COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 16 dicembre 1985

relativa ad una procedura ai sensi dell'articolo 85 del trattato CEE

(IV/30.373 — P & I clubs)

(Il testo in lingua inglese è il solo facente fede)

(85/615/CEE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea,

visto il regolamento (CEE) n. 17 del Consiglio, del 6 febbraio 1962, primo regolamento di applicazione degli articoli 85 e 86 del trattato (1), modificato da ultimo dall'atto di adesione della Grecia, in particolare gli articoli 6 e 8;

viste le notifiche effettuate il 18 giugno 1981, il 27 luglio 1984 e il 20 febbraio 1985 da diciassette «Protection and Indemnity clubs», il cui elenco figura in allegato, in relazione all'accordo denominato International Group Agreement,

vista la pubblicazione del contenuto essenziale della domanda e della notificazione (2) in applicazione dell'articolo 19, paragrafo 3, del predetto regolamento n. 17,

considerando che nessun nuovo fatto importante è stato segnalato alla Commissione in seguito alla predetta pubblicazione ai sensi dell'articolo 19, paragrafo 3, del regolamento n. 17 e che non le sono pervenute osservazioni tali da indurla a modificare l'intenzione da essa espressa di accettare, nelle circostanze del caso, la domanda di applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3, del trattato;

previa consultazione del comitato consultivo in materia di intese e posizioni dominanti;

considerando quanto segue:

I. I FATTI

1. Il 18 giugno 1981, diciassette «Protection and Indemnity clubs» (P & I clubs, mutue assicuratrici senza scopi di lucro che praticano talune forme di assicurazione marittima), i cui nomi e indirizzi figurano in allegato, hanno notificato alla Commissione, a norma dell'articolo 4 del regolamento n. 17, il testo di un accordo che intendevano adottare, chiedendo un'attestazione negativa o, in via sussidiaria, un'esenzione ai sensi dell'articolo 85, paragrafo 3, del trattato CEE.

   L'accordo, noto come «International Group Agreement» (IGA), è entrato in vigore l'8 dicembre 1981.

2. Dopo un'esame preliminare, la Commissione ha ritenuto che una serie di clausole dell'accordo non rispondevano alle condizioni per un'esenzione ai sensi dell'articolo 85, paragrafo 3. Il 18 febbraio 1983, essa quindi ha avviato la procedura e il 24 febbraio 1983 ha inviato ai richiedenti una comunicazione degli addebiti in vista di una decisione ai sensi dell'articolo 15, paragrafo 6, del regolamento n. 17.

3. In seguito ai contatti avuti con la Commissione, i club hanno presentato, il 1° novembre 1983, una nota contenente una serie di proposte di modifiche dell'IGA. I club hanno chiesto alla Commissione se essa non fosse disposta a rilasciare l'attestazione di cui all'articolo 19, paragrafo 3, per l'IGA qualora quest'ultimo fosse stato modificato conformemente alle proposte indicate nella nota.

4. Il 1° dicembre 1983 l'Unione degli armatori greci e il Comitato di cooperazione greca per la navigazione, i cui membri sono parimenti membri dei club, hanno presentato una formale denuncia, in applicazione dell'articolo 3 del regolamento n. 17, nei confronti di:

   i) un accordo analogo all'IGA praticato dai club P & I già prima dell'adozione dell'IGA;

   ii) l'IGA, nella versione notificata ed adottata;

   iii) l'IGA, quale modificato secondo le proposte presentate.

(1) GU n. 13 del 21. 2. 1962, pag. 204/62,
(2) GU n. C 9 dell'11. 1. 1985, pag. 11.

5. Il 12 luglio 1984, la Commissione ha notificato ai club una serie di addebiti nei quali ha dichiarato che in base alle informazioni disponibili, alcune clausole dell'IGA risultavano contrarie all'articolo 85, paragrafo 1, e non soddisfacevano alle condizioni per un'esenzione ai sensi dell'articolo 85, paragrafo 3.

6. Il 27 luglio 1984, i club P & I hanno notificato il testo modificato dell'IGA (IGA 1984) chiedendo un'attestazione negativa o, in via sussidiaria, un'esenzione a norma dell'articolo 85, paragrafo 3, del trattato CEE. Tale testo modificato è entrato in vigore il 31 luglio 1984.

7. Il 2 agosto 1984, la Commissione ha confermato ai club che, in mancanza di un accordo su tutti i punti degli addebiti contestati, tale da permetterle di concedere un'esenzione, la procedura ai sensi dell'articolo 85, paragrafo 1, doveva essere continuata.

8. Il 27 settembre 1984, i club hanno informato la Commissione che, ferma restando la loro posizione nelle procedure pendenti, essi erano disposti, in vista di una soluzione sulla base dell'articolo 85, paragrafo 3, a modificare ulteriormente l'IGA notificato nel 1984.

A. Il mercato e le imprese

9. L'assicurazione P & I è un tipo di assicurazione della responsabilità verso terzi e di certe responsabilità che nascono dai contratti marittimi. I primi club P & I sono sorti in Inghilterra verso la metà del XIX secolo. Essi si basano sul principio mutualistico; non si tratta cioè di compagnie di assicurazione vere e proprie ma di associazioni di proprietari di navi, armatori, noleggiatori, vettori, che decidono di mettere in comune le rispettive responsabilità senza scopi di lucro. Generalmente, tutti i club P & I coprono gli stessi tipi di rischio, anche se con differenze di franchigia o dei massimali di rivalsa.

   I proprietari di navi di solito assicurano lo scafo e i macchinari presso una normale compagnia di assicurazione mentre la responsabilità contrattuale e alcuni tipi di responsabilità verso i terzi vengono, nella quasi generalità, assicurati presso i club P & I.

10. Ogni associazione è amministrata su base mutualistica, senza scopi di lucro, a vantaggio dei soci. Ciascuna associazione assicura la responsabilità verso i terzi e la responsabilità contrattuale dei soci. Le associazioni mettono inoltre in comune e riassicurano le responsabilità che superino determinati massimali. Il «pool» è amministrato in comune da tutti i club, i quali si ripartiscono il rischio quando l'ammontare dell'indennizzo superi il massimale stabilito da ciascuno di essi. Pertanto, quando l'indennizzo richiesto ad un club è particolarmente elevato, esso grava non solo sui soci di tale club ma anche, per la quota eccedente, proporzionalmente sui soci di tutti gli altri club partecipanti al pool. Quest'ultimo, a sua volta, riassicura sul mercato mondiale le responsabilità che superino i limiti da esso stabiliti.

11. Nel 1979 e nel 1980 i club P & I firmatari dell'accordo IGA hanno assicurato circa il 90 % del tonnellaggio mercantile mondiale. Nel 1980, la quasi totalità del tonnellaggio mercantile delle CEE in attività sulle rotte intercontinentali, circa 112,5 milioni di tonnellate, era assicurata presso club del gruppo internazionale. Secondo le stime, nel 1983 i premi incassati dai club sono ammontati a ben oltre 500 milioni di dollari.

