

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 4 dicembre 1992

relativa ad un procedimento a norma dell'articolo 85 del trattato CEE
(IV/32.797 e 32.798 — Lloyd's Underwriters' Association e Institute of London Underwriters)

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

(93/3/CEE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea,

visto il regolamento n. 17 del Consiglio, del 6 febbraio 1962, primo regolamento di applicazione degli articoli 85 e 86 del trattato⁽¹⁾ modificato da ultimo dall'atto di adesione della Spagna e del Portogallo, in particolare l'articolo 2,

vista la notificazione e la domanda di esenzione e/o attestazione negativa presentata alla Commissione il 7 giugno 1989 dalla Lloyd's Underwriters' Association e dall'Institute of London Underwriters in ordine a due accordi, segnatamente il Joint Hull Understandings (JHU) e il Respect of Lead Agreement (RLA),

vista la decisione della Commissione del 1° ottobre 1990 di avviare un procedimento nel presente caso,

vista la pubblicazione, a norma dell'articolo 19, paragrafo 3 del regolamento n. 17, del contenuto essenziale della notificazione⁽²⁾, previa consultazione del comitato consultivo in materia di intese e posizioni dominanti,

CONSIDERANDO QUANTO SEGUE:

I — I FATTI

A. Notificazione

- (1) Il 7 giugno 1989 l'Institute of London Underwriters (ILU) e la Lloyd's Underwriters' Association (LUA) hanno formalmente notificato alla Commissione, chiedendo un'attestazione negativa o in subordine un'esenzione, due accordi denominati Joint Hull Understandings (JHU) e Respect of Lead Agreement (RLA). La notificazione formale è stata preceduta da una comunicazione informale e da una presentazione dei due accordi con lettere del 7 luglio 1988. Gli accordi notificati riguardano l'assicurazione marittima corpi e macchinario.

⁽¹⁾ GU n. 13 del 21. 2. 1962, pag. 204/62.

⁽²⁾ GU n. C 87 dell'8. 4. 1992, pag. 4.

B. Associazioni di imprese

- (2) L'ILU è un'associazione di assicuratori — « underwriters » (sottoscrittori) — che pratica l'assicurazione marittima ed aerea. Fondata nel 1884, essa svolge le funzioni usuali di un'associazione di operatori di categoria tra cui vari servizi amministrativi di supporto per i membri. Essa conta approssimativamente 112 membri, il 50 % dei quali è costituito da società di proprietà britannica. L'altra metà comprende società controllate o filiali di società sparse nei paesi sviluppati.
- (3) I Lloyd's di Londra (nel prosieguo: Lloyd's) sono una società con personalità giuridica di assicuratori privati che forniscono sul mercato internazionale quasi ogni tipo di assicurazione. Le entrate derivanti dai premi ammontano a circa 6 miliardi di lire sterline all'anno. Tre quarti di questo importo provengono dall'estero. Le polizze sono sottoscritte da privati la cui responsabilità è illimitata. Attualmente, si contano circa 31 000 membri, che sono raggruppati in circa 400 sindacati. Un agente specializzato sottoscrittore accetta contratti per conto di ciascun sindacato. I membri possono aderire a più di un sindacato.
- (4) La LUA è stata fondata nel 1909 e raggruppa tutti i sindacati dei Lloyd's operanti nel settore marittimo, che sono circa 230.
- (5) Le due associazioni annoverano un certo numero di comitati misti, aventi la funzione di vagliare le questioni che interessano campi particolari e riunire specialisti di ciascun settore. Uno di questi comitati è il Joint Hull Committee (JHC) che comprende sedici persone provenienti in numero uguale dalla LUA e dall'ILU. Esso è stato costituito per esaminare le questioni pertinenti al settore, nonché per sviluppare e gestire i due accordi notificati — il JHU e il RLA.
- (6) L'ILU e la LUA riuniscono la vasta maggioranza dei sottoscrittori operanti nelle assicurazioni marittime a Londra. Complessivamente, essi rappresentano circa il 90 % della capacità totale del ramo e il resto fa capo a poche società che operano fuori delle due associazioni.

