

## EU의 정기선 해운동맹 포괄면제 폐지와 그 영향에 관한 연구

최병권\* · 신건훈\*\* · 이병문\*\*\*

- 
- I. 서 론
  - II. 각국의 운송정책의 법적 체계
  - III. 정기선 해운동맹 폐지의 영향
  - IV. 결 론
- 

주제어 : 정기선해운동맹, 규칙4056/86, 포괄면제폐지

### I. 서 론

정기선 시장은 벌크선 시장과 같은 선복 공급측면에서 자동조절 작용이 없는 비탄력적인 시장이다. 이 시장은 운송수요가 정체 현상을 보일 때는, 자유경쟁 하에서 일단 공급과잉에 직면하게 되고, 종종 전체 참가기업의 존립을

---

\* 경남대학교 경제무역학부 전임강사

\*\* 경상대학교 경영학부 부교수

\*\*\* 송실대학교 국제통상학과 부교수(교신저자)

위태롭게 하는 파멸적인 운임경쟁에 빠지기 쉽다.

즉 정기선 해운은 사회적 사명과 상업적 이유에서 적자 운항에 의한 결손 누적을 배선 변경과 계선 등의 임기응변적인 수단에 의해 회피할 수 없다. 이에 따라 정기선사들은 타선사의 시장점유를 빼앗고자 하는 행동은 경쟁선사로 부터 저항과 반발을 일으킨다. 이러한 경쟁은 얻는 것보다 잃는 것이 많기 때문에, 결국에는 파멸적 경쟁에 도달하기 전에 선주 상호간에 협조체제가 확립되어 상호 과도한 경쟁을 배제하기 위한 카르텔화로 나아간다.

이러한 이유로 출현하게 된 해운동맹은 둘 이상의 정기선 운항업자가 특정 항로에서 상호간에 기업적 독립성을 존중하면서 과당 경쟁을 피하고 상호간 이익을 유지, 증진시키기 위하여 운임, 적취량, 배선, 기타 운송조건에 관하여 협정 또는 계약을 체결하는 국제 해운 카르텔로 정의된다.

1896년 수에즈 운항의 개통으로 유럽과 아시아를 직접 연결함으로써 선박의 운항범위가 확대되고 증기선의 발명으로 정기선의 선복량이 증가되었다. 이 기간에는 영국에서 무역량의 증가보다 선복량의 증가속도가 빨라 선복의 과잉으로 운임률이 저하되었다. 따라서 최저운임제의 적용, 운임할려(rebate) 계약 제도 등을 통한 선사간의 경쟁방지를 위하여 1875년 8월 영국과 켈커타 항로에서 4개 선사가 켈커타 운임동맹을 결성하였는데, 이것이 최초의 해운동맹이다.

해운동맹은 대내적으로 운임협정, 배선협정, 풀협정 등의 방법을 채택하고, 맹외선의 활동을 억제하기 위하여 대항선을 취항시키고 하주들을 구속하기 위하여 각종 계약제도상의 규약을 설정해 놓고 있다. 경쟁의 제한은 독점을 금지하는 국가에서는 당연히 독점금지법에 저촉되는 것이다. 그러나 해운동맹은 다분히 국제적 성격을 띠고 있으며, 이것을 단순히 금지하면 결국 선사 간에 경쟁을 격화시켜 선복공급이나 운임 측면에서의 불안정을 일으켜서 오히려 원활한 국제운송을 저해하게 되므로 일정한 제한 하에서 해운동맹의 존재를 인정해왔다.

이러한 정기선 해운의 역사는 해운동맹의 역사라고 보아도 과언이 아닐 정도로 정기선 해운과 해운동맹은 매우 밀접한 관계에 있다. 거의 모든 정기항로마다 결성되어 있던 해운동맹은 그 동안 독점적 성질로 인하여, 국제무역 신장의 저해요인으로서 지적되기도 하였지만, 해운동맹 그 자체를 부정하지는 않아왔다. 해운동맹은 한 마디로 필요악으로서 동맹의 독점적 횡포보다는 해운

업에 기여하는 바가 크다고 본 것이다.<sup>1)</sup>

해운에 적용되는 EC 경쟁법은 해운동맹에 대하여 거의 20년 동안 독점금지 면제를 허용하였다. 동맹에 참여한 선사들은 독점금지 면제로 이익을 누리고 있었다. 그러나 2년간의 조사를 수행한 이후에 집행위원회는 2004년 10월에 해운동맹에 대한 면제를 폐지해야 된다는 취지의 정기선동맹 백서를 발행하였다. 동맹은 더 이상 하주의 요구에 부합하는 효율적이고도 신뢰할 만한 서비스를 생산하지 못했기 때문이다.<sup>2)</sup>

즉 해운산업은 Regulation 4056/86<sup>3)</sup> 및 포괄적 면제(block exemption)<sup>4)</sup>의 보호 하에 있었다. Regulation 4056/86은 1개 이상의 EC 국가의 항구를 입·출항하는 선박의 부정기선운송을 제외한 국제해운서비스에 대하여 적용되었고, 따라서 EC 조약 제81조 및 제82조는 정기선해운에 대해서만 적용되었다. 그러나 2006년 10월 이후 Regulation 1419/2006<sup>5)</sup>의 발효에 의하여 관련 법체계에 중대한 변화가 발생하였다. 즉, Regulation 1419/2006에 의하여 Regulation 4056/86이 폐기됨으로써 해운산업은 제81조 및 제82조 및 이들 조항의 실행에 관한 Regulation 1/2003<sup>6)</sup>의 적용을 받게 되었다.

2006년 10월 18일 이후 2년간의 유예기간이 제공되었고, 이 기간 동안 Regulation 4056/86의 요건을 충족하는 해운동맹은 새로운 체제로의 점진적인 변화가 가능하도록 포괄적 면제의 이익을 계속해서 향유할 수 있었다. Regulation 1419/2006에 의거하여 Regulation 1/2003의 제32조는 명백하게 폐기되었다는 사실이 지적되어야만 한다. Regulation 1/2003의 제32조는 Regulation 1/2003이 (1) Regulation 4056/86 제1조 (3)항 (a)호에 정의된 국제 부정기선 서비스, (2) Regulation 4056/86 제1조 (2)항에서 예견된 1개 회

1) 구종순, “콘테이너운송 진전에 따른 동맹운영 개선방안에 관한 일 고찰”, 한국해운학회지, 1984, pp.188-205

2) Commission Decision, EU Focus 2005, 176, 8-9.

3) [1986] OJ L378/4 참조. Reg. 4056/86은 해상운송에 대한 EC 조약 제81조(구 조약 제 85조) 및 제82조(구 조약 제86조)의 구체적인 적용규칙을 규정한 것이다.

4) Reg. 4056/86 제3조 참조.

5) [2006] OJ L269/1.

6) EC 조약 제81조 및 제82조에서 규정된 경쟁규칙의 실행에 관한 Regulation([2003] OJ L1/1 참조).

원국 및 동일 회원국 내 항구 간에 배타적으로 발생하는 해상운송서비스 및 (3) EC 역내 공항과 제3국 공항 간 항공운송에 대하여 적용되지 않는다고 규정되었다.<sup>7)</sup>

이에 본 논문은 해운동맹에 적용되었던 주요국의 법을 정리하고 동맹폐지로 인하여 해운시장에 미치는 영향과 향후 쟁점을 분석하고자 한다.

