COMMISSIE

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 16 december 1985

inzake een procedure op grond van artikel 85 van het EEG-Verdrag
(IV/30.373 — P & I Clubs)

(Slechts de tekst in de Engelse taal is authentiek)

(85/615/EEG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

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

Gelet op Verordening nr. 17 van de Raad van 6 februari 1962, eerste verordening over de toepassing van de artikelen 85 en 86 van het Verdrag (1), laatstelijk gewijzigd bij de Akte van Toetreding van Griekenland, en met name op de artikelen 6 en 8,

Gezien de aanmeldingen welke op 18 juni 1981, 27 juli 1984 en 20 februari 1985 door de zeventien in de bijlage vermelde „Protection and Indemnity Clubs" inzake het „International Group Agreement" zijn verricht,

Gezien de bekendmaking van het essentiële gedeelte van het verzoek en de aanmelding (2), overeenkomstig artikel 19, lid 3, van genoemde Verordening nr. 17,

Gezien het feit dat na deze bekendmaking overeenkomstig artikel 19, lid 3, verder geen belangrijke feiten ter kennis van de Commissie zijn gebracht, noch opmerkingen zijn gemaakt op grond waarvan deze haar voornemen zou moeten wijzigen om onder deze omstandigheden het verzoek om toepassing van artikel 85, lid 3, in te willigen,

Na raadpleging van het Adviescomité voor mededingingsregelingen en economische machtsposities;

Overwegende hetgeen volgt:

I. DE FEITEN

(1) Op 18 juni 1981 hebben zeventien „Protection and Indemnity Clubs", onderlinge verenigingen zonder winstoogmerk die bepaalde typen zeeverzekering aanbieden hierna „P & I Clubs" te noemen, waarvan de namen en adressen in de bijlage zijn vermeld, overeenkomstig artikel 4 van Verordening nr. 17, de tekst van een overeenkomst, die zij voornemens waren in werking te stellen, bij de Commissie aangemeld, om een negatieve verklaring of anders een ontheffing overeenkomstig artikel 85, lid 3, van het Verdrag te verkrijgen.

De overeenkomst, die bekend staat als de „International Group Agreement", hierna „IGA" te noemen, trad op 8 december 1981 in werking.

(2) De Commissie was na een voorlopig onderzoek van oordeel dat de overeenkomst een aantal bedingen bevatte waarvoor geen ontheffing overeenkomstig artikel 85, lid 3, kon worden verleend. Op 18 februari 1983 leidde zij daarom de procedure in waarop zij de aanvragers op 24 februari 1983 een mededeling van punten van bezwaar zond met de bedoeling een beschikking te nemen overeenkomstig artikel 15, lid 6, van Verordening nr. 17.

(3) Na besprekingen met de Commissie dienden de P & I Clubs op 1 november 1983 een nota in met een aantal voorstellen tot wijziging van het IGA. Zij vroegen of de Commissie bereid zou zijn inzake het IGA een bekendmaking overeenkomstig artikel 19, lid 3, te publiceren indien dit in een overeenstemming met de voorstellen in de nota zou worden gewijzigd.

(4) Op 1 december 1983 dienden de „Union of Greek Shipowners" in het „Greek Shipping Cooperation Committee", waarvan de leden ook lid zijn van de P & I Clubs, een formele klacht in overeenkomstig artikel 3 van Verordening nr. 17 met betrekking tot:

i) een overeenkomst in soortgelijke bewoordingen als het IGA welke door de P & I Clubs werd toegepast nog voor dat het IGA was aangenomen;

ii) het IGA zoals aangemeld en aangenomen,

iii) het IGA na de thans voorgestelde wijzigingen.

(1) PB nr. 13 van 21. 2. 1962, blz. 204/62.
(2) PB nr. C 9 van 11. 1. 1985, blz. 11.

(5) Op 12 juli 1984 zond de Commissie aan de P & I Clubs een mededeling van punten van bezwaar, waarin zij verklaarde dat zij na onderzoek van de beschikbare informatie van mening was dat er gronden waren om vast te stellen dat bepaalde bedingen van het IGA inbreuk maakten op artikel 85, lid 1, en niet voldeden aan de voorwaarden voor ontheffing op grond van artikel 85, lid 3.

(6) Op 27 juli 1984 meldden de P & I Clubs de tekst van een gewijzigd IGA aan (IGA 1984), waarvoor zij een negatieve verklaring, of anders een ontheffing krachtens artikel 85, lid 3, van het Verdrag aanvroegen. Deze tekst trad op 31 juli 1984 in werking.

(7) Op 2 augustus 1984 deelde de Commissie aan de P & I Clubs mede dat bij het ontbreken van overeenstemming over alle punten in de mededeling van punten van bezwaar, hetgeen de Commissie in staat zou stellen een ontheffing te verlenen, de procedure van artikel 85, lid 1, moest worden voortgezet.

(8) Op 27 september 1984 deelde de P & I Clubs de Commissie mede dat zij, zonder vooruit te lopen op hun standpunt in de lopende procedure, in een poging om de procedures op grond van artikel 85, lid 3, af te wikkelen, bereid waren het IGA zoals dit in 1985 was aangemeld, te wijzigen.

A. De markt en betrokken ondernemingen

(9) „P & I Insurance" is van oudsher de naam die wordt gegeven aan de verzekering van aansprakelijkheid voor derden en bepaalde contractuele aansprakelijkheden die ontstaan in verband met de exploitatie van schepen. De eerste P & I Clubs werden in het midden van de negentiende eeuw in Engeland opgericht. Het principe waarop zij zijn gebaseerd is wederkerigheid, dat wil zeggen dat zij geen commerciële verzekeraars zijn maar verenigingen van scheepseigenaren, bevrachters, exploitanten van schepen en reders, die overeenkomen elkaars aansprakelijkheden zonder winstoogmerk te delen. In hoofdzaak dekken alle P & I Clubs dezelfde soorten risico's, maar er zijn verschillen in de normen voor franchises of verhaal.

De eigenaar van een schip sluit de verzekering voor casco en machines gewoonlijk bij commerciële verzekeraars, terwijl die voor contractuele aansprakelijkheid en enkele vormen van aansprakelijkheid voor derden bijna steeds bij P & I Clubs wordt gesloten.

(10) Iedere vereniging wordt ten behoeve van de leden geëxploiteerd op basis van wederkerigheid, zonder winstoogmerk. Elke vereniging verzekert de aansprakelijkheid voor derden en de contractuele aansprakelijkheid van haar leden bij de exploitatie van hun schepen. Bovendien voegen de verenigingen aansprakelijkheden boven bepaalde maxima bijeen en sluiten zij daarvoor collectief herverzekeringen. Deze „pool" wordt gemeenschappelijk geëxploiteerd door alle P & I Clubs die het risico van en vordering tegen een lid van een aangesloten Club delen dat ligt boven de limiet die door elke Club in acht wordt genomen. Zo wordt een grote vordering tegen een Club niet slechts door de leden ervan gedragen, maar naar evenredigheid van de overschrijding door de leden van alle P & I Clubs die tot de „pool" behoren. De „pool" zelf herverzekert aansprakelijkheden die boven de door de „pool" in acht genomen limiet liggen, ook op de wereldmarkt.

(11) De onderscheiden P & I Clubs die bij het IGA zijn aangesloten, verzekerden in 1979 en 1980 ongeveer 90 % van de scheepstonnage in de wereld. In 1980 bedroeg de tonnage van koopvaardijzeeschepen, die in de Lid-Staten van de Gemeenschap was geregistreerd, ongeveer 112,5 miljoen ton; dit was bijna geheel verzekerd door Clubs in de International Group. Men mag ervan uitgaan dat het premie-inkomen van de P & I Clubs in 1983 aanzienlijk meer dan 500 miljoen US-dollar bedroeg.

