

## 해운동맹 관련 국내법의 개선방향에 관한 연구\*

유 광 현\*\*

- 
- I. 서 론
  - II. 해운동맹의 개관과 각국의 동향
  - III. 해운동맹 관련 주요국의 법률 비교·분석
  - IV. 해운동맹 관련 국내법의 주요내용과 개정방향
  - V. 결 론
- 

### I. 서 론

세계 경제의 글로벌화로 인한 자유시장경제체제의 확대는 국제 해상운송 분야에 있어서도 경쟁자유 원칙을 강요하고 있다. 특히 해운동맹 위주의 정기선 분야에 있어서 선사간의 물량확보를 위한 경쟁심화와 화주의 지위 강화로

---

\* 이 연구결과물은 2009년 한국무역상무학회 하계세미나 발표논문을 수정하였음

\*\* 건국대학교 상경대학 국제무역학전공 강의교수

인해 이러한 규제완화의 분위기는 더욱 확산되고 있는 추세이다.

이러한 분위기는 각국의 법률 개정으로 이어지고 있는 바, 미국의 해운법 개정(1984년, 1998년)과 2008년 EU의 해운동맹에 대한 경쟁법 적용 예외 폐지 등 해운동맹의 약화 또는 폐지 분위기는 각국으로 확산되고 있다. 이로 인해 선사간의 경쟁은 더욱 치열해져 운임의 인하, 서비스 개선 등의 효과를 올릴 수 있으며, 이는 화주의 지위 강화로 연결되어 화주에게 유리하게 작용될 것으로 예상되어 기업의 물류비 효율화에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 예상된다.

한편 해상운송 관련 국제규칙에 있어서도 변화의 조짐이 보이고 있는데, 화주보다는 운송인에게 보다 유리한 기존의 헤이그 규칙과 화주가 상대적으로 유리한 함부르크 규칙으로 양분된 국제 규칙의 통일성과 예측가능성을 높이기 위한 새로운 국제규칙인 UNCITRAL 협약(일명 로테르담 규칙)이 발표를 준비하고 있다.

따라서 EU를 중심으로 전개되고 있는 해운동맹의 폐지 또는 약화와 향후 발효가 예상되는 UNCITRAL 협약을 통한 해운시장에서의 경쟁원칙 도입과 화주의 이익 보호라는 전 세계적인 추세에 대응하여, 우리나라에서도 관련법에 대한 심도 있는 논의의 필요성이 대두되고 있는 실정이다.

이에 본 연구에서는 상술한 해상운송과 관련한 국제 동향에 있어 선사 중심에서 화주 중심으로의 시프트 추세에 대해 고찰하고, 이에 대한 대응방안으로써 관련법의 문제점과 개선방향을 제안하고자 한다.

본 연구에서는 UNCITRAL 협약에 대해서는 향후 연구과제로 미루고<sup>1)</sup>, 우선적으로 정기선을 중심으로 하는 해운동맹에 대한 주요국의 법·제도를 중심으로 비교·고찰을 하고자 한다. 이러한 연구를 바탕으로 하여 우리나라 해운법과 비교·분석하여, 향후 해운법 개정에 관한 정책적 방향을 제시하고자 한다.

연구의 범위에 있어서는 비정기선의 경우 다수의 화주와 다수의 선박회사간의 자유경쟁체제가 이루어져 있기 때문에 분석대상에서 제외하였으며, 연구의

---

1) UNCITRAL 협약의 경우, 실제 발효는 협약 체결국이 20개국 이상이 되어야 하기 때문에 시급한 현안은 아니며, 관련법인 상법의 개정이 비교적 최근이기 때문에 현 시점에서 개정을 논의하기는 부적절한 측면이 있음

주요국으로는 세계 해운시장에 영향이 가장 강한 미국과 EU를 중심으로 일본, 우리나라를 연구 대상으로 정하였다.

한편 해운동맹을 규제하는 주요국의 법으로는 미국의 외항 해운개정법(1998), EU의 경쟁이사회(Competitiveness Council)의 이사회규칙(Council Regulation) 4056/86, 일본의 해상운송법(1977), 우리나라의 해운법(2008)을 선정하여 분석하였다.

## Ⅱ. 해운동맹의 개관과 각국의 동향

### 1. 해운동맹의 개관

해운동맹이란 두 개 이상의 정기선 운항업자가 특정항로에서 상호간에 기업적 독립성을 존중하면서 과당 경쟁을 피하고 상호간 이익을 유지, 증진시키기 위하여 운임, 적취량, 배선, 기타 운송조건에 관하여 협정 또는 계약을 체결한 국제 해운카르텔을 말한다.

이러한 해운동맹의 설립 배경은 정기선 영업을 하기 위해서는 상당한 숫자의 선박과 컨테이너 터미널을 보유하고, 하역작업 및 집하 능력이 있어야 하기 때문에 대규모의 자본이 필요한 상황에서 다수의 선사가 한 항로에 대해 저운임 등 출혈경쟁을 할 경우 도산하는 선사가 속출하여 대규모 투자를 한 선사에게는 치명적이다. 또한 화주에게 있어서도 지나친 경쟁으로 인한 선사의 도산은 독과점이 발생하거나, 화주들이 원하는 만큼의 공급이 이루어지지 않을 수 있기에 이러한 폐해를 막기 위해 자구책의 일환으로 선사 스스로 도입한 제도가 해운동맹이다.

해운동맹은 1875년 8월 영국-캘거타항로에 P&O사와 5개 선사가 최초로 동맹을 결성한 이래 현재까지 약 500여개의 해운동맹이 존재<sup>2)</sup>하고 있다.

해운동맹은 분류 방법의 경우 신규가입의 자유성으로 나눌 수 있다. 먼저 개방동맹(미국식)의 경우 동맹의 가입 및 탈퇴가 자유롭게 허용되는 동맹으로

2) 전순환, 국제운송물류론, 한울출판사, 2007. 12, p.104

써, 미국·일본·우리나라 등이 법으로 선택하고 있는 동맹형식이다. 폐쇄동맹(유럽식)은 동맹이 승인할 만한 일정한 자격이나 조건을 갖추지 않거나 회원의 이익을 해한다고 생각되는 경우 가입이 인정되지 않는 형태로 미국·일본·우리나라 등은 법으로 금지하고 있는 형태이다.

이러한 해운동맹의 장점으로는 안정된 선복과 안정된 운임을 제공함으로써 운임부담 능력에 따라 탄력적인 운임을 설정하고 화물을 안정적으로 수송할 수 있으며, 단점으로는 독점적 성격이 강하여 높은 운임을 부과하거나 유지하려는 측면이 있어 화주에게 불리하게 적용되는 경우가 있다.