## II. 각국의 운송정책의 법적 체계

해운에 적용되는 EC 경쟁법은 해운동맹에 대하여 거의 20년 동안 독점금지 면제를 허용하였다. 동맹에 참여한 선사들은 독점금지 면제로 이익을 누리고 있었다. 그러나 2년간의 조사를 수행한 이후에 집행위원회는 2004년 10월에 해운동맹에 대한 면제를 폐지해야 된다는 취지의 정기선동맹 백서를 발행하였다.

2006년 들어 정기선사 간의 협력체인 해운동맹이 해체되고 이에 따라 운임 교섭에 있어서 하주들의 입김이 더욱 강화되기 시작했다. 즉, 2006년에 미국과 남부유럽 간 항로의 해운동맹(USSEC)이 공식 해체되었고, 지난 120년 동안 유지되어 왔던 유럽, 호주, 뉴질랜드 해운동맹(ALEA)도 운영을 중단하였다. 또한 2006년에 EU의 경쟁이사회는 그동안 정기선사의 경쟁법 면제를 인정하던 이사회 규칙을 폐지함에 따라 150여년 지속되어온 정기선 해운동맹체제가 사라지게 되었고, 2008년 10월 18일 이후에는 이 지역을 운항하는 선사들은 EC 경쟁법을 적용받게 되었다. 이에 따라 정기선해운산업은 EC 경쟁법이 완전히 적용될 것이며 선사들은 거래 관행이 EC 조약 제81조 및 82조에 일치하는지 여부는 이사회규칙 1/2003에 따라서 자체평가를 해야만 한다.<sup>8)</sup> 이것은 정기선산업에서는 매우 중요한 변화이며, 새로운 입법 환경으로 인하여 신법을 적용하는 것에 대한 많은 불확실성이 야기될 수 있다.<sup>9)</sup>

---

7) Costas Stamatou & Panayiotis Neocleous, "The New Era of EC Competition Law in the Shipping Industry", *International Company and Commercial Law Review*, vol.20(1), 2009, pp.1-17.

8) [2003] OJ L1/1

세계적으로 동맹은 그 규모가 다양하여 2개 선사에서부터 수십 개의 선사로 구성되어 있으며, 전 세계의 정기항로에 그 숫자가 1980년대 초까지만 해도 360여 개의 동맹이 결성되어 있었으나 현재는 그 수가 140여개의 동맹만이 존재하고 있다.

유럽항로에서 해운동맹이 폐지된 가운데, 일본선사 MOL은 2008년 11월에 태평양항로의 해운동맹인 태평양항로운임안정화협정(TSA)나 캐나다태평양항로 협정(CTSA)에서 탈퇴하였다. 유럽연합이 정기선분야의 반독점금지법 면제를 폐지하면서 유럽 사업부는 독자적인 기준으로 항로 운영을 할 수밖에 없기 때문이다. MOL은 TSA와 CTSA가 설립된 1989년부터 원년 회원사로 참여하여 20년 가까이 주도적인 활동을 해왔기 때문에 동맹의 전략에 많은 변화가 있을 것으로 보인다. MOL은 2005년에는 서항운임안정화협정(WTSA)에서 탈퇴한 바 있어 이번 탈퇴로 태평양항로의 모든 동맹에서 물러나게 됐다.

## 1. 로마조약의 해상운송부문의 주요정책

해운분야가 EU의 교역에서 차지하는 비중이 상당히 큼에도 불구하고, 1986년까지 이 분야에서 공동체 차원의 협정이 체결된 경우는 거의 없었다. EU의 대외교역 운송에서 해운이 차지하는 비중은 95%에 달하며, EU 역내 교역 운송에서 차지하는 비중이 상당히 높은 편으로 그 이유 중 하나는 EU 회원국 중 영국, 아일랜드, 그리스 등 3개국은 여타의 회원국들과 육지로서 국경을 접하고 있지 않았기 때문이다.

해운산업을 국제경쟁에 개방하는 것이 EU 공동체 차원에서 이익이 됨에도 불구하고, 회원국들은 1986년 12월에 이르러서야 이사회의 결정에 따라 EU 해운산업을 세계시장에서 경쟁할 수 있는 기회를 증대하고, 국제해운분야에서 EU차원의 협상력 강화를 위한 기반도 제공하였다.<sup>10)</sup>

9) Peter D. Camesasca & Anna K. Schmidt, "EC commission's post-conference maritime transport guidelines - True guidance to navigate through antitrust compliance", ECLR 2009, 30(3), 143-145

10) Malgorzata Nesterowicz, Freedom to Provide Maritime Transport Services in European Community Law, Journal of Maritime Law & Commerce, Vol.34, No.4, October, 2003. pp.629-645.

서비스공급의 자유는 공동체 시장의 기본 규칙 중의 하나이다. 로마조약에서 서비스 공급에 관한 총칙은 제49조 내지 55조(구 제59-66조)에 규정되어 있다.<sup>11)</sup> 서비스 자유의 대상은 서비스 공급자(회원국의 국민, 공동체국가에서 설립된 자연인 및 법인) 및 서비스 수취자이다. 관련 활동은 모든 면에서 단일 회원국에 제한되어서는 안된다. 여기에는 국제적인 요소(element)가 있어야 한다.<sup>12)</sup> 제50조(구 제60조)는 EC 조약이 의미하는 서비스는 “통상적으로 유상으로 공급된” 서비스라고 규정하고 있다.

제49조는 국적으로 인한 서비스 공급자 또는 수취자에 대한 모든 차별을 폐지함을 암시한다. 그러므로 서비스 공급자 또는 수취자들은 한 국가의 국민으로서 같은 조건으로 그들의 활동을 수행할 수 있을 것으로 기대된다.<sup>13)</sup> 외국인과 내국인에 차별 없이 적용된다고 하더라도, 그들이 외국인에 의한 서비스 공급을 금지방해하고 덜 매력적이게 하는 경우에는 모든 제한이 폐지되어야 한다. 반면에 서비스 공급의 자유는 공서(public policy), 공공의 안전 또는 공중보건에 따라 제한될 수 있다.<sup>14)</sup> 기타 면제는 판례법에 따른다. 외국인 및 내국인에 동등하게 적용 가능한 조치에만 정당화하는데 원용될 수 있다.<sup>15)</sup>

제51조(구 제61조)는 운송서비스 부문에 대한 적용을 명시적으로 배제하고 있다. 제51조는 운송 분야에서 서비스 공급의 자유는 운송관련 부분의 조항에 의거하여 규율된다고 규정하고 있다. EC의 공동운송정책은 공동체시장 내에

11) 각 조는 암스테르담 조약에 따라 달라졌다. EC 설립조약의 통합 버전, 1997 O.J. (C340) 208, EU에 관한 조약을 개정한 암스테르담 조약에 의한 변화를 수용한..

12) 네 가지 상황으로 구별될 수 있다. 1) 서비스 제공자는 서비스를 제공하기 위해서 일 회원국으로부터 타 회원국으로 이동한다. 2) 서비스 수취자는 서비스를 제공받기 위해 타국으로 이동한다. 3) 서비스 제공자 및 수취자는 서비스를 제공하거나 제공받기 위해 제3국으로 이동한다. 4) 서비스는 통신수단(전화, 팩스, 인터넷 또는 기타 자료 전송 등, 특히 금융거래 분야에서)으로 그 자체가 이동한다. Paul J. G. Kapteyn & Pieter VerLoren van Themaat, Introduction to the Law of the European Communities : from Maastricht to Amsterdam 752 (1998).