B. L'accordo nella versione notificata inizialmente

12. Il successivo capitolo C illustra i principali elementi dell'accordo nella sua versione attuale, risultante dalle modifiche notificate nel 1984 e da quelle apportate successivamente.

Ma l'accordo originale, notificato nel 1981, conteneva una serie di clausole che sono state modificate in seguito all'intervento della Commissione. Si riporta in appresso un riassunto delle principali clausole di cui la Commissione ha chiesto la modifica.

a) L'obbligo di un club (new club) di astenersi dal praticare per una nave che è già assicurata presso un altro club (holding club) un premio inferiore o, quello al quale l'holding club sarebbe disposto a continuare ad assicurare la nave, a meno che quest'ultimo premio non risulti superiore a quelli correntemente praticati.

   Quest'obbligo aveva l'effetto di impedire o restringere la concorrenza sui premi, in quanto la sola possibilità che un club aveva di ottenere un contratto con un armatore già assicurato presso un altro club, e di applicare un nuovo tasso di assicurazione, era di convincere un comitato di esperti istituito dall'IGA che il tasso dell'holding club era eccessivo, ossia superiore all'importo massimo considerato ragionevole in quel caso determinato.

   Se entrambi i tassi dell'holding club e del new club, venivano giudicati ragionevoli il new club poteva assicurare l'armatore soltanto allineando, durante il primo anno, il proprio tasso su quello dell'holding club.

b) La regola che prevedeva l'applicazione delle norme sui premi di cui al punto a) non soltanto per navi già assicurate ma anche per navi nuove o di recente acquisizione (new ships rule).

Quest'applicazione automatica delle norme sui premi a questa categoria di navi costituiva un'ulteriore restrizione della libertà dell'assicurato di scegliere il proprio assicuratore.

c) Le regole concernenti il pagamento richiesto in caso di recesso dell'armatore (release calls).

Secondo la Commissione, le regole che prescrivevano questi pagamenti che i membri che ritiravano la propria nave o la propria flotta da un club dovevano effettuare a copertura della loro quota di responsabilità maturata durante l'appartenenza al club e ancora pendente al momento del recesso, potevano essere utilizzate per restringere ulteriormente le possibilità di cambiare club.

d) Le regole sul contributo minimo stimato (ETC) per le navi cisterna.

Queste norme costituivano restrizioni di concorrenza poiché i club convenivano tassi minimi di base che dovevano essere rispettati in tutte le operazioni concernenti le navi cisterna.

e) Le regole sulla composizione e sulle procedure del comitato di esperti.

Benché non avessero dato luogo a restrizioni precise, la Commissione era del parere che queste regole avevano per effetto di rafforzare i legami fra i club e avrebbero potuto contribuire a limitare le possibilità di passare da un club all' altro. Ciò valeva da un lato per la composizione del comitato, che non contava nessun membro indipendente, e dall'altro per le regole procedurali, che non ammettevano la possibilità di ricorrere contro le decisioni del comitato e limitavano l'accesso ai verbali e alle relazioni delle delibere esclusivamente «alle persone autorizzate dai club».

C. Le modifiche apportate all'accordo in seguito all'intervento della Commissione

13. Con l'accordo modificato presentato alla Commissione alla fine delle trattative, i club hanno inteso tener conto delle obiezioni esposte nel precedente capitolo B.

14. Premi per il naviglio già assicurato

a) Ogni armatore in linea di principio è libero di cambiare club a condizione che il tasso praticato dal secondo club non venga considerato eccessivo da un comitato di esperti.

b) Tuttavia, in particolare per dare all'holding club un termine sufficiente dopo il preavviso di recesso per decidere i tassi provvisori da applicare ai propri soci per l'esercizio successivo, la libertà di cambiare club è subordinata alla condizione che l'armatore ed il nuovo club abbiano sottoscritto, entro il 30 settembre precedente l'anno in cui la nuova polizza entra in vigore, un impegno vincolante sul premio praticato. L'holding club, inoltre, dev'essere informato di tale impegno nel termine di tre giorni dalla relativa conclusione. Se tale impegno è stipulato e notificato entro tale termine e l'holding club non contesta il premio, o se, in caso di contestazione, il premio è giudicato equo dal comitato di esperti, il nuovo contratto di assicurazione ha effetto dal 20 febbraio dell'esercizio seguente, data di entrata in vigore delle nuove polizze.

c) Dato che i tassi che il secondo club imporrà ai propri soci nell'esercizio seguente non saranno ancora stati definiti in settembre, al momento della conclusione del contratto con il nuovo socio, i premi contrattuali dovranno essere corretti per tener conto:

i) di eventuali aumenti o riduzioni generali dei tassi applicati dal secondo club per l'esercizio successivo;

ii) di eventuali variazioni dei massimali di indennizzo stabiliti dal pool,

iii) di eventuali variazioni del costo di riassicurazione da parte del pool.

Le rettifiche dei premi devono essere notificate all'holding club.

d) L'holding club può rivolgersi al comitato di esperti:

i) entro 30 giorni dalla data della notifica del tasso pattutito con il secondo club, per far accertare l'equità del premio;

ii) entro due giorni lavorativi dalla data della notifica del tasso modificato, per far accertare se l'aggiustamento rispecchi adeguatamente gli elementi di cui sopra.

Se il comitato ritiene che il tasso pattuito sia eccessivamente basso, o che la rettifica non rispecchi equamente gli elementi di cui sopra, il secondo club può sempre assicurare l'armatore ma per due anni potrà conferire nel pool solo una frazione limitata dei rischi.

Se entro il 30 settembre non viene concluso alcun contratto, si applicano le norme dell'accordo originariamente notificato, cioè il secondo club potrà offrire un premio più basso di quello applicato dall'holding club, soltanto se quest'ultimo sia eccessivo. Se il secondo club offre un premio più basso senza che quello praticato dall'holding club venga giudicato eccessivo, le possibilità di conferimento dei rischi del secondo club nei pool saranno limitate. Tuttavia quest'ultimo ha facoltà di concludere con l'armatore un contratto allo stesso tasso praticato dall'holding club.

15. Nuove navi

a) L'operatore che abbia stipulato conformemente alla prassi vigente il 30 settembre (vedi punto 14. b) un impegno vincolante ad un determinato tasso con un nuovo club in ordine a una o più navi, è in seguito libero d'assicurare una nave nuova (o di nuova acquisizione) al tasso del nuovo club, purché tale tasso non sia giudicato eccessivamente basso dal comitato.

b) Salvo nei casi in cui l'armatore, le cui navi siano assicurate presso un club, abbia stipulato un impegno vincolante con un nuovo club per una o più navi, tutte le navi nuove (o di nuova acquisizione) di tale armatore non possono essere assicurate per il restante periodo dell'anno ad un tasso inferiore a quello offerto dall'holding club, a meno che questo tasso sia considerato eccessivamente elevato dal comitato.