C. Il mercato

- (7) L'assicurazione marittima corpi è sottoscritta principalmente negli Stati Uniti, in Francia, in Norvegia e nel Regno Unito. La quota del Regno Unito di contratti internazionali del ramo costituisce una notevole parte del totale mondiale non soggetto a vincoli in ordine all'ubicazione. Secondo le parti circa il 25 % dei rischi corpi della Comunità viene assicurato a Londra e sempre a Londra viene assicurata una quota particolarmente elevata di navi di paesi extracomunitari. Le parti hanno inoltre affermato che la reputazione del mercato londinese nel settore delle assicurazioni marittime implica che molti rischi siano « assunti » (inizialmente, ancorché parzialmente) a Londra e che gli altri mercati esteri si basino sul mercato londinese per le tariffe e la liquidazione dei sinistri, cosicché in certa misura « l'influenza del mercato londinese è in qualche modo maggiore della sua quota effettiva di mercato ».
- (8) Il totale dei premi incassati dalle due associazioni nel settore dell'assicurazione marittima è valutato a circa 4 miliardi di lire sterline all'anno, di cui 3 miliardi per il ramo corpi e macchinario.
- (9) In generale, gli armatori ricorrono a mediatori che provvedono ad assicurare per loro conto le flotte alle migliori condizioni reperibili sui mercati mondiali. Secondo le parti, « la concorrenza nel settore dell'assicurazione corpi tende a svilupparsi piuttosto fra mercati che all'interno di un singolo mercato ». Così il mercato londinese nel suo complesso è in concorrenza diretta con altri mercati ed i rischi vengono ripartiti fra i mercati sui quali i mediatori ottengono condizioni migliori, ma vi è poca concorrenza nell'ambito del mercato londinese in virtù dell'iniziativa dei sottoscrittori. La concorrenza sul mercato dipende pertanto dall'iniziativa dei mediatori.
- (10) L'assicurazione marittima è caratterizzata dal fatto che essa viene di norma svolta in coassicurazione. Infatti, date le notevoli somme di denaro in gioco, i sottoscrittori cercano quasi sempre di ripartire l'esposizione su un determinato rischio limitando la partecipazione ad una quota concordata della totalità. Talvolta un rischio particolare viene assicurato su più di un mercato (cioè a Londra e, ad esempio, in Francia). È usuale, anche per i coassicuratori, ricorrere alla riassicurazione per una parte del rischio e, ove il rischio sia parzialmente coperto su un altro mercato, gli assicuratori di questo altro mercato possono riassicurarsi a Londra.
- (11) Va altresì notato che su questo mercato solo pochi sottoscrittori (i cosiddetti « leader ») analizzano dettagliatamente uno specifico rischio particolare, valutandolo e stabilendo le condizioni e i premi adeguati. Gli altri (cosiddetti « followers ») fanno ampio affidamento sul giudizio dei « leader » per decidere se anch'essi debbano partecipare, cosicché la reputazione del « leader » risulta di una certa importanza in quanto aiuta il mediatore ad ottenere ulteriori coassicuratori sul mercato. La copertura di un rischio viene effettuata mediante una « slip » (polizetta) o fissato di assicurazione che fornisce informazioni particolareggiate sul rischio e sulla copertura proposta. All'assicurazione di un rischio marittimo del ramo corpi partecipano di norma circa 20 sottoscrittori, che possono aumentare fino a 50 se i capitali in gioco sono molto cospicui.
- (12) Analogamente, al momento delle richieste di risarcimento, sebbene ciascun sottoscrittore abbia in teoria il diritto di decidere per sé, in pratica sono i « leader » che prendono la decisione mentre i « followers » si limitano semplicemente ad esaminarla. Tanto i risarcimenti che i premi sono centralizzati.
- (13) Un altro tratto caratteristico dell'assicurazione corpi è la lunghezza dell'intervallo che può intercorrere tra il pagamento dei premi, da una parte, e la dichiarazione e il risarcimento dei sinistri, dall'altra. In genere, le domande di risarcimento vengono presentate molto dopo l'esercizio in cui si è verificato il sinistro, di norma nel terzo o nel quarto anno, e molto poche, salvo grandi sinistri, sono quelle che vengono trasmesse prima del secondo anno. Questo è il motivo per cui, al rinnovo, l'assicuratore non prende in considerazione unicamente i risultati dell'anno in corso, bensì quelli di vari anni e, ove possibile, quelli di un periodo che giunga fino a otto anni. Tale periodo è considerato adeguato per fornire un quadro completo dei sinistri e delle richieste di risarcimento, nonché per dare indicazioni sul momento in cui si verificano i sinistri e vengono presentate le richieste di risarcimento.
- (14) Secondo le parti, « il prezzo è il fulcro della concorrenza anche se un'importanza considerevole spetta all'esperienza nella liquidazione dei sinistri, nonché alla solidità e alla reputazione degli assicuratori ».
- (15) Altre caratteristiche di questo mercato sono l'alta frequenza delle richieste di risarcimento e il ruolo dell'armatore, della bandiera, dell'equipaggio e di altre variabili nella valutazione del rischio. L'importanza di questi fattori aggiuntivi ed in particolare modo quella dell'armatore significa che « nell'assicurazione corpi una nave può essere assicurata a più di dieci volte il premio corrisposto per una nave identica posseduta da un armatore che in passato non ha registrato sinistri ».

