



EC, 해상운송서비스에 관한 EC 조약81조 적용지침 공표 정기선 운임동맹 포괄면제 폐지 내년 10월18일부로 발효

구주공동체 집행위원회(EC)는 2007년 9월14일부로 해상운송서비스에 관한 EC 조약 제81조의 적용에 관한 지침을 공표했다. 동 지침의 주요골자를 보면, '정기선 운임동맹 포괄면제'를 인정한 규정을 폐지하였으며, 2008년 10월18일부로 발효된다. 다음은 한국선주협회가 입수한 지침 전문을 정리한 것이다.(편집자 주)

1. 적용지침 개요

1) 2006년 9월25일 이사회 규정 제1419/2006호가 공포됨으로써 집행위 규정 제4056/86호가 폐지되고, 구주공동체 조약 제85조 및 제86조(현 조약의 제81조 및 제82조)가 해상운송에 적용되며, 이사회 규정 제1/2003호의 적용범위가 연안운송과 국제부정기해운으로 확대되었다. 이 지침은 이러한 변화에 따라 직접적으로 영향을 받게 되는 해상운송서비스분야의 시장을 정의하고 협력 및 협정을 평가함에 있어 집행위원회가 따라야 할 원칙을 정하고 있다.

2) 이 지침은 EU 항만을 입출항하는 사업자와 사업가단체들의 협력 및 협정이 제81조를 준수하는지의 여부를 평가하기 위한 것으로 동 지침은 타 부분에 대하여 적용되지 않는다.

3) 규정 제1419/2006호는 제81조 및 제82조에 규정된 경쟁관련 규칙의 이행을 명시한 이사회 규정 제1/2003호(2006. 12. 16)와 카보타지와 부정기선 서비스를 포함하기 위하여 제81조 및 제82조에 따른 향후 조치 이행을 명시한 집행위 규정 제773/2004호(2004. 4. 7)의 적용범위를 확대하였다. 2006년 10월18일자로 해상운송서비스 전 부분에 대하여 일반 적용된다.

4) 또한, 규정 제1419/2006호는 운임동맹체계가 제81조 3항의 기준을 충족시키지 못하기 때문에

'정기선 운임동맹 포괄면제'를 인정한 제85조 및 제86조(현 조약의 제81조 및 제82조)의 적용에 관한 규정 제4056/1986호(1986. 12. 22)를 폐지하였다. 포괄면제 폐지는 2008년 10월 18일부로 발효된다. EU 항만을 입·출항하는 정기선사는 제81조에 반하는 행위를 하여서는 아니 된다. 이는 타 사법기관이 인정하더라도 명백히 또는 암묵적으로 운임 책정 또는 협정 논의를 하여서는 아니된다.

5) 이러한 지침은 구주이사회에 의해 이미 발표된 지시를 보조한다. 해상운송서비스가 경쟁관계 선사들간 광범위한 협력 및 협정에 의해 특징지어지기 때문에 수평적 협력 및 협정에 대한 제81조의 적용지침과 제81조 3항의 적용지침은 특히 관련이 깊다.

6) 정기선 선사들(consortia) 간의 협정, 결의 및 관례에 대하여 제81조 3항을 적용한다는 집행위 규정 제823/2000호(2000. 4. 19)는 공동서비스에 관한 정기선 부문에서의 수평적 협력협정에 적용된다. 집행위 규정 제823/2000호는 제81조의 1항의 금지조항이 두 개 이상의 선사(consortia) 간 협정에는 적용되지 않는다는 조건으로 제81조 3항에 따라 조건들을 규정하였다. 규정 제1419/2006호 도입으로 인한 변화에 따라 검토될 예정이다.

7) 본 지침은 사법재판소(Court of the Justice) 또는 유럽공동체 제1심재판소(Court of First Instance of the European Communities)에 의해 해석된 제81조에 저촉되지 않는다. 동 지침의 원

칙은 케이스별로 구체적인 상황에 적용될 것이다.

8) 집행위원회는 동 지침을 시행일부로 5년간 적용한다.

2. 해상운송서비스

2-1. 범 위

9) 정기선 서비스, 카보타지 및 부정기선 서비스는 규정 제1419/2006호에 의한 변화에 직접적으로 영향을 받는다.

10) 정기선 서비스는 특정지역 항만에 일반적으로 잘 알려진 항로로 정기적으로 컨테이너를 이용하여 화물을 운송함을 의미한다. 정기선 서비스의 기타 특징으로는 시간표와 운항일자가 미리 공표하고 화주가 서비스를 이용할 수 있게 하는 것이다. 규정 제4056/86호 제1항의 3호(a)에는 부정기선 서비스를 산적화물운송 또는 항해 또는 기간용선의 형태(기타 공급과 수요의 조건에 따라 건별로 운임이 자유로이 체결될 경우 비정기 또는 비공표 운항 스케줄의 형태 포함)로 1명 이상의 화주에게 전부 또는 일부 용선선박에 의해 운송되는 산화물운송으로 정의했다. 대부분의 경우 단일품목을 선적하여 비정기적으로 운송하는 것을 뜻한다. 카보타지는 EU 회원국의 2개 이상 항만을 연결하여 부정기선 및 정기선을 포함한 해상운송서비스를 제공하는 것을 의미한다.