## 2. 해운동맹에 대한 각국의 동향<sup>3)</sup>

EU의 해운동맹 폐지 결정에 따라 호주, 싱가포르, 일본, 미국 등 주요국들의 움직임도 빨라지고 있음을 알 수 있다. 개별국가의 현재 추세를 살펴보면, 먼저 호주와 싱가포르는 일단 해운동맹을 유지하기로 했지만, 이는 한시적인 인정으로써 추후 국제적 추이를 지켜보기로 하였다.

일본의 경우에 공정거래위원회는 해운동맹을 폐지하겠다는 입장이 강력한 것으로 알려져 있으며, 미국의 반독점 현대화 위원회는 최근 관련 단체들의 의견을 수렴하고 있으며, 관련 보고서를 의회에 제출할 예정으로 알려져 있다.

이외에도 중국의 경우 아직 EU 입장에 대해서는 구체적인 움직임이 보이지 않고 있으나, 최근 중일항로에서 발생하고 있는 저가운임에 대해 조사키로 하는 등 공정거래에 대해 상당한 관심을 보이고 있다. 특히 2008년 8월부터 시행되고 있는 독점금지법에 해운동맹의 행위가 저촉될 여지가 많다는 점에서 향후 귀추가 주목된다.

한편 EC는 2008년부터 해운동맹 폐지를 결정한 것을 계기로 하여 각국에 해운동맹 폐지를 촉구할 것으로 예상되어 해운동맹에 관한 국제적 논의는 더욱 확산될 것으로 사료된다.

3) 김태일, “유럽연합의 정기선 해운동맹 폐지와 영향”, 해양수산 현안분석, KMI, 2006. 6, pp.18~19

### Ⅲ. 해운동맹 관련 주요국의 법률 비교·분석

#### 1. 미국의 해운법의 주요 내용

미국 해운법은 해운동맹의 독점폐해에 대한 1914년 알렉산더 보고서에 기초하여 1916년에 해운법이 제정되어, 그 후 1961년, 1984년, 1998년에 각각 개정되었다.

##### (1) 1916년 해운법

알렉산더 보고서를 근거로 하여 미국 선박청(U.S Shipping Board)<sup>4)</sup>을 설치하고, 해운법을 입법하였다. 미국은 영국의 보통법 상의 자유 계약의 원칙을 중시하여 독점을 인정하지 않았으며, 1890년 독점 금지법인 샤만법을 제정하였으나, 해운동맹은 해운의 경쟁 심화와 국방적 성격으로 인해 샤만법의 예외로 인정이 되었다.

그러나 해운동맹의 독점성을 우려하여 국회에서 분석과 입법조치를 강구하기 시작하였으며, 1914년 해운동맹의 이점과 폐해를 조사한 알렉산더 보고서<sup>5)</sup>를 발표하게 되었다.

해운법의 입법목적<sup>6)</sup>으로는 미국적의 상선대의 관리 정책의 제도적 보장과 영국 중심의 해운동맹에 대한 미국의 정책 시행, 즉 미국은 다른 국가에 존재하지 않는 독점 금지법이 존재하기 때문에 해운동맹에 제외를 허용하기 위한 것이 특징이다.

해운법의 주된 내용으로는 선박청에 의한 협정 제출 인가를 통한 독점 금지법의 적용 제외(제15조), 해운회사의 금지 행위 규정(제14, 17조) 즉 운임거치 할인 환불제(deferred rebate system)<sup>7)</sup> 협정 또는 실행, 경쟁억제선(fighting

4) 미국 선박청은 이후 미국 상무부 해운국, 미국해사위원회, 상무부 연방 해사국으로 명칭이 변경되어 현재는 연방 해사위원회(FMC : Federal Maritime Commission)로 바뀌었다.

5) 동 보고서의 특징은 정부의 직접적인 규제를 조건으로 하여 동맹에 대한 독점 금지법 적용의 제외를 권고한 것이다.

6) 박용섭, "1998년 미국 외항 해운법 연구", pp. 11-12

ship)의 사용 금지와 화주에 대한 보복조치 및 차별 금지가 주요 내용이다.

## (2) 1961년 해운법

1961년 해운법 개정은 미국 해운의 경쟁력 상실을 타계할 수단을 강구하기 위해 개정의 필요성이 제기 되었으며, 직접적 계기는 이스브란첸(Isbrandtsen) 사건<sup>8)</sup>으로써 이중 운임계약제에 관한 문제가 시발점이었다.

1961년 해운법의 주된 개정 내용으로는 이중 운임계약제의 허용(제14조 b 신설), 해사위원회의 인가를 통해 이중 운임계약제를 허용하며, 해운동맹 협정에 대한 규제 강화(제15조), 해운동맹 협정의 인가 기준의 강화와 동맹의 가입, 탈퇴 및 재가입을 자유롭게 할 수 있도록 규정을 바꾸었으며, 해사위원회의 감독권을 강화하였다.

## (3) 1984년 해운법

1980년대 새로이 출범한 레이건 행정부의 해운 중심 정책 및 미국선사의 경쟁력 강화를 위한 수단이 해운법 개정의 촉매제 역할을 하였다. 특히 1961년 해운법에 비해 많은 규제 철폐로 선사간의 경쟁이 심화되었고, 이로 인하여 해운동맹이 크게 약화되었으며, 화주에 대한 우대는 강화되었다. 해운동맹의 약화는 선사 운영형태를 해운동맹에서 컨소시엄, 제휴(alliance) 형태로 변화시키게 되었다.

1984년 해운법 개정의 주된 내용으로는 첫째, 독점금지법의 적용 면제를 명시(제7조)하였다. 해운법은 독점금지법 적용에 면제가 되었지만, 시행과정에서 해운동맹의 행위가 법원에 의해 독점금지법 위반이라는 판결이 나오게 되었다.<sup>9)</sup> 이러한 독점금지법과의 애매한 관계를 정리하기 위해 새로 개정된 제7조

7) 동맹선사를 일정기간 이용하는 화주에 대하여는 일정기간이 지난 다음에 수령한 운임에 서 일정액을 환불하여 주는 제도

8) 미국 동안과 극동 항로에서 이스브란첸 해운회사와 일본 해운사를 중심으로 결성된 해운동맹(일본/미국 대서양 걸프 해운동맹-JAG)간의 운임경쟁이 발생한 것으로서, 해운동맹 비가입사인 이스브란첸의 운임인하로 1950년 이후 30%의 적취율을 확보하자, 해운동맹은 1952년 이중 운임계약제를 해사위원회에 신청하여 인가를 받게 되었다. 이에 이스브란첸사는 이중 운임계약제를 1916년 해운법 위반으로 제소하여, 대법원에서 승소하였게 되었다.

9) Isbrandtsen 사건, Svenska 사건 등

에는 동맹이 독점금지법의 적용을 받지 않는다는 사실을 명시하였다.

