισης που ασκούν μόνον αντασφαλιστικές δραστηριότητες και που είναι εγκατεστημένες στο έδαφος κράτους μέλους ή που επιθυμούν να εγκατασταθούν σ’ αυτό, με την εξαίρεση του τίτλου IV.

2. Όσον αφορά την ασφάλιση ζημιών, η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται σε δραστηριότητες ασφάλισης ζημιών των κατηγοριών που καθορίζονται στο μέρος Α του παραρτήματος I.

[...]

Άρθρο 13

[Ορισμοί]

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

[...]

27) “μεγάλοι κίνδυνοι”:

- α) οι κίνδυνοι που κατατάσσονται στους κλάδους 4, 5, 6, 7, 11 και 12 στο μέρος Α του παραρτήματος I·
- β) οι κίνδυνοι που κατατάσσονται στους κλάδους 14 και 15 στο μέρος Α του παραρτήματος I, όταν ο ασφαλισμένος ασκεί κατ’ επάγγελμα

βιομηχανική ή εμπορική δραστηριότητα ή ελευθέριο επάγγελμα και ο κίνδυνος σχετίζεται με τη δραστηριότητα αυτή·

γ) οι κίνδυνοι που κατατάσσονται στους κλάδους 3, 8, 9, 10, 13 και 16 στο μέρος Α του παραρτήματος Ι, εφόσον ο ασφαλισμένος υπερβαίνει αριθμητικά τα όρια δύο τουλάχιστον από τα ακόλουθα κριτήρια:

i) σύνολο ισολογισμού: 6,2 εκατ.·

ii) καθαρό ύψος κύκλου εργασιών, κατά την έννοια της τέταρτης οδηγίας 78/660/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 25ης Ιουλίου 1978, βασιζόμενης στο άρθρο 54 παράγραφος 3 περίπτωση ζ΄ της συνθήκης περί των ετήσιων λογαριασμών εταιρειών ορισμένων μορφών 12,8 εκατ. EUR·

iii) μέσος όρος απασχοληθέντων κατά τη διάρκεια της χρήσεως: 250.

[...]

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΚΛΑΔΟΙ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΖΗΜΙΩΝ

Α. Ταξινόμηση των κινδύνων κατά κλάδους

[...]

6. Πλοία (θαλάσσια, λιμναία, και ποτάμια σκάφη)

Κάθε ζημία την οποία υφίστανται:

- ποτάμια σκάφη,
- λιμναία σκάφη,
- θαλάσσια σκάφη.»

4. Όσον αφορά το ιστορικό θεσπίσεως και το γράμμα του άρθρου 15, σημείο 5, στα σημεία 140 έως 141 της έκθεσης Schlosser σχετικά με τη σύμβαση προσχωρήσεως του Βασιλείου της Δανίας, της Ιρλανδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και Βόρειας Ιρλανδίας στη σύμβαση των Βρυξελλών (ΕΕ 1986, C 298, σ. 99) διαλαμβάνονται τα εξής:

«140. Οι ειδικές διατάξεις που ήθελε το Ηνωμένο Βασίλειο για την ασφάλιση μεγάλων κινδύνων αποτέλεσε το κύριο εμπόδιο των εργασιών της ομάδας εμπειρογνομόνων. Το Ηνωμένο Βασίλειο θεμελίωσε τις αιτήσεις προσαρμογής του στη διαπίστωση ότι η μέριμνα κοινωνικής προστασίας, που αποτελεί τη βάση για τον περιορισμό των ρητρών βάσει των οποίων απονέμεται δικαιοδοσία στο ασφαλιστικό δίκαιο, δεν δικαιολογείται από τη

