

## 유럽의 규칙 4056/86 폐지와 해운동맹에 관한 연구\*

최 병 권\*\*

- 
- I. 서 론
  - II. 유럽의 정기선 운송시장의 변화
  - III. 유럽의 정기선 해운동맹 폐지
  - IV. 결 론
- 

주제어 : 이사회규칙 4056/86, 해운동맹, 경쟁법

### I. 서 론

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.

---

\* 이 연구는 2011년도 경남대학교 학술연구장려금의 지원에 의한 것임

\*\* 경남대학교 경제무역학부 전임강사

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.

2006년 10월 이후 해운에 대한 경쟁규칙의 적용으로 인하여 많은 변화가 초래되었다. 2006년 10월 이전 부정기선해운 및 연안운송은 EC 조약 제81조 및 제82조를 시행하기 위하여 설정된 법률체계로부터 면제되었고, 이러한 면제로 인하여 이들 부문에 대한 반독점규칙의 적용은 EC 조약 제84조에 열거된 잠정적 수단에 한정하여 적용되었다. EC 조약 제84조에서는 제81조 및 제82조의 적용 여부에 대한 권한을 회원국의 정부에 이양한다고 규정하고 있다. 국제 정기선해운의 경우 보다 복잡한 양상을 나타내고 있다. 1974년 이후 정기선동맹에 대한 반독점법의 적용면제는 “정기선동맹에 대한 행동규범에 관한 UNCTAD 협약”(UNCTAD Convention on a Code of Conduct for Liner Conference)에 의하여 국제적인 차원에서 설정되었다.

규칙 954/79<sup>1)</sup>의 채택으로 인하여 EC는 UN 행동규범의 비준권한을 부여받았고, 계속해서 UN 행동규범과 일치하는 국제정기선해운 서비스에 대한 실행규칙을 채택하였다. Regulation 4056/86<sup>2)</sup>은 정기선해운에 대하여 특별한 반독점제도를 제공하였고, 특히 정기선동맹에 대한 포괄적 면제를 설정하였으며, 비로소 정기선동맹은 EC 경쟁법 하에서 허용되기 시작하였다. 그 당시 이러한 예외적인 선택을 정당화하는 정치적·경제적 주장은 상당히 오랫동안 지속될 것으로 생각되었고, 실제로 규칙 4056/86이 정기선해운을 위한 반독점제도를 시행하기 위하여 제정되었기 때문에 이와 같이 공동가격설정 카르텔에 대한 포괄면제는 시한의 제한 없이 허용되었다. 따라서 해운분야의 경쟁규칙은 여타 산업이나 상업분야에서는 상상할 수 없는 것이었다.

1) [1979] OJ L121/1.

2) [1986] OJ L378/5.

그러나 정기선동맹에 대한 우호적인 혜택이 영원히 지속되지는 않았다. 실제로 해운분야에 대한 경쟁규칙의 적용에 관한 철저한 재검토 이후, EC는 기존의 규범을 변화시키려는 목적으로 복합적인 행동노선을 채택하였다.<sup>3)</sup>

EC 경쟁법의 적용으로부터 정기선동맹을 대부분 면제하고 있는 이사회규칙 4056/86<sup>4)</sup>는 2008년 10월 18일부로 폐지되었다. 지난 20년 동안 해운동맹에 참여한 선사들은 독점금지 면제로 이익을 누리고 있었으나 해운동맹은 더 이상 하주의 요구에 부합하는 효율적이고도 신뢰할 만한 서비스를 생산하지 못했기 때문에 폐지되게 된 것이다.<sup>5)</sup> 이후 정기선해운산업은 EC 경쟁법이 완전히 적용될 것이며 선사들은 거래 관행이 EC 조약 제81조 및 82조에 일치하는지 여부는 이사회규칙 1/2003에 따라서 자체평가를 해야만 한다.<sup>6)</sup> 이것은 정기선산업에서는 매우 중요한 변화이며, 새로운 입법 환경으로 인하여 신법을 적용하는 것에 대한 많은 불확실성이 야기될 수 있다.<sup>7)</sup>

따라서 이 연구에서는 정기선해운과 관련하여 유럽의 정기선 운송시장의 변화와 신 유럽해운정책으로부터 도출되는 의미를 고찰하고자 한다.

## II. 유럽의 정기선 운송시장의 변화

정기선동맹에 대한 호의적인 주장이 지속되지는 않았고, 해운분야에 대한 경쟁규칙의 적용에 관한 철저한 재검토 이후, EC는 기존의 규범을 변화시키려는 목적으로 복합적인 행동노선을 채택하였다.

특히, (1) 규칙 1419/2006<sup>8)</sup>의 발효로 인하여 2006년 10월 이후, EC 조약

---

3) Francesco Munari, "Liner shipping and antitrust after the repeal of Regulation 4056/86", LMCLQ, 2009. 2. pp. 42-43.

4) [1986] OJ L378/4

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

6) [2003] OJ L1/1

7) 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

제81조 및 제82조를 실행하는 규칙 1/2003의 규칙들이 부정기선해운 및 연안 운송에 대해서도 적용가능하게 되었다. (2) 규칙 1419/2006에서 설정된 2년간의 유예기간은 2008년 10월 18일에 만기되고, 정기선동맹에 대한 포괄적 면제 또한 폐지되었다. (3) 이와 마찬가지로 2008년 10월 18일에 규칙 954/79는 규칙 1490/2007<sup>9)</sup>에 의하여 폐기되었고, 회원국은 더 이상 정기선동맹에 대한 UN 행동규범에 의존할 수 없게 되었다.

