KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 16. Dezember 1985

betreffend ein Verfahren nach Artikel 85 des EWG-Vertrags (IV/30.373 — P & I Clubs)

(Nur der englische Text ist verbindlich)

(85/615/EWG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung Nr. 17 des Rates vom 6. Februar 1962 — Erste Durchführungsverordnung zu den Artikeln 85 und 86 des Vertrages [1], zuletzt geändert durch die Akte über den Beitritt Griechenlands, insbesondere auf die Artikel 6 und 8,

im Hinblick auf die am 18. Juni 1981, am 27. Juli 1984 und am 20. Februar 1985 von den im Anhang aufgeführten 17 „Protection and Indemnity Clubs" — gemeinnützige Vereine für bestimmte Arten der Seeversicherung — vorgenommenen Anmeldungen der als „International Group Agreement" bekannten Vereinbarung,

im Hinblick auf die nach Artikel 19 Absatz 3 der genannten Verordnung Nr. 17 erfolgte Veröffentlichung des wesentlichen Inhalts des Antrages und der Anmeldung [2],

in der Erwägung, daß die Kommission nach der genannten Veröffentlichung gemäß Artikel 19 Absatz 3 weder auf weitere bedeutsame Tatsachen aufmerksam gemacht noch durch irgendwelche Äußerungen dazu veranlaßt wurde, ihre Absicht zu ändern und dem Antrag auf Anwendung des Artikels 85 Absatz 3 des Vertrages zu entsprechen,

nach Anhörung des Beratenden Ausschusses für Kartelle und Monopolfragen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

I. SACHVERHALT

(1) Am 18. Juni 1981 meldeten 17 „Protection and Indemnity Clubs" („P & I Clubs" — gemeinnützige Vereine für bestimmte Arten der Seeversicherung), deren Namen und Anschriften im Anhang aufgeführt sind, nach Artikel 4 der Verordnung Nr. 17 bei der Kommission den Text einer Vereinbarung im Hinblick auf die Erteilung eines Negativattests oder einer Freistellung gemäß Artikel 85 Absatz 3 des EWG-Vertrags an, die sie beabsichtigten in Kraft zu setzen.

Die als International Group Agreement (IGA) bekannte Vereinbarung trat dann am 8. Dezember 1981 in Kraft.

(2) Nach einer ersten Untersuchung kam die Kommission zu dem Schluß, daß die Vereinbarung eine Reihe von Klauseln enthielt, die nicht gemäß Artikel 85 Absatz 3 freigestellt werden konnten. Am 18. Februar 1983 eröffnete sie daher das Verfahren und teilte den Antragstellern am 24. Februar 1983 in den Beschwerdepunkten die Absicht mit, eine Entscheidung gemäß Artikel 15 Absatz 6 der Verordnung Nr. 17 zu erlassen.

(3) Nach Gesprächen mit der Kommission übermittelten die Vereine am 1. November 1983 eine Mitteilung, die eine Reihe von Vorschlägen zur Änderung der IGA enthielt. Die Vereine baten um Auskunft, ob die Kommission bereit sei, eine Veröffentlichung nach Artikel 19 Absatz 3 zu der Vereinbarung (IGA) herauszugeben, sofern diese gemäß den übermittelten Vorschlägen geändert würde.

(4) Am 1. Dezember 1983 erhoben die Union der griechischen Schiffseigner und der griechische Kooperationsausschuß für die Seeschiffahrt, deren Mitglieder auch Mitglieder der „P & I Clubs" sind, eine förmliche Beschwerde gemäß Artikel 3 der Verordnung Nr. 17.

Diese Beschwerde betraf:

i) eine ähnlich lautende Vereinbarung wie die IGA, die von den „P & I Clubs" vor Verabschiedung der IGA angewandt wurde;

ii) die IGA in der angemeldeten und verabschiedeten Form;

iii) die IGA in der nun vorgeschlagenen geänderten Form.

---

[1] ABl. Nr. 13 vom 21. 2. 1962, S. 204/62.

[2] ABl. Nr. C 9 vom 11. 1. 1985, S. 11.

(5) Am 12. Juli 1984 teilte die Kommission den „P & I Clubs" die Beschwerdepunkte mit, in denen sie feststellte, daß sie nach Prüfung der vorliegenden Informationen der Auffassung sei, es bestünden Gründe zu der Annahme, daß bestimmte Klauseln der IGA gegen Artikel 85 Absatz 1 verstießen und die Voraussetzungen für eine Freistellung nach Artikel 85 Absatz 3 nicht erfüllten.

(6) Am 27. Juli 1984 meldeten die „P & I Clubs" den Text einer geänderten IGA (IGA 1984) an, für die sie die Erteilung eines Negativattests oder eine Freistellung gemäß Artikel 85 Absatz 3 EWG-Vertrag beantragten. Diese Fassung trat am 31. Juli 1984 in Kraft.

(7) Am 2. August 1984 teilte die Kommission den Vereinen mit, daß aufgrund des Fehlens einer Übereinkunft in allen Fragen der Beschwerdepunkte, auf deren Grundlage die Kommission eine Freistellung gewähren könnte, die Verfahren nach Artikel 85 Absatz 1 fortgesetzt werden müßten.

(8) Am 27. September 1984 teilten die Vereine der Kommission mit, daß sie unbeschadet ihrer Haltung in den laufenden Verfahren und in dem Bemühen, die Verfahren gemäß Artikel 85 Absatz 3 beizulegen bereit seien, die 1984 angemeldete IGA zu ändern.

A. Der Markt und die beteiligten Unternehmen

(9) Die „P & I Clubs Insurance" ist die herkömmliche Bezeichnung für die gesetzliche Haftpflichtversicherung und bestimmte Formen der vertraglichen Haftpflichtversicherung im Schiffsgewerbe. Die ersten P & I Clubs" wurden in England Mitte des 19. Jahrhunderts gegründet. Sie beruhen auf dem Grundsatz der Gegenseitigkeit, sind also keine gewerblichen Versicherungsunternehmen, sondern Vereinigungen von Reedern, Befrachtern, Schiffsführern und Schiffsunternehmen, die sich ihre Haftpflicht auf einer nicht gewinnbringenden Grundlage untereinander teilen. Im wesentlichen versichern alle „P & I Clubs" dieselben Risiken, doch bestehen Unterschiede in bezug auf die Franchise- bzw. Regreßsätze.

Ein Reeder schließt gewöhnlich mit einem gewerblichen Versicherer seine Seekasko- und Maschinenversicherung ab, während seine gesetzliche und vertragliche Haftpflicht fast immer mit „P & I Clubs" abgeschlossen wird.

(10) Jeder Verein arbeitet auf einer gemeinnützigen Grundlage zugunsten seiner Mitglieder. Er versichert die gesetzliche und die vertragliche Haftpflicht, die seine Mitglieder in ihrem Schiffsgewerbe übernehmen. Darüber hinaus kombinieren und rückversichern die Vereine gemeinsam die über bestimmte Höchstsätze hinausgehenden Risiken. Dieser „Pool" wird von allen Vereinen gemeinsam betrieben, die das Risiko einer gegen ein Mitglied eines Vereins erhobenen Forderung teilen, wenn diese die von jedem Verein aufgestellte Höchstgrenze übersteigt. So wird jede große, gegen einen Verein erhobene Forderung nicht nur von dessen Mitgliedern getragen, sondern in bezug auf die Überschreitung von den Mitgliedern sämtlicher im Pool zusammengeschlossenen Vereine anteilmäßig mitgetragen. Der Pool seinerseits rückversichert auf dem Weltmarkt die über die von ihm festgesetzte Höchstgrenze hinausgehende Risiken.

(11) Die verschiedenen an der IGA beteiligten „P & I Clubs" versicherten 1979 und 1980 etwa 90 % der Weltschiffsgütertonnage. 1980 beförderten die Mitgliedstaaten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft im Seeverkehr etwa 112,5 Millionen Tonnen, die fast ausschließlich von Vereinen der International Group versichert wurden. Schätzungsweise nahmen die Vereine 1983 Versicherungsprämien in Höhe von über 500 Millionen US-Dollar ein.

B. Die Vereinbarung in ihrer ursprünglich angemeldeten Form

(12) Der nachstehende Buchstabe C enthält die wesentlichen Teile der Vereinbarung in ihrer jetzigen Form, nach den in der Anmeldung von 1984 enthaltenen sowie später erfolgten Änderungen.