στιγμή που οι αντισυμβαλλόμενοι είναι ισχυρές επιχειρήσεις. Η μόνη δυσχέρεια είναι η ανεύρεση κατάλληλου κριτηρίου περιορισμού. Ως προς το θέμα αυτό, κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων σχετικά με τη δεύτερη οδηγία στον τομέα των ασφαλίσεων, αποκαλύφθηκε ότι ήταν αδύνατο να ληφθεί ως κριτήριο, με τρόπο αφηρημένο και γενικό, το κεφάλαιο της επιχειρήσεως ή ο κύκλος εργασιών της. Μπορούσαν επομένως να ληφθούν υπόψη μόνο σύμβολα επαρκώς εξειδικευμένα λόγω του αντικειμένου τους, που γενικά συνάπτονται με αντισυμβαλλόμενους οι οποίοι δεν έχουν ανάγκη κοινωνικής προστασίας. Με την προοπτική αυτή, οι βιομηχανικές και εμπορικές ασφαλίσεις δεν μπορούσαν να θεωρηθούν γενικά ότι ανταποκρίνονται στον όρο αυτό.

[...]

Αποτέλεσμα της εκτιμήσεως όλων αυτών των στοιχείων υπήρξε η λύση που αποτελεί αντικείμενο του άρθρου 12 σημείο 5 και η διάταξη που το συμπληρώνει, δηλαδή το άρθρο 12α: οι συμβάσεις βάσει των οποίων απονέμεται δικαιοδοσία έχουν κατά κανόνα ευνοϊκή μεταχείριση, εφόσον πρόκειται για θαλάσσιες ή αεροπορικές ασφαλίσεις.

[...]

Για να αποφευχθούν δυσχέρειες και διαφορές ερμηνείας, υπήρξε αναγκαίο να συνταχθεί πίνακας των συμβάσεων ασφαλίσεως στις οποίες θα ήταν σκόπιμο να επεκταθεί η δυνατότητα αποδοχής ρητρών βάσει των οποίων απονέμεται δικαιοδοσία. Ως προς το θέμα αυτό θεωρήθηκε ακατάλληλο το παράδειγμα του πίνακα των διαφόρων ασφαλιστικών κλάδων που περιλαμβάνονται στο παράρτημα της πρώτης οδηγίας του Συμβουλίου της 24ης Ιουλίου 1973 (73/239/ΕΟΚ). Ο πίνακας αυτός είχε πράγματι συνταχθεί σύμφωνα με τις ανάγκες της επιβλέπουσας διοικητικής αρχής των κρατών μελών και όχι σύμφωνα με τις απαιτήσεις που επιβάλλει η ρύθμιση των διαφορών ιδιωτικού δικαίου. Δεν υπήρχε επομένως άλλη λύση παρά να συνταχθεί ειδικός πίνακας για τις ανάγκες της συμβάσεως. Οι διαφορετικές μορφές ασφαλίσεως που αναφέρονται στον εν λόγω πίνακα καθώς και εκείνες που δεν περιλαμβάνονται σ' αυτόν επιβάλλουν τις ακόλουθες παρατηρήσεις.

1. Άρθρο 12α, σημείο 1 σημείο α)

141. Η διάταξη αυτή δεν αφορά την ασφάλιση αστικής ευθύνης, αλλά μόνο την ασφάλιση των ίδιων των οχημάτων. Με την έκφραση “πλοία” νοούνται όλα τα οχήματα που είναι προορισμένα να κινούνται στη θάλασσα. Τα οχήματα αυτά δεν είναι μόνο πλοία, σύμφωνα με την κλασική έννοια του όρου, αλλά επίσης και ιπτάμενα πλοία (hovercrafts) πλοία με πτερύγια, ρυμουλκά και φορτηγίδες που χρησιμοποιούνται στη θάλασσα. Στα οχήματα αυτά συμπεριλαμβάνονται επιπλέον οι πλωτές εγκαταστάσεις που δεν μπορούν να κινηθούν με αυτοδύναμη κινητήρια δύναμη, όπως π.χ. οι

εγκαταστάσεις που χρησιμεύουν για την έρευνα και την εξόρυξη πετρελαίου και οι οποίες μετακινούνται στο νερό. Οι εγκαταστάσεις που αγκυροβολούν ή πρόκειται να αγκυροβολήσουν στη θάλασσα αναφέρονται ρητά στο κείμενο της διατάξεως. Η τελευταία καλύπτει επίσης τα πλοία που ναυπηγούνται, αλλά μόνο στο μέτρο που οι ζημίες προκαλούνται από θαλάσσιο κίνδυνο. Πρόκειται για ζημίες που προκαλούνται από το γεγονός ότι το πλοίο βρίσκεται στο νερό και όχι, κατά συνέπεια, για ζημίες που προκαλούνται όταν το πλοίο έχει ρυμουλκηθεί στην ξηρά ή βρίσκεται στα ναυπηγεία.»

