공정거래위원회	보 도 자 료		다시, 대한민국! 새로운 국민의 나라
보도 일시	2022. 6. 9.(목) 12:00 <6. 10.(금) 조간>	배포 일시	2022. 6. 9.(목) 08:30
담당 부서	카르텔조사국 국제카르텔과	책임자	과 장 문종숙 (044-200-4566)
		담당자	사무관 김해영 (044-200-4576) 조사관 강소영 (044-200-4577) 사무관 권영재 (044-200-4573) 사무관 황규희 (044-200-4571)

한-일, 한-중 항로에서 국내·외 컨테이너 정기선사의 해상운임 담합 제재

- 시정명령과 함께 과징금 총 800억 원 부과 -
- 컨테이너 정기선사의 운임 담합 제재 마무리 -

□ **공정거래위원회**(위원장 조성욱, 이하 공정위)는 **한-일 항로**에서 2003년 2월부터 2019년 5월까지 **총 76차례 운임**을 합의한 **15개 선사**에 대해 **시정명령**과 함께 **과징금 총 800억 원**(잠정)을 **부과**하고, **한-중 항로**에서 2002년 1월부터 2018년 12월까지 **총 68차례 운임**을 합의한 **27개 선사**에 대해 **시정명령을 부과**하기로 결정하였다.

* (한일) 14개 국적선사, 1개 외국적선사, 시장점유율 86.5~93.7%
(한중) 16개 국적선사, 11개 외국적선사 시장점유율 70.1~83.5%
피심인 선사들의 명단은 <붙임1> 참조

○ 선사들은 **약 17년간 기본운임의 최저수준, 각종 부대운임 도입 및 인상, 대형화주에 대한 투찰가** 등 제반 운임에 대해 합의하였다.

○ 이들 선사들은 **운임 합의의 실행**을 위해 다른 선사들의 화물을 서로 침탈하지 않기로 하고, 기존 자신의 거래처를 유지하도록 하는 **'기거래 선사 보호'**를 합의하여 **운임경쟁을 제한**하였다.

- 나아가 합의 운임을 수용하지 않거나 (담합에 참여하지 않는) 맹외선을 이용하는 화주 등에 대해서는 컨테이너 입고금지, 예약취소 등 **공동으로 선적을 거부하여 합의 운임을 수용하게끔 사실상 강제하였다.**

ㅇ 또한, 선사들은 자신들의 **운임 담합** 및 **기거래 선사 보호**, **선적 거부** 등의 행위가 **공정거래법에 위반**된다는 것을 명확히 인식하고 다양한 방법으로 **공동행위를 은폐**하였다.

□ 이와 함께, 이러한 운임 합의를 위한 회의를 소집하고 합의된 운임의 준수를 독려한 한-일 항로의 '**한국근해수송협의회**'(이하 '한근협')에 대해서는 **사업자단체 금지행위 위반**으로 **시정명령**과 함께 **과징금 244백만원**을 부과하고, 한-중 항로의 '**황해정기선사협의회**'(이하 '황정협')에 대해서는 **시정명령을 부과**하기로 결정하였다.

ㅇ 이들 선사들은 한근협·황정협 등을 중심으로 후속 회합을 통해 **합의 실행 여부를 면밀히 점검**하였으며, 특히 이 사건 공동행위 초기부터 **중립 감시기구 등을 통해 운임 감사**를 실시하고, 합의를 위반한 선사들에게는 **벌과금을 부과**하기도 하였다.

□ 이번 조치는 지난 1월 **한-동남아** 항로에서의 운임 담합 행위를 제재한데 이어, **한-일, 한-중 항로**에서 17년간 **불법적**으로 이루어진 **운임 담합 행위**를 제재한 것이다.

ㅇ 이를 통해 그간 법 이 허용하는 범위를 넘어 불법적으로 이루어진 **선사들의 운임 담합 관행**이 타파되는 **계기**가 마련될 것으로 기대된다.

ㅇ 공정위는 앞으로 **해운당국의 공동행위 관리가 강화**되어 **수출입 화주들의 피해가 예방**될 수 있도록, 해수부와 **긴밀히 협력**하여 **관련 제도개선을 추진**해나갈 계획이다.

1 법 위반 내용

가. 이 사건 담합 개요

□ 한-일, 한-중 항로에서 국내·외 선사들은 **회합, 기타 의사 연락**을 통하여, **한-일 항로**는 2003년 2월부터 2019년 5월까지 **총 76차례, 한-중 항로**는 2002년 1월부터 2018년 12월까지 **총 68차례** 컨테이너 해상 화물운송 서비스 **운임**에 대해서 **합의하고 이를 실행**하였다.

* 선사별 시기는 상이하나, 가장 처음 담합에 참여하여 마지막까지 담합을 지속한 선사를 기준으로 함

○ **(합의 내용)** 한-일 및 한-중 항로 **운임을 인상 및 유지**할 목적으로 **기본운임**의 최저수준, **부대운임**의 신규 도입 및 인상, 대형화주에 대한 **투찰가격** 등을 **합의**하고 **실행**하였다.

- **(최저운임)** 2003년 10월 한-일, 한-중, 한-동남아 등 3개 항로에서의 동시 기본 운임 인상에 대한 고려, 남성, 흥아 등 주요 선사 사장들 간의 공감대 형성을 계기로 이사건 공동행위 기간 내내 최저운임(AMR)을 합의하고 실행하였다.

증거자료 : 2003. 10. 17. 회의록
○ 본안 협의에 앞서 근해항로(한일, 한중, 동남아)의 운임 회복을 통한 경영 수지 개선을 위해 주요 5사 간담회를 개최, 호황을 구가하고 있는 원양 정기선항로와 달리 근해 정기선항로는 목표 실적 달성을 위한 과열 집하경쟁으로 운임이 급락, 조속한 경영환경 개선 필요성에 의견을 같이하고 대표이사(CEO) 책임하에 적극적이고 원활한 운임 회복 추진과 해당 항로별 Major 선사에서 선도적인 역할을 담당하여 근해 정기선 항로의 공동 발전을 위해 2003년 11월 15일부 운임 회복을 추진키로 한 협의 결과에 대한 설명이 있었음. ○ 한일항로 항로질서 안정화를 위한 대책 자료를 배부한 후, 2003년 1~9월까지의 수송실적 및 항로 특성을 최대 반영한 최저운임 지표(Minimum Guide Line ; MGL)에 대하여 설명한 후 합의한 내용은 아래와 같음.

증거자료 : 한-일 항로 최저운임지표(2003. 11. 15. 시행)

한일항로 최저 운임지표(MGL)

ROUTE (Ports)		TYPE	DRY CARGO		HAZADOUS / DANGEROUS DIRTY CARGO		HANGER / RAW SILK / GINSENG & Its Products		REEFER CARGO		OPEN TOP		FLAT RACK		12FT Container		45FT & HI-CUBIC	
			할인율 (%)	운임 (US$)	할인율 (%)	운임 (US$)	할인율 (%)	운임 (US$)	할인율 (%)	운임 (US$)	할인율 (%)	운임 (US$)	할인율 (%)	운임 (US$)	할인율 (%)	운임 (US$)	할인율 (%)	운임 (US$)
부산 ↔ KANMON AREA	Moji, Hakta	20FT	46	270	46	410	46	540	40	750	30	700	25	750	46	220	50	600
		40FT	50	500	50	750	50	1,000	55	1,100	36	1,150	31	1,250				
	Other Ports	20FT	45	275	45	415	45	550	40	750	20	800	15	850	45	220	45	660
		40FT	45	550	45	825	45	1,100	50	1,210	28	1,300	22	1,400				
부산 ↔ HANSHIN AREA	Kobe, Osaka	20FT	55	270	55	400	55	540	40	800	32	750	27	800	55	220	60	560
		40FT	60	480	60	700	60	1,000	55	1,200	40	1,200	35	1,300				
	Other Ports	20FT	45	330	45	490	45	655	40	800	27	800	23	850	45	260	45	770
		40FT	45	660	45	980	45	1,310	50	1,390	35	1,300	30	1,400				
부산 ↔ KEIHIN AREA	Tokyo, Y'hama, Nagoya	20FT	55	320	55	470	55	580	40	900	33	800	29	850	55	260	60	640
		40FT	60	560	60	840	60	1,040	55	1,400	43	1,250	39	1,350				
	Other Ports	20FT	45	385	45	580	45	710	40	900	33	800	29	850	45	310	45	880
		40FT	45	770	45	1,155	45	1,420	50	1,570	41	1,300	36	1,400				
부산 ↔ HOKKAIDO AREA		20FT	45	410	45	610	45	730	40	930	35	800	31	850	45	330	45	930
		40FT	45	820	45	1,220	45	1,460	50	1,550	43	1,300	39	1,400				
부산 ↔ HIROSHIMA / FUKUYAMA		20FT	45	320	45	410	45	640	40	820	26	800	21	850	45	260	45	750
		40FT	45	640	45	820	45	1,280	50	1,390	34	1,300	29	1,400				