## 1. 해상정기선운송의 정치 경제적 변화

정기선 선주들은 실질적으로 두가지 이유 때문에 수 십 년 동안 반독점법의 적용이 면제되어 왔다. 역사적으로 그러한 면제는 개발도상국 및 후진국의 정기선사에 대하여 정기선운항에 대한 공정한 참여를 보장하기 위하여 제공되었고, 이것이 당시의 소위 신국제경제질서(New International Economic Order : NIEO)에 의하여 고안된 원칙에 근거를 둔 UN 행동규범의 주요 이론적 배경이었다. 보다 정확하게 말하자면, 당시 정기선동맹 내에서 선주별 국적에 따른 정기선운송화물의 적취비율에 대한 할당제도와 더불어 선주 간 경쟁의 제한은 동일항로를 운항하는 여타 운송인에 비하여 효율성은 떨어진다고 하더라도, 개도국 및 후진국의 국적선사에 대하여 안정적으로 물동량을 확보할 수 있는 계기를 제공하였다.

둘째, 정기선동맹의 성공은 경제이론에 근거하였다. 즉, 정기선동맹이 운항의 안정성을 확보하기 위하여 필요하다고 하였고 이러한 주장이 수용되었다. 이러한 신념은 미국 반독점원칙의 수립 초기 이후 경제학자 및 법학자에 의하여 확립되었고, EC의 해운경쟁정책은 물론이고, EC의 독점금지정책이 정립되기 이전에 거의 정설로 확립되었다. 그 당시에는 가격경쟁이 해상교역의 안정성을 저해할 수 있기 때문에 정기선사는 독점금지의 규제를 받아서는 안 된다는 것이었다. 따라서 해운업계의 경쟁이 해운업의 성장은 물론이고 생존마저 위협한다고 인식된 반면, 정기선동맹은 국제상업계의 요구에 부응하는 것으로 인식되었다.

---

8) [2006] OJ L269/1.

9) [2007] OJ L332/1.

또한 국제 정기선해운은 1980년대 후반에 두 가지 큰 변화를 겪게 되었다. 즉 오랜 전통적 정기선해운이 컨테이너해운으로 대체되었고, 사회주의경제 블록 및 계획경제에 기초한 경제모델의 붕괴로 인하여 국제교역패턴이 변화되었다.

첫 번째 변화와 관련하여 정기선해운에서 컨테이너화 시대의 도래는 20여 년 전에 개시된 M & A 과정을 통하여 실질적인 해운시장의 집중을 초래하였다. 이러한 M & A 과정은 범세계적인 거대사업자에 의한 다수 국영선사의 인수로 연결되었으며, 또한 여전히 진행되고 있는 중이다. 두 번째 변화와 관련하여, 국제무역의 자유화 추세는 한편으로 정기선사 및 자국화물에 대한 정기선사의 할당 주장에 대하여 영향을 미쳤다. 보다 일반적으로 말해서 무역의 자유화 추세는 UNCTAD 행동규범이 고안되고 채택되었던 과거와는 상당히 상이한 역사적·정치적 배경을 조성하였다.

그러한 와중에 정기선의 컨테이너화는 환적항의 등장 및 항공운송과 유사한 Hub and Spoke 시스템을 통하여 새로운 형태의 선주 간 컨소시엄 협정을 형성하였고, 그와 동시에 국가 간 교역패턴을 변화시켰다.

이러한 변화과정은 장기간에 걸쳐 진행되었고 여전히 진행 중인 반면, 현재 상황은 UN 행동규범 및 Regulation 4056/86이 번성하던 시대와는 아주 다른 환경으로 변했다. 이처럼 완전히 변화된 환경 하에서 특히 정기선동맹이 정기선사 간 운임율의 협정 기회를 제공하기 때문에 정기선동맹모델은 여전히 존속하고 있다.<sup>10)</sup>

## 2. 정기선동맹에 대한 제도변화

UN 행동규범이 채택될 당시 EC의 해사정책은 존재하지 않았다. 더욱이 UN 행동규범의 실행 당시 EC 조약 상 해사분야에 대한 정책을 주도할 수 있는 단체도 존재하지 않았다.<sup>11)</sup> 따라서 1986년 말에 제정된 일련의 규칙들이 정기선동맹의 합법성을 승인한 국제모델의 흐름에 편입된 상태였다는 사실이

10) Francesco Munari, *op.cit.*, pp.44-45.

11) EC 운송정책에 관한 마지막 조항인 EC 조약 제80조에서는 “이 조항들은 철도, 도로 및 내수로 운송에 적용된다. 각료이사회는 해상 및 항공운송에 대하여 관련 규정이 어느 정도 및 어떤 절차에 의하여 적용되는지 여부를 결정할 수 있다. 제71조의 절차규정이 적용 된다”라고 규정한다. 해상운송과 관련하여 이러한 개방적인 규정이 EC로 하여금 수 년 동안 해사정책에 관한 자체 규칙의 제정을 방해하였다.

놀라운 것은 아니다.

실제로 당시 유럽의 선택이 비난의 대상이 될 수는 없다. 사실의 문제로서 1986년 Brussels Package<sup>12)</sup>에서 제정된 두 가지의 법률, 즉 해상운송 상 서비스 제공의 자유를 실행하는 규칙 4056/86 및 규칙 4055/86은 세계무역 상 유럽 해운산업의 지위를 유지함과 동시에 유럽 해운산업의 요구를 적절히 반영한 것이었다.

그러나 반독점정책의 본질을 검토해 보면, EC 조약 제81조의 금지로부터 면제된 카르텔은 제81조와 공존하기 어렵다. 그리고 실제로 정기선해운에서 주로 국제해상교역관계 상 제3국과의 공존 및 협력을 원인으로 정당화된 EC 경쟁규칙의 느슨한 시행 이후, EC 집행위원회는 정기선동맹에 의하여 향유된 반독점규칙의 적용면제가 해상분야에서 EC 경쟁규칙의 완전한 후퇴를 의도한 것이 아니라는 사실을 명확히 하였다.

