

Guidelines on the application of Article 81 of the EC Treaty to maritime transport services (Text with EEA relevance) (2008/C 245/02)

海上輸送サービスに対する EC 条約第 81 条適用に関するガイドライン (日本語仮訳) (欧州経済領域関連文書) (2008/C 245/02)

1. INTRODUCTION

1. These Guidelines set out the principles that the Commission of the European Communities will follow when defining markets and assessing cooperation agreements in those maritime transport services directly affected by the changes brought about by Council Regulation (EC) No 1419/2006 of 25 September 2006, i.e. liner shipping services, cabotage and international tramp services.⁽¹⁾
2. These Guidelines are intended to help undertakings and associations of undertakings operating those services, mainly if operated to and/or from a port or ports in the European Union, to assess whether their agreements ⁽²⁾ are compatible with Article 81 of the Treaty establishing the European Community (hereinafter "the Treaty"). The Guidelines do not apply to other sectors.
3. Regulation (EC) No 1419/2006 extended the scope of Council Regulation (EC) No 1/2003 of 16 December 2002 on the implementation of the rules on competition laid down in Articles 81 and 82 of the Treaty ⁽³⁾ and Commission Regulation (EC) No 773/2004 of 7 April 2004 relating to the conduct of proceedings by the Commission pursuant to Articles 81 and 82 of the Treaty ⁽⁴⁾ to include cabotage and tramp vessel services. Consequently, as of 18 October 2006, all maritime transport services sectors are subject to the generally applicable procedural framework.
4. Regulation (EC) No 1419/2006 also repealed Council Regulation (EEC) No 4056/1986 of 22 December 1986 on the application of Articles 85 and 86 (now 81 and 82) of the Treaty to maritime transport ⁽⁵⁾ containing the liner conference block exemption which allowed shipping lines meeting in liner conferences to fix rates and other conditions of carriage, as the conference system no longer fulfils the criteria of Article 81(3) of the Treaty. The repeal of the block exemption takes effect as of 18 October 2008. Thereafter, liner carriers operating services to and/or from one or more ports in the European Union must cease all liner conference activity contrary to Article 81 of the Treaty. This is the case regardless of whether other jurisdictions allow, explicitly or tacitly, rate fixing by liner conferences or discussion agreements. Moreover, conference members should ensure that any agreement taken under the conference system complies with Article 81 as of 18 October 2008.

1. 序文

1. 本ガイドラインは、欧州共同体委員会（以下、委員会）が、2006年9月25日付「理事会規則（EC）No.1419/2006」の変更によって直接影響を受ける海上輸送サービス、すなわち定期船輸送（liner shipping）サービス、カボタージュ（cabotage）輸送、外航不定期船輸送（international tramp）サービスにおける市場の定義と協力協定の評価を行うに際して遵守すべき原則を定めている⁽¹⁾。
2. 本ガイドラインは、これらのサービスを行う事業者および事業者団体が主として欧州連合（以下、EU）域内の港湾に発着する場合、自らの協定⁽²⁾が「欧州共同体設立条約（以下、EC条約）」第81条に合致しているかどうかを評価するための指針となるものである。本ガイドラインは他の産業部門には適用されない。
3. 「理事会規則（EC）No.1419/2006」により、EC条約第81条、82条に記載の競争関係規定の履行に関する2002年12月16日付けの「理事会規則（EC）No.1/2003」⁽³⁾、およびEC条約第81条、82条に基づく委員会の手続き実施に関する2004年4月7日付けの「委員会規則（EC）No.773/2004」⁽⁴⁾の対象範囲に、カボタージュ、不定期船サービスが加えられた。この結果、2006年10月18日現在、すべての海上輸送サービス部門が一般に適用される手続きの枠組みに従うこととなった。
4. また「理事会規則（EC）No.1419/2006」により、海運同盟内の船社会合において運賃その他の輸送条件を設定することを認め一括適用除外制度を含む、第85条、86条（現在の第81条、82条）の海上輸送への適用に関する1986年12月22日付「理事会規則（EEC）No.4056/86」については⁽⁵⁾、海運同盟制度がもはやEC条約第81条3項の要件を満たさなくなったとして廃止された。一括適用除外制度の撤廃は2008年10月18日に発効する。それ以降、EU域内の1ヶ所以上の港湾を発着してサービスを提供する定期船社は、EC条約第81条に反するあらゆる同盟活動を停止しなければならない。これについては、他の司法権が海運同盟もしくは航路安定化協定（discussion agreement）による運賃設定を明示的、黙示的に認めていようとまいと関係なく適用される。さらに、同盟の加盟事業者は2008年10月18日以降、同盟制度に基づいて取り決めるすべての協定が確実に第81条に合致するようにしなければならない。

¹ Council Regulation (EC) No 1419/2006 of 25 September 2006 repealing Regulation (EEC) No 4056/86 laying down detailed rules for the application of Articles 85 and 86 (now 81 and 82) of the Treaty to maritime transport, and amending Regulation (EC) No 1/2003 as regards the extension of its scope to include cabotage and international tramp services, OJ L 269, 28.9.2006, p. 1.

² The term "agreement" is used for agreements, decisions by associations of undertakings and concerted practices.

³ OJ L 1, 4.1.2003, p. 1.

⁴ OJ L 123, 27.4.2004, p. 18.

⁵ OJ L 378, 31.12.1986, p. 4.

(1) 2006年9月25日の「理事会規則（EC）No.1419/2006」をもって、EC条約第85条、86条（現在の第81条、82条）の海上輸送サービスへの適用のための詳細規定を定めた「理事会規則（EEC）No.4056/86」が廃止されるとともに、カボタージュ輸送、外航不定期船輸送サービスへの適用範囲拡大について「理事会規則（EC）No.1/2003」が修正される（欧州官報 OJL269, 2006年9月28日、p.1）。

(2) 「協定」の語は、協定、事業者団体による決定、協調行為を指す。

(3) OJ L 1, 2003年1月4日、p.1

(4) OJ L 123, 2004年4月27日、p.18

(5) OJ L 378, 1986年12月31日、p.4

5. These Guidelines complement the guidance already issued by the Commission in other notices. As maritime transport services are characterised by extensive cooperation agreements between competing carriers, the Guidelines on the applicability of Article 81 of the Treaty to horizontal cooperation agreements ⁽⁶⁾ (the *Guidelines on Horizontal Cooperation*) and the Guidelines on the application of Article 81(3) of the Treaty ⁽⁷⁾ are particularly relevant.
 6. Horizontal cooperation agreements in liner shipping regarding the provision of joint services are covered by Commission Regulation (EC) No 823/2000 of 19 April 2000 on the application of Article 81(3) of the Treaty to certain categories of agreements, decisions and concerted practices between liner shipping companies (consortia) ⁽⁸⁾. It sets out the conditions, pursuant to Article 81(3) of the Treaty, under which the prohibition in Article 81(1) of the Treaty does not apply to agreements between two or more vessel operating carriers (consortia). It will be reviewed following the changes introduced by Regulation (EC) No 1419/2006 ⁽⁹⁾.
 7. These Guidelines are without prejudice to the interpretation of Article 81 of the Treaty which may be given by the Court of Justice or the Court of First Instance of the European Communities. The principles in the Guidelines are to be applied in the light of the circumstances specific to each case.
 8. The Commission will apply these Guidelines for a period of five years.
5. 本ガイドラインは、委員会がこの他の告示を通じてすでに公表しているガイダンスを補完するものである。海上輸送サービスは競合する船社間の広範な協力協定が特徴であるため、EC条約第81条の水平的協力協定 (horizontal cooperation agreement) への適用可能性に関するガイドライン ⁽⁶⁾ (「水平的協力協定ガイドライン」) と、EC条約第81条3項の適用に関するガイドライン ⁽⁷⁾ が特に大きな意味を持っている。
 6. 共同サービスの提供に関する定期船社間の水平的協力協定については、定期船社間 (コンソーシアム) の特定種類の協定、決定、協調慣行に対するEC条約第81条3項の適用に関する2000年4月19日の「委員会規則 (EC) No.823/2000」が適用される ⁽⁸⁾。この規則は、EC条約第81条3項に基づき、EC条約第81条1項にいう禁止規定が2社以上の船社間 (コンソーシアム) 協定に適用されない条件を定めている。この規則は、「理事会規則 (EC) No.1419/2006」の発効による変更に伴って見直されることになっている ⁽⁹⁾。
 7. 本ガイドラインは、欧州司法裁判所もしくは欧州第一審裁判所が行うEC条約第81条の解釈を妨げるものではない。本ガイドラインの原則は、それぞれのケースに固有の事情に照らしてその都度、適用される。
 8. 委員会は、5年を期限に本ガイドラインを適用する。

⁶ OJ C 3, 6.1.2001, p. 2.

⁷ OJ C 101, 27.4.2004, p. 97.

⁸ OJ L 100, 20.4.2000, p. 24, as amended by Commission Regulation (EC) 463/2004 of 12 March 2004, OJ L 77, 13.3.2004, p. 23 and by Commission Regulation (EC) 611/2005 of 20 April 2005, OJ L 101, 21.4.2005, p. 10.

⁹ Recital 3 of Commission Regulation (EC) 611/2005, cited above in footnote 8.

(6) OJ C 3, 2001年1月6日、p.2

(7) OJ C 101, 2004年4月27日、p.97

(8) OJ L 100, 2000年4月20日、p.24。2004年3月12日の「委員会規則 (EC) 463/2004」(OJ L 77, 2004年3月31日、p.23)および2005年4月20日の「委員会規則 (EC) 611/2005」(OJ L 101, 2005年4月21日、p.10)により改定

(9) 脚注8で既述の「委員会規則 (EC) 611/2005」の備考3

2. MARITIME TRANSPORT SERVICES

2.1. Scope

9. Liner shipping services, cabotage and tramp services are the maritime transport sectors directly affected by the changes brought about by Regulation (EC) No 1419/2006.
10. Liner shipping involves the transport of cargo, chiefly by container, on a regular basis to ports of a particular geographic route, generally known as a trade. Other general characteristics of liner shipping are that timetables and sailing dates are advertised in advance and services are available to any transport user.
11. Article 1.3(a) of Regulation (EEC) No 4056/86 defined tramp vessel services as the transport of goods in bulk or in break bulk in a vessel chartered wholly or partly to one or more shippers on the basis of a voyage or time charter or any other form of contract for non-regularly scheduled or non-advertised sailings where the freight rates are freely negotiated case by case in accordance with the conditions of supply and demand. It is mostly the unscheduled transport of one single commodity which fills a vessel⁽¹⁰⁾.
12. Cabotage involves the provision of maritime transport services including tramp and liner shipping, linking two or more ports in the same Member State⁽¹¹⁾. Although these Guidelines do not specifically address cabotage services they nevertheless apply to these services insofar as they are provided either as liner or tramp shipping services.

2.2. Effect on trade between Member States

13. Article 81 of the Treaty applies to all agreements which may appreciably affect trade between Member States. In order for there to be an effect on trade it must be possible to foresee with a sufficient degree of probability on the basis of a set of objective factors of law or fact that the agreement or conduct may have an influence, direct or indirect, actual or potential, on the pattern of trade between Member States⁽¹²⁾. The Commission has issued guidance on how it will apply the concept of affectation of trade in its Guidelines on the effect of trade concept contained in Articles 81 and 82 of the Treaty⁽¹³⁾.

¹⁰ The Commission has identified a series of characteristics specific to specialised transport which render it distinct from liner services and tramp vessel services. They involve the provision of regular services for a particular cargo type. The service is usually provided on the basis of contracts of affreightment using specialised vessels technically adapted and/or built to transport specific cargo. Commission Decision No 94/980/EC of 19 October 1994 in Case IV/34.446 – *Transatlantic Agreement*, OJ L 376, 31.12.1994, p. 1 (*hereinafter the TAA decision*), paragraphs 47-49.

