공 정 거 래 위 원 회

전 원 회 의

의 결 제 2022 - 090호 2022. 4. 11.

사 건 번 호	2018카조3210, 2021국카0957
사 건 명	한국-동남아 항로 컨테이너 해상화물운송 서비스 운임 관련 23개 사업자의 부당한 공동행위에 대한 건 및 동남아정기선사협의회의 사업자단체 금지행위에 대한 건(병합)
피 심 인	1. 고려해운 주식회사 서울 중구 남대문로 63 대표이사 박○○, 신○○ 2. 남성해운 주식회사 서울 중구 삼일대로 363 대표이사 김○○ 3. 동영해운 주식회사 서울 중구 다동길 43 대표이사 서○○ 4. 동진상선 주식회사 서울 중구 을지로 16 대표이사 오○○ 5. 범주해운 주식회사

서울 강남구 테헤란로8길 8

대표이사 이○○, 노○○

피심인 1. 내지 5.의 대리인 법무법인(유) 광장

담당변호사 김○○, 임○○, 김○○, 김○○, 공○○

6. 에스엠상선 주식회사

부산 중구 충장대로 5번길 22

대표이사 박○○

대리인 법무법인(유) 바른

담당변호사 서○○, 정○○, 이○○

7. 에이치엠엠 주식회사

서울 종로구 율곡로 194

대표이사 배○○

대리인 법무법인(유) 지평

담당변호사 황○○, 표○○

8. 장금상선 주식회사

서울 중구 세종대로 64

대표이사 정○○, 금○○

9. 천경해운 주식회사

서울 중구 을지로 80-1

대표이사 김○○

피심인 8. 및 9.의 대리인 법무법인(유) 광장

담당변호사 김○○, 임○○, 김○○, 김○○, 공○○

10. 팬오션 주식회사

서울 종로구 종로5길 7

대표이사 김○○, 안○○

대리인 법무법인(유) 태평양

담당변호사 윤○○, 최○○, 조○○

11. 흥아라인 주식회사

서울 중구 세종대로12길 12, 3층

대표이사 구○○

대리인 법무법인(유) 태평양

담당변호사 강○○, 김○○, 변○○, 김○○, 김○○

12. 흥아해운 주식회사

서울 중구 남대문로 9길 39

대표이사 이○○

대리인 법무법인(유) 광장

담당변호사 김○○, 임○○, 김○○, 김○○ 공○○

13. 청리 네비게이션 씨오 엘티디(Cheang Lie Navigation Co., Ltd.)

대만 타이베이시티 섹션 3 민쉥 이 로드 10 13, 14층(Taiwan Taipei city Section3 Minsheng E. Road No.10 13, 14층)

대표이사 ○○○○

대리인 법무법인(유) 세종

담당변호사 권○○, 박○○, 윤○○, 김○○, 김○○, 이○○

14. 뉴골든씨 쉬핑 피티이 엘티디(New Golden Sea Shipping Pte. Ltd.)

싱가포르공화국 30 세실 스트리트 프루덴셜 타워 25-01(Singapore 30 Cecil Street Prudential Tower #25-01)

대표이사 ○○○○

대리인 변호사 정○○, 이○○, 김○○, 김○○

15. 골드스타라인 엘티디(Gold Star Line Ltd.)

중화인민공화국 홍콩특별행정구 구룡 관탕 호이옌 로드 33, 파이오니어 플레이스 5층(HongKong Kowloon KwunTong No.33 HoiYuwn Road Pioneer Place 5th Floor)

대표이사 ○○○○

대리인 법무법인(유) 화우

담당변호사 류○○, 강○○, 김○○, 단○○

16. 오리엔트 오버씨즈 컨테이너 라인 리미티드(Orient Overseas Container Line Limited)

중화인민공화국 홍콩특별행정구 완차이 하버 로드 하버 센터 25 31층(Honkong Wanchai Harbour Road Harbour Centre 25 31/F)

대표이사 ○○○○

대리인 법무법인(유) 지평

담당변호사 김○○, 이○○, 박○○, 황○○

17. 퍼시픽 인터내셔널 라인스 리미티드(Pacific International Lines (Private) Limited)

싱가포르공화국 140 세실 스트리트 피아이엘빌딩 #03-00(Singapore 140 Cecil Street PIL Building #03-00)

대표이사 ○○○○

대리인 변호사 장○○, 이○○, 장○○, 김○○, 최○○

18. 에스아이티씨 컨테이너 라인스 컴퍼니 리미티드(SITC Container Lines Company Limited)

중화인민공화국 홍콩특별행정구 커즈웨이베이 280 글로스터

로드, 월드 트레이드 센터 21층(Hongkong Causeway bay 280 Gloucester Road World Trade Centre 21F)

대표이사 ○○○○

대리인 변호사 박○○, 장○○, 김○○

19. 티에스 라인스 엘티디(T.S. Lines Ltd.)

중화인민공화국 홍콩특별행정구 구룡 와이잎 스트리트 108 씨본스 인터내셔널 센터 9층(Hongkong Kowloon 108 Wai Yip Street C-Bons International Centre 9F)

대표이사 ○○○○

대리인 변호사 이○○, 이○○, 배○○, 강○○

20. 씨랜드 머스크 아시아 피티이 엘티디(Sealand Maersk Asia Pte. Ltd.)

싱가포르공화국 1 파야 레버 링크 #13-01(Singapore 1 Paya Lebar Link #13-01)

이사회 의장 ○○○○

대리인 변호사 윤○○, 한○○, 이○○, 선○○, 소○○

21. 에버그린 마린 코퍼레이션 엘티디(Evergreen Marine Corporation (Taiwan) Ltd.)

대만 타이페이 104 민쉥 이 로드 섹션 2 넘버 166 1~4층 (Taiwan R.O.C. Taipei 104 Minsheng E. Road Sec.2 No.166 1~4F)

대표이사 ○○○○

대리인 법무법인(유) 율촌

담당변호사 박○○, 김○○, 박○○

22. 완하이 라인스 엘티디(Wan Hai Lines Ltd.)

대만 타이페이 104492 성치앙 로드 136 10층(Taiwan R.O.C.

Taipei 104492 Sung Chiang Road 136 10F)

대표이사 ○○○○[1)]

대리인 법무법인(유) 광장

담당변호사 이○○, 이○○, 김○○, 이○○

23. 양밍 마린 트랜스포트 코퍼레이션(Yang Ming Marine Transport Corporation)

대만 클랑 20646 시두 디스트릭트 밍데 1 로드 넘버 271(Taiwan R.O.C. Keelung City 20646 Cidu District Ming De 1 Road No.271)

대표이사 ○○○○

대리인 법무법인(유) 세종

담당변호사 조○○, 김○○, 이○○, 김○○, 엄○○, 신○○

24. 동남아정기선사협의회

서울 영등포구 국회대로 68길 17

대리인 법무법인(유) 광장

담당변호사 김○○, 임○○, 김○○, 김○○, 공○○

심의종결일 2022. 1. 12.

주 문

1. 피심인 고려해운 주식회사, 남성해운 주식회사, 동영해운 주식회사, 동진상선 주식회사, 범주해운 주식회사, 에스엠상선 주식회사, 에이치엠엠 주식회사, 장금상선 주식회사, 천경해운 주식회사, 팬오션 주식회사, 흥아해운 주식회사, 청리 네비게이션 씨

1)

오 엘티디(Cheang Lie Navigation Co., Ltd.), 뉴골든씨 쉬핑 피티이 엘티디(New Golden Sea Shipping Pte. Ltd.), 골드스타라인 엘티디(Gold Star Line Ltd.), 오리엔트 오버씨즈 컨테이너 라인 리미티드(Orient Overseas Container Line Limited), 퍼시픽 인터내셔널 라인스 리미티드(Pacific International Lines (Private) Limited), 에스아이티씨 컨테이너 라인스 컴퍼니 리미티드(SITC Container Lines Company Limited), 티에스 라인스 엘티디(T.S. Lines Ltd.), 씨랜드 머스크 아시아 피티이 엘티디(Sealand Maersk Asia Pte. Ltd.), 에버그린 마린 코퍼레이션 엘티디(Evergreen Marine Corporation (Taiwan) Ltd.), 완하이 라인스 엘티디(Wan Hai Lines Ltd.) 및 양밍 마린 트랜스포트 코퍼레이션(Yang Ming Marine Transport Corporation)은 대한민국에서 출발하여 동남아시아 국가에 도착하거나 동남아시아 국가에서 출발하여 대한민국에 도착하는 컨테이너 해상화물운송 서비스 시장에서 운임 등을 결정·유지 또는 변경하는 내용의 협약을 하면서 해운법 제29조에 따른 신고 또는 변경신고를 하지 않거나 신고 또는 변경신고 된 협약과 다른 내용의 협약을 함으로써 공동으로 부당하게 경쟁을 제한하는 행위를 다시 하여서는 아니 된다.

2. 피심인 동남아정기선사협의회는 대한민국에서 출발하여 동남아시아 국가에 도착하거나 동남아시아 국가에서 출발하여 대한민국에 도착하는 컨테이너 해상화물운송 서비스 시장에서 회원사들과 함께 운임 등을 결정·유지 또는 변경하는 내용의 협약을 하면서 해운법 제29조에 따른 신고 또는 변경신고를 하지 않거나 신고 또는 변경신고 된 협약과 다른 내용의 협약을 함으로써 공동으로 부당하게 경쟁을 제한하는 행위를 다시 하여서는 아니 된다.

3. 아래의 피심인 22개사 및 사업자단체는 다음 각 호에 따라 과징금을 국고에 납부하여야 한다.

가. 과징금액

1) 고려해운 주식회사	:	29,673,000,000원
2) 남성해운 주식회사	:	2,905,000,000원
3) 동영해운 주식회사	:	347,000,000원

4) 동진상선 주식회사 : 444,000,000원

5) 범주해운 주식회사 : 364,000,000원

6) 에스엠상선 주식회사 : 342,000,000원

7) 에이치엠엠 주식회사 : 3,601,000,000원

8) 장금상선 주식회사 : 8,622,000,000원

9) 천경해운 주식회사 : 1,535,000,000원

10) 팬오션 주식회사 : 313,000,000원

11) 흥아라인 주식회사 : 18,022,000,000원

12) 청리 네비게이션 씨오 엘티디 : 1,169,000,000원

13) 뉴골든씨 쉬핑 피티이 엘티디 : 76,000,000원

14) 골드스타라인 엘티디 : 768,000,000원

15) 오리엔트 오버씨즈 컨테이너 라인 리미티드 : 2,378,000,000원

16) 퍼시픽 인터내셔널 라인스 리미티드 : 55,000,000원

17) 에스아이티씨 컨테이너 라인스 컴퍼니 리미티드 : 1,933,000,000원

18) 티에스 라인스 엘티디 : 3,996,000,000원

19) 씨랜드 머스크 아시아 피티이 엘티디 : 2,391,000,000원

20) 에버그린 마린 코퍼레이션 엘티디 : 3,399,000,000원

21) 완하이 라인스 엘티디 : 11,512,000,000원

22) 양밍 마린 트랜스포트 코퍼레이션 : 2,420,000,000원

23) 동남아정기선사협의회 : 165,000,000원

나. 납부기한 : 과징금 납부고지서에 명시된 납부기한(60일) 이내

다. 납 부 처 : 한국은행 국고수납대리점 또는 우체국

이 유

1. 기초사실

가. 피심인 23개사의 피심인 적격성

1) 독점규제 및 공정거래에 관한 법률[2] 제2조 제1호의 규정에 따른 사업자인지 여부

1 피심인 고려해운 주식회사(이하 '고려'라 한다), 남성해운 주식회사(이하 '남성'이라 한다), 동영해운 주식회사(이하 '동영'이라 한다), 동진상선 주식회사(이하 '동진'이라 한다), 범주해운 주식회사(이하 '범주'라 한다), 에스엠상선 주식회사(이하 '에스엠'이라 한다), 에이치엠엠 주식회사(이하 '에이치엠엠'이라 한다), 장금상선 주식회사(이하 '장금'이라 한다), 천경해운 주식회사(이하 '천경'이라 한다), 팬오션 주식회사(이하 '팬오션'이라 한다), 흥아라인 주식회사, 흥아해운 주식회사(흥아라인 주식회사와 흥아해운 주식회사를 '흥아'라고 통칭하며, 각 회사를 구분할 필요가 있는 경우에는 각각 '흥아라인', '흥아해운'이라고 한다), 청리 네비게이션 씨오 엘티디(이하 'CNC'라 한다), 뉴골든씨 쉬핑 피티이 엘티디(이하 'COSCO'라 한다), 골드스타라인 엘티디(이하 'GSL'이라 한다), 오리엔트 오버씨즈 컨테이너 라인 리미티드(이하 'OOCL'이라 한다), 퍼시픽 인터내셔널 라인스 리미티드(이하 'PIL'이라 한다), 에스아이티씨 컨테이너 라인스 컴퍼니 리미티드(이하 'SITC'라 한다), 티에스 라인스 엘티디(이하 'TSL'이라 한다), 씨랜드 머스크 아시아 피티이 엘티디(이하 '씨랜드머스크'라 한다), 에버그린 마린 코퍼레이션 엘티디(이하 '에버그린'이라 한다), 완하이 라인스 엘티디(이하 '완하이'라 한다) 및 양밍 마린 트랜스포트 코퍼레이션(이하 '양밍'이라 한다)은 모두 해운법(2021. 4. 13. 개정된 법률 제18067호) 제23조상의 외항정기화물 운송사업[3]을 영위하는 자들로서 공정거래법 제2조 제1호의 규정에 따른 사업자에 해당한다.

---

2) 2020. 12. 29. 법률 제17799호로 개정되기 이전의 것을 말한다. 이하 '공정거래법'이라 한다.
3) 국내항과 외국항 사이 또는 외국항과 외국항 사이에서 정하여진 항로에 선박을 취항하게 하여 일정한 일정표에 따라 운항하는 해상화물 운송사업을 말한다.

2) 11개 외국 사업자[4]의 피심인 적격성

가) 외국 법에 따라 설립되고 주된 사무소가 외국에 있는 사업자에 대한 공정거래법 적용

2 대만 법에 따라 설립되고 주된 사무소가 대만에 소재하는 CNC, 에버그린, 완하이 및 양밍, 싱가포르공화국 법에 따라 설립되고 주된 사무소가 싱가포르공화국에 소재하는 COSCO, PIL 및 씨랜드머스크, 중화인민공화국 홍콩특별행정구(이하 '홍콩'이라 한다) 법에 따라 설립되고 주된 사무소가 홍콩에 소재하는 GSL, OOCL, SITC 및 TSL은 각각 외국사업자들이므로 이들도 공정거래법의 적용을 받는 사업자로 볼 수 있는지에 대한 검토가 필요하다.

3 살피건대, 공정거래법은 사업자의 부당한 공동행위 등을 규제하여 공정하고 자유로운 경쟁을 촉진함으로써 창의적인 기업활동을 조장하고 소비자를 보호함과 아울러 국민경제의 균형있는 발전을 도모함을 목적으로 하고 있고(제1조), 부당한 공동행위의 주체인 사업자를 '제조업, 서비스업, 기타 사업을 행하는 자'로 규정하고 있을 뿐 국내 사업자로 한정하고 있지 아니하며(제2조), 외국 사업자가 외국에서 부당한 공동행위를 하더라도 그 영향이 국내시장에 미치는 경우에는 공정거래법의 적용 대상으로 삼을 수 있는 점(제2조의2)을 고려해 보면, 외국 사업자가 국내 또는 외국에서 다른 사업자와 공동으로 경쟁을 제한하는 합의를 한 경우 그 합의의 대상에 국내시장이 포함되어 있거나 그로 인한 영향이 국내시장에 미친다면 그 행위에 대하여 공정거래법이 적용된다고 할 것이므로, 외국법에 따라 설립되고 주된 사무소가 외국에 소재하는 위 11개 외국사업자들도 공정거래법의 적용을 받는 사업자에 해당한다.

나) 외국사업자를 피심인으로 볼 것인지 아니면 외국사업자의 지점 또는 대리점을 피심인으로 볼 수 있는지 여부

4) 23개 사업자들은 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아라인 및 흥아해운 등 12개 국내사업자와 CNC, COSCO, GSL, OOCL, PIL, SITC, TSL, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이 및 양밍 등 11개 외국사업자로 나누어볼 수 있다.

4 11개 외국사업자들은 아래 <표 1>과 같이 이 사건 공동행위 기간 동안 대한민국 내 지점 또는 대리점을 통하여 대한민국에서 영업활동을 수행하였고, 이 사건 공동행위 관련 회합에 실제 참석한 것도 외국사업자의 대한민국 내 지점 또는 대리점 소속 임직원이었으므로 외국사업자의 대한민국 내 지점 또는 대리점을 피심인으로 볼 수 있는지에 대한 검토가 필요하다.

<표 1> 한국 내 영업활동 조직 현황

연번	피심인	지점 또는 대리점	피심인과 지점 또는 대리점 간 지분 관계
1	CNC	씨엠에이씨지엠코리아(주)[5]	
2	COSCO	원명해운(주)[6]	
3	GSL	우성마리타임(주)[7]	
4	OOCL	㈜오오씨엘코리아[8]	
5	PIL	피아이엘코리아(주)[9]	
6	SITC	에스아이티씨컨테이너라인스 코리아(주)[10]	
7	TSL	덕상티에스라인즈(주)[11]	
8	씨랜드머스크	한국머스크(주)[12]	

연번	피심인	지점 또는 대리점	피심인과 지점 또는 대리점 간 지분 관계
9	에버그린	㈜에버그린코리아[13]	
10	완하이	만해항운한국(주)[14]	
11	양밍	양밍한국(주)[15]	

5 살피건대, 다음과 같은 점을 고려할 때 이 사건 피심인은 외국사업자들의 대한민국 내 지점 또는 대리점이 아니라 주된 사무소를 외국에 둔 외국사업자들로 보는 것이 타당하다.

6 첫째, 이 사건 공동행위의 대상이 된 대한민국발 동남아착 항로 및 대한민국착 동남아발 항로(이하 '한-동남아 항로'라고 한다) 해상화물 운송 서비스의 매출액

5)

6)

7)

8)

9)

10)

11)

12)

13)

14)

15)

은 지점 또는 대리점이 아닌 외국사업자에 귀속되며, 지점 또는 대리점은 외국사업자를 대신하여 영업활동을 수행하고 이에 대한 대가를 받는 지위에 있을 뿐이었다.

7 둘째, 아래 <표 2>와 같이 컨테이너 해상화물운송 서비스의 운임에 대한 최종적인 결정 권한 및 대한민국 내 대리점 또는 지점의 대표이사 등 주요 임원에 대한 인사 권한은 외국사업자에 있었다.

<표 2> 외국사업자의 지점 또는 대리점 임직원 진술조서 발췌

8 셋째, 외국사업자는 아래 <표 3>과 같이 대한민국 내 지점 또는 대리점 소속 임직원이 대한민국에서 열리는 회합에 참여하여 운임 등에 대하여 논의하는 것을 인지하고 있었고, 자신의 대한민국 내 지점 또는 대리점으로부터 회합에서 논의 및 합의된 내용을 보고 받았으며, 대한민국 내 시장상황 파악을 위하여 자신의 대한민국 내 지점 또는 대리점으로 하여금 이러한 회합의 참여를 독려하였다.

<표 3> 외국사업자의 지점 또는 대리점 임직원 진술조서 발췌

9 넷째, 회합의 결과를 정리한 회의록에는 참석자로 지점 또는 대리점의 이름이 아니라 외국사업자의 이름 또는 약자[16]가 기재되어 있었으며, 참석한 지점 또는 대리점 소속 임직원도 당해 외국사업자 이름으로 발언하였고, 다른 참석자들도 이 지점 또는 대리점 소속 임직원이 해당 외국사업자를 대표하여 발언하고 결정할 수 있는 것으로 인식하였다.

10 동남아정기선사협의회 박○○ 사무국장도 대한민국에서 열리는 회합에는 외국사업자가 직접 참석할 수 없으니 대한민국 내 지점 또는 대리점 소속 직원이 참석하는 것이며, 대한민국 내 지점 또는 대리점이 운임에 대해서 결정할 권한은 없으나 회합에서 논의된 내용을 외국사업자에 전달함으로써 합의에 참여한다고 진술하였다.

<표 4> 박○○ 사무국장의 진술조서 발췌(소갑 제3-22호증)

문) 진술인은 회의록에 회의에 참석한 인물의 소속을 기록함에 있어, 특히 외국적선사의 경우 국내 지사 또는 대리점의 명칭이 아니라 본사의 명칭을 기록한 것으로 보입니다. 맞습니까? 답) 본사와 지사의 명칭이 다른 경우가 없었기 때문에 본사와 지사의 명칭을 구분하지 않고 작성하였습니다. IADA KOREA LAC 회의 등 한국에서 개최되는 IADA 로컬 차원의 회의에는 외국적선사의 본사가 나올 수 없으므로 국내 지사 및 대리점 소속 직원이 나오는 것이라고 생각하였습니다. 문) 진술인은 외국적선사 소속 참석자가 국내 지사 또는 대리점 소속임을 알고 있었습니까? 답) 네. 알고 있었습니다. 문) 진술인은 외국적선사 소속 참석자가 운임결정권한이 있다고 생각했습니까? 답) 그렇게까지 생각해보지 않았습니만, 자기들이 결정할 수 있는 부분이 있었을 것이고 본사가 결정할 수 있는 부분도 있었을 것입니다. 예를 들어 본사에서 무조건 최저가로 실어라-라는 부분이 있는 경우 그에 따랐을 것이라고 생각합니다. 문) 만약, 권한이 없다면 어떻게 해당 참석자들과 함께 운임에 대해서 구체적으로 논의하고 운임에 대한 합의를 이룬 것인지요? 당사자에게는 권한이 없더라도 회의 내용을 본사에 전달하였다

16) CNC의 경우 CNC 또는 CMA-CGM, COSCO의 경우 COSCO, GSL의 경우 GSL 또는 골드스타라인, PIL의 경우 PIL, OOCL의 경우 OOCL, SITC의 경우 SITC, TSL의 경우 TSL 또는 TSlines, 씨랜드머스크의 경우 MCC, 에버그린의 경우 evergreen 또는 EMC, 완하이의 경우 완하이 또는 WHL, 양밍의 경우 양밍 또는 YML로 기재되어 있었다.

고 생각했습니까?
답) 국내 지사 또는 대리점이 직접 결정할 수 없는 부분이 있다고 하더라도 로컬 미팅 나가보니 이렇게 논의가 진행되었다는 것을 본사에 전달하였을 것이라고 생각합니다. 왜냐하면, IADA KOREA LAC 회의는 IADA 선주회의 이후에 로컬 차원에서 확인해보라는 취지로 개최되는 것이기 때문입니다.

11 다섯째, 이 사건 피심인들 회합의 매개체 역할을 하였던 사업자들의 협회인 IADA(Intra Asia Discussion Agreement: 아시아역내항로운임협정, 이하 'IADA'라고 한다)에 가입한 것도 대한민국 내 지점 또는 대리점이 아닌 외국사업자이며, IADA에 회비 또는 관리비를 납부한 것도 대한민국 내 지점 또는 대리점이 아닌 외국사업자이다.

12 따라서 각 외국사업자의 대한민국 내 지점 또는 대리점 소속 임직원이 대한민국에서 개최된 회합에 참석하여 합의에 참가한 행위는 각 외국사업자의 행위로 보아 각 외국사업자를 이 사건의 피심인으로 한다. 다만, 이 사건 공동행위 기간 중 개최된 회합의 결과를 정리한 회의록 등에는 모두 각 외국사업자의 이름 또는 약자가 기재되어 있으므로 용어상의 혼란을 피하기 위하여 행위의 주체를 표기할 때는 동서해운 주식회사 및 씨엠에이씨지엠코리아 주식회사는 'CNC'로, 원명해운 주식회사는 'COSCO'로, 우성마리타임 주식회사는 'GSL'로, 주식회사 오오씨엘코리아는 'OOCL'로, 피아이엘코리아 주식회사는 'PIL'로, 에스아이티씨컨테이너라인스코리아 주식회사는 'SITC'로, 동신선박 주식회사 및 덕상티에스라인즈 주식회사는 'TSL'로, 한국머스크 주식회사는 '씨랜드머스크'로, 주식회사 에버그린코리아는 '에버그린'으로, 만해항운한국 주식회사는 '완하이'로, 우주해운 주식회사 및 양밍한국 주식회사는 '양밍'으로 통일하여 표기하기로 한다.

3) 법인 분할, 상호 변경 등의 변동이 있는 경우 피심인 적격성

13 23개 피심인들 중 동영, 에스엠, 팬오션, 흥아라인, 흥아해운, CNC, COSCO 및 씨랜드머스크는 아래 <표 5>와 같이 이 사건 공동행위가 종료된 이후, 또는 공동행위 기간 중 법인 분할, 상호 변경 등의 변동이 있었으므로 어느 사업자를 피심인으로 보아야 할 것인지에 대한 검토가 필요하다.

<표 5> 피심인 8개사의 분할, 상호 등 변동 내역

피심인	변동 내역
동영	2015. 12. 31. 동영해운(주) 법인 분할 → 2016. 1. 4. 존속법인은 남성홀딩스(주)로 상호 변경, 신설법인 동영해운(주) 및 동주마리타임(주) 설립
에스엠	2017. 12. 31. ㈜우방건설산업은 에스엠상선(주)를 흡수 합병 → 2018. 1. 8. 에스엠상선(주)로 상호 변경
팬오션	2004. 11. 8. 범양상선(주)는 STX팬오션(주)로 상호 변경 → 2013. 6. 7. 회생절차 개시 신청 → 2013. 6. 17. 회생절차 개시 결정 → 2013. 11. 22. 팬오션(주)로 상호 변경 → 2015년 6월 기업집단 하림 계열사로 편입 → 2015. 7. 30. 회생절차 종결 결정
흥아라인 및 흥아해운	2019. 11. 13. 흥아해운(주)의 컨테이너 사업부문 물적 분할로 신설법인 흥아해운 컨테이너(주) 설립 → 2019. 12. 6. 흥아해운 컨테이너(주)는 기업집단 장금상선 계열사로 편입 → 2019. 12. 19. 흥아해운 컨테이너(주)는 흥아라인(주)로 상호 변경
CNC	2007년 3월 CMA CGM SA에 인수 → 2018. 12. 31. 일체의 자산을 APL Co., Pte. Ltd.에 양도 → 2020. 12. 1. APL Co., Pte. Ltd.는 CMA CGM Asia Shipping Pte. Ltd.로 상호 변경
COSCO	2011. 10. 3. FREIGHTWORD Pte. Ltd.는 COSCO CONTAINER LINES SOUTH EAST ASIA Pte. Ltd.로 상호 변경 → 2016. 10. 12. COSCO CONTAINER LINES SOUTH EAST ASIA Pte. Ltd.는 New Golden Sea Shipping Pte. Ltd.로 상호 변경
씨랜드머스크	2019. 11. 14. MCC Transport Singapore Pte. Ltd.는 Sealand Maersk Asia Pte. Ltd.로 상호 변경

* 출처: 피심인 제출자료 및 나이스평가정보(KISLINE)

가) 동영

14 동영은 1974. 1. 15. 동영해운 주식회사(이하 '舊동영'이라 한다)라는 상호로 설립되어 2015. 10. 2. 동주항업 주식회사를 합병하였다. 이후 2015. 12. 31. 컨테이너 해상운송 서비스업 부분과 해운대리점업 부분을 분할하여 2016. 1. 4. 신설법인인 동영해운 주식회사(이하 '新동영'이라 한다)와 동주마리타임 주식회사를 설립하였다. 그리고 분할 후 존속회사(舊동영)의 상호를 남성홀딩스 주식회사로 변경하였다.