13) Case 39/75, Coenen v. Sociaal-Economische Raad, [1975] E.C.R. 1547 ; Case 110-111/78, Ministere Pubic and Chambre syndicate des agents artistique et impresarii de Belgique v. Van Wesemael and Follachio. [1979] E.C.R.35 ; Case 63/86, Commission v. Italian Republic, [1988] E.C.R.0029.

14) 조약 제46조 및 제55조

15) 유럽재판소는 이 조치를 두 그룹으로 나누고 있다. 강행요건에 의해 정당화되는 조치와 법의 남용을 막는데 사용되는 조치.

통합된 운송시스템의 설립을 목적으로 하고 있다. 그 규칙은 제70조-80조(구 제74-84조)에 규정되어 있다. 그러나 그 규정은 철도, 도로 및 내륙수로운송(제80.1조, 구 제84.1조)에 대해서만 그 효력이 적용된다. 해상운송에 적용되는 유일한 규정은 제80.2조로서 이사회는 가중과반수에 따라서 어느 정도로, 어떤 절차에 의해서 해상 및 항공운송에 대한 적절한 규정을 할 것인가를 결정한다고 규정하고 있다.

로마조약의 제81조와 82조는 독점을 금지하는 경쟁의 기본원칙을 다음과 같이 천명하고 있다. 제81조는 사업체간의 모든 협정, 사업체 협회의 결정 및 일치된 관행으로서 회원국 간의 무역에 영향을 미치고 또한 공동시장내의 경쟁을 방지·제한·왜곡할 것을 목적으로 하거나 초래하는 것 및 특히 다음과 같은 행위는 공동시장과 조화되지 않는 것으로서 금지된다. a) 구매 혹은 판매 가격 또는 기타의 상거래 조건을 직접적으로나 간접적으로 설정하는 것, b) 생산, 시장, 기술발전 또는 투자를 제한하거나 통제하는 것, c) 시장 또는 공급원천을 할당하는 것, d) 다른 상거래 당사자와의 동등한 거래에 상이한 조건을 적용함으로써 그로 하여금 경쟁상 불리한 처지에 놓이게 하는 것, e) 계약을 체결하면서 다른 당사자로 하여금 그 계약의 주제와는 성질상으로는 상업관행상 관련이 없는 보충적인 의무를 수락할 것을 조건으로 하는 행위는 공동시장과 조화되지 않는 것으로서 금지된다. 그러나 상기 1항의 규정은 사업체간의 협정 또는 협정 부류, 사업체간의 협회에 의한 결정 또는 결정 부류, 일치된 관행 또는 관행 부류로서 생산 또는 물품의 유통 또는 기술적 경제적 진보의 개선에 공헌하고 그 결과로 생기는 이득의 공정한 몫을 소비자에게 허용하고 또한 a) 이들 목적을 달성하는 데 있어서 불가결하지 아니한 제한을 관계 사업체에 부과하는 것, b) 그러한 사업체가 문제의 생산품의 실질적인 경쟁을 배제할 가능성의 여지가 있는 것에 해당하지 않은 경우에 적용되지 않음을 선언하고 있다.<sup>16)</sup>

제82조는 공동시장 내부 또는 공동시장의 실질적인 부분에서 지배적인 위치에 있는 하나 이상의 사업체에 의한 남용은 회원국 간의 교역에 영향을 미치는 한 공동시장과 조화되지 않는 것으로서 금지되어야 한다고 규정하고 있다.

16) V. Korah, Technology transfer Agreements and the EC Competition Rules, CLARENDON PRESS-OXFORD, 1996, pp.1-11.

특히 다음과 같은 a) 불공정한 구매 혹은 판매 가격 또는 기타의 불공정한 상거래 조건을 직접적으로나 간접적으로 부과하는 것, b) 생산, 시장 또는 기술 발전을 제한함으로써 소비자의 권리를 침해하는 것, c) 다른 상거래 당사자와의 동등한 거래에 상이한 조건을 적용함으로써 그로 하여금 경쟁상 불리한 지위에 처하게 하는 것, d) 계약을 체결하면서 다른 당사자로 하여금 그 계약의 주제와는 성질상 관련이 없는 보충적인 의무를 수락할 것을 조건으로 하는 것은 남용 행위로 본다.

## 2. EU 이사회 규칙

해상운송과 관련된 첫 번째 입법 조치는 1970년대 말에 취해졌으며 그 조치는 대부분은 공동체의 외부 관계에 대한 문제에 관련되었다. 공동해운정책은 1986년 12월 22일에 창설됐으며, 이사회는 경쟁규칙 집행권은 해상운송 부문에만 한정된다. 이사회는 해상운송에 영향을 미치는 다음과 같은 규칙을 채택하였다.

- 회원국 간 그리고 회원국과 제3국간 해운서비스 공급의 자유에 관한 규칙 제4055/86<sup>17)</sup>
- 조약 제81조, 제82조에 해상운송을 적용하기 위한 세부규칙에 관한 규칙 제4056/86<sup>18)</sup>
- 해상운송에서 불공정한 가격설정관행에 관한 규칙 제4057/86<sup>19)</sup>
- 해상화물에 대한 자유로운 접근을 보호하는 조치에 관한 규칙 제4058/86<sup>20)</sup>

### (1) 규칙 4056/86

규칙 4056/86은 조약 제81조 및 제82조가 해상운송에 적용되는 범위를 정

---

17) 1986 O.J.(L 378) 1.

18) 1986 O.J.(L 378) 4.

19) 1986 O.J.(L 378) 14.

20) 1986 O.J.(L 378) 21.



의하고 있으므로 그것들과 연관하여 해석되어야 한다. 규칙 4056/86은 하나 또는 둘 이상의 EU국의 항구로부터 시작되는 또는 그들로 향하는 부정기선 해운서비스 이외의 국제해운서비스에 제81조와 제82조를 적용하고 있다. 그러한 목적을 위해서 동 규칙은 기초적인 경쟁집행규칙인 규칙 17/62<sup>21)</sup>에 포함되어 있는 것과 유사한 집행권한을 EC위원회에 부여한다. 규칙 4056/86은 경제적·사회적 혜택을 제공하는 기술협정과 운송서비스 이용자와 해운동맹간의 정기선 해운서비스 이용에 관한 협정에 대해서 제81조 1항의 금지에 관한 예외를 인정하고 있었다. 그것은 또한 해운동맹에 대해 일괄면제를 부여하고 있었다. 일괄면제는 제4조와 5조에 규정되어 있는 특정의무와 조건에 따라서 그들 협정에 대한 EC위원회의 허가를 득할 조건을 면제해 주고 있다.

동 규칙은 폭넓은 해운활동에 적용되지 않는다. 부정기선 해운서비스는 특별히 1조 2항에 의해 제외된다. 부정기선 해운의 경우에는 운임이 수요와 공급의 조건에 따라서 케이스별로 자유롭게 결정되기 때문이다. 부정기선 해운서비스는 아주 다양하기 때문에 제81조 1항의 금지라는 범위 내에서 공동행위를 채택하기는 완전가능하다. 따라서 부정기선 서비스 시장의 통제는 여전히 제84조와 제85조의 불만족스러운 제도에 따르게 된다. 콘소시움 협정과 여객해운 및 운송서비스 이용자 간 협정은 규칙 4056/86의 범주 밖이며 제84조와 제85조에 의해서 규율된다.<sup>22)</sup>

즉 이 규칙은 회원국을 구속하는 강행법으로서 두 가지 기능을 한다. 첫째, EC 위원회로 하여금 EC조약 제81조와 제82조의 규정을 해운산업분야에 효과적으로 직접 적용할 수 있게 한다. 다만 규칙 위반에 대한 절차와 제재에 관한 규정은 2004년 5월부터 규칙 1/2003으로 대체되었다. 둘째, 규칙 4056/86은 정기선 해운동맹에 대하여 독점금지법의 적용으로부터 집단면제의 혜택을 부여하고 있다. 이 규칙의 제3조는 EC조약 제81조(1)항에 들어있는 선사간의 정기선 운항에 관한 선사간의 협정을 금지규정으로부터 면제시켜 주고 있다.

