

선화주 균형발전을 위한 해운법 및 독점규제법의 개정방향에 관한 연구

박 광 서*

I. 서 론

II. 선화주 관련 해운법·독점규제법의 규정

III. 해운법의 선화주 관련 주요제도

IV. 해운법·독점규제법의 개정방향

V. 결 론

주제어 : 해운법, 해운동맹, 독점규제법, 독점규제 및 공정거래에 관한 법률

I. 서 론

EU(유럽연합)는 2008년 10월부터 독점금지법 예외조항을 폐지¹⁾함으로써

* 건국대학교 상경대학 국제무역학과 부교수

1) COUNCIL REGULATION(EC) No 1419/2006 of 25 September 2006; 유럽각료이사회는 Regulation 1419/2006을 채택하여 정기선동맹에 대해 EC 경쟁법 적용의 블록면제를 허용하는 Regulation 4056/86이 20년 만에 폐지하고, Regulation 1419/2006 제1조 제2항에 따른 2년간의 유예기간이 2008년 10월 18일로 종결되어, 정기선 동맹에 대한 경쟁법 적용의 블록면제가 사라지게 되어 결과적으로 2008년 10월부터 유럽지역을 운항하는 정기선 해운선사는 로마조약 제81조의 적용을 받게 되었다.

정기선 해운동맹의 공동운임 설정 및 선복량 조절행위 등의 공동행위를 금지하고 있다. 일본, 미국, 호주, 싱가포르 등에서도 비슷한 논의를 하고 있다. 우리나라는 해상운송사업자의 운임 및 서비스 공급량 조절에 대한 공동행위인 해운동맹을 인정하고 있다. 하지만 해운동맹이 독과점 지위를 이용하여 부당한 운임 및 부대비 인상을 도모하는 방편으로 오·남용되는 경우에는 독점규제 및 공정거래에 관한 법률에 저촉될 수 있다.

우리나라 해운법은 해운동맹을 인정하는 정도 및 규제내용이 모호하며, 해운동맹의 공동행위가 독점규제법 적용을 배제한다는 명시적 규정이 없다. 또한 관리감독 관청인 국토해양부가 해운동맹의 위반행위를 엄격하게 통제하지 않으며, 이해관계 당사자인 화주들이 독점규제법 저촉을 이유로 공정거래위원회에 제소하는 경우에 적용제외 조항을 이유로 해운법과 국토해양부에 위임하고 있다는 점이 문제이다. 따라서 EU의 해운동맹 폐지 등 국제물류환경의 변화에 따른 선화주의 균형 있는 발전을 위하여 해운법과 독점규제법의 입장을 재정립할 시점이라고 생각된다.

연구방법은 해운법과 독점규제법에 대한 법규적인 검토와 해운동맹, 운임공표제, 화주단체 등에 관한 실무 위주의 문헌연구 방법을 택하였다.

선행 연구로는 해운동맹 또는 EU경쟁법에 관한 연구가 다수 존재하지만, 근거 법률로서 해운법 및 독점규제법에 특정한 연구는 아직까지는 없다. 따라서 이번 연구를 계기로 선화주의 공동발전을 위하여 양 법률의 개정에 대한 이해관계자인 운송인, 화주 및 정부(공정거래위원회·국토해양부·지식경제부) 등의 추가 논의가 진행되기를 바란다.

II. 화주 관련 해운법·독점규제법 규정

1. 화주 관련 해운법 규정

해운법²⁾은 1963년 『해상운송사업법』으로 제정되어 1983년 『해운업법』,

2) 해운법 : 제정 1963.12.5 법률 제1472호, 최종(제27차) 개정 2010.3.31 법률 제10219호

1993년 『해운법』으로 개정되는 등 현재까지 총 27차례 개정되었다. 해운법의 목적도 해운업의 발전에서 공정한 경쟁 확보, 여객·화물의 원활한 수송 및 이용자 편의 향상으로 확대되었다.

화주 관련 규정은 「제3장 해상화물운송사업」에 총10조(제23~32조)를 두고 있으며, 특히 제28조(운임의 공표 등), 제29조(운임 등의 협약), 제31조(외항화물 운송사업자의 금지행위) 등이 관련이 깊다.

화주와 관련된 주요 개정은 '95년 선화주 사전협약제(령 제14조) 도입, '96년 한국화주협회의의 법정단체 인정(법 제29조 제4항, 령 제15조), '99년 운임 공표제 변경(법 제28조) 등이다.

해운법은 정기선사의 공동행위를 용인하고 있다. 단, 공동행위(협약)에 대한 자유로운 가입과 탈퇴가 보장되어야 한다. 협약의 제정 및 변경 시에는 국토해양부장관에게 신고해야 한다.³⁾ 상술하면 정기선사의 운임·선박배치 등에 대한 협약체결(해운동맹) 근거를 규정하고, 협약의 가입·탈퇴의 자유를 규정한다. 부정기선은 협약체결 금지, 협약체결 신고에 앞서 정기선사와 화주단체 간 사전협의를 의무화하고 있다.

국토해양부장관은 신고 받은 내용이 국제협약을 위반하거나, 해운시장을 문란케 하거나, 경쟁을 실질적으로 제한하는 경우에는 협약의 중지 및 시정조치를 내릴 수 있으며, 경쟁 제한성이 있는 사례에 대하여는 공정거래위원회(이하 '공정위'라 함)에 통보해야 한다. 협약을 체결한 정기선사와 화주단체 간에 운임, 부대비용 등 운송조건은 협의한 후 신고하여야 하며, 관행적으로 행해진 운임의 일부를 돌려주는 리베이트 제공 행위 및 비상업적 이유의 부당한 차별 등을 금지된다.⁴⁾⁵⁾

외항정기화물운송사업자는 국토해양부령으로 정하는 바에 따라 운임을 정하여 화주 등 이해관계인이 알 수 있도록 공표하여야 하고, 정해진 운임을 변경하려는 때에도 같다.⁶⁾ 공표되거나 신고된 내용이 외항정기화물운송사업에서 지나친 경쟁을 유발하는 등 사업의 건전한 발전을 해칠 우려가 있다고 인정되

3) 해운법 제29조 (운임 등의 협약)

4) 해운법 제31조 (외항화물운송사업자의 금지행위)

5) 해운시행령 제16조 (금지행위)

6) 해운법 제28조 (운임의 공표 등)

면 그 내용을 변경하거나 조정하는 데에 필요한 조치를 하게 할 수 있다. 국토해양부장관은 공표된 운임이나 신고된 운항계획 또는 신고된 협약에 대하여 변경이나 조정 등에 필요한 조치를 할 경우에는 미리 이해관계인의 의견을 듣도록 화주와의 사전협의제를 규정⁷⁾하고 있다.