2-2. 회원국간 교역효과

11) 제81조는 회원국간 교역에 영향을 끼칠 수 있는 모든 협정에 적용된다. 회원국간 교역에서의 효과를 얻기 위하여 일련의 객관적 법률 요소 또는 협정(agreement)이나 행위(conduct)가 직·간접적이며 실제적이거나 잠재적으로 회원국간 교역의 패턴에 영향을 끼칠 수 있다 예를 들어, 단일시장이라는 목표달성을 불가능하게 한다는 사실에 기초하여,

충분한 개연성을 가지고 무조건적으로 예견 가능해야 한다. 집행위는 동 지침상 유사교역이 제81조 및 제82조에 포함된 교역개념의 효과에 어떻게 적용될 것인지에 대한 조언을 내놓았다.

12) 정기선사 또는 풀 오퍼레이터(pool operators)에 의해 제공되는 서비스는 특성상 회원국 항만과 제3국을 연결하거나 2개 이상 회원국간 수출입에 관여하기 때문에 국제성을 띤다. 대부분의 경우 그러한 서비스는 운송시장(중계서비스 포함)에 영향을 미치기 때문에 회원국간 교역에 영향을 끼칠 가능성이 있다.

13) 회원국간 교역에 미치는 영향은 동 조약 81조에 규정된 경쟁에 관한 규칙의 이행에 대한 규정 제1/2003호의 제3조의 적용범위를 결정하기 때문에 카보타지와 특히 관련이 깊다. 그러한 서비스가 회원국간 교역에 미치는 영향의 정도는 반드시 케이스별로 평가되어야 한다.

2-3. 연계시장

14) 제81조의 경쟁에 관한 효과를 평가하기 위하여 관련 상품(products) 및 지정학적 시장(markets)을 정의할 필요가 있다. 시장을 정의하는 목적은 체계적인 방법으로 사업자가 직면한 경쟁에서의 제약(competitive constraints)을 확인함에 있다. 본 문제에 관한 지시는 EC 경쟁법하의 시장을 정의한 공고(Community Notice)에서 찾아볼 수 있다. 동 지시는 또한 해상운송서비스 관련 시장을 정의하였다.

15) 연관 상품시장이라 함은 상품의 특징, 가격 및 사용의도를 이유로 고객에 의해 교환될 수 있거나 대체가능한 모든 상품과 서비스로 의미한다. 지정학적 시장이라 함은 ①관련사업자가 상품과 서비스의 수요 및 공급에 관여한 지역 ②경쟁조건이 충분히 동질적인 지역 ③인접지역과는 경쟁조건이 확연히 다르기 때문에 동 지역과는 확연히 구분이 될



수 있는 지역을 뜻한다. 만약 고객이 심각한 추가비용 또는 추가위험이 발생하지 않는 동시에 상대가 격이 단기간에 작은 폭으로 변화하는 것에 대응하여 다른 서비스 제공자로 교체할 수 있는 위치에 있다면 운송인은 시장에 대한 지배적인 조건에 현저한 영향을 끼쳐서는 아니 된다.

2-3-1. 정기선 시장

16) 컨테이너 정기선서비스는 집행위 결의 및 법원 판결에 의해 정기선서비스 시장으로 인식되어 왔다. 비록 몇 건의 케이스에서 어느 정도 이러한 서비스가 대체 가능하지만, 기타 운송수단은 정기선서비스 시장에 포함되지 않았다. 컨테이너로 운송되는 화물량만큼 타 운송수단에 의해 쉽사리 운송되지 않기 때문이다.

17) 해상으로 운송되어야만 하는 특정 상품별 시장의 범위를 좁혀 정의하는 것도 적절할 수 있다. 예를 들어, 상하기 쉬운 물건의 운송에는 냉동컨테이너를 사용하여야 하거나 냉동선에 의해 운송되어야 한다. 컨테이너선 대신에 일반화물선을 이용해야만 하는 예외적인 상황도 발생할 수 있지만, 지속적으로 그러한 상황이 벌어지지 않을 것이다. 거의 대부분의 상품 카테고리나 컨테이너 용기에 의해 운송되는 상품의 이용자들을 고려해 본다면, 일반화물선은 컨테이너선박의 그 자리를 대신하지 못한다. 그래서 컨테이너선박에 의한 운송에 대해서는 대체재가 없다.

18) 해당 지정학적 시장이라 함은 일반적으로 항만과 관련된 지역이다. 유럽에서의 해운서비스를 고려한다면, 현재까지 지정학적 시장은 북유럽과 지중해의 항만으로 파악되어 왔다. 정기선 시장에 있어서 지중해 시장과 북유럽 시장은 별도의 시장이다.

2-3-2. 부정기선 시장

19) 집행위는 아직 제81조를 부정기선에 적용하지 않고 있다. 사업자는 다음의 사항을 고려할 것이다.

▶ 수요측면에서 상품시장을 결정할 때 고려 요소

20) 개별 운송 요청의 '주요 조건(main terms)'은 부정기 서비스 시장의 정의에서부터 출발한다. 왜냐하면 '주요 조건'은 운송 요청의 기본요소를 통상적으로 확인할 것이기 때문이다. 운송서비스 이용자의 요구사항(needs)은 교섭가능과 교섭불능 요소로 구성될 것이다. 일단 확인되었다면, 주요 조건의 교섭가능 요소(예 선종 또는 선박 크기)는 이러한 구체적인 요소와 관련된 시장이 이전의 운송요건에 규정된 것보다 더욱 확대된다는 점을 나타낼 것이다.

