II

*(Actos cuja publicação não é uma condição da sua aplicabilidade)*

# COMISSÃO

## DECISÃO DA COMISSÃO

**de 12 de Abril de 1999**

**relativa a um processo de aplicação dos artigos 85.º e 86.º do Tratado CE e dos artigos 53.º e 54.º do Acordo EEE**

**(Processos IV/D-1/30.373 — Clubes P&I IGA e IV/D-1/37.143 — Clubes P&I acordo de comparticipação)**

*[notificada com o número C(1999) 221]*

**(Apenas faz fé o texto em língua inglesa)**

**(Texto relevante para efeitos do EEE)**

(1999/329/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu,

Tendo em conta o Regulamento n.º 17 do Conselho, de 6 de Fevereiro de 1962, primeiro regulamento de execução dos artigos 85.º e 86.º do Tratado [1], com a última redacção que lhe foi dada pelo Acto de Adesão da Áustria, da Finlândia e da Suécia e, nomeadamente, os seus artigos 2.º, 6.º e 8.º,

Tendo em conta as notificações formais para obtenção de certificado negativo e isenção apresentadas nos termos do artigo 4.º do Regulamento n.º 17 relativamente ao acordo do grupo internacional em 18 de Junho de 1981 e 27 de Julho de 1984, o pedido de 20 de Fevereiro de 1995 para renovar a isenção concedida em 16 de Dezembro de 1985 e as notificações formais de isenção do acordo de comparticipação do grupo internacional e do acordo do grupo internacional apresentadas, respectivamente, em 7 de Julho e 21 de Outubro de 1998,

Tendo em conta a publicação efectuada nos termos do n.º 3 do artigo 19.º do Regulamento n.º 17 em 14 de Agosto de 1998 no que se refere ao acordo de comparticipação do grupo internacional [2] e em 21 de Outubro de 1998 relativa ao acordo do grupo internacional [3],

Após consulta do Comité Consultivo em matéria de acordos, decisões e práticas concertadas e de posições dominantes,

Considerando o seguinte:

### A. OS FACTOS

#### 1. INTRODUÇÃO

(1) O presente processo diz respeito à compatibilidade com as regras da concorrência do Tratado CE e do Acordo EEE de dois acordos concluídos no âmbito do International Group of P&I Clubs (a seguir designado IG), a saber, o acordo de comparticipação do grupo internacional (a seguir designado acordo de comparticipação) e o acordo do grupo internacional (a seguir designado IGA).

(2) O IGA foi originalmente notificado à Comissão em 1981, tendo-lhe sido concedido uma isenção formal por 10 anos. A isenção terminou em Fevereiro de 1995 e o IG requereu uma renovação da mesma.

(3) Em Junho de 1997, a Comissão enviou uma comunicação de acusações ao IG, considerando que tanto o acordo de comparticipação como o IGA violavam

[1] JO 13 de 21.2.1962, p. 204/62.

[2] JO C 256 de 14.8.1998, p. 2.
[3] JO C 322 de 21.10.1998, p. 31.

as regras de concorrência do Tratado CE. Esta comunicação de acusações foi antecedida de uma denúncia contra o acordo de comparticipação apresentada pelo Comité grego de cooperação para a navegação (Greek Shipping Cooperation Committee — a seguir designado GSCC), uma organização sediada em Londres, que trata de assuntos que afectam navios pertencentes, em última instância, a entidades gregas.

(4) Após a adopção da comunicação de acusações, o IG decidiu alterar os seus acordos a fim de respeitar as regras da concorrência do Tratado CE e do Acordo EEE. Notificou uma versão alterada do acordo de comparticipação e do IGA, respectivamente em Julho e em Outubro de 1998, os quais entrarão em vigor em Fevereiro de 1999.

## 2. AS PARTES

(5) Os Protection & Indemnity Clubs (a seguir designados clubes P&I) são associações mútuas sem fins lucrativos que oferecem seguro de protecção e indemnização (P&I) aos seus membros, os armadores. Estes clubes P&I são dirigidos por um conselho de administração que representa os seus membros, mas a gestão quotidiana é efectuada por gestores profissionais nomeados pelo conselho de administração.

(6) O IG é uma associação mundial de clubes P&I. Actualmente, participam no IG 19 clubes P&I (sete do Reino Unido, quatro das Bermudas, três do Luxemburgo, dois da Noruega e um, respectivamente, dos Estados Unidos da América, do Japão e da Suécia).

## 3. O MERCADO DOS SEGUROS P&I

(7) O seguro marítimo directo pode ser dividido em dois tipos principais: um relativo aos riscos de danos dos navios (casco, máquinas, etc.), que é normalmente comercializado por seguradoras comerciais. O outro, chamado seguro de protecção e indemnização (P&I), cobre os danos contratuais e de terceiros, sendo tradicionalmente assumido pelas associações mútuas de armadores, os clubes P&I.

(8) O conceito de protecção e indemnização é um conceito geral que engloba seguros para tipos diferentes de riscos: danos corporais ou morte de tripulantes, passageiros e outras pessoas; danos causados aos navios por colisão; outros danos causados a bens de terceiros (por exemplo, equipamento portuário, etc.); poluição; carga e outros (por exemplo, despesas de remoção de navios naufragados, etc.). A maioria das seguradoras P&I oferecem todos estes tipos de cobertura ao abrigo de um contrato único.

(9) Cerca de 89 % da tonelagem mundial e quase 100 % da tonelagem europeia (UE-EFTA) são seguradas pelos clubes P&I membros do IG. Presentemente, oferecem cobertura até cerca de 3,9 mil milhões de euros [4,25 mil milhões de dólares dos Estados Unidos (a seguir designado «dólares»)]

(10) As quotas de mercado mundiais dos clubes P&I membros do IG situam-se entre 16,3 % (UK Mutual) e menos de 1 % (American Club). Apresenta-se seguidamente uma repartição destes dados para cada um dos clubes P&I para o ano de apólice 1998/1999 ([1]).

| Clubes P&I | Tonelagem segurada (milhões de toneladas de arqueação bruta) | Quotas de mercado (em %) |
|---|---|---|
| American | 5,3 | 0,98 |
| Britannia | 58,6 | 10,78 |
| Gard | 52,9 | 9,73 |
| Japan Club | 41,7 | 7,67 |
| Liverpool & London | 6,5 | 1,2 |
| London | 25,9 | 4,77 |
| North of England | 21,8 | 4,01 |
| Skuld | 42,5 | 7,82 |
| SMP | 6,9 | 1,27 |
| Standard | 29,5 | 5,43 |
| Steamship Mutual | 52,8 | 9,72 |
| Swedish Club | 11 | 2,02 |
| UK Mutual | 88,8 | 16,34 |
| West of England | 39,5 | 7,27 |
| Total IG | 483,7 | 89 |

(11) A restante tonelagem é segurada por pequenas associações mútuas independentes especializadas em P&I ou seguradoras marítimas comerciais ou não tem qualquer seguro de cobertura das responsabilidades P&I. As associações mútuas independentes de P&I dedicam-se sobretudo a tipos específicos de navios, tais como navios de carga seca, costeiros ou de pesca e oferecem uma cobertura P&I baixa. As maiores seguradoras deste tipo são as associações mútuas Ocean Marine.

(12) Alguns clubes P&I, membros do IG, oferecem de forma independente seguros relativos a tipos específicos de navios. Por exemplo, a Shipowners Mutual Protection retirou todos os navios de pesca dos acordos IG em 1996, tendo passado a oferecer uma cobertura até ao valor de 500 milhões de dólares.

([1]) O quadro apresenta dados agregados respeitantes à Standard (Londres, Europa e Bermudas), a Steamship Mutual (Londres, Europa e Bermudas) e à Skuld (Noruega e Bermudas).

(13) Algumas seguradoras comerciais, tais como os Lloyd's Syndicates, Southern Seas (Chubb Insurance), Terra Nova ou HIH oferecem também seguro P&I directo. A respectiva quota de mercado não é presentemente significativa.

## 4. OS ACORDOS

### 4.1. **O acordo de comparticipação**

(14) O acordo de comparticipação é essencialmente um acordo de repartição dos riscos entre associações mútuas. Destina-se a distribuir proporcionalmente entre todos os clubes P&I os pedidos de indemnização apresentados a um clube que excedam um determinado montante. Foi assinado pela primeira vez em 1899 entre seis clubes P&I constituídos no Reino Unido. Desde essa data já foi modificado várias vezes e entretanto aderiram ao acordo novos clubes.

(15) São membros do acordo de comparticipação apenas 18 clubes P&I. O outro membro do IG, a SMP (do Luxemburgo), participa nele indirectamente através de resseguro por parte de um dos outros clubes.

#### 4.1.1. ***O acordo de repartição dos riscos***

(16) O acordo de repartição dos riscos oferece os seguintes escalões de cobertura de seguro:

a) Os primeiros 4,57 milhões de euros (5 milhões de dólares) de qualquer indemnização são suportados pelo clube cujo membro incorreu na responsabilidade, sendo conhecido como «retenção» do clube. A maioria dos pedidos de indemnização apresentados aos clubes estão neste escalão (99 % em número de pedidos e 82 % em valor, durante o período 1985/1995);

b) O montante de qualquer indemnização que exceda 4,57 milhões de euros (5 milhões de dólares) até 27,42 milhões de euros (30 milhões de dólares) é repartido pelos clubes ao abrigo do acordo de comparticipação. Cerca de 20 pedidos de indemnização por ano foram abrangidos por este escalão entre 1985 e 1995;

c) O montante de qualquer indemnização que exceda 27,42 milhões de euros (30 milhões de dólares) até 1,8 mil milhões de euros (2 mil milhões de dólares) é coberto pelo Group General Excess Loss Reinsurance Contract, acordado colectivamente pelos clubes com as seguradoras comerciais. Só um ou dois pedidos de indemnização é que atingem este escalão anualmente;

d) O montante de qualquer indemnização acima da importância do resseguro correspondente ao excesso e até cerca de 3,9 mil milhões de euros (4,25 mil milhões de dólares) é também repartido pelos clubes ao abrigo do acordo de comparticipação, sendo conhecido como o «excesso». Até agora nenhum pedido de indemnização atingiu este escalão.

(17) A qualificação «até cerca de» 3,9 mil milhões de euros (4,25 mil milhões de dólares) para o máximo fixado para o «excesso» tem de ser explicada. Este máximo não é, na realidade, uma importância fixa. Se for apresentado um pedido de indemnização relativo ao «excesso», cada membro terá de contribuir com um montante até 2,5 % da responsabilidade máxima que teria de suportar em conformidade com o n.º 1, alínea b), do artigo 6.º da Convenção internacional de 1976 sobre limitação da responsabilidade por sinistros marítimos (cláusula 14.2 do acordo de comparticipação). Este artigo fixa uma série de montantes máximos que um armador terá de suportar por cada sinistro baseado na tonelagem do respectivo navio ([1]). O valor de 3,9 mil milhões de euros (4,25 mil milhões de dólares) é obtido acrescentando os 2,5 % dos valores da responsabilidade máxima para cada um dos navios segurados pelos clubes P&I que participam no acordo de comparticipação.

