BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 4 december 1992

inzake een procedure op grond van artikel 85 van het EEG-Verdrag (IV/32.797 en IV/32.798 — Lloyd's Underwriters' Association en Institute of London Underwriters)

(Slechts de tekst in de Engelse taal is authentiek)

(93/3/EEG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap,

Gelet op Verordening nr. 17 van de Raad van 6 februari 1962, Eerste verordening over de toepassing van de artikelen 85 en 86 van het Verdrag [1], laatstelijk gewijzigd bij de Akte van Toetreding van Spanje en Portugal, inzonderheid op artikel 2,

Gezien de aanmelding en het verzoek om ontheffing en/of een negatieve verklaring, dat op 7 juni 1989 door Lloyd's Underwriters' Association en het Institute of London Underwriters bij de Commissie is ingediend ter zake van twee overeenkomsten, namelijk de „Joint Hull Understandings" en de „Respect of Lead Agreement",

Gelet op het besluit van de Commissie van 1 oktober 1990 om een procedure in te leiden,

Na bekendmaking van het essentiële gedeelte van het verzoek en de aanmelding [2] overeenkomstig artikel 19, lid 3, van Verordening nr. 17,

Na raadpleging van het Raadgevend Comité voor mededingingsregelingen en economische machtsposities,

Overwegende hetgeen volgt :

I. DE FEITEN

A. De aanmelding

(1) Op 7 juni 1989 hebben het „Institute of London Underwriters" (ILU) en de „Lloyd's Underwriters' Association" (LUA) de Commissie formeel in kennis gesteld van twee overeenkomsten, de „Joint Hull Understandings" (JHU) en de „Respect of Lead Agreement" (RLA), waarvoor zij om een negatieve verklaring of ontheffing verzochten. Voorafgaand aan deze formele aanmelding vond een informele aanmelding plaats bij brieven van 7 juli 1988 waarbij beide overeenkomsten werden overgelegd. De aangemelde overeenkomsten hebben betrekking op scheepscasco- en scheepsmachineverzekeringen.

B. De ondernemersverenigingen

(2) Het ILU is een vereniging van verzekeraars in Londen, die zee- en luchtvaartverzekeringen aanbiedt. De in 1884 opgerichte vereniging houdt zich bezig met de gebruikelijke activiteiten van een handelsvereniging, waaronder diverse vormen van administratieve dienstverlening aan haar leden. Het ILU heeft ongeveer 112 leden, 50 % daarvan is in Britse handen. De andere helft bestaat uit dochterondernemingen en bijkantoren van ondernemingen in de geïndustrialiseerde wereld.

(3) „Lloyd's of London" is een naamloze vennootschap van particuliere verzekeraars die op de internationale markt vrijwel alle soorten verzekeringen aanbieden. De premie-inkomsten bedragen ongeveer 6 miljard £ sterling per jaar. Driekwart van deze omzet komt van buiten het Verenigd Koninkrijk. De polissen worden gegarandeerd door particulieren wier aansprakelijkheid onbeperkt is. Momenteel heeft Lloyd's ongeveer 31 000 leden, die in ongeveer 400 consortia zijn georganiseerd. Elk consortium heeft een gespecialiseerde verzekeringsagent die namens het consortium verzekeringen accepteert. De leden mogen toetreden tot verscheidene consortia.

(4) De LUA werd opgericht in 1909 en vertegenwoordigt alle ongeveer 230 consortia van Lloyd's die zich met zeeverzekeringen bezighouden.

(5) De twee verenigingen hebben een aantal gezamenlijke commissies die tot doel hebben om de ontwikkelingen van punten van belang op bepaalde gebieden te volgen en waarin specialisten voor de betrokken gebieden zitting hebben. Eén van deze commissies is het hierna te bespreken „Joint Hull Comittee" (JHC). Het JHC bestaat uit zestien personen, gelijkelijk verdeeld afkomstig van de LUA en het ILU. Het JHC heeft tot taak zich bezig te houden met aangelegenheden die van belang zijn voor de markt en moet de twee aangemelde overeenkomsten — de JHU en de RLA — ontwikkelen en beheren.

