

### 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、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なら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うえ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 シンガポール

シンガポール競争委員会(Competition and Consumer Commission of Singapore/CCCS)は、2015年、同国における船社間協定に対する競争法適用除外制度の有効期限を、2015年末から2020年末まで5年間延長(2015年船協海運年報3・1・2参照)し、2020年には新型コロナウイルス流行の影響も踏まえ、2021年末までの1年間延長のうえ、次回期限前に見直しを行うことを発表した(2020年船協海運年報3・1・1参照)。2021年7月14日には、VSAに対する適用除外およびフィーダーコンテナ船社間の運賃協議協定を3年間延長(期限:2024年12月末)する案を発表し、8月4日を期限としてパブリックコメント募集を開始した。従来は一定シェア以下の運賃協議協定に対する適用除外も認められていたが、遠洋航路においては既に利用されていないとの当局の理解のもと、運賃協議協定はフィーダー船社間のみが延長対象となった。当協会はASAを通じVSAの延長を支持するとともに、延長期間は5年間が望ましい旨のコメントを提出したほか、ICSおよびWSCからも同主旨のコメントが提出された。その後2022年1月1日付で、原案通りVSAに対して3年間の期限延長がなされ、現行期限は2024年12月末となった。

#### 3・1・2 香港

香港においては、競争当局(Hong Kong Competition Commission/HKCC)により2017年8月8日以降、VSAのみが競争条例からの適用除外とされ、その期限は2022年8月8日までの5年間であり、4年経過時点で今後の取扱いについて再検討すること、またVDAは、適用除外と認められないものの、一定の情報交換(一般的な経済問題やトレンド、規制やコンプライアンスに係る問題等)については競争法に抵触しない、とされていた。(2017年船協海運年報3・1・4参照)

HKCCは2021年8月16日付で、VSAに対する現行適用除外制度の利用状況について、海運関連団体(含ICS、ASA)等にあて2021年11月4日を期限としてInitial Consultationを実施した。当協会はASA、ICSを通じ現在のVSAに対する適用除外維持を支持するコメントを提出。2022年3月末時点で特段の動きは見られない。

### 3・1・3 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。

2021 年 6 月 5 日には、コロナ禍により発効後 30 日以内の提出に一時緩和されていたサービスコントラクト (SC) の提出期限 (従来は発効前に提出) について、緩和措置が恒久化され、2020 年 6 月の Essential Terms 公開規則撤廃 (2020 年船協海運年報 3・1・2 参照) に引き続いて SC に係る規制が緩和されることとなった。

一方、コロナ禍における輸送コスト上昇・スペース不足問題および物流の混乱は 2021 年を通し継続した。バイデン大統領は大統領令や一般教書演説において輸送の混乱や輸送費用の高騰、超過保管料・返却延滞料 (detention and demurrage charges: 以下 D/D チャージ) の問題について触れるなど定航船社に対し批判的な表明を繰り返した。こうした状況を背景として、多くの法案の提出等の動きがあった。

WSC は米国でのこうした動きに対して、定航船業界は実際競争的な環境であり、需給の反映である運賃上昇前よりも参入船社・船舶数とも増加していること、米国や EU の競争当局も定航船の競争環境に問題ないことを確認していること、などを説明する声明を 2021 年度内に複数回発表している。また、声明の中で、現在の輸送混乱の一因は米国港湾・内陸輸送にあり、その解決には陸側のインフラ充実化、海運のみならず物流全体の強化が必要であるとして、より実効性のあるアプローチを模索すべきと指摘している。

#### (1) 米国海事法改正の動き

##### ① 海事法改正法案<下院> (Ocean Shipping Reform Act of 2021, H.R.4996)

米国荷主団体による米国出しスペース不足の問題視を受け、2021 年 8 月 10 日には予測可能な需要を考慮した船腹割り当てを米国発着船社に求め、合理的理由のない輸出貨物の船積み拒否の禁止のほか、D/D チャージ類の合理性の挙証責任を船社側に負わせる内容を含む海事法改正法案 (Ocean Shipping Reform Act of 2021, H.R.4996/通称 OSRA2021) がガラメンディ議員、ジョンソン議員の連名で下院へ提出され、その後十分な議論がないまま 12 月 8 日付で下院を通過、上院に付託された。

##### ② 海事法改正法案<上院> (Ocean Shipping Reform Act of 2022, S.3580)

上院では 2022 年 2 月 3 日付で、①の OSRA2021 の上院版である海事法改正法案 (Ocean Shipping Reform Act of 2022, S.3580/通称 OSRA2022) がクロブシャー上院議員により提出された。OSRA2022 は①の OSRA2021 と比較し船社への義務が緩やかになっているものの、D/D チャージ類の挙証責任、合理的理由の無い船積み拒否の禁止等を含む内容で、2022 年 3 月 31 日付で米国の陸送や港湾に関する内容が追加されたうえで上院を通過し、下院へ再送された。