16. Richieste di pagamenti in caso di recesso

a) Quando un club chiede all'armatore che recede il versamento di una somma a copertura della sua quota di responsabilità maturata durante la sua appartenenza al club, ma ancora da appurare al momento del recesso, l'armatore può optare fra il pagamento della somma richiesta o fornire una garanzia bancaria.

b) Se l'armatore ritiene che la somma richiesta è eccessiva, egli può chiedere, entro venti giorni lavorativi, al comitato di esperti di accertare se il pagamento in questione è stato calcolato in base a criteri e formule stabilite dai direttori dell'holding club e applicabili indiscriminatamente a tutti i suoi membri in circostanze analoghe, e qualora non sia stato così calcolato, di accertare se il pagamento richiesto non sia eccessivo.

c) L'holding club può tuttavia subordinare il diritto a chiedere tali accertamenti alla condizione che l'armatore depositi presso terzi la somma richiesta o fornisca una garanzia bancaria di importo equivalente. Il deposito verrà restituito o la garanzia svincolata secondo quanto stabilirà eventualmente il comitato di esperti a favore dell'armatore.

17. Premio minimo stimato per le navi cisterna

Il premio minimo obbligatorio previsto dall'accordo originariamente notificato è stato soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

a) tutte le tariffe previste per le navi cisterna devono tener adeguatamente conto dei seguenti elementi di costo:
   i) richieste di indennizzo nei limiti fissati dal club;
   ii) contributo alle richieste di indennizzo rivolte al pool;
   iii) costi di riassicurazione;
   iv) costi di gestione.

b) i club raccomandano ogni anno un'adeguata riserva minima a copertura delle richieste di indennizzo rivolte al pool.

18. Composizione e procedura del comitato di esperti

Fra i membri del comitato figura attualmente, diversamente da quanto avveniva finora, un elemento indipendente. Oltre ai due membri — uno per ogni club direttamente interessato, ossia l'holding club ed il nuovo club — scelti in un elenco A, il comitato comprenderà un terzo membro, designato in un elenco B (composto da persone estranee alla transazione e delle quali si riconosce l'indipendenza e la provata esperienza).

Nell'elenco A figureranno, su proposta di ciascun club, uno dei direttori, impiegati o partner di ciascun club, o i suoi dirigenti.

Una persona figurante nell'elenco A non può essere nominata membro del comitato del club che l'ha proposta o da un club che riassicura o è riassicurato da tale club. I due membri scelti nell'elenco

A designeranno insieme un terzo membro dall'elenco B, ma se non riescono a mettersi d'accordo entro tre giorni lavorativi, a tale nomina provvede il segretario del comitato.

Il comitato, che eserciterà le proprie funzioni di arbitro conformemente alle leggi inglesi sull'arbitrato del 1950 e del 1979, emetterà, per iscritto, decisioni motivate.

19. Conformemente a quanto annunciato nella loro lettera del 27 settembre 1984 (vedi punto 8) i clubs hanno concluso un IGA modificato (IGA 1985) che è entrato in vigore il 20 febbraio 1985.

20. In seguito alla pubblicazione della comunicazione ai sensi dell'articolo 19, paragrafo 3, del regolamento n. 17, la Commissione ha ricevuto osservazioni da parte dell'Unione degli armatori greci e del Comitato di cooperazione greco per la navigazione, che avevano entrambi presentato una denuncia formale ai sensi dell'articolo 3 del regolamento n. 17, il 1° dicembre 1983.

Questi organismi hanno formulato le seguenti obiezioni nei confronti del rilascio dell'esenzione a favore dell'IGA:

— non ricorrono in generale le quattro condizioni per l'applicabilità dell'articolo 85, paragrafo 3;

— in particolare, la scadenza del 30 settembre è scomoda e impraticabile. I denuncianti suggeriscono di sostituirla con quella del 30 novembre, data l'impossibilità pratica di ottenere ed esaminare prima di tale data tutti i dati e le precisazioni necessarie;

— la duplice condizione della scadenza al 30 settembre e dell'applicazione delle norme sui premi alle nuove navi, è impraticabile. I denuncianti propongono di conseguenza o di escludere le nuove navi dal campo di applicazione delle norme sui premi, o di spostare la scadenza al 30 novembre.

La Commissione ritiene tali obiezioni infondate per i motivi che esporrà nella presente decisione. Ma la ragione principale è che le critiche mosse dai denuncianti hanno natura meramente speculativa e che essi non hanno fornito prove a sostegno degli argomenti avanzati.

Va tuttavia sottolineato che prima della comunicazione degli addebiti del 12 luglio 1984 (vedi punto 5), la Commissione ha ricevuto da diversi proprietari di navi ed associazioni di proprietari, tutti membri dei P & I club, al pari dei denuncianti, circa 15 lettere in favore dell'IGA.

Questi proprietari, che possono essere considerati rappresentativi dell'intera categoria di proprietari di navi della Comunità, si sono nettamente dissociati dalle posizioni assunte dall'Unione degli armatori greci e dal comitato di cooperazione greca per la navigazione.

In particolare essi hanno obiettato che l'attuale sistema dei P & I club è proficuo per gli armatori sia per i servizi praticati sia in quanto offre una copertura assicurativa di importanza vitale al prezzo di costo, e che qualsiasi pregiudizio arrecato alla sua stabilità avrebbe nuociuto non soltanto agli interessi degli armatori, ma anche a tutti gli utenti di trasporti in generale. Un indebolimento degli accordi di «pool» avrebbe due conseguenze negative: anzitutto i club non sarebbero più in grado di far fronte alle domande di indennizzo in caso di sinistri particolarmente gravi; in secondo luogo, rilevanti richieste di indennizzo presentate da terzi potrebbero restare insoddisfatte e le conseguenze di queste incapacità del settore di onorare i propri impegni potrebbero ricadere sull'intera collettività.

II. VALUTAZIONE GIURIDICA

A. Articolo 85, paragrafo 1

21. Secondo l'articolo 85, paragrafo 1, sono incompatibili con il mercato comune e vietati tutti gli accordi fra imprese, tutte le decisioni d'associazioni d'imprese e tutte le pratiche concordate che possano pregiudicare il commercio fra stati membri e che abbiano per oggetto e per effetto di impedire, restringere o falsare il gioco della concorrenza all'interno del mercato comune.

L'articolo 85 si applica tanto ad accordi in materia di servizi quanto ad accordi su merci.