(6) Bij het ILU en de LUA is de overgrote meerderheid aangesloten van de verzekeraars die in Londen op het gebied van de zeeverzekeringen actief zijn. Bij elkaar vertegenwoordigen zij ongeveer 90 % van de totale capaciteit voor zeeverzekeringen in het Verenigd Koninkrijk ; het resterende deel nemen enkele, niet bij een van de twee verenigingen aangesloten ondernemingen voor hun rekening.

[1] PB nr. 13 van 21. 2. 1962, blz. 204/62.
[2] PB nr. C 87 van 8. 4. 1992, blz. 4.

C. De markt

(7) Scheepscascoverzekeringen worden hoofdzakelijk in de Verenigde Staten van Amerika (USA), Frankrijk, Noorwegen en het Verenigd Koninkrijk afgesloten. Het aandeel van het Verenigd Koninkrijk op de internationale markt voor scheepscascoverzekeringen vormt een aanzienlijk deel van de totale wereldmarkt voor cascoverzekeringen waarvoor geen bindende bepalingen inzake de plaats van verzekering gelden. Volgens de partijen wordt ongeveer 25 % van de scheepscascoverzekeringen in de Gemeenschap in Londen afgesloten en is het aandeel van de in Londen verzekerde schepen van buiten de Gemeenschap nog hoger. De partijen hebben ook verklaard dat de reputatie van de Londense markt in de zeeverzekeringssector ertoe leidt dat veel risico's in Londen „geleid" worden (dat wil zeggen dat het risico in eerste instantie, zij het slechts gedeeltelijk, in Londen wordt geplaatst). De andere buitenlandse markten volgen het oordeel van de Londense markt op het gebied van tarieven en de afwikkeling van schadeclaims, zodat tot op zekere hoogte „de invloed van de Londense markt enigszins groter is dan haar werkelijke marktaandeel".

(8) De door de twee verenigingen geïnde zeeverzekeringspremies worden in totaal geraamd op ongeveer 4 miljard £ sterling per jaar, waarvan 3 miljard £ sterling aan casco- en machineverzekeringspremies.

(9) Reders maken in het algemeen gebruik van assurantiemakelaars om hun zaken te behartigen, zodat zij er zeker van zijn dat hun vloot tegen de gunstigste voorwaarden wordt verzekerd, op welke markt ter wereld dat ook moge zijn. Volgens de verzoeksters „is er in cascoverzekeringen eerder sprake van concurrentie tussen de verschillende markten dan van concurrentie op één markt". Zo concurreert de Londense markt als zodanig rechtstreeks met andere markten waarbij de makelaars, afhankelijk van waar zij de beste voorwaarden krijgen, risico's van de ene naar de andere markt schuiven. Er is echter weinig concurrentie tussen de verzekeraars op de Londense markt zelf. De markt laat de concurrentie over aan de makelaars.

(10) Het is kenmerkend voor zeeverzekeringen dat deze in de meeste gevallen op co-assurantiebasis worden afgesloten, omdat de ondertekenaars, vanwege de bedragen die ermee gemoeid zijn, vrijwel altijd proberen om een bepaald risico te spreiden door hun deelneming tot een overeengekomen gedeelte van het totale risico te beperken. Soms wordt een bepaald risico op meer dan een markt verzekerd (zowel in Londen als bij voorbeeld in Frankrijk). Zelfs bij co-assurantie is het gebruikelijk dat een deel van het risico op een dergelijke manier wordt herverzekerd. Als het risico gedeeltelijk op een andere markt gedekt is, kunnen de verzekeraars op die markt het in Londen herverzekeren.