둘째, 독자행동권(I/A : Independent Action)<sup>10)</sup>을 인정하였다. I/A는 신청사가 자신의 운임률과 서비스를 독자적으로 결정하여 적용하기 때문에 동맹사간 경쟁을 초래하여 동맹체제에 막대한 타격을 주게 된다.

셋째, 기간/물량별 운임률(TVR : Time Volume Rate)<sup>11)</sup>을 인정하였는데, 이는 대량화물에 대해 운임을 할인해 주던 비동맹사의 관행을 FMC가 인정한 것이다.

넷째, 서비스계약(S/C : Service Contract)<sup>12)</sup>을 허용하였으나, 조건으로 선사사와 동맹은 FMC에 대외비로 신고해야 하며, 주요 조건은 공시해야 한다.

다섯째, 비슷한 조건의 화주는 모두 선사 또는 동맹과 동등한 서비스 계약을 체결할 수 있다는 me-two provision(제8조 c) 신설하였다. 여섯째, 이중 운임 또는 성실계약에 대한 독점금지법 면제를 폐지하였다. 과거 동맹이 비동맹선 대책으로 사용하던 제도로써 1961년 승인받은 제도였으나, 1984년 개정시 폐지하고 I/A, TVR, S/C로 대체하였다.

일곱째, 공중운송(common carriage)에 대한 비차별을 확립하였다. 처음 제정된 해운법은 부당한 차별대우를 금지하였으나, 1961년 해운법에서 이중 운임계약을 합법화하여 화주에게 차별대우가 가능하도록 하였다. 그러나 1984년 개정에서는 운임률, FMC 감독, 서비스 계약 주요 내용 공개 및 me-two 조항 등으로 인하여 화주에 대한 차별을 금지하였다.

여덟째, 화주협회(Shippers' Association)<sup>13)</sup>를 정식으로 인정하였다. 화물집하나 TVR 및 S/C의 체결을 위해 비영리적 화주단체를 인정하여 대화주가 아닌 중소화주의 권익 또한 보호받게 되었으며, 이러한 화주협회는 선사 및 동맹과 협상을 할 수 있게 되었다.

10) 각 선사가 동맹의 운임율과 달리 독자적으로 화주에게 보다 유리한 운임 및 서비스를 제공할 수 있는 권리

11) 선사 및 동맹이 일정기간 선적되는 화물량에 따라 차별적인 운임률을 제공하는 제도

12) 동맹이나 선사가 일정기간 일정물량에 대해 특정화주 및 화주단체에 소정의 운임률 및 서비스를 제공하는 조건으로 운송계약 체결할 수 있는 규정

13) TVR 및 S/C의 특전을 누리기 위해 비영리적 입장에서 화차 1량, 트럭 1대분의 화물을 확보하여, 화물의 혼재 또는 배분을 수행할 수 있는 단체를 뜻하고 있으며, 우리나라의 무역협회 산하 화주협의회와는 성격이 다른 단체이다.

#### (4) 1998년 해운법

1998년 해운법 개정 배경에는 1984년 해운법 개정 목적에 추가하여 경쟁력 있고 효율적인 해상운송체제를 통한 미국 수출산업의 성장 및 발전을 유도하고자 하는 목적이 있다. 이를 위해 서비스 계약 규제 완화와 운임률 신고제의 폐지, me-two 조항 폐지 등 1984년 해운법 보다 해운동맹 관련한 규제를 완화시켰다.

1998년 해운법 개정의 주된 내용으로는, 첫째, 해운동맹은 1984년 해운법에 이어서 계속해서 독점금지법 면제가 유지 되었다.

둘째, 서비스 계약 시 개별선사에게 비밀계약 및 독자행동권 허용을 하였다. 서비스 계약시 운임율, 서비스 내용, 불이행에 대한 손해 배상등 주요 내용을 대외비로 할 수 있게 되었으며, 일반적 내용인 화물명, 화물량, 선적항 및 양륙항 등의 내용은 FMC에 신고하여 공시하도록 하였다. 동맹사의 경우 특히 서비스 계약에 대한 독자행동권이 확대되어 1984년 해운법에 의해서는 기 체결된 서비스 계약에 반하는 독자행동권이 없었으나, 개정된 법에서는 허용을 하고 있다. 이로 인해 해운동맹 또는 제휴는 동맹사에게 서비스 계약에 대한 지침을 권고할 수 있지만, 통제할 수는 없기 때문에 결과적으로 해운동맹의 약화를 초래하였다.

셋째, FMC에 운임률 신고제를 폐지하였다. 1984년 해운법에서는 운임률과 서비스 계약을 FMC에 신고하게 하였으나, FMC에 운임률을 신고하는 대신 선사는 사적인 공시채널 또는 인터넷을 통해 공시하면 되는 것으로 개정되었다.

넷째, me-two 조항을 폐지하였다. 공중운송 개념의 유명무실화로 독자적인 서비스 계약에 대한 비밀계약의 허용과 함께 me-two 조항 폐지는 화주별 차별이 가능하도록 하였다.

다섯째, 화주의 교섭력을 강화시켰다. 화주는 독자적으로 화주협회 또는 화주그룹을 형성하여 서비스 계약을 체결할 수 있게 된 것으로써, 특히 개별 선사와 비밀서비스 계약을 허용하여 대화주의 교섭력을 강화하게 되었다. 이러한 교섭력 강화를 위한 화주협회의 결성이 활발히 이루어진 계기가 되었다.



〈표 1〉 미국 해운법의 변천과정과 주요 개정 내용

년도	주요 내용
1916	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 선박청의 인가를 통한 독점 금지법의 적용 제외</li> <li>• 거치 운임 할인 환불제 협정 또는 실행, 경쟁억제선의 사용 금지</li> </ul>
1961	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 이중 운임계약제의 허용 : 감시를 위하여 운임율표에 대한 규제를 개시, 위반 시 벌칙 강화</li> <li>• 해운동맹 협정에 대한 규제 강화</li> <li>• 협정의 합법성에 관한 규정 명시(독점금지법 적용 제외 명시)</li> </ul>
1984	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 독점금지법의 적용 제외 명시</li> <li>• 독자행동권(I/A : Independent Action) 인정</li> <li>• 기간/물량별 운임률(TVR : Time Volume Rate) 인정</li> <li>• 서비스계약(S/C : Service Contract) 허용</li> <li>• me-two provision 신설</li> <li>• 이중 운임 또는 성실계약에 대한 독점금지법 면제 폐지</li> <li>• 공중운송(common carriage)에 대한 비차별의 확립</li> <li>• 화주협회(Shippers' Association)의 인정</li> </ul>
1998	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 해운동맹은 독점금지법 면제 적용</li> <li>• 서비스 계약 시 개별선사에게 비밀계약 및 독자행동권 허용</li> <li>• FMC에 운임률 신고제 폐지</li> <li>• me-two 조항 폐지</li> <li>• 화주의 교섭력 강화</li> </ul>

출처 : 저자 작성

## 2. EU의 해운동맹 규제의 주요 내용

EU는 주요 해운국들이 포진하고 있는 지역으로 EU의 선대 규모는 세계 전체의 34%를 차지하고 있다. 특히 해운동맹의 주된 분야인 컨테이너선의 규모는 4,557만 DWT로 세계 컨테이너선의 절반 이상을 차지하고 있을 정도로 정기선 시장에 미치는 영향은 지대하다.<sup>14)</sup>

이러한 EU의 경우 해운동맹에 관해서 유럽공동체에 관한 조약(1992)에 경쟁제한금지법이 있으나, 별도의 이사회규칙을 통해 경쟁법 적용이 면제되었다.