(18) No escalão de retenção, como já afirmado, a totalidade do pedido de indemnização é suportada pelo clube cujo membro incorreu na responsabilidade. Em cada um dos outros escalões, os pedidos de indemnização são divididos entre os clubes, em conformidade com regras diferentes:

a) Entre 4,57 milhões de euros (5 milhões de dólares) e 27,42 milhões de euros (30 milhões de dólares), os pedidos de indemnização são repartidos em conformidade com a percentagem de cada clube nas indemnizações, tonelagem e total das contribuições. Cada um destes três factores representa um terço da percentagem final (e é por isso que este método é designado por fórmula um terço). Contudo, há duas restrições para esta fórmula. Primeiramente, há o ajustamento da taxa de prejuízo, que toma em consideração se no passado o clube em questão recebeu mais ou menos contribuições do que aquilo que efectivamente contribuiu para os outros membros. Em segundo lugar, entre 18,3 milhões de euros (20 milhões de dólares) e 27,2 milhões de euros (30 milhões de dólares), será atribuída uma penalidade de 20 % ao clube que incorrer na indemnização (cláusula 10.1 e anexo VI do acordo de comparticipação);

([1]) O n.º 1, alínea b), do artigo 6.º estabelece uma tabela que varia de 50 mil dólares para um navio de 500 toneladas brutas até 5,5 milhões de dólares para um navio de 170 mil toneladas brutas.

b) O custo do Group General Excess Loss Reinsurance Contract é repartido pelos clubes em conformidade com a tonelagem segurada por cada clube. Contudo, a taxa a pagar por tonelada depende do tipo de navio. Os navios que no passado apresentaram pedidos de indemnização que atingiram este nível têm taxas mais altas por tonelada. Efectivamente, os navios-tanque têm originado cerca de 80 % dos sinistros que atingiram este nível e, portanto, as suas taxas por tonelada são muito mais altas;

c) Um pedido de indemnização de «excesso» será dividido entre todos os clubes na proporção do limite de cada um deles para a totalidade dos limites dos clubes, que é calculada de acordo com o método explicado antes (ver ponto 17).

(19) Convém notar em todo o caso que, no caso de pedidos de indemnização de «excesso», cada clube tem o direito de deduzir da sua contribuição as importâncias não «economicamente recuperáveis» dos seus membros (cláusula 14.3 do acordo de comparticipação). Um painel de peritos determinará as importâncias que não são «economicamente recuperáveis» em caso de desacordo entre os clubes (cláusula 15 do acordo de comparticipação). Esta cláusula limita o risco dos clubes relativamente a pedidos de indemnização, impedindo os clubes de pagarem importâncias que nunca poderiam cobrar na totalidade.

4.1.2. ***O nível comum de cobertura mínimo***

(20) Tal como explicado antes (ver ponto 16), todos os membros dos clubes P&I são obrigados a contribuir para a comparticipação nas indemnizações até cerca de 3,9 mil milhões de euros (4,25 mil milhões de dólares).

(21) Até 20 de Fevereiro de 1998, esta importância estava fixada em cerca de 16,5 mil milhões de euros (18 mil milhões de dólares, ou seja, 20 % da responsabilidade máxima em conformidade com a Convenção internacional de 1976 sobre limitação da responsabilidade por sinistros marítimos). Na comunicação de acusações, a Comissão considerou que este nível mínimo de cobertura muito elevado era contrário ao artigo 85.º por impedir os clubes de concorrerem, oferecendo níveis de cobertura inferiores a cerca de 16,5 mil milhões de euros (18 mil milhões de dólares), para os quais existia substancial procura. Considerou também este acordo relativamente a um elevado nível comum de cobertura como um abuso, nos termos do artigo 86.º da posição dominante colectiva detida pelos clubes P&I, que consistia em limitar a gama de cobertura do seguro disponível no mercado em prejuízo dos consumidores.

(22) Em resposta à comunicação de acusações, os clubes IG concordaram em reduzir o nível mínimo comum de cobertura de cerca de 16,5 mil milhões de euros (18 mil milhões de dólares) para 3,9 mil milhões de euros (4,25 mil milhões de dólares).

(23) O IG notificou igualmente uma alteração do acordo de comparticipação que esclarece que os clubes P&I podem oferecer fora do acordo de comparticipação níveis mais altos de cobertura que o nível mínimo comum e, portanto, competir entre si oferecendo estes níveis (alteração da cláusula 5 do anexo III do acordo de comparticipação). Podem também oferecer individualmente, fora do acordo de comparticipação, níveis mais baixos.

4.1.3. ***Aprovação das normas dos clubes***

(24) O acordo de comparticipação inclui igualmente algumas cláusulas que não dizem respeito ao método de repartir os riscos entre os clubes P&I, mas que não obstante estão directamente relacionadas com o mesmo. As apólices de seguro («normas») de cada clube estão sujeitas à aprovação dos outros membros do acordo de comparticipação (cláusula 16 do acordo de comparticipação). Efectivamente, três quartos dos clubes P&I podem decidir reter os benefícios do «Pool» em relação a qualquer clube P&I, cujas normas e práticas contabilísticas não sejam aprovadas por eles.

4.1.4. ***Disposições relativas ao resseguro***

(25) O acordo de comparticipação inclui igualmente disposições a observar por qualquer clube que pretenda oferecer resseguro a uma seguradora que não faça parte do acordo, quer seja uma mútua ou uma seguradora comercial.

(26) Inicialmente, incluía apenas condições objectivas a satisfazer pelas mútuas a que um clube P&I fornecesse resseguros. Não foram incluídas quaisquer condições relativamente a seguradores comerciais. Tal podia permitir ao IG discriminar entre seguradoras comerciais, oferecendo resseguros apenas a algumas delas. Além disso, o acordo de comparticipação não incluía qualquer norma processual que assegurasse que os clubes P&I respeitariam as condições objectivas estabelecidas para as mútuas. Por conseguinte, na comunicação de acusações, a Comissão considerou que não havia critérios objectivos e procedimentos adequados no quadro do acordo de comparticipação para decidir se um clube podia oferecer resseguro a uma seguradora terceira. Tal constituía uma violação do artigo 86.º do Tratado.

(27) O IG notificou alterações das disposições pertinentes (alterações do anexo X do acordo de comparticipação). As alterações propostas estabelecem que qualquer clube que pretenda oferecer resseguro a uma seguradora terceira terá de apresentar um pedido ao IG. As partes do acordo de comparticipação terão de decidir se essa seguradora terceira satisfaz várias condições. Algumas destas condições são gerais e outras aplicam-se especialmente às mútuas ou às seguradoras comerciais. No que se refere às condições gerais, a seguradora deve gozar de uma boa situação financeira, a cobertura P&I oferecida pela mesma deve ser semelhante à oferecida pelos clubes IG e deve contribuir de forma equitativa para as indemnizações do grupo e para os prémios do contrato de excesso. Além disso, se a seguradora for uma mútua (não favorecida por regulamentos discriminatórios no seu país que limitam a liberdade de escolha da seguradora em relação aos armadores ou aos navios desse país), deve funcionar numa base genuinamente mútua e sem fins lucrativos, devendo a sua experiência e apólices no que se refere ao processamento de indemnizações ser compatíveis com as dos clubes P&I e respeitar as condições do IGA. Se for uma seguradora comercial (favorecida por regulamentos discriminatórios no seu país que limitam a liberdade de escolha da seguradora em relação aos armadores ou aos navios desse país), o clube de resseguro terá de se responsabilizar, em nome da seguradora, pelo processamento dos pedidos de indemnização e pela fixação dos prémios aplicáveis aos armadores numa base mútua.

(28) Quanto ao processo, um subcomité do IG terá de fazer uma recomendação quanto ao pedido no prazo de 30 dias a contar da data de recepção de todas as informações pertinentes (este prazo pode ser prorrogado por mais 30 dias durante o período de renovação). Os clubes votarão então com base na recomendação. Se a decisão for negativa, a seguradora a quem for recusado o resseguro deve ser informada por escrito nesse sentido dentro de 10 dias a contar da votação, devendo esta comunicação indicar as razões da recusa. A seguradora terá o direito de recorrer desta recusa. O recurso será apreciado por três árbitros, que decidirão se os clubes aplicaram de modo razoável as condições apresentadas anteriormente. Cada uma das partes designará um árbitro no prazo de 14 dias a contar da data da apresentação do pedido de arbitragem e o terceiro será designado pelos outros dois no prazo de 10 dias a contar da sua nomeação, devendo ser um advogado com experiência em assuntos comerciais e de seguros. Os árbitros determinarão as suas próprias regras processuais e actuarão com a devida prontidão. Devem apresentar a sua decisão por escrito, devidamente fundamentada. A sua decisão terá carácter vinculativo.

### 4.2. **O acordo do grupo internacional (IGA)**

(29) Inicialmente tratava-se de um Gentlemen's Agreement entre os clubes a fim de estabelecer determinadas normas quanto à forma de oferecer cobertura P&I a um armador, já membro de outro clube. No início da década de 80, tornou-se num acordo escrito entre todos os membros do International Group. Estabelece normas a respeitar pelas partes do acordo de comparticipação. As suas características principais são descritas nos pontos 30 a 40.

#### 4.2.1. ***Os procedimentos de tarificação***

(30) O IGA restringe a liberdade dos clubes P&I de fazerem uma proposta de preço aos armadores relativamente a navios segurados por outros clubes com a intenção de os atrair. O prémio é a contribuição de um navio para os diferentes elementos dos custos suportados pelo clube P&I que o segurar, isto é, o custo das indemnizações que o clube venha a enfrentar de acordo com o nível de retenção, o custo das indemnizações a partilhar com outros clubes através do acordo de comparticipação, o custo do resseguro e, nalguns casos, um encargo específico pelos custos administrativos do clube. Esta contribuição é estimada no princípio do ano do seguro e é normalmente paga em prestações; no princípio do ano do seguro um armador paga por cada navio uma parcela inicial (pagamento adiantado). O armador terá de pagar contribuições adicionais (pagamentos complementares) numa fase posterior (normalmente dois a três anos) quando forem conhecidas as responsabilidades totais, os custos administrativos e o rendimento decorrente de investimentos do seu clube relativos a esse ano.

(31) O IGA determina que, ao fixar o prémio de seguro para um navio a partir de 20 de Fevereiro seguinte (o ano da apólice começa em 20 de Fevereiro e, por conseguinte, todos os movimentos de um clube para outro tornam-se efectivos nessa data), nenhum clube pode fixar um prémio inferior ao proposto pelo clube que segurar nessa altura os navios em questão (o clube detentor), a não ser que um comité de peritos convocado pelo novo clube considere o prémio do clube detentor exageradamente elevado. O comité compõe-se de três membros: um de cada clube directamente interessado e um perito independente indicado pelo IG.

(32) Um novo procedimento foi adoptado a pedido da Comissão em 1985: um clube (o «novo clube») pode propor um prémio inferior ao do «clube detentor», se tiver chegado a um acordo vinculativo com o armador antes de 30 de Setembro e se o novo clube tiver notificado o clube detentor no prazo de três dias. Se o clube detentor considerar que o prémio do novo clube é exageradamente baixo, poderá recorrer para um comité de peritos.

(33) A comunicação de acusações emitida em 2 de Junho de 1997 considerava que estes procedimentos contrariavam o artigo 85.º do Tratado porque impediam os clubes P&I de competirem a nível da tarificação e não eram indispensáveis para o bom funcionamento do acordo de comparticipação. Aparentemente, o novo método adoptado em 1985 não aumentou o nível de concorrência satisfatoriamente. Na verdade, em anos anteriores, vários pedidos de tarificação de navios foram apresentados em Setembro. No entanto, apenas num caso o procedimento foi efectivamente utilizado para passar de um clube para outro. Nos últimos anos, o procedimento foi completamente abandonado ([1]).

(34) O IG notificou recentemente uma alteração dos procedimentos de tarificação que limita o seu âmbito. Assim, a partir de 20 de Fevereiro de 1999, os procedimentos de tarificação para o ano de apólice seguinte já não serão aplicáveis a todos os elementos do custo de um clube P&I, como são presentemente, mas apenas aos custos das indemnizações e do resseguro. Isto significa que os custos administrativos internos do clube deixarão de ser tidos em conta na fixação dos prémios.