(11) Een ander kenmerk van deze markt is dat slechts een paar verzekeraars (de „leiders") een bepaald risico diepgaand onderzoeken, het beoordelen en de voorwaarden en premies vaststellen. De overigen (de „volgers") vertrouwen grotendeels op het oordeel van de leiders bij hun beslissing om al dan niet deel te nemen, zodat de reputatie van de leider van een zeker belang is voor de makelaar die bij de volgers op de markt ondersteuning zoekt. Het risico wordt verzekerd door middel van een „slip" of sluitnota, waarop gedetailleerde gegevens betreffende het risico en de voorgestelde dekking worden vermeld. Gebruikelijk is dat bij de verzekering van een scheepscascorisico een twintigtal verzekeraars betrokken zijn, welk aantal tot 50 kan oplopen wanneer de ermee gemoeide bedragen zeer hoog zijn.

(12) Hoewel elke verzekeraar in theorie het recht heeft zelf zijn beslissing te nemen, zijn het in de praktijk ook bij het indienen van schadeclaims de leiders die de beslissingen nemen, terwijl de overigen deze slechts vluchtig doornemen. Betalingen en premies worden centraal afgehandeld.

(13) Een ander kenmerk van scheepscascoverzekeringen is dat deze een „lange staart" hebben, dat wil zeggen dat er veel tijd voorbij kan gaan tussen de premiebetaling enerzijds en het indienen en uitbetalen van schadeclaims anderzijds. De meeste claims worden geruime tijd na het verzekeringsjaar waarin de schade optrad, ingediend, meestal in het derde of vierde jaar. Behalve bij grote ongevallen wordt maar zelden voor het tweede jaar een claim ingediend. Om deze reden houdt de verzekeraar bij verlenging van het contract niet alleen rekening met de resultaten in het lopende jaar, maar met een langere termijn, zo mogelijk tot acht jaar. Dit wordt beschouwd als een geschikte periode om een volledig beeld van deze verliezen en de claims te krijgen en om een indicatie te krijgen van het tijdstip waarop verliezen optreden en schadeclaims worden ingediend.

(14) Volgens verzoeksters „is er voornamelijk sprake van prijsconcurrentie, terwijl ook ervaring met het afwikkelen van schadeclaims en de degelijkheid en reputatie van de leidende verzekeraars een belangrijke rol spelen".

(15) Andere kenmerken van deze markt zijn het hoge percentage schadeclaims en de rol van de reder, vlag, bemanning en andere factoren bij de beoordening van het risico. Het belang van deze bijkomende factoren en in het bijzonder dat van de reder betekent dat „in de sector van de scheepscascoverzekeringen een schip kan worden verzekerd tegen een premiebedrag dat tienmaal hoger ligt dan voor een soortgelijke verzekering wordt betaald door een reder met een goede reputatie uit verzekeringsoogpunt".

D. De aangemelde overeenkomsten

i) *De „Joint Hull Understandings" (JHU)*

(16) In de JHU waren drie bepalingen opgenomen (clausules 3, 2B en 11) die de vrijheid van de leden van het ILU en de LUA bij het vaststellen van hun tarieven beperkten, in het bijzonder bij verlenging. Na de mededeling van punten van bezwaar besloten de LUA en het ILU op 25 april 1991 deze clausules niet langer toe te passen. Hierna volgt een beschrijving van de betreffende clausules.

(17) In clausule 3 werd verwezen naar een „tabel" in een bijlage bij de JHU, waarin van het schadepercentage afhankelijke minimumpremieverhogingen werden aanbevolen. De premieverhoging steeg met het hoger worden van het schadepercentage. Voor een schip met een creditsaldo of positief schadepercentage van 17 % bij voorbeeld (dat wil zeggen dat de betaalde premies 17 % hoger waren dan het schadebedrag), bedroeg de verhoging 53 %. Als het saldo negatief werd, bij voorbeeld – 25 %, dan zou de verhoging 90 % bedragen. Voor grotere vloten konden deze percentages binnen bepaalde marges fluctueren en waren de percentages binnen deze marges lager dan die welke op één schip werden toegepast. Voor negatieve schadepercentages van meer dan – 25 % konden de leiders naar eigen goeddunken verhogingen toepassen. Als de voorwaarden voor verlenging gunstiger waren dan de in de tabel vastgelegde minima, „wordt ten sterkste aanbevolen dat de vier leiders overleg plegen voordat een quotering wordt vastgesteld en dat de uitkomst van dit overleg aan het „Joint Hull Committee" wordt medegedeeld". Deze vrijheid om van de tabel af te wijken werd op 9 februari 1989 ingevoerd. Vóór die datum was het de verzekeraars behoudens toestemming van het JHC niet toegestaan daarvan af te wijken. Voor het geval ondertekenaars eenzijdig verkozen van de tabel af te wijken, was geen andere sanctie voorzien dan, volgens verzoeksters, „zware kritiek ... op de betrokken leidende verzekeraars; als het geval ernstig genoeg was, kon de voorzitter van het „Joint Hull Committee" of zijn plaatsvervanger met de verzekeraar(s) die naar zijn oordeel tekort geschoten was/waren, een persoonlijk onderhoud hebben".