15 新동영은 舊동영로부터 이 사건 공동행위와 관련이 있는 컨테이너 해상화물

운송 사업 업무와 이를 담당하였던 인적, 물적 자산 등을 포괄적으로 승계받아 해당 영업활동을 변경없이 진행하였고, 2016. 1. 4. 이후부터는 이 사건 공동행위에 가담하고 이를 실행한 점, 공정거래법 제55조의3 제3항[17]에 따라 분할일 이전 舊동영의 위반행위를 新동영의 행위로 보고 과징금을 부과할 수 있는 점 등을 고려하여 新동영을 이 사건의 피심인으로 한다. 다만, 이 사건 공동행위 기간 중 개최된 회합의 결과를 정리한 회의록 등에는 모두 동영으로 기재되어 있으므로 용어상의 혼란을 피하기 위하여 행위의 주체를 표기할 때는 舊동영, 新동영 및 남성홀딩스(주)를 모두 '동영'으로 통칭하기로 한다.

나) 에스엠

16 에스엠은 1991. 4. 2. 주식회사 우방건설산업이라는 상호로 설립되었으며, 2017. 12. 31. 컨테이너 사업을 영위하던 에스엠상선 주식회사(이하 '舊에스엠'이라 한다)를 흡수합병하였다. 그리고 합병 후 존속회사(이하 '新에스엠'이라 한다)의 상호를 에스엠상선 주식회사로 변경하였다.

17 합병 전 회사의 법인격은 합병 후 존속회사에서 그 동일성이 유지된다고 볼 수 있는 점, 공정거래법 제55조의3 제2항[18]에 따라 공정거래법 법을 위반한 회사의 합병이 있는 경우 당해 회사가 행한 위반행위는 합병 후 존속하는 회사가 행한 행위로 볼 수 있는 점 등을 고려하여 新에스엠을 이 사건의 피심인으로 한다. 다만, 이 사건 공동행위 기간 중 개최된 회합의 결과를 정리한 회의록 등에는 모두 에스엠으로 기재되어 있으므로 용어상의 혼란을 피하기 위하여 행위의 주체를 표기할 때는 舊에스엠 및 新에스엠을 모두 '에스엠'으로 통칭하기로 한다.

---

17) 법 제55조의3 ③ 공정거래위원회는 이 법을 위반한 회사인 사업자가 분할되거나 분할합병되는 경우 분할되는 사업자의 분할일 또는 분할합병일 이전의 위반행위를 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 회사의 행위로 보고 과징금을 부과·징수할 수 있다.
1. 분할되는 회사
2. 분할 또는 분할합병으로 설립되는 새로운 회사
3. 분할되는 회사의 일부가 다른 회사에 합병된 후 그 다른 회사가 존속하는 경우 그 다른 회사

18) 법 제55조의3 ② 공정거래위원회는 이 법의 규정을 위반한 회사인 사업자의 합병이 있는 경우에는 당해회사가 행한 위반행위는 합병후 존속하거나 합병에 의해 설립된 회사가 행한 행위로 보아 과징금을 부과·징수할 수 있다.

다) 팬오션

18 팬오션은 1966. 5. 28. 범양상선 주식회사라는 상호로 설립되었으며 STX 그룹에 편입되는 것을 계기로 하여 2004. 11. 8. STX팬오션 주식회사로 상호를 변경하였다. 이후 2013. 6. 17. 회생절차 개시 후 2013. 11. 22. 팬오션 주식회사로 상호를 변경하였으며, 2015년 6월 기업집단 하림에 편입된 후 2015. 7. 30. 회생절차가 종료되었다.

19 상호의 변경이나 계열사 편입 등은 회사의 실체나 책임주체의 변경을 초래하지 않으므로, 범양상선 주식회사 및 STX팬오션 주식회사의 법 위반행위는 상호를 변경하여 존속해 있는 팬오션 주식회사의 행위로 보아 팬오션 주식회사를 이 사건의 피심인으로 한다. 다만, 용어상의 혼란을 피하기 위하여 행위의 주체를 표기할 때는 범양상선 주식회사, STX팬오션 주식회사 및 팬오션 주식회사를 모두 '팬오션'으로 통칭하기로 한다.

라) 흥아라인 및 흥아해운

20 흥아해운은 1961. 12. 8. 설립되어 이 사건 행위에 가담하다가 2019. 11. 13. '컨테이너 사업 부문'을 물적 분할하여 신설법인 흥아해운컨테이너 주식회사를 설립하였다. 그리고 장금이 흥아해운컨테이너 주식회사의 지분 100%를 인수하면서 흥아해운컨테이너 주식회사는 2019. 12. 6. 기업집단 장금상선의 계열사로 편입되었으며, 흥아해운컨테이너 주식회사는 2019. 12. 19. 흥아라인 주식회사로 그 상호를 변경하였다.

21 다른 피심인들과 함께 이 사건 행위에 가담한 사업자는 흥아해운이나, '컨테이너 사업부문'을 물적분할하여 설립된 신설법인인 흥아라인이 상정일 현재 컨테이너 해상화물운송 서비스업을 영위하고 있다.

22 이 사건 행위는 분할일인 2019. 11. 13. 이전에 종료된 행위이므로 분할 존속회사인 흥아해운을 이 사건의 피심인으로 한다. 다만, 과징금 부과에 있어서는 공

정거래법 제55조의3 제3항 제2호에 따라 분할 신설회사인 홍아라인을 피심인으로 한다.

마) CNC

23 CNC는 1971년 Cheang Lie Navigation Co., Ltd.라는 상호로 대만에서 설립되었으며 2007. 3. 1. 프랑스공화국의 CMA CGM SA에 의해 인수합병되어 CMA CGM 그룹에 편입되었다. 이후 2018. 12. 31. Cheang Lie Navigation Co., Ltd.는 상표, 고용관계, 계약관계를 포함한 일체의 자산을 CMA CGM 그룹에 속한 회사인 APL Co., Pte. Ltd.에 양도하였으며, 2020. 12. 1. APL Co., Pte. Ltd.는 CMA CGM Asia Shipping Pte. Ltd.로 상호를 변경하였다.

24 이 사건 공동행위는 모두 자산 양수도 이전에 이루어졌으므로 Cheang Lie Navigation Co., Ltd.(CNC)를 이 사건 피심인으로 한다.

바) COSCO

25 COSCO는 1995. 2. 7. FREIGHTWORD Pte. Ltd.라는 상호로 싱가포르공화국에 설립되었으며 2004. 12. 31. COSCO Container Lines Co., Ltd.에 인수되었다. 이후 2011. 10. 3. FREIGHTWORD Pte. Ltd.는 COSCO CONTAINER LINES SOUTH EAST ASIA Pte. Ltd.로 상호를 변경하였으며 2016. 10. 12. 다시 그 상호를 New Golden Sea Shipping Pte. Ltd.로 변경하였다.

26 상호의 변경이나 계열사 편입 등은 회사의 실체나 책임주체의 변경을 초래하지 않으므로 FREIGHTWORD Pte. Ltd. 및 COSCO CONTAINER LINES SOUTH EAST ASIA Pte. Ltd.의 법 위반행위는 상호를 변경하여 존속 중인 New Golden Sea Shipping Pte. Ltd.의 행위로 보아 New Golden Sea Shipping Pte. Ltd.를 이 사건의 피심인으로 한다. 다만, 이 사건 공동행위 기간 중 개최된 회합의 결과를 정리한 회의록 등에는 모두 'COSCO'로 기재되어 있으므로 용어상의 혼란을 피하기 위하여 행위의 주체를 표기할 때는 FREIGHTWORD Pte. Ltd.,

COSCO CONTAINER LINES SOUTH EAST ASIA Pte. Ltd. 및 New Golden Sea Shipping Pte. Ltd.를 모두 'COSCO'로 통칭하기로 한다.

사) 씨랜드머스크

27 씨랜드머스크는 1986. 10. 6. 싱가포르공화국에 설립 후 1993년 덴마크왕국의 A.P.Moller-Maersk A/S에 의해 인수합병[19]되어 머스크 그룹에 편입되었으며, 그 상호를 1993. 5. 26. MCC Transport Singapore Pte. Ltd.로 변경하였다. 그리고 2019. 11. 14. Sealand Maersk Asia Pte. Ltd.로 다시 상호를 변경하였다.

28 상호의 변경이나 계열사 편입 등은 회사의 실체나 책임주체의 변경을 초래하지 않으므로 MCC Transport Singapore Pte. Ltd.의 법 위반행위는 상호를 변경하여 존속 중인 Sealand Maersk Asia Pte. Ltd.의 행위로 보아 Sealand Maersk Asia Pte. Ltd.(씨랜드머스크)를 이 사건의 피심인으로 한다.

나. 동남아정기선사협의회의 피심인 적격성

29 공정거래법 제2조 제4호의 '사업자단체'라 함은 그 형태 여하를 불문하고 둘 이상의 사업자가 공동의 이익을 증진할 목적으로 조직한 결합체 또는 그 연합체를 말한다.

30 피심인 동남아정기선사협의회(이하 '동정협'이라 한다)는 한-동남아 항로에서 컨테이너 해상화물운송 서비스를 제공하는 사업자들을 회원사로 하여 설립된 단체로서, 공정거래법 제2조 제4호의 규정에 의한 사업자단체에 해당한다.

다. 피심인 일반현황

31 피심인 23개사의 일반현황은 아래 <표 6>과 같다.

19) A.P.Moller-Maersk A/S는 씨랜드머스크가 속해있던 East Asiatic Company의 정기선 운송 사업을 인수하였다.

<표 6> 피심인 23개사 일반현황

(해당년도 말 기준, 단위: 백만 원)

구분	피심인	연도	자본금	매출액	영업이익	당기 순이익	설립일
1	고려	2019					1954.4.17.
		2018					
		2017					
2	남성	2019					1953.8.1.
		2018					
		2017					
3	동영	2019					2016.1.4.
		2018					
		2017					
4	동진	2019					1984.9.20.
		2018					
		2017					
5	범주	2019					1969.10.1.
		2018					
		2017					
6	에스엠	2019					1991.4.2.
		2018					
		2017					
7	에이치엠엠	2019					1977.9.1.
		2018					
		2017					
8	장금	2019					1999.5.2.
		2018					
		2017					
9	천경	2019					1962.10.22.
		2018					
		2017					
10	팬오션	2019					1966.5.28.
		2018					
		2017					
11	흥아라인[20]	2019					2019. 11. 13.
		2018					
		2017					
12	흥아해운	2019					1961.12.8.
		2018					
		2017					
13	CNC	2019					1971.7.28.
		2018					
		2017					

구분	피심인	연도	자본금	매출액	영업이익	당기 순이익	설립일
14	COSCO	2019					1994.11.29.
		2018					
		2017					
15	GSL	2019					1958.4.24.
		2018					
		2017					
16	OOCL	2019					1975.3.27.
		2018					
		2017					
17	PIL	2019					1967.3.16.
		2018					
		2017					
18	SITC	2019					1994.1.25.
		2018					
		2017					
19	TSL	2019					2001.3.2.
		2018					
		2017					
20	씨랜드 머스크	2019					1986.10.6.
		2018					
		2017					
21	에버그린	2019					1968.9.25.
		2018					
		2017					
22	완하이	2019					1965.2.24.
		2018					
		2017					
23	양밍	2019					1972.12.29.
		2018					
		2017					

* 출처: 피심인 제출자료

32 피심인 동정협의 일반현황은 아래 <표 7>과 같다.

<표 7> 동정협 일반현황

(각 회계연도 말일 기준, 단위: 백만 원)

피심인	연도	예산액	설립일
동정협	2017	240	1978. 9. 1.

20) 홍아라인은 2019. 11. 13. 설립되어 2018년 및 2017년의 일반현황 자료는 존재하지 않으며, 2019년의 일반현황은 2019. 11. 13.~2019. 12. 31.의 기간을 대상으로 작성되었다.

	2018	230	
	2019	219	

* 출처: 피심인 제출자료

라. 시장구조 및 실태

1) 컨테이너 해상화물운송의 개념 및 특징

가) 해상화물운송 일반

33 ‘해상운송’ 또는 줄여서 ‘해운’은 해상에서 선박을 운송수단으로 하여 원양항로와 연안항로를 따라 여객 또는 화물을 운송하고 그 대가로서 운임을 받는 상행위이다.

34 해상운송은 항공운송, 육상운송 등에 비하여 대량 운송이 가능하다는 점이 가장 큰 장점이다. 또한 단위당 해상수송비는 기타 운송수단에 비하여 훨씬 저렴하며, 이로 인하여 국제운송 등 원거리 수송에 많이 이용되고 있다.

<표 8> 해상운송의 장·단점

장점	단점
대량 운송 가능 장거리 운송에 적합 비용 저렴 부피/중량이 큰 화물 운송 가능	운송에 장기간 소요 항만설비와 하역에 고비용 소요 문전운송 위해 도로운송 추가 소요

※ 자료출처: 해상운송론(정영석 저, 텍스트북스, 2013)

35 해상운송 중 해상에서 선박으로 화물을 운송하는 사업을 해상화물운송 사업이라 하며, 해상에서 선박으로 화물을 운송해주는 서비스를 해상화물운송 서비스라 한다. 해운법 제2조에서는 해상화물운송 사업을 해상이나 해상과 접하여 있는 내륙수로에서 선박으로 물건을 운송하거나 이에 수반되는 업무를 처리하는 사업으로 정의하고 있다. 해상화물운송 사업의 종류로는 국내항과 국내항 사이를 운항하는 사업인 ‘내항화물운송 사업’과 국내항과 외국항 사이 또는 외국항과 외국항 사

이를 운항하는 사업인 '외항화물운송 사업'이 있다. 외항화물운송 사업은 다시 선박의 운항 형태에 따라 '외항정기화물운송 사업'과 '외항부정기화물운송 사업'으로 나뉜다.

36 외항정기화물운송 사업은 국내항과 외국항 사이 또는 외국항과 외국항 사이에서 정하여진 항로에 선박을 취항하게 하여 일정한 일정표에 따라 운항하는 해상화물운송사업을 말한다.[21] 정기해운(liner shipping)은 화물의 많고 적음에 관계없이 사전에 작성·공표된 운임(tariff)과 운항일정(sailing schedule)에 따라 특정 항로(route)를 규칙적이고 반복적으로 운항한다.

37 반면에 외항부정기화물운송 사업은 국내항과 외국항 사이 또는 외국항과 외국항 사이에서 특정한 화주가 요구하는 시기 및 장소에 맞춰 불규칙적으로 운항하는 해상화물운송 사업을 말한다. 정기적으로 일정한 항로를 운항하는 정기선과 달리 부정기선(tramper)은 항로나 화물 또는 항해에 관한 아무런 제한을 받지 않고 집화가 가능한 곳을 찾아 회항을 하기도 한다.

38 정기선은 불특정다수 화주의 소량화물, 공산품 등 일반화물(general cargo)이나 포장화물(packaged cargo)을, 부정기선은 단일 화주의 원유, 석탄, 광석, 곡물, 비료, 철강 등 대량의 화물(bulk cargo)을 주된 운송 대상으로 한다. 정기선 운송은 특정 항로에 많은 선박을 투입해야 하고 이러한 선박의 운항을 위한 제반시설, 즉 육상터미널, 운송장비의 설치 등에 상당한 비용이 소요되고, 부정기선 운송에 비해 운임이 높은 편이다.

39 해상운송의 초기 형태는 부정기선을 통한 운송이었다. 그러나 공산품 교역의 확대와 조선·항해 기술의 발달로 첨단장비를 갖춘 선박이 정기선으로 취항하게 되었다. 특히 컨테이너의 출현은 정기화물 운송사업에 있어서 커다란 발전을 가져왔다.

나) 컨테이너 해상화물운송의 개념

21) 해운법 제23조

(1) 컨테이너의 개념

40 ‘컨테이너’(Container)는 화물의 단위화(unitization)를 목적으로 하는 운송용구로서, 선박 등 운송수단에 적재할 수 있을 정도의 일정한 용적을 가지고, 적당한 강도로 반복적 사용이 가능하며, 신속한 하역작업을 가능하게 하고, 다른 종류의 운송수단과 접촉을 용이하게 할 수 있도록 특별히 고안된 운송용기를 말한다.[22] 이러한 컨테이너에 화물을 적재한 후 그 컨테이너를 선박에 실어 해상을 통하여 운송하는 것이 컨테이너 해상화물운송이라 할 수 있다. 컨테이너를 싣는 선박은 갑판이나 선창에 컨테이너만을 적재하도록 처음부터 설계된 전용형 컨테이너선(full-container ship)과 재래선의 갑판이나 선창에 非 컨테이너 화물과 컨테이너를 혼재하여 운송하는 혼재형 컨테이너선(conventional ship) 등으로 구분된다.

41 해상운송에 컨테이너가 도입되기 이전에는 재래정기선을 통해서 정기화물 운송이 이루어졌다. 그런데 재래정기선 운송은 화물의 선적 및 하역에 있어서 크레인과 막대한 인력을 동원한 원시적 방법을 사용해야 했다. 이에 해상에서 선박을 운항하는 것 그 자체보다 항만에서 화물의 선적 및 하역에 더 막대한 시간과 비용이 소모되었다.[23]

42 그런데 미국 씨랜드사가 1966년 북대서양 항로에서 컨테이너를 적재한 컨테이너선을 민간 최초로 취항시키면서 물류 수송에 혁신을 가지고 왔다. 화물을 선박이 아닌 컨테이너에 먼저 실은 후 트럭에 실어서 항구로 운반하고, 크레인을 통하여 컨테이너를 선적하게 됨으로써 화물의 선적 및 하역에 소모되는 시간 및 비용이 급감하게 된 것이다.

---

22) 국제표준화기구 및 「컨테이너관리에 관한 고시」(개정 2017. 7. 28. 관세청고시 제2017-50호)에서도 ‘컨테이너’를 내구성, 반복 사용 가능성, 적출입의 용이성, $1m^3$ 이상의 용적 등의 특성을 갖춘 운송기기로 정의하고 있다.

23) 재래정기선은 전 항해시간 중의 40~50%를 항만에서의 선적 및 하역에 소비하였으며, 1960년대 미국 항구의 재래정기선의 화물운송비 중 하역비가 차지하는 비중은 60%에 이르렀고 여기에 선박의 항만 정박시간을 계산한다면 전체 화물운송비 중 약 80%가 항만에서 발생하는 비용이었다고 한다.

43 화물 단위당 비용을 최소화하고 선복을 최대로 활용할 수 있다는 컨테이너의 큰 장점으로 인하여 정기 해상운송의 컨테이너화가 급속도로 진전되었다. 특히 세계 경제의 고도성장과 국가 간의 상호의존성 증대로 국가 간의 상품교역이 크게 확대됨에 따라 이러한 추세는 가속화되었다. 이로 인하여 1970년대 초에는 대부분의 세계 주요 항로에 컨테이너선이 취항하기에 이르렀다. 그 수송능력도 폭발적으로 증가하여 1세대 컨테이너선의 경우 1,000TEU[24] 미만이었으나, 1990년대 중반에는 5,000~6,000TEU급 선박이 출현하였다. 2020년 5월 우리나라 정기선사인 에이치엠엠은 세계 최대 2만4,000TEU급 컨테이너선을 출항시키기도 하였다.

(2) 컨테이너의 종류

(가) 크기별

44 컨테이너는 크기에 따라 크게 20 피트(feet) 컨테이너와 40 피트 컨테이너로 나눌 수 있다.[25] 20 피트 컨테이너는 TEU(Twenty-foot Equivalent Unit), 40 피트 컨테이너는 FEU(Forty-foot Equivalent Unit)라고 부른다.

(나) 용도별[26]

① 일반 컨테이너(Dry Container)

45 온도조절이 필요하지 않은 일반잡화의 운송에 적합한 가장 보편적인 컨테이너로서 대부분의 컨테이너가 여기에 속한다.

<그림 1> <u>일반(dry) 컨테이너</u>

24) TEU는 Twenty-foot Equivalent Unit의 줄임으로써 물동량의 산출을 위한 표준적인 단위로 사용되고 있으며, 이 단위는 컨테이너선의 적재능력을 표시하는 기준으로도 활용된다.
25) 국제표준화기구의 표준규격에 따르면 가장 많이 사용되는 20 피트 컨테이너의 경우 길이 20 피트, 폭 8 피트, 높이 8.6 피트, 최대총중량 24 톤이며, 40 피트 컨테이너의 경우 길이 40 피트, 폭 8 피트, 높이 8.6 피트, 최대총중량 30 톤이다.
26) 이 사건과 관련성이 높으며 실제 유통과정에서 널리 쓰이는 컨테이너 위주로 기술하였으며, 그 외에도 탱크형, 평면형 컨테이너 등이 있다.

② 냉동 컨테이너(Reefer 또는 RF Container)

46 과일, 야채, 생선, 육류 등의 보냉이나 보열이 필요한 물품을 일정한 온도를 유지하여 운송하기 위하여 제작된 컨테이너이다. 컨테이너 내부에 별도의 냉장 또는 냉동시설을 갖추고 있어 24시간 전기를 공급해 줘야 하며 4~6시간 마다 정기적으로 정상 작동여부를 점검해야 한다.

<그림 2> 냉동(reefer) 컨테이너

③ 특수 컨테이너

47 ㉮ 천장개방 컨테이너(Open Top 또는 OT Container): 컨테이너의 천장을 개폐할 수 있도록 천장이 천막용 덮개로 되어 있는 컨테이너로서 무거운 화물이나 길이가 긴 화물(철근, 기계, 파이프, 나무 등)을 운반하기 위한 컨테이너이다.

<그림 3> 천장개방(OT) 컨테이너

48 ㉯ 사주 컨테이너(Flat Rack 또는 FR Container): 일반 컨테이너의 덮개와 벽면을 제거한 것으로서, 바닥부분과 4개의 모서리에 기둥과 버팀대만 있는 컨테이너이다. 기계류, 파이프 드럼 등 중량 화물 또는 비정형 화물을 운반하기 위한 컨테이너이다.

<그림 4> 사주(FR) 컨테이너

(3) 컨테이너 해상화물운송의 특징

49 컨테이너 해상화물운송은 운송의 3대 원칙인 경제성, 신속성, 안전성의 장점을 가지고 있으며, 이로 인하여 국제간 화물운송의 주종을 담당하고 있다.

50 우선, 컨테이너 자체의 포장 역할로 인한 포장비의 절감, 화물취급의 편리성과 운송의 신속성에 따른 해상 및 육상 운송비의 절감, 하역 작업의 기계화와 간소화에 따른 인건비 등 하역비의 절감을 가능하게 해주었다.

51 또한 해상운송과 철도·육상 운송을 원만하게 연결하여 화물 생산지로부터 소비지까지의 운송 기간을 단축할 수 있었다. 컨테이너 화물은 취급이 기계화되어 있어 하역시간도 획기적으로 단축되었고, 작업 능률 또한 기존의 하역 방식에 비하여 혁신적으로 높아졌다.

52 컨테이너 자체가 견고하고 밀폐성이 높아 화물운송의 안전성도 확보할 수 있다. 하역 과정에서 발생하기 쉬운 화물의 파손·분실 등의 위험이 재래 화물에 비하여 훨씬 감소되었으며, 컨테이너 자체가 임시창고 기능도 가지고 있어 운송 도중에 온도·습도 변화 등으로부터 화물을 보호할 수 있었다.

53 다만, 재래선을 이용한 운송과 달리 컨테이너 화물운송의 경우 전용 항만시

설, 하역장비, 컨테이너 야적장(Container Yard; CY) 등 대규모의 컨테이너 처리시설이 필요하였고, 이는 대규모의 자본을 요하는 일이었다. 또한 컨테이너 용기의 신속회수 및 손상방지 등 재고관리의 어려움도 발생하였다.

2) 컨테이너 해상화물운송 서비스의 거래 구조[27]

가) 컨테이너 해상화물운송서비스 거래의 당사자

(1) 정기선사

54 정기선사는 정해진 항로의 공표된 운항계획과 운임에 따라 선박을 투입하여 운송의뢰인(실화주 및 포워더)의 화물(컨테이너)을 출발지에서 목적지(통상적으로 A국가의 B항구에서 C국가의 D항구)까지 운송하는 서비스를 제공하는 자이다. 즉, 정기화물 운송사업을 영위하는 자로서 이 사건 피심인들이 여기에 속한다.

55 정기선사들이 필요로 하는 최저자본 규모가 비교적 높은 수준에 이르기 때문에 통상 정기선사들의 수는 부정기선사들에 비하여 상대적으로 적다. 우선 정기선사들은 다양한 화주의 일반화물을 안전하고 신속하게 운송해야 하므로 부정기선사들에 비하여 우수한 선창설비를 갖추면서 충분한 고속성을 지닌 선박을 취득해야 한다. 그러나 이러한 배 1척만 있다고 하여 정기화물 운송시장에 참여할 수 없다. 그 이유는 한 항로에서 정기적이고 규칙적으로 화물을 운송해야 하기에 한 항로를 영위하는 데에만 3척 내지 5척이 필요하기 때문이다.[28] 이와 함께 각 기항지 주변에 집화를 위한 지점, 출장소 등 영업망의 설치가 필연적이며, 항만 지역에서의 효율적인 하역과 화물의 수령 및 인도를 위한 일반 항만시설에 대한 임차 등도 필요하다.

(2) 실화주

27) 부정기 해상화물운송사업도 컨테이너를 활용하여 화물을 운송할 수 있으나, 아래에서는 정기 해상화물운송사업에 한정하여 기술하기로 한다.
28) 자사의 선박이 아니더라도 자사의 선복과 타사의 선복을 교환하거나 타사의 선복을 구매하여 특정 항로를 운항할 수는 있다.

56 실화주는 화물의 주인으로 실제로 화물의 운송을 의뢰하는 자로서 화물을 송부하는 자(매도인)와 화물을 수취하는 자(매수인)로 구분된다. 실화주는 운송해야 할 화물의 양이 많고 매일 또는 매주 지속적으로 운송해야 하는 경우 자신(통상 대기업)이 직접(또는 화물운송중개인에게 위탁하여) 입찰을 실시하여 운송선사를 선정하기도 한다.

57 기업집단의 경우에는 보통 물류를 전담하는 계열사가 통상 그룹 전체 수출·입 화물에 대한 물류 계획을 수립하고 그에 따라 선사를 선정하여 화물 운송 업무를 수행하게 한다.

(3) 화물운송중개인(Freight Forwarder)

58 실화주가 개인이거나 중소기업으로 화물의 양이 적어[29] 1개의 컨테이너를 채우지 못하는 경우 또는 복잡한 수출입 및 선적업무 절차를 전부 담당하기 어려운 경우 화물운송중개인을 통하여 화물을 운송하기도 한다.

59 화물운송중개인은 통상 '포워더(Forwarder)'라고 하는데 운송수단을 직접 보유하지 않고 실화주의 대리인으로서 해운, 항공, 육상 운송회사와 운송 계약을 체결한다. 즉 화물운송중개인은 실화주와의 계약을 통하여 매도인의 화물을 인수하여 목적지의 매수인에게 인도할 때까지 적절한 운송수단을 선택하여 화물을 운송하는 일체의 부대업무를 처리한다.