Die 1981 angemeldete Vereinbarung enthielt jedoch in ihrer ursprünglichen Form einige Klauseln, die nach dem Einspruch der Kommission geändert wurden. Nachstehend eine Zusammenfassung der wichtigsten Klauseln, welche die Kommission geändert sehen wollte:

a) Die Verpflichtung eines Vereins („New Club") für ein Schiff, das gegenwärtig bei einem anderen Verein („Holding Club") versichert war, keine niedrigere Prämie als die des „Holding Club" anzubieten (d. h. die Prämie, mit der der „Holding Club" die Verlängerung der Versicherung vorsieht), sofern nicht die Prämie des „Holding Club" die „üblichen" Prämien übersteigt:

Diese Verpflichtung bewirkte die Verhinderung oder Beschränkung des Prämienwettbewerbs, da die einzige Möglichkeit eines „New Clubs", die Geschäfte eines bei einem anderen Verein versicherten Schiffsunternehmers zu übernehmen und einen neuen Satz anzuwenden, darin bestand, den von der IGA eingesetzten Sachverständigenausschuß davon zu überzeugen, daß die Prämien des „Holding Club" unangemessen sind, d. h. daß sie die in dem besonderen Fall als angemessen angesehene Höchstgrenze überschreiten.

Wurden sowohl die Prämien des „Holding Club" als auch die des „New Club" als angemessen betrachtet, so konnte der „New Club" den Schiffsunternehmer nur versichern, wenn er seine Prämie im ersten Jahr der des „Holding Club" anpaßte;

b) die Vorschrift, wonach die in Buchstabe a) genannten Regeln über Prämienangebote nicht nur auf bereits versicherte Schiffe, sondern auch auf neue oder neu erworbene Schiffe angewandt werden „new ships rule"):

Die freie Anwendung der Regeln über Prämienangebote auf neue oder neu erworbene Schiffe von Schiffsunternehmen stellte eine weitere Beschränkung der Freiheit des Versicherten dar, seinen Versicherer auszuwählen;

c) die Vorschriften über Nachschüsse:

Die Kommission war der Ansicht, daß die Vorschriften über Nachschüsse, d. h. Beträge, die Mitgliedern, die ein oder mehrere Schiffe aus dem Verein zurückziehen, berechnet werden, um ihren Anteil an Leistungen zu decken, die während ihrer Mitgliedschaft erbracht, zum Zeitpunkt des Rücktritts jedoch noch nicht ausgeglichen sind, dazu benutzt werden könnten, um die Beschränkungen hinsichtlich des Übergangs zwischen Versicherungsvereinen zu verstärken;

d) die Vorschriften über ein Mindestmaß im „Estimated Total Cost" (ETC), Gesamtkostenvoranschlag für Tankschiffe:

Diese Vorschriften stellten insofern Wettbewerbsbeschränkungen dar, als die Vereine für ihre Tankergeschäfte einzuhaltende Mindestgrenzen für Grundprämien vereinbarten;

e) die Vorschriften über die Zusammensetzung und das Verfahren des Sachverständigenausschusses:

Obwohl diese Vorschriften nicht zu offensichtlichen Beschränkungen führten, war die Kommission der Auffassung, daß sie bezweckten oder bewirkten, die Bindungen zwischen den Vereinen zu verstärken, und zu Beschränkungen des Übergangs von einem Verein zum anderen führen könnten. Diese Erwägung galt einerseits für die Zusammensetzung des Ausschusses, der kein unabhängiges Mitglied hatte, und andererseits für die Verfahren des Ausschusses, die keine Einspruchsmöglichkeiten vorsahen und den Zugang zu den Berichten über die Erörterungen des Ausschusses über die „von den Vereinen zugelassenen Personen" beschränkten.

C. Die nach dem Einspruch der Kommission geänderte Vereinbarung

(13) Die der Kommission nach Abschluß der Erörterungen vorgelegte geänderte Vereinbarung versucht, den unter Buchstabe B genannten Einwänden gerecht zu werden.

(14) Prämienangebote für bereits versicherte Schiffe

a) Grundsätzlich steht es einem Reeder frei, den Versicherungsverein zu wechseln, sofern die von dem „New Club" angebotene Versicherungsprämie von einem Sachverständigenausschuß nicht als unangemessen niedrig angesehen wird;

b) damit aber insbesondere der Verein, bei dem der Reeder seine Schiffe bisher versichert hat („Holding Club"), vom Erhalt der Austrittserklärung des Unternehmers bis zur eigenen Entscheidung über die für das kommende Jahr geltenden provisorischen Prämien seiner Mitglieder genügend Zeit hat, wird das Recht, den Verein zu wechseln, davon abhängig gemacht, daß der „Holding Club" bis zum 30. September des Jahres, das demjenigen vorangeht, in dem der neue Versicherungsvertrag wirksam wird, über die zwischen dem Unternehmer und dem „New Club" geschlossene Vereinbarung und das Prämienangebot in Kenntnis gesetzt wird. Ferner muß der „Holding Club" von dieser Vereinbarung binnen drei Tagen von dem Zeitpunkt an, zu dem sie in Kraft getreten ist, in Kenntnis gesetzt werden. Wird eine verbindliche Vereinbarung getroffen und in dieser Weise mitgeteilt und die Prämie vom „Holding Club" nicht in Frage gestellt bzw. vom Sachverständigenausschuß als angemessen bezeichnet, kann der Unternehmer mit dem „New Club" mit Wirkung vom 20. Februar des folgenden Jahres, dem für das Inkrafttreten neuer Versicherungsverträge vorgesehenen Datum, eine Versicherung abschließen;

c) da die Prämien, die der „New Club" seinen Mitgliedern im kommenden Jahr in Rechnung stellen wird, im September, wenn der Vertrag mit dem vereinswechselnden Unternehmen abgeschlossen wird, noch nicht feststeht, muß die im Vertrag angegebene Prämie so angepaßt werden, daß folgende Faktoren berücksichtigt werden:

i) eine vom „New Club" für das kommende Jahr beschlossene allgemeine Senkung oder Erhöhung der Prämien,

ii) eine Änderung der vom „Pool" aufgestellten Deckungshöchstgrenze

und

iii) eine Änderung der vom „Pool" ausgelegten Rückversicherungskosten.

Diese Anpassung ist dem „Holding Club" mitzuteilen;

d) der „Holding Club" kann sich an den Sachverständigenausschuß wenden, und zwar

i) binnen 30 Tagen nach Mitteilung der mit dem „New Club" vereinbarten Prämie, um festzustellen, ob die vereinbarte Prämie angemessen ist,

ii) binnen zwei Werktagen nach der Mitteilung der angepaßten Prämie, um festzustellen, ob die Anpassung den vorgenannten Faktoren tatsächlich Rechnung trägt.

Vertritt der Ausschuß die Auffassung, daß die vereinbarte Prämie unangemessen niedrig ist oder bei der Anpassung die vorerwähnten Faktoren nicht in geeigneter Weise berücksichtigt wurden, so kann der „New Club" gleichwohl mit dem Reeder eine Versicherung abschließen, wird aber für die Dauer von zwei Jahren nur über verminderte Ausgleichsmöglichkeiten im „Pool" verfügen können.

Wird bis zum 30. September kein Versicherungsvertrag abgeschlossen, gelten die ursprünglich gemeldeten Regeln der IGA, d. h. der „New Club" kann dem Reeder nur dann eine niedrigere als die vom „Holding Club" in Rechnung gestellte Prämie anbieten, wenn die vom „Holding Club" verlangte Prämie unangemessen ist. Falls eine niedrigere Prämie angeboten wird und die vom „Holding Club" verlangte Prämie nicht als unangemessen hoch angesehen worden ist, verfügt der „New Club" im Pool nur über verminderte Ausgleichsmöglichkeiten. Allerdings kann der „New Club" mit dem Reeder auch einen Vertrag mit Prämien in gleicher Höhe wie denen des „Holding Club" abschließen.

