

잠정 번역이며, 오직 EU의 Official Journal (공식저널)에 발표된 텍스트만을 공식으로 인정한다

해상운송서비스에 관한 EC 조약 제81조 적용에 관한 지침

(EEA 관련)

(2008/C 245/02)

1. 도입

1. 본 지침은 이사회규칙 EC No 1419/2006(2006/9/25)으로 야기되는 변화의 직접적인 영향권에 있는 정기선해운서비스, 내항해운서비스, 부정기선해운서비스 등 해상운송서비스와 관련하여 시장정의를 내리거나 협력협정을 평가할 때 유럽공동체 집행위원회가 준수할 원칙을 정하고 있다¹.
2. 본 지침의 목적은 전술한 서비스 관련 사업자나 사업자 단체가 주로 유럽연합의 항구를 연결하는 서비스를 제공하는 경우 그들이 체결한 협정²이 유럽공동체조약(이하 “EC조약”) 제81조에 부합하는지 여부를 평가할 수 있도록 지원하는 것이다. 본 지침은 다른 분야에는 적용되지 않는다.
3. EC No 1419/2006은 EC조약 제81조와 제82조³, 이들 조항에 의거한 유럽공동체 집행위원회의 절차행위 관련 집행위원회 규칙 No 773/2004 (2004/4/7)⁴에서 정한 경쟁에 관한 규칙이행에 관한 이사회규칙 EC No 1/2003 (2002/12/16) 의 범위를 확대하여 내항해운서비스와 부정기선해운서비스가 포함되도록 하였다. 따라서 2006년 10월 18일 현재 모든 해상운송서비스 분야는 일반적으로 적용가능한 절차적 틀을 따라야 한다.

¹ EC조약 제85조와 제86조(현 제81조와 제82조)의 해상운송 적용에 관한 세부 규정을 제정하고, 그 범위를 내항해운서비스와 국제부정기선서비스를 포함하도록 확대하는 내용과 관련하여 EC No 1/2003를 개정한 EEC No 4056/86를 폐지하는 이사회규정인 EC No 1419/2006 (2006/9/25) (OJ L 269, 28.9.2006, p.1).

² 여기에서 협정은 협정, 사업자 단체의 결정, 합의된 관행 등의 의미로 사용되었다.

³ OJ L 1, 4.1.2003, p.1.

⁴ OJ L 123, 27.4.2004, p.18.

잠정 번역이며, 오직 EU의 Official Journal (공식저널)에 발표된 텍스트만을 공식으로 인정한다

4. 또한 EC No 1419/2006 은 정기선해운동맹이 더 이상 EC조약 제81(3)의 기준에 부합하지 않게 됨에 따라 정기선사가 정기선동맹에서 운임 및 기타운송에 관한 조건을 정하도록 허용한 정기선동맹의 일괄적용면제에 관한 EC조약 제85조와 제86조(현 제81조와 제82조)의 해상운송분야 적용에 관한 이사회규칙 EEC No 4056/86(1986/12/22)⁵ 을 폐지한다. 이에 따라 유럽연합 항구에서 해상운송업을 하는 정기선사는 EC조약 제81조에 배치되는 모든 정기선해운동맹 활동을 중지해야 한다. 이는 유럽연합 이외의 관할권에서 정기선해운동맹이나 협의협정에 의한 운임설정을 암묵적, 명시적으로 허용하는지 여부와 상관없이 준수되어야 한다. 또한 동맹선사는 2008년 10월 18일 현재 동맹체제의 협정이 제 81조를 준수하도록 해야 한다.
5. 본 지침은 기타 고시를 통해 집행위원회가 이미 발표한 지침을 보완한다. 해상운송서비스의 경우 경쟁선사간의 광범위한 협력협정이 해상운송서비스의 대표적 특징이라 할 수 있는 바, 특히 EC조약 제81조의 수평적 협력협정 적용가능성에 관한 지침(수평적 협력에 관한 지침)⁶ 과 EC조약 제81(3)의 적용에 관한 지침⁷이 관련이 있다
6. 공동서비스제공에 관한 정기선해운의 수평적 협력협정에 관해서는 EC조약 제81(3)의 정기선사간 협정, 결정, 합의된 관행(컨소시엄) 적용에 관한 집행위원회규칙 EC No 823/2000(2000/4/19)⁸ 에서 다루고 있다. 해당 규칙에서는 EC조약 제81(3)조에 의거하여 EC조약 제81(1)의 금지사항이 2개 이상의 운송인간의 협정(컨소시엄)에 적용되지 않는 조건을 정하고 있다. 해당 규칙은 EC No 1419/2006으로 야기되는 변화에 맞추어 검토될 것이다⁹.
7. 본 지침은 유럽공동체 재판소나 제1심 재판소가 EC조약 제81조에 관해 내리는 해석을 해치지 않는다. 본 지침의 원칙은 각각의 사례의 정황에 비추어 적용된다.

⁵ OJ L 378, 31.12.1986, p.4.

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.

⁹ EC 611/2005 제3조에 관한 자세한 설명은 상기 각주 8번에서 인용.

잠정 번역이며, 오직 EU의 Official Journal (공식저널)에 발표된 텍스트만을 공식으로 인정한다

8. 집행위원회는 본 지침을 5년간 적용한다.

2. 해상운송서비스

2.1 범위

9. 정기선해운서비스, 내항해운서비스, 부정기선해운서비스는 EC No 1419/2006으로 발생하는 변화의 직접적인 영향을 받는 해상운송분야이다.
10. 정기선해운은 주로 컨테이너에 의한 화물을 특정항로의 항구에 정기적으로 운송한다. 기타 정기선해운의 일반적인 특징으로는 시간표와 운항일자가 사전에 공시되며 화주 누구나 정기선해운을 활용할 수 있다는 점을 들 수 있다.
11. EEC No 4056/86 제1(3)(a)에서는 부정기선서비스를 항해용선계약, 기간용선계약, 운임이 수요공급상황에 따라 건별로 자유 협상되는 비정기, 비공표 운항스케줄로 운행되는 기타 계약의 형태로 하나 이상의 하주에게 전부 또는 일부 용선된 선박으로 산적화물이나 혼재화물 상품을 운송하는 것이라고 정의하였다. 대개의 경우 단일품목을 선적하여 비정기적으로 운송된다¹⁰.
12. 내항해운서비스는 부정기선 및 정기선해운을 포함하여 1개 회원국내 2개 이상의 항구를 연결하는 해상운송서비스이다¹¹. 본 지침에서 내항해운서비스를 특별히 다루지는 않지만 내항해운서비스가 정기선 또는 부정기선 해운서비스로써 제공되는 한 본 지침은 내항해운서비스에 적용된다.

¹⁰ 집행위원회는 정기선 서비스와 부정기선 선박 서비스와 대별되는 특수운송의 일련의 특징을 확인하였다. 특정 화물 유형을 위한 정기 서비스를 제공하고, 사용되는 선박은 기술적 개조나 특정화물 운송을 위해 특수 건조된 특수선박이며, 이러한 서비스는 운송계약을 토대로 제공된다. 집행위원회의 Case IV/34.446관련 94/980/EC 결정(1994/10/19). Trans-Atlantic Agreement(OJL376, 31.12.1994, p.1)(이후TAA 결정), 47-49절.

