ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 16ης Δεκεμβρίου 1985

σχετικά με διαδικασία βάσει του άρθρου 85 της συνθήκης ΕΟΚ

(IV/30.373 — P & I Clubs)

(Το κείμενο στην αγγλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(85/615/ΕΟΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας,

τον κανονισμό αριθ. 17 του Συμβουλίου της 6ης Φεβρουαρίου 1962, πρώτο κανονισμό εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης [1], όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την πράξη προσχωρήσεως της Ελλάδας, και ιδίως τα άρθρα 6 και 8,

τις κοινοποιήσεις στις 18 Ιουνίου 1981, 27 Ιουλίου 1984 και 20 Φεβρουαρίου 1985 των 17 συλλόγων προστασίας και εγγύησης (Protection and Indemnity Clubs) —των οποίων τα ονόματα αναφέρονται στο παράρτημα—, σχετικά με την συμφωνία International Group Agreement,

το ουσιώδες περιεχόμενο της αίτησης και της κοινοποίησης [2] που έχει δημοσιευθεί σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 3 του κανονισμού αριθ. 17.

Εκτιμώντας ότι δεν υπέπεσαν στην αντίληψη της Επιτροπής άλλα σημαντικά πραγματικά περιστατικά, μετά την ανωτέρω δημοσίευση βάσει του άρθρου 19 παράγραφος 3, ούτε υποβλήθηκαν παρατηρήσεις, ώστε να μην υλοποιήσει η Επιτροπή την πρόθεσή της να δεχθεί το αίτημα για την εφαρμογή του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης·

αφού ζήτησε τη γνώμη της Συμβουλευτικής Επιτροπής Συμπράξεων και Δεσποζουσών Θέσεων,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

I. ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

(1) Στις 18 Ιουνίου 1981, 17 σύλλογοι προστασίας και εγγύησης (Protection and Indemnity Clubs-συνεταιριστικές, μη κερδοσκοπικές ενώσεις που παρέχουν ορισμένα είδη θαλάσσιας ασφάλισης) (P & I Clubs), των οποίων τα ονόματα και οι διευθύνσεις αναφέρονται στο παράρτημα, κοινοποίησαν στην Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού αριθ. 17, το κείμενο μιας μεταξύ τους συμφωνίας που επρόκειτο να θέσουν σε εφαρμογή και για την οποία ζητούσαν αρνητική πιστοποίηση ή εναλλακτικά απαλλαγή σύμφωνα με το άρθρο 85 παράγραφος 3 της συνθήκης.

Η συμφωνία που είναι γνωστή ως International Group Agreement (IGA), άρχισε να ισχύει από τις 8 Δεκεμβρίου 1981.

(2) Μετά από προκαταρκτική εξέταση, η Επιτροπή έκρινε ότι η συμφωνία περιελάμβανε έναν αριθμό ρητρών, που δεν θα μπορούσαν να εξαιρεθούν βάσει του άρθρου 85 παράγραφος 3. Ως εκ τούτου, στις 18 Φεβρουαρίου 1983, κίνησε τη διαδικασία και, στις 24 Φεβρουαρίου 1983, απέστειλε στους αιτούντες ένα κατάλογο αντιρρήσεων, με σκοπό να εκδώσει απόφαση σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 6 του κανονισμού αριθ. 17.

(3) Μετά από συζήτηση με την Επιτροπή, οι σύλλογοι υπέβαλαν, την 1η Νοεμβρίου 1983, υπόμνημα που περιείχε προτάσεις για τροποποίηση της IGA. Οι σύλλογοι έθεσαν το ερώτημα κατά πόσον η Επιτροπή ήταν διατεθειμένη να εκδώσει μία ανακοίνωση του άρθρου 19 παράγραφος 3 όσον αφορά την IGA, στην περίπτωση που επιφέροντο οι τροποποιήσεις, σύμφωνα με τις προτάσεις του υπομνήματος.

(4) Την 1η Δεκεμβρίου 1983, η Union of Greek Shipowners και Greek Shipping Co-Operation Committee, τα μέλη των οποίων είναι και μέλη των συλλόγων P & I, κατέθεσαν επίσημη καταγγελία σύμφωνα με το άρθρο 3 του κανονισμού αριθ. 17, που αφορούσε:

i) τη συμφωνία, με περιεχόμενο παρόμοιο με αυτό της IGA, που είχε τεθεί σε εφαρμογή από τους συλλόγους P & I πριν από την υπογραφή της IGA,

ii) την IGA, όπως κοινοποιήθηκε και υπογράφηκε,

iii) την IGA, όπως τώρα προτάθηκε να τροποποιηθεί.

[1] ΕΕ αριθ. 13 της 21. 2. 1962, σ. 204/62.

[2] ΕΕ αριθ. C 9 της 11. 1. 1985, σ. 11.

(5) Στις 12 Ιουλίου 1984, η Επιτροπή απηύθυνε στους συλλόγους P & I έκθεση αιτιάσεων, στην οποία δήλωσε ότι, αφού εξέτασε τις διαθέσιμες πληροφορίες, θεωρούσε ότι υπήρχε διακαιολογητική βάση του πορίσματος, ότι ορισμένες ρήτρες της IGA ήταν ενάντιες προς τις διατάξεις του άρθρου 85 παράγραφος 1 και δεν πληρούσαν τους όρους για να τύχουν απαλλαγής βάσει του άρθρου 85 παράγραφος 3.

(6) Στις 27 Ιουλίου 1984, οι σύλλογοι P & I κοινοποίησαν το κείμενο της τροποποιημένης IGA (IGA 1984), για το οποίο ζήτησαν την έκδοση αρνητικής πιστοποίησης και επικουρικά απαλλαγή βάσει του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης. Το κείμενο αυτό άρχισε να ισχύει στις 31 Ιουλίου 1984.

(7) Στις 2 Αυγούστου 1984, η Επιτροπή πληροφόρησε τους συλλόγους ότι, ελλείψει συμφωνίας ως προς όλα τα σημεία της έκθεσης αιτιάσεων — (πράγμα που θα επέτρεπε στην Επιτροπή να χορηγήσει απαλλαγή) —, έπρεπε να συνεχιστεί η διαδικασία του άρθρου 85 παράγραφος 1.

(8) Στις 27 Σεπτεμβρίου 1984, οι σύλλογοι P & I ειδοποίησαν την Επιτροπή ότι, με την επιφύλαξη της θέσης τους στην τρέχουσα διαδικασία και σε ένδειξη προσπάθειας να ρυθμιστούν οι υποθέσεις βάσει του άρθρου 85 παράγραφος 3, ήταν έτοιμοι να τροποποιήσουν την IGA, έτσι όπως κοινοποιήθηκε το 1984.

A. Η συγκεκριμένη αγορά και οι επιχειρήσεις

(9) Η ασφάλεια προστασίας και εγγύησης (P & I) είναι το καθιερωμένο όνομα για την ασφάλιση της αστικής ευθύνης και ορισμένων συμβατικών ευθυνών που προκύπτουν από την εκμετάλλευση πλοίων. Οι πρώτοι σύλλογοι προστασίας και εγγύησης, δημιουργήθηκαν στην Αγγλία τα μέσα του 19ου αιώνα. Η αρχή στην οποία βασίζονται είναι η αμοιβαιότητα και πιο συγκεκριμένα η αρχή ότι δεν αποτελούν εμπορικούς ασφαλιστές αλλά ενώσεις πλοιοκτητών, ναυλωτών, εφοπλιστών και διαχειριστών πλοίων, οι οποίοι συμφωνούν να μοιραστούν μεταξύ τους τις ευθύνες σε μη κερδοσκοπική βάση. Βασικά όλοι οι P & I σύλλογοι καλύπτουν τους ίδιους κινδύνους, αλλά υπάρχουν διαφορές όσον αφορά την έκταση του κινδύνου που καλύπτουν και την αποζημίωση.

Συνήθως ένας πλοιοκτήτης συνάπτει ασφάλεια για το σκάφος και τις μηχανές με εμπορικούς ασφαλιστές, ενώ η ασφάλιση της συμβατικής και αστικής ευθύνης καταρτίζεται σχεδόν πάντα με τα P & I Clubs.

(10) Κάθε ένωση λειτουργεί σε συνεταιριστική μη κερδοσκοπική βάση προς όφελος των μελών της. Κάθε ένωση ασφαλίζει την αστική και συμβατική ευθύνη των μελών της στα πλαίσια της εκμετάλλευσης των πλοίων τους. Επί πλέον, οι ενώσεις συγκεντρώνουν και συλλογικά αντασφαλίζουν ευθύνες που υπερβαίνουν ορισμένα κατώφλια. Η «Ένωση» αυτή πραγματοποιείται από κοινού από όλους τους συλλόγους, οι οποίοι μοιράζονται τον κίνδυνο οιασδήποτε αγωγής αποζημιώσεως ασκούμενης καθ' οιουδήποτε μέλους συλλόγου, η οποία υπερβαίνει το όριο που διατηρεί κάθε σύλλογος. Κατ' αυτόν τον τρόπο, στην περίπτωση οιασδήποτε σοβαρής καταγγελίας εναντίον κάποιου συλλόγου, το βάρος φέρεται όχι μόνον από τα μέλη του συλλόγου αυτού αλλά ανάλογα, όσον αφορά το υπερβάλλον, από τα μέλη όλων των συλλόγων που αποτελούν την Ένωση. Η ίδια η Ένωση λοιπόν αντασφαλίζει στην παγκόσμια αγορά ευθύνες που υπερβαίνουν το όριο που ορίζει η Ένωση.

(11) Οι διάφοροι σύλλογοι προστασίας και εγγύησης (P & I Clubs) που έχουν προσυπογράψει στη συμφωνία του διεθνούς ομίλου (International Group Agreement) ασφάλισαν περίπου το 90 % του παγκόσμιου τονάζ, κατά το 1979 και 1980. Κατά το 1980 το ωκεάνειο εμπορικό τονάζ που καταχωρήθηκε στα κράτη μέλη της ΕΟΚ ήταν περίπου 112,5 εκατομμύρια τόνοι, το σύνολο σχεδόν των οποίων ασφαλίσθηκε εξ ολοκλήρου σε συλλόγους του διεθνούς ομίλου. Μπορεί να υπολογισθεί ότι, κατά το εισόδημα των συλλόγων από ασφάλιστρα ανήλθε σε ποσό κατά πολύ ανώτερο των 500 εκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ.

B. Η συμφωνία όπως κοινοποιήθηκε αρχικά

(12) Κατωτέρω, στο τμήμα Γ, παρατίθενται τα ουσιώδη στοιχεία της συμφωνίας υπό τη σημερινή της μορφή, μετά τις τροποποιήσεις που περιείχοντο στην κοινοποίηση του 1984 και τις περαιτέρω τροποποιήσεις.

