



해운동맹에 대한 EU 경쟁법 예외적용 폐지추진 동향

유럽집행위원회(EC)는 최근 해운동맹에의 독점금지법(경쟁법) 포괄적용 제외를 규정한 규칙(EC 이사회규칙 4056-86)의 폐지를 제안, 세계해운업계의 이목이 집중되고 있다. 이같은 제안이 현실화될 경우, 장기적으로 선복량 과잉현상이 해소될 것으로 예상되나, 운임의 하락압력이 더욱 강해져 해운선사들의 채산성이 악화될 것으로 분석되고 있다. 다음은 EC 내에서 일고있는 해운동맹에 대한 EU 경쟁법 예외적용 폐지 움직임을 정리한 것이다. (편집자 주)

□ 개요

2005년 12월14일 유럽집행위원회(European Commission : EC)는 EU-3국간 정기 해상화물 운송과 관련, 정기선 해운동맹의(Conference)의 공동 가격설정 및 선복량규제 등에 대한 EU 경쟁법 적용 제외를 폐지한다는 관련 규정안을 EU이사회에 제출했다.

동 예외 폐지안(이하 '규정안'이라 함)은 구주의회 심의 및 이사회 승인 후, 2년의 유예기간을 거쳐 시행될 예정이며, EU는 동 분야에 대한 경쟁법 적용에 대한 가이드라인을 2007년말 발간할 예정이다.

동 규정안이 시행되면 EU-3국간 운항 정기선사들은 기존 해운동맹을 통한 가격설정 및 선복량조절 등의 행위를 할 수 없게 되어 EU-3국간 정기선 화물운송 시장의 경쟁이 더욱 심화될 전망이다.

EC는 동 규정안을 통해 정기선뿐만 아니라 부정기선(Tramp), 연안수송(Cabotage)에 대한 예외적용도 폐지할 계획이나, 정기선사간 컨소시엄(Consortia) 또는 얼라이언스(Alliance) 행위에 대한 경쟁법 예외조치는 계속 유지할 예정이다.

□ 폐지추진 배경

▶ 기존 예외조치

정기선사(Liner)들은 1870년대 이래로 각종 해운동맹을 통하여 가격설정, 선복량 조절, 운송일정 조

정 및 화물수송을 분담해 왔다.

EU는 이러한 정기선사들의 관행이 EU 경쟁법에 부합되지는 않으나, 운송의 안정성 확보, 해상운임 안정 등 동 관행의 순기능적 측면이 시장의 공정경쟁 보장에서부터 오는 이익보다 크다고 판단하여, 1986년 위원회 규칙 4056/86을 채택하고 동 관행에 대해 EU 경쟁법 적용의 예외를 인정했다. 위원회 규칙 4056/86에 의거하여 해운동맹을 통한 공동가격설정, 공급제한 및 운항시간조절 등을 허용해 왔다.

▶ 예외적용 폐지추진 배경

EC가 해운동맹 폐지 검토 배경은 1986년 위원회 규칙 4056/86을 채택한 이후 해운산업의 환경이 크게 변화하였기 때문이라고 한다. 그동안 해운동맹 외부에서 활동하는 독립선사들의 시장지배력이 크게 확대되었으며, 컨소시엄(Consortium)이나 얼라이언스(Alliance)와 같은 가격설정을 포함하지 않는 형태의 선사간 협력체제도 점차 강화되고 발전되고 있다. 이와함께 선주와 화주들간의 개별적 계약(Service Contract : SC)도 증가추세에 있다.

이에 따라 EC는 2003년 3월부터 동 예외조치 유지 필요성에 대한 검토를 진행한 결과, 해운동맹이 해운서비스의 안정성을 해치고 있다고 잠정적으로 결론짓고 2004년부터 관련업계와 동 예외조치 폐지방안에 대해 협의하여 2005년 12월14일 예외폐



지를 위한 규정안을 EU이사회에 제출했다.

동 예외조치 폐지는 해운서비스의 경쟁촉진을 통해 해운서비스의 질 개선과 해상운임 인하를 도모하는 동시에 EU의 경쟁력을 제고시키기 위한 리스본 아젠다 취지에도 부합한다는 것이 EC의 입장이다.

▣ 규정안의 주요골자

해운동맹을 통한 정기선사들의 담합행위에 대한 EU 경쟁법상 예외적용을 인정한 1986년 이사회 규칙 4056/86을 폐지한다는 것이다. 그러나, 해운컨소시엄에 대한 EU 경쟁법 예외적용(Regulation (EU) 823/2000)은 금번 폐지 규정안에 포함되지 않았으므로 일단 2010년까지 유지될 예정이다.

또한, 정기선사들의 EU 경쟁법에 대한 순조로운 적용을 위해 2년간의 유예기간을 부여하고 있다. 이와 관련, 유럽집행위원회는 2007년말 해상운송 분야에 대한 경쟁법 적용에 대한 가이드라인을 제시할 예정이며, 향후 쟁점이 될 수 있는 사안에 대한 보고서를 2006년 9월까지 발간할 계획이다.

▣ EU 업계 반응과 집행위 입장

세계최대의 해운동맹인 유럽선사협의회(ELAA, European Liner Affairs Association)는 동 예외조치가 폐지되더라도 해상물동량 운송의 안정성 확보를 위해 선사간 정보교환은 필요한 만큼 정기선사간 시장정보를 교환하는 새로운 정보교환체제 설립을 허용해 줄 것을 유럽집행위원회에 제안했다.