(35) De acordo com os procedimentos de tarificação alterados, os clubes terão a liberdade de debitar especificamente os seus custos administrativos (incluindo-os como um elemento do custo separado no prémio fixado no princípio do ano) ou, de modo geral, financiá-los através dos seus rendimentos decorrentes de investimentos. Em qualquer dos casos, os procedimentos de tarificação do IGA serão aplicáveis ao prémio com exclusão de qualquer elemento de custos administrativos internos. No primeiro caso, os procedimentos de tarificação alterados permitirão que um novo clube com baixos custos administrativos ofereça um prémio mais baixo, com um efeito imediato sobre o nível do pagamento antecipado devido pelo armador. No segundo caso, quando o novo clube não incluir no seu prémio qualquer elemento específico de custos administrativos, os procedimentos de tarificação alterados continuarão a beneficiar os armadores porque, ao mudarem de clube, poderão beneficiar de custos administrativos mais baixos que esperam que o novo clube suporte relativamente ao ano de apólice em que mudarem. Os custos administrativos do clube serão levados em conta aquando da fixação dos seus pagamentos complementares. O IG espera que, na maioria dos casos, a segunda situação seja o efeito prático da alteração dos procedimentos de tarificação, dado que muitos clubes optarão de futuro por fixar um prémio que não inclua qualquer elemento específico de custos administrativos.

(36) Os procedimentos de tarificação alterados serão complementados por disposições visando aumentar a transparência do nível dos custos administrativos de cada clube P&I. Os clubes calcularão anualmente um rácio das despesas médias relativas a cinco anos, que exprima a percentagem que os custos administrativos representam face ao rendimento dos prémios acrescido dos rendimentos decorrentes dos investimentos. Este rácio será incluído nas contas publicadas por cada clube e será fornecido pelo novo clube e pelo clube detentor sempre que for efectuada uma proposta de prémio para um navio segurado por outro clube.

(37) No cálculo do rácio das despesas médias, os custos administrativos e os rendimentos decorrentes dos investimentos serão definidos de acordo com as directivas contabilísticas aplicáveis da CE, especialmente a Directiva 91/674/CEE do Conselho, de 19 de Dezembro de 1991, relativa às contas anuais e às contas consolidadas das empresas de seguros ([2]). Os custos administrativos designam todas as despesas com o funcionamento de um clube (excepto as despesas relativas a indemnizações e potenciais indemnizações) e inclui comissões, corretagem, outras despesas de aquisição e amortizações. Os rendimentos decorrentes de investimentos designam todos os ganhos e perdas de capital e com moeda estrangeira, quer realizados quer não, registados durante o ano financeiro e deduzidos das despesas conexas.

4.2.2. ***Prémios para os navios-tanque***

(38) O IGA inclui normas específicas aplicáveis à fixação dos prémios para navios-tanque. Em primeiro lugar, o IG recomenda anualmente uma provisão mínima razoável respeitante a sinistros de navios-tanque a partilhar ao abrigo do acordo de comparticipação. Em segundo lugar, o IGA estabelece especificamente que os prémios fixados para os navios-tanque devem incluir razoável e adequadamente todos os elementos pertinentes do custo (cláusula 6.2) e estabelece um procedimento que permite aos clubes submeterem a um comité de peritos a aceitação do seguro de um navio-tanque por qualquer outro clube. Nestes casos, o comité poderá decidir se o clube que segurar o navio-tanque incluiu razoável e adequadamente todos os elementos do custo (cláusula 12.4). Este reenvio para o comité de peritos ocorreu apenas uma vez desde 1985.

(39) O IG notificou recentemente uma alteração destinada a assegurar a compatibilidade desta norma com as alterações aos procedimentos de tarificação propostos anteriormente. A partir do início do

([1]) Utilização do procedimento de 30 de Setembro: 1986: oito pedidos, nenhuma transferência; 1987: três pedidos, uma transferência; 1988: nenhum pedido; 1989: (dados não disponíveis); 1990: 13 pedidos, nenhuma transferência; 1991: 34 pedidos, nenhuma transferência; 1992: 86 pedidos, nenhuma transferência; 1993: um pedido, nenhuma transferência; 1994: nenhum pedido.

([2]) JO L 374 de 31.12.1991, p. 7.

próximo exercício, o IGA estabelecerá que a fixação dos prémios para navios-tanque deverá incluir razoável e adequadamente todos os elementos pertinentes do custo para além dos custos administrativos internos.

4.2.3. ***Pagamentos liberatórios***

(40) Quando o armador deixa o seu clube, é obrigado a cobrir uma parte das obrigações assumidas por este durante os anos em que foi membro, mesmo se, na altura de o deixar, estas obrigações ainda não estiverem determinadas. Desde 1985, o IGA permite que o armador opte entre duas hipóteses: ofereça uma garantia bancária ou efectue um pagamento liberatório fixado pelo clube. Se ele considerar este pagamento exagerado, poderá recorrer para um comité de peritos, composto conforme explicado acima (ver ponto 31).

## 5. O PROCESSO

(41) O IG dos clubes P&I apresentou à Comissão uma notificação de alguns dos seus acordos em Junho de 1981, estando apenas abrangidos por esta notificação o IGA e alguns acordos dependentes do acordo de comparticipação, tais como os acordos de resseguro (incluídos actualmente no anexo X do acordo de comparticipação, ver ponto 25). Porém, o acordo de comparticipação não foi notificado.

(42) Após uma apreciação preliminar, a Comissão considerou que os acordos notificados continham um conjunto de cláusulas que não poderiam ser objecto de isenção ao abrigo do n.º 3 do artigo 85.º Por conseguinte, em Fevereiro de 1983 deu início a um processo e enviou às empresas em causa uma comunicação de acusações, antes de tomar uma decisão ao abrigo do n.º 6 do artigo 15.º do Regulamento n.º 17 destinada a retirar o benefício da isenção de coimas. Em Dezembro de 1983, a Union of Greek Shipowners e o Greek Shipping Cooperation Committee (GSCC) foram incluídos no processo ao apresentarem uma denúncia formal contra o IGA.

(43) Em Julho de 1984, a Comissão emitiu uma comunicação de acusações quanto aos aspectos materiais do processo, considerando que algumas das disposições do IGA infringiam o n.º 1 do artigo 85.º e não satisfaziam as condições de isenção contidas no n.º 3 do mesmo artigo. Após alterações substanciais (por exemplo, a introdução do procedimento de 30 de Setembro) foi adoptado um novo IGA, que entrou em vigor em Fevereiro de 1985. Este novo acordo foi notificado, tendo sido concedida uma isenção por 10 anos através da Decisão da Comissão de 16 de Dezembro de 1985 [1] (a seguir designada decisão clubes P&I).

(44) O IG de clubes P&I solicitou a renovação da isenção em Fevereiro de 1995. Quanto à instrução deste processo, foi publicada em Julho de 1995 uma comunicação «Carlsberg», convidando os terceiros interessados a apresentarem as suas observações [2]. O GSCC exprimiu algumas preocupações, tendo decidido transformar em Dezembro de 1995 as suas observações numa denúncia formal. Numa data posterior, foram igualmente recebidas observações da Ocean Marine, uma mútua P&I independente, e da Union of Greek Shipowners (UGS).

(45) Em 2 de Junho de 1997, a Comissão dirigiu uma comunicação de acusações ao IG, considerando que tanto o acordo de comparticipação como o IGA contrariavam as regras da concorrência do Tratado CE. O IG respondeu em 14 de Setembro de 1997, tendo sido realizada uma audição em 27 de Abril de 1998. Para além do IG, o GSCC, a UGS e a Ocean Marine intervieram igualmente.

(46) Em 7 de Julho de 1998, o IG notificou o acordo de comparticipação, alterado em resultado das negociações havidas com a Comissão. Em 14 de Agosto de 1998, a Comissão publicou uma comunicação nos termos do n.º 3 do artigo 19.º do Regulamento n.º 17, indicando que tencionava adoptar uma posição favorável quanto ao acordo de comparticipação notificado.

(47) Em 24 de Setembro de 1998, o IG informou formalmente a Comissão de que tencionava notificar um conjunto de alterações a introduzir no acordo do grupo internacional. Para o efeito, em 21 de Outubro de 1998, a Comissão publicou uma comunicação nos termos do n.º 3 do artigo 19.º do Regulamento n.º 17 relativamente ao IGA alterado. Nessa mesma data, o IG notificou as alterações do IGA.

(48) Deve salientar-se que o Parlamento Europeu demonstrou um interesse considerável pelo presente processo. Em 22 de Janeiro de 1996, o deputado Bryan Cassidy apresentou três perguntas escritas [3]. O deputado Karl Von Wogau apresentou uma pergunta oral (0-0053/96) na sessão de 15 de Março de 1996 [4] e, por último, foi adoptada uma resolução em 27 de Março de 1996 [5] e, que considerava que um sinistro de 20 mil milhões de dólares «poria em risco os próprios clubes P&I» e instava a Comissão «a estudar várias soluções para este problema» que «devem respeitar integralmente o princípio do poluidor-pagador», bem como «a debruçar-se sobre a questão da isenção nos termos do n.º 3 do artigo 85.º à luz das conclusões do referido estudo». Por último, o deputado Cassidy apresentou uma outra pergunta em Janeiro de 1998 (E-0213/98) [6] e o deputado Florus Wijsenbeek apresentou uma pergunta oral na sessão de 11 de Maio de 1998 (H-0410/88).

[1] JO L 376 de 31.12.1985, p. 2.

[2] JO C 181 de 15.7.1995, p. 16.
[3] JO C 122 de 25.4.1990, p. 32.
[4] Anexo do JO, 4-478 de 15.3.1996, p. 299.
[5] JO C 117 de 22.4.1996, p. 20.
[6] JO C 304 de 2.10.1998, p. 54.

## B. APRECIAÇÃO

### 1. ARTIGO 85.º

(49) De acordo com o n.º 1 do artigo 85.º do Tratado, qualquer acordo entre empresas que tenha por objectivo ou efeito restringir a concorrência no mercado comum é proibido na medida em que seja susceptível de afectar o comércio entre os Estados-Membros. Porém, estes acordos podem ser objecto de uma isenção, caso satisfaçam várias condições previstas no n.º 3 do artigo 85.º

#### 1.1. **Acordo entre empresas**

(50) O acordo de comparticipação e o IGA são acordos entre os clubes P&I. Estes devem ser considerados empresas sem fins lucrativos que desempenham uma actividade económica. Na verdade, concorrem entre si, bem como com outras empresas com fins lucrativos que operam nalguns segmentos do sector dos seguros P&I.

(51) O Tribunal de Justiça já afirmou no acórdão «Fedetab» ([1]) de 29 de Outubro de 1980, que entidades sem fins lucrativos podem ser consideradas empresas na acepção do n.º 1 do artigo 85.º (ver processos apensos 209 a 215 e 218/75, Van Landewyck c/Comissão, ponto 88 dos fundamentos).

#### 1.2 **Definição do mercado**

(52) Qualquer restrição da concorrência na acepção do n.º 1 do artigo 85.º do Tratado CE deve ser apreciada no contexto de um mercado relevante. Definem-se seguidamente os mercados relevantes para efeitos da apreciação do presente processo, do ponto de vista do produto e geográfico.

##### 1.2.1. ***Mercado do produto***

*Análise do lado da procura*

(53) Quanto ao lado da procura, o sector dos seguros marítimos directos pode ser claramente dividido em dois mercados de produto diferentes: seguros de casco e seguros P&I. Estes mercados respondem a necessidades diferentes e têm sido tradicionalmente considerados de forma distinta pelos armadores, que seguram o casco dos navios junto de seguradoras comerciais, mas criam associações mútuas com o objectivo de partilhar os respectivos riscos P&I. A Decisão 93/3/CEE da Comissão relativa à Lloyd's Underwriter's Association e ao Institute of London Underwriters ([2]) já considerou um mercado distinto o sector dos seguros marítimos de casco.