14) 최재선, 세계 물류 환경변화와 대응방안 - 유라시아 편, 한국해운수산개발원, 2005. 12

EU 경쟁법 81(5)조와 82(1)조에 따르면 무역과 자유경쟁에 방해가 되는 사업자간의 모든 협정 결의 및 협조적 관행을 금지하고 있기 때문에 원칙적으로 해운동맹은 경쟁법 위반이라 할 수 있다. 그러나 1986년 EU의 경쟁이사회(Competitiveness Council)에서 이사회규칙(Council Regulation) 4056/86을 만들어, 해운동맹의 공동가격결정과 선복량 규제 등에 대해 경쟁법 면제를 결정함으로써 실질적으로 해운동맹에 대한 경쟁법 적용을 면제하였다.

이러한 EU의 해운동맹에 대한 경쟁법 적용 면제는 2006년 경쟁이사회를 통해 폐지가 결정되었다. 이러한 결정의 배경에는 이사회규칙 4056/86 채택 후 해운산업의 환경이 크게 변했기 때문으로 볼 수 있다.

즉 해운동맹 외부에서 활동하는 독립선사들의 시장지배력 확대, 개별적인 서비스 비밀계약의 증가, 해운동맹 외 선사 간 협력체제(컨소시엄, 얼라이언스) 증가 등이 주된 요인이라 할 수 있다. 또한 예외조치의 폐지로 인해 해운서비스의 경쟁촉진을 통한 서비스의 질 개선과 해상운임 인하를 도모하여 EU의 경쟁력을 제고시키기 위해서이다.

EU의 해운동맹 폐지에 대해 구체적으로 살펴보면, 2006년 9월 EU의 경쟁이사회는 이사회규칙 4056/86을 폐지하기로 결정하였다. 이에 2008년 10월부터 유럽 지역에서 활동하고 있는 정기선 해운동맹의 공동 운임설정 및 선복량 조절 행위가 금지되었으나, 정기선사간 컨소시엄, 제휴행위에 대한 경쟁법 예외조치(823/2000)는 폐지 규정안에 포함되지 않았으므로 일단 2010년까지 유지될 예정이다. 또한 경쟁법 위반 선사에 대해서는 수익의 10%까지 벌금형을 부과할 계획으로 알려졌다.

한편 EC(European Commission : 유럽집행위원회)는 해운동맹 폐지에 따른 충격을 완화하기 위해 경쟁법 적용을 위한 가이드라인<sup>17)</sup>을 2007년 9월에 제시하여, 2008년 10월부터 5년간 적용한다고 밝혔다. 이는 선사간 정보교환을

15) 가맹국간의 무역에 영향을 줄 우려가 있고, 공동시장 내 자유경쟁의 기능을 방해제한할 것을 목적으로 하거나 이와 같은 결과를 초래하게 하는 사업자간의 모든 협정 결의 및 협조적 관행을 금지한다.

16) 공동시장이나 그 실질적 부분에 있어서 우월적 지위를 부당하게 이용하는 것과 같은 하나 이상의 사업자에 의한 행위는 가맹국간의 무역이 그것에 의하여 영향을 받을 우려가 있는 한도에서 이를 금지한다.

17) 자세한 내용은 유광현, “무역운송관련 국내법의 문제점 및 개선방안”, 한국무역상무학회 하계세미나, 2009. 6을 참조

허용하지만, 공동행위에 따른 위험성이 존재하기 때문에 이를 제한적으로 운용토록 하는 일정한 가이드라인을 설정할 필요가 제기되었기 때문이다.

이상과 같은 EU의 해운동맹에 대한 경쟁법 예외적용 폐지가 해운업계에 미치는 영향은 다음과 같다.

먼저 유럽지역을 운항하는 선사에 영향을 주어, 유럽지역을 운항하는 정기선 협의체의 붕괴를 초래할 것으로 보인다. 구체적으로 살펴보면, 해운동맹의 붕괴로 인해 거대 독립선사의 영향력이 강화되고, 선사간의 경쟁 심화와 아울러 제휴(alliance) 간의 협력체제가 강화될 것으로 사료된다. 또한 선사간의 경쟁 심화로 인해 저가 운임 공세 등 공격적 마케팅은 시황의 불확실성을 야기하는 한편, 포워더를 포함한 화주들의 지위가 상대적으로 강화될 수 있다.

한편 EU의 해운동맹 폐지 결의는 호주, 싱가포르, 일본, 미국 등 주요국들의 해운동맹 제재에 대한 검토를 더욱 확산시키는 계기가 될 것으로 사료된다.

다음으로 EU의 해운동맹 폐지가 우리나라에 미치는 영향으로는 먼저 EU 경쟁법의 역외적용<sup>18)</sup> 가능성이 존재한다. 즉 EU는 개별 국가가 해운동맹의 가입을 의무화 하는 법률이 없는 한 EU의 경쟁법이 적용된다고 보고 있기 때문에 우리나라도 역외적용 대상이 될 수 있다. 또한 EU의 해운동맹 폐지 이후 중국, 일본, 동남아 등 우리나라 근해를 운항하는 EU 선사가 우리나라 근해선사들의 행위로 이루어진 동맹행위로 인해 불이익을 받는 경우 역외적용을 원용할 여지가 있다.<sup>19)</sup>

### 3. 일본의 해상운송법의 주요 내용

일본의 해상운송법의 주요내용을 살펴보면, 다음과 같다. 먼저, 화물정기항로사업의 신고(제19조 5)에 있어서는 화물정기항로사업을 하려는 자는 국토교통성령(国土交通省令)으로 정하는 바에 따라 사업 개시 10일 전까지 국토교통대신(国土交通大臣)에게 신고하여야 하며, 화물정기항로사업을 폐지하는 경우

18) 자국의 영토 밖에서 행해진 다른 나라의 행위가 자국의 공정하고 자유로운 경쟁 질서를 저해하는 경우 그 행위에 대하여 자국의 독점규제법을 적용하는 것

19) 김태일, “유럽연합의 정기선 해운동맹 폐지와 영향”, 해양수산 현안분석, KMI, 2006. 6, p.20

에도 폐지일로부터 30일 이내에 신고하여야 한다.

