

3・1 外航船社間協定に対する競争法適用除外

外航船社間協定(定期船分野)は、主に海運同盟(運賃タリフ設定)、協議協定(各種ガイドライン等の設定。VDA)および船腹共同配船(コンソーシアム)または船腹共有協定(VSA)の3種類に大別される。欧州連合(EU)は2008年10月に定期船同盟に対する競争法適用除外制度を廃止したものの、コンソーシアムに対しては引き続き同法適用除外を認め、他方で、わが国や米国、シンガポールなどの主要国は、国によって対象範囲が異なるものの、VDAを含む船社間協定に対する競争法適用除外を認めている。

当協会は、適用除外制度がコンテナ船運賃とサービスの安定供給並びに将来の荷動き増に備えた船舶投資を持続的に行っていく上で有効な制度であり、また、協定は荷主との対話窓口という観点からも、海運業界のみならず荷主を含む貿易業界全体にとって有益なものであるとの基本的な考え方から、制度の維持に向けて対応している。最近の主な動向は以下の通りである。

3・1・1 EU

EUにおいては欧州委員会規則906/2009(所謂「コンソーシアム規則」)によってコンソーシアムに対するEU競争法(EU機能条約第101条、102条他)適用除外が認められている。直近では、有効期限が2020年4月25日となっており、2018年以降、欧州委員会競争総局(DG COMP)は見直し作業を徐々に本格化し、それに併せて世界海運評議会(WSC)、欧州船主協会(ECSA)および国際海運会議所(ICS)もDG COMPと複数回会合を持ち、制度維持の必要性を訴え続けた。また、同3団体にアジア船主協会(ASA)を加えた4団体連名で制度維持の必要性を訴えるパブリックコメントをDG COMPに提出している(船協海運年報2018「3・1・1」参照)。

2019年11月、DG COMPは、現行適用除外内容をそのままに有効期限を2024年4月25日まで、4年間延長する新規則案と、これまでの分析結果をまとめたStaff Working Document(SWD)を併せて発表し、2020年1月3日を期限に改めて関係者に意見を求めた。SWDは、前回の期限延長以降定航船社の集約化、船舶の大型化が進行しているものの、包括適用除外は依然EUの政策目標に沿うものであり、船腹の効率的活用に資し、消費者への価格競争力のあるサービス提供に資するものと結論付けている。

これを踏まえ、ICS、ASA、WSCは連名でSWDの分析結果を支持すると共に、内容変更無しの延長を歓迎するものの、適用除外規則の延長期間はEU法令上、欧州委提案の4年ではなく5年とすべきとのコメント【資料3-1-1-1】を2019年12月20日提出。当協会もICS、ASA、WSC連名コメントを全面的に支持する内容のコメント【資料3-1-1-2】を同日提出した。一方、欧州荷主協議会(ESC)など一部荷主団体は、競争法適用除外対象とされる協定等の定義が不明確であること等を指摘し、変更無しの規則延長に不満を示した。

2020年3月24日、EU DG COMPは新規則(2019年11月発表の新規則案と同内容のもの)を欧州委員会規則2020/436として公開、EU競争法適用除外の新有効期限は2024年4月25日に定められた。

3.1.2 米国

米国においては 1998 年外航海運改革法(OSRA)により修正された 1984 年海事法によって VDA、VSA に対する反トラスト法適用除外が認められている。現行制度に関して競争法適用除外に直接関係する部分については現在見直しの動きは確認されていない。

2018 年 9 月、WSC は米国連邦海事委員会(FMC)へ

- ・サービスコントラクト(SC)提出規則の撤廃
- ・SC 内の Essential Terms(Service Contract 内の基本条項。仕出し港、仕向け港、品目、最低量(又は最低比率)、期間 の 5 項目)公開規則の撤廃

を求める内容の請願書を提出しており、2019 年 12 月、その内 Essential Terms 公開規則撤廃が FMC にて決定された。2020 年 3 月末現在規則本文の改定案が公開されると共に、4 月 14 日を期限に同案に関するパブリックコメントの募集が開始されている。

一方、2017 年 1 月に発足したトランプ政権は規制改革の下、政府組織の簡素化を図っており、FMC もその対象になっているものと見られている。

3.1.3 豪州

豪州政府は 2013 年以降同国競争法の全面見直しを発表、同見直しに関する政府のワーキンググループ(WG)は 2015 年 3 月末に、豪州政府に対し、船社間協定への競争法適用除外を定める豪州競争法 Part X は廃止する一方で、カルテル行為は行わない等一定の基準を満たした船社間協定に対する包括適用除外制度を設ける権限をオーストラリア競争・消費者委員会(ACCC)に与えること等を提案する最終報告書を発表した(船協海運年報 2015 「3.1.3」参照)。2017 年、ACCC に項目別に競争法適用除外を認める権限が付与された。

その後 2019 年 12 月には同見直しについて ACCC がディスカッションペーパーを発表、「包括適用除外(Block Exemption)」ではなく「一部適用除外(Partial Exemption)」とする考え方を示し、2020 年 2 月 29 日を期限として募集したパブリックコメントには WSC や現地船主団体 SAL が意見書を提出した。2020 年 3 月末現在目立った動きは無い。

3.1.4 マレーシア

2012 年 1 月 1 日に競争法が施行され、船社間協定への競争法適用除外制度は暫定的に導入されていたものの、マレーシア競争委員会(MyCC)は、2014 年 7 月以降 VDA および VSA に対する適用除外制度に 3 年間の期限を定め、その後 2017 年には 2 年間の期限延長を行った(船協海運年報 2017 「3.1.3」参照)。

2018 年 8 月、MyCC より、対象を VSA のみに限定する除外制度延長案が公表され、2019 年 5 月 31 日から 6 月 29 日にかけてパブリックコメントを実施。2019 年 11 月、VSA に関しては当初案通り 2019 年 7 月から 2022 年 7 月 6 日までの 3 年間の期限延長が認められた一方で、VDA に関しては 2019 年 7 月 7 日を以て適用除外対象から外れることとなった。

3.1.5 ニュージーランド

ニュージーランドでは1986年に制定された商業法が一般競争法にあたり、商務委員会がその執行機関となっている。

2013年5月、同国商務委員会は、すべての船社間協定(同盟、VDA および VSA)への競争法適用除外を廃止し、一般競争法下へ移行する内容を含む商業法改正法案を議会に提出。その後数回の修正を経て2017年8月、VSA のみを商業法の適用除外対象とする内容を含む改正法が成立。2年後の2019年8月17日以降 VSA は競争法適用除外対象となった(特に見直し等の期限なし)一方、VDA は同日以降適用除外対象から外れることとなった。