22. I clubs che hanno notificato l'IGA sono imprese ai sensi dell'articolo 85, paragrafo 1;

Gli accordi di mutua assicurazione non costituiscono di per sé una restrizione della concorrenza, ma l'accordo oggetto della presente decisione presenta la peculiarità di istituire un sistema che ha per effetto di ridurre la concorrenza fra clubs limitando il diritto di ciascuno di essi di offrire contratti assicurativi tanto per navi già assicurate presso un altro club, quanto per navi nuove o di nuova acquisizione. Queste limitazioni hanno anche la conseguenza di restringere la possibilità dell'assicurato di scegliere liberamente il proprio assicuratore.

23. Queste restrizioni alla libertà dei clubs in materia di premi e contratti hanno effetti sensibili, dato che questo settore del mercato assicurativo è dominato dai clubs P & I, che assicurano la quasi totalità della flotta mercantile registrata negli stati membri della Comunità.

24. Secondo la Commissione, le seguenti clausole ricadono nel campo di applicazione dell'articolo 85, paragrafo 1:

— regole per la stipulazione di contratti di assicurazione per navi già assicurate (vedi punto 25)

— regole per la stipulazione di contratti assicurativi per navi nuove (vedi punto 26)

— regole concernenti il pagamento richiesto in caso di recesso (vedi punto 27)

— regole sul contributo minimo stimato per le navi cisterne (vedi punto 28)

25. Regole per la stipulazione di contratti assicurativi per navi già assicurate

Numerosi assicuratori che, senza l'accordo, si farebbero concorrenza senza nessuna restrizione, in particolare per quanto riguarda la fissazione dei premi, hanno creato, tramite l'accordo, un dispositivo che limita la libertà di un nuovo club di assicurare una nave già assicurata presso il cosiddetto holding club.

Questa limitazione è duplice:

— anzitutto, l'operatore assicurato può avvalersi della sua facoltà di cambiare club soltanto a condizione che un impegno contrattuale vincolante avente per oggetto il premio assicurativo sia concluso fra l'operatore e il nuovo club entro il 30 settembre dell'anno in corso e che l'holding club ne sia informato entre tre giorni dalla stipulazione.

  In mancanza di un impegno vincolante, l'operatore può rivolgersi al nuovo club soltanto se quest'ultimo pratica le stesse tariffe dell' holding club, a meno che queste ultime tariffe non siano giudicate eccessive (vedi punto 48).

— In secondo luogo, il dispositivo descritto sopra presuppone che il premio offerto dal nuovo club sia considerato ragionevole dall'holding club o, in caso di contestazione, sia riconosciuto tale dal comitato di esperti.

  Questo dispositivo ha come conseguenza di restringere la libertà dell'assicuratore di stipulare contratti con un nuovo cliente e pertanto di limitare la libertà dell'assicurato di beneficiare degli effetti della concorrenza.

26. Regole sulla stipulazione dei contratti per navi nuove

Nonostante le modifiche apportate all'IGA nella sua versione iniziale in seguito all'intervento della Commissione, l'IGA 1985 continua a contenere restrizioni della concorrenza nelle disposizioni che disciplinano la stipulazione di contratti per navi nuove.

L'operatore che acquisti una nave nuova nel corso di un determinato esercizio, in cui abbia modificato la propria politica di assicurazione, non è completamente libero di rivolgersi all'assicuratore di sua scelta per chiedere un'offerta di contratto di assicurazione.

Le regole in vigore impongono all'assicurato l'obbligo di rivolgersi anzitutto al club o ai clubs che già assicurano la totalità o parte della sua flotta.

L'operatore di una nave nuova o di nuova acquisizione può approfittare immediamente della tariffa più interessante praticata da un nuovo club soltanto a condizione di aver concluso con quest'ultimo un impegno vincolante secondo la cosiddetta procedura «del preavviso entro il 30 settembre» (vedi punto 14) per una o più delle propri navi, già assicurate; se però l'holding club contesta l'offerta del nuovo club, l'operatore potrà beneficiarne immediatamente soltanto se il comitato di esperti non giudica anormalmente basso il premio offerto.

In tutti gli altri casi, l'operatore può assicurare una nave nuova o di nuova acquisizione presso un club per il resto dell'anno in corso ad una tariffa inferiore a quella dell'holding club, salvo se il comitato di esperti giudichi eccessiva la tariffa praticata da quest'ultimo; questo dispositivo ha come conseguenza di limitare la possibilità dell'operatore di scegliere per la propria nave nuova o di nuova acquisizione un'assicurazione che offra un premio più vantaggioso di quello praticato dall'holding club.

27. Regole concernenti il pagamento richiesto in caso di recesso dell'armatore

Benché di per sé queste regole non implichino restrizioni propriamente dette, la Commissione è del parere che queste regole, che stabiliscono i pagamenti che i membri che ritirano la propria nave o flotta dal club devono effettuare a copertura della loro quota di responsabilità maturata durante l'appartenenza al club e ancora pendente al momento del recesso, potrebbero essere utilizzate per rafforzare le restrizioni al passaggio da un club all'altro. Queste regole potrebbero effettivamente essere utilizzate per restringere ulteriomente la possibilità degli operatori di ricercare offerte più convenienti da parte di un altro club. L'ammontare del pagamento richiesto dall'holding club in caso di recesso costituisce di fatto un deterrente per i cambiamenti di club.

28. Regole sul contributo minimo stimato per le navi cisterne

In seguito all'intervento della Commissione, il clubs hanno convenuto di sopprimere i tassi minimi di base previsti nell'accordo iniziale. Il testo dell'attuale accordo contiene tuttavia ancora clausole che restringono la concorrenza ai sensi dell'articolo 85, paragrafo 1.

Senza l'accordo, gli assicuratori sono liberi di offrire per le navi cisterna premi che essi fisserebbero in base alla loro propria valutazione dei rischi.

L'attuale testo dell'accordo impone d'altro lato ai diversi club l'obbligo di tener debitamente conto, nei premi offerti, dei seguenti elementi di costo:

i) richieste di indennizzo nei limiti fissati dal club;

ii) contributo alle richieste d'indennizzo rivolte al pool;

iii) costi di riassicurazione;

iiv) costi di gestione.

Inoltre, i club raccomanderanno ogni anno un'adeguata riserva minima a copertura delle richieste di indennizzo rivolte al pool.

Di conseguenza anche se l'obbligo di praticare uniformemente una tariffa minima è stato soppresso, la libertà degli assicuratori di stabilire le loro tariffe per le navi cisterna continua ad essere ristretta.

29. L'accordo notificato è atto ad incidere sensibilmente sugli scambi tra stati membri dato che i suoi effetti si estendono a tutto il territorio del mercato comune ed anche a paesi terzi. La quasi totalità della flotta mercantile comunitaria è assicurata dai club, di modo che di norma navi di uno stato membro sono assicurate presso un club stabilito in un altro stato membro. Partecipano inoltre all'accordo club stabiliti in più di uno stato membro.