¹¹ 회원국간의 해상운송 서비스(내항해운서비스)를 제공할 수 있는 자유 원칙을 적용하는 이사회규정EEC No 3577/92(1992/12/7) 제 1조(OJL364, 12.12.1992,p.7).

잠정 번역이며, 오직 EU의 Official Journal (공식저널)에 발표된 텍스트만을 공식으로 인정한다

2.2 회원국간 교역에 미치는 영향

13. EC조약 제81조는 회원국간 교역에 상당한 영향을 줄 수 있는 모든 협정에 적용된다. 교역에 영향이 있으려면 일련의 객관적 법 또는 사실에 기초하여 협정 또는 행위가 회원국간의 교역 양식에 직접, 간접, 실제적, 잠재적 영향을 줄 수 있다는 것을 충분한 정도의 개연성을 가지고 예측할 수 있어야 한다¹². 집행위원회는 EC조약 제81조와 82조에 있는 교역효과의 개념에 관한 본 지침에서 교역가장의 개념을 어떻게 적용할 것인지에 관한 지침을 발표하였다¹³.
14. 정기선해운과 부정기선해운의 운송서비스는 공동체 항구와 제 3국을 연결하고/또는 2개 이상의 회원국간의 수출입활동(공동체 역내 교역 등)에 관한 것으로 사실상 국제적인 경우가 많다¹⁴. 대부분의 경우 운송서비스는 특히 운송 및 중개서비스 제공 시장에 미치는 영향 때문에 회원국간 교역에 영향을 미칠 가능성이 높다¹⁵.

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

¹³ OJ C101, 27.4.2004, p.81.

¹⁴ EU 비회원국의 항구에서 또는 이들 항구로 서비스가 제공된다는 점만으로는 회원국간 교역이 영향을 받을 수 있다는 점이 배제되지 않는다. 서비스에 의존하는 공동체 내의 소비자와 기타 선사에 관한 신중한 분석을 수행하여 이러한 서비스가 공동체 관할권에 해당되는지 여부를 결정해야 한다. EC조약 제81조와 제82조에 있는 교역개념에 미치는 영향에 관한 지침 참조, 각주 13번에서 인용.

¹⁵ 집행위원회의 93/82/EEC 결정(1992/12/23) (Cases IV/32.448 and IV/32.450, CEWAL)(OJ L34, 10.2.1993, p.1), 90절은 Joined Cases T-24/93 to T-26/93 and T-28/93, Compagnie Maritime Belge and Others v Commission [1996] ECR II-1201에 관한 제1심 재판소의 판결, 205절로 확정되었다. 각주 10번에서 인용한 TAA 결정(288-296절)은 Case T-395/94, Atlantic Container Line and Others v Commission (이후TAA 판결)(2002/2/28, 72-74절) 관련 제1심 재판소의 판결로 확정되었다; 집행위원회1999/243/EC의 결정(1998/9/16) (Case IV/35.134. Trans-Atlantic Conference Agreement) (이후TACA 결정) (OJ L 95, 9.4.1999, p. 1), 386-396절; 집행위원회2003/68/EC 관련 결정 (2002/11/14) (Case COMP/37.396. 개정TACA)(이후 개정TACA 결정)(OJ L26, 31.1.2003,p.53), 73절.

잠정 번역이며, 오직 EU의 Official Journal (공식저널)에 발표된 텍스트만을 공식으로 인정한다

15. 회원국간 교역에 미치는 영향은 해상내항운송서비스가 EC조약 제81조의 적용범위와 EC조약 제81조와 제82조에서 정한 경쟁 관련 규칙에 관한 EC No 1/2003 제3조 하에서 국가경쟁법과의 상호작용을 결정하기 때문에 해상내항운송서비스와 특히 관련이 깊다¹⁶.

2.3 관련 시장

16. EC조약 제81조를 위해 협정이 경쟁에 미치는 영향을 평가하기 위해서는 관련 상품시장과 관련 지리적 시장에 대한 정의를 내려야 한다. 시장 정의를 하는 주요 목적은 사업자가 당면한 경쟁적 제약을 조직적으로 파악하고자 함이다. 해당 이슈에 관한 지침은 공동체 경쟁법상 관련 시장 정의에 관한 집행위원회 고시에서 찾아볼 수 있다¹⁷. 본 지침은 해상운송서비스 관련 시장정의와도 연관이 있다.
17. 관련 상품시장은 상품의 특성, 가격, 의도하는 용도 등으로 인해 소비자가 전환할 수 있거나 대체할 수 있다고 간주하는 모든 상품 및/또는 서비스이다. 관련 지리적 시장은 관련 사업자가 상품 또는 서비스의 수요공급에 개입되어 있고, 경쟁의 조건이 충분히 동질적이며, 경쟁의 조건이 해당 지역에서 상당히 다르기 때문에 이웃 지역과 구별될 수 있는 지역이다¹⁸. 소비자가 다른 서비스제공업체로의 전환이 용이한 위치에 있다면 운송인이 시장의 일반적인 조건에 상당한 영향을 줄 수는 없다¹⁹.

¹⁶ 교역에 미치는 영향력 적용에 관한 지침은 각주 13번에서 인용된 집행위원회의 지침참조

¹⁷ OJC372, 9.12.1997,p.5.

¹⁸ 시장 정의에 관한 고시. 각주 17번에서 인용. 8절.

¹⁹ 시장 정의에 관한 고시. 각주 17번에서 인용. 13절.

잠정 번역이며, 오직 EU의 Official Journal (공식저널)에 발표된 텍스트만을 공식으로 인정한다

2.3.1 정기선해운

18. 컨테이너 정기선서비스는 다수의 집행위원회 결정과 유럽재판소 판결에서 정기선해운 관련 상품시장으로 확인되었다²⁰. 심해교역 해상운송 관련 결정과 판결. 몇몇 경우 다른 방식의 운송서비스도 전환가능하다고 볼 수 있으나 이러한 운송방식은 동일서비스시장에 포함되지 않았다. 이는 컨테이너로 운송되는 상품 중 극소량만이 항공운송서비스 등 다른 운송방식으로 용이하게 전환될 수 있기 때문이다²¹.
19. 특정 상황에서는 해상으로 운송되는 상품의 종류에 국한하여 협의의 상품시장을 정의하는 것이 적절할 수도 있다. 일례로 부패하기 쉬운 상품의 운송은 냉동컨테이너로 제한되거나 재래 냉동선박을 이용해야 한다. 예외적인 상황에서 산적화물운송과 컨테이너운송 간의 대체가 가능할 수는 있지만²² 컨테이너에서 산적화물운송으로 항구적으로 변하는 경우는 거의 없는 것으로 보인다. 대다수 상품분류와 컨테이너화물의 화주에게는 산적운송이 컨테이너정기선해운에 대한 합리적인 대안이 되지 못한다²³. 일단 화물을 컨테이너로 운송하기 시작한 이후에는 이러한 화물을 컨테이너 화물이 아닌 다른 형태로 운송하는 경우는 거의 없다²⁴. 따라서 현재까지는 컨테이너정기선해운은 일방적인 대체가능성을 갖고 있다²⁵.

²⁰ 집행위원회 결정 1999/485/EC of 30 April 1999 (Case IV/34.250 – Europe Asia Trades Agreement) (OJ L 193, 26.7.1999, p. 23);TAA 결정, 각주 10에서 인용. TACA 결정, 각주 15번에서 인용, 60-84절. TACA결정에서 시장정의는 제1심 재판소의 Joined Cases T-191/98, T-212/98 to T-214/98, Atlantic Container Line AB and Others v Commission [2003] ECR II-3275 판결문(이후TACA판결) 781-883절에서 확정되었다.

