

**REQUEST FOR PROPOSAL**  
**Provision of Translation Services**

P.R. No./Date Received: 2022-04-0059/05 April 2022

RFQ/P No. / Date: 2022-04-0059/08 April 2022

The Philippine Competition Commission invites all eligible and PhilGEPS-registered suppliers, contractors and consultants to quote the best offer for the described item in the attached **Terms of Reference / Technical Specifications Sheet** subject to the Terms and Conditions and within the **Approved Budget for the Contract**.


**Required Documents/Information to be submitted as Attachments to the Quotation/Proposal:**

- Mayor's/Business Permit / BIR Certificate of Registration in case of individual
- PhilGEPS Registration Number
- Notarized Omnibus Sworn Statement
- Signed / Conformed 32-page document

This pro-forma quotation may be submitted through **registered** or **electronic mail** to the PCC Bids and Awards Committee (PBAC) Secretariat at above address or email to [procurement@phcc.gov.ph](mailto:procurement@phcc.gov.ph) or [mgarcia@phcc.gov.ph](mailto:mgarcia@phcc.gov.ph) on or before **12 April 2022, 12:00 nn** subject to the following **Terms and Conditions**:

1. All entries shall be typed or written in a clear legible manner.
2. No alternate quotation/offer is allowed, suppliers who submitted more than one quotation shall be automatically disqualified.
3. All prices offered herein are valid, binding and effective for THIRTY (30) calendar days upon issuance of this document. Alternative bids shall be rejected.
4. Price quotations to be denominated in Philippine Peso shall include all applicable government taxes subject to (BIR 2306) 5% R-VAT and (BIR 2307) 1% (PO) or 2% (JO) deductions.
5. Salient provisions of the IRR of RA 9184: Section 68 - Liquidated Damages and Section 69 - Imposition of Administrative Penalties shall be observed.
6. PCC reserves the right to reject any and all quotations, declare a failure, or not award the contract pursuant to Sec 41 of the same IRR.
7. In case of tie quotations, suppliers' presence are required during tie breaking through draw lots or toss coin.
8. In case supplier pro forma quotation is submitted, conditions will be governed by the submitted signed Signed / Conformed 32-page document.

Very truly yours,



**ROMMEL R. OIRA**  
Head, PBAC Secretariat

Item	QTY	ABC	Technical Specifications	Unit Price	Total Amount
				(To be filled-up by the supplier)	
1	lot	₱ 95,000.00	<b>Provision of Translation Services</b>		
			<b>Specifications:</b>		
			The Provider is expected to translate a 32-page document written in Korean language to English and deliver the translated and well-formatted document within 6 to 10 working days after the award of contract. (Attached is the 32-page document for reference)		
			----- nothing follows -----		
<b>Total ABC</b>		<b>₱ 95,000.00</b>	<b>TOTAL Amount (Per lot purchase):</b>		
<b>Delivery Instructions:</b>			<b>Turn-around time upon award of job order: 6-10 working days</b>		

*(Please provide **complete** information below)*

We undertake, if our Proposal is accepted, to supply/deliver the goods in accordance with the specifications and/or delivery schedule.

We agree to abide by this proposal for the price validity period specified in the terms and conditions and it shall remain binding upon us and may be accepted at any time before the expiration of that period.

Until a Purchase/Job Order or a Contract is prepared and executed, this Quotation/Proposal shall be binding upon us. We understand that you are not bound to accept the lowest or any Proposal you may receive.

Signature over Printed Name : \_\_\_\_\_  
 Designation/Position : \_\_\_\_\_  
 Name of Company : \_\_\_\_\_  
 Address : \_\_\_\_\_  
 Telephone / Fax : \_\_\_\_\_  
 E-mail Address: \_\_\_\_\_  
 Company Tax Identification Number : \_\_\_\_\_



보도 일시	2022. 1. 18.(화) 12:00 <1. 19.(수) 조간>	배포 일시	2022. 1. 18.(화) 08:30
담당 부서	카르텔조사국 국제카르텔과	책임자	과 장 한용호 (044-200-4566)
		담당자	사무관 이선희 (044-200-4573) 사무관 황규희 (044-200-4571)

## 23개 국내·외 컨테이너 정기선사의 한-동남아 항로 해상운임 담합 제재

- 시정명령과 함께 과징금 총 962억 원 부과 -  
- 동남아정기선사협의회 사업자단체 금지행위에 대해서도 제재 -

- 공정거래위원회(위원장 조성욱, 이하 공정위)는 2003년 12월부터 2018년 12월까지 총 541차례의 회합 등을 통하여 한-동남아 수출·수입 항로에서 총 120차례 운임을 합의한 12개 국적선사들과 11개 외국적선사(이하 '23개 선사')에 대해 시정명령과 함께 과징금 총 962억 원을 부과하기로 결정하였다.
- \* 국적 12개사: ①고려해운(주), ②남성해운(주), ③동영해운(주), ④동진상선(주), ⑤범주해운(주), ⑥에스엠상선(주), ⑦에이치엠엠(주), ⑧장금상선(주), ⑨천경해운(주), ⑩팬오션(주), ⑪홍아라인(주), ⑫홍아해운(주)
  - \*\* 외국적 11개사: ①청리네비게이션씨오엘티디(이하 CNC), ②에버그린마린코퍼레이션엘티디(이하 에버그린), ③완하이라인스엘티디(이하 완하이), ④양밍마린트랜스포트코퍼레이션(이하 양밍) <이상 대만>, ⑤씨랜드머스크아시아퍼티엘티디(이하 씨랜드머스크), ⑥퍼시픽인터내셔널라인스리미티드(이하 PIL), ⑦뉴골든씨쉬핑퍼티엘티디(이하 COSCO) <이상 싱가포르>, ⑧골드스타라인엘티디(이하 GSL), ⑨오리엔트오버씨즈컨테이너라인리미티드(이하 OOCL), ⑩에스아이티씨컨테이너라인스컴퍼니리미티드(이하 SITC), ⑪티에스라인스엘티디(이하 TSL) <이상 홍콩>
  - 23개 선사들은 15년간 기본운임의 최저수준, 기본운임 인상, 각종 부대운임 도입 및 인상, 대형화주에 대한 투찰가 등 제반 운임을 총체적·망라적으로 합의하였다.

- 
- 이들 선사들은 후속 회합을 통해 합의 실행 여부를 면밀히 점검하였으며, 특히 국적선사들은 중립위원회를 통해 운임감사를 실시하고 합의를 위반한 선사들에게는 벌과금을 부과하기도 하였다.
  - 또한, 이들 선사들은 자신들의 담합이 공정거래법에 위반된다는 것을 인식하고 다양한 방법으로 공동행위를 은폐하였다.
  - 나아가, 이들은 다른 선사들의 화물을 서로 침탈하지 않기로 하고 (물량 이동 제한), 합의 운임을 수용하지 않는 화주에 대해서는 공동으로 선적을 거부하였다.
- 23개 선사들의 위 운임 담합은 공정거래법 적용을 배제하는 공정거래법 제58조의 ‘다른 법령에 따른 정당한 행위’에 해당하지 아니하여 공정거래법 적용 대상에 해당한다.
- 해운법 제29조는 일정한 절차상·내용상 요건<sup>\*</sup> 하에 선사들의 공동행위를 제한적으로 허용하고 있지만, 23개 선사들의 운임 담합은 특히 해수부장관에 대한 신고 및 화주단체와의 협의 요건을 흠결하였다.
- \* (절차상) 해수부장관에 대한 신고, 화주단체와의 협의  
 (내용상) 공동행위 탈퇴의 부당한 제한 금지, 부당한 운임인상으로 인한 경쟁의 실질적 제한 금지 등
- 이와 함께, 이러한 운임 합의를 위한 회의를 소집하고 합의된 운임의 준수를 독려한 ‘동남아정기선사협의회’ (이하 ‘동정협’)에 대해서도 사업자단체 금지행위 위반으로 시정명령과 함께 과징금 165백만 원을 부과하기로 결정하였다.
- 이번 조치는 지난 15년 간 해운시장에서 법이 허용하는 범위를 넘어 불법적으로 이루어진 선사들의 운임 담합 관행을 타파하는 계기를 마련하였다는 점에서 의의가 있다.
-

- 앞으로 정기선사들의 운임 관련 공동행위가 해수부장관에 대한 신고와 화주단체와의 협의를 거쳐 필요·최소한으로 이루어짐으로써, 해운당국의 관리가 실질화 되고 수많은 수출입 기업들인 화주들의 피해가 예방될 수 있을 것으로 기대된다.