5. Στις αιτιολογικές σκέψεις 2, 4 και 7 της απόφασης του Συμβουλίου της 4ης Δεκεμβρίου 2014 σχετικά με την έγκριση, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της σύμβασης της Χάγης, της 30ής Ιουνίου 2005, για τις συμφωνίες παρέκτασης της δικαιοδοσίας (2014/887/ΕΕ) αναφέρονται, μεταξύ άλλων, τα εξής:

«(2) Η σύμβαση για τις συμφωνίες παρέκτασης της δικαιοδοσίας, που συνήφθη στις 30 Ιουνίου 2005 υπό την αιγίδα της διάσκεψης της Χάγης για το Ιδιωτικό Διεθνές Δίκαιο (“η σύμβαση”), συμβάλλει αποτελεσματικά στην ενίσχυση της αυτονομίας των συμβαλλόμενων μερών στις διεθνείς εμπορικές συναλλαγές και τη βελτίωση της προβλεψιμότητας των δικαιοδοτικών λύσεων στο πλαίσιο των συναλλαγών αυτών. Ειδικότερα, η σύμβαση παρέχει την αναγκαία ασφάλεια δικαίου στα μέρη όσον αφορά το γεγονός ότι η συμφωνία τους για παρέκταση της δικαιοδοσίας θα τηρηθεί και ότι η απόφαση που εκδίδεται από το επιλεγέν δικαστήριο θα μπορεί να αναγνωρισθεί και να εκτελεστεί σε διεθνείς υποθέσεις.

[...]

(4) Η σύμβαση έχει επίπτωση στο παράγωγο δίκαιο της ΕΕ σχετικά με τη διεθνή δικαιοδοσία που βασίζεται στην επιλογή των συμβαλλόμενων μερών, καθώς και στην αναγνώριση και εκτέλεση των δικαστικών αποφάσεων, ιδιαίτερα δε στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 44/2001 του Συμβουλίου, ο οποίος πρόκειται να αντικατασταθεί από τις 10 Ιανουαρίου 2015 από τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1215/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

[...]

(7) Η Ένωση θα πρέπει, κατά την έγκριση της σύμβασης, επιπροσθέτως, να προβεί στη δήλωση που επιτρέπεται δυνάμει του άρθρου 21 για τον αποκλεισμό από το πεδίο εφαρμογής της σύμβασης των ασφαλιστικών συμβολαίων εν γένει, με την επιφύλαξη συγκεκριμένων, σαφώς καθορισμένων εξαιρέσεων. Η δήλωση αποβλέπει στη διατήρηση των κανόνων προστατευτικής δικαιοδοσίας που διατίθενται στον αντισυμβαλλόμενο, τον ασφαλισμένο ή δικαιούχο σε θέματα περί ασφάλισης βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 44/2001. Η εξαίρεση πρέπει να

περιορίζεται στα αναγκαία για την προστασία των συμφερόντων των ασθενέστερων μερών των ασφαλιστικών συμβολαίων. Ως εκ τούτου, δεν θα πρέπει να καλύπτει ανασφαλιστικά συμβόλαια ούτε συμβόλαια ασφάλισης μεγάλων κινδύνων. Η Ένωση θα πρέπει ταυτόχρονα να προβεί σε μονομερή δήλωση, σύμφωνα με την οποία ενδέχεται, σε μεταγενέστερο στάδιο και βάσει της εμπειρίας από την εφαρμογή της σύμβασης, να επανεξετάσει κατά πόσον χρειάζεται να διατηρήσει την, δυνάμει του άρθρου 21, δήλωσή της.»