¹¹ Article 1 of Council Regulation (EEC) No 3577/92 of 7 December 1992 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport within Member States (maritime cabotage), OJ L 364, 12.12.1992, p. 7.

¹² Case 42/84 *Remia BV and others v Commission* [1985] ECR 2545, paragraph 22. Case 319/82 *Ciments et Bétons de l'Est v Kerpen & Kerpen* [1983] ECR 4173, paragraph 9.

¹³ OJ C 101, 27.4.2004, p. 81.

2. 海上輸送サービス

2.1. 範囲

9. 定期船輸送サービス、カボタージュ輸送、不定期船輸送サービスは、「理事会規則 (EC) No.1419/2006」の発効による変更から直接影響を受ける海上輸送部門である。
10. 定期船輸送は、特定の周航ルート上の港湾を定期的に経由しながら主としてコンテナによる貨物の輸送を行う、一般に「交易 (trade) 」と呼ばれるサービスを行っている。その他にも、運航スケジュールや寄港日が事前に周知されるため、不特定多数の輸送利用者が利用できるという特徴がある。
11. 不定期船輸送サービスの定義については、「理事会規則 (EEC) No.4056/86」の第 1 条 3 項(a)が、需給状況に応じてその都度、荷主 (shipper) と運賃を自由に交渉し、運航スケジュールが不定期かまたは公表されず、1 社以上の荷主に航路や時期ごとに全体もしくは一部を用船した船舶で、バルクもしくはブレイクバルク形態の物品の輸送を行うサービスと定めている。多くは、満船ベースで単一の商品を運ぶ不定期輸送である (¹⁰) 。
12. カボタージュ輸送は、同一加盟国内の 2 ケ所以上の港湾を結ぶ不定期船、定期船輸送を含む海上輸送サービスの提供をいう (¹¹) 。本ガイドラインはカボタージュサービスを特に取り上げていないが、当該サービスが定期船か不定期船の輸送サービスとして提供されている場合に限り、本ガイドラインが適用される。

2.2 加盟国間の取引への影響

13. EC 条約第 81 条は、加盟国間の取引に明白な影響を与えるすべての協定に適用される。取引への影響があるというためには、法律や事実による一連の客観的要素に基づき、その協定や行為が加盟国間の取引のパターンに直接・間接に実際の影響を持ちうるか、持ちうる可能性があることを十分な蓋然性をもって予見できなければならない (¹²) 。委員会は、ガイドラインにおける取引の影響の概念 (concept of affectation of trade) を、EC 条約第 81 条、82 条にいう取引への影響という概念にどのように当てはめるかについてのガイダンスを発表している (¹³) 。

(¹⁰) 委員会は、定期船、不定期船輸送サービスとは区別される特殊輸送の一連の特徴を明らかにしている。特殊輸送は特定の種類の貨物向けの定期的サービスの提供を含む。このサービスは通常、数量輸送契約 (CoA ; contract of affreightment) に基づき、特殊貨物の輸送向けに技術的に適合、あるいは建造されたか、その両方の特殊船舶を用いて提供される。ケース IV/34.446-Trans-Atlantic Agreement における 1994 年 10 月 19 日の「委員会決定 94/980/EC」(OJ L 376, 1994 年 12 月 31 日、p.1) (以下、TAA 決定という) 、47~49 節。

(¹¹) 加盟国間の海上輸送サービス (海運カボタージュ) にサービス提供自由の原則を適用する 1992 年 12 月 7 日の「理事会規則 (EEC) No.3577/92」第 1 条 (OJ L 364, 1992 年 12 月 12 日、p.7) 。

(¹²) ケース 42/84、Remia BV その他対委員会 (1985 年) 、ECR 2545、22 節。ケース 319/82、Ciments et Bétons de l'Est 対 Kerpen & Kerpen (1983 年) 、ECR 4173、9 節。

(¹³) OJ C 101, 2004 年 4 月 27 日、p.81.

14. Transport services offered by liner shipping and tramp operators are often international in nature linking Community ports with third countries and/or involving exports and imports between two or more Member States (i.e. intra Community trade) ⁽¹⁴⁾. In most cases they are likely to affect trade between Member States *inter alia* on account of the impact they have on the markets for the provision of transport and intermediary services ⁽¹⁵⁾.
15. Effect on trade between Member States is of particular relevance to maritime cabotage services since it determines the scope of application of Article 81 of the Treaty and its interaction with national competition law under Article 3 of Regulation (EC) No 1/2003 on the implementation of the rules on competition laid down in Articles 81 and 82 of the Treaty. The extent to which such services may affect trade between Member States must be evaluated on a case by case basis ⁽¹⁶⁾.

2.3. The relevant market

16. In order to assess the effects on competition of an agreement for the purposes of Article 81 of the Treaty, it is necessary to define the relevant product and geographic market(s). The main purpose of market definition is to identify in a systematic way the competitive constraints faced by an undertaking. Guidance on this issue can be found in the Commission Notice on the definition of the relevant market for the purposes of Community competition law ⁽¹⁷⁾. This guidance is also relevant to market definition as regards maritime transport services.
17. The relevant product market comprises all those products and/or services which are regarded as interchangeable or substitutable by the consumer, by reason of the products' characteristics, their prices and their intended use. The relevant geographic market comprises the area in which the undertakings concerned are involved in the supply and demand of products or services, in which the conditions of competition are sufficiently homogeneous and which can be distinguished from neighbouring areas because the conditions of competition are appreciably different in those areas ⁽¹⁸⁾. A carrier (or carriers) cannot have a significant impact on the prevailing conditions of the market if customers are in a position to switch easily to other service providers ⁽¹⁹⁾.

14. 定期船社、不定期船社が提供する輸送サービスは、欧州共同体の港湾と第三国を結ぶが、2ヶ国以上の加盟国間の輸出入（すなわち EC 域内貿易）に関わっているが、またはその両方であるため、事実上国際的なサービスである ⁽¹⁴⁾。ほとんどの場合、これらのサービスは特に輸送・仲介サービスの提供に関わる市場に影響を与えることから、加盟国間の取引に影響すると考えられる ⁽¹⁵⁾。
15. 加盟国間の取引への影響は、特に海運力ボタージュサービスとの関連性が深い。これは、それによって EC 条約第 81 条の適用範囲、ならびに EC 条約第 81 条、82 条にいう競争関係規定の実施に関する「理事会規則 (EC) No.1/2003」第 3 条に基づく国内競争法 (独占禁止法) との相互関係が左右されるからである。こうしたサービスが加盟国間の取引に影響を与えうる度合いは、個別に評価される必要がある ⁽¹⁶⁾。

2.3 関連市場

16. EC 条約第 81 条に照らして協定による競争への影響を評価するためには、関連する製品・地理的市場を画定する必要がある。市場を画定する主な目的は、事業者が直面する競争上の制約を系統的な方法で明らかにすることである。この問題に関するガイダンスは、EC 競争法のための関連市場画定に関する委員会告示 (Commission Notice) に掲載されている ⁽¹⁷⁾。このガイダンスは、海上輸送サービスに関する市場の画定とも関係がある。
17. 関連製品市場は、その製品特性や価格、使用目的によって、消費者が交換可能あるいは代替可能とみなすあらゆる製品がサービス、あるいはその両方から成る市場である。関連地理的市場とは、関連事業者が製品またはサービスの需要と供給に携わっている地域であって、競争条件が十分に均質であり、競争条件が明らかに異なっているために近隣地域とはつきり区別ができるような地域である ⁽¹⁸⁾。顧客 (荷主) が簡単に他の事業者に切り替えられる立場にあれば、1社であろうと複数であろうと、船社が市場の一般的な条件に大きな影響を与えることはできない ⁽¹⁹⁾。

¹⁴ The fact that the service is to/from a non-EU port does not in itself preclude that trade between Member States is affected. A careful analysis of the effects on customers and other operators within the Community that rely on the services needs to be carried out to determine whether they fall under Community jurisdiction. See Guidelines on the effect on trade concept contained in Articles 81 and 82 of the Treaty, cited above in footnote 13.

¹⁵ Commission Decision No. 93/82/EEC of 23 December 1992 (Cases IV/32.448 and IV/32.450, *CEWAL*), OJ L 34, 10.2.1993, p. 1, paragraph 90, confirmed by the Court of First Instance in Joined Cases T-24/93 to T-26/93 and T-28/93, *Compagnie Maritime Belge and others v Commission* [1996] ECR II-1201, paragraph 205. TAA decision, cited above in footnote 10, paragraphs 288-296, confirmed by the judgment of the Court of First Instance of 28 February 2002, in Case T-395/94, *Atlantic Container Line and others v Commission (hereinafter the TAA judgment)*, paragraphs 72-74; Commission Decision No 1999/243/EC of 16 September 1998 (Case IV/35.134 - *Trans-Atlantic Conference Agreement*) (*hereinafter the TACA decision*), OJ L 95, 9.4.1999, p. 1, paragraphs 386-396; Commission Decision No 2003/68/EC of 14 November 2002 (Case COMP/37.396 - *Revised TACA*) (*hereinafter the Revised TACA decision*), OJ L 26, 31.1.2003, p. 53, paragraph 73.

¹⁶ For guidance on the application of the effect on trade, see the Commission Guidelines cited above in footnote 13.

¹⁷ OJ C 372, 9.12.1997, p. 5.

¹⁸ Notice on market definition, cited above in footnote 17, paragraph 8.

¹⁹ Notice on market definition, cited above in footnote 17, paragraph 13.

(14) サービスが EU 域外の港湾発着であるという事実だけで、加盟国間の取引が影響を受けないということにはならない。サービスを利用している域内の顧客と他の事業者に対する影響を慎重に分析し、それらが EC 司法権の管轄下に入るかどうかを判断する必要がある。脚注 13 に既述の EC 条約第 81 条、82 条に含まれる取引への影響の概念に関するガイドラインを参照。

(15) 第一審裁判所の合同ケース T-24/93 から T-26/93 および T-28/93, *Compagnie Maritime Belge* その他対委員会 (1996 年) ECR II-1201, 205 節により確認された 1992 年 12 月 23 日の「委員会決定 93/82/EEC」(ケース IV/32.448 および IV/32.450, *CEWAL*) (OJ L 34, 1993 年 2 月 10 日, p. 1), 90 節。第一審裁判所のケース T-395/94, *Atlantic Container Line* その他対委員会における 2002 年 2 月 28 日の判決 (以下, TAA 判決という)、72~74 節で確認された脚注 10 に既述の TAA 決定、288~296 節。1998 年 9 月 16 日の「委員会決定 1999/243/EC」(ケース IV/35.134-*Trans-Atlantic Conference Agreement*) (以下, TACA 決定という) (OJ L 95, 1999 年 4 月 9 日, p.1), 386~396 節。2002 年 11 月 14 日の「委員会決定 2003/68/EC」(ケース COMP/37.396-改定 TACA) (以下, 改定 TACA 決定という) (OJ L 26, 2003 年 1 月 31 日, p.53), 73 節。

(16) 取引への影響の適用に関するガイダンスとして、脚注 13 に既述の委員会ガイドラインを参照。

(17) OJ C 372, 1997 年 12 月 9 日, p.5

(18) 脚注 17 に既述の市場画定の告示、8 節。

(19) 脚注 17 に既述の市場画定の告示、13 節。

2.3.1. Liner shipping

18. Containerised liner shipping services have been identified as the relevant product market for liner shipping in several Commission decisions and Court judgments⁽²⁰⁾. Those decisions and judgments related to maritime transport in deep sea trades. Other modes of transport have not been included in the same service market even though in some cases these services may be, to a marginal extent, interchangeable. This was because only an insufficient proportion of the goods carried by container can easily be switched to other modes of transport, such as air transport services⁽²¹⁾.
19. It may be appropriate under certain circumstances to define a narrower product market limited to a particular type of product transported by sea. For example, the transport of perishable goods could be limited to reefer containers or include transport in conventional reefer vessels. While it is possible in exceptional circumstances for some substitution to take place between break bulk and container transport⁽²²⁾, there appears to be no lasting change over from container towards bulk. For the vast majority of categories of goods and users of containerised goods, break bulk does not offer a reasonable alternative to containerised liner shipping⁽²³⁾. Once cargo becomes regularly containerised it is unlikely ever to be transported again as non-containerised cargo⁽²⁴⁾. To date containerised liner shipping is therefore mainly subject to one way substitutability⁽²⁵⁾.
20. The relevant geographic market consists of the area where the services are marketed, generally a range of ports at each end of the service, determined by ports' overlapping catchment areas. As far as the European end of the service is concerned, to date the geographical market in liner cases has been identified as a range of ports in Northern Europe or in the Mediterranean. As liner shipping services from the Mediterranean are only marginally substitutable for those from Northern European ports, these have been identified as separate markets⁽²⁶⁾.

