

MAŁGORZATA ANNA NESTEROWICZ

WYŁĄCZENIA SPOD ZASAD PRAWA KONKURENCJI W TRANSPORCIE MORSKIM – POROZUMIENIA MIĘDZY ARMATORSKIMI KLUBAMI UBEZPIECZEŃ WZAJEMNYCH

W XIX w. do ubezpieczeń w transporcie morskim włączono klauzule dotyczące działalności cywilnej, a konkretnie zapewniające przyjęcie przez ubezpieczyciela $\frac{3}{4}$ odpowiedzialności za kolizję. Armator statku odpowiadał za $\frac{1}{4}$. Armatorzy statków, aby rozłożyć ryzyko materialne za szkody związane ze zderzeniem statków, zaczęli łączyć się w tak zwane kluby ubezpieczeń wzajemnych.

Trzydzieści największych klubów ubezpieczeń wzajemnych zawiązało stowarzyszenie o nazwie International Group of P&I Clubs, które ubezpiecza i reasekuruje ponad 90% światowego tonażu (i prawie 100% tonażu europejskiego).

Autorka omawia decyzję Komisji europejskiej 1999/329/WE, która przyznaje Międzynarodowej Grupie Klubów P&I indywidualne wyłączenie spod zakazu zмовы kartelowej, oraz dwa porozumienia: International Group Agreement i International Pooling Agreement, których to wyłączenie dotyczy. Pierwsze porozumienie ogranicza konkurencję między klubami i możliwość przyciągnięcia armatora ubezpieczonego w jednym klubie przez inny klub przez zaoferowanie mu niższej stawki. Drugie porozumienie dotyczy rozłożenia ryzyka odpowiedzialności za roszczenia pomiędzy członków Grupy.

1. POCZĄTKI UBEZPIECZEŃ W TRANSPORCIE MORSKIM

Ubezpieczenia w transporcie morskim zaczęły rozwijać się w Londynie na początku XVIII w., a swój początek wzięły z umów zawieranych w kawiarni Edwarda Lloyda *Lloyds Coffee House*. W początkowej fazie rozwoju ubezpieczenia te nie obejmowały odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z żeglugą morską, a jedynie ubezpieczenie statku (*casco*) i ładunku. Nieco później do tradycyjnych warunków ubezpieczenia włączono klauzule dotyczące odpowiedzialności cywilnej, a konkretnie zapewniające przejście przez ubezpieczyciela $\frac{3}{4}$ odpowiedzialności za kolizję. Armator statku pozostawał odpowiedzialny za $\frac{1}{4}$. Ta pozostała odpowiedzialność spowodowała, że armatorzy

zaczęli łączyć się w tzw. kluby ubezpieczeń wzajemnych, aby w ten sposób rozłożyć ryzyko odpowiedzialności za szkody wynikłe ze zderzenia statków.

Pierwsze kluby powstały na początku XIX w. Ponieważ ich celem była ochrona przed ryzykami nieujętych w klauzulach ubezpieczenia *casco* oraz wypłata odszkodowań za ładunek stracony z winy przewoźnika (co również nie było objęte tradycyjnym ubezpieczeniem), ich nazwa odzwierciedlała te dwie funkcje: ochronną i odszkodowawczą. Odtąd armatorskie kluby ubezpieczeń wzajemnych noszą nazwę *Protection and Indemnity (P&I)*.

2. ZASADY DZIAŁANIA KLUBÓW UBEZPIECZEŃ WZAJEMNYCH

Członkiem klubu ubezpieczeń wzajemnych może być każda osoba uprawiająca żeglugę własnym lub cudzym statkiem (właściciel, armator, czarterujący na czas lub czarterujący *bareboat, etc.*). Każdy członek wnosi do klubu na początku roku udział proporcjonalny do tonażu brutto statku. Pod koniec roku, po podsumowaniu wydatków z całego roku, klub wzywa członków do wniesienia odpowiedniej opłaty dodatkowej. Gdy po wypłaceniu wszystkich odszkodowań pozostaje nadwyżka, klub zwraca ją członkom proporcjonalnie do wniesionych uprzednio wpłat.

Kluby pokrywają szkody poniesione przez załogę statku (koszty leczenia członka załogi i inne związane z tym wydatki, np. repatriacji, transportu, dewiacji statku), przez pasażerów oraz przez inne osoby przebywające na statku (szkody na osobie i na mieniu). Ponadto kluby ubezpieczają odpowiedzialność cywilną osoby eksploatującej statek w razie zderzeń statków, zanieczyszczeń morza i innych wypadków morskich (naprawa szkód pokolizyjnych, ratownictwo, rozliczenie awarii wspólnej, odpowiedzialność z tytułu zanieczyszczenia, usunięcie wraku, utracone korzyści w wyniku wyłączenia statku z eksploatacji *etc.*). Wreszcie, kluby biorą na siebie odpowiedzialność za inne szkody, np. związane ze świadczeniem usług portowych (najczęściej holowanie) i związane z przewozem ładunku¹.