(15) Neue Schiffe

a) Einem Reeder, mit dem ein „New Club" eine verbindliche Vereinbarung nach dem „Verfahren vor dem 30. September" (vgl. vorangehende Randnummer) für ein oder mehrere Schiffe eingegangen ist, steht es danach frei, ein neues (oder neu erworbenes) Schiff zu versichern, wobei er unmittelbar die Prämie des „New Club" in Anspruch nehmen kann, vorausgesetzt, daß diese Prämie vom Sachverständigenausschuß nicht als unangemessen niedrig angesehen wird;

b) hat jedoch ein Reeder, dessen Schiffe zur Zeit bei einem Verein versichert sind, bereits für ein oder mehrere Schiffe eine verbindliche Vereinbarung mit einem „New Club" nach dem „Verfahren vor dem 30. September" getroffen, können neue (oder neu erworbene) Schiffe dieses Reeders für den Rest des laufenden Jahres von keinem anderen Verein für eine Prämie versichert werden, die unter der vom „Holding Club" angebotenen Prämie liegt, es sei denn, diese Prämie wird von dem Ausschuß als unangemessen hoch angesehen.

(16) Nachschüsse

a) Verlangt der frühere Versicherungsverein von einem Reeder einen Nachschuß, um seinen Anteil an noch ausstehenden Leistungen des Vereins in bezug auf noch nicht abgeschlossene Versicherungsjahre, in denen er Mitglied war, zu decken, so hat der Reeder für ihm zustehende Leistungen die Möglichkeit der Zahlung des Nachschusses oder der Beschaffung einer Bankgarantie;

b) falls der Reeder den Nachschuß für unangemessen hält, kann er sich binnen 20 Werktagen an den Sachverständigenausschuß wenden, damit dieser feststellt, ob der Nachschuß im Einklang mit der Prämie oder der Rate steht, die durch die Direktoren des „Holding Club" festgelegt wurde und für alle Mitglieder unter ähnlichen Voraussetzungen angewendet wird, und, falls dies nicht der Fall ist, ob der Nachschuß angemessen ist;

c) der „Holding Club" kann jedoch das Recht des Reeders auf die vorgenannte Feststellung davon abhängig machen, daß er den geforderten Nachschuß bei einem Dritten hinterlegt oder sich für diesen Betrag eine Bankgarantie geben läßt. Der hinterlegte Betrag oder die Bankgarantie werden erstattet bzw. freigegeben, falls sich der Sachverständigenausschuß zugunsten des Reeders ausspricht.

(17) Mindestkostenansatz für Tankschiffe

Die in der ursprünglich angemeldeten Vereinbarung vorgesehene Mindestprämie wurde gestrichen. Dafür wurde folgendes vorgesehen:

a) Sämtliche Prämienangebote für Tankschiffe müssen die nachstehenden Kostenfaktoren in angemessener Weise berücksichtigen:
   i) Forderungen im Rahmen des Eigenbehalts des Vereins,
   ii) Beiträge zu Forderungen des „Pools",
   iii) Rückversicherungskosten,
   iv) Verwaltungskosten;

b) die Vereine werden jährlich einen angemessenen Mindestbetrag für Forderungen des „Pools" empfehlen.

(18) Zusammensetzung und Verfahren des Sachverständigenausschusses

Der Ausschuß trägt nun auch dem Element der Unabhängigkeit Rechnung, was vorher nicht der Fall war. Abgesehen von den zwei Mitgliedern, die von jedem direkt betroffenen Verein (d. h. dem „Holding Club" und dem „New Club") aus einer A-Liste ausgewählt werden, besteht der Ausschuß noch aus einem dritten Mitglied, das aus einer B-Liste (Personen, die völlig unbeteiligt und als unabhängige Personen durch ihre Berufserfahrung qualifiziert und anerkannt sind) ausgewählt wird.

Die A-Liste umfaßt einen oder mehrere Direktoren, Angestellte oder Partner eines jeden Vereins bzw. deren Manager, die von diesem Verein ernannt worden sind.

Eine auf der A-Liste aufgeführte Person darf für den Ausschuß von dem Verein, der diese Person auf die Liste gesetzt hat, oder von einem Verein, der Rückversicherungsgeschäfte betreibt oder durch diesen Verein rückversichert ist, nicht ernannt werden. Die beiden aus der A-Liste ausge-

wählten Mitglieder bestimmen aus der B-Liste ein drittes Mitglied; können sie sich binnen drei Werktagen nicht einigen, so entscheidet der Sekretär des Ausschusses.

Der Ausschuß, der nach den English Arbitration Acts von 1950 und 1979 als Schlichtungsstelle dienen soll, hat seine Entscheidungen schriftlich zu begründen.

(19) Die Vereine trafen laut ihrem Schreiben vom 27. September 1984 (siehe Randnummer 8) eine geänderte Vereinbarung (IGA 1985), die am 20. Februar 1985 in Kraft trat.

(20) Auf die Veröffentlichung der Mitteilung nach Artikel 3 der Verordnung Nr. 17 erhielt die Kommission Äußerungen von der Union der griechischen Schiffseigner und dem griechischen Kooperationsausschuß für die Seeschiffahrt, die jeweils schon am 1. Dezember 1983 eine förmliche Beschwerde nach Artikel 3 der genannten Verordnung erhoben hatten.

Gegen die Gewährung einer Freistellung der Vereinbarung (IGA) wurden folgende Einwände geltend gemacht:

— Im allgemeinen sind die vier Voraussetzungen für die Anwendbarkeit von Artikel 85 Absatz 3 nicht erfüllt,

— im besonderen ist der 30. September als Stichtag ungeeignet und nicht realisierbar. Die Beschwerdeführer empfehlen den 30. November als Termin unter Berufung darauf, daß in der Praxis nicht alle verlangten Informationen und Einzelheiten vor dem 30. November übermittelt und bearbeitet werden könnten,

— die Kombination des Stichtags vom 30. September mit der Anwendung der Regeln über Prämienangebote für neue Schiffe ist nicht durchführbar. Deshalb empfehlen die Beschwerdeführer, entweder die Regeln über Prämienangebote nicht auf neue Schiffe anzuwenden oder den 30. November als Stichtag festzusetzen.

Diese Einwände werden von der Kommission aus den in der vorliegenden Entscheidung dargelegten Gründen nicht anerkannt. Der Hauptgrund für diese Ablehnung liegt jedoch darin, daß die Kritik rein spekulativer Natur ist und die Beschwerdeführer Beweise für ihr Vorbringen schuldig geblieben sind.

Ferner ist darauf hinzuweisen, daß die Kommission vor Absendung der Beschwerdepunkte am 12. Juli 1984 (siehe Randnummer 5) von mehreren Schiffseignern und Vereinigungen von Schiffseignern, die — wie die Beschwerdeführer — alle Mitglieder der „P & I Clubs" sind, etwa 15 Schreiben zugunsten der IGA erhielt.

Diese Schiffseigner, die als Mehrheit der Schiffseigner in der Gemeinschaft angesehen werden können, distanzieren sich in vollem Umfang von der Haltung der Union der griechischen Schiffseigner und des griechischen Kooperationsausschusses für die Seeschiffahrt.

Sie machten insbesondere geltend, daß das „P & I Clubs"-System für die Schiffseigner von Vorteil ist, und zwar sowohl wegen seiner Leistungen als auch wegen seiner lebenswichtigen Deckung auf Kostengrundlage und weil jede Bedrohung der Stabilität dieses Systems nicht nur die Interessen der Schiffseigner, sondern alle Verkehrsnutzer beeinträchtigt. Eine Schwächung der „Pool"-Vereinbarung würde nachteilige Wirkungen haben: Erstens wären die Vereine allgemein nicht mehr in der Lage, im Falle eines gravierenden Unfalls den gegen sie erhobenen Forderungen nachzukommen, und zweitens könnten umfangreiche Schadenersatzforderungen Dritter nicht erfüllt werden, und die Kosten für das Unvermögen der Industrie, ihren Verbindlichkeiten nachzukommen, könnten der weltweiten Gemeinschaft insgesamt angelastet werden.

II. RECHTLICHE WÜRDIGUNG

A. Artikel 85 Absatz 1

(21) Nach Artikel 85 Absatz 1 des EWG-Vertrags sind mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar und verboten alle Vereinbarungen zwischen Unternehmen, welche den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen geeignet sind und eine Verhinderung, Einschränkung oder Verfälschung des Wettbewerbs innerhalb des Gemeinsamen Marktes bezwecken und bewirken.

Artikel 85 findet auf Verträge über Dienstleistungen ebenso Anwendung wie auf solche über Waren.

(22) Die Vereine, die die Vereinbarung (IGA) anmeldeten, sind Unternehmen im Sinne des Artikels 85 Absatz 1.