60 화물운송중개인의 세부적인 역할은 다음과 같다. 우선 가장 기본이 되는 것은 소량 화물의 집화, 분배(distribution), 혼재(consolidation) 서비스의 수행이다.

29) 이러한 화물을 'LCL'(Less than Container Load)이라고 한다. 화물운송중개인은 자신이 수탁받은 각각의 LCL을 모으거나 다른 화물운송중개인의 LCL과 합쳐서 FCL(Full Container Load)을 만들어 운송한다. 이렇게 LCL을 FCL로 만드는 과정을 '콘솔리데이션(Consolidation, 화물혼재작업)'이라고 하므로 LCL을 콘솔 화물이라고도 부른다.

고객에게 운송수단별 최상의 운송경로 및 소요비용, 화물의 포장방법, 각국의 운송 규정과 수출입 규정 등에 관해 조언하기도 한다. 또한, 실화주의 대리인으로서 자기명의로 가장 유리한 조건(가격 등)을 제시하는 선사와 운송계약을 체결하고, 운송관련 서류(선하증권, 운송장, 통관서류, 원산지 증명서, 보험증권, 선적지시서 등)를 자신이 직접 작성하거나 실화주가 작성할 때 조언을 한다. 이러한 서비스의 대가로 화물운송중개인은 정기선사에게 지불할 운임에 일정한 마진을 더한 금액을 화주로부터 수령한다.

나) 계약체결 및 운송 절차

(1) 물품 매매계약 체결(매도인, 매수인 및 은행 간의 관계)

61 매도인(수출자/ 송화주/ Shipper)과 매수인(수입자/ 수화주/ Consignee)은 매매 물품의 종류, 수량, 가격, 당사자의 의무, 위험·비용부담, 제공서류, 대금지불방법 등을 약정하는 매매계약을 체결한다.

62 이후 매수인은 매매계약에 따라 매수인 소재국의 거래은행에 신용장개설을 의뢰하고, 신용장개설 의뢰를 받은 은행은 의뢰인의 신용도 등을 고려하여 매수인의 요청과 지시대로 신용장을 발행하여 매도인 소재국의 은행을 통하여 신용장 발행 사실을 매도인에게 통지한다.

(2) 해상화물운송계약 체결

63 매도인과 매수인 간 매매계약이 체결되면 화물의 운송을 선박에 의할지 여부 및 해상화물 운임을 매도인과 매수인 가운데 누가 부담할 것인지에 대하여 결정한다. 운임을 매도인이 부담하는 경우를 출발지불(prepaid) 방식, 매수인이 부담하는 경우를 도착지불(collect) 방식이라 한다.

64 다만, 해상화물 운임은 세부 운임 종류에 따라 출발지불인지 도착지불인지

구분되어 선하증권에 표시되기도 한다. 예를 들어 CIF 방식의 경우, 출발지에서의 육상운송, 터미널 선적 비용, 적하 보험료 및 해상 기본운임 등 화물을 실은 선박이 양륙항에 도착할 때까지의 모든 비용을 매도인이 부담하나, 그 후에 발생되는 비용 즉 도착지에서의 화물 하역비용, 터미널 비용 등 나머지 모든 비용은 매수인이 부담하는 것으로 표시된다.

65 해상화물 운임의 지불방식이 출발지불인지 도착지불인지에 따라 해상화물 운송계약 체결 및 운임 정산과정이 달라지는바, 아래에서는 매도인이 운송계약을 체결하여 출발지불 방식으로 해상화물 운임이 지불되는 경우를 상정하여 설명한다.

66 매도인(또는 화물운송중개인)은 선사의 운항 스케쥴, 운임 등을 참조하여 어떤 선사에게 화물 운송을 맡길 것인지를 결정한다. 매도인은 계약신청의 의사표시로써 선사에게 선적요청서(Shipping Request; S/R)[30]를 제출하고, 선사가 이를 승낙(booking)함으로써 운송계약이 성립된다. 선적요청서 제출 시 공컨테이너(empty container)의 인도를 함께 요청한다. 최근에는 화주들이 선적요청서를 제출하는 대신에, 정기선사들의 홈페이지상 시스템을 통해서 화주가 직접 필요한 정보를 입력하는 방식으로 운송의뢰가 이뤄지기도 한다. 운송계약이 성립되면 선사는 매도인에게 받은 선적요청서에 기초한 선복예약서(Booking note)를 교부한다.

67 매도인은 직접 여러 선사들의 거래조건을 비교한 후 운송계약을 체결할 선사를 결정하는 경우도 있지만 앞서 설명한 바와 같이 입찰에 의해 선사를 결정하는 경우도 있다. 대형 실화주의 경우 입찰에 의하여 선사를 선정한 후 '운송계약'(Service Contract; S/C)을 체결하는데, 이는 일정 기간(통상 1년 혹은 6개월) 동안 일정량의 화물을 선사에 제공하기로 하는 약정이다.

(3) 해상화물 운송 및 처리

30) 본선명, 출항예정연월일, 적재항 및 양륙항, 화물의 품명, 포장개수, 운임률 및 운임지급방법 등이 기록되어 있다. 실무상 선적요청서 제출 외에도 이와 같은 사항을 구두·전화, 기타의 방법으로 선사에게 통지하여 화물의 운송을 신청하기도 한다. 통상 선적요청서를 제출하기 전·후로 운임협상이 이루어진다.

68 매도인은 수출화물에 대해 수출신고 등 매도인 국가에서 요구하는 수출 절차를 마친 후 인도받은 공컨테이너에 수출화물을 싣고 해당 컨테이너를 선사가 지정한 터미널의 컨테이너야드로 반입하여 컨테이너야드 운영인에게 인도한다. 컨테이너야드 운영인은 매도인의 제출서류, 선사의 예약 현황, 컨테이너 물품 등을 대조 확인한 후 부두수취증(Dock Receipt)를 매도인에게 교부하고, 매도인은 부두수취증을 선사에게 제출하여 선사로부터 선하증권(Bill of Landing; B/L)을 받게 된다.

69 매도인은 물품대금을 받기 위해 선하증권 원본 등 서류와 어음을 작성하여 매도인 국가 은행에 매입시키고, 매도인 국가 은행은 제출 서류와 신용장 내용의 일치 여부를 확인하여 어음을 매입 후 대금을 지급한다. 매도인 국가 은행은 매입한 어음과 선하증권 원본 등 서류를 매수인 국가 은행에 송부하여 지급한 대금을 상환받고, 매수인 국가 은행은 매수인에게 물품대급을 지급받는 조건으로 선하증권을 인도한다.

70 한편 컨테이너는 선박에 선적되어 매수인 국가의 양륙항으로 운송된 후 터미널에 장치된다. 매수인은 수입화물에 대한 매수인 국가의 세관절차를 마친다. 이때 매수인이 화물을 인도받기 위해서는 선하증권이 필요하다. 매수인은 선하증권을 선사에게 제출하고 운임을 지급한 후 최종적으로 수입화물을 인도받는다.

3) 해상화물운임의 유형 및 결정 체계

가) 해상화물운임의 개념

71 운임(Freight)이란 수송요금으로서 운송업체가 제공하는 운송 용역에 대하여 고객이 지불하는 보수를 의미한다. 따라서, 해상화물운임(Ocean Freight)은 선박으로 화물을 운송하는 서비스에 대하여 이용자가 지불하는 가격[31]이다.

---

31) 「외항운송사업자 운임 및 요금의 공표등에 관한 규정」(개정 2020. 2. 19. 해양수산부고시 제2020-22호)에서는 '운임'(특정 화물을 특정 선적지로부터 특정 양하지까지 운송하는 모든 운항항로에서 발생하는 서비스에 대한 대가로서 요금은 제외)에는 '요금'(해상화물 운송 서비스에 수반하여 발생하는 모든 대가로서 터미널컨테이너조작수수료(THC: Terminal Handling Charge), 유류할증료(BAF: Bunker Adjustment Factor), 통화할증료(CAF: Currency Adjustment Factor) 등 부대운임이 이에

나) 해상화물운임의 유형

(1) 공표운임 및 시장운임

72 정기선사들은 미리 정해진 항로를 정해진 스케쥴에 따라 선박을 투입하여 운송서비스를 제공하고 있으며, 이에 대한 항로별 요금표를 미리 정하여 공표하는데 이를 공표운임(Tariff)이라 한다.

73 우리나라 해운법, 해운법 시행규칙 및 '외항운송사업자 운임 및 요금의 공표 등에 관한 규정'에 따르면 외항정기화물운송사업자는 대한민국 소재 항만을 출발지, 도착지, 경유지로 하는 모든 항로에 적용하는 운임에 대하여 공표하여야 한다. 그 시기에 따라 공표대상 항로, 운임 등에 있어서 다소 차이는 있었으나 2006년 4월 이후부터 현재까지 우리나라에 취항하는 정기선사들은 운임을 공표해야 하는 의무를 가지고 있다.

74 그러나, 실제로 선사가 징수하는 시장운임(market rate)은 공표운임보다 낮은 경우가 대부분이다. 특히 대형화주는 개별협상이나 입찰방식을 통해서 공표운임보다 낮은 운임을 얻기 위해 노력한다. 선사들 역시 더 많은 화물을 유치하기 위해서 공표운임보다 낮은 운임을 부과하고자 하는 유인이 존재한다.

(2) 기본운임 및 부대운임

(가) 기본운임(순수해상운임)

75 정기해상화물 운송서비스에 대한 운임은 크게 기본운임과 부대운임으로 구별된다. 기본운임(Base Rate)은 해상화물 운송서비스를 제공하면서 기본적으로 부담하게 되는 비용(유류비, 인건비, 선박 건조·사용·유지비, 보험료 등)을 보전하기 위하여 부과하는 운임으로, 화물의 중량 1,000Kg(1 Metric ton)이나 용적 1m^{3}를 기

속함)이 포함되지 않는다고 정의하고 있다. 그러나, 이하에서는 '운임'을 해상운송서비스 제공의 반대급부로서 지급되는 모든 대가 즉, 순수해상운임(기본운임), 부대운임 모두가 포함되는 것으로 본다.

준으로 또는 1 컨테이너(20ft 또는 40ft)를 기준으로 정해진다.

76 실무상 20 피트 또는 40 피트 컨테이너 당 얼마로 기본운임을 정하는 경우가 많다. 예를 들어, 선사가 'US$100/TEU'로 기본운임을 결정한다면 이는 20 피트 컨테이너 1개당 100 미국달러를 기본운임으로 부과한다는 의미이다.

(나) 부대운임[32)]

77 선사들이 운항비용의 증가 또는 운항수입의 감소를 보전할 목적으로 부과하는 것으로서, 통상 기본운임의 몇 %로 정하거나 컨테이너 당 또는 톤 당 일정액으로 정한다. 부대운임의 종류는 다양하나, 모두 선사들의 수지보전을 목적으로 부과된다는 점에서는 동일하다.

78 특정 화물을 정해진 항로로 운송해주는 대가로 수취하는 대가라는 점에서 기본운임과 부대운임을 구별할 실익은 사실상 크지 않다. 즉, 선사 입장에서는 기본운임이라는 이름으로 대가를 수취하나 부대운임이라는 이름으로 대가를 수취하나 화주에게 일정한 대가를 받는다는 점에서 동일하다. 화주 입장에서도 해상운송 서비스의 대가로 일정한 대가를 지불한다는 점에서 달리 볼 이유가 많지 않다. 한-동남아 항로를 운항하는 선사들의 협의회인 동정협 역시 아래 <표 9>와 같이 '운임'은 기본운임과 부대운임의 총합이고, 화주들도 둘을 구분하지 않고 사실상 운임으로 간주하고 있다고 설명한다.

<표 9> 기본운임과 부대운임의 관계 관련 자료 발췌(소갑 제4-12호증)

▶ 부대운임(Surcharges) 관련 - 부대운임(Surcharges)은 운송의 대가로 수취하는 '운임'에서 해송운임(Ocean Freight)을 보조하는 영역임. '운임'은 해송운임과 부대운임의 총합이 됨 - 화주들은 해송운임과 부대운임을 구분하지 않으며, 둘 다 사실상 '운임'으로 간주함. 다수의 화주가 총운임(All-in) 형태로 견적하고 정하는 경우가 많음

* 출처: 동정협

32) 부대운임을 더 세부적으로 나누어서 할증운임(additional freight or surcharge)과 부대비용(additional charge)으로 나누기도 하나, 구별할 실익이 없어 이하에서는 이를 별도로 구분하지 않는다.

79 그럼에도 불구하고 선사들이 기본운임과 별도로 다양한 부대운임을 운용하는 이유 중 하나는 운임을 인상하거나 운임 하락을 방지할 수 있는 다양한 수단을 확보할 수 있기 때문이다. 예를 들어, 기본운임을 인상하는 것에 대하여 화주들의 반발이 클 경우 유가 인상분을 보전한다는 이유로 새로운 부대운임을 도입할 수 있다.

① 유류할증료(FAF: Fuel Adjustment Factor)

80 선박의 주연료인 벙커유의 가격변동에 따른 손실을 보전하기 위하여 연료가격이 일정수준 이상으로 상승할 경우 그 차액을 화주에게 부담시키는 할증운임이다. 기본운임에 대하여 일정 비율(%) 또는 일정액을 징수하고 있다. IADA는 FAF를 산출하는 산식을 채택하였는데, 그 산식은 싱가포르 유가(70%), 홍콩 유가(20%), 일본 유가(10%)를 일정한 비율로 가중평균한 값을 산출한 후 그 값이 포함된 구간에 해당하는 요율을 FAF로 결정하여 부과하는 것이다.

② 긴급유류할증료(EBS: Emergency Bunker Surcharge, CBR: Critical Bunker Recovery)

81 예상하지 못한 유가 상승 시 유류비를 일부 보전할 목적으로 화주에게 부과하는 부대운임이다. 긴급한 소요에 따른 것이기 때문에 선사들이 미리 일정한 금액을 공표하기 보다는 임의의 금액을 산정하여 부과하는 경우가 많다. 실제로는 IADA 차원의 유류할증료인 FAF를 기본운임과 별도로 부과하기 어려운 경우 EBS, CBR 등 새로운 유류할증료 명칭을 만든 후 이를 도입하여 기본운임과 별도로 부과하는 방식으로 활용되었다.

③ 긴급수지개선부대비(ECRS: Emergency Cost Recovery Surcharge)

82 유가, 용선료 등의 급격한 원가비용 상승을 일부 보전할 목적으로 화주에게 부과하는 부대운임이다. 한-동남아 항로에서 전통적으로 부과되어 온 부대운임은 아니며, 2018년 최초로 도입되었다. 이름은 다르지만 그 성격에 있어서 긴급유류할

증료와 큰 차이는 없다.

④ 터미널컨테이너조작수수료(THC: Terminal Handling Charge)

83 컨테이너가 컨테이너 야적장에 입고된 지점부터 본선의 선측까지의 구간 또는 컨테이너가 본선의 선측에서부터 컨테이너 야적장에 입고되는 지점까지의 구간에서 컨테이너를 이동하는데 소요되는 비용을 화주에게 부담시키기 위하여 부과하는 운임이다. 보통 선사와 항구의 터미널이 터미널 내 각종 하역시설 및 연관 부대시설 이용 계약을 체결한 후, 선사들이 그 요금에 마진을 붙여서 화주들에게 부과할 THC를 결정한다. 통상 수출화물과 수입화물에 동일한 요율을 적용하며, 기본적으로 긴급한 필요에 따라 임시로 부과하는 성격의 긴급유류할증료, 긴급수지개선부대비와는 달리 한 번 정해진 THC는 특별한 사정[33]이 없는 한 고정된 값으로 부과된다.

84 유럽의 화주단체는 THC를 원칙적으로 인정하지 않고 있으나, 상대적으로 화주단체의 협상력이 약한 여타 아시아 국가에서는 THC가 부과되어 화주의 부담이 증가한다.[34]

⑤ 컨테이너세척비(CCF: Container Cleaning Fee)

85 농산물, 목재 등으로 인해서 오염된 컨테이너를 세척하기 위하여 소요되는 비용을 보전할 목적으로 화주에게 부과하는 부대운임이다. 한-동남아 항로의 경우 수입 화물에 대해서 부과된 적이 있다.

⑥ 컨테이너불균형해소비(CIC: Container Imbalance Charge)

86 수출 물량과 수입 물량의 차이로 인하여 물품을 선적하지 못한 채 공컨테이

33) 예를 들어, 화주가 기본운임과 부대운임을 모두 합한 총액으로 화물운송 계약을 체결하기를 원할 경우 THC를 할인해주는 경우도 있다.
34) 자료출처: 국제운송 물류론(전순환 저, 한올, 2016년)

너 상태로 컨테이너를 이송해야 하는 일이 발생함에 따라 이로 인한 손해 중 일부를 보전할 목적으로 화주에게 부과하는 부대운임이다. 수출 물량과 수입 물량 간 불균형이 심한 구간에서 부과한다.

다) 해상화물운임의 결정 체계

(1) 결정 방식

(가) 운임 결정의 자유

87 자유롭고 경쟁적인 가격 결정은 시장경제의 중추적인 메커니즘으로서 해상화물 운임 역시 개별 외항정기화물운송 사업자가 자유롭게 결정한다.

88 한편, 해운법 제29조 제1항 본문에 따라 외항정기화물운송 사업자는 다른 외항정기화물운송 사업자와 운임·선박배치, 화물의 적재, 그 밖의 운송조건에 관한 계약이나 공동행위를 할 수 있다. 그러나 이 규정들은 의무규정이 아니기 때문에 외항정기화물운송 사업자들이 해상화물 운임을 반드시 공동으로 결정해야만 하는 것은 아니다. 나아가 해운법 제29조 제1항 단서에서는 그러한 공동행위에 참가하거나 탈퇴하는 것을 부당하게 제한하는 것을 내용으로 해서는 안된다고 규정하고 있다.

89 아울러 해운법 제29조는 외항정기화물운송 사업자가 운임 등과 관련한 공동행위를 한 경우에 그 공동행위의 내용을 공동행위 시점부터 30일 이내에 신고서, 협약서 및 협약개요서를 첨부하여 해양수산부 장관에게 신고하도록 하고 있다.[35] 또한 이러한 공동행위를 한 외항정기화물운송 사업자는 위 신고를 하기 전에 화주단체와 운임 등 운송조건에 관하여 정보를 충분히 교환하고 서면으로 협의하여야 한다.[36] 그리고 해양수산부장관은 신고된 공동행위의 내용이 ① 부당하게 가입·탈퇴를 제한하는 경우 또는 국제협약을 위반하는 경우, ② 선박의 배치, 화물의 적재

35) 해운법 제29조 제2항, 해운법 시행규칙 제20조 제5항
36) 해운법 제29조 제6항, 해운법 시행규칙 제20조 제7항

그 밖의 운송조건 등을 부당하게 정하여 해상화물운송질서를 문란하게 하는 경우, ③ 부당하게 운임이나 요금을 인상하거나 운항 횟수를 줄여 경쟁을 실질적으로 제한하는 경우에는 그 공동행위의 시행 중지, 내용의 변경이나 조정 등 필요한 조치를 명할 수 있다.[37]

(나) 공표 및 신고

90 앞서 서술한 바와 같이 현행 해운법 제28조에 의하면 외항정기화물운송 사업자는 해상화물 운임을 화주 등 이해관계자들이 볼 수 있도록 공표하여야 하며, 해운법 제31조에 따라 공표되거나 신고된 운임보다 더 많이 받거나 덜 받는 행위는 금지된다.

91 다만, 운임의 공표가 시장의 공정한 경쟁이나 특정 산업 또는 품목의 경쟁력을 저해할 우려가 크다고 해양수산부장관이 인정한 경우 또는 3개월 이상의 장기 운송계약을 체결하고 이를 신고한 경우에 있어서는 공표를 유예하거나 신고로 대체하도록 할 수 있다.

(2) 해상화물운임 결정 시 고려사항

92 해상화물운임을 결정하는 요인들은 여러 가지가 있다. 그 중 중요한 것으로는 해상화물운송 서비스 공급에 소요된 해운원가, 선복량, 시장점유율, 화물의 수량과 가격, 컨테이너선의 건조량 및 선박 크기, 하역 및 적재 조건, 운송에 소요되는 추가시설, 환율과 유가 등이 있으며 전 세계 경기와 수출입 경기 역시 큰 영향을 미친다.

4) 정기선사들의 협력(해운동맹)

가) 해운동맹(Shipping Conference)의 개념 및 변화

37) 해운법 제29조 제5항

(1) 개념

93 해운동맹은 두 개 이상의 정기선사들이 특정 항로에서 상호 간에 기업적 독립성을 존중하면서 과당 경쟁을 피하고 상호 이익을 유지·증진시키기 위하여 운임, 적취량, 배선, 기타 운송조건에 관하여 체결한 협정 또는 계약으로 국제 해운카르텔을 말한다. 해운동맹을 운임동맹(Freight Conference), 정기선 동맹(Liner Conference)이라고도 부른다.

94 해운동맹은 1869년 수에즈운하가 개통됨으로써 항해시간은 절반 정도로 단축되고, 종래의 범선에 비해 우수한 성능을 가진 증기선의 보급으로 해운시장에서 공급이 단기간에 급증함에 따라 나타났다. 특정 항로에서 출혈적인 운임경쟁을 함에 따라 도산하는 선사가 속출하게 되었고 그에 대한 자구책의 일환으로 도입된 것이 해운동맹이다.

95 위와 같은 배경에 의하여 1875년 영국-캘커타 항로에서 P&O사와 5개 선사 간 해운동맹이 최초로 결성되었고, 그 후 유럽-브라질 항로(1895년), 유럽-중국 항로(1897년), 유럽-남미동안 항로(1904년) 등에 해운동맹이 나타나게 되었다.

(2) 특징

96 해운동맹은 이에 가입한 선사들 간의 운임 협정을 통하여 장기적으로 운임과 운임변동율의 안정을 기하고, 이를 통하여 화주들에게 안정적인 해운서비스 제공이 가능하다는 것이 가장 큰 장점이라고 여겨졌다. 즉, 파멸적인 운임 인하 경쟁으로 인한 선사들의 경영부실과 퇴출은 해운서비스 공급을 감소시키고 정기성·규칙성을 약화시켜 화주들에게도 도움이 되지 못한다고 여겨졌던 것이다. 안정적인 해운서비스 제공은 결국 원활한 국제 운송 및 국가 간 무역거래 확대를 가능하게 한다고 보았다.

97 그러나 해운동맹은 결국 그 본질적인 성격이 '담합'이므로, 효율성 및 합리성

측면에서 근본적인 한계를 가지고 있다. 선사들의 과대 이윤 추구, 서비스의 질적 저하, 일방적인 운임 변경 등 화주에게 불리한 조치를 취할 가능성이 높다. 또한 해운동맹으로 결정되는 운임은 원가보다는 선사들의 정책적 사항에 따라 결정되므로 운임이 불합리하게 책정될 수 있다는 점도 해운동맹의 문제점으로 지적되었다.[38]

(3) 변화

98 해운동맹은 1970년대 초부터 컨테이너화가 진전되고 정기선 물동량이 대폭 늘어남에 따라 강력한 영향력을 발휘하였다. 그러나 미국, 유럽, 일본 등 선진국의 선사 위주로 이루어진 해운동맹으로 인해 신생 개도국의 경우 해운산업이 발달하지 못하였다. 대외무역화물의 수송을 선진 해운국의 선사에 의존하고 있던 신생 개도국들은 점차 해운동맹이 수송의 효율 향상을 도모하지 못하고 상시적 운송비용 상승 압박을 받아 수출무역 확대에 장애가 된다고 인식하게 되었다. 이에 해운동맹을 다국적 협약을 통해 규제하려는 움직임이 대두되었다.

99 UNCTAD(유엔무역개발회의)를 중심으로 정기선 해운질서를 개편하기 위한 논의가 이루어졌다. 개도국의 거센 요구와 기득권을 지키려는 선진국의 입장 차이로 인하여 토의를 거듭한 끝에 정기선 해운동맹에 규제를 가하려는 최초의 국제협약인 '국제연합 정기선 동맹 행동규범 협약'(United Nations Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences, 이하 '정기선 협약'이라 한다)[39]이 1974. 4. 6. 채택되었고, 1983. 10. 6. 발효되었다. 우리나라는 정기선 협약에 1979. 5. 11. 가입하였는데 협약 가입의 사전조치로서 1978년 12월 해상운송사업법(현 해운법)을 개정하여 공동행위 규정을 도입[40]하게 되었다.

---

38) 자료출처: 국제운송 물류론(전순환 저, 한올, 2016년)

39) 주요내용은 ① 무역 당사국 선사들의 동맹 가입 자유화, ② 무역 당사국에 의한 50:50의 적취율 유지(제3국선이 있을 경우에는 양 당사국과 제3국의 적취비율은 40:40:20으로 정함), ③ 운임인상 후 구체적 수속 및 유예기간 설정, ④ 맹외선에 대한 투쟁선 금지 등이다. 미국, 일본, 영국 등은 본 협약을 비준하고 있지 않다.

40) 도입 당시에는 현재의 해운법에 규정되어 있는 내용 중 해양수산부 장관에의 신고 이전 화주단체와의 협의 조항은 빠져 있었다. 화주단체와의 사전 협의 조항은 1995. 12. 29. 개정을 통하여 신설되었다.

100 한편, 북미항로의 경우 이중운임제(dual rate system)[41] 금지, 독자행동권(independent action; IA)[42] 인정 등을 규정한 1984년 미국의 개정 해운법 발효와 함께 해운동맹의 기능이 약화되기 시작하였다. 1998년 미국의 외항해운개혁법으로 인하여 선·화주 간 비밀 서비스계약이 광범위하게 확산[43]되자 동맹기능의 약화가 더욱 가속화되었다.

101 여기에 EU가 2008. 10. 18.부터 해운동맹 자체를 금지하는 정책을 시행하게 됨[44]으로써 동맹 기능의 약화 속도가 더욱 빨라졌다. 아시아·북미운임협정(ANERA)이 1999년 외항해운개혁법 발효로 사라진 이래로, 아시아·구주운임동맹(FEFC), 대서양항로동맹협정(TACA)이 2008년 폐지되었다. 아시아·구주운임동맹과 더불어 2대 해운동맹이었던 태평양항로안정화협정(TSA)은 2018년 2월 폐지되었고 아시아역내항로운임협정(IADA)도 2018년 1월 폐지되기에 이르렀다.

102 정기선 해운시장 특히 원양항로에서는 1990년대부터 해운동맹을 대체하는 형태로서 운임의 공동 결정을 포함하지 않는 선사 간 전략적 제휴인 얼라이언스, 컨소시움[45]이 확산되었다. 다만, 근해 항로에서는 관련 단체[46]를 통해 몇몇 해운

41) 동맹선에만 전적으로 선적한다는 계약을 동맹과 체결한 화주에게는 일반적인 비계약운임과 일정한 차등을 두는 제도이다. 동맹에 가입하지 않은 맹외선에 대항하여 화주를 동맹에 구속시키기 위한 수단 중 하나이다.

42) 해운동맹 내 각 선사들이 10일 전 사전통지로 해운동맹의 운임(tariff)과는 별도로 화주에게 독자적인 운임과 서비스를 제공할 수 있다는 행동권이다.