한국화주협회의회는 우리나라의 유일한 법정단체이다. ‘화주단체’란 회원의 연간 수출입액의 총계가 우리나라 총 수출입액의 25% 이상이고, 단체의 구성 목적이 우리나라 수출입 화주의 권익증진이어야 한다.⁸⁾

2. 화주 관련 독점규제 및 공정거래에 관한 법률 규정

독점규제 및 공정거래에 관한 법률⁹⁾을 줄여서 ‘공정거래법’, ‘독점금지법’, ‘독점규제법’ 등으로 칭하지만, 본 연구에서는 거래의 공정성보다는 독과점 등의 규제를 통한 자유롭고 공정한 경쟁의 확보에 중점을 두어야 한다는 점을 강조하는 표현으로 ‘독점규제법’이라 한다. 독점규제법의 직접적인 목적은 공정하고 자유로운 경쟁의 촉진과 경제력 집중의 억제 및 공정한 거래질서 확립이며, 궁극적인 목적은 소비자의 보호와 국민경제의 균형 있는 발전 또는 향상 도모이다.

정기선사의 공동행위는 선사간의 자발적 협의를 통해 운임을 공동으로 책정하거나 선복량을 조절하는 등의 다양한 공급자간 조정행위이며, 정기선사의 공동행위가 부당하게 시행될 경우에는 부당한 공동행위에 해당되어 규제대상이 될 수 있다.

독점규제법은 규제수단으로 ① 시장지배적 지위의 남용금지, ② 과도한 경제력의 집중방지, ③ 부당한 공동행위의 금지, ④ 불공정거래행위의 금지 등 4가지를 규정하고 있다. 이중에서 해운동맹과 관련이 있는 것은 ①, ③, ④번이다. 아울러 별도로 적용제외 규정을 두고 있다.

첫째, 시장지배적 지위의 남용금지에 해당하기 위해서는 ① 행위자가 시장

7) 해운법시행령 제14조 (공표운임 등에 관한 조치)

8) 해운법시행령 제15조 (협약)

9) 독점규제법 : 제정 1980.12.31 법률 제3320호, 최종(제39차)개정: 2010.5.17 법률 제 10303호

지배적 사업자에 해당되어야 하며, ② 문제된 행위가 제1항에 열거된 남용행위 중 하나이어야 한다.¹⁰⁾

둘째, 부당한 공동행위는 둘 이상의 사업자가 공동으로 상품 또는 용역의 가격 등의 거래조건, 거래량, 거래상대방 또는 거래지역 등을 제한하는 행위를 말하며, 통상 ‘카르텔(cartel)’ 또는 ‘담합’이라 한다.¹¹⁾ 부당한 공동행위의 유형에는 ① 가격협정, ② 거래조건협정, ③ 공급제한협정, ④ 시장분할협정, ⑤ 설비제한협정, ⑥ 종류·규격제한협정, ⑦ 영업의 공동수행을 위한 회사설립, ⑧ 입찰담합, ⑨ 기타 경쟁 제한적·사업활동 방해·제한협정 등 9가지가 있다.

셋째, 불공정거래행위는 공정한 거래를 저해할 우려가 있는 행위를 말하며, 불공정거래행위의 유형으로 ① 거래거절 및 차별적 취급, ② 경쟁사업자 배제, ③ 부당한 고객유인 및 거래강제, ④ 거래상 지위의 남용, ⑤ 구속조건부 거래 및 사업활동 방해, ⑥ 부당한 지원행위, ⑦ 기타 공정한 거래를 저해할 우려가 있는 행위 등 7가지가 있다.¹²⁾

끝으로, 독점규제법의 적용제외란 독점규제법이 추구하는 자유롭고 공정한 경쟁의 촉진만이 국가가 추구하는 최고의 목표일 수 없는 경우 이와 상충되는 정책목표를 추구하는 경우에 특정한 사업자의 행위 또는 특정한 범주에 속하는 행위에 대하여 독점규제법의 적용을 부분적 또는 전면적으로 배제하는 것이다. 독점규제법의 적용제외 명시적 사유는 ① 법령에 따른 정당한 행위(법 제58조), ② 무체재산권의 정당한 행위(법 제59조), ③ 일정한 요건에 해당하는 소규모 사업자 또는 소비자의 조합의 행위(법 제60조) 등이다. 이 중에서 법령에 따른 정당한 행위는 독점규제법 규정은 사업자 또는 사업자단체가 다른 법률 또는 그 법률에 의한 명령에 따라 행하는 정당한 행위에 대하여는 이를 적용하지 아니한다는 것이다.¹³⁾

10) 독점규제법 제3조의2 (시장지배적지위의 남용금지)

11) 독점규제법 제19조 (부당한 공동행위의 금지)

12) 독점규제법 제23조 (불공정거래행위의 금지)

13) 독점규제법 제58조 (법령에 따른 정당한 행위)

Ⅲ. 해운법의 선화주 관련 주요제도

1. 해운동맹 관련 주요 제도

가. 해운동맹의 의의 및 운영방식

해운동맹은 국제해상운송과 관련하여 동일한 항로에 배선하고 있는 둘 이상의 선사가 대내적으로 상호간의 불필요한 경쟁을 지양하고 대외적으로 협약당사자의 경제적 지위를 강화하기 위해 운임·운송조건 및 배선 등에 관한 통일된 행동을 하도록 맺은 합의이다. 우리나라 해운법은 "운임 등의 협약"이라고 표현하고 있다. 운임 등의 협약이란 해운동맹의 한 형태로서, 대내적으로 상호간의 불필요한 경쟁을 지양하고 대외적으로 협약당사자의 경제적 지위를 강화하기 위해 동일한 항로에 배선하고 있는 2개 이상의 선사가 운임에 관한 공동행위를 하도록 맺은 합의를 말한다.

해운동맹의 장점¹⁴⁾은 발착일이 정확·빈번·규칙적이며 운송기간이 확정되어 무역거래에 편리, 안정적 자본투자로 서비스의 개선을 촉진, 운임의 안정을 통한 생산 및 판매계획 수립이 용이, 합리적 배선으로 경쟁에 의한 낭비를 방지하고 원가를 절감, 운임이 모든 화주에게 운임 부담력에 근거하여 공평하게 적용, 동맹의 가입을 통해 영세선사도 생존 가능성 등을 장점으로 들고 있다. 반면에 단점으로 독점 과대이윤, 서비스 저하, 클레임 회피, 보복적 차별대우 가능성, 운임률이 원가보다 동맹의 정책에 의해 불합리하게 책정, 기항수를 가급적 줄이려는 경향이 강해 화주의 불편을 초래, 운임할려제, 계약운임제 등이 선사의 일방적 통제 아래 시행 등을 들고 있다.