Während Versicherungsvereinbarungen auf Gegenseitigkeit an sich keine Wettbewerbsbeschränkung darstellen, geht die in Frage stehende Vereinbarung darüber hinaus, da das durch sie eingeführte System eine Verminderung des Wettbewerbs zwischen den Vereinen bewirkt, weil die Rechte jedes Vereins, für bereits bei einem anderen Verein versicherte Schiffe ebenso wie für neue oder für neu erworbene Schiffe Prämienangebote zu machen, begrenzt werden. Zugleich wird infolge dieser Begrenzungen die Freiheit des Versicherungsnehmers, seinen Versicherer zu wählen, eingeschränkt.

(23) Die Auswirkungen dieser Beschränkung auf die Prämienangebote der Clubs sind beträchtlich, da der in Frage stehende Versicherungsmarkt von den „P & I Clubs" beherrscht wird, die fast die gesamte in den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften registrierte Schiffsgütertonnage versichern.

(24) Folgende Vorschriften fallen nach Auffassung der Kommission unter Artikel 85 Absatz 1:

— die Regeln über Prämienangebote für bereits versicherte Schiffe (siehe Randnummer 25);

— die Regeln über Prämienangebote für neue Schiffe (siehe Randnummer 26);

— die Vorschriften über Nachschüsse (siehe Randnummer 27);

— die Regeln über den Gesamtkostenvoranschlag für Tanker (siehe Randnummer 28).

(25) Regeln über Prämienangebote für bereits versicherte Schiffe

Im Rahmen der Vereinbarung errichtete eine große Anzahl von Versicherern, die ohne die Tätigkeit der IGA insbesondere bei der Prämienfestsetzung in vollem Wettbewerb miteinander gestanden hätten, ein System, durch das die Freiheit eines „New Club", ein bereits von einem „Holding Club" versichertes Schiff zu versichern, beschränkt wird.

Diese Beschränkung ist eine zweifache:

— Erstens wird das Recht eines versicherten Reeders zum Vereinswechsel davon abhängig gemacht, daß bis zum 30. September eines Jahres zwischen dem Reeder und dem „New Club" eine Verpflichtung, den Reeder zu der angebotenen Prämie zu versichern, eingegangen wurde und daß der „Holding Club" davon binnen drei Tagen nach Abschluß der Vereinbarung in Kenntnis gesetzt wird.

Wurde keine derartige Verpflichtung eingegangen, so steht es dem Reeder nur dann frei, den Versicherungsverein zu wechseln, wenn der „New Club" die gleiche Prämie wie der „Holding Club" in Rechnung stellt, sofern das Prämienangebot des „Holding Club" nicht als unangemessen hoch angesehen wird (siehe Randnummer 48);

— zweitens setzt das beschriebene System voraus, daß das Prämienangebot des „New Club" vom „Holding Club" als angemessen akzeptiert oder andernfalls anschließend vom Sachverständigenausschuß als angemessen bezeichnet wird.

Diese Bedingung hat zur Folge, daß die Freiheit des Versicherers, einen neuen Kunden zu versichern, beschränkt und mithin die Freiheit des Versicherten, Wettbewerbskräfte zu seinem Vorteil zu nutzen, geschmälert wird.

(26) Regeln über Prämienangebote für neue Schiffe

Obwohl die ursprünglich angemeldete IGA auf den Einspruch der Kommission hin geändert wurde, enthält auch die IGA 1985 Beschränkungen des Wettbewerbs in den Regeln über Prämienangebote für neue Schiffe.

So steht es einem Unternehmer, der im Laufe eines neuen Versicherungsjahres ein zusätzliches Schiff für eine Flotte erwirbt, nicht ganz frei, ein Prämienangebot für ein solches Schiff von einem beliebigen Versicherer einzuholen.

Nach den jetzt geltenden Regeln ist der Versicherer verpflichtet, sich zuerst an den Verein oder die Vereine zu wenden, die bereits einen Teil oder alle seine(r) Schiffe versichern.

Ein Reeder mit einem neuen oder neu erworbenen Schiff kann ein besseres Prämienangebot eines neuen Vereins nur dann unmittelbar in Anspruch nehmen, wenn er mit dem neuen Verein eine verbindliche Vereinbarung nach dem „Verfahren vor dem 30. September" (siehe Randnummer 14 Buchstabe b)) für ein oder mehrere Schiffe eingegangen ist, die bereits versichert waren. Jedoch kann das Prämienangebot eines „New Club", wenn es vom „Holding Club" angefochten wird, nur dann in Anspruch genommen werden, wenn es vom Ausschuß nicht als unangemessen niedrig angesehen wird.

In allen anderen Fällen kann nicht jedes beliebige neue oder neu erworbene Schiff dieses Reeders von irgendeinem Verein für den Rest des laufenden Jahres unter dem Prämienangebot des „Holding Club" versichert werden, sofern der Ausschuß diese Prämie nicht als unangemessen hoch ansieht. Diese Klausel hat zur Folge, daß ein Reeder nur begrenzte Möglichkeiten hat, für neue oder neu erworbene Schiffe ein Versicherungsunternehmen auszuwählen, das eine niedrigere Prämie als gegenwärtig sein „Holding Club" anbieten kann.

(27) Vorschriften über Nachschüsse

Wenngleich diese Vorschriften an sich keine eindeutige Beschränkung bewirken, könnten nach Auffassung der Kommission die Vorschriften über Nachschüsse, d. h. Beträge, die Mitgliedern, die ein oder mehrere Schiffe aus dem Verein zurückziehen, zur Deckung ihres Anteils an den während ihrer Mitgliedschaft entstandenen, zum Zeitpunkt des Rücktritts jedoch noch nicht ausgeglichenen Verbindlichkeiten in Rechnung gestellt werden, dazu in Anspruch genommen werden, um Beschränkungen hinsichtlich des Vereinswechsels zu verstärken. Diese Vorschriften könnten tatsächlich dazu dienen, die Möglichkeit eines Reeders, ein besseres Prämienangebot eines anderen Vereins in Anspruch zu nehmen, weiter einzuschränken. Der vom „Holding Club" im Falle eines Rücktritts beanspruchte Nachschuß könnte davon abhalten, von einem Verein zum anderen zu wechseln.

(28) Regeln für den Gesamtkostenvoranschlag „estimated total cost" — ETC) für Tankschiffe.

Auf den Einspruch der Kommission hin erklärten die Clubs sich bereit, die in der ursprünglich angemeldeten Vereinbarung festgesetzte Mindestprämie zu streichen. Jedoch enthält der jetzt geltende Wortlaut weitere Klauseln, die den Wettbewerb im Sinne des Artikels 85 Absatz 1 einschränken.

Ohne eine Vereinbarung könnten die verschiedenen Versicherer beliebig entsprechend ihrer eigenen Risikoeinschätzung Prämienangebote für Tankschiffe festlegen.

Der derzeitige Wortlaut der Vereinbarung sieht zum anderen vor, daß die verschiedenen Vereine bei ihren Prämienangeboten die nachstehenden Kosten in angemessener Weise berücksichtigen müssen:

i) Forderungen im Rahmen des Eigenbehalts des Vereins,

ii) Forderungen des „Pool",

iii) Rückversicherungskosten,

iv) Verwaltungskosten.

Darüber hinaus werden die Vereine jährlich die Bildung einer angemessenen Mindestreserve für Forderungen des „Pools" empfehlen.

Das Recht der Versicherer, ihre Prämien für Tankschiffe festzusetzen, ist somit beschränkt, obgleich die Verpflichtung zur einheitlichen Anwendung einer Mindestprämie nicht mehr besteht.

(29) Die angemeldete Vereinbarung ist geeignet, den Handel zwischen Mitgliedstaaten spürbar zu beeinflussen, da sie sowohl auf dem gesamten Gemeinsamen Markt als auch in Drittländern wirksam ist. Fast die gesamte Handelsflotte der EG ist in der Weise durch die Vereine versichert, daß die Schiffe eines Mitgliedstaats im allgemeinen durch einen Verein mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat versichert sind. Außerdem sind Gesellschaften mit Niederlassungen in mehreren Mitgliedstaaten an der Vereinbarung beteiligt.

B. **Artikel 85 Absatz 3**

(30) Nach Artikel 85 Absatz 3 EWG-Vertrag können die Bestimmungen des Absatzes 1 für nicht anwendbar erklärt werden auf Vereinbarungen zwischen Unternehmen, die unter angemessener Beteiligung der Verbraucher an dem entstehenden Gewinn zur Verbesserung der Warenerzeugung oder -verteilung oder zur Förderung des technischen oder wirtschaftlichen Fortschritts beitragen, ohne daß

a) den beteiligten Unternehmen Beschränkungen auferlegt werden, die zur Verwirklichung dieser Ziele nicht unerläßlich sind oder

b) Möglichkeiten eröffnet werden, für einen wesentlichen Teil der betreffenden Waren den Wettbewerb auszuschalten.