43) 1984년 개정 해운법에 따르면 정기선 화물 운송과 관련하여 대화주우대계약(동맹이나 선사가 특정기간 동안 일정물량에 대해서 특정화주 및 화주단체와 특정운임 및 일정한 서비스를 제공하는 조건으로 체결한 운송계약)을 체결할 경우 계약운임, 서비스 약속 등을 미국해사위원회(FMC)에 신고하여야 했지만, 1998년 외항해운개혁법을 통해 이를 대외비로 인정하였고, 운임동맹선사들이 화주와 개별적으로 독자적인 대화주우대계약을 체결할 수 있도록 허용하였다.

44) 유럽집행위원회(EC: European commission)는 이사회 규칙 4056/86(1986. 12. 12. 제정)을 통하여 해운동맹에 대한 경쟁법 적용 일괄면제(Block Exemption)를 허용하였다. 그러나 해운동맹 외부의 독립선사 및 더 나아가 컨소시엄, 얼라이언스 등 가격합의를 포함하지 않는 선사 간 협력체계가 증가하고, 선사와 화주들 간의 개별적 비밀계약이 확산됨에 따라 동 규칙을 재검토한 결과, 동 규칙을 폐지함으로써 해운동맹에 대하여 원칙적으로 경쟁법을 적용하기로 결정하였다. 백서(2004년 10월 발간)에 따른 폐지 사유는, ① 해운동맹의 운임 공동결정으로 인한 효율성 증진효과의 근거가 박약하고, ② 해운동맹을 통해 운임을 공동으로 결정함으로써 발생한 이익이 화주에게 이전된다는 결과가 나타나지 않으며, ③ 해운동맹 이외의 다양한 협력형태가 존재하는바 해운동맹만이 안정적인 해운서비스 공급을 위한 최선의 방안이 아니며, ④ 해운동맹이 독립된 선사들을 반드시 배제하지 않는다고 단언할 수 없다는 것이었다.

45) 얼라이언스와 컨소시움은 주로 선복교환, 선박공유, 터미널이나 장비의 공동이용 등의 협력을 내용으로 한다.

46) 한-동남아 항로의 '동남아정기선사협의회', 한-중 항로의 '황해정기선사협의회'(이하 '황정협'이라 한다), 한-일 항로의 '한국근해수송협의회'(이하 '한근협'이라 한다) 등이다.

동맹이 그 명맥을 유지하고 있다.

나) 한-동남아 항로에서의 해운동맹을 위한 단체: IADA, 동정협

(1) IADA(Intra Asia Discussion Agreement: 아시아역내항로운임협정)

(가) 개요

103 IADA는 1992. 2. 23. 아시아 역내를 운항하는 정기선사들 간에 상호협정 및 합의를 통한 아시아 역내 선사들의 수익성 제고, 항로안정화 도모, 선사 간 협의 창구 마련으로 시장상황에 대한 공동대처를 모색할 목적으로 결성되었으며, 홍콩에 그 사무국이 있었다. 2004년 기준[47] 총 회원선사는 33개사였으나, 2012년에는 26개사, 2016년에는 17개사로 회원선사 수가 줄어들었으며 2018년 2월에는 최종 해산되기에 이르렀다.

(나) 참여 사업자

104 2004년 기준, 회원선사로 외국적선사는 GSL, OOCL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이 및 양밍 등이 있었으며 국적선사로는 한진, 흥아, 에이치엠엠, 고려 및 장금이 있었다. 그 후 2005년 CNC, 2009년 씨랜드머스크, 2011년 팬오션이 회원선사로 가입하였다.

105 회원으로 가입한 선사들은 IADA 측에 탈퇴를 요청하는 문건을 보내기 전까지는 IADA 회원사로서 지위를 가지고 회비를 납부하며 해운동맹 활동에 참가하였다. IADA를 탈퇴한 연도를 주요 선사별로 살펴보면, 우선 2010년 TSL, 2013년 팬오션, 2016년 한진이 IADA를 탈퇴하였다. 2017년 및 2018년에는 CNC, GSL, OOCL, SITC, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이, 양밍 등의 탈퇴가 이어졌다.

47) 동정협은 2004년 이전의 IADA 회원사 내역 자료는 파악할 수 없다고 한다.

(다) 가입·탈퇴 방식 및 회비 납부

106 회원사에 대한 별도의 가입 심사는 없으며, 탈퇴를 원하는 시기로부터 30일 전에만 통보를 하면 탈퇴 역시 자유롭게 이루어졌다. 또한 IADA 회의 등으로 인하여 발생한 비용은 회원사들끼리 공평하게 분담하였다.

107 이와 별도로 IADA의 한국 내 로컬 회의 개최 시 회의 장소 섭외 및 회의 결과 기록 등 보조적 역할을 수행하였던 동정협은 대한민국 항로를 운항하는 IADA 회원사들에게 운영비를 1년에 20~30만 원씩 1~2차례 수취하였다. IADA 회원사 중 국적선사들은 동정협에도 가입되어 있었기 때문에 동정협에 매년 납부한 회비로 충당된 동정협 예산에서 IADA 운영비가 납부되는 것으로 처리되었다. 외국적선사의 경우에는 동정협에 회비를 납부하지 않으므로 동정협에 운영비를 납부하였다. 운영비는 IADA 한국 내 로컬 회의 후 식사 등 식음료 비용, 회원사 간 모임 비용 등으로 사용되었다.

(라) 조직

108 의사결정 회의체는 직급별, 국가별로 다수가 있다. 최고의결기구로는 IADA Principal's General Meeting(PGM)이 있는데, 이 회의는 통상 연 2~3회 IADA 전 회원사가 참석하여 전반적인 항로의 운영 방향과 시장동향에 대하여 논의하였다. IADA Steering Committee Meeting(SCM)도 PGM과 논의내용은 비슷하나, IADA 전 회원사가 아니라 주요 회원사들만 참석한다는 점이 다르다. SCM 회의는 IADA의 정책방향을 결정하고 각 국가별 LAC(Local Action Committee) 회의에서 협의한 사항을 검토·승인하며 연 2~3차례 개최되었다.

109 LAC 회의에는 해당 국가 내 항로를 운영하는 선사들이 참석하여 PGM 회의나 SCM 회의에서 논의된 주요사항을 실제 항로에 반영하고 실행하기 위해 필요한 세부적인 사항들에 대하여 논의하였다. 예를 들어 IADA KOREA LAC 회의의 경우, 한국에서 아시아 역내로 출발하거나 아시아 역내에서 한국으로 향하는

항로와 관련한 운임, 시장상황 등에 대하여 논의하였다. IADA KOREA LAC 회의에는 국적선사의 경우 본사가 직접 참여하나, 외국적선사의 경우 국내 지사 또는 대리점이 참석하였다. 또한 IADA KOREA LAC 회의에서 논의된 내용을 보다 구체화하는 차원에서 해당 국가의 항로 중에서 주요 구간의 운임을 안정시키거나 회복시키기 위한 협의를 진행하는 Sub-Committee(이하 'sub-com'이라 한다) 회의를 개최하기도 하였다. 그 밖에 IADA에 가입되지 않은 국내외 선사들도 참석 대상으로 하였던 '아주항로 주요선사 회의'도 있었다. 다만 위 세 가지 회의 모두 참석 대상, 논의 내용, 개최 목적 등 측면에서 큰 차이는 없었다.

<표 10> 동정협 박○○ 사무국장의 진술조서 발췌(소갑 제3-22호증)

문) 각 회의별 관계는 어떠한가요? 답) sub-com회의는 LAC 회의와 거의 차이가 없다고 생각합니다. 주요선사 회의는 LAC 회의가 변주된 형태라고 생각합니다. IADA 회원사가 아닌 경우도 초대하여 같이 논의하는 형태였습니다.

110 IADA KOREA LAC 회의 및 sub-com 회의는 연간 편차는 있었으나 2007년부터 2015년까지의 기간 중 대략 연간 6~9회 정도 개최되었으며, 아주항로 주요선사 회의는 개최 주기가 불규칙적이었다. IADA KOREA LAC 회의와 sub-com 회의는 IADA KOREA LAC Chairman이 중심이 되어 운영되었는데, IADA KOREA LAC Chairman은 주로 당해연도 동정협 회장사가 맡았다.

111 한편, 동정협 사무국은 IADA KOREA LAC Chairman을 보조하여 일종의 서기 및 코디네이터 기능을 맡아 수행하였다. 동정협 사무국 소속 사무국장 및 직원은 회의 소집 및 연락, 회의 장소 섭외 등의 업무를 수행하였으며, 회의 내용을 요약·정리하여 회의록을 작성한 후 이를 IADA KOREA LAC Chairman의 승인을 받아 최종 회의록을 회원선사 및 IADA 홍콩 사무국에 송부하는 역할도 하였다. 또한 PGM 회의나 SCM 회의의 회의록 및 주요사항을 회원선사들에게 전달하는 역할도 수행하였다.

112 IADA KOREA LAC 회의, sub-com 회의 및 아주항로 주요선사 회의에서는

한-동남아 항로의 시장상황 공유, 기본운임과 부대운임의 도입·조정 및 회원선사에게 필요하다고 인정되는 기타 사안에 대한 협의가 이루어졌다.

(마) 항로

113 관할 항로는 한국, 중국, 일본, 대만 및 동남아시아 각국의 항로이며 이를 통상 '인트라아시아 항로'라 한다. 한국-동남아 항로는 인트라아시아 항로 중 하나이다.

(2) 동남아정기선사협의회

(가) 개요

114 동정협은 1978년 한국선주중립위원회가 창립되면서 만들어진 부회 중 하나인 동남아부회가 그 전신이다. 1980년 한국선주협회 내 수송협의회가 결성되었고 그 중 하나로 동남아부회가 있었으며, 1985년 동남아부회에서 동남아정기선사수송협의회로 그 명칭을 변경하여 오늘에 이르렀다. 결성 목적은 동남아정기선사 간 과당경쟁 방지, 안정적 서비스 제공에 의한 교역증대이며, 2001년 기준 총 회원선사는 고려, 동남아, 장금, 한진, 에이치엠엠, 흥아 등 6개사였다.

(나) 참여 사업자

115 주요 선사별로 가입·탈퇴 내역을 살펴보면, 우선 고려, 장금, 흥아는 협회 결성 초기부터 현재까지 계속 회원사로 활동하였다. 에이치엠엠은 2019년 9월 탈퇴하였으며, 범양상선 주식회사는 2003년 1월 가입한 후 2004년 팬오션으로 사명을 변경하여 활동을 지속하여 오다가 2013년 7월 탈퇴하였다. 남성은 2006년 11월, 천경은 2012년 10월, 동진은 2014년 4월, 범주는 2016년 4월 동정협에 가입한 후 현재까지 회원사로 남아있다. 에스엠은 2017년 3월 동정협에 가입하였으며 현재까지 활동을 지속하고 있다.

(다) 가입·탈퇴 방식 및 회비 납부

116 동정협 규약에 따르면 한국-동남아 항로에 취항하는 국적 외항정기화물운송사업자는 동정협 가입을 신청할 수 있으며, 가입을 원하는 선사는 가입 신청서 제출 후 회원사 2/3 이상의 동의를 얻은 경우 가입이 승인된다. 동정협 탈퇴는 탈퇴일 3개월 전에 통보하면 되고, 회원사의 동의를 얻을 필요는 없다.

117 동정협 가입이 승인되면 500만 원의 가입비를 내야 하며[48], 1년에 한 번씩 회비를 내야 한다. 동정협은 2014년 2월 이전까지는 회원사별로 연간 약 2,000~3,000만 원 정도의 금액을 회비로 부과하였는데, 2014년 2월 동정협 규약을 변경하여 회비를 '기본회비 70% + 실적회비 30%'로 구분하여 징구하기로 하였다. 기본회비는 회원사 간 균등부담하도록 하고, 실적회비는 적취물량 기준으로 산정하였다. 회비는 동정협 사무국 직원들의 인건비, 동정협 회의 시 식비 등으로 사용되었으며, 연초 총회를 통하여 회비를 기반으로 연간 예산을 확정하고 작년의 회비 사용내역을 결산하였다.

(라) 조직

118 동정협 내 의사결정 회의체는 직급별로 이사·상무급 회의인 '대표위원회의', 영업팀장급 회의인 '수출영업팀장회의', '수입영업팀장회의'가 있으며, 그 외에 동정협 회원사 소속 사장들의 모임인 '사장단조찬회'가 있다. 대표위원회의는 2009년 이전까지 '운영위원회의'로 불렸으며, 주로 영업담당 임원들이 참석하여 동정협 운영 방향, 운임에 대한 방향을 협의하였다. 영업팀장회의는 영업담당 팀장들이 참석하여 대표위원회의 논의 결과에 따른 실무 작업을 진행하거나 시장현황과 관련된 정보를 나누기 위한 목적으로 개최되었으며, 통상 한국발 동남아착 수출항로에 대한 영업팀장회의와 동남아발 한국착 수입항로에 대한 영업팀장회의가 별도로 개최되었다. 사장단조찬회는 주요 논의대상이 있을 때마다 비정기적으로 열렸으며, 대표위원회의는 한 달 또는 분기에 한 번꼴로 그리고 영업팀장회의는 격주에

48) 동정협 제출 자료에 따르면, 2005년~2015년 동안 실제 부과하지는 않았다고 한다.

한 번꼴로 개최되었다.

119 참고로 2009. 1. 30. 동정협 사무국이 작성한 “동남아정기선사협의회가 운영중인 회의” 문건에 따르면, 동정협은 2009년 당시 ① 동정협 운영위원회, ② IADA KOREA LAC 회의, ③ 동정협 팀장회의, ④ 동정협 회원사와 외국적8사(외국적사 중 시장정유율 상위 8사) 영업팀장회의, ⑤ 동정협 회원사와 외국적 8사 임원 간담회, ⑥ 기타 특정 주제·화물·화주에 대한 대책 회의를 운영하고 있었다.

<표 11> 동정협이 운영 중인 회의 관련 문건 발췌(소갑 제3-22호증)

동남아정기선사협의회가 운영중인 회의 1. 동정협 운영위원회 (연 6~8회 정도 개최) -회원사 임원이 참석 -주요정책 논의, 결정 -회장사와 회의일정, 안건 협의 -회장사에서 주재 2. IADA KOREA LAC (연 8~10회 정도 개최) -IADA 가맹선사 회의(외국선사는 한국지점, 대리점에서 참석 / 주로 팀장 level 참석) -IADA 결정사항에 대한 실행계획, 실행상황 등 점검 -필요 시 sub-com 구성 -회장사에서 주재 3. 동정협 팀장회의 -수출팀장회의 (매주) -수입팀장회의 (월 1회) -해외영업팀장(삼국간)회의 (월 1회) 4. 동정협 회원사 & 외국적 8사(외국적사 중 시장점유율 상위8사) 영업팀장회의 (연 6회 정도 개최) 5. 동정협 회원사 & 외국적 8사 임원 간담회 6. 기타 -특정 주제별 회의 (필요 시) -특정화물 관련 선사회의 (ex: 제지화물 관련선사 회의) -특정화주 대책 회의 등

* 출처: 동정협

120 동정협 내 회의는 동정협 회장사 또는 회원사의 요청이 있을 경우 개최되었

고, 직전 회의에서 차기 회의 일정이 편성된 경우 그에 따라 회의가 개최되기도 하였다. 동정협은 사무국장을 포함하여 상근 직원 2명으로 구성된 사무국을 두어 동정협 내 회의와 관련한 업무를 보조하도록 하였다. 동정협 사무국은 회의 소집 및 연락, 회의 장소 섭외 등의 업무를 수행하였으며, 회의 내용을 요약·정리하여 회의록을 작성한 후 회원사에게 배포하였다.

121 대표위원회의, 영업팀장회의 등 동정협 내 회의에서 논의된 내용과 IADA KOREA LAC 회의, sub-com 회의 등 IADA 내 회의에서 논의된 내용들은 서로 공유되었다. 즉, 아래 <표 12>와 같이 동정협 내 회의에서 한-동남아 항로의 운임 등에 대하여 협의할 때 IADA 내 회의의 논의 내용을 참고 및 준용하였다. 이는 동정협과 IADA 모두에 가입된 선사들[49]이 있으며, 논의 대상 항로가 동일하였고, 동정협 사무국이 IADA KOREA LAC 회의의 서기 및 코디네이터 역할을 겸하였기 때문이었다. 이로 인하여 카르텔 회의에 참석한 피심인 소속 임직원 중 자신이 참석한 회의가 동정협 내 회의인지 IADA 내 회의인지 구별하지 못한 경우[50]도 있었으며, 동정협 사무국도 회의 결과를 정리하는 회의록에 그 회의의 이름을 기록할 때 '동정협'과 'IADA'를 혼용[51]하여 사용하였다.

<표 12> 동정협 박○○ 사무국장의 진술조서 발췌(소갑 제3-22호증)

문) 동정협 내 회의에서 논의된 내용과 IADA 내 회의에서 논의된 내용은 서로 공유되었습니까? 예를 들어 IADA KOREA LAC 회합에서 논의되어 공감대를 이룬 내용이 근시일 내에 개최되는 동정협 수출영업팀장 회합에서 공유 및 논의되었습니까? 반대로 동정협 영업팀장 회합에서 논의되어 공감대를 이룬 내용이 근시일 내에 개최되는 IADA KOREA LAC 회합에서 공유 및 논의되었습니까? 답) 네 그렇습니다. 서로 무관하다고 할 수 없습니다. 동정협 회원사와 IADA 회원사 간 교집합이 있고, 동정협 회의에서는 논의하였는데 IADA 회의에서는 논의하지 않을 이유가 없기 때문입니다.

49) 고려, 장금, 에이치엠엠, 흥아 등이었으며, 이들은 한-동남아 항로에서 시장점유율이 상대적으로 높은 선사들이었다.

50) 고려 성○○ 상무는 "어떤 회의가 동정협, IADA 회의인지 구별되지 않는 경우들도 있었다"고 하면서 "외국적선사도 참석하면 IADA 회의고 국적선사만 참석하면 동정협 회의라고 생각"하였다고 진술하였다. 완하이 강○○ 상무도 "IADA 회의 인줄 알고 갔는데 나중에 동정협 사무국장이 보내준 공문(회의록)을 보니 동남아정기선사협의회 회의라고 적혀있었다"고 진술하였다.

51) 이는 '아주항로 주요선사 회의'에서 자주 나타났다. 동정협 박○○ 사무국장의 진술에 따르면 '아주항로 주요선사 회의'는 IADA KOREA LAC 회의가 변형된 형태로써 IADA 회의 중 하나라고 하였으나, 이 회의의 결과를 정리한 회의록 상에는 동정협 회의라고 적혀있는 경우들이 있었다.

(마) 항로

122 한-동남아 항로는 대한민국의 항구와 동남아 각국의 항구를 연결하는 항로인데, 대한민국의 주요 항구는 부산, 울산, 광양, 인천 등이 있다. 동남아의 경우 베트남의 호치민 / 하이퐁, 태국의 방콕 / 람차방, 필리핀의 마닐라, 말레이시아의 포트켈랑 / 페낭, 인도네시아의 자카르타 / 수라바야와 함께 싱가포르, 대만, 홍콩 등[52]이 주요 항구라 할 수 있다.

5) 컨테이너 해상화물운송서비스 시장의 현황

가) 세계 각 지역별 외항 컨테이너 해상화물운송서비스 규모

123 전 세계 수출입 컨테이너 물동량의 규모는 2018년 기준으로 약 793,838천 TEU로 추산된다. 2018년 기준 세계 수출입 컨테이너 물동량 가운데 아시아 지역이 54.0%로 가장 큰 비중을 차지하고 있으며, 유럽지역 17.3%, 북미지역 8.2% 등의 순으로 점유율을 차지하고 있다.

124 2013년부터 2018년까지의 기간 동안 세계 각 지역별 수출입 컨테이너 물동량은 점진적으로 증가해왔으며, 2015년과 2016년을 제외하고 세계 전체 수출입 컨테이너 물동량은 매년 5% 이상 성장해왔음을 알 수 있다.

<표 13> 세계 지역별 수출입 컨테이너 물동량 추이

(단위 : 천 TEU)

구 분	2013	2014	2015	2016	2017	2018
북미	53,489	55,696	58,343	59,126	63,494	65,236
유럽	115,407	120,555	118,201	122,085	129,014	137,570
아시아	343,927	362,506	367,858	379,337	402,159	429,072

52) 홍콩을 거쳐 도착하는 남중국 지역 항구들도 포함되어 있다.

중동/남아시아	53,120	57,651	60,765	63,139	67,177	71,297
남미	42,325	42,540	42,795	42,345	44,995	48,658
아프리카	23,384	24,362	25,078	24,695	26,051	28,636
오세아니아	10,826	11,308	11,590	11,833	12,576	13,370
합 계	642,478	674,616	684,629	702,559	745,466	793,838

* 출처 : Drewry Container Forecaster

나) 우리나라의 외항 컨테이너 해상화물운송 서비스 규모

125 우리나라의 외항 수출입 컨테이너 물동량 규모도 전반적으로 증가 추세에 있다. 2018년 기준 지역별 수출입 컨테이너 물동량 가운데 동북아시아 지역이 51.0%로 가장 높은 비중을 차지했으며, 다음으로 북미 지역(15.6%), 동남아시아 지역(12.8%) 순으로 컨테이너 물동량이 많은 것으로 나타났다.

126 2011년부터 2018년까지의 기간 동안 동북아시아, 북미, 동남아시아 3개 지역의 수출입 컨테이너 물동량은 매년 증가하였는데, 특히 동남아시아 지역은 해당 기간 동안 78.9% 증가하였다.

<표 14> 우리나라 지역별 수출입 컨테이너 물동량 추이

(단위 : 천 TEU)

구 분	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
북미	3,026	3,188	3,226	3,371	3,716	3,700	4,056	4,487
유럽	1,482	1,587	1,652	1,868	1,848	1,700	1,684	1,773
동북아시아	10,810	11,371	12,153	12,679	12,825	13,167	13,826	14,648
동남아시아	2,050	2,395	2,656	2,759	2,852	3,128	3,443	3,669
중동/남아시아	1,536	1,303	1,307	1,410	1,440	1,395	1,437	1,416
중남미	1,432	1,485	1,472	1,695	1,879	1,878	1,845	1,929
아프리카	300	290	246	274	300	238	192	240
오세아니아	494	538	554	530	557	533	536	534
합 계	21,130	22,157	23,266	24,586	25,417	25,739	27,019	28,696

* 출처 : 해양수산부 PORT-MIS

다) 한-동남아 항로의 컨테이너 해상화물운송 서비스 시장의 규모와 특징

(1) 시장 규모

127 한-동남아 항로의 컨테이너 물동량은 수출과 수입 부문 모두 매년 꾸준히 증가하는 추세였다. 이러한 증가세에 힘입어 2015년을 제외하고는 매년 5% 이상 성장세를 유지해왔다.

<표 15> 한-동남아 항로 수출입 컨테이너 물동량 추이

(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

* 출처 : 한국선주협회

(2) 주요 사업자

128 한-동남아 항로에서 컨테이너 해상화물운송 서비스를 제공하는 사업자는 크게 국적선사와 외국적선사로 구분할 수 있다. 국적선사에는 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션 및 흥아 등이 있으며, 외국적선사에는 CNC, COSCO, GSL, OOCL, PIL, SITC, TSL, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이 및 양밍 등이 있다. 앞서 살펴보았듯이 대부분의 국적선사는 동정협 회원이었거나 현재도 회원이며, 대부분의 외국적선사는 IADA 회원사로 활동한 바 있다.

129 2018년 기준 수출항로의 물동량 기준 점유율 순위는 고려(00.0%), 흥아

(00.0%), 에이치엠엠(00.0%), 장금(00.0%), 완하이(00.0%) 순이며, 수입 항로의 물동량 기준 점유율 순위는 고려(00.0%), 에이치엠엠(00.0%), 홍아(00.0%), 장금(00.0%), 완하이(00.0%) 순이다. 수출입 물량별 점유율 상위 5개 업체는 2005년부터 2018년까지의 기간 동안 대체로 동일하게 유지되어왔다.

130 2005년부터 2018년까지의 기간 동안 한-동남아 항로에서 국적선사가 차지하는 점유율은 꾸준히 상승하여 2018년에는 수출입 물량 모두에서 국적선사가 70% 내외의 점유율을 점하게 되었다.

<표 16> 2018년도 선사별 수출입 컨테이너 적취물량 및 점유율

(단위 : TEU, %)

구 분	수출 물량	점유율	수입 물량	점유율
*APL				
천경				
*CNC				
*COSCO				
동진				
동영				
*에버그린				
*GSL				
홍아				
에이치엠엠				
고려				
남성				
*OOCL				
*PIL				
범주				
팬오션				
*SITC				
에스엠				
장금				
*완하이				
기타				
합 계				

* 출처 : 동정협, *은 외국적선사

(3) 주요 항로

131 한국과 동남아시아 국가를 잇는 주요 항로로는 한국과 대만, 홍콩(남중국 포함), 필리핀, 태국, 싱가포르, 인도네시아, 말레이시아 및 베트남 사이를 오가는 항로가 있다. 2018년 기준, 수출 항로의 경우 한국발 베트남착(458,573 TEU), 한국발 홍콩(남중국)착(275,289 TEU), 한국발 인도네시아착(176,560 TEU) 순으로 물동량이 많았고, 수입 항로의 경우 베트남발 한국착(465,348 TEU), 홍콩(남중국)발 한국착(354,341 TEU), 태국발 한국착(203,873 TEU) 순으로 물동량이 많았다.

<표 17> 2018년도 세부 항로별 수출입 컨테이너 물동량

(단위 : TEU, %)

구 분	대만	홍콩 (남중국)	필리핀	태국	싱가폴	인니	말련	베트남	합계
수 출	102,398	275,289	80,176	144,881	56,315	176,560	148,820	458,573	1,443,012
수 입	78,282	354,341	46,847	203,873	47,578	147,079	160,572	465,348	1,503,920

* 출처 : 동정협

(4) 특징

132 한-동남아 항로는 다른 해상화물운송 항로와 마찬가지로 전 세계 경기변동에 따라 선적 대상 화물의 공급량 즉, 물동량이 달라지고 이로 인하여 해상화물운송 서비스의 수요 및 운임이 영향을 받게 된다. 또한 정해진 출발지에서 도착지로 화물을 운송하는 서비스 자체는 선사들 간 크게 다르지 않기 때문에 주로 운임 즉, 가격을 통하여 경쟁을 한다는 점도 동일하다. 그리고 컨테이너 선박, 항만 및 육상운송 인프라 등을 갖추어야 하기 때문에 대규모 자본이 필요하여 진입장벽이 높다는 점도 동일하다고 할 수 있다.

133 다만, 한-동남아 항로에는 해운동맹이 더 이상 존재하지 않거나 그 활동이 감소한 원양 항로와 달리 동정협이라는 국적선사 간 단체가 존재하고 있다. 또한 2018년까지도 국내외 선사 간 단체인 IADA가 존재하여 이 두 단체를 구심점으로

하여 오랜 기간 동안 국내외선사들의 정보교류 및 협력이 이루어져 왔다.

134 그리고 한-동남아 항로는 한-일 항로[53], 한-중 항로[54]와 함께 우리나라의 대표적인 근해 항로라 할 수 있는데, 이러한 근해 항로는 원양 항로에 비하여 상대적으로 자국선사들이 서비스를 제공하는 경우가 많고 필요한 선박, 인프라 등 자본력의 크기에 있어서도 선사 간 큰 차이가 있다. 한-동남아 항로도 우리나라 선사들의 점유율이 상대적으로 높으며, 이들 대부분[55]은 근해 항로에서만 해상화물운송 서비스업을 영위하고 있다.