21) 부정기선 서비스의 본질은 운송계약의 다양성 때문에 다를 수 있다. 따라서 수요측에서 기간용선, 항해용선, 장기운송계약 하에서 어떠한 서비스를 고려해야 하는지 확실히 할 필요가 있을 수 있다. 이러한 상황이 발생한다면 상기 언급한 계약은 동일한 시장에 포함된다고 할 수 있다.

▶ 공급측면에서 상품시장을 결정할 때 고려 요소

22) 화물의 물리적이고 기술적인 요건과 선종은 공급적인 측면에서의 시장을 결정한다. 만약 한 척의 선박이 교섭가능한 비용으로 단기간에 기존에 운송하던 화물이 아닌 다른 화물을 운송할 수 있다면, 부정기선 서비스 제공자는 여러 화물 유형의 운송에 대해 우의를 점할 것이다. 그러한 상황에서 해당 시장은 한 가지 이상의 화물 유형으로 구성될 것이다.

23) 그러나 특별한 운송 서비스를 제공하기 위하여 기술적으로 특수 건조된 선박의 유형이 많다. 한 척의 특수선들이 다른 종류의 화물을 운송할 수 있겠지만 불이익을 보는 것이 일반적이다. 그래서 기타 시장에서 우위를 점하는 특수한 운송서비스를 제공하는 자의 능력은 제한될 수 있다.

24) 선종은 선박의 크기에 따라 소분류된다. 규모의 경제로 인한 공개시장조건은 화물량과 선박의 크기 간에 불일치가 발생하여 서비스를 제공할 경

우 경쟁력 있는 운임을 제시할 수 없을 것으로 보인다. 게다가 선박 크기의 대체 가능성은 항만과 운하에서 만재할수선의 제약을 받는다. 그래서 일반적으로, 상이한 선박 크기의 대체가능성은 각각의 선박사이즈가 별개의 해당 시장을 구성하는지의 여부 평가를 필요로 한다.

25) 또한, 부정기선에서의 선박 크기별로 대체재(선박)의 연쇄작용(Chains of substitution, 케이프사이즈 선박에 화물을 더 이상 선적할 수 없을 경우 파나막스급 선박이 대신 선적하는 경우)이 존재하는 것을 고려하여야 한다. 어떠한 부정기선 시장에서는 선박 크기로 구별된 선박들간의 대체가 불가능할 수도 있다(이로 인해 독립된 시장 형성이 된다는 의미). 그럼에도 불구하고 연쇄대체효과(Chain substitution effects)는 상기 독립시장에서의 운임가격설정에 영향을 미치므로 그러한 시장이 포함되어 더 확대된 시장정의로 해석된다.

26) 어떠한 부정기선 시장에서는 해당 시장을 평가할 때는 선박이 'captive capacity' 로 간주될 수 있는지의 여부 검토가 반드시 필요하고 고려하지 않아도 된다.

27) 서비스제공자의 신뢰도, 보안, 안전 및 법적인 규제사항 등과 같은 추가 요소는 수요공급 측면에서의 대체가능성에 영향을 미칠 수 있다. EC 회원국의 수역에서의 이중선체유조선에 대한 요건이 그 예이다.

▶ **지정학적 측면**

28) 운송조건은 통상적으로 선적·하역 항만 또는 지역과 같은 지정학적 요소를 포함한다. 이러한 항만에서는 수요측면으로부터 관련 지정학적 시장의 정의에 대한 방향을 제시한다.

29) 부정기선 시장에서 항만은 일반적으로 공급측면에 있어서 대체가능하다. 왜냐하면 서비스는 정해지는 것이 아니라 특정 공급에 대한 반응이기

때문이다. 어떤 항만 또는 지역에서의 특정 선종에 대한 터미널 및 수심제한 또는 환경규제와 같은 선박의 이동성 제약에 의해 항만의 대체가능성이 제한받을 수 있다.

30) 관련 지정학적 시장의 도해(圖解, delineation)를 위하여 선박재배치, 공선항해 및 교역불균형은 고려되어야 한다. 어떠한 지정학적 시장은 항로(방향)를 기초로 정의될 수 있고 기후 조건 또는 수확 시기는 간헐적으로 특정화물의 운송 수요에 일시적으로 영향을 미칠 수 있다.

2-4. 시장점유율 산출

31) 정기선 시장에서 화물량과 수송량 데이터는 몇몇의 집행위 결의 및 법원 판결에서 시장점유율 산출의 기초가 되어 왔다.

32) 부정기선 시장에서 서비스제공자는 운송계약을 따내기 위해 경쟁한다. 다시 말해, 그들은 항해(voyages) 서비스를 판매한다. 관련 특정 서비스에 따라 다양한 데이터는 운항자(operators)에게 연간 시장 점유율을 계산할 수 있도록 할 수 있다. 예를 들어, (a) 항차 (b) 화물량 또는 특정화물의 전체 운송에서의 value share (c) 기간용선 시장에서의 점유율 (d) 계약에 관한 교섭(contract negotiations) 관련 데이터 (e) 선종 및 크기에 의한 관련 선대에서의 적취율 등이다.