²¹ TACA 결정 62절, 각주 15번에서 인용. TACA 판결 783-789절, 각주 20번에서 인용.

²² TACA 결정, 각주 15번에서 인용. 71절.

²³ TAA판결, 각주 15번에서 인용, 273절. TACA판결, 각주 20번에서 인용, 809절.

²⁴ TAA판결, 각주 15번에서 인용, 281절. 집행위원회의 Case COMP/M.3829 – MAERSK/PONL관련 결정, 13절(2005/7/29).

²⁵ TACA 판결, 각주 15번에서 인용, 62-75절;TACA판결, 각주 21번에서 인용, 795절과 집행위원회의MAERSK/PONL관련 결정, 각주 23번에서 인용, 13절, 112-117절.

잠정 번역이며, 오직 EU의 Official Journal (공식저널)에 발표된 텍스트만을 공식으로 인정한다

20. 관련 지리적 시장은 서비스가 매매되는 지역, 일반적으로 항구의 중복담당구역에서 정한 해당 서비스의 양끝에 위치한 항구들이다. 해운 서비스가 시작되고 완료되는 유럽의 극단에 대해서 말하자면, 지금까지는 정기선의 지리적 시장은 북유럽이나 지중해의 항구들이다. 지중해에서 출발한 정기선해운서비스는 북유럽 항구에서 출발한 정기선해운서비스로 대체될 수 있다고 평가하기 어렵기 때문에 이들 서비스는 개별 시장으로 파악되었다²⁶.

2.3.2 부정기선 서비스

21. 집행위원회는 EC조약 제81조를 부정기선운송서비스에 적용하지 않고 있다. 사업자는 다음 사항이 부정기선운송서비스와 관련이 있는 한 평가에서 다음사항을 고려해야 한다.

수요측면(수요대체)에서 관련 상품시장을 결정할 때 고려해야 할 사항

22. 개별 운송요청서의 “주요조건”은 일반적으로 이를 통해 당면 운송요구사항의 주요 사항²⁷을 확인할 수 있다는 점에서 부정기선해운의 관련 서비스시장에 대한 정의를 내릴 때 출발점이 된다. 화주의 특정 니즈에 따라 협상가능 사항과 협상불가 사항으로 나뉜다. 일단 이를 확인하고 나면, 예를 들어 선박형태나 크기 등 주요조건의 협상가능 사항은 관련시장이 초기 운송요구사항에서 정한 것보다 범위가 크다는 것을 보여줄 수도 있다.

23. 부정기선해운서비스는 성격이 다양하고 운송계약도 다양하다. 따라서 운송의 수요측면에서 정기용선계약, 항해운송계약, 해상운송계약 하에서 제공되는 서비스가 대체가능한 것으로 간주되는지 여부를 확인하는 것이 필요할 수 있다. 만일 그렇다면 이러한 해운서비스는 동일 관련시장으로 포함될 수 있다.

²⁶ TACA 결정, 각주 15번에서 인용, 76-83절. 개정TACA 결정, 각주 15번에서 인용, 39절.

²⁷ 예를 들어 항해용선운송계약의 경우, 중요 운송요구사항에는 운송대상화물, 화물량, 선적항구, 하역항구, 선적기간, 화물도착기한, 필요 선박관련 기술적 세부사항 등이 있다.

잠정 번역이며, 오직 EU의 Official Journal (공식저널)에 발표된 텍스트만을 공식으로 인정한다

24. 선박형태는 일반적으로 다수의 표준산업으로 세분화된다²⁸. 규모의 경제로 인해 화물용량과 선박크기의 불일치가 심할 경우 경쟁력있는 운임률을 제시할 수 없다. 따라서 다른 선박크기로의 대체가능성도 사례별로 평가하여 선박크기별로 개별 관련시장이 형성되는지 여부를 확인해야 한다.

공급측면(공급대체)에서 관련 상품시장을 결정할 때 고려해야 할 사항

25. 운송대상 화물의 물리적 기술적 조건과 선박의 형태는 공급측면의 관련시장에 관한 첫 번째 지표가 된다²⁹. 적은 비용으로 단시일 내에 특정 화물 운송을 위해 선박을 조정할 수 있다면³⁰, 다양한 부정기선운송서비스 제공업체는 해당 화물의 운송을 위해 경쟁을 할 수 있다. 이러한 상황에서는 공급측면에서의 관련시장은 하나 이상의 선박 형태로 구성되게 된다.
26. 다만 전문화된 운송서비스를 제공하기 위해 기술적으로 개조되고 또는 특수 건조된 선박 형태도 다수 존재한다. 특수 선박이 다른 형태의 화물을 운송할 수는 있겠지만 경쟁에서 불이익을 볼 수 있다. 따라서 전문화된 운송서비스를 제공하는 업체가 다른 종류의 화물 운송을 위해 경쟁하는 능력은 제한적일 수 있다.
27. 부정기선 해운은 개별 수요에 부응하기 위해 기항을 한다. 그러나 선박의 이동성은 항구나 지역의 특정 선박 형태를 위한 환경 기준, 터미널과 흘수제약으로 인해 제한될 수 있다.

²⁸ 선박 크기가 개별 시장을 형성한다는 것인 업계의 생각인 듯하다. 업계지와 발틱익스체인지(Baltic Exchange)는 표준 선박 크기 각각에 대해 가격지수를 발표하고 있다. 컨설턴트의 보고서에서는 선박 크기를 토대로 시장을 구분하고 있다.

²⁹ 예컨대, 액체산적화물은 건산적선박에는 운송할 수 없고, 냉동화물은 카캐리어에는 운송할 수 없다. 유조선의 대부분이 dirty와 clean 석유제품을 모두 운송할 수 있다. 그러나 dirty product를 운송한 직후 clean product 를 운송할 수는 없다.

³⁰ 건산적선박의 운송화물을 석탄에서 곡물로 변경하려면 하루만 청소작업을 하면 되고 이러한 청소작업은 공선항해기간 내에 완료될 수 있다. 다른 부정기선 해운 시장의 경우 이러한 청소작업 기간은 보다 길어질 수 있다.

잠정 번역이며, 오직 EU의 Official Journal (공식저널)에 발표된 텍스트만을 공식으로 인정한다

그밖에 관련 상품시장을 결정할 때 고려해야 할 사항

28. 부정기선해운에서 선박크기별 대체선박의 연쇄작용이 존재하는가도 고려해야 한다. 어떤 부정기선해운시장의 경우 선박크기는 직접적인 대체가 불가능하다. 그럼에도 불구하고 연쇄대체효과는 상기 시장에서 운임가격설정에 제한을 미칠 수 있고, 따라서 보다 광의의 시장 정의에 포함될 수도 있다.
29. 어떤 부정기선해운시장에서는 선박이 'captive capacity' 로 간주될 수 있는지 여부를 고려해야 하며, 사례별로 관련 시장을 평가할 때는 고려하지 않아도 된다.
30. 서비스 제공업체의 신뢰도, 보안, 안전, 법적 요건 등과 같은 추가 요소는 수요공급 측면의 대체가능성에 영향을 미칠 수 있다. 공동체 회원국의 수역에서의 이중선체유조선에 대한 요건 등이 그 예이다³¹.