2. 위법성 판단

가. 인정사실 및 근거

1) 공동행위 개요

가) 개관

135 이 사건 피심인들은 2003. 12. 2.부터 2018. 12. 5.[56]까지의 기간 동안 한-동남아 항로에서 컨테이너를 통해 화물을 운송하는 서비스의 가격(기본운임과 각종 부대비용을 모두 포함)을 합의하고 이를 실행하였다.

136 이러한 합의는 피심인들이 회원사로 가입되어 있는 한-동남아 항로의 컨테이너 선사들 간 협의체인 동정협과 IADA 내 사장급, 고위급 임원 및 선임관리자급 임직원 간의 중층적 카르텔 회의[57]를 통하여 주로 이루어졌다.

---

53) 한국발 일본착 및 일본발 한국착 항로를 말한다. 이하 같다.
54) 한국발 중국착 및 중국발 한국착 항로를 말한다. 이하 같다.
55) 에이치엠엠과 에스엠이 원양 항로에도 서비스를 제공하고 있다. 한편 한-동남아 항로에서 해상화물운송 서비스를 제공하는 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 장금, 천경, 팬오션, 에이치엠엠, 흥아, 에스엠 등 국적선사는 한-일 항로, 한-중 항로에서도 해상화물운송 서비스를 제공하고 있다.
56) 피심인별 공동행위의 시기 및 종기는 상이하나, 가장 처음 공동행위에 참여하여 가장 마지막까지 공동행위를 지속한 피심인(고려, 에이치엠엠, 장금 및 흥아)을 기준으로 한 기간이다.
57) 사장단 조찬회, 대표위원회의(운영위원회의), 수출 및 수입영업팀장회의, IADA KOREA LAC 회의, sub-com 회의, 아주항로 주요선사 회의 등

137 이 사건 합의는 2003년 동정협 내 회의를 통하여 이루어진 국적선사들 간 합의로부터 출발하였다.[58] 그러나 이후 외국적선사들도 합의에 동참시켜 더욱 강한 실행력을 담보할 필요가 있었고 이에 2007년 동정협 내 회의와 더불어 IADA 내 회의를 추가적으로 개최함으로써 외국적선사들과 국적선사들 간 합의로 그 형태가 변하게 되었다. 그 이후 2016년 이전까지는 국적선사들만 참여하는 합의와 국적선사들 및 외국적선사들 모두 참여하는 합의가 병렬적으로 이루어졌다. 2016년부터는 IADA 회의가 거의 개최되지 않으면서 동정협 내 회의를 통한 합의만 남게 되었다.

138 피심인들은 한-동남아 항로의 컨테이너 해상화물운송 서비스의 가격 인상 및 유지를 위하여 세부 항로 및 화물별 최저운임 가이드라인 설정, 각종 부대운임의 도입 및 인상 등을 주기적으로 합의하였고, 상호 간 합의 준수 여부를 상시적으로 점검하였다.

139 이러한 합의는 약 15년의 기간 동안 시장 상황의 변화, 가격 인상의 용이성 등에 대응하여 그 내용이 조금씩 변화하여 왔다. 피심인들은 거의 매년 정기적으로 기본운임(순수해상운임)을 인상시키거나 그 하락을 방지하기 위하여 각 세부 항로 및 화물별 '최저운임 가이드라인(AMR[59])'을 공동으로 결정하고 이를 실행하였다. 이와 함께 동일한 시기에 각 선사의 운임을 일정액 만큼 인상(RR[60])하자는 합의도 이루어졌다.

140 '최저운임'이란 본래 해당 운임 이상의 운임을 부과하자는 의미이지만, 실질적으로는 피심인들이 결정한 최저운임이 시장운임으로 작용하였다. 왜냐하면 화주들이 자신의 화물을 운송할 선사를 선택할 때 운임 수준을 매우 중요하게 고려하는 상황에서 어느 선사가 다른 선사들보다 더 높은 운임을 부과하게 되면 화주들은 더 낮은 운임을 제시한 거래처와 계약할 가능성이 높으므로 사실상 시장운임

58) 1990년대부터 협회 내 회의와 모임이 지속되어 왔던 것으로 보이나, 그 이전 회의와 관련된 사실은 확인하기 어렵다.
59) Agreed Minimum Rate의 약자이며, 직역하면 합의된 최저운임이다.
60) Rate Restoration의 약자이며, 운인인상 또는 운임회복을 의미한다.

이 피심인들이 결정한 최저운임으로 수렴하는 효과가 있었기 때문이다.

141 아울러, 유류비 및 인건비 인상, 예상하지 못한 화물 운송 수요의 증가, 수지 개선의 필요성 등으로 인하여 부대운임을 도입하거나 인상할 필요가 있는 경우 피심인들은 각종 부대운임 도입 여부나 인상 여부, 부대운임의 수준, 시행 시기 등을 공동으로 결정하고 이를 실행하였다.

142 한편 대형화주들이 입찰 방식을 통하여 운임을 결정하는 경우, 피심인들은 입찰이 이루어지는 시기 전후의 회합 및 이메일 교환 등을 통하여 투찰가격을 합의하고 이를 실행하였다. 이때 투찰가격은 통상 기존에 합의한 AMR 및 RR 등의 내용을 반영하는 수준에서 결정되었다.

143 이러한 가격 합의의 이면에는 자신의 기존 거래처하고만 거래하고 다른 선사들의 기존 거래처를 침탈하지 않겠다는 피심인들 간의 암묵적 인식[61]이 있었다. 다른 선사들의 기존 거래처를 침탈하기 위하여 기존 가격보다 인하된 가격을 제시할 경우 가격 합의를 실행할 수 없었기 때문이었다.

144 피심인들은 합의한 내용이 준수되는지 여부를 면밀하게 감시하였다. 즉, 피심인들 중 어느 선사의 물동량이 증가하면 다른 피심인들은 그 선사의 가격인상을 의심하고 이에 대해 항의하는 등 합의사항을 불이행할 경우 이에 대하여 비난하거나 보복가능성을 제시하는 방법으로 합의이행을 촉구함으로써 이탈자를 방지·색출·제재하는 기능이 충실하게 작동되었다.

145 특히, 2016년 이후부터는 인트라아시아 정기선사 사장단 합의에 따라 발족된 '중립위원회'를 통하여 합의한 내용의 준수여부를 더욱 강하게 감시하였다. 중립위원회는 감시 대상 항로 및 일시 등에 대한 감시 준칙을 정한 후 불시에 피심인 사업장을 방문하여 화주들과의 거래 내역을 확인하였으며, 합의사항을 준수하지 않은 것이 적발될 경우 일련의 소명 절차를 거쳐 벌과금을 부과하기도 하였다.

61) 피심인들은 이를 '운임회복의 문법', '운임회복의 맥락' 등으로 지칭하였다.

나) 관련 회합 및 공동행위의 양상

(1) 관련 회합 : 동정협 내 회의 및 IADA 내 회의

(가) 개요

① 동정협 내 회의

㉮ 사장단 회의

146 동정협 소속 회원사[62]의 사장들의 모임으로 사장단 회의, 사장단 조찬회 등의 명칭으로 불리었다. 주로 친목도모, 시장상황 공유 등의 주제로 모임을 진행하다가 2004년 최초의 최저운임 가이드라인을 합의한 이후, 신규 부대비용의 도입 합의 등 대형 이슈들에 대한 최종적이며 강력한 합의 및 합의 실행 결의를 하였다. 정해진 회의 개최 주기는 없었고 별도의 회의록도 남겨두지 않은 경우가 많았다.[63]

㉯ 대표위원회의

147 동정협 소속 회원사에 소속된 영업이사·상무 등 고위임원들의 모임으로 당초 운영위원회의라는 이름으로 불리다가 2009. 2. 13. 총회에서 대표위원회의로 그 이름을 변경하였다. 회의 시 논의 내용은 통상 수출·수입영업팀장회의에서 합의된 사항을 확인·결정·수정하거나 사장단 회의에서의 결정사항을 구체화하여 수출·수입영업팀장회의에서 실무적인 사항을 논의할 수 있도록 가이드를 결정하는 것이었다. 또한, 합의된 운임이 준수되고 있는지 여부에 대한 감사가 이루어진 경우 그 결과 및 향후 대응 방향에 대한 논의도 이 회의에서 이루어졌다. 회의는 매월 또는 격월로 개최되었고, 연초에 총회를 열어서 전년도의 합의사항을 점검하고 해

62) 동정협 이외에 한근협, 황정협 소속 회원사들의 사장들 전체가 모이기도 하였다. 이러한 회의를 '인트라아시아선사 사장단 회의', '근해 항로 5개 선사 사장단 회의' 등으로 일컫기도 하였다.

63) 주로 회의록은 동정협 사무국장 또는 직원이 작성하는데, 사장단 회의에는 동정협 사무국장 또는 직원이 참석하지 않기 때문인 것으로 보인다.

당년도의 시장상황을 공유하고 향후 운임계획의 큰 방향을 설정하는 논의를 하였다.

㉰ 수출·수입영업팀장회의

148 동정협 소속 회원사들에 소속된 수출·수입영업팀장들의 모임을 일컫는다. 그러나 동정협 소속 회원사가 아닌 외국적선사 소속 영업팀장도 참석하는 전체선사 영업팀장회의 또는 주요선사 영업팀장회의가 열리기도 하였다.[64] 주로 각 항로 및 화물별 최저운임 가이드라인의 구체적인 내역, 운임인상의 수준, 신규 도입·인상하는 부대운임의 수준 및 시행일 등에 대하여 실무적 차원에서 논의하였으며 합의 사항에 대한 상시적 감시도 병행하였다. 회의는 많으면 주당 1회 정도 개최되었고, 합의 성립 전후 등 특이 사항이 있는 경우 더 잦은 주기로 개최되기도 하였다.

㉱ 기타 회의

149 동정협 소속 회원사들 중 일부 회원사들만 참석하는 회의가 개최되기도 하였다. 예를 들어 한-동남아 노선 중 특정 항로에서 서비스를 제공하는 선사들 간 사전에 구체적인 논의를 한 후에 합의에 이를 필요가 있다고 판단될 경우 이러한 선사들만을 대상으로 한 회의가 개최되었다. 이러한 회의를 통하여 결정된 사항은 이후 전체 회원사들을 대상으로 한 회의에 전달하는 방법 등으로 전체 회원사들에게 공유되었다. 아울러, 대형화주의 입찰 시기에 맞추어서 해당 입찰에 참여하는 선사들 간 투찰 가격을 결정하기 위한 회의가 별도로 개최되기도 하였다. 통상 이러한 회의에는 영업팀장급이 참석하였다.

64) 이러한 회의를 동정협 회의로 구별해야 하는지 IADA 회의로 구별해야 하는지는 불분명하다. 회의에 참석한 피심인 소속 직원들도 자신들이 참석한 회의가 동정협 회의인지 IADA 회의인지 구별하지 못하는 경우도 있었으며, 회의록상 회의의 명칭이 혼용되는 경우도 있었다. 즉, 동정협 소속 회원사들 외 외국적선사의 영업팀장이 함께 참석했음에도 '수출영업팀장회의'라고만 표기하는 경우도 있었다. 동정협 박○○ 국장은 이런 회의들은 비공식적인 IADA KOREA LAC 회의라고 진술한 바 있다.

② IADA 내 회의

㉮ IADA KOREA LAC 회의

150 IADA의 한국 지역(Local) 회의라고 할 수 있다. 즉, IADA에 가입되어 있는 회원사 중 한-동남아 항로에 서비스를 제공하는 선사들 간 한-동남아 항로 서비스의 운임 등에 대하여 논의하는 회의이다.[65] 당초 이와 같은 지역 회의의 목적은 IADA SCM 회의, IADA PGM 회의 등 상위급 회의에서 정해진 연도별 사업계획을 구체적으로 실행하는 방안에 대하여 논의하는 것이나, 실제 논의 내용을 보면 해당 사업계획과 다른 사항을 합의하는 경우가 많았다.

151 주로 회원사들의 임원 및 영업팀장이 참석하였으며, 회의 개최 주기는 일정하지는 않으나 평균 두 달에 한 번꼴로 개최되었다. 의장(chairman)이 회의를 이끌었는데, 보통 그 해의 동정협 회장 선사가 IADA KOREA LAC 회의의 의장을 겸임하였다.

㉯ sub-com 회의

152 IADA KOREA LAC 회의 아래의 각 세부 항로별 소그룹 회의이다. 한-홍콩, 한-대만, 한-베트남, 한-말레이시아, 한-인도네시아 등 그룹이 있었으며 해당 그룹별로 가장 점유율이 높은 선사가 간사 선사를 맡아 회의를 이끌었다. IADA KOREA LAC 회의에서 운임인상 폭 또는 최저운임 수준을 결정하면서 세부 항로별 논의가 필요한 경우 이 회의를 개최하여 논의한 후 그 결과를 다시 IADA KOREA LAC 회의에서 논의하여 최종적인 운임인상 폭 또는 최저운임 수준을 결정하였다.

(나) 운영 방식 : 중층적·병렬적 회의구조

65) 이와 유사하게 일본-동남아 항로에서 서비스를 제공하는 선사들 간 IADA JAPAN LAC 회의, 대만-동남아 항로에서 서비스를 제공하는 선사들 간 IADA TAIPEI LAC 회의 등 로컬 회의가 존재한다.

153 동정협 내 회의인 사장단 회의, 대표위원회의, 수출·수입영업팀장회의는 중층적 구조로 이루어져 있었다. 즉, 가장 상급 회의인 사장단회의에서 회원사 간 큰 틀의 합의(최초의 최저운임 가이드라인 도입 합의, 새로운 부대운임 도입 합의 등)를 하면 그 합의의 세부적인 내용들은 대표위원회의, 영업팀장회의 순으로 논의되었다. 이에 따라 영업팀장회의에서 합의된 내용은 다시 대표위원회의에 안건으로 올려 논의 및 결정되었다. 이때 중요한 합의 사항은 다시 사장단 회의에 안건으로 올려 최종 승인을 받기도 하였다. 최저운임 가이드라인 도입 합의 이후 통상 매년 합의되었던 최저운임 가이드라인과 운임인상 수준은 대표위원회의와 수출·수입영업팀장회의 선에서 논의 후 합의되기도 하였다. 또한 실무상 운임인상 합의의 필요성이 있는 경우 수출·수입영업팀장회의에서 논의 후 대표위원회의, 사장단 회의 순으로 안건을 올려서 합의를 이끌어내기도 하였다.

154 IADA 내 회의들도 중층적 구조로 이루어져 있었다. IADA KOREA LAC 회의에서 최저운임 수준이나 운임인상 수준에 대한 큰 틀의 방향을 잡고 구체적인 내용을 sub-com 회의에서 논의하도록 한 후, sub-com 회의에서 각 세부 항로별 논의가 이루어졌다. 그리고 그 논의내용을 IADA KOREA LAC 회의에서 다시 논의하여 최종적인 합의에 도달하였다.

155 이때, 동정협 내 대표위원회의·영업팀장회의는 IADA 내 LAC회의·sub-com 회의와 혼합·병렬적인 성격을 가짐과 동시에 IADA 내 회의를 이끌어가는 성격도 가지고 있었다. 연도에 따라 다소 차이는 있으나 통상 국적선사들 간 모임인 동정협 내 회의에서 최저운임, 운임인상, 부대운임 도입 및 인상, 대형화주에 대한 투찰가 등에 대한 논의를 하면 이러한 동정을 IADA 내 회의에서 공유하면서 유사한 합의에 이르렀다. 그리고 이러한 외국적선사들의 합의는 다시 동정협 내 회의에서 공유되었다. 한편, 동정협 내 주요선사 영업팀장회의 및 전체선사 영업팀장회의는 국적선사 뿐만 아니라 외국적선사도 참석 가능하였으므로 IADA 내 회의를 통하지 않더라도 국적선사와 외국적선사 간 합의는 가능하였다.

156 이러한 국적선사와 외국적선사 간 논의 구조는 한-동남아 노선에서 국적선

사가 외국적선사에 비하여 높은 점유율을 가지고 있었고, 국적선사들[66]이 동정협과 IADA에 동시에 가입되어 있었던 것에서 기인하였다. 이 사건 행위는 높은 점유율을 가지고 있는 국적선사 간 합의에서 출발하여 해당 노선에서 영업활동을 확대하던 외국적선사까지 포함한 국내외 선사들 간의 합의로 확장된 것이었다. 피심인들은 아래 <표 18> 및 <표 19>에서 보는 바와 같이 국적선사와 외국적선사 간 협력 관계가 필요함을 인식하고 이를 위하여 동정협 및 IADA 내 회의를 활용하였다.

<표 18> 2008. 4. 30. "동남아정기항로 상황개략" 문건 발췌(소갑 제2-225호증)

우리협의회 운영현황
◆ 회원사: 고려, 남성, 씨앤, 장금, 한진, 현대, 흥아, STX 8개사
◆ 관할항로: 홍콩&남중국, 베트남, 태국, 싱가포르, 말레이시아, 인도네시아, 필리핀, 대만 (중략)
◆ 연간 4~5회 운영위원회 개최(회원사 담당임원 참석)
◆ 매주 수출팀장회의 혹은 외국적선사 포함 주요16사 수출팀장회의개최
◆ 격주 수입팀장회의 개최
◆ 연간 4~5회 부산 영업팀장회의 개최
◆ IADA(Intra-Asia Discussion Agreement) 한국지역 소회의 20여 차례 개최하여 외국적선사와 논의/협조
◆ IADA 전체선주회의 참가하여 한국의장선사 지원 및 한국선사 입장 대변
◆ 각 지역 주재원회의(연간 3~4회)
◆ 대형하주 비딩시즌에 맞춘 대책회의 및 별도요청에 따른 회의

66) 특히 국적선사 중 점유율이 높았던 고려, 흥아, 장금, 에이치엠엠 및 팬오션 등이 가입되어 있었다.

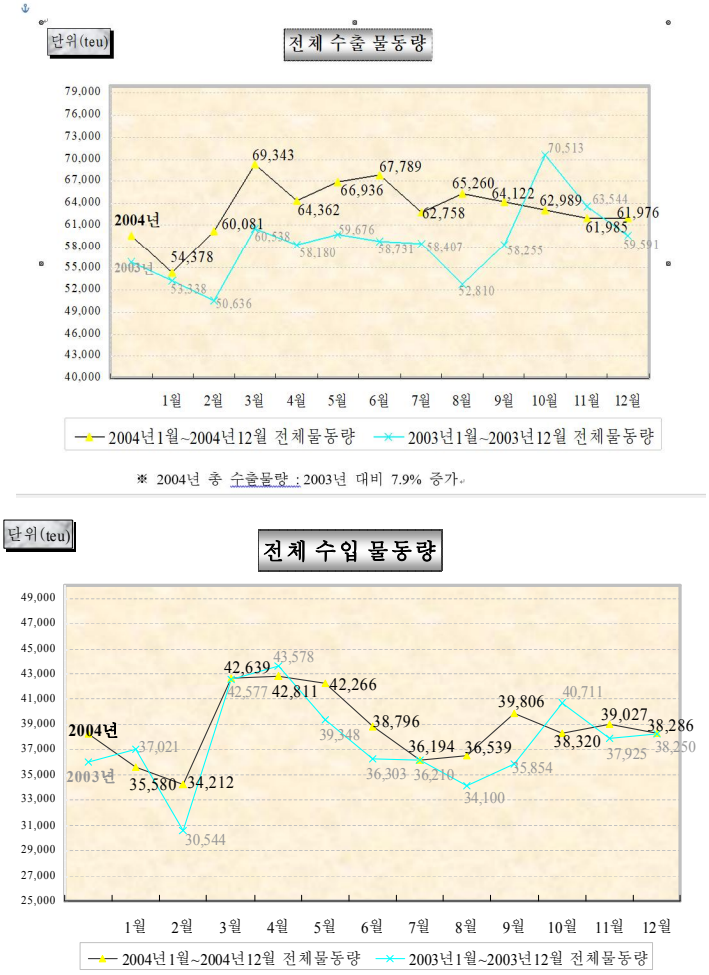
<표 19> 2012년 총회 겸 제1회 대표위원회의 회의자료 발췌(소갑 제2-370호증)

ㅇ 2011년 주요추진업무 (중략)
3. 동정협&IADA 취항선사 간 협력
◦ IADA 미 가입 동정협 회원사의 항로 내 비중이 점증하여 역내항로 사업추진을 위하여 협의체를 뛰어 넘는 협조관계/조율작업 필수적이었음
◦ 이에 STX의 IADA 가입 관련 공감대 지속 형성(STX의 IADA 참여)
◦ 한국&외국적 key carrier 간 협조관계 지속
- 운임회복, 부대비 시행 시 점유율 상위의 key carrier(주로 대만계 선사 Principal)에 별도로 협조 요청(서신발송이나 선주회의 참가 시 면담)하여 시행성공률 향상 제고
◦ 로컬차원의 협조 관계
- 동정협 영업팀장과 외국적선사 팀장 간 정기회합으로 협조관계 유지, 외국적선사 요청사항 접수 등 LAC 의장 보조, local 창구 역할

(다) 회의 개최 경위 및 양상

157 아래 <그림 5>에서 보는 바와 같이 한-동남아 항로는 한 해를 기준으로 보았을 때 보통 3월이 가장 물량이 많은 성수기이며 그 이후로 조금 주춤하다가 9월에 다시 물량이 많아지고 그 이후 연말부터 2월까지는 비수기이다. 피심인들이 해상운송 서비스 판매를 통한 수익을 극대화하기 위해서는 성수기에 운임을 상승시키고, 그 외 기간에는 시장의 수급 상황을 지속적으로 점검하면서 운임이 하락하지 않도록 방지할 필요가 있었다.

<그림 5> 2003년, 2004년 연간 수출입 물동량 추이(소갑 제2-90호증)



* 출처: 동정협

158 이에 피심인들은 매년 1월~2월경 총회를 개최하여 전년도의 합의사항 및 실행내역을 점검하고 금년도의 시장상황을 예측한 후 1년 동안의 운임인상 추진 방향을 논의하였는데 피심인들은 이를 “사업계획”이라고 지칭하였다. 이때 사업계획상 논의되는 운임은 순수해상운임과 부대운임을 포함한 전체 운임에 대한 것이었다. 이는 피심인들의 목표가 운임에 어떠한 명칭을 붙이든 관계없이 화주로부터 수취하는 총 운임을 인상시키는 것이었기 때문이다. 다만 전체 운임에서 큰 비중을 차지하는 순수해상운임을 중심으로 운임인상 논의를 이어가되, 순수해상운임을 인상하는 것이 여의치 않거나 부대운임을 인상할 만한 외부적 요인이 발생한 경우에는 부대운임 인상에 대해서도 논의하였다.

159 이와 같이 피심인들이 동정협 및 IADA 내 회의를 통하여 운임인상에 대하여 논의한 것은 모든 선사가 함께 운임을 인상하지 않으면 시장 운임을 인상할 수 없다는 인식에서 비롯된 것이었다. 이는 아래의 회의록 및 회의에 참석한 피심인 소속 임직원의 진술을 통해서 확인된다.

<표 20> 2005. 9. 22. 임원 회합 회의록 발췌(소갑 제2-120호증)

※ **회원사간 운임경쟁 지양 합의함.** ※ 기 결정된 외국적선사를 위한 AMR준수와 시장상황 등을 IADA를 통해 각 선주에게 지속적으로 요청하고 설명키로 함.

<표 21> 피심인 진술조서 발췌

< 피심인 동정협 박○○ 사무국장 진술조서(소갑 제3-22호증) > 문) 회의록을 살펴보면 "운임회복의 맥락", "운임회복의 문법"이라는 용어가 자주 등장합니다. 이는 어떤 의미입니까? 2013. 3. 5. 항로별 주요선사 회합 관련 동정협 내부 문건에서 "신규화물 선적 억제/금지, 각 사 기존화물 운임인상", 2017. 7. 11. 대표위원회의 회의록에서 "화물이동(Shifting) 없이 자사의 화물에 대해 수지개선을 꾀하는 운임회복의 문법"이라고 기술하고 있는데, 이러한 의미가 맞습니까? 답) 네 맞습니다. **운임회복이 되려면 자기가 들고 있는 화물에 대하여 운임을 올려야하는 것이고, 타 선사가 들고 있는 화물을 빼앗아 오면 운임회복이 되기 어렵기 때문**입니다. 화물이동(Shifting)이 있으면 타 사도 운임회복을 하고 있다고 생각할 수 없습니다. **< 피심인 동영 황○○ 상무 진술조서(소갑 제3-3호증) >** 문) 조사관은 동정협 내 회의에서 2018년 수출입항로에서의 ECRS 1월 도입 및 7월 인상, 5월 THC 인상을 하기로 결정한 바 있는 것으로 알고 있습니다. 맞습니까? 답) 네 맞습니다. **동정협 내 회의에서 같이 하자고 하지 않고서는 개별선사들은 혼자 올리지 못합니다.** 협회가 올리자고 해야지 같이 올릴 수 있는 것입니다. 협회가 공평하게 통보를 해줍니다. 금액은 이렇게 하되 날짜는 사정에 맞춰서 하라고 가이드라인을 주는 것입니다. 협회가 유가가 오르고 터미널하역비가 오른다는 것을 알고 있기 때문에 그에 맞춰서 가이드라인을 준 것입니다.[67] **만약 저희가 혼자서 유가와 터미널 하역비가 올랐다고 화주한테 이야기 하면 화주는 다른 데는 가만히 있는데 너희는 왜 올리려고 하냐고 할 것입니다.**

67) 동영 황○○는 협회(동정협)에서 피심인들이 따라야 할 가이드라인을 주었다는 취지로 진술하고 있으나, 동정협에서 결정한 사항을 일방적으로 선사들이 수용했다고 보기는 어렵다. 왜냐하면, 동정협 박○○ 사무국장은 자신의 역할이 선사들이 카르텔 회의에서 논의한 내용을 정리하는 것이며 플레이어가 아니기 때문에 의견을 개진하지 않는다고 진술하고 있고, 또한 당시의 회의록, 피심인 내부 문건 및 이메일 등을 살펴보더라도 피심인 소속 임직원들이 2018년 대표위원회의, 영업팀장회의 등에서 유가 인상, 최저임금 인상 등의 사유로 수지를 개선할 필요가 있다는 데에 공감한 후, 인상·도입할 부대운임의 항목, 운임 수준, 인상 시기를 공동으로 결정한 것이 확인되기 때문이다.

160 이하에서는 순수해상운임(기본운임)에 대한 합의[68]를 먼저 살펴본 후, 부대운임 및 대형화주 투찰가에 대한 합의 내용 순으로 살펴보도록 한다.

161 피심인들은 연초 총회 개최 후부터 3월 전까지 다른 시기보다 빈번하게 각종 회의를 개최하여 3월부터 적용할 '순수해상운임에 대한 합의'에 이르렀다. 이는 물량이 늘어나는 3월 이전에 합의를 완료하여야 3월부터 인상된 운임을 적용할 수 있기 때문이었다.

162 특히, 한국발 동남아착 수출 항로의 경우 동정협 내 회의와 IADA 내 회의 양 쪽에서 합의가 이루어진 경우가 많았다. 즉, 동정협 내 수출영업팀장회의를 거쳐 대표위원회의에서 운임 가이드라인에 대한 합의가 이루어진 후 IADA 내 KOREA LAC 회의에서 해당 합의 내용이 공유되면서 외국적선사까지 포함된 합의가 이루어졌다.