해운동맹 사이의 협정에는 운임협정(rate agreement), 배선협정(sailing agreement), 공동계산협정(pooling agreement, 공동배선(joint service), 중립감시기구(neutral body), 경쟁억압선 투입(fighting ship) 등의 공동행위가 있다. 對화주 유인책으로는 성실할려제(fidelity rebate system), 거치할려제(deferred rebate system), 단일운임제(single rate system), 최저운임(minimum rate), 잠정운임(probational rate), 우대운임(special rate arrangement) 등이 있다.

14) 임석민, 「국제운송론」 제4판, 삼영사, 2009, p.183

나. 우리나라의 해운동맹 관련 사례¹⁵⁾

(1) 한일항로 적취율 상한제 (2008년)

한국근해수송협의회(이하 ‘한근협’) 14개 선사들이 수출입 화물에 대해 월별로 선적할 수 있는 물량한도(ceiling)를 정하고, 그 물량을 상회하여 선적한 선사에 대하여 벌금을 부과하는 제도로 2007년 11월부터 시행하였다. 한국화주협의회는 2008년 4월 29일, 국토해양부에 적취율 상한제의 철폐를 건의하였고, 국토해양부는 동 제도는 해운법 제29조 제1항의 공동행위로 인정되며, 동 조 제3항에 명시된 해상화물운송질서를 문란하게 하고 부당한 행위로 여길만한 명백한 증거가 없다고 판단하였다. 다만 국토해양부는 건전한 해운산업 육성 및 해운질서 확립을 위해 선사들의 공동행위 등에 대해 지속적인 모니터링과 선화주 협력체제 조성노력을 밝혔다.

(2) 공동배선 시정명령 (1997년)

1996년 한근협이 포워더들의 덤핑 조장을 방지하기 위해 해운법 제29조에 의해 공동배선협의회를 설립, 포워더의 화물을 접수하여 배정하는 방식으로 운영하였다. 1997년 공정위가 한근협의 운영이 해운법이 인정하는 공동행위의 범위를 이탈한 경쟁제한 행위 및 차별적 취급 강요 행위에 해당하는 부당한 공동행위로 간주하여 시정을 명령하였다.

(3) Pooling System 시정명령 (2000년)

1999년 한근협 회원사(11개)가 한일항로에 운임풀링(revenue pooling)에 대하여 과거 실적기준으로 점유율 및 물량한도(ceiling)를 할당하여 자유로운 화물적취를 제한하는 공동행위를 하였다. 이에 공정위가 규제를 검토하였고, 한근협은 정기선사의 공동행위의 관할권은 해양수산부에 있으며 해운법에 따라 정당하게 운영되는 공동행위라고 주장하였다. 공정위는 운임풀링의 공동행위는 인정하였으나, 신규로 가입하는 회원 및 기존회원으로 하여금 백지수표 등을 기탁토록 하고, 회원의 탈퇴 시 채무가 완제될 때까지 기탁금을 반환하지 않

15) 해양수산부, 「해운위원회 설립을 위한 사전 타당성 조사 연구」, 2007.12
 길광수·고병욱, 「정기선사의 공동행위에 대한 국제적 규제동향과 대응방안 연구」, 2009.12, 한국해양수산개발원(KMI)

는 방법 등으로 회원의 가입·탈퇴를 제한함으로써 현재 또는 장래의 사업자 수를 제한하는 행위는 금지된다고 의결하였다.(2000. 10월) 한근협은 시정명령을 받은 날로부터 30일 이내에 한근협 규약 제9조를 수정 또는 삭제하고, 독점규제법을 위반하였다는 사실을 중앙 일간지에 게재 공표할 것을 통보받았다.

(4) 한중항로, ‘덤핑운임에 관한 내규’(2006)

2006년 10월 황해정기선사협의회는 ‘덤핑운임 제공 행위 감사절차 및 처벌에 관한 내규’를 제정 시행하였다. 한중항로에서 정상적이고 합리적인 수준 이하로 평균원가보다 현저히 낮은 운임을 제공하여 과도한 경쟁을 유발하고 항로의 건전한 발전을 저해하는 불공정행위를 협의회 차원에서 방지하기 위함이다. 협의회는 회원사의 고발 또는 회원사 회의에서 덤핑행위를 할 위험성이 있다고 판단하여 감사를 실시하기로 한 특정선사 및 특정 컨테이너를 대상으로 임시 감사를 실시하였다.

(5) 한중항로, 부당한 방법으로 BAF 징수 (2010)

최근에 황해정기선사협의회는 BAF 징수의 용이성을 이유로 BAF를 도착지 수하인(한국)에게 편법적으로 징수하고 있다. 국제관행(Incoterms)에 비추어볼 때 BAF는 운임부담자가 부담해야 하며, 화주가 운송계약 체결 시 운임에 대한 정확한 정보를 알아야 한다. 따라서 선사는 운항거리별 유류 소요량에 따른 BAF 산출기준을 제시하고, 운임부담자가 BAF를 부담하는 원칙 준수해야 한다.

2. 운임공표 관련 주요 제도

운임공표제는 투명한 운임정보가 공정경쟁과 급격한 운임변동 방지에 기여하며, 공표된 운임은 선사가 희망하는 시장운임의 가이드라인으로서 화주에게 참고가 될 수 있는 운임정보를 제공하는 對화주 서비스이다. 도입목적은 운임 덤핑행위 등 불공정 과당경쟁방지를 위해 운임질서 확립 및 건전한 해운산업의 발전도모이며, 종전의 운임신고제를 업계부담 완화차원에서 폐지하고 운임공표제로 전환하였다. 운임신고제(filing system)는 ‘84년 외항정기선 항로에서 선사 간 운임 덤핑방지 및 운임질서를 확립하여 항로의 안정화를 도모하고자

시행한 것이다. 이는 1998년 미국 외항해운개혁법에서 운임요율 신고제 폐지하고 인터넷 등에 의한 일반 공개를 의무화한 추세를 반영한 것으로 사료된다.