2.3.2. Tramp services

21. The Commission has not yet applied Article 81 of the Treaty to tramp shipping. Undertakings may consider the following elements in their assessment inasmuch as they are relevant to the tramp shipping services they provide.

2.3.1 定期船輸送

18. コンテナ化された定期船輸送サービスは、数件の委員会決定と裁判所判決の中で定期船輸送の関連製品市場と位置づけられている⁽²⁰⁾。これらの決定と判決は外航取引 (deep sea trade) における海上輸送に関するものであった。それ以外の輸送方式は、一部にわずかながら交換可能なサービスもあるにせよ、同じサービス市場には含まれていない。その理由は、コンテナによって輸送される貨物は、航空輸送など他の輸送方式に容易に切り替えられる部分がほとんどないからである⁽²¹⁾。
19. 一定の状況下では、海上輸送される特定種類の製品に絞ったより狭い製品市場を定めるのが適切な場合もある。例えば、生鮮食品の輸送は冷凍コンテナに限定するか、従来型の冷凍船での輸送に含めてもよい。例外的な状況では、ブレイクバルク輸送とコンテナ輸送の間で一部代替しあうことも可能だが⁽²²⁾、コンテナからバルク輸送への変更が永続するとは考えにくい。大部分のコンテナ貨物の対象製品と利用者にとって、ブレイクバルクは定期コンテナ船輸送に替わる十分な条件を備えているとはいえないからである⁽²³⁾。ひとたび貨物が恒常的にコンテナ化されるようになると、非コンテナ化貨物として輸送される可能性は低いとみられる⁽²⁴⁾。このため現在、定期コンテナ船輸送は、それ以外の輸送手段からの一方的な切り替えが進んでいる状況である⁽²⁵⁾。
20. 関連地理的市場はサービスが提供される地域、すなわち一般にはサービスの各終端にある一連の港湾で構成され、港湾の集積地域 (overlapping catchment area) が決定要因となる。サービスの欧州側の終端についていえば、現時点での定期船輸送の地理的市場は北欧、あるいは地中海の諸港湾とされている。地中海発の定期船輸送サービスが北欧の港湾発の同サービスを代替できる余地はほとんどないため、これらの市場は別個のものとして認識されている⁽²⁶⁾。

2.3.2 不定期船サービス

21. 委員会は、不定期船輸送にはまだ EC 条約第 81 条を適用していない。事業者は、自らが提供する不定期輸送サービスに関連する場合には、その評価に際して以下の要素を考慮すべきである。

²⁰ Commission Decision No 1999/485/EC of 30 April 1999 (Case IV/34.250 – *Europe Asia Trades Agreement*), OJ L 193, 26.7.1999, p. 23; TAA decision, cited above in footnote 10, and the TACA decision, cited above in footnote 15, paragraphs 60-84. The market definition in the TACA decision was confirmed by the Court of First Instance in its judgment in Joined cases T-191/98, T-212/98 to T-214/98, *Atlantic Container Line AB and others v Commission*, [2003] ECR II-3275 (*hereinafter the TACA judgment*), paragraphs 781-883.

²¹ Paragraph 62 of the TACA decision, cited above in footnote 15 and paragraphs 783-789 of the TACA judgment, cited above in footnote 20.

²² TACA decision, cited above in footnote 15, paragraph 71.

²³ TAA judgement, cited above in footnote 15, paragraph 273 and TACA judgment, cited above in footnote 20, paragraph 809.

²⁴ TAA judgment, cited above in footnote 15, paragraph 281. Commission Decision in Case No COMP/M.3829 – *MAERSK/PONL*, 29.07.2005, paragraph 13.

²⁵ TACA decision, cited above in footnote 15, paragraphs 62-75; TACA judgment, cited above in footnote 20, paragraph 795 and Commission Decision in *MAERSK/PONL*, cited above in footnote 24, paragraphs 13 and 112-117.

²⁶ TACA decision, cited above in footnote 15, paragraphs 76-83 and Revised TACA decision, cited above in footnote 15, paragraph 39.

(20) 1999年4月30日付「委員会決定 1999/485/EC」(ケース IV/34.250-Europe Asia Trades Agreement) (OJ L 193, 1999年7月26日, p.23)。脚注 10 に既述の TAA 決定、および脚注 15 に既述の TACA 決定、60~84 節。TACA 決定における市場の画定は、第一審裁判所の合同ケース T-191/98、T-212/98、Atlantic Container Line AB その他対委員会 (2003 年) ECR II-3275 における判決 (以下、TACA 判決という)、781~883 節によって確認されている。

(21) 脚注 15 に既述の TACA 決定の 62 節、および脚注 20 に既述の TACA 判決の 783~789 節。

(22) 脚注 15 に既述の TACA 決定、71 節。

(23) 脚注 15 に既述の TAA 判決、273 節、および脚注 20 に既述の TACA 判決、809 節。

(24) 脚注 15 に既述の TAA 判決、281 節。ケース COMP/M.3829-MAERSK/PONL における 2005 年 7 月 29 日の「委員会決定」、13 節。

(25) 脚注 15 に既述の TACA 決定、62~75 節。脚注 20 に既述の TACA 判決、795 節、および脚注 24 に既述の MAERSK/PONL における「委員会決定」、13 節および 112~117 節。

(26) 脚注 15 に既述の TACA 決定、76~83 節、および脚注 15 に既述の改定 TACA 決定、39 節。

Elements to take into account when determining the relevant product market from the demand side (demand substitution)

需要サイドから関連製品市場を決定する際に考慮すべき要素 (需要代替)

22. The “main terms” of an individual transport request are a starting point for defining relevant service markets in tramp shipping since they generally identify the essential elements⁽²⁷⁾ of the transport requirement at issue. Depending on the transport users’ specific needs, they will be made up of negotiable and non-negotiable elements. Once identified, a negotiable element of the main terms, for example the vessel type or size, may indicate, for instance, that the relevant market with respect to this specific element is wider than laid down in the initial transport requirement.
23. The nature of the service in tramp shipping may differ and there is a variety of transport contracts. It may be necessary, therefore, to ascertain whether the demand side considers the services provided under time charter contracts, voyage charter contracts and contracts of affreightment to be substitutable. Should this be the case they may belong to the same relevant market.
24. Vessel types are usually subdivided into a number of standard industrial sizes⁽²⁸⁾. Due to considerable economies of scale, a service with a significant mismatch between cargo volume and vessel size may not be able to offer a competitive freight rate. Therefore, the substitutability of different vessel sizes needs to be assessed case by case so as to ascertain whether each vessel size constitutes a separate relevant market.

22. 不定期船輸送における関連サービス市場を画定するにはまず、個々の輸送に求められる「主要条件」が出発点となる。これは、主要条件によって一般に問題の輸送要件の基本要素⁽²⁷⁾が決まるためである。主要条件は、荷主の特定のニーズに応じて交渉可能な要素と交渉不可能な要素とで構成されることになる。主要条件の交渉可能要素、例えば船種や船型といった要素がひとたび確定されると、例えば、この特定の要素に関する関連市場は当初の輸送要件で定められたものより大きくなる場合がある。
23. 不定期船輸送サービスの性格には違いがあり、輸送契約の種類もさまざまである。したがって、需要サイドは期間用船契約、航海用船契約、数量輸送契約 (contract of affreightment) によるサービスが代替可能かどうかを確認する必要がある。それらが代替可能であれば、同じ関連市場に属している可能性がある。
24. 船舶の種類は通常、複数の業界標準船型に細分化されている⁽²⁸⁾。スケールメリット (規模の経済) が大きく作用するため、貨物量と船腹量に大きなミスマッチがあるサービスに対して、競争力のある運賃を提示することは困難である。したがって、それぞれの船型が別個の関連市場を構成するかどうかを確認するには、異なる船型の代替可能性をそれぞれのケースごとに評価する必要がある。

²⁷ For voyage charter for instance the essential elements of a transport requirement are the cargo to be carried, the cargo volume, the loading and discharging ports, the laydays or the ultimate date by which the cargo has to arrive and technical details regarding the vessel required.

²⁸ It appears to be the industry’s perception that vessel sizes constitute separate markets. The trade press and the Baltic Exchange publish price indexes for each standard vessel size. Consultants’ reports divide the market on the basis of vessel sizes.

(27) 例えば、航海用船契約における輸送要件の基本要素は、輸送対象貨物、貨物量、積地・揚地、停泊日数 (lay day)、貨物到着期限、必要船舶の技術情報である。

(28) 業界は船型によって市場が異なることを認識しているようである。貿易専門紙とバルチック海運取引所は、業界標準船型ごとの運賃指数を発表している。コンサルタントの報告書も、船型に基づいて市場を分類している。

Elements to take into account when determining the relevant product market from the supply-side (supply substitution)

25. The physical and technical conditions of the cargo to be carried and the vessel type provide the first indications as to the relevant market from the supply side⁽²⁹⁾. If vessels can be adjusted to transport a particular cargo at negligible cost and in a short time-frame⁽³⁰⁾, different tramp shipping service providers are able to compete for the transport of this cargo. In such circumstances, the relevant market from the supply side will comprise more than one type of vessel.
26. However, there are a number of vessel types that are technically adapted and/or specially built to provide specialised transport services. Although specialised vessels may also carry other types of cargo, they may be at a competitive disadvantage. The ability of specialised service providers to compete for the transport of other cargo may, therefore, be limited.
27. In tramp shipping, port calls are made in response to individual demand. Mobility of vessels may however be limited by terminal and draught restrictions or environmental standards for particular vessel types in certain ports or regions.

Additional considerations to take into account when determining the relevant product market

28. The existence of chains of substitution between vessel sizes in tramp shipping should also be considered. In certain tramp shipping markets, vessel sizes at the extreme of the market are not directly substitutable. Chain substitution effects may nevertheless constrain pricing at the extremes and lead to their inclusion in a broader market definition.
29. In certain tramp shipping markets, consideration must be given to whether vessels can be considered as captive capacity and should not be taken into account when assessing the relevant market on a case by case basis.