지리적 차원

31. 운송요구사항에는 일반적으로 선적/하역항구 및 지역 등 지리적 요소가 포함되어 있다. 선적/하역항구는 관련 지리적 시장의 최종 정의를 해하지 않는 선에서 수요측면의 관련 지리적 시장의 정의를 위한 방향성을 제시한다.
32. 어떠한 지리적 시장은 방향(항로)를 기초로 정의될 수 있고, 기후조건, 또는 수확시기가 특정화물의 운송수요에 정기적으로 영향을 미치는 때와 같이 일시적으로만 존재할 수도 있다. 이러한 맥락에서 관련 지리적 시장의 도해를 위해 선박 재배치, 공선항해, 교역불균형 등이 고려되어야 한다.

³¹ 이중선체유조선의 단계적 적용 가속화 또는 이에 상당하는 단일선체유조선의 디자인 요구사항에 관한 유럽의회와 공동체 이사회 규정 EC No 417/2002(2002/2/18). 공동체 이사회 규정 ECNo 2978/94(OJL64, 7.3.2002)의 폐지.

잠정 번역이며, 오직 EU의 Official Journal (공식저널)에 발표된 텍스트만을 공식으로 인정한다

2.4 시장점유율

33. 시장점유율은 시장구조, 참여자와 경쟁업체가 경쟁에서 차지하는 중요도를 보여주는 유용한 툴이다. 집행위원회는 사례별 시장상황이라는 관점에서 시장점유율을 해석한다. 집행위원회의 결정과 유럽재판소의 판결에 따르면 정기선해운에서 화물량과 수송량 데이터는 시장점유율 산출에 기초가 되는 것으로 확인되었다³².

34. 부정기선해운시장에서 서비스 제공업체는 운송계약을 따내기 위해 경쟁한다. 다시 말해 서비스 제공업체는 항해서비스를 영업한다. 관련 특정 서비스에 따라 다음과 같은 다양한 정보가 있을 경우 하주는 연간 시장점유율을 계산할 수 있다³³.

(가) 항차

(나) 화물량 또는 특정 화물의 전체 운송에서 차지하는 비중(가치 기준)

(다) 기간용선 시장에서의 점유율

(라) (선박 유형 및 크기별) 관련 선대의 적취율

3. 해상운송분야의 수평적 협력

35. 협력협정은 해상운송시장에서 일반적으로 나타나는 특징이다. 이러한 협정이 실질적 또는 잠재적 경쟁사간에 체결되거나 경쟁요소에 악영향을 미칠 수 있다는 점을 고려할 때 사업자는 경쟁규칙 준수에 특히 신경을 써야 한다. 해상운송과 같은 서비스 시장에서는 운임가격, 운송비용, 서비스의 질, 운항빈도, 서비스의 차별성, 혁신, 마케팅 및 상업화 등과 같은 사항이 협정이 관련 시장에서 미칠 수 있는 영향 평가를 할 때 특히 관련성이 높다.

36. 기술협정, 정보교환, 풀 등 3대 이슈가 본 지침에서 다루는 서비스와 특히 관련이 깊다.

³² TACA 결정, 각주 15번에서 인용, 85절; 개정TACA 결정, 각주 15번에서 인용, 85절, 86절. TACA 판결, 각주 20번에서 인용, 924절, 925절, 927절.

³³ 관련 부정기선 해운 시장의 특수성에 따라 용선계약 입찰이 1년 미만의 기간에 대해 이루어지는 시장의 경우에서처럼 보다 짧은 기간도 가능하다.

잠정 번역이며, 오직 EU의 Official Journal (공식저널)에 발표된 텍스트만을 공식으로 인정한다

3.1 기술협정

37. 기술협정 중에서도 특정 유형은 경쟁을 저해하지 않는다는 이유에서 EC조약 제81조에서 정한 금지사항에 해당되지 않을 수 있다. 예를 들어 기술협정의 유일한 목적과 효과가 기술적 개선을 이행하거나 기술협력을 하기 위한 경우라면 이에 해당된다. 환경보호기준의 이행과 관련 협정도 이에 포함된다고 할 수 있다. 운임가격, 적재능력, 그 밖의 다른 경쟁변수와 관련된 경쟁사간의 협정은 원칙적으로 이에 포함되지 않는다³⁴.

3.2 정기선 해운에서 경쟁사간 정보교환

38. 정보교환시스템에는 사업자가 그들간 정보를 교환하거나, 정보의 집중, 수집, 프로세싱 등을 담당하는 대행사에게 정보를 제공하여 합의된 형태와 시기에 제공받는 것을 토대로 한 협정이 수반된다.

39. 집합적인 통계와 일반 시장정보가 수집, 교환, 발표되는 것은 대다수 산업에서 통상적으로 발생하는 관행이다. 이렇게 발표된 시장 정보는 시장의 투명성과 고객의 지식을 제고하는 바람직한 수단이며 따라서 효율성을 증대할 수 있다. 그러나 상업적으로 민감한 개별 시장정보의 교환은 특정 상황에서 EC조약 제81조를 위반할 가능성이 있다. 본 지침의 목적은 이러한 정보교환이 경쟁규칙을 위반하는 경우를 정기선해운서비스의 제공업체가 평가할 수 있도록 지원하는 것이다.

40. 정기선해운분야에서 다른 경우라면 EC조약 제 81(1)에 해당되는 정기선 컨소시엄에 참여하는 선박 회사간 정보교환은 이러한 정보교환이 정기선해운서비스의 공동운영과 EC No 823/2000의 일괄면제에서 다루어진 다른 유형의 협력에 보조적인 선에서는 허용된다³⁵. 현 지침에서는 이러한 정보교환을 다루지 않는다.

³⁴ 집행위원회의 Case IV/34.018 – Far East Trade Tariff Charges and Surcharges Agreement (*FETTCSA*) (OJL268, 20.10.2000, p. 1)에 관한 결정(2000/3/16), 153절. 제1심재판소의 Case T-229/94, *Deutsche*

잠정 번역이며, 오직 EU의 Official Journal (공식저널)에 발표된 텍스트만을 공식으로 인정한다

3.2.1 일반

41. EC 경쟁법 하의 정보교환시스템을 평가할 때 다음을 구별해야 한다.
42. 정보교환은 카르텔 준수의 감시 등과 같이 반경쟁관행의 이행을 촉진하는 메커니즘일 수 있다. 정보교환이 이러한 반경쟁관행에 보조적인 경우 이에 대한 평가는 해당 관행의 평가와 연계하여 이루어져야 한다. 정보교환은 그 자체로 경쟁을 제약하고자 하는 목적을 가지고 있을 수도 있다³⁶. 본 지침에서는 이러한 정보교환을 다루지 않는다.
43. 다만 정보교환은 그 자체로 정보교환의 효과 때문에 EC조약 제81조를 위반할 수 있다. 이러한 상황은 정보교환이 해당 시장의 운영에 관한 불확실성의 정도를 낮추거나 제거해 결과적으로 사업자간의 경쟁을 제약할 때 발생한다³⁷. 모든 경제운영자는 시장에서 추구하고자 하는 정책을 자율적으로 결정해야 한다. 재판소는 또한 사업자가 다른 운영자와의 직간접적인 접촉으로부터 배제되는 것도 고려하였다³⁸. 다른 운영자와의 직간접적인 접촉의 효과나 목적이 상품이나 서비스의 본질, 사업자의 규모와 수, 시장의 규모 등을 고려할 때 해당 시장의 통상적인 상황에 해당하지 않는 경쟁 상황을 야기하는 등 경쟁을 제한하는 것일 경우 이러한 접촉은 경쟁사의 행위에 영향을 미치거나 자신의 행위 또는 의도한 행위를 노출시킨다. 이와는 대조적으로 목재펄프 시장에 관한 판결에서 재판소는 생산자가 사용자에게 일방적으로 분기별 가격을 발표하는 것은 경쟁사의 향후 태도에 관한 각 사업자의 불확실성을 낮추지 않는 시장행위이며,

Bahn AG vCommission [1997] ECR II-1689에 관한 판결(1997/10/21), 37절.