※ 1) 울산/마산/광양은 부산항 기준 + US$ 30/20FT, + US$ 60/40FT / 인천은 부산항 기준 + US$ 70/20FT, + US$ 140/40FT 추가 적용
2) OPEN TOP / FLAT RACK CONTAINER DEAD SPACE US$150/TEU 적용
3) OPEN TOP / FLAT RACK TARIFF는 부산 기준 + US$ 500/20FT, +US$ 800/40FT
4) 12FT CONTAINER 운임율은 20FT DRY 부산 TARIFF RATE의 80% 적용하여 최저운임지표 할인율 적용된 운임
5) 45FT & HI-CUBIC 운임율은 40FT 부산 TARIFF RATE + US$200 적용하여 최저운임지표 할인율 적용된 운임
6) TANK SOC는 DRY CARGO 최저운임지표 적용

- **(부대운임)** 선사들은 운임 인상 및 유지를 위한 수단으로 EBS(긴급유류할증료) 및 THC(터미널 조작 수수료) 등 다양한 부대비용[CCF(컨테이너 청소비), DOC(서류발급비) 등]의 신규 도입 및 인상을 합의하고 실행하였다.

증거자료 : 2003. 2. 26 회의록

○ 한시적으로 긴급유가할증료(EBS : Emergency Bunker Surcharge)를 하기와 같이 도입, 현행 BAF 외 추가 적용키로 합의하고 본 회의록은 미 발송키로 하였음.

- 적용금액 : 현행 BAF 요율 외 추가 $20/TEU, $40/FEU
- 시행일자 : '03년 3월 10일(적항 입항선부터)
- 적용방법 : 해운관행에 의한 Freight Term 기준
- 시행통지 : 회원사별 개별통지
- EBS 미 이행 회원사에 대하여 사무국에 신고, 운영 위원회 상정, 협의키로 함. 끝.

증거자료 : 2018. 7. 11. 회의록

O 한국THC 상향 조정 관련 금일 KNFC 제3차 수입 운영위원회시 의견 개진된 조정시기 및 조정요율 수준 등에 대하여 하기와 같이 추진키로 최종 확정하였으며 조기 정착을 위하여 최선의 노력을 경주키로 하였음.

< 2018년 7월 1일부 한국THC(₩) >

Dry Container		Special Container		Reefer Container		LCL (R/T)
20ft	40ft	20ft	40ft	20ft	40ft	
130,000	180,000	160,000	220,000	230,000	345,000	7,000

※ 최저 : 상기 요율 - ₩1,000 / 최고 : 상기 요율 + 무한대

◈ 시행시기 : 2018년 7월 1일부 적양하 분부터

- **(대형화주 투찰가)** 선사들은 대형화주들의 입찰이 이루어지는 시기를 전후로 회합 및 이메일 등을 통해 대형화주 등에 대한 투찰가격을 합의하였는데,

투찰가격은 통상 선사들이 합의한 최저운임의 연장선상에서 결정되었으며, 선사들은 담합을 숨기고자 합의 운임에서 10달러를 높여 투찰하기도 하고, 낙찰된 선사 이외에는 화물 선적을 금지하기도 하였다.

증거자료 : 2007. 3. 29. 회의록

가. MEARSK BIDDING 관련 FEEDER 요율 협의 결과

○ MEARSK LINE에서 2007년도 FEEDER 화물 계약 관련 기존 계약 선사들은 입찰치 않도록 한 사항은 기존 거래선사 이외 제2, 3의 계약선사를 찾기 위함임에 여타 원양선사들과의 형평성 문제 및 기 계약선사들의 추후 운임 인하 방지를 위하여 붙임과 같이 FEEDER 화물 운임율을 설정하였음.

- 단, 입찰 참여에 있어 사전 모의 등의 담합 의혹을 벗기 위해 각사별로 아래와 같이 PORT를 할당, 결정 RATE에서 VAN당 US$ 10.-을 추가하여 입찰 참여키로 하였음.

- 고려해운 : Shimizu, Yokkaichi, Hiroshima, Akita (4 Ports)
- 남성해운 : Kobe, Osaka, Niigata, Tomakomai (4 Ports)
- 동남아해운 : Imabari, Iyomishima, Matsuyama, Iwakuni (4 Ports)
- 천경해운/STX Panocean : Tokyo, Y"hama, Nagoya (3 Ports)

증거자료 : 2005. 6. 16. 회의록

o BIDDING 방안

① 한솔 CSN : 동 포워더는 6개월 계약 기간을 준수하는 조건 및 INCENTIVE 제공 차원에서 현 MGL RATE로 회원사 입찰 참여

▸ 결론 : 낙찰된 선사는 회의시 낙찰 여부 공표, 낙찰된 선사 이외에는 어떤 포워더든 한솔제지 화물 선적 금지
(자연스럽게 기 거래보호 하주 SYSTEM 운영)
한국 / 신호 / 신무림제지 제지업체는 한솔 CSN보다 R. R 요율 추가 입찰 참여

나. 실행 및 점검

□ **(합의 실행)** 선사들은 합의한 기본운임의 최저수준(내지 인상 수준)을 기준으로 화주의 **화물을 유치**하고, 합의된 부대 운임을 **화주에게 징수**하며, 합의한 투찰가를 **입찰 시 적용**함으로써 합의를 실행하였다.

o 일례로, 한-일 항로에서 선사들은 **합의 실행**으로 2008년 한해에만 **620억 원의 수익**(비용절감 120억+추가 부대비 징수 500억 원)을 달성한 것으로 확인되는 등 선사들은 담합을 통해 **운임 수입**이 **증대**되고, **흑자경영**을 **달성**하였다.

증거자료 : 한일 사장단 회의(2004. 2. 17.) 자료 및 한일항로 시황(2005. 6. 23.)

o 2003년도 11월 15일부 최저운임지표(MGL) 평가

<로컬화물>

• 수출 : 약 99.9% 성공

• 수입 : 약 80% 정도 최저운임 징수

• 종합 : 약 US$90/TEU 수준의 운임회복 성공

<피더화물>

• 종합 : 2004년 1월 1일부 약 US$30/TEU 운임회복 성공

▸ 2003년도 물량기준 약 650억 원의 운임 수입 증대 효과

□ 운임회복 추진 중간 결과(2005년 6월 23일 현재)

○ LOCAL CARGO

- MGL 추진 이전 대비 평균 US$60/TEU 정도 운임회복

→ 하주 기준 약 81%, 물동량 기준 약 62% 운임회복

→ MGL 전후의 수출 평균 운임율(280 → 340, ↑60, 단위: US$/TEU)

○ FEEDER CARGO

- 평균 US$40/TEU 정도 운임회복

○ 부대비 조정

- 일본 서류발급비(¥1,500→¥2,000/BL, ↑¥500)

- 한국 CLEANING FEE 도입(₩5,000/UNIT) 정착

▸ 회복 운임 및 부대비 포함 시 연간 약 520억 원 수입 증대 효과

증거자료 : 한근협 업무보고 및 업무 추진 실적 자료 등
※ 한근협 2008년 주요 업무 추진 실적자료 LOCAL / FEEDER 화물에 대한 긴급 유류비 보전 부대비 징수 500억원, 등 2000년대 이후 한일 항로 최고의 수익을 달성했던 한 해. ※ 한근협 업무보고(2013. 7. 15.) 자료 한국 THC 인상 등 2013년 상반기 부대비 조정에 따른 연간 약 350억원 수입증대 효과 ※ 한근협 2014년 사업실적 자료 ▶ 2014년 3월 1일부 일본 THC 상향 조정 시행, ▶ 2014년 3월 10일부 한국 Documentation Fee 상향 조정, 시행 징수 ☞ 상기 부대비 조정을 통해 연간 약 400억원 운임수입 수입증대 효과 ※ 한근협 2017년 사업실적 자료 o 지난 10여년간 수익 창출의 효자항로 등극 - 운임외 THC/DOC Fee 등 제반 부대비 정상 징수 체제 구축 ☞ 일본 THC 상향 조정에 따른 연간 약 150억원의 수익증대 효과 창출

□ (감시 및 제재) 선사들은 합의 이후 후속 회의 등을 통하여 **합의 실행 여부를 면밀히 점검하고, 운임**에 대한 감사 및 벌과금 부과를 통해 합의 이행을 강제하였다.

o 선사들은 서로 **타 선사들의 합의 위반사항을 감시·지적**하고, 선사 간 협의체인 한근협·황정협에 합의 위반 선사를 **제보**하는 등 **상호 감시**하였다.