D. Gli accordi notificati

i) *The Joint Hull Understandings (JHU)*

(16) Il JHU conteneva tre clausole (clausole 3, 2B e 11) che limitavano la libertà dei membri dell'ILU e della LUA di fissare i propri prezzi, particolarmente al rinnovo. A seguito della comunicazione degli addebiti, tali clausole non sono più state applicate dalla LUA e dall'ILU dal 25 aprile 1991. Trattasi delle clausole illustrate qui di seguito.

(17) La clausola 3 si riferiva ad un « grafico » allegato al JHU che tracciava gli aumenti dei premi minimi raccomandati per un dato tasso di sinistri. Gli aumenti dei premi erano inversamente proporzionali al crescere dei sinistri. Ad esempio, per una singola nave con il 17 % di saldo positivo o di tasso dei sinistri (cioè i premi versati superavano i sinistri del 17 %) l'aumento era del 53 %. Se il saldo era negativo, per esempio del -25 %, l'incremento sarebbe stato del 90 %. Per le flotte di grande rilievo i tassi potevano variare entro una certa fascia ed i tassi all'interno della fascia erano più bassi di quelli applicati alle singole navi.

Per tassi dei sinistri (cioè saldi negativi) superiori al -25 %, i « leader » sono liberi di applicare l'aumento che ritengono adeguato. Se le condizioni per il rinnovo sono inferiori ai minimi indicati nel « grafico », i quattro « leader » sono fermamente invitati a consultarsi prima di offrire i premi quotati e di notificare il risultato delle loro deliberazioni al Joint Hull Committee. Questa facoltà di discostarsi dal grafico è stata introdotta il 9 febbraio 1989. Prima di quella data i sottoscrittori non erano liberi di derogare al grafico senza il benestare del Joint Hull Committee. Secondo le parti, se i sottoscrittori decidevano unilateralmente di discostarsi dal grafico il fatto non era sanzionato altrimenti che con « una severa critica ... da parte dei sottoscrittori principali interessati ovvero, nei casi più gravi, il presidente del Joint Hull Committee o il suo vice poteva discuterne privatamente con il sottoscrittore o con i sottoscrittori considerati responsabili ».

(18) Poiché il grafico esiste « da tempi che oltrepassano la memoria di qualsiasi sottoscrittore », le parti non sono state in grado di spiegare come esso è stato originariamente tracciato. Le parti hanno tuttavia dichiarato che esso rifletteva la « comune esperienza sul mercato » e che le sue modifiche erano state fatte dopo una generale valutazione di fattori quali « fluttuazioni dei cambi ..., inflazione e variazioni dei costi di costruzione e di riparazione delle navi ».

(19) La clausola 2B disponeva che se i risultati esigevano un aumento, « la franchigia fissa » (« detraibile ») avrebbe dovuto essere incrementata del 50 % « dell'aumento percentuale ... con un incremento minimo del 10 % ».

(20) La clausola 11 stabiliva che se il premio non fosse stato pagato immediatamente in contanti, ma fosse stato differito, lo sconto di norma praticato per i pagamenti pronta cassa avrebbe dovuto essere ridotto dal 15 al 10 %.