〈 표 1〉 운임공표제의 내용 및 문제점

구 분	운임공표제 주요 내용	개선 필요사항
대상항로	10개지역 35개 항만 (수입화물은 면제)	선사 부담경감 차원만 강조 화주의 입장 도외시
대상품목	21개 품목 중 항로별(10개) 3개 수출품목	선사별 주요항로·품목 선정 자율성 부여
공표방법	KL-Net, 선사 홈페이지	화주사이트 공표 추가
공표시기	년 4회(20% 이내 인하시 면제) 20% 초과 변동시 5일 전	실시간 변경내역 공표 가능
공표내용	공표의무자 성명, 주소, 전화번호, 항로별 품목별 운임, 부대운임(BAF, CAF, THC)	부대비 포함 All-in요금 필요
관리감독	사업자협회 자율관리 선사간 과당경쟁을 국토해양부 관리	화주입장에서 지식경제부의 관 리감독 권한 공유 필요

*자료 : 한국화주협의회

운임공표제의 법적근거는 해운법(§ 28조), 해운법시행규칙(§ 20조) 및 외항 운송사업자 운임공표 업무처리 요령이다. 외항정기화물운송사업자는 운임을 정하여(운임변경 포함) 화주 등 이해관계인이 알 수 있도록 공표해야 한다. 국토해양부장관은 공표되거나 신고된 내용이 외항정기화물운송사업에서 지나친 경쟁을 유발하는 등 사업의 건전한 발전을 해칠 우려가 있는 경우 그 내용을 변경 또는 조정할 수 있다. 운임공표자는 관련 고시에 따라 운임발표 예정일 5일 전까지 컴퓨터 통신망 등에 운임을 게시해야 한다. 기타 자세한 내용은 외항운송사업자 운임공표 업무처리 요령¹⁶⁾에 규정되어 있다. 문제는 운임공표제가 형식적이며 선사 및 사업자 편의 위주로서 소비자를 도외시한 제도로 운영

16) 외항운송사업자 운임공표 업무처리 요령 : 제정 1999. 10. 8 해양수산부고시 제 1999-76호, 개정 2006. 4. 10(해양수산부고시 제2006-23호)

된다는 점이다.

3. 화주단체 관련 주요제도

화주단체에 관한 해운법 규정은 회원의 연간 수출입 총계가 우리나라 전체 수출입의 25%이상일 것을 규정하여 화주단체의 구성이 용이하지 못하다. 따라서 현재 한국화주협의회(Korean Shipper's Council)가 유일한 법정 화주단체이다.¹⁷⁾ 한국화주협의회는 1972년 5월 설립되고, 1978년 한국무역협회 부설기관으로 확대되었다. '95년 선화주 사전협의제가 법제화되고 '96년 9월 해운법상 법정 화주단체로 지정되어 모든 해운동맹은 운임변경 전에 운임 및 부대비에 관해 한국화주협의회와 사전협의를 거치게 되어 지위가 확고해 졌다.

국내 유일의 법정 화주 대표단체로서 한국화주협의회는 국내 화주의 권익신장 및 물류체계 개선을 위해 다음과 같은 사업을 중점적으로 추진한다. 수출입물류비 할인 및 물류체계 개선을 위한 對화주 직접지원, 수출입운임 및 부대비 안정을 위한 국내외 운송관련 기관 단체 업체와 협의, 국내 수출입화주 권익신장을 위한 물류체계 개선 및 애로해소, 국제 화주단체¹⁸⁾와의 협력 및 공조, 對화주 수출출입 물류 정보제공 등이다.

영국의 화주협의회(British Shipper's Council)는 세계 최초의 화주단체로서 화주를 대표하여 해상운송 관련자와 소통하고 항해수, 운임수준 및 구조, 서비스, 운임률표 등 조건을 선주와 협의 하는 등 화주들의 협력과 이익보호를 목적으로 1957년에 발족되었다. 1970년대 말에 서유럽지역의 화주협의회가 모여 유럽화주협의회(ESC; European Shipper's Council)를¹⁹⁾ 구성하였는데, 화주협의회로서 본 기능을 다하는 화주협의회의 표본이 되고 있다. 미국의 화주협의회는 TVR(time volume rate), S/C의 특전을 누리기 위해 비영리적 입장에서 화차 1량, 트럭 1대분의 화물을 확보하여 화물의 혼재 또는 배분을 수행하는 단체이다. 공적인 협의체가 아니라 회원을 위한 특정한 행동을 하는 조직이며

17) <http://shippersgate.kita.net>

18) 세계화주포럼(Global Shippers' Forum), 아세안하협연합회(FASC), 아시아화주회의(Asian Shippers' Council) 등

19) www.europeanshippers.com ⇨ 회원(12개) Austria, Belgium, Britain, CEPI, Finland, France, Israel, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Sweden, Switzerland 등

비영리성, 화물의 혼재, 분배를 수행할 수 있는 조직으로 다양하고 많은 화주 협의회가 존재한다. 1984년 美 해운법에 운임협상권 부여 화주협회 정식 인정하였다. 일본 화주협의회(JSC; Japan Shipper's Council)는 1974년 설립되었으나 2009년 12월 해체되었다.

V. 해운법 · 독점규제법의 개정방향

1. 선 · 화주 균형발전을 위한 해운법의 개정방향

가. 해운법의 목적 및 해운정책 관련 개정방향

해운법의 목적이 해운업의 발전에서 공정한 경쟁의 확보, 여객·화물의 원활한 수송 및 이용자 편의 향상으로 확대되었다. 따라서 해운법의 해석 또한 법의 목적에 맞도록 해야 할 것이다. 여기에서 ‘이용자’라 함은 해운을 이용하는 여객 또는 화물의 주인으로서 화주를 의미하기 때문에 법령 해석에 있어서 화주의 편의를 우선으로 해야 한다. 결론적으로 해운법의 목적이 해상운송의 질서유지, 해운업의 발전 등은 기본이지만, 공정한 경쟁 확보, 여객·화물의 원활한 수송 및 이용자 편의 향상 등에 주안점을 두어야 선·화주 균형발전이 가능하다.

국제물류환경의 변화가 EU의 독금법 면제조항 폐지에 따른 해운동맹 등이 해체되는 추세에 있으며, 동시 다발적 FTA의 추진에 따른 화주의 경쟁력 확보를 위해서도 물류산업의 조정이 요구된다. 따라서 해운정책의 방향이 과거에는 해운산업의 경쟁력 강화에 주안점 있었다면²⁰⁾ 이제는 선·화주 균형발전을 위한 방향으로 정책기조의 변화가 필요하다.

나. 해운동맹 관련 개정방향

해운법과 독점규제법과 관련하여 문제점은 국토해양부가 해운동맹의 위반행위를 엄격하게 통제하지도 않으며, 공정거래위원회는 독점규제법 저촉을 이유

20) 길광수·고병욱, “EU의 해운동맹 폐지정책의 효과 분석 및 시사점”, 「해운물류연구」 제26권 제2호, 2010, p.61

의 해운산업과 국민경제 발전을 고루 충족하는 경우에 한해서 경쟁제한 행위에 대한 면제를 용인하는 것이 바람직하다. 대내적으로 해운산업을 보호하는 해운산업 경쟁력 육성방안을 채택하고, 대외적으로 해운서비스 시장개방 조류에 따르는 복합적인 정책기조의 유지가 필요하다.

국토해양부 내에 관련 업무를 담당할 수 있는 시스템이 미비하다는 지적이 있다.²²⁾ 공동행위에 규제는 국토해양부에서 관할하고 있지만, 규제정책을 담당할 전문시스템 또는 조직이 미비하여 시장에서의 적극적인 조사 및 모니터링이 부족할 뿐만 아니라, 문제를 발견해도 불공정행위 여부를 판단하여 공정위에 통보하는 기능 부족하다.