B. **Articolo 85, paragrafo 3**

30. L'articolo 85, paragrafo 3, del trattato CEE stabilisce che le disposizioni del paragrafo 1 dell'articolo 85 possono essere dichiarate inapplicabili a qualsiasi accordo fra imprese che contribuisca a migliorare la produzione o la distribuzione dei prodotti o a promuovere il progresso tecnico o economico, pur riservando agli utilizzatori una congrua parte dell'utile che ne deriva ed evitando di:

a) imporre alle imprese interessate restrizioni che non siano indispensabili per raggiungere tali obiettivi;

b) dare a tali imprese la possibilità di eliminare la concorrenza per una parte sostanziale dei prodotti di cui trattasi.

31. L'IGA, nella versione modificata in seguito all'intervento della Commissione soddisfa alle condizioni enunciate dall'articolo 85, paragrafo 3.

Miglioramento della produzione o della distribuzione

32. L'IGA era destinato a mantenere il sistema di mutua assicurazione offerta dai club P & I, i cui vantaggi essenziali possono essere riassunti come segue:

— Riduzione dei premi assicurativi, dovuta al fatto che i clubs sono organizzazioni senza scopi di lucro e che ogni membro contribuisce di fatto per una quota parte del totale delle richieste di indennizzo rivolte a membri del club e delle spese di riassicurazione e di gestione.

— Un più efficace disbrigo delle richieste di indennizzo e una più rapida assistenza ai proprietari di navi, dato che l'assicurato e l'assicuratore hanno in linea di massima interessi comuni che non sono in conflitto.

— Elasticità della copertura assicurativa. Grazie al margine discrezionale di cui dispongono i direttori dei clubs, i rischi che non siano espressamente coperti dalla polizza possono nondimeno dar luogo ad un indennizzo. Questa flessibilità è una caratteristica particolare della mutua assicurazione, nel senso che i membri di un club possono avere una tale fiducia nelle decisioni dei loro direttori da accettarle in ogni caso, anche quando l'indennizzo deciso ecceda la copertura dei rischi prevista nella polizza assicurativa.

— Copertura illimitata: la partecipazione dei club ad un pool e la riassicurazione collettiva da parte dei club della frazione dei rischi che superi il massimale, permette loro di proporre ai proprietari di navi una copertura illimitata di tutti i rischi, salvo quello di inquinamento da idrocarburi.

— Rapidità nel disbrigo delle richieste di indennizzo. Di questo vantaggio della mutua assicurazione possono beneficiare anche coloro che vantano nei confronti dei proprietari di navi un diritto di risarcimento, come ad esempio i loro dipendenti, gli addetti alle operazioni portuali con terzi, in seguito ad incidenti, o anche i terzi vittime di incidenti.

33. Le regole dell'IGA mirano a salvaguardare quattro obiettivi da cui dipende il corretto funzionamento del sistema di mutua assicurazione dei club P & I, ossia:

— stabilità d'appartenenza ai club;

— salvaguardia del principio mutualistico;

— stabilità dei premi;

— mantenimento del sistema del pool.

34. La stabilità dell'appartenenza ai club riveste notevole importanza per due motivi:

— i membri assicuratori di un club non potrebbero acquisire le conoscenze tecniche sufficienti per valutare correttamente le tariffe applicabili se i membri passano continuamente da un club all'altro;

— le pendenze di lunga durata sarebbero difficili da gestire equamente se i membri cambiano spesso di club.

35. Salvaguardia del principio mutualistico

Le regole per la fissazione dei premi sono destinate ad evitare l'applicazione di tariffe discriminatorie. Questa situazione potrebbe presentarsi quando il premio proposto dal nuovo club per attirare un operatore già assicurato presso un altro club (holding club) non si basa integralmente su una valutazione del rischio ma è stabilito soltanto nell'intento di ottenere il cambiamento del club. Un siffatto premio potrebbe risultare discriminatorio per i membri del nuovo club.

Per prevenire il rischio di tali tariffe discriminatorie, l'IGA contiene la clausola menzionata nel precedente punto 14 a), secondo la quale l'assicurato può cambiare club soltanto se il premio del nuovo club sia ritenuto ragionevole da un comitato di esperti.

36. Stabilità dei premi

La stabilità dei premi è indispensabile per consentire ai proprietari di navi di prevedere quali saranno i costi effettivi dell'assicurazione. Un sistema che offrirebbe tassi particolarmente vantaggiosi, in seguito ad una sottovalutazione dei costi globali assicurativi, che dovrebbero di conseguenza essere rettificati con la richiesta di elevati sovrapprezzi, sarebbe contrario alle pratiche e agli usi in campo assicurativo e nuocerebbe pertanto ai proprietari di navi.

37. Mantenimento del sistema di pool

L'offerta di tariffe discriminatorie minerebbe la fiducia fra i club che costituisce un importante fattore per il corretto funzionamento del pool. È infatti difficile immaginare come i club potrebbero continuare ad accettare il principio del pool senza avere la massima fiducia reciproca.

38. La determinazione del costo minimo totale stimato per le navi cisterna dà luogo a particolari considerazioni. A tale riguardo, l'IGA nella versione 1985 contiene clausole che hanno per effetto una restrizione della concorrenza (vedi punto 28).

Al riguardo, occorre tuttavia tener conto della particolare natura dei trasporti di prodotti petroliferi e gassosi con navi cisterna. Questi trasporti rappresentano circa il 50 % del tonnellaggio assicurato presso i club. Mentre nell'assicurazione del trasporto di merci solide le richieste di indennizzo hanno una frequenza abbastanza regolare, diversa è la situazione per quanto riguarda le navi cisterna ed in particolare per quelle che trasportano oli i usati o pesanti. I sinistri sono piuttosto rari ma danno luogo a richieste di risarcimenti estremamente ingenti.

Per prevenire il rischio che vengano offerti sistematicamente premi troppo bassi per tutelarsi contro incidenti di questa gravità, i club hanno deciso di mettere in comune l'esperienza assicurativa dei loro esperti in questo ramo particolare. Mentre la versione originaria dell'accordo prevedeva un costo totale minimo stimato (ETC) per le navi cisterna, l'IGA per la versione del 1985 lascia ai club la facoltà di stabilire i premi di assicurazione delle navi cisterne a condizione che il premio offerto tenga debitamente conto di una serie di elementi costanti del costo complessivo.

Tenendo presente la necessità di prevedere un livello dei premi sufficiente a coprire le richieste di risarcimento risultanti da sinistri gravi ed il fatto che, affinché gli accordi di pool possano funzionare, i club devono ora fidarsi pienamente dei livelli dei premi degli altri club, la Commissione ritiene che la clausola relativa alle navi cisterna contribuisca a migliorare i servizi di assicurazione in questo settore.