- 맹외선 이용 화주에 대해 선복 미제공으로 공동대응하기로 한 뒤, 이를 어기는 선사에게 **'US$500/TEU의 페널티'**를 부과하기로 결정하고, 합의된 운임을 위반한 선사는 **'6개월간 선복 제공을 중단'하는 페널티도 수립**하였다.

- 또한, 합의 위반 횟수에 따라 경고, 공식사과, **공동운항 제외 및 회원 자격 검토 등** 단계별로 **가중되는 페널티도 합의하였다.**

증거자료 : 2009. 5. 19. 회의록

나. 맹외선 이용 하주 및 포워더 대책

○ 사무국에서 5월 15일까지의 맹외선 중간 실적을 보고후, 제 10차 대표위원회(5/7) 지침에 따라 수출입 운영위원회(5/12)에서 검토, 상정한 내용을 설명한 후 논의한 바, 5월 25일 까지 회원사 이용 여부를 확답하지 않을 시 원활한 Space 제공이 어려울 수 있음을 최종 확인하고 동 합의사항 미준수시 US$ 500/TEU의 Penalty를 부과, 징수키로 한 운영위원회의 부의 사항을 최종 확인, 승인하였음.

증거자료 : 2012. 10. 11. 회의록

Port에 대한 MGL을 수립, 운영키로 하였음. 이와 더불어 MGL 준수 의지 제고를 위하여 2013년 계약 갱신시 수립, 제출한 MGL 요율을 준수하지 않는다는 정황 및 제보(첩보) 등이 있을 경우 해당업체에 대한 거래 현황을 파악, 미준수 사실 확인시 해당 회원은 당해 원양선사에게 자율적으로 6개월간 Space 제공 곤란하다는 자율 규제책을 마련하고 동 결정사항에 대하여는 서울 대표위원회(중역회의)에 보고, 최종적으로 추인받아 시행키로 하였음.

증거자료 : 2007. 8. 8. 회의록

나. 자체질서 확립 방안

► 운임회복 추진 과정에서 전 회원사 공히 동일 요율을 적용하기 곤란함에 Rate Guide Line 기준 10% 범위내 Allowance는 인정. 단, 동 Allowance 범위를 이탈하는 거래가 적출될 경우 하기의 순서에 의거 자체질서 확립

① 결정사항 미준수·비협력 등 회원사간 협력 분위기 저해 등의 최초 일탈행위 야기시 운영위원회에서 경고 조치.

② 경고 조치 이후 2회째 일탈행위 발생할 경우 당해선사의 영업부서장 및 지원 실무자, 영업 담당자 3인이 운영위원회에 참석, 공식 사과

③ 일탈 행위 및 회원사에 악영향 미치는 행위를 3회째 야기할 시 회원사에 현저한 위해를 가한 중대 행위로 판단, 회원규정에 의거 공동운항 제외 등의 회원 자격 유지 문제를 대표위원회에 상정.

– 또한, ②번 사항 관련 공식 사과의 정도가 형식적 또는 불성실하거나 회피 등을 할 경우 ③번 사항으로 자동 이관(移管)

※ ③번 사항은 회원사의 해송 서비스 유지와 직결되는 중대한 사안인 만큼 금번 운임회복 추진에 전 회원사가 철저히 준수하겠다는 의지 재천명 및 상황 발생시 대표위원회 상정, 구체적 제재 방안 수립

□ (감시의 조직화 : 중립위원회) 선사들은 **운임 합의 실행여부를 감시**할 목적으로 이 사건 공동행위 초기부터 중립감시기구, 중립관리제, 실태조사, 거래현황 점검 등의 이름으로 감사를 실시하였다.

○ 이후, 국적선사들은 **근해 3개 항로**(동남아, 중국, 일본)의 운임 합의 실행 여부를 보다 **치밀하게 감시**할 목적으로 **2016년 7월**에는 **3개 항로 합동 중립위원회**를 설치하였다

○ 중립위원회는 2016년 ~ 2018년 기간 중 **총 7차례 운임감**사를 실시하여, **한-일 항로**에서 합의 위반 선사들에게는 **총 2억 8천만 원의 벌과금** 부과하였으며, **한-중 항로**에서 합의 위반 선사들에게는 **총 8천만 원의 벌과금**을 부과하였다.

증거자료: 중립관리제 운영 계획(2004. 2.)

o 제1차 최저운임지표(MGL) 운임율 준수 여부 확인(실태조사)
- 세부적인 사항까지 공표, 2차 최저운임에서 적극적인 운임회복 추진토록 유도
- 향후 미준수시 제재방안 마련

→ 최저운임 이하로 화물 유치하는 행위는 한근협 및 전회원사 운임회복의 근간을 저해하는 행위로 간주, 차액의 100%만큼 페널티 납부

→ 적립된 페널티는 선복조절에 따른 보상금 등으로 활용

증거자료: 한근협 2016년 사업실적 자료

2. 운임공표제 적극 활용을 통한 수출화물 운임질서 유지

【 추진 배경 】

o 해운시장 질서확립 중립위원회 활동 가동
- 운임공표제 이행 사항 및 선사간 과당경쟁 방지 관리 감독
- 미준수 물량에 대해서 중립위원회 운영규정 제8조(벌칙)에 의거, TEU당 US$ 100 벌과금 부과

o 운임공표제 완전 정착을 통한 안정적인 수출화물 운임질서 유지를 위해 인트라아시아 사장단의 해운시장 질서확립 중립위원회 활동 적극 지원

【 추진 결과 】

► 해운시장 질서확립 중립위원회 활동 1~2차 결과
- 1차(8월) 98.0% → 2차(10월) 99.0% 수준 준수율 달성 확인
  - ▸ 운임공표제 시행 이후 US$ 90만/월 경영수지 개선 효과
  - ▸ 미준수 사례 분석 결과 Major 운임 할인 및 Minor 부대비 할인 위주

► 지속적 중립위원회 활동을 통해 수출화물 운임 안정화 가시화

6. 안정적인 FEEDER화물 최저운임 운영 체계 확립

【 추진 배경 】

o 수시 FEEDER 화물 거래현황 파악 시행 및 준수 이행 방안 적용 합의 도출로 FEEDER 최저운임 정착 마련
- 최저운임 미준수 회원은 해당 원양선사의 전 Ports에 대해 Space 미제공
  - ▸ 2016. 12. 1.~2017. 5. 30.(6개월간)

【 추진 결과 】

► 지속적 중립위원회 활동을 통해 최저운임 준수 여부를 수시 점검하며 FEEDER화물 최저운임 정착 확인

증거자료: 중립위원회 2차 감사 결과(2016. 12. 8.) 자료

□ **감사 결과**

○ 2차 감사계획에 따라 감사 실시 (10. 10 사장단 조찬간담회에서 보고)

- 인트라아시아항로 10월 수송물량(수출) 계약운임 기준 준수여부 감사

○ 미준수 내용은 각 선사별로 소명기회 부여한 후 반영된 것임

《 각 항로별 계약운임 준수 및 운임 인상효과 》

구 분		공표운임		계약운임	감사결과	
		금 액	목표 준수율		계약운임 준수율	운임 인상효과
한-일	Main Port	150$/20' 300$/40'	98%	140$/20' 280$/40'	98.8%	월90만$ 인상효과
	Local Port	60~300$ 120~600$		50~280$ 110~560$		
한-중	부산항	50$/20'	10%	1$/20'	99.9%	월 150만$ 인상효과
	울산항	100$/20'				
	광양항	70$/20'				
동남아	고려, 장금, 흥아	150$/20' 300$/40'	5%	120$/20' 240$/40'	99.4%	월 80만$ 인상효과
	남성, 동진, 동영, 범주, 천경, 팬오션	130$/20' 260$/40'		110$/20' 220$/40'		