## 1 법 위반 내용

### 가. 23개 선사들의 이 사건 담합 개요

- 고려해운 등 23개 국내외 선사들은 2003년 12월 ~ 2018년 12월 기간\* 동안 총 541차례의 회합, 기타 의사연락을 통하여 한-동남아 항로(한국발 동남아착 수출항로, 동남아발 한국착 수입 항로)에서 총 120차례 컨테이너 해상화물운송 서비스 운임에 대해서 합의하고, 이를 실행하였다.
  - \* 선사별 시기와 종기는 상이하나, 가장 처음 담합에 참여하여 마지막까지 담합을 지속한 선사(고려, 에이치엠엠, 장금, 흥아)를 기준으로 함
- (합의 배경) 2003년 10월 한-동남아, 한-중, 한-일 3개 항로에서의 동시 운임인상에 대한 고려해운, 장금상선, 흥아해운(現 흥아라인) 등 주요 국적선사\* 사장들 간의 교감을 계기로 담합이 시작되었다.
  - \* 2003년 당시 한-동남아 해운 시장의 72.5%(수출), 76.0%(수입) 점유 (출처: 동정협)
- 그 후 동정협 소속 기타 국적선사 및 IADA 소속 외국적선사도 이 사건 담합에 차례로 합류하였다.
  - \* IADA 및 동정협 개념 및 가입 선사는 붙임2 참조

증거자료: 2003. 10. 16. 동정협 문건 “근해 3개항로 운임회복 대책 추진/결과”

○ 위 5개사 사장단 회합에서  
 - 근해 3개항로 동시에 운임회복 추진  
 - 그간의 조치를 떠나 과격적인 운임회복  
 - 기타 모니터링 방법 등 결의  
 를 골자로 하는 확고한 결의를 하였습니다.

(2) 방법(동남아경기항로/타항로 생략)  
 - 검무된 수출입화물 AMR 추인(붙임참조)  
 - 발효일 이후 발생하는 미준수사태에 대해서는 사장단에서 절대책임



- (주요 내용) 23개 선사들은 한-동남아 항로 운임을 인상(물량 증가 및 비용인상 시기)시키거나 유지(기타 시기)할 목적으로 기본운임의 최저수준, 부대운임의 신규 도입 및 인상, 대형화주\*에 대한 투찰 가격 등을 합의 및 실행하였다.

\* 대량의 화물을 주기적으로 운송의뢰를 하는 ‘대형화주’의 경우 입찰방식을 통하여 선사를 결정하기도 하였음

- 선사들은 합의 효과를 높이기 위해 다른 선사들의 화물은 서로 침탈하지 않기로 함\*으로써 기존 거래 화물(화주)을 상호 보호하고, 합의 운임을 준수하지 않는 화주에 대해서는 선적을 거부하기도 하였다.

\* 선사들은 이것을 “물량이동(shifting) 제한”, “운임회복의 문법”이라고 표현

## 나. 합의 체계 및 구조

- (합의 체계) 선사들은 운임 합의의 시장 수용력과 실행력을 제고하기 위한 차원에서 동정협 및 IADA 관련 다수 회의체들을 중층적(사장-임원-팀장급 등)·병렬적(국적사, 국적+외국적사 등)으로 운영하였다.
- 선사들은 담합 기간 중 동정협 및 IADA 관련 회의체들을 통한 541차례 회합과 그 외 이메일, 카카오톡 채팅방 등 의사연락을 통하여 이 사건 합의를 하고, 그 합의를 실행하였다.

### < 회의체들의 종류 및 운영 방법 개요 >

구분	회의체명	개최주기	참가선사(참가자)
동정협	사장단회의	정해진 주기 없음	동정협 회원선사(사장급)
	대표위원회	매월 또는 격월	동정협 회원선사(임원급)
	수출/수입 영업팀장회의	주 1회	동정협 회원선사(부장, 과장급)
IADA	IADA KOREA LAC 회의	대략 격월	IADA 회원사 중 한국 항로 운항 선사 (한국지사 부장, 과장급)
	Sub-com 회의	정해진 주기 없음	IADA 회원사 중 한국 항로 운항 선사 중 세부 항로별 주력 선사 (한국지사 부장, 과장급)
기타	여주항로 주요선사 영업팀장회의 등	정해진 주기 없음	동정협 회원선사 또는 IADA 회원사 중 한국 항로 운항 선사(한국지사 임원/부장급)

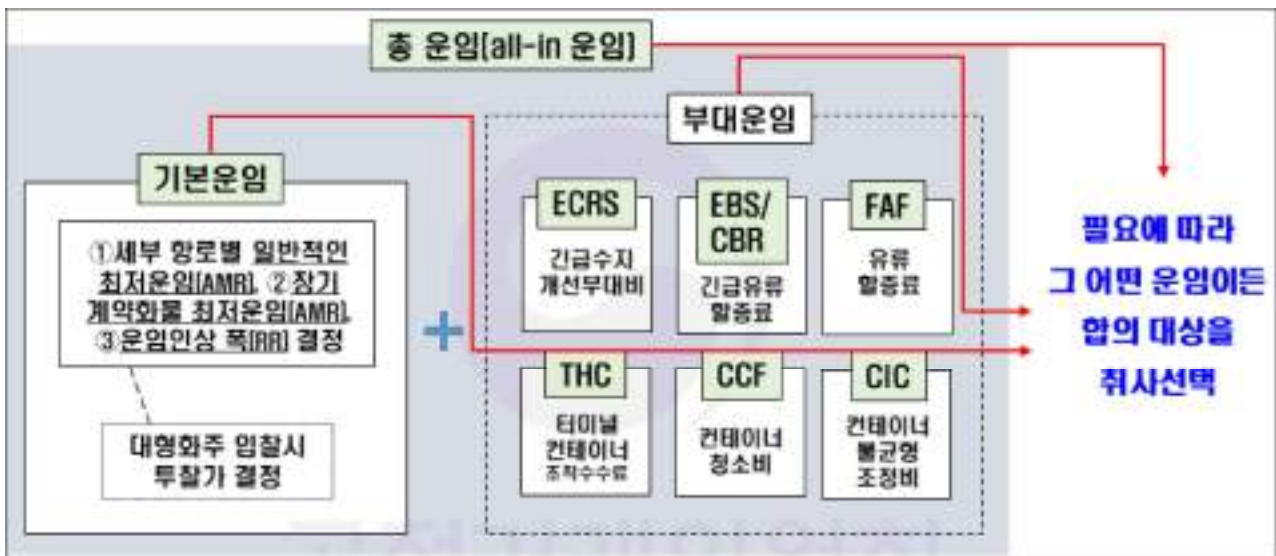
\* 위 회의들은 합의에 대한 사전교감 및 조율, 합의내용에 대한 점검을 위해 운임 합의 전후에 더 잦은 빈도로 개최되었음

□ (운임합의 구조) 총 운임(All-in) 인상을 목적으로 선사들은 화주들의 수용가능성, 시장상황 등을 고려하여 성공가능성이 높은 운임인상 방식을 합의대상으로 선택하였다.

○ 이에 따라 운임합의는 기본운임의 최저수준 결정, 특정 부대운임의 신규 도입 내지 인상, 대형화주의 투찰가 결정 등의 다양한 양태로 나타났으며, 그 합의 횟수는 120차례에 달하였다.

\* 120차례 합의 목록은 붙임3 참조

< 운임합의 구조 >



**증거자료: 동정협 문건 “2011년 주요추진업무”**

□ 수입

- 전통적으로 수출대비 낮은 물동량으로 일괄적인 RR의 효과가 크지 않음
- 따라서 극적선사 점유율이 높은 항로를 중심으로 AMR 시행, 부대비 도입으로 수지개선 도모
- 3월 중 US\$ 50/100으로 유류할증료 인상
- 4월 중 호치민 가이드라인 AMR 시행
- 6월 중 하이퐁 가이드라인 AMR 시행
- 8월 중 태국 가이드라인 AMR 시행
- 연중 세코우 가구 가이드라인 AMR 시행 지속 확인
- 2012년 초순 생고무 화물에 대한 관련선사 공조, US\$30~50/Teu RR
- 그 외 베트남 롬뎀, 태국 생고무 등 이슈화물에 대해 관련선사 협의

☞ 운임인상 방식 중 RR(운임인상 폭 결정) 방식보다 AMR(최저운임 결정) 방식과 부대운임 도입 방식이 더 효과적이라고 판단하여 AMR과 부대운임에 대해서 합의함

증거자료: 2007년 7월 1일 시행 수출 항로 최저운임 합의

IADA LAC 가이드라인 운임(FAF포함)

대외비

POD INC	BLK & SPRC	PHILIPPINES		TAIWAN	THAILAND (Bangkok, Laerd, Satang)	SINGAPORE	MALAYSIA		INDONESIA (Jakarta, Surabaya)	VIETNAM		
		(direct)	(direct)				(Port Kelang)	(Port Pas Kelang)		(Haiphong)	(Ho Chi Minh)	
부산	20'	US\$250	US\$500	US\$650	US\$310	US\$400	US\$500	US\$500	700/800 이상	US\$550	US\$650	US\$450
	40'	US\$450	US\$900	US\$1,000	US\$550	US\$750	US\$800	US\$900		US\$900	US\$1,200	US\$850
항양	20'	US\$250	US\$500	US\$650	US\$310	US\$400	US\$500	US\$500		US\$550	US\$650	US\$450
	40'	US\$450	US\$900	US\$1,000	US\$550	US\$750	US\$800	US\$900		US\$900	US\$1,200	US\$850
인천	20'	US\$250	US\$500	US\$650	700/800 이상	US\$400	US\$500	US\$500		US\$550	US\$650	US\$450
	40'	US\$450	US\$900	US\$1,000		US\$750	US\$800	US\$900		US\$900	US\$1,200	US\$850
울산	20'	US\$300	US\$500	US\$650	700/800 이상	US\$400	US\$500	US\$500		US\$550	US\$650	US\$450
	40'	US\$550	US\$900	US\$1,000		US\$750	US\$800	US\$900		US\$900	US\$1,200	US\$850