B. De overeenkomst zoals zij oorspronkelijk is aangemeld

(12) In hoofdstuk C zijn de essentiële gedeelten van de overeenkomst in haar huidige versie opgenomen, na de in de aanmelding van 1984 vervatte en de daarna nog aangebrachte wijzigingen.

In de oorspronkelijk in 1981 aangemelde overeenkomst stonden echter enkele bedingen die na opmerkingen van de Commissie zijn gewijzigd. Hieronder volgt een samenvatting van de voornaamste bedingen welke de Commissie veranderd wenste te zien:

a) De verplichting voor een Club („Nieuwe Club") om voor een schip dat reeds bij een andere Club („Holding Club") verzekerd is, geen lagere premie aan te bieden dan het tarief van de Holding Club (dit is het tarief waarvoor de Holding Club bereid is de verzekering te hernieuwen), tenzij het tarief van de Holding Club de marges van de gebruikelijke tarieven te buiten gaat.

Het gevolg van deze verplichting was dat de mededinging op premiegebied werd verhinderd of beperkt, omdat de enige mogelijkheid voor een Nieuwe Club om de klandizie te verwerven van een exploitant die reeds bij een andere Club was verzekerd, en om een nieuw tarief toe te passen, erin bestond het „Expert Committee" dat door het IGA was ingesteld van de onredelijkheid van het tarief van de Holding Club te overtuigen, namelijk dat het het maximum overschreed dat in het betrokken geval redelijk werd geacht.

Werd zowel het tarief van de Holding Club als dat van de Nieuwe Club redelijk geacht, dan kon de Nieuwe Club de exploitant alleen verzekeren wanneer zij het eerste jaar haar tarief bij dat van de Holding Club aanpaste.

b) De regel krachtens welke de voorschriften inzake offertes bedoeld in punt a) niet alleen op reeds verzekerde maar ook op nieuwe of nieuw verworven schepen („nieuwe schepen-regel") werden toegepast:

De toepassing zonder meer van de offerteregels op nieuwe of nieuw verworven schepen van ondernemingen vormde een verdere beperking van de vrijheid van de verzekerde om zijn verzekeraar te kiezen.

c) De regels inzake uittredingsverzoeken:

De Commissie was van oordeel dat de regels inzake uittredingsverzoeken, te weten die inzake de bedragen welke leden moeten betalen die een vaartuig of een vloot uit een Club terugtrekken ter dekking van hun aandeel in de aansprakelijkheden die zijn aangegaan gedurende hun lidmaatschap maar ten tijde van de terugtrekking nog niet zijn vereffend, konden worden gebruikt om beperkingen op overdrachten tussen Clubs te versterken.

d) De regels inzake het minimum van de „geraamde totale kosten" (ETC) voor tankschepen:

Deze bepalingen vormden beperkingen van de mededinging daar de Clubs minimumbasistarieven overeenkwamen die bij al hun transacties betreffende tankschepen in acht dienden te worden genomen.

e) De regels inzake de samenstelling en werkwijze van het „Expert Committee":

Hoewel deze regels niet tot regelrechte beperkingen leidden, meende de Commissie dat zij de banden tussen de Clubs beoogden te versterken, of dit tot gevolg hadden, en hadden kunnen bijdragen tot beperkingen van de bewegingen tussen de ene Club en de andere. Dit gold enerzijds voor de samenstelling van het „Expert Committee", waarin geen onafhankelijk lid zitting had, en anderzijds voor de werkwijze ervan, waarin geen ruimte was voor beroep en waarbij de notulen van de besprekingen van het „Expert-Committee" alleen door „door de Club erkende personen" mochten worden ingezien.

C. De overeenkomst zoals zij na de opmerkingen van de Commissie werd gewijzigd

(13) In de gewijzigde overeenkomst, welke de Commissie na de besprekingen werd medegedeeld, wordt getracht aan de in hoofdstuk B genoemde bezwaren tegemoet te komen.

(14) Ten aanzien van de offertes voor reeds verzekerde vaartuigen:

a) Een scheepsexploitant is in beginsel vrij van Club te veranderen mits het door de Nieuwe Club geboden tarief door een „Expert Committee" niet onredelijk laag wordt geacht.

b) Ten einde in het bijzonder echter de Holding Club een termijn toe te staan tussen de ontvangst van de mededeling van het voornemen van de exploitant om uit te treden en het besluit inzake zijn eigen voorlopige tarieven voor zijn leden voor het komende jaar, is bepaald dat de vrijheid om van Club te wisselen afhankelijk is gesteld van de voorwaarde dat vóór 30 september van het jaar, voorafgaand aan dat waarin de nieuwe verzekeringspolis van toepassing wordt, tussen de exploitant en de Nieuwe Club een contractueel bindende overeenkomst tegen het aangeboden tarief wordt gesloten. Bovendien moet de Holding Club, binnen drie dagen na het sluiten ervan, van deze overeenkomst in kennis worden gesteld. Mits de bindende overeenkomst op die wijze is gesloten en ter kennis gebracht, en het tarief niet door de Holding Club wordt aangevochten of, indien aangevochten, niettemin door het „Expert Committee" redelijk wordt geacht, kan met ingang van 20 februari van het komende jaar, het tijdstip waarop nieuwe verzekeringspolissen in werking treden, de exploitant bij de Nieuwe Club worden verzekerd.

c) Aangezien tarieven die de Nieuwe Club zijn leden in het volgende jaar zal berekenen, in september, wanneer de overeenkomst met de van Club veranderende exploitant wordt gesloten, nog niet definitief vaststaan, moet het in de overeenkomst opgenomen tarief worden aangepast ter verdiscontering van:

i) iedere algemene verhoging of verlaging in de tarieven die door de Nieuwe Club voor het volgende jaar is vastgesteld,

ii) elke wijziging in de limiet die door de „pool" aan vorderingen is gesteld,

iii) elke verandering in de kosten van de herverzekering welke door de „pool" is aangegaan.

Deze aanpassing moet bij de Holding Club worden aangemeld.

d) De Holding Club mag het „Expert Committee":

i) binnen 30 dagen na aanmelding van het met de Nieuwe Club overeengekomen tarief verzoeken vast te stellen of het overeengekomen tarief redelijk is;

ii) binnen twee werkdagen na kennisgeving van het aangepaste tarief verzoeken mede te delen of de aanpassing een goede weergave is van de bovenvermelde factoren.

Meent het „Expert Committee" dat het overeengekomen tarief onredelijk laag is of dat bij de aanpassing met de bovenvermelde factoren niet op billijke wijze rekening is gehouden, dan kan de Nieuwe Club de exploitant nog wel verzekeren, maar zal die Club gedurende twee jaar slechts een beperkte mogelijkheid tot „pooling" genieten.

Is er vóór 30 september geen overeenkomst gesloten, dan zijn de regels van het IGA van toepassing, zoals zij oorspronkelijk zijn aangemeld, dat wil zeggen dat de Nieuwe Club de exploitant alleen een lager tarief dan het door de Holding Club berekende kan bieden, indien het door de Holding Club berekende onredelijk is. Biedt hij een lager tarief aan, en wordt het door de Holding Club berekende tarief geacht niet onredelijk hoog te zijn geweest, dan geniet hij slechts een beperkte „pooling"-mogelijkheid. De Nieuwe Club is echter vrij met de exploitant voor hetzelfde tarief als dat van de Holding Club een overeenkomst te sluiten.