(31) Die nach dem Einspruch der Kommission geänderte IGA erfüllt die Voraussetzungen des Artikels 85 Absatz 3.

Verbesserung der Leistung oder Verteilung

(32) Mit der IGA wurde bezweckt, das von den „P & I-Clubs" angebotene System der Versicherung auf Gegenseitigkeit aufrechtzuerhalten. Die Vorteile eines solchen Systems der Versicherung auf Gegenseitigkeit lassen sich wie folgt zusammenfassen:

— Die Verbilligung der Versicherungsprämien. Dieser Vorteil rührt daher, daß die Vereine ohne die Absicht der Gewinnerzielung arbeiten und jedes Mitglied zu dem Betrag der gegen Mitglieder des Vereins erhobenen Forderungen und zu den Rückversicherungs- und Verwaltungskosten beiträgt;

— ein besseres System zur Bearbeitung von Forderungen und raschere Leistung an Schiffseigner. Dieser Vorteil ist darauf zurückzuführen, daß Versicherungsnehmer und Versicherer grundsätzlich gegenseitige Interessen haben, die nicht im Widerspruch zueinander stehen;

— elastische Deckung. Die Ermessensbefugnis, über die die Direktoren der Vereine verfügen, bedeutet, daß eine Forderung, die nicht spezifisch durch die Police gedeckt ist, erfüllt werden kann. Diese Art der Deckung ist typisch für Versicherungen auf Gegenseitigkeit; die Vereinsmitglieder haben genügend Vertrauen in das Urteil ihrer Direktoren, um deren Entscheidungen über die Grenzen der Versicherungsdeckung hinaus zu akzeptieren;

— unbegrenzte Deckung. Da der „Pool" von allen Vereinen gemeinsam betrieben wird, die über bestimmte Höchstsätze hinausgehende Risiken gemeinsam rückversichern, können sie Schiffseignern unbegrenzte Deckung für alle Risiken, mit Ausnahme der Ölverschmutzung, anbieten;

— rasche Schadensregulierung. Dieser Vorteil des Versicherungssystems auf der Grundlage der Gegenseitigkeit kann auch für Personen mit berechtigten Forderungen gegen Schiffseigner von Vorteil sein, wie den Angestellten der Reedereien oder Stauern, die im Rahmen ihrer Beschäftigung geschädigt worden sind, sowie anderen Personen, die persönlich geschädigt werden.

(33) Die Regeln der IGA sind dazu bestimmt, die Erreichung von vier für die Wirksamkeit des auf Gegenseitigkeit beruhenden Systems der „P & I-Clubs" wesentlichen Zielen zu gewährleisten, nämlich:

— Beständigkeit der Mitgliedschaft,

— Wahrung des Grundsatzes der Gegenseitigkeit,

— Stabilität der Prämien,

— Fortführung der Poolvereinbarungen.

(34) Die Beständigkeit der Mitgliedschaft ist aus zwei Gründen höchst wichtig:

— Bei andauerndem Vereinswechsel der Mitglieder könnten die Versicherungsmanager die Prämien nicht angemessen berechnen;

— „langfristige Verbindlichkeiten" könnten bei einem andauernden Vereinswechsel kaum gerecht abgewickelt werden.

(35) Wahrung des Grundsatzes der Gegenseitigkeit

Die Regeln über die Prämienangebote sollen die Anwendung diskriminierender Prämien unterbinden. Dieser Fall könnte eintreten, wenn eine Prämie, die ein „New Club" anbietet, um einen bereits bei einem „Holding Club" versicherten Reeder anzulocken, nicht ausschließlich auf einer Risikobewertung durch den Versicherungsmanager beruht, sondern auf andere Weise festgesetzt wird, um das Mitglied zum Vereinswechsel zu veranlassen. Diese Prämie könnte zu einer unterschiedlichen Behandlung der bestehenden Mitglieder des „New Club" führen.

Um möglichen diskriminierenden Prämienangeboten vorzubeugen, enthält die IGA eine Regel, auf die in Randnummer 14 Buchstabe a) Bezug genommen wird. Nach dieser Regel kann ein Reeder seinen Verein wechseln, sofern das Prämienangebot des neuen Vereins von einem Sachverständigenausschuß nicht als unangemessen niedrig angesehen wird.

(36) Stabilität der Prämien

Gleichbleibende Prämien sind wesentlich, damit Schiffseigner ihre realen Versicherungskosten vorausberechnen können. Ein System, bei dem eine allgemeine Senkung der Prämienangebote wegen zu optimistischer Einschätzung der Gesamtversicherungskosten durch die Auferlegung hoher Nachschüsse ausgeglichen werden müßte, widerspräche den anerkannten Grundsätzen des Versicherungsmanagements und wäre deshalb von Nachteil für die Schiffseigner.

(37) Dauerhaftes Bestehen der „Pool"-Vereinbarungen

Durch unterschiedliche Prämienangebote würde das gegenseitige Vertrauen der Vereine zerstört, das wichtig für die Anwendung der „Pool"-Vereinbarungen ist. Es ist nur schwer vorstellbar, wie die Vereine das „Pool"-System auch in Zukunft akzeptieren könnten, wenn zwischen den Vereinen nicht ein hohes Maß an gegenseitigem Vertrauen besteht.

(38) Besondere Beachtung verdient der Gesamtkostenvoranschlag für Tankschiffe. In dieser Hinsicht enthält die 1985er Fassung der IGA Bestimmungen, die den Wettbewerb beschränken (siehe Randnummer 28).

In diesem Punkt ist es jedoch wichtig, die besondere Art der Beförderung von Erdöl- und Gaserzeugnissen mit Tankschiffen zu berücksichtigen. Annähernd 50 % der versicherten Frachtmenge werden so befördert. Bei der Versicherung der Trockenfrachtflotte stellen sich Forderungen mit ausreichender Regelmäßigkeit; anders ist die Lage bei Tankschiffen, insbesondere solchen, die schmutzige oder schwere Öle befördern. Forderungen für Tankschiffe werden eher selten erhoben, sind dann aber mit hohen Verbindlichkeiten verbunden.

Damit keine Prämienangebote gemacht werden können, die systematisch zu niedrig sind, um derartige hohe Risiken zu decken, haben die Vereine beschlossen, die Erfahrungen ihrer Versicherungsmanager in diesem besonderen Bereich in einem „Pool" zu vereinen. Während die Vereinbarung in ihrer ursprünglich angemeldeten Fassung einen Mindest-Gesamtkostenvoranschlag („Estimated Total Cost" (ETC)) für Tankschiffe enthielt, sieht die IGA-Fassung von 1985 vor, daß die Vereine Prämien beliebig festsetzen können, vorausgesetzt, daß das Prämienangebot bestimmten konstanten Elementen der Gesamtkosten angemessen Rechnung trägt. Berücksichtigt man, daß das Prämienniveau hoch genug sein muß, um durch schwere Schadensereignisse entstehende Verpflichtungen zu erfüllen, und daß die Vereine hinfort Vertrauen in die Prämienhöhe der anderen Vereine haben müssen, wenn die „Pool"-Vereinbarungen Anwendung finden sollen, trägt die Regel für Tankschiffe nach Auffassung der Kommission zur Verbesserung der Versicherungsleistungen in diesem Wirtschaftsbereich bei.

(39) Nach Prüfung der von den Vereinen dargelegten Argumente gelangte die Kommission zu dem Ergebnis, daß die Vorteile der angemeldeten Vereinbarung ihre Nachteile überwiegen, die daraus entstehen, daß ein Reeder nicht völlig frei von einem Verein zum andern wechseln kann und daß Prämienangebote für Tanker den Beschränkungen der vorgeführten Angebotsformel unterliegen.

Unter diesen Umständen können der Abschluß und die Anwendung der IGA als ein Mittel zur Verbesserung der Erbringung und Verteilung von Versicherungsleistungen betrachtet werden.

Nutzen für den Verbraucher

(40) Die genannten Vorteile für die Erbringung und Verteilung von Versicherungsleistungen kommen den Schiffseignern unmittelbar zugute. Was letztere betrifft, muß nicht eigens betont werden, daß die IGA-Vereinbarungen es ihnen ermöglicht, alle Vorteile des Systems der gegenseitigen Versicherungsvereine in Anspruch zu nehmen (siehe Randnummer 32).