³⁵ EC No 823/2000(각주 8번에서 인용)는 하나이상의 유럽공동체 회원국의 항구에서 또는 이러한 항구로 주로 컨테이너로 이루어지는 화물운송을 위한 국제 정기선운송서비스에 적용된다. 제1조, 제2조, 제3(2)(g)조.

³⁶ 유럽재판소의 Case C-49/92P, Commission v Anic Partecipazioni [1999] ECR I-4125에 관한 판결, 121-126절.

³⁷ 유럽재판소의 Case C-7/95 P, John Deere v Commission [1998] ECR I-3111에 관한 판결, 90절. 유럽재판소의 Case C-194/99P, Thyssen Stahl v Commission [2003] ECR I-10821에 관한 판결, 81절.

잠정 번역이며, 오직 EU의 Official Journal (공식저널)에 발표된 텍스트만을 공식으로 인정한다

따라서 생산자간 사전 조율이 없을 경우 그 자체로는 EC조약 제 81(1)를 위반하지 않는다³⁹.

44. EC 재판소의 판례법은 정보교환으로 발생할 수 있는 효과를 검토에 유용한 일반적인 지침을 제공한다. 재판소는 진정한 의미의 경쟁 시장에서는 투명성이 공급자 간의 경쟁을 심화시키는 결과를 가져올 수 있다고 판결하였다⁴⁰. 다만 경쟁이 이미 크게 제한된 집중 정도가 심화된 과점시장에서는 다른 공급자와 소비자를 배제하고 주요 경쟁사간에 단기간 개별 매출에 관한 정확한 정보를 교환하는 행위는 공급자간에 존재하는 경쟁을 크게 해칠 수 있다. 이러한 상황에서는 시장운영에 관한 정보를 정기적이고 빈번하게 교환하는 것은 모든 경쟁사에게 다양한 개별 경쟁사의 시장위치와 전략을 정기적으로 노출시키는 효과를 야기한다⁴¹. 또한 재판소는 과점의 집중도가 심하지 않은 경우라도 경쟁사간의 협의 과정에서 발생한 압력으로 인해 사업자의 의사결정 자율권이 손상되었다면 정보교환시스템은 경쟁규칙에 위배될 수 있다고 판결하였다⁴².
45. 평가의 결과는 개별 사례별 변수의 조합에 따라 달라지므로 정보교환의 실질적 또는 잠재적 효과는 사례별로 고려되어야 한다. 정보교환이 발생하는 시장의 구조와 정보교환의 특징은 정보교환을 평가할 때 집행위원회가 검토하는 주요 사항이다. 평가를 할 때는 정보교환 협정이 부재한 경쟁적 상황에 대비한 정보교환의 실질적 또는 잠재적 효과를 고려해야 한다⁴³.

³⁸ 유럽재판소의 Case C-238/05, Asnef-Equifax v Asociacion de Usuarios de Servicios Bancarios (Ausbanc) [2006] ECR I-11125에 관한 판결(2006/11/23), 52절. 유럽재판소의 Case C-49/92 P, Commission v Anic Partecipazioni,[1999]ECR I-4125에 관한 판결, 각주 36번에서 인용, 116절과117절.

³⁹유럽재판소의 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. Ahlstrom Osakeyhtio and Others v Commission [1993] ECR I-1307에 관한 판결, 59-65절.

⁴⁰John Deere v Commission,Case C-7/95P에 관한 판결, 각주 37번에서 인용, 88절.

⁴¹ 제1심 재판소의 Case T-35/92, John Deere Ltd v Commission [1994] ECR II-957관련 판결, 51절, Case C-7/95 P, John Deere Ltd v Commission 관한 판결에서 원심 확정, 각주 37번에서 인용, 89절; 최근Asnef-Equifax vAusbanc에 관한 판결, 각주 38번에서 인용.

⁴² 제1심 재판소의 Case T-141/94, Thyssen Stahl AG v Commission [1999] ECR II-347에 관한 판결, 402절과 403절.

잠정 번역이며, 오직 EU의 Official Journal (공식저널)에 발표된 텍스트만을 공식으로 인정한다

EC조약 제81조에 해당하려면 정보교환은 경쟁요소에 상당한 악영향을 미쳐야 한다⁴⁴.

46. 아래의 지침은 EC조약 제81(1) 하의 경쟁 제한 분석과 주로 관련이 있다. EC조약 제81(3)의 적용에 관한 지침은 아래 58절과 관련 주제에 대한 일반적인 고시⁴⁵에서 찾아볼 수 있다.

3.2.2. 시장구조

47. 해당 시장의 수요공급 구조와 집중 정도는 정보교환이 EC조약 제81(1)의 범위⁴⁶에 해당되는지 여부를 고려할 때 중요한 사항이다.
48. 시장 집중 정도가 큰 과점 시장에서는 그렇지 않은 시장에서보다 경쟁제약의 효과가 발생할 가능성이 높고 이러한 효과가 지속될 수 있는 가능성도 높기 때문에 집중 정도는 특히 관련이 깊다. 집중된 시장에서는 투명성의 강화가 기업의 상호의존성을 증대하고 경쟁의 강도를 줄일 수 있다.
49. 수요공급 구조, 특히 경쟁에 참여하는 운영자의 수, 시장 점유율의 대칭성과 안정성, 경쟁사간의 구조적 연결 또한 중요하다⁴⁷. 또한 집행위원회는 서비스의 동질성, 시장의 전반적인 투명성 등과 같은 다른 변수도 분석할 수 있다.

3.2.3 교환된 정보의 특징

50. 운임가격, 적재용량, 운임비용 등 경쟁요소와 관련된 상업적으로 민감한 정보의 경쟁사간 교환은 다른 정보교환보다 EC조약 제81(1)에 해당될 수 있는 가능성이 높다. 정보의 상업적 민감성은 아래에서 정한 기준을 고려하여 평가해야 한다.

⁴³ Case C-7/95P, John Deere Ltd v Commission에 관한 판결, 각주 37번에서 인용, 75-77절.

⁴⁴ 제81(3)의 적용에 관한 지침, 각주 7번에서 인용, 16절.

⁴⁵ 제81(3)의 적용에 관한 지침, 각주 7번에서 인용.

⁴⁶ 제81(3) 적용에 관한 지침. 각주 7번에서 인용, 25절.