해운법의 개정 방향과 관련하여 다음과 같은 2가지 방안이 있다. 첫째, 해운법에서 해운동맹 인정 조항 삭제하는 방안이다. 우리나라도 세계적인 추세를 감안하여 해운법 제29조에 나와 있는 해운동맹에 관한 조항을 삭제하는 것을 고려할 수 있을 것이다. 즉, 법 제29조 내용은 독점규제법과 상충하는 부분이 있기 때문에 법 적용의 일관성을 고려해 볼 때 제29조의 삭제가 바람직하다.

둘째, 해운동맹 인정 조항을 명시적 표기하는 경우 해운동맹 규제내용을 구체적으로 기술하는 방안이다. 현실적으로 해운동맹을 인정하는 제29조의 삭제에 대해서는 관련 당사자인 선사의 반발이 클 것이므로 조항의 삭제는 쉽지 않을 것이다. 미국과 일본과 같이 해운동맹에 대한 독점금지법 적용 예외를 명시적으로 표기하는 대신, 해운동맹에 대한 구체적인 규제 내용을 기술하는 것이 생각해 볼 수 있다. 해운동맹에 대한 구체적인 규제는 최소한 경쟁을 중시하는 1998년 美외항해운개혁법 정도의 수준은 되어야 한다. 선사입장에서 해운동맹에 대한 독점규제법 예외 적용을 명시함으로써 공정위 제소를 피할 수 있는 법적 근거가 만들어지게 되고, 화주입장에서 해운동맹에 대한 구체적인 규제내용을 기술함으로써 해운동맹의 불합리한 관행을 통한 피해를 막을 수 있다.

대학교 석사학위청구논문, 2010.2 p.111

22) 길광수·고병욱, “정기선사의 공동행위에 대한 국제적 규제동향과 대응방안 연구”, 2009.12, 「한국해양수산개발원(KMI)」, p. 91

다. 운임공표 관련 개정방향

운임공표 또는 신고 내용이 사업의 건전한 발전을 해칠 우려가 있는 경우 필요한 조치를 할 수 있다. 하지만 ‘필요한 조치’가 무엇인지 구체화해야 하며, 해석 시 운임공표의 목적에 맞도록 화주의 편의를 고려해야 한다.

실거래 운임과 공표된 운임의 격차로 운임공표제의 실효성이 의문시되고 있다. 선사들은 공표운임을 시장운임보다 매우 높은 수준으로 책정하여 공표하고 있는데, 공표운임을 화주가 참고할 수 있는 가이드라인으로 존속시키기 위해서는 현실에 맞게 조정된 공표운임을 공개해야 한다.

운임인상에 따른 공표운임에 대해서는 화주단체와의 충분한 정보교환 및 사전협의 조항을 반드시 준수해야 한다. 아울러 선사의 부당한 운임인상, 서비스 차별 등 불공정한 행위를 억제할 수 있는 제도적 장치 필요하다. 선사의 부당한 운임인상, 서비스 차별 등 불공정한 행위를 억제할 제도적 장치가 부족하여 한국화주협의회가 비공식적인 협의 및 협조를 요청하는 수준에 머물고 있다. 선사와 화주단체와의 사전협의제를 명시하고 있으나, 그 구체적인 방안이 미흡하기 때문에 실효성 논란이 제기되고 있다. 대안으로 당사자인 선사와 화주 및 정부까지 포함하는 협의체 구성 및 운영방안이 제시되었으나 소모적 논쟁으로 끝나 실효성이 의심되었던 것이 한계이므로 정부가 책임의식을 가지고 공정한 판단자 역할을 할 수 있는 적극적인 자세가 요구된다.

현행 운임공표제가 공표의무자(선사)의 입장만을 대변하고, 화주의 입장은 고려되지 못하다. 운임공표제의 목적이 화주에 대한 정보 제공 및 서비스 측면이라면 공표내용이 필요 충분해야하며, 운임공표제의 합목적성에 대한 관리 감독 권한을 국토해양부와 함께 ‘지식경제부’도 가져야 공평하다. 운임공표제 개선을 통한 선사·항공사가 실제 받을 요금 전체를 공표하게 하고 기타 물류요금도 ‘요금공표제’를 시행해야 한다.²³⁾

신뢰할 수 있는 기관이 객관적 물류운송요금을 산정·공개하고, 지속적인 모니터링 및 對화주 홍보를 강화함으로써 화주의 운임 협상력 강화해야 한다. 기본운임과 부대비를 현실화·제도화하고, 운임 결정과정의 투명성을 확보해야 운임원가에 대한 이해관계자의 공감대 형성하게 된다.

23) 요금공표제는 표준운임제와는 다른 제도로서 물류요금의 산정 및 인상근거에 대한 투명성을 제고하는 참고운임이 될 것이다.

‘외항운송사업자 운임공표 업무처리요령’의 개선해야 한다. 공표방법으로 KL-Net사이트²⁴⁾ 및 외항운송사업자의 자사 홈페이지 중에서 선택해서 공표할 수 있게 하고 있는데, KL-Net가 이용이 불편하여, 형식적인 공개라는 비난을 면할 수 없다. 따라서 운임공표를 이용자 편의를 고려하여 사이트를 개편하고, 공표내용을 화주사이트²⁵⁾에 제공하여 소비자 중심 체계 확립하고, 선사는 운임공표 등 정보제공이 물류공급자의 권리가 아니라 수요자(화주)에 대한 서비스 차원이라는 점에서 수요자 중심 자세가 필요하다.

운임변경 공표는 5일 전으로 되어 있으나, 운임 인상 시 실제운임을 반영하기가 어렵고, 인하 시 인하폭의 적정성을 검토하여 조정하기 어렵기 때문에 인하는 즉시 공표하고 인상은 시행 30일 전에 공표하는 것이 바람직하다.²⁶⁾

라. 화주단체 관련 개정방향

화주 보호장치가 필요하다. 선사나 운임동맹의 일방적인 운임인상에 대한 제동장치가 사실상 없다. UNCTAD정기선동맹(UNCTAD Liner Code)에도 운임동맹이 화주협의회와 의무적으로 운임협상을 하도록 하고 있다. 따라서 선사가 운임인상 시 화주대표 또는 이해당사자 간의 의견서를 첨부하도록 하는 방안이 필요하다.

해운법 제29조 제4항에는 해운동맹은 반드시 화주단체와 운송조건에 대하여 협의를 하게 되어 있지만, 협의방법 및 당사자 사이의 구속력에 대하여 구체적인 언급이 없기 때문에 실질적인 협의가 이루어지지 않는 것이 문제이다. 즉, 해운동맹과 화주단체와의 사전협의제를 명시하고 있으나, 그 구체적인 방안이 미흡하기 때문에 실효성 논란이 있다.