163 피심인들은 동남아시아 국가별 및 상품별로 상이한 운임 가이드라인을 마련하기도 하였다. 이는 같은 동남아 항로라 하더라도 국가별로 총 운항거리에서 차이가 있어 유류비나 대선료 등이 다르기 때문이다. 또한 같은 국가 내 항로라 하더라도 예를 들어 전자제품과 우든팰릿의 경우 그 부피, 무게, 총 수량 등에서 차이가 있기 때문에 운임도 그에 따라 달라질 수 있기 때문이다. 이러한 운임 가이드라인에는 순수해상운임과 부대운임이 모두 포함된 총 운임에 대한 것도 있었다.

164 피심인들은 3월 전후로 합의를 한 직후에도 지속적으로 회합을 개최하였다. 특히 시행일 전후로 회합이 자주 이루어졌다. 이는 합의한 사항이 잘 이행되고 있는지 점검하고 합의가 잘 준수될 수 있도록 서로 독려 및 감시하기 위해서였다. IADA 내 회의보다는 동정협 내 수출·수입영업팀장회의를 1주~2주에 1회씩 개최하면서 이와 같은 합의 감시가 이루어졌다. 그리고 합의 실행 내역은 대표위원회의, 사장단 조찬회 등에 보고되기도 하였다.

68) 순수해상운임에 대한 논의 과정에서 순수해상운임과 부대운임을 더한 운임 총액에 대해서도 논의한 경우에는 이를 포함하여 서술하였다.

165 피심인들은 3월경 합의가 이루어진 이후 5월~6월경 개최되는 회의에서 추가적으로 운임을 인상할 여력이 있는 경우 6월~7월경에 다시 운임을 인상하는 합의를 추진하였고, 그렇지 못할 경우 3월경 합의를 준수하고 점검하는 데에 힘을 기울였다. 그리고 다시 물량이 늘어나는 9월이 도래하기 전에 위 연초 운임인상 합의 과정과 유사하게 9월에 적용할 운임에 대해 합의하였다. 피심인들은 9월 이후에는 9월 합의의 준수 여부를 서로 점검하였고 연말 및 연초에 물량이 감소될 경우 시장운임도 같이 하락할 가능성에 대비하여 현재의 운임을 유지하자는 결의를 하기도 하였다.

166 이 사건 행위 초기에는 위와 같이 연 2~3회 전체 세부항로 및 품목에 대하여 운임을 합의하는 것만으로도 운임인상 효과가 있었으나, 시간이 지날수록 피심인들은 이와 같은 방식의 합의가 시장상황에 빠르게 대응하기 어렵다고 판단하였다. 이에 운임인상 가능성이 높은 특정항로 및 품목에 대하여 더 잦은 주기로 합의를 함으로써 시장상황의 변화에 대응하였다. 그 결과 2016년 이후부터는 한 달에 한 번 꼴로 특정 항로 및 품목에 적용할 운임에 대한 합의를 하기도 하였다.

167 동정협 내 회의 및 IADA 내 회의에서는 순수해상운임 뿐만 아니라 부대운임의 도입 또는 인상과 관련한 합의도 이루어졌다. 피심인들은 유가나 터미널관리비용 상승, 인건비 상승 등과 같은 외부적 환경 변화가 발생한 것을 계기로 각종 부대운임의 도입 및 인상을 결의하였다.

168 다만 부대운임의 도입 및 인상 합의는 순수해상운임에 대한 합의와 같이 일정한 패턴을 가지고 이루어진 것은 아니었다. 이는 부대운임 자체가 임시적인 운임의 성격을 가지고 도입되었기 때문이다. 다만 한번 도입 또는 인상된 부대운임은 그 이후 도입 또는 인상 사유가 사라지더라도 그대로 유지되는 경우가 많았다.

169 부대운임에 대한 합의는 주로 동정협 내 국적선사 간 회의에서 국적선사들 간 먼저 이루어진 후 이에 대한 내용이 IADA 내 회의 또는 동정협 내 주요선사 간 회의에서 공유되어 전체 선사들이 동참하기로 결의하는 패턴을 보였다.

170 ‘대형화주가 실시하는 입찰에 대한 투찰가격 합의’도 동정협 내 회의 및 IADA 내 회의에서 이루어졌다. 이 역시 대형화주가 입찰을 실시하는 시기 전후로 이루어졌다. 1년에 한 번 입찰을 실시하는 화주에 대응하기 위해서는 연말에, 분기별로 입찰을 실시하는 화주에 대응하기 위해서는 해당 분기가 시작되기 전에 회의를 개최하여 투찰가에 대한 논의를 진행하였다.

171 사장단 조찬회나 대표위원회의에서는 큰 틀에서 입찰에 잘 대응하도록 지시하였고, 주로 수출·수입영업팀장회의에서 투찰가에 대하여 논의하였다. 특정 화주에 대응하기 위한 별도의 소규모 영업팀장회의를 개최하기도 하였으며, 비공식 회의나 회의 이후 메일 교환을 통해 투찰가에 대하여 합의하기도 하였다.

172 그 결과 동정협 내 회합 및 IADA 내 회합은 이 사건 공동행위 기간 동안 연평균 24차례(수출 항로 기준) 및 15차례(수입 항로 기준) 주기적·지속적으로 개최되었다. 그리고 이 회의들에서 순수해상운임, 부대운임, 대형화주에 대한 투찰가 등 해상화물운송서비스의 가격을 구성하는 요소들에 대하여 합의하였고, 합의 준수 여부에 대한 상호 감시·점검도 이루어졌다. 그 외에도 카카오톡 채팅방 운영, 핫라인 공유, 이메일을 통한 의사소통 등 다양한 의사연락을 통해서 합의를 공고히 하였다.

(라) 회의의 진행

173 동정협의 경우 ‘회장사’ 내지 ‘의장사’가 있었는데, 의장사의 임기는 보통 1년이었다. 회원사 간 합의를 통해서 의장사를 결정하였고, 선정된 의장사는 동정협 내 회의와 IADA KOREA LAC 회의의 의장사를 겸임하였다. 회의 자료 작성, 장소 섭외, 회의 개최 공문 발송, 회의 자료 배포 등 회의 실무를 수행하는 동정협 사무국의 사무국장 및 직원은 회의 개최 안건, 자료를 의장사에게 보고하였다. 또한 회의 이후 동정협 사무국장 및 직원은 회의결과를 정리한 회의록을 만들었고, 이를 회원사들에게 배포하기 이전에 의장사에 보고하였다.

174 회의 개최일과 안건은 연초 총회에서 향후 몇 개월 동안의 회의 일정과 안건을 결정하기도 하였고, 회의를 마치기 전에 후속 회의 일정과 논의 내용을 정해두기도 하였다. 아울러 합의 대상 운임에 대하여 지속적으로 논의할 필요가 있을 때나 합의된 운임이 시행된 직후에는 회의를 마치기 전에 1주~2주 뒤에 회의를 열어 운임에 대한 논의 및 점검을 지속하기로 결정하기도 하였다. 한편 사전에 회의 개최일과 안건이 결정되지 않은 경우에는 의장사나 회원사의 요청, 회원사들 간의 시장상황에 대한 인식 공유를 통해서 회의 개최일과 안건이 결정되기도 하였다.

175 회의 개최일과 안건이 정해지면 동정협 사무국은 회의 개최일, 장소 및 안건 등이 담긴 문건을 작성하여 회의 개최 7일~14일 전에 동정협 회의인 경우는 동정협 회원사에게, IADA 회의인 경우에는 IADA 회원사에게 고지하였다. 회의 장소는 통상 한국선주협회 회의실 또는 선사들의 회의실이었고 음식점에서 진행되는 경우도 있었다. 식대는 피심인들이 납입하는 동정협 회비로 처리되었으며, IADA 소속 피심인들이 IADA KOREA LAC 회의에 소요되는 비용을 처리하기 위하여 약 30만 원의 회비를 부담하였다. 회의 시 원활한 합의를 위해서 미리 안건에 대한 의견을 내부적으로 경영진, 임원 및 실무진 등과 검토하여 선사의 입장을 정해서 참석하도록 요청하는 경우도 있었다.

176 회의에서 논의된 내용을 요약 정리한 것이 회의록이다. 동정협 사무국은 통상 회의일의 익일 또는 3일 후에 해당 회의 결과가 기재된 회의록을 작성하여 모든[69] 동정협 회원사 또는 IADA 회원사에게 송부하였고[70], 피심인들은 이 회의록이 논의 결과와 다를 경우 동정협에 이의를 제기하여 회의록을 수정할 수 있었다. 이와 같은 사실은 피심인 동정협 박○○ 국장의 진술을 통하여 확인된다.

<표 22> 동정협 박○○ 사무국장의 진술조서 발췌(소갑 제3-22호증)

69) 사정상 회의에 참석하지 못한 회원사에게도 회의록이 배포되므로, 불참 회원사들도 회의록을 통해서 합의사항을 전달받고 합의에 동참할 수 있었다. 만약 합의사항에 동의하지 않을 경우 다음 회의에 참석하거나 이메일을 통해서 반대의견을 개진할 수 있었다.

70) 대표위원회의, 수출·수입영업팀장회의 및 IADA KOREA LAC 회의의 경우 대부분 회의록을 작성한 것으로 보이나, 사장단 조찬회나 IADA sub-com 회의의 경우 대부분 회의록을 작성하지 않았다.

문) 동정협 사무국은 동정협 및 IADA 내 회의에서 논의된 내용을 정리하여 회의록을 작성하는 것으로 알고 있습니다. 맞습니까?
답) 네

문) 사무국 내 회의록을 작성하는 업무를 맡고 있는 자는 누구입니까?
답) 본인 입사 초기에는 사무국장이 정리한 것을 타이핑하였으며, 입사 3 ~ 4년차부터는 초안을 작성한 후 사무국장이 첨삭 후 최종 컨펌하였습니다.

문) 이○○ 사무국장이 퇴직한 이후 진술인이 사무국장 대행으로 재직하던 시절에는요?
답) 그때는 본인이 작성하였습니다.

문) 진술인이 사무국장이 된 이후 이○○씨 또는 김○○씨가 재직하던 시절에는요?
답) 초기에는 본인이 작성하였고, 이후 직원이 연차가 참에 따라서 이○○ 또는 김○○이 초안을 작성한 후 본인이 컨펌하였습니다.

문) 회의록 작성 후 회의 참석자들에게 회의록을 배포하나요? 배포한다면 어떤 방식으로 언제 배포하나요? 배포 대상은 어떻게 선정하나요?
답) 네 맞습니다. 회의록이 작성되면 되는대로 이메일로 배포합니다. 해당 참석자들(대표위원회의: 임원, 영업팀장회의: 팀장)에게 배포하는 것이 기본이며, 예를 들어 팀장 회의에 사정상 영업팀장이 불참하였다면 대참한 팀원과 팀장에게 배포합니다.

문) 참석 대상이었으나 불참한 선사가 있다면, 해당 선사에 대해서는 어떻게 대응하나요? 해당 선사에게 회의록을 송부하거나 별도의 의견 청취 절차가 있나요?
답) 불참하였으면, 회의록을 송부하였습니다. 사정이 있어서 불참하였으면 오늘 이러이러한 논의가 있었다는 것을 알려주기 위해서 회의록을 송부하였습니다.

문) 불참한 회의에서 중요한 내용이 정해졌으면 어떻게 되는 것인지?
답) 그 선사가 회의록을 받았기 때문에 어떤 내용이 정해져있었는지 알고 있었을 것이고, 그렇다면 차기 회의에 나와서 자신은 그렇게 생각하지 않는다고 말했을 것입니다.

문) 위 동정협 회의 시 진술인은 참석자들의 논의 결과를 정리하여 회의록을 작성하는 것 외에 의견을 제기하거나 논의 방향을 이끌어가는 역할을 합니까?
답) 그렇지 않습니다. 플레이어가 아니기 때문에 의견을 개진하지 않습니다.

문) 참석자들이 논의하거나 참석자들 간 의견이 모아진 것 이외의 사항을 진술인이 회의록에 기입할 수 있습니까?
답) 임의로 작성할 수 없습니다.

문) 회의에서 나왔던 내용 밖의 일을 기입하는 것은 사무국장 권한 밖의 일인가요?
답) 본인은 회의에서 있었던 것만 기록합니다.

문) 만약 진술인이 참석자들이 논의하지 않았거나 참석자들 간 의견이 모아지지 않은 사항을 회의록에 기입한다면 어떤 일이 발생합니까?
답) 회원사들이 회의록을 받았는데, 본인들이 생각한 것이 아니라면 당연히 피드백이 왔을 것입니다.

문) 그렇다면 회의록 상에 기입된 내용은 해당 회의에 참석한 자들은 그에 대해 동의한 것이라고 볼 수 있는지? 답) 특정 사안에 대하여 논의를 할 경우, 선사들 간 의견이 모아졌거나 혹은 반대한다는 의견이 없다면 제 입장에서는 회의록에 적힌 바대로 기록할 수 밖에 없었습니다.

(마) 회의 참석업체 및 참석자

177 지금까지 살펴본 공동행위 관련 회합에 참석하였던 피심인별 주요 참가자를 정리하면 아래 <표 23>과 같다.

<표 23> 피심인별 카르텔 회의 주요 참가자[71]

피심인명	참가자명	당시 직급	참가회의	참석기간
고려	전○○	사장	사장단간담회	2004.2.17.
	정○○	부장	영업팀장회의 임원영업팀장회의 영업팀장/실무자회의	2004.1.6.~2007.4.4.
		이사	운영위원회 임원영업팀장회의	2007.7.12.~2007.11.8.
		상무	대표위원회의 임원영업팀장회의	2012.11.15.~2018.2.8.
	김○○	차장	영업팀장회의	2003.12.2.~2005.1.12.
	송○○	차장	영업팀장회의 영업팀장/실무자회의	2004.5.31.~2005.4.20.
		부장	대표위원회의 영업팀장회의	2009.2.6.~2009.12.8.
	이○○	이사	총회 운영위원회 임원간담회 임원영업팀장회의	2004.1.15.~2007.2.7.
	심○○	차장	영업팀장회의 sub-com 회의 영업팀장/실무자회의 임원영업팀장회의 비딩회의	2006.9.6.~2013.12.26.
		부장	영업팀장회의 임원영업팀장회의	2014.2.6.~2018.12.4.
	성○○	차장	영업팀장회의	2008.1.10.~2010.3.18.
		부장	영업팀장회의 대표위원회의 총회 비딩회의	2011.6.29.~2016.3.17.

71) 회의록 및 이메일 등을 통하여 정확하게 확인된 참석일자를 기준으로 하였다.

피심인명	참가자명	당시 직급	참가회의	참석기간
		상무	대표위원회의	2018.7.12.~2018.11.29.
	안○○	차장	영업팀장회의 임원영업팀장회의 대표위원회의	2009.6.10.~2016.7.7.
		부장	영업팀장회의	2017.1.5.~2018.1.10.
	김○○	차장	영업팀장/실무자회의 영업팀장회의	2012.2.27.~2017.10.18.
		팀장	영업팀장회의	2016.4.26.~2016.12.22.
	홍○○	부장	영업팀장회의 대표위원회의	2011.4.15.~2016.3.21.
남성	명○○	팀장	영업팀장회의 임원영업팀장회의 대표위원회의	2016.2.19.~2018.11.29.
	황○○	이사	대표위원회의	2012.11.15.~2013.2.28.
		본부장	대표위원회의	2014.2.19.~2015.10.7.
		상무	총회 임원영업팀장회의 대표위원회의	2016.3.17.~2017.11.13.
	배○○	차장	영업팀장회의 임원영업팀장회의 대표위원회	2009.12.1.~2011.9.15.
		부장	영업팀장회의 비딩대책회의	2012.2.21.~2015.3.2.
	심○○	부장	영업팀장회의	2015.10.22.~2018.6.20.
	배○○	대리	영업팀장회의	2017.9.4.~2018.2.23.
		과장	영업팀장회의	2018.6.20.~2018.11.21.
	백○○	부장	영업팀장회의	2007.4.3.~2009.12.3.
		상무	대표위원회의	2018.1.5.~2018.10.25.
동영	권○○	부장	영업팀장회의	2015.1.20.~2018.7.25.
	김○○	팀장	영업팀장회의	2016.4.6.~2016.11.9.
		부장	영업팀장회의	2016.12.27.~2018.11.20.
	박○○	팀장	영업팀장회의	2016.10.20.~2017.3.22.
		부장	영업팀장회의	2018.10.10.~2018.11.7.
	백○○	상무	대표위원회의	2016.9.21.
	황○○	상무	대표위원회의	2018.10.25.~2018.11.29.
동진	정○○	부장	영업팀장회의	2014.7.2.~2018.10.11.
		팀장	대표위원회의	2018.11.29.
	조○○	상무	대표위원회의	2014.4.15.~2017.3.16.
	정○○	부장	영업팀장회의 대표위원회의	2015.10.22.~2017.3.16.
		본부장	대표위원회의	2017.4.20.~2017.6.15.
		이사	대표위원회의	2018.1.5.~2018.11.8.
	홍○○	팀장	영업팀장회의	2016.9.28.~2018.1.22.
	민○○	팀장	영업팀장회의	2018.6.21.~2018.11.21.
	박○○	차장	영업팀장회의	2017.12.21.~2018.1.30.

		팀장	영업팀장회의	2018.2.23.~2018.6.20.

범주	박○○	이사	임원영업팀장회의 대표위원회의	2016.6.23.~2018.11.29.
	박○○	부장	영업팀장회의 임원영업팀장회의 대표위원회의	2016.3.23.~2018.11.21.
	박○○	파트장	영업팀장회의	2016.2.18.~2016.6.7.
		팀장	영업팀장회의	2016.9.28.~2018.3.21.
		부장	영업팀장회의	2018.4.4.~2018.10.26.
에스엠	서○○	팀장	영업팀장회의	2017.4.17.~2017.4.26.
		부장	영업팀장회의	2017.9.26.~2018.12.4.
	신○○	이사	대표위원회의	2018.1.5.~2018.8.16.
	이○○	팀장	영업팀장회의	2017.3.22.~2017.3.27.
		부장	영업팀장회의	2017.6.13.~2018.10.29.
	박○○	차장	영업팀장회의	2017.4.7.~2018.11.21.
에이치엠엠	김○○	부장	영업팀장회의	2004.1.6.~2007.3.28.
	정○○	차장	영업팀장회의	2004.1.6.~2009.12.8.
		부장	영업팀장회의	2010.3.29.~2017.3.15.
	한○○	과장	영업팀장회의	2003.12.2.~2006.4.28.
	이○○	차장	영업팀장회의	2005.4.13.~2008.9.24.
		부장	영업팀장회의	2009.2.6.~2009.7.23.
	손○○	부장	임원영업팀장회의 대표위원회의 영업팀장회의	2004.4.28.~2011.3.22.
	박○○	차장	영업팀장회의	2010.5.20.~2012.6.13.
	이○○	팀장	대표위원회의 총회	2017.11.13.~2018.7.12.
	유○○	팀장	대표위원회의	2017.1.4.
	김○○	부장	대표위원회의	2015.10.7.~2017.6.15.
	김○○	차장	영업팀장회의	2015.10.14.~2016.10.19.
		파트장	영업팀장회의	2016.11.9.~2017.1.5.
	성○○	과장	영업팀장회의	2004.9.22.
		부장	대표위원회의	2012.2.22.~2012.11.15.
		팀장	대표위원회의	2013.2.28.~2017.4.20.
	강○○	차장	영업팀장회의	2016.3.21.~2017.2.22.
		부장	영업팀장회의	2017.3.3.~2018.8.13.

장금	이○○	부장	영업팀장회의 임원영업팀장회의	2004.1.6.~2004.8.17.
		이사	영업팀장회의 운영위원회	2005.1.18.~2007.11.8.
		상무	대표위원회의	2013.12.26.~2016.9.21.
	정○○	부장	영업팀장회의	2003.12.2.~2004.10.28.
		이사	영업팀장회의	2005.1.12.~2005.4.7.
		상무	IADA KOREA LAC 대표위원회의	2008.2.28.~2016.12.14.

	정○○	사장	사장단간담회	2004.2.17.
		회장	사장단간담회	2012.5.8.~2014.3.6.
	김○○	이사	사장단간담회 운영위원회 임원영업팀장회의	2004.3.10.~2004.9.3.
		상무	운영위원회	2005.9.22.~2008.3.6.
	임○○	차장	영업실무자회의 영업팀장회의	2004.11.26.~2007.2.1.
	이○○	과장	영업팀장회의	2003.12.2.~2006.3.9.
	손○○	과장	영업팀장회의	2006.3.23.~2006.9.20.
		차장	영업팀장회의	2007.3.15.~2008.6.2.
	김○○	차장	영업팀장회의	2007.4.4.~2010.7.13.
		부장	영업팀장회의 대표위원회의	2011.3.22.~2015.1.20.
	최○○	차장	IADA KOREA LAC sub-com 회의 영업팀장회의	2011.9.1.~2013.4.25.
		부장	영업팀장회의	2015.10.14.~2017.2.7.
		이사	영업팀장회의	2018.1.10.~2018.2.21.
		상무	영업팀장회의	2018.6.21.~2018.11.29.
	손○○	이사	대표위원회의	2016.9.29.~2018.2.8.
		상무	대표위원회의	2018.7.2.~2018.10.25.
	고○○	부장	영업팀장회의	2017.2.7.~2018.11.21.
	임○○	팀장	영업팀장회의	2018.2.6.
	신○○	과장	영업팀장회의	2014.7.2.~2018.12.4.
		팀장	영업팀장회의	2017.12.21.~2018.9.19.

천경	장○○	이사	대표위원회의	2012.11.15.~2016.3.17.
		상무	임원영업팀장회의 대표위원회의	2016.6.23.~2018.11.29.
	이○○	부장	영업팀장회의	2013.12.26.~2017.3.15.
		이사	영업팀장회의 대표위원회의	2017.4.17.~2018.1.5.
	오○○	차장	영업팀장회의	2014.2.12.
		팀장	영업팀장회의	2014.5.20.~2016.3.21.
		부장	영업팀장회의	2016.3.30.~2018.11.21.
팬오션 (범양)	최○○	차장	영업팀장회의	2003.12.2.~2004.10.14.
		부장	영업팀장회의 운영위원회	2004.1.6.~2005.7.13.
	방○○	차장	영업팀장회의	2005.12.21.~2007.6.21.
		부장	영업팀장회의 팀장실무자회의	2011.6.29.~2012.2.16.
		본부장	대표위원회	2016.9.21.~2016.10.10.
		상무	대표위원회	2017.1.4.~2018.8.16.
	윤○○	차장	임원영업팀장회의 영업팀장회의	2007.7.12.~2009.9.17.

		부장	임원영업팀장회의 영업팀장회의	2010.3.26.~2016.12.19.
	양○○	차장	영업팀장회의	2007.5.31.~2009.12.3.
		부장	영업팀장회의	2010.3.9.~2013.2.1.
	김○○	과장	영업팀장회의	2016.10.20.~2017.12.21.
		차장	영업팀장회의	2018.1.10.~2018.11.21.
	권○○	차장	영업팀장회의	2016.9.22.~2018.11.20.
	권○○	실장	운영위원회	2007.11.8.
		상무	대표위원회	2008.2.13.~2013.2.28.

흥아	최○○	사장	사장단간담회	2004.2.17.
	이○○	부장	영업팀장회의	2004.1.6.~2004.2.16.
	박○○	차장	영업팀장회의	2004.2.16.~2005.3.3.
	진○○	차장	영업팀장회의	2004.4.20.~2005.8.31.
	오○○	과장	영업팀장회의	2003.12.2
		차장	영업팀장회의	2005.3.17.~2009.3.24.
		부장	영업팀장회의	2014.2.12.~2018.11.21.
	이○○	이사	영업팀장회의 임원영업팀장회의	2004.1.15.~2004.5.11.
	엄○○	차장	영업팀장회의 임원영업팀장회의	2004.4.6.~2004.4.28.
		부장	영업팀장회의	2004.8.26.~2006.9.20.
		이사	대표위원회의	2009.6.30.~2010.3.26.
	이○○	상무	대표위원회의	2009.2.13.~2009.5.27.
		전무	대표위원회의	2011.2.22.
		부사장	대표위원회의	2013.12.26.~2018.11.29.
	문○○	과장	영업팀장회의	2008.2.20.~2010.4.14.
		부장	영업팀장회의	2016.8.3.~2016.10.5.
	한○○	이사	대표위원회의	2011.3.22.~2018.11.8.
	장○○	과장	영업팀장회의 비딩회의	2007.1.17.~2012.6.7.
	차○○	과장	영업팀장회의	2005.7.7.~2009.12.3.
		차장	영업팀장회의	2009.9.2.~2012.6.13.
		부장	영업팀장회의	2014.2.6.~2018.12.4.
	김○○	차장	영업팀장회의	2006.1.12.~2010.3.26.
		부장	영업팀장회의	2011.6.29.~2011.9.15.
CNC	정○○		IADA KOREA LAC	2005.8.31.~2008.6.11.
	○○○○○○○[72]		IADA KOREA LAC	2007.2.28.~2007.6.7.
	김○○	부장	IADA KOREA LAC 영업팀장회의	2008.8.13.~2015.10.14.
	류○○	대리	IADA KOREA LAC	2009.9.22.~2010.4.30.

72) CNC는 ○○○○○○○가 CNC의 한국 내 대리점이었던 동서해운(주) 소속 직원인 것으로 추정되나 정확한 한글 이름은 알지 못한다는 취지의 자료를 제출하였다.

COSCO	박○○	부장	IADA KOREA LAC	2008.3.13.
	손○○	차장	영업팀장회의	2015.1.20.
	김○○	이사	IADA KOREA LAC	2014.4.2.
GSL	김○○	부장	IADA KOREA LAC	2007.2.28.~2013.2.19.
	김○○	차장	영업팀장회의	2011.5.26.~2012.2.1.
		부장	영업팀장회의	2012.4.10.~2015.10.22.
	지○○	부장	IADA KOREA LAC 영업팀장회의	2014.1.21.~2015.10.14.
OOCL	김○○	부장	IADA KOREA LAC 영업팀장회의	2005.8.9.~2014.7.22.
	손○○	대리	영업팀장회의	2009.10.22.~2011.5.26.
	차○○	계장	영업팀장회의	2007.2.7.
PIL	정○○	차장	IADA KOREA LAC	2007.2.28.~2011.5.23.
	한○○	부장	영업팀장회의	2009.5.22.~2015.2.26.
SITC	조○○	상무	대표위원회 영업팀장회의	2009.6.30.~2011.5.26.
	송○○	부장	IADA KOREA LAC 영업팀장회의	2008.2.28.~2014.7.22.
	윤○○	부장	IADA KOREA LAC 영업팀장회의	2011.3.29.~2017.2.7.
TSL	정○○	과장	IADA KOREA LAC 영업팀장회의	2005.8.31.~2010.8.11.
		차장	영업팀장회의	2012.2.21.
		팀장	비딩회의	2012.6.7.
		부장	영업팀장회의	2015.1.20.~2017.2.7.
	양○○	대리	영업팀장회의	2009.3.24.~2010.4.30.
		과장	영업팀장회의	2010.5.20.~2012.4.10.
		팀장	영업팀장회의	2014.2.12.~2016.3.30.
에버그린	박○○	대리	영업팀장회의	2009.9.22.~2009.12.3.
		과장	영업팀장회의	2010.3.18.~2012.5.3.
		팀장	영업팀장회의	2014.5.20.~2015.3.2.
	김○○	대리	sub-com 회의	2005.8.9.~2008.3.13.
		과장	IADA KOREA LAC 영업팀장회의	2008.4.10.~2012.2.2.
	안○○	계장	IADA KOREA LAC 영업팀장회의	2008.10.1.~2014.7.22.