잠정 번역이며, 오직 EU의 Official Journal (공식저널)에 발표된 텍스트만을 공식으로 인정한다

51. 이미 일반에게 공개된 정보의 교환은 원칙상 EC조약 제81(1)를 위반하지 않는다⁴⁸. 다만 시장 투명성의 정도와 정보교환이 정보에의 접근성을 개선하여 정보의 질을 개선하고/또는 일반에게 공개된 정보와 다른 정보를 결합하는지의 여부를 확인하는 것은 중요하다. 이를 통해 생성된 정보는 상업적으로 민감할 수도 있고 이러한 정보의 교환은 경쟁을 제한할 수도 있다.
52. 정보는 개별적이거나 집적된 것일 수 있다. 개별 데이터는 지정되거나 확인가능한 사업자의 데이터를 의미한다. 집적된 데이터는 다수의 독립사업자로부터 수집한 정보를 결합시켜 놓은 것으로 개별 데이터의 확인이 불가능하다. 경쟁사간의 개별 정보의 교환은 집적된 정보의 교환보다 EC조약 제81(1)에 해당될 가능성이 높다⁴⁹. 집적된 정보의 교환은 원칙적으로 EC조약 제81(1)에 해당되지 않는다. 집행위원회는 정보의 집적 정도에 특히 주목할 것이다. 정보의 집적 정도는 해당 정보를 분해할 수 없어 사업자가 직간접적으로 경쟁사의 경쟁전략을 확인할 수 없어야 한다.
53. 다만 정기선해운에서 적재용량 예상치의 교환을 평가할 때는 정보의 교환이 시장집중도가 높은 시장에서 발생한다면 이러한 정보가 집적된 형태라고 하더라도 주의를 기울여야 한다. 정기선시장에서 적재용량 데이터는 경쟁행위를 조율하는 주요 변수이며 가격에 직접적인 영향을 미친다. 업계 적재용량 배치를 보여주는 집적된 적재용량 예상치의 교환은 결과적으로 복수 또는 전체 운송인이 공동정책을 채택하거나 상기의 경쟁력있는 운임가격에 서비스를 제공하게 되는 한 반경쟁적이라고 할 수 있다. 또한 데이터의 분해 위험도 존재한다. 이렇게 분해된 데이터는 정기선 운송인의

⁴⁷ 정기선 해운에서는 예컨대 공동의 서비스 제공을 위한 해운회사의 정보공유를 허용하는 컨소시엄 협정의 회원처럼 경쟁사간의 운영 및/또는 구조적 연계가 존재한다. 이러한 연계의 존재는 추가 정보교환이 해당 시장에 미치는 영향을 평가할 때 사례별로 고려되어야 할 것이다.

⁴⁸ TACA판결. 각주 20번에서 인용, 1154절.

잠정 번역이며, 오직 EU의 Official Journal (공식저널)에 발표된 텍스트만을 공식으로 인정한다

개별적인 발표와 결합될 수 있다. 이럴 경우 사업자는 경쟁사의 시장위치와 전략을 파악할 수 있다.

54. 데이터가 생성된 시기와 데이터의 대상기간도 중요한 변수이다. 데이터는 과거, 최근, 미래로 나눌 수 있다. 과거정보의 교환은 사업자의 미래 행위에 실질적 영향을 미칠 수 없기 때문에 통상적으로 EC조약 제81(1)에 해당하는 것으로 간주되지 않는다. 과거의 경우 집행위원회는 1년 이상 경과된 정보를 과거 정보⁵⁰라고 간주하고 1년 미만의 정보는 최근 정보⁵¹라고 간주하였다. 정보를 과거 또는 최근 것으로 보느냐는 관련 시장에서 해당 데이터가 쓸모없게 되는 정도를 고려하여 융통성있게 평가되어야 한다. 데이터가 과거의 것이 되는 시기는 해당 정보가 개별적으로 존재할 때보다 집적되어 있을 때 보다 빠르다. 운송량과 적재용량에 관한 최근 데이터의 교환도 이와 마찬가지로 개별 운송인이나 하주의 거래상황을 직간접적으로 파악할 수 없는 수준으로 데이터의 집적이 이루어져 있다면 경쟁을 제약하지 않는 것으로 볼 수 있다. 미래 데이터는 시장의 향후 발전 상황이나 시장에서 구사하고자 하는 전략에 관한 사업자의 견해에 관한 것이다. 미래 데이터 교환이 운임가격이나 아웃풋에 관한 것이라면 특히 문제가 될 수 있다. 이러한 정보의 교환은 사업자가 시장에서 채택하고자 하는 상업적 전략을 노출시킬 수 있다. 그렇게 함으로써 정보 교환 당사자 간의 경쟁관계를 명백히 완화시킬 수 있고 결과적으로 경쟁을 제한할 수 있다.

55. 정보교환의 빈도 또한 고려되어야 한다. 정보교환의 빈도가 높을수록 경쟁사가 반응하는 속도가 더욱 빨라진다. 이럴 경우 보복성 대응이 심화되며 궁극적으로는 시장에서 경쟁행동의 인센티브가 줄어든다. 이른바 보이지 않는 경쟁 (hidden competition) 이 제한될 수 있다.

⁵⁰ 집행위원회의 Case IV/31.370 관련 92/157/EEC 결정(1992/2/17). 영국 농업용트랙터등록교환 (OJL68, 13.3.1992,p.19), 50절.

⁵¹ 집행위원회의 Case IV/36.069 관련 98/4/ECSC 결정(1997/11/26) Wirtschaftsvereinigung Stahl (OJ L 1, 3.1.1998, p. 10), 17절.

잠정 번역이며, 오직 EU의 Official Journal (공식저널)에 발표된 텍스트만을 공식으로 인정한다

56. 데이터 발표 방식 또한 시장에서의 효과를 평가하기 위해 검토되어야 한다. 정보를 공유하는 소비자의 수가 많을수록 문제가 될 가능성이 줄어든다. 역으로 시장투명성 개선이 공급자에게만 긍정적으로 작용한다면 소비자는 '보이지 않는 경쟁' 확대의 혜택을 누릴 수 있는 가능성을 빼앗길 수 있다.
57. 정기선해운에서는 해상 컨테이너 운송의 평균 가격 동향을 보여주기 위해 가격지수를 활용한다. 적절하게 집적된 가격 정보에 기반한 가격 지수는 사업자가 직간접적으로 경쟁사의 경쟁전략을 파악할 수 있도록 집적된 정보를 분해할 수 없는 수준으로 정보가 집적된 경우 EC조약 제81(1)를 위반할 가능성이 없다. 가격지수가 시장운영에 관한 불확실성을 낮추거나 제거하여 사업자간 경쟁을 제한한다면 이러한 가격지수는 EC조약 제81(1)를 위반하는 것이 된다. 해당 관련 시장에 이러한 가격지수가 미치게 되는 영향을 평가할 때는 정보의 집적 정도와 이러한 가격지수의 과거 또는 최근의 특성, 가격지수가 발표되는 빈도 등을 고려해야 한다. 일반적으로 적재용량과 운송량 정보 교환과 가격지수 교환 간의 잠재적 상호작용을 고려하기 위해 정보교환제도의 개별요소를 모두 평가하는 것이 중요하다.
58. 그럼에도 불구하고 경쟁을 제약하는 운송사간의 정보교환은 투자계획 개선, 적재용량의 효율적인 활용 등 효율성을 증대할 수 있다. 이러한 효율성은 입증 가능해야 하며, 효율성 증대를 소비자에게 돌려주어야 하고, EC조약 제81(3)의 틀에서 정보교환의 경쟁금지효과에 대비하여 평가되어야 한다. 이러한 맥락에서 제81(3)의 조건 중에 경쟁을 제약하는 협정 때문에 발생한 긍정적 효과의 일부를 소비자가 누려야 한다는 내용이 있다는 점을 주지해야 할 것이다. 제81(3)에서 정한 4대 누적 조건을 모두 충족시킨다면 제81(1)의 금지사항은 적용되지 않는다⁵².