Obecnie jest na świecie wiele takich klubów. Trzy największych zdecydowało się zawrzeć ścisłą umowę o współpracy w ramach międzynarodowego stowarzyszenia o nazwie *International Group of P&I Clubs* (Międzynarodowa Grupa P&I). Należą do nich:

- American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association, Inc
- Assuranceforeningen Gard
- Assuranceforeningen Skuld

¹ Z. Brodecki, *Prawo ubezpieczeń morskich*, Sopot 1999, s. 101–157.

- The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited
- The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association
- The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited
- The North of England Protection & Indemnity Association
- The Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association (Luxembourg)
- The Standard Steamship Owners' Protection & Indemnity Association (Bermuda) Limited
- The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited
- The Swedish Club
- United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited
- The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg)

W ramach tej grupy dokonuje się wspólnych operacji finansowych i reasekuracji. Grupa ta ubezpiecza i reasekuruje ponad 90% światowego tonażu (i niemal 100% tonażu europejskiego).

3. OKOLICZNOŚCI WYDANIA PRZEZ KOMISJĘ EUROPEJSKĄ DECYZJI DOTYCZĄCEJ MIĘDZYNARODOWEJ GRUPY KLUBÓW P&I

W 1981 r. Grupa Międzynarodowa złożyła do Komisji Europejskiej, na podstawie obowiązującego wówczas Rozporządzenia nr 17, wniosek o wydanie atestu negatywnego i wyłączenia indywidualnego spod zakazu zmywu kartelowej w rozumieniu art. 81 ust. 3 (wtedy art. 85 ust. 3) w odniesieniu do porozumienia stanowiącego podstawę działalności Grupy (tzw. *International Group Agreement*) i do porozumień dotyczących reasekuracji roszczeń. Komisja podjęła rozmowy z Grupą w sprawie zmian pewnych klauzul porozumienia, które uznawała za niezgodne z zasadami konkurencji. W 1983 r. Greckie Stowarzyszenie Właścicieli Statków i Grecki Komitet ds. Współpracy w Żegludze wniosły skargę na niektóre klauzule zawarte w *International Group Agreement*. Komisja również wzięła pod uwagę te argumenty w trakcie wspomnianych negocjacji. W rezultacie dopiero w 1985 r., po wprowadzeniu przez Grupę wymaganych zmian, Komisja przyznała wnioskowane wyłączenie na 10 lat decyzją 85/615/WE².

² Decyzja z dnia 16.12.1985 r. w sprawie nr IV/30.373, *P&I Clubs*, (Dz.U. 1985, L 376/2).

Wyłączenie wygasło w 1995 r. Grupa wniosła o jego przedłużenie. Komisja takiego przedłużenia nie przyznała automatycznie, ale – ze względu na kontrolerski charakter tematyki – dopiero w 1999 r., tj. po rozpatrzeniu przez Komisję kolejnej skargi Greckiego Komitetu ds. Współpracy w Żegludze na treść *International Pooling Agreement* (Międzynarodowego porozumienia o połączeniu zasobów klubów w celu wspólnego zaspakajania roszczeń)³ i wprowadzeniu do niego przez Grupę zasugerowanych przez Komisję zmian. Niniejszy artykuł dotyczy w szczególności decyzji Komisji 1999/329/WE przyznającej Międzynarodowej Grupie Klubów P&I nowe wyłączenie oraz dwóch porozumień *International Group Agreement* i *International Pooling Agreement*, których to wyłączenie dotyczy⁴.

4. POROZUMIENIA BĘDĄCE PODSTAWĄ DZIAŁANIA GRUPY MIĘDZYNARODOWEJ

International Group Agreement ma swoje korzenie w umowach między klubami z początków XX w., ale dopiero w 1980 r. porozumienie to zostało spisane i podpisane przez kluby, które chciały formalnie przynależeć do Grupy Międzynarodowej. Porozumienie ogranicza konkurencję między klubami i możliwość przyciągnięcia armatora ubezpieczonego w jednym klubie przez inny klub poprzez zaoferowanie mu niższej stawki. Konkurencja pomiędzy klubami w odniesieniu do oferowanych stawek ubezpieczeniowych mogłaby doprowadzić bowiem do zachwiania równowagi finansowej Grupy i jej możliwości rozkładania ryzyka za większe roszczenia. W związku z tym kluby konkurują między sobą głównie w odniesieniu do kosztów administracyjnych. Na wniosek Komisji w ramach omawianych powyżej negocjacji z 1999 r. koszty administracyjne i stawki ubezpieczeniowe są prezentowane oddzielnie dla zwiększenia przejrzystości.

International Pooling Agreement (Międzynarodowe porozumienie o połączeniu zasobów) jest porozumieniem o rozłożeniu ryzyka odpowiedzialności za roszczenia pomiędzy członków Grupy. Zawiera ono zasady podziału roszczeń między klubami, wskazuje rodzaje roszczeń podlegających takiej procedurze i rodzaje roszczeń, które mogą być spod niej wyłączone, oraz wyjaśnia, w jaki sposób należy obliczać udział każdego klubu.

³ W języku polskim termin *pooling* bez tłumaczenia staje się również coraz bardziej popularny. „Mówiąc o *poolingu* mamy na myśli wspólną logistykę kilku firm, które wyrażają zgodę na dzielenie zysków i ewentualnych strat z tego tytułu”, www.centrumwiedzy.edu.pl.