供給サイドから関連製品市場を決定する際に考慮すべき要素 (供給代替)

25. 輸送対象貨物の物理的・技術的条件と船型は、供給サイドから関連市場を画定する際の最初の指標となる⁽²⁹⁾。特定の貨物をわずかなコストで短期間に輸送するために船舶を調整できるのであれば⁽³⁰⁾、他の不定期船輸送の船社もこの貨物の輸送獲得競争に参入することができる。こうした状況では、供給サイドからの関連市場は2種類以上の船型を含むものになる。
26. ただし、特殊輸送サービス向けに技術的に適合もしくは特別に建造されたか、その両方に該当する船種が数多く存在する。これらの専用船が用途外の貨物を運ぶことは可能だが、競争上不利な立場になりやすい。このため、専用船サービスの船社が用途外の貨物輸送で競争力を発揮するのは容易ではない。
27. 不定期船輸送では、経路地は個々の荷主の求めに応じて決定される。しかし、船舶の可動性は、その港湾や地域の特定船種に対する港湾施設や喫水標 (draught) の制約、あるいは環境基準によって制限されることがある。

関連製品市場を決定する際に考慮すべきその他の検討事項

28. 不定期船輸送では、船型間の代替連鎖 (chains of substitution) の存在も考慮しなければならない。特定の不定期船輸送市場では、市場の両極に位置する船型を直接代替することは困難である。しかしながら、一連の代替効果によって代替連鎖の両極間でも価格設定が制約されるため、結果としてより広い市場の画定に至ることがある。
29. 特定の不定期船輸送市場では、船舶を専用能力とみなしうるかどうかを検討すべきであり、個別に関連市場を評価する際には考慮してはならない。

²⁹ For example, liquid bulk cargo cannot be carried on dry bulk vessels or reefer cargo cannot be transported on car carriers. Many oil tankers are able to carry dirty and clean petroleum products. However, a tanker cannot immediately carry clean products after having transported dirty products.

³⁰ Switching a dry bulk vessel from the transport of coal to grain might require only a one-day cleaning process that might be done during a ballast voyage. In other tramp shipping markets this cleaning period may be longer.

(29) 例えば、液体ばら積み貨物はドライバルク船では運べず、冷凍貨物は自動車船では輸送できない。多くの石油タンカーは重油・原油等の「黒物油」、軽油等の「白物油」を輸送できるが、1台のタンカーが黒物油を輸送した直後に白物油を輸送することはできない。

(30) ドライバルク船を石炭輸送から穀物輸送に切り替える場合、バラスト航海中にわずか1日の清掃作業で済ませることができる。他の不定期船輸送市場では、この清掃作業がもっと長くなる可能性がある。

30. Additional factors such as the reliability of the service provider, security, safety and regulatory requirements may influence supply and demand-side substitutability, for example the double hull requirement for tankers in Community waters ⁽³¹⁾.

Geographic dimension

31. Transport requirements usually contain geographic elements such as the loading and discharging ports or regions. These ports provide the first orientation for the definition of the relevant geographic market from the demand-side, without prejudice to the final definition of the relevant geographic market.
32. Certain geographic markets may be defined on a directional basis or may occur only temporarily for instance when climatic conditions or harvest periods periodically affect the demand for transport of particular cargos. In this context, repositioning of vessels, ballast voyages and trade imbalances should be considered for the delineation of relevant geographic markets.

2.4. Market shares

33. Market shares provide useful first indications of the market structure and of the competitive importance of the parties and their competitors. The Commission interprets market shares in the light of the market conditions on a case-by-case basis. In liner shipping, volume and/or capacity data have been identified as the basis for calculating market shares in several Commission decisions and Court judgments ⁽³²⁾.
34. In tramp shipping markets, service providers compete for the award of transport contracts, that is to say, they sell voyages or transport capacity. Depending on the specific services in question, various data may allow operators to calculate their annual market shares ⁽³³⁾, for instance:
- a the number of voyages;
 - b the parties' volume or value share in the overall transport of a specific cargo (between port pairs or port ranges);
 - c the parties' share in the market for time charter contracts;
 - d the parties' capacity shares in the relevant fleet (by vessel type and size).

30. 輸送事業者の信頼性、保安確保、安全性、規制遵守などの追加的要因も、例えば、共同体海域におけるタンカーの二重船体構造要件など、供給サイド、需要サイドの代替可能性に影響を与える場合がある ⁽³¹⁾。

地理的要素

31. 輸送要件には通常、積み込み、荷揚げの港湾や地域などの地理的要素が含まれる。これらの港湾は、需要サイドによる関連地理的市場の画定の最初の方向づけをするものであり、関連地理的市場の最終的な画定を損なうことはない。
32. 特定の地理的市場は方面に基づいて画定される場合や、例えば、気候条件や収穫時期が特定貨物の輸送需要に定期的に影響を与える際に、一時的に生じる場合がある。この点から、関連地理的市場の全体像を画定する際には、船舶の再配置、バラスト（空船）航海、取引の不均衡を考慮する必要がある。

2.4 市場シェア

33. 市場シェアは、市場構造および当事者とその競争事業者の競争上の地位を示す有効な第一義的指標である。委員会は市況に照らして個別に市場シェアを解釈している。定期船輸送では、数件の委員会決定と裁判所判決が、市場シェアの算定基準として貨物量が船腹量のデータ、あるいはその両方を認定している ⁽³²⁾。
34. 不定期船輸送市場では、輸送契約の獲得をめぐる船社同士が競争、すなわち航海や輸送の能力の売り込みを行っている。焦点の特定サービスによっては以下のようなさまざまなデータがあり、事業者はこれらに基づいて自社の年間市場シェアを算定することができる ⁽³³⁾。
- (a) 航海数
 - (b) 特定貨物の総輸送量における当事者の数量、または金額ベースのシェア（港湾間か港湾範囲間）
 - (c) 期間用船契約市場における当事者のシェア
 - (d) 関連フリートにおける当事者の船腹量のシェア（船種、船型別）

³¹ Regulation (EC) No 417/2002 of the European Parliament and of the Council of 18 February 2002 on the accelerated phasing-in of double hull or equivalent design requirements for single hull oil tankers and repealing Council Regulation (EC) No 2978/94, L 64, 7.3.2002.

³² TACA decision, cited above in footnote 15, paragraph 85; Revised TACA decision, cited above in footnote 15, paragraphs 85 and 86 and the TACA judgment, cited above in footnote 20, paragraphs 924, 925 and 927.

³³ Depending on the specificities of the relevant tramp shipping market shorter periods may be envisaged, e.g. in markets where contracts of affreightment are tendered for periods of less than one year.

(31) 二重船体構造の段階的導入の加速ないし一重船体構造タンカー向けの同等の設計要件、および「理事会規則 (EC) No.2978/94」(OJ L 64, 2002年3月7日)の廃止に関する、2002年2月18日の欧州議会・理事会の「規則 (EC) No.417/2002」。

(32) 脚注15に既述のTACA決定、85節。脚注15に既述の改定TACA決定、85、86節、および脚注20に既述のTACA判決、924、925、927節。

(33) 関連する不定期船輸送市場の特性によっては、より短い期間も想定される。例えば、1年未満の契約期間で数量輸送契約の入札が行われる市場など。

3. HORIZONTAL AGREEMENTS IN THE MARITIME TRANSPORT SECTOR

35. Cooperation agreements are a common feature of maritime transport markets. Considering that these agreements may be entered into by actual or potential competitors and may adversely affect the parameters of competition, undertakings must take special care to ensure that they comply with the competition rules. In service markets, such as maritime transport, the following elements are particularly relevant for the assessment of the effect an agreement may have in the relevant market: prices, costs, quality, frequency and differentiation of the service provided, innovation, marketing and commercialisation of the service.
36. Three issues are of particular relevance to the services covered by these guidelines: technical agreements, exchanges of information and pools.

3.1. Technical agreements

37. Certain types of technical agreements may not fall under the prohibition set out in Article 81 of the Treaty on the ground that they do not restrict competition. This is the case, for instance, of horizontal agreements the sole object and effect of which is to implement technical improvements or to achieve technical cooperation. Agreements relating to the implementation of environmental standards can also be considered to fall into this category. Agreements between competitors relating to price, capacity, or other parameters of competition will, in principle, not fall into this category⁽³⁴⁾.

3.2. Information exchanges between competitors in liner shipping

38. An information exchange system entails an arrangement on the basis of which undertakings exchange information amongst themselves or supply it to a common agency responsible for centralizing, compiling and processing it before returning it to the participants in the form and at the frequency agreed.

3. 海上輸送部門における水平的協定

35. 協力協定は海上輸送市場に共通の特徴である。実際の競合事業者、あるいは将来の競合事業者同士がこうした協定を結び、競争条件に悪影響を与える可能性に鑑み、事業者は自ら競争関係規定を確実に遵守するよう特別な注意を払わなければならない。海上輸送などのサービス市場においては、協定が関連市場に与える影響を評価するには以下の要素が特に関係してくる。すなわち、提供されるサービスの価格、コスト、質、頻度、差別化の度合い、サービスの革新性、販売・営業体制である。
36. 本ガイドラインが対象とするサービスでは、技術協定、情報交換、プールの3つの問題が特に重要である。

3.1 技術協定

37. 技術協定のタイプによっては、競争を制限しないという理由からEC条約第81条が定めた禁止規定の対象にはならないものがある。例えば、水平的協定の中でも、目的と効果が技術改良の実施や技術協力の実現に限定されている協定がそれに当たる。環境基準の実施に関わる協定もこの分類に含まれると考えられる。価格、船腹その他の競争条件に関わる競合事業者間の協定は、基本的にこの分類には含まれない⁽³⁴⁾。

3.2 定期船輸送における競合事業者間の情報交換

38. 情報交換システムとは、事業者が事業者間で情報を交換するか、情報の一本化、集約化、処理を行う共通の機関に情報を提供し、この機関から合意した形式と頻度で参加事業者が情報を得る取り決めをいう。

³⁴ Commission Decision No 2000/627/EC of 16 May 2000 (Case IV/34.018 – *Far East Trade Tariff Charges and Surcharges Agreement (FETTCSA)*), OJ L 268, 20.10.2000, p. 1, paragraph 153. Judgment of the Court of First Instance in Case T-229/94, *Deutsche Bahn AG v Commission*, [1997] ECR II-1689, paragraph 37.

(34) 2000年5月16日の「委員会決定2000/627/EC」(ケースIV/34.018-Far East Trade Tariff Charges and Surcharges Agreement (FETTCSA))(OJ L 268, 2000年10月20日、p.1)、153節。ケースT-229/94、*Deutsche Bahn AG* 対委員会(1997年)ECRII-1689における1997年10月21日の第一審裁判所判決、37節。

39. It is common practice in many industries for aggregate statistics and general market information to be gathered, exchanged and published. This published market information is a good means to increase market transparency and customer knowledge, and thus may produce efficiencies. However, the exchange of commercially sensitive and individualised market data can, under certain circumstances, breach Article 81 of the Treaty. These guidelines are intended to assist providers of liner shipping services in assessing when such exchanges breach the competition rules.
40. In the liner shipping sector, exchanges of information between shipping lines taking part in liner consortia which otherwise would fall under Article 81(1) of the Treaty are permitted to the extent that they are ancillary to the joint operation of liner transport services and the other forms of co-operation covered by the block exemption in Regulation (EC) No 823/2000⁽³⁵⁾. The present Guidelines do not deal with these information exchanges.

3.2.1. In general

41. In assessing information exchange systems under Community competition law, the following distinctions must be made.
42. The exchange of information may be a facilitating mechanism for the implementation of an anti-competitive practice, such as monitoring compliance with a cartel; where an exchange of information is ancillary to such an anti-competitive practice its assessment must be carried out in combination with an assessment of that practice. An exchange of information may even have in itself the object of restricting competition⁽³⁶⁾. These Guidelines do not address such exchanges of information.