(41) Bei Versicherungen auf Gegenseitigkeit genügt es nach Auffassung der Kommission jedoch nicht, als Grund anzuführen, daß die angemeldete Vereinbarung den Verbrauchern schon deshalb zugute kommt, weil die versicherten Schiffseigner selbst Verbraucher der in Frage stehenden Leistungen seien.

So muß nachgewiesen werden, daß andere als die versicherten Personen selbst, nämlich Verkehrsteilnehmer, die ihre Kunden sind, und die Endver-

braucher die in Frage stehende Vereinbarung ebenso in Anspruch nehmen können.

(42) Was die Kunden der Versicherten betrifft, erscheint es angemessen, die Wettbewerbslage in der Schiffahrt zu berücksichtigen. Typisch für diese Industrie ist die Aufteilung in den Linienverkehr einerseits und die Trampschiffahrt mit einem sehr aktiven Chartermarkt andererseits.

(43) In der Trampschiffahrt läßt der Wettbewerbscharakter dieses Marktes die Annahme zu, daß Kosteneinsparungen durch billigere Versicherungen weitergegeben werden und niedrigere Frachtkosten zum Ergebnis haben, was wiederum Auswirkungen auf die Preise hat, die den Endverbrauchern dafür in Rechnung gestellt werden.

(44) Dies trifft auch für die Linienschiffahrt zu, in der bestimmte Prämien durch die Linienschiffahrtskonferenzen bestimmt werden. Bei diesen Dienstleistungen ist zu berücksichtigen, daß die Konferenzen trotz der einheitlichen Tariffestsetzung einem scharfen Wettbewerb von verschiedenen Seiten, beispielsweise von außenstehenden Reedern der Linienschiffahrt, ausgesetzt sind. Es ist daher anzunehmen, daß die Konferenz ihre Sätze kaum höher berechnen könnten, als es zur Kostendeckung notwendig ist. Unter diesen Umständen werden alle Kosteneinsparungen, die aus Versicherungsvereinbarungen auf Gegenseitigkeit entstehen, an die Verbraucher weitergegeben.

(45) Die Kommission kann daher dem Argument der Vereine beipflichten, daß Kosteneinsparungen in der Schiffahrt, die Schiffseigner und Reeder der IGA zufolge sowohl im Linien- als auch im Trampverkehr erzielen, voraussichtlich den Verbrauchern zugute kommen. Dieser Vorteil entsteht dadurch, daß der Wettbewerbsdruck von Schiffseignern und Reedern untereinander so stark ist, daß die meisten, wenn nicht sogar alle Kosteneinsparungen durch die IGA zwangsläufig auf den Verbraucher abgewälzt werden.

(46) Zu den gleichen positiven Schlüssen kann man in bezug auf das System gelangen, wonach Passagiere und andere Kunden der Schiffseigner, die im P & I-System Schaden erlitten, Ausgleich dafür erhalten können. Somit bedeutet die rasche Schadensregulierung, die durch die Existenz eines aus der Anwendung der IGA resultierenden Versicherungssystems auf Gegenseitigkeit ermöglicht wird, zweifellos einen Vorteil für den Verbraucher. Dies gilt auch für die im Rahmen der IGA zulässige unbegrenzte Deckung und elastische Deckung (siehe Randnummer 32).

(47) Unerläßlichkeit der Beschränkung

Die in der Fassung der IGA aus dem Jahre 1985 noch verbleibende Beschränkungen erweisen sich als unerläßlich, um die Ziele der P & I-Vereine zu erreichen.

In erster Linie ist die Regel für Prämienangebote für bereits versicherte Schiffe als eine Beschränkung anzusehen. Diese Beschränkung soll eindeutig verhindern, daß unter Annahme eines diskriminierenden Prämienangebots Versicherungsgeschäfte von einem Verein auf einen anderen übertragen werden.

In einem System gegenseitiger Versicherungsvereinbarungen müssen diskriminierende Prämienangebote verhindert werden. Ohne die Regel über Prämienangebote würde das für die Wirksamkeit des Systems erforderliche gegenseitige Vertrauen nicht bestellen.

(48) Der Hauptunterschied zwischen dem Prämienangebotssystem, das nach der 1981 angemeldeten IGA galt und der jetzigen (1985er) Fassung beruht darauf, daß ein neuer Verein die Möglichkeit hat, mit jedem Reeder Versicherungen abzuschließen, wenn er ein angemessenes Angebot macht.

Nach der IGA von 1981 durfte ein „New Club" den Tarif des „Holding Club" nicht unterbieten, wenn dieser nicht über einer geltenden Tarifklasse lag, d. h. unangemessen hoch war. In der Fassung von 1985 ist es einem Reeder grundsätzlich freigestellt, den Verein zu wechseln, sofern die von dem neuen Verein verlangte Prämie nicht als unangemessen niedrig angesehen wird. Dies ist allerdings nur dann möglich, wenn vor dem 30. September zwischen dem neuen Verein und dem Reeder mit Wirkung vom Beginn des nachfolgenden Versicherungsjahres an eine verbindliche Vereinbarung geschlossen wurde. Außerdem muß diese verbindliche Vereinbarung dem „Holding Club" binnen drei Tagen nach Abschluß der Vereinbarung mitgeteilt werden. Andernfalls gelangen die IGA-Regeln über verminderte Möglichkeiten im „Pool" zur Anwendung.

Dieser Stichtag des 30. September ist für das Funktionieren des Systems wesentlich, da die Versicherer eine hinreichend genaue quantitative und qualitative Bewertung der Mitgliedschaft im nachfolgenden Versicherungsjahr vornehmen müssen. Derartige Überlegungen müssen angestellt werden, damit die neue Prämie eines Reeders richtig bemessen werden kann, da durch diese Bemessung ein angemessenes Verhältnis zwischen den Beiträgen aller Mitglieder eines Vereins hergestellt werden soll.

Der Stichtag des 30. September fällt außerdem mit dem frühesten Datum zusammen, an dem Statistiken über die Risiken vorliegen, die Mitglieder allein oder gemeinsam eingegangen sind. Aufgrund dieser Statistiken können die „Holding Club" und die „New Club" in Fällen, in denen der Reeder einen Vereinswechsel beabsichtigt, vorläufige Prämien festsetzen. Diese Prämien werden dann gegebenenfalls angepaßt (siehe Randnummer 14 Buchstabe c)).

Die Kritik der Beschwerdeführer gegen das Verfahren vor dem 30. September wird nach Auffassung der Kommission nicht durch Beweise gestützt. Erstens ist es unrichtig, dieses Verfahren der „alten IGA" gegenüberzustellen, als ob letztere abgeschafft worden wäre. Ein Mitglied, das seinen Verein wechseln möchte, hat die Wahl, sich im Rahmen des neuen Verfahrens entweder bis zum 30. September zu verpflichten oder den Ablauf des normalen Verlängerungszeitraums abzuwarten, solange die „alten" Verfahren noch Anwendung finden.

Die Kommission kann daher die Behauptung der Beschwerdeführer nicht akzeptieren, daß die neue Regelung noch schlimmer sei als die alte.

Zweitens liegt ein wichtiger Vorteil des Verfahrens vor dem 30. September darin, daß ein Mitglied in die Lage versetzt wird, die Prämie seines „Holding Club" mit derjenigen eines anderen Vereins zu vergleichen, selbst wenn es in diesem Fall entscheiden sollte, aus seinem „Holding Club" nicht auszutreten. Der Grund hierfür liegt darin, daß der „Holding Club" verpflichtet ist, dem „New Club" auf dessen Verlangen die Unterlagen der Schiffseigner zur Verfügung zu stellen. Die Beschwerdeführer bedauerten sehr, nicht in der Lage zu sein, dies im Rahmen der alten IGA zu tun. Das neue System stellt daher insoweit eine Verbesserung dar, als es diesem Einwand Rechnung trägt.