##### ③ 海運独占禁止強化法案<下院> (Ocean Shipping Antitrust Enforcement Act, H.R.6864)

本法案は米国海事法のうち FMC に届け出を行った協定 (船社間協定・ターミナル間協定等) への競争法適用除外を明記する条文を削除するもので、2022 年 2 月 28 日、コスタ下院議員により提出されたが、船社団体に加え、民主党政権の支持基盤である労組を含む港湾関

連団体からの反対が強く、成立の見通しは立っていない。

#### ④海運競争改正法案<上院> (Ocean Shipping Competition Reform Act of 2022, S.3586)

本法案は 2022 年 2 月 3 日、クロブシャー上院議員により提出されたもので、米国海運法の競争関係違反に対する差止請求の権能を、従前は FMC の権能に依るものだったところ、司法省反トラスト局にも与える内容が含まれているほか、違反が認識された場合の対応として以下が含まれているが、2022 年 3 月末時点で特段の動きは見られない。

<S.3586 に含まれる、海運法の競争関係違反が認識された場合の対応>

- 損失の 3 倍の金額および訴訟費用の負担を課す
- 最長で当該サービス開始日から結審日の期間の損害額の利息(単利)を課す
- 輸送契約の第三者からの差止請求を新たに認める
- クレイトン法第 4 条による損害賠償請求を新たに認める

#### (2)バイデン大統領令他ホワイトハウスの動き(FMC の権能強化、司法省反トラスト局との連携強化)

2021 年 7 月 9 日には、バイデン大統領が、企業間の競争を促し大企業への監視強化を求める大統領令に署名。72 分野に及ぶ各種産業に対する是正策を打ち出した中で、海運に関しては、コンテナ船社の統合による集約、上位船社への集中に触れた上、海外の有力船社が法外な D/D チャージを徴収しているとして、FMC に対し法執行の強化を求めた。これを受け、FMC と司法省反トラスト局はコンテナ船業界の監視強化を目的とした新たな連携覚書を締結したほか、7 月 20 日には北米航路の大手 9 船社を対象にした監査プログラム (Vessel-Operating Common Carrier (VOCC) Audit Program) を立ち上げ、監視強化を図った。

翌 2022 年 2 月 28 日、FMC と司法省反トラスト局は前述の連携覚書(2021 年 7 月締結)を元に、「海運法の規制を積極的に強化するために」共通の弁護士、エコノミストを起用すると発表。同 2 月 28 日付のホワイトハウス発表では FMC と司法省反トラスト局の発表を支持し、米国発着のコンテナ船運賃の競争低下と D/D チャージの徴収を問題視したほか、米国海運法改正法案を速やかに通過させるよう両院へ呼びかけた。またバイデン大統領は翌 3 月 1 日の一般教書演説において、「外資の海運会社は運賃を釣り上げている」等として、今後の競争の促進に取り組む姿勢を示唆しており、これらの動きが前項(1)②の上院での法案通過の動きに繋がったとの指摘もある。

FMC は 2022 年 3 月 21 日には前述の VOCC Audit Program の対象を関係 11 船社に拡大し、米国輸出業者へのサービスについての監査を行うことを発表するなど、監視の強化に動いている。

#### 3.1.3 インド

インドの VSA に対する競争法適用除外制度の最新の期限は 2021 年 6 月 19 日であった(2020 年船協海運年報「3.1.3」参照)が、2022 年 3 月末時点で、特段の動きは見られない。

### 3・1・4 豪州

豪州では豪州の外航海運カルテル独禁法一括適用除外規則(2010年競争消費者法第10章/Competition and Consumer Act 2010 Part X(以下 CCA Part X))により適用除外が無期限に認められているところ、豪州政府は2013年以降同国競争法の全面見直しを発表。直近では項目別に競争法適用除外を認める権限が付与された豪州競争・消費者委員会(ACCC)により2019年12月、「一括適用除外(Block Exemption)」ではなく「一部適用除外(Partial Exemption)」とする考え方が示され、2020年2月末を期限にパブリックコメントが実施された(2020年船協海運年報「3・1・5」参照)。

ACCCは2021年11月4日付で発表した「Container Stevedoring Monitoring Report」2020-2021版(1999年以降毎年発表されるレポートで、同国内の港湾荷役のサービス・価格等を監視・報告するほか、各種港湾関係事項について報告するもの)の中で、コロナ禍における豪州のコンテナを中心とした物流混乱を受け、改めてCCA Part Xの廃止および代替としてより限定的な適用除外規則(Class Exemption)の策定を提言した。

### 3・1・5 マレーシア

マレーシアでの船社間協定に対する適用除外は、2019年に実施されたパブリックコメントを踏まえたVSAに対する3年間の期限延長の結果、2022年7月6日が期限となっている。2022年3月末時点で、目立った動きはない。