39. 多くの産業分野では、総合的な統計や一般的な市場情報を収集、交換、発表することは一般的な業界慣行である。市場情報の公表は、市場の透明性と顧客の知識を向上させる優れた手段であり、効率性の改善にもつながる。しかし、営業上取り扱いに注意を要する個別の市場データを交換することは、特定の状況下ではEC条約第81条に違反する恐れがある。このため本ガイドラインは、定期船輸送のサービス事業者が、かかる情報交換がどのような場合に競争関係規定に抵触するのかを評価する際の指針となるよう作成された。
40. 定期船輸送部門では、定期船コンソーシアムに参加している船社間の情報交換は原則としてEC条約第81条1項に抵触するが、それらが定期船輸送サービスの共同実施および「規則 (EC) No.823/2000」の一括適用除外規定の対象となるその他の協力形態の補助となる限りにおいては認められている⁽³⁵⁾。本ガイドラインは、これらの情報交換については扱っていない。

3.2.1 全般的問題

41. 共同体の競争法に基づいて情報交換システムを評価するに当たっては、以下の点を明確にする必要がある。
42. 情報交換がカルテルの実施状況を監視するなど、反競争的慣行の実施を容易にするメカニズムとして機能することもある。情報交換がこのような反競争的慣行を助長するような場合、評価は反競争的慣行の評価と平行して実施しなければならない。情報交換はそれ自体、競争を制限する目的を有していることさえある⁽³⁶⁾。本ガイドラインはこのような情報交換については取り上げていない。

³⁵ Regulation (EC) No 823/2000, cited above in footnote 8, applies to international liner transport services from or to one or more Community ports exclusively for the carriage of cargo chiefly by container – see Articles 1, 2 and Article 3(2)(g) thereof.

³⁶ Judgment of the Court of Justice in Case C-49/92 P, *Commission v Anic Partecipazioni*, [1999] ECR I-4125, paragraphs 121 to 126.

(35) 脚注 8 に既述の「規則 (EC) No.823/2000」は、主にコンテナによる貨物輸送専用の 1 ヶ所以上の EC 域内発着の外航定期船輸送サービスに適用される。第 1 条、2 条および 3 条 2 項(g)を参照。

(36) ケース C-49/92P、委員会対 Anic Partecipazioni (1999 年) ECRI-4125 の裁判所判決、121～126 節。

43. However, an exchange of information, in its own right, might constitute an infringement of Article 81 of the Treaty by reason of its effect. This situation arises when the information exchange reduces or removes the degree of uncertainty as to the operation of the market in question with the result that competition between undertakings is restricted⁽³⁷⁾. Every economic operator must determine autonomously the policy which it intends to pursue on the market. The Court further considered that undertakings are, therefore, precluded from direct or indirect contacts with other operators which influence the conduct of a competitor or reveal their own (intended) conduct if the object or effect of those contacts is to restrict competition, i.e. to give rise to conditions of competition which do not correspond to the normal conditions of the market in question, taking into account the nature of the products or the services provided, the size and number of the undertakings and the volume of the market⁽³⁸⁾. By contrast, in the wood pulp market, the Court has found that unilateral quarterly price announcements made independently by producers to users constitute in themselves market behaviour which does not lessen each undertaking's uncertainty as to the future attitude of its competitors and hence, in the absence of any preliminary concerted practice between producers, do not constitute in themselves an infringement of Article 81(1) of the Treaty⁽³⁹⁾.
44. The case law of the Community Courts provides some general guidance in examining the likely effects of an information exchange. The Court has found that where there is a truly competitive market, transparency is likely to lead to intensification of competition between suppliers⁽⁴⁰⁾. However, on a highly concentrated oligopolistic market, on which competition is already greatly reduced, exchanges of precise information on individual sales at short intervals between the main competitors, to the exclusion of other suppliers and of consumers, are likely to impair substantially the competition that exists between suppliers. In such circumstances, the sharing, on a regular and frequent basis, of information concerning the operation of the market has the effect of periodically revealing to all competitors the market positions and strategies of the various individual competitors⁽⁴¹⁾. The Court has also found that an information exchange system may constitute a breach of the competition rules even when the market is not highly concentrated but there is a reduction of the undertakings' decision-making autonomy resulting from pressure during subsequent discussions with competitors⁽⁴²⁾.
43. しかしながら、情報交換はそれ自体、情報交換が持つ効果によって EC 条約第 81 条に抵触する可能性がある。こうした状況は、焦点の市場活動に関して情報交換が一定の不透明感を軽減、払拭し、事業者間の競争が制限される結果をもたらす場合に生じる⁽³⁷⁾。どの営利事業者も、市場において追求しようとする方針を自主的に決めなければならない。判例はさらに、事業者は、競合他社の行為に影響を与えたり、それ自身の(意図的な)行為を漏らしたりするような競合他社との直接・間接の接触について、その接触の目的や効果が競争の制限である場合、すなわち、提供される製品やサービスの質、関連事業者の規模と数、市場規模からみて、焦点となっている市場の一般的競争条件に合致しない競争条件を生み出している場合は、これを行ってはならないとしている⁽³⁸⁾。これとは対照的に裁判所は、木材パルプ市場においては、生産者が利用者に対して独自に行っている四半期ごとの価格発表は、市場行動としてはそれ自体で競合他社の将来の行動に対する各事業者の不透明感を軽減することではなく、したがって生産者間で事前の協調慣行が存在しない限り、それだけでは EC 条約第 81 条 1 項に抵触しないと判断している⁽³⁹⁾。
44. 欧州司法裁判所の判例は、情報交換に伴う潜在的効果を検証するに当たって一定の指針となる。同裁判所は、真の競争市場というものが存在する場合、そこでは透明性が供給者間の競争を高めると判断している⁽⁴⁰⁾。しかしながら、高度な寡占市場、すなわち競争がすでに乏しい市場においては、他の供給者や消費者を排除し、主要競合事業者間で個々の販売状況に関する正確な情報を頻繁にやりとりすることは、供給者間に存在する競争を著しく損なうことになりかねない。こうした状況では、市場活動に関する情報を定期的かつ頻繁に共有することは、個々の競合事業者の市場での地位や戦略を定期的にあらゆる事業者に明らかにするという効果を持つ⁽⁴¹⁾。裁判所はまた、情報交換システムは、市場の集中化が進んでいなくとも、その後の競合他社との協議に伴う圧力によって事業者の自主的判断が影響を受けられる場合には、競争関係規定に違反する可能性があるとしている⁽⁴²⁾。

³⁷ Judgment of the Court of Justice in Case C-7/95 P, *John Deere v Commission*, [1998] ECR I-3111, paragraph 90 and Judgment of the Court of Justice in Case C-194/99 P, *Thyssen Stahl v Commission*, [2003] ECR I-10821, paragraph 81.

³⁸ Judgment of the Court of Justice of 23 November 2006 in Case C-238/05, *Asnef-Equifax v Asociación de Usuarios de Servicios Bancarios (Ausbanc)*, [2006] ECR I-11125, paragraph 52 and Judgment of the Court of Justice in Case C-49/92 P, *Commission v Anic Participazioni*, cited above in footnote 36, paragraphs 116 and 117.

³⁹ Judgment of the Court of Justice in Joined Cases C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85 and C-125/85 to C-129/85, *A. Ahlström Osakeyhtiö and others v Commission*, [1993] ECR I-1307, paragraphs 59 to 65.

⁴⁰ Judgment in *John Deere v Commission*, Case C-7/95 P, cited above in footnote 37, paragraph 88.

⁴¹ Judgment of the Court of First Instance in Case T-35/92 *John Deere Ltd v Commission*, [1994] ECR II-957, paragraph 51, upheld on appeal by the Judgment in *John Deere Ltd v Commission*, Case C-7/95 P, cited above in footnote 37, paragraph 89; and more recently, the judgment in *Asnef-Equifax v Ausbanc*, cited above in footnote 38.

⁴² Judgment of the Court of First Instance in Case T-141/94 *Thyssen Stahl AG v Commission* [1999] ECR II-347, paragraphs 402 and 403.

(37) ケース C-7/95P、John Deere 対委員会 (1998 年) ECRI-3111 の裁判所判決、90 節、およびケース C-194/99P、Thyssen Stahl 対委員会 (2003 年) ECRI-10821 の裁判所判決、81 節。

(38) ケース C-238/05、Asnef-Equifax 対 Asociación de Usuarios de Servicios Bancarios (Ausbanc) (2006 年) ECRI-11125 における 2006 年 11 月 23 日の裁判所判決、52 節、および脚注 36 に既述のケース C-49/92P、委員会対 Anic Participazioni (1999 年) ECRI-4125 の裁判所判決、116 節と 117 節。

(39) 合同ケース C-89/85、C-104/85、C-114/85、C-116/85、C-117/85、C-125/85 から C-129/85、A. Ahlström Osakeyhtiö その他対委員会 (1993 年) ECRI-1307 の裁判所判決、59 節から 65 節。

(40) 脚注 37 に既述のケース C-7/95P、John Deere 対委員会の判決、88 節。

(41) ケース T-35/92、John Deere Ltd 対委員会 (1994 年) ECRII-957 における第一審裁判所判決、51 節。脚注 37 に既述のケース C-7/95P、John Deere Ltd 対委員会の判決による控訴審、89 節でも支持。および最近では、脚注 38 に既述の Asnef-Equifax 対 Ausbanc の判決。

(42) ケース T-141/94、Thyssen Stahl AG 対委員会 (1999 年) ECRII-347 における第一審裁判所判決、402 節と 403 節。

45. It follows that the actual or potential effects of an information exchange must be considered on a case-by-case basis as the results of the assessment depend on a combination of factors, each specific to an individual case. The structure of the market where the exchange takes place and the characteristics of the information exchange, are two key elements that the Commission examines when assessing an information exchange. The assessment must consider the actual or potential effects of the information exchange compared to the competitive situation that would result in the absence of the information exchange agreement⁽⁴³⁾. To be caught by Article 81(1) of the Treaty, the exchange must have an appreciable adverse impact on the parameters of competition⁽⁴⁴⁾.

46. The guidance below mainly relates to the analysis of a restriction of competition under Article 81(1) of the Treaty. Guidance on the application of Article 81(3) of the Treaty is to be found in paragraph 58 below and in the general notice on the subject⁽⁴⁵⁾.

3.2.2. Market structure

47. The level of concentration and the structure of supply and demand on a given market are key issues in considering whether an exchange falls within the scope of Article 81(1) of the Treaty⁽⁴⁶⁾.

48. The level of concentration is particularly relevant since, on highly concentrated oligopolistic markets, restrictive effects are more likely to occur and are more likely to be sustainable than in less concentrated markets. Greater transparency in a concentrated market may strengthen the interdependence of firms and reduce the intensity of competition.

49. The structure of supply and demand is also important, notably the number of competing operators and the symmetry and stability of their market shares and the existence of any structural links between competitors⁽⁴⁷⁾. The Commission may also analyse other factors such as the homogeneity of services and the overall transparency in the market.

45. 情報交換の実際の効果や潜在的な効果は、個別に検討しなければならないとされている。これは評価の結果が、個々のケースに特有なさまざまな要素によって決まるからである。委員会が情報交換の評価に当たって審査するのは、情報交換がなされる市場の構造と情報交換の特性という二つの重要な要素である。評価に際しては、情報交換協定が存在しない場合に想定される競争状況に照らして、情報交換が行われた場合の実際の効果や潜在的な効果を比較検討しなければならない⁽⁴³⁾。EC条約第81条1項の違反となるためには、情報交換が競争条件に相当の悪影響を与えることが前提である⁽⁴⁴⁾。

46. 以下のガイダンスは主に、EC条約第81条1項に基づく競争の制限の分析に関するものである。EC条約第81条3項の適用に関するガイダンスは後述の58節にあるほか、この問題についての一般告示 (general notice) を参照されたい⁽⁴⁵⁾。

3.2.2. 市場構造

47. ある市場における集中の度合いと需給構造は、情報交換が EC条約第81条1項に抵触するかどうかを検討するうえで重要である⁽⁴⁶⁾。

48. 集中の度合いは特に関連が深い。高度に集中した寡占市場は、集中度の低い市場より制限効果が生じやすく、また効果が持続しやすいと考えられる。集中した市場で透明性が増すと企業の相互依存が強まり、競争の度合いを弱める可能性がある。

49. 需給構造も重要である。特に、競合事業者の数、市場シェアの均衡と安定性、競合事業者間の構造的な結びつきなどが挙げられる⁽⁴⁷⁾。委員会はまた、サービスの均質性や市場の全般的な透明性など、他の要素を分析する場合もある。

⁴³ Judgment in *John Deere Ltd v Commission*, Case C-7/95 P, cited above in footnote 37, paragraphs 75-77.