39. Dopo aver esaminato gli argomenti invocati dai club, la Commissione è giunta alla conclusione che i vantaggi dell'accordo notificato superano gli inconvenienti dovuti alle restrizioni alla libertà degli operatori di cambiare club ed alle restrizioni poste con la formula precisata più sopra per i premi applicabili alle navi cisterna.

In tale contesto, l'istituzione ed il funzionamento dell'IGA possono essere visti come un mezzo per migliorare la prestazione e la distribuzione dei servizi di assicurazione.

Vantaggi per i consumatori

40. Dei predetti vantaggi in materia di prestazione e di distribuzione dei servizi assicurativi beneficiano direttamente i proprietari di navi. Per quanto riguarda i proprietari assicurati, è ovvio che l'IGA consenta loro di beneficiare di tutti i vantaggi di un sistema mutualistico di assicurazione (vedi punto 32).

41. Nel contesto della mutua assicurazione, la Commissione ritiene tuttavia che non basta sostenere che l'accordo notificato va a vantaggio dei consumatori semplicemente in quanto i proprietari assicurati sono a loro volta consumatori dei servizi in questione.

Occorre di conseguenza dimostrare che altre persone, diverse dagli assicurati, ossia gli utilizzatori dei trasporti, che sono i loro clienti, ed i consuma-

tori finali ricavano del pari un beneficio dall'accordo in questione.

42. Relativamente ai clienti degli assicurati, è opportuno tener conto della situazione concorrenziale nel settore dei trasporti marittimi. Questo settore è caratterizzato da una separazione fra linee regolari di traffico da un lato e servizi non di linea, dall'altro, che danno luogo ad un attivissimo mercato del noleggio marittimo.

43. Relativamente ai servizi diversi da quelli di linea, data l'elevata competitività su questo mercato, è lecito ritenere che ogni diminuzione dei costi realizzata grazie a minori spese assicurative si ripercuoterà sui noli marittimi determinandone un ribasso, con conseguenti effetti sui prezzi pagati dai consumatori finali per la merce in questione.

44. Queste considerazioni possono valere anche per il settore dei trasporti regolari di linea, nel quale i noli sono in parte stabiliti dalle conferenze marittime. Relativamente a questi servizi va osservato che nonostante le regole uniformi per la fissazione dei noli, le conferenze sono esposte ad una forte concorrenza in particolare da parte di operatori non conferenziati. Di conseguenza, è lecito supporre che ben difficilmente esse saranno in grado di maggiorare i noli in misura superiore a quanto strettamente necessario per coprire i costi. In tali circostanze ogni riduzione dei costi risultante dalla mutua assicurazione si ripercuoterà sui consumatori.

45. Per questi motivi la Commissione può condividere l'argomento sostenuto dai club secondo il quale le riduzioni di costo praticate tanto sul mercato delle linee regolari quanto su quello degli altri trasporti del settore marittimo dai proprietari ed armatori di navi grazie all'IGA andrà con ogni probabilità a beneficio dei consumatori. Questo vantaggio è originato dal fatto che l'intensità della concorrenza fra proprietari e armatori di navi è tale che le riduzioni di costo ottenute grazie all'IGA si trasferiranno, se non nella loro totalità, almeno in gran parte sui prezzi praticati ai clienti.

46. Le stessa positive considerazioni possono valere anche per il sistema di indennizzo dei passeggeri o di altri clienti dei proprietari di navi che abbiano subito un danno assicurato dai club P & I. La rapida liquidazione dei sinistri, resa possibile dal sistema di mutua assicurazione istituito dall'IGA, rappresenta infatti un incontestabile vantaggio per i consumatori. Lo stesso dicasi della copertura illimitata e dell'elasticità della copertura consentita dall'IGA (vedi punto 32).

47. Assoluta necessità delle restrizioni

Le restrizioni che sono rimaste nel testo dell'IGA, versione 1985, appaiono indispensabili per la realizzazione degli obiettivi dei club P & I.

La prima di queste restrizioni è costituita dalla regola che disciplina la stipulazione di contratti relativamente a navi già assicurate. Essa è intesa chiaramente ad impedire il passaggio degli assicurati da un club all'altro sotto lo stimolo di un'offerta di premi discriminatori.

In un sistema di mutua assicurazione è infatti indispensabile impedire che vengano offerti premi discriminatori, e senza la clausola in questione verrebbe meno la reciproca fiducia fra i club, indispensabile al funzionamento del sistema.

48. La principale differenza fra il sistema di tariffazione in vigore nell'ambito dello IGA modificato nel 1981 e quello dell'IGA, versione attuale (1985), risiede nel fatto che un club ha sempre la possibilità di assicurare un operatore già assicurato quando il premio offerto è ragionevole.

L'IGA 1981 vietava ad un nuovo club di offrire un premio inferiore a quello del club assicuratore, salvo se il premio di quest'ultimo non risultasse superiore ad una determinata gamma di premi correnti o, in altri termini, fosse eccessivamente elevato. Nella versione IGA del 1985, l'operatore è invece libero di cambiare club purché il premio offerto dal nuovo club non sia ritenuto eccessivamente basso, a condizione tuttavia di aver stipulato con il nuovo club un impegno vincolante con effetto a partire dall'inizio del successivo esercizio assicurativo.

È inoltre prescritto che questo impegno vincolante venga notificato al club assicuratore prima del 30 settembre (secondo la cosiddetta procedura del preavviso entro il 30 settembre), perché altrimenti saranno applicabili le clausole dell'IGA 1981 relative alla limitazione dei rischi conferibili al pool.

La scadenza del 30 settembre è essenziale per il funzionamento del sistema poiché gli assicuratori devono poter effettuare una stima sufficientemente precisa della quantità e della qualità dei loro assicurati nell'esercizio successivo. Queste valutazioni sono sono infatti indispensabili per permettere di calcolare correttamente il nuovo premio a carico di un operatore dato che questo calcolo è fondamentale per ottenere un'equa ripartizione dei contributi di tutti i membri di un club.

La scadenza del 30 settembre coincide inoltre con la prima data di pubblicazione delle statistiche dei rischi sostenuti individualmente e collettivamente dai membri del club. Queste statistiche consentono ai club assicuratori e ai nuovi club di procedere ad una valutazione provvisoria dei rischi rappresentati da un operatore che desidera cambiare club, salvo poi rivedere le loro stime quando necessario (vedi punto 14 c).

Le critiche dei denuncianti nei confronti della procedura di preavviso entro il 30 settembre non appaiono, agli occhi della Commissione, sostenute da prove concrete. In primo luogo è scorretto contrapporre tale procedura a quella prevista dal «vecchio IGA» come se quest'ultimo accordo fosse stato abolito. Il membro che desideri cambiare club è libero di scegliere fra l'impegnarsi entro il 30 settembre secondo la nuova procedura e attendere sino all'epoca normale dei rinnovi, per la quale continua ad essere applicabile la «vecchia procedura».