ELAA는 우리나라의 한진해운과 현대상선, 덴마크의 Maersk-Sealand, 일본의K-line 등 24개 세계 주요 선사들로 구성되어 있으며, 전세계 정기선 물동량의 80%를 운송하고 있다.

이에 대해, 유럽화주협회(European Shippers Association)는 정기선사들의 경우 이미 선사간 컨



소기업과 얼라이언스를 통해 충분히 정보를 교환하고 협력하고 있으므로 별도의 정보교환체제 설립은 불필요하다는 입장이다.

ELAA가 제시한 대안체제에 관련, 유럽집행위원회는 EU 경쟁법을 저촉하지 않는 범위 내에서 대안체제 허용에 대해 관련업계와 협의하고 있으며, 동 내용은 향후 발표될 가이드라인에 포함될 예정이다. 동 가이드라인은 특히, 가격결정 및 선복량 정보교환 등에 지침을 제공할 예정이다.

▣ 향후 전망

금번 예외조치 폐지 규정안은 지난 2년간 관련업계의 광범위한 의견 수렴을 거쳐 준비되어 왔기 때문에 금년 내 동 규정안 통과에는 큰 어려움이 없을 것으로 예상되고 있다.

다만, EU 해운업계에서는 선사간 정보교환을 위해 기존 해운동맹의 기능을 대체하는 새로운 협의 시스템 허용을 요구하고 있는데, 동 문제와 관련된 논의는 예외조치 폐지여부가 아니라 업계가 희망하는 대안시스템과 관련하여 유럽집행위원회가 어느 정도까지 선사간 협의활동을 허용할지 주목되고 있다.

동 조치는 해운동맹을 통한 선사들의 담합행위에 대한 기존 예외적용의 철폐이며 선사간 컨소시엄이나 얼라이언스 활동에 대한 EU 경쟁법상 예외적용



은 최소한 2010년까지 허용됨에 따라 단기적으로 기존 정기선사들의 활동에 대한 영향은 크지 않을 것으로 분석되고 있다.

또한, 금번 E.U의 규정안은 EU-3국(예컨대, 벨기에-미국)간 정기선 화물운송에만 영향을 미칠 뿐 제3국간 수송(예컨대, 일본-미국)에 대해서는 아무런 영향이 없다.

그러나 그간 예외를 적용해 왔던 해운서비스분야에 최초로 경쟁법을 도입하려는 금번 E.U의 조치로 인해 해운동맹을 통한 운임결정이 금지되면 EU-3국간 정기선시장의 경쟁심화가 불가피할 것으로 보이며, 직간접적으로 미국, 캐나다 등의 해상운송에 대한 경쟁 관련 규정 강화에도 영향을 미칠 것으로 전망된다.

▣ 선사에 미치는 영향

EC의 방침에 따라 해운동맹이 폐지되는 경우 유럽을 운항하는 선사들에게 미치는 가장 큰 문제는 선사간 시장정보 교환 단절일 것이다.

이에 따라 동맹소속 선사들은 독립선사와 마찬가지로의 상황에 놓일 것으로 예상된다. 그리고 그동안 인정되던 공동행위가 제약을 받음으로써 선사들의 공동운임설정, 선복량 통제 등이 불가능할 것으로 예견되고 있다.

그러나 EC는 시장의 충격을 완화하기 위해 현재 추진하고 있는 해운동맹 폐지와 대안체제 모색을 동시에 결정할 여지가 크며, 극단적으로는 대안체제가 결정되지 않은 상황 하에서 해운동맹이 폐지되더라도 EU 경쟁법을 벗어나지 않는 범위 내에서 선사들 간의 협의체(명칭에 상관없이) 구성도 가능할 것으로 분석되고 있다.

즉, 선사들은 대안체제를 EC에 지속적으로 요구하는 한편, 과도기적으로 공동가격설정과 선복량규제를 포함하지 않는 선사 간 협력이 지속될 것으로

보여 심각한 충격은 없을 것으로 판단된다.

EU를 중심으로 전개되고 있는 해운동맹의 폐지 방침은 세계적인 추세가 될 것으로 예상되며, 우리나라도 이의 영향권에서 벗어나지 못할 것으로 예상된다. 이는 해운산업의 특수성이 인정됨으로써 해운동맹체제가 경쟁법의 적용을 면제받았으나 해운산업의 환경변화로 상당부분 이 같은 이유가 사라졌을 뿐만 아니라, 기업들의 글로벌화가 진행되면서 국제적으로 경쟁정책을 강화하는 한편, 반카르텔 규제를 위한 국가간 협력도 강화하고 있기 때문이다.

우리나라가 해운동맹에 대한 제재를 그 내용으로 하는 입법을 추진할 경우 원양항로보다는 근해항로가 문제가 상대적으로 클 것으로 보인다.

유럽항로의 경우 해운동맹이 폐지되더라도 모든 선사들이 동일한 조건에 놓이게 되나, 근해항로를 운항하는 우리나라 선사들은 중국, 일본, 동남아 선사들 간의 협의체를 구성하고 있는데, 우리나라가 해운동맹을 폐지할 경우 주변과의 입법상 불협화음이 생길 소지가 있는 것으로 지저고디고 있다.

예를 들어 한중항로의 경우는 황해정기선사협의회 소속 선사들이 협의를 통해 할증료 부과, 선박투입 등 공동행위를 하고 있기 때문에 양국의 법률이 상이한 경우 어느 법규를 적용해야 하는가가 문제 될 것으로 예상되고 있다.