둘째, 운임률의 공시(제19조 6)에 있어서는 화물정기항로사업자는 운임률(변경 포함)을 결정하여 실시 전에 공시하여야 한다.

셋째, 해운동맹에 대한 독점금지 및 공정거래 확보에 관한 법률의 적용을 제외(제28조 1)하고 있다. 즉 해상운송법 제29조 1항의 인가<sup>20)</sup>를 받아야 하는 행위 또는 제29조 2 제1항의 규정<sup>21)</sup>에 의해 신고된 제28조 제4호<sup>22)</sup>에 해당하는 행위는 독점금지 및 공정거래 확보에 관한 법률의 규정을 적용하지 않는다. 다만 불공정한 거래방법을 사용할 때, 일정 거래분야에 있어 경쟁을 실질적으로 제한하는 것에 의해 이용자의 이익을 부당하게 해치는 경우, 또는 공정거래위원회가 관보에 공시한 경우에는 예외로 규정하고 있다.

특히 일본의 해상운송법 내용 중 해운동맹<sup>23)</sup>의 인가 및 규제에 대해 구체적으로 살펴보면, 먼저 선박운항사업자는 협정 체결 시, 또는 그 내용을 변경 시 국토교통대신에게 신고를 하여야 하며(제29조 2의 1항), 국토교통대신이 협정(변경 포함)의 신고서를 수리하였거나 또는 부적합으로 인한 처분을 한 때에는 지체 없이 그 내용을 공정거래위원회에 통지해야 한다(제29조 4의 1항).

또한 국토교통대신은 인가에 관한 협정의 내용이 제29조 2항의 각호에 부적합하다고 인정될 때는 선박운항사업자에 대해 그 행위의 내용을 변경할 것을 명령하거나, 인가를 금지시킬 수 있다(제29조 2의 2항). 공정거래위원회 또한 협정의 내용이 제29조 2항의 각호에 부적합하다고 인정될 때는 국토교통대신에게 제29조 2의 2항의 처분을 요구할 수 있다(제29조 4의 2항).

한편 정기항로사업자와 다른 선박운항사업자 간의 화물 운송에 대해 과도한 경쟁이 발생하거나 그러한 소지가 있을 때에는, 정기항로사업의 건전한 발달을

20) 협정의 내용이 다음 내용과 적합할 경우 해운동맹 인가함(제29조 2항)

- 이용자의 이익을 부당하게 해치지 않을 것
- 부당한 차별적이지 않을 것
- 가입 및 탈퇴를 부당하게 제한하지 않을 것

21) 제28조 제4호에 걸친 행위를 하거나 또는 그 내용을 변경하고자 할 때는 반드시 국토교통대신에게 신고하여야 함

22) 해운동맹의 행위(국내항과 외국항 간의 항로에 있어서, 선박운항사업자가 다른 선박운항사업자와 운임 및 요금, 그 외의 운송조건, 항로, 배선 또는 적취에 관한 사항을 내용으로 하는 협정 혹은 계약의 체결 또는 공동행위)

23) 동법에서는 '협정'으로 표기하고 있음

저해하거나 우려가 있다고 인정되면, 당사자에 대해 경쟁의 중지 또는 방지를 위해 필요한 조치를 취해야 할 것을 권고할 수 있다(제32조).

해상운송의 당사자인 선박운항사업자와 화주에 대한 금지행위에 대해서도 규정하고 있는데, 먼저 선박운항사업자의 금지행위(제30조 1)는 다음과 같다. ① 화물량의 많고 적음 등으로 인한 화주와의 계약에 있어 불공정 또는 부당하게 차별하는 행위, ② 특정인, 지역 또는 운송방법에 대해 부당하게 취급하는 행위, ③ 부당한 방법에 의해 공시된 운임률의 운임 또는 요금을 높이거나 낮춰서 운송하는 행위, ④ 가입 신청에 있어 다른 가맹자에 비해 부당하게 차별을 받을 경우, ⑤ 외국의 경쟁자에 비해 일본의 수출업자에 대해 부당하게 차별적 운임 또는 요금을 설정할 경우, ⑥ 운임거치할인제도에 의해 화주를 부당하게 구속하거나, 부당하게 구속하는 명시 혹은 묵시의 화물 운송에 관한 결합, 협정 혹은 협정에 참가하는 행위이다.

다음으로는 화주의 금지행위(제31조)는 정기항로사업자와 공모하여 불공정한 방법에 의해 공시된 운임표의 운임 또는 요금보다 낮은 금액으로 화물을 운송하고자 하는 행위는 금지이다.<sup>24)</sup>

이상과 같은 조항을 지키지 않을 경우 벌칙으로는 제29조 2의 제2항의 규정에 의한 명령을 위반한 자, 제29조 2의 1항 규정에 의한 신고를 하지 않거나 또는 허위 신고를 하고 해운동맹 행위를 한 자, 제30조 3호(선박운항사업자가 부당한 방법에 의해 공시된 운임률의 운임 또는 요금을 높이거나 낮춰서 운송하는 행위)의 규정을 위반한 자에게는 백만원 이하의 벌금(제50조)이 부과된다. 또한 제31조 화주의 금지행위를 한 자에게는 오십만원 이하의 벌금(제51조)이 부과된다.

#### IV. 해운동맹 관련 국내법의 주요내용과 개정방향

##### 1. 국내 해운법의 주요 내용

---

24) 금지행위 위반에 대한 벌칙의 자세한 내용은 유광현, “무역운송관련 국내법의 문제점 및 개선방안”, 한국무역상무학회 하계세미나, 2009. 6을 참조

우리나라에서 해운동맹에 관계된 법으로는 해운법이 존재한다. 해운법의 목적으로는 해상운송의 질서를 유지하고 공정한 경쟁이 이루어지기 위해서이며, 특히 제3장 해상화물운송사업에서는 운임의 공표, 해운동맹 등에 대해 기술하고 있다. 해운법에서 해상화물운송사업 관련 주요내용을 살펴보면, 다음과 같다.

먼저 해상화물운송사업의 종류 및 등록(해운법 제23조, 제24조)에 있어, 내항 화물운송사업과 외항 정기 화물운송사업으로 구분하고 있으며, 각각 국토해양부령으로 정하는 바에 따라 국토해양부장관에게 등록<sup>25)</sup>하여야 한다.

둘째, 운임의 공표에 있어서는 외항 정기 화물운송사업자는 운임을 정하여(운임 변경 포함) 화주 등 이해관계인이 알 수 있도록 공표하여야 하며(해운법 제28조 1항), 운임의 공표 시기와 방법은 운임 발효 예정일 5일 전까지 화주 등 이해관계인이 잘 볼 수 있는 곳과 인터넷 홈페이지에 게시(해운법 시행규칙 제20조)하여야 한다.