■ 발효일: 2007년 7월 1일

증거자료: 2018년 2월 수출 항로 부대운임(긴급수지개선부대비) 합의

❖ 한국 발 동남아 항 긴급부대비 시행

- 배경: 유가인상, 최저임금인상, 적자보전 등 긴급한 수지개선을 목적으로 함

■ 긴급부대비 시행 가이드라인

- 대상구간 한국 발 동남아 선 항로
- 시행요율: US\$30/Teu, US\$60/Teu
- 시행시기: 2월 1~5일, 선적시 출항 기준

증거자료: 2009년 3/4분기 대형화주 투찰가 합의

석유화학화물 주요화주(별도논의) 3/4분기 비당권련 합의사항

화주 구분	SK, 대한유화 (월산발 20', FAF 별도)	효성 (월산발 20')	금호 (월산발 20', THC 포함)	법안 (FAF&THC 포함)	대림 (경양, 부산)	단위: US\$	
						최저운임	최대운임, 한도
HongKong	270	250	330	TSL: 250/Teu 국적사: 330/Teu	별도 논의/Teu TSL: 190/170/Teu 국적사: 190~208/Teu (월산발 20'40'이상)		
Huanghai	450	450					
SPRC	가이드라인 + PR50	500이상 (월산발/월운임/Trucking 포함)	가이드라인 + THC(30/110)	가이드라인 + THC(80/110), affiliated-30'-50'			
Hochiminh	420	450	520	450/750	450/Teu 이상	당안과 별첨 (업체별서 별기 호주)	가이드라인
Haiphong	500		650		480/Teu 이상		
Thailand	370	400	520		가이드라인		
PNL&SIN	350	450	500		가이드라인		
Jakarta	470	500	550	480/800	가이드라인		
Taiwan					200/350		
기타	40는 가이드라인 적용	부산권운임 + PR 20/40	항양, 부산 -100/Teu 인당				



## 다. 실행 및 점검

□ (합의 실행) 선사들은 합의한 기본운임의 최저수준(내지 인상수준)을 기준으로 화주의 화물을 유치하고, 합의된 부대운임을 화주에게 징수하며, 합의한 투찰가를 입찰 시 적용함으로써 합의를 실행하였다.

\* 합의 실행 직후에는 운임 상승 효과가 있었지만 선적 대상 화물의 양의 변화, 경기 상황 등으로 인해서 다시 운임이 내려가기도 했음

증거자료: 2004. 10. 6. 동정협 수출팀장회의 회의록		
1) 회원 각사 간사 선사별로 9 월 RR 실행 상황을 점검하고 대부분의 경우 MR 이 성공적으로 진행되고 있음을 확인함. 각사 문제가 되는 항로 및 하주에 대해서는 다음과 같이 정리하고 협력을 다짐함.		
증거자료: 2016. 11. 24. 동정협 대표위원회의 회의록		
수출화물은 전반적으로 가이드라인 운임이 준수되고 있으며 이는 감사결과를 통해서도 확인되고 있음. 향후 1~2월 비수기를 대비하여 당분간 현재의 가이드라인을 유지하되, 2017년도 상반기 ad-hoc RR을 목표로 내부 가이드라인 수립을 위한 수출팀장협의를 지속할 예정임.		
증거자료: “동남아항로 주요분기 비당화주 2011년 실적”		
화주명	매출액	영업이익
삼성토발	20조	2조
포타서유화학계열(호남석화, 대한유화, KP계미일)	8.4조	1.06조
제일오일	5.4조	2,800억
한화	5.4조	1,260억
OCI	3.4조	8,900억
한솔그룹(한솔 CSNI)	3,500억	60억
한솔제지	1.5조	918억
한국제지	6,300억	60억
무림제지	1,550억	111억
유니드	6,200억	580억
현대종합상사	5조	870억
현대이머스코	6.9조	3,400억
동부제철	3.9조	100억
동부제철	6,500억	500억
합계	62,805조	4.9조 (7.9%영업이익률)

□ (회의체를 통한 감시) 선사들은 합의 이후 후속 동정협 및 IADA 내 회의 등을 통하여 합의 실행 여부를 면밀히 점검하였다.



- 선사들은 서로 타 선사들의 합의 위반사항을 감시·지적하고 해명을 요구하였고, 세부 항로별 주간선사/차석선사를 선정하고 해당 선사들이 주도적으로 합의를 실행·감시하도록 하였다.
- \* 이 때, 동정협 사무국이 선사들 간 매개 역할을 하였음
- 대형화주에의 투찰, 화주에의 운임인상 통지 시 동정협 사무국을 이메일의 숨은 참조로 넣도록 하여 실행을 확인하였다.

증거자료: 2004. 10. 28. 동정협 수입팀장회의 회의록
<p>지점에 대해 점검을 하기로 함. 또 사무국에서 운임 위반 의혹 사례가 발생시에는 즉각 해당 선사에 Hot-Line을 통해 먼저 사안을 밝히고 해결할 수 있도록 해 줄 것을 요청함. 회원 각사 MR 실행시 회원사간의 물량 이동 방지를 위해 타사 하주에 대한 영업활동을 자제하기로 한 방침에 따라 하주에 대한 운임 혜택을 최대한 자제하고 있음을 확인하고 앞으로도 성공적인 MR 실행을 위해 이러한 방침을 고수할 것을 다짐함. 사무국에서 회원사간의 원활한 의사소통을 위해 up-date된 hot-line을 첨부하기로 함.</p>
증거자료: 2011. 3. 2. 고려해운 ○○○ 이메일
<p>3. 현재 동정협으로 각 선사의 EBS 인상홍보 내역이 접수되고 있는 것으로 알고 있습니다. 이와 관련, 당사에서 각 선사 홈페이지 통한 홍보 내역을 확인한 결과 다음과 같은 문제점이 있었습니다. 이에 대한 확인도 아울러 요청드립니다.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 현대상선 : 3월 동남아 수입 EBS 가 USD30/TEU 로 홍보중</li> <li>- 한진해운 : 동남아 수출 EBS 만 홍보하고, 수입에 대해서는 홈페이지 공지 아예 없음</li> <li>- STX : EBS 부과관련, 남중국 언급없이 심천으로만 홍보중</li> <li>- 흥아 : EBS 부과하는 동남아 지역에서 필리핀을 빼고 홍보중</li> </ul> <p>4. 각 선사에서 잘못 홍보되고 있는 내용을 바로 잡아, EBS 가 성공적으로 정착될 수 있도록, 홈페이지 공지 내용의 재확인 부탁드립니다.</p>
증거자료: 2012. 6. 7. 동정협 사무국 이메일
<h3>대형 P화주 비딩 가이드라인</h3>
<p>* 주의: 통 내용 절대 외부 유출 금지하여 주시기 바랍니다.</p> <p style="text-align: center;">...</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 1차 비딩 마감일에 건적메일 발송 시 사무국을 숨은 참조로 넣어 검증함</li> <li>○ 이하 각 포트 별 선사운임 (20/40 구분 없이 일괄 add up) <ul style="list-style-type: none"> <li>• 홍콩 340/570에서</li> <li>- HAS, TSL는 30, STX, KMTC는 40, 그 외는 50으로 각각 add up</li> </ul> </li> </ul>

□ (감시의 조직화: 중립위원회) 11개 국적선사들\*은 근해 3개 항로의 운임합의 실행 여부를 감시할 목적으로 2016년 7월 중립위원회를 설치한 후, 2016년 ~ 2018년 기간 중 한-동남아 수출 항로에서 총 7차례 운임감사를 실시하였다.

○ 그리고 감사 결과 합의 위반으로 적발된 선사들에 대해서 총 6억 3천만 원의 벌과금을 부과하였다.