※ 주 : 중립위원회 감사 이전과 비교할 때, 한-일항로는 20피트당 20~30$, 한-중항로는 30$, 동남아항로는 20~40$ 인상한 것으로 조사됨

《 각 항로별 계약운임 및 부대비 준수율 》

항 로	감사대상 물량(TEU)	구 분	미준수 물량(TEU)	준수율
한-일항로	35,696	계약운임	428	98.8%
		부 대 비	85	99.8%
한-중항로	52,739	계약운임	56	99.9%
		부 대 비	276	99.5%
동남아항로	14,823	계약운임	95	99.4%
		부 대 비	168	98.9%
계	103,285	계약운임	579	99.4%
		부 대 비	529	99.5%

□ **(화주대상 보복)** 합의 운임을 준수하지 않는 화주 및 맹외선을 이용하는 화주에 대해서는 공동으로 **선적을 거부하여 종국에는 합의 운임을 수용하도록 하고**, 피심인들의 선복을 이용하게끔 강제하여 **경쟁을 제한**하였다.

○ 선사들은 중소·중견기업 뿐만 아니라 삼성, LG, 현대-기아차 등 **대기업 화주**들에 대해서도, 이들이 **운임을 수용**하겠다는 것을 **서면**(예: 운임회복 수용 승인서)으로 제출할 때까지 **선적을 거부**하는 등 합의된 운임인상을 관철시키기 위해 **화주에 대한 보복도 서슴지 않았다.**

증거자료: 2003. 11. 21. 회의록

1) 범한종합물류 운임회복

ㅇ LG전자(수출화물)는 기 계약 선사에서 운임회복 승인서(청구서 LG전자 명의 발행)를 접수, 수출화물에 한해 선적키로 하였음

ㅇ 기 접수된 화학사업부 운임회복 수용 확인서에 대하여는 한-일 항로가 명기된 확인서를 재 접수 후 선적키로 하였음

ㅇ 운임회복을 수용치 않고 있는 해운사업본부 화물(수출 : LG Philips LCD, LG 산전, LG Cable, 수입 : LG 관련 수입화물)에 대하여는 운임회복 수용 승인서 접수 이전까지 수출은 컨테이너 입고 금지하고 수입은 D/O 발급 중단을 통해 조기 운임회복키로 하였음

2) 삼성전자 운임회복

ㅇ 운임회복의 조기 정착을 위해 수출은 운임회복 확인서 접수 전까지 컨테이너 입고를 중단키로 하고, 수입은 부산지역 삼성전자 소그룹 계약선사와 사무국간 협의를 통해 운임회복 대책을 수립, 진행키로 하였음

3) 현대/기아차 운임회복

ㅇ 예외 없는 최저운임지표(MGL) 적용과 회원사간 형평성을 고려하여 현대/기아차에서 최저운임지표(MGL) 수용 전까지 컨테이너 입고를 중단키로 하고 Bidding시 비계약 선사에서는 적극 협력 및 지원키로 하였음

증거자료: 2005. 4. 28. 회의록

- 주요 하주인 코오롱 INDUSTRIES에서 MGL 수용
- 거래 포워더 변경 등으로 운임질서 문란을 유도하였던 COSMOS CHEMICAL은 회원사의 협조와 지원을 통해 기거래 선사에서 MGL RATE로 선적 재개 확인

증거자료: 2009. 5. 19. 회의록

ㅇ 5월 25일 까지 회원사 이용 여부를 확답하지 않을 시 원활한 Space 제공이 어려울 수 있음을 최종 확인하고 동 합의사항 미준수시 US$500/TEU의 Penalty를 부과, 징수키로 한 운영위원회의 부의 사항을 최종 확인, 승인하였음

ㅇ 이와 관련하여 회원사와 맹외선을 동시 이용 중인 하기 7개 업체중 Lotte Air & Sea Freight Int'l 및 Maxpeed Int'l Transport 2개 업체는 맹외선 이용을 중단하고 회원사를 이용키로 확답(E-Mail 접수)한 사실을 보고

증거자료: 2017. 6. 21. 회의록

ㅇ 기 거래보호업체인 동우화인켐에서 KINTETSU WORLD EXPRESS를 OSAKA 페리 이용 화물을 제외하고 자사 해상수송업체로 선정하였으며 수입화물에 대한 KNFC 회원간 협의된 요율 준수를 통해 항로 질서 안정화에 노력하겠다고 확약한 사항을 설명하고 대책 논의한 바, 현재까지 기 거래 보호를

□ **(화주선택 제한)** 선사들은 **'기거래 선사 보호 시스템'** 운영을 통해 **화주선택** 및 **물량이동**을 **제한**하여 **경쟁을 제한**하고 화주에 대한 협상력을 높여 **운임을 인상**시켰다.

○ **운임회복 성공시까지 미거래선사**는 회원사 **거래처의 화물을 유치하지 않기로 상호 확약**하고, **신규업체 및 미거래 화주가 선적을 의뢰할 경우**에는 **기 협의한 운임 이상을 제시**하여 기거래 선사들이 원하는 운임을 수취할 수 있도록 지원하였다.

증거자료: 2008. 8. 27. 회의록
○ 서안 및 북해도·동북항로는 수출입 합동 회의 및 수출·입 분리 운영위원회를 개최하고 논의된 결과를 설명하고 운임회복 방안 확정을 위해 협의한 바, 회원사별 물동량(점유비) 및 기 거래 하주(포워더) 등을 인정키로 하고 미 거래선사에서는 Space 부족 등의 사유로 기 거래선사 운임회복을 지원키로 하고 하기의 AMR 요율을 수립, 확정하였음. - 운임회복 성공 결과 도출시까지는 미 거래선사에서는 여타 회원사 거래처의 화물을 유치, 선적하지 않기로 상호 확약
증거자료: 2011. 4. 27. 회의록
○ 지난 회의에 이어 하주(포워더)별 운임회복 추진 경과를 점검한 바, 전 회원사가 기 거래선사 지원과 협조 등을 통해 성공적으로 운임회복이 추진되고 있으며, 현재 CEILING 적취량이 Over Booking 상황이고 5월 첫째주까지도 전 회원사의 Space가 없는등 수출 물동량 강세가 지속되고 있음에 신규업체 및 미거래 하주(포워더)에서 Booking할 경우 기 협의한 바와 같이 **US$ 300/20ft, US$ 600/40ft(제반 부대비 별도) 이상** 제시하여 운임 안정화가 조기 정착될 수 있도록 적극 노력키로 하고 각 업체별 세부 대책을 수립한

다. 담합 은폐

□ 선사들은 이 사건 담합의 **위법성을 인지**하고 **다양한 방법**으로 **담합을 은폐**하였다.

○ **대외적**으로는 한근협 또는 황정협 소속 선사들 간 공동행위가 아닌 **개별선사 자체 판단으로 운임을 결정**하였다고 알렸으며, 담합으로

의심을 사지 않도록 **운임인상 금액은 천 원, 시행일은 2~3일** 정도 **차이**를 두기도 하였다.

○ 공정거래법에 문제가 되는 회의록 및 최저운임, 투찰가 결정 내역 등을 **대외비로 관리**하고, 관련된 **대형화주의 이름을 머리글자**(이니셜)**로 처리**하였다.

○ **주고받은 이메일** 등 **담합의 증거**가 될 수 있는 것은 **삭제**하도록 하여 **증거를 인멸**하는 등 **전형적인 담합**의 모습을 그대로 보여주었다.

증거자료: 2004. 12. 6. 회의록

○ 남성 김병래 전무 : THC 등 기타 SURCHARGE 경우 실적으로 공동행위가 분명한데, 단지, 발표회에 따라 공동행위 여부가 가려지는 것은 억지임에 금번 EBS는 OTHER CHARGE임을 주장하여 독과점법을 위반할지라도 양하지 징수를 고수해야 한다.

○ 고려 이순덕 이사 : 현일항로 경우 KNFC 단위 담합이 문제가 되고 있음을 인지해야 함. (중략) 담합 소지가 있으면 무조건 독과점법에 걸리게 되어 있다. 조사하면 EBS RATE가 동일한데 적발될 수밖에 없음.