이 규칙의 3조는 운송조건과 운임을 고정할 목적뿐만 아니라 다음의 목적을 위해 행하는 협정, 결정 및 공동행위에 대해 일괄면제를 부여하고 있다.

21) 규칙 4056/86, 제7-8조, 제10-26조

22) 박명섭, “유럽공동체의 해상운송 경쟁규칙에 관한 고찰”, 한국해사문제연구소, 해양한국, 1993. p.65

- a) 해상운송 시간표, 항해일자, 기항일자의 조정
- b) 항해 혹은 기항빈도의 결정
- c) 동맹선사간의 항해, 기항 등의 할당 및 조정
- d) 각 동맹선사의 수송능력규제
- e) 동맹선사 간 화물 혹은 수입의 할당

이 규칙은 정기선동맹에 대한 일관면제의 이유를 다음과 같이 설명하고 있다.

“정기선동맹에 대해 일관면제가 부여되어야만 한다. 정기선동맹은 신뢰 있는 서비스를 하주에게 보장함으로써 안정적인 효과를 지니고 있다. 동맹은 일반적으로 충분히 효과적이며 정기적인 해운서비스를 제공하고, 하주의 관심을 공정하게 고려하는 데 기여하고 있다. 그러한 결과는 운임과 그리고 어떤 경우에는 운송능력 혹은 화물 및 수입의 할당과 관련하여 동맹 내에서 해운회사가 도모하는 협조 없이는 이루어지지 않는다. 대부분의 경우 동맹은 비동맹 정기선, 부정기선 및 기타 운송수단으로부터 심한 경쟁에 직면하고 있다.”

일관면제는 정기선 동맹 협정의 정상적인 범위를 대상으로 하고 있다. 그러나 이 규칙 4조의 규정과 5조의 특정의무를 준수한다는 조건부로 일관면제를 인정한다. 3조가 단순히 운임과 운송조건을 고정하는 정기선 동맹에 의해 충족될 수 있는지의 여부와 그것이 상기 (a)-(e)항 상의 한 가지를 이행해야만 하는지의 여부는 명확하지 않으며 (a)-(e)항의 행위는 선택적이다.

## (2) EU의 규칙 4056/86의 재검토

1986년부터 유럽의 정기선 해운동맹은 이사회규칙 4056/86에 근거하여 경쟁법의 적용이 면제되어왔으나 선주와 하주 간 이견이 큰 가운데 EC 경쟁위원회는 EU 경쟁법 전반에 대해 검토를 하면서 해운동맹이 더 이상 유지될 타당성이 사라졌다고 판단하였다. 그 이유는 다음과 같다.

첫째, EU에서 경쟁법의 적용에서 집단면제 되는 15개 산업분야 중에서 해운동맹에 대해서만은 집단면제 되는 기간이 무제한으로 되어 있으며 이 규칙에 대해 재검토하는 조항도 없다. 정기선사 컨소시엄에 가입하고 있는 선사간의 협정에 경쟁법의 적용을 집단면제 하는 규칙 823/2000에 대하여는 5년 후에 재검토하는 규정이 들어 있다. 그러나 규칙 4056/86은 집단면제가 발효되

고 17년이 지난 2003년까지 전면적인 재검토가 행하여 진 적이 없었다.

둘째, 해운시장에서는 컨테이너화의 진전으로 고속화된 초대형 컨테이너선이 등장하여 적당 운송능력이 비약적으로 향상되었다. 이에 따라 복합운송이 일반화 되었으며, 세계일주항로의 개설로 항로별 해운동맹의 관할 범위가 모호해지고 해운동맹에 가입하지 않고 운항하는 강력한 독립선사의 대두로 해운동맹은 세력이 약화되었다. 이러한 해운 시장의 변화에 대응하기 위하여 정기선사들은 경쟁력 있는 정기선 서비스를 제공할 수 있는 시설투자에 소요되는 막대한 비용을 절감하기 위하여 경쟁관계에 있는 선사와도 상호 협조하는 컨소시엄 또는 전략적 제휴를 형성하게 되었다.

셋째, 규칙 4056/86의 제정 이래로 미국에서는 1999년 5월 1일에 의향해운 개혁법(Ocean Shipping Reform Act, 1998)이 발효되었는데, 이 법은 1984년 해운법을 대폭적으로 개정하여 정기선해운의 경쟁제도를 EC의 경쟁제도에 더한층 접근시켰다. 즉, 운송인은 서비스 계약의 모든 본질적인 조건을 더 이상 공표할 의무가 없어졌으며, 해운동맹은 그 회원선사로 하여금 하주와 개별적인 서비스계약을 체결하지 못하도록 금지할 수 없게 되었다. 이에 따라 캐나다, 호주, 일본, 중국 등 많은 국가들이 해운동맹에 대하여 독점금지법의 적용에서 제외하거나 면제하는 문제를 재검토하게 되었다.

### 3. 미국의 해상운송부문의 주요정책 내용

#### (1) 초기의 미국 해운법

초기 세계 해운의 동맹화에 대하여 1912년 미국 의회 보고서에서 파멸적인 운임전쟁과 불안정화를 피하기 위하여 동맹제도의 계속을 권고하고, 동맹이 공정하게 운영되면 운임의 안정, 정기선 서비스의 유지, 하주에 대한 평등한 서비스의 제공 등 유익한 기능을 할 수 있다고 주장하는 한편으로는 반독점적 성격이 야기하는 하주에 대한 악영향을 배제하기 위하여 운임 등의 협정을 인가제로 하고, 불공정한 협정을 금지하고, 운임할려제와 대항선을 금지하고, 하주에 대한 보복조치를 금지하는 등 정부에 의한 강한 동맹관행의 규제가 필요하다고 설명하였다.

1916년 해운법은 동맹제도에는 반독점금지법이 적용되지 않지만, 행정기구에 의하여 지속적인 통제를 받는 것으로 결론이 났으며 1916년 해운법은 운

임연할려제를 금지시켰다. Isbrandtsen 사건에서 이중운임은 1958년 미국대법원에 의하여 독점금지법에 위반이라는 판결이 나오므로써 동맹은 타격을 입었다.<sup>23)</sup> 또한 Svenska 사건에서는 연방해사위원회가 승인한 해운동맹의 활동도 경우에 따라서는 독점금지법에 위반된다는 판결을 내렸다.<sup>24)</sup> 그리고 정기선 시장의 환경조건은 컨테이너화를 계기로 크게 변모하였다. 정기선화물의 운송 및 선하증권의 기술혁신에 그치지 않고, 정기선 해운의 경영형태와 경영구조에 까지도 변혁이 일어났다.