La Commissione non può di conseguenza accogliere l'argomento dei denuncianti secondo cui il nuovo meccanismo sarebbe ancora peggiore di quello del «vecchio» IGA.

In secondo luogo, un'importante vantaggio della procedura di preavviso entro il 30 settembre è che essa consente ad un membro di confrontare il premio praticatogli dal suo assicuratore con quello proposto da un altro club, anche se poi decide di non cambiare club. Ciò in quanto l'holding club è obbligato a comunicare al nuovo club, su sua richiesta, la situazione rischi del proprietario di navi. Ed è proprio la mancata possibilità di fare altrettanto nell'ambito del «vecchio IGA», che era stata criticata dai denuncianti. Il nuovo sistema costituisce pertanto un miglioramento nella misura in cui accoglie questa esigenza.

L'obiezione fondamentale dei denuncianti è che la data limite del 30 settembre rappresenta un termine scomodo ed impraticabile. Secondo loro, tale scadenza dovrebbe essere posposta ad una data in cui siano disponibili tutte le informazioni necessarie ai fini di un rinnovo di tipo «tradizionale».

La Commissione non può condividere questo punto di vista. Nel corso della discussioni svoltesi fra i servizi della Commissione ed i club per indurre questi ultimi a modificare l'IGA 1981, fu convenuto di studiare i mezzi per evitare che l'IGA avesse l'effetto di vincolare un armatore al premio praticato dal suo club assicuratore per un intero anno, senza sconvolgere l'intera struttura del sistema. La Commissione ha accolto l'obiezione formulata dai club secondo cui dare agli armatori la più completa libertà di cambiare club in qualsiasi momento avrebbe compromesso il funzionamento dell'intero sistema, soprattutto se si tiene presente l'esigenza di una certa stabilità dell'appartenenza ai club (vedi punto 34).

Inizialmente, il termine ultimo stabilito per la procedura fra il 20 agosto. Successivamente, in seguito agli argomenti avanzati dai denuncianti, gli altri proprietari membri dei club, vincendo le loro esitazioni, accettarono di spostare tale scadenza al 30 settembre. Essi respinsero ogni differimento ad una data ulteriore in quanto ciò avrebbe significato che i premi della totalità o quasi del naviglio assicurato avrebbero potuto essere rinnovati senza nessuna considerazione per i premi praticati dagli holding club. Ciò avrebbe vanificato l'interesse di disporre di una procedura distinta, come i clubs avevano accettato. Non vi sarebbe stato bisogno di due procedure, e sarebbe stata ignorata l'esigenza dei clubs di preservare la stabilità dei membri del club evitando il passaggio eccessivo da un club all'altro con premi assicurativi anormalmente bassi. In effetti, quella che era stata concepita come una «valvola di sicurezza» sarebbe diventata la pratica corrente con una conseguente destabilizzazione del sistema.

49. La data del 30 settembre, combinata all'obbligo imposto al club assicuratore di comunicare al nuovo club informazioni sul premio applicabile ad un operatore desideroso di cambiare club, tiene anche conto degli interessi degli operatori che devono poter decidere quanto prima possibile se continuare ad essere assicurati presso l'holding club in perfetta conoscenza del premio che essi dovranno pagare nell'esercizio assicurativo seguente.

Il meccanismo in tal modo creato rappresenta, secondo la Commissione, un accettabile compromesso fra il legittimo interesse del club di salvaguardare la permanenza dei loro membri e l'interesse degli operatori che possono ora approfittare della concorrenza fra club in ordine ai premi ed ai servizi offerti.

50. La procedura del preavviso entro il 30 settembre rappresenta di conseguenza un elemento chiave dell'IGA, versione 1985 ed è indispensabile per il suo funzionamento. I club devono tuttavia impegnarsi a rispettare scrupolosamente le condizioni stabilite.

51. La seconda restrizione osservata è la clausola relativa ai premi di assicurazione applicabili alle navi nuove. Questa clausola è il frutto di intense discussioni fra la Commissione e i club. Secondo la Commissione, essa rappresenta un ragionevole compromesso fra gli interessi dei club e quelli di operatori individuali, in particolare dei proprietari che hanno presentato una denuncia. Più che navi isolate, i club cercano di assicurare intere flotte e sostengono che l'operatore che acquista una nave nuova dovrebbe essere obbligato ad assicurarla presso l'holding club poiché la corretta valutazione del rischio esige la conoscenza della situazione personale dell'operatore relativamente a tutte le navi di sua proprietà.

Senonché, gli operatori che hanno presentato una denuncia formale contro l'IGA, sostengono che per le navi nuove l'operatore deve essere libero di scegliere un altro club assicuratore. A sostegno della loro tesi che la clausola della «nave nuova» è superflua, essi citano l'esistenza delle cosiddette flotte frazionate, ossia di casi in cui gli operatori ripartiscono fra più club l'assicurazione delle loro navi.

Cio nondimeno, nonostante imponga agli operatori di informare tempestivamente il club assicuratore dell'acquisto di una nave nuova, la clausola che disciplina l'assicurazione delle navi nuove non consente all'operatore che abbia già deciso di trasferire l'assicurazione di una o più navi a un nuovo club, di procedere effettivamente a tale trasferimento e di beneficiare immediatamente del premio del nuovo club. Questa possibilità costituisce un'applicazione della teoria delle «flotte frazionate».

Le critiche espresse dai denuncianti sulla clausola delle «navi nuove» sono uno sviluppo della loro obiezione fondamentale secondo cui tutti i rinnovi dovrebbero aver luogo in base ad una procedura di preavviso entro il 30 settembre, prorogata però ad una data ulteriore. Poiché la Commissione ha accettato l'obiezione dei club che le regole che disciplinano il passaggio da un club all'altro fossero estese alle nuove navi, l'IGA 1985 liberalizza la stipulazione di contratti per le nuove navi non appena una parte della flotta esistente sia stata assicurata presso il nuovo club in base alla procedura del preavviso entro il 30 settembre. La Commissione concorda con i clubs sul fatto che il dare al nuovo club la libertà di assicurare una singola nuova nave in tutti i casi in cui il premio da esso proposto sia «ragionevole» potrebbe essere più pericoloso nel caso di una nave nuova che in quello di un rinnovo di contratto. Per il nuovo club sarebbe infatti relativamente più agerole e senza rischi offrire un tasso assicurativo basso per una singola nave che per un'intera flotta. E un'offerta conveniente da parte di un nuovo club relativamente ad una singola nuova nave obbligherebbe l'holding club a fare un'offerta equivalente o più bassa e a ridurre di conseguenza i premi per tutto il resto della flotta a livelli inferiori a quelli da esso ritenuti adeguati in base ad una corretta gestione interna.