(21) La clausola 1 (a) del JHU notificato disponeva che « i contratti di riassicurazione corpi per quote ed i contratti di riassicurazione obbligatoria dell'extra rischio sono limitati alle polizze FOM (Flag and Ownership/Management) del paese interessato, salvo quanto convenuto specificamente da tutti i sottoscrittori ». Ciò significava, che a meno che non fosse nella fattispecie convenuto altrimenti, i contratti riassicurati erano limitati alle navi il cui paese di immatricolazione, di proprietà e di gestione era lo stesso di quello del riassicurato. Questa clausola è stata modificata su richiesta della Commissione e contiene ora una raccomandazione rivolta ai riassicuratori i quali dovrebbero chiedere informazioni sulla nazionalità degli armatori in quanto ciò è considerato un elemento di fatto importante in ordine alla valutazione del rischio.

(22) Le altre clausole del JHU forniscono indirizzi e criteri uniformi sulle modalità tecniche del rinnovo delle polizze. Essenzialmente esse identificano pratiche di mercato prudenti e stabiliscono metodi per ridurre la confusione circa il fascicolo dell'assicurato o la portata della polizza corpi e macchinario. I sottoscrittori sono liberi di ignorare queste linee direttrici e possono utilizzarne altre come le desiderano. Esse riguardano ad esempio :

- a) la metodologia per la classificazione delle navi ;
- b) la necessità di informazioni sull'armatore e sul suo fascicolo presentate in modo uniforme (così da facilitare i raffronti ed impedire dichiarazioni inesatte) ;
- c) le conseguenze delle variazioni di valore delle navi e, in particolare, la necessità di differenziazione tra gli aumenti che si limitano a registrare l'inflazione e quelli che crescono con la tendenza alla perdita parziale delle navi ;
- d) la valutazione delle navi per perdite parziali e totali e, in particolare, la necessità di accertarsi che la valutazione delle navi, in caso di perdita parziale o totale, non diverga eccessivamente ;

- e) la gestione dei rimborsi per i periodi in cui le navi sono in porto — quando una nave è in porto corre meno rischi di quando è in piena attività. Di conseguenza, l'assicurato beneficia normalmente di un rimborso. L'ammontare ed il periodo di riferimento per lo sconto sono liberamente negoziati all'atto della stipulazione di ogni contratto d'assicurazione. La richiesta di rimborso è fatta all'ufficio centrale, diretto da LUA/ILU, che dispone di personale con esperienza di porti ed a conoscenza delle situazioni di questi a livello mondiale, e che può verificare se l'imbarcazione era realmente ferma in un dato porto nel periodo rivendicato. La clausola si riferisce a rimborsi per periodi di trenta giorni consecutivi che rappresentano periodi normali di riferimento. Tuttavia, ogni sottoscrittore o gruppo di sottoscrittori è libero di concedere rimborsi per periodi inferiori ai trenta giorni;
- f) l'esigenza di non far venir meno o pregiudicare il diritto degli assicuratori di impugnare la clausola della « navigabilità »;
- g) la necessità di riservare una copertura distinta ai creditori ipotecari in quanto la polizza corpi e macchinario non li indennizza in caso di colpa dell'armatore;
- h) la definizione dei rischi coperti dalla polizza corpi e macchinario.
- ii) *Rispetto del Lead Agreement (RLA)*
- (23) In sostanza questo accordo disponeva che gli stessi « leader » che avevano sottoscritto l'assicurazione corpi potessero rimanere leader al momento del rinnovo della polizza. I « followers » ovvero gli altri potenziali leader non dovevano intervenire per divenire i leader del rinnovo. Ciò significava che gli altri sottoscrittori erano privati della facoltà di presentare offerte o di concorrere per l'operazione di rinnovo e che gli armatori non avevano più possibilità di scelta e non potevano più spuntare quei prezzi più favorevoli che avrebbe consentito la concorrenza tra leader.
- (24) Inoltre, secondo la clausola 1 del RLA, i membri delle due associazioni convenivano di non sottoscrivere alcuna polizetta, qualora tra i firmatari non figurassero due leader di ciascuna associazione (eccetto nel caso in cui un non firmatario fosse un « leader » prima della firma del RLA). Ciò significava che la concorrenza tra ILU e LUA era in via di principio vietata.
- (25) Al RLA avevano aderito quasi tutti i membri dell'ILU e della LUA. Qualora un membro avesse violato l'accordo, la sua associazione (ILU o LUA) poteva annunciare che egli non era più considerato parte dell'accordo. Come effetto di questo annuncio, nessun altro sottoscrittore lo avrebbe seguito. Ciò si è verificato almeno una volta e, sebbene le parti pretendano che il sottoscrittore interessato « non aveva, come conseguenza, perso alcun contratto », l'annuncio è stato considerato come « una notevole sanzione ».
- (26) Su richiesta della Commissione, il 25 aprile 1991 la LUA e l'ILU hanno soppresso le disposizioni dell'accordo sopra descritte che sono sostituite dal nuovo testo seguente (il « nuovo RLA »):
- 1) Se un rischio al rinnovo della polizza viene quotato da un gruppo concorrente o da gruppi concorrenti di sottoscrittori, il (i) leader del gruppo concorrente (dei gruppi concorrenti) può (possono) consultare il (i) leader della polizetta esistente. Se consultato(i), il (i) leader della polizetta fornirà (forniranno) la documentazione relativa alle statistiche della flotta.
 - 2) La polizetta vigente e quella concorrente non devono essere discusse sotto il profilo delle condizioni proposte per il rinnovo.
 - 3) I sottoscrittori della polizetta vigente devono notificare al loro leader, al più tardi due mesi prima della data di rinnovo dell'assicurazione della prima nave, l'intenzione di abbandonare la polizetta vigente per aderire ad un'altra virtualmente concorrente. La disposizione relativa alla notificazione non si applica se la polizetta concorrente è sottoscritta al 100 %.
- E. Osservazioni dei terzi interessati**
- (27) La Commissione non ha ricevuto osservazioni da terzi interessati in seguito alla pubblicazione della comunicazione a norma dell'articolo 19, paragrafo 3 del regolamento n. 17.
- II — VALUTAZIONE GIURIDICA**
- ARTICOLO 85, PARAGRAFO 1**
- A. Decisioni di associazioni di imprese**
- (28) L'ILU e la LUA sono associazioni di imprese ai sensi dell'articolo 85, paragrafo 1. Sia il JHU che il RLA costituiscono decisioni di associazioni di imprese ai sensi dell'articolo 85, paragrafo 1.