실제로 컨소시엄 협정과 관련하여 규칙 870/1995<sup>13)</sup> 및 규칙 823/2000<sup>14)</sup>에서 규정한 반독점체제에서 EC 집행위원회는 EC 조약 제81조 (3)항 하에서 부여되는 면제로부터 컨소시엄 회원 간 가격협정 또는 요율협정이 배제된다는 사실을 명확히 하였다. 더욱이 컨소시엄의 회원이 정기선동맹의 회원인 경우, 컨소시엄에 대한 반독점면제를 향유할 수 있는 조건은 보다 엄격해지고, 따라서 이는 동맹을 고수하려는 해운기업의 능력에도 영향을 미친다.

동일한 맥락에서 정기선동맹에 대한 컨소시엄은 예외지만 모든 컨소시엄에 대한 면제는 시한이 한정되어 있고, 2010년에 만료될 것이다.<sup>15)</sup>

12) 이 package는 1986년 12월 22일에 채택한 4개의 regulation을 내포하였다. 즉, 회원국 간 및 회원국과 제3국 간 해상운송 서비스 제공 자유의 원칙을 채택한 Council Regulation (EEC) 4055/86, 해상운송에 대한 구 EC 조약 제85조(현 제81조) 및 제 86조(현 제82조)의 적용에 관한 상세규칙을 규정한 Council Regulation (EEC) 4056/86, 해상운송에서 부당한 가격설정관행에 관한 Council Regulation (EEC) 4057/86 및 해상교역에서 화물에 대한 자유로운 접근(free access)을 보장하기 위한 협력행동에 관한 Council Regulation (EEC) 4058/86이 이에 해당한다([1986] OJ L378/1 참조).

13) [1995] OJ L89/7.

14) 정기선사 간 특정한 범주의 협정, 결정 및 일치된 관행에 대한 EC 조약 제81조 (3)항의 적용에 관한 Commission Regulation (EC) 823/2000(2000년 4월 19일 공포, [2000] OJ L100/24 참조)으로서, 이 규칙은 특히 2010년 4월 25일까지 컨소시엄에 대한 포괄적 면제를 연장한 Commission Regulation (EC) 611/2005([2000] OJ L101/10 참조)에 의하여 수정되었다.

이와 더불어 EC 집행위원회 및 유럽 사법재판소는 판례를 통하여 규칙 4056/86에 의하여 설정된 포괄적 면제를 가능한 한 강력하게 제한하려 하였다. 따라서 EC 집행위원회는 해상정기선교역에 관한 새로운 글로벌 시나리오를 통하여 다음 사항을 밝혔다.

(1) 정기선동맹과 관련하여 화주, 부두 또는 부두사용자에 대한 어떠한 차별이나 왜곡도 발생해서는 안된다. 즉, 동일한 상황이라면 상기 당사자들에 대하여 동등한 대우가 제공되어야 하고, 동맹회원과 화주 간 개별적 협상지위와 관련하여 과도한 불균형이 발생해서는 안 된다.

(2) 컨소시엄과 관련하여 시장에서 뿐만 아니라 컨소시엄협정의 회원 사이에 충분한 수준의 경쟁이 존속하는 경우에만 반독점규칙의 적용면제가 허용될 수 있다.

(3) 정기선동맹 및 컨소시엄과 관련하여 본질적으로 반독점규칙의 적용면제가 공언될 수는 없고, 단지 상정된 교역 상 실제적이고 잠재적인 경쟁이 존재하는 경우에 개개 사안별 분석에 기초하여 적용면제가 허용될 수 있다.<sup>16)</sup>

이와 동일한 맥락에서 정기선동맹이 제공하는 정기선운송 서비스의 안정적 공급이 이론의 여지가 없는 가치를 가진 것으로 취급되지 않고, 여하한 경우에도 일정 수준의 경쟁이 유지되어야 한다는 원칙으로 대체되었다.<sup>17)</sup>

더욱이 EC 조약 제82조에 반하는 어떠한 협정도 인정될 수 없게 되었다. 결과적으로 동맹의 회원사들은 집단적으로 우월한 지위를 누려온 것으로 판명되었으며, 따라서 동맹선사는 개별적으로 우월적 지위의 남용에 대하여 책임을 부담하는 것으로 되었다.<sup>18)</sup> 즉, 일체의 예외에 대하여 부여된 대우와 관련하여 선주 간 수평적 협정을 통해 누려왔던 반독점 규칙의 적용면제에 대한 엄격한 해석기준이 확고하게 적용되었다.<sup>19)</sup> 그 결과, (1) 동맹선사 간 운임율협정에

15) Commission Regulation (EC) 611/2005 제2조 참조.

16) Trans Atlantic Conference Agreement(TACA) [1999] OJ L95/1.

17) Europe Asian Trade Agreement(EATA) [1999] OJ L193/23.

18) CMB, Dafra, Deutsche Afrika Linien and Nedlloyd v. Commission [1996] II ECR 543(CFI).

19) CMB, Dafra, Deutsche Afrika Linien and Nedlloyd v. Commission [1996] II ECR 543(CFI) ; Atlantic Container Line *et al* v. Commission(Case T-395/94) [2002] II ECR 875.

대한 독점금지규칙 적용면제의 여지는 없어졌다.<sup>20)</sup>

(2) 특정 항로에서 제공되는 운항능력을 제한하는 선주 간 협정에 대한 면제의 여지는 없어졌다.<sup>21)</sup>

(3) 선주와 화주 간 체결되는 성실협정(loyalty agreement)과 관련하여 규칙 4056/86에 의하여 명확하게 예견된 정도를 초과하는 수준으로 추가제한을 부과할 수 없게 되었다.<sup>22)</sup>

(4) 컨소시엄 협정의 회원 간 어떠한 상업정보의 교환도 허용되지 않는다.<sup>23)</sup>

### 3. 정기선시장에 관한 OECD보고서

정기선해운의 가격설정 카르텔에 대하여 반독점규칙의 적용 배제를 계속 허용할 필요가 있는지 여부에 대한 의문이 여러 단체로부터 제기되기 시작하였다. OECD는 2002년에 정기선해운에서 경쟁정책에 대한 광범위하고 중요한 연구보고서를 발간하였다.<sup>24)</sup> 이 보고서는 일차적으로 정기선해운 부문에서 발생한 중요한 변화, 특히 컨테이너화의 영향에 관하여 분석하였다. 이러한 분석에 근거하여 다음과 같은 결론은 제시하였다.