(15) Ten aanzien van nieuwe vaartuigen:

a) Een exploitant die voor een of meer vaartuigen een bindende overeenkomst heeft gesloten met een Nieuwe Club overeenkomstig de vóór 30 september bestaande procedure (zie punt 14 b), is vrij daarna een nieuw (of nieuw verworven) vaartuig te verzekeren en onmiddellijk van het tarief van de Nieuwe Club te profiteren, mits dat tarief door het „Expert Committee" niet onredelijk laag wordt geacht.

b) Tenzij een exploitant, wiens vaartuigen thans bij een Club zijn verzekerd, voor een of meer vaartuigen reeds met een Nieuwe Club een bindende regeling heeft getroffen overeenkomstig de vóór 30 september bestaande procedure, mag een nieuw (of nieuw verworven) vaartuig van die exploitant door geen enkele Club voor de rest van het lopende jaar tegen een lager tarief worden verzekerd dan dat aangeboden door de Holding Club, tenzij dat tarief door het „Expert Committee" onredelijk hoog wordt geacht.

(16) Ten aanzien van uittredingsverzoeken:

a) Wordt van een exploitant door de Club die hij verlaat, een uittredingssom gevorderd om met betrekking tot jaren die nog niet zijn afgesloten en gedurende welke hij lid was het aandeel van de exploitant in de nog lopende aansprakelijkheden van de Club te dekken, dan heeft de exploitant voor zijn aandeel in de nog lopende aansprakelijkheden de keuze de uittredingssom te betalen of een bankgarantie te geven.

b) Acht de exploitant het bedrag van de gevorderde uittredingssom onredelijk, dan kan hij binnen 20 werkdagen het „Expert Committee" verzoeken vast te stellen of die som in overeenstemming is met het tarief dat, of de formule die, vastgesteld is door de directie van de Holding Club en van toepassing is op alle leden van deze Club die in gelijksoortige omstandigheden verkeren, en, indien die overeenstemming niet bestaat, of de waarborgsom redelijk is.

c) De Holding Club kan echter het recht van de exploitant om een besluit te vragen afhankelijk stellen van de voorwaarde dat hij het bedrag van de gevorderde uittredingssom als zekerheidsstelling deponeert of voor dat bedrag een bankgarantie geeft. Het depot of de garantie zal worden terugbetaald, onderscheidenlijk vrijgegeven voor zover het „Expert Committee" ten gunste van de exploitant beslist.

(17) Ten aanzien van de minimum geraamde totale kosten voor tankschepen:

Het minimumtarief waarin de oorspronkelijk aangemelde overeenkomst voorzag, is geschrapt. In plaats daarvan is bepaald dat:

a) in alle offertes voor tankschepen op eerlijke en adequate wijze de volgende kostenfactoren moeten zijn verdisconteerd:

i) vorderingen in het bezit van de Club,

ii) bijdragen tot vorderingen van de „pool",

iii) herverzekeringskosten,

iv) administratiekosten;

b) de Clubs jaarlijks aanbevelingen doen voor een redelijke minimumvoorziening ter zake van vorderingen van de „pool".

(18) Ten aanzien van de samenstelling en werkwijze van het „Expert Committee":

Het „Expert Committee" bevat nu een onafhankelijk element dat het voorheen niet kende. Behalve twee van een A-lijst gekozen leden, één voor elke rechtstreeks betrokken Club (te weten de Holding Club en de Nieuwe Club) zal het „Expert Committee" een derde lid tellen dat gekozen is van een B-lijst (personen die geen partij zijn bij het geschil en aanvaard zijn als onafhankelijke, op basis van hun ervaring bevoegde personen).

Lijst A zal bestaan uit één of meer directeuren, werknemers of partners van elke Club of zijn „Managers" die door die Club zijn benoemd.

Personen op lijst A mogen niet door de Club die hen op die lijst heeft benoemd of door een Club die door die Club is verzekerd of herverzekerd, in het „Expert Committee" worden benoemd. De twee uit lijst A gekozen leden benoemen gezamen-

lijk een derde lid uit lijst B. Kunnen zij daartoe niet binnen drie werkdagen besluiten, dan geschiedt de benoeming door de secretaris van het „Expert Committee".

Het „Expert Committee", dat overeenkomstig de Engelse „Arbitration Acts" van 1950 en 1979 als arbiter zal optreden, zal schriftelijke, met redenen omklede beslissingen geven.

(19) De P & I Clubs hebben overeenkomstig hun brief van 27 september 1984 (zie punt 8) een gewijzigd IGA (IGA 1985) gesloten dat op 20 februari 1985 in werking trad.

(20) Als commentaar op de bekendmaking volgens artikel 19, lid 3, van Verordening nr. 17 ontving de Commissie opmerkingen van de „Union of Greek Shipowners" en van het „Greek Shipping Cooperation Committee", die beiden reeds op 1 december 1983 een formele klacht uit hoofde van artikel 3 van genoemde verordening hadden ingediend.

Tegen het verlenen van een ontheffing aan het IGA werden de volgende algemene opmerkingen naar voren gebracht:

— in het algemeen is aan de vier voorwaarden voor toepassing van artikel 85, lid 3, niet voldaan;

— met name is de fatale datum van 30 september onpraktisch en niet toe te passen. Klagers stellen 30 november als datum voor, met het betoog dat in de praktijk alle vereiste informatie en bijzonderheden niet vóór die datum zouden zijn ontvangen en verwerkt;

— met de combinatie van de fatale datum, 30 september, met de toepassing van de offerteregels op nieuwe vaartuigen valt niet te werken. Daarom stellen klagers voor de offerteregels niet op nieuwe vaartuigen toe te passen, dan wel de fatale datum op 30 november te stellen.

De Commissie acht deze bezwaren niet relevant om redenen die in deze beschikking zullen worden uiteengezet. De voornaamste grond voor de afwijzing van deze bezwaren is dat de naar voren gebrachte kritiek zuiver speculatief is en de critici ter staving van hun beweringen geen bewijzen hebben aangevoerd.

Bovendien is het van belang erop te wijzen dat de Commissie, voor het verzenden van haar mededeling van punten van bezwaar op 12 juli 1984 (zie punt 5) van verscheidene individuele scheepseigenaren en verenigingen van scheepseigenaren — allen, evenals de klagers, lid van de P & I Clubs — ongeveer vijftien brieven ontving, waarin voor het IGA werd gepleit.

Deze scheepseigenaren, die tezamen kunnen worden beschouwd als de meerderheid van de scheepseigenaren in de Gemeenschap, distanciëren zich geheel en al van het standpunt van de „Union of Greek Shipowners" en het „Greek Shipping Cooperation Committee".

Zij wezen in het bijzonder erop dat het bestaande systeem van de P & I Clubs gunstig is voor scheepseigenaren zowel wegens de diensten welke het verleent als omdat het wezenlijke dekking verschaft tegen kostprijs, en alles wat de stabiliteit van dit systeem in gevaar brengt, niet alleen het belang van de scheepseigenaren maar ook alle gebruikers van het vervoer bedreigt. Een verzwakking van de „pool"-regeling zou twee fatale gevolgen hebben: in de eerste plaats zouden de Clubs in het algemeen niet meer kunnen voldoen aan vorderingen tegen hen in geval van ernstige tegenslag en in de tweede plaats zouden omvangrijke schadevorderingen van derden onvoldaan kunnen blijven en zouden de kosten van het onvermogen van de industrie tot nakoming van haar aansprakelijkheden dientengevolge voor rekening komen van de gehele wereldgemeenschap.