Εντούτοις, η συμφωνία περιείχε, έτσι όπως αρχικά κοινοποιήθηκε το 1981, ορισμένες ρήτρες που τροποποιήθηκαν μετά την παρέμβαση της Επιτροπής. Ακολουθεί μια περίληψη των κυριοτέρων ρητρών που η Επιτροπή επεδίωξε να τροποποιήσει:

α) Η υποχρέωση ενός (νέου) συλλόγου («New Club») να μην προσφέρει, για πλοίο που είναι ήδη ασφαλισμένο σε άλλο (πρώτο) σύλλογο («Holding Club»), ασφάλιστρο κατώτερο από αυτό του πρώτου συλλόγου (δηλαδή τιμή στην οποία ο πρώτος σύλλογος είναι διατεθειμένος να ανανεώσει τη σύμβαση ασφαλίσεως), εκτός αν η τιμή του πρώτου συλλόγου υπερβαίνει ορισμένα όρια κανονικών τιμών «Going Rates».

Η υποχρέωση αυτή είχε ως αποτέλεσμα να εμποδίζεται ή να περιορίζεται ο ανταγωνισμός στα ασφάλιστρα, καθώς η μόνη δυνατότητα που απέμενε στο νέο σύλλογο, για να αποκτήσει ως πελάτη εφοπλιστή που ήταν ήδη ασφαλισμένος σ' ένα πρώτο σύλλογο, και να εφαρμόσει άλλες τιμές, ήταν να αποδείξει στην επιτροπή εμπειρογνωμόνων, που συστάθηκε βάσει της IGA, ότι οι τιμές του πρώτου συλλόγου δεν ήταν λογικές, δηλαδή υπερέβαιναν το ανώτατο ποσό που θεωρείτο λογικό στη συγκεκριμένη περίπτωση.

Αν τόσο οι τιμές του πρώτου συλλόγου όσο και οι τιμές του νέου συλλόγου εκρίνοντο λογικές, ο νέος σύλλογος μπορούσε να ασφαλίσει τον εφοπλιστή μόνον εφόσον ευθυγράμμιζε, για τον πρώτο χρόνο, την προσφορά του μ' αυτή του πρώτου συλλόγου.

6) Ο προαναφερόμενος στο στοιχείο α) κανόνας προσφοράς ασφαλίστων αφορούσε όχι μόνο τα ήδη ασφαλισμένα πλοία αλλά επίσης τα νέα ή νεοαποκτηθέντα πλοία («κανόνας νέων πλοίων»).

Η άνευ άλλου εφαρμογή των κανόνων, που αφορούσαν τις προσφορές, στα νέα ή νεοαποκτηθέντα πλοία των εφοπλιστών, αποτελούσε έναν περαιτέρω περιορισμό στην ελευθερία του ασφαλιζόμενου να διαλέξει τον ασφαλιστή του.

γ) Οι κανόνες σχετικά με το διακανονισμό αποδέσμευσης.

Γνώμη της Επιτροπής ήταν ότι οι κανόνες που αφορούσαν τις οφειλές για αποδέσμευση, δηλαδή ποσά που χρεώνοντο στα μέλη που απέσυραν ένα σκάφος ή ένα στόλο από ένα σύλλογο, ώστε να καλυφθεί το δικό τους μερίδιο των ευθυνών που προέκυψε κατά τη διάρκεια της περιόδου που ήταν μέλη, και δεν έχει εκκαθαριστεί ακόμη κατά το χρόνο της αποχωρήσεώς τους, ήταν δυνατό να χρησιμοποιούνται για να ενισχύονται οι περιορισμοί στην αλλαγή συλλόγου.

δ) Οι κανόνες σχετικά μ' ένα ελάχιστο κατ' εκτίμηση συνολικό κόστος για πετρελαιοφόρα («estimated total cost») (ETC).

Οι διατάξεις αυτές συνιστούσαν περιορισμούς του ανταγωνισμού, στο μέτρο που οι σύλλογοι συμφωνούσαν ελάχιστους βασικούς συντελεστές ασφαλίσεως που έπρεπε να τηρούνται όσον αφορά όλες τις πράξεις ασφαλίσεως πετρελαιοφόρων.

ε) Οι κανόνες που αφορούσαν τη σύνδεση και τη λειτουργία της Επιτροπής εμπειρογνωμόνων.

Αν και οι κανόνες αυτοί δεν οδήγησαν σε σαφείς περιορισμούς, η Επιτροπή είχε τη γνωμη ότι το αντικείμενο ή τα αποτέλεσμά τους ήταν να ενισχύονται οι δεσμοί μεταξύ των συλλόγων και ενδέχεται μάλιστα να συνέβαλαν στον περιορισμό των μεταπηδήσεων από ένα σύλλογο σε άλλο. Το σκεπτικό αυτό αφορούσε αφενός τη σύνθεση της Επιτροπής, η οποία δεν περιελάμβανε κανένα ανεξάρτητο μέλος, και αφετέρου τον κανονισμό λειτουργίας της Επιτροπής, ο οποίος δεν προέβλεπε δυνατότητα προσφυγής κατά των αποφάσεών της και επέτρεπε μόνο στα «πρόσωπα τα εξουσιοδοτημένα από τους συλλόγους» να συμβουλεύονται τα πρακτικά των συνεδριάσεών της.

Γ. Η συμφωνία όπως τροποποιήθηκε μετά την παρέμβαση της Επιτροπής

(13) Η τροποποιηθείσα συμφωνία που κατετέθη στην Επιτροπή στο τέλος των συζητήσεων σκοπεύει στη συμμόρφωση με τις αιτιάσεις, που αναφέρονται ανωτέρω στο τμήμα Β.

(14) Αναφορικά με τον καθορισμό ασφάλιστρου για σκάφη ήδη ασφαλισμένα:

α) Ο εφοπλιστής είναι κατ' αρχήν ελεύθερος να αλλάξει σύλλογο υπό τον όρο ότι το ασφάλιστρο που ζητά ο νέος σύλλογος δεν κρίνεται παράλογα χαμηλό από μια επιτροπή εμπειρογνωμόνων.

6) Όμως για να δοθεί, ιδίως στον πρώτο σύλλογο, ένα διάστημα μεταξύ της ανακοίνωσης του εφοπλιστή ότι προτίθεται να αποχωρήσει και της απόφασης του συλλόγου σχετικά με τα ασφάλιστρα που προβλέπει για τα μέλη του για το επόμενο έτος, προβλέπεται ότι η ελευθερία αλλαγής συλλόγου τελεί υπό τον όρο σύναψης δεσμευτικής σύμβασης με το συμφωνημένο ασφάλιστρο μεταξύ του εφοπλιστή και του νέου συλλόγου, μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου του έτους που προηγείται αυτού κατά το οποίο θα ισχύσει το νέο ασφαλιστικό συμβόλαιο. Επιπλέον, αυτή η δεσμευτική συμφωνία πρέπει να κοινοποιηθεί στον πρώτο σύλλογο εντός προθεσμίας τριών ημερών από της συνάψεώς της. Υπό τον όρον ότι η δεσμευτική συμφωνία συνάπτεται και κοινοποιείται κατ' αυτόν τον τρόπο και ότι η τιμή δεν προσβάλλεται από τον πρώτο σύλλογο ή, αν προσβληθεί, κρίνεται εύλογη από την Επιτροπή εμπειρογνωμόνων, ο εφοπλιστής μπορεί να συνάψει ασφάλεια με το νέο σύλλογο από τις 20 Φεβρουαρίου του επομένου έτους, ημερομηνία από την οποία ισχύει το νέο ασφαλιστήριο συμβόλαιο.

γ) Δεδομένου ότι τα ασφάλιστρα με τα οποία ο νέος σύλλογος θα επιβαρύνει τα μέλη του κατά το επόμενο έτος δεν θα έχουν ακόμα παγιωθεί τον Σεπτέμβριο, όταν συνάπτεται η σύμβαση με τον εφοπλιστή που αλλάζει σύλλογο, το ασφάλιστρο που ορίζεται στη σύμβαση πρέπει να αντανακλά:

i) οιαδήποτε γενική αύξηση ή μείωση του ασφαλίστρου που αποφασίζει ο νέος σύλλογος για το επόμενο έτος,

ii) οιαδήποτε μεταβολή του ορίου των αξιώσεων της Ένωσης, και

iii) οιαδήποτε διακύμανση στο κόστος αντασφάλισης που κάνει η Ένωση.

Η προσαρμογή αυτή πρέπει να κοινοποιείται στον πρώτο σύλλογο.

δ) Ο πρώτος συλλόγος (Holding Club) μπορεί να ζητήσει από την επιτροπή εμπειρογνωμόνων:

i) εντός 30 ημερών μετά την κοινοποίηση του ασφαλίστρου που συμφωνήθηκε με το νέο σύλλογο, να καθορίσει αν η τιμή που συμφωνήθηκε είναι εύλογη,

ii) εντός δύο εργασίμων ημερών μετά την κοινοποίηση του προσαρμοσμένου ασφαλίστρου, να καθορίσει αν η προσαρμογή αντανακλά με σαφήνεια στους παράγοντες που προαναφέρθηκαν.

Αν η επιτροπή εμπειρογνωμόνων κρίνει ότι το συμφωνημένο ασφάλιστρο είναι αδικαιολόγητα χαμηλό ή ότι η προσαρμογή δεν αντανακλά επαρκώς τους προαναφερόμενους παράγοντες, ο νέος σύλλογος μπορεί παρ' όλα αυτά να ασφαλίσει τον εφοπλιστή, αλλά για δύο έτη θα έχει περιορισμένη δυνατότητα προσφυγής στην Ένωση («Pool»).

Αν δεν συναφθεί σύμβαση μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου, ισχύουν οι κανόνες της IGA, όπως αρχικά κοινοποιήθηκαν, δηλαδή ο νέος σύλλογος μπορεί να καθορίσει χαμηλότερο ασφάλιστρο στην εφοπλιστή από τον πρώτο σύλλογο, μόνο αν το ασφάλιστρο που ορίσθηκε από τον πρώτο σύλλογο είναι παράλογο. Αν πάντως ορίσει χαμηλότερο ασφάλιστρο, και ο προσφερόμενος συντελεστής ασφαλίστρου από τον πρώτο σύλλογο αποδειχθεί ότι δεν ήταν παράλογα υψηλός, ο νέος σύλλογος έχει περιορισμένη δυνατότητα προσφυγής στην Ένωση. Πάντως, ο νέος σύλλογος είναι ελεύθερος να συνάψει σύμβαση με τον εφοπλιστή με τους ίδιους όρους όπως ο πρώτος σύλλογος.

(15) Αναφορικά με τα νέα πλοία:

α) Εφοπλιστής που έχει συνάψει δεσμευτική συμφωνία με νέο σύλλογο βάσει της διαδικασίας που προβλέπει την προθεσμία της 30ής Σεπτεμβρίου (βλέπε προηγούμενη παράγραφο) για ένα ή περισσότερα πλοία, είναι στο εξής ελεύθερος να ασφαλίζει νέο (ή νεοαποκτηθέν) πλοίο, στο οποίο εφαρμόζονται αμέσως τα ασφάλιστρα του νέου συλλόγου, υπό τον όρο ότι τα ασφάλιστρα δεν κρίνονται από την επιτροπή εμπειρογνωμόνων αδικαιολόγητα χαμηλά.