한편 국토해양부장관은 공표되거나 신고된 내용이 외항 정기 화물운송사업에서 지나친 경쟁을 유발하는 등 사업의 건전한 발전을 해칠 우려가 있을 경우 그 내용을 변경 또는 조정할 수 있다(해운법 제28조 3항).

셋째, 해운동맹의 인정과 규제에 관련된 규정으로는 다음과 같다. 해운동맹의 인정에 대해서 해운법 제29조 1항에서는 외항화물운송사업 등록자는 다른 외항운송화물운송사업자와 운임·선박배치, 화물의 적재, 그 밖의 운송조건에 관한 계약이나 공동행위(협약)를 할 수 있으며, 단 협약에 참가 또는 탈퇴하는 것을 부당하게 제한하는 것은 금지하고 있다.

또한 협약내용의 신고는 국토해양부령으로 정하는 바에 따라 그 내용(변경 포함)을 협약 체결일로부터 30일 이내<sup>26)</sup>에 국토해양부장관에게 신고하여야 한다(해운법 제29조 2항). 그리고 협약의 규제에 대해서는 신고된 협약의 내용이 문제<sup>27)</sup>가 있을 경우 해당 협약의 시행 중지, 내용의 변경, 조정 등 필요한 조

25) 특례조항으로 외항 정기 화물운송사업 등록자는 내항 화물운송사업 등록을 하지 않고 국내항간의 빈 컨테이너나 수출입 컨테이너화물을 운송할 수 있도록 2000년대 초 개정되었으나, 내항 화물운송사업 등록자가 일시적으로 외항 화물운송을 할 경우 미리 신고하는 것으로 등록을 같음하고 있어서 외항 정기 화물운송사업자와 차별이 있다.

26) 해운법 시행규칙 제20조 3항

27) 다음 어느 하나에 해당될 경우

치를 국토해양부장관이 취할 수 있도록 하고 있다(해운법 제29조 3항).

넷째, 화주단체의 인정과 역할에 대해서 해운법은 제29조 4항을 통해 협약을 체결한 외항화물운송사업자와 대통령령으로 정하는 화주단체<sup>28)</sup>와의 협의를 요구하고 있어, 화주단체를 법적으로 인정하고 있다.

이러한 화주단체와 해운동맹(협약)과의 관계에 있어 해운동맹과 화주단체는 운임과 부대비용 등 운송조건에 관하여 서로 정보를 충분히 교환하여야 하며, 협약 내용을 신고를 하기 전 운임이나 부대비용 등 운송조건에 관하여 협의(사전협의제)<sup>29)</sup>를 하여야 하며, 정당한 사유 없이 거부할 수 없도록 규정하고 있다.

우리나라 해운법에서도 여타 주요국의 법률과 유사하게 해상운송 당사자의 금지행위를 규정하고 있다. 먼저 외항화물운송사업자의 금지행위에는 제28조에 따라 공표한 운임보다 더 많이 받거나 덜 받는 행위, 제28조에 따라 공표한 운임보다 덜 받으려고 이미 받은 운임의 일부를 되돌려주는 행위, 비상업적인 이유로 화주를 부당하게 차별하는 행위<sup>30)</sup>를 규정하고 있다. 화주에 대한 금지행위로는 운송계약을 체결한 화주는 부정한 방법으로 공표한 운임보다 비싸거나 싼 운임으로 물건을 운송하게 하거나 지급한 운임의 일부를 되돌려 받는 행위는 금지하고 있다.

- 제29조 1항 단서(참여/탈퇴 제한 금지) 또는 국제협약을 위반하는 경우
- 선박의 배치, 화물적재, 그 밖의 운송조건 등을 부당하게 정하여 해상화물운송질서를 문란하게 하는 경우
- 부당하게 운임이나 요금을 인상하거나 운항 횟수를 줄여 경쟁을 실질적으로 제한하는 경우(여기에 해당하는 경우에 대한 조치인 때는 그 내용을 공정거래위원회에 통보하여야 함)

28) 다음의 요건을 갖춘 자로써 국토해양부장관에게 신고한 단체(해운법 시행령 제15조 1항)

- 회원의 연간 수출입액의 총계가 우리나라 총 수출입액의 100분의 25 이상일 것
- 단체의 구성 목적이 우리나라 수출입 화주의 권익증진일 것

29) 해운법 시행규칙 제20조 5항에 따르면 협의는 서면으로 하도록 되어있음

30) 다음 어느 하나에 해당하는 행위(해운법 시행령 제16조 1항)

- 특정한 사람이나 지역 또는 운송방법에 관하여 부당하게 우선적 취급을 하거나 불리한 취급을 하는 행위
- 외국수출업자에 비하여 한국수출업자에게 부당하게 차별적인 운임 또는 요금을 설정하는 행위
- 화물운송과정상 발생한 분쟁 그 밖의 손해배상청구의 조정·해결에 있어서 화주를 부당하게 차별하는 행위

〈표 2〉 주요국의 해운동맹 관련 법규 비교

	법적 인정	해운동맹 규제 주요 내용	화주 관련 주요 내용	기타
미국	독점 금지법 적용 제외 규정 명시(제7조)	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 운임거치할인제 금지</li> <li>· 경쟁억제선 사용 금지</li> <li>· 이중운임계약제 금지</li> <li>· me-two 조항 폐지 운임률 신고제 폐지: 사적인 공시채널 또는 인터넷을 통해 공시</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 화주협회 인정: 해운동맹과 계약체결 가능</li> <li>· 화주에 대한 차별적 적용 가능: 독자행동권, 서비스 비밀계약 허용</li> </ul>	역외적용 가능: 자국 선박과 화주 보호 규정 있음
일본	독점 금지 및 공정거래법 적용 제외 규정 명시(제28조1항)	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 운임률의 공시: 방법은 구체적 언급 없음</li> <li>· 해운동맹의 체결 시 해당부처에 신고</li> <li>· 운임거치할인제 금지</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 화주협회에 관한 내용 없음</li> <li>· 비상업적 이유로 화주에 대한 차별적 적용 금지</li> </ul>	역외적용 가능: 자국 선박과 화주 보호 규정 있음
EU	경쟁법(독점금지법) 적용	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 공동가격결정 및 선복량 규제 금지</li> <li>· 개별정보에 대한 교환 금지</li> <li>· 총량화된 정보의 교환만 허용: 물동량, 선복량, 가격지표 등</li> <li>· 개별선사의 미래예측자료 교환은 문제 소지 있음</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 교환되는 모든 정보는 화주에게도 똑같이 공유가 되어야 함</li> </ul>	역외적용 가능
한국	인정은 하나(제29조1항), 독점금지법 적용 제외에 대한 명시적 규정 없음	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 운임률의 공표: 이해관계인이 잘 볼 수 있는 곳 또는 인터넷</li> <li>· 해운동맹의 체결 시 해당부처에 신고</li> <li>· 받은 운임의 일부를 되돌려주는 행위 금지(운임거치할인제 금지와 유사함)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 화주단체의 인정: 해운동맹은 사전협의를 하여야 함</li> <li>· 비상업적 이유로 화주에 대한 차별적 적용 금지</li> </ul>	역외적용 가능: 자국 선박과 화주 보호 규정 있음