II. JURIDISCHE BEOORDELING

A. Artikel 85, lid 1

(21) Volgens artikel 85, lid 1, van het EEG-Verdrag zijn onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt en verboden alle overeenkomsten tussen ondernemingen die de handel tussen Lid-Staten ongunstig kunnen beïnvloeden en ertoe strekken of ten gevolge hebben dat de mededinging binnen de gemeenschappelijke markt wordt verhinderd, beperkt of vervalst.

Artikel 85 is in gelijke mate van toepassing op overeenkomsten inzake diensten als op die inzake goederen.

(22) De P & I Clubs die het IGA hebben aangemeld, zijn ondernemingen in de zin van artikel 85, lid 1.

Wederzijdse verzekeringsovereenkomsten vormen op zichzelf geen beperking van de mededinging, maar de betrokken overeenkomst gaat verder omdat het systeem dat daarbij wordt ingevoerd, tot gevolg heeft dat de mededinging tussen de Clubs wordt beperkt door dat aan de rechten van iedere Club om voor reeds bij een andere Club verzekerde vaartuigen en voor nieuwe of voor nieuw verkregen vaartuigen offerten te maken, beperkingen worden opgelegd. Terzelfder tijd wordt als gevolg van deze beperkingen de vrijheid van de verzekerde om zijn verzekeraar te kiezen beperkt.

(23) Het gevolg van deze beperking voor de premies die de Clubs mogen bieden is aanzienlijk omdat de betrokken verzekeringenmarkt wordt gedomineerd door de P & I Clubs, die onderling bijna de volledige tonnage aan koopvaardijzeeschepen die in de Lid-Staten zijn geregistreerd, verzekeren.

(24) Naar het oordeel van de Commissie vallen de volgende bedingen onder artikel 85, lid 1:

— offerteregels voor vaartuigen die reeds verzekerd zijn (zie punt 25),

— offerteregels voor nieuwe vaartuigen (zie punt 26),

— regels inzake „uittredingsverzoeken" (zie punt 27),

— regels inzake de geraamde totale kosten voor tankschepen (zie punt 28).

(25) Offerteregels voor reeds verzekerde vaartuigen

Volgens het IGA heeft een groot aantal verzekeraars die, zonder het IGA, in volledige concurrentie met elkaar zouden staan, met name ten aanzien van tarifering, een stelsel ingevoerd waarbij de vrijheid van een Nieuwe Club om een reeds verzekerd vaartuig bij een Holding Club te verzekeren, wordt beperkt.

Deze beperking is tweeledig:

— in de eerste plaats wordt de vrijheid van een verzekerde exploitant om van Club te veranderen afhankelijk gesteld van de voorwaarde dat vóór 30 september van elk jaar een contractueel bindende afspraak tegen een geboden tarief wordt gemaakt tussen de exploitant en de Nieuwe Club, en dat de Holding Club daarvan binnen drie dagen na het maken van de afspraak in kennis wordt gesteld.

Bij het ontbreken van zulk een bindende afspraak is de exploitant alleen vrij om naar een Nieuwe Club over te gaan indien de laatstgenoemde eenzelfde tarief toepast als de Holding Club, behalve wanneer het tarief van de Holding Club onredelijk hoog is (zie punt 48).

— in de tweede plaats gaat het bovenbeschreven stelsel ervan uit dat het door de Nieuwe Club geboden tarief door de Holding Club als redelijk wordt aanvaard, dan wel bij betwisting vervolgens door een „Expert Committee" als redelijk wordt bestempeld.

Uit dit beding vloeit voort dat de vrijheid van de verzekeraar om overeenkomsten met een nieuwe cliënt te sluiten wordt beperkt, met het gevolg dat de vrijheid van de verzekerde partij om van concurrentie te profiteren wordt verminderd.

(26) Offerteregels voor nieuwe vaartuigen

Ondanks de wijzigingen in de oorspronkelijke aangemelde IGA ingevolge de opmerkingen van de Commissie, bevat het IGA van 1985 nog steeds concurrentiebeperkingen bij de offerteregels voor nieuwe vaartuigen.

Zo is een exploitant die in de loop van een nieuw polisjaar een extra schip voor zijn vloot verwerft, niet geheel vrij voor zulk een vaartuig een offerte te vragen bij een verzekeraar naar zijn keuze.

De huidige regels verplichten de verzekerde zich eerst te wenden tot de Club of Clubs die reeds zijn vloot of een deel daarvan verzekeren.

Een exploitant met een nieuw of nieuw verworven vaartuig kan alleen rechtstreeks van een beter tarief profiteren dat door een Nieuwe Club wordt geboden indien hij een bindende afspraak met de Nieuwe Club overeenkomstig de „vóór-30 september-procedure" (zie punt 14 b)) heeft gesloten ten aanzien van één of meer vaartuigen die reeds waren verzekerd. Dit voordeel, onmiddellijk van het door een Nieuwe Club geboden tarief te kunnen profiteren, is wanneer het door de Holding Club wordt betwist, alleen beschikbaar indien het door het „Expert Committee" niet onredelijk laag wordt geacht.

In alle andere gevallen mag een nieuw of nieuw verworven vaartuig van deze exploitant voor de rest van het lopende jaar niet door een Club worden verzekerd tegen minder dan het tarief dat door de Holding Club wordt aangeboden tenzij dat tarief door het „Expert Committee" onredelijk hoog wordt geacht. Dit beding heeft tot gevolg dat de mogelijkheden van een exploitant om een verzekeraar voor nieuwe of nieuw verworven vaartuigen te kiezen die een financieel gunstiger tarief kan bieden dan hetgeen de exploitant van de zijde van zijn Holding Club thans beschikbaar is, worden beperkt.

(27) Regels inzake uittredingsverzoeken

Hoewel deze regels op zichzelf niet tot duidelijke beperkingen aanleiding geven, meent de Commissie dat de regels inzake uittredingsverzoeken, dat zijn de bedragen die leden die een vaartuig of een vloot uit hun Club terugtrekken worden berekend om hun aandeel van de gedurende hun lidmaatschap aangegane aansprakelijkheden te dekken die op het tijdstip van terugtrekking niet afgewikkeld zijn, zouden kunnen worden gebruikt om de beperkingen op de overschakeling tussen Clubs te versterken. Deze regels zouden zelfs kunnen worden gebruikt om de mogelijkheid voor een exploitant om gebruik te maken van de gelegenheid om naar betere tarieven van een andere Club te zoeken, verder te beperken. Het bedrag van een vergoeding bij uittreding dat door de Holding Club wordt berekend zou in feite een middel kunnen worden tot afschrikking van het overgaan van de ene Club naar de andere.

(28) Regels inzake de geraamde totale kosten voor tankschepen

Ingevolge de opmerkingen van de Commissie beloofden de Clubs het minimumtarief uit het IGA zoals dat oorspronkelijk werd aangemeld, te schrappen. De tekst die thans van kracht is bevat echter nog steeds bedingen die de mededinging in de zin van artikel 85, lid 1, beperken.

Bij ontbreken van een overeenkomst zouden de onderscheiden verzekeraars vrij zijn offerten voor tankschepen te maken volgens hun eigen raming van het betrokken risico.

Anderzijds houdt de huidige tekst van het IGA in, dat de verschillende Clubs in hun offerte voldoende voorzieningen moeten treffen voor de volgende kostenelementen:

i) vorderingen in het bezit van de Club;

ii) bijdragen aan „pool"-vorderingen;

iii) herverzekeringskosten;

iv) administratiekosten.

Voorts zullen de P & I Clubs jaarlijks een redelijke minimumprovisie aanbevelen voor„pool"-vorderingen.