β) Στην περίπτωση που ο εφοπλιστής, τα πλοία του οποίου είναι ήδη ασφαλισμένα σ' ένα σύλλογο, δεν έχει μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου συνάψει δεσμευτική συμφωνία με νέο σύλλογο για ένα ή περισσότερα πλοία, τα νέα (η νεοαποκτηθέντα) πλοία του δεν μπορούν να ασφαλιστούν, από οποιοδήποτε σύλλογο, για το υπόλοιπο του τρέχοντος έτους, με ασφάλιστρα κατώτερα από αυτά που προσφέρονται από τον πρώτο σύλλογο, εκτός αν τα ασφάλιστρα αυτά κριθούν από την επιτροπή αδικαιολόγητα υψηλά.

(16) Αναφορικά με τους διακανονισμούς:

α) Όταν ο σύλλογος, από τον οποίο αποχωρεί ο εφοπλιστής, απαιτεί διακανονισμό των οφειλών του, για να καλύψει τη συμμετοχή του στις εκκρεμείς οφειλές του συλλόγου σε σχέση με τα έτη κατά τα οποία ήταν μέλος, αλλά για τα οποία δεν έχει γίνει εκκαθάριση, ο εφοπλιστής έχει την ευχέρεια να καταβάλει ένα ποσό απαλλαγής ή να παράσχει τραπεζική εγγύηση για το μερίδιό του στις εκκρεμείς οφειλές.

β) Στην περίπτωση που ο εφοπλιστής θεωρεί το ποσόν της απαλλαγής υπερβολικό, μπορεί, εντός 20 εργασίμων ημερών, να ζητήσει από την επιτροπή εμπειρογνωμόνων ν' αποφανθεί αν το ποσό της απαλλαγής συμφωνεί με το συντελεστή ή τη μέθοδο υπολογισμού των ασφαλίστρων που έχει οριστεί από τους διευθυντές του πρώτου συλλόγου και εφαρμόζεται σε όλα τα μέλη του σε παρόμοιες συνθήκες, και, αν όχι, κατά πόσον το ποσό της απαλλαγής είναι εύλογο.

γ) Πάντως, ο πρώτος σύλλογος μπορεί να επιβάλει, σαν προϋπόθεση για την άσκηση του δικαιώματος του **εφοπλιστη να ζητήσει** την κρίση της Επιτροπής, τη δημόσια κατάθεση του απαιτούμενου ποσού της απαλλαγής ή την παροχή τραπεζικής εγγύησης για το ποσό αυτό. Η παρακαταθήκη ή η εγγύηση επιστρέφεται ή αίρεται στο μέτρο που αποφασίασει η επιτροπή εμπειρογνωμόνων υπέρ ασφαλιζόμενου.

(17) Αναφορικά με το ελάχιστο κατ' εκτίμηση συνολικό κόστος **για** πετρελαιοφόρα.

Το ελάχιστο ασφάλιστρο που προβλέφθηκε στη συμφωνία που αρχικά κοινοποιηθηκε απαλείφθηκε. Αντ' αυτού προβλέπεται ότι:

α) Κάθε προσδιορισμός ασφάλιστρου για πετρελαιοφόρα πρέπει να περιλαμβάνει με σαφήνεια τα ακόλοθα στοιχεία κόστους:

i) αξιώσεις μέσα στα πλαίσια για τα οποία εγγυάται ο σύλλογος,

ii) συνεισφορές σε αξιώσεις αποζημίωσης της Ένωσης,

iii) κόστος αντασφάλισης,

iv) διοικητικό κόστος·

β) οι σύλλογοι συμφωνούν να συστήνουν ετήσια ένα εύλογο ελάχιστο ποσό όσον αφορά τις αξιώσεις της Ένωσης.

(18) Σύνθεση και λειτουργία της επιτροπής εμπειρογνωμόνων

Η σύνθεση της Επιτροπής περιέχει τώρα ένα ανεξάρτητο στοιχείο που πριν δεν προβλέπετο. Εκτός από δύο μέλη —ένα από κάθε άμεσα ενδιαφερόμενο σύλλογο, δηλαδή τον πρώτο και το νέο σύλλογο—, διοριζόμενα από έναν κατάλογο Α, η Επιτροπή θα περιλαμβάνει ένα τρίτο μέλος, διοριζόμενο από έναν κατάλογο Β (πρόσωπα που δεν αποτελούν τα μέρη της διαφοράς και είναι αποδεκτά ως ανεξάρτητα πρόσωπα με επαγγελματική πείρα). Στον κατάλογο Α θα περιλαμβάνονται ένας ή περισσότεροι διευθυντές, υπάλληλοι ή μέλη καθενός συλλόγου ή των διαχειριστών του, διορισμένοι από το συγκεκριμένο σύλλογο. Πρόσωπο του καταλόγου Α δεν επιτρέπεται να διορίζεται στην επιτροπή εμπειρογνωμόνων από το σύλλογο που έθεσε το όνομά του στον κατάλογο αυτό ή από σύλλογο που αντασφαλίζει ή αντασφαλίζεται από τον εν λόγω σύλλογο. Τα δύο επιλεγόμενα

από τον κατάλογο Α μέλη ορίζουν από κοινού ένα τρίτο μέλος του καταλόγου Β και, στην περίπτωση που δεν συμφωνήσουν σχετικά εντός τριών εργασίμων ημερών, ο εν λόγω διορισμός γίνεται από το Γραμματέα της επιτροπής εμπειρογνωμόνων.

Η επιτροπή εμπειρογνωμόνων, που ενεργεί ως διαιτητής σύμφωνα με τους αγγλικούς νόμους περί διαιτησίας του 1950 και του 1979, θα αποφαίνεται με γραπτές αιτιολογημένες αποφάσεις.

(19) Οι σύλλογοι, σύμφωνα με την επιστολή τους της 27ης Σεπτεμβρίου 1984 (βλέπε σημείο 8), συνήψαν μια τροποποιημένη συμφωνία διεθνούς ομίλου. (IGA 1985) η οποία άρχισε να ισχύει στις 20 Φεβρουαρίου 1985.

(20) Σε απάντηση της δημοσίευσης της ανακοίνωσης σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 3 του κανονισμά αριθ. Α, η Επιτροπή έλαβε τις παρατηρήσεις των Union of Greek Shipowners και Greek Shipping Committee, κάθε μία των οποίων είχε ήδη υποβάλει, την 1η Δεκεμβρίου 1983, επίσημη καταγγελία σύμφωνα με το άρθρο 3 εν λόγω του κανονισμού.

Για την υπαγωγή της IGA σε εξαίρεση, προβλήθηκαν οι εξής γενικές αντιρρήσεις:

— γενικά οι τέσσερις όροι για την εφαρμογή της παραγράφου 3 του άρθρου 85 δεν τηρούνται,

— ειδικότερα η ανατρεπτική προθεσμία της 30ής Σεπτεμβρίου είναι ανέφικτη και ανεφάρμοστη. Οι καταγγέλοντες προτείνουν την ημερομηνία της 30ής Νοεμβρίου, με το επιχείρημα ότι στη πράξη οι ζητούμενες πληροφορίες και λεπτομέρειες δεν θα έχουν ληφθεί και επεξεργασθεί πριν τις 30 Νοεμβρίου,

— ο συνδυασμός της ανατρεπτικής προθεσμίας της 30ής Σεπτεμβρίου με την εφαρμογή κανόνων προσδιορισμού ασφαλίστρων σε νέα πλοία είναι απραγματοποίητος. Ως εκ τούτου, οι καταγγέλοντες προτείνουν ή την μη εφαρμογή των κανόνων προσδιορισμού ασφαλίστρων σε νέα πλοία, ή, εναλλακτικά, την ανατρεπτική προθεσμία της 30ής Νοεμβρίου.

Οι αντιρρήσεις αυτές δεν θεωρούνται βάσιμες από την Επιτροπή για λόγους που θα αναπτυχθούν σ' αυτή την απόφαση. Πάντως, ο κυριότερος, λόγος απόρριψης αυτών των καταγγελιών, είναι ότι οι υποβαλλόμενες αιτιάσεις ειναι καθαρά θεωρητικές και οι καταγγέλλοντες δεν παρείχαν αποδείξεις που να στηρίζουν τους λόγους διαφωνίας τους.

Θα πρέπει επίσης να τονισθεί ότι πριν να διανείμει την έκθεση αιτιάσεών της στις 12 Ιουλίου 1984 (βλέπε σημείο 5), η Επιτροπή έλαβε από αρκετούς μεμονωμένους πλοιοκτήρες, καθώς και από ενώσεις εφοπλιστών, όλους μέλη των P & I Clubs, όπως και οι καταγγέλλοντες, 15 πέριπου επιστολές υποστήριξης της IGA.

Αυτοί οι πλοιοκτήτες, που μπορεί να θεωρηθεί ότι συνιστούν την πλειοψηφία των πλοιοκτητών στην Κοινότητα, διαχώρισαν πλήρως τη στάση τους από αυτήν της Union of Greek Shipowners και την Greek Shipping Cooperation Committee.

Υπέδειξαν μάλιστα ότι το υφιστάμενο σύστημα των συλλόγων προστασίας και εγγύησης (P & I Clubs) είναι ωφέλιμο για τους πλοιοκτήτες τόσο για τις προσφερόμενες υπηρεσίες, όσο και επειδή παρέχεται ζωτικής σημασίας κάλυψη βάσει της «τιμής κόστους» και οποιαδήποτε απειλή στην ισορροπία αυτού του συστήματος είναι επιζήμια όχι μόνο για τα συμφέροντα των πλοιοκτητών αλλά και όλων των ενδιαφερόμενων από τις μεταφορές. Η αποδυνάμωση της συμφωνίας «Ένωσης» θα είχε δύο επιβλαβή αποτελέσματα: πρώτον, οι σύλλογοι δεν θα ήταν πλέον γενικότερα σε θέση να ικανοποιούν τις εναντίον τους απαιτήσεις, σε περιπτώσεις σοβαρών ατυχημάτων, και δεύτερον, σημαντικές εκ μέρους τρίτων απαιτήσεις ενδεχομένως να παρέμεναν ανικανοποίητες, με συνέπεια να μετακυληθεί στο γενικότερο κοινωνικό σύνολο το κόστος που θα προέκυπτε από την αδυναμία του κλάδου να επληρώσει τις υποχρεώσεις του.

II. ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

Α. Άρθρο 85 παράγραφος 1

(21) Το άρθρο 85 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΟΚ απαγορεύει, σαν ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, όλες τις συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων που δύνανται να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών και που έχουν ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα την παρεμπόδιση, τον περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού εντός της κοινής αγοράς.

Το άρθρο 85 εφαρμόζεται τόσο σε συμφωνίες σχετικές με υπηρεσίες όσο και σε συμφωνίες σχετικές με αγαθά.

(22) Οι σύλλογοι που κοινοποίησαν την IGA είναι επιχειρήσεις με την έννοια του άρθρου 85 παράγραφος 1.