⁴⁴ Guidelines on the application of Article 81(3), cited above in footnote 7, paragraph 16.

⁴⁵ Guidelines on the application of Article 81(3), cited above in footnote 7.

⁴⁶ Guidelines on the application of Article 81(3), cited above in footnote 7, paragraph 25.

⁴⁷ In liner shipping there are operational and/or structural links between competitors, for example membership of consortia agreements that allow shipping lines to share information for the purposes of providing a joint service. The existence of any such link, will have to be taken into account on a case by case basis when assessing the impact an additional exchange of information has in the market in question.

(43) 脚注 37 に既述のケース C-7/95P、John Deere 対委員会の判決、75～77 節。

(44) 脚注 7 に既述の第 81 条 3 項の適用に関するガイドライン、16 節。

(45) 脚注 7 に既述の第 81 条 3 項の適用に関するガイドライン。

(46) 脚注 7 に既述の第 81 条 3 項の適用に関するガイドライン、25 節。

(47) 定期船輸送では、競合事業者間に営業上、構造上の結びつきがある。例えば、共同運航を行うため船社間で情報の共有を認めるコンソーシアム協定への加盟などである。こうした結びつきの存在は、それ以上の情報を交換することで当該市場に生じる影響を評価する際に、個別に考慮しなければならない。

3.2.3. Characteristics of the information exchanged

50. The exchange of commercially sensitive data relating to the parameters of competition, such as price, capacity or costs, between competitors, is more likely to be caught by Article 81(1) of the Treaty than other exchanges of information. The commercial sensitivity of information should be assessed taking into account the criteria set out below.
51. The exchange of information already in the public domain does not in principle constitute an infringement of Article 81(1) of the Treaty⁽⁴⁸⁾. However, it is important to establish the level of transparency of the market and whether the exchange enhances information by making it more accessible and/or combines publicly available information with other information. The resulting information may become commercially sensitive and its exchange potentially restrictive of competition.
52. Information may be individual or aggregated. Individual data relates to a designated or identifiable undertaking. Aggregate data combines the data from a sufficient number of independent undertakings so that the recognition of individual data is impossible. The exchange of individual information between competitors is more likely to be caught by Article 81(1) of the Treaty⁽⁴⁹⁾ than the exchange of aggregated information which, in principle, does not fall within Article 81(1) of the Treaty. The Commission will pay particular attention to the level of aggregation. It should be such that the information cannot be disaggregated so as to allow undertakings directly or indirectly to identify the competitive strategies of their competitors.
53. However, in liner shipping caution should be used when assessing exchanges of capacity forecasts even in aggregate form, especially when they take place in concentrated markets. In liner markets, capacity data is the key parameter to coordinate competitive conduct and it has a direct effect on prices. Exchanges of aggregated capacity forecasts indicating in which trades capacity will be deployed may be anticompetitive to the extent that they may lead to the adoption of a common policy by several or all carriers and result in the provision of services at above competitive prices. Additionally, there is a risk of disaggregation of the data as it can be combined with individual announcements by liner carriers. This would enable undertakings to identify the market positions and strategies of competitors.

3.2.3 交換される情報の特徴

50. 運賃や船腹、コストなど、競争条件に関わる営業上慎重な扱いを要するデータを競争事業者間で交換することは、他の情報交換よりも EC 条約第 81 条 1 項に抵触する可能性が高い。情報が営業上慎重を期すべきかどうかは、以下に挙げた基準に基づいて評価する必要がある。
51. すでに公開されている情報の交換は、原則として EC 条約第 81 条 1 項の違反には当たらない⁽⁴⁸⁾。しかし、市場の透明性の度合いを確立すること、および情報交換によって情報が入手しやすくなり情報量が増えていないか、公開情報を他の情報と統合していないかを見極めることが重要である。その結果生じた情報が営業上慎重を要する性質を帯び、それを交換することが競争の制限につながる恐れがある。
52. 情報は個別のものも、統合されたものもある。個別のデータには事業者の社名が入っているか、識別できるものもある。統合データは、十分な数の独立事業者から得たデータを統合しているため、その中の個別データを識別することはできない。原則として EC 条約第 81 条 1 項に抵触しない統合情報に比べ、競合事業者間の個別情報の交換は同規定に抵触する可能性が高い⁽⁴⁹⁾。委員会は今後、統合の度合いに特別な関心を払うことにしている。統合の度合いについては、事業者が競合他社の競争戦略を直接・間接に識別できる程度まで、統合データを個別に分解できるようなものであってはならない。
53. ただし定期船輸送では、特に集中した市場で生じる場合、統合データの形であっても船腹量予測情報の交換を評価する際には注意を要する。定期船輸送市場では、船腹量のデータは競争行為の調整にとって重要な要素であり、運賃に直接影響を与える。どの航路にどれだけの船腹量が割り当てられるかを示す船腹量の統合予測を交換することは、数社またはすべての船社が共通の方針を打ち出すことにつながり、結果としてサービスが競争的価格を上回る価格で提供される場合に反競争的となりうる。さらに、定期船社が個別に発表した情報と組み合わせることも可能であるため、データが分解される恐れもある。そうなれば、事業者は競合他社の市場での地位や戦略を識別できることになる。

⁴⁸ TACA judgment, cited above in footnote 20, paragraph 1154.

⁴⁹ Commission Decision No 78/252/EEC of 23 December 1977 in Case IV/29.176 – *Vegetable Parchment*, OJ L 70, 13.3.1978, p. 54.

(48) 脚注 20 に既述の TACA 判決、1154 節。

(49) ケース IV/29.176-Vegetable Parchment における 1977 年 12 月 23 日の「委員会決定 78/252/EEC」(OJ L 70, 1978 年 3 月 13 日、p.54)。

54. The age of the data and the period to which it relates are also important factors. Data can be historic, recent or future. Exchange of historic information is generally not regarded as falling within Article 81(1) of the Treaty because it cannot have any real impact on the undertakings' future behaviour. In past cases, the Commission has considered information which was more than one year old as historic⁽⁵⁰⁾ whereas information less than one year old has been viewed as recent⁽⁵¹⁾. The historic or recent nature of the information should be assessed with some flexibility taking into account the extent to which data becomes obsolete in the relevant market. The time when the data becomes historic is likely to be shorter if the data is aggregated rather than individual. Exchanges of recent data on volume and capacity are similarly unlikely to be restrictive of competition if the data is aggregated to an appropriate level such that individual shippers' or carriers' transactions cannot be identified either directly or indirectly. Future data relates to an undertaking's view of how the market will develop or to the strategy it intends to follow in that market. The exchange of future data is particularly likely to be problematic, especially when it relates to prices or output. It may reveal the commercial strategy an undertaking intends to adopt in the market. In so doing, it may appreciably reduce rivalry between the parties to the exchange and is thus potentially restrictive of competition.
55. The frequency of the exchange should also be considered. The more frequently the data is exchanged, the more swiftly competitors can react. This facilitates retaliation and ultimately lowers the incentives to initiate competitive actions on the market. So-called hidden competition could be restricted.
56. How data is released should also be looked into to assess the effect(s) it may have on the market(s). The more the information is shared with customers, the less likely it is to be problematic. Conversely, if market transparency is improved for the benefit of suppliers only, it may deprive customers of the possibility of getting the advantage of increased "hidden competition".
57. In liner shipping, price indexes are used to show average price movements for the transport of a sea container. A price index based on appropriately aggregated price data is unlikely to infringe Article 81(1) of the Treaty, provided that the level of aggregation is such that the information cannot be disaggregated so as to allow undertakings directly or indirectly to identify the competitive strategies of their competitors. If a price index reduces or removes the degree of uncertainty as to the operation of the market with the result that competition between undertakings is restricted, it would violate Article 81(1) of the Treaty. In assessing the likely effect of such a price index on a given relevant market, account should be given to the level of aggregation of the data and its historical or recent nature and the frequency at which the index is published. In general it is important to assess all individual elements of any information exchange scheme together, in order to take account of potential interactions, for example between exchange of capacity and volume data on the one hand and of a price index on the other.
54. データがいつのもので、またその対象期間も重要な要素である。データには新旧があり、将来の予想もある。旧情報の交換は一般に、事業者の将来の活動に大きな影響をもつとは考えにくい。EC条約第81条1項に抵触するとはみなされない。これまでのケースでは、委員会は1年を過ぎた情報を旧情報と判断し⁽⁵⁰⁾、1年未満の情報を新情報とみなしている⁽⁵¹⁾。情報の新旧の判断は、対象市場でデータが古くなっていく度合いを勘案し、一定の柔軟性をもって行うべきである。データが旧情報となる時期については、個別のデータより統合されているデータのほうが短いと考えられる。荷動きと船腹量に関する新データの交換も、そのデータが十分に統合され、個々の荷主や船社の取引量が直接・間接に識別できない状態になっていれば、競争を制限しないとみられる。予測データは、市場の先行きに対する事業者の見解やその市場での事業戦略に関わるものである。予測データを交換することは、特にそれが運賃や輸送量に関わるものであれば問題が大きいと考えられる。交換によって事業者の将来の事業戦略が明るみに出ることもありうる。その結果、情報交換の当事者間の競争が目に見えて減少し、競争を制限する可能性がある。
55. 情報交換の頻度も考慮すべきである。データ交換の頻度が高ければ高いほど、競合事業者はより迅速に対応できる。これによって対抗措置がとりやすくなり、最終的に市場での競争行為へと向かう動機が小さくなる。いわゆる「隠れた競争」が制限される恐れがある。
56. データの公表方法も、データが市場に与える影響を評価するうえで検証すべきである。情報が顧客と共有されればされるほど、問題はより小さくとなると考えられる。逆に、市場の透明性の向上が一方的な供給者側のメリットにしかならない場合、顧客にとっては隠れた競争の拡大によってメリットを受けられる可能性が失われることになる。
57. 定期船輸送では、海上コンテナ輸送の平均的な運賃変動を示すものとして運賃指数が用いられている。適正に統合された運賃データに基づく運賃指数は、事業者が情報を分解しても競合他社の競争戦略を直接・間接に識別できる程度の統合の度合いになっていない限り、EC条約第81条1項には抵触しないとみられる。運賃指数が市場の活動に関する不透明感を軽減もしくは払拭し、それが事業者間の競争を制限する結果をもたらす場合は、EC条約第81条1項への違反となる。こうした運賃指数による関連市場への影響の可能性を評価する際は、データ統合の度合いとデータが新しいか古いか、また、指数が公表される頻度に留意しなければならない。一般に情報交換システムの評価においては、個々の要素が相互に与える作用、例えば一方で船腹量と荷動きデータの情報交換、他方では運賃指数の情報交換の間の相互作用を勘案するため、すべての要素を同時に評価することが重要である。

⁵⁰ Commission Decision No 92/157/EEC of 17 February 1992 in Case IV/31.370 – UK Agricultural Tractor Registration Exchange, OJ L 68, 13.3.1992, p. 19, paragraph 50.

⁵¹ Commission Decision No 98/4/ECSC of 26 November 1997 in Case IV/36.069 – Wirtschaftsvereinigung Stahl, OJ L 1, 3.1.1998, p. 10, paragraph 17.

(50) ケース IV/31.370-UK Agricultural Tractor Registration Exchange における 1992 年 2 月 17 日の委員会決定 92/157/EEC (OJ L 68, 1992 年 3 月 13 日, p.19)、50 節。

(51) ケース IV/36.069-Wirtschaftsvereinigung Stahl における 1997 年 11 月 26 日の委員会決定 98/4/ECSC (OJ L 1, 1998 年 1 月 3 日, p.10)、17 節。

58. An exchange of information between carriers that restricts competition may nonetheless create efficiencies, such as better planning of investments and more efficient use of capacity. Such efficiencies will have to be substantiated and passed on to customers and weighed against the anti-competitive effects of the information exchange in the framework of Article 81(3) of the Treaty. In this context, it is important to note that one of the conditions of Article 81(3) is that consumers should receive a fair share of the benefits generated by the restrictive agreement. If all four cumulative conditions set out in Article 81(3) are fulfilled, the prohibition of Article 81(1) does not apply⁽⁵²⁾.