\* 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 장금, 천경, 팬오션, 흥아해운, 에스엠, 에이치엠엠(에스엠과 에이치엠엠은 후발로 합류). 에스엠(약 5억 원)과 에이치엠엠(약 1,800만 원)을 제외하고는 모두 부과된 벌과금을 납부하였음

**증거자료: “동정협 인프라아시아 통장정리내역”**

**동남아정기선사업의회 인프라아시아 통장정리내역**

거래일시	선사명	발사국(출발항/도착항)	임금(벌과금)	출금	당시환율
2016-12-28	고려해운	104	12,081,056		1161.64
2016-12-28	남성해운	35	4,065,740		1161.64
2016-12-26	동영해운	0	-		1161.64
2016-12-28	동진상선	6	696,984		1161.64
2017-01-10	범주해운	14	1,626,296		1161.64
2017-01-04	장금상선	0	-		1161.64
2017-01-11	천경해운	24	2,787,936		1161.64
2017-01-11	팬오션	2	232,328		1161.64
2017-01-05	흥아해운	2	232,328		1161.64

**증거자료: 팬오션 “중립위원회 2차 운임감사 결과”**

위원장	부위원장	사무장	서기

**중립위원회 2차 운임 감사 결과 벌과금 부과 내용 및 대응 방안 보고**

수출영원팀(2016.12.27)

1. 감사 결과 벌과금 부과 내용

구간명	위반 항목	전체		팬오션(11/28일 감사시점)				
		중립위건수 √(1,109건)	문수율 (%)	위반건수 √(99건)	문수율 (%)	지체문수율 (%)	소액결제(할인제)	비고
전일항로	계약문명	428	99.8	94	21.9	96.7	08건(1321ku) 제출 중 26건(35ku)만 잔형통	00ku(02%정리)는 합의안모스 불합
	부대비	85	99.8	3	3.5	99.9		
한일항로	계약문명	56	99.8	0		100		
	부대비	276	99.5	0		100		
동남아항로	계약문명	95	99.4	0		100		
	부대비	189	99.9	2	1.2	99.5		

\* 미문수율 검사율 순위(벌과금 순서): ① 고려해운, ② 남성해운, ③ 천경, ④ 범주해운, ⑤ 저이 비소환 수송(대영,장금 포함)  
 > 벌과금: ₩11,300,216 (99ku x US100 x 환1,361.64원) - 전체 벌과금(₩126,209,712) 중 8.94% 점유

## 라. 담합 은폐

- 선사들은 이 사건 담합의 위법성을 인지하고 다양한 방법으로 담합을 은폐하였다.
  - 대외적으로는 선사들 간 합의하여 운임을 결정한 것이 아니라, 개별선사의 자체 판단으로 운임을 결정하였다고 알렸으며, 담합으로 의심을 사지 않도록 운임인상 금액은 천 원, 시행일은 2~3일 정도 차이를 두었다.
  - 또한 최저운임, 투찰가 결정 내역 등을 대외비로 관리하고, 관련된 대형화주의 이름을 이니셜 처리하였다.

증거자료: 2013년 7월 남성 □□□ 이메일
<p>(7. 2. 이메일) 인상은 하되 <b>절대 협회를 통한 언급은 절대 해서는 안되며 담합의 표시가 될 수 있고</b> 또한 이미 THC의 원가가 현 금액 수준에 이르지 못함을 인지하고 있기 때문에 선사 개별적으로 자율적으로 인상하는 분위기 유도</p> <p>...</p> <p>(7. 3. 이메일) 현재 국내 수출화물 THC 인상에 대해서 논의한 결과 참여사 모두 인상에 동의함. 다만 <b>화주협 측에서 선사 담합의 상황으로 오해 불공정거래로 판단 정부에 소를 제기함을 방지하기 위해 각사 시행일과 금액에 일부 차이를 두고 진행함</b></p>
증거자료: 2018년 5월 팬오션 ○○○ 이메일
<p>☞.한국 수출입 THC 인상 관련</p> <p style="text-align: center;">639299C3E98246C3869E11F912E7EDD0</p> <p>- 인상일자 : 2018년 7월 1일부</p> <p>- 인상 후 THC : 일반 ₩130,000/20', ₩180,000/40' (기르비 ▲₩15,000/20', ₩23,000/40')</p> <p style="padding-left: 40px;">스퍼셜 ₩160,000/20', ₩220,000/40'</p> <p style="padding-left: 40px;">냉동 ₩230,000/20', ₩345,000/40'</p> <p>☞상가 인상 후 요율은 수량당장회의시 협의된 운임과 동일하며, 화주협/동정협의 등 인상액 및 <b>각사 시행일자와 인상액 차별적용(담합회피) 부분 역시 이견 없이 동일하게 결정될 것</b>으로 추측됨.</p>
증거자료: 2018년 7월 동정협 사무국 이메일
<p>최근 유가 인상과 용선료, 터미널 비용 증가 등으로 국적선사들의 상황이 매우 어려워져(1번에 대한 답이 될 것으로 사료됩니다), 저희 협의회 수입회의에서 팀장님들이 협의하시어 함께 긴급부대비를 도입한 상황입니다.</p> <p><b>그런데 이에 대해 저희 협의회에서 가이드가 나갔다가, 뒤와 같이 선사들이 함께 협의를 해서 인상을 했다고 화주 측은 아래와 같은 협회에 통지가 된다면, 공정위에 제소를 해서 문제가 크게 불거질 수도 있고, 추후 국적선사들이 함께 부대비를 도입하거나 인상을 할 때 분명히 큰 어려움으로 작용할 수 있습니다.</b></p>



### 증거자료: 2018년 7월 팬오션 △△△ 이메일

최근 THC, ECRS 등 인상에 대해 일부 화주 협회(한국국제합판협회)에서 선사간의 담합 의혹을 제기하며 항의를 표시하고 있다고 합니다. (동정협 및 허대상선으로 확인)  
 이에 개별 화주 응대 시 **선사간 협의** 또는 **"협회"등 담합이 예상되는 답변은 절대 삼가 해주시기** 바라며, 비용구조 변동 또는 시장 변동에 따른 결정으로 안내 부탁드립니다.  
 국제 선사들의 일괄 인상에 대해서는 담합으로 보여질 수 있으나, 시차를 두고 확산되는 정도로 안내 부탁드립니다. (실제로 인상분 적용일자에 차이를 두고 있습니다.)

### 증거자료: 2009. 6. 10. 석유화학화물 주요선사 영업팀장회의 회의록

- 화주 별 대응방안  
 이번 3/4분기 운임회복 대상 석유화학업체 열거하여 확인(회의록 제 09-93호 참조, **이후 이니셜로 표기/사무국에 문의 바람**)  
 대상에서 구체적 대응/전략이 필요한 업체를 아래와 같이 선정하고, 주간사 및 차석선사 확정.  
 주간사는 해당업체 관련회의를 주재 및 해당화주 운임회복에 대한 일차적인 책임을 지며, 차석선사는 주간사 역할 보완 및 감시 기능 수행.

## 마. 동정협의 사업자단체 금지행위 개요

- 동정협은 23개 선사들의 운임 담합을 위한 회의를 소집하고 합의된 운임의 준수를 독려하였다.
- 동정협은 선사들에게 회의 개최 일시, 안건 등을 전달하고 회의 장소를 섭외하는 한편, 회의 시 합의한 결과를 정리한 회의록을 작성하여 선사들에게 배포하였다.
- 또한, 이메일, 카카오톡 채팅방 등 기타 의사연락수단을 통하여 운임합의 준수를 독려하고 중립위원회의 운임감사 업무를 실질적으로 수행하였다.

## 2. **정당한 행위 여부**

- 해운법 제29조는 정기선사들의 공동행위를 일정한 절차상·내용상 요건 하에 허용하고 있으며, 공정거래법 제58조는 다른 법령에 따라 행하는 정당한 행위에 대해서는 공정거래법 적용을 배제한다.



## &lt; 해운법 제29조상 공동행위 요건 &gt;

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

## &lt; 공정거래법 제58조 &gt;

이 법의 규정은 사업자 또는 사업자단체가 다른 법률 또는 그 법률에 의한 명령에 따라 행하는 정당한 행위에 대하여는 이를 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 절차적으로 선사들은 공동행위를 한 후 ① 30일 이내에 해수부장관에게 신고하여야 하며(공동행위 내용 변경 시에도 동일), ② 신고 전에 합의된 운송조건에 대해 화주단체와 서로 정보를 충분히 교환하고 협의하여야 한다.

□ 그러나 해운법상 신고와 협의 요건을 준수하지 않았으므로 위 운임 담합은 해운법에 따른 정당한 행위가 아니며, 이러한 불법적인 공동행위는 공정거래법 적용 대상이다.

○ (신고) 선사들은 120차례 운임 합의에 대해서 해수부장관에게 신고하지 않았다. \* 120차례 운임 합의 내역은 붙임3 참조

- 일부 선사들은 18차례 운임회복(RR) 신고 내에 120차례 운임합의(대부분 최저운임·부대운임 합의)가 포함되므로 120차례 합의를 별도로 신고할 필요가 없다고 주장하였다.

- 그러나, 18차례 신고와 120차례 운임합의는 전혀 별개의 것이며, 18차례 신고에 120차례 합의가 포함된다고도 볼 수 없다.

· 먼저, 운임회복(RR)과 최저운임(AMR)은 서로 다른 운임인상 방식이며, 선사들은 화주단체와의 협의를 회피할 목적으로 최저운임(AMR)을 합의하였음에도 2003년 10월 이후부터 운임회복(RR)으로 신고하였을 뿐이었다. \* AMR과 RR의 개념 및 장·단점 비교는 붙임4 참조

## 증거자료: 2004. 1. 6. 동정협 수출팀장회의 회의록

2004년도 3월 15일 예정의 운임인상을 기존의 AMR로 시행할 것인지 아니면 GRI로 할 것인지에 대해 각사 토론한 결과, GRI의 경우는 하주들과의 운임 협상시에 회원사간의 운임공조가 깨질 여지가 많기 때문에 실질적인 운임인상 효과를 거두기 힘들 수 있다는 의견이 있었고, AMR의 경우는 하주들의 AMR 용어 자체에 대한 인식이 안 좋다는 의견이 있었음. 다음 회의에서 보다 구체적인 협의를 하되, 하주들과는 **운임을 Non-Negotiable로 하는 방향으로 운임인상 계획을 세우기로 합의함.**

- ☞ RR(운임인상 폭 결정) 방식과 AMR(최저운임 결정) 방식 중 더 나은 운임인상 방식을 고민하였고, 그 결과 화주와의 협상을 하지 않는 방향(Non-negotiable)으로 운임을 결정하기로 합의함
- 그 이후에도 최저운임 합의를 운임회복 합의로 포장하여 신고하는 행태를 지속하였다.