Ενώ οι συμφωνίες αμοιβαίας ασφάλισης δεν εισάγουν αυτές καθεαυτές περιορισμούς του ανταγωνισμού, η εν λόγω συμφωνία επεκτείνεται περισσότερο διότι το σύστημα που καθιερώνει έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση του ανταγωνισμού μεταξύ των συλλόγων, με την επιβολή περιορισμών στο δικαίωμα κάθε συλλόγου να καθορίζει τα ασφάλιστρα τόσο για πλοία που έχουν ήδη ασφαλισθεί σε άλλο σύλλογο όσο και για νέα ή νεοαποκτηθέντα πλοία. Συγχρόνως, σαν αποτέλεσμα των περιορισμών αυτών, περιορίζεται η ελευθερία του ασφαλισμένου να επιλέγει τον ασφαλιστή του.

(23) Το αποτέλεσμα του περιορισμού αυτού στα ασφάλιστρα που μπορούν οι σύλλογοι να καθορίσουν είναι σημαντικό, εφόσον η εν λόγω ασφαλιστική αγορά κυριαρχείται από τους συλλόγους προστασίας και εγγύησης. (P & I Clubs), οι οποίοι μεταξύ τους ασφαλίζουν περίπου όλο το ωκεάνειο εμπορικό τονάζ που καταχωρήθηκε στα κράτη μέλη της Κοινότητας.

(24) Σύμφωνα με την γνώμη της Επιτροπής, οι ακόλουθες διατάξεις εμπίπτουν στο άρθρο 85 παράγραφος 1:

— κανόνες καθορισμού ασφαλίστρων για ήδη ασφαλισμένα πλοία (βλέπε σημειο 25),

— κανόνες καθορισμού ασφαλίστρων για νέα πλοία (βλέπε σημείο 26),

— κανόνες σχετικά με τον διακανονισμό (βλέπε σημείο 27),

— κανόνες σχετικοί με το ελάχιστο κατ' εκτίμηση συνολικό κόστος για πετρελαιοφόρα (βλέπε σημείο 28).

(25) Κανόνες καθορισμού ασφαλίστρων για ήδη ασφαλισμένα πλοία

Βάσει της συμφωνίας, ένας μεγάλος αριθμός ασφαλιστών, οι οποίοι εκτός εφαρμογής της IGA θα ήταν μεταξύ τους ανταγωνιστές, ιδίως σε ότι αφορά τον καθορισμό ασφαλίστρων, καθιέρωσαν μεθόδευση που έχει ως συνέπεια τον περιορισμό της ελευθερίας ενός νέου συλλόγου (New Club) να ασφαλίζει πλοία που έχουν ήδη ασφαλισθεί στον πρώτο σύλλογο (Holding Club).

Ο περιορισμός αυτός είναι διττός:

— πρώτον, η ελευθερία του ασφαλισμένου εφοπλιστή ν' αλλάξει σύλλογο τελεί υπό τον όρο συνάψεως δεσμευτικής σύμβασης με το συμφωνημένο ασφάλιστρο μεταξύ του εφοπλιστή και του νέου συλλόγου, μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου κάθε έτους, και της σχετικής κοινοποιήσεως της στον πρώτο σύλλογο εντός τριών ημερών από της συνάψεώς της.

Ελλείψει τέτοιας δεσμευτικής σύμβασης ο εφοπλιστής είναι ελεύθερος να μεταπηδήσει σε νέο σύλλογο μόνο εάν ο τελευταίος προσφέρει τα ίδια ασφάλιστρα μ' αυτά του πρώτου συλλόγου, εκτός αν τα ασφάλιστρα του πρώτου συλλόγου είναι απαράδεκτα υψηλά (βλέπε σημείο 48),

— δεύτερον, η ανωτέρω περιγραφθείσα μεθόδευση προϋποθέτει ότι τα ασφάλιστρα που προσφέρονται από το νέο σύλλογο είτε έχουν γίνει αποδεκτά από τον πρώτο σύλλογο ως λογικά είτε — αν αμφισβητήθηκαν— έχουν εκτιμηθεί ακολούθως από την επιτροπή εμπειρογνωμόνων ως λογικά.

Αποτέλεσμα είναι ο περιορισμός της ελευθερίας του ασφαλιστή να συνάψει σύμβαση με νέο πελάτη και συνεπώς της ελευθερίας του ασφαλιζόμενου να εκμεταλλευθεί τον ανταγωνισμό.

(26) Κανόνες καθορισμού ασφαλίστρων για νέα πλοία

Παρά τις τροποποιήσεις στην αρχικά κοινοποιηθείσα συμφωνία IGA, οι οποίες προέκυψαν από την παρέμβαση της Επιτροπής, η IGA 1985 περιέχει ακόμη περιορισμούς στον ανταγωνισμό, όσον αφορά τον καθορισμό ασφαλίστρων για νέα πλοία.

Έτσι, ο εφοπλιστής που αποκτά ένα επιπλέον πλοίο για το στόλο του, κατά τη διάρκεια του νέου ασφαλιστηρίου συμβολαίου, δεν είναι εντελώς ελεύθερος να αναζητήσει τον καθορισμό ασφαλίστρου γι' αυτό το πλοίο από έναν ασφαλιστή της εκλογής του.

Οι ισχύοντες κανόνες υποχρεώνουν τον ασφαλισμένο να απευθυνθεί πρώτα στο σύλλογο ή στους συλλόγους οι οποίοι ήδη ασφαλίζουν όλο ή μέρος του στόλου του.

Εφοπλιστής με νέο ή νεοαποκτηθέν πλοίο μπορεί να επωφεληθεί αμέσως καλύτερου ασφαλίστρου μόνο εάν έχει συνάψει δεσμευτική συμφωνία με νέο σύλλογο βάσει της διαδικασίας που προβλέπει την προθεσμία της 30ής Σεπτεμβρίου βλέπε σημείο 14 στοιχείο 6) σε σχέση μ' ένα ή περισσότερα πλοία, που ήταν ήδη ασφαλισμένα. Εντούτοις, το πλεονέκτημα να μπορεί να επωφελείται αμέσως του ασφαλίστρου που προσφέρει ένας νέος σύλλογος, εάν αμφισβητηθεί από τον πρώτο σύλλογο, εξακολουθεί να ισχύει μόνο εάν η Επιτροπή αποφανθεί ότι δεν είναι αδικαιολόγητα χαμηλό.

Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, κάθε νέο ή νεοαποκτηθέν πλοίο αυτού του εφοπλιστή μπορεί να μη ασφαλισθεί από κανέναν σύλλογο για το υπόλοιπο του τρέχοντος έτους με ασφάλιστρο χαμηλότερο από αυτό που προσφέρεται από τον πρώτο σύλλογο, εκτός εάν το ασφάλιστρο θεωρηθεί από την Επιτροπή ως απαράδεκτα υψηλό. Το αποτέλεσμα αυτής της διάταξης είναι να περιορίσει τις δυνατότητες ενός εφοπλιστή να επιλέγει ασφαλιστή για νέα ή νεοαποκτηθέντα πλοία, ο οποίος να μπορεί να προσφέρει ένα ασφάλιστρο οικονομικά πλεονεκτικότερο από αυτό που προσφέρεται τώρα στον εφοπλιστή από τον πρώτο του σύλλογο.

(27) Κανόνες σχετικοί με το διακανονισμό

Παρ' όλο που οι κανόνες αυτοί καθεαυτοί δεν θεσπίζουν σαφείς περιορισμούς, η Επιτροπή πιστεύει ότι οι κανόνες διακανονισμού, δηλαδή τα ποσά που χρεώνονται τα μέλη που αποσύρουν ένα σκάφος ή έναν στόλο από έναν σύλλογο, για να καλύψουν το μερίδιό τους στις εκκρεμείς οφειλές κατά τη διάρκεια του χρόνου που ήταν μέλη, και δεν έχουν εκκαθαριστεί ακόμη κατά το χρόνο της αποχωρήσεώς τους, μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να ενισχύσουν τους περιορισμούς στην αλλαγή συλλόγων. Οι κανόνες αυτοί θα μπορούσαν πράγματι να χρησιμοποιηθούν για να περιορίσουν περαιτέρω την δυνατότητα ενός εφοπλιστή να αναζητά καλύτερα ασφάλιστρα που προσφέρονται από άλλο σύλλογο. Το ύψος του ποσού αποδέσμευσης που απαιτεί ο πρώτος σύλλογος στη περίπτωση αποχώρησης θα μπορούσε πράγματι να αποτελέσει ανασταλτικό παράγοντα στη μετακίνηση από έναν σύλλογο σε άλλο.

(28) Κανόνες σχετικοί με το κατ' εκτίμηση συνολικό κόστος για πετρελαιοφόρα

Σαν αποτέλεσμα της παρέμβασης της Επιτροπής, οι σύλλογοι συμφώνησαν να απαλείψουν τον κατώτατο συντελεστή ασφάλιστρου που προβλεπόταν στη συμφωνία, όπως είχε αρχικά κοινοποιηθεί. Εντούτοις, το κείμενο που ισχύει τώρα περιέχει ακόμη ρήτρες, οι οποίες περιορίζουν τον ανταγωνισμό με την έννοια του άρθρου 85 παράγραφος 1.

Ελλείψει συμφωνίας, οι διάφοροι ασφαλιστές θα ήταν ελεύθεροι να καθορίσουν τα ασφάλιστρα για πετρελαιοφόρα σύμφωνα με την δική του εκτίμηση για τον ενυπάρχοντα κίνδυνο.

Το παρόν κείμενο της συμφωνίας εξάλλου προβλέπει ότι οι διάφοροι σύλλογοι θα πρέπει να περιλάβουν στο προσδιορισμό ασφαλίστρου επαρκείς διατάξεις για τα ακόλουθα στοιχεία κόστους:

i) αξιώσεις μέσα στα πλαίσια για τα οποία εγγυάται ο σύλλογος,

ii) συνεισφορά σε αξιώσεις αποζημίωσης της ένωσης,

iii) κόστος αντασφάλισης,

iv) διοικητικό κόστος.

Επιπλέον οι σύλλογοι θα συστήνουν ετησίως ένα εύλογο ελάχιστο ποσό, όσον αφορά τις αξιώσεις της Ένωσης.

Έτσι, ακόμη και αν η υποχρέωση ομοιόμορφης εφαρμογής κατώτατης τιμής δεν υφίσταται πλέον, η ελευθερία των ασφαλιστών να καθορίζουν τις δικές τους τιμές για πετρελαιοφόρα περιορίζεται.

(29) Η κοινοποιηθείσα συμφωνία είναι δυνατό να έχει σημαντικό αποτέλεσμα στο εμπόριο μεταξύ κρατών μελών διότι το αποτέλεσμά της επεκτείνεται σε όλη την κοινή αγορά, όπως επίσης και σε τρίτες χώρες. Σχεδόν το σύνολο του εμπορικού στόλου της ΕΟΚ είναι ασφαλισμένος σε συλλόγους, έτσι ώστε πλοία από ένα κράτος μέλος είναι συνήθως ασφαλισμένα σε σύλλογο που εδρεύει σε άλλο κράτος μέλος. Επιπλέον, σύλλογοι που εδρεύουν σε περισσότερα του ενός κράτη μέλη συμμετέχουν στη συμφωνία.