⁴ Decyzja z dnia 12.04.1999 r. w sprawach nr IV/D-1/30.373, P&I Clubs, IGA i nr IV/D-1/37.143, P&I (Dz.U. 1999, L 125/12). Por. S.J. Hazelwood, *P&I Clubs Law and Practice*, LLP 2000, s. 383–395.

W praktyce wygląda to w ten sposób⁵, że klub ubezpieczający bierze na siebie pierwsze 7 milionów dolarów w ramach określonego roszczenia (tzw. *club retention level*). W tym przedziale mieści się w praktyce większość roszczeń kierowanych do klubów⁶. Jeżeli roszczenie jest wyższe, to kwota między 7 a 43 milionami dolarów podlega podziałowi pomiędzy wszystkie kluby należące do Grupy (tzw. *pool retention level*), tak aby uchronić każdy pojedynczy klub od ewentualnego bankructwa i zapewnić każdemu z nich stałą płynność finansową⁷. Udział każdego klubu na tym etapie jest obliczany na podstawie trzech elementów: liczby i wysokości wnoszonych do Grupy roszczeń, tonażu ubezpieczonych przez klub statków i liczby ich zawinięć do portów. Jeżeli roszczenie jest jeszcze wyższe, to kwota od 43 milionów dolarów do 2 miliardów dolarów podlega reasekuracji na rynku ubezpieczeń komercyjnych (tzw. *general excess loss reinsurance level*)⁸. Część roszczenia, która ewentualnie przewyższy sumę 2 miliardów dolarów (tzw. *overspill*), ma teoretycznie znów powrócić do podziału pomiędzy kluby, płatne maksymalnie od każdego statku członka klubu do sumy równej 2,5% maksymalnej odpowiedzialności armatora statku zgodnie z Konwencją z 1976 r. o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie. Jak dotychczas żadne roszczenie nie osiągnęło takiego poziomu.

Ubezpieczenie roszczenia w ramach Międzynarodowej Grupy Klubów P&I (rok 2007)

Klub	Kwota
<i>Club retention level</i>	7 mln \$
<i>Pool retention level</i>	43 mln \$ (część roszczenia przewyższająca 7 mln \$)
<i>General excess loss cover level</i>	2 mld \$ (część roszczenia przewyższająca 43 mln + 7 mln \$)
<i>Overspill</i>	część roszczenia przewyższająca 2 mld + 43 mln + 7 mln \$

Źródło: http://www.gard.no/portal/page/portal/GardNO/DivCommon/PrinterFriendly?p_d_i=121&p_d_c=&p_d_v=12918

⁵ W artykule autorka podaje dane z 2007 r. W momencie wydawania Decyzji Komisji liczby były trochę niższe, tj. 5 milionów dolarów/ 5–30 milionów dolarów/, 30 milionów–2 miliardy dolarów/ 2–4,25 miliarda dolarów/.

⁶ W latach 1985–1999, zgodnie z danymi zawartymi w decyzji Komisji, było to 99% roszczeń.

⁷ W latach 1985–1999 było to przeciętnie 20 roszczeń rocznie.

⁸ W latach 1985–1999 przeciętnie jedno lub dwa roszczenia rocznie.

5. DECYZJA KOMISJI 1999/329/WE PRYZNAJĄCA MIĘDZYNARODOWEJ GRUPIE KLUBÓW P&I NOWE WYŁĄCZENIE INDYWIDUALNE

5.1. ANALIZA *INTERNATIONAL GROUP AGREEMENT*

Komisja poddała analizie niektóre, omówione poniżej, postanowienia porozumienia, aby sprawdzić ich zgodność z zasadami prawa konkurencji.

Pierwsze z postanowień dotyczyło faktu, że ubezpieczony, który chce wycofać swój statek z klubu, musi zapłacić pewną sumę, aby pokryć swój ewentualny udział w danym roku ubezpieczeniowym. Taka zasada może potencjalnie zniechęcić właścicieli statków do zmiany ubezpieczyciela, jednakże Komisja stwierdziła, że zasada jest proporcjonalna do celu, jaki zamierza osiągnąć – uniemożliwić ubezpieczonemu uniknięcie zapłaty udziału pod koniec roku, gdy zostaną obliczone roszczenia. Również sposób zmierzający do zapewnienia tego celu nie jest szczególnie uciążliwy, gdyż odchodzący z klubu jest zobowiązany przedstawić jedynie gwarancję bankową na poczet ewentualnego długu.