(54) Os seguros P&I, igualmente quanto ao lado da procura, podem ser teoricamente divididos em segmentos muito específicos de acordo com o tipo de navio segurado (navios-tanque, navios de pesca, navios de carga seca, etc.), o tipo de cobertura (danos causados a bens, poluição, danos corporais de tripulantes, etc.) ou, inclusivamente, o nível desta cobertura (não limitada, limitada a um certo nível, etc.). Na verdade, os seguros não típicos, tal como o presente, consistem num produto por medida adaptado às características do segurado.

(55) Os seguros P&I e os seguros de casco devem igualmente ser diferenciados dos resseguros marítimos. Na verdade, a procura para cada um destes tipos de seguros é diferente: nos primeiros dois casos a procura deriva dos armadores, enquanto no terceiro provém de seguradoras profissionais. O resseguro marítimo é normalmente oferecido por companhias especializadas em resseguro. Porém, nalguns casos, pode igualmente ser prestado por seguradoras P&I. Na verdade, os clubes P&I oferecem resseguros a pequenas mútuas P&I independentes.

*Análise do lado da oferta*

(56) Quanto ao lado da oferta, deve analisar-se primeiramente se os requisitos para oferta de seguros P&I são análogos aos requisitos para oferecer outros tipos de seguros, o que permitiria, por conseguinte, que outras seguradoras oferecessem seguros P&I a breve trecho. Se tal for o caso, o mercado do produto deve ser alargado a fim de incluir estes outros tipos de seguradoras. Não são significativos os obstáculos regulamentares à entrada no mercado de seguros P&I para empresas que já oferecem seguros não vida. No entanto, são mais relevantes dois outros tipos de obstáculos.

(57) Em primeiro lugar, os seguros P&I requerem algumas características que outras empresas de seguros não podem desenvolver num período de tempo curto. Essas características são basicamente um conhecimento técnico dos riscos P&I, uma grande rede de representantes nos portos mais importantes do mundo capaz de tratar de forma eficiente os pedidos de indemnização, bem como um departamento especializado no tratamento de pedidos de indemnização complexos.

(58) O segundo aspecto, muito mais importante, é que se realizam substanciais economias de escala na oferta de coberturas muito elevadas de seguros P&I. Em geral, os seguros são sempre uma questão de escala. Para oferecer seguros de um tipo específico de risco, uma seguradora deve cobrir um conjunto mínimo de domínios. Este conjunto mínimo permitir-lhe-á ter uma repartição dos riscos suficientemente grande para poder reduzir a variação dos sinistros, isto é, assegurar que os pedidos de indemnização seguem um comportamento regular (que pode ser normalmente estabelecido com base nas observações registadas no passado). Por outras palavras, caso segure este conjunto mínimo de domínios, haverá uma grande probabilidade de não

([1]) Colectânea 1980, p. 3125.
([2]) JO L 4 de 8.1.1993, p. 26.

ter de fazer face a pedidos de indemnização imprevistos, dado a frequência e a intensidade dos pedidos de indemnização apresentados reproduzirem o comportamento verificado no passado.

Normalmente, a dimensão mínima é relativamente mais elevada quanto a riscos de catástrofes (isto é, riscos que apresentam uma grande intensidade, mas reduzida frequência) do que a riscos normais.

(59) No sector dos seguros P&I, a escala mínima necessária para oferecer cobertura é elevada em relação à dimensão do conjunto do mercado. Por outras palavras, as economias de escala representam obstáculos consideráveis à entrada. Na verdade, para se alcançar esta escala mínima, qualquer seguradora terá de suportar consideráveis custos que não poderão ser recuperados caso a entrada no mercado não tenha êxito (isto é, custos irrecuperáveis). Uma vez no mercado, uma seguradora fica obrigada a satisfazer todas as indemnizações derivadas das apólices que tiver subscrito. Os custos irrecuperáveis serão iguais à diferença entre os prémios recebidos, calculados de acordo com o comportamento verificado no passado, e os pedidos de indemnização satisfeitos. Caso não se alcance essa escala mínima (se a entrada no mercado não tiver êxito), esta diferença pode ser muito significativa, dado as indemnizações serem muito voláteis (isto é, o comportamento estimado não se reproduzirá). Este princípio genérico acerca de economias de escala no sector dos seguros P&I permanece válida, mesmo se, obviamente, estas economias diminuem quando o nível de cobertura oferecido diminui.

(60) A combinação destes dois obstáculos impede a maior parte das empresas de seguros não vida, bem como as empresas especializadas de resseguros, de operarem no mercado de seguros P&I. Porém, as seguradoras marítimas que seguram o casco dos navios podem provavelmente desenvolver a sua experiência e os seus sistemas de indemnização a fim de cobrir os riscos P&I mais facilmente do que outros tipos de seguradoras. Relativamente a níveis inferiores de cobertura P&I, em que as economias de escala são reduzidas, estas empresas podem operar no mercado. Na verdade, tal como já foi afirmado, um pequeno número de seguradoras oferece seguros P&I até cerca de 459 milhões de euros (500 milhões de dólares).

(61) Relativamente ao mercado de resseguro oferecido às seguradoras directas de P&I, as economias de escala constituem a principal barreira à entrada. Os obstáculos regulamentares ou técnicos não desempenham um papel significativo. Por conseguinte, não apenas os clubes P&I podem oferecer resseguros a outras seguradoras P&I; as empresas de resseguros marítimos, que conseguem alcançar uma dimensão mínima, podem igualmente oferecê-los. Na prática, as empresas de resseguros marítimos oferecem resseguros quanto a níveis reduzidos de cobertura a mútuas independentes de P&I, bem como resseguro aos clubes P&I até 1,8 mil milhões de euros (2 mil milhões de dólares). Para lá deste montante, o resseguro só pode ser oferecido actualmente pelos clubes P&I.

#### 1.2.2. *Mercado geográfico*

(62) O mercado relativo aos seguros de danos marítimos a terceiros e contratuais tem dimensão mundial. Em geral, os armadores pretendem que as suas frotas estejam cobertas nas melhores condições possíveis oferecidas por um clube P&I, independentemente da localização deste clube. Actualmente, o International Group of P&I Clubs, bem como a maior parte das pequenas seguradoras independentes de P&I, cobrem navios registados em todo o mundo. O mercado do resseguro P&I tem igualmente uma dimensão mundial.

#### 1.2.3. *Conclusão*

(63) Pode concluir-se que os seguros P&I representam um mercado do produto único com dimensão mundial. É reduzida a sua substituibilidade com outros produtos de seguros marítimos, tanto do ponto de vista da procura como da oferta. Verifica-se apenas um reduzido grau de substituibilidade do lado da oferta com as seguradoras marítimas de cascos quanto a níveis reduzidos de seguros P&I (até 459 milhões de euros, cerca de 500 milhões de dólares), em que as mútuas independentes de P&I ou seguradoras comerciais podem igualmente propor uma tal cobertura.

(64) Relativamente ao resseguro P&I, deve ser efectuada uma distinção de acordo com o nível de cobertura oferecido. Até cerca de 2 mil milhões de dólares, o resseguro P&I pode ser considerado como fazendo parte do mercado mundial mais amplo do resseguro marítimo. Porém, relativamente a níveis superiores, as empresas de resseguros marítimos não alcançam actualmente a dimensão mínima necessária para oferecerem resseguro P&I, devendo por conseguinte este tipo de resseguro ser considerado um mercado distinto para níveis superiores a cerca de 1,8 mil milhões de euros (2 mil milhões de dólares).

### 1.3. **Restrição da concorrência**

#### 1.3.1. *O acordo de comparticipação*

(65) Um acordo de repartição dos riscos, tal como o acordo de comparticipação, implica a existência de um acordo entre as partes quanto a um conjunto de aspectos relativos às respectivas actividades no domínio dos seguros. Na verdade, é inerente a qualquer acordo de repartição dos riscos que os seus membros decidam em comum, pelo menos, as condições das apólices e o nível de cobertura oferecido. O acordo de comparticipação evita que os seus membros ofereçam produtos de seguros diferentes graças ao acordo de repartição dos riscos.

(66) Não pode considerar-se um tal acordo anticoncorrencial, pelo menos quando a repartição dos riscos é necessária para permitir aos seus membros fornecerem um tipo de seguro que não poderiam fornecer isoladamente. Na verdade, não se verifica qualquer restrição da concorrência quando os membros do grupo não são concorrentes reais ou potenciais, dado serem incapazes de oferecerem isoladamente a cobertura dos riscos abrangidos pelo grupo. De qualquer modo, uma tal repartição dos riscos reforça efectivamente a concorrência, dado permitir que várias seguradoras que não poderiam oferecer tal cobertura concentrem os seus recursos e criem um novo operador.

(67) Na medida em que a repartição dos riscos não viola o n.º 1 do artigo 85.º, as restrições impostas aos membros do acordo de repartição dos riscos, indispensáveis para o seu bom funcionamento, não se encontram abrangidas pelo n.º 1 do artigo 85.º Devem considerar-se acessórias ou inerentes à repartição dos riscos (ver, por exemplo, o acórdão do Tribunal de Justiça de 15 de Dezembro de 1994, proferido no processo C-250/92, Gottrup-Klim/Dansk Landbrugs Grovvareselskab [1]), em que as restrições necessárias para o bom funcionamento de uma cooperativa foram consideradas não estar abrangidas pelo n.º 1 do artigo 85.º

1.3.1.1. *Indispensabilidade da repartição dos riscos no quadro do IG*

(68) Analisa-se seguidamente se a repartição dos riscos no quadro do IG, que abrange cerca de 89 % da tonelagem mundial de navios, é necessária para permitir aos clubes P&I oferecerem seguros deste tipo até ao valor de 3,9 mil milhões de euros (4,25 mil milhões de dólares), tal como é presentemente o caso. A conclusão será que os acordos de repartição dos riscos do IG são efectivamente necessários para oferecer o nível actual de cobertura, dado a dimensão mínima requerida para oferecer uma tal cobertura só poder ser alcançada segurando mais de 50 % da tonelagem mundial. Por conseguinte, não pode existir um segundo fornecedor viável de tal cobertura.

(69) Tal como explicado anteriormente (ver pontos 58 e 59), os seguros implicam normalmente economias de escala. Deve ser segurado um número mínimo de unidades para se poder oferecer seguros relativos a um tipo específico de riscos. Este número mínimo de unidades pode ser alcançado tanto por uma única seguradora, como por diferentes seguradoras que acordam em segurar determinado tipo de riscos em comum. Tal é o caso dos agrupamentos de co-seguro ou de co-resseguro constituídos entre seguradoras comerciais, mas igualmente de acordos de repartição dos riscos concluídos entre mútuas, tal como o acordo em questão no presente processo.

(70) Em geral, a dimensão mínima necessária para fornecer un tipo específico de seguros pode ser directamente estimada analisando-se as quotas de mercado das seguradoras que prestam isoladamente este tipo de seguros. No mercado dos seguros P&I, tal como explicado anteriormente (ver pontos 11 a 13), existem muito poucas seguradoras que não fazem parte do IG. Além disso, estas seguradoras independentes (a Ocean Marine, com uma quota de mercado de cerca de 2 %, é a maior) fornecem níveis relativamente reduzidos de cobertura P&I, normalmente até ao valor de 459 milhões de euros (500 milhões de dólares). Por conseguinte, não constituem um elemento útil de comparação a fim de determinar a dimensão mínima necessária para fornecer cobertura P&I até cerca de 3,9 mil milhões de euros (4,25 mil milhões de dólares).

(71) Nos casos em que não pode ser directamente estimada a dimensão mínima necessária para fornecer um nível específico de seguros, dado nenhuma seguradora oferecer de forma autónoma este tipo de seguro, devem ser utilizados métodos indirectos. A dimensão mínima pode ser calculada de forma indirecta analisando-se os resseguros à disposição de seguradoras que detêm diferentes quotas de mercado. Na verdade, o nível máximo de resseguros à disposição de um clube P&I determinará normalmente o nível máximo de cobertura que este clube pode oferecer de forma autónoma.