씨랜드머스크	선○○	과장	IADA KOREA LAC 영업팀장회의	2011.2.1.~2012.5.3.
		팀장	IADA KOREA LAC 영업팀장회의	2015.1.20.~2015.10.14.
완하이	강○○	과장	sub-com 회의	2005.8.9.~2005.8.11.
		차장	IADA KOREA LAC 영업팀장회의	2009.3.24.~2012.3.28.
		부장	비딩회의 IADA KOREA LAC	2012.6.7.~2014.7.22.
		상무	영업팀장회의	2015.1.20.~2017.2.7.
	황○○	부장	IADA KOREA LAC 영업팀장회의	2005.8.31.~2011.9.1.
	이○○	과장	영업팀장회의	2011.4.15.~2012.6.13.
		팀장	영업팀장회의	2013.4.25.~2016.7.19.
양밍	박○○	부장	IADA KOREA LAC 영업팀장회의	2007.3.21.~2008.5.28.
	윤○○	과장	sub-com 회의	2005.8.9.~2008.6.11.
		차장	IADA KOREA LAC 영업팀장회의	2008.10.1.~2011.9.6.
	조○○	과장	영업팀장회의	2009.3.25.~2009.12.8.
		차장	영업팀장회의	2012.2.21.~2015.1.20.
	김○○	차장	영업팀장회의	2012.2.27.~2015.10.22.
	김○○	부장	영업팀장회의	2009.3.24.~2011.5.26.
	이○○	차장	영업팀장회의	2007.2.7.
동정협	박○○	국장[73]	IADA KOREA LAC 영업팀장회의 대표위원회의	2005.7.21.~2018.12.4.
	이○○	국장	IADA KOREA LAC 영업팀장회의 대표위원회의	2003.12.2.~2015.10.22.
	김○○	과장	영업팀장회의 대표위원회의	2017.6.15.~2018.12.4.

(2) 합의의 구조

73) 박○○은 2007년 2월까지는 '사원', 2010년 1월까지는 '대리', 2014년 1월까지는 '과장', 2016년 1월까지는 '차장', 2017년 1월까지는 '사무국장 직무대행', 2018년 12월까지는 '사무국장' 직위로 회의에 참석하였다.

178 피심인들은 위 회의에서 한-동남아 항로의 해상운임을 인상·유지하는 합의를 하였는데, 이 합의를 실현하기 위한 수단으로써 해상운송 운임의 구성요소인 기본운임(순수해상운임)과 각종 부대운임, 대형화주에 대한 투찰가에 대한 합의를 진행하였다.

179 피심인들은 해상운임의 인상·유지를 위하여 상황에 따라 기본운임만 올리거나 부대운임 중 한 종류만 올리거나 혹은 이 두 가지 운임을 동시에 인상하기도 하였다. 이는 계약 상대방인 화주들의 수용 가능성, 시장 상황 등을 고려하여 성공 가능성이 높은 운임 인상의 형태를 피심인들이 임의적으로 선택한 것이었다. 이로 인하여 피심인들의 각종 회합은 하나의 기본운임 또는 하나의 부대운임에 대하여 논의·합의하는 형태로 진행되는 것이 아니라, 복수의 기본운임 또는 부대운임에 대하여 복합적으로 논의·합의하는 형태로 진행되었다. 더 나아가 기본운임과 부대운임을 모두 합친 총 운임(이른바 'all-in 운임')에 대한 합의를 진행하기도 하였다.

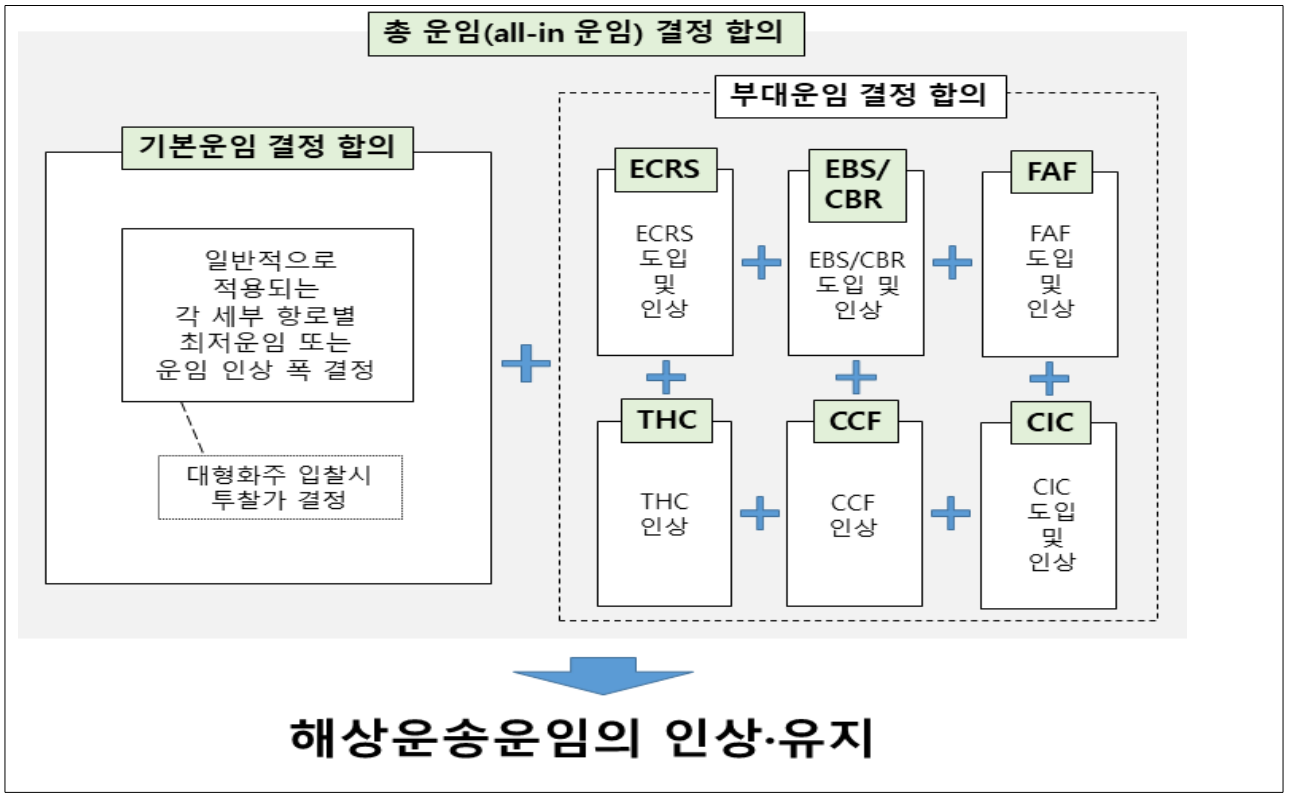
180 이때, 기본운임에 대한 합의는 ① 각 세부 항로의 화물에 기본적으로 적용되는 최저운임 가이드라인 또는 운임인상 수준에 대한 합의와 ② 대형화주에 대한 입찰 시 그 투찰가에 대한 합의로 나누어볼 수 있다. 각 세부 항로의 화물에 기본적으로 적용되는 최저운임 가이드라인은 한-동남아 전체 항로에 대하여 동시에 적용할 때도 있고 시장 상황에 따라 운임 인상이 가능한 특정 항로에 대하여서만 적용할 때도 있었다. 운임인상 수준에 대한 합의도 최저운임 가이드라인에 대한 합의와 마찬가지로 전체 항로에 대하여 결정할 때도 있었고 일부 항로에 대하여서만 결정할 때도 있었다. 그리고 통상 대형화주에 대한 입찰 시 그 투찰가에 대한 합의는 각 세부 항로의 화물에 기본적으로 적용되는 최저운임 가이드라인에서 일정한 금액을 할인 하거나 그보다 낮은 수준의 일정한 금액을 공동으로 결정하는 형태로 진행되었다.

181 각종 부대운임에 대한 합의는 크게 ① 유류할증료 계열 부대운임(EBS, CBR, ECRS)의 도입 및 인상에 대한 합의, ② 컨테이너 처리 계열 부대운임

(THC, CCF, CIC)의 도입 및 인상에 대한 합의로 나눌 수 있다. 피심인들은 통상 기본운임에 대한 최저운임의 경우 각 세부 항로·화주별로 금액 차이를 두는 경우가 많았으나, 부대운임의 경우에는 각 세부 항로·화주에 대한 구분없이 동일한 금액을 부과하는 경우가 많았다.

182 지금까지의 내용을 도식화하면 아래 <그림 6>과 같다.

<그림 6> 해상운임 인상·유지 합의의 구조



183 위 구분에 따라 연도별 이 사건 합의를 나누어보면 아래 <표 24>와 같다.[74]

<표 24> 연도별 합의 구분

구분	2003년	2004년	2005년	2006년
기본운임		<수출 항로> ①1월 최저운임 ②4월 최저운임 ③8월 최저운임	<수출 항로> ①3월 최저운임 ②8월 최저운임*	<수출 항로> ①3월 최저운임 ②9월 최저운임
	<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

구분	2007년	2008년	2009년	2010년
기본운임	<수출 항로> ①1월 최저운임 ②2월 최저운임* ③6월 최저운임* ④8월 최저운임 및 운임인상*	<수출 항로> ①3월 최저운임 및 운임인상* ②5월 최저운임 및 운임인상* ③6월 최저운임	<수출 항로> ①3월 최저운임* ②5월 최저운임* ③6월 최저운임* ④8월 최저운임* ⑤11월 최저운임 및	<수출 항로> ①2월 최저운임* ②8월 운임인상* ③10월 운임인상*

74) 표에 기술된 합의 외에 대형화주에 대한 투찰가 합의와 기존 합의에 대한 수정·보완 합의가 존재한다. *은 국적선사 외 외국적선사도 참여한 합의를 의미한다.

		④8월 최저운임 및 운임인상*	운임인상*	
	<수입 항로> ①3월 최저운임 ②5월 최저운임	<수입 항로> ①3월 최저운임	<수입 항로> ①3월 최저운임*	<수입 항로> ①3월 최저운임*
EBS/CBR	11월 수입항로 도입	4월, 6월, 7월 수입항로 인상	9월 수입항로 도입*	3월 수입항로 도입*
CIC				①3월 수출항로 도입 ②10월 수출항로 인상

구분	2011년	2012년	2013년	2014년
기본운임	<수출 항로> ①2월 운임인상* ②4월 최저운임 ③7월 운임인상* ④9월 최저운임 및 운임인상*	<수출 항로> ①2월 최저운임 및 운임인상* ②3월 최저운임* ③5월 최저운임*	<수출 항로> ①2월, 3월 최저운임* ②4월 최저운임 ③11월 최저운임 ④11월 최저운임*	<수출 항로> ①2월 최저운임* ②4월 최저운임* ③7월, 8월 최저운임* ④10월 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	<수입 항로> ①2월 최저운임* ②3월 최저운임*
EBS	①2월 수출항로 인상* ②3월 수입항로 도입* ③4월 수출항로 인상* ④5월 수입항로 인상*	①2월 수출항로 인상* ②2월 수입항로 인상* ③3월 수출항로 인상 ④4월 수입항로 인상*		
THC			①4월 수출입항로 인상 ②7월 수출입항로 인상*	
CCF		5월 수입항로 인상*		2월 수입항로 인상*

구분	2015년	2016년	2017년	2018년
기본운임	<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 ③11월 최저운임	<수출 항로> ①1월 최저운임 ②8월 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
ECRS				①1월 수입항로 도입 ②6월 수출항로 도입

구분	2015년	2016년	2017년	2018년
				③6월 수입항로 인상
EBS				1월 수출항로 도입
FAF				①10월 수출항로 도입 ②11월 수입항로 인상
THC	10월 수출입항로 인상*			5월 수출입항로 인상

(3) 합의 사항에 대한 이행 감시

(가) 회의를 통한 합의 준수 독려 및 상호 감시

184 피심인들은 이 사건 공동행위 기간 중 주기적·지속적으로 회합하며 한-동남아 항로의 컨테이너 해상화물운송 서비스의 운임에 대하여 합의하였으며, 이전 회의에서 합의한 결과의 실행여부는 차후에 개최되는 회의에서 상호 점검되었다.

185 이때 피심인들은 상호 점검의 매개로 동정협 사무국을 이용하였다. 동정협 사무국으로 하여금 회의 결과를 정리한 회의록을 회원사들에게 배포하도록 하여 합의사항을 다시 한 번 확인하는 한편, 회의에 참석하지 못한 회원사에 대하여서도 합의 사항을 주지시켰다. 아울러 기본운임의 인상 및 부대운임의 도입·인상에 대하여 홈페이지에 공고를 하였는지 여부, 정해진 투찰가대로 투찰하였는지 여부를 전체 회원사를 수신자로 포함하여 동정협 사무국에 알리도록 하였다. 이는 타사가 운임을 인상하였다는 것을 알게 함으로써 운임 인상 실행을 하게끔 재촉하고 독려하는 효과가 있었다. 이와 함께 각 회원사들은 다른 회원사의 합의 불이행 의심 사례를 동정협 사무국에 제보하였고, 동정협 사무국은 이에 대한 합의 불이행이 의심되는 회원사에게 회의 시 또는 이메일을 통해서 소명을 요구하고 소명 결과를 회원사들에게 알렸다.

(나) 16년 중립위원회의 설치 등을 통한 감시의 조직화

186 피심인들은 차기 회의에서 합의 실행 및 준수 여부를 상호 감시하는 것에서

더 나아가 감시를 조직화하기로 하였다. 한-동남아, 한-일, 한-중 3개 근해 항로 협의체인 동정협, 한근협, 황정협 소속 선사들[75]은 2016. 7. 14. 사장들의 합의를 통하여 중립위원회를 설치하였는데, 중립위원회의 주요 업무는 피심인들이 합의 사항을 준수하는지 여부를 감사하는 것이었다. 중립위원회의 감사 업무 실무는 각 협의회 사무국이 맡았다.

187 중립위원회는 국적선사 피심인들이 합의한 기준에 맞추어 감사안(감사대상 항로, 감사 기준 운임, 감사일시 등 포함)을 회원사에게 회람한 후 2016년 10월 1차 감사를 실시하였다. 그리고 그 결과는 대표위원회의, 사장단 조찬회에 보고되었다. 이후, 2016년 11월, 2017년 3월, 2017년 7월, 2017년 9월, 2018년 4월, 2018년 6월 등 한국발 동남아착 수출 항로에서 총 일곱 차례 운임 감사가 실시되었다.[76]

188 운임 감사를 통하여 확인된 선사별 운임 준수율은 아래 <표 25>와 같은데, 그 내역을 살펴보면 합의된 운임이 상당한 수준으로 준수되고 있었음을 확인할 수 있다.

<표 25> 운임 감사별 준수율 내역(단위: %)

구분	2016년 8월 감사	2016년 11월 감사	2017년 3월 감사	2017년 7월 감사	2018년 4월 감사	2018년 6월 감사
고려	76	96.7	99.6	99.3	98.2	100
남성	68	96.8	99.2	99.97	99.9	99.4
동영	73	100	100	99.9	100	98.9
동진	52	99.3	99.7	99.4	100	100
범주	55	97.3	99.5	99.8	99.8	100
에스엠	-	-	-	65.7	63.7	89.3
에이치엠엠	-	96	98.5	99.9	100	100
장금	72	100	100	99.98	99.9	99.6

75) 동정협 박○○ 국장 등은 한 개 협의체가 단독으로 감사를 실시하면 업무가 비효율적이기 때문에 3개 협의체가 함께 중립위원회를 설치하였다고 진술하였다. 이 사건 피심인들을 포함한 근해 해상화물운송 서비스를 제공하는 선사들은 보통 한-동남아 항로 외 한-중 항로, 한-일 항로에서도 해상화물운송 서비스를 제공하고 있었기 때문에 항로별로 감사 업무를 진행하기보다는 3개 항로를 통합하여 감사 업무를 진행하는 것이 업무의 중복을 줄이고 감사의 효율성을 높이는 데 도움이 된 측면이 있다고 판단된다.

76) 수입 항로의 경우 중립위원회가 아닌 동정협 사무국이 자체적으로 감사를 실시하였는데, 2016년부터 2017년까지의 기간 중 총 3차례 감사를 실시한 것으로 확인된다.

천경	56	98.1	99.5	100	100	99.6
팬오션	29	89.5	100	99.8	99.6	88.8
흥아	94	99.9	100	100	100	100

* 출처: 동정협

189 특히 2017년에는 회원사 상당수의 긴급동의가 있을 경우 합의된 운임 가이드라인이 준수되고 있지 않은 거래에 한정하여 '긴급실태조사'를 실시하기로 하였다. 이때, 동정협 사무국은 문제가 되는 회원사와의 일정 협의 없이 해당 회원사를 불시에 방문하여 합의 미준수 여부를 확인하였다. 이에 따라 2017년 5월에는 샤먼발 한국착 수입 항로, 2018년 1월에는 한국발 하이퐁, 호치민, 방콕, 인도네시아착 수출 항로에 대해 긴급실태조사가 실시되었다.

(다) 합의 미준수 업체에 대한 페널티(벌과금) 부과

190 국적선사 피심인들은 이러한 합의 감시 체계 마련에서 더 나아가, 감사 결과 합의사항을 준수하지 않았다는 것이 적발될 경우 페널티를 부여하기까지 하였다. 이들은 2016년 중립위원회를 통하여 감사를 실시하기로 하면서, 감사 결과 합의한 운임을 위반한 것으로 적발되는 경우 TEU당 US$100의 페널티를 부과하기로 하였다. 그 대상 항로는 한국발 동남아착 수출항로였으며, 동남아발 한국착 수입 항로의 경우 페널티 부과에 대해 논의는 하였으나 실행에 옮기지는 못하였다.

191 중립위원회는 이러한 결정에 따라 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 장금, 에스엠, 에이치엠엠, 천경, 팬오션 및 흥아의 한국발 동남아착 수출 화물을 대상으로 총 7차례에 걸쳐 운임 감사를 실시하였고 그 중 4건(2016년 11월 감사, 2017년 3월 감사, 2017년 7월 감사, 2018년 4월 감사)[77]의 감사에서 페널티를 부과하였다. 구체적인 내역을 살펴보면 아래 <표 26>과 같이 2016년 11월 감사의 경우 8개 피심인에 대하여 총 28,227,852원을, 2017년 3월 감사의 경우 6개 피심인에 대하여 총 52,073,210원을, 2017년 7월 감사의 경우 9개 피심인에 대하여 총 213,266,916원을, 2018년 4월 감사의 경우 8개 피심인에 대하여 총 337,422,600원을 페널티로 부

77) 나머지 3건의 감사의 경우, 피심인들이 페널티를 부과하지 않기로 하여 페널티 부과가 면제되었다.

과하였다. 그리고 에스엠, 에이치엠엠을 제외한 선사들은 실제로 벌과금 납부를 완료하였다.

<표 26> 운임 감사별 페널티 부과 내역

구분	2016년 11월 감사	2017년 3월 감사	2017년 7월 감사	2018년 4월 감사
고려	12,081,056원	22,342,798원	38,600,859원	4,680,378원
남성	4,065,740원	7,153,658원	226,398원	2,721,150원
동영	-	-	226,398원	-
동진	696,984원	1,988,626원	3,735,567원	4,244,994원
범주	1,626,296원	2,456,538원	905,592원	870,768원
장금	-	-	565,995원	761,922원
천경	2,787,936원	7,954,504원	-	1,632,690원
팬오션	232,328원	-	226,398원	-
에이치엠엠	6,505,184원	10,177,086원	226,398원	1,959,228원
흥아	232,328원	-	-	-
에스엠	-	-	168,553,311원	320,551,470원
총계	28,227,852원	52,073,210원	213,266,916원	337,422,600원

* 출처: 동정협

(4) 위법성에 대한 피심인들의 인식

192 피심인들은 이 사건 운임에 대한 공동행위를 은폐하고자 하였다. 이에 대하여 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.

193 첫째, 피심인들은 각종 회합을 통하여 공동으로 기본운임에 대한 최저운임 가이드라인을 설정하고 부대운임의 도입·인상 등을 결정하였으면서도 대외적으로는 개별선사들의 자율적인 판단에 따라 결정된 사항이라고 알렸다.

<표 27> 2010. 3. 29. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-319호증)

ㅇ 가칭 Container Imbalance Charge 도입 - 컨테이너 기기 부족, 포지셔닝에 따른 비용을 커버하기 위해 가칭 아래 ※의 부대비를 시행함. ※ 컨테이너 기기 불균형에 따른 부대비 시행

- 요율: US$ 30/60 - 대상: 국내 전 항만 - 방법: 4월 15일 이후 shipper에게 징수하며 예외화주 없음 - 개별선사 시행 원칙 (공동행위 아님)

<표 28> 2012. 5. 3. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-391호증)

(1) 유류할증료 인상 • 5월 14일 발효로 유류할증료를 US$ 150/300로 인상함. • 점검결과 홍보작업 원활하며 시행에 문제 없을 것으로 보고됨. • 현재 요율은 US$ 100/200 • 동 부대비는 컨셉은 공동행위 아닌 개별선사 차원에서 시행하는 것임.

194 아래 2018. 7. 26. 동정협 김○○이 선사들에게 보낸 이메일은 2018년 6월 동남아발 한국착 수입 항로에서의 ECRS 인상에 대하여 화주들이 항의를 하자 그에 대한 대응 방안을 설명해주는 내용이다. 동정협은 피심인들에게 "저희 협의회 수입회의에서 팀장님들이 협의하시어 함께 긴급부대비를 도입"하였으나 "저희 협의회에서 가이드가 나갔다거나, 위와 같이 선사들이 함께 협의를 해서 인상을 했다고 화주 혹은 화주협회에 통지가 된다면 공정위에 제소를 해서 문제가 크게 불거질 수도 있고, 추후 국적선사들이 함께 부대비를 도입하거나 인상을 할 때 분명히 큰 어려움으로 작용"할 수도 있으니 "절대로 위와 같은 이야기가 나가지 않도록 유의"해달라고 당부하기도 하였다.

<표 29> 2018. 7. 26. 동정협 김○○의 이메일 발췌(소갑 제2-688호증)

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. 그런데 이에 대해 **저희 협의회에서 가이드가 나갔다거나, 위와 같이 선사들이 함께 협의를 해서 인상을 했다고** 화주 혹은 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. 하여 절대로 위와 같은 얘기가 나가지 않도록 유의하여 주시길 바라며, 이에 대해 수입대표로 회의에 나오시는 박재현 부장님과 어제 본사의 김영대 부장님께 이미 따로 부탁을 드린 바 있습니다. 따라서 이번 인상은 현대상선의 자체적인 결정이라는 점을 강조하여 주시길 바라며(2번), 3번에 대해서는 저희 협의회에서 따로 정한 바가 없는 사항이므로 수입영업팀 혹은 본사 동아주영업관리팀에서 가이드를 받으시면 될 것 같습니다.

195 이와 같은 행동 양태는 2017년 및 2018년 운임 합의 시에 더욱 뚜렷하게 나타난다. 아래 <표 30> 2017. 3. 16. 동정협 수출영업팀장 카카오톡 단체 채팅방

대화내역에서 보는 바와 같이 동정협 박○○ 사무국장은 피심인들에게 해양수산부로부터 갑작스러운 운임인상에 대해서 문제가 있는 것이 아니냐는 질문을 받았으며 이에 대하여 “개별선사 차원에서 생존차원에서 운임을 올린 것”이라고 답변하였음을 알렸다. 이와 함께 선사들에게 “운임회복은 철저히 개별선사 차원의 생존을 위해 시행한 것으로 대응”해달라고 요청하였다. 이에 대하여 천경 이○○, 장금 최○○, 범주 박○○, 동진 정○○, 팬오션 윤○○, 흥아 차○○는 동정협 사무국이 언급한 요령에 따라 대응하겠다는 의사를 표현하였다.

<표 30> 2017. 3. 16. 영업팀장 카카오톡 단체 채팅방 발췌(소갑 제2-574호증)

* 출처: 남성 명○○ 휴대폰

196 둘째, 피심인들은 실제로는 세부 항로·품목별 최저운임 가이드라인(AMR)에 대하여 합의하였으면서도 대외적으로는 현 운임 수준에서 일정한 금액을 인상(RR)하기로 하였다고 알렸다. 이와 함께 최저운임 가이드라인은 오직 내부용도라고 하면서 대외비를 유지하기도 하였다.

197 아래 2014. 2. 19. 이메일을 살펴보면, 고려 홍○○은 운임인상에 대한 홈페

이지 공고를 “지금 즉시 하겠다”고 답변하면서, “모든 선사들이 똑같은 내용의 RR게시문을 올리는 것은 문제가 안되냐”는 질의를 하였다. 동정협 사무국은 이에 대한 답변으로서 “개별선사 명의”로 공지하면서 “‘현행 요율에서 RR 또는 GRI[78] 얼마얼마’하는 식의 공지는 전혀 문제가 없다”고 답변하였다. 이와 더불어 “자체 가이드라인은 우리 내부 용도”이며, “AMR 등 특정요율을 적시하는 것은 문제의 소지가 있을 것”이라고 하였다.

<표 31> 2014. 2. 19. 고려, 동정협 간 이메일 체인 발췌(소갑 제2-461호증)

발신인: 동남아정기선사협의회
수신인:
참조인: (중략)
날짜: 2014-02-19 오후 05:50
제목: Re: Re: 회신: 동남아항로 수입영업팀장 회의록

업무에 노고 많으십니다.
AMR등 특정요율을 적시하는 것은 문제의 소지가 있을 것입니다
그러나 '현행요율에서 RR 또는 GRI 얼마얼마' 하는 식의 공지는 전혀 문제가 없습니다.
다만 개별선사 명의로 공지하셔야 합니다.
자체 가이드라인은 우리 내부용도입니다.

감사합니다
동정협 사무국장

-----OriginalMessage-----
From:
To:
Cc: (중략)
Sent: Wednesday, February 19, 2014 5:28 PM
Subject: 회신: Re: 회신: 동남아항로 수입영업팀장 회의록

보통 RR 관련 대화주 통지를 방문 및 이-메일로 일괄 진행하기 땜에 홈페이공고를 안했는데 지금 즉시 하겠읍니다.

그런데 모든 선사들이 똑같은 내용의 RR 게시문을 올리는 것은 문제가 안되나요 => 사무국 회신 바람 !!! (물론 개별선사의 명의로 게시되는거지만..)

감사합니다.

<표 32> 2013. 2. 7. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-396호증)

78) General Rate Increase의 약자로 RR(Rate Restoration)과 동일한 의미이다.