Ponadto, ze względu na zachowanie równowagi finansowej w ramach Grupy, kluby są związane uzgodnionymi (lub raczej sugerowanymi) przez nią minimalnymi stawkami ubezpieczeniowymi. Kluby mogą jedynie konkurować między sobą w odniesieniu do kosztów administracyjnych, co ostatecznie ma wpływ na całość stawki płaconej przez ubezpieczonego. W praktyce wygląda to w ten sposób, że żaden klub nie może zaoferować właścicielowi statku ubezpieczonemu w innym klubie niższych stawek od tych, które płaci w swoim klubie za to samo ryzyko. Jeżeli mimo to zdecyduje się on zmienić klub, to w następnym roku nowy klub może już stawkę obniżyć. Komisja zgodziła się z argumentem, że każde porozumienie polegające na podziale zasobów w celu wspólnego zaspokajania roszczeń wymaga pewnej dyscypliny co do stawek płaconych przez udziałowców. Żaden klub nie zgodziłby się na pokrywanie roszczeń innego klubu, jeżeli ten pobierałby od swoich członków niższe stawki w odniesieniu do tych samych roszczeń. Z drugiej strony, jeżeli w jednym klubie można by było uzyskać tańsze ubezpieczenie tego samego ryzyka co w innym klubie, to wszyscy zainteresowani udawaliby się tylko do tego klubu – to zachwiałoby równowagę finansową Grupy. Komisja przyznała więc, że ograniczenie swobody pojedynczych klubów co do ustalania stawek ubezpieczeniowych i przyciągania członków innych klubów jest ograniczeniem inherentnym dla porozumienia o podziale zasobów i o wspólnym zaspokajaniu roszczeń.

Komisja zauważyła jednakże, że ten brak swobody dotyczy zarówno roszczeń, które są w całości pokrywane przez pojedynczy klub, jak i roszczeń, które są wspólnie pokrywane przez Grupę. Uznała, że mimo iż ograniczenie swobody co do ustalania stawek za ewentualne, pokrywane wyłącznie przez dany klub

roszczenia nie jest ograniczeniem inherentnym dla porozumienia o wspólnym zaspokajaniu roszczeń i mimo że ma ono znaczący wpływ na rynek i handel między państwami, to jednakże niemożliwe byłoby zastosowanie dwóch rodzajów stawek, gdyż w momencie zawierania ubezpieczenia nie wiadomo, jak wysokie mogą być roszczenia związane z ewentualnym wypadkiem i czy w związku z tym będą one pokrywane wyłącznie przez klub czy przez Grupę.

5.2. ANALIZA *INTERNATIONAL POOLING AGREEMENT*

Komisja poddała również analizie Międzynarodowe porozumienie o połączeniu zasobów. Stwierdziła, że jeżeli porozumienie o wspólnym pokrywaniu roszczeń jest konieczne dla funkcjonowania systemu ubezpieczeń i umożliwia oferowanie na rynku przez grupę ubezpieczycieli takich rodzajów ubezpieczeń, których pojedynczy ubezpieczyciel sam nie mógłby zaoferować, to takie porozumienie nie może być uznane za niezgodne z zasadami konkurencji. Jest oczywiste, że pewne klauzule tego porozumienia będą ograniczały swobodę jego członków w odniesieniu do wielu aspektów ich działalności ubezpieczeniowej, niemniej, jeżeli ograniczenia te są inherentne dla tego typu porozumień i konieczne dla prawidłowego funkcjonowania wspólnego pokrywania roszczeń, to są one dopuszczalne.

W celu potwierdzenia swoich wniosków Komisja zbadała, czy polityka wspólnego pokrywania roszczeń jest niezbędna do funkcjonowania ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej w odniesieniu do transportu morskiego i czy zawarte w omawianym porozumieniu klauzule są konieczne do jego prawidłowego funkcjonowania. Odpowiedź na pierwsze pytanie była pozytywna. Obliczono, że aby zapewnić ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej w odniesieniu do każdego statku do wysokości 4,25 miliarda dolarów (obecnie suma ta wzrosła do 7 miliardów), ubezpieczyciele biorący udział w tym przedsięwzięciu musieliby ubezpieczać co najmniej 50% tonażu światowego, aby w ten sposób zgromadzić wystarczające zasoby do ewentualnego zaspokojenia tak wysokich roszczeń. Międzynarodowa Grupa P&I ubezpiecza około 90% tonażu światowego. Rynek ubezpieczeniowy działa na zasadzie tzw. korzyści skali (*economies of scale*) – im więcej jednostek bierze udział w przedsięwzięciu, tym większe korzyści, gdyż koszty rozkładają się na każdą z tych jednostek. Dla porównania pojedynczy ubezpieczyciel, np. *Ocean Marine*, mógł zapewnić ubezpieczenie jedynie do wysokości 500 milionów dolarów.

Wnioski te potwierdzili brokerzy ubezpieczeniowi, do których Komisja zwróciła się z pytaniem dotyczącym reasekuracji. Ich zdaniem grupa ubezpieczycieli musiałaby ubezpieczać co najmniej 30% światowego tonażu, aby zapewnić reasekurację do wysokości 1,5 miliarda dolarów, 45% do wysokości 3 miliardów i ponad 50%, aby reasekurować roszczenia powyżej 3 miliardów

dolarów. Oznacza to, że w rzeczywistości tylko jeden podmiot gospodarczy może działać na rynku, gdyż tylko jeden może osiągnąć ponad 50-procentowy udział w rynku. Porozumienie między klubami P&I nie jest więc niezgodne z zasadami konkurencji, ponieważ dwa mniejsze podmioty nie byłyby w stanie zapewnić tak wysokiego ubezpieczenia i reasekuracji, przy podobnej polityce wspólnego pokrywania roszczeń.