Β. Άρθρο 85 παράγραφος 3

(30) Το άρθρο 85 παράγραφος 3 συνθήκης ΕΟΚ ορίζει ότι οι διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου 85 δύνανται να κυρηχθούν ανεφάρμοστες στη περίπτωση κάθε συμφωνίας μεταξύ επιχειρήσεων, η οποία συμβάλλει στη βελτίωση της παραγωγής ή διανομής προϊόντων ή στη προώθηση της τεχνικής ή οικονομικής προόδου, εξασφαλίζοντας συγχρόνως στους καταναλωτές δίκαιο τμήμα από το όφελος που προκύπτει, και η οποία:

α) δεν επιβάλλει στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις περιορισμούς μη απαράδεκτους για την επίτευξη των στόχων αυτών, και

β) δεν παρέχει στις επιχειρήσεις αυτές τη δυνατότητα καταργήσεως του ανταγωνισμού επί σημαντικού τμήματος των σχετικών προϊόντων.

(31) Η IGA, όπως τροποποιήθηκε, σύμφωνα με την παρέμβαση της Επιτροπής, ικανοποιεί όλες τις απαιτήσεις του άρθρου 85 παράγραφος 3.

Βελτίωση της παραγωγής ή της διανομής

(32) Η IGA καταρτίσθηκε για να διατηρήσει το σύστημα συνεταιριστικής ασφάλισης που προσφερόταν από τους συλλόγους προστασίας και εγγύησης (P & I Clubs). Τα πλεονεκτήματα ενός τέτοιου συστήματος συνεταιριστικής ασφάλισης μπορεί να συνοψισθούν ως εξής:

- Μείωση των ασφαλίστρων· το πλεονέκτημα αυτό πηγάζει από το γεγονός ότι οι σύλλογοι λειτουργούν επί μη κερδοσκοπικής βάσης και ότι κάθε μέλος συνεισφέρει στο ποσό των αξιώσεων αποζημίωσης κατά των μελών του συλλόγου και στο κόστος αντασφάλισης και στο διοικητικό κόστος.
- Καλύτερο σύστημα αποζημίωσης και μια ταχύτερη συνδρομή των πλοιοκτητών· το πλεονέκτημα αυτό προκύπτει από το γεγονός ότι κατ' αρχήν ο ασφαλισμένος και ο ασφαλιστής έχουν κοινά συμφέροντα τα οποία δεν αλληλοσυγκρούονται.
- Ελαστικότητα κάλυψης· η διακριτική ευχέρεια που έχουν οι διευθυντές των συλλόγων συνίσταται στο ότι μπορεί να ικανοποιηθεί μια αξίωση η οποία δεν καλύπτεται ειδικά από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο· το είδος αυτό της κάλυψης είναι ένα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της συνεταιριστικής ασφάλισης όπου τα μέλη ενός δεδομένου συλλόγου εμπιστεύονται την κρίση των διευθυντών του συλλόγου, ώστε να αποδέχονται τις αποφάσεις τους εκτός των ορίων που καλύπτονται από το συμβόλαιο.
- Απεριόριστη κάλυψη· ως αποτέλεσμα της συμμετοχής των συλλόγων στην «Ένωση» και στην συλλογική αντασφάλιση των συλλόγων για το υπερβάλλον, είναι δυνατή η προσφορά στους πλοιοκτήτες απεριόριστης κάλυψης όσον αφορά όλους τους κινδύνους, εκτός από τους κινδύνους μόλυνσης του περιβάλλοντος από πετρέλαιο.
- Ταχύς διακανονισμός των αξιώσεων· το πλεονέκτημα του συστήματος συνεταιριστικής ασφάλισης μπορεί επίσης να αποβεί προς όφελος των προσώπων με νόμιμες αξιώσεις κατά των πλοιοκτητών, όπως υπάλληλοι των πλοιοκτητών ή φορτοεκφορτωτές που υπέστησαν κάποια βλάβη κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας τους ή άλλοι ζημιωθέντες ιδιώτες.

(33) Οι κανόνες που περιέχονται στην IGA θεσπίσθηκαν για να διασφαλίσουν τέσσερις στόχους κρίσιμους για τη λειτουργία του συνεταιριστικού συστήματος των P & I Clubs, ειδικότερα:

- την συνέχιση της συμμετοχής,
- την προστασία της αρχής της αβαιβαιότητας,
- την σταθερότητα των ασφαλίστρων,
- την συνέχιση των συμφωνιών της Ένωσης (Pool arrangements).

(34) Η συνέχιση της συμμετοχής θεωρείται υψίστης σημασίας για δύο λόγους:

- η αναγκαία ειδικότητα στον υπολογισμό του ύψους των ασφαλίστρων κάθε μέλους δεν θα μπορεί να αποκτηθεί από τους ασφαλιστές κανενός συλλόγου, εάν τα μέλη μετακινούνται συνεχώς από σύλλογο σε σύλλογο,

— οι «μακροπρόθεσμες» οφειλές θα ήταν πολύ δύσκολο να διευθετηθούν δίκαια, εάν τα μέλη επρόκειτο ν' αλλάζουν συνέχεια.

(35) Προστασία της αρχής της αμοιβαιότητας

Οι κανόνες καθορισμού ασφαλίστρων θεσπίσθηκαν για να αποφεύγονται τα διακριτικά ασφάλιστρα. Η κατάσταση αυτή μπορεί να προκύψει εάν τα ασφάλιστρα που προσφέρονται από ένα νέο σύλλογο, για να προσελκύσουν έναν εφοπλιστή που έχει ήδη ασφαλισθεί στον πρώτο σύλλογο, δεν βασίζονται εξ ολοκλήρου στην εκτίμηση του κινδύνου από τον ασφαλιστή, αλλά καθορίσθηκαν για να πείσουν το μέλος να αλλάξει σύλλογο. Ένα τέτοιο ασφάλιστρο θα εισήγαγε διακρίσεις εις βάρος των υπαρχόντων μελών του νέου συλλόγου.

Για να αποφευχθεί η δυνατότητα τέτοιων διακριτικών ασφαλίστρων, η IGA περιέχει κανόνα που αναφέρθηκε ανωτέρω στο σημείο 14 στοιχειό α). Ο κανόνας αυτός ορίζει ότι ο εφοπλιστής μπορεί να αλλάξει σύλλογο, εάν το ασφάλιστρο του νέου συλλόγου δεν θεωρείται δυσανάλογα χαμηλό από επιτροπή εμπειρογνωμόνων.

(36) Σταθερότητα των ασφαλίστρων

Προκειμένου να διευκολυνθούν οι εφοπλιστές στην πρόβλεψη του πραγματικού κόστους ασφάλισης, η σταθερότητα των ασφαλίστρων είναι σημαντική. Ένα σύστημα στο οποίο η γενική μείωση των καθορισμένων ασφαλίστρων βάσει υπεραισιόδοξης εκτίμησης θα έπρεπε να διορθωθεί με την επιβολή πρόσθετων ασφαλίστρων, θα ήταν αντίθετο με τις αποδεκτές αρχές της ασφάλισης και, ως εκ τούτου, θα ήταν μειονεκτικό για τους πλοιοκτήτες.

(37) Συνέχιση των συμφωνιών της Ένωσης (Pool)

Ο καθορισμός διακριτικών ασφαλίστρων θα κατέστρεφε την εμπιστοσύνη μεταξύ των συλλόγων η οποία είναι σημαντικός παράγοντας στην λειτουργία των συμφωνιών της Ένωσης (Pool). Είναι πράγματι δύσκολο να γίνει αντιληπτό το πώς, ελλείψει υψηλού βαθμού αμοιβαίας εμπιστοσύνης μεταξύ των συλλόγων, θα μπορούσε ποτέ συνεχιστεί η αποδοχή του συστήματος της «Ένωσης» (pooling-system) εκ μέρους των συλλόγων.

(38) Ιδιαίτερα θέματα ανακύπτουν όσον αφορά την εκτίμηση του συνολικού κόστους για πετρελαιοφόρο. Η IGA του 1985 περιέχει σχετικά διατάξεις που περιορίζουν τον ανταγωνισμό. (Βλέπε σημείο 28.)

Εντούτοις, στο σημείο αυτό, είναι σημαντικό να ληφθεί υπόψη η ιδιαίτερη φύση της μεταφοράς πετρελαίου και προϊόντων υγραερίου από πετρελαιοφόρα. Τέτοιου είδους μεταφορές αντιπροσωπεύουν περίπου το 50 % του τονάζ που ασφαλίζεται στους συλλόγους. Ενώ από την ασφάλιση των φορτηγών ξηρού φορτίου γεννώνται αρκετές αξιώσεις αποζημιώσεως οι οποίες εμφανίζονται με λογική συχνότητα, η κατάσταση στα πετρελαιοφόρα, και ιδίως στα πετρελαιοφόρα που μεταφέρουν αργό πετρέλαιο, είναι διαφορετική. Οι αξιώσεις αποζημιώσεως για τα τάνκερ είναι σπάνιες, αλλά επισύρουν μεγάλες απαιτήσεις όταν προκύπτουν.

Για να αποφύγουν τους κινδύνους καθορισμού ασφαλίστρων χαμηλότερων από αυτά που θα ήταν επαρκή για να καλύψουν ένα σοβαρό ατύχημα τέτοιας φύσεως, οι σύλλογοι αποφάσισαν να ενώσουν την συλλογική πείρα των εμπειρογνωμόνων ασφαλιστών τους στον ειδικό αυτό τομέα. Ενώ η συμφωνία που κοινοποιήθηκε αρχικά περιείχε ένα ελάχιστο κατ' εκτίμηση συνολικό κόστος (ETC) για πετρελαιοφόρα, η IGA 1985 στοχεύει στην ελευθερία των συλλόγων να καθορίζουν ασφάλιστρα για πετρελαιοφόρα, με την προϋπόθεση ότι το καθορισμένο ασφάλιστρο προβλέπει δίκαια ορισμένα πάγια στοιχεία του συνολικού κόστους. Έχοντας κατά νουν την ανάγκη για ένα επίπεδο ασφαλίστρων ικανό να ικανοποιήσει τις αξιώσεις που προκύπτουν από την επέλευση σοβαρών ασφαλιστικών περιπτώσεων και το γεγονός ότι οι σύλλογοι πρέπει τώρα να έχουν εμπιστοσύνη αναφορικά με το ύψος των ασφαλίστρων των άλλων συλλόγων, αν πρόκειται να λειτουργήσουν οι συμφωνίες της «Ένωσης» («pooling-arrangements»), ο κανόνας ο σχετικός με τα πετρελαιοφόρα θεωρείται από την Επιτροπή ότι συμβάλλει στην βελτίωση των υπηρεσιών στον τομέα αυτόν των ασφαλίσεων.

(39) Μια εξέταση των επιχειρημάτων που προέβαλαν οι σύλλογοι οδήγησε την Επιτροπή στο συμπέρασμα ότι τα πλεονεκτήματα που προκύπτουν από την κοινοποιηθείσα συμφωνία αντισταθμίζουν τα μειονεκτήματα που προκύπτουν από το γεγονός ότι ο εφοπλιστής δεν είναι εντελώς ελεύθερος να μετακινείται από σύλλογο σε σύλλογο και ότι ο καθορισμός ασφαλίστρων για πετρελαιοφόρα υπόκειται στους περιορισμούς που περιγράφθηκαν ανωτέρω.