(18) Aangezien de tabel „langer dan een van de huidige verzekeraars zich kan herinneren" heeft bestaan, konden de partijen niet toelichten hoe deze tot stand was gekomen. De partijen hebben wel verklaard dat de tabel de weerslag was van „algemene marktervaring" en dat wijzigingen erop werden aangebracht na een algemene beoordeling van factoren als „wisselkoersschommelingen ..., inflatie en gewijzigde scheepsbouw- en scheepsreparatiekosten".

(19) In clausule 2B werd bepaald dat, als de resultaten aanleiding gaven tot een verhoging, het „excedent" (aangeduid als het „eigen risico") moest worden verhoogd met 50 % „van de percentuele verhoging ... met een minimumverhoging van 10 %".

(20) In clausule 11 werd bepaald dat als betaling niet onmiddellijk contant geschiedde maar werd uitgesteld, de korting die gewoonlijk bij onmiddellijke contante betaling wordt verleend, moest worden verminderd van 15 % tot 10 %.

(21) In clausule 1 (a) van de aangemelde JHU werd bepaald dat „quoten- en excedentcontracten voor casco's alleen worden afgesloten als de rederij/de directie in het betrokken land is gevestigd en het schip de vlag van dat land voert, tenzij door alle verzekeraars uitdrukkelijk anders wordt overeengekomen". Dit betekende dat, tenzij uitdrukkelijk anders was overeengekomen, herverzekering werd beperkt tot schepen die zijn geregistreerd in en waarvan de reder en de directie afkomstig zijn uit het land waarin het risico wordt herverzekerd. Op aandringen van de Commissie werd deze clausule gewijzigd; zij bevat nu een aanbeveling dat herverzekeraars om informatie betreffende de nationaliteit van de reders moeten vragen, omdat dit als een voor de risicobeoordeling van belang zijnd concreet feit wordt beschouwd.

(22) In de overige clausules van de JHU worden richtsnoeren en uniforme criteria gegeven betreffende technische details bij polisverlenging. In wezen worden zorgvuldige marktpraktijken benoemd en methoden verschaft om de verwarring te verminderen over de werkelijke soliditeit van de verzekerde of van de werkingssfeer van de casco- en machineverzekeringspolis. Het staat verzekeraars vrij om deze richtlijnen te negeren en desgewenst andere te gebruiken. Deze richtlijnen betreffen onder meer de volgende onderwerpen:

a) de methodologie voor de classificatie van schepen;

b) de noodzaak om informatie over de reder en over zijn soliditeit op uniforme wijze te kunnen aanbieden (om vergelijkingen te vergemakkelijken en een verkeerde voorstelling van zaken te vermijden);

c) de behandeling van wijzigingen van de waarde van schepen en met name de noodzaak om onderscheid te maken tussen waardestijgingen die louter bedoeld zijn om gelijke tred te houden met inflatie en waardestijgingen waardoor de potentiële deelschade van het schip toeneemt;

d) de taxatie van schepen bij gedeeltelijk of totaal verlies en met name de behoefte om te waarborgen dat de taxaties van schepen bij gedeeltelijk of totaal verlies niet al te ver uiteenlopen;