6. Στη μονομερή δήλωση της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά την έγκριση της σύμβασης της Χάγης, της 30ής Ιουνίου 2005, σχετικά με τις συμφωνίες παρέκτασης της δικαιοδοσίας («η σύμβαση»), σύμφωνα με το άρθρο 21 της σύμβασης αυτής, που αποτελεί το παράρτημα I της απόφασης του Συμβουλίου της 4ης Δεκεμβρίου 2014, διαλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, τα εξής:

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

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

[...]

δ) όταν η συμφωνία παρέκτασης της δικαιοδοσίας αφορά ασφαλιστικό συμβόλαιο που καλύπτει έναν ή περισσότερους από τους κάτωθι κινδύνους, οι οποίοι συγκαταλέγονται στους μεγάλους κινδύνους:

- i) κάθε απώλεια ή ζημία η οποία συνδέεται με τη χρησιμοποίησή τους για εμπορικούς σκοπούς σε:
 - α) πλοία, εγκαταστάσεις ανοικτά των ακτών και στην ανοικτή θάλασσα ή ποτάμια, λιμναία και θαλάσσια σκάφη' [...]

E. Η νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης

1. Στην απόφασή του της 27ης Φεβρουαρίου 2020, Balta κατά Grifs AG (C-803/18, EU:C:2020:123), το Δικαστήριο εξέτασε το ζήτημα της ερμηνείας του άρθρου 15, σημείο 5, και του άρθρου 16, σημείο 5, του κανονισμού Βρυξέλλες I, στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της Balta, ασφαλιστικής εταιρίας με έδρα τη Λεττονία, και της Grifs AG, εταιρίας

φυλάξεως κτιρίων εγγεγραμμένης στο μητρώο εταιριών στη Λιθουανία, σχετικά με την καταβολή ασφαλιστικής αποζημίωσης. Στην υπόθεση εκείνη, το αιτούν δικαστήριο διευκρίνιζε ότι η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης σύμβαση ασφαλίσεως κάλυπτε «μεγάλους κινδύνους», κατά την έννοια του άρθρου 16, σημείο 5, του κανονισμού Βρυξέλλες I. Στη σκέψη 37 της αποφάσεως εκείνης, το Δικαστήριο υπενθύμισε την απόφαση του της 13ης Ιουλίου 2017, Assens Havn (C-368/16, EU:C:2017:546), στην οποία είχε κρίνει ότι, σε υποθέσεις ασφαλίσεως, η παρέκταση διεθνούς δικαιοδοσίας δεν μπορεί να υπερβαίνει τα όρια που θέτει ο σκοπός της προστασίας του οικονομικώς ασθενέστερου.

2. Το Δικαστήριο απάντησε στο υποβληθέν προδικαστικό ερώτημα ότι το άρθρο 15, σημείο 5, και το άρθρο 16, σημείο 5, του κανονισμού Βρυξέλλες I έχουν την έννοια ότι ρήτρα παρεκτάσεως διεθνούς δικαιοδοσίας η οποία προβλέπεται σε σύμβαση ασφαλίσεως που καλύπτει «μεγάλο κίνδυνο», κατά την έννοια της τελευταίας αυτής διατάξεως, και που συνάπτεται μεταξύ του ασφαλιστή και του αντισυμβαλλομένου του μπορεί να αντιταχθεί στον ασφαλισμένο εκ της συμβάσεως αυτής, ο οποίος δεν είναι επαγγελματίας του ασφαλιστικού τομέα, δεν συναίνεσε στην εν λόγω ρήτρα και έχει την κατοικία του σε κράτος μέλος διαφορετικό από εκείνο της κατοικίας του ασφαλιστή και του αντισυμβαλλομένου του.