증거자료: 2017. 11. 29. 회의록

O 2018년 FEEDER 화물 운임회복 추진 관련 원양선사 반발 최소화 및 운임회복 조기 달성 차원에서 사무국에서 서울/부산 FEEDER 담당자 등에 공문을 발송키로 하고 공정거래법 위반 빌미 방지를 위해 각사 자사 양식으로 수정, 거래 원양선사에 직접 통지키로 하였음

증거자료: 한근협 서류발급비 인상경과 보고(2006. 10. 9.) 자료

○ 한국근해수송협의회 조치 사항

- 해양수산부 담당관에 담합행위가 없었으며 공동행위가 아님을 구두 보고. 개별선사차원에서의 경영수지 개선 방안임으로 사무국에서 파악 곤란 개별선사 차원에서의 조정사항임으로 공동행위라고 볼 수 없음. 공동행위가 아니므로 신고의무 이행의무 없음.

증거자료: 2016. 6. 22. 회의록
○ 지난 2016년 선주협회 사장단 연찬회(6/17)시 정부당국에서 한중항로 국적 선사 등에서 운임공표시 입력 날짜 및 공표요율이 동일한 사항에 대하여 공정거래법에 문제될 소지 있다는 지적이 있어 한-일 항로에서도 7월 1일부 Local Ports 운임공표 Update시 하기 3Group으로 입력 날짜를 나눠 운임공표키로 하였으며 이외 회원사 등은 자율 공표키로 하였음. - 6월 24일(금) 공표 : 천경해운 - 6월 27일(월) 공표 : 고려해운, 흥아해운 - 6월 29일(수) 공표 : 동영해운, 동진상선, 범주해운, 장금상선
증거자료: 2006. 6. 22. 일본대리점 협의회 ○○○ 통화내용
문서나 서류상의 의사 교환이 증거가 될 수 있으므로 그간 서신, E-MAIL을 삭제하여 KNFC와 대리점 협의회와의 문서 교환 증거를 없애 줄 것을 요구 앞으로도 공식적인 대리점협의회 회의나 회동은 어려울 것임.
증거자료: 2010. 3. 18. 기거래 선사 보호 요청 메일 중 발췌
어제 보내드린 맹외선 및 항로질서 문란 하주에 대한 협조 요청 e-mail 내용을 숙지하신 운영위원님들께서는 mail 을 삭제하여 주시기 바라며 금번 mail 내용을 확인하셨다면 사무국으로 삭제 완료하였다는 회신 mail 을 부탁드립니다.

라. 사업자단체 금지행위 개요

□ **한근협**과 **황정협**은 각각 한-일 항로 15개 선사와 한-중 항로 27개 선사들의 운임 담합을 위한 **회의를 소집**하고 **합의된 운임의 준수를 독려**하였다.

○ 한근협과 황정협은 선사들에게 회의 개최 일시, 안건 등을 전달하고 회의 장소를 섭외하는 한편, 회의 시 **합의한 결과를 정리한 회의록**을 **작성**하여 **선사들에게 배포**하였다.

○ 또한, 전자 우편, 카카오톡 채팅방 등 기타 의사 연락 수단을 통하여 운임 합의 준수를 독려하고 중립위원회의 **운임감사 업무를 실질적으로 수행**하였다.

2 정당한 행위 여부

□ 공정거래법 제116조는 **다른 법령에 따라 행하는 정당한 행위**에 대해서는 **공정거래법 적용을 배제**하고 있으며, 해운법 제29조는 정기선사들의 공동행위를 일정한 **절차상 · 내용상 요건** 하에 **허용**하고 있다.

< 해운법 제29조상 공동행위 요건 >

(절차상) 해수부장관에 대한 신고(제2항), 화주단체와의 협의(제6항) (내용상) 공동행위 탈퇴의 부당한 제한 금지(제1항), 부당한 운임 인상으로 인한 경쟁의 실질적 제한 금지(제5항) 등

< 공정거래법 제116조 >

이 법은 사업자 또는 사업자단체가 **다른 법령**에 따라 하는 **정당한 행위**에 대해서는 **적용하지 아니한다.**

* 판례는 일관되게 '다른 법령에 따른 정당한 행위'를 "다른 법령의 범위 내에서 행하는 필요・최소한의 행위"로 보고 있음

○ 이처럼 **해운법에 따른 공동행위가 되기 위해서는 절차적**으로 선사들은 공동행위를 한 후 ① 30일 이내에 **해수부장관에게 신고**하여야 하며(공동행위 내용 변경 시에도 동일), ② 신고 전에 합의된 운송조건에 대해 **화주 단체와 협의**하여야 한다.

○ 또한, 내용적으로도 부당한 운임 인상으로 인해 **경쟁이 실질적으로 제한**되서는 안된다.

□ 그러나 이 사건 공동행위는 **해운법상 신고와 협의 요건을 준수하지 않은 절차적 문제 뿐만 아니라** 화주에 대한 보복, 합의를 위반한 선사에 대한 각종 페널티 부과 등 **내용적인 한계도 크게 이탈하였으므로** 위 운임 담합은 해운법에 따른 정당한 행위가 아니며, 이러한 **불법적인 공동행위**는 **공정거래법 적용 대상**이다.

○ 구체적으로, 이 사건에서 선사들의 **한-일 항로 76차례, 한-중 항로 68차례** 운임 합의는 해운법 상 신고와 협의 **요건을 준수하지 않은 위법한 공동행위**에 해당된다. * 각 운임 합의 내용은 <붙임2> 참조

- 전체 합의 중 **한-일 항로 69차례, 한-중 항로 61차례**의 운임 합의는 화주단체 **협의**와 해수부에 **신고 자체가 이루어지지 않았다.**

- 그나마 신고의 외관을 갖춘 **한-일 항로 7차례, 한-중 항로 7차례** 합의의 경우에도 최저운임(AMR)을 합의하고도 운임회복(RR)으로 협의하고 신고하는 등 **화주 단체와 해운당국**이 구체적인 **합의 내용을 전혀 알 수 없게 허위로 협의하고 신고**하였다.

○ 또한 화주에게 합의수준보다 낮은 운임을 제시하는 선사를 '비도덕적'이라고 비난하며, 공동운항노선에서 배제시키고, 벌과금을 부과하는 방식으로 선사들의 동참 및 이행을 강제하였고,

- 화주들에게도 선적거부 등을 통해 합의운임을 관철시켰다.

3 적용 법조 · 조치 내용

□ (적용법조)

○ **(한-일 항로 15개 선사 / 한-중 항로 27개 선사)** 구「독점규제 및 공정거래에 관한 법률」제19조 제1항 제1호*(가격담합)

* 2021. 12. 30. 시행된 현 법률상(제17799호) 해당 법조는 제40조 제1항 제1호임

○ **(한근협 / 황정협)** 구「독점규제 및 공정거래에 관한 법률」제26조 제1항 제1호*

* 2021. 12. 30. 시행된 현 법률상(제17799호) 해당 법조는 제51조 제1항 제1호임

□ (시정명령 · 과징금)

○ **(한-일 항로 15개 선사) 시정명령**과 함께 **과징금 800억 원**(잠정) 부과 결정

* 과징금 수준은 부당이득 규모, 재무 상황, 시장의 특수성 등을 고려하여 결정

○ **(한-중 항로 27개 선사) 시정명령** 부과 결정 * 과징금은 미부과

* 한-중 항로는 양국 정부가 해운협정(조약)과 해운협정에 따른 해운회담을 통해 선박투입량 등을 오랜 기간 관리해온 시장으로서, 공급물량(선복량) 등이 이미 결정되어 이 사건 운임 합의에 따른 경쟁제한 효과 및 그 파급효과가 크지 않다고 판단되는 점 등을 종합적으로 고려

○ **(한근협) 시정명령**과 함께 **과징금 244백만 원** 부과 결정

○ **(황정협) 시정명령** 부과 결정 * 과징금은 미부과

* 황정협도 위와 같은 한-중 항로의 특수성을 종합적으로 고려

<한-일 항로 사업자별 과징금 부과 내역>

(단위: 백만 원)

사업자명	과징금액	사업자명	과징금액
고려해운	14,612	장금상선	12,003
남성해운	10,836	천경해운	5,456
동영해운	4,128	팬오션	2,537
동진상선	6,141	팬스타라인	3,256
범주해운	3,288	태영상선	1,771
에스엠상선	109	홍아라인	15,775
에이치엠엠	49	SITC	127
합계			80,088

* 최종 과징금액은 일부 조정될 수 있음

4 의의 · 계획

□ 이번 조치는 지난 1월 **한-동남아** 항로에서의 운임담합 행위를 제재한데 이어, **한-일, 한-중 항로**에서 17년간 **불법적**으로 이루어진 **운임 담합 행위**를 제재한 것이다.