W ramach szczegółowej analizy klauzul porozumienia Komisja zwróciła szczególną uwagę na zasady dotyczące minimalnego progu ubezpieczeniowego, zasady dotyczące wspólnej zgody co do reguł dotyczących polis i praktyk księgowych oraz na sprawę wspólnego zakupu polis reasekuracyjnych. W odniesieniu do pierwszej kwestii poprzednia wersja porozumienia zawierała kwotę, na jaką ubezpieczeni byli wszyscy członkowie klubów. Kluby nie mogły oferować innego progu niż przewidziany w porozumieniu. Komisja się zgodziła, że taka zasada jest konieczna dla funkcjonowania porozumienia o wspólnym pokrywaniu roszczeń, szczególnie w wypadku ubezpieczeń wzajemnych. Zróznicowanie zakresu polis ubezpieczeniowych można byłoby łatwiej osiągnąć przy ubezpieczeniach komercyjnych, których składki są również zróznicowane. Niemniej porozumienie zostało w tym zakresie zmienione. Kluby, które chcą poddać określone ryzyko procedurze wspólnego pokrywania roszczeń w ramach Grupy, są w dalszym ciągu związane ustalonym progiem ubezpieczeniowym, niemniej mogą one oferować ubezpieczenie na wyższą, a nawet niższą kwotę, choć wtedy związane z nim roszczenia nie podlegałyby procedurze będącej przedmiotem porozumienia.

W odniesieniu do drugiej kwestii, porozumienie przewiduje, że zasady dotyczące polis ubezpieczeniowych każdego klubu muszą być zaaprobowane przez $\frac{3}{4}$ członków porozumienia. Ogranicza to znacznie swobodę klubów w wypracowywaniu własnych zasad, jednakże, jak stwierdziła Komisja, jest to konieczne do prawidłowego funkcjonowania porozumienia. Członkowie Grupy jedynie wtedy będą chętnie odpowiadać za roszczenia wniesione do innego klubu, gdy ten klub będzie stosował podobne lub wspólnie uznane zasady dotyczące m. in. polis i praktyk księgowych.

Trzecia kwestia związana była ze wspólnym zakupem polis reasekuracyjnych. Tak jak to wyjaśniono wcześniej, kwota roszczeń w wysokości pomiędzy 43 milionami a 2 miliardami dolarów podlega reasekuracji na rynku ubezpieczeń komercyjnych. Umowa o reasekurację pomiędzy Grupą Międzynarodową a ubezpieczycielami komercyjnymi jest zawierana zbiorowo przez kluby będące członkami Grupy, co może odpowiadać wspólnemu zakupowi produktów potencjalnie zabronionemu przez art. 81 ust. 1. Ponadto Komisja sama przyznała, że wspólny zakup polis reasekuracyjnych nie jest inherentny do porozumienia o wspólnym pokrywaniu roszczeń, gdyż każdy klub mógłby sam nabyć polisę reasekuracyjną. Niemniej, po konsultacji z brokerami uznała, że kluby działające

pojedynczo nie byłyby w stanie uzyskać reasekuracji roszczeń na takim poziomie, na jakim uzyskują ją dokonując tego zakupu wspólnie⁹.

5.3. UWAGI OGÓLNE DOTYCZĄCE ZASTOSOWANIA ZASAD PRAWA KONKURENCJI DO ANALIZOWANYCH POROZUMIENÍ

Mimo że w czasie rozważania sprawy istniało Rozporządzenie Komisji nr 3932/92 z dnia 21.12.1992 r.¹⁰ (zastąpione Rozporządzeniem Komisji nr 358/2003 z dnia 27.02.2003 r.¹¹) w sprawie zastosowania art. 85 ust. 3 (obecnie art. 81 ust. 3) do niektórych kategorii porozumień, decyzji i praktyk uzgodnionych w sektorze ubezpieczeniowym, które obejmowało wyłączeniem grupowym niektóre praktyki zakładów ubezpieczeniowych, to rozporządzenie to nie znalazło zastosowania w omawianej sprawie. Powodem był fakt, że objęte wyłączeniem grupy zakładów ubezpieczeniowych (tzw. grupy koasekurujące) prowadzące w imieniu i na rachunek swoich uczestników działalność w zakresie ubezpieczeń od określonych ryzyk nie mogły posiadać więcej niż 15% udziału w rynku¹². Międzynarodowa Grupa Klubów P&I ma udział 90-procentowy i dlatego praktyki w jej ramach należało poddać specjalnej analizie i ewentualnie przyznać im wyłączenie indywidualne, jeżeli przyczyniają się do postępu gospodarczego, przynosząc jednocześnie korzyść wszystkim użytkownikom i jeżeli nie wprowadzają ograniczeń, które nie są niezbędne do osiągnięcia tego celu.