e) de centrale administratie van premierestituties voor de periodes dat de schepen in een haven liggen. Als een schip in een haven ligt is het schaderisico lager dan wanneer het schip volledig operationeel is. Om die reden worden normaliter premierestituties aan de verzekerde verleend. Over de omvang van de korting en de referentieperiode wordt vrijelijk onderhandeld bij de totstandkoming van elke verzekeringsovereenkomst. De aanvraag voor restitutie wordt ingediend bij een centraal bureau dat wordt beheerd door LUA/ILU, wiens staf deskundig is wat betreft havens en omstandigheden in havens over de hele wereld en dat verifieert dat het schip ook daadwerkelijk voor anker lag gedurende de aangegeven periode. Deze clausule verwijst naar restituties voor volledige periodes van 30 dagen, de gebruikelijke referentieperiode. Niettemin kan elke verzekeraar of groep van verzekeraars restituties verlenen voor periodes van minder dan 30 dagen ;

f) de noodzaak om het wettelijk recht van een verzekeraar de „zeevaardigheidsclausule" te betwisten niet te laten vervallen of daaraan afbreuk te doen ;

g) de noodzaak voor hypotheeknemers om afzonderlijke dekking te verkrijgen, aangezien de casco- en machineverzekeringspolissen hen niet voor ondeskundig optreden van de reder vrijwaren ;

h) de definitie van de risico's die door de casco- en machineverzekeringspolissen worden gedekt.

ii) *De „Respect of Lead Agreement" (RLA)*

(23) In deze overeenkomst werd hoofdzakelijk bepaald dat de leidende verzekeraars die een bepaalde cascoverzekering als eersten ondertekend hadden, de mogelijkheid moesten hebben om bij verlenging van de polis leiders te blijven. De overige ondertekenaars en andere mogelijke leiders mochten niet proberen bij de verlenging te „leiden". Dit betekende dat de overige verzekeraars de mogelijkheid werd ontnomen een offerte uit te brengen ter zake van, of mede te dingen naar, polisverlengingen en dat reders de keus, en daarmee de mogelijkheid van lagere prijzen, die concurrentie tussen leidende verzekeraars zou kunnen opleveren, werd onhouden.

(24) Overeenkomstig de eerste clausule van de RLA kwamen de leden van de twee verenigingen bovendien overeen om een „slip" slechts te ondertekenen als daar van elke vereniging twee leiders bij waren betrokken die de „slip" hadden ondertekend (behalve in het geval van een verzekeraar die de „slip" niet had ondertekend en leider was vóór het sluiten van deze overeenkomst). Dit betekende dat concurrentie tussen het ILU en de LUA in beginsel was uitgesloten.

(25) Vrijwel alle leden van het ILU en de LUA traden toe tot de RLA. Als een lid de overeenkomst schond, kon zijn vereniging (het ILU of de LUA) verklaren dat het betreffende lid niet langer werd geacht partij te zijn bij de overeenkomst. Het gevolg hiervan was dat andere verzekeraars geen volgers mochten zijn bij een door het betrokken lid geleide „slip". Dit is ten minste eenmaal voorgekomen en hoewel de partijen stellen dat de betrokken verzekeraar „als gevolg daarvan geen zaken heeft verloren", werd een dergelijke verklaring toch als een „nuttige sanctie" beschouwd.

(26) Op aandringen van de Commissie zegden de LUA en het ILU op 25 april 1991 deze overeenkomst op. Zij werd vervangen door een nieuwe tekst (de „nieuwe RLA") waarin het volgende wordt bepaald :

1. als bij verlenging op een risico door een of meer concurrerende groep(en) verzekeraars wordt/worden ingetekend, kan/kunnen de leider(s) van de „slip" overleg plegen. Indien dat gebeurt, stelt/stellen de oorspronkelijke leider(s) zijn/hun statistische gegevens over de vloot ter beschikking ;

2. de aan de oorspronkelijke en de concurrerende „slip" deelnemende verzekeraars mogen ter zake van de voorgestelde voorwaarden voor verlenging geen overleg plegen ;

3. verzekeraars die de oorspronkelijke „slip" hebben ondertekend moeten, ten minste twee maanden vóór de datum van de verlenging van de polis voor het eerste schip, de leider van de „slip" van hun voornemen om de oorspronkelijke „slip" te verlaten en zich bij een mogelijk concurrerende „slip" aan te sluiten, op de hoogte stellen.