Zo wordt de vrijheid van de verzekeraars om hun tarieven voor tankschepen vast te stellen beperkt, al bestaat de verplichting om een minimumtarief uniform toe te passen niet langer.

(29) Het aangemelde IGA kan waarneembare invloed uitoefenen op de handel tussen Lid-Staten omdat zijn gevolgen zich uitstrekken tot de gehele gemeenschappelijke markt en tot derde landen. Bijna de gehele koopvaardijvloot in de Gemeenschap is door de P & I Clubs op zulk een wijze verzekerd dat schepen van de ene Lid-Staat gewoonlijk worden verzekerd door een Club die in een andere Lid-Staat is gevestigd. Bovendien zijn Clubs die in meer dan één Lid-Staat zijn gevestigd partij bij het IGA.

B. **Artikel 85, lid 3**

(30) Volgens artikel 85, lid 3, van het EEG-Verdrag kunnen de bepalingen van artikel 85, lid 1, buiten toepassing worden verklaard voor een overeenkomst tussen ondernemingen die bijdraagt tot verbetering van de produktie of de verdeling der produkten of tot bevordering van de technische of economische vooruitgang, mits een billijk aandeel in de daaruit voortvloeiende voordelen de gebruikers ten goede komt, en zonder nochtans aan de betrokken ondernemingen:

a) beperkingen op te leggen welke voor het bereiken van deze doelstellingen niet onmisbaar zijn,

b) de mogelijkheid te geven, voor een wezenlijk deel van de betrokken produkten de mededinging uit te schakelen.

(31) Het IGA voldoet in de vorm waarin het is gewijzigd na de opmerkingen van de Commissie aan alle voorwaarden van artikel 85, lid 3.

Verbetering van produktie of verdeling

(32) Het IGA was bedoeld tot handhaving van het systeem van wederzijdse verzekering dat door de P & I Clubs werd geboden. De voordelen van zulk een systeem van wederzijdse verzekering kunnen in het kort als volgt worden samengevat:

— Verlaging van verzekeringspremies. Dit voordeel vloeit voort uit het feit dat de Clubs zonder winstoogmerk worden geëxploiteerd en dat elk lid slechts bijdraagt tot het bedrag van vorderingen op Club-leden en de kosten van herverzekering en administratie.

— Beter systeem voor de behandeling der vorderingen en snellere bijstand aan scheepseigenaren. Dit voordeel vloeit voort uit het feit dat de verzekerde en de verzekeraar in beginsel wederzijdse belangen hebben die niet met elkaar botsen.

— Flexibiliteit van dekking. De discretionaire bevoegdheid van de directeuren van de Clubs houdt in, dat een vordering die niet specifiek onder de polis valt, kan worden voldaan. Dit soort dekking is een specifiek aspekt van de onderlinge verzekering wanneer de leden van een bepaalde Club voldoende vertrouwen in het oordeel van de directeuren van de Club bezitten om hun beslissingen ook buiten het kader van de polis te accepteren.

— Onbeperkte dekking. Als gevolg van de deelname van de Club aan die „pool" en aan de collectieve overschotherverzekering van de Clubs kunnen deze de scheepseigenaren een onbeperkte dekking bieden voor alle aansprakelijkheid behalve olieverontreinigingsrisico's.

— Snelle afwikkeling van vorderingen. Dit voordeel van het onderlinge verzekeringssysteem kan ook ten goede komen aan personen met wettige vorderingen tegen scheepseigenaren, zoals werknemers van scheepseigenaren of stuwadoors die tijdens hun werkverband en anderen die persoonlijk worden gelaedeerd.

(33) De regels in het IGA beogen vier doelstellingen van wezenlijk belang voor de exploitatie van het onderlinge P & I Clubs-stelsel te verwezenlijken, namelijk:

— continuïteit van lidmaatschap;

— het behoud van het wederkerigheidsbeginsel;

— stabiliteit bij de premies;

— voortzetting van de „pool"-regelingen.

(34) Continuïteit van lidmaatschap is om twee redenen van groot belang:

— de ervaring die nodig is om de eigen classificatie van de leden te taxeren zou niet door de assuradeurs van één bepaalde Club kunnen worden verworven indien de leden voortdurend van de ene Club naar de andere overschakelden;

— de zogeheten „Long tail"-aansprakelijkheden zouden heel moeilijk billijk te behandelen zijn, indien het lidmaatschap voortdurend wisselde.

(35) Het behoud van het wederkerigheidsbeginsel

De offerteregels beogen offerten van discriminerende tarieven te voorkomen. Dit zou kunnen geschieden indien het door een Nieuwe Club geboden tarief, omdat men een exploitant die reeds bij een Holding Club verzekerd is wil aantrekken, niet geheel zou zijn gebaseerd op een taxatie van een risico maar zo is vastgesteld dat het voor het lid een aansporing oplevert om van Club te veranderen. Zulk een tarief zou discriminerend kunnen zijn tegenover de bestaande leden van de Nieuwe Club.

Om de mogelijkheid van een dergelijke discriminerende tarifering te voorkomen bevat het IGA een regel als beschreven in punt 14 a). Deze regel bepaalt dat een exploitant van Club mag veranderen indien het door de Nieuwe Club geboden tarief door een „Expert Committee" niet onredelijk laag wordt geacht.

(36) Stabiliteit van premies

Om scheepseigenaren de mogelijkheid te geven hun reële verzekeringskosten te calculeren, is stabiliteit van premies van wezenlijke betekenis. Een systeem waarin een algemene verlaging van geboden tarieven als gevolg van een te optimistische schatting van de totale verzekeringskosten zou moeten worden gecorrigeerd door hoge extra-vorderingen, zou in strijd zijn met de aanvaarde principes van assurantie en derhalve voor de scheepseigenaren nadelig zijn.

(37) Voortzetting van de „pool"-regelingen

Het berekenen van discriminerende tarieven zou het vertrouwen tussen de P & I Clubs, dat een belangrijke factor bij de exploitatie van de „pool"-regelingen is, verstoren. Het valt immers moeilijk in te zien hoe de Clubs het „pooling"-systeem zouden kunnen blijven aanvaarden indien er geen hoge mate van wederzijds vertrouwen zou bestaan tussen de Clubs.

(38) De geraamde totale kosten voor tankschepen geven aanleiding tot overwegingen van bijzondere aard. In dit verband bevat de versie van het IGA uit 1985 bedingen die de mededinging beperken (zie punt 28).

Op dit ogenblik is het echter van belang rekening te houden met de specifieke aard van het transport van aardolie en gasprodukten per tankschip. Zulk een transport vertegenwoordigt ongeveer 50 % van de door de P & I Clubs verzekerde tonnage. Terwijl de verzekering van een droge vloot voor droge lading een aantal vorderingen oplevert die met redelijke regelmaat ontstaan, ligt de situatie bij tankschepen en met name de tankschepen die vuile of zware oliën vervoeren anders. Vorderingen bij tankschepen komen vrij zelden voor, maar gaan wanneer zij voorkomen met enorme aansprakelijkheden gepaard.

Om het risico te vermijden van offerten die systematisch liggen onder een premie die volstaat om een ernstig incident van deze aard te dekken, hebben de Clubs besloten de collectieve ervaring van hun assuradeurs-deskundigen op dit gebied te bundelen. De versie van het IGA die oorspronkelijk werd aangemeld bevatte een minimum geraamde totale kosten (ETC) voor tankschepen, maar de IGA-versie van 1985 houdt in, dat de Clubs vrij moeten zijn om premies voor tankschepen vast te stellen mits de gevraagde premie op eerlijke en adequate wijze rekening houdt met bepaalde constante elementen van de totale kosten. In aanmerking nemende dat een premieniveau dat volstaat om de vorderingen uit ernstige incidenten te voldoen en het feit dat de Clubs nu vertrouwen moeten hebben in de premieniveau's van andere Clubs, willen de „pooling"-regelingen werken, acht de Commissie de regel van tankschepen een bijdrage tot de verbetering van de verzekeringsdiensten in deze sector.