ΣΤ. Ισχυρισμοί των εναγόντων-εκκαλούντων:

1. Οι ενάγοντες ισχυρίζονται ότι, όσον αφορά τους «μεγάλους κινδύνους», το άρθρο 16, σημείο 5, του κανονισμού Βρυξέλλες I εφαρμόζεται μόνον στην περίπτωση που το ασφαλιζόμενο σκάφος χρησιμοποιείται για εμπορικούς σκοπούς και η επέλευση της ζημίας συνδέεται με τη χρήση αυτή.
2. Κατά την άποψη των εναγόντων, ερμηνεία του άρθρου 16, σημείο 5, του κανονισμού Βρυξέλλες I κατά την οποία η έννοια των «μεγάλων κινδύνων» αφορά οποιοδήποτε σκάφος, ανεξαρτήτως μεγέθους και χρήσης, περιλαμβανομένων των ιδιωτικής χρήσης σκαφών αναψυχής, αντιβαίνει στις αιτιολογικές σκέψεις 18 και 19 του κανονισμού, καθώς και στον σκοπό αυτού, που συνίσταται στην προστασία του ασθενέστερου μέρους της συμβατικής σχέσης.
3. Η ερμηνεία αυτή ενισχύεται από τους ορισμούς που περιέχονται στο άρθρο 3, στοιχεία α', β', γ', στ' και ι', της οδηγίας (ΕΕ) 2016/1629 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, σχετικά με τη θέσπιση τεχνικών προδιαγραφών για τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας, καθώς και από τους αντίστοιχους ορισμούς που περιέχονται στο άρθρο 2, παράγραφοι 1 έως 6, του Lovbekendtgørelse nr. 74 af 17. januar 2014 om skibes besætning (κωδικοποιημένου νόμου 74 της 17ης Ιανουαρίου 2014 περί των πληρωμάτων των πλοίων), οι οποίοι ακολουθούν τους

αντίστοιχους διεθνείς ορισμούς των διαφόρων τύπων πλοίων και έχουν ως εξής:

«Άρθρο 2

Για τους σκοπούς του παρόντος νόμου νοείται ως:

- (1) “Εμπορικό πλοίο”: κάθε πλοίο πλην των αλιευτικών σκαφών και των σκαφών αναψυχής.
 - (2) “Επιβατηγό πλοίο”: πλοίο το οποίο μεταφέρει άνω των 12 επιβατών.
 - (3) “Φορτηγό πλοίο”: εμπορικό πλοίο το οποίο δεν είναι επιβατηγό.
 - (4) “Αλιευτικό πλοίο”: πλοίο του οποίου η εθνικότητα επισημαίνεται με εξωτερικό αριθμό ταυτότητας.
 - (5) “Σκάφος αναψυχής”: πλοίο το οποίο δεν χρησιμοποιείται για εμπορικούς σκοπούς. Σε περίπτωση αμφιβολίας, η δανική ναυτιλιακή αρχή κρίνει αν ένα πλοίο μπορεί να θεωρηθεί σκάφος αναψυχής.
 - (6) “Πλοίο θαλάσσιας ναυσιπλοΐας”: πλοίο το οποίο χρησιμοποιείται εκτός λιμένων, ποταμών, λιμνών και λοιπών παρόμοιων προασπισμένων υδάτων.»
4. Αν ο νομοθέτης απέβλεπε στη συμπερίληψη των σκαφών αναψυχής στον κλάδο 6 για τους σκοπούς του άρθρου 16, σημείο 5, του κανονισμού Βρυξέλλες Ι, θα τα είχε ρητώς περιλάβει στον κατάλογο του παραρτήματος Ι υπό τον εν λόγω κλάδο 6. Η διατύπωση του κλάδου 6 στο μέρος Α του παραρτήματος Ι θα πρέπει λογικά να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι οι ζημίες τις οποίες υφίστανται «ποτάμια σκάφη, λιμναία σκάφη και θαλάσσια σκάφη» αποτελούν υποσύνολο των «θαλάσσιων, λιμναίων, και ποτάμιων σκαφών».
5. Από τις αιτιολογικές σκέψεις 4, 5 και 7 της αποφάσεως του Συμβουλίου της 4ης Δεκεμβρίου 2014 σχετικά με την έγκριση, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της σύμβασης της Χάγης, της 30ής Ιουνίου 2005, για τις συμφωνίες παρέκτασης της δικαιοδοσίας, προκύπτει σαφώς ότι, για τους σκοπούς της μονομερούς δήλωσης στην οποία προέβη η Ένωση κατά την έγκριση της σύμβασης, ελήφθη υπόψη ο κανονισμός 44/2001 (ήδη κανονισμός Βρυξέλλες Ι), η δε δήλωση αποβλέπει στη διατήρηση των κανόνων προστατευτικής δικαιοδοσίας που διατίθενται στον αντισυμβαλλόμενο. Περαιτέρω, από την ίδια δήλωση –η οποία αποτελεί το παράρτημα Ι της ως άνω αποφάσεως του Συμβουλίου–, και συγκεκριμένα από τα σημεία 1 και 2, περίπτωση δ΄, αυτής, μπορεί να συναχθεί ότι στους μεγάλους κινδύνους όπου θα εφαρμόζεται η σύμβαση συγκαταλέγονται μόνον απώλειες ή ζημίες πλοίων και σκαφών οι οποίες συνδέονται με τη χρησιμοποίησή τους για εμπορικούς σκοπούς.