출처: 저자 작성



## 2. 해운동맹 관련 해운법의 문제 제기

상술하였듯이 공정경쟁을 지향하는 현재의 세계적인 추세는 해운동맹에 대한 존재 여부를 논하는 것이 아닌 폐지시기가 쟁점으로 부각되고 있음을 주지하여야 할 것이다. 특히 유럽항로에서 해운동맹 폐지가 이루어지기 때문에 우리나라도 구체적인 관련법의 검토가 이루어져야 할 것으로 사료된다.

### (1) 해운동맹과 독점규제법과의 관계 정립 필요

우리나라 해운법에서는 제29조를 통해 해운동맹을 인정하고 있으나, 이러한 해운동맹의 활동에는 독점규제법에 저촉되는 사항도 존재할 수 있다. 특히 시장지배적 지위의 남용 여부(독점규제법 제3조의2 제1항), 부당한 공동행위(독점규제법 제19조), 불공정거래행위(독점규제법 제23조 제1항)에 위배되어 공정거래위원회에 제소될 소지가 있다.<sup>31)</sup> 그러나 미국, 일본 등과는 달리 독점규제법의 적용을 배제한다는 명시적 표기가 없는 상태이기 때문에 문제의 소지가 있다.

### (2) 해운동맹에 대한 규제에 있어 구체적인 내용이 없음

신고된 협약의 내용이 문제가 있을 경우 국토해양부장관은 협약의 중지, 내용의 변경, 조정 등 필요한 조치를 취할 수 있다고 하였으나, 구체적인 판단기준이 불명확한 상태이다. 예를 들어, 부당하게 운임이나 요금을 인상하거나 운항 횟수를 줄여 경쟁을 실질적으로 제한하는 경우에는 필요한 조치를 취할 수 있는데, '부당하게'라는 용어의 구체적인 기준이 모호하다. 또한 1984년, 1998년 개정된 미국의 해운법과 같이 해운동맹을 규제할 수 있는 서비스계약, 독자행동권 등에 대한 구체적인 내용이 없다는 점도 문제점으로 지적할 수 있다.

### (3) 화주단체에 대한 규정

미국의 해운법의 화주협회 규정과는 달리 우리 해운법의 화주단체의 성립요

---

31) 김인현, “해운동맹 및 유사체제의 독점금지법 위반 문제”, 해양한국, 2006. 8.

건은 까다로운 편이라 할 수 있다. 즉 미국의 경우 화차 1량, 트럭 1대분의 화물을 확보하여, 화물의 혼재 또는 배분을 수행할 수 있는 단체로 규정하여 화주협회 구성이 용이한 반면, 우리나라의 경우 성립요건이 회원의 연간 수출입액의 총계가 우리나라 총 수출입액의 25/100 이상일 것으로 규정하여 구성 자체가 용이하지는 않다. 또한 해운법 제29조 제4항에는 해운동맹은 반드시 화주단체와 운송조건에 대하여 협의를 하게 되어 있으나, 협의 방법 및 당사자간의 구속력 등에 구체적인 언급이 없기 때문에 실질적인 협의가 이루어지지 않을 수 있다.

### 3. 해운동맹 관련 해운법의 개정 방향

전술한 바와 같이 선사의 이익을 중시하기보다는 경쟁을 중시하는 국제해운시장의 환경 변화와 운송 수단의 발달로 인한 운송관련 국제규칙의 변화에 따른 대응체제 구축의 필요성이 대두되고 있는 실정이다. 이러한 대응체제 구축의 한 방안으로써 세계적인 변화의 추세에 부응할 수 있는 관련 국내법인 해운법의 개정을 고려해 볼 필요가 있다.

#### (1) 제 1 안 : 해운동맹 인정 조항 삭제

전술한 바와 같이 EU의 해운동맹 폐지 결정으로 인해 세계적으로 해운동맹에 대한 논의는 존폐여부가 아닌 폐지 시점으로 모아지고 있는 실정이기 때문에, 우리나라도 세계적인 추세를 감안하여 해운법 제29조에 나와 있는 해운동맹에 관한 조항을 삭제하는 것도 고려해 볼 필요가 있다.

현재의 법체계에 있어 제29조의 내용은 독점규제법과 상충하는 부분이 있기 때문에 법 적용의 일관성을 고려해 볼 때도 제29조의 삭제는 바람직한 방향이라 사료된다.

#### (2) 제 2 안 : 해운동맹 인정 조항의 명시적 표기와 구체적인 해운동맹 규제 내용 기술

현실적으로 해운동맹을 인정하는 제29조의 삭제에 대해서는 관련 당사자인 선사의 반발이 클 것으로 예상되기 때문에 조항의 삭제는 쉽지만은 않을 것으로 예상된다. 따라서 선사와 화주의 입장을 동시에 고려할 수 있는 패키징

형<sup>32)</sup> 합의안 도출을 고려해 볼 필요가 있다.

현재 미국과 일본에서 시행하고 있는 해운동맹에 대한 자국의 독점금지법 적용 예외 조항을 해운법에 명시적으로 표기를 하는 대신, 해운동맹에 대한 구체적인 규제내용을 기술하는 방법을 생각해 볼 수 있다.

해운동맹에 대한 구체적인 규제내용에는 최소한 경쟁을 중요시 하는 미국의 1998년 개정 해운법 정도의 수준은 되어야 할 것으로 보인다. 해운동맹에 대한 독점규제법 예외 적용을 명시함으로써 공정거래위원회의 제소를 피할 수 있는 법적 근거가 만들어지기 때문에 선사 입장에서는 매력적인 요소가 될 것이며, 또한 화주의 입장에서도 해운동맹에 대한 구체적인 규제내용을 기술함으로써 해운동맹의 불합리한 관행을 통한 피해를 막을 수 있기 때문에 긍정적으로 받아들일 여지가 많다고 사료된다.

### (3) 1안과 2안의 공통 사항

화주단체에 대한 성립 요건의 완화를 통해 화주단체를 활성화하여 중소화주의 권익 보호를 위해 노력해야 하며, 해운법의 문제 제기에서도 나왔듯이 해운동맹과 화주단체와의 사전협의제를 명시하고 있으나, 그 구체적인 방안이 미흡하기 때문에 실효성 논란이 제기되고 있다.