(72) Relativamente ao nível máximo de resseguro à disposição de seguradoras independentes de P&I, foram solicitadas informações a importantes corretores marítimos de Londres, bem como às principais resseguradoras do IG. Todas as respostas coincidiram quanto ao facto de ser suficiente 30 % da tonelagem mundial para obter um resseguro até ao valor de 1,38 mil milhões de euros (1,5 mil milhões de dólares), 45 % para 1,8 mil milhões de euros (2 mil milhões de dólares), sendo no entanto necessário mais de 50 % para valores superiores a 2,75 mil milhões de euros (3 mil milhões de dólares) e, deste modo, só é possível existir um operador no mercado que ofereça tal cobertura. Nestas circunstâncias, actualmente a repartição dos riscos entre os clubes P&I é favorável à concorrência.

(73) Poder-se-á alegar, teoricamente, que os resseguros deviam estar disponíveis para níveis de cobertura superiores no que se refere a navios com menores riscos. A este respeito, solicitou-se aos corretores e às resseguradoras que determinassem o resseguro máximo disponível para um clube hipotético que não segurasse navios-tanque ou navios de passageiros, isto é, os dois tipos de navios que têm dado

[1] Colectânea 1994, I-5641.

origem às maiores indemnizações no passado. De acordo com as respostas recebidas, os níveis máximos de resseguro à disposição de um tal clube hipotético são os mesmos que para os clubes que cobrem todos os tipos de navios.

(74) À luz dos pontos 72 e 73, deve concluir-se que o acordo de repartição dos riscos do IG é a única alternativa existente para oferecer cobertura até cerca de 3,9 mil milhões de euros (4,25 mil milhões de dólares). Por conseguinte, é indiscutível que todas as restrições indispensáveis para o bom funcionamento do acordo de repartição dos riscos (restrições inerentes) devem ser consideradas compatíveis com o n.º 1 do artigo 85.º do Tratado.

1.3.1.2. *Restrições inerentes ao acordo de comparticipação*

1.3.1.2.1. O nível mínimo comum de cobertura

(75) Tanto a denúncia do GSCC como a comunicação de acusações consideravam que a cláusula da versão anterior do acordo de comparticipação que previa um nível único de cobertura a oferecer por todos os clubes (até 16,5 mil milhões de euros, ou seja, 18 mil milhões de dólares) não era indispensável para o bom funcionamento do acordo de comparticipação e era restritivo da concorrência. Na verdade, impedia os clubes de oferecerem aos armadores níveis de cobertura diferentes. Noutros termos, impedia os armadores de negociarem o nível de cobertura que efectivamente pretendiam ou necessitavam, dada a natureza do risco que a respectiva frota representava.

(76) Na realidade, o acordo de comparticipação foi alterado a fim de clarificar o facto de os clubes P&I serem livres de oferecer níveis de cobertura superiores ao nível acordado em comum de cerca de 3,9 mil milhões de euros (4,25 mil milhões de dólares). A versão alterada do acordo de comparticipação deixa assim de prever um nível único de cobertura, prevendo apenas um nível mínimo de cobertura a ser oferecido em conjunto por todas as partes do acordo. Por conseguinte, os clubes deixam de estar impedidos de oferecer níveis de cobertura superiores, não estando igualmente impedidos de oferecer níveis de cobertura inferiores numa base individual.

(77) Na verdade, o acordo de repartição dos riscos não pode funcionar bem sem, pelo menos, ser acordado por todos os seus membros o nível de cobertura a oferecer. De facto, nenhum membro quererá partilhar pedidos de indemnização apresentados ao grupo por outros clubes de um valor superior aos que ele mesmo pode apresentar. Tal pode ocorrer no quadro de um agrupamento comercial, dado todos os membros pagarem prémios puros ao agrupamento que variam consoante o nível de cobertura oferecido. No entanto, num acordo de repartição dos riscos entre mútuas que não cobram prémios, não existe qualquer método eficaz que force os membros que apresentem indemnizações maiores a compensar os restantes membros.

(78) Tal não significa que os clubes membros do IG tenham prescindido da possibilidade de oferecer colectivamente outros níveis de cobertura. Todos os membros, ou apenas alguns que pretendam partilhar sinistros a níveis superiores, podem concluir novos acordos especiais destinados a oferecer níveis de cobertura superiores para além do acordo existente relativo aos níveis de cobertura mínimos a oferecer no quadro do acordo de repartição dos riscos. A comunicação de acusações referia elementos documentais que demonstravam que o IG tinha debatido anteriormente a exequibilidade de vários destes sistemas. Para além destes elementos, nas respectivas respostas a pedidos de informação vários clubes P&I reconheceram que a aplicação de tais sistemas era tecnicamente possível.

(79) Deve assim concluir-se que a cláusula que prevê um nível de cobertura comum não inclui qualquer restrição da concorrência na acepção do n.º 1 do artigo 85.º Na verdade, os clubes acordaram apenas em oferecer um nível de cobertura mínimo no quadro do respectivo acordo de repartição dos riscos, que é necessário para assegurar o funcionamento de tal sistema. Permanecem livres para oferecer individual ou conjuntamente com outros clubes qualquer nível de cobertura que considerem adequado.

1.3.1.2.2. Aprovação comum das normas e práticas contabilísticas

(80) O acordo de comparticipação inclui uma cláusula que prevê que as regras aplicáBaveis às apólices de seguros de cada clube estão sujeitas à aprovação de três quartos dos membros do acordo de comparticipação. Esta cláusula impede os clubes P&I de oferecerem condições contratuais diferentes no quadro do acordo de repartição dos riscos.

(81) Porém, tal como qualquer agrupamento de co-seguro ou de co-resseguro, o acordo de repartição dos riscos só pode funcionar bem se todos os membros acordarem as condições que cada um deles inclui nas suas apólices. De facto, nenhum membro deve ser forçado a contribuir para uma cobertura de seguros em condições que não acordou. Por conseguinte, a cláusula do acordo da comparticipação que estabelece que as apólices de seguro («normas») de cada clube são submetidas à aprovação dos outros membros do grupo pode considerar-se necessária para o funcionamento dos acordos de repartição dos riscos do IG.

1.3.1.2.3. A subscrição conjunta de contratos de resseguro

(82) Tal como explicado anteriormente (ver ponto 16), a parcela de qualquer pedido de indemnização entre 27,4 milhões de euros (30 milhões de dólares) e 1,8 mil milhões de euros (2 mil milhões de dólares) é abrangida pelo «Group General Excess Loss Insurance Contract». Este contrato de resseguro é celebrado colectivamente pelos clubes com seguradoras comerciais nos termos da cláusula 12 do acordo de comparticipação. Trata-se de um acordo de subscrição em comum de resseguro.

(83) A compra em comum de fornecimentos pode considerar-se contrária ao n.º 1 do artigo 85.º Na sua Decisão 80/917/CEE (National Sulphuric Acid Association) [1], a Comissão considerou que um grupo de compras em comum de ácido sulfúrico, criado por uma associação que agrupava todos os fabricantes de ácido sulfúrico no Reino Unido, restringia a concorrência. Neste processo, o acordo de compra em comum foi objecto de uma isenção, nomeadamente por assegurar a continuidade do fornecimento de ácido sulfúrico mesmo em períodos de escassez e dado os membros do grupo não estarem obrigados a comprar a totalidade das suas necessidades de ácido sulfúrico através do grupo.

(84) A subscrição comum de contratos de resseguro não é normalmente inerente a um acordo de repartição dos riscos, dado cada membro de tal acordo poder subscrever de forma independente um resseguro da sua própria quota dos sinistros. Porém, neste caso específico, provou-se (ver pontos 72 a 74) que sem a compra em comum a maior parte dos clubes P&I não teriam podido obter resseguros até ao nível de cobertura presentemente possível. Na verdade, é necessário uma dimensão mínima de mais de 50 % da tonelagem mundial a fim de se oferecer uma tal cobertura, cobrindo actualmente o maior clube P&I apenas 16,34 % da tonelagem mundial (ver ponto 10). Deve assim concluir-se que a compra em comum de resseguros é necessária para que o IG possa oferecer uma cobertura nas presentes condições. Por conseguinte, não é abrangida pela proibição contida no n.º 1 do artigo 85.º

[1] JO L 260 de 3.10.1980, p. 24.

1.3.2. ***O acordo do grupo internacional***

1.3.2.1. *Normas relativas aos pagamentos liberatórios*

(85) Os métodos de cálculo dos pagamentos liberatórios, tal como afirmado no ponto 27 da Decisão 85/615/CE relativa aos clubes P&I, «não dão lugar em si mesmas a restrições propriamente ditas (...) mas são susceptíveis de reforçar as restrições quanto a transferências entre clubes. Na verdade, estas normas poderiam ser utilizadas para restringir ainda mais a capacidade de um operador para beneficiar de uma melhor oferta por parte de outro clube. O nível do pagamento liberatório exigido pelo clube detentor em caso de retirada podia efectivamente constituir uma dissuasão para as transferências entre clubes».

(86) De qualquer modo, as normas relacionadas com pagamentos liberatórios são inerentes ao bom funcionamento do acordo de comparticipação. Na verdade, são necessárias para impedir que um armador que tenha deixado um clube não pague as somas que ainda deve ao seu antigo clube pela cobertura dos riscos incorridos por esse clube enquanto foi membro, mas que ainda não tinham sido pagas aquando da sua partida. Estas normas são proporcionadas em relação a este objectivo: requerem apenas uma garantia bancária (não é necessário um pagamento efectivo até à determinação das responsabilidades), havendo sempre o direito de recorrer do montante do pagamento liberatório para um comité de peritos independente.

1.3.2.2. *Normas para a determinação dos prémios dos navios*

(87) Os procedimentos para a determinação dos prémios dos navios restringem a liberdade dos clubes P&I de concorrerem com base nos prémios a aplicar aos navios que aderem a estes clubes. Antes da alteração do IGA, estas normas impediram os clubes de determinarem o valor do prémio na sua totalidade. Após a alteração do IGA, os clubes serão livres de determinar a parte do prémio que cobre os custos administrativos, mas ficarão ainda restringidos quanto à fixação dos restantes elementos do prémio. Na verdade, o procedimento de 20 de Fevereiro impede qualquer clube P&I de apresentar uma oferta inferior à do clube detentor relativamente aos elementos do prémio diferentes dos custos administrativos, salvo se um comité de peritos considerar exagerada a oferta do clube detentor relativamente a tais elementos do prémio.

(88) Os elementos do prémio relativamente aos quais a liberdade do clube para fixar os preços se encontra restringida são os que reflectem os custos das indemnizações que terão de ser pagas pelos clubes. Na verdade, os procedimentos de fixação dos prémios aplicam-se tanto aos custos dos sinistros partilhados entre clubes (isto é, as indemnizações entre 4,57 milhões de euros (5 milhões de dólares) e 27,4 milhões de euros (30 milhões de dólares) e o resseguro) como aos custos suportados individualmente por cada clube (isto é, as indemnizações até 4,57 milhões de euros (5 milhões de dólares), o denominado nível de retenção).

1.3.2.2.1. Inerência da restrição

(89) Qualquer acordo de repartição dos riscos requer um certo grau de disciplina entre os participantes nesse acordo quanto aos prémios correspondentes aos custos que partilham. Na verdade, nenhum clube estaria disposto a partilhar riscos com outro clube que ofereça um prémio inferior para a cobertura destes mesmos riscos. Nenhum cliente permaneceria membro do primeiro clube, dado saber que poderia obter do segundo clube exactamente a mesma cobertura, oferecida igualmente por todos os clubes P&I, mas com um prémio menor.