B. Effetti sugli scambi fra Stati membri

- (29) Un accordo relativo all'assicurazione marittima che comprende il trasporto è di per sé atto a pregiudicare gli scambi tra gli Stati membri. Inoltre il pregiudizio agli scambi sussiste in quanto i membri dell'ILU e della LUA forniscono il servizio in questione ad armatori o tramite mediatori stabiliti in altri Stati membri. In considerazione della quota del mercato britannico detenuta dai membri delle due associazioni (quasi il 100 %) tale pregiudizio può essere ritenuto sensibile.

C. Restrizioni della concorrenza

i) Il JHU

Il JHU conteneva tre clausole che limitavano la concorrenza e violavano quindi l'articolo 85, paragrafo 1.

a) Clausola 3 — Il grafico

- (30) Il grafico equivaleva ad un accordo sui prezzi, poiché mirava ad impedire che all'atto dei rinnovi si convenissero tassi inferiori ai minimi ivi indicati e limitava quindi la possibilità dei leader di negoziare tassi diversi. Fino al 9 febbraio 1989 i membri delle due associazioni erano tenuti a rispettare i tassi figuranti nel grafico ed in caso contrario, benché il fatto non fosse sanzionato, erano in genere « criticati » dai colleghi sottoscrittori. Dalla mancanza di sanzioni non può tuttavia dedursi l'inesistenza di un accordo sui prezzi ai sensi dell'articolo 85, paragrafo 1: un accordo come quello in parola è di per sé restrittivo della concorrenza ed espressamente vietato dall'articolo 85, paragrafo 1.
- (31) Per quanto riguarda gli effetti dell'accordo stesso, le parti non sono state in grado di determinare con esattezza quante volte il grafico sia stato eventualmente violato, ma hanno affermato che secondo quanto constava loro ogni anno « vari rinnovi » sarebbero stati conclusi in violazioni dei minimi indicati nel grafico. Altrimenti detto, la grande maggioranza dei rinnovi era conforme ai minimi stabiliti e le violazioni erano considerate piuttosto eccezionali.
- (32) Inoltre il fatto che dal 9 febbraio 1989 al 25 aprile 1991 le parti fossero libere di discostarsi dal grafico non significa che durante tale periodo non sussistesse una violazione dell'articolo 85, paragrafo 1, in quanto tale norma proibisce anche le raccomanda-

zioni in merito agli aumenti di prezzi⁽¹⁾. Il mantenimento dell'obbligo di comunicare le deroghe al grafico aveva con tutta probabilità un effetto dissuasivo e tendeva quindi a rafforzare la natura restrittiva del grafico stesso.