Z. Ισχυρισμοί της εναγομένης-εφεσίβλητης

1. Η εναγομένη-εφεσίβλητη αμφισβητεί τη διεθνή δικαιοδοσία του πρωτοβάθμιου δικαστηρίου του Helsingør στην υπό κρίση υπόθεση.
2. Από τη συναφθείσα σύμβαση ασφαλίσεως προκύπτει σαφώς ότι κατά το έτος 2013 οι διάδικοι συνήψαν, μεταξύ άλλων, και συμφωνία παρέκτασης διεθνούς δικαιοδοσίας και, κατά συνέπεια, η αγωγή κατά της εναγομένης-εφεσίβλητης θα έπρεπε να ασκηθεί στις Κάτω Χώρες ενώπιον «του αρμοδίου δικαστηρίου των Κάτω Χωρών» (βλ. άρθρο 1.7.6 της συμβάσεως).
3. Προβάλλεται προεχόντως ο ισχυρισμός ότι η σύμβαση ασφάλισης και η συμφωνία παρέκτασης διεθνούς δικαιοδοσίας την οποία συνήψαν με την εναγομένη-εφεσίβλητη οι ενάγοντες-εκκαλούντες, και σύμφωνα με την οποία η διεθνής δικαιοδοσία ανατίθεται στα δικαστήρια των Κάτω Χωρών, δεσμεύει τους ενάγοντες-εκκαλούντες παρά το γεγονός ότι πρόκειται για καταναλωτές. Η δε σύμβαση της Χάγης δεν θίγει το κύρος της συμφωνίας παρέκτασης.
4. Κατ' αρχήν, το άρθρο 11, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού Βρυξέλλες I ορίζει ότι ο εναγόμενος μπορεί να εναχθεί ενώπιον των δικαστηρίων του τόπου κατοικίας του ενάγοντος, ήτοι εν προκειμένω ενώπιον του πρωτοβάθμιου δικαστηρίου του Helsingør.
5. Εντούτοις, κατά το άρθρο 15 του εν λόγω κανονισμού, οι συμβαλλόμενοι σε ασφαλιστική σύμβαση μπορούν να παρεκκλίνουν από τη διάταξη αυτή. Για την εν λόγω παρέκκλιση απαιτείται συμφωνία παρέκτασης διεθνούς δικαιοδοσίας, εφόσον –κατά το άρθρο 15, σημείο 5– η ασφαλιστική σύμβαση καλύπτει έναν ή περισσότερους κινδύνους από τους αναφερόμενους στο άρθρο 16.
6. Η έννοια των «μεγάλων κινδύνων» ορίζεται στο άρθρο 13, σημείο 27, της οδηγίας 73/239/ΕΟΚ του Συμβουλίου, όπως τροποποιήθηκε από τις οδηγίες 88/357/ΕΟΚ και 90/618/ΕΟΚ, Φερεγγυότητα II, η οποία έχει μεταφερθεί στο δανικό δίκαιο, πλέον πρόσφατα με τον Lov nr. 308 af 28. marts 2015 om ændring af lov om finansiel virksomhed (νόμου 308 της 28ης Μαρτίου 2015 για την τροποποίηση του νόμου περί χρηματοπιστωτικών δραστηριοτήτων).
7. Κατά το άρθρο 13, σημείο 27, στοιχείο α', της οδηγίας αυτής, στην κατηγορία των «μεγάλων κινδύνων» περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, οι κίνδυνοι που κατατάσσονται στον κλάδο 6 στο μέρος Α του παραρτήματος I. Ο κατάλογος των κλάδων ασφαλίσεως περιλαμβάνεται επίσης στο παράρτημα 7 του Lov nr. 1447 af 11. september 2020 om finansiel virksomhed (νόμου 1447 της 11ης Σεπτεμβρίου 2020 περί χρηματοπιστωτικών δραστηριοτήτων). Το παράρτημα αυτό έχει ως εξής:

«[...]

Ασφάλιση – Ζημία

Ταξινόμηση των κινδύνων ανά κλάδους ασφάλισης.

[...]

6. Πλοία (θαλάσσια, λιμναία, και ποτάμια σκάφη): κάθε ζημία την οποία υφίστανται ποτάμια σκάφη, λιμναία σκάφη και θαλάσσια σκάφη.

[...]»

8. Επομένως, ο εν λόγω κλάδος καλύπτει τα πλοία (θαλάσσια, λιμναία και ποτάμια σκάφη), στο μέτρο που αφορά κάθε ζημία την οποία υφίστανται ποτάμια, λιμναία και θαλάσσια σκάφη.
9. Συναφώς, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη το από 30ής Ιουνίου 2016 μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της δανικής φορολογικής αρχής, στο οποίο αναφέρονται μεταξύ άλλων τα εξής:

«Ο κλάδος 6 [στο μέρος Α] του παραρτήματος Ι της οδηγίας Φερεγγυότητα ΙΙ, μεταφέρθηκε στο δανικό δίκαιο με το παράρτημα 7, σημείο 6, του νόμου περί χρηματοπιστωτικών δραστηριοτήτων.

Ο κλάδος 6 αφορά την ασφάλιση ιδίων ζημιών και καλύπτει τόσο την εμπορική όσο και την ιδιωτική χρήση σκαφών που προορίζονται για ναυσιπλοΐα.

Ασφάλιση ιδίων ζημιών είναι η ασφάλιση έναντι του κινδύνου ζημίας που υφίσταται το ασφαλιζόμενο αγαθό (εν προκειμένω πλοία, λέμβοι και λοιπά σκάφη), περιλαμβανομένου, κατά κανόνα, και του κινδύνου απώλειας του ασφαλιζόμενου αγαθού συνεπεία κλοπής κ.λπ.»

10. Η εναγομένη-εφεσίβλητη υποστηρίζει ότι, ως εκ τούτου, η ασφάλιση ιδίων ζημιών, όπως η επίμαχη εν προκειμένω, εμπίπτει στον ορισμό των «μεγάλων κινδύνων» του άρθρου 16 του κανονισμού Βρυξέλλες Ι και ότι, επομένως, η σύναψη συμφωνίας παρέκτασης της διεθνούς δικαιοδοσίας – όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη– επιτρέπεται με βάση το άρθρο 15, σημείο 5, σε συνδυασμό με το άρθρο 16, σημείο 5, του ίδιου κανονισμού.
11. Η εναγομένη-εφεσίβλητη προβάλλει αντιρρήσεις σχετικά με το αν το γεγονός ότι η Ένωση (και κατ' επέκταση η Δανία) προέβη σε δήλωση περί μη εφαρμογής της σύμβασης της Χάγης σε ασφαλιστικά συμβόλαια –εκτός εκείνων που έχουν εμπορικό χαρακτήρα– συνεπάγεται ότι δεν εφαρμόζεται η συμφωνία παρέκτασης διεθνούς δικαιοδοσίας. Ισχυρίζεται ότι ο κανονισμός Βρυξέλλες Ι είναι εφαρμοστέος στην υπό κρίση υπόθεση, ενώ η προαναφερθείσα δήλωση δεν ασκεί επιρροή ως προς το ζήτημα αυτό.