Der wichtigste Einwand der Beschwerdeführer war, daß der Stichtag des 30. September unpraktikabel und unzweckmäßig sei. Die Beschwerdeführer machten geltend, daß das Verfahren vor dem 30. September bis zu einem Termin ausgedehnt werden sollte, zu dem alle Informationen verfügbar sind, die zum Zweck der „herkömmlichen" Art der Erneuerung verwendet werden. Die Kommission teilt diese Auffassung nicht. In den Erörterungen zwischen den Kommissionsdienststellen und den Vereinen mit dem Ziel, letztere zur Änderung der IGA von 1981 zu bewegen, wurde Einvernehmen erzielt, Untersuchungen darüber anzustellen, wie vermieden werden kann, daß aufgrund der IGA die Prämie des „Holding Club" für einen Eigentümer ein ganzes Jahr lang rechtsverbindlich sein kann, ohne die Hauptstruktur des Systems zu beeinträchtigen. Die Kommission teilte die Auffassung der Vereine, daß die Funktionsweise des Systems insgesamt gefährdet wird, wenn den Schiffseignern völlig freigestellt werde, den Verein jederzeit zu wechseln, insbesondere soweit es um die erforderliche Fortdauer der Mitgliedschaft geht (siehe Randnummer 34).

Ursprünglich war der Stichtag auf den 20. August festgesetzt worden. Nach den Einwendungen der Beschwerdeführer und unbeschadet der Bedenken der übrigen Schiffseigner, die Vereinsmitglieder waren, waren letztere damit einverstanden, die Frist bis zum 30. September zu verlängern. Jede weitere Verlängerung lehnten sie ab, da dies zur Folge hätte, daß die Prämien aller (oder fast aller) Flotten ohne Berücksichtigung der Prämie des „Holding Club" geändert werden könnten. Dies würde dem Zweck eines getrennten Verfahrens, wie von den Vereinen gebilligt, völlig zuwiderlaufen. Es gäbe keinen Raum für zwei Verfahren, und die Bemühungen der Vereine, eine stabile Mitgliedschaft beizubehalten, indem sie jederzeit Übergänge zu unangemessen niedrigen Sätzen verhindern, würden nicht berücksichtigt. Letztendlich würde dann das Verfahren, das als „Sicherheitsventil" vorgesehen war, zur normalen Praxis und das System gelockert werden.

(49) Das Datum des 30. September zusammen mit der Verpflichtung des „Holding Club", dem vorgeschlagenen „New Club" Informationen über den für einen zum Wechsel gewillten Reeder anzuwendenden Satz zu geben, trägt auch den Interessen der Unternehmen Rechnung, die möglichst rasch und in voller Kenntnis der Prämienangebote der in Frage stehenden Vereine für das nächste Versicherungsjahr entscheiden können müssen, ob sie bei dem „Holding Club" bleiben.

Der so geschaffene Mechanismus stellt nach Auffassung der Kommission einen annehmbaren Kompromiß zwischen den berechtigten Interessen der Vereine an der Wahrung einer beständigen Mitgliedschaft und den Interessen der Reeder dar, die nun nicht aus dem Prämien- und Leistungswettbewerb der Vereine Vorteil ziehen können.

(50) Das „Verfahren vor dem 30. September" ist daher ein Kernstück der IGA in ihrer Fassung von 1985 und für ihre Anwendung unerläßlich. Jedoch muß von den Vereinen die strenge Einhaltung ihrer Klauseln verlangt werden.

(51) Als zweite Beschränkung ist die Regel über das Prämienangebot für neue Schiffe zu betrachten. Diese Regel ist das Ergebnis eingehender Erörterungen zwischen der Kommission und den Vereinen. Nach Auffassung der Kommission bewirkt die Regel einen annehmbaren Kompromiß zwischen den Interessen der Vereine und denjenigen der einzelnen Reeder, insbesondere der Schiffseigner, die Beschwerde erhoben haben. Den Vereinen ist mehr an der Versicherung von Flotten als von einzelnen Schiffen gelegen; sie treten dafür ein, daß der Reeder ein neu erworbenes Schiff bei seinem „Holding Club" versichern muß, da eine richtige Bemessung des Risikos die Kenntnis der persönlichen Unterlagen des Reeders über alle seine Schiffe erfordere.

Jedoch behaupten die Reeder, die formell Beschwerde gegen die IGA erhoben haben, Reedern solle es freistehen, für die Versicherung eines neuen Schiffes den Verein zu wechseln. Zum Beweis für ihre Behauptung, daß die „new-ship" -Regel nicht notwendig sei, verweisen sie auf die Existenz von sogenannten „split fleets", d. h. Fällen, in denen die Reeder ihre Schiffe bei verschiedenen Vereinen versichern.

Nach der „new-ship"-Regel müssen die Reeder den Erwerb neuer Schiffe unmittelbar bei ihrem „Holding Club" melden, doch kann ein Unternehmen, das bereits beschlossen hat, ein oder mehrere Schiffe bei einem „New Club" zu versichern, einen derartigen Wechsel vornehmen und den Satz des „New Club" unverzüglich in Anspruch nehmen. Diese Möglichkeit ist eine Anwendung der Theorie der sogenannten „split fleets".

Die Hauptkritik der Beschwerdeführer hinsichtlich der „new-ship"-Regel ist eine Weiterentwicklung ihres wichtigsten Arguments, daß alle Verlängerungen unter eine erweiterte Fassung des Verfahrens vor dem 30. September fallen sollten. Da die Kommission nach Erörterungen mit den Vereinen akzeptiert hat, daß die Prämienregeln auf neue Schiffe Anwendung finden, werden diese durch die Fassung der IGA von 1985 gelockert, sobald für einen Teil der vorhandenen Flotte eine Verlängerung vor dem 30. September erfolgen muß. Die Kommission ist sich mit den Vereinen über folgendes einig: Würde dem „New Club" die Befugnis eingeräumt, ein einzelnes neues Schiff in jedem Fall zu versichern, in dem der vorgeschlagene Satz „angemessen" ist, so könnte dies bei einem neuen Schiff eher zu einer größeren akuten Gefahr als bei einer Verlängerung führen. Es wäre für den „New Club" verhältnismäßig sicher und einfach, einen niedrigen Satz für ein einzelnes Schiff anzusetzen als einen niedrigen Satz für eine ganze Flotte. In der Zwischenzeit würde ein niedriges Prämienangebot seitens eines „New Club" für ein einzelnes zusätzliches Schiff den „Holding Club" unter Druck setzen, dieses Prämienangebot zu berücksichtigen oder zu unterschreiten und somit seine Sätze für den Rest der vorhandenen Flotte auf ein Niveau zu senken, das niedriger ist als der Satz, der aus versicherungstechnischen Gründen als angemessen angesehen wird.

(52) Die „new-ship"-Regel, die den gegensätzlichen Interessen von Vereinen und bestimmten Reedern Rechnung trägt, ist für die Anwendung der IGA aus den in bezug auf bereits versicherte Schiffe genannten Gründen (siehe Randnummer 49) wesentlich. Neue Schiffe können nicht so behandelt werden, als ob sie von der übrigen Flotte des Reeders getrennt vorhanden wären. Es ist unrealistisch, an die Versicherung von Einzelschiffen zu denken, da die Risiken für ein Schiff in bezug auf die alte Flotte des Reeders oder zumindest eines Teils seiner Flotte (im Falle einer „split fleet") gesehen werden müssen. Dementsprechend ist die Anwendung des Termins des 30. September auf „neue" Schiffe als unerläßlich zu betrachten.

(53) Die gleiche Feststellung ist angebracht in bezug auf die möglichen einschränkenden Wirkungen der Bestimmungen über die Nachschüsse, die zur Anwendung gelangen, wenn ein Unternehmen aus einem Verein austritt. Das Erfordernis eines Nachschusses beruht auf der Notwendigkeit zu verhindern, daß ein Schiffseigner, der seinem Verein Geld schuldet, während seiner Mitgliedschaft entstandene, doch im Zeitpunkt seines Austritts aus dem Verein noch nicht geregelte Verpflichtungen nicht erfüllt.

Es ist wichtig zu erkennen, daß ein früheres Mitglied nach Ablauf des letzten Versicherungsjahres während seiner Mitgliedschaft (in der Regel drei Jahre nach Beendigung dieses Jahres) gegenüber allen weiteren Schadenersatzverpflichtungen geschützt ist, unbeschadet des Umstands, daß bis zu 50 % des Wertes der Forderungen, die im letzten Jahr seiner Mitgliedschaft entstanden sind, und ein Teil der Forderungen, die in früheren Jahren entstanden sind, zu diesem Zeitpunkt noch nicht erfüllt sein dürfen.

Die Bestimmungen über die Nachschüsse können grundsätzlich als ein Mittel angesehen werden, das eine Diskriminierung zwischen Mitgliedern desselben Vereins verhindert.