## 증거자료: 2009. 3. 16. 동정협 대표위원회의 회의록

필수적이며, 따라서 운임회복의 방법으로 **실질적인 시행여부를 가늠키 어려운RR 보다는 AMR의 방식을 채택하는 것이 실효적**이라는 의견에 공감함.

## 증거자료: 2007. 2. 27. IADA sub-com 회의 회의록

※ 공식적으로는 US\$ 100/200의 RR 발표(IADA KOREA LAC 회의록 및 해양수산부, 하주협의회, 하주통보 등)하되 local **자체적으로 KOREA LAC에서 합의된 가이드라인 시행.**

## 증거자료: 2016. 10. 5. 동정협 수출팀장회의 회의록

- 10월 11일까지 홈페이지에 USD50/Teu, USD100/Feu 의 운임회복 (RR/GRI)을 공지기로 함.
- 이는 특정요율로 공지 시 발생할 수 있는 경우의 수 (외부시선 및 경쟁법 위반 의혹)를 방지하기 위함임.

## 증거자료: 2017. 12. 1. 영업팀장 카카오톡 단체 채팅방

2017년 12월 1일 오전 9:38, 동정협 : 유류할증료 필요합니다. **논리적 근거 만들어서 공동행위 컨셉으로 대응하는 것은 시간도 걸리고 쉽지 않습니다.** 유가 떨어지면 그에 맞추어 유류할증료 내려주어야 합니다. IADA는 어차피 자체 테이블이 있으므로 한국만 별도의 테이블로 가겠다는 것도 불가능합니다. 외국적선사의 동참여부도 알 수 없습니다. 아마도 부정적일 것입니다. 그래서 유류할증료 관련 논리적/형식적 외피를 두르는 것은 녹록치 않습니다. 예전 2004-2006년 경 긴급유류할증료 20/40 도입

증거자료: 2018. 7. 12. 영업팀장 카카오톡 단체 채팅방	
<p>2018년 7월 12일 오후 2:26, [redacted] : 방금 인천에 위치한 '한국국제합판협회(?)라는 곳에서 최근 서차지 인상에 대한 내용을 알려달라는 요청을 받았습니다. 당연히 저희가 가어드른 것이 아니라 선사들의 자발적인 인상으로 선사에 무의하시라고 판단했구요. 대항의 난입스나 항주가 아닌 '협회'에서 전화가 온 것으로 보아, 제가 가이드를 남겨했을 경우 '공통취약' 상황에서도 재소를 하려는 의도가 다른해 보였습니다.</p> <p>2018년 7월 12일 오후 2:29, [redacted] : 이와 같이 최근 서차지 인상에 대한 '공통취약'이 포함되는 마포 임장님들께 다시 요청드립니다. 내부 회의를 통해 결대로 항주 측의 선사들의 '공통취약'나 '동정형'에서 합의가 되었다. 이런 식으로 만내가 나가지 않도록 단도리해 주시길 바랍니다. 어떻게 우리 변호를 알고 전화했다고 하나 저희 협회와 이같은 일은 전한순회자 선사에서 입수한 것으로 확인하였습니다.</p> <p>2018년 7월 12일 오후 2:29, [redacted] : 가벼운 실수로 모든 임장님들과 대다수 영업사원들의 노고가 헛되지 않도록 다시 한 번 간곡히 부탁드립니다.</p> <p>2018년 7월 12일 오후 2:31, [redacted] : 냐... 내용 잘 인지했습니다...정보공유 감사합니다</p> <p>2018년 7월 12일 오후 2:40, [redacted] : 추가로 회의록이나 자회록에서 나가는 메일 등은 항주 측에는 절대 유출되지 않도록 해주시고, 가급적이면 내부직원들에게도 구두로만 공유해주시는 것이 좋을 것으로 사료됩니다.</p>	<p>2017년 3월 16일 오후 5:04</p> <p>2017년 3월 16일 오후 5:04, [redacted] 동정형님이 동진 [redacted] 님을 초대했습니다.</p> <p>2017년 3월 16일 오후 5:04, [redacted] 동정형 : 항군 권 해수부 사무관 연락 받았습니. '일부 선사들이 동남아 일부항로에서 갑작스럽게 운임을 올린다. 문제가 있는 거 아니냐' 는 내용이 항주사무국을 통하여 선자부 통해 해수부에 접수되었다는 내용입니다. 그래서 '개발선사 차원에서 생존차원에서 운임을 올린 것이고, 유럽에서 마스크가 주도하면 그것을 보고 순차적으로 따라가듯 동남아항로에서도 그러한 모습이 나타나는 것이다. 2년 전 400달러에 달하던 운임을 100달러에서 200달러로 올린 것이다. 300이 하에서는 여전히 적자다' 이러한 요지를 설명하였습니다. 이러한 움직임이 있으니 운임회복은 철저히 개발선사 차원의 생존을 위해 시행한 것으로 대응하여 주시기 바랍니다.</p> <p>2017년 3월 16일 오후 5:05, 천경 [redacted] 부장 : 알겠습니다</p> <p>2017년 3월 16일 오후 5:07, 장금 [redacted] 부장 : 그 항주 이름 좀 알았으면 좋겠습니다. ㅠㅠ</p> <p>2017년 3월 16일 오후 5:08, 범주 [redacted] 부장 : 알겠습니다.</p> <p>생존 차원은 맞습니다.</p> <p>2017년 3월 16일 오후 5:10, 동진 [redacted] : 네 알겠습니다.</p> <p>2017년 3월 16일 오후 5:58, [redacted] : 낮은 운임 연조이 했으면 이제는 보상을 받아야 겠습니다.</p> <p>2017년 3월 16일 오후 6:06, [redacted] 임장 : 설명 제대로 하셨네요' 당연히 살기 위한 운임 인상을 지불 살자고 이런식으로 대응하는건 아니지 않습니까?</p> <p>2017년 3월 16일 오후 6:07, 장금 [redacted] 부장 : 몰소!!!</p> <p>2017년 3월 16일 오후 6:22, 천경 [redacted] 부장 : 어딘지 알아내서 보복 항 할까요? ☹</p> <p>2017년 3월 16일 오후 6:24, 범주 [redacted] 부장 : 한 회사죠~ 소리소문 없이!! ㅎㅎ</p>
증거자료: 2017. 3. 16. 영업팀장 카카오톡 단체 채팅방	

· 또한, 18차례 신고된 내용과 120차례 실제 합의된 내용은 운임 합의의 구체적 내용, 합의 시행일, 합의 참가자 등 여러 측면에서 서로 달랐다.

\* 일례로 선사들의 논리라면 2017. 2. 2. RR 신고가 2017~2018년 기간 중 이루어진 27차례의 수많은 기본운임 합의 및 부대운임 합의를 포괄한다는 것인데, 이러한 주장은 전혀 타당하지 않음

< 신고된 내용과 실제 합의된 내용의 비교 >

2017. 2. 2. 운임회복 신고서	2017년~2018년 27차례 합의 중 예시
	<p>&lt; 합의 내용 및 시행일 &gt;</p> <p>○ 수출 항로 2018. 7. 20. 시행 부대운임 합의</p>