“다수는 정기선해운 부문을 경쟁법 하에서 특별한 취급을 요하는 특유의 산업으로 묘사해왔다. 이러한 특유의 산업의 경우 특별한 취급을 요한다는 것은 사실이며, 특히 운송인에게 해상운송서비스의 제공에 연계되는 운영 상 특정 측면의 조절을 허용해야 할 명확한 이유가 존재한다. 그러나 어떠한 의미에서 정기선해운산업이 여타 산업보다 독특한지, 또는 공동운임설정 및 공표운임을 협의와 관련하여 정기선해운 서비스의 제공자가 여타 운송서비스 제공자와 상이하게 또는 특별하게 취급되어야 하는 이유를 인식하기 어렵다. 정기선해운산

---

20) Trans Atlantic Conference Agreement(TACA) [1999] OJ L95/1.

21) Europe Asian Trade Agreement(EATA) [1999] OJ L193/23.

22) CMB, Dafra, Deutsche Afrika Linien and Nedlloyd v. Commission [1996] II ECR 543(CFI).

23) Europe Asian Trade Agreement(EATA) [1999] OJ L193/23.

24) OECD Directorate for Science, Technology and Industry, Division of Transport, Final Report, doc DSTI/DOT/2002. 2(2002년 4월 16일에 발간함).



업의 비용구조는 여타 운송산업의 비용구조와 특별히 다르지 않고, 수입구조 또한 여타 정기운송서비스 제공자의 수입구조와 유사하다. 선박의 운항이 트럭이나 기차의 운행에 비하여 상당히 많은 비용을 지출을 요하는 것은 사실인 반면, 개별 선박은 여타 운송수단보다 많은 수입을 취득할 수 있다. 계절별·항로별 운항의 불균형이 정기선해운에만 적용되는 독특한 것은 아니고, 대부분의 운송인이 직면하는 문제이다. 일부의 경우 다른 운송수단은 컨테이너선과 같이 표준화되어 있지 않기 때문에 오히려 더 많은 문제에 노출된다. 결론적으로 트럭운송서비스가 항공운송 서비스와 상이하거나 항공운송서비스가 철도 운송서비스와 상이한 정도만큼, 정기선운송서비스도 다른 운송서비스와 상이할 뿐이다. 따라서 공동운임설정이 예외적으로 정기선해운에서 허용되고, 다른 운송산업에 대하여 보편적으로 허용되지 않아야 할 이유는 존재하지 않는다.”<sup>25)</sup> OECD는 계약국에게 정기선해운부문에 대한 경쟁정책을 검토할 때, 공동운임 설정 및 공표운임을 협의관행에 대한 반독점면제의 철폐를 심각하게 고려하도록 권고하였다. 다만 OECD는 여타 운영협정과 관련하여 당해 협정이 과도한 시장지배력을 초래하지 않는 한, 존속시키도록 권고하였다.<sup>26)</sup> 즉, OECD는 계약국에게 다음과 같은 원칙에 입각하여 정기선해운에 대한 경쟁정책을 채택하도록 제안하였다.

(1) 협상의 자유 : 화주와 운송인은 개별적이고 비밀이 유지되는 토대 위에서 자유롭게 운임을, 할증운임 및 여타 운송조건을 협상할 수 있는 선택권을 항상 가져야 한다.

(2) 계약보호의 자유 : 화주와 운송인은 협상된 서비스계약과 관련하여 운임률에 관한 정보를 포함한 주요 조건을 보호해야만 하고, 개별 계약의 기밀성은 최대한 보호되어야 한다.

(3) 운영의 자유 : 운송인은 여타 운송인과 운영 또는 운항능력에 관한 협정을 체결할 수 있어야 한다. 다만 이러한 협정이 관련 당사자에게 부당한 시장지배력을 제공하지 않는 경우에 한한다.<sup>27)</sup>

25) *Ibid.*, § 187, p.75.

26) *Ibid.*, § 201, p.78.

27) *Ibid.*, §§ 206, 208, 212, p.80.

### Ⅲ. 유럽의 정기선 해운동맹 폐지

#### 1. 유럽해운시장에서 반독점에 대한 EC 경쟁법

OECD 입장에서 2002년 보고서는 정기선해운에 대하여 적용되는 경쟁정책에 있어서 획기적인 사건으로 인식될 수 있으나, 당해 보고서의 발간은 규칙 1/2003<sup>28)</sup>의 시행과 거의 동시에 이루어진 것으로서 이의 시행을 통한 EU 경쟁규칙의 개혁과 시기적으로 중첩되는 측면이 있다. 규칙 1/2003의 시행은 40여 년 전 규칙 17/1962<sup>29)</sup>의 시행과 더불어 채택된 EC 조약 제81조 및 제82조의 적용규칙을 심도 있게 수정하는 것이었다.

OECD의 권고와 더불어 유럽 경쟁법의 현대화는 결과적으로 EU로 하여금 해운산업에 대한 EC 반독점체제를 여타 산업부문과 일치시킨다는 견해를 갖고서 규제를 가하도록 설득하였다.

각료이사회의 절대적인 지지를 받은 EC 집행위원회의 선택은 가장 급진적인 것, 즉 컨소시엄에 대한 포괄적 면제 예외와 더불어 해운산업에 존재하는 일체의 특별한 경쟁규칙을 폐지하는 것이었다. 이러한 선택의 핵심은 규칙 1419/2006의 내용에 포함되어 있는데, 즉 한편으로 정기선해운, 부정기선해운 및 연안해운이 규칙 1/2003에 규정되어 있는 일반규칙의 적용을 받는다는 것이고,<sup>30)</sup> 다른 한편으로 정기선동맹에 대하여 2년간의 유예기간이 경과한 2008년 10월에 규칙 4056/86을 폐지하고, 폐지 결정의 효력이 2008년 10월 18일에 개시하는 것으로 결정하였다.<sup>31)</sup>

즉, 2006년 10월 이후 규칙 1419/2006<sup>32)</sup>의 발효에 의하여 관련 법체계에 중대한 변화가 발생하였다. 규칙 1419/2006에 의하여 규칙 4056/86이 폐기됨

---

28) [2003] OJ L1/1.