3. 해상운송 부문에서의 수평적 협정

33) 협력협정은 해상운송 시장의 일반적인 특징이다. 이러한 협정이 실제 또는 잠재 경쟁자에 의해 발효되거나 경쟁요소에 악영향을 끼칠 수 있다는 것을 고려할 때, 사업자는 경쟁규칙 준수에 특히 신경을 써야 할 것이다. 해상운송과 같은 서비스 시장에서, 협정이 해당시장에서의 끼치는 영향 평가를 위해 운임가격, 운송비용, 서비스의 질, 운항빈도, 서비스의 차별성, 혁신, 마케팅 및 서비스의 상업화



와 같은 요소가 특히 관련성이 높다.

34) 기술 협정, 정보교환 및 풀 협정 문제는 이 가이드라인에서 정한 서비스와 특히 관련이 깊다.

3-1. 기술 협정

35) 기술 협정의 어떠한 유형들은 조약 제81조의 규정된 금지사항에 해당되지 않을 수도 있다. 왜냐하면 그 유형들은 경쟁을 한정하지 않기 때문이다. 예를 들어, 수평적 협정의 경우에는 기술적인 개선을 행하거나 기술적인 협력을 얻어내기 위하여 단일한 목표와 효과를 지향한다. 환경 보호 기준의 이행과 관련된 협정은 이 카테고리에 포함될 수 있다는 것을 역시 고려해야 한다. 운임가격, 적재능력, 또는 기타 경쟁 요소와 관련된 경쟁자간 협정은 이 카테고리에 포함되지 않을 것이다.

3-2. 정기선사 부문에서 경쟁자간 정보교환

36) 정보교환시스템은 사업자끼리 정보 교환 또는 정보를 합의한 형태와 시기에 참여자에게 제공하기 전 정보수집 등의 절차를 대행하는 자에게 정보를 제공하는 것을 바탕으로 한 협정(agreements)을 수반한다.

37) 통계 자료와 일반 시장정보가 결집, 교환 및 발간되는 것은 타 산업에서 늘 상 벌어지고 있는 관행이다. 이렇게 발간된 시장정보는 시장투명성 및 고객의 지식을 향상시키는 유용한 수단이며, 효율성 증대를 기할 수 있다. 하지만 상업적으로 민감하고 산업화된 시장 데이터의 교환은 조약의 제81조를 위반할 가능성이 있다. 이 가이드라인은 정기선 서비스 제공자에게 그러한 정보교환이 경쟁규칙에 위반되는지의 여부를 평가할 때 도움을 주기 위함이다.

38) 정기선 부문에서 콘소시아에 참여하는 선박회사간 정보교환이 조약 제81조에 해당되지 않는다면, 그러한 정보교환이 정기선운송 서비스의 '공동운항' 과 규칙 제823/2000의 포괄면제에 의한 '협

력에 관한 기타 형태'에 보조적이고 필요한 정도까지 인정된다. 또는 조약 제81조를 기초로 하여 정보교환이 정당할 경우에는 포괄면제와 상관없이 포괄면제의 범위 밖의 정보교환도 인정된다.

3-2-1. 일반

39) EU 경쟁법하의 정보교환시스템 평가 시, 다음의 구별이 확실히 정해져야 한다.

40) 정보교환은 반 독점경쟁 관행의 이행을 위한 촉진 메커니즘일 수 있다. 카르텔을 감시하는 기능이 있기 때문이다. 만약 정보교환이 반 독점경쟁 관행의 보조적인 역할을 수행한다면 정보교환에 대한 평가는 그 관행과 연계하여 반드시 수행되어야 한다. 이 가이드라인에는 그러한 정보교환에 대해 기술되지 않았다.

41) 그러나 정보교환은 본래적으로 조약 제81조를 위반할 수도 있다. 정보교환이 사업자간 경쟁이 제한된 결과로 시장 운영(operation of the market)에 있어서 불확실성을 줄이거나 제거할 때 이러한 상황이 발생한다.

42) 진정한 의미의 경쟁시장이 형성된 경우 교역 당사자간 투명성은 공급자간에 경쟁을 심화시킬 가능성이 있다. 더군다나 판례법에 따르면 조약 제81조는 사업자로 하여금 경쟁자의 기존 또는 예상 행위에 대하여 스스로가 재치 있게 적응을 하도록 방해하지 않는다.

43) 하지만 모든 시장참가자(economic operator)는 자율적으로 시장에서 자신이 추구하는 정책을 결정해야만 한다. 그래서 사업자는 경쟁자의 행위에 영향을 끼치거나 또는 (의도된) 행위를 밝히는 기타 오퍼레이터와 직·간접적으로 계약을 해서는 아니 된다. 단, 상품의 성질 또는 서비스, 크기(size)와 사업자 수 및 시장의 볼륨을 고려하여 이러한 계약의 목표 또는 효과가 해당 시장의 기준요건에 상응하지 않는 경쟁조건을 낳아야 한다.