3.2.4. Trade associations

59. In liner shipping, as in any other sector, discussions and exchanges of information can take place in a trade association provided the association is not used as (a) a forum for cartel meetings⁽⁵³⁾, (b) a structure that issues anti-competitive decisions or recommendations to its members⁽⁵⁴⁾ or (c) a means of exchanging information that reduces or removes the degree of uncertainty as to the operation of the market with the result that competition between undertakings is restricted while not fulfilling the Article 81(3) conditions⁽⁵⁵⁾. This should be distinguished from the discussions that are legitimately conducted within trade associations, for example on technical

3.3. Pool agreements in tramp shipping

60. The most recurrent form of horizontal cooperation in the tramp shipping sector is the shipping pool. There is no universal model for a pool. Some features do, however, appear to be common to most pools in the different market segments as set out below.

61. A standard shipping pool brings together a number of similar vessels⁽⁵⁶⁾ under different ownership and operated under a single administration. A pool manager is normally responsible for the commercial management (for example, joint marketing⁽⁵⁷⁾, negotiation of freight rates and centralization of incomes and voyage costs⁽⁵⁸⁾) and the commercial operation (planning vessel movements and instructing vessels, nominating agents in ports, keeping customers updated, issuing freight invoices, ordering bunkers, collecting the vessels' earnings and distributing them under a pre-arranged weighting system etc.). The pool manager often acts under the supervision of a general executive committee representing the vessel owners. The technical operation of vessels is usually the responsibility of each owner (safety, crew, repairs, maintenance etc.). Although they market their services jointly, the pool members often perform the services individually.

58. とはいえ、競争を制限する船社間の情報交換は、より優れた投資計画や船腹の有効活用といった効率化につながる場合がある。こうした効率化は具体的に実証し、顧客に還元し、EC条約第81条3項の枠組みにおける情報交換の反競争的効果と比較検討しなければならない。これについては、第81条3項の規定に、消費者は制限的協定によって生じた利益を公正に享受すべきであると述べられている点に留意する必要がある。第81条3項に規定された4つの条件がすべて満たされれば、第81条1項の禁止規定は適用されない⁽⁵²⁾。

3.2.4 業界団体

59. 他の業界と同じく定期船輸送でも、業界団体は協議や情報交換を行うことができるが、それには業界団体が、(a)カルテル会合のための場として⁽⁵³⁾、(b)会員に反競争的な決定や提言を行う機関として⁽⁵⁴⁾、(c)EC条約第81条3項の要件を満たしておらず、かつ市場の活動に関する不透明感を軽減、払拭し、結果的に事業者間の競争が制限されるような情報交換の手段として、利用されないことが条件である⁽⁵⁵⁾。これは業界団体内で合法的に行われる協議、例えば技術標準や環境基準についての意見交換とは区別しなければならない。

3.3 不定期船輸送におけるプール協定

60. 不定期船輸送部門の水平的協力で最も一般的な形態は、船舶プールである。プールの共通のモデルというものはない。しかし、以下に示すように、市場のセグメントが違って共通するプールの特徴はいくつかある。

61. 標準的な船舶プールでは、複数の異なる船主が持つ類似の船舶を一定数集め⁽⁵⁶⁾、単一の管理の下で運航させる。プール管理者は通常、業務管理（例えば共同販売⁽⁵⁷⁾、運賃交渉および収入、航海費用の一本化⁽⁵⁸⁾）と運航管理（配船計画、船舶への指示、港湾での代理店の指名、顧客への最新情報の提供、運賃請求書の発行、燃料油の発注、船舶ごとの収益の集計と所定の加重方式に基づく船主への支払いなど）に責任を持つ。プール管理者は、船主を代表する執行委員会の監督下に置かれることが多い。運航に伴う技術的事項（安全対策、配乗、維持・補修等）は一般に船主の責務である。プールメンバーは共同で販売活動を行うものの、サービスの提供は個別で行うことが多い。

⁵² Guidelines on the application of Article 81(3) of the Treaty, cited above in footnote 7.

⁵³ Commission Decision No 2004/421/EC of 16 December 2003 in Case COMP/38.240 – *Industrial tubes*, OJ L 125, 28.4.2004, p. 50.

⁵⁴ Commission Decision No. 82/896/EEC of 15 December 1982 in Case IV/29.883 – *AROW/BNIC*, OJ L 379, 31.12.1982, p. 1; Commission Decision No. 96/438/EC of 5 June 1996 in Case IV/34.983 – *Fenix*, OJ L 181, 20.07.1996, p. 28.

⁵⁵ Commission Decision No. 92/157/EEC (*UK Agricultural Tractor Registration Exchange*), cited above in footnote 50.

⁵⁶ This results in the pool being able to attract large contracts of affeighting, combine various contracts of affeighting and reduce the number of ballast legs by careful fleet planning.

⁵⁷ For example, the pool's vessels are marketed as one commercial unit offering transport solutions regardless of which ship performs the actual voyage.

⁵⁸ For example, the pool's income is collected by the central administration and revenue is distributed to the participants based on a complex weighting system.

(52) 脚注7に既述のEC条約第81条3項の適用に関するガイドライン。

(53) ケース COMP/38.240-Industrial tubes における 2003 年 12 月 16 日の「委員会決定 2004/421/EC」(OJ L 125, 2004 年 4 月 28 日, p.50)。

(54) ケース IV/29.883-AROW/BNIC における 1982 年 12 月 15 日の「委員会決定 82/896/EEC」(OJ L 379, 1982 年 12 月 31 日, p.1)。ケース IV/34.983-Fenix における 1996 年 6 月 5 日の「委員会決定 96/438/EC」(OJ L 181, 1996 年 7 月 20 日, p.28)。

(55) 脚注50に既述の「決定 92/157/EEC」(UK Agricultural Tractor Registration Exchange)。

(56) これにより、プールでは大口の数量輸送契約を獲得したり、多様な数量輸送契約を組み合わせたりできるほか、緻密な配船計画によってバラスト航海数を減らすことが可能。

(57) 例えばプール船隊は、どの船舶が実際の航海に従事しているかに関係なく、輸送サービスを提供するひとつの営業単位として市場に出される。

(58) 例えば、プールの収益は中央の管理組織が集約し、複雑な加重方式に基づいて参加各社に分配される。

62. It follows from this description that the key feature of standard shipping pools is joint selling, coupled with features of joint production. The guidance on both joint selling, as a variant of a joint commercialisation agreement, and joint production in the Commission Guidelines on the applicability of Article 81 of the Treaty to horizontal cooperation agreements⁽⁵⁹⁾ is therefore relevant. Given the variation in pools' characteristics, each pool must be analysed on a case-by-case basis to determine, by reference to its centre of gravity⁽⁶⁰⁾, whether it is caught by Article 81(1) and, in the affirmative, if it fulfils the four cumulative conditions of Article 81(3).
63. Pools that fall within the scope of Council Regulation (EC) No 139/2004⁽⁶¹⁾ because they are created as a joint venture performing on a lasting basis all the functions of an autonomous economic entity (so called full-function joint ventures, see Art. 3(4) of Council Regulation (EC) No 139/2004) are not directly affected by the changes brought about by Regulation (EC) No 1419/2006 and are not dealt with in these Guidelines. Guidance on full-functionality can be found, inter alia, in the Commission Consolidated Jurisdictional Notice under Council Regulation (EC) No 139/2004 on the control of concentrations between undertakings⁽⁶²⁾. Insofar as such pools have as their object or effect the coordination of the competitive behaviour of their parents, the coordination shall be appraised in accordance with the criteria of Article 81(1) and (3) EC of the Treaty with a view to establishing whether or not the operation is compatible with the common market⁽⁶³⁾.

3.3.1. Pools that do not fall under Article 81(1) of the Treaty

64. Pool agreements do not fall under the prohibition of Article 81(1) of the Treaty if the participants to the pool are not actual or potential competitors. This would be the case, for instance, when two or more ship-owners set up a shipping pool for the purpose of tendering for and performing contracts of affreightment for which as individual operators they could not bid successfully or which they could not carry out on their own. This conclusion is not invalidated in cases where such pools occasionally carry other cargo representing a small part of the overall volume.
65. Pools whose activity does not influence the relevant parameters of competition because they are of minor importance and/or do not appreciably affect trade between Member States⁽⁶⁴⁾, are not caught by Article 81(1) of the Treaty.

62. このことから標準的な船舶プールの主な特徴は、共同生産の特徴を併せ持った共同販売といえる。このため、水平的協力協定への EC 条約第 81 条の適用可能性に関する委員会ガイドラインに含まれる一種の共同事業化協定 (joint commercialization agreement) である共同販売、および共同生産⁽⁵⁹⁾に関するガイダンスがともに関係してくる。プールの特性はそれぞれ異なるため、各プールが第 81 条 1 項に抵触するかどうかの判定には、その重点がどちらにあるかを考慮しながら⁽⁶⁰⁾ケースごとに分析し、抵触する場合は第 81 条 3 項の 4 つの条件をすべて満たすかどうかを分析しなければならない。
63. プールのうち、経済的に自立した事業体の機能すべてを継続的に遂行するジョイントベンチャー (いわゆる全機能型 (full-function) ジョイントベンチャー、「理事会規則 (EC) No.139/2004」の第 3 条 4 項を参照) として設立されているために「理事会規則 (EC) No.139/2004」⁽⁶¹⁾の対象となっているプールは、「理事会規則 (EC) No.1419/2006」による変更の直接の影響を受けないため、本ガイドラインでは取り扱わない。全機能型に関するガイダンスについては、特に事業者間の集中規制に関する「理事会規則 (EC) No.139/2004」に基づく委員会統合司法告示 (Commission Consolidated Jurisdictional Notice) で確認することができる⁽⁶²⁾。こうしたプールが親会社の競争行為の調整を目的や効果として有している場合、この調整に対する評価は、その活動が共通市場に合致するか否かを明確にすることを念頭に、EC 条約第 81 条 1 項と 3 項の基準に従って行うものとする⁽⁶³⁾。

3.3.1 EC 条約第 81 条 1 項に抵触しないプール

64. プールの参加者が実際の競争事業者ではなく、またそうなる可能性もないプール協定は、EC 条約第 81 条 1 項の禁止規定に抵触しない。例えば、複数の船主が、単独では落札できないが、自社だけでは履行が難しい数量輸送契約を申し、履行するために船舶プールを結成する場合などがこれに当たる。この前提は、かかるプールが時折、総貨物量のごく一部に相当する他の貨物を輸送した場合でも崩れることはない。
65. プールのうち、あまり重要でない加盟国間の取引にほとんど影響しないか、またはその両方の理由から関連する競争条件に影響を与えないプールは⁽⁶⁴⁾、EC 条約第 81 条 1 項に抵触しない。

⁵⁹ Respectively in section 5 and section 3 of the Guidelines, cited above in footnote 6.

⁶⁰ Guidelines on Horizontal Cooperation Agreements, cited above in footnote 6, paragraph 12.

⁶¹ Council Regulation (EC) No 139/2004 on the control of concentrations between undertakings (the EC Merger Regulation), OJ L 24, 29.1.2004, p. 1.

⁶² OJ C 95, 16.4.2008, p. 1.

⁶³ Article 2(4) of Council Regulation (EC) No 139/2004.

⁶⁴ Commission Notice on agreements of minor importance which do not appreciably restrict competition under Article 81(1) of the Treaty, OJ C 368, 22.12.2001, p. 13 and Guidelines on the effect on trade concept, cited above in footnote 13.