29) [1962] OJ L13/204.

30) 이러한 결과는 Regulation 1/2003 제32조의 폐지에 기이한다. Regulation 1/2003 제32조에서는 “(a) Regulation (EEC) No. 4056/86 제1조 (3)항 (a)호에 정의되어 있는 국제 부정기선해운서비스, (b) 동일국가 내 항구만을 배타적으로 운항하는 해상운송서비스”를 적용범위에서 제외하였다.

31) EU Focus, “Guidelines on Maritime Transport Published”, Vol. 237/238, 2008

32) [2006] OJ L269/1.

으로써 해운산업은 제81조 및 제82조 및 이들 조항의 실행에 관한 규칙 1/2003<sup>33)</sup>의 적용을 받게 되었다.

2006년 10월 18일 이후 2년간의 유예기간이 제공되었고, 이 기간 동안 규칙 4056/86의 요건을 충족하는 해운동맹은 새로운 체제로의 점진적인 변화가 가능하도록 포괄면제의 이익을 계속해서 향유할 수 있었다. 규칙 1419/2006에 의거하여 규칙 1/2003의 제32조는 명백하게 폐기되었다. 규칙 1/2003의 제32조는 규칙 1/2003이 (1) 규칙 4056/86 제1조 (3)항 (a)호에 정의된 국제 부정기선 서비스, (2) 규칙 4056/86 제1조 (2)항에서 예견된 1개 회원국 및 동일 회원국 내 항구 간에 배타적으로 발생하는 해상운송서비스 및 (3) EC 역내 공항과 제3국 공항 간 항공운송에 대하여 적용되지 않는다고 규정하고 있다.

이와 동시에 EC 집행위원회는 해상운송서비스에 대한 EC 조약 제81조의 적용과 관련하여 가이드라인의 채택에 관한 협의를 개시하였다. 다른 한편으로 컨소시엄에 대한 포괄면제는 잘 운용되는 것으로 보고, 경우에 따라서 적용되는 제한된 수정안을 제외하고서 계속해서 유효한 것으로 될 것이다.<sup>34)</sup>

정기선동맹과 관련하여 규칙 1419/2006의 상세설명에서는 포괄면제의 폐지를 정당화하는 이유를 제시하고 있다. EC는 OECD 보고서 및 보고서 상 경제적 분석을 차용함으로써, 해운산업의 비용구조가 여타 산업의 비용구조와 실질적으로 상이하지 않기 때문에 정기선해운부문에서 여타 산업과 구분되는 독특한 특성은 존재하지 않는다고 지적한다. 따라서 정기선해운부문이 경쟁규칙의 적용으로부터 특별히 보호되어야 할 필요성을 제시하는 어떠한 증거도 존재하지 않는다.

정기선동맹은 전세계항로에 여전히 존재한다. 유럽경제사회이사회(European Economic and Social Committee)는 최근에 약 150개의 동맹이 운영되고 있으며, 그 중 28개는 EU 국가와 관계되는 항로에서 운영되고 있다고 산정하였다.<sup>35)</sup>

---

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

34) 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. p.1.

35) EESC Opinion(2007/c 256/12) on the proposal of the Commission COM (2006)

이들 협정에 대한 개별적인 면제가 가능할 것으로 생각되지 않고, 실제로 포괄면제의 폐지 전에 설정된 2년간의 유예기간은 EU와의 정기선 교역에 종사하는 선사로 하여금 동맹으로부터 탈퇴하도록 권고하는 것을 의미하거나, 그보다 동맹의 폐지를 권고하는 것으로 해석된다.<sup>36)</sup>

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.<sup>37)</sup>

사실상 EU 회원국에 근거를 둔 다수의 정기선사는 규칙 1419/2006에 의하여 설정된 새로운 반독점체제에 순응해야 한다. EC 집행위원회는 규칙 957/79의 폐지를 위한 제안서에서 2008년 10월 18일 이후 EU 회원국의 교역에 종사하는 정기선동맹은 불법적인 것으로 규정된다는 사실을 명확히 천명하고 있다.<sup>38)</sup>

## 2. 경쟁제한협정에 관한 EC경쟁법 하의 적법성

규칙 4056/86의 폐지 및 규칙 1419/2006에서 제시된 유예기간의 경과 이후 정기선해운에서 경쟁을 제한하는 협정이 존속할 여지가 있는지 여부에 대한 의문이 있다. EC조약 제81조의 적용범주에서 배제되는 규칙 4056/86의 제2조 상 기술적 협정(technical agreement)은 경쟁에 영향을 미치지 않기 때문에 계속해서 선사 입장에서 활용 가능한 수단이 될 것이다.<sup>39)</sup> 이와 동일한 이

---

869 def. ; [2007] OJ C256/62, § 2.1 참조.

36) Francesco Munari, op.cit., pp.47-50.

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

38) Doc COM (2006) 869, dated 30 January 2007.

유로 규칙 823/2000에서 설정된 포괄면제의 범주에 해당하는 컨소시엄 협정에 대해서도 예외가 적용될 것이다.

그러나 이러한 기술적 협정에서 벗어나서 생각해 볼 때 EU 교역에 종사하는 선사가 취할 수 있는 선택의 여지는 거의 없다. 사업자 간 수평적 협정이 경쟁법 하에서 정당화되기는 매우 어렵고, 상대적으로 단순한 정기선해운업의 성격을 고려해 볼 때, 경쟁을 제한하는 협정이 경쟁지시적인 것으로 간주되고, 따라서 EC조약 제81조 (3)항 하에서 개별 변제의 이익을 누리기는 어려운 것으로 생각된다.