Μ' αυτό το πλαίσιο η κατάρτιση και λειτουργία της IGA μπορεί να θεωρηθεί σαν μέσο βελτίωσης της παραγωγής και της παροχής ασφαλιστικών υπηρεσιών.

Όφελος για τον καταναλωτή

(40) Τα ανωτέρω αναφερθέντα πλεονεκτήματα για την παραγωγή και παροχή ασφαλιστικών παροχών είναι προς άμεσο όφελος των πλοιοκτητών. Όσον αφορά τους τελευταίους, είναι προφανές ότι η συμφωνία IGA τους επιτρέπει να απολαύουν όλων των πλεονεκτημάτων του συστήματος αμοιβαίας ασφάλισης (βλέπε σημείο 32).

(41) Ωστόσο, στα πλαίσια της αμοιβαίας ασφάλισης, η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι δεν είναι επαρκής ο ισχυρισμός ότι η κοινοποιηθείσα συμφωνία ωφελεί τους καταναλωτές μόνο διότι οι ασφαλισμένοι πλοιοκτήτες είναι οι ίδιοι καταναλωτές των εν λόγω υπηρεσιών.

Έτσι πρέπει να αποδειχθεί ότι πρόσωπα πλην των ιδίων των ασφαλισμένων, ιδιαίτερα οι χρήστες των

μεταφορικών μέσων οι οποίοι είναι οι πελάτες τους και οι τελικοί καταναλωτές επωφελούνται επίσης από την εν λόγω συμφωνία.

(42) Όσον αφορά τους πελάτες των ασφαλισμένων, ενδείκνυται να ληφθεί υπόψη η επικρατούσα κατάσταση του ανταγωνισμού στη ναυτιλία. Ο τομέας χαρακτηρίζεται από διαχωρισμό μεταξύ επιχειρήσεων πλοίων τακτικών γραμμών αφενός, και αφετέρου υπηρεσιών παρεχομένων εκτός τακτικών γραμμών, οι οποίες εμπεριέχουν μια πολύ δραστήρια αγορά ναύλωσης.

(43) Όσον αφορά τις μη τακτικές γραμμές, η ανταγωνιστική φύση αυτής της αγοράς επιτρέπει την υπόθεση ότι κάθε επιτυγχανομένη μείωση του κόστους από φθηνότερη ασφάλιση θα έχει επίπτωση και θα καταλήξει σε χαμηλότερους ναύλους, με ανάλογες επιπτώσεις στις τιμές που χρεώνονται στους τελικούς καταναλωτές για τα σχετικά προϊόντα.

(44) Το επιχείρημα αυτό είναι βάσιμο και όσον αφορά τον τομέα των τακτικών γραμμών, όπου ορισμένα ασφάλιστρα καθορίζονται από τις «conference» των τακτικών γραμμών. Σε ό,τι αφορά τις υπηρεσίες αυτές, πρέπει να έχει κανείς κατά νουν ότι παρά τον ομοιόμορφο καθορισμό των ασφαλίστρων, οι «conference» υπόκεινται σε ουσιαστικό ανταγωνισμό από τρίτους, όπως οι εφοπλιστές εκτός τακτικών γραμμών. Θα πρέπει συνεπώς να θεωρηθεί απίθανο ότι οι «conference» θα μπορούσαν να αυξήσουν τα ασφάλιστρα πέρα από αυτό που θα ήταν αρκετό για την κάλυψη των εξόδων. Μ' αυτές τις συνθήκες κάθε μείωση του κόστους, όπως προκύπτει από την συνεταιριστική ασφάλιση, θα έχει αντίκτυπο στους καταναλωτές.

(45) Για τους λόγους αυτούς, η Επιτροπή μπορεί να συμφωνήσει με το επιχείρημα των συλλόγων ότι, και στον τομέα τόσο των τακτικών όσο και των μη τακτικών γραμμών της ναυτιλίας, η μείωση του κόστους που προκύπτει για τους πλοιοκτήτες και εφοπλιστές σαν αποτέλεσμα της IGA πρόκειται να ωφελήσει τους καταναλωτές. Το πλεονέκτημα αυτό προκύπτει διότι η πίεση του ανταγωνισμού μεταξύ πλειοκτητών και εφοπλιστών είναι τέτοια ώστε το μεγαλύτερο μέρος, αν όχι ολόκληρο, της μείωσης του κόστους, που επέτυχαν με την εφαρμογή της IGA, θα έχει αναγκαία επίπτωση στον καταναλωτή.

(46) Στα ίδια θετικά συμπεράσματα, μπορεί να καταλήξει κανείς όσον αφορά το σύστημα βάσει του οποίου επιβάτες και άλλοι πελάτες των πλοιοκτητών οι οποίοι υπέστησαν ζημία στο πλαίσιο του συστήματος προστασίας και εγγύησης (P & I) μπορούν να αποζημιωθούν. Έτσι η ταχεία ικανοποίηση των αξιώσεων που έγινε δυνατή από την ύπαρξη ενός συστήματος συνεταιριστικής ασφάλισης λόγω της εφαρμογής της IGA, αναμφίβολα αποτελεί όφελος για τον καταναλωτή. Τούτο ισχύει επίσης όσον αφορά την απεριόριστη κάλυψη και την ελαστικότητα της κάλυψης, που επιτρέπει η IGA (βλέπε σημείο 32).

(47) Αναγκαιότητα του περιορισμού

Οι περιορισμοί που παρέμειναν στην IGA του 1985 φαίνονται αναγκαίοι για την επίτευξη των στόχων των P & I Clubs.

Ο πρώτος περιορισμός που θα κριθεί είναι ο κανόνας ο σχετικός με τον καθορισμό ασφαλίστρων για σκάφη που έχουν ήδη ασφαλισθεί. Ο περιορισμός αυτός έχει σαφώς θεσπισθεί για να εμποδίσει τη μετακίνηση από τον ένα σύλλογο στον άλλο, σε σχέση με τον καθορισμό διακριτικών ασφαλίστρων. Σ' ένα σύστημα αμοιβαίας ασφάλισης είναι αναγκαίο να εμποδίζεται η εφαρμογή διακριτικών ασφαλίστρων. Χωρίς τον κανόνα του καθορισμού ασφαλίστρων, η αμοιβαία εμπιστοσύνη, αναγκαία για την λειτουργία του συστήματος, δεν θα υφίστατο.

(48) Η βασική διαφορά μεταξύ του συστήματος καθορισμού ασφαλίστρων το οποίο ίσχυε βάσει της IGA που είχε κοινοποιηθεί το 1981 και αυτού της IGA 1985 βρίσκεται στο γεγονός ότι ένας νέος σύλλογος έχει την δυνατότητα ν' αποκτήσει ως πελάτη έναν εφοπλιστή, όταν το ασφάλιστρο που προσφέρει είναι λογικό.

Βάσει της IGA 1981 ένας νέος σύλλογος ήταν υποχρεωμένος να μην προσφέρει χαμηλότερο ασφάλιστρο από το ασφάλιστρο του πρώτου συλλόγου, εκτός εάν το ασφάλιστρο του πρώτου συλλόγου υπερέβαινε ένα όριο κανονικών τιμών (going rates), δηλαδή ήταν αδικαιολόγητα υψηλό. Στην IGA του 1985 όμως, ένας εφοπλιστής είναι κατ' αρχήν ελεύθερος να αλλάξει σύλλογο, εφόσον το ασφάλιστρο που καθορίζεται από το νέο σύλλογο δεν θεωρείται αδικαιολόγητα χαμηλό. Αυτή η δυνατότητα τελεί εξάλλου υπό τον όρο ότι, μεταξύ του νέου συλλόγου και του εφοπλιστή, καταρτίσθηκε, πριν τις 30 Σεπτεμβρίου, δεσμευτική συμφωνία που ισχύει από την έναρξη του ασφαλιστικού έτους που ακολουθεί.

Περαιτέρω απαιτείται να έχει κοινοποιηθεί η δεσμευτική αυτή συμφωνία στον πρώτο σύλλογο εντός τριών ημερών από της συμφωνίας της. Άλλως εφαρμόζονται οι κανόνες οι σχετικοί με την περιορισμένη δυνατότητα προσφυγής στην Ένωση «Pool».

Η αναδρομική αυτή προθεσμία της 30ής Σεπτεμβρίου είναι ουσιαστική για τη λειτουργία του συστήματος, λόγω της ανάγκης των ασφαλιστών να κάνουν επαρκώς ακριβή εκτίμηση της ποσότητας και της ποιότητας των μελών για το προσεχές ασφαλιστικό έτος. Τέτοιες εκτιμήσεις είναι πράγματι αναγκαίες για να επιτευχθεί ο σωστός καθορισμός του νέου ασφαλίστρου ενός πλοιοκτήτη, δεδομένου ότι ένας τέτοιος καθορισμός θεσπίσθηκε για να καθιερώσει μια δίκαιη σχέση μεταξύ συνεισφορών όλων των μελών κάθε συλλόγου.

Η αναδρομική προθεσμία της 30ής Σεπτεμβρίου συμπίπτει περαιτέρω με την ενωρίτερη ημερομηνία κατά

την οποία είναι διαθέσιμες οι στατιστικές σχετικά με τους κινδύνους που έφεραν μέλη είτε ατομικά είτε συλλογικά. Τέτοιες στατιστικές επιτρέπουν εκτιμήσεις προσωρινού χαρακτήρα από τον πρώτο ή το νέο σύλλογο, σε περίπτωση που ο εφοπλιστής προτίθεται να αλλάξει σύλλογο. Οι εκτιμήσεις αυτές αναθεωρούνται όταν παρουσιασθεί ανάγκη (βλέπε σημείο 14 στοιχείο γ).

Η Επιτροπή θεωρεί ότι η κριτική την οποία ασκούν οι καταγγέλοντες την «πριν την 30ή Σεπτεμβρίου διαδικασία» δεν ενισχύεται με αποδεικτικά στοιχεία. Πρώτον, είναι λανθασμένο να αντιπαραβάλλεται με την «παλαιά IGA», σαν η τελευταία αυτή να είχε καταργηθεί. Ένα μέλος που επιθυμεί να αλλάξει σύλλογο έχει την ευχέρεια είτε να δεσμευτεί μέχρι την 30ή Σεπτεμβρίου βάσει της νέας διαδικασίας είτε να περιμένει την έλευση της τακτικής προθεσμίας ανανέωσης, οπότε και συνεχίζουν να ισχύουν οι «παλαιές» διαδικασίες.

Άρα η Επιτροπή δεν μπορεί να δεχθεί τον ισχυρισμό των καταγγελόντων ότι δηλαδή ο νέος μηχανισμός είναι ακόμη χειρότερος από την «παλαιά» IGA.