44) 유럽공동체 법원의 판례법에는 정보교환의 효과를 검토할 때 일반적인 지시가 규정되어 있다. 법원은 이미 경쟁이 상당히 줄어들어 과점시장에서 기타 공급자와 고객들을 제외하고 주요 경쟁자간에 자주 개별적인 세일즈에 관한 정확한 정보를 교환하는 것은 교역당사자간에 존재하는 경쟁을 실질적으로 훼손할 가능성이 있다고 보고 있다. 그러한 여건에서 정기적으로 시장 운영에 관한 정보 공유는 간헐적으로 모든 경쟁자에게 마켓포지션과 다양한 개별 경쟁자의 전략을 노출시키는 효과가 있다는 것을 찾아냈다. 아울러 사법재판소는 시장에서의 경쟁이 심화되지 않고 경쟁자들간 논의과정에서의 압박(pressure)으로 작용하여 사업자가 자율적으로 결정을 내리는 경우가 줄어들 때 정보교환시스템이 경쟁규칙을 위반할 수 있다는 것을 찾아냈다. 반대로 사법재판소는 경쟁자의 미래 성향에 관한 사업상 불확실성을 줄이지 못하는 분기별 운임가격 공표 시스템은 조약 제81조를 위반하지 않는다는 것을 발견했다.

45) 정보교환의 실제적 또는 잠재적 효과는 케이스별로 고려되어야만 한다. 그 이유로는 평가(assessment)의 결과는 각각의 케이스의 특징적인 요소들(factors)의 결합에 좌우되기 때문이다. 교환(exchange)이 이루어지는 시장구조(structure of the market)와 정보교환의 특징(characteristics)은 집행위가 정보교환에 대해 평가를 할 때 주요한 두 가지 요소이다. 아울러 그러한 평가는 정보교환 협정이 없는 경쟁상황과 비교하여 정보교환이 가질 수 있는 잠재적 효과를 반드시 고려해야만 한다. 조약 제81조에 의거, 교환은 경쟁요소에 대하여 악영향을 끼친다.

46) 아래의 지시는 조약 제81조하 경쟁제한(restriction of competition)의 분석과 관련이 있다. 제81조 제3항의 적용에 대한 지시는 공지사항(general notice)에서 찾아볼 수 있다.

3-2-2. 시장 구조

47) 집중정도(level of concentration)와 해당시장에 대한 수요공급 구조는 교환이 조약 제81조 1항의 범위에 속하는지의 여부를 판단할 때 주요한 이슈가 된다.

48) 집중 정도는 과점시장과 특히 관련이 깊다. 집중화된 과점시장에 대하여 제한적으로 영향을 끼칠 가능성이 있으며 덜 집중화된 시장에서 대해서는 지속적으로 끼칠 가능성이 있다. 집중화된 시장에서의 투명성은 아마도 회사 간 상호의존을 강화시킬 것이고 경쟁의 심화를 경감시킬 것이다.

49) 또한 수요공급 구조는 중요하다. 특히, 경쟁 운항자의 수, 운항자가 점유한 시장의 균형 및 안정성, 경쟁자간 구조적 연계가 있다. 집행위 역시 서비스의 동질성과 시장에서의 투명성과 같은 기타 요소를 분석할 수 있다.

3-2-3. 교환된 정보의 특징

50) 공공연하게 이루어지는 정보교환은 조약 제81조에 위반되지 않는다. 그러나 상업적으로 민감한 결합정보(combined information)와 잠재적으로 경쟁을 제한할 수 있는 교환행위를 가능토록 하는 기타정보를 이용하여, 정보교환이 공적으로 이용가능한 정보를 향상시키고 결합되도록 하는 것이 중요하다.

51) 운임가격, 적재용량 또는 운임원가와 같이 예전에 중요했으며 경쟁요소와 관련된 정보는 상업적으로 민감(commercially sensitive)하다고 볼 수 있을 것이다. 경쟁자간 그러한 데이터 교환은 상업적으로 덜 민감한 정보의 교환보다는 조약 제81조에 저촉될 가능성이 더 높다.

52) 정보는 개별적(individual) 또는 통합적(aggregated)일 수 있다. 개별 데이터는 지정 또는 확인된 사업자와 관계가 있다. 통합 데이터는 상당수의 개별 사업자로부터 데이터를 결합한 것이어서



각각의 데이터 확인은 불가능하다. 경쟁자간에 개별적으로 정보를 교환하는 것이 상업적으로 민감한 데이터일 경우 조약 제81조에 저촉될 가능성이 더 높다. 원칙적으로 통합 정보의 교환은 조약 제81조의 범위에 포함되지 않는다. 집행위는 통합의 정도에 대하여 특히나 관심을 둘 것이다. 정보는 사업자로 하여금 직·간접적으로 그들의 경쟁자의 전략을 알 수 있도록 하기 위함이어서 쪼개어 질 수는 없다.

53) 데이터가 생성된 시기(age of the data)와 데이터와 관련된 기간(period to which it relates) 역시 중요한 두 가지 요소이다. 데이터는 과거, 현재 및 미래의 것일 수 있다. 과거 정보의 교환은 통상적으로 조약 제81조의 범위에 포함되는 것으로 간주된다. 왜냐하면 사업자의 미래 행위에 대하여 직접적으로 영향을 끼칠 수는 없기 때문이다. 과거의 사례를 보면, 집행위는 1년 이상 경과된 정보에 대해서는 과거 정보로, 1년 미만의 정보는 최신 정보로 간주해 왔다. 데이터가 해당시장에서 얼마나 진부한지를 고려하여, 과거 또는 최신 정보의 본질이 융통성을 발휘하여 평가되어야 한다. 미래 정보는 시장이 어떻게 변화할 것인가에 대한 사업자의 전망과 관련이 있거나 사업자가 해당시장에서 이행할 전략과 관련이 있다. 미래 데이터 교환은 특히 운임가격 또는 아웃풋과 관련이 있을 경우 문제가 될 가능성이 있다. 아마도 사업자가 시장에 적용시킬 사업상의 전략을 노출시킬 것이다. 그렇게 함으로써, 교환과 관련된 당사자간에 경쟁관계를 분명히 완화할 것이다. 결과적으로 잠재적으로 경쟁을 제한한다.