그 구조적 요인 중의 하나가 1984년 6월 18일에 발효한 “Shipping Act, 1984”로 명명된 미국의 1984년 해운법이다. 이법의 실시에 의해 종래의 이중운임제는 적용이 불가능해짐과 동시에 일정조건을 갖춘 경우 독자행동권, 대량하주 할인운임, 서비스 계약이라는 개별적 운임제도를 도입하게 되었다. 이리하여 개방형 동맹으로서 불안정 요소를 내포해 왔던 미국 관계 해운동맹의 운임안정기능이 더욱 약화되었을 뿐 아니라, 동맹선사 간의 가격경쟁의 기회가 증대하게 되었다.

즉, 미국에서는 그동안 해운동맹제도의 필요성을 어느 정도 인정하여 해운동맹이 시장지배력을 행사할 수 있는 최소한의 행동은 용인하였으나, 1984년 해운법에서는 이러한 단체행동의 대부분을 금지하고, 해운동맹제도는 인정되 동맹의 규제 없이 회원사가 독자적으로 행동할 수 있는 독자행동권 (Independent Action)<sup>25)</sup>을 동맹규약에 삽입할 것을 의무화하고 있다. 또한 일정한 기간 안에 일정한 양 이상을 선적할 것을 조건으로 특정하주에게 특별한 운임이나 서비스를 제공할 것을 약속하는 계약(service contract)을 인정하였다. 그리고 일정기간 안에 일정량 이상의 화물을 선적한 하주에게는 특별 할인운임을 적용하는 대량하주 할인운임(TVR ; Time Volume Rates) 등의 제도를 신설하였다.<sup>26)</sup>

23) FMB v. Isbrandtsen Co., Inc., 356 U.S. 481 (1958)

24) FMC v. Svenska Amerika Linien, 390 U.S. 238 (1968)

25) 동맹선사가 10일전까지의 통고에 의해 정기선동맹 협정에도 불구하고 독자적인 운임이나 서비스를 설정할 수 있도록 한 제도를 모든 정기선동맹 규약에 도입하도록 의무화하였다.

26) 최재수, “미국의 1984년 신해운법 발효와 해운동맹제도의 약화”, 해양한국, 2006. 6, pp.170-173

이러한 독자행동권, 서비스계약, 대하주 할인운임 등의 제도가 동맹의 맹외 대항수단의 한계를 뛰어넘어 예상 이상의 운임인하 사태를 초래하였다. 특히 독자행동권의 의무화로 이미 해운동맹은 본래의 의의와 기능을 잃어버린 것이나 다름없다. 즉 독자행동권은 동맹의 가장 중요한 기능인 공동운임제(collective pricing)의 기능을 마비시켰다. 또한 독자행동권의 발동을 통제하는 것은 극히 곤란하기 때문에, 해운불황 시에는 운임인하경쟁이 가속화되었다.

그리고 과거 해운동맹이 맹외선에 대한 대항수단의 하나로 이용해 왔던 것이 이중운임제였다. 이 이중운임제도는 보너법 이래 정식으로 승인받은 동맹의 무기였지만 1984년 해운법에서는 이를 전면 금지하고 있다. 북미항로에서 하주들은 종전과는 달리 동맹, 비동맹선 구별 없이 자유롭게 이용할 수 있게 되었다. 그 결과 운임의 불안정 및 선사간의 과당경쟁이 초래되었다.<sup>27)</sup>

## (2) 1998년 미국 개정해운법

1998년 미국 개정해운법은 1916년 법 및 1984년 법의 골격을 그대로 유지하고 있다. 즉, 해운동맹은 독점금지법의 적용에서 제외하는 한편 불공정거래의 성격을 갖는 부분에 대하여는 이를 금지하는 규정을 가지고 있다.

제7조에서는 해운동맹 등은 독점금지법의 적용대상에서 제외됨을 규정하고 있다. 미국해운법의 가장 큰 의의는 여기에 있다고 할 수 있다. 제5조에서는 통제의 방법으로서 협정 등은 신고대상을 제5조 b항에서 정한다. 제4조에서는 본 법이 적용되는 범위를 단순한 동맹에서 확대시키고 있다.

제10조에서는 일반개품운송과 서비스계약을 나누어서 규정한다. 서비스계약은 대량장기정기운송계약으로, 대량 하주와 운송인 사이에 대등한 관계에서 체결되는 것으로 계약자유의 원칙이 적용되는 부분이다. 따라서 서비스 계약 하에서는 운임 등 차별적인 대우가 가능하도록 하고 있다.<sup>28)</sup> 기존의 운임연할려제의 금지, 대항선 사용의 금지, 이중운임제도의 금지 등은 그대로 존치하였다.

현재의 미국 해운법은 해운동맹 혹은 유사단체에 대하여 독점금지법의 적용

27) 박명섭, “미국 신해운법이 정기선해운 시장에 미친 영향에 관한 고찰”, 한국해운학회지, 1997, pp.91-109

28) 제10조 b항 5호

을 제외하고 있다는 점이 가장 큰 특징이고 의의이다. 그럼에도 독점적인 성격을 견제하기 위하여 독점의 요소가 있는 부분은 신고하게 하고 철저히 감독하도록 그 기능은 연방해사위원회(FMC)가 담당케 하고 있다. 독점금지법 위반의 소지가 있는 운임연할려제, 이중운임제, 대항선제도 등은 금지시켰으나, 미국의 산업을 보호하기 위하여 대량화물운송을 위한 서비스계약의 경우에는 별도의 운임체제가 가능하게 하였다. 이러한 조치는 사실상 동맹을 와해시키는 결과를 가져왔다. 현행법은 동맹의 경우만 규율하는 것이 아니라 개품운송계약에서의 운임결정 협정에 모두 적용된다. 대량 하주와 특별한 계약을 체결하여 낮은 운임을 제공할 수 있는 것은 해상운송인만 가능하고, 무선박운송인(NVOCC)는 제외되고 있어 NVOCC는 해상운송인에 비하여 불리한 지위에 놓여있다.<sup>29)</sup>

#### 4. 정기선동맹의 행동규범에 관한 협약

종래 정기선의 주요 항로는 해운동맹에 의해 운영되어 왔고, 그 운영문제는 가능한 한 정부의 간섭을 배제하는, 이른바 비합리적인 폐쇄동맹에 의한 자율적인 규제에 위임해 왔었다. 그 결과 오랜 동안 정기항로는 유럽의 유력선사가 주축이 되어 해운동맹을 결성하여 가입선사를 제한하고, 가입선사 간의 적취비율을 미리 정하는 등 강력한 국제카르텔조직으로 운영되어 왔다. 그리하여 해운동맹에 대한 어떤 형태로든 규제를 할 수 있는 장치가 필요하다는 인식이 퍼졌다.

그리고 1960년대 개도국들이 정기항로 진출을 기도하면서 기존의 동맹선사와 경쟁관계를 초래하게 되었고, 개도국들이 국적선사에 관한 동맹가입문제 및 적취비율 할당문제, 운임문제 등에 불만을 제기하였다.

개도국들은 유엔무역개발회의(UNCTAD)를 무대로 하여 남북문제해결을 위한 해운동맹제도의 개선을 주장하고 정부 간을 구속하는 협약 또는 정부 간 법적 구속력을 갖는 협정을 통해 해운동맹의 행동을 제약하는 장치를 설정하여 새로운 질서를 확립할 것을 요청하기에 이르렀다. 그리하여 1974년 4월 UNCTAD의 제네바전권회의에서 정기선동맹현장협약안이 채택되었고, 그 후

29) 김인현, “해운동맹 및 유사체제의 독점금지법 위반 문제”, 해양한국, 2006.6, pp.100-104.