Δεύτερον, σημαντικό πλεονέκτημα της «διαδικασίας πριν την 30ή Σεπτεμβρίου» είναι ότι πράγματι δίνει τη δυνατότητα σ' ένα μέλος να «ελέγχει» τα ασφάλιστρα που χρεώνει ο δικός του σύλλογος έναντι αυτών άλλου συλλόγου, ακόμη και αν τελικά αποφασίζει να παραμείνει στο δικό του σύλλογο. Και τούτο επειδή ο πρώτος σύλλογος υποχρεούται να διαβιβάσει στο νέο σύλλογο, κατόπιν αιτήσεώς του, το φάκελο του πλοιοκτήτη. Οι καταγγέλοντες θεώρησαν ότι ζημιώθηκαν σε μεγάλο βαθμό από την ανικανότητά τους να πράξουν τούτο όταν ίσχυε η παλαιότερη IGA. Συνεπώς το νέο σύστημα συνιστά βελτίωση, στο μέτρο που ανταποκρίνεται σ' αυτήν την καταγγελία.

Το βασικό επιχείρημα των καταγγελλόντων είναι ότι η ανατρεπτική προθεσμία της 30ής Σεπτεμβρίου ούτε πρακτική είναι ούτε εφαρμόσιμη. Υποστηρίζουν ότι η διαδικασία «πριν την 30ή Σεπτεμβρίου» θα έπρεπε να παραταθεί μέχρις ημερομηνίας κατά την οποία να είναι διαθέσιμα όλα τα πληροφοριακά στοιχεία που χρησιμοποιούνται για την «παραδοσιακού» τύπου ανανέωση των συμβάσεων.

Η Επιτροπή δεν συμμερίζεται αυτή την άποψη. Στη διάρκεια των συζητήσεων που πραγματοποιήθηκαν μεταξύ των υπηρεσιών της Επιτροπής και των συλλόγων (Clubs) για να τους υποδειχθεί να τροποποιήσουν την IGA 1981, συμφωνήθηκε να διερευνηθούν τρόποι να αποφευχθεί η επίπτωση που έχει η IGA, να δεσμεύει δηλαδή τον πλοιοκτήτη με το συντελεστή ασφαλίστρου που προσφέρει ο πρώτος του σύλλογος επί ένα ολόκληρο έτος, χωρίς παράλληλα να καταστρέψεται η βασική δομή του συστήματος. Η Επιτροπή συμφώνησε με τον ισχυρισμό των συλλόγων ότι το να παρέχεται στον πλοιοκτήτη πλήρης ελευθερία αλλαγής συλλόγου οποιαδήποτε στιγμή θα υπονόμευε τη λειτουργία του όλου συστήματος, και ειδικότερα όσον αφορά την ανάγκη να υπάρχει συνέχεια στην ιδιότητα του μέλους (βλέπε σημείο 34).

Αρχικά η ανατρεπτική προθεσμία είχε καθοριστεί στις 20 Αυγούστου. Εντούτοις, μετά από την υποβολή στοιχείων εκ μέρους των καταγγελλόντων και παρά τους δισταγμούς των άλλων πλοιοκτητών μελών των συλλόγων, αποφασίστηκε από τους τελευταίους η μεταφορά της σχετικής ημερομηνίας στις 30 Σεπτεμβρίου. Αρνήθηκαν οποιαδήποτε μεταφορά της σε μεταγενέστερη ημερομηνία, διότι τούτο θα εσήμαινε πως τα ασφάλιστρα όλων (ή σχεδόν όλων) των στόλων θα μπορούσαν να ανανεώνονται ανεξάρτητα από τον προσφερόμενο συντελεστή από τον πρώτο σύλλογο (Holding Club). Το γεγονός αυτό θα εξάλειφε πλήρως το σκοπό ύπαρξης χωριστής διαδικασίας, όπως είχαν δεχθεί οι σύλλογοι. Δεν θα υπήρχε λόγος να υπάρχουν δύο διαδικασίες και η τοποθέτηση των συλλόγων, να διατηρούν δηλαδή σταθερά τα μέλη τους αποτρέποντας τις αλλαγές οποιαδήποτε στιγμή με αδικαιολόγητα χαμηλές προσφορές ασφαλίστρων, δεν θα είχε ληφθεί υπόψη. Πράγματι, αυτό που θα είχε προβλεφθεί ως «ασφαλιστική δικλείδα» θα απέβαινε η συνήθης πρακτική, και το σύστημα θα αποσταθεροποιείτο.

(49) Η ημερομηνία της 30ής Σεπτεμβρίου, συνδυασμένη με την υποχρεώση του πρώτου συλλόγου για παροχή πληροφοριών στον προτεινόμενο νέο σύλλογο σε σχέση με το ασφάλιστρο που εφαρμόζεται σ' έναν εφοπλιστή που επιθυμεί αλλαγή συλλόγου, λαμβάνει επίσης υπόψη τα συμφέροντα των εφοπλιστών, οι οποίοι πρέπει να είναι σε θέση να αποφασίσουν με πρώτη ευκαιρία εάν θα παραμένουν στον πρώτο σύλλογο με πλήρη γνώση του ασφαλίστρου που θα καθοριστεί από τους εν λόγω συλλόγους για το επόμενο ασφαλιστικό έτος.

Ο μηχανισμός ο οποίος έτσι εφαρμόζεται, φαίνεται στην Επιτροπή ότι συνιστά ένα αποδεκτό συμβιβασμό μεταξύ των νόμιμων συμφερόντων των συλλόγων να διατηρούν σταθερό τον αριθμό των μελών τους και των συμφερόντων των εφοπλιστών, που μπορούν τώρα να επωφελούνται από τον ανταγωνισμό μεταξύ των συλλόγων όσον αφορά τα ασφάλιστρα και τις παρεχόμενες υπηρεσίες.

(50) Η «προθεσμία της 30ής Σεπτεμβρίου» είναι ως εκ τούτου ένα στοιχείο-κλειδί στην IGA 1985 και είναι αναγκαία για την λειτουργία της. Εντούτοις, πρέπει να ζητηθεί από τους συλλόγους να τηρούν σχολαστικά τους όρους της.

(51) Ο δεύτερος περιορισμός που πρέπει να εξετασθεί είναι ο κανόνας του καθορισμού ασφαλίστρων για νέο σκάφη. Ο κανόνας αυτός είναι το αποτέλεσμα εντατικών συζητήσεων μεταξύ Επιτροπής και συλλόγων. Κατά τη γνώμη της Επιτροπής, ο κανόνας προκαλεί αποδεκτό συμβιβασμό μεταξύ των συμφερόντων των συλλόγων και των μεμονωμένων φορέων, ιδίως των πλοιοκτητών που υπέβαλαν την καταγγελία. Οι σύλλογοι αναζητούν να ασφαλίζουν στόλους μάλλον, παρά μεμονωμένα σκάφη, και ισχυρίζονται ότι όπου αγοράζεται ένα νέο σκάφος ο εφοπλιστής πρέπει να υποχρεώνεται να το ασφαλίζει στον πρώτο σύλλογο, εφόσον η σωστή αποτίμηση του κινδύνου απαιτεί γνώση του προσωπικού φακέλου του εφοπλιστή όσον αφορά όλα του τα πλοία.

Εντούτοις οι εφοπλιστές που έκαναν την επίσημη καταγελία κατά της IGA υποστηρίζουν ότι, όσον αφορά ένα νέο σκάφος, οι εφοπλιστές πρέπει να είναι ελεύθεροι να επιλέγουν διαφορετικό σύλλογο. Προς υποστήριξη του επιχειρήματός τους ότι ο κανόνας του «νέου πλοίου» δεν είναι απαραίτητος, οι καταγγέλοντες επισημαίνουν την ύπαρξη διασκορπισμένων στόλων, δηλαδή περιπτώσεις όπου τα πλοία των εφοπλιστών είναι ασφαλισμένα σε διαφορετικούς συλλόγους.

Αλλά, παρ' όλο που ο κανόνας του «νέου πλοίου» απαιτεί από τους εφοπλιστές, που αγοράζουν νέα πλοία, να αναφέρουν το ζήτημα αμέσως στον πρώτο τους σύλλογο, επιτρέπει στον εφοπλιστή, ο οποίος έχει ήδη αποφασίσει να μεταφέρει ένα ή περισσότερα σκάφη στο νέο σύλλογο, να πραγματοποιήσει αυτή τη μεταφορά και να επωφεληθεί αμέσως από το ασφάλιστρο του νέου συλλόγου. Η δυνατότητα αυτή είναι εφαρμογή της θεωρίας των «διασκορπισμένων στόλων» («split fleets»).

Το βασικό σημείο κριτικής των ενιστάμενων κατά του κανόνα «νέων πλοίων» αποτελεί ανάπτυξη του κυρίως επιχειρήματός τους ότι όλες οι ανανεώσεις θα έπρεπε να γίνονται βάσει μιας ευρύτερης εφαρμογής της διαδικασίας «πριν την 30ή Σεπτεμβρίου». Δεδομένου ότι η Επιτροπή δέχθηκε τα επιχειρήματα των συλλόγων ότι οι κανόνες υποβολής προσφορών θα έπρεπε να εφαρμόζονται στα νέα πλοία, η εκδοχή της συμφωνίας IGA 1985 τα απαλλάσσει τη στιγμή που ένα οποιοδήποτε τμήμα του υφιστάμενου στόλου υπόκειται στη διαδικασία «πριν την 30ή Σεπτεμβρίου» για ανανέωση της ασφάλισής του. Η Επιτροπή συμφωνεί με τους συλλόγους ότι αν δοθεί στο «νέο σύλλογο» η δυνατότητα να ασφαλίζει οπωσδήποτε ένα μεμονωμένο νέο πλοίο, όταν ο συντελεστής που προσφέρει κρίνεται «λογικός», τότε θα μπορούσαν να ανακύψουν εντονότεροι κίνδυνοι στην περίπτωση νέου πλοίου, παρά στην περίπτωση ανανέωσης. Για το νέο σύλλογο θα ήταν σχετικά εύκολο και ανώδυνο να κάνει προσφορά χαμηλού συντελεστή (ασφαλίστρου) για μεμονωμένο πλοίο, σε αντίθεση με ενδεχόμενη προσφορά χαμηλού συντελεστή για ολόκληρο στόλο. Εν τω μεταξύ, μια χαμηλή προσφορά από νέο σύλλογο για ένα πρόσθετο νέο πλοίο θα ασκούσε πίεση στον πρώτο σύλλογο για να υποβάλει την ίδια ή χαμηλότερη προσφορά, μειώνοντας έτσι τους προσφερόμενους συντελεστές του για το υπόλοιπο του υφιστάμενου στόλου σε επίπεδο χαμηλότερο από το συντελεστή που θεωρούσε δικαιολογημένο υπό κανονικές συνθήκες ασφαλίσεως.