화주단체에 대한 성립 요건 완화해야 한다. 화주단체에 대한 성립 요건 완화를 통해 화주단체를 활성화하여 중소화주의 권익 보호를 위해 노력해야 한다. 미국과 같이 화주단체의 성립요건을 완화하여 항로별·품목별로 세분화된 화주그룹이 선사와 운임협상 등을 할 수 있는 제도적 장치를 마련함으로써 중

24) www.logispia.net

25) http://shippersgate.kita.net

26) UNCTAD정기선동맹도 동맹측이 150일 이전에 화주협회에 통보, 美 FMC(연방해사위원회)는 인상은 30일 이전, 인하는 즉시 신고이다.

소 화주의 협상력 강화 필요하다.

아울러 화주의 편의를 위해서 모든 물류운송 요금이 포함된 단순한 요금체제 수립해야 한다. 화주는 기본요금 및 부대요금의 구분보다는 지불해야 하는 전체(all-in)요금이 중요하다. 물류운송 요금은 가급적 기본요금에 포함시켜 단순화하며, 부대비는 특수한 경우에 한시적으로 부과되어야 한다. 기본운임과 부대비를 현실화·제도화하고, 운임 결정과정의 투명성을 확보해야 한다. 운임 원가에 대한 이해관계자의 공감대 형성 및 물류운송요금 표준운임 산정 및 홍보를 통한 운임결정 과정의 투명성 확보 필요하다.

2. 선·화주 균형발전을 위한 독점규제법의 개정방향

가. 독점규제법 목적 관련 개정방향

독점규제법은 창의적인 기업 활동, 소비자 보호 및 국민경제의 균형발전을 목적으로 한다. 즉, 사업자의 시장지배적 지위의 남용과 과도한 경제력의 집중을 방지하고, 부당한 공동행위 및 불공정거래행위를 규제하여 공정하고 자유로운 경쟁을 촉진함으로써 창의적인 기업 활동을 조장하고 소비자를 보호함과 아울러 국민경제의 균형 있는 발전을 도모한다. 따라서 정기선사의 공동행위에 대한 해석원칙이 선사들의 창의적인 기업 활동 보장 및 소비자인 화주의 보호에 주안점을 두어야 한다.

해운법은 해운동맹은 인정하지만 독점규제법 적용을 배제한다는 규정은 없으므로 독점규제법이 적용된다.²⁷⁾ 따라서 미국·일본과 다르게 공정위에 제소가 되면 동맹 체제를 맺고 있는 선박회사는 징계를 받을 수 있다. 실제로 정기선사의 공동행위는 독점규제법에 위반될 가능성이 있다. 즉, 해운동맹은 특정항로에서 독점을 하므로 시장지배적 지위를 이용하여 가격을 높게 책정함으로써 초과이익을 획득하고, 동맹선사를 이용하면 저렴한 운임률을 제공받으므로 타 선사 이용이 기피되므로 동맹에 선박의 공정한 경쟁에 저해된다. 이를 구분하면 다음과 같다.

① 선사 사이의 관계에서 독점규제법 위반가능성이다. 동맹에서 운임률표를 제정하고 각 회원들에게 이를 엄수할 것을 요구하거나, 배선협정을 맺어 동맹

27) 김인현, “해운동맹 및 유사체제의 독점금지법 위반문제”, 「해양한국 2006」.6, p104

선사간 적정한 배선수를 설정 유지함으로써 상호 과당경쟁을 방지하여 질서를 유지하거나, 특수항로에서 일정기간 내에 취득한 운임액 가운데 소정의 비용들을 공제한 나머지 순운임 수입을 공동기금으로 각출하였다가 일정한 기간이 경과한 후 각 동맹선사의 실적 등을 근거로 미리 정해진 요율에 따라서 수익 운임을 배분하여 집화 경쟁을 방지하는 경우가 해당된다.

② 화주와의 관계에서 독점규제법 위반가능성이다. 거치할려제(deferred rebate system)로서 동맹선사를 일정기간 이용하는 화주에 대하여 일정기간이 지난 후에 수령한 운임에서 일정액을 환불해주거나(1916년 美해운법에서 금지, 한국도 운임 일부 환급 행위를 금지), 이중운임제(dual rate system)로서 화주와 약정을 통해서 일정한 기간 동맹소속 선박을 이용할 의무를 부과하면서 정규운임보다 낮은 운임을 제공하고, 위반 시 위약금을 부과 (1984년 美해운법에서 금지)거나, 경쟁억압선(fighting ship)을 투입하여 비동맹 선사가 항로에 진입하게 되면 동맹에서 이를 격퇴하기 위해 선박을 투입하여 저가운임을 제공하고, 발생하는 비용은 동맹에서 공동으로 부담 (1984년 美해운법에서 금지)등의 경우가 해당된다.

부당한 운임인상 및 공급량 제한 등을 통해 경쟁이 실질적으로 제한될 경우 이를 공정위에 통보하게 된다.(제3항) 하지만 여기에서 ‘부당한’의 표현이 모호하다. 따라서 부당한 공동행위를 구체화해야 한다. 해운법 위반에 따른 벌칙조항이 없고, ‘불합리한’의 개념이 모호하여 무제한 허용되는 것이 현실이다. 선사의 불공정행위에 대하여 공정위에 통보하는 것만으로는 부족하므로 국토해양부에서 직접 규제할 수 있는 제도가 필요하다. 아울러 지식경제부장관도 부당한 운임인상 및 공급량 제한 등을 통해 경쟁이 실질적으로 제한될 경우에 공정위에 통보할 수 있도록 관련법 개정하는 것이 필요하다.

독점규제법은 해운동맹의 공동행위가 적용면제에 해당하는지 규정을 두고 있지 않지만 공정거래위원회는 법58조(법령에 따른 정당한 행위)를 넓게 해석하여 해운동맹의 경우는 해운법과 국토해양부에 맡기고 있다. 다만, 해운법에 동맹 및 유사체제를 독점규제법 적용제외 사항으로 인정하는 규정을 두고, 국가가 독점규제법 위반사항은 엄격히 통제 필요하다.

법 제58조에서 사업자 또는 사업자단체가 다른 법률 또는 그 법률에 의한 명령에 따라 행하는 정당한 행위에 대하여는 이를 적용하지 아니한다. 적용면제 범위로서 정당한 행위를 명확히 해야 하며, 범위를 넘는 공동행위는 당연

히 규제되어야 한다. 해운시장에서 공정거래기능 강화방안으로 사업자가 단독으로 또는 계약, 협정 등의 방법으로 다른 사업자와 상품, 용역의 가격, 거래조건 등을 제한하는 불공정거래행위는 규제되어야 하므로 해당 산업별 공정거래위반 유형 고시에 '해운분야' 포함시켜야 한다.