ㅇ 이를 통해 그간 법이 허용하는 범위를 넘어 불법적으로 이루어진 **선사들의 운임담합 관행**이 타파되는 **계기**가 마련될 것으로 기대된다.

□ 공정위는 앞으로 **해운당국의 공동행위 관리가 강화**되어 **수출입 화주들의 피해가 예방**될 수 있도록, 해수부와 **긴밀히 협력**하여 **관련 제도개선을 추진**해나갈 계획이다.

<붙임> 1. 피심인 명단
2. 운임 합의 내역
3. 외항 정기 해운시장의 구조
4. 해운동맹 관련 국외 제도 등
5. 외국 경쟁 당국의 조치사례

대한민국 정책브리핑
OPEN 출처표시 공공누리 공공저작물 자유이용허락

< 붙임 1 > 피심인 명단

한-일 항로		한-중 항로	
국적 선사 (14개사)	고려해운(주)	국적 선사 (16개사)	고려해운(주)
	남성해운(주)		남성해운(주)
	동영해운(주)		동영해운(주)
	동진상선(주)		동진상선(주)
	범주해운(주)		두우해운(주)
	에스엠상선(주)		범주해운(주)
	에이치엠엠(주)		에스엠상선(주)
	장금상선(주)		에이치엠엠(주)
	천경해운(주)		장금상선(주)
	팬오션(주)		천경해운(주)
	흥아라인(주)		태영상선(주)
	흥아해운(주)		팬오션(주)
	태영상선(주)		(주)한성라인
	팬스타라인닷컴(주)		흥아라인(주)
			흥아해운(주)
			(주)진척국제객화항운
외국적 선사 (1개사)	에스아이티씨컨테이너라인스 컴퍼니리미티드	외국적 선사 (11개사)	코홍마린쉬핑컴퍼티엘티디
			뉴골든씨쉬핑피티이엘티디
			이에이에스인터내셔널쉬핑 컴퍼니엘티디
			에스아이티씨컨테이너라인스 컴퍼니리미티드
			상하이인천인터내셔널페리 컴퍼니엘티디
			뉴센트라스인터내셔널마린쉬핑 컴퍼니엘티디
			소패스트쉬핑리미티드
			웨이하이웨이동페리컴퍼티엘티디
			시노트란스컨테이너라인스 컴퍼니엘티디
			코스코쉬핑라인스컴퍼니엘티디
			톈진진하이마린쉬핑컴퍼니엘티디

< 붙임 2 > 운임 합의 내역

<한-일 항로 76차례 운임 합의>

구분	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
기본 운임 (56회)	로컬화물	로컬화물	로컬화물	로컬화물	로컬화물	로컬화물
	(수출 · 수입 항로) ①10월 최저 운임	(수출 · 수입 항로) ①2003.12월 최저운임 ②6월 최저 운임	(수출 · 수입 항로) ①6월 입찰 운임 (수출항로) ①3월 최저 운임 ②7월 최저 운임	-	(수출 · 수입 항로) ①2월 운임 인상 ②8월 최저 운임	(수출 · 수입 항로) ①7월 최저 운임
	피더화물	피더화물	피더화물	피더화물	피더화물	피더화물
	(수출 · 수입 항로) ①10월 최저 운임 ②11월 최저 운임	-	(수출 항로) ①4월최저 운임	(수출 · 수입 항로) ①12월 최저운임	(수출 · 수입 항로) ①3월 입찰운임	(수출 · 수입 항로) ①12월 최저운임
부대 운임 (20회)	로컬화물	로컬화물	로컬화물	로컬화물	로컬화물	로컬화물
	(수출 · 수입 항로) ①2~3월 EBS 도입	(수출 · 수입 항로) ①5월 EBS 부과 ②10월 EBS 현지화폐 및 도착지 징수	(수출 · 수입 항로) ①6월 EBS 인상 ②4월 일본 DOC 인상 ③4월 CCF 도입	(수출 · 수입 항로) ①5월 EBS 인상	(수출 · 수입 항로) ①1월 일본 THC 인상	(수출 · 수입 항로) ①1월 및 5월 EBS 인상

구분	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년
기본 운임 (56회)	로컬화물	로컬화물	로컬화물	로컬화물	로컬화물
	(수출 · 수입 항로) ①2월 최저운임 ②9월 최저운임	(수출 · 수입 항로) ①1월 최저운임 ②3월 최저운임 ③10월 최저운임 (수출항로) ①12월 입찰운임 (수입항로) ①10월 최저운임	(수출 · 수입 항로) ①10월 최저운임 (수출항로) ①3월 입찰운임 ②4월 최저운임 ③6월 입찰운임	(수출 · 수입 항로) ①2월~12월 입찰운임	(수출 · 수입 항로) ①6월 신규화주 최저운임 (수출항로) ①3월 입찰 최저운임
	피더화물	피더화물	피더화물	피더화물	피더화물
	(수출 · 수입 항로) ①11월 최저운임	-	(수출 · 수입 항로) ①5월 최저운임 ②12월 최저운임	(수출 · 수입 항로) ①10월 최저운임	(수출 · 수입 항로) ①11월 최저운임

부대 운임 (20회)	로컬화물	로컬화물	로컬화물	로컬화물	로컬화물
	(수출 · 수입 항로) ①1월 BAF 부과	-	-	(수입항로) ①5월 CCF 인상	(수출 · 수입 항로) ①7월 한국 THC 인상
	피더화물	피더화물	피더화물	피더화물	피더화물
	(수출 · 수입 항로) ①12월 BAF 부과	-	-	(수출 · 수입 항로) ① 2월 BAF 부과	-

구분	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년
기본 운임 (56회)	로컬화물	로컬화물	로컬화물	로컬화물	로컬화물
	(수출 · 수입 항로) ①10월 냉동 및 특수컨테이너 최저운임 (수출항로) ①9월 최저운임 (수입항로) ①4월 최저운임	(수출 · 수입 항로) ①2~4월 최저 운임 ②10월 최저운임 (수출항로) ①5~6월 최저운임	(수출항로) ①1~4월 공표 운임및 계약운임 ②5월 공표운임 및 계약운임	(수출항로) ①4월 공표운임 및 계약운임 ②7월 공표 · 계약운임및 최저운임 (수입항로) ①2월 최저운임 ②10월 최저운임	(수출항로) ①2월 공표운임 및 계약운임 ②9월 공표운임 및 계약운임 (수입항로) ①2월 최저운임 ②9월 최저운임
	피더화물	피더화물	피더화물	피더화물	피더화물
	(수출 · 수입 항로) ①5월 입찰운임	(수출 · 수입 항로) ①2월 최저운임 ②12월 최저운임	(수출 · 수입 항로) ①10월 최저운임	(수출 · 수입 항로) ①9월 최저운임	(수출 · 수입 항로) ①11월 최저운임
부대 운임 (20회)	로컬화물	로컬화물	로컬화물	로컬화물	로컬화물
	(수출 · 수입 항로) ①1월일본 THC 인상 ②3월 냉동컨테이너 한국 THC 인상	(수출 · 수입 항로) ①10월 한국 THC 인상 ②10월 DOC 인상	-	(수출 · 수입 항로) ①8월 일본 THC 인상	(수출 · 수입 항로) ①5월 한국 THC 인상