(52) Ο κανόνας «νέων πλοίων» που λαμβάνει υπόψη του τα διαφορετικά αυτά συμφέροντα των συλλόγων και ορισμένων συναλλασόμενων είναι σημαντικός για τη λειτουργία της IGA, για λόγους που εξηγούνται σε σχέση με το θέμα των σκαφών που έχουν ήδη ασφαλισθεί (βλέπε σημείο 49). Τα «νέα» πλοία δεν μπορούν να τύχουν μεταχειρίσεως σαν να υπήρχαν χωριστά από τον υπόλοιπο στόλο του ενδιαφερόμενου συναλλασόμενου (εφοπλιστή). Δεν είναι πραγματιστικό το σκεπτικό που βασίζεται στην ασφάλιση μεμονωμένων πλοίων, αντί να ερευνώνται και να διαπιστώνονται οι κίνδυνοι για συγκεκριμένο σκάφος, εν όψει του φακέλου του ενδιαφερόμενου ασφαλιζόμενου, που αφορά τον παλαιό του στόλο, ή τουλάχιστον τμήμα του στόλου του (στην περίπτωση επιμέρους «διασκορπισμένων» στόλων).

(53) Το ίδιο συμπέρασμα αρμόζει όσον αφορά τις δυνητικά περιοριστικές επιπτώσεις των διατάξεων περί διακανονισμού οι οποίες εφαρμόζονται όταν ένας εφοπλιστής αποχωρεί από έναν σύλλογο. Η ανάγκη ενός διακανονισμού πηγάζει από την αναγκαιότητα να εμποδισθεί ο πλοιοκτήτης που οφείλει στον πρώην σύλλογό του χρήματα για την κάλυψη των οφειλών του, που προέκυψαν κατά το χρόνο που ήταν μέλος και που δεν είχαν εκκαθαριστεί κατά το χρόνο της αποχώρησής του, να αποφύγει τις υποχρεώσεις του.

Είναι σημαντικό να αναγνωρισθεί ότι, στο τέλος του τελευταίου ασφαλιστικού έτους της περιόδου κατά την οποία διατηρεί την ιδιότητά του ως μέλους (συνήθως τρία έτη μετά το τέλος αυτού του έτους), ένα πρώην μέλος έχει το ευεργέτημα να καλύπτεται έναντι οποιασδήποτε περαιτέρω ευθύνης, παρά το γεγονός ότι μέχρι και το 50 % της αξίας των απαιτήσεων που αναφέρονται στο τελευταίο έτος της συμμετοχής του ως μέλους, και ορισμένη αναλογία των απαιτήσεων για τα προηγούμενα έτη, μάλλον παραμένουν εκκρεμείς σε αυτό το χρονικό σημείο.

Οι διατάξεις που αφορούν τον διακανονισμό αποδέσμευσης μπορούν κατ' αρχήν να θεωρηθούν ως μέσον για την αποτροπή διακριτικής μεταχείρισης των μελών του ιδίου συλλόγου.

Οι τροποποιήσεις που επήλθαν ως αποτέλεσμα της επέμβασης της Επιτροπής και οι οποίες κατέληξαν στη διάταξη για τραπεζικές εγγυήσεις και δικαίωμα να αμφισβητηθεί το ποσό του διακανονισμού στην επιτροπή εμπειρογνωμόνων, σημαίνουν ότι οι διακανονισμοί είναι απίθανο να χρησιμοποιηθούν ως μέσον για τον περιορισμό των μετακινήσεων. Αυτό συμβαίνει ιδίως τώρα που η σύνθεση και οι διδακτικοί κανόνες της επιτροπής εμπειρογνωμόνων τροποποιήθηκαν κατά τρόπο αποδεκτό από την Επιτροπή.

(54) Τέλος, οι κανόνες οι σχετικοί με το κατ' εκτίμηση συνολικό κόστος για πετρελαιοφόρα είναι αναγκαίοι για τη λειτουργία ενός συστήματος συνεταιριστικής ασφάλισης, ιδίως λαμβάνοντας υπόψη τα μεγάλα ποσά που επισύρει κάθε αξίωση αποζημιώσεως (βλέπε σημείο 38).

(55) Κατάργηση του ανταγωνισμού

Η IGA δεν παρέχει τη δυνατότητα στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις να καταργήσουν τον ανταγωνισμό όσον αφορά ένα ουσιαστικό μέρος των εν λόγω ασφαλιστικών υπηρεσιών. Κάθε σύλλογος είναι τώρα ελεύθερος να καθορίζει ανώνυμα τα ασφάλιστρα που θα εφαρμόζει σε κάθε μέλος. Επιπλέον, ο ανταγωνισμός όσον αφορά τις υπηρεσίες πού προσφέρουν οι διάφοροι σύλλογοι αναμένεται να αυξηθεί, συνεπεία των νέων ευκαιριών αλλαγής συλλόγου που παρέχει η τροποποιημένη IGA.

(56) Άποψη της Επιτροπής είναι, για τους προαναφερόμενους λόγους, ότι οι συμφωνηθείσες με τους συλλόγους τροποποιήσεις, μετά από τριετείς σχεδόν συζητήσεις, έχουν ώς αποτέλεσμα να πληρούνται οι όροι που θεσπίζονται από το άρθρο 85 παράγραφος 3.

Επίσης, η Επιτροπή πιστεύει ότι, στη διάρκεια των συζητήσεων αυτών, έχουν δεόντως ληφθεί υπόψη οι απόψεις των καταγγελλόντων. Πράγματι, πραγματο-

ποιήθηκαν αρκετές συσκέψεις με τους καταγγέλλοντες, οι οποίοι έχουν την ευκαιρία να εξηγήσουν διεξοδικά τις ανησυχίες τους στις υπηρεσίες της Επιτροπής. Η εκδοχή 1985 της συμφωνίας IGA είναι το αποτέλεσμα εντατικών επαφών μεταξύ της Επιτροπής, των συλλόγων και των καταγγελλόντων.

Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή θεωρεί ότι η IGA 1985 αντιπροσωπεύει ένα δίκαιο συμβιβασμό των διαφόρων συμφερόντων. Είναι ιδιαίτερα πιθανό η απαγόρευση της συμφωνίας IGA να είχε ζημιογόνα αποτελέσματα στο ίδιο το σύστημα αμοιβαίας ασφάλισης, όπως αυτό λειτουργεί βάσει των συλλόγων για πάνω από έναν αιώνα. Περαιτέρω, επεστήθη η προσοχή της Επιτροπής στο γεγονός ότι η απαγόρευση της IGA θα είχε ενδεχομένως ως συνέπεια μεγάλο ποσοστό μελών των συλλόγων, τουλάχιστον αυτοί που δεν είναι εγκατεστημένοι στην Κοινότητα, να αποφασίσουν να εγκαταλείψουν τους συλλόγους και να ιδρύσουν νέους συλλόγους προστασίας και εγγύησης (P & I Clubs) εκτός Κοινότητας.

Βάσει του ανωτέρω σκεπτικού και λαμβανομένου υπόψη του ότι αν υπονομευόταν και ετίθετο σε κίνδυνο η λειτουργία της συμφωνίας ενώσεως των κινδύνων (pooling-arrangement) θα παραβλάπτονταν όχι μόνο τα συμφέροντα των πλοιοκτητών αλλά και τα συμφέροντα των καταναλωτών και των τρίτων (ιδιαίτερα εν όψει των κινδύνων μολύνσεως του περιβάλλοντος με πετρέλαιο), η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι η IGA μπορεί να τύχει απαλλαγής, υπό τον όρο ότι θα ασκηθεί αυστηρός έλεγχος και επιτήρηση της συμφωνίας.

Γ. Άρθρα 6 και 8 του κανονισμού αριθ. 17

(57) Η παρούσα κατάσταση της αγοράς και η μη δοκιμασμένη φύση της διαδικασίας «πριν την 30ή Σεπτεμβρίου» δικαιολογούν τον περιορισμό της εξαίρεσης σε δέκα χρόνια από την ημερομηνία της τελευταίας κοινοποίησης (20 Φεβρουαρίου 1985).

(58) Προκειμένου να διευκολυνθεί η Επιτροπή να ελέγχει εάν εξακολουθούν να πληρούνται οι προϋποθέσεις οι οποίες δικαιολόγησαν την χορήγηση εξαίρεσης, καθ' όλη τη διάρκεια της εξαίρεσης, τα μέρη θα πρέπει να ενημερώνουν την Επιτροπή μια φορά το χρόνο για κάθε τροποποίηση της κοινοποιηθείσας συμφωνίας ή για τη σύναψη κάθε νέας συμφωνίας μεταξύ τους. Η υποχρέωση αυτή ωστόσο δεν καθιστά περιττή την ανάγκη κοινοποίησης αλλαγών στο περιεχόμενο ή τη συμμετοχή στη συμφωνία, που έχει υπαχθεί σε εξαίρεση βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 1 του κανονισμού αριθ. 17, στην περίπτωση που τα μέρη επιθυμούν να συνεχίζουν να απολαύουν του ευεργετήματος της εξαίρεσης. Επιπλέον, προκειμένου να διευκολυνθεί η Επιτροπή να ελέγχει την εφαρμογή της διαδικασίας «πριν την 30ή Σεπτεμβρίου», τα μέρη θα πρέπει να αποστέλουν στην Επιτροπή ετησίως έκθεση η οποία να περιέχει στατιστικά στοιχεία σε σχέση με:

— τον αριθμό των περιπτώσεων όπου οι συναλλασσόμενοι έχουν επίσημα ζητήσει νέο σύλλογο να εφαρμόσει τη νέα διαδικασία (ιδιαίτερα στοιχεία για κάθε σύλλογο) και τον αριθμό των περιπτώσεων στις οποίες διαφορά σχετική με τον καθορισμό ασφαλίστρων παραπέμφθηκε ενώπιον της Επιτροπής εμπειρογνωμόνων, καθώς και τα σχετικά αποτελέσματα,

— τον αριθμό των μετακινήσεων που πραγματοποιήθηκαν με την εφαρμογή της εν λόγω διαδικασίας,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Σύμφωνα με το άρθρο 85 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΟΚ οι διατάξεις του άρθρου 85 παράγραφος 1 κηρύσσονται ανεφάρμοστες στη συμφωνία διεθνούς ομίλου (International Group Agreement) όπως κοινοποιήθηκε για τελευταία φορά στις 20 Φεβρουαρίου 1985. Η εξαίρεση ισχύει έως τις 20 Φεβρουαρίου 1995.

Άρθρο 2

Οι επιχειρήσεις στις οποίες απευθύνεται η παρούσα απόφαση οφείλουν να ενημερώνουν την Επιτροπή για κάθε τροποποίηση ή/και προσθήκη στην κοινοποιηθείσα συμφωνία καθώς και για τη σύναψη οποιασδήποτε νέας μεταξύ τους συμφωνίας ή συμφωνίας μεταξύ αυτών και άλλου συλλόγου προστασίας και εγγύησης (P & I Club). Οι επιχειρήσεις υποβάλλουν επίσης στην Επιτροπή κάθε χρόνο έκθεση με τα στατιστικά στοιχεία, ώστε να μπορεί η Επιτροπή να ελέγχει την εφαρμογή της διαδικασίας «πριν την 30ή Σεπτεμβρίου».

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στις επιχειρήσεις που αναφέρονται στο παράρτημα.

Βρυξέλλες, 16 Δεκεμβρίου 1985.

Για την Επιτροπή

Peter SUTHERLAND

Μέλος της Επιτροπής

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.