나. 해운동맹 관련 개정방향

먼저, 정기선사의 공동행위가 시장지배적 지위의 남용금지에 해당하는지 검토해야 한다. 동맹이 시장지배적 지위를 남용하여 가격을 높게 설정하려는 것은 부당한 가격결정에 위반된다. 따라서 시장지배적 사업자가 되기 위해서는 한국시장을 어느 정도 지배하는지 선행 검토가 필요하다.

다음으로 정기선사의 공동행위가 부당한 공동행위에 해당하는지 검토해야 한다. 정기선사의 공동행위라 함은 선사간의 자발적인 협의를 통해 공동운임의 책정, 선복량 조절 및 기타 다양한 공급자 간의 조정행위를 말한다. 부당한 공동행위란 동맹은 2개 이상의 사업자가 공동행위를 하므로 부당한 공동행위에 해당될 수 있다. 선박회사가 다른 선박회사와 동맹을 형성하여 동맹외 선박이 투입되면 이를 저지하기 위하여 저가 운임공세를 펴고 비용 혹은 손해를 함께 부담하는 것은 부당한 공동행위에 해당한다. 전략적 제휴는 선사 간 제휴를 하지 못한 후발업체 등은 경쟁력을 가지기 어려우므로 부당한 공동행위에 해당한다.

또한 정기선사의 공동행위가 불공정거래행위에 해당하는지 검토해야 한다. 동맹 소속 선사와 계약하는 화주에게는 운임 등 혜택을 주므로 그렇지 못한 화주들은 차별적 취급을 받게 되므로 불공정거래행위에 해당된다. 동맹외 선박이 투입 시 전투선박을 투입하는 것은 부당하게 경쟁자를 배제하는 행위에 해당된다.

마지막으로 정기선사 등의 공동행위가 법령에 따른 정당한 행위에 해당하여 독점규제법의 적용 면제를 받을 수 있는지 검토해야 한다. 정당한 행위인지의 여부는 원칙적으로 독점규제법의 입장에서 그 내용이 밝혀져야 하고, 행위의 정당성과 적법성은 별개이므로 타 법령에서 명하거나 허용하고 있는 모든 행위가 모두 정당한 행위일 수 없다. 독점규제법의 적용이 제외되는 부당한 공동행위 등의 정비에 관한 법률²⁸⁾에 따르면 특정산업의 보호·육성 등을 이유로 정부가 법령으로 허용하여 오던 공동행위 중에서 경쟁제한성이 크거나 국

제적 기준에 비추어 정당성이 인정되기 어려운 공동행위 등을 폐지 또는 보완함으로써 시장경제를 활성화하고, 경쟁을 제한하는 제도를 폐지하여 나가는 국제적 추세에 부응하려는 취지로 제정되었다.

독점규제법 적용제외의 유형에는 개별적 적용제외로서 기업결합, 경제력집중, 시장지배적 지위의 남용과 같은 행위유형에 대해 제외와, 일반적 적용제외로서 일정한 경제영역 내지 산업분야에 있어서 경쟁원리의 지배를 전면적으로 배제하는 영역 제외가 있다. 후자는 영역제외를 일정한 한도 내에서만 허용하고, 허용하는 경우에도 명확한 근거와 합리적인 기준에 의거하여 영역제외의 시행 및 감독에 있어 공정위의 자의적인 판단을 배제하고 특정집단의 이해관계가 정책의 객관성과 공정성을 파괴할 가능성을 미연에 방지할 필요가 있다.

적용제외의 문제점 및 개선방향으로 현행 독점규제법은 어떠한 법령이라도 그 법령에서 독점규제법상 금지된 행위를 허용하는 경우 그에 따른 행위는 제 58조의 정당한 행위로서 독점규제법의 적용을 받지 않는다는 것은 지나치다. 舊독점규제법 제47조 제2항은 적용 제외되는 특별법을 제정토록 하였으나 1986년부터 동 조항이 삭제되어 특별법이 제정되지 않았다. '정당한 행위'의 여부는 원칙적으로 독점규제법의 입장에서 판단되어야 할 문제이며, 타 법령에서 허용하고 있는 모든 행위가 법 제58조의 정당한 행위일 수는 없다.

공정위의 적극적인 행정이 요구된다. 따라서 산업별 공정거래위반 유형 고시에 '해운분야'가 포함되어야 한다. 적용제외는 정부가 공익을 내세워 카르텔을 조장하고 있다는 비판을 면하기 어려우며 당해 산업의 건전한 발전도 정부의 단기적인 규제보다도 시장에서의 경쟁에 의해 달성될 수 있으므로 그 정당성이 의심된다.²⁸⁾ 공정위는 독점규제법에 의해 적용 배제되는 법률을 명확하게 선언하고, 산업별 공정거래위반 유형 고시에 '해운분야'가 포함시키는 등 적극적인 행정이 요구된다.

28) 제정 1999.2.5 법률 제5815호

29) 이봉의, 「독점규제법상의 적용제외」, 경쟁법연구 제3권, 1991, p.93

VI. 결 론

우리나라 해운법은 해운산업의 발전을 위하여 해상운송사업자의 운임 및 서비스 공급량 조절에 대한 공동행위를 인정하고 있다. 하지만 선사들이 독과점 지위를 이용하여 부당한 운임 및 부대비 인상을 도모하는 방편으로 이용하는 경우 화주들이 독점규제법 저촉을 이유로 공정거래위원회에 제소하고, 공정거래위원회는 독금법 적용제외 조항(제58조)을 이유로 해운법과 국토해양부에 위임하는 형식을 반복해 왔다. 이제 EU도 독점금지법 예외조항을 폐지함으로써 정기선 해운동맹의 공동행위를 금지하고, 일본, 미국, 호주, 싱가포르 등도 비슷한 논의를 하고 있는 현 시점에서 우리나라도 관련 법률인 해운법 및 독점규제법의 개정을 통한 선화주의 균형발전을 도모할 필요한 시점이다.

먼저, 해운법에 대한 개선방향이다. 국토해양부장관은 신고된 협약(운임·선박배치, 화물의 적재, 그 밖의 운송조건에 관한 계약이나 공동행위 등)의 내용에 문제가 있는 경우 협약의 중지, 내용의 변경, 조정 등 필요한 조치를 취할 수 있다. 그러나 그것의 판단기준에 관해서 제29조와 제31조에 '부당하게'라는 모호한 표현만을 쓰고 있기 때문에 그 구체성이 떨어진다. 따라서 1998년 외항해운개혁법 등을 참고하여 해운동맹을 규제할 수 있는 서비스계약, 독자행동권 등에 대한 구체적인 내용 등을 규정하는 것이 바람직할 것이다. 해운동맹은 반드시 화주단체와 운송조건에 대하여 협의하여야 한다. 그러나 협의방식 및 당사자 간의 구속력 등에 관한 구체적인 규정이 없는 것이 문제이다. 실제로 운임공표나 운임인상 등에 있어서 선사나 항공사의 요청에 화주단체는 형식적으로 참가하고 있는 현실이다. 또한 우리나라는 미국에 비하여 화주단체의 성립요건이 까다롭다. 미국은 화주단체를 '트럭 1대 분량'의 화물을 확보하여 화물의 흔적 및 배분을 할 수 있는 단체로 하고 있지만, 우리나라는 회원의 연간 수출입액이 우리나라 수출입액의 25%이상으로 하고 있어 업종별 또는 중소 화주의 공동대응이 불가능하게 되어 있다.