(90) No presente caso, os clubes P&I partilham os sinistros de montantes entre 4,57 milhões de euros (5 milhões de dólares) e 27,4 milhões de euros (30 milhões de dólares), subscrevem em conjunto contratos de resseguro para fazer face aos pedidos de indemnização mais elevados até 1,8 mil milhões de euros (2 mil milhões de dólares) e, no caso de ocorrer um pedido de indemnização ainda superior (indemnização do excesso), está prevista a sua repartição até 3,9 mil milhões de euros (4,25 mil milhões de dólares). Parece necessário que acordem quanto ao respeito de uma certa disciplina para o estabelecimento dos prémios que correspondem a estes custos. Esta disciplina obtém-se através dos procedimentos de tarificação e, relativamente aos navios-tanque, também através da recomendação quanto aos custos dos sinistros a partilhar no quadro do grupo.

(91) Estas normas são proporcionadas em relação aos objectivos que pretendem alcançar. Na verdade, os procedimentos de tarificação confiam ao clube detentor a determinação do prémio adequado e destinam-se apenas a evitar que outro clube, que partilha os sinistros com o primeiro, possa oferecer prémios de nível inferior. Apenas relativamente aos navios-tanque o IG prevê novas medidas e recomenda anualmente um prémio não vinculativo quanto aos custos dos sinistros a partilhar ao abrigo do acordo de comparticipação. Esta norma especial pode explicar-se pelas características específicas dos riscos associados aos navios-tanque (são normalmente de natureza catastrófica, tendendo a ocorrer raramente, mas envolvendo responsabilidades muito grandes quando ocorrem).

(92) Contudo, os procedimentos de tarificação alterados aplicam-se igualmente a certos custos não partilhados entre os clubes, os custos correspondentes ao nível de retenção (isto é, os custos dos sinistros até 4,57 milhões de euros (5 milhões de dólares). Relativamente a estes custos, os procedimentos de tarificação vão além do estritamente necessário para assegurar a continuidade do acordo de repartição dos riscos. Na verdade, relativamente aos custos não partilhados, não existe necessidade de evitar que os clubes concorram entre si com base nos prémios. Os clubes que conseguirem alcançar uma redução destes custos abaixo do nível dos seus concorrentes devem poder oferecer prémios menores. A concorrência com base nos preços quanto à componente dos prémios correspondente ao custo de retenção não é passível de comprometer o acordo de repartição dos riscos.

(93) Por conseguinte, pode concluir-se que os procedimentos de tarificação, na medida em que se apliquem à componente do prémio que reflecte os sinistros de montante correspondente ao nível de retenção, não são inerentes ao acordo de repartição dos riscos.

1.3.2.2.2. Importância da restrição

(94) Uma vez que os clubes P&I representam cerca de 89 % do mercado mundial dos seguros P&I e que a concorrência exterior ao sistema é muito reduzida, qualquer restrição da concorrência entre clubes baseada nos prémios tem um impacto considerável sobre o mercado mundial dos seguros P&I.

(95) Após a alteração do IGA, a concorrência com base nos preços tornar-se-á possível relativamente à parte do prémio correspondente aos custos administrativos. Porém, tal não significa que uma restrição quanto aos elementos do prémio que reflectem o custo dos sinistros correspondente ao nível de retenção não tenha um impacto considerável sobre a concorrência entre clubes. Na verdade, os pedidos de indemnização correspondentes ao nível de retenção representam 82 % em valor e 99 % em número de todos os sinistros cobertos pelo IG (ver ponto 16).

(96) É verdade que a restrição dura apenas um ano. De facto, um ano após o armador ter passado para outro clube, o novo clube pode oferecer prémios menores do que aqueles que foi obrigado a oferecer no primeiro ano. No entanto, não se pode inferir deste facto que a restrição não é considerável. É no momento em que o armador prevê passar para outro clube que este clube pode obter uma vantagem competitiva ao oferecer um prémio menor, tendo por conseguinte um incentivo para o fazer nesse momento e não após decorrido um ano.

(97) Não pode igualmente alegar-se que o procedimento de 20 de Fevereiro não tem um efeito relevante sobre a concorrência, dado existir um procedimento alternativo, o de 30 de Setembro, que permite aos clubes oferecerem prémios menores do que os do clube detentor. Embora fosse este o parecer da Comissão em 1985, aquando da adopção do procedimento de 30 de Setembro, os factos demonstraram que este procedimento não teve os efeitos esperados. Na verdade, só foi utilizado uma vez com êxito para mudar de clube (ver ponto 33).

(98) Não é efectivamente surpreendente que o procedimento de 30 de Setembro se tenha revelado inadequado, existindo duas razões para tal. Em primeiro lugar, só se pode utilizar cinco meses antes da data de renovação do seguro, o que é demasiado cedo para que um clube possa efectuar uma determinação exacta dos prémios (por exemplo, é demasiado cedo para poder tem em conta o nível dos prémios de resseguro existentes nessa data). Em segundo lugar, se o clube detentor solicitar ao comité de peritos independente que analise se o prémio oferecido é anormalmente baixo e se o comité considerar ser efectivamente o caso, a sanção para o clube que ofereceu o prémio é extremamente severa: perde o benefício do resseguro fornecido pelos outros clubes relativamente ao navio em questão durante dois anos completos.

1.3.2.3. *Normas relativas aos custos mínimos para os navios-tanque*

(99) O IG emite anualmente uma recomendação quanto ao montante da provisão que os clubes devem incluir nas respectivas tarifas a fim de reflectir o custo que os sinistros relativos a navios-tanque representarão para o grupo (ver pontos 38 e 39). Mesmo que a recomendação não seja vinculativa, o IGA permite aos clubes o recurso a um comité relativamente a qualquer prémio fixado para os navios-tanque por outro clube que considerem não ter suficientemente em conta todos os elementos do custo dos sinistros. Se o comité considerar que é esse o caso, o clube perde o benefício do grupo durante dois anos. A sanção severa associada à conclusão por parte do comité de que um prémio não tem suficientemente em conta todos os elementos do custo dos sinistros impede que os clubes se afastem efectivamente da recomendação.

(100) Na medida em que a recomendação abrange igualmente os custos de retenção e pelas mesmas razões explicadas anteriormente (ver pontos 88 a 97), deve considerar-se uma restrição da concorrência considerável e não inerente ao bom funcionamento do acordo de comparticipação.

1.3.3. ***Consequências sobre o comércio entre Estados-Membros***

(101) Os acordos do IG têm efeitos consideráveis sobre o comércio entre Estados-Membros. Em primeiro lugar, os clubes P&I membros do IG têm sede em mais de um Estado-Membro, bem como em países terceiros. Em segundo lugar, os membros do IG seguram navios de todos os Estados-Membros, bem como de países terceiros. Na verdade, quase toda a frota comunitária é segurada pelo IG.

1.3.4. ***Conclusão: restrições da concorrência no mercado dos seguros P&I***

(102) Em síntese, tanto os procedimentos de tarificação como a recomendação quanto aos custos mínimos a ter em conta para os navios-tanque, na medida em que se apliquem aos custos correspondentes ao nível de retenção, representam restrições da concorrência. Estas restrições têm um impacto negativo considerável sobre a concorrência no mercado mundial dos seguros P&I e afectam substancialmente o comércio entre Estados-Membros. Por conseguinte, são abrangidas pela proibição do n.º 1 do artigo 85.º do Tratado.

1.4. **Isenção nos termos do n.º 3 do artigo 85.º**

1.4.1. ***Aplicabilidade da isenção por categoria dos seguros***

(103) Foi alegado que o acordo de comparticipação e o IGA se encontram abrangidos pela definição de acordos de co-resseguro na acepção do n.º 2, alínea b), do artigo 10.º do Regulamento (CEE) n.º 3932/92 da Comissão, de 21 de Dezembro de 1992, relativo à aplicação do n.º 3 do artigo 85.º do Tratado a certas categorias de acordos, decisões e práticas concertadas no domínio dos seguros [1]. Este artigo define um agrupamento de co-resseguro como sendo constituído por empresas seguradoras para ressegurar mutuamente o todo ou parte dos seus compromissos relativos a uma determinada categoria de riscos.

[1] JO L 398 de 31.12.1992, p. 7.

(104) Na verdade, a jurisprudência não esclarece se a isenção por categoria dos seguros abrange igualmente os acordos entre mútuas de repartição dos riscos, não existindo no entanto necessidade de aprofundar esta questão no presente processo, dado os acordos do IG não respeitarem todas as condições exigidas para beneficiar da isenção por categoria. Em especial, a quota de mercado dos seus membros é substancialmente superior aos 15 % requeridos.

1.4.2. ***Isenção individual***

(105) Mesmo que os acordos do IG não sejam abrangidos pela definição de agrupamento de co-resseguro constante do Regulamento (CEE) n.º 3932/92, pode ser concedida uma isenção individual relativamente às disposições destes acordos contrárias ao n.º 1 do artigo 85.º, a saber, os procedimentos de tarificação e as normas relativas aos custos mínimos a ter em conta para os navios-tanque, na medida em que se apliquem aos custos correspondentes ao nível de retenção.

1.4.2.1. *Promoção do progresso económico*

(106) Tal como explicado anteriormente (ver ponto 72), para fornecer seguros P&I até ao valor de 3,9 mil milhões de ecus (4,25 mil milhões de dólares) aos custos actuais, uma seguradora deve ter uma quota de mercado superior a 50 % para não ter de fazer face a uma volatilidade excessiva dos riscos e para obter um nível suficiente de resseguro. Dado que nenhuma seguradora isoladamente detém uma quota de mercado tão grande, a repartição dos riscos por várias seguradoras que representam em conjunto uma quota de mercado de mais de 50 % constitui o único método actualmente à disposição do sector para fornecer tal cobertura. Os acordos do IG contribuem assim para o progresso económico, assegurando a disponibilidade no mercado de uma cobertura dos seguros P&I até 3,9 mil milhões de euros (4,25 mil milhões de dólares).

(107) A disponibilidade de uma cobertura até 3,9 mil milhões de euros (4,25 mil milhões de dólares) beneficia directamente o armador. Ao fornecer tal cobertura, o IG satisfaz a maior parte da procura mundial de seguros P&I e permite que o transporte marítimo e outras actividades marítimas beneficiem de uma cobertura adequada dos danos contratuais e ocasionados a terceiros.

(108) Os clientes finais do armador, sejam passageiros ou carregadores de mercadorias, beneficiam igualmente do fornecimento de tal nível de cobertura. Na verdade, na ausência do acordo de comparticipação, não haveria em geral seguros que oferecessem níveis tão elevados de cobertura e, em caso de ocorrência de sinistros de tal ordem, é provável que alguns dos seus clientes não pudessem ser indemnizados pelo armador. O mesmo se aplica a qualquer terceiro que possa sofrer danos extracontratuais ocasionados por um armador (por exemplo, poluição marinha).

1.4.2.2. *Carácter indispensável da restrição*

(109) Tal como explicado anteriormente (ver pontos 88 a 99), na medida em que as normas de tarificação e as normas relativas aos custos mínimos a ter em conta para os navios-tanque se aplicam a alguns custos não partilhados entre os clubes, em especial os custos de retenção (isto é, os custos dos sinistros até 4,57 milhões de euros (5 milhões de dólares), não são inerentes ao acordo de repartição dos riscos.

(110) No entanto, no presente processo, a Comissão reconhece que pode ser impraticável ou, de qualquer modo, muito complexo e oneroso conceber um método adequado que assegure que as normas de tarificação e as normas relativas aos custos mínimos para navios-tanque se aplicam efectivamente apenas aos custos partilhados ao abrigo do acordo de comparticipação e não aos custos de retenção.