54) 교환 빈도(frequency of the exchange) 역시 고려되어야 한다. 데이터 교환 빈도가 높을수록 경쟁자가 반응하는 속도가 더 빨라진다. 이는 출혈 경쟁을 심화시키며 중국에는 시장에 대한 경쟁 행동(competitive actions)을 위해 인센티브를 낮춘다. 일명 숨겨진 경쟁이 제한될 수 있다.

55) 예를 들어, 정기선 시장에서 비록 개별 데이터라 할지라도 선적량과 적재용량에 관한 과거 데이터 교환은 경쟁을 제한할 가능성이 없다. 첨언하자면, 데이터가 고려될 수 있는지의 여부는 데이터가 해당시장에 대해 끼치는 영향에 의해 반드시 결정되어야 한다. 데이터가 개별적인 것이 아닌 통합적인 것일 경우 과거 데이터로 변하는 시점이 짧아질 가능성이 있다. 데이터가 개별운송계약(individual shippers' or carriers' transactions)이 직접적인지 간접적인지 확인할 수 없는 적당한 수준으로 통합됐을 경우 선적량과 적재용량에 관한 과거 데이터 교환은 마찬가지로 경쟁의 제한요건이 될 가능성이 없다.

56) 반대로 비록 통합형태이긴 하나, 공적으로 이용가능한 데이터를 사용하지 않은 적재용량 예측의 교환(특히 집중화된 시장에서)에 대한 평가시 주의가 요구된다. 정기선 시장에서는 적재용량 데이터가 경쟁행위를 조절하는 주요 지표이며 운임가격에 직접적으로 영향을 미친다. 품목별 교역량을 나타내는 통합 적재용량 예측은 몇몇의 또는 모든 운송인에 의해서 통상적인 정책(common policy)으로 채택되고 상기 경쟁 운임가격으로 서비스를 제공할 경우에만 독점적일 수 있다. 아울러 데이터 쪼갬의 위험성이 존재한다. 그 이유로는 정기선사의 개별적인 공표(announcement)와 결합되기 때문이다. 이는 사업자들로 하여금 마켓포지션과 경쟁자에 대한 전략 수립에 도움을 줄 것이다.

57) 정기선 시장에서의 운임지수는 컨테이너 운송의 평균운임 가격등락을 나타낸다. 통합 운임데이터를 기초로 한 운임지수는 조약 제81조를 위반할 가능성은 없다. 단, 사업자가 직·간접적으로 그들의 경쟁자의 전략을 확인할 수 있도록 정보가 쪼개져서는 안 될 정도의 수준으로 정보가 통합될 경우에 한한다. 해당시장에 대하여 가능한 운임지표의 영향을 평가할 때, 데이터의 통합 정도, 예전에

차지하던 중요성 또는 최근의 영향 정도 및 운임지수 발표 빈도에 대하여 주의가 필요하다. 뿐만 아니라 어떠한 정보교환체제 전체의 모든 개별요소를 평가하는 것 역시 중요하다. 예컨대, 선복정보와 운임지수간의 정보교환의 경우 잠재적인 파급효과를 고려하여야 한다.

58) 경쟁을 제한하는 선시간 정보교환은 그럼에도 불구하고 나은 투자계획과 선복량의 적절한 이용과 같이 효율성을 배가할 것이다. 이러한 이점은 고객에게 전달되어야만 하고 조약 제81조에 규정된 정보교환의 독점적인 영향을 상쇄시킬 것이다. 이러한 문맥상 고객은 제한적인 협정에 의해 발생되는 이익의 공정한 분배를 획득해야 한다는 조약 제81조의 한 조건을 상기해야 한다. 조약 제81조에 규정된 4가지 요건 모두를 충족시킨다면, 조약 제81조의 금지규정은 적용되지 않을 것이다.

3-2-4. 정보와 산업구조의 효용성

59. 정보에 대하여 고객들의 공유가 늘어날수록 문제가 일어날 소지가 줄어든다. 시장 투명성이 오직 공급자의 이익을 위해서만 개선된다면, 고객이 '숨겨진 경쟁'에서 유발되는 이점을 획득할 가능성을 박탈하는 것일 수 있다. 공급자간 교환은 오직 진입장벽만을 형성하는 것일 수 있다.

60) 예를 들어, 정기선 시장에서는 운송자가 교환당사자간 라이벌 체제를 없앨 경우 최신 상세 데이터가 조약 제81조 1항을 위반하는지 논의하기 위해 회의를 개최한다. 이 경우 교환에 참가한 자들은 제 81조 3항의 4가지 요건을 충족하는 지에 대해 증명해야만 할 것이다. 이런 상황은 정기선사동맹(trade association) 내에서 행해지는 합법(공적으로 이용가능한 정보에 기초 또는 기술 및 환경 기준을 준수한 경우)한 논의와는 성격이 다르다.