Z analizy Komisji wynikało, że żaden ubezpieczyciel nie byłby w stanie pojedynczo zaoferować ubezpieczenia o takim zakresie i takiej wysokości jak Międzynarodowa Grupa Klubów P&I. Ubezpieczenie takie, zdaniem brokerów, może zaoferować jedynie podmiot lub podmioty mające co najmniej 50% udziału w rynku. Tak więc porozumienie między klubami P&I prowadzi do zaoferowania nowego produktu. Ponadto oznacza to, że tylko jeden podmiot na rynku może zaoferować takie ubezpieczenie, a więc w praktyce konkurencja jest niemożliwa.

Nie ma również wątpliwości, że nowy produkt zaoferowany wspólnie przez Grupę Międzynarodową jest korzystny tak dla właścicieli statków i armatorów, jak i przewoźników oraz właścicieli ładunku i pasażerów. Dzięki wspólnemu pokrywaniu roszczeń przez kluby osoby poszkodowane mają szansę na otrzymanie wyższych odszkodowań, a osoby odpowiedzialne – na ubezpieczenie swojego ryzyka.

⁹ L. Gyselen, *P&I insurance: The European Commission's Decision Concerning the Agreements of the International Group of P&I Clubs*, [w:] *Marine Insurance at the turn of the Millenium*, vol. I, (red. M. Huybrechts, E. Van Hooydonk i Ch. Dieryck), Antwerpia 1999, s. 181 i nast.

¹⁰ Dz.U. 1992, L 398, s. 7–14.

¹¹ Dz.U. 2003, L 53, s. 8–16

¹² W nowym rozporządzeniu progi podniesiono do 20% i 25% w pewnych przypadkach.

W trakcie analizy ustalono, że większość ograniczeń znajdujących się w omawianych porozumieniach była dla tego rodzaju porozumień inherentna i niezbędna do ich prawidłowego funkcjonowania. Poza tą kwalifikacją znajdowały się jedynie ograniczenia dotyczące roszczeń pokrywanych w całości przez każdy pojedynczy klub (ze względu na ich nieznaczną wysokość), niemniej zastosowanie tych ograniczeń jedynie do tych części roszczeń, które podlegają procedurze podziału pomiędzy kluby, byłoby bardzo skomplikowane lub nawet niemożliwe.

5.4. NADUŻYCIE POZYCJI DOMINUJĄCEJ

Analizując porozumienia zawarte w ramach Międzynarodowej Grupy Klubów P&I, Komisja dokonała również oceny ewentualnego nadużycia pozycji dominującej zgodnie z art. 86 (obecnie art. 82) Traktatu. Nadużycie takie jest zabronione, tak więc gdyby Komisja uznała, że do niego doszło, żadne wyłączenie indywidualne lub grupowe nie mogłoby być przyznane dla objętych nim praktyk.

Nie ma wątpliwości, że Grupa Międzynarodowa ma pozycję dominującą. Pozycja dominująca to taka pozycja przedsiębiorcy, która umożliwia mu zapobieganie skutecznej konkurencji na rynku właściwym przez stworzenie mu możliwości działania w znacznym zakresie niezależnie od konkurentów, kontrahentów oraz konsumentów. Ponadto Europejski Trybunał Sprawiedliwości uznał, że pozycję dominującą może mieć tak jedno przedsiębiorstwo, jak i grupa przedsiębiorstw, pod warunkiem, że grupa ta działa na określonym rynku jako jednostka zbiorowa. W szczególności wymaga się, aby członkowie grupy przyjmowali tę samą linię działania oraz aby istniały pomiędzy nimi powiązania i zależności gospodarcze. Istnienie zbiorowej pozycji dominującej stwierdzono wielokrotnie w odniesieniu do transportu morskiego¹³ – również w tym wypadku Międzynarodowa Grupa Klubów P&I spełnia wymagania.

Na posiadanie pozycji dominującej może wskazywać udział rynkowy przedsiębiorstwa lub grupy przedsiębiorstw (najczęściej mówi się o ponad 50%) – Grupa Międzynarodowa ubezpiecza ponad 90% tonażu światowego.

Samo posiadanie pozycji dominującej nie oznacza jej nadużycia. Komisja podjęła się analizy dwóch działań Grupy pod kątem sprawdzenia, czy nie stanowią one nadużycia pozycji dominującej: ograniczania wysokości ubezpieczenia i oferowania reasekuracji w sposób dyskryminujący.

¹³ Por. np. sprawę T-24/93, *Compagnie Maritime Belge przeciwko Komisji*, 1996 [ECR-II] 1201; R. Greaves, *EC Competition Rules and Maritime Transport: Cewal, Lloyd's Maritime and Commercial Law Review*, Nov. 1993, s. 471 i nast. oraz P.M. Fernández, *Increasing Powers and Increasing Uncertainty: Collective Dominance and Pricing Abuses*, *European Law Review*, 2000/25, s. 645 i nast.

Początkowo Grupa oferowała tylko jeden produkt ubezpieczeniowy: ubezpieczenie o określonej wysokości i jej członkowie nie mieli prawa do oferowania ubezpieczenia o niższej lub wyższej wysokości. Mogłoby to kwalifikować się do ograniczania produktów oferowanych na rynku, zwłaszcza że najprawdopodobniej prowadziłyby to do niezaspokojenia pewnej części rynku podaży. W 1999 r. klauzula ta została zmieniona – członkowie Grupy mogą oferować ubezpieczenia w innej wysokości (w praktyce raczej niższe) niż ustalone wspólnie przez Grupę, lecz są one w związku z tym wyłączone spod systemu wspólnego podziału roszczeń, chociaż ubezpieczyciele mogą zawierać w stosunku do nich odrębne porozumienia reasekuracyjne lub o podziale roszczeń.