1983년 4월 서독과 네덜란드가 비준함으로써 1983년 10월 6일부터 협약으로 발효하게 되었다.

이 협약의 주요 내용은 다음과 같다. a) 어느 국가의 선사도 관련 동맹의 정회원이 될 수 있는 가입의 완전자유를 부여하고 있으며, b) 교역당사국의 적취권은 50 : 50, 제3국의 선사가 존재할 때는 40 : 40 : 20으로 공평 배분 하도록 하고 있으며, c) 계약운임제는 동맹과 하주단체가 협의하여 체결하고, d) 개발도상국 상품의 수출촉진을 위해 장려운임(promotional freight)제도를 설정하고 있다. 또한 e) 하주와 선주의 협의기구에 대한 당사국 정부의 참여를 요청하고 있으며, f) 운임인상 시 구체적인 수속과 유예기간을 설정하도록 하고, g) 선주 간 또는 선주하주 간의 분쟁처리를 위해 국제중재, 즉 강제중재제도의 도입 등을 규정하고 있다.

정기선동맹현장(Liner Code)은 국가 간 정기선화물배분에 대한 기준을 제공함으로써 해운동맹에 대해 근본적인 변화를 요구하면서 과거의 시장지배적인 지위에서 탈피해야 한다는 지침을 주었다.

### III. 정기선 해운동맹 폐지의 영향

#### 1. 정기선 시장의 변화

2008년 10월 이후부터 경쟁법이 적용된 유럽지역 정기선 시장은 정기선 해운동맹의 공동가격설정 및 선복조절 행위가 금지되어 결국, 해운동맹이 유럽항로에서 사라질 것으로 보인다. 또한 중국, 인도 등은 정기선사에 대한 운임 설정 규제를 강화하는 한편, EU를 중심으로 미국, 호주, 일본 등은 정기선 해운동맹 폐지 논란이 가열되고 있다. 특히, 중국은 2007년 8월 30일에 독점금지법을 최초로 제정하였는데, 이를 근거로 향후 해운동맹을 인정하지 않을 것으로 예상된다.

EU가 정기선 해운동맹에 대해 경쟁법을 적용하는 범위는 선사의 국적에 상관없이 유럽지역을 운항하는 선사들에 국한된다. 따라서 유럽항로가 아닌 다른 지역을 운항하는 선사들에게는 영향을 미치지 않으며, 유럽 선사라도 유럽지역을 운항하지 않는 경우는 적용이 되지 않는다. 특히, 경쟁법 위반 행위에 대해

서는 EU가 철저한 조사와 강력한 처벌을 병행할 방침인 것으로 알려졌다.

일본-유럽 해운동맹은 2008년 10월 18일 EU의 해운에 대한 경쟁법 적용이 실현되어 모든 해운동맹 활동이 불법화됨에 따라 10월 17일 업무를 종료했으며, 또한 동맹 해체와 함께 사무소도 완전히 폐쇄하였고 그동안 체결되었던 모든 협정은 기능 및 효력을 상실했고, 이에 따라 일본-유럽 항로에서는 운임, 물동량, 선복량 등에 대한 통계 수집, 하주 단체와의 협상 기능이 소멸되었다. 일본의 MOL사는 세계 주요 컨테이너 정기선사 중에 해운동맹체제에서 탈퇴한 유일한 선사로, 해운동맹이 EU 경쟁법의 적용을 받게 됨에 따라 TNWA와 TSA에서 탈퇴하였다.

한편, 유럽지역에 대한 EU 경쟁법의 적용으로 이에 따른 국가 간 법률 적용상의 충돌문제가 있다. 유럽지역을 운항하는 선사가 해운동맹의 행위를 인정하는 국가에 기항하는 경우에 EU의 경쟁법이 적용되는가 하는 것인데, 한 국가가 적극적으로 선사의 해운동맹 가입을 의무화하지 않는 한 EU 경쟁법이 적극적으로 적용된다. 결국, 현재로서는 해운동맹의 가입을 의무화하는 국가는 없으며, 향후에도 이 같은 국가는 없을 것으로 예상되므로 여타 국가의 규정 내용과 관계없이 유럽지역을 운항하는 선사들은 모두 경쟁법을 따라야 할 것으로 보인다.

## 2. 정기선 시장의 경쟁 격화

EU 경쟁법이 적용된 이후 TACA(Trans Atlantic Conference Agreement)와 FEFC(Far Eastern Freight Conference) 등 해운동맹의 붕괴에 따라 이 지역에서 유럽계 독립선사의 영향력이 강화될 것으로 예상된다. 유럽항로에서 20% 이상의 시장점유율을 갖고 있는 덴마크의 머스크사와 각각 5%의 시장점유율을 차지하고 있는 프랑스의 CMA CGM, 스위스의 MSC 등이 대표적으로 이들 3개 선사의 유럽/극동 항로 시장점유율은 합계하여 30%를 넘어서고 있다. 실질적으로 이 유럽선사들은 대규모 선박과 경쟁력을 배경으로 선사 간 전략적 제휴에도 참여하지 않고, 독자적인 행보를 해왔다.

이에 따라 그동안 전략적 제휴체제와 해운동맹 체제에서 동시에 활동해왔던 CKYH, 그랜드 얼라이언스, 뉴월드 얼라이언스 소속의 11개 선사들은 이들과의 경쟁에서 상대적으로 불리한 위치에 놓일 가능성이 있다. 그동안 가능했던 각



종 할증료 부과 등 공동행위가 제약될 뿐만 아니라 시장 정보가 차단되어 유럽계 독립선사들의 입지가 강화되고, 머스크사, CMA CGM, MSC 등은 상대적으로 시장정보의 우위에 있게 되어 이를 배경으로 유럽시장에서 가격선도자로서 역할이 강화될 것으로 보인다.

그리고 치열해진 경쟁 하에서 경쟁력 우위를 점하고 있는 유럽계 대형 선사들이 상대적으로 작은 규모의 선사들 보다 유리한 경쟁 환경에 놓임에 따라 과점화가 더욱 가속화될 수 있다. 최근 몇 년간 정기선 시장은 대형선사 간 인수합병, 초대형선 발주에 따라 대형 선사들의 과점이 강해지고 있는데, 향후에는 현재보다 더욱 치열한 경쟁 환경이 조성될 것이다. 글로벌 선사의 대형화의 이점으로는 첫째, 규모의 경제 실현을 통한 운영원가의 절감, 둘째, 시장 점유율의 향상을 통해 타 선사의 시장진입 장벽 구축, 셋째, 항만에 대한 구매력을 강화하여 저렴한 가격에 높은 수준의 서비스 요구 등을 들 수 있다.<sup>30)</sup>

유럽계 독립선사들을 제외한 대형 선사들은 유럽계 선사에 대항하기 위하여 이들 선사들의 협력 체제가 더욱 강해지고 기존의 전략적 제휴체제 내의 협력을 강화하는 한편, 전략적 제휴체제 간 협력도 강화됨으로써 거대 전략적 제휴체제가 구축될 수도 있다. 실제로 2005년 머스크사가 P&O Nedloyd사를 인수함으로써 독주가 예상되자 그랜드 얼라이언스와 뉴월드 얼라이언스 간의 협력체제가 구축된 바가 있다.