Deze aanmeldingsbepaling is niet van toepassing als de concurrerende „slip" tot 100 % gedekt is.

E. Opmerkingen van derden

(27) Naar aanleiding van de bekendmaking overeenkomstig artikel 19, lid 3, van Verordening nr. 17 zijn geen opmerkingen van derden bij de Commissie binnengekomen.

II. JURIDISCHE BEOORDELING

ARTIKEL 85, LID 1

A. Besluiten van ondernemersverenigingen

(28) Het ILU en de LUA zijn ondernemersverenigingen in de zin van artikel 85, lid 1. Zowel de JHU als de RLA zijn besluiten van ondernemersverenigingen in de zin van artikel 85, lid 1.

B. Beïnvloeding van de handel

(29) Een overeenkomst betreffende zeeverzekering waaronder ook het vervoer valt, kan uit de aard van de zaak de handel tussen Lid-Staten beïnvloeden. Verder wordt de handel beïnvloed doordat de leden van het ILU en de LUA deze dienst verlenen aan reders of via makelaars die in andere Lid-Staten zijn gevestigd. Gezien het aandeel van de leden van de twee verenigingen in de Britse markt (bijna 100 %), is hier voorts zeker sprake van een merkbare invloed.

C. Beperkingen van de mededinging

i) *De Joint Hull Understandings (JHU)*

In de JHU waren drie clausules opgenomen die de mededinging beperkten in de zin van artikel 85, lid 1 :

a) Clausule 3 — De tabel

(30) De tabel kwam overeen met een prijsvaststellingsovereenkomst. Zij diende om te voorkomen dat bij verlengingen tarieven werden vastgesteld onder de in de tabel vermelde minima. De vrijheid van leidende verzekeraars om bij verlenging andere tarieven dan die van de tabel vast te stellen, werd erdoor beperkt. Tot 9 februari 1989 waren de leden van de twee verenigingen verplicht de in de tabel vermelde tarieven in acht te nemen. Indien zij dat niet deden, volgden er weliswaar geen sancties, maar dergelijke verzekeraars werden in het algemeen „bekritiseerd" door de andere aangesloten verzekeraars. Het ontbreken van sancties betekende echter niet dat er geen prijsvaststellingsovereenkomst in de zin van artikel 85, lid 1, was, aangezien een dergelijke overeenkomst door haar aard de mededinging beperkt en uitdrukkelijk is verboden bij artikel 85, lid 1.

(31) Wat de gevolgen betreft, konden de verzoeksters niet precies zeggen hoeveel maal de tabel niet in acht zou zijn genomen. Zij verklaarden echter wel dat naar hun weten elk jaar bij „een aantal verlengingen" de in de tabel vastgestelde minima niet zouden zijn gerespecteerd. Met andere woorden, bij de meeste verlengingen werden de in de tabel vermelde minima nageleefd. Inbreuken kwamen eerder uitzonderlijk voor.

(32) Voorts betekent het feit dat van 9 februari 1989 tot 25 april 1991 de partijen vrij waren van de tabel af te wijken niet dat er gedurende deze periode geen inbreuk op artikel 85, lid 1, werd gemaakt. Aanbevolen prijsverhogingen vallen eveneens onder het verbod van artikel 85, lid 1 [1]. Het feit dat de verplichting bleef bestaan afwijkingen van de tabel te melden, hield de betrokken verzekeraars waarschijnlijk ook tegen en droeg derhalve vermoedelijk nog bij tot het beperkende karakter van de tabel.

b) Clausule 2B

(33) Deze clausule beperkte de vrijheid van de verzekeraars de niveaus van de verhogingen van het eigen risico (excedent) zelf vast te stellen en beperkte derhalve de mededinging in de zin van artikel 85, lid 1.

c) Clausule 11

(34) Het is vaste rechtspraak [2] dat een overeenkomst over de hoogte van de te verlenen korting valt onder het verbod van prijsvaststellingsovereenkomsten in artikel 85, lid 1. De clausule impliceerde duidelijk dat er een onderliggende overeenkomst bestond volgens welke een korting van 15 % diende te worden verleend bij onmiddellijke contante betaling. Wanneer de betaling werd uitgesteld, moest de korting worden verlaagd tot 10 %.

