EC, 해운동맹의 독금법 적용제외 폐지 제안

2007년 말까지 가이드라인 작성 2년 유예

유럽집행위원회(EC)는 최근 해운동맹에의 독점금지법(경쟁법) 포괄적용 제외를 규정한 동맹규칙(EC 이사회규칙 4056-86)의 폐지를 제안한다고 발표했다.

제안서에서는 "규정철폐와 동시에 해상운임은 하락하나 서비스 수준은 유지할 수 있다"며, 유럽 산업계에의 이점을 강조하고 있으며, 결정 후 2년간의 유예기간을 제정하다고 명시하고 있다.

경쟁법을 적용하기 위한 가이드라인(지침)도 2007년말까지 작성할 계획이며, 2006년 9월에 중간보고서를 발간한다. 해운업계가 제안한 정보교환 등의 협의기구에 대해서는 유익성을 인정하고 있어 향후 협의의 내용이 어느 정도 인정될지 주목되고 있다.

이번 발표는 지난 2004년 10월에 채택한 법개정 보고서(화이트 · 페이퍼)를 감안한 내용으로, 일본의 해운업계 관계자는 "특히 놀랄 만한 것은 없다"고 냉정하게 받아들이고 있다.

제안서는 향후 유럽 각료이사회에 송부되어 특정 과반수로 승인을 얻은 후, 유럽 의회에 상정된다.

EC는 부정기선, 연안수송의 분야에서도 독금법 적용제외를 폐지해야 한다고 제안했다. 2005년 4월에 독금법의 포괄적용 제외를 규정한 EC 규칙의 5년간 연장이 정해진 정기선의 컨소시엄에 대해서는 폐지대상으로부터 빗나갔다.

정기선 해운선사는 유럽연합(EU)의 역외 무역액의 40%에 해당하는 화물을 수송하고 있지만, EC는 "동맹은 독금법 적용제외에 의해 초래된 이익을 고객에게 환원하고 있지 않다"고 강조하고, 제도철폐가 운임 저하나 서비스 개선 뿐만이 아니라, 항만, 고용, 무역면에서도 플러스 효과가 있다며 중소선사들의 피해를 부정했다.

찰리 막크리비 EU 역내시장 서비스 담당위원은 "유럽경제의 이익을 위해서 이 제안을 시급하게 이사회에 상정해야 한다"고 말했다.

유럽 발착 항로의 정기선사들로 구성된 ELAA가 제안한 동맹의 대체기구에 대해서, EC는 "정보교환을 위한 어떠한 새로운 시스템도 경쟁법을 존중해야 한다"고 전제한 뒤 "ELAA 제안의 몇개 요소는 이 요구에 필적하고 있다"고 평가했다.

EC는 새로운 지침을 제정하는 과정에서 ELLA와 협의를 계속해 나갈 방침이다. 동 지침에는 그동안 정기선사들이 제시한 가격지수의 설정 및 선복량 정보교환 등에 대한 내용도 포함될 것으로 예상되어 향후 선사들의 의견이 어느 정도 반영될지 여부가 관심의 대상이 되고 있다.

ELLA는 EC의 발표와 관련, "독금법 적용제외 폐지는 유감스럽지만, 가이드라인 책정이나 2년간의 유예기간은 환영한다"고 밝혔다.

해운업계 관계자는 향후의 대응에 대해 지침제정시 선사의 주장이 포함되도록 노력해야 한다고 말했다. EU 각국 정부를 통해 이사회에 해운업계의 의견을 강력히 개진하여 EC가 보다 신중하게 지침을 제정할 수 있도록 세계해운업계가 중지를 모아야 한다고 강조했다.

최근 유럽집행위원회 경쟁총국(Directorate General of Competition)은 그 동안 방침으로 세

워 놓은 정기선사의 해운동맹에 대해 경쟁법의 적용을 포괄적으로 면제하는 '블록면제'(block exemption)를 폐지해야 한다는 근거를 제시한 외부 의뢰보고서를 최근 발간했다.