⁵² EC조약 제81(3) 적용에 관한 지침, 각주 7번에서 인용.

잠정 번역이며, 오직 EU의 Official Journal (공식저널)에 발표된 텍스트만을 공식으로 인정한다

3.2.4 협회

59. 다른 산업분야에서와 마찬가지로 정기선 해운에서도 협회가 (a) 카르텔 회의장⁵³, (b) 회원사에게 반경쟁적 결정, 권고사항을 발표하는 구조⁵⁴, (c) 제81(3)를 충족하지 않고 사업자간 경쟁을 제한하는 결과만을 야기하는, 시장운영에 관한 불확실성을 줄이거나 제거하는 정보교환의 수단⁵⁵으로 활용되지 않는다면 협회에서 협의와 정보교환을 할 수 있다. 예를 들어 기술 및 환경보호의 표준에 관해 협회에서 적법하게 하는 협의와는 구별되어야 한다.

3.3 부정기선 해운의 풀 협정

60. 부정기선해운분야에서 가장 빈번하게 발생하는 수평협력의 형태는 해운 풀(pool)이다. 풀은 이것이다라고 할만한 보편적인 모델은 존재하지 않는다. 다만 다양한 시장의 대다수 풀에서 일반적으로 찾아볼 수 있는 특징은 존재하며 이러한 특징은 다음과 같다.

61. 일반적인 해운 풀은 소유주가 다른 복수의 유사 선박을 모아 단일운영체제에서 운영한다⁵⁶. 통상적으로 풀 관리자는 상업적 관리(일례로 공동마케팅⁵⁷, 운임을 협상, 임금과 항해비용⁵⁸의 중앙집중화)와 상업적 운영(선박이동의 기획, 선박지시, 항구 대리인의 선임, 고객 업데이트,

⁵³ 집행위원회의 Case COMP/38.240 관련 2004/421/EC 결정(2003/12/16). 산업용 튜브(OJ L 125, 28.4.2004, p. 50).

⁵⁴ 집행위원회의 Case IV/29.883 관련 82/896/EEC 결정(1982/12/15). AROW/BNIC (OJL379, 31.12.1982, p.1); 집행위원회의 Case IV/34.983 관련 96/438/EC 결정(1996/6/5). Fenex (OJL181, 20.7.1996,p.28).

⁵⁵ 92/157/EEC결정(영국 농업용트랙터등록교환), 각주 50번에서 인용.

⁵⁶ 그 결과 풀은 대규모 운송계약을 유치하고, 다양한 운송계약을 통합하며, 신중한 선박기획을 통해 공선운항구간을 줄일 수 있다.

⁵⁷ 일례로 어떠한 선박이 실질적으로 운항되느냐에 관계없이 운송솔루션을 제공하는 단일상업기관으로 풀의 선박을 마케팅한다.

⁵⁸ 일례로 중앙에서 풀의 수입을 징수하여 복잡한 가중치 제도에 따라 소득을 풀 참여사에게 배분한다.

잠정 번역이며, 오직 EU의 Official Journal (공식저널)에 발표된 텍스트만을 공식으로 인정한다

운임송장발송, 벙커주문, 선박의 수입 징수 및 사전에 합의된 가중제에 따른 소득분배)을 담당한다. 풀 관리자는 선박소유주로 구성된 일반적인 집행위원회의 감독 하에서 활동한다. 선박의 기술적 운영(안전, 선원, 유지보수 등)은 각 소유주의 책임이다. 운송서비스에 대해 공동 마케팅을 펼치지만 서비스는 개별적으로 수행된다.

62. 이로부터 일반적인 해운 풀의 주요 특징은 공동생산과 함께 공동판매라고 이해할 수 있다. 따라서 공동상업화협정의 변형인 공동판매와 EC조약 제81조의 수평적 협력협정의 적용가능성에 관한 집행위원회의 지침에 나와있는 공동생산⁵⁹에 관한 지침은 관련성이 있다. 풀의 특성이 풀마다 각각 다르다는 점을 고려할 때 제81(1)이 해당되는지 여부⁶⁰와 제81(3)의 4대 누적 조건을 충족시키는지 여부를 판단하기 위해 각각의 풀을 사례별로 분석해야 한다.

63. 항구적으로 자율적인 경제주체로서의 모든 기능을 수행하는 합작사업(이른바 정상기능의 합작사업, EC No 139/2004 제3(4) 참조)으로 설립되어 이사회 규칙 EC No 139/2004⁶¹에 해당하는 풀은 EC No1419/2006으로 야기된 변화로 인한 직접적인 영향을 받지 않으며 본 지침에서 다루지도 않는다. 정상기능에 관한 지침은 사업자간 집중의 통제에 관한 EC No 139/2004⁶² 하의 집행위원회 통합판결고시에서 찾아볼 수 있다. 이러한 풀의 목적이나 효과가 모기업의 경쟁행위를 조율하는 것인 한 이러한 경쟁행위 조율 행위는 풀의 운영이 일반시장에서 양립될 수 있는지 여부를 검토한다는 차원에서 EC조약 제81(1)과 제81(3)의 기준에 의거하여 평가되어야 한다⁶³.

⁵⁹ 각각 본 지침 5장, 6장, 각주 6번에서 인용.

⁶⁰ 수평적 협력협정에 관한 지침, 각주 6번에서 인용, 12절.

⁶¹ 사업자간 시장 집중의 통제에 관한 이사회 규정 EC No 139/2004 (EC 합병규칙) (OJL24, 29.1.2004,p.1).

⁶² OJC95, 16.4.2008,p.1.

⁶³ 이사회규칙 EC No 139/2004의 제2(4).

잠정 번역이며, 오직 EU의 Official Journal (공식저널)에 발표된 텍스트만을 공식으로 인정한다

3.3.1. EC조약 제81(1)에 해당되지 않는 풀

64. 풀 협정은 풀에 참여하는 회사가 실질적 또는 잠재적으로 경쟁사가 아니라면 EC조약 제81(1)의 금지사항에 해당되지 않는다. 개별적으로는 입찰계약을 따 낼 수 없거나 수송능력이 부족한 둘 이상의 선주가 해상운송계약에 입찰하고 이러한 계약을 수행하려는 목적으로 해운 풀을 설립한 경우가 그러한 예에 해당된다. 전술한 결정은 이렇게 설립된 풀이 간헐적으로 다른 화물을 운송하고 이러한 화물운송이 전체 운송량의 일부를 차지하는 경우에도 무효화되지 않는다.
65. 풀이 회원국간의 교역에 미치는 영향이 미미하고⁶⁴ 그 중요도가 매우 낮기 때문에 이러한 풀의 활동이 관련 경쟁변수에 영향을 미치지 않는다면 그러한 풀은 EC조약 제81(1)에 해당되지 않는다.

3.3.2. EC조약 제81(1)에 일반적으로 포함되는 풀

66. 공동판매에 국한된 경쟁사간의 풀 협정은 원칙적으로 경쟁사의 가격결정 정책을 조율하는 목적과 효과를 갖는다⁶⁵.