<p>1. 운임회복 대상항로: 한국 수출, 수입 아시아 역내 권 항로 (동남아항로)</p> <p>2. 운임회복 내용: 2017년도 상반기 US\$150/TEU 회복</p> <p>3. 발효일지</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2017년 3월 1일: US\$100/TEU, US\$200/TEU</li> <li>• 2017년 6월 1일: US\$50/TEU, US\$100/TEU</li> </ul>	<p>◇ 한국 발 동남아 항 수출회복에 대한 가칭 ECRS 시행</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 시행요금: US\$50/TEU, US\$100/TEU</li> <li>• 시행구간: 한국 발 동남아 항 (동남아시아 전 국가, 홍콩, PRD)</li> <li>• 시행일자: 2018년 7월 20일</li> <li>• 시행대상: 예외회주 없음 (비당, 계약 분도 적용)</li> </ul> <p>○ 수입 항로 2018. 8. 시행 최저운임 합의</p> 																		
<p>4. 협약선사명</p> <table border="0"> <tr> <td>APL Co. Pte Ltd</td> <td>Korea Marine Transport Co.</td> </tr> <tr> <td>Chang Lie Navigation Co.</td> <td>MCC Transport</td> </tr> <tr> <td>COSCO Container Lines</td> <td>Orient Overseas Container Line</td> </tr> <tr> <td>Evergreen Marine Corp.</td> <td>Pacific International Lines</td> </tr> <tr> <td>Gold Star Line</td> <td>Regional Container Lines</td> </tr> <tr> <td>Heung-A Shipping Co.</td> <td>Sinkor Merchant Marine Co.</td> </tr> <tr> <td>Hyundai Merchant Marine Co.</td> <td>SITC Container Lines Co. Ltd</td> </tr> <tr> <td>Interasia Lines</td> <td>Wan Hai Line</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Yang Ming Line</td> </tr> </table>	APL Co. Pte Ltd	Korea Marine Transport Co.	Chang Lie Navigation Co.	MCC Transport	COSCO Container Lines	Orient Overseas Container Line	Evergreen Marine Corp.	Pacific International Lines	Gold Star Line	Regional Container Lines	Heung-A Shipping Co.	Sinkor Merchant Marine Co.	Hyundai Merchant Marine Co.	SITC Container Lines Co. Ltd	Interasia Lines	Wan Hai Line		Yang Ming Line	<p><b>&lt; 합의 참가자 &gt;</b></p> <p>: 고려해운, 남성해운, 동영해운, 동진상선, 범주해운, 에스엠상선, 에이치엠엠, 장금상선, 천경해운, 팬오션, 흥아해운(흥아라인)</p>
APL Co. Pte Ltd	Korea Marine Transport Co.																		
Chang Lie Navigation Co.	MCC Transport																		
COSCO Container Lines	Orient Overseas Container Line																		
Evergreen Marine Corp.	Pacific International Lines																		
Gold Star Line	Regional Container Lines																		
Heung-A Shipping Co.	Sinkor Merchant Marine Co.																		
Hyundai Merchant Marine Co.	SITC Container Lines Co. Ltd																		
Interasia Lines	Wan Hai Line																		
	Yang Ming Line																		

○ (협약) 선사들은 120차례 운임 합의에 대해서 신고 전 화주단체와 서로 충분히 정보를 교환하고 협의하지 않았다.

- 선사들은 18차례 운임회복 신고 전에 그 내용을 단순 일회성으로 화주단체 측에 '통보'하였고, 해당 문건에 운임인상의 구체적 근거도 적시되어 있지 않았다.

\* 화주단체에게 통보된 내용도 실제로 선사들간 합의된 내용과 서로 달랐음

### 3 적용 법조 · 조치 내용

□ (적용법조)

○ (23개 선사) 舊 「독점규제 및 공정거래에 관한 법률」 제19조 제1항 제1호\* (가격담합)

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



○ (동정협) 舊 「독점규제 및 공정거래에 관한 법률」 제26조 제1항 제1호\*

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

□ (시정명령 · 과징금)

○ (23개 선사) 시정명령과 함께 과징금 962억 원 부과 결정

\* 다만 흥아라인과 흥아해운 중 과징금은 분할 후 신설회사인 흥아라인에게 부과하고 시정명령은 분할 후 존속회사인 흥아해운에게 부과

\*\* 과징금 수준은 부당이득 규모, 재무상황, 시장의 특수성 등을 고려하여 결정

○ (동정협) 시정명령과 함께 과징금 165백만 원 부과 결정

사업자별 과징금 부과내역

(단위: 백만 원)

사업자명	과징금액
고려해운	29,645
남성해운	2,905
동영해운	347
동진상선	444
범주해운	364
에스엠상선	346
에이치엠엠	3,607
장금상선	8,623
천경해운	1,535
팬오션	313
흥아라인	18,056
CNC	1,169
COSCO	76
GSL	768
OOCL	2,378
PIL	24
SITC	1,933
TSL	3,996
에버그린	3,399

씨랜드머스크	2,374
완하이	11,510
양밍	2,419
합계	96,231

\* 최종 과징금액은 일부 조정될 수 있음

## 4 의의 · 계획

- 이번 조치는 지난 15년 간 해운시장에서 법이 허용하는 범위를 넘어 불법적으로 이루어진 선사들의 운임 담합 관행을 타파하는 계기를 마련하였다는 점에서 의의가 있다.
  - 정기선사들의 운임 관련 공동행위가 해수부장관에 대한 신고와 화주단체와의 협의를 거쳐 필요·최소한으로 이루어짐으로써, 해운 당국의 관리가 실질화 되고 수많은 수출입 기업들인 화주들의 피해가 예방될 수 있을 것으로 기대된다.
- 또한, 선사들의 공동행위와 관련한 해운법 개정 등 제도개선에 대해서는 양 부처 간 수차례 실무자급 협의를 통하여 잠정적으로 대안이 마련되었으므로, 법 개정안에 그 내용이 반영될 수 있도록 지속적으로 노력해 나갈 계획이다.

- <붙임> 1. 외항 정기 해운시장의 구조  
 2. IADA 및 동정협 개념 및 가입 선사  
 3. 120차례 운임합의 내역  
 4. AMR과 RR의 비교  
 5. 신고·협약이 된 공동행위와 이 사건 담합의 비교  
 6. 해운동맹 관련 국외제도 등  
 7. 외국 경쟁당국의 조치사례

## < 붙임 1 > 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 우리나라의 항구와 동남아 국가의 항구 사이에서 정해진 항로에서 컨테이너선을 통하여 화물을 운송함

- 2018년 우리나라 외항 컨테이너 해운서비스 시장의 물동량은 총 28.6백만TEU이며, 동남아 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

- 그 중 한-동남아 항로 수출입 컨테이너 물동량 추이는 다음과 같고, 2015년을 제외하고는 매년 5% 이상 성장세를 유지하여 음

(단위 : TEU)

연 도	수 출	수 입	합 계
2011	1,047,405	803,378	1,850,783
2012	1,102,909	838,241	1,941,150
2013	1,164,386	943,622	2,108,008
2014	1,211,776	1,107,089	2,318,865
2015	1,214,856	1,115,954	2,330,810
2016	1,335,662	1,197,459	2,533,121
2017	1,399,622	1,369,232	2,768,854
2018	1,443,012	1,503,920	2,946,932

\* 자료출처 : 한국선주협회

- 그 중 한-동남아 항로 정기 해운서비스 시장점유율은 수출입 항로 별로 다음과 같으며, 2018년 수출 물동량 기준으로 할 때 고려(23.4%), 흥아(11.9%), 에이치엠엠(11.0%), 장금(9.7%), 완하이(9.3%) 순임

< 한국발 동남아착 수출 항로 (단위: %) >

연도	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년
피심인 국적사	62.0	62.9	64.6	68.0	69.7	70.2	68.7
피심인 외국적사	24.1	23.7	22.4	21.1	20.1	20.6	18.1
합계	86.1	86.6	87	89.1	89.9	90.8	86.8

\* 자료출처 : 동정협

< 동남아발 한국착 수입 항로 (단위: %) >

연도	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년
피심인 국적사	64.1	64.4	63.1	67.2	70.4	70.3	71.5
피심인 외국적사	22.2	23.3	23.8	21.5	19.8	20.2	19.9
합계	86.3	87.7	86.9	88.7	90.2	90.5	91.4

\* 자료출처 : 동정협

- (운임) 화주 등이 선사로부터 정기 해상운송서비스를 제공받은 대가로 지불하는 가격

\* 계약방식에 따라 실화주[물건을 보내는 사람(송화주,수출자), 물건을 받는 사람(수화주,수입자)] 및 포워드(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 컨테이너화 등 기술적 변화, 1998년 미국 해운법 개정으로 인한 비밀 계약 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

공정거래위원회

639299C3E98246C3869E11F912E7EDD0

## < 붙임 2 > IADA 및 동정협 개념 및 가입 선사

### 1. 개념

- IADA: 아시아 항로 운항 국내외선사들 간 해운동맹(2018년 소멸)
- 동정협: 한-동남아 항로 운항 국적선사들 간 해운동맹

### 2. 가입 선사

- IADA와 동정협 모두 가입하였던 선사: ①고려해운, ②에이치엠엠, ③장금상선, ④팬오션, ⑤홍아해운
- IADA에만 가입하였던 선사: ①CNC, ②COSCO, ③GSL, ④OOCL, ⑤PIL, ⑥SITC, ⑦TSL, ⑧씨랜드머스크, ⑨에버그린, ⑩완하이, ⑪양명
- 동정협에만 가입하였던 선사: ①남성해운, ②동영해운, ③동진상선, ④범주해운, ⑤에스엠상선, ⑥천경해운, ⑦홍아라인

### < 붙임 3 > 120차례 운임합의 내역

구분	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
기본운임	<수출 항로>	<수출 항로> ①1월 최저운임 ②4월 최저운임 ③8월 최저운임	<수출 항로> ①3월 최저운임 ②8월 최저운임*	<수출 항로> ①3월 최저운임 및 투찰운임 ②9월 최저운임	<수출 항로> ①1월 최저운임 ②2월 최저운임* ③6월 최저운임* ④8월 최저운임 및 운임인상*	<수출 항로> ①3월 최저운임 및 운임인상* ②5월 최저운임 및 운임인상* ③6월 투찰운임 ④8월 최저운임 및 운임인상*
	<수입 항로> ①12월 최저운임	<수입 항로> ①2월 최저운임 ②4월 최저운임 ③5월 최저운임 ④8월 최저운임	<수입 항로> ①3월 최저운임 ②8월 최저운임	<수입 항로> ①3월 최저운임 ②9월 최저운임	<수입 항로> ①3월 최저운임 ②5월 최저운임	<수입 항로> ①3월 최저운임
부대운임					①11월 수입항로 EBS 도입	①4월, 6월, 7월 수입항로 EBS 인상