- 운임회복의 기조는 외부 홍보 시에는 RR 또는 GRI로 하되, 내부적으로는 작년과 같이 항로별 가이드라인을 통하여 대응함 (첨부: 2012년 4~5월 가이드라인)

198 아울러, 2013년부터는 그간 사용해오던 'AMR'이라는 용어 대신 'Guided Rates'라는 용어를 사용하기로 하였다. 이는 AMR에는 'agreed'라는 뜻이 포함되어 있어 자칫 공동행위를 통해 합의한 운임 가이드라인이라는 점이 외부로 드러날 가능성이 있기 때문이었다. 2013년 말에는 반드시 'RR'로 표기하고 'AMR', '가이드라인' 등의 명칭은 쓰지 않도록 하였다.

<표 33> 2007. 2. 27. sub-com 회의 결과 관련 이메일 첨부자료 발췌(소갑 제2-186호증)

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

<표 34> 2013. 6. 25. 회합 회의록 발췌(소갑 제2-439호증)

※ 주의사항: 운임회복 홍보 시에는 반드시 RR로 표기(AMR 또는 가이드라인 표기 안됨), 상기 가이드라인은 내부용도로만 사용

<표 35> 2008. 8. 13. IADA KOREA LAC 회합 회의록 발췌(소갑 제2-241호증)

Although members agreed above RR plan, they requested the LAC secretary to send official RR flyer of originally planned US$100/Teu. They referred that it might be advantageous for lines through the process of adverting and negotiating with shippers' body.

199 셋째, 피심인들은 자신들의 기본운임, 각종 부대운임 및 대형화주 투찰가 합의가 담합으로 의심을 사지 않도록 하기 위하여 선사들 간 운임인상 금액이나 합의 시행일에 차등을 두었다.

<표 36> 2013. 7. 3. 남성 배○○ 이메일 발췌(소갑 제2-414호증)

현재 국내 수출화물 THC 인상에 대해서 논의한 결과 참여사 모두 인상에 동의함. 다만 화주협 측에서 선사 담합의 상황으로 오해 불공정거래로 판단 정부에 소를 제기함을 방지하기 위해 각사 시행일과 금액에 일부 차이를 두고 진행함

<표 37> 2018. 5. 9. 팬오션 윤○○ 이메일 발췌(소갑 제2-623호증)

ㅁ.한국 수출입 THC 인상 관련 -. 인상일자 : 2018년 7월 1일부 -. 인상 후 THC : 일반 ₩130,000/20', ₩180,000/40' (기존비 ▲₩15,000/20', ₩23,000/40') 스페셜 ₩160,000/20', ₩220,000/40' 냉동 ₩230,000/20', ₩345,000/40' ☞상기 인상 후 요율은 수입팀장회의시 협의된 운임과 동일하며, 황정협/동정협의 동 인상액 및 하기 시행일자와 인상액 차별적용(담합회피) 부분 역시 이견 없이 동일하게 결정될 것으로 추측됨. -. 인상액

200 넷째, 피심인들은 대형화주가 실시하는 입찰에 대한 투찰가를 합의하거나 특정 대형화주에 대한 공동 대응 방안을 논의할 때에는 해당 대형화주의 이름을 영문 또는 한글 이니셜로 표기하였다.

201 예를 들어 2009년 수출 항로에서 석유화학 화물 운송을 의뢰하는 대형 화주들의 3/4분기 입찰 시 화주별 투찰가를 합의하였는데, 회의록에 화주의 이름을 기재할 때 정식 명칭이 아닌 이니셜로 표기함[79]으로써 자신들의 위법 행위가 노출되지 않도록 하였다.

<표 38> 2009. 6. 10. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-275호증)

○ 운임회복 가이드라인, 추진방향 정립 - 항로 별 가이드라인 확인(붙임: 석유화학화물 3/4분기 운임회복 가이드라인) - 향후 추진과정에서 오퍼운임이 가이드라인 AMR 이하로 견적되어야 할 때는 반드시 사전 공지/취항선사간 협의 과정을 거침. - 오퍼운임이 가이드라인 AMR 이상일 경우는 별도협의 없이 진행. - 계약기간은 유가상승을 고려하여 3개월 단위로 추진. (중략) - 매주 화요일(10시 30분)에 수출팀장회의 개최하여 진행현황 점검. ○ 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.

79)

- 주간사는 해당업체 관련회의를 주재 및 해당화주 운임회복에 대한 일차적인 책임을 지며, 차석선사는 주간사 역할 보완 및 감시 기능 수행.
- 주간사는 해당화주 비딩 일정에 맞추어 회의를 소집하고, 그 결과를 사무국에 회신하여 그 결과를 공유해야 함.(중략)

해당화주	주간사	차석선사
DL, JM		
L	흥아	TSL, 전 선사 동참 권고
HN, LD		
S, DY	장금	고려
KH	고려	장금
HH	흥아	고려
HS	고려	전 선사

※ S, DY, KH의 운임회복과 관련해서는 선적3사(고려, 장금, 흥아) 간 별도회의를 활성화하여 대응.
※ 위 표에서 선정된 화주 외의 대상은 별도 논의 없이 가이드라인 AMR 적용.

202 이와 같은 피심인들의 공동행위 은폐 양태는 피심인들이 자신들의 운임 등에 대한 공동행위가 법을 위반할 가능성이 있다는 점에 대하여 분명하게 인식하고 있었음을 보여준다.

203 이러한 인식은 2013년 인도네시아 경쟁당국의 경쟁법 위반여부 조사 이후 더욱 강해졌다. 피심인들은 2013년 총회 및 2013. 2. 1. 수입영업팀장회의에서 2012년 주요추진업무를 되돌아보면서 경쟁법 이슈 대두로 인해서 수지개선 도모를 위한 공동행위에 있어서 보다 신중한 스탠스가 요구된다고 평가하였다. 또한 관련 회의록을 그대로 해외에 전달하는 것을 자제하고, 각 피심인들이 별도로 합의 내용을 해외 주재원들에게 전달하기로 하였다.

<표 39> 2013. 2. 28. 임원 회합 회의록 발췌(소갑 제2-401호증)

(4) 2013년 업무추진계획
- 일부 동남아국가에서 제기된 경쟁법 이슈 동향을 볼 때 수입화물에 대한 운임회복을 추진하는 데 신중한 접근이 요구됨. 이에 따라 향후 수입화물 운임회복을 위해서는 신중하고 기술적으로도 적절한 방법이 필수적임

<표 40> 2013. 2. 1. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-433호증)

○ **기타**
위의 운임회복 가이드라인에서 ※ 표시로 언급하였듯 최근 아주 역내 국가에서 경쟁법

이슈 대두되고 있어 신중한 접근 필요함. 따라서 향후에도 수입화물의 운임회복에 있어서는 현재보다 세심한 업무진행이 요구됨 (관련회의록 해외로 전달 자제, 화주 홍보 시 단체명, AMR 등 공동행위를 연상시키는 단어 사용 금지, 개별선사 차원의 RR 화주홍보 등)

<표 41> 2013. 11. 19. 영업팀장 회합 관련 문건 발췌(소갑 제2-423호증)

2. 인도네시아 운임회복 가이드라인을 아래와 같이 알려 드립니다. - 아 래 – ▶ 인도네시아 운임회복 가이드라인 - 일반화물: USD 450/800 (CIC, EBS 포함) - Textile: USD 450/800 (CIC, EBS 포함) - 레진, 전자, 철, 비철: USD 400/700 + THC add up 운임 - 콘솔: USD 450/750 + EBS(100/200) + CIC(30/60) - 향후 추가 비딩 요청 시 상기 운임을 기준으로 견적함 ○ 발효일: 12월 1일 출항 분부터 시행 ○ 기타: 개별선사 시행 컨셉 (인니 경쟁당국조사 전례를 감안 문구선정에 주의, AMR 용어 사용불가)

<표 42> 피심인 동정협 박○○ 사무국장 진술조서 발췌(소갑 제3-22호)

문) 2013. 11. 19. 동정협 내부 문건을 살펴보면, "기타: 개별선사 시행 컨셉(인니 경쟁당국조사 전례를 감안 문구선정에 주의, AMR 용어 사용불가)"이라고 기술하고 있습니다. 이는 어떤 의미입니까? 답) 인도네시아 당국에서 AMR을 주의를 준 적이 있어서, 인도네시아 현지에 홍보할 때 주의하라는 취지였습니다.

204 이러한 피심인들의 법 위반에 대한 인식은 2018년 한국발 동남아착 수출 항로에서의 긴급 유류할증료 도입 합의 시에도 확인된다. 아래 <표 43> 2017. 12. 1. 동정협 수출 영업팀장 카카오톡 단체 채팅방 대화내역에서 보는 바와 같이 동정협 박○○ 사무국장은 유류할증료 도입이 필요하지만 "논리적 근거 만들어서 공동행위 컨셉으로 대응하는 것은 시간도 걸리고 쉽지 않다" 즉, "논리적/형식적 외피를 두르는 것은 녹록치 않다"고 하였다. 이는 피심인들이 해양수산부 장관에의 신고 및 화주단체와의 서면 협의 등 해운법상 요건을 갖춘 공동행위를 도모하는 것은 쉽지 않기 때문에 외부에는 선사들 간 합의를 통하여 운임을 인상한 것이 아니라 개별 선사들의 판단으로 인상한 것처럼 보이고자 하였음을 알 수 있다.

<표 43> 2017. 12. 1. 영업팀장 카카오톡 단체 채팅방 발췌(소갑 제2-574호증)

* 출처: 남성 명○○ 휴대폰

205 2018년 7월 화주단체(○○○○○○)가 부대운임 공동 인상에 대하여 항의하자 이에 “선사간 협의 또는 협회 등 담합이 예상되는 답변은 절대 삼가”하는 방향으로 대응하기로 한 사실을 통해서도 피심인들이 운임 등 합의의 위법성을 인식하고 있었음을 알 수 있다.

<표 44> 2018. 7. 24. 팬오션 김○○ 이메일 발췌(소갑 제2-687호증)

206 피심인들이 2018. 12. 5. 공정거래위원회의 1차 현장조사에 대응하는 과정에서도 이러한 사실이 확인된다. 팬오션 김○○이 팬오션 방○○ 상무에게 보낸 2018. 12. 5. 아래 <표 45> “금일 공정위 긴급 조사 관련” 이메일에 따르면, 팬오션은 공정거래위원회의 현장조사를 통하여 “ECRS 부과 등이 포함된 회의록이 노출될 가능성이 있음”을 인지하였고, 이에 대해 긴급수지개선부대비(ECRS) 인상은 유가 등 비용 상승으로 인해서 불가피하게 결정된 내용이며, “회의록 관련 내용은 타선사의 동향 확인 정도로 대응”하기로 하였다.

<표 45> 2018. 12. 5. 팬오션 김○○의 이메일 발췌(소갑 제2-696호증)

---------- (중 략) ----------

-. 조사내용: (수입팀, ECRS를 위주로 조사하는 것으로 미루어) 운임성 SURCHARGE를 FREIGHT TERM과 무관하게 도착지에서 징수하는 것과,

국적 선사들간 담합에 의해 국내 업체들에게 ECRS를 부담시키는 것에 대해 조사중인 것으로 예상됩니다.

-. 대응방안: 조사 과정중 ECRS부과 등이 포함된 회의록 노출 가능성 있음

동남아 서비스노선 운영난과 함께 유가/하역료/용선료 등의 비용 상승으로 불가피하게 결정된 내용이며, (회의록 관련 내용은) 타선사의 동향 확인 정도로 대응할 필요가 있습니다.

2) 공동행위 배경

207 이 사건 공동행위는 15년 이상 장기간 지속되었다. 공동행위가 오래전부터 형성되어 장기간 유지될 수 있었던 이유는 앞서 살펴본 컨테이너 해상화물 운송 서비스 시장의 특성[80]과 그에서 비롯된 가격결정 메커니즘의 특성에 기인한다.

208 서비스 내용이 비교적 동질한 특성을 갖는 컨테이너 해상화물 운송 서비스의 경우, 유가 상승 등 운임 상승 요인이 발생하더라도 각 선사들이 독자적으로 운임을 인상하기 어렵다. 왜냐하면 어느 선사가 운임을 인상하였는데도 경쟁사업자들이 기존의 운임을 유지할 경우 그 선사는 자신의 거래처를 빼앗길 위험이 있기 때문이다.

209 이와 같은 특성으로 인하여 피심인들은 컨테이너 해상화물 운송 운임을 공동으로 결정하고자 하는 유인이 매우 높았다. 한-동남아 항로에서 국적선사의 점

80) 동정협 등 사업자단체의 존재, 원양 항로와 근해 항로 간 단기간 대체의 어려움, 경기 변동에 따라 수요가 민감하게 변화하는 점, 서비스의 동질성이 높아 주로 가격으로 경쟁한다는 점, 대규모 자본이 필요하여 높은 진입장벽이 존재한다는 점 등을 말한다.

유율은 이 사건 기간 동안 약 60~70% 정도였고 외국적선사의 점유율까지 합하면 거의 90%에 이르렀으므로 피심인들은 자신들의 합의가 성공할 가능성이 높다는 점을 인지하고 있었다.

210 아울러 해운법에서 운임에 대한 공동행위를 일정한 요건하에 허용하고 있다는 점[81]도 피심인들이 법 위반 가능성을 인식하면서도 광범위한 공동행위를 장기간 지속할 수 있도록 일조하였다고 판단된다.

211 한편, 피심인들이 이 사건 공동행위를 시작할 무렵인 2003년경에는 한-동남아 항로를 포함한 한-중 항로, 한-일 항로 등 근해 3개 항로를 운행하는 컨테이너 선사들의 수익과 시장운임을 효과적으로 상승시킬만한 추진력은 부족한 상황이었다. 이런 상황에서 피심인들은 중국 중심의 물동량 증가와 용선료 상승의 추세가 지속될 것이라는 인식하에 운임을 올릴 수 있는 상황이라는 점을 인지하게 되었고, 이에 운임 인상을 통한 수지 개선을 위하여 이 사건 공동행위로 나아가게 되었다.

<표 46> 근해 항로 분석 관련 동정협 내부자료 발췌

AMR 운임 인상의 대내외적 배경 중국중심 주요 기간항로 물동량 증가로 1,600~1,700Teu급 선박의 용선수요 증가로 용선료 상승세(2002년 평균 HR종합용선지수 577에서 2003년 10월 1일 1,108/1997년 1,000에서 계속 하락하다가 2003년 7월 다시 1,000을 돌파) 유가는 다소 하락했으나 여전히 US$175/MT을 유지하고 있고, 용선료도 각 해운관련기구의 예측으로는 2004년 초까지 강세를 유지할 것으로 전망한다는 보고를 함 물동량의 지속적 증가 추세라는 측면에서 모든 회원사들은 지금이 현재의 낮은 운임을 올릴 수 있는 상황임을 인지하고 있음

* 출처: 동정협

3) 구체적 행위사실

가) 개요

212 피심인들은 2005년 12월부터 2018년 11월까지의 기간 동안 한국발 동남아착

81) 이 사건 공동행위는 이러한 요건을 충족하지 못하였다. 이에 대해서는 후술한다.

항로 및 동남아발 한국착 항로에서 120차례에 걸쳐 기본운임 인상 또는 유지, 각종 부대운임의 도입·인상 및 대형화주 투찰가를 합의하였다. 이러한 합의는 한 번의 회의를 통하여 이르는 경우도 있었지만 대부분은 다음과 같은 구조로 이루어져 있었다.

213 즉, 피심인들은 당시의 시장 상황을 평가하거나 기존 합의의 이행 상황을 점검하는 회의를 개최하여 새로운 합의에 대한 공감대를 형성하였고, 이를 토대로 구체적인 운임 합의로 나아갔다. 합의가 이루어진 이후에도 후속 회의를 개최하여 그 합의의 진행 상황을 점검하였으며, 합의 내용에 보완이 필요한 경우나 합의 참여자가 추가되는 경우에는 기존 합의를 수정하여 다시 합의 하였다.

214 따라서 이 사건 120건의 합의는 각 합의마다 적게는 한 차례, 많게는 수십 차례에 걸친 회의를 통하여 이루어졌다. 각 합의의 개요 및 그 합의를 구성하는 회의들의 구체적인 내역은 [별지]와 같다.

215 한편, 이 사건 피심인들의 합의와는 별개로 IADA 전 회원사 또는 주요 회원사가 참여하는 회의[82]에서도 운임 합의가 이루어졌다. 그 내용은 주로 각 회원국의 전체 항로를 대상으로 특정 시행일[83]부터 그 회원국 각 선사의 운임을 일정액만큼 인상한다는 것으로[84], 피심인들은 이를 "IADA 차원의 운임회복계획"[85]이라고 불렀다. 이 사건 일부 피심인들[86]은 2004년 2월부터 2017년 1월까지의 기간 동안 18차례에 걸쳐 이러한 'IADA 차원의 운임회복계획'을 한국발 동남아착 및 동남아발 한국착 항로의 모든 화물에 적용하기로 합의하였다.

216 다만, 이 18건의 합의는 해운법 제29조 제2항에 따라 해양수산부 장관에게 신고되었으므로 이 사건 대상에 포함하지는 않았다.[87]

---

82) 앞서 언급한 PGM, SCM 등이 이에 해당한다.
83) 통상적으로 해당 연도의 4월 1일과 9월 1일이다.
84) 즉, 전 회원국의 아시아 항로를 대상으로 한 RR이라고 할 수 있다.
85) 피심인들은 이러한 'IADA 차원의 운임회복계획' 18건을 해양수산부 장관에게 신고하였다. 이에 대해서는 후술한다.
86) IADA 회원사인 일부 국적선사(고려, 에이치엠엠, 장금, 흥아, 팬오션) 및 11개 외국적선사가 이에 해당한다.

나) 연도별 합의와 실행 내역

(1) 2003년 기간 중 합의와 실행 내역

(가) 수입 항로 12월 최저운임 합의

217 피심인 고려, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2003. 12. 2. 한국선주협회 제2회의실에서 회합을 갖고 동남아발 한국착 수입 항로에서의 냉동화물에 대한 최저운임을 공동으로 결정하여 2004. 1. 1. 선적지 입항선부터 시행하기로 합의하였다. 해당 회의에 참석한 고려 김○○ 차장, 팬오션 최○○ 차장, 장금 정○○ 부장 이○○ 과장, 에이치엠엠 한○○ 과장, 흥아 오○○ 과장 및 동정협 이○○ 국장은 고가의 장비를 필요로 하는 냉동화물의 특성, 외국적선사의 평균 시장운임 등을 고려하여 기존[88] 최저운임을 항로별로 US$100/TEU 또는 US$200/TEU씩 인상하기로 결정하였다.

218 베트남발 한국착 항로에서의 냉동화물에 대한 최저운임 가이드라인은 아래 <표 47>과 같다.[89]

<표 47> (특별)냉동화물 최저운임 가이드라인

수출입 구분	화물명	항로(항구)명	최저운임
수입	냉동화물	베트남발 부산착 항로	US$1,100/TEU, US$1,800/FEU
		베트남발 인천착 항로	US$1,200/TEU, US$1,900/FEU

219 이와 같은 사실은 2003. 12. 2. 동정협 수송 제03-197호 “동정협 제20회 수입

87) 이에 대해서는 이 사건 공동행위의 위법여부에 대한 판단 부분에서 상세히 검토한다.
88) 피심인 고려, 장금, 팬오션, 에이치엠엠, 흥아 및 동정협은 2003년 10월 홍콩·남중국·필리핀·태국·말레이시아·인도네시아·베트남발 한국착 항로의 일반·특별화물에 대한 최저운임 가이드라인에 대하여 합의하였는바, 이를 말한다. 다만, 이 합의는 해운법 제29조 제2항에 따라 해양수산부 장관에게 신고되었으므로 이 사건 대상에서는 제외하였다(해운법 제29조 제2항에 따른 해양수산부 장관에의 신고와 이 사건 공동행위의 관계에 대해서는 후술한다).
89) <표 47>의 최저운임 가이드라인은 동정협 사무국에 의해서 2003. 12. 2. 이메일로 고려, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아와 공유되었다.

팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-21호증), 2003. 12. 2. 동정협 수송 제03-198호 "베트남 수입 냉동화물 최저운임" 문건 및 이메일(소갑 제2-22호증) 등을 통하여 인정된다.

(나) 합의의 실행

220 피심인들은 위와 같이 합의한 한-동남아 항로의 컨테이너 해상운송 서비스에 대한 최저운임 가이드라인을 각 합의 시 결정한 시행일 이후부터 화물운송 계약 시 적용하거나 운임 결정의 기준으로 삼음으로써 합의를 실행하였다.

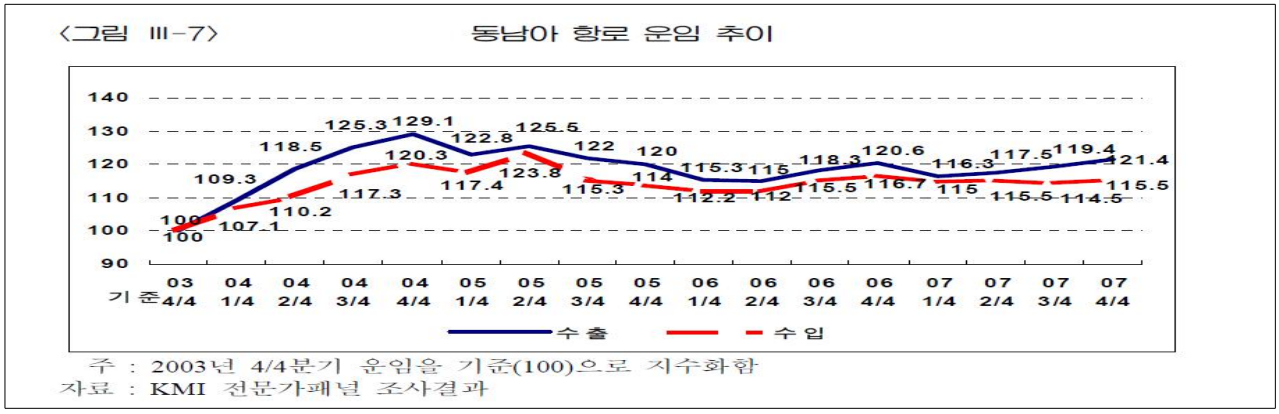
221 피심인들은 2004. 1. 7. 회합 시 "MR이 철저하게 실행되고 있다"고 하면서 스스로 합의 실행을 통하여 최저운임 가이드라인이 차질없이 시행되고 있다고 평가하였다.

<표 48> 2004. 1. 7. 회합 회의록 발췌(소갑 제2-26호증)

○ (중략) MR이 철저하게 실행되고 있으므로 운임 회복을 계속해야 한다는 의견이 지배적이었고 차기 회의시 구체안을 수립하기로 함

222 아울러, 실제 한-동남아 항로의 운임도 2003년 4/4분기 이후부터 크게 상승하였다. 2003년 4/4분기 운임을 100으로 놓고 지수화한 결과, 동남아발 한국착 수입 항로의 운임은 2003년 1/4분기 107.1으로 상승하였다.

<표 49> 2003년 4/4분기 이후 한-동남아 항로 운임 추이



* 출처: 2008 KMI 세계해운전망(한국해양수산개발원, 2007.12월)

223 이와 같은 사실은 2004. 1. 7. 동정협 수송 제04-5호 문건 '제1회 수입팀장회의록'(소갑 제2-26호증), 2008 KMI 세계해운전망(소갑 제5-2호증) 등을 통하여 인정된다.

(2) 2004년 기간 중 합의와 실행 내역

(가) 수출 항로 관련 합의

① 1월 최저운임 합의

224 피심인 고려, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2004. 1. 6., 2004. 1. 13., 2004. 1. 15., 2004. 1. 27., 2004. 2. 4., 2004. 2. 16., 2004. 2. 17., 2004. 2. 20., 2004. 2. 26., 2004. 3. 2., 2004. 3. 5., 2004. 3. 10. ◎◎◎, □□□, 장금상선 회의실, 한국선주협회 사무실 등지에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 최저운임 가이드라인을 공동으로 결정하여 2004. 3. 15.부터 시행하기로 합의하였다. 그리고 2004. 3. 22., 2004. 3. 25., 2004. 3. 30., 2004. 4. 6., 2004. 4. 20. 후속 회합을 통해 위 합의의 준수 여부를 상호 감시·점검하였다.

225 세부 항로 및 화물별 최저운임 가이드라인은 아래 <표 50> 및 <표 51>과 같다.[90] <표 50>의 계약화물에 대한 최저운임 가이드라인에서 규정된 화물 이외의 화물에 대하여는 <표 51>의 세부 항로별 최저운임 가이드라인이 적용되었다.

<표 50> (기본)세부 항로별 최저운임 가이드라인

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임[91]
수출	홍콩착 항로	부산,광양,울산	US$320/TEU, US$600/FEU
		인천	US$370/TEU, US$650/FEU

90) <표 50> 및 <표 51>의 최저운임 가이드라인은 동정협 사무국에 의해서 2004. 3. 3. 이메일로 고려, 팬오션, 장금, 에이치엠엠, 흥아와 공유되었고, 2004. 3. 25. 회합 시 합의에 따라 수정된 가이드라인 역시 동정협 사무국에 의해서 2004. 3. 25. 이메일로 이들 선사들과 공유되었다.

	남중국착 항로	얀티엔	US$530/TEU, US$800/FEU
		셰코우	US$490/TEU, US$800/FEU
		황푸	US$510/TEU, US$800/FEU
		셴쥔	US$710/TEU, US$1,000/FEU
		종샨	US$580/TEU, US$930/FEU
		동구안	US$830/TEU, US$1,050/FEU
		포샨	US$650/TEU, US$970/FEU
		타이핑	US$530/TEU, US$950/FEU
		주하이	US$530/TEU, US$950/FEU
		샤티엔	US$610/TEU, US$1,030/FEU
	필리핀착 항로	부산,울산,광양	US$700/TEU, US$1,000/FEU
		인천	US$800/TEU, US$1,100/FEU
	태국착 항로	부산,울산,광양,인천	US$470/TEU, US$750/FEU
	싱가포르착 항로	부산,광양	US$500/TEU, US$800/FEU
		울산,인천	US$530/TEU, US$830/FEU
	말레이시아착 항로	부산,광양	US$500/TEU, US$800/FEU
		울산,인천	US$530/TEU, US$830/FEU
	인도네시아착 항로	부산,울산,광양,인천	US$500/TEU, US$800/FEU
	베트남착 항로	부산,울산,광양	US$570/TEU, US$1,150/FEU
		인천	US$620/TEU, US$1,200/FEU

91) 한국 THC(20피트 일반 컨테이너 기준 101,000원), EBS(TEU당 US$20, FEU당 US$40), Doc fee 등 기 시행 중인 부대운임은 별도 징수하기로 하였다.

<표 51> (특별)계약화물별 최저운임 가이드라인

수출입 구분	화물명	항로명	항구 구분	최저운임
수출	Electronic goods[92], Car & CKD parts[93]	홍콩착 항로	부산,광양,울산	US$200/TEU, US$400/FEU
			인천	US$250/TEU, US$450/FEU
		필리핀착 항로 (마닐라)	부산,광양,울산	US$550/TEU, US$700/FEU
			인천	US$600/TEU, US$700/FEU
		태국착 항로 (방콕,람차방)	부산,광양,울산	US$350/TEU, US$500/FEU
			인천	US$350/TEU, US$550/FEU
		싱가포르착 항로	부산,광양,울산	US$350/TEU, US$500/FEU
			인천	US$350/TEU, US$550/FEU
		말레이시아착 항로 (포트켈랑,페낭, 파사르구당)	부산,광양,울산	US$350/TEU, US$500/FEU
			인천	US$