<한-중 항로 68차례 운임 합의>

구분	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년
기본 운임 (49회)	(수출・수입 항로) ①2월 최저운임 ②7월 최저운임 ③9월 최저운임	(수출・수입 항로) ①4월 최저운임	(수출・수입 항로) ①2월 최저운임 ②4월 최저운임 ③8월 최저운임 ④9월 최저운임	(수출・수입 항로) ①2월 최저운임 ②8월 최저운임	(수출항로) ①4월 최저운임 및 6월 공표운임 ②8월 최저운임 및 덤핑운임 (수입항로) ①9월 최저운임	(수출항로) ①3월 최저운임 (수입항로) ①3월 최저운임 ②11월 최저운임
부대 운임 (19회)	(수출・수입 항로) ①1월 THC 도입 ②4월 서류비 인상(수입항로) ③7월 CCF 도입	(수출・수입 항로) ①2월 BAF 도입	(수출・수입 항로) ①3월 PSS 도입 ②7월 CCF 인상	-	(수출・수입 항로) ①1월 서류비 인상	-

구분	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년
기본 운임 (49회)	(수출항로) ①1월 최저운임	(수출항로) ①3월 최저운임 ②6월 및 10월 최저운임 (수입항로) ①5월 최저운임 ②9월 최저운임	(수출항로) ①3월 최저운임 ②6월 최저운임 (수입항로) ①2월 및 4월 최저운임	(수출항로) ①1월 최저운임 (수입항로) ①3월 최저운임	(수출항로) ①4월 최저운임 ②8월 최저운임 (수입항로) ①3월 최저운임 ②8월 최저운임	(수출항로) ①2월 최저운임 ②10월 비딩운임 (수입항로) ①3월 최저운임 ②8월 최저운임
부대 운임 (19회)	-	(수출・수입 항로) ①4월 THC 인상	(수출・수입 항로) ①12월 THC 인상	(수출・수입 항로) ①3월 BAF 인상 ②서류비 인상 ③6월 EBS 도입 ④12월 THC 인상	(수출・수입 항로) *수출 4월 및 8월 BAF 인상 //수입 3월 BAF 인상 (수출·수입 기본운임과 같이 결정)	(수출・수입 항로) ①3월 및 7월 THC 인상

구분	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년
기본 운임 (49회)	(수입항로) ①5월 최저운임	(수입항로) ①11월 최저운임	(수출항로) ①10월 공표운임 및 최저운임 (수입항로) ①11월 최저운임	(수출항로) ①4월 및 6월 최저운임, 공표운임 ②10월 및 11월 비딩운임 ③11월 최저운임 (수입항로) ①3월 최저운임 ②4~6월 비딩운임 ③8월 최저운임 ④10~12월 비딩운임	(수출항로) ①10월 및 11월 비딩운임 (수입항로) ①3월 최저운임 ②2~5월 비딩운임 ③8월~9월 최저운임
부대 운임 (19회)	-	-	-	(수출 · 수입 항로) ①5월 서류비 등 부대운임	(수출 · 수입 항로) ①5월 THC 인상(수출항로) ②5월 AFS 확대(수입항로) ③3월 CRS 도입 및 6월 인상 ④10월 LSS 도입

< 붙임 3 > 외항 정기 해운시장의 구조

1. 정기 해상운송서비스 및 운임의 정의

○ **(정기 해상운송서비스 정의)** 국내항과 외국항 사이 또는 외국항과 외국항 사이에서 정하여진 항로에 선박을 취항하게 하여 일정한 일정표에 따라 해당 선박으로 하여금 화물을 운송하는 서비스로, 주로 컨테이너를 통하여 화물을 운송함

* 이 사건의 경우 선사들은 우리나라 및 일본 항구 사이에서 정해진 항로에서 컨테이너선을 통하여 화물을 운송함

- 2018년 우리나라 외항 컨테이너 해운서비스 시장의 물동량은 총 28.6백만TEU이며, 동북아 지역을 비롯한 지역별 물동량은 다음과 같음

(단위: 천 TEU)

지역	북미	유럽	동북아	동남아	중동/남아	중남미	아프리카	오세아니아	합계
물동량	4,487	1,773	14,648	3,669	1,416	1,929	240	534	28,696

* 자료출처 : 해양수산부

- 한-일 항로 및 한중 항로 수출·입 컨테이너 물동량 추이는 다음과 같으며, 일부 기간을 제외하고는 꾸준히 성장하는 추세를 유지하여 옴

< 한-일 항로 물동량 >

(단위 : TEU)

연 도	수 출	수 입	합 계
2003	720,331	452,655	1,172,986
2004	786,344	462,792	1,249,136
2005	769,164	466,105	1,235,269
2006	788,716	553,221	1,341,937
2007	771,029	623,174	1,394,203
2008	760,101	596,829	1,356,930
2009	679,212	541,783	1,220,995
2010	819,146	649,943	1,469,089

연 도	수 출	수 입	합 계
2011	956,571	694,415	1,650,986
2012	997,053	714,614	1,711,667
2013	1,035,184	746,074	1,781,258
2014	1,037,146	759,170	1,796,316
2015	1,010,333	783,519	1,793,852
2016	1,037,233	788,753	1,825,986
2017	1,084,370	840,261	1,924,631
2018	1,116,848	868,507	1,985,355

*자료출처 : 한근협

<한-중 항로 물동량>

(단위: TEU)

연 도	수 출	수 입	합 계
2002	655,073	937,687	1,592,760
2003	786,955	992,648	1,779,603
2004	841,901	1,135,926	1,977,827
2005	959,706	1,304,879	2,264,585
2006	945,563	1,556,624	2,502,187
2007	939,832	1,633,400	2,573,232
2008	922,960	1,515,407	2,438,367
2009	996,064	1,149,096	2,145,160
2010	1,022,388	1,395,436	2,417,824
2011	1,104,796	1,496,929	2,601,725
2012	1,149,608	1,432,602	2,582,210
2013	1,264,532	1,433,332	2,697,864
2014	1,229,609	1,520,564	2,750,173
2015	10,89,717	1,588,083	2,677,800
2016	1,142,678	1,711,319	2,853,997
2017	1,110,614	1,805,062	2,915,676
2018	1,158,499	1,864,415	3,022,914
2019	1,196,683	1,908,036	3,104,719

*자료출처 : 황정협

○ **(운임)** 화주 등*이 선사로부터 정기 해상운송서비스를 제공받은 대가로 지불하는 가격

* 계약방식에 따라 실화주[물건을 보내는 사람(송화주,수출자), 물건을 받는 사람(수화주,수입자)] 및 포워더(실화주와 선사 간 중개업자)가 포함됨

- 운임은 크게 기본운임과 부대운임으로 구성되어 있음

* 선사들은 기본운임의 최저수준, 각종 부대운임의 도입 및 인상 등을 합의함

2. 해운동맹

○ **(정의)** ‘운임동맹’으로도 칭하며, 두 개 이상의 정기선사들이 특정 항로에서 운임, 배선, 적취량 등에 관하여 체결한 협정으로, 국제 해운카르텔임

○ **(연혁과 변화)** 해운동맹은 1875년 최초 등장 이후, 1970년대 컨테이너化 등 기술적 변화, 1998년 미국 해운법 개정으로 인한 비밀계약 확산, 2008년 EU의 운임 공동행위 금지 등으로 인해 현재 대부분 소멸됨

- 선사 간 협력 모델은 운임 외 선복, 배선 등을 조율하는 방식의 얼라이언스, 컨소시움으로 대체됨

< 붙임 4 > 해운동맹 관련 국외 제도 등

□ 해운법과 무관하게 이루어진 선사들의 **불법적인 공동행위**까지 **공정거래법 적용을 면제하는 국가는 찾아보기 어려움**

○ 미국, 일본, 캐나다, 호주 등 주요국은 현행 해운법과 같이 **내용·절차*** **등 엄격한 요건 하**에 선사들의 공동행위를 **예외적으로 허용**하고 있으며,

- 그 범위 내에서 이루어진 합법적인 공동행위에 대해서만 공정거래법을 적용 배제하는 것이 일반적임

* (내용) 시장점유율 규제(홍콩, 싱가포르, EU), 탈퇴 제한 금지(일본, 싱가포르, 호주 등)
(절차) 해운당국에 신고(미국, 일본, 중국, 캐나다 등), 화주단체와 협의(중국)

○ 특히 **美·日 경쟁당국**은 적용면제 규정에도 불구하고 **미신고** 공동행위 또는 **신고 내용과 달리 행해진 공동행위**에 대해서는 **공정거래법이 적용됨을 천명**한 바도 있음

□ 나아가 '02년 OECD의 권고 이래로, **EU, 홍콩, 말레이** 등 국가의 경우 **운임**에 대해서는 **합법적인 공동행위도 더 이상 허용하고 있지 않음**

* '02년 OECD 운임 공동행위에 대해서는 공정거래법 적용면제 폐지 권고 → EU·홍콩·말레이시아 등 운임 공동행위 금지

○ 특히 **OECD**는 2002년 OECD 정기선 산업 경쟁정책 보고서(Competition Policy in Liner Shipping: Final Report)를 통해 운임동맹의 옹호 근거들을 반박하며 회원국들에게 **운임동맹 폐지 검토를 권고**하였음

* 상기 보고서는 각국의 해운당국과 경쟁당국 관계자 및 선·화주 대표들이 모인 워크샵에서 시장점유율, 운임, 규제 동향 등의 데이터 및 정기선 시장에 대한 여러 분석 모형들을 토대로 작성됨

〈참고 1〉 OECD 2002. 4. "Competition Policy in Liner Shipping - Final Report"

"Based on the analysis in this report, it is recommended that Member countries, when reviewing the application of competition policy in the liner shipping sector, should seriously consider removing anti-trust exemptions for price fixing and rate discussions."