구분	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년
기본운임	<수출 항로> ①3월 최저운임* ②5월 최저운임* ③6월 최저운임 및 투찰운임* ④8월 최저운임* ⑤11월 투찰운임 및 운임인상*	<수출 항로> ①2월 최저운임* ②8월 운임인상* ③10월 운임인상*	<수출 항로> ①2월 운임인상* ②4월 최저운임 ③7월 운임인상* ④9월 최저운임 및 운임인상*	<수출 항로> ①2월 최저운임 및 운임인상* ②3월 최저운임 및 투찰운임* ③5월 최저운임 및 투찰운임*	<수출 항로> ①2월, 3월 최저운임 및 투찰운임* ②4월 최저운임 ③11월 최저운임 ④11월 투찰운임*
	<수입 항로> ①3월 최저운임*	<수입 항로> ①3월 최저운임*	<수입 항로> ①3월 최저운임* ②5월 최저운임* ③7월, 8월, 9월 최저운임	<수입 항로> ①3월 최저운임*	<수입 항로> ①2월 최저운임 ②3월 최저운임 ③4월 최저운임* ④6월 최저운임 ⑤8월 최저운임
부대운임	①9월 수입항로 EBS 도입*	①3월 수입항로 EBS 도입* ②3월 수출항로 CIC 도입 ③10월 수출항로 CIC 인상	①2월 수출항로 EBS 인상* ②3월 수입항로 EBS 도입* ③4월 수출항로 EBS 인상*	①2월 수출항로 EBS 인상* ②2월 수입항로 EBS 인상* ③3월 수출항로 EBS 인상	①4월 수출입항로 THC 인상 ②7월 수출입항로 THC 인상*

구분	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년
			④5월 수입항로 EBS 인상*	④4월 수입항로 EBS 인상* ⑤5월 수입항로 CCF 인상*	

구분	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년
기본운임	<수출 항로> ①2월 최저운임* ②4월 최저운임* ③7월, 8월 최저운임* ④10월 최저운임	<수출 항로> ①1월 최저운임* ②10월 최저운임*	<수출 항로> ①3월 최저운임 및 공표운임 ②6월 공표운임 및 계약운임* ③10월, 11월 공표운임 및 계약운임	<수출 항로> ①2월 최저운임* ②4월 최저운임 및 두찰운임 ③11월 최저운임	<수출 항로> ①1월 최저운임 ②8월 최저운임
	<수입 항로> ①2월 최저운임* ②3월 최저운임*	<수입 항로> ①1월 최저운임* ②10월 최저운임*	<수입 항로> ①1월, 2월, 3월 최저운임* ②6월, 7월 최저운임* ③10월 최저운임 ④11월 최저운임 ⑤12월 최저운임	<수입 항로> ①2월 최저운임 ②3월 최저운임 ③4월 최저운임 ④5월 최저운임 ⑤7월 최저운임 ⑥8월 최저운임 ⑦9월 최저운임 ⑧10월 최저운임 ⑨11월 최저운임	<수입 항로> ①1월 최저운임 ②3월 최저운임 ③4월 최저운임 ④5월, 6월 최저운임 ⑤10월, 11월 최저운임
부대운임	①2월 수입항로 CCF 인상*	①10월 수출입항로 THC 인상*			①1월 수입항로 ECRS 도입 ②6월 수출항로 ECRS 도입 ③6월 수입항로 ECRS 인상 ④1월 수출항로 EBS 도입 ⑤10월 수출항로 FAF 도입 ⑥11월 수입항로 FAF 도입 ⑦5월 수출입항로 THC 인상

\* 표시가 된 합의는 국적선사와 외국적선사가 함께 참여한 합의임



## < 붙임 4 > AMR과 RR의 비교

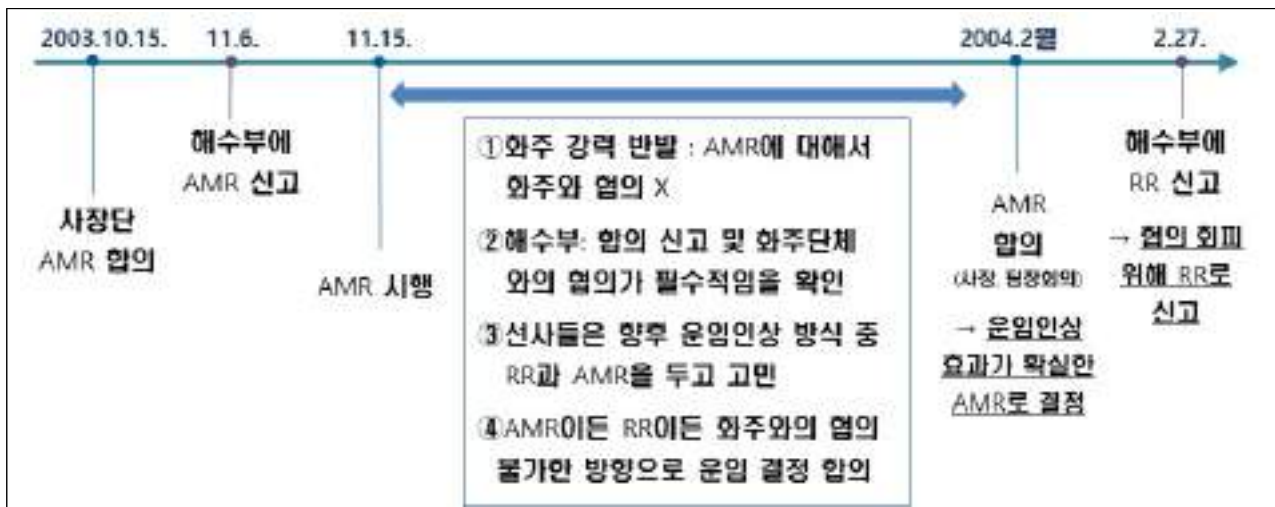
### 1. AMR과 RR의 정의

- AMR(Agreed Minimum Rate) : 일정한 날짜에 적용할 특정한 최저 운임값을 결정
  - AMR 전후 세부 항로·화물별 운임이 특정되어 있고 구체적임
- RR(Rate Restoration) : 일정한 날짜에 각자의 운임에서 일정한 금액 (예: 컨테이너 하나당 50불)만큼 인상
  - RR 전후 운임이 특정되어 있지 않고 모호함. 세부 항로·화물별 운임 알 수 없음

### 2. 운임인상 방식으로서 AMR과 RR의 장단점

선사입장	AMR	RR
장점	<p>일단 만들어지면 동일한 최저운임이 적용</p> <p>: ①운임인상 효과가 확실하고, ②실행 및 상호 감시가 용이함</p>	<p>화주들과 협의하기가 용이함</p> <p>: 특정값이 없으므로,</p> <p>①화주들은 실제 운임결정시 운임을 낮출 여지가 있다고 생각하여 거부감이 낮음</p> <p>②화주들이 협의를 위한 원가, 비용 자료 요청 곤란</p>
단점	<p>화주와 협의하기 어려워 만들기가 어려움</p> <p>: 특정값이 정해져 있어,</p> <p>①개별화주에게 협상의 여지가 없어 거부감이 높음</p> <p>②화주들이 특정운임을 구성하는 원가, 비용 자료 요청시 대응 곤란</p>	<p>동일하게 적용되는 정확한 운임값이 없음</p> <p>: ①운임인상 효과가 불확실하고, ②실행 및 상호 감시가 어려움</p>

### 3. 2003년 말 이후 신고 양태 변화(AMR 신고 → RR 신고)



- ① (2003. 10. 15.) 주요 국적선사 사장단들의 최저운임(AMR) 합의
- ② (2003. 11. 6.) 선사들이 해수부에 최저운임(AMR) 신고
- ③ (2003. 11. 15. 최저운임 시행 이후의 상황 변화)
  - 최저운임에 대해서 화주들의 반발
  - 해수부는 선사들의 모든 운임 관련 의사결정은 해운법상 공동행위로서 신고 및 협의가 필수적임을 확인
  - 선사들은 운임회복(RR)과 최저운임(AMR) 중 더 나은 운임인상 방식을 고민하였고, 그 결과 화주와는 협상을 하지 않는 방향으로 운임을 결정하기로 합의
- ④ (2004. 2월) 선사들 간 최저운임(AMR) 합의
- ⑤ (2004. 2. 27.) 해수부에 운임회복(RR)으로 신고