b) Clausola 2 B

- (33) La clausola limitava la libertà dei sottoscrittori di stabilire indipendentemente gli aumenti delle franchigie fisse (« detraibili ») ed era pertanto restrittiva della concorrenza ai sensi dell'articolo 85, paragrafo 1.

c) Clausola 11

- (34) È ormai pacifico⁽²⁾ che un accordo relativo all'importo degli sconti ricade sotto il divieto di fissazione dei prezzi dell'articolo 85, paragrafo 1. La clausola implicava chiaramente l'esistenza di un accordo in base al quale i pagamenti pronta cassa avrebbero beneficiato di uno sconto del 15 %, mentre qualora il pagamento fosse stato differito lo sconto avrebbe dovuto essere ridotto al 10 %.

- (35) Le clausole summenzionate sono state soppresse dall'ILU e dalla LUA il 25 aprile 1991.

- (36) Le rimanenti clausole del JHU sono di natura tecnica e non contengono disposizioni che ostacolano, restringono o falsano sensibilmente la concorrenza nel mercato comune.

ii) Il « Respect of Lead Agreement »

- (37) Il RLA restringeva la concorrenza sul mercato Iondinese in quanto garantiva in pratica che i leader che avevano assicurato il rischio restassero leader al momento del rinnovo della polizza. In questo modo i leader erano protetti dalla concorrenza di potenziali leader concorrenti che avessero voluto offrire condizioni o prezzi più favorevoli. Il 25 aprile 1991 l'ILU e la LUA hanno soppreso tale accordo sostituendolo con un nuovo accordo.

- (38) Inoltre il RLA restringeva la concorrenza tra l'ILU e la LUA in quanto stabiliva che tra i firmatari di ciascuna polizetta dovevano figurare due leader di ciascuna associazione. Di conseguenza, i mediatori non erano liberi di trattare con una sola associazione qualora lo desiderassero o qualora ciò avesse procurato costi inferiori e prezzi più convenienti.

(¹) Decisione 85/75/CEE della Commissione (GU n. L 35 del 7. 2. 1985, pag. 20) e sentenza della Corte di giustizia, causa 45/85 Verband der Sachversicherer c/ Commissione (Raccolta 1987, pag. 405).

(²) Sentenza della Corte di giustizia Van Landewicjk c/ Commissione, cause riunite da 209 a 215 e 218/78 (Raccolta 1980, pag. 3125); cause riunite da 240 a 242, 261, 262, 268 e 269/84, Stichting Sigarettenindustrie c/ Commissione, Raccolta 1985, pag. 3831).

- (39) Il nuovo RLA consente ad un gruppo o a gruppi concorrenti di sottoscrittori di concorrere con il gruppo esistente (o polizzetta). Esso obbliga inoltre quest'ultimo a fornire la sua documentazione relativa alle statistiche della flotta in modo da agevolare la valutazione del rischio da parte del gruppo concorrente. Inoltre il nuovo RLA vieta ogni consultazione sulle condizioni di rinnovo della polizza tra il gruppo esistente e quello concorrente. Per questi motivi può concludersi che il nuovo RLA non contiene disposizioni che limitano, ostacolano o falsano sensibilmente la concorrenza nel mercato comune,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

In base alle informazioni di cui dispone la Commissione non ha motivo di intervenire, in forza dell'articolo 85, paragrafo 1 del trattato, riguardo agli accordi notificati con

relative modifiche, vale a dire il nuovo Joint Hull Understandings e il nuovo Respect of Lead Agreement.

Articolo 2

Le seguenti associazioni di imprese sono destinatarie della presente decisione:

— Lloyd's Underwriters' Association

Lloyd's

1, Lime Street

UK — London EC3M 7HA

The Institute of London Underwriters

49, Leadenhall Street

UK — London EC3A 2BE

Fatto a Bruxelles, il 4 dicembre 1992.

Per la Commissione

Leon BRITTAN

Vicepresidente