다른 한편으로 EC 차원에서 발전되어 온 판례법은 더 이상 독점금지의 배제를 허용하지 않는 것으로 생각된다. 이와 마찬가지로 특히 EC 조약 제81조의 적용범위에서 배제되는 기술적 협정에 관한 광범위한 해석과 관련하여 규칙 4056/86의 발효 이후에 초래되었던 논쟁의 결과, 그러한 광범위한 해석에 대한 옹호가 유럽 사법재판소의 판례법에 의하여 지속적으로 부정되었다. 즉, 유럽 사법재판소는 항상 지속적으로 반독점금지의 일체 예외에 대하여 협소한 의미로 해석해 왔다.

최근 EC 집행위원회가 채택한 Draft Guideline<sup>40)</sup>에서는 EC 경쟁규칙의 해석 또는 적용과 관련하여 더 이상 정기선해운에 대하여 특별한 지위를 보장하지 않는다는 사실을 명확히 지적하고 있다. 따라서 컨소시엄에 대한 포괄 면제 예외와 더불어 해상운송 부문에서 채택된 반경쟁적인 관행에 대하여 EC

39) Regulation 4056/86 제2조 (1)항에서는 다음 사항을 언급하고 있다. “구 EC 조약 제 85조(현 조약 제81조) (1)항에서 규정된 금지는 하기를 통하여 기술적 진보 또는 협력을 달성하려는 단일의 목적 및 효과를 갖는 협정, 결정 및 일치된 관행에 대하여 적용되지 않는다. 즉 (a) 선박 및 기타 운송수단, 장비, 보급품(supplies) 또는 고정설비와 관련하여 표준이나 규격의 도입 또는 동일 적용, (b) 운송서비스, 선박, 선복, 스태프, 장비 또는 고정설비의 교환 또는 풀링, (c) 연속적이거나 보완적인 해상운송사업의 조직 및 실행, 그리고 당해 사업에 대한 포괄적 효율 및 조건의 설정 및 적용, (d) 연계항로에 대한 운송시간표의 조정, (e) 개별 위탁화물의 통합, (f) 공표운임율의 적용을 지배하는 구조 및 조건에 관한 통일규칙의 정립 또는 적용.” 분명하게 이러한 규정의 폐지로 인하여 이러한 유형의 협정이 EC 반독점 하에서 완전히 합법성을 상실한다는 것을 의미하지는 않는다. 실제로 이러한 조항의 폐지는 조항의 불명료함을 고려할 때 법적 확실성을 제고한다. 이러한 기술적 협정이 EC 조약 제81조와 병존할 수 없다는 사실은 일부 판례에서 확인 된다.

40) Commission Guidelines on the application of Article 81 of the EC Treaty to marine transport services-Draft [2007] OJ L215/3.

반독점법이 일반적으로 적용될 것이다.

특히 EC조약 제81조 및 제82조의 적용을 가능케 하는 일체의 행태를 평가는 사례별로 접근할 것이다. 또한 이는 예를 들면 (1) 회원국 간 교역에 관한 효과, (2) 제품 및 지리적 차원에서 해당 시장 및 (3) 시장점유율과 같은 사안에 관한 통상적 검토를 의미한다.

현재 정기선해운시장에 대한 관련 참여자의 행태를 검토하는 경우 경쟁법의 관점에서 어떠한 상황이 주목받을 만한지 예측할 수 있다. 수직적 협정(vertical arrangement)의 경우, 적어도 당해 협정이 우월한 지위라는 관심사에 관계되지 않거나, 여타 선사의 항만 인프라에 대한 접근에 영향을 미치지 않는 한, 당해 협정이 특정한 관심을 초래하지 않을 것으로 생각된다. 서비스계약이 선사에 대하여 계속해서 활용 가능한 반면, 실행 가능한 한 배타적인 성질협정에 대해서도 동일하게 적용된다고 할 수 있다.

수직적 협정보다 수평적 협정의 평가와 관련하여 보다 흥미로운 점이 많이 발견된다. 수평적 협정의 경우 EC 집행위원회가 천명한 개별사안별 접근방식에 의거하여 볼 때 일반적으로 다음과 같은 예측이 가능하다.

우선 합리적으로 판단해 볼 때, 가격고정협정의 허용가능성을 배제할 수 있다. 이러한 배제는 정기선동맹의 폐지를 상정해 볼 때 공표운임률에 관한 협정에 대해서 적용될 뿐만 아니라, 해상운송의 원가를 구성하는 할증료, 해운대리점료 등과 같은 기타 요소에 관한 일체 협정에 대해서도 적용된다.

더욱이 풀링을 포함한 운영 및 기술적 협정의 경우, 컨소시엄에 대한 기존의 포괄 면제는 계속해서 합법적 관행과 불법적 관행 간 경계를 설정할 것이고, 선사는 수정된 규칙 823/2000에 의하여 제공되는 경계를 벗어나지 못할 것이다.

그러나 더 불확실한 것은 정보교환의 평가에 관한 것이다. 정보교환에 관한 취급은 수 년 동안 축적되어 온 풍부한 판례법<sup>41)</sup>을 따르겠지만, 선사는 자신

---

41) *Suiker Unie v. Commission* (Joined cases 40-48, 50, 54-56, 111, 113 및 114/73) [1975] ECR 1663 (ECJ) ; *John Deere Ltd. v. Commission* (Case T-35/92) [1994] II ECR 957(CFI) ; *John Deere v. Commission* (C-7/95 P) [1998] I ECR 3111 (ECJ) ; *Commission v. Anic Partecipazioni* (C-49/92 P) [1999] I ECR 4125 (ECJ) ; *Thyssen Stahl v. Commission* (C-194/99 P) [2003] I ECR 10821 (ECJ) ; *Asnef-Equifax v. Asociación de Usuarios de Servicios Bancarios(Ausbanc)* (C-238/05) [2006] I ECR 11125.