3.3.3. EC조약 제81(1)에 해당될 수 있는 풀

67. 풀이 경쟁제한을 목적으로 하지 않는다면 풀이 해당 시장에 미치는 효과 분석이 필요하다. 협정으로 인한 운임가격, 운임비용, 서비스 차별화, 서비스의 질, 혁신 등 시장의 경쟁변수에 명백한 악영향을 미칠 수 있다면 이러한 협정은 EC조약 제81(1)에 해당된다. 협정은 협정 당사자간 또는 협정 당사자와 제삼자간 경쟁관계를 명백히 약화시킴으로써 이러한 효과를 낼 수 있다⁶⁶.

⁶⁴ EC조약 제81(1)하에서 경쟁을 명백하게 제한하지 않는 중요도가 미미한 협정에 관한 집행위원회 고시(OJC368, 22.12.2001,p.13)와 항로 개념 관련 효과에 관한 지침, 각주 13번에서 인용.

⁶⁵ 수평적 협력협정에 관한 지침, 각주 5번에서 인용, 5장. “선박 확정”이 본 범주에 해당되지 않을 때 개별 선발중개인의 활동.

⁶⁶ 제81(3)의 적용에 관한 지침, 각주 7번에서 인용.

잠정 번역이며, 오직 EU의 Official Journal (공식저널)에 발표된 텍스트만을 공식으로 인정한다

68. 일부 부정기선 해운 풀은 공동판매를 하지는 않으나 (공동스케줄링, 공동구매 등) 경쟁변수 조율이라는 효과를 일정부분 야기할 수 있다. 이럴 경우에는 계약당사자가 일정부분 시장지배력을 행사할 경우에만 EC조약 제81(1)에 해당된다⁶⁷.
69. 풀이 시장에 명백한 부정적 영향을 미칠 수 있는 역량이 있는지는 관련 시장의 다른 구조적 변수와 협정의 본질, 협정 당사자 전체의 시장지배력 등을 고려한 경제적 맥락에 따라 달라진다. 풀 협정이 협정으로 직접적인 영향을 받는 시장과 밀접하게 관련된 인접시장에서 당사자의 행위에 영향을 미치는지 여부도 함께 고려해야 한다⁶⁸. 예컨대 상자 모양의 특수선박으로 임산물을 운송하는 것이 풀의 시장(A시장)이라면 이러한 풀의 회원사가 동시에 건산적화물시장(B시장)에서 선박을 운영하고 있는 경우가 이러한 경우에 해당된다.
70. 관련시장의 구조적 변수 관련 풀의 시장점유율이 낮다면 경쟁 제약적 효과 발생의 가능성도 낮다. 시장의 집중도, 경쟁사의 시장내 위치와 수, 시간흐름에 따른 시장점유율의 안정성, 풀의 복수회원, 시장진입장벽, 진입가능성, 시장투명성, 화주의 상계적 구매력, (동일한 서비스냐 차별적 서비스 등) 서비스의 본질 등은 관련시장에서 해당 풀의 영향을 평가하는 추가적 변수로 고려되어야 한다.
71. 풀 협정의 본질과 관련하여, 풀 밖의 동일 시장에서의 활동을 금지하는 조항(경쟁금지조항), 록인(lock-in)기간, 고시기간(탈퇴조항), 상업적으로 민감한 정보의 교환 등 풀이나 회원사의 시장 경쟁행위에 영향을 미치는 조항을 고려해야 한다. 비용공유, 수익공유, 풀 간의 임원 또는 회원사 차원의 연계행위 등도 고려해야 한다.

⁶⁷ 수평적 협력협정에 관한 지침, 각주 6번에서 인용, 149절.

⁶⁸ 수평적 협력협정에 관한 지침, 각주 6번에서 인용, 142절.

잠정 번역이며, 오직 EU의 Official Journal (공식저널)에 발표된 텍스트만을 공식으로 인정한다

3.3.4. EC조약 제81(3)의 적용가능성

72. 풀이 EC조약 제81(1)에 해당하는 경우 관련 사업자는 제81(3)의 4대 누적조건을 충족하도록 해야 한다⁶⁹. 제81(3)에서는 선협적으로 특정 유형의 협정을 범위에서 제외시키지 않았다. 원칙적으로 제81(3)의 4대 조건을 충족하는 모든 경쟁제한적 협정이 예외규정에서 다루어진다. 이러한 분석에서는 제81(3) 하에서 파악된 경쟁제약이 심할수록 소비자에게 돌아가는 효율성과 혜택이 커야 한다는 슬라이딩 스케일(sliding scale)을 적용하였다.
73. 풀이 운송서비스를 개선하고, 효율성 증대의 형태로 기술적, 경제적 진보를 증진했다는 것을 증명하는 것은 관련 사업자의 몫이다. 효율성은 경쟁제한의 내재적인 특성인 비용절약으로 발생할 수 없으며 그보다는 경제활동의 통합을 통해 발생해야 한다.
74. 예컨대 풀의 효율성 증대는 가용률 개선과 규모의 경제로부터 발생할 수 있다. 부정기선 해운 풀은 일반적으로 선박이 지리적으로 넓게 분포될 수 있도록 선박의 이동을 공동으로 계획한다. 선박을 산재시킬 경우 공선향해의 수가 줄어들게 되고 이를 통해 풀의 전반적인 적재용량의 활용이 증대된다. 궁극적으로 규모의 경제를 구현할 수도 있다.
75. 이렇게 구현된 효율성 증대의 일부분은 소비자에게 돌아가야 한다. EC조약 제81(3) 하에서 각각의 개별 소비자에게 미친 효과가 아니라 관련시장의 소비자 모두에게 미친 긍정적인 효과를 고려해야 한다⁷⁰. 소비자에게 돌아간 이러한 긍정적인 효과는 제81(1)하에서 경쟁제한으로 인해 소비자에게 초래되는 실질적, 잠재적 악영향을 상쇄할 수 있어야 한다⁷¹. 이러한 맥락에서 소비자에게 돌아간 긍정적 효과를 평가하기 위해 부정기선 운송시장의 구조와 수요의 탄력성을 고려해야 한다.

⁶⁹ 제81(3)의 적용에 관한 지침, 각주 7번에서 인용.

⁷⁰ Case C-238/05, Asnef-Equifax v Ausbanc 관련 판결, 각주 38번에서 인용, 70절.

⁷¹ 제81(3)의 적용에 관한 지침, 각주 7번에서 인용, 24절.

잠정 번역이며, 오직 EU의 Official Journal (공식저널)에 발표된 텍스트만을 공식으로 인정한다

76. 풀은 효율성 달성에 불가결하지 않은 제약을 둘 수 없다. 이런 점에서 협정 당사자가 자체적으로 효율성을 달성할 수는 없었는지 여부를 검토하는 것이 필요하다. 평가시 다양한 유형의 부정기선해운서비스 제공에 필요한 최저 효율성 척도는 무엇인지를 고려하는 것은 관련이 깊다. 또한 풀 협정에 포함된 각각의 제약조항은 효율성 달성을 위해 합리적으로 필요한 것이어야 한다. 제약조항은 장기적으로 또는 풀의 전생애 동안 또는 과도기 동안 정당화될 수 있다.
77. 마지막으로 풀은 협정당사자에게 해당 서비스 관련 경쟁을 제거할 수 있는 가능성을 제공할 수 없다.