3-3. 부정기선 시장에서의 풀 협정

61) 부정기선 부문에서의 수평적 협력 형태는 해

운 풀(shipping pool)이다. 풀에 대한 표준 모델은 없다. 그러나 아래와 같이 상이하게 세분화된 시장에서는 모든 풀에 나타나는 몇 가지 특징이 있다.

62) 표준적인 해운 풀은 (소유권이 다른) 상당수의 유사 선박으로 구성되며 단일한 경영자에 의해 운영된다. 풀 관리자는 통상적으로 마케팅활동, 운임 협상 및 수입과 운항원가 계산, 영업활동을 담당하고 선박소유자를 대표하는 이사회의 지시 하에 활동한다. 각 선주에게는 선박의 기술적 운영에 있어서 선박 안전, 선원, 유지 및 보수와 같은 책임이 있다. 비록 공동으로 풀 서비스가 판매되지만 회원 개개가 서비스를 제공한다.

63) 표준적인 해운 풀의 주요 특징은 공동 생산의 몇 가지 특징을 지닌 공동 판매이다. 공동 판매에 대한 지시와 수평적 협력협정에 관한 조약 제81조의 적용에 대하여 집행위 지침의 공동생산과 상호 관련이 있다. 하지만 풀에 관한 특징에서의 차이를 고려해 보자면 각각의 풀은 조약 제81조에 해당되는지의 여부 결정을 위해서 특히 조약 제81조의 3항의 네 가지 요건에 해당되는지 여부 결정을 위해서 케이스별로 분석이 되어야만 한다.

64) 이사회 규칙 제139/2004호의 범위에 해당되는 풀은 규칙 제1419/2006호에 의한 개정사항에 의해 직접적으로 영향을 받지 않는다. 왜냐하면 풀은 자발적인 경제주체(이사회 규칙 제139/2004호 참조)로서의 모든 기능을 다하는 공동기업으로 설립되기 때문이다. 관련 이슈에 관련된 지시는 특히 사업자간 경쟁 조절에 관한 이사회 규칙 제139/2004호 하의 집행위 통합 판결 고시(Commission Consolidated Jurisdiction Notice)에서 찾아볼 수 있다. 그러한 풀이 각자의 모기업의 경쟁행위를 협력하는 목적으로 삼거나 결과로 나타난다면 그러한 협력은 풀 운영이 공동시장에 부합되던지 간에 조약 제81조 1항 및 3항의 기준에 따라 평가되어야 한다.



3-3-1. 조약 제81조 1항에 해당되지 않는 풀

65) 풀에 참가하는 회사가 실제적으로나 잠재적으로 경쟁관계가 아니거나, 또는 경쟁관계에 있더라도 풀 협정상의 서비스를 개별적으로 공급하는 것이 도저히 불가능하다면, 그 풀 협정은 조약 제81조 제1항에서 금하고 있는 사항에 포함되지 않는다. 예컨대, 수송능력이 부족한 둘 또는 그 이상의 선주가 풀을 형성하되 다른 목적 없이 오직 장기운송계약에 입찰하고자 할 경우가 이런 경우에 해당된다. 개별 선주가 입찰에 참여할 수 없는 장기운송계약에 있어서, 그러나 현실에 있어서 풀에 참가하는 모든 선박이 계약에 따른 장기운송에 투입되지 않을 때 이윤극대화의 기회를 잃게 되고 풀을 구성하는 본래 목적의 소멸로 이어지게 된다.

66) 풀의 활동이 회원국간의 교역에 미치는 영향이 미미하여 경쟁 수준을 나타내는 관련 요소에 미치는 바가 없다면, 그러한 풀은 조약 제81조 제1항에 해당되지 않는다. 상기 두 번째 판단의 근거에는 가격담합과 공동마케팅 관련 조항을 포함할 수 없다. 회원국간의 교역에 미치는 영향이라는 첫 번째 판단근거에 관해서는 풀이 제공하는 운송서비스의 특성을 고려해야 한다.

3-3-2. 조약 제81조 1항에 일반적으로 포함되는 풀

67) 경쟁자간 풀 협정은 가격담합, 생산제한 또는 시장(또는 고객) 공유를 이용하여 경쟁을 제한할 경우 조약 제81조에 포함될 것이다. 가격담합을 포함한 경쟁자간 협정은 당사자의 시장에서의 영향력과는 상관없이 항상 조약 제81조 1항에 포함될 것이다.

3-3-3. 조약 제81조 1항에 포함될 수도 있는 풀

68) 풀 협정이 경쟁을 제한하지 않는 경우 해당시장에 대하여 미치는 영향 분석이 필요하다. 어떠한

협정은 운임가격, 운항원가, 서비스의 차별성, 서비스의 질 및 혁신과 같이 시장에서의 경쟁 요소에 악영향을 명백히 끼칠 경우 조약 제81조 1항에 해당된다. 협정은 체결당사자간 또는 체결당사자와 제3자간의 경쟁관계를 약화시킴으로써 효과를 볼 수 있다.

69) 시장에 대해 부정적인 영향을 끼칠 수 있는 풀의 역량은 협정의 취지, 해당시장에서의 구조적 요소와 함께 당사자들의 시장지배력을 고려한 경영 환경에 의존한다. 풀 협정이 직접적으로 협력에 영향을 미치는 시장과 밀접히 관련된 인접 시장에서의 당사자들 행위에 영향을 미치는지의 여부가 반드시 고려되어야 한다. 예컨대, 자동차운반 시장을 주요 시장으로 하는 풀의 참가자가 동시에 로로선을 운항하는 경우가 이런 경우에 해당될 것이다.