(111) Na verdade, quando um clube determina o prémio para um navio, efectua uma apreciação global do risco representado por esse navio. Noutros termos, aprecia a frequência e a intensidade dos sinistros que o navio em questão é susceptível de induzir para o clube. Caso os procedimentos de tarificação e as normas relativas aos custos mínimos a ter em conta para navios-tanque se apliquem apenas aos elementos do prémio que reflectem os custos partilhados, o clube será obrigado a proceder artificialmente a uma apreciação distinta para ter em conta a possibilidade de o navio em questão dar origem a pedidos de indemnização inferiores a 4,57 milhões de euros (5 milhões de dólares). Como a apreciação dos riscos se baseia em parâmetros subjectivos (por exemplo, medidas de segurança a bordo, formação da tripulação, etc.), seria fácil para um clube manipular esta apreciação diminuindo a ponderação relativa dos custos de retenção e aumentando a ponderação dos custos partilhados. Dado os custos do nível de retenção permanecerem fora dos procedimentos de tarificação, diminuindo a ponderação destes custos o clube poderia reduzir de forma

correspondente os seus prémios, constituindo um instrumento concorrencial para atrair clientes. Quanto aos navios-tanque, como a ponderação dos custos partilhados teria sido aumentada artificialmente, o clube poderia respeitar simultaneamente a recomendação quanto ao custo mínimo.

(112) Qualquer sistema de controlo concebido para evitar estas manipulações terá de verificar cuidadosamente a apreciação dos riscos efectuada pelos clubes e, em especial, verificar se o facto de conceder maior ou menor ponderação à probabilidade de ocorrência de sinistros inferiores ao nível da retenção representa uma tarificação desproporcionada. Dada a subjectividade envolvida na apreciação dos riscos, este exercício será muito complexo e oneroso. Excederá a complexidade das tarefas atribuídas actualmente ao comité de peritos independentes, que tem apenas a função de verificar a razoabilidade da apreciação dos riscos efectuada pelos clubes no seu conjunto, mas não de cada um dos seus elementos individualmente. Além disso, se o nível de retenção permanecer fora do quadro dos procedimentos de tarificação, aumentará imenso o número de ofertas contestadas e, deste modo, o número de processos submetidos ao comité. Não parece exequível confiar ao comité de peritos independentes existente nem a qualquer outra entidade criada para o efeito a tarefa de controlar de modo coerente e em tempo útil um grande número de prémios controversos e, em grande medida, subjectivos.

1.4.2.3. *Não eliminação da concorrência*

(113) Os procedimentos de tarificação e a recomendação relativa aos custos mínimos a ter em conta para os navios-tanque não eliminam a concorrência no mercado dos seguros P&I. Apesar de o IG abranger 89 % do mercado mundial dos seguros P&I, entre os clubes P&I existe concorrência.

(114) A concorrência entre os clubes P&I quanto aos elementos do prémio que reflectem o custo dos sinistros (os elementos sujeitos aos procedimentos de tarificação) constitui um parâmetro da concorrência muito importante, mas não é o único. Os clubes permanecem livres de concorrer com base em parâmetros diferentes do preço (tal como o nível do tratamento dos pedidos de indemnização) e com base na parte do prémio que reflecte os custos administrativos. Na verdade, há margem suficiente para reduzir os custos administrativos e, deste modo, para a concorrência quanto à parte do prémio que os reflecte. Estas reduções podem ser alcançadas através de economias de escala, eficiência administrativa e pressão sobre os gestores para reduzirem as margens de lucro (deve lembrar-se que os gestores dos clubes são na maior parte das vezes empresas independentes com fins lucrativos). No caso de os clubes decidirem não cobrar uma parte específica do prémio relativa aos custos administrativos, mas financiá-los com base no rendimento derivado dos seus investimentos (ver ponto 35), a concorrência continuará a existir, porque uma redução dos custos administrativos se reflectirá em menores pagamentos suplementares para os armadores.

(115) Além disso, a inclusão das normas de transparência (ver ponto 36) no IGA alterado contribuirá para o aumento da concorrência relativamente aos custos administrativos. Na verdade, ao obrigar todos os clubes a publicarem um rácio médio dos custos baseado num período de cinco anos que exprima a percentagem dos custos administrativos em relação ao total do rendimento derivado dos prémios acrescido do rendimento dos investimentos, permitirá aos armadores comparar a eficiência dos diferentes clubes relativamente à parte do prémio que podem livremente fixar e fazer a sua escolha em conformidade.

1.4.3. ***Conclusão***

(116) Com base no que antecede, pode concluir-se que tanto os procedimentos de tarificação como a recomendação relativa aos custos mínimos a ter em conta para os navios-tanque, na medida em que se apliquem aos custos correspondentes ao nível de retenção, são contrários ao n.º 1 do artigo 85.º do Tratado CE, mas respeitam todas as condições do n.º 3 do artigo 85.º e, por conseguinte, podem ser objecto de uma isenção individual. Na verdade, podem ser considerados necessários para obter as vantagens económicas e os benefícios para os consumidores decorrentes do acordo de comparticipação e não eliminam a concorrência no mercado dos seguros P&I.

(117) Porém, os procedimentos de tarificação como a recomendação relativa aos custos mínimos a ter em conta para os navios-tanque, na medida em que se apliquem ao nível da retenção, devem beneficiar da isenção apenas enquanto o acordo de comparticipação for necessário para permitir aos clubes P&I alcançarem a escala mínima que lhes permita fornecer um nível de cobertura que isoladamente não poderiam fornecer (ver ponto 72).

A Comissão procederá à revogação da isenção concedida pela presente decisão, actuando em conformidade com o n.º 3 do artigo 8.º do Regulamento n.º 17, na condição de os membros do IG não terem colectivamente uma quota de mercado superior ao dobro do mínimo economicamente necessário para proporcionar o nível de cobertura acordado permanentemente no quadro do IG. Com efeito, se tal for o caso, podem ser criados no mercado dois operadores e, deste modo, o acordo de comparticipação deixará de ser necessário para

alcançar o nível mínimo. Deve observar-se que este nível mínimo corresponde à quota de mercado necessária para assegurar razoavelmente que pode ser fornecida uma cobertura a um custo de sinistro por tonelada equivalente ao suportado pelos membros do IG a qualquer momento.

2. ARTIGO 86.º

(118) De acordo com o artigo 86.º, é proibido, na medida em que tal seja susceptível de afectar o comércio entre os Estados-Membros, o facto de uma ou mais empresas explorarem de forma abusiva uma posição dominante no mercado comum ou numa parte substancial deste.

2.1. **Posição dominante**

(119) O Tribunal de Justiça (acórdão proferido no processo 85/76, Hoffmann-La Roche/Comissão, pontos 38 e 39) ([1]) definiu uma posição dominante da seguinte forma:

> «uma situação de poder económico detida por uma empresa e que lhe permite impedir a manutenção de uma concorrência efectiva no mercado relevante, possibilitando-lhe, num grau apreciável, um comportamento independente dos seus concorrentes e clientes e, em última análise, dos consumidores. Uma posição desse tipo não exclui alguma concorrência, mas permite à empresa que beneficia da mesma, se não determinar, pelo menos ter uma influência apreciável nas condições em que essa concorrência se processa e, em qualquer caso, agir em larga medida sem a respeitar, desde que tal conduta não resulte em seu próprio prejuízo.»

(120) Esta posição dominante pode ser detida por uma única empresa ou por um grupo de empresas. O Tribunal de Primeira Instância definiu uma posição dominante colectiva quando «duas ou mais entidades económicas independentes estão, num mercado específico, unidas por tais laços económicos que, por esse facto, detêm em conjunto uma posição dominante face aos outros operadores do mercado» (acórdão proferido nos processos apensos T-68/89, T-77/89 e T-78/89, Società Italiana Vetro Spa e outros/Comissão) ([2]). Tal foi recentemente reafirmado pelo TPI (processos T-24/93, T-25/93, T-26/93 e T-28/93 ([3]), acórdão de 8 de Outubro de 1996), que confirmou a Decisão 92/262/CEE da Comissão ([4]) em que alegava a existência de posições dominantes colectivas no (processo Cewal) relativo a conferências marítimas. A Comissão já alegara o mesmo na Decisão 92/262/CEE ([5]) no (processo Comités de armadores franco-oeste-africanos).

(121) Os clubes P&I membros do IG são entidades independentes unidas por vínculos económicos estreitos e que, por força desse facto, detêm conjuntamente uma posição dominante no mercado mundial dos seguros directos P&I, bem como no mercado mundial dos resseguros P&I relativamente a níveis elevados de cerca de 1,8 mil milhões de euros (2 mil milhões de dólares) (ver pontos 52 a 64 para uma descrição do mercado relevante).

(122) Os clubes P&I membros do IG concluíram um acordo de repartição dos riscos que cria laços económicos estreitos entre si: partilham os pedidos de indemnização apresentados pelos seus membros até um certo nível, seguem procedimentos comuns específicos para oferecer seguros aos membros dos outros clubes P&I, subscrevem resseguros em comum, acordam as condições dos seguros que oferecem aos seus membros e cooperam em muitos outros aspectos relacionados com seguros P&I. Além disso, ao acordarem condições de seguros comuns e, em especial, a oferta de um nível único de cobertura, adoptam um comportamento uniforme no mercado.

(123) Esta posição colectiva detida pelos clubes P&I do IG é claramente dominante. De acordo com o Tribunal de Justiça (acórdão proferido no processo C-62/86, AKZO Chemie BVl/Comissão, ponto 60 ([6]), e Hoffmann-La Roche, ponto 41), «embora a importância das quotas de mercado possa variar consoante o mercado, pode considerar-se legitimamente que partes de mercado extremamente importantes constituem por si só, e salvo circunstâncias excepcionais, prova da existência de uma posição dominante.»

(124) No processo AKZO Chemie BV, o Tribunal de Justiça acrescentou o seguinte: «é assim que deve considerar-se uma quota de mercado de 50 %». Por conseguinte, unicamente com base nas quotas de mercado, pode afirmar-se que o IG, que segura cerca de 89 % da frota mundial, detém uma posição dominante em todos os mercados mundiais de seguros P&I em que se encontra presente.

(125) No seu acórdão proferido no processo Hoffmann-La Roche (ponto 42), o Tribunal de Justiça voltou a considerar que uma grande disparidade entre a quota de uma empresa e as dos seus mais próximos concorrentes constitui igualmente um factor relevante para aferir o grau de domínio do mercado por parte dessa empresa. É evidente que, no presente processo, a diferença entre as quotas de mercado do IG e as dos seus concorrentes é muito significativa.

([1]) Colectânea 1979, p. 461.
([2]) Colectânea 1992, p. II-1403.
([3]) Colectânea 1996, p. II-1201.
([4]) JO L 34 de 10.2.1993, p. 20.
([5]) JO L 134 de 18.5.1992, p. 1.
([6]) Colectânea 1991, p. I-3359.

(126) Além disso, no presente processo, outros factores já identificados no acórdão Hoffmann-La Roche (ponto 42) reforçam a conclusão de que o IG detém um domínio do mercado significativo. Em primeiro lugar, pode oferecer todos os níveis de cobertura P&I, o que os seus concorrentes não podem. Em segundo lugar, adquiriu uma vasta experiência e prestígio na oferta de seguros P&I desde há cerca de um século. Por último, encontra-se presente em todo o mundo através de uma grande rede de correspondentes. Todos estes pontos fortes, para além da sua elevada quota de mercado, permitem ao IG deter uma posição dominante evidente e adoptar um comportamento em grande medida independente dos seus concorrentes.

### 2.2 **Abuso de posição dominante**

(127) Na comunicação de acusações considerou-se que os acordos IG conduziam a dois tipos diferentes de abusos de posição dominante, a saber, uma limitação do nível de cobertura oferecido e a oferta de resseguro em condições discriminatórias. Explica-se nos pontos 129 a 133 que, dadas as alterações introduzidas no acordo de comparticipação, já não se pode considerar que os acordos IG dão origem a um abuso de posição dominante. Tal não exclui que o IG ou os seus membros, actuando em conjunto, possam abusar da respectiva posição dominante colectiva através do seu comportamento comercial. Porém, tal não é objecto da presente decisão, que se limita à apreciação dos acordos notificados.