Większość właścicieli i armatorów, która wniosła uwagi dotyczące produktu ubezpieczeniowego oferowanego przez Grupę Międzynarodową, była z niego zadowolona (z wyjątkiem niektórych armatorów greckich).

Ponadto wydaje się, że Grupa zaoferowała najwyższą możliwą wysokość ubezpieczenia, jeśli się weźmie pod uwagę warunki rynkowe – w razie bardzo dużego wypadku roszczenia byłyby spłacane przez kilka lat, ale co najważniejsze – bez narażenia ubezpieczycieli na bankructwo.

Komisja stwierdziła więc, że przy ustalaniu wysokości produktu ubezpieczeniowego oferowanego przez Grupę nie doszło do nadużycia pozycji dominującej.

W odniesieniu do oferty reasekuracyjnej Grupy Międzynarodowej podniesiono zarzut, że niezależne kluby P&I, które ubiegają się o reasekurację swoich roszczeń przez Grupę, nie są traktowane wszystkie w ten sam sposób oraz tak samo jak kluby będące członkami Grupy¹⁴. Wskazywał na to brak jakichkolwiek zasad w *International Pooling Agreement*, które precyzowałyby, jakie kluby P&I mogą reasekurację uzyskać i w jaki sposób oraz czy w ogóle mogą one sprawdzić, czy zasady porozumienia dotyczące reasekuracji są stosowane prawidłowo.

W wyniku negocjacji z Komisją w 1999 r. Grupa Międzynarodowa wprowadziła zmiany do *International Pooling Agreement*, zawierające zasady, na podstawie których komercyjni ubezpieczyciele i niezależne kluby P&I mogą ubiegać się o reasekurację oferowanych przez nich polis ubezpieczeniowych. Ponadto wprowadziła procedurę dotyczącą odmowy reasekuracji, ustalając obowiązek odpowiedzi na piśmie i zachowania określonych terminów.

Komisja stwierdziła więc, że wprowadzenie wyżej omówionych zmian gwarantowało nienadużywanie pozycji dominującej.

¹⁴ Do Komisji wpłynęła nieformalna skarga od niezależnego klubu *Ocean Marine* – L. Gyselen, *op. cit.*, s. 197.

5.5. PODSUMOWANIE

Na podstawie znanych faktów i przeprowadzonej analizy Komisja stwierdziła, że w odniesieniu do *International Pooling Agreement* i *International Group Agreement* zawartych w ramach Międzynarodowej Grupy Klubów P&I nie ma podstaw do postępowania zgodnie z art. 81 ust. 1 Traktatu WE. Wyjątek stanowią zasady dotyczące postępowania przy ustalaniu wspólnych stawek w odniesieniu do tej części roszczeń, które są pokrywane wyłącznie indywidualnie przez każdy klub, jednakże praktyka ta uzyskała wyłączenie spod zasad prawa konkurencji. Wyłączenie obowiązuje od 20.02.1999 r. (od dnia, w którym ostatnie notyfikowane zmiany do wspomnianych porozumień weszły w życie) przez 10 lat, czyli do dnia 20.02.2009 r.

Komisja stwierdziła, że nie ma również podstaw do postępowania zgodnie z art. 82 Traktatu WE w odniesieniu do wspomnianych porozumień.

Ponadto Grupa Międzynarodowa została zobowiązana do corocznego informowania Komisji o wszelkich zmianach lub dodatkowych klauzulach do notyfikowanych porozumień, jak również o zawarciu jakiegokolwiek innego porozumienia w ramach Grupy. Grupa musi również co roku przedstawiać Komisji raport na temat, czy *International Pooling Agreement* pozostaje niezbędne, aby kluby P&I mogły zapewnić ubezpieczenia o takiej wysokości, do jakich się zobowiązały w umowach. Poza tym raport ten powinien zawierać dane dotyczące rozwoju rynku P&I w zakresie ubezpieczeń bezpośrednich i reasekuracji: w odniesieniu do bezpośrednich ubezpieczeń P&I – dane dotyczące udziałów rynkowych i wysokości ubezpieczenia oferowanego przez Grupę Międzynarodową i każdego z jej członków, jak również szacunkowe udziały rynkowe i wysokość ubezpieczenia oferowanego przez ubezpieczycieli nienależących do Grupy, a w odniesieniu do reasekuracji P&I – dane dotyczące struktury umowy reasekuracyjnej oferowanej przez Grupę¹⁵ (dane o wysokości reasekuracji, składkach, uczestniczących reasekuratorach oraz ich udziałach) i szacunkowej wysokości ubezpieczenia oferowanego innym członkom P&I.

Dotychczas nie wiadomo, czy po 2009 roku wyłączenie zostanie ponownie przedłużone. Prawdopodobnie tak, jeżeli nie zostanie wniesiony żaden sprzeciw, niemniej możliwość takich sprzeciwów istnieje, gdyż system ma swoich przeciwników, postulujących nieograniczoną konkurencję¹⁶.