Die auf Einspruch der Kommission vorgenommene Änderung, wonach Bestimmungen über Garantien und das Recht, die Nachschüsse vor dem Sachverständigenausschuß in Frage zu stellen, aufgenommen wurden, hat zur Folge, daß Nachschußforderungen nicht als Mittel zur Beschränkung von Übertragungen benutzt werden dürften. Dies ist insbesondere der Fall, nachdem jetzt die Zusammensetzung und die Verfahrensregeln des Sachverständigenausschusses auf eine für die Kommission annehmbare Weise geändert wurden.

(54) Schließlich sind die Vorschriften über den Gesamtkostenvoranschlag (ETC) — vor allem wegen der hohen Forderungssummen — für ein System der gegenseitigen Versicherungsvereinbarungen unerläßlich (siehe Randnummer 38).

(55) Ausschaltung des Wettbewerbs

Die IGA eröffnet den beteiligten Unternehmen nicht die Möglichkeit, für einen wesentlichen Teil der in Frage stehenden Versicherungsleistungen den Wettbewerb auszuschalten. Jedem Verein steht es jetzt frei, die Sätze, die er gegenüber seinen Mitgliedern anwendet, selbständig festzusetzen. Außerdem wird infolge der durch die geänderten IGA-Regeln gebotenen neuen Möglichkeiten des Vereinswechsels das Leistungsangebot der verschiedenen Vereine für ihre Mitglieder voraussichtlich einem stärkeren Wettbewerb ausgesetzt sein.

(56) Aus den vorstehend dargelegten Gründen vertritt die Kommission die Auffassung, daß die Änderungen, denen die Vereine in den fast drei Jahre dauernden Erörterungen zugestimmt haben, zur Folge haben, daß die in Artikel 85 Absatz 3 festgelegten Bedingungen als erfüllt angesehen werden können.

Überdies ist Sie der Meinung, daß die Standpunkte der Beschwerdeführer im Verlaufe dieser Erörterungen angemessen berücksichtigt worden

sind. Es haben nämlich mehrere Sitzungen mit den Beschwerdeführern stattgefunden, die dort Gelegenheit hatten, den Kommissionsdienststellen ihre Anliegen ausführlich darzulegen. Die Fassung der IGA von 1985 ist das Ergebnis intensiver Kontakte zwischen der Kommission, den Vereinen und den Beschwerdeführern.

Unter diesen Umständen geht die Kommission davon aus, daß die IGA von 1985 einen fairen Kompromiß zwischen den verschiedenen Interessen darstellt. Höchstwahrscheinlich würde ein Verbot der IGA nachteilige Auswirkungen auf das Versicherungssystem auf Gegenseitigkeit haben, das von den Vereinen seit mehr als 100 Jahren angewendet wird. Ferner wurde der Kommission zur Kenntnis gebracht, daß ein Verbot der IGA dazu führen könnte, daß ein Großteil der Mitglieder von Vereinen, zumindest derjenigen, die keinen Sitz in der Gemeinschaft haben, aus den Vereinen austreten und neue „P & I-Clubs" außerhalb der Gemeinschaft gründen würden.

Im Lichte dieser Erwägungen und unter Berücksichtigung des Umstands, daß eine Untergrabung und Gefährdung des Funktionierens der Pool-Vereinbarung nicht nur für die Interessen der Schiffseigner, sondern auch für diejenigen der Verbraucher und von Dritten (insbesondere hinsichtlich der Risiken einer Ölverschmutzung) Nachteile mit sich bringen würden, ist die Kommission der Auffassung, daß die IGA vorbehaltlich einer strengen Überwachung und Kontrolle der Vereinbarung freigestellt werden kann.

C. **Artikel 6 und 8 der Verordnung Nr. 17**

(57) Die derzeitige Marktlage und die nicht erprobte Anwendung des „Verfahrens vor dem 30. September" rechtfertigen die Befristung der Freistellung auf zehn Jahre nach dem Zeitpunkt der letzten Anmeldung (20. Februar 1985).

(58) Damit die Kommission prüfen kann, ob die Voraussetzungen, unter denen die Gewährung der Freistellung gerechtfertigt ist, während der Dauer der Freistellung weiter erfüllt sind, müssen die Vertragsparteien der Kommission einmal jährlich alle Änderungen der angemeldeten Vereinbarung oder den Abschluß aller von ihnen getroffenen neuen Vereinbarungen mitteilen. Diese Verpflichtung jedoch befreit nicht von dem Erfordernis des Artikels 4 Absatz 1 der Verordnung Nr. 17, Änderungen des Inhalts oder der Mitgliedschaft der freigestellten Vereinbarung anzumelden, wenn die Beteiligten die Vorteile der Freistellung weiter in Anspruch nehmen möchten. Damit die Kommission die Anwendung des „Verfahrens vor dem 30. September" prüfen kann, müssen die Vertragsparteien ihr ferner alljährlich einen Bericht mit folgenden statistischen Angaben zusenden:

— Die Anzahl der Fälle, in denen Reeder einen „New Club" förmlich zur Anwendung des neuen Verfahrens aufgefordert haben (individualisierte Angaben für jeden Verein), die Anzahl der Fälle, in denen ein Streitfall über Prämienangebote dem Sachverständigenausschuß vorgelegt wurde, sowie Ergebnis des Schiedsspruchs;

— die Anzahl der in Anwendung des in Frage stehenden Verfahrens erfolgten Vereinswechsel —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Artikel 85 Absatz 1 EWG-Vertrag wird nach Artikel 85 Absatz 3 auf die als International Group Agreement (IGA) bekannte Vereinbarung in der zuletzt am 20. Februar 1985 angemeldeten Fassung für nicht anwendbar erklärt. Diese Freistellung gilt bis zum 20. Februar 1995.

Artikel 2

Die Unternehmen, an die diese Entscheidung gerichtet ist, unterrichten die Kommission einmal jährlich über alle Änderungen und/oder Zusätze der angemeldeten Vereinbarung sowie über den Abschluß aller neuen Vereinbarungen untereinander oder mit einem anderen „P & I-Club". Die Unternehmen übermitteln der Kommission ferner jährlich einen Bericht mit statistischen Angaben, damit sie die Anwendung des „Verfahrens vor dem 30. September" prüfen kann.

Artikel 3

Diese Entscheidung ist an die im Anhang aufgeführten Unternehmen gerichtet.

Brüssel, den 16. Dezember 1985

Für die Kommission

Peter SUTHERLAND

Mitglied der Kommission

BILAG — ANHANG — ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ — ANNEX — ANNEXE — ALLEGATO — BIJLAGE

The Britannia Steamship Insurance Association Limited.

Southwark Towers,
32 London Bridge Street,
London SE1.

The London Steamship Owners' Mutual Insurance Association Limited.

17 Crosswall,
London EC3.

The Newcastle Protection and Indemnity Association.

Centro House,
3 Cloth Market,
Newcastle-upon-Tyne.

The North of England Protecting and Indemnity Association Limited.

Douglas House,
4 Neville Street,
Newcastle-upon-Tyne.

The Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity Association Limited.

International House,
World Trade Centre,
1 St Katharine's Way,
London E1 9UN.

The Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity Association (Bermuda) Limited.

Burnaby Building,
Burnaby Street,
Hamilton,
Bermuda.

The Steamship Mutual Underwriting Association Limited

Aquatical House,
201/211 Bishopsgate,
London EC2.

Sveriges Angfartys Assurans Forening.

Barlastgatan 2,
S-400 40 Göteborg,
Sweden.

The Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg).

33 Boulevard Prince Henri,
Luxembourg.

The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited.

Clarendon House,
Church Street West,
Hamilton,
Bermuda.

The Sunderland Steamship Protecting and Indemnity Association.

Tavistock House,
Borough Road,
Sunderland.

The United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited.

Mercury House,
Front Street,
Hamilton,
Bermuda.

The West of England Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg).

33 Boulevard Prince Henri,
Luxembourg.

Assuranceforeningen Gard (Gjensidig).

4801 Arendal,
Norway.

Assuranceforeningen Skuld (Gjensidig).

Stortingst. 18,
Oslo 1,
Norway.

The Japan Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association.

Yanagiya Building,
2-1-10 Nihonbashi,
Chuoh-Ku,
Tokyo, Japan.

The Liverpool and London Steamship Protection and Indemnity Association Limited.

Equity & Law House,
47 Castle Street,
Liverpool.