(39) Op grond van een onderzoek van de argumenten die door de Clubs naar voren zijn gebracht, is de Commissie tot de conclusie gekomen dat de voordelen die uit de aangemelde overeenkomst voortvloeien, opwegen tegen de nadelen die voortvloeien uit het feit dat een exploitant niet geheel vrij is om van de ene Club naar de andere over te schakelen en dat voor offerten bij tankschepen de beperkingen gelden die in de bovenbeschreven formule zijn vastgelegd.

In een dergelijke samenhang kan de invoering en werkwijze van het IGA worden geacht een middel te zijn tot verbetering van de produktie en de verdeling van verzekeringsdiensten.

Voordeel voor de gebruiker

(40) De bovengenoemde voordelen voor de produktie en verdeling van verzekeringsdiensten komen de scheepseigenaren rechtstreeks ten goede. Wat hen betreft, spreekt het vanzelf dat het IGA hen laat profiteren van alle voordelen van het onderlinge verzekeringssysteem (zie punt 32).

(41) In de samenhang van de onderlinge verzekering meent de Commissie echter dat men niet kan volstaan met het betoog dat de aangemelde overeenkomst de gebruikers ten voordele strekt, omdat de verzekerde scheepseigenaren zelf gebruikers van de betrokken dienst zijn.

Dus moet worden aangetoond dat andere personen dan de verzekerden zelf, namelijk degenen die

van het vervoer gebruik maken, die hun klanten zijn, en de eindgebruikers ook van het betrokken IGA profiteren.

(42) Voor zover de klanten van de verzekerden betreft dient rekening te worden gehouden met de concurrentiesituatie in de scheepvaart. Deze industrie wordt gekenmerkt door een verdeling tussen lijndiensten, enerzijds, en de vrije vaart, die een zeer actieve chartermarkt met zich meebrengt, anderzijds.

(43) Voor zover de scheepvaart buiten lijndienst aangaat, kan worden opgemerkt dat het concurrerend karakter van deze markt de conclusie wettigt dat kostenbesparingen als gevolg van goedkopere verzekering zullen worden doorberekend en leiden tot lagere vrachtprijzen met de daaruit voortvloeiende effecten op de prijzen die voor de betrokken goederen aan de eindgebruikers worden berekend.

(44) Dit argument geldt ook voor de lijndienst, waar bepaalde tarieven door de „liner-conferences" worden beheerst. Voor zover deze diensten aangaat dient men te bedenken dat „conferences" ondanks de uniforme vaststelling van tarieven, aan krachtige concurrentie van verschillende zijden blootstaan, zoals exploitanten buiten de lijndienst. Bijgevolg kan worden aangenomen dat het onwaarschijnlijk is dat de „conferences" hun tarieven met meer zouden kunnen verhogen dan hetgeen nodig is om hun kosten te dekken. Onder die omstandigheden zal iedere kostenbesparing als gevolg van onderlinge verzekering aan de gebruikers worden doorgegeven.

(45) Om deze redenen kan de Commissie instemmen met het betoog van de P & I Clubs dat zowel de lijndienstensector als daarbuiten de kostenbesparingen die in de scheepvaart door de eigenaren en exploitanten van de schepen als gevolg van het IGA worden verkregen, de gebruikers ten goede zullen komen. Dit voordeel ontstaat omdat de concurrentiedruk onder scheepseigenaren en exploitanten van dien aard is dat de meeste, zoniet alle kostenbesparingen die hun door de werkwijze van het IGA wel ten goede komen, aan de gebruiker moeten worden doorgegeven.

(46) Men kan tot dezelfde positieve conclusies komen ten aanzien van het systeem volgens hetwelk passagiers en andere cliënten van de scheepseigenaren die schade hebben geleden in het P & I systeem vergoeding kunnen verkrijgen. Zo levert de snelle afwikkeling van vorderingen die door het bestaan van een onderling systeem van verzekering als gevolg van de werkwijze van het IGA mogelijk is ongetwijfeld een voordeel voor de gebruiker op. Dit geldt ook voor de onbeperkte dekking en de elasticiteit hiervan die door het IGA mogelijk worden gemaakt (zie punt 32).

(47) Onmisbaarheid van de beperking

De nog overblijvende concurrentiebeperkingen in de versie van het IGA van 1985 lijken onmisbaar om de doelstellingen van de P & I Clubs te verwezenlijken.

De eerste beperking is de regel inzake offerten voor reeds verzekerde vaartuigen. Deze beperking is duidelijk bedoeld om de overgang van klandizie van de ene Club naar de andere als reactie op een discriminerende offerte te verhinderen.

In het systeem van onderlinge verzekering moet worden voorkomen dat discriminerende tarieven worden toegepast. Zonder de regels inzake offerten zou het wederzijds vertrouwen dat nodig is voor de exploitatie van het systeem, niet bestaan.

(48) Het voornaamste verschil tussen het offertensysteem dat krachtens het in 1981 aangemelde IGA van kracht was en de huidige versie (1985) is gelegen in het feit dat een Nieuwe Club de mogelijkheid heeft de klandizie van een exploitant te verwerven wanneer zijn tarief redelijk is.

Krachtens het IGA van 1981 was een Nieuwe Club verplicht geen lagere premie te bieden dan het tarief van de Holding Club tenzij dat tarief boven een peil van courante tarieven uitstak, dus onredelijk hoog was. In de versie van 1985 is een scheepseigenaar daarentegen in principe vrij om van Club te veranderen mits het door de Nieuwe Club geboden tarief niet onredelijk laag wordt geacht. Deze mogelijkheid hangt echter af van de voorwaarde dat er voor 30 september tussen de Nieuwe Club en de exploitant met ingang van het volgende polisjaar een bindende overeenkomst is gesloten.

Voorts is vereist dat deze bindende overeenkomst de Holding Club binnen drie dagen na het sluiten ter kennis is gebracht. Anders zijn de IGA-regels inzake verminderde poolingsmogelijkheid uit 1981 van toepassing.

Deze fatale datum van 30 september is van essentiële betekenis voor de werkwijze van het systeem omdat de verzekeraar een voldoende nauwkeurige raming moet kunnen maken van kwantiteit en kwaliteit van zijn leden in het komende polisjaar. Dergelijke overwegingen zijn in feite onontbeerlijk om een behoorlijke tarifering voor de nieuwe premie van een eigenaar mogelijk te maken, omdat een dergelijke tarifering bedoeld is om een billijke relatie tussen de bijdragen van alle leden van een Club te vestigen.

De fatale datum van 30 september valt voorts samen met het vroegste tijdstip waarop statistieken inzake risico's van leden individueel en collectief beschikbaar zijn. Met dergelijke statistieken zijn ramingen van voorlopige aard door Holding Clubs en Nieuwe Clubs mogelijk in gevallen waarin de exploitant een verandering overweegt. Dergelijke ramingen worden dan aan de hand van de omstandigheden aangepast (zie punt 14 c).