¹⁵ *General Excess Loss Reinsurance Contract*.

¹⁶ Por. P. Bennett, *Anti-Trust? European Competition Law and Mutual Environmental Insurance*, *Economic Geography*, 2000, vol. 76, no. 1, s. 50–67.

6. ZNACZENIE DECYZJI DLA INNYCH DZIAŁAŃ GRUPY MIĘDZYNARODOWEJ

W czerwcu 2004 r. OECD (Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju) opublikowała raport na temat odmowy ubezpieczenia dla żeglugi poniżej uznanych standardów (*Report on removal of insurance from substandard shipping*)¹⁷. W raporcie tym położono nacisk na rosnącą tendencję niektórych armatorów do prowadzenia działalności poniżej uznanych standardów. Oznacza to eksploatację statków niespełniających wymogów bezpieczeństwa i niezapewnienie wystarczającej liczbie i odpowiednio wykwalifikowanej załogi.

Zdaniem autorów raportu nie wystarczy podnosić wysokości składek ubezpieczeniowych płaconych przez takich armatorów, gdyż zrobią oni oszczędności gdzie indziej, najczęściej kosztem bezpieczeństwa statku. Jedynym efektywnym rozwiązaniem wydaje się całkowita odmowa ubezpieczenia tak ze strony ubezpieczycieli odpowiedzialności cywilnej, jak i ubezpieczycieli *casco*¹⁸. Takie działanie – wraz z wprowadzeniem obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej w odniesieniu do eksploatacji statku¹⁹ – uniemożliwiłoby nieuczciwym armatorom funkcjonowanie na rynku, a tym samym zwiększyłoby bezpieczeństwo żeglugi morskiej. Niemniej, aby odmowa ubezpieczenia była skuteczna, musi być to działanie podjęte przez cały rynek ubezpieczeniowy. W tym celu niezbędna byłaby wymiana między ubezpieczycielami *casco* w ramach *International Union of Marine Insurers* i pomiędzy klubami P&I (tak w ramach Grupy Międzynarodowej, jak i z niezależnymi klubami) informacji dotyczących armatorów i wspólne podejmowanie decyzji o odmowie ubezpieczenia określonym armatorom przez wszystkich operatorów na rynku ubezpieczeń.

Takie działanie z łatwością może kwalifikować się jako naruszenie zasad art. 81 (ograniczanie produkcji i rynków zbytu) oraz art. 82. Jednakże Komisja Europejska już wcześniej zgadzała się z opinią, że rynek transportu morskiego jest rynkiem specjalnym, do którego europejskie zasady konkurencji nie mogą być stosowane bezpośrednio, a jedynie po ich odpowiedniej adaptacji. Dowodem tego jest omawiana powyżej decyzja potwierdzająca zgodność z prawem działań podmiotu zbiorowego mającego ponad 90% udziału w rynku. W niedalekiej przyszłości, jeżeli ubezpieczyciele wyrażą realne zainteresowanie propozycjami OECD, Komisja będzie musiała prawdopodobnie rozważyć odpowiednie przystosowanie zasad konkurencji w odniesieniu do zbiorowej odmowy ubezpieczenia określonym armatorom ze względu na konieczność zwiększenia bezpieczeństwa

¹⁷ <http://www.oecd.org/dataoecd/58/15/32144381.pdf>

¹⁸ *Should substandard shipping be insured?*, Maritime Risk International, 1.10.2004.

¹⁹ Propozycja Dyrektywy w sprawie odpowiedzialności cywilnej i gwarancji finansowych właścicieli statków, COM (2005) 593 z dnia 23.11.2005 r.

transportu morskiego. Takie działanie z pewnością przyczyni się do postępu gospodarczego i zapewni korzyść użytkownikom usług transportowych. Najwłaściwszą drogą byłoby wydanie przez Komisję wyłączenia grupowego.

EXEMPTION FROM THE PRINCIPLES OF COMPETITION
IN MARITIME TRANSPORT: UNDERSTANDINGS AMONG
SHIP OWNERS' MUTUAL INSURANCE CLUBS
(Summary)

In the nineteenth century a clause concerning civil liability was attached to insurance documents in maritime transport. Concretely, this confirmed the insurer's acceptance of three-quarters of the liability for any collision. The ship owner accepted one quarter of the liability. Ship owners, wishing to spread the material risk of damages connected with the collision of vessels, began to join together in so-called mutual insurance clubs.

Thirteen of the largest mutual insurance clubs formed a society called the International Group of P and I Clubs. This insures and reinsures more than 90% of world tonnage (and almost 100% of the cargo of European tonnage).

The author discusses the decision of the European Commission (1999/329/WE) which grants the International Group of P and I Clubs exemption from the prohibition of cartel collusion and from two agreements: the International Group Agreement and the International Pooling Agreement, to both of which it exclusively applies. The first agreement limits competition between clubs and the possibility of bringing a ship owner insured in one club into another club by offering him a lower rate. The second agreement concerns the spreading of the risk of liability for claims among members of the Group.