모두 261페이지에 달하는 이 보고서의 작성에는 글로벌 인사이트(Global Insight) 주관으로 베를린 기술대학(Beriln University of technology)과 해운물류 경제연구소(Institute of Shipping Economics & Logistics) 등이 공동으로 참여했다.

EC의 경쟁총국은 2003년 3월부터 정기선 해운동맹의 공동운임설정 및 선복량 통제를 인정하는 이사회 규칙 4056/86에 대한 재검토를 실시하고 있다.

글로벌 인사이트는 보고서에서 해운동맹의 폐지와 관련한 다음과 같은 주요 결론을 내렸다.

첫째, 해운동맹은 선복량 과잉(과잉 투자)과 운임상승을 초래하고, 서비스의 안정성에 해가 된다는 점을 지적했으며, 둘째, 단기적으로 해운동맹 체제의 폐지는 운임의 하락을 초래될 것으로 내다봤다.

셋째, 장기적으로는 선복량 과잉현상을 피하고, 운임의 하락압력이 더욱 강해지며, 넷째, 해운동맹 폐지는 선복량 공급의 안정성을 가져올 것으로 분석했다.

구체적으로 글로벌 인사이트는 이 보고서를 통해 해운동맹의 폐지 영향은 적정한 운임의 하락과 부대 요금 및 할증료의 축소, 원양 및 근해 서비스의 안정성 증진, 개도국에 대한 긍정적인 영향 등이 나타날 것이라고 지적했다.

유럽정기선사협의회(ELAA)는 2004년 8월 EC의 해운동맹 폐지방침에 대해 전향적으로 검토하면서 폐지가 불가피하다면, 그 대안체제 모색을 제안한 바 있다.

이에 따라 ELAA는 정기선사간 새로운 협력의 사업모델을 제시했는데, 이는 일명 'Information Exchange System'으로 주된 내용은 정기선사간 위원회(Trade Committee)를 구성하여 시장정보를 교환하는 것이다.

이에 대해 글로벌 인사이트는 ELAA의 대안체제는 일부만 긍정적으로 받아들일 수 있으며, 전체를 인정하기는 어렵다고 말하고, ELAA의 대안체제는 정기선사들의 담합행위를 유인할 수 있는 과정이 제공된다는 것이며, 특히 정기선사간 위원회 조직은 경쟁조건을 담보하기 어렵다고 주장했다.

이와 함께 글로벌 인사이트는 그동안 ELAA와 해운동맹 체제, 그리고 그 회원사들은 이같은 시장정보를 제공하는 것을 꺼려왔다고 지적했다.

이와 관련, ELAA는 글로벌 인사이트의 주장에 대해 전적으로 동의할 수는 없으나 상당히 많은 이슈들이 발굴되었다는 점은 인정하고 있다.

한편, 영국의 화주와 물류기업들을 대변하는 화물운송연합(Freight Transport Association)은 이 같은 보고서에 찬성한다는 의견을 표시했다.

EC의 이번 보고서는 외부기관을 통해 구체적으로 객관적 근거를 제시했다는 점에서 무게를 얻고 있는데, EC는 그동안 해운동맹 폐지근거가 제시되지 않아 ELAA로부터 상당한 비난을 받았으나, ELAA도 이 보고서의 내용을 어느 정도 인정하고 있다.

따라서 EC의 구체적인 입법화 작업이 조만간 진행될 여지가 크며, 논의의 초점이 해운동맹의 폐지여부가 아니라 대안체제의 모색으로 옮겨질 것으로 전망되고 있다.

최근 선사의 대형화에 따라 정기선사의 경쟁환경이 크게 변화하고 있는 점을 감안할 때, 이같은 해운동맹 폐지 이후의 정기선 시장의 경쟁은 한층 치열해 질 것으로 예상되고 있다.