Voor de bezwaren van de critici tegen de „vóór-30 september-procedure" lijkt volgens de Commissie onvoldoende bewijs aangevoerd. In de eerste plaats is het onjuist, die procedure tegenover het „oude IGA" te stellen alsof dit zou zijn afgeschaft. Een lid dat van Club wenst te veranderen heeft de keuze om zich vóór 30 september aan de nieuwe procedure te binden, dan wel het normale verlengingsseizoen af te wachten, terwijl de „oude" procedures van kracht blijven.

De Commissie kan derhalve niet meegaan met de bewering van de critici, dat het nieuwe stelsel nog slechter zou zijn dan het „oude" IGA.

In de tweede plaats is een groot voordeel van de „vóór-30 september-procedure" dat zij een lid daadwerkelijk in staat stelt het tarief van zijn Holding Club te „verifiëren" ten opzichte van een andere Club, zelfs al besluit hij uiteindelijk bij zijn Holding Club te blijven. Dit is, omdat de Holding Club verplicht is op verzoek van de Nieuwe Club bepaalde relevante gegevens over de scheepseigenaren te verstrekken. De critici klaagden zeer over het feit dat hun dit onder het oude IGA niet mogelijk was. Het nieuwe systeem is dus een verbetering omdat het aan deze klacht tegemoetkomt.

Het voornaamste betoog van de critici is dat de fatale datum van 30 september onpraktisch en onbruikbaar is. Zij vinden dat de „vóór-30 september-procedure" moet worden verlengd tot een tijdstip waarop alle informatie beschikbaar is die wordt gebruikt voor het „traditionele" soort van verlenging.

De Commissie deelt deze mening niet. Bij de besprekingen tussen de diensten van de Commissie en de P & I Clubs die erop gericht waren de laatstgenoemden het IGA van 1981 te doen wijzigen, was men het erover eens te onderzoeken hoe te vermijden dat het IGA een eigenaar een vol jaar aan het tarief van zijn Holding Club zou binden, zonder de hoofdstructuur van het systeem te doorbreken. De Commissie stemde in met het betoog van de Clubs dat een volledige vrijheid voor de scheepseigenaar om, wanneer hij wil, van Club te veranderen, de werking van het systeem in zijn geheel in gevaar zou brengen, met name voorzover het vereiste van continuïteit van lidmaatschap aangaat (zie punt 34).

Aanvankelijk was de fatale datum vastgesteld op 20 augustus. Na opmerkingen van de critici stemden de andere scheepseigenaren-Clubleden, ondanks veel aarzeling, in met een verschuiving van de fatale datum naar 30 september. Verdere verschuiving werd door hen geweigerd omdat die zou hebben betekend dat de premies van alle (of bijna alle) vloten konden worden verlengd zonder rekening te houden met het tarief van de Holding Club. Daardoor zou het nut van een afzonderlijke procedure zoals door de Clubs was aanvaard, teniet zijn gegaan. Er zou geen ruimte zijn voor twee procedures en er zou geen rekening worden gehouden met het belang van de P & I Clubs bij een handhaving van een vast ledenbestand via een verbod van overgang te allen tijde tegen onredelijk lage tarieven. In feite zou wat als een „veiligheidsklep" was gedacht, de normale praktijk zijn geworden en zou het systeem zijn gedestabiliseerd.

(49) De datum van 30 september in combinatie met de verplichting die op de Holding Club rust om de potentiële Nieuwe Club informatie te verstrekken over het voor een exploitant die wil overschakelen, geldende tarief, houdt ook rekening met de belangen van de exploitanten die in staat moeten zijn zo spoedig mogelijk te beslissen of zij bij de Holding Club willen blijven terwijl zij volledig op de hoogte zijn van de premie welke door de betrokken Clubs voor het volgende polisjaar zullen worden berekend.

Het op deze wijze ingevoerde stelsel lijkt de Commissie een aanvaardbaar compromis tussen de legitieme belangen van de P & I Clubs bij het behoud van een stabiel ledenbestand en de belangen van de exploitanten die thans kunnen profiteren van de concurrentie tussen Clubs op het gebied van tarieven en diensten.

(50) De „vóór-30 september-procedure" is derhalve een beslissende factor in de versie van het IGA van 1985 en onmisbaar voor de toepassing ervan. De P & I Clubs moet echter de verplichting worden opgelegd, de condities ervan stipt in acht te nemen.

(51) De tweede, in ogenschouw te nemen beperking is de regel voor de offerten inzake nieuwe vaartuigen. Deze regel is het resultaat van intensieve besprekingen tussen de Commissie en de P & I Clubs. Naar het oordeel van de Commissie leidt de regel tot een aanvaardbaar compromis tussen de belangen van de Clubs en die van individuele exploitanten, met name de scheepseigenaren die een klacht indienden. De Clubs willen liever vloten dan individuele vaartuigen verzekeren en betogen dat bij de aankoop van een nieuw vaartuig de exploitant verplicht zou moeten worden het bij zijn Holding Club te verzekeren omdat voor een correcte taxatie van het risico kennis van het persoonlijke dossier van de exploitant ten aanzien van al zijn vaartuigen vereist is.

De exploitanten die een formele klacht tegen het IGA indienden, beweren echter dat exploitanten ten aanzien van een nieuw vaartuig vrij zouden moeten zijn om een andere Club te kiezen. De klagers wijzen ter ondersteuning van hun argument dat de „new ship-regel" niet nodig is op het bestaan van gesplitse vloten, dat wil zeggen gevallen waarin schepen van exploitanten bij verscheidene Clubs zijn verzekerd.

Hoewel de „nieuw-schip-regel" vergt dat exploitanten die nieuwe schepen kopen de zaak onmiddellijk aan hun Holding Clubs voorleggen, staat zij toe een exploitant die reeds besloten heeft één of meer vaartuigen naar een Nieuwe Club over te brengen, daartoe over te gaan en onmiddellijk van het tarief van de Nieuwe Club te profiteren. Deze mogelijkheid is de toepassing van de theorie der „gesplitste vloten".

Het fundamentele bezwaar van de critici tegen de „nieuw schip"-regel vloeit voort uit hun hoofdbetoog dat alle verlengingen zouden moeten plaatsvinden krachtens een uitgebreide versie van de „vóór-30 september-procedure". Aangezien de Commissie met de argumenten van de Clubs heeft ingestemd dat de offerteregels voor nieuwe schepen moeten gelden, versoepelt de versie van het IGA van 1985 deze regels zodra een deel van de bestaande vloot is onderworpen aan een „vóór-30 september-verlenging". De Commissie is het met de Clubs eens dat men door de Nieuwe Club meer vrijheid te geven om één enkel nieuw vaartuig te verzekeren in gevallen waarin het voorgestelde tarief „redelijk" is, grotere gevaren zou kunnen doen ontstaan in het geval van een nieuw vaartuig dan in dat van een verlenging. Het zou voor de Nieuwe Club betrekkelijk veilig en gemakkelijk zijn, een laag tarief te berekenen voor een enkel vaartuig en niet voor een hele vloot. Intussen zou een lage offerte door een Nieuwe Club voor één vaartuig meer de Holding Club onder druk zetten om eenzelfde of nog lagere offerte te doen en zo zijn tarieven voor de rest van de vloot te verlagen tot een lager peil dan het tarief dat hij aan de hand van verzekeringstechnische gegevens gerechtvaardigd achtte.

(52) De „nieuw-schip-regel", waarin rekening is gehouden met de uiteenlopende belangen van de P & I Clubs en van bepaalde exploitanten, is essentieel voor de werking van het IGA om de redenen uiteengezet met betrekking tot schepen die al verzekerd zijn (zie punt 49). „Nieuwe" schepen kunnen niet worden behandeld alsof ze losstaan van de rest van de vloot van een exploitant. Het is onrealistisch in termen van het verzekeren van individuele schepen te denken in plaats van die van het schatten van de risico's van een schip op basis van de relevante gegevens van de exploitant met betrekking tot zijn oude vloot, of ten minste een deel van zijn oude vloot (in het geval van „gesplitste vloten"). De toepassing van de datum van 30 september op „nieuwe" schepen moet derhalve als onmisbaar worden beschouwd.