반면에 유럽계 선사를 제외한 선사들은 시장 정보의 교환 및 운임의 공동 부과 등이 원천적으로 제약됨에 따라 상당한 경쟁적 상황에 노출될 가능성이 있다. 즉, 전략적 제휴체제 소속 여부와 관계없이 유럽계 독립선사 및 제휴선사 간 경쟁이 치열하게 전개될 가능성이 있다.<sup>31)</sup>

### 3. 운송주선인 및 하주의 지위 강화

해운동맹에 대한 EU의 경쟁법 적용면제에 하주 측을 대표해서 반대한 단체는 유럽하주협의회(ESC)이다. ESC는 ‘해운동맹은 본래 목적으로 하였던 주된

30) 국토해양부, 2009 해양물류 동향과 전망, 2009, pp. 23-40

31) 김태일, “유럽연합의 정기선 해운동맹 폐지와 영향”, KMI 해양수산 현안분석, 2006, pp.10-17

기능과 역할은 끝났으며, 오늘날의 시장 상황에서 서비스에 대한 집단적 가격 결정 사례는 해운업을 제외하고 다른 모든 산업에서는 이미 없어졌다. 마땅히 경쟁법 적용에서 면제되는 이례적인 특권은 배제되어야만 한다'는 내용의 성명을 채택하였다.

유럽하주협회의 주장은 다음과 같다.

첫째, 해운동맹의 가격 결정 기능이 없으면 파멸적인 선사간의 경쟁으로 인해 신뢰할 수 있는 정기선 서비스를 하주들이 받을 수 없게 된다는 것이 동맹측의 주장이지만 실제로는 경쟁시장에서 오히려 신뢰할 수 있는 정기선 서비스가 제공되고 있다.

둘째, 해운동맹의 운임은 경쟁수준에서 결정되는 운임률을 훨씬 초과하는 고율의 안정된 운임을 유지하고 있는데 가장 비능률적인 고비용의 회원선사를 기준으로 해서 결정되고 있다.

셋째, 통계상으로는 운임률의 변동도 심하고 결코 안정되어 있지 못하다. 30% 이상의 운임률 변동도 드물지 않고 200% 대의 운임 인상 사례도 있다는 것이다.

넷째, 해운동맹은 회원선사간의 경쟁을 통한 합리화를 촉진하지 못하므로 비용절감의 능률적인 경영이 이루어지지 않고 선사와 하주 사이의 불신을 초래하고 있다.

다섯째, 개별적 비밀 서비스계약의 체결 건수가 미미한 수에 그치고 있어서 미국법률에 따르고 있는 항로의 하주에 비하여 유럽 무역업자는 경쟁상 불리하다는 것이다.

그리고, 세계하주포럼(GSF : Global Shippers' Forum)은 각국 정부가 해운 분야의 독점금지 강화추세에 부응해 해운동맹에 대한 독점금지 면제철폐 등 선사 간 경쟁촉진을 위한 해운개혁조치들을 도입토록 촉구했다.

세계하주포럼은 EU의 해운동맹 철폐조치와 최근 미국의 독점금지법 강화추세가 아시아국가에서도 운임과 서비스조건에 대한 해운동맹의 영향력 축소 등 해운개혁으로 이어져야 할 것이라고 밝혔다. 하주들은 담합이 아닌 경쟁만이 시장의 효율성을 높이고 고객에 대한 맞춤형 서비스를 제공할 수 있다고 지적하면서 선사들이 운임/부대비, 서비스조건 등에 대해 반 시장적인 공동행위를 할 수 있도록 허용하는 독점금지 면제혜택은 반드시 철폐되어야 함을 요구하고 있다.

또한 부대비가 정당한 징수근거 하에 일시적으로 부과되는 것이어야 하고 원인소멸 시 철폐되어야 하며 부대비가 어떠한 경우에도 운송업체간 담합에 의해 책정되어서는 안되며, 미국이 2012년부터 도입할 예정인 100% 컨테이너 화물 검색계획에 대해서는 시간 및 비용상의 비효율성 초래문제를 지적하며 이에 확고하게 반대한다는 입장을 표명했다.

각국 하주협의회는 이와 함께 나라별 물류보안제도의 차이로 인한 문제점 해소를 위해 국가 간 물류보안제도의 상호인정을 촉구했다. 또한 하주들은 이 밖에 각국 정부와 선·하주는 친환경 물류정책을 취하되 운송효율을 저해하지 않는 범위 내에서 이 같은 정책을 도입해야 한다고 지적했다. 또 정부가 환경 보호를 위해 운송관련 벌과금을 하주에게 부과하는 것은 적절치 않으며 오히려 운송에 따른 환경피해를 줄일 수 있는 기술 및 인프라의 개발을 촉진해야 한다고 강조했다.

이 같은 결과로 운송주선인을 포함한 하주들이 상대적으로 유리한 상황을 접하고 새로운 시장 질서를 정착시키기 위하여 협상력을 높이고자 하고 있다.

#### 4. 각국의 해운동맹 폐지 검토

미국은 의회에 설치된 반독점현대화위원회(US Antitrust Modernization Commission : AMC)가 3년 동안의 작업을 거쳐 2007년 4월에 대통령과 의회에 해운동맹의 폐지를 건의하는 보고서를 발간하였다. 이 보고서에서 AMC는 '해운산업은 경쟁이 촉진되어야 더욱 효율적으로 운영될 수 있는 대표적인 산업'이라고 지적하고 의회가 현재 해운동맹에 대하여 독점금지법을 면제하는 내용을 폐지할 것을 고려하고 있다고 밝혔다. 이에 대하여 연방해사위원회에서도 위원들 간에 다양한 의견이 논의되고 있다.

일본의 경우도 EU가 해운동맹의 폐지를 검토하던 2005년 1월 시장의 실패와 해운동맹 제도에 대하여 검토에 착수하였다. 이에 따라 2006년 동안 5회에 걸친 설문조사와 공정거래위원회 주관의 '정부규제 등과 경쟁정책에 관한 연구회'를 개최하였으며, 2006년 12월 6일 공정위는 해운동맹에 의한 담합행위가 하주의 이익에 손해를 끼칠 우려가 있다는 이유로 이 제도의 폐지를 주장하고, 관할 기관인 국토교통성에 검토를 요청하였다. 이에 대하여 국토교통성은 공정위에 대해 '현행 적용제의 제도에 대해 충분히 검토를 한다'라는 일반

적인 답변을 하였으며, 현재 후속 조치는 하지 않고 있다.

인도의 경쟁위원회(Competition Commission of India : CCI)는 2007년 9월 해운부에 선사들의 자의적인 운임 설정을 규제할 것을 요구하였다. CCI는 정기선 해운동맹을 카르텔로 규정하는 한편, 인도 경쟁법(Competition Act, 2002)의 위반이라고 지적하고, 인도/유럽 항로에서 75%의 화물을 운송하고 있는 정기선 해운동맹인 IPBCC<sup>32)</sup>(India - Pakistan - Bangladesh - Ceylon Conference)가 컨테이너처리비(TCHs), 유류비 할증(BAF), 환율 할증(CAF) 등과 같은 부대운임을 부과함으로써 동맹 회원사들뿐만 아니라 동맹 외 선사들도 이 같은 자의적인 운임을 부과토록 하는 요인이 되고 있다고 하였다.