(59) 脚注 6 に既述のガイドラインのそれぞれ 5 章、3 章。

(60) 脚注 6 に既述の水平的協力協定に関するガイドライン、12 節。

(61) 事業者間の集中規制に関する「理事会規則 (EC) No.139/2004」 (EC 合併規則) (OJ L 24, 2004 年 1 月 29 日、p.1)。

(62) OJ C 95, 2008 年 4 月 16 日、p.1。

(63) 「理事会規則 (EC) No.139/2004」の第 2 条 4 項。

(64) EC 条約第 81 条 1 項に基づく競争の制限が顕著でない重要性の低い協定に関する委員会告示 (OJ C 368, 2001 年 12 月 22 日、p.13)、および脚注 13 に既述の取引への影響の概念に関するガイドライン。

3.3.2. Pools that generally fall under Article 81(1) of the Treaty

66. Pool agreements between competitors limited to joint selling have as a rule the object and effect of coordinating the pricing policy of these competitors⁽⁶⁵⁾.

3.3.3. Pools that may fall under Article 81(1) of the Treaty

67. If the pool does not have as its object a restriction of competition, an analysis of its effects in the market concerned is necessary. An agreement is caught by Article 81 (1) of the Treaty when it is likely to have an appreciable adverse impact on the parameters of competition on the market such as prices, costs, service differentiation, service quality, and innovation. Agreements can have this effect by appreciably reducing rivalry between the parties to the agreement or between them and third parties⁽⁶⁶⁾.
68. Some tramp shipping pools do not involve joint selling but nevertheless entail some degree of coordination on the parameters of competition (e.g. joint scheduling or joint purchasing). Such cases are only subject to Article 81(1) of the Treaty if the parties to the agreement have some degree of market power⁽⁶⁷⁾.
69. The pool's ability to cause appreciable negative market effects depends on the economic context, taking into account the parties' combined market power and the nature of the agreement together with other structural factors in the relevant market. It must also be considered whether the pool agreement affects the behaviour of the parties in neighbouring markets closely related to the market directly affected by the cooperation⁽⁶⁸⁾. This may be the case for example where the pool's market is that for the transport of forest products in specialised box shaped vessels (market A) and the pool's members also operate ships in the dry bulk market (market B).
70. Concerning the structural factors in the relevant market, if the pool has a low market share, it is unlikely to produce restrictive effects. Market concentration, the position and number of competitors, the stability of market shares over time, multi-membership in pools, market entry barriers and the likelihood of entry, market transparency, countervailing buying power of transport users and the nature of the services (for example, homogenous versus differentiated services) should be taken into account as additional factors in assessing the impact of a given pool on the relevant market.
71. With regard to the nature of the agreement, consideration should be given to clauses affecting the pool or its members' competitive behaviour in the market such as clauses prohibiting members from being active in the same market outside the pool (non-compete clauses), lock-in periods and notice periods (exit clauses) and exchanges of commercially sensitive information. Any links between pools, whether in terms of management or members as well as cost and revenue sharing should also be considered.

3.3.2 一般に EC 条約第 81 条 1 項に抵触するプール

66. 共同販売に限定した競合事業者間のプール協定は、基本的にこれらの競合事業者の運賃方針を調整するという目的と効果を持つ⁽⁶⁵⁾。

3.3.3 EC 条約第 81 条 1 項に抵触する可能性のあるプール

67. プールがその目的として競争の制限を掲げていない場合、関連市場でその効果を分析する必要がある。ある協定が、運賃やコスト、サービスの差別化、サービスの質、技術革新といった市場の競争条件に具体的な悪影響をもたらす可能性がある場合には EC 条約第 81 条 1 項に抵触する。協定当事者間もしくは協定当事者と第三者間の競争を目に見えて弱める協定は、この効果を持つと判断することができる⁽⁶⁶⁾。
68. 一部の不定期船プールは、共同販売は行わないものの競争条件をある程度調整している（共同スケジュールや共同購買など）。こうしたケースでは、協定の当事者が一定の市場支配力を有している場合に限り、EC 条約第 81 条 1 項に抵触する⁽⁶⁷⁾。
69. プールが市場に目に見えて悪い影響を及ぼしうるかどうかは、当事者全体の市場支配力と協定の性格、それに関連市場の他の構造的要因も含めた経済的側面に左右される。また、そのプール協定が、協力によって直接影響を受ける市場と密接に関わっている隣接市場の当事者の行動に影響を与えるかどうかを検討する必要がある⁽⁶⁸⁾。例えば、プールの対象市場が特殊な箱型船舶で林業製品を輸送する市場（市場 A）であって、プール・メンバーが同時にドライバルク市場（市場 B）でも船舶を運航しているようなケースである。
70. 関連市場の構造的要因については、プールの市場シェアが小さい場合、制限的効果を生む可能性も低い。プールの関連市場への影響を評価する際には、追加の要因として市場の集中、競合事業者の地位と数、一定期間における市場シェアの安定性、プールへの重複加盟、市場への参入障壁と参入の可能性、市場の透明性、輸送利用者の対抗購買力、サービスの質（例えば、サービスが均質か差別化されているか）なども考慮しなければならない。
71. 協定の性格に関しては、プールメンバーがそのプールを離れて同じ市場で活動することを禁じる条項（非競争条項, non-compete clauses）や、凍結期間、通告期間（脱退条項, exit clauses）、営業上微妙な情報の交換など、そのプールや市場におけるメンバーの競争行為に影響を与える条項を検討しなければならない。また、プール間の結びつきについては、それが経営やメンバー、コストや収益分配に関するものかどうかに関わりなく、すべて検討する必要がある。

⁶⁵ Guidelines on Horizontal Cooperation Agreements, cited above in footnote 6, section 5. The activities of an independent ship-broker when "fixing a vessel" do not fall under this category.

⁶⁶ Guidelines on the application of Article 81(3), cited above in footnote 7.

⁶⁷ Guidelines on Horizontal Cooperation Agreements, cited above in footnote 6, paragraph 149.

⁶⁸ Guidelines on Horizontal Cooperation Agreements, cited above in footnote 6, paragraph 142.

(65) 脚注 6 に既述の水平的協力協定に関するガイドライン、5 章。独立した船舶ブローカーが「船舶を決定する (fixing a vessel)」の際の行為はこの分類に入らない。

(66) 脚注 7 に既述の EC 条約第 81 条 3 項の適用に関するガイドライン。

(67) 脚注 6 に既述の水平的協力協定に関するガイドライン、149 節。

(68) 脚注 6 に既述の水平的協力協定に関するガイドライン、142 節。

3.3.4. Applicability of Article 81(3) of the Treaty

72. Where pools are caught by Article 81(1) of the Treaty, the undertakings involved need to ensure that they fulfil the four cumulative conditions of Article 81(3)⁽⁶⁹⁾. Article 81(3) does not exclude a priori certain types of agreements from its scope. As a matter of principle all restrictive agreements that fulfil the four conditions of Article 81(3) are covered by the exception rule. This analysis incorporates a sliding scale. The greater the restriction of competition found under Article 81(1), the greater the efficiencies and the pass-on to consumers must be.
73. It is up to the undertakings involved to demonstrate that the pool improves the transport services or promotes technical or economic progress in the form of efficiency gains. The efficiencies generated cannot be cost savings that are an inherent part of the reduction of competition but must result from the integration of economic activities.
74. Efficiency gains of pools may for instance result from obtaining better utilisation rates and economies of scale. Tramp shipping pools typically jointly plan vessel movements in order to spread their fleets geographically. Spreading vessels may reduce the number of ballast voyages which may increase the overall capacity utilisation of the pool and eventually lead to economies of scale.
75. Consumers must receive a fair share of the efficiencies generated. Under Article 81(3) of the Treaty, it is the beneficial effects on all consumers in the relevant market that must be taken into consideration, not the effect on each individual consumer⁽⁷⁰⁾. The pass-on of benefits must at least compensate consumers for any actual or potential negative impact caused to them by the restriction of competition under Article 81(1)⁽⁷¹⁾. To assess the likelihood of a pass-on the structure of tramp shipping markets and the elasticity of demand should also be considered in this context.
76. A pool must not impose restrictions that are not indispensable to the attainment of the efficiencies. In this respect it is necessary to examine whether the parties could have achieved the efficiencies on their own. In making this assessment it is relevant to consider, *inter alia*, what is the minimum efficient scale to provide various types of services in tramp shipping. In addition, each restrictive clause contained in a pool agreement must be reasonably necessary to attain the claimed efficiencies. Restrictive clauses may be justified for a longer period or the whole life of the pool or for a transitional period only.
77. Lastly, the pool must not afford the parties the possibility of eliminating competition in respect of a substantial part of the services in question.

3.3.4 EC 条約第 81 条 3 項の適用可能性

72. プールが EC 条約第 81 条 1 項に抵触する場合、関連事業者は、確実に EC 条約第 81 条 3 項の 4 つの条件をすべて満たすようにする必要がある⁽⁶⁹⁾。第 81 条 3 項は、予め特定タイプの協定を対象から排除してはいない。原則として、第 81 条 3 項の 4 条件を満たすあらゆる制限的協定は、適用除外とされる。この分析にはスライド制が用いられている。つまり、第 81 条 1 項に照らして競争の制限の度合いが大きければ大きいほど、高い効率性と消費者への還元が強く求められる。
73. プールが輸送サービスの質を高めている、または効率性の改善という形で技術的、経済的進展につながっていることを示すのは、関連事業者の責務である。得られる効率は、競争の減少に本質的に伴うコスト削減であってはならず、経済活動の強化の結果でなければならない。
74. プールの効率性改善は、例えば稼働率の向上や規模の経済から得ることができる。不定期船輸送プールは一般に、船隊を地理的に広く分散させるため、共同で配船計画を行う。船舶を分散するとバラスト航海の件数が減り、プールの稼働率が全般的に向上して、最終的に規模の経済を得ることができる。
75. 得られた効率は消費者に公平に分配されなければならない。EC 条約第 81 条 3 項に基づき、考慮すべきは関連市場におけるすべての消費者に対するプラス効果であって、個々の消費者への効果ではない⁽⁷⁰⁾。プラス効果の還元は、少なくとも第 81 条 1 項に基づく競争の制限によって消費者が受けた実際の、あるいは潜在的な不利益を消費者に埋め合わせるものでなければならない⁽⁷¹⁾。この意味で、消費者への還元の可能性を評価するためには、不定期船輸送市場の構造と需要の弾力性も検討すべきである。
76. プールは、効率性の実現に不可欠ではない制限を課してはならない。これについては、当事者が自社だけで活動した場合に効率性を実現できていたかどうかを検証する必要がある。この評価に当たっては特に、多様な不定期船輸送サービスを提供するための最小効率規模はどの程度かを考えることが重要である。さらに、プール協定に盛り込まれたそれぞれの制限条項は、明示した効率性を確保するに当たって合理的な必要性がなければならない。制限条項は長期間、あるいはプールの期間中、または過渡的期間についてのみ正当化できる。
77. 最後に、プールは当事者に対し、そのサービスの相当部分に関して競争を排除する可能性を与えるものであってはならない。

⁶⁹ Guidelines on the application of Article 81(3), cited above in footnote 7.

⁷⁰ Judgment in *Asnef-Equifax v Ausbanc*, cited above in footnote 38, paragraph 70.

⁷¹ Guidelines on the application of Article 81(3), cited above in footnote 7, paragraph 24.

(69) 脚注 7 に既述の EC 条約第 81 条 3 項の適用に関するガイドライン。

(70) 脚注 38 に既述のケース C-238/05、*Asnef-Equifax* 対 *Ausbanc* の判決、70 節。

(71) 脚注 7 に既述の EC 条約第 81 条 3 項の適用に関するガイドライン、24 節。