의 가격설정 또는 상업정책의 교환 및 당해 정책의 공표와 관련하여 주의할 필요가 있다. 이들 관행이 이루어지는 시장의 집중도뿐만 아니라 이들 관행의 발생빈도까지 검토하게 될 것이다.<sup>42)</sup>

이와 같은 맥락에서 볼 때, EC 조약 제81조가 사업자로 하여금 경쟁자의 기존 또는 예상되는 행태에 대한 적응을 방해하지는 않는다는 것이 정립된 판례법의 입장일지라도,<sup>43)</sup> 다수 정기선교역이 과점적 성격을 갖는다는 사실을 명심해야 하고, 이는 결과적으로 정보교환의 반경쟁적 효과가 보다 엄격하게 평가될 것이라는 사실을 암시한다. 다른 한편으로 시장의 투명성이 보다 제고될 것이고, 이는 정보교환 또는 정보 유포의 반경쟁적 효과를 상쇄하는 요인으로 평가되어야 할 것이다.

유럽에 서비스를 제공하는 정기선사는 현재 기존 동맹으로부터 탈퇴하거나 동맹협정을 폐기하고 있고, 또한 정기선 컨소시엄에 참여하는 선사 간 일체의 정보교환을 해당 정기선운송서비스의 합작운영에 필요한 정도만큼으로 제한하는 경향을 보이고 있다.

정기선동맹의 폐지를 위한 유예기간이 경과한 이후에 정기선해운에 대한 공식적인 반독점강제가 즉시 증가할 것이라는 사실을 고려할 때 이러한 경향은 당연한 대응이라고 할 수 있다.<sup>44)</sup>

### 3. 새로운 유럽의 접근법과 제3국과의 관계

반독점의 관점에서 볼 때, 규칙 4056/86 및 정기선동맹에 대한 포괄면제의 폐지는 정기선동맹이 더 이상 유럽 항로에서 허용되지 않는다는 것을 의미한다. 따라서 이는 유럽 항로에서 존재하던 전체 28개 정기선동맹이 2008년 10월 18일 이전에 폐지되어야 한다는 것을 의미한다.

그러나 이러한 상황은 과거 수 십 년 동안 세계 정기선사가 경험한 것과 동일한 시나리오 중에서 발생할 수 있는 제3국과의 국제법 충돌문제에 대한 논

---

42) Commission Guidelines on the application of Article 81 of the EC Treaty to marine transport services—Draft [2007] OJ L215/3, § 39 참조.

43) *Suiker Unie v. Commission* (Joined cases 40-48, 50, 54-56, 111, 113 및 114/73) [1975] ECR 1663 (ECJ).

44) Francesco Munari, *op.cit.*, pp.51-53.

의를 생략한 것이다. 이 경우는 그러한 경우에 해당하지 않기 때문에 16개국<sup>45)</sup>이 비준한 UN 행동규범의 체약당사국과 UN 협약을 지지하는 제3국 간 교역과 관련하여 보다 심도 있는 검토가 요구된다.

특히 첫 번째 경우로서 EU와 제3국의 특정 항로에서 운영되는 정기선동맹이 폐지되는 경우를 상정할 수 있다. 이러한 경우 어떠한 정기선동맹도 존재하지 않는다면 UN 행동규범은 적용되지 않고, 따라서 아무런 문제도 발생하지 않는다.

그러나 EU와 제3국 간 특정 항로에서 운영되는 정기선동맹이 폐지되지 않는 경우도 생각해 볼 수 있다. 일체 유럽선사는 EC 조약 제81조의 위반을 회피하기 위하여 정기선동맹으로부터 탈퇴할 가능성이 크지만, 비 EU선사의 경우 반드시 동맹으로부터 탈퇴할 것이라는 보장은 존재하지 않는다. 이들 비 EU선사들이 UN 행동규범의 보호를 주장한다면 중요한 문제가 발생할 수 있다. UN 행동규범 제2조 (5)항은 어떠한 국적선사도 해운동맹의 거래에 참여하지 않는 경우를 예견한다. 이 조항은 단순히 동맹항로에서 동맹의 회원선사에 대한 점유율의 증가를 결정할 뿐만 아니라 UN 행동규범의 적용을 배제하지 않는다. 분명한 것은 해당 동맹이 비동맹선사와 경쟁할 것이고, 아마도 감소된 시장점유율을 갖게 될 것이라는 점이다. 그러나 이러한 동맹이 EC의 가격독점금지를 지속적으로 회피할 수 있을지 여부는 회의적이라고 할 수 있다.

EU가 비 EU 동맹회원선사에 대하여 제재를 가하는 경우 EU와 제3국 간 국제적인 차원에서 문제가 발생할 수 있다. EU 회원국이 UN 협약의 체약국으로 남아 있는 한, 제3국은 UN 행동규범이 비준될 당시 체약국에 대하여 부과된 국제적인 의무의 준수를 방해하는 EU의 조치가 해당국의 국제의무를 위반하는 결과를 초래한다고 주장할 수 있을 것이다. 결국 규칙 1419/2006 및 규칙 1490/2007은 회원국이 UN 협약의 당사국이던 당시에 각료회의에서 회원국의 대표에 의하여 투표 및 승인되었다. 엄밀하게 국제법의 입장에서 볼 때, EU 회원국은 제3국에 대하여 그러한 행위의 정당성을 확보하는데 어려움을 겪게 될 것이다.

이러한 문제점들이 과소평가되어서는 안되고, 이는 규칙 954/1979의 폐지

---

45) 벨기에, 불가리아, 체코공화국, 덴마크, 핀란드, 프랑스, 독일, 이탈리아, 몰타, 네덜란드, 포르투갈, 루마니아, 슬로바키아, 스페인, 스웨덴, 영국.