다음으로, 독점규제법에 관한 개선방향이다. 정당한 행위인지의 여부는 원칙적으로 독점규제법의 입장에서 그 내용이 밝혀져야 하고, 행위의 정당성과 적법성은 별개이므로 타 법령에서 명하거나 허용하고 있는 모든 행위가 모두 정당한 행위일 수 없다. 현행 독점규제법은 어떠한 법령이라도 그 법령에서 독점규제법상 금지된 행위를 허용하는 경우 그에 따른 행위는 제58조의 정당한

행위로서 독점규제법의 적용을 받지 않는다는 것은 지나치다. 따라서 공정위는 독점규제법에 의해 적용 배제되는 법률을 명확하게 선언하고, 산업별 공정거래 위반 유형 고시에 '해운분야'가 포함시키는 등 적극적인 행정이 요구된다.

요약컨대, 그동안 우리나라도 다른 나라와 마찬가지로 물류산업 육성 차원에서 독점규제법 예외 인정 등을 통해 선사들을 지원해 왔다면, 이제는 화주의 경쟁력 제고 차원에서 선화주 관계 재정립을 위한 '규범적'·'실무적'인 변화가 필요한 시점이다. 규범적으로, 우리나라도 국제적 추세에 따라 해운동맹에 대한 독점금지 면제혜택을 폐지하여 독점규제법 위반문제를 명료하게 해결해야 한다. 만약 폐지가 어렵다면 그 요건을 명확히 함으로써 해운동맹에 대한 규제 내용을 구체적으로 하여야 한다. 또한 운임 등의 인상 시 운송업체와 화주업체 간의 실질적인 협의가 가능하도록 관계당사자와 정부까지 포함하는 협의체의 구성이 필요하고, 그 협의체의 내실 있는 운영이 요구된다. 실무적으로, 물류운송 관련자들이 최종 소비자인 화주를 중시해야 한다. 물류운송 공급자가 수요자에 비해 우월적 위치에 있어 시장을 주도했던 것에서 탈피하여 이제부터는 화주에 대한 서비스에 충실하고 화주들의 요구를 충족시킬 수 있어야 한다. 근본적으로 물류운송 관련자들은 경쟁을 통한 시장 효율성을 높여야 한다. 이제 운송인들이 담합이 아닌 경쟁을 통해 경영 효율화로 비용을 절감하고, 서비스 개선 노력을 화주에게 보여줄 때다. 아울러 항상 문제시 되는 부대비 부과의 근거와 징수방법이 공정해야 한다. 부대비는 정당한 근거를 가지고 한시적으로만 부과되고, 해당 원인이 없다면 당연히 사라져야 한다.

참 고 문 헌

- 권오승·이원우, “공정거래법과 규제산업”, 법문사, 2007.9
- 길광수·고병욱, “EU의 해운동맹 폐지정책의 효과 분석 및 시사점”, 해운물류연구 제26권 제2호, 2010.6
- _____, “정기선사의 공동행위에 대한 국제적 규제동향과 대응방안 연구”, 한국해양수산개발원, 2009
- 김민수, “해운산업에 대한 경쟁제한 행위의 규제에 관한 연구 - EU를 중심으로”, 부산대학교 석사학위청구논문, 2010.2
- 김인현, “해운계의 법률적 이슈(5) : 해운동맹 및 유사체제의 독점금지법 위반 문제”, 월간 해양한국, Vol. 2006 No.6, 2006
- 박광서, “수출입화물 물류·운송요금에 관한 조사연구 보고서”, 한국무역협회, 2008.8.
- _____, “기업물류비 절감을 위한 정책방안 조사연구 보고서”, 지식경제부, 2009.11
- 방희석, “국제운송론 개정2판”, 박영사, 2009
- _____, “해운환경의 변화와 하주협회의 기능보완에 관한 소고”
서울대학교 경쟁법센터, “공정거래법의 쟁점과 과제”, 법문사, 2010.5
- 유광현, “해운동맹 관련 국내법의 개선방향에 관한 연구”, 무역상무연구 제43권, 2009.8월
- 이봉의, “독점규제법상의 적용제외”, 경쟁법연구 제3권, 1991
- 이호영, “독점규제법 개정판”, 홍문사, 2010. 5
- 임석민, “국제운송론 제4판”, 삼영사, 2009
- 최병권·신건훈·이병문, “EU의 정기선 해운동맹 포괄면제 폐지와 그 영향에 관한 연구”, 무역상무연구 제45권, 2010.2
- 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
- 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

Korah, V., "Technology transfer Agreements and the EC Competition Rules", CLARENDON PRESS-OXFORD, 1996

Malgorzata Nesterowicz, "Freedom to Provide Maritime Transport Services in European Community Law", Journal of maritime Law & Commerce, vol.34, no4, October, 2003

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)

www.kmi.re.kr (한국해양수산개발원)

www.mke.go.kr(지식경제부)

www.kita.net(한국무역협회)

<http://europa.eu> (유럽연합)

<https://www.knowledge.go.kr> (국가지식포털)

ABSTRACT

A Study on the Direction for Revision of Korea Shipping Act and Monopoly Regulation and Fair Trade Act

Park, Kwang So

Korea Shipping Act admits shipping conferences' joint actions like rate agreement, sailing agreement in some degree for development of shipping transport industries for decades. Meanwhile, EU has prohibited all kinds of shipping conferences' joint actions since October 2008, and many advanced countries also have similar position on shipping conference. The balance development between shippers and ship owners is very important in terms of national economic growth. So it is appropriate time to revise related laws such as Shipping Act and Monopoly Regulation and Fair Trade Act.

First, It is direction for revision of Korean Shipping Act. The act has to define precisely the criteria of "unfairness" in case of admitting of shipping conferences' joint actions. Shipping conferences have a conference with shipper or shipper's delegation substantially on freight and transport conditions and so on.

Second, It is direction for revision of Monopoly Regulation and Fair Trade Act. The fair trade commission has to perform fair roles between shippers and ship owners. The judgement of fairness has to confirm according to the spirit of not Korea Shipping Act but Korea Monopoly Regulation and Fair Trade Act itself.

Key Words : Korea Shipping Act, Korea Monopoly Regulation and Fair Trade Act, Shipping Conference