70) 협정의 본질과 관련해서는 풀 참가자는 풀 이외의 동일한 시장에서 활동을 금하는 조항이 포함되는지의 여부와 (풀의 사업 정책과 관련하여 풀 밖에서의 동일시장에서 풀 참가자의 경쟁행위에 부적절하게 영향을 미칠 수 있는) 교환의 상업적 민감 정도에 대하여 신중해야 한다. 전문경영자 고용기간 또는 풀 참가자, 원가, 수익 분배와 같이 풀 사이의 어떠한 연관성이라도 고려되어야 한다.

71) 해당시장에서의 구조적 요소와 관련해서는 만약 풀이 시장에 대하여 점유하는 것이 신통치 않다면 제한적인 영향을 끼칠 가능성이 없다. 시장 밀집도, 시장 내에서의 위치, 경쟁자의 수, 시간초과 시 시장점유율의 안정, 풀에서의 복수 회원, 시장진입장벽, 진입가능성, 시장투명성, 운송이용자의 구매효과, 서비스의 본질(예를 들어, 동종 서비스냐 이종 서비스냐)은 해당시장에서의 풀의 영향력을 평가시 추가적인 요소로서 고려되어야 한다.

3-3-4. 조약 제81조 3항의 적용가능성

72) 풀이 조약 제81조 1항에 해당될 경우 조약 81

조 3항의 네 가지 요건을 충족하는지 따져 보아야 한다. 다음의 사항들을 증명하는 것은 사업자들의 몫이다.

(a) 풀은 운송서비스의 질을 개선하거나 기술적 또는 경제적인 진보를 촉진한다. 풀이 효율을 창출한다는 것을 반드시 보여야 한다. 그 효율은 본래 경쟁의 한 부분으로서 원가를 줄이는 것이 아니라 경제활동의 통합으로부터 창출되어야만 한다. 투자와 기술적인 측면에서 당사자의 기여 정도가 재고되어야 한다.

(b) 위 (a)에서 언급된 경제적 효율은 풀 참가자 뿐만 아니라 고객에게 경쟁을 제한함으로써 발생되는 손실에 대하여 고객에게 보상해야한다는 점에서 이익을 제공해야 한다.

(c) 유사한 이익을 얻기 위한 덜 제한적인 방법은 없다.

(d) 풀은 해당 서비스의 상당한 부분에 대하여 경쟁을 배제할 가능성을 열어 두어서는 아니 된다.

한편, 동 지침의 핵심규정인 해상운송에 관한 EC 조약 제81조 및 제82조는 다음과 같다.

[제81조] 1. 다음은 공개 시장과 합치되지 않는 것으로서 금지되어야 한다. 회원국간 교역에 영향을 미칠 수 있고 경쟁의 왜곡이나 규제의 회피를 목적으로 하거나 그 결과를 초래하는 사업자간 모든 협정, 사업자 단체의 결의 및 관행 그리고 특히 다음의 사항을 금지한다.

(a) 직·간접적으로 구매 가격, 판매 가격 또는 기타 교역조건 설정

(b) 생산, 시장, 기술 개발 또는 투자 제한

(c) 시장 점유 또는 공급의 원천

(d) 상이한 조건으로 기타 교역당사자와 동일한 계약을 체결하는 것, 그래서 경쟁상으로 불이익을 전가

(e) 사업적 이용에 따라 또는 본래 목적으로 계약과는 상관없이 기타당사자의 추가적인 의무이행 수락을 전제로 성약

2. 이 조항에 의거 금지된 어떠한 협정 또는 결의는 자동적으로 무효이다.

3. 그러나 상기 단락 1의 조항은 다음의 경우에 한해 적용하지 아니 한다.

④ 어떠한 협정 또는 사업자간 협정 카테고리

⑤ 어떠한 결의 또는 사업자 단체의 결의 카테고리

⑥ 합의된 관행 또는 합의된 관행 카테고리

위의 항목들은 상품의 생산 또는 분배 개선에 기여하거나 기술적 또는 경제적인 진전을 촉진하는데 기여한다. 단 고객에게 이익을 공평하게 점유하도록 하고 다음의 항목을 행해서는 아니 된다.

(a) 목적 달성을 위해 필수적이지 않은 관련 규제를 사업자에게 부과하는 행위

(b) 해당 상품의 상당한 부분에 대하여 경쟁 배제 가능성을 사업자에게 부여하는 행위

[제82조] 공개시장에서 우월적인 위치에 있는 한 명 이상의 사업자에 의한 어떠한 남용이라도 회원국간 교역에 영향을 미칠 수 있기 때문에 공개시장의 의미에 합치하지 않는 것으로서 금지되어야 한다. 특히 그러한 남용은 다음과 같다.

(a) 불공정한 구매가격 또는 판매가격 또는 불공정한 교역조건의 직·간접적인 강요

(b) 고객의 불이익을 초래하는 생산, 시세 또는 기술개발 제한

(c) 상이한 조건으로 기타 교역당사자와 동일한 계약을 체결하는 것, 그래서 경쟁상으로 불이익을 전가

(d) 사업적 이용에 따라 또는 본래 목적으로 계약과는 상관없이 기타당사자의 추가적인 의무이행 수락을 전제로 성약