(53) Tot dezelfde conclusie kan men komen ter zake van de potentieel beperkende effecten van de uittredingsbepalingen die van toepassing zijn wanneer een exploitant een Club verlaat. Dat een uittredingsverzoek noodzakelijk is, vloeit voort uit de noodzaak een scheepseigenaar die zijn Club geld verschuldigd is wegens aansprakelijkheid die is aangegaan gedurende zijn lidmaatschap, maar dit niet heeft betaald, bij zijn uittreding te verhinderen deze aansprakelijkheid te ontgaan.

Het is van belang te erkennen dat een voormalig lid, na afsluiting van het laatste polisjaar in zijn lidmaatschapsperiode, (gewoonlijk drie jaar na het einde van dat jaar), bescherming geniet tegen enige verdere aansprakelijkheid, ondanks het feit dat vermoedelijk zoveel als 50 % in waarde aan vorderingen die aan zijn laatste jaar van lidmaatschap zijn toe te rekenen, alsmede een gedeelte van die over eerdere jaren, in dat stadium opeisbaar zullen zijn.

De uittredingsbepalingen kunnen in beginsel een middel worden geacht om discriminatie tussen leden van dezelfde Club te voorkomen.

De wijzigingen die ingevolge de interventie van de Commissie zijn aangebracht en leidden tot het voorschrift inzake bankgaranties en het recht om het bedrag van het uittredingsverzoek ten overstaan van het „Expert Committee" te betwisten, betekenen dat het onwaarschijnlijk is dat uittredingsverzoeken worden gebruikt als een middel om overschakeling op een andere Club te beperken. Dit is met name het geval nu de samenstelling en de procedureregels van het „Expert Committee" in dier voege zijn gewijzigd dat de Commissie deze kan aanvaarden.

(54) Tenslotte zijn de regels inzake geraamde totale kosten voor tankschepen onmisbaar voor het goed functioneren van een systeem van onderlinge verzekering, vooral gezien de zeer grote bedragen die met vorderingen gemoeid kunnen zijn (zie punt 38).

(55) Uitschakeling van de mededinging

Het IGA geeft de betrokken ondernemingen niet de mogelijkheid de mededinging voor een wezenlijk deel van de betrokken verzekeringsdiensten uit te schakelen. Iedere P & I Club is nu vrij om zelfstandig de tarieven voor zijn leden vast te stellen. Voorts mag men verwachten dat de mededinging inzake diensten die door verschillende Clubs aan hun leden worden geboden zal toenemen als gevolg van de nieuwe gelegenheid tot wisseling van Clubs welke door de gewijzigde IGA-regels wordt opengesteld.

(56) Om de bovenstaande redenen is de Commissie van oordeel dat de wijzigingen welke door de P & I Clubs na bijna 3 jaren van besprekingen zijn overeengekomen, tot gevolg hebben dat aan de voorwaarden van artikel 85, lid 3, wordt voldaan.

Voorts is de Commissie van oordeel dat tijdens deze besprekingen met de standpunten der critici terdege rekening is gehouden. Er hebben zelfs een

aantal vergaderingen met de critici plaatsgevonden, waarop zij de gelegenheid hebben gehad hun bekommernissen volledig aan de diensten van de Commissie uiteen te zetten. De versie-1985 van het IGA is het resultaat van intensieve contacten tussen de Commissie, de Clubs en de critici.

Onder deze omstandigheden meent de Commissie dat het IGA-1985 een redelijk compromis tussen de betrokken belangen vertegenwoordigt. Naar alle waarschijnlijkheid zou een verbod van het IGA van nadelige invloed zijn op het onderlinge verzekeringssysteem zelf zoals dit gedurende meer dan een eeuw door de P & I Clubs is toegepast. Voorts is de Commissie erop gewezen dat een verbod van het IGA tot gevolg zou kunnen hebben dat een groot aantal leden van de Clubs, ten minste zij die niet in de Gemeenschap gevestigd zijn, zouden besluiten de Clubs de verlaten en buiten de Gemeenschap nieuwe P & I Clubs zouden oprichten.

Gezien deze overwegingen is de Commissie van oordeel dat een ondermijning en bedreiging van de goede werking van de „pool"-regeling niet alleen nadelig zou zijn voor de belangen van de scheepseigenaren, maar ook voor die van de gebruikers en derden (met name met het oog op het risico van olieverontreiniging) en meent zij dat het IGA, onderworpen aan een strenge controle, voor vrijstelling van het kartelverbod in aanmerking komt.

C. **Artikelen 6 en 8 van Verordening nr. 17**

(57) Op grond van de huidige stand van de markt en de nog niet op de proef gestelde aard van de „vóór-30 september-procedure" lijkt het gerechtvaardigd de vrijstelling tot 10 jaar te beperken, met ingang van het tijdstip van de laatste aanmelding (20 februari 1985).

(58) Ten einde de Commissie in staat te stellen na te gaan of aan de voorwaarden die het verlenen van de vrijstelling rechtvaardigden, gedurende de gehele periode van de vrijstelling nog blijft voldaan, dient partijen de verplichting te worden opgelegd de Commissie éénmaal per jaar in kennis te stellen van eventuele wijzigingen in de aangemelde overeenkomst of van het sluiten van nieuwe overeenkomsten tussen hen. Deze verplichting vormt geen vrijstelling van de aanmeldingsplicht voor wijzigingen in de inhoud of het lidmaatschap van de vrijgestelde overeenkomst krachtens artikel 4, lid 1, van Verordening nr. 17, mochten partijen van de vrijstelling willen blijven profiteren. Voorts moet partijen, teneinde de Commissie in staat te stellen na te gaan hoe de „vóór-30 september-procedure" wordt toegepast, ook de verplichting worden opgelegd de Commissie jaarlijks een verslag toe te zenden met statistische informatie inzake:

— het aantal gelegenheden waarbij exploitanten officieel een Nieuwe Club hebben gevraagd de nieuwe procedure toe te passen (geïndividualiseerde data voor iedere Club), en het aantal gelegenheden waarbij een geschil over offerten voor het „Expert Committee" is gebracht en de resultaten van de toewijzingen,

— het aantal overschakelingen dat in toepassing van de betrokken procedure in feite heeft plaatsgevonden,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

Overeenkomstig artikel 85, lid 3, van het EEG-Verdrag wordt het bepaalde in artikel 85, lid 1, hierbij buiten toepassing verklaard voor het „International Group Agreement", zoals laatstelijk aangemeld op 20 februari 1985. Deze vrijstelling geldt tot 20 februari 1995.

Artikel 2

De ondernemingen tot welke deze beschikking is gericht, moeten de Commissie éénmaal per jaar in kennis stellen van wijzigingen en/of aanvullingen in de aangemelde overeenkomst en van het sluiten van nieuwe overeenkomsten tussen hen of tussen hen en een andere P & I Club. De ondernemingen moeten de Commissie tevens jaarlijks een verslag toezenden met statistische informatie, waaruit zij kan afleiden hoe de „vóór-30 september-procedure" in de praktijk functioneert.

Artikel 3

Deze beschikking is gericht tot de ondernemingen in de bijlage.

Gedaan te Brussel, 16 december 1985.

Voor de Commissie

Peter SUTHERLAND

Lid van de Commissie

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.