따라서 그 구체적인 방안으로써 기본 당사자인 선사와 화주를 중심으로 관련 당사자라 할 수 있는 정부까지 포함하는 협의체를 구성하는 방법을 제안할 수 있으며, 동 협의체는 정보의 교환 및 협의 내용 준수 여부 등을 총체적으로 파악하고 담당하는 기능을 보유하고, 운송조건 등에 대한 협의 내용 조정 기능까지 수행하는 것이 바람직할 것으로 사료된다.

---

32) 선사와 화주간의 이해관계는 상충하는 부분이 많아서 어느 일방에게 유리한 방향의 결정은 합의가 쉽지 않다. 따라서 각 당사자에게 유리한 내용과 불리한 내용을 섞어서 하나의 합의안으로 주는 방법으로 어느 일방도 자신에게 유리한 내용만 혹은 불리한 내용만 선택을 할 수가 없다.

## V. 결 론

최근의 국제해상운송 분야에 있어 최대 이슈는 2008년에 실행이 된 EU의 해운동맹에 대한 경쟁법 예외적용 폐지와 기존의 해상운송 관련 국제규칙을 대체하는 UNCITRAL 협약의 UN총회 통과일 것이다. 이러한 움직임은 국제 해상운송 분야의 국제규칙 등이 더 이상 선사와 운송인 중심이 아닌 화주 중심으로 이동이 시작되었음을 보여주고 있다.

이러한 시대적 흐름에 비추어 볼 때, 우리나라도 그 동안 선사와 운송인 중심의 법체제를 세계적인 추세라 할 수 있는 화주 중심의 법체제로의 전환을 모색할 시기가 되었다고 사료된다.

특히 UNCITRAL 협약의 경우 기존의 국제규칙의 예를 비추어 볼 때, 실제 발효에는 상당한 시간이 소요되기 때문에 시급한 현안은 아니나, 이에 반해 해운동맹과 관련한 각국의 규제는 이미 실행되고 있기 때문에 관련 국내법인 해운법의 논의가 보다 시급하다 할 수 있다.

이에 본 연구는 해운동맹에 관한 각국의 법률을 우리나라의 관련법인 해운법과 비교·분석을 실시하였다. 이러한 연구를 통해 향후 세계적인 추세에 대응한 국내 관련법의 개정에 관한 정책적 시사점과 논의의 출발점이 될 수 있을 것이라 생각한다.

해운동맹에 대한 관련법인 해운법의 문제점 및 개정방안을 제시해 보면 다음과 같다.

해운법의 문제점으로는 첫째 해운동맹과 독점규제법과의 관계 정립이 필요하며, 둘째 해운동맹에 대한 규제에 있어 구체적 기준이 모호하며, 마지막으로 화주단체에 대한 규정이 까다로우며 운송인과의 실질적인 협의가 불가능하다.

이러한 문제점을 인식하고, 이에 대한 해결책으로써 해운법의 개정방안을 제안하면 다음과 같다. 제 1안으로써 해운법 제29조에 나와 있는 해운동맹에 관한 조항을 삭제하여, EU와 같이 해운동맹의 경쟁법 적용 예외규정을 폐지하는 것이다.

제 2안으로는 미국과 일본 같이 해운동맹을 인정하고, 경쟁법 적용 예외조항을 해운법에 명시함으로써 독점금지법 조항을 피할 수 있는 법적 근거를 만드는 대신에, 미국 해운법(1998년) 수준의 해운동맹에 대한 구체적인 규제내

용을 기술함으로써 선사와 화주간의 입장을 동시에 고려하는 것이다.

마지막으로 제1안과 제2안에 공통적으로 추가되는 개정사항으로는 화주단체에 대한 성립요건의 완화를 통해 화주단체를 활성화하여 중소화주의 권익보호를 위해 노력해야 한다. 이를 위해 선주·화주·정부로 구성된 협의체를 만들어 운임·정보교환·협의내용 준수여부 등을 논의할 수 있도록 하는 것이다.

## 참 고 문 헌

- 김인현, “해운동맹 및 유사체제의 독점금지법 위반 문제”, 해양한국, 2006. 8.  
———, “국제해상물건운송계약에 관한 2008년 UNCITRAL 조약(로테르담규칙)의 적용범위와 계약자유의 원칙”, 부산대학교 법학연구 제49권 2호, 2009. 2
- 김태일, “유럽연합의 정기선 해운동맹 폐지와 영향”, 한국해양수산개발원, 2006. 12
- 박용섭, “1998년 미국 외항 해운법 연구”, 해사법연구, Vol.11 No.1, 1999.
- 심영섭, “경쟁법 역외적용의 세계적 확산과 그 함의”, KIET, 2007. 11
- 유광현, “무역운송관련 국내법의 문제점 및 개선방안”, 한국무역상무학회 하계 세미나, 2009. 6
- 전순환, 국제운송물류론, 한울출판사, 2004.
- 정영섭, “미국의 대외해운정책과 해운법에 관한 고찰”, 해사법연구 제17권 1호, 2005
- 최재선, “유엔 국제화물 운송협약(초안)과 주요 쟁점 연구”, 무역상무학회지, 제23권, 2004. 8
- , 세계 물류 환경변화와 대응방안 - 유라시아 편, 한국해양수산개발원, 2005. 12
- 한국무역협회 하주사무국, “EC 가이드라인 초안 주요내용”, 2007. 10
- 한국무역협회 하주사무국, “EC 가이드라인 초안”, 2007. 10
- 한국해양수산개발원, 2009 KMI 세계해운 전망과 대응방안, 2008. 12
- 쉬핑데일리, “해운동맹 진정 사라지는가?”, 2008. 5
- 일본 해상운송법  
한국 해운법
- EU, Guidelines on the application of Article 81 of the EC Treaty to maritime transport services Draft, Official Journal of the European Union, 2007. 9
- The Ocean Shipping Reform Act of 1998

## ABSTRACT

### A Study on the Improvement Direction of Shipping Conference Related Domestic Laws

Yu, Kwang Hyun

The biggest issue of the current international maritime transport is that EU had decided to apply the Competition Law about Shipping Conference since 2008 and UNCITRAL Convention which is the substitute of international rules related with existing maritime transport passed UN General Assembly.

This movement indicates that international rules of international maritime transport are not focusing on shipping companies or forwarders anymore but consignors.

According to the current circumstances, it is time for us to convert existing shipping companies and forwarders centered rules system into consignors centered international rules system as well.

Thus, this study has compared and analyzed between each country's law of Shipping Conference and Korean governing law, Ocean Shipping Act.

Key Words : Shipping Conference, international maritime transport,  
Ocean Shipping Act