중국은 2007년 8월 30일에 중국 사상 최초로 독점금지법을 마련하여 2008년 8월부터 시행되었다. 이 법은 14년 동안 논의해왔던 것으로 10기 전국인민대표대회 29차 상무위원회에서 통과되면서, 이에 따라 중국은 시장경쟁체제의 기틀을 마련한 것으로 평가되고 있다. 현재 중국의 경우 정기선 해운동맹의 경쟁법 면제 조항은 교통부가 관장하고 있는 '중국국제해운조례'에 명시되어 있는데, 독점금지법이 상위법으로서 하위 규정보다 우선한다는 점에서 향후 중국은 해운동맹을 인정하지 않을 것으로 보인다. 이와 관련하여 중국하주협회는 독점금지법이 정기선 해운동맹에 대한 경쟁법 면제를 명시하고 있지 않다는 점을 들어 상무부와 공조를 통하여 정기선 해운동맹의 폐지를 요구할 것으로 보인다.<sup>33)</sup>

## IV. 결 론

EU는 2008년 10월부터 역내 지역에서 활동하고 있는 정기선 해운동맹의 공동 운임설정 및 선복량 조절 행위를 금지하기로 하였다. 그 동안 정기선사

32) IPBCC는 머스크라인, Hapag-Lloyd, SCI(Shipping Corporation of India) 등 19개 회원사가 활동하고 있다.

33) 김태일·박문진, “해운시장 규제 강화 동향과 시사점”, KMI 해양수산 현안분석, 2007, pp.4-9.

들에게는 타 산업과 달리 특수성이 인정되어 이 같은 행위가 허용되어 왔다. 즉 동맹의 독점적 횡포보다는 해운업에 기여하는 바가 크기 때문에 독점면제 권을 부여받아 왔던 것이다.

그러나 이제 정기선 업계는 150여 년 동안 인정되던 보호막에서 벗어나 새로운 체제를 맞이하게 되었다. 유럽항로에서 해운동맹 체제가 폐지되면서 TACA와 FEFC 등 해운동맹의 붕괴에 따라 이 지역에서 유럽계 독립선사의 영향력이 강화되며 경쟁이 치열해질 것으로 예상된다. 또한 EU 경쟁법의 영향을 받아 미국, 일본, 호주, 인도, 중국 등 많은 국가들이 동맹 폐지를 검토하고 있다. 그리고 운송주선인을 포함한 하주들이 상대적으로 유리한 상황을 점하고 새로운 시장 질서를 정착시키기 위하여 협상력을 높여나가고 있다.

이러한 정기선 시장 재편에 따라 선사 간 운임 및 집하경쟁이 현재보다는 한층 치열해질 것이라는 점은 이론이 없다. 이에 따라 해운동맹의 폐지를 전제로 한 국적선사의 체질을 강화함으로써 더욱 강화되는 경쟁체제 흐름 속에서 경쟁력을 확보하는 전략이 필요하다.

또한 우리나라의 해운법은 다른 나라와는 달리 해운산업에서 동맹에 대하여 독점규제법에서 배제하는 규정을 두고 있지 않다. 그러므로 독점규제법이 적용된다고 할 수 있다. 지금까지 이 문제가 심각하게 다루어지지 않았지만, 공정거래위원회에서 제소가 되면 동맹체제를 맺고 있는 선박회사는 징계를 받는 문제가 발생할 수도 있다.

즉, 우리 해운법 제29조 1및 2항은 외항선사가 운임·배선 및 적취 기타 운송조건에 관한 계약 또는 공동행위를 하는 경우에 국토해양부장관에게 신고하여야 한다. 해운법 제29조 3항 3호에서는 부당하게 운임이나 요금을 인상하거나 운항 횟수를 줄여 경쟁을 실질적으로 제한하는 경우 국토해양부는 그 협약에 대해 일정한 제재조치를 할 수 있게 되어 있는데, 여기서 '부당한' 운임 등도 그 기준이 모호하기 때문에 실제로 공정거래에 대한 판단이 가능한지에 대한 여부와 실질적으로 제재가 가능한지도 문제가 되고 있다.

또한 우리나라 법제는 해운에 관해서는 해운법에서 공정거래법상 위반행위를 규제토록 권한을 부여하고 있으며, 공정거래위원회도 이를 국토해양부의 운영에 맡겨 놓고 있다. 따라서 기존의 공정경쟁 기능을 확보하기 위한 적극적인 행정의 필요하다.

## 참 고 문 헌

- 국토해양부, 「2009 해양물류 동향과 전망」, 2009.
- 김인현, “해운동맹 및 유사체제의 독점금지법 위반 문제”, 해양한국, 2006.6.
- 김태일, “유럽연합의 정기선 해운동맹 폐지와 영향”, KMI 해양수산 현안분석, 2006.
- 김태일·박문진, “해운시장 규제 강화 동향과 시사점”, KMI 해양수산 현안분석, 2007.
- 박명섭, 유럽공동체의 해상운송 경쟁규칙에 관한 고찰, 한국해사문제연구소, 해양한국, 1993.
- 박명섭, “미국 신해운법이 정기선해운 시장에 미친 영향에 관한 고찰”, 한국해운학회지, 1997.
- 정해용, WTO 해운서비스협상 재개 및 향후 전망, 한국해사문제연구소, 해양한국, 2001.
- 최동현, WTO 해운서비스 협상, 양허문제 논의 시작, 주간해운산업정보, 한국해양수산개발원, 1995.
- 최재수, “미국의 1984년 신해운법 발효와 해운동맹제도의 약화”, 해양한국, 2006. 6.
- 한철환, WTO-DDA 협상 해운서비스 분야의 현황과 전망, 한국해사문제연구소, 해양한국, 2003.
- Costas Stamatiou & Panayiotis Neocleous, “The New Era of EC Competition Law in the Shipping Industry”, International Company and Commercial Law Review, vol.20(1), 2009.
- Malgorzata Nesterowicz, Freedom to Provide Maritime Transport Services in European Community Law, Journal of Maritime Law & Commerce, Vol.34, No.4, October, 2003
- Korah, V., Technology transfer Agreements and the EC Competition Rules, CLARENDON PRESS-OXFORD, 1996
- Paul J. G. Kapteyn & Pieter VerLoren van Themaat, Introduction to the Law of the European Communities : from Maastricht to

Amsterdam 752, 1998.

- Peter D. Camesasca & Anna K. Schmidt, “EC commission's post-conference maritime transport guidelines – True guidance to navigate through antitrust compliance”, *ECLR* 2009, 30(3)
- The UNCTAD secretariat, *Review of Maritime Transport*, 2003.

## ABSTRACT

### A study on the effects and repeal of the block exemption for liner conferences

Choi, Byoung Kwon

Shin, Gun Hoon

Lee, Byung Mun

The repeal of the block exemption for liner conferences and the abolition of any "special EC antitrust regime" for the shipping industry marks an important step in European maritime competition policy. This article examines the origins and the rationale of the EC antitrust immunity granted so far to the shipping industry and explains the causes of this historical change. Moreover, based on the precedents which have appeared so far, a general assessment is offered under this new EC regime on agreements restricting competition in the liner shipping industry, in particular horizontal ones: conference and tariff/freight arrangements will be doomed, whereas the legitimacy of consortia agreements should not be cast in doubt; a case-by-case analysis will be the approach as regards exchange or dissemination of information by shipowners in the market, and the relevant case law which emerges on these matters in other industries will be the criterion for their evaluation. Finally, a few remarks are made in respect of the international dimension of the decision to outlaw liner conferences and hence carve out EU Member States from the UN Code of Conduct regime.

Key words : Liner conferences, Regulation 4056/86, Repeal