12. Η εναγομένη-εφεσίβλητη υποστηρίζει ότι από την ως άνω δήλωση συνάγεται απλώς ότι, όσον αφορά τα ασφαλιστικά συμβόλαια, η σύμβαση της Χάγης δεν εφαρμόζεται στο συγκεκριμένο πλαίσιο της Ένωσης. Στις περιπτώσεις αυτές, εφαρμοστέοι είναι οι ίδιοι οι κανόνες της Ένωσης.
13. Επομένως, η δήλωση πρέπει να νοηθεί υπό την έννοια ότι η Σύμβαση της Χάγης δεν παρέχει στους αντισυμβαλλόμενους επαρκή προστασία υπό το πρίσμα των κανόνων της Ένωσης. Κατά συνέπεια, οι αντισυμβαλλόμενοι μπορούν να επικαλεστούν τους ίδιους τους κανόνες δικαίου της Ένωσης, περιλαμβανομένου του κανονισμού Βρυξέλλες I.
14. Από την αιτιολογική σκέψη 7 της αποφάσεως του Συμβουλίου της 4ης Δεκεμβρίου 2014 (2014/887/ΕΕ) προκύπτει ότι η σύμβαση της Χάγης δεν εφαρμόζεται σε ασφαλιστικά συμβόλαια μεταξύ δύο μερών –όπου ο ένας τουλάχιστον εκ των συμβαλλομένων δεν είναι επιχειρηματίας–, εφόσον και τα δύο μέρη διέπονται από το δίκαιο της Ένωσης. Στις περιπτώσεις αυτές, έχει εφαρμογή ο κανονισμός Βρυξέλλες I.

Η. Παρατηρήσεις του εφετείου της ανατολικής περιφέρειας της Δανίας

1. Το εφετείο της ανατολικής περιφέρειας της Δανίας εκτιμά ότι, υπό το πρίσμα του γράμματος του άρθρου 16, σημείο 1, στοιχείο α', και του άρθρου 16, σημείο 5, του κανονισμού Βρυξέλλες I, σε συνδυασμό με τα όσα ορίζει σχετικά με τους μεγάλους κινδύνους ο κλάδος 6 στο μέρος Α του παραρτήματος I της οδηγίας 2009/138/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Νοεμβρίου 2009, σχετικά με την ανάληψη και την άσκηση δραστηριοτήτων ασφάλισης και αντασφάλισης (οδηγία Φερεγγυότητα II), και σε συνδυασμό με τη ratio των διατάξεων που διέπουν τις συμφωνίες παρέκτασης διεθνούς δικαιοδοσίας, καταλείπεται αμφιβολία σχετικά με το αν το άρθρο 16, σημείο 5, του κανονισμού Βρυξέλλες I πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι η ασφάλιση ιδίων ζημιών σκαφών αναψυχής που δεν χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς εμπίπτει στη διάταξη αυτή.
2. Δεδομένου ότι οι διευκρινίσεις επί του ζητήματος αυτού πρέπει να θεωρηθούν καθοριστικές για την επίλυση της υπό κρίση διαφοράς, και δεδομένου ότι η υπάρχουσα αμφιβολία αφορά την ερμηνεία κανόνα δικαίου της Ένωσης, το εφετείο της ανατολικής περιφέρειας της Δανίας κρίνει αναγκαίο να αναστείλει τη διαδικασία και να παραπέμψει το ζήτημα στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Για όλους τους ως άνω λόγους:

Το εφετείο της ανατολικής περιφέρειας της Δανίας ζητεί από το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης να απαντήσει στο ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

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

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