< 보고서 내용 요약 >

○ **(주장)** 정기선 해상운송 산업은 규모의 경제, 서비스의 동질성, 수익금 회수를 위한 시차, 계절적 수요 변동 등 산업적 특수성으로 인해 여타 산업과 달리 공동행위가 허용되어야 함

→ **(반박)** 정기선 서비스의 비용·수익구조 및 계절적 요인 등은 여타 정기 운송 서비스업과 크게 다르지 않으며, 트럭, 철도, 항공운송업은 대부분 운임 공동행위가 허용되지 않는데 정기선만 운임 공동행위를 허용해야 하는 이유를 찾기 어려움

○ **(주장)** 정기선 해상운송 산업은 비용 이하로 가격이 책정되는 등 '파괴적 출혈경쟁'이 일어나므로 이를 방지하기 위해 공동행위가 허용되어야 함

→ **(반박)** 해운동맹은 비효율적인 선사의 퇴출을 인위적으로 가로막아 공급 과잉 상태 및 그에 따른 저운임을 지속시킴

○ **(주장)** 운임 공동행위가 폐지될 경우 선사들의 대규모 도산이 우려되며, 그에 따른 운임 불안정, 정시성 훼손 등의 피해는 고스란히 화주들에게 전가될 것임

→ **(반박)** 비동맹선사들의 등장, 주요국들의 경쟁 촉진 입법으로 해운동맹이 쇠퇴하자 선사들은 컨소시엄, 얼라이언스, 합병 등 보다 유연하고 효율적인 전략들을 모색하고 있으며, 대규모 도산이나 서비스 불안정은 관측되지 않고 있을 뿐 아니라 최근 15년에 걸쳐 전반적인 운임 인하도 관측되고 있음

⇒ **(결론)** 해운동맹이 화주들에게 주는 혜택이 그 비용보다 더 크다고 볼 근거가 없으며, 회원국들은 정기선 해상운송 분야의 경쟁정책을 재검토할 경우 운임 공동행위에 대한 경쟁법 적용면제의 제거를 심각히 고려할 것을 권고함

〈참고 2〉 OECD 2015. 6월 회의(Competition Issues in Liner Shipping) 미국 제출자료

"Conduct that does not satisfy the statutory requirements for the antitrust exemption remains subject to the antitrust laws."

* 미국의 경우 해운협정을 연방해사위원회(FMC)에 신고하는 경우 공정거래법 적용이 면제되지만, '98년 해운개혁법 개정을 통해 협정 참가 선사들의 개별 협상을 통한 계약을 보장하고 거래조건을 공개하지 않도록 하여 가격경쟁을 유도하고 있으며, 이에 따라 실제로 2000년 3월 이후 현재까지 신고된 해운협정은 단 1건도 없었음

<참고 3> 공정거래위원회-미 법무부 이메일 질의응답 발췌

Q(공정위): Are agreements among liners that are not reported to the FMC subject to antitrust laws? A(미 법무부): There is no US Shipping Act protection for agreements that are not reported. Not reporting agreements is discouraged and taken very seriously.

<참고 4> OECD 2015. 6월 회의(Competition Issues in Liner Shipping) 일본 제출자료

"…the international ocean shipping companies had notified the Minister of cartels exempted from the Antimonopoly Act. However, the said violations were different from the exempted cartels notified by the companies. From the fact, such conducts were not exempted from the Antimonopoly Act and JFTC applied Antimonopoly Act to this case."

<참고 5> 주요국의 해운 공동행위 적용면제 관련 규정

국가	절차상 요건	내용상 요건	운임 담합	비고
미국	신고	① 개별 기밀계약 보장 ② 계약상 기밀공개 요청 금지 등	O	미신고시 공정거래법 적용
EU	-	① 시장점유율 30% 초과 금지 ② 탈퇴 제한 금지	X	
캐나다	신고	① 공동행위 미가입 선사를 이용한 화주들에 대한 선적거부 금지 ② 공동행위 미가입 선사에 대한 반경쟁적 행위 금지 등	O	미신고시 공정거래법 적용
호주	등록	① 협정의 가입·탈퇴 제한 금지 ② 화주단체와 최저수준의 운송서비스 협의 필요	O	미등록시 공정거래법 적용
일본	신고	① 화주 이익에 대한 부당한 제한 금지 ② 협정의 가입·탈퇴 제한 금지 등	O	미신고/허위신고시 공정거래법 적용
중국	신고	① 정상가격보다 낮은 운임설정을 통한 공정경쟁 저해 금지 ② 우월적 지위의 남용 금지 ③ 국제해운시장의 거래질서를 문란하게 하는 행위 금지 등	O	공정한 경쟁을 저해하는 공동행위에 대해 경쟁당국이 해운당국과 공동조사 가능
대만	신고	해운질서를 문란하게 하는 행위 금지	O	
홍콩	명령	① 시장점유율 40% 초과 금지 ② 운임·운송량·시장분할 담합 금지 ③ 협정의 가입·탈퇴 제한 금지	X	경쟁당국의 경쟁명령을 통해 내용상 한계를 준수하는 범위 내에서 공동행위 허용
말레이시아	명령	① 운임 관련 사항 협의 금지 ② 개별 기밀계약 보장 등 ③ 계약상 기밀공개 요청 금지 등	X	
싱가포르	명령	① 시장점유율 50% 초과시 신고 필요 ② 개별 기밀계약 보장 ③ 협정의 가입·탈퇴 제한 금지 등	O	

< 붙임 5 > 외국 경쟁당국의 조치 사례

□ **선사들의 공동행위**와 관련하여, 2000년 EU의 조치 사례, 2014년 전후의 일본·미국·중국·멕시코 등의 **조치 사례**가 있음

○ **(2000년 EU)** EU는 아시아-유럽 항로에서 해상운임 할인을 금지하는 내용의 담합을 한 머스크 등 15개 정기선사(국적선사 한진, 조양 등 2개사 포함)에 대해 과징금 부과(693.2만 유로)

* EU는 운임인하 거부 목적의 담합은 공정거래법 적용면제 요건을 충족하지 못한다고 판단함. 법원도 EU의 판단을 지지하였으나 시효 도과 등을 이유로 과징금을 취소함

○ **(2014년 전후 일본·미국·중국·멕시코)** 국제자동차해상운송 시장에서 부정기선사들의 입찰운임 담합에 대하여 과징금 등 부과

* 담합 참가 선사는 국가별로 상이하나 NYK(일본 선사) 등 4~8개 선사이며, 국적선사(유코카캐리어스) 1개사 포함

** 일본('14년, 과징금 22.7억엔), 미국('14년~'16년, 벌금 2.34억달러 및 징역형), 중국('15년, 과징금 4.07억위안), 멕시코('17년, 5.81억 멕시코페소)

*** 공정위도 '17.9.1. 8개 선사에 대해 과징금 415억원을 부과하고 고발조치함

□ 참고로 국제적으로 정기선사들의 운임 공동행위 자체가 아시아 등 근해 항로를 제외하고는 거의 사라졌기 때문에, 외국 경쟁당국의 최근 조치사례를 많이 찾아보기 어려운 측면도 있음

○ EU는 2008년 운임 공동행위 자체를 금지하였고, 미국도 2000년 3월 이후로 운임 공동행위가 1건도 신고된 건이 없음