#### 2.2.1. ***Abusos relativos à exploração — Limitação dos produtos oferecidos no mercado***

(128) Através do acordo relativo a um nível único de cobertura, o IG adoptou um comportamento abusivo em relação aos seus clientes oferecendo um seguro único que não satisfazia uma parte muito substancial da procura. Tal constituiu um abuso na acepção da alínea b) do artigo 86.º do Tratado. Porém, deve lembrar-se que não é da competência da Comissão decidir qual o nível de cobertura que deve ser fornecido pelo IG. A Comissão só pode intervir relativamente a esta questão caso existam elementos de prova claros e inquestionáveis de que uma parte muito substancial da procura não beneficia de um serviço do qual necessita manifestamente e que, por conseguinte, o IG está a explorar efectivamente a sua posição dominante de modo abusivo.

(129) Tal deixou de ser o caso. Em primeiro lugar, tal como já afirmado (ver ponto 76), o acordo de comparticipação foi clarificado de forma a indicar que os clubes P&I são livres de oferecer numa base individual níveis inferiores ou superiores de cobertura, bem como de concluir quaisquer acordos de cooperação que considerem adequados para o efeito.

(130) Em segundo lugar, dado o IG ter adoptado o novo nível mínimo comum de cobertura de cerca de 3,9 mil milhões de euros (4,25 mil milhões de dólares), nenhuma parte substancial da procura deixa de ser satisfeita. Na verdade, a maior parte das organizações de armadores em todo o mundo apresentaram à Comissão as observações quanto a esta questão e não contestaram o novo nível de cobertura. Apenas uma parte da frota sob controlo grego, que no seu conjunto representa cerca de 15 % da tonelagem mundial, continua a não estar satisfeita com o novo nível de cobertura.

(131) Esta conclusão é reforçada pelo facto de o novo nível de cobertura, de um ponto de vista objectivo, não poder ser considerado incapaz de satisfazer as necessidades dos clientes. Foi alegado que, caso surja um pedido de indemnização de excesso, uma grande parte do sector dos transportes marítimos entraria em falência se tentasse efectuar um pagamento até ao nível de cobertura anterior de cerca de 16,5 mil milhões de euros (18 mil milhões de dólares) (deve clarificar-se que os prémios aplicados pelos clubes P&I não têm em conta o custo de um sinistro que abrangesse o excesso; os membros dos clubes P&I terão apenas de partilhar o custo de tal sinistro se o mesmo ocorrer). Tal não é o caso relativamente ao novo limite de cobertura inferior, de cerca de 3,9 mil milhões de euros (4,25 mil milhões de dólares).

(132) Na verdade, existem elementos de prova suficientes para admitir de forma razoável que o sector dos transportes marítimos será capaz de fazer face a um pedido de indemnização até 3,9 mil milhões de euros (4,25 mil milhões de dólares). Em primeiro lugar, com base na experiência adquirida com os grandes pedidos de indemnização no passado, pode inferir-se que a totalidade de uma indemnização não terá de ser paga num único ano, mas sim num período de vários anos, em função do escalonamento da liquidação dos danos. Em segundo lugar, alguns clubes detêm reservas consideráveis, que podem ser utilizadas para satisfazer a parte que lhes compete de um sinistro que abranja o excesso (as reservas em 20 de Fevereiro de 1997 elevavam-se a cerca de 0,9 mil milhões de euros), reduzindo assim a responsabilidade incidente sobre os diferentes armadores. Em terceiro lugar, em situações anteriores (por exemplo, a crise petrolífera dos anos 70), o sector conseguiu sempre fazer face a aumentos de custos de uma magnitude análoga a um pedido de indemnização de excesso. Por último, a tal indemnização representará para a maior parte dos navios uma parte relativamente diminuta dos respectivos custos operacionais anuais (inferior a 10 %), o que não é susceptível de provocar uma situação de falência.

(133) Neste contexto, considera-se que as normas quanto ao nível mínimo comum de cobertura não constituem uma infracção ao artigo 86.º do Tratado.

2.2.2. ***Abusos relativos à exclusão — Oferta de resseguro em condições discriminatórias***

(134) O acordo de comparticipação permite que seguradoras independentes de P&I subscrevam resseguros junto de um dos membros do IG, caso sejam respeitadas certas condições. Na comunicação de acusações considerava-se que o acordo de comparticipação não incluía critérios objectivos e não discriminatórios para decidir que seguradoras comerciais P&I podiam obter resseguros dos seus membros (em contrapartida, estes critérios foram considerados objectivos relativamente a mútuas independentes de P&I). Além disso, o acordo de comparticipação não incluía qualquer norma processual que permitisse às seguradoras independentes de P&I (tanto comerciais como mútuas) verificar se as normas do IG quanto a resseguros eram aplicadas devidamente, tais como a obrigação de comunicar a recusa do resseguro por escrito e de modo fundamentado ou um procedimento de recurso.

(135) A ausência de condições objectivas e de garantias processuais no acordo de comparticipação foi considerado um abuso da posição dominante na acepção do artigo 86.º do Tratado. Na verdade, tal como já explicado, o IG é actualmente a única entidade no mercado que oferece uma cobertura P&I até 3,9 mil milhões de euros (4,25 mil milhões de dólares) e nenhum segurador independente pode alcançar isoladamente a dimensão mínima necessária para oferecer tal cobertura. Além disso, as seguradoras independentes não conseguem obter resseguro para grandes coberturas P&I devido às suas quotas de mercado limitadas. Deste modo, o IG podia facilmente falsear a concorrência ao decidir, com base em critérios que não eram objectivos, quais as seguradoras independentes a que ofereceria resseguros.

(136) Tal como explicado anteriormente (ver pontos 27 e 28), o IG passou a incluir critérios objectivos relativamente à oferta de resseguros a seguradoras comerciais e estabeleceu um procedimento adequado para permitir que qualquer seguradora independente de P&I que solicite resseguros ao IG saiba atempadamente que o acompanhamento da conformidade dos critérios foi devidamente efectuado. Na verdade, o IG terá de decidir quanto ao pedido no prazo de 30 dias a contar da recepção de todas as informações relevantes (este prazo pode ser alargado por mais 30 dias durante o período de renovação). Caso a decisão seja negativa, a seguradora a que foi recusado o resseguro deve receber uma comunicação por escrito que informe dos fundamentos da recusa. A seguradora terá o direito de recorrer de tal recusa. Deste modo, considera-se que as normas relativas ao resseguro das seguradoras independentes de P&I não dão origem a qualquer infracção ao artigo 86.º do Tratado.

3. ARTIGOS 53.º e 54.º DO ACORDO SOBRE O ESPAÇO ECONÓMICO EUROPEU

(137) Segundo o artigo 53.º do Acordo EEE, são proibidos todos os acordos entre empresas que sejam susceptíveis de afectar o comércio entre as partes contratantes e que tenham por objectivo ou efeito restringir a concorrência no território abrangido pelo acordo.

(138) Segundo o n.º 1 do artigo 56.º do Acordo EEE, é à Comissão Europeia que cabe decidir relativamente aos casos específicos previstos no artigo 53.º do Acordo EEE em que seja afectado o comércio entre os Estados-membros e o volume de negócios das empresa em causa no território dos Estados da EFTA seja inferior a 33 % do volume de negócios no território do EEE.

(139) No presente caso, o volume de negócios realizado pelos clubes P&I no território da EFTA é inferior a 33 % do volume de negócios no território abrangido pelo Acordo EEE. Por conseguinte, é à Comissão Europeia que incumbe apreciar se o IG cometeu uma infracção ao artigo 53.º do Acordo EEE. Para o efeito, todos os argumentos apresentados no quadro da presente decisão relativamente ao artigo 85.º do Tratado CE aplicam-se igualmente ao artigo 53.º do Acordo EEE.

(140) De acordo com o artigo 54.º do Acordo EEE, é proibido uma ou mais empresas explorarem de forma abusiva uma posição dominante no território abrangido por este Acordo ou numa parte substancial do mesmo.

(141) De acordo com o n.º 2 do artigo 56.º do Acordo EEE, a Comissão deve decidir quanto aos casos específicos abrangidos pelo artigo 54.º do acordo em que se verifica a existência de uma posição dominante nos territórios da Comunidade ou dos Estados da EFTA e em que o volume de negócios da empresa em posição dominante no terntório dos Estados da EFTA é inferior a 33 % do seu volume de negócios no território abrangido pelo Acordo EEE.

(142) No presente caso, os clubes P&I detêm uma posição dominante colectiva a nível mundial e o respectivo volume de negócios nos Estados da EFTA é inferior a 33 % do seu volume de negócios em todo o território abrangido pelo Acordo EEE. Por conseguinte, é à Comissão que incumbe decidir se cometeram uma infracção ao artigo 54.º do Acordo EEE. Para o efeito, todos os argumentos apresentados no quadro da presente decisão relativamente ao artigo 86.º do Tratado são igualmente aplicáveis ao artigo 54.º do Acordo EEE,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

*Artigo 1.º*

A Comissão, com base nos elementos de que dispõe, não tem motivos para actuar nos termos do n.º 1 do artigo 85.º do Tratado e do n.º 1 do artigo 53.º do Acordo EEE relativamente ao acordo de comparticipação alterado e ao acordo do Grupo Internacional, com excepção das normas relativas aos procedimentos de tarificação e aos custos mínimos para navios-tanque, na medida em que se apliquem aos custos do nível de retenção.

*Artigo 2.º*

A Comissão, com base nos elementos de que dispõe, não tem motivos para actuar nos termos do artigo 86.º do Tratado CE e do artigo 54.º do Acordo EEE relativamente ao acordo de comparticipação e ao acordo do grupo internacional, com a última redacção que lhes foi dada.

*Artigo 3.º*

Nos termos do n.º 3 do artigo 85.º do Tratado CE e do n.º 3 do artigo 53.º do Acordo EEE, o disposto no n.º 1 do artigo 85.º do Tratado CE e no n.º 1 do artigo 53.º do Acordo EEE é declarado inaplicável às normas relativas aos procedimentos de tarificação e aos custos mínimos para navios-tanque incluídas no IGA, com a última redacção que lhe foi dada, na medida em que se apliquem aos custos do nível de retenção. Esta isenção é válida a partir de 20 de Fevereiro de 1999, data em que as últimas alterações notificadas ao acordo de comparticipação e ao IG entrarão em vigor, e até 20 de Fevereiro de 2009.

*Artigo 4.º*

O grupo internacional dos Clubes P&I informará anualmente a Comissão de quaisquer alterações e/ou aditamentos aos acordos notificados, bem como da conclusão de quaisquer outros acordos no quadro do grupo.

O IG enviará igualmente à Comissão, numa base anual, um relatório explicando se o acordo de comparticipação continua a ser necessário para permitir aos clubes P&I proporcionar o nível de cobertura acordado nessa ocasião. Este relatório incluirá dados pormenorizados quanto à evolução dos mercados de seguros e de resseguros directos P&I. No que se refere aos seguros directos P&I, o relatório incluirá quotas de mercado e níveis de cobertura fornecidos quer pelo IG, quer por cada um dos seus membros, bem como estimativas de quotas de mercado e níveis de cobertura fornecidos por terceiros. Quanto aos resseguros P&I, o relatório explicará a estrutura do «Group General Excess Loss Reinsurance Contract» (níveis de resseguros, prémios pagos e resseguradoras participantes com as quotas correspondentes), bem como estimará os níveis de cobertura fornecidos a outros operadores P&I.

O IG fornecerá numa base anual informações estatísticas pormenorizadas quanto ao funcionamento dos procedimentos de tarificação e das normas que regem a tarificação para os navios-tanque.

*Artigo 5.º*

É destinatário da presente decisão:

The International Group of P&I Clubs
78 Fenchurch Street
UK-London EC3M 4BT

Feito em Bruxelas, em 12 de Abril de 1999.

*Pela Comissão*

Karel VAN MIERT

*Membro da Comissão*