(35) De bovengenoemde clausules werden op 25 april 1991 door het ILU en de LUA geschrapt.

(36) De overige clausules van de JHU zijn van technische aard en bevatten geen elementen die de mededinging binnen de gemeenschappelijke markt in merkbare mate verhinderen, beperken of vervalsen.

ii) *De „Respect of Lead Agreement" (RLA)*

(37) De RLA beperkte de mededinging op de Londense markt door er daadwerkelijk voor te zorgen dat dezelfde leidende verzekeraars die het risico voor de eerste maal verzekerden, dit ook bij verlenging van de polis bleven doen. Deze leiders werden aldus beschermd tegen de mededinging van potentiële concurrerende leiders die wellicht gunstiger voorwaarden of prijzen hadden willen bieden. Deze overeenkomst werd op 25 april 1991 door het ILU en de LUA beëindigd en door een nieuwe overeenkomst vervangen.

(38) De RLA beperkte ook de mededinging tussen het ILU en de LUA door te bepalen dat er twee leidende verzekeraars uit elke vereniging op iedere „slip" (sluitnota) moesten voorkomen. De makelaars waren daardoor niet vrij hun aandacht te concentreren op één vereniging indien zij zulks wensten of indien dit tot kostenbesparingen en gunstiger prijzen zou hebben geleid.

[1] Beschikking 85/75/EEG van de Commissie, Brandverzekering (PB nr. L 35 van 7. 2. 1985, blz. 20) ; Zaak 45/85, Verband der Sachversicherer (Jurispr. 1987, blz. 405).

[2] Gevoegde zaken 209/78 tot en met 215/78 en 218/78, Van Landewijck (Jurispr. 1980, blz. 3125) ; gevoegde zaken 240-242/84, 261/84, 262/84, 268/84 en 269/84, Stichting Sigarettenindustrie (Jurispr. 1985, blz. 3831).

(39) Op grond van de nieuwe RLA kan een concurrerende groep, respectievelijk kunnen concurrerende groepen verzekeraars het opnemen tegen de oorspronkelijke groep (of „slip"). Volgens de nieuwe RLA is de oorspronkelijke groep voorts verplicht haar statistische gegevens over de vloot ter beschikking te stellen om het de concurrerende groep gemakkelijker te maken het risico te beoordelen. De nieuwe RLA verbiedt ook elk overleg over de voorwaarden voor verlenging tussen de oorspronkelijke en de concurrerende groep verzekeraars. Om deze redenen kan worden geconcludeerd dat de nieuwe RLA geen bepalingen bevat die de mededinging binnen de gemeenschappelijke markt in merkbare mate beperken, verhinderen of vervalsen,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN :

Artikel 1

Op grond van de haar bekende feiten bestaat er voor de Commissie geen aanleiding om uit hoofde van artikel 85, lid 1, van het EEG-Verdrag op te treden tegen de aangemelde overeenkomsten, zoals gewijzigd, te weten de nieuwe „Joint Hull Understandings" en de nieuwe „Respect of Lead Agreement".

Artikel 2

Deze beschikking is gericht tot de volgende ondernemersverenigingen :

— Lloyd's Underwriters' Association,
Lloyd's,
1 Lime Street,
UK-London EC3M 7HA ;

— Institute of London Underwriters,
49 Leadenhall Street,
UK-London EC3A 2BE.

Gedaan te Brussel, 4 december 1992.

Voor de Commissie

Leon BRITTAN

Vice-Voorzitter