제안과 관련하여 유럽 경제사회이사회(EESC)는 단순한 경쟁지향적 접근법이 만족스럽지 못하기 때문에 전체 문제에 대한 보다 완전한 평가를 촉구하며, EU와 제3국간의 관계와 관련하여 국제적인 반향을 염두에 두어야 한다는 견해를 표명하였다.<sup>46)</sup>

EU의 의도는 UN행동규범의 16개 계약당사국들이 규칙 1419/2006에 의하여 설정된 유예기간의 종료일 및 규칙 1490/2007의 발효일 이전에 UN 행동규범 제50조 (2)항의 탈퇴를 통고하도록 하는 것이었다. UN 행동규범에 의하면 최소 1년간의 탈퇴를 위한 통고기간이 허용되어야 하며, 이러한 기간은 EC 규칙의 논의를 위하여 제공되는 기간과 일치한다.

그러나 지금까지 EU회원국이 UN 행동규범의 탈퇴통고를 한 사례는 없다. 회원국이 아직까지 탈퇴통고를 하지 않았다면, 회원국은 EU 및 국제적인 차원에서 문제를 해결하기 위한 적절한 조치를 취해야만 한다.<sup>47)</sup>

경쟁법이 적용된 이후 TACA(Trans Atlantic Conference Agreement)와 FEFEC(Far Eastern Freight Conference) 등 해운동맹의 붕괴에 따라 이 지역에서 유럽계 독립선사의 영향력이 강화될 것으로 예상된다. 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. 그리고 치열해진 경쟁 하에서 경쟁력 우위를 점하고 있는 유럽계 대형 선사들이 상대적으로 작은 규모의 선사들보다 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.<sup>48)</sup>

46) Opinion of the European Economic and Social Committee on the “Liner Conferences – United Nations Convention” COM (2006) 869 final – 2006/0308(COD) [2007] OJ C 256/62 참조. 상기와 관련하여 EESC는 “현행 문제가 경쟁법의 관점에서만 검토되어서는 안된다. EU에서 정기선동맹제도 및 Regulation 954/79의 폐지에 관한 정치적·해운정책적 차원의 검토가 과소평가되어서는 안된다. 따라서 해상운송에 대한 경쟁규칙에 관한 EU의 정책 및 특히 정기선동맹제도의 폐지에 관한 국제적 반향이 적절하게 검토되지 않았기 때문에 EESC는 집행위원회가 제안한 Regulation 954/79 폐지의 시급성을 이해하지 못한다”라는 의견을 표명하였다(§ 4.8).

47) Francesco Munari, *op.cit.*, pp.54–55.

## IV. 결 론

EU는 2008년 10월부터 역내 지역에서 활동하고 있는 정기선 해운동맹의 공동 운임설정 및 선복량 조절 행위를 금지하기로 하였다. 그 동안 정기선사들에게는 타 산업과 달리 특수성이 인정되어 이 같은 행위가 허용되어 왔다. 즉 동맹의 독점적 횡포보다는 해운업에 기여하는 바가 크기 때문에 독점면제권을 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.

규칙 4056/86의 폐지 및 UN 행동규범에 대한 EU의 참여 중단은 EU 차원을 초월한 영향력을 갖는 것으로서 국제해사정책 상 역사적인 진보를 의미한다.

세계 정기선해운에 대한 규제는 궁극적으로 자유화와 글로벌화의 지향을 의미한다. 이와 같은 맥락에서 국제경제법은 더 이상 각국의 정치적 이해관계를 고려하지 않는다. 즉 국제경제법은 각국에 대하여 더 이상 특정 지리적 범주 내에서 경쟁력을 유지할 수 있는 기회를 제공하지 않는다. 최근 글로벌 시장 참여자가 시장지배력을 강화하고 있고, 이들은 자신의 활동과 관련하여 경계선의 설정을 원하지 않는다.

그러나 EU의 이러한 선택은 유럽계 선사들이 세계 해운시장에서 막대한 점유율을 차지하고 있는 시점에서 행하여졌다는 점을 부정할 수는 없고, 따라서 아마도 비 유럽계 경쟁자들이 유럽 정기선해운산업의 위협세력이 될 수 없다는 판단 하에서 내려진 선택일 것이다.

이러한 상황이 영구히 지속되지 않을 수도 있고, 만약 정기선 해운시장에서 유럽계 선사의 지위가 쇠락한다면 세계해운 자유화의 장점에 대한 의구심기도 출될 수 있다. 그러한 경우 유럽 선사의 시장점유율 유지를 위한 또 다른 입법적·정치적 결단이 행하여질 수 있을 것이다.

---

48) 「국토해양부, 2009 해양물류 동향과 전망」, 2009, pp. 23-40

## 참 고 문 헌

- 국토해양부, 「2009 해양물류 동향과 전망」, 2009,
- 김태일, “유럽연합의 정기선 해운동맹 폐지와 영향”, KMI 해양수산 현안분석, 2006.
- Commission Decision, EU Focus 2005
- Commission Guidelines on the application of Article 81 of the EC Treaty to marine transport services—Draft [2007] OJ L215/3
- 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 Focus, “Guidelines on Maritime Transport Published”, Vol. 237/238, 2008
- Francesco Munari, “Liner shipping and antitrust after the repeal of Regulation 4056/86”, LMCLQ, 2009. 2.
- 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, No.4, October, 2003
- OECD Directorate for Science, Technology and Industry, Division of Transport, Final Report, doc DSTI/DOT/2002. 2
- 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 Abolition of EC Regulation 4056/86 and Liner Conference

Choi, Byoung Kwon

A Liner Conference can be defined as "a group of two or more vessel operating carriers which provide international liner services for the carriage of cargo on a particular route or routes within specific geographical limits and which has an agreement or arrangement within the framework of which they operate under uniform or common freight rates and any other agreed conditions with respect to the provisions of the liner services".

This study reviews maritime transport policy regarding liner conference and the changes in the liner market over the decades. Liner shipping industry has long been protected from competition by block exemption.

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 historic changes.

The abolition of Regulation 4056/86 and of the EU commitment to the UN Code of Conduct marks an historical evolution in international maritime policy, which will have an influence far beyond the EU.

Key Words : The abolition of Regulation 4056/86, liner conference, competition rules