52. La clausola delle «navi nuove», che tiene conto degli interessi divergenti dei club e di taluni operatori, è essenziale per il funzionamento dell'IGA per i motivi indicati a proposito delle navi già assicurate (vedi punto 49). Non si possono trattare le navi «nuove» come se esistessero isolatamente dal resto della flotta dell'operatore. Non è realistico ragionare in termini di assicurazione di singole navi, anziché valutare i rischi inerenti ad una nave in riferimento alla situazione rischi di tutta la flotta dell'operatore o, quanto meno, di una sua parte (nel caso di flotte frazionate). Di conseguenza, l'applicazione del termine del 30 settembre alle navi «nuove» deve essere considerata indispensabile.

53. Analoghe conclusioni valgono per gli effetti potenzialmente restrittivi delle disposizioni che disciplinano la liquidazione della quota parte in caso di recesso di un membro. Queste clausole sono giustificate dalla necessità di impedire ad un operatore di venir meno ai suoi impegni nei confronti di un club, derivanti dalle responsabilità maturate durante l'appartenenza al club ed ancora pendenti al momento del recesso.

Giova sottolineare che una volta chiuso l'ultimo esercizio assicurativo durante il quale faceva ancora parte del club (in generale tre anni più tardi), l'ex membro fruisce del beneficio di essere esonerato definitivamente da qualsiasi responsabilità futura e ciò nonostante il fatto che in quel momento il 50 % circa (in valore) delle richieste di indennizzo imputabili a quell'esercizio, e una parte di quelle imputabili ad esercizi precedenti, rischiano di essere ancora pendenti.

Le disposizioni che disciplinano il pagamento richiesto in caso di recesso possono in linea di massima essere considerate come un mezzo per prevenire discriminazioni fra membri di uno stesso club.

Le modifiche apportate in seguito all'intervento della Commissione, ossia l'introduzione di disposizioni relative al deposito di una garanzia bancaria e al diritto di ricorrere all'Export committee per contestare l'ammontare del pagamento richiesto, rendono improbabile che la liquidazione della quota di responsabilità venga utilizzata per restringere le possibilità di cambiare club. Ciò vale in particolare ora che la composizione e le regole procedurali dell'Export committee sono state modificate e risultano accettabili per la Commissione.

54. Infine, le regole che disciplinano il costo minimo totale stimato per le navi cisterna sono indispensabili per il buon funzionamento di un sistema di mutua assicurazione dati gli elevati importi oggetto delle richieste di risarcimento (vedi punto 38).

55. Eliminazione della concorrenza

L'IGA non consente alle imprese di cui trattasi la possibilità di eliminare la concorrenza per una parte importante dei servizi di assicurazione in questione. Ogni club è ora libero di stabilire autonomamente i premi applicabili ai propri membri. È inoltre lecito ritenere che con le nuove possibilità di cambiare club previste dall'IGA modificato, la concorrenza fra club in materia di servizi offerti verrà ad intensificarsi.

56. Per tutti i suesposti motivi, la Commissione è del parere che grazie alle modifiche concordate con i club nel corso di quasi tre anni di discussioni, le condizioni stabilite dall'articolo 85, paragrafo 3, sono soddisfatte.

La Commissione ritiene inoltre che durante tali discussioni sia stato debitamente tenuto conto del punto di vista dei denuncianti. Con questi ultimi

sono state infatti tenute diverse riunioni, nel corso delle quali essi hanno potuto esporre con chiarezza ai servizi della Commissione le loro preoccupazioni e esigenze. La versione 1985 dell'IGA è il risultato di laboriosi contatti fra la Commissione, i clubs e i denuncianti.

Date queste premesse, la Commissione ritiene che l'IGA nel 1985 rappresenti un equo compromesso fra i diversi interessi in gioco. È molto probabile che una decisione negativa nei confronti dell'IGA avrebbe avuto conseguenze nefaste per lo stesso sistema mutualistico di assicurazione quale praticato dai club da oltre un secolo. Inoltre, è stato segnalato all'attenzione della Commissione che un eventuale divieto nei confronti dell'IGA avrebbe potuto avere come conseguenza un recesso massiccio per lo meno di quei membri che non sono stabiliti nella Comunità per costituire nuovi club P & I in paesi terzi.

Alla luce di queste considerazioni, e tenendo presente che compromettere il funzionamento dell'accordo assicurativo mutualistico sarebbe deleterio non soltanto per gli interessi dei proprietari ed armatori ma anche per quelli dei consumatori e di terzi (in particolare in relazione ai rischi di inquinamento da petrolio), la Commissione è del parere che, a condizione che venga tenuto sotto rigoroso controllo, l'IGA possa essere esonerato.

C. **Articoli 6 e 8 del regolamento n. 17**

57. L'attuale situazione del mercato ed il fatto che la procedura del preavviso entro il 30 settembre non è ancora stata messa alla prova, giustificano la concessione di un'esenzione limitata a 10 anni a decorrere dalla data dell'ultima notifica (20 febbraio 1985).

58. Per consentire alla Commissione di verificare se le condizioni che hanno giustificato il rilascio dell' esenzione continuano a ricorrere lungo tutto il periodo di esenzione, le parti interessate dovranno informare la Commissione, una volta l'anno, delle eventuali modifiche dell'accordo notificato o dell'eventuale stipulazione di nuovi accordi fra di loro. Ciò non le dispenserà tuttavia dal notificare alla Commissione ogni modifica quanto al contenuto o ai partecipanti apportata all'accordo esentato in forza all'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento n. 17, pena la perdita del beneficio ell'esenzione. Inoltre, per permettere alla Commissione di verificare l'applicazione della procedura del preavviso entro il 30 settembre, le parti dovranno trasmetterle annualmente una relazione contenente i seguenti dati:

— il numero di domande ufficiali di applicazione della nuova procedura presentate dagli operatori di navi ad un nuovo club (dati distinti per club), e il numero di volte in cui l'Expert committee è stato adito per controversie relative a fissazioni di premi, con menzione delle decisioni rese,

— il numero di cambiamenti di club effettuati in applicazione della procedura in questione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Ai sensi delle disposizioni dell'articolo 85, paragrafo 3, del trattato CEE le disposizioni dell'articolo 85, paragrafo 1, sono dichiarate inapplicabili all'International group agreement, quale notificato, da ultimo, il 20 febbraio 1985. La presente esenzione è valida fino al 20 febbraio 1995.

Articolo 2

Le imprese destinatarie della presente decisione informeranno la Commissione una volta all'anno delle modifiche e/o delle aggiunte apportate all'accordo notificato e della stipulazione di nuovi accordi fra di loro, o fra di loro e un altro club P & I. Esse trasmetteranno inoltre alla Commissione una relazione annuale contenente le informazioni statistiche necessarie per consentirle di verificare l'applicazione della procedura del preavviso entro il 30 settembre.

Articolo 3

Le imprese elencate nell'allegato sono destinatarie della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 16 dicembre 1985.

Per la Commissione

Peter SUTHERLAND

Membro della Commissione

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.