### < 붙임 5 > 신고협약이 된 공동행위와 이 사건 담합의 비교

	2010년 THC* 인상 합의 (이 사건 포함 X)	2018년 THC 인상 합의 (이 사건 담합)																										
실제 합의내용	<p>2010. 11. 1.부터 냉동컨테이너 THC 인상</p> <p>* 132,000원/TEU → 198,000원/TEU 178,000원/FEU → 287,000원/FEU</p>	<p>2018. 7. 1.부터 일반특수냉동컨테이너별 THC 인상</p> <p>* 일반: 115천원/TEU → 130천원/TEU, 157천원/FEU → 180천원/FEU 특수: 148천원/TEU → 160천원/TEU, 195천원/FEU → 200천원/FEU 냉동: 217천원/TEU → 230천원/TEU, 317천원/FEU → 345천원/FEU</p>																										
신고서 내용	<p>* 2010. 9. 16. THC 인상 합의 관련 신고서 발췌</p> <table border="1"> <caption>● 동남아항로 냉동컨테이너 THC 조항(지항)</caption> <thead> <tr> <th>Container Type</th> <th>Terf(14항 선)</th> <th>Terf(5항 선)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>20' DryU</td> <td>132,000원</td> <td>198,000원</td> </tr> <tr> <td>40' DryU</td> <td>178,000원</td> <td>287,000원</td> </tr> </tbody> </table> <p>* 발효일: 2010년 11월 1일</p> <p>➤ 합의 내용과 신고·협약 내용이 일치</p>	Container Type	Terf(14항 선)	Terf(5항 선)	20' DryU	132,000원	198,000원	40' DryU	178,000원	287,000원	<p>* 2017. 2. 2. 운임회복 합의 관련 신고서 발췌</p> <table border="1"> <caption>3. 발효일시</caption> <tbody> <tr> <td>2017년 3월 1일</td> <td>US\$100/TEU, US\$200/FEU</td> </tr> <tr> <td>2017년 6월 1일</td> <td>US\$50/TEU, US\$100/FEU</td> </tr> </tbody> </table> <p>➤ 합의 내용과 신고·협약 내용이 불일치</p>	2017년 3월 1일	US\$100/TEU, US\$200/FEU	2017년 6월 1일	US\$50/TEU, US\$100/FEU													
Container Type	Terf(14항 선)	Terf(5항 선)																										
20' DryU	132,000원	198,000원																										
40' DryU	178,000원	287,000원																										
2017년 3월 1일	US\$100/TEU, US\$200/FEU																											
2017년 6월 1일	US\$50/TEU, US\$100/FEU																											
화주단체와 협약의 과정	<p>- 화주측 3차례, 선사측 6차례 공문을 서로 주고 받음</p> <p>- THC 구성요소별 금액 등에 대한 구체적 설명 있음</p> <p>* 2010. 4. 9. 선사측이 송부한 THC 원가 설명 문건</p> <table border="1"> <caption>이와 관련 동남아항로 해당 선사들의 Refer THC 구성원가 평균을 확인한 결과 이래 보고 발송</caption> <thead> <tr> <th>선사명</th> <th>20'</th> <th>40'</th> <th>20'</th> <th>40'</th> <th>20'</th> <th>40'</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>31,000원</td> <td>121,000원</td> <td>105,000원</td> <td>176,000원</td> <td>209,000원</td> <td>313,000원</td> </tr> </tbody> </table> <p>* 2010. 7. 27. 화주측이 송부한 THC 원가 반박 문건</p> <p>○ 한편 선사들이 화주에게 청구하는 THC 요율은 현재 101,000원/TEU(13항로 해상운임(Done Freight) 이하에 4단계를 포함)임</p> <table border="1"> <caption>《 컨테이너화물 하역료 및 THC 비교 》</caption> <thead> <tr> <th></th> <th>화물(A) (선사→70%)</th> <th>THC(B) (화주→30%)</th> <th>(B/A)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>TEU</td> <td>6만원 내외</td> <td>16.1만원</td> <td>1.44배</td> </tr> <tr> <td>FEU</td> <td>12만원 내외</td> <td>13.7만원</td> <td>1.37배</td> </tr> </tbody> </table>	선사명	20'	40'	20'	40'	20'	40'		31,000원	121,000원	105,000원	176,000원	209,000원	313,000원		화물(A) (선사→70%)	THC(B) (화주→30%)	(B/A)	TEU	6만원 내외	16.1만원	1.44배	FEU	12만원 내외	13.7만원	1.37배	<p>- 선사가 화주에게 일방적 1회 통지</p> <p>- 구체적 인상 근거 없음( '높은 수준의 서비스 제공 및 비용 보전 목적' 으로서만 기재)</p> <p>* 2017. 2. 2. 운임회복 합의 관련 신고서 발췌</p> <p>따라서 현재의 해상운임 수준으로는 필할한 해상운송 서비스를 제공하기 위한 기준적 운임정비를 확보하기 어려우며, 이득몰취가 아닌 기업생존 차원의 수지 개선이 요구되고 있음. 따라서 이런 상황피해해소는 운임의 인상여과기보다는 최단 1~2년 사이 급격하게 하락한 해상운임을 정상화하는 과정이라고 할 수 있음.</p>
선사명	20'	40'	20'	40'	20'	40'																						
	31,000원	121,000원	105,000원	176,000원	209,000원	313,000원																						
	화물(A) (선사→70%)	THC(B) (화주→30%)	(B/A)																									
TEU	6만원 내외	16.1만원	1.44배																									
FEU	12만원 내외	13.7만원	1.37배																									

\* THC(Terminal Handling Charge) : 터미널컨테이너조작수수료

- 선사들은 2010년 THC 인상 시 위와 같이 화주단체와의 협상을 거치면서 당초 합의하였던 것보다 6개월 늦은 시기\*에 약 2만원/TEU 낮은 수준\*\*으로 부대운임을 인상하게 됨
  - \* 선사들은 2010. 4. 7. 회의에서 2010. 5. 1.부터 THC를 198,000원/TEU, 287,000원/FEU로 인상 합의
  - \*\* 선사들은 2010. 9. 16. 신고 이후 화주단체와의 재협의를 거쳐 최종적으로는 2010. 11. 15.부터 177,000원/TEU, 247,000원/FEU으로 THC를 인상하게 됨
- 이로 인해 선사들은 해운법상 요건 준수 시 원하는 대로 운임인상을 할 수 없다는 인식이 더욱 강화됨
- 따라서, 2013년 및 2018년 THC 인상 합의 등의 경우 선사들 간 운임합의 시행일과 시행 금액에 있어 차이를 두는 방식으로 아예 공동행위를 하지 않은 것처럼 기만함

공정거래위원회

639299C3E98246C3869E11F912E7EDD0



## < 붙임 6 > 해운동맹 관련 국외 제도 등

- 해운법과 무관하게 이루어진 선사들의 불법적인 공동행위까지 공정거래법 적용을 면제하는 국가는 찾아보기 어려움
  - 미국, 일본, 캐나다, 호주 등 주요국은 현행 해운법과 같이 내용·절차\* 등 엄격한 요건 하에 선사들의 공동행위를 예외적으로 허용하고 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 경쟁당국은 적용면제 규정에도 불구하고 미신고 공동행위 또는 신고 내용과 달리 행해진 공동행위에 대해서는 공정거래법이 적용됨을 천명한 바도 있음
- 나아가 '02년 OECD의 권고 이래로, EU, 홍콩, 말레이 등 국가의 경우 운임에 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 OECD는 2002년 OECD 정기선 산업 경쟁정책 보고서(Competition Policy in Liner Shipping: Final Report)를 통해 운임동맹의 옹호 근거들을 반박하며 회원국들에게 운임동맹 폐지 검토를 권고하였음
  - \* 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 서비스 업과 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 출혈 경쟁’이 일어나므로 이를 방지하기 위해 공동행위가 허용되어야 함
- (반박) 해운동맹은 비효율적인 선사들의 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.”

공정거래위원회

639299C3E98246C3869E11F912E7EDD0

<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 선사들 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 협약 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 문란 하게 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 7 > 외국 경쟁당국의 조치 사례

- 선사들의 공동행위와 관련하여, 2000년 EU의 조치 사례, 2014년 전후의 일본·미국·중국·멕시코 등의 조치 사례가 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, 국적 선사(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

**Conforme:**

---

Name and Signature of Authorized Representative

---

Designation

---

Company Name

---

Date

# [For approval] RQP\_Provision of Translation Services

Final Audit Report

2022-04-08

Created:	2022-04-08
By:	Procurement PCC (procurement@phcc.gov.ph)
Status:	Signed
Transaction ID:	CBJCHBCAABAAziVHRtRQXeMbFRLNcUnfxLyaKTI4T9nx

## "[For approval] RQP\_Provision of Translation Services" History

-  Document created by Procurement PCC (procurement@phcc.gov.ph)  
2022-04-08 - 7:20:07 AM GMT- IP address: 116.93.64.2
-  Document emailed to GSD\_Rommel (rroira@phcc.gov.ph) for signature  
2022-04-08 - 7:20:52 AM GMT
-  Email viewed by GSD\_Rommel (rroira@phcc.gov.ph)  
2022-04-08 - 7:25:06 AM GMT- IP address: 45.64.121.106
-  Document e-signed by GSD\_Rommel (rroira@phcc.gov.ph)  
Signature Date: 2022-04-08 - 7:28:00 AM GMT - Time Source: server- IP address: 45.64.121.106
-  Agreement completed.  
2022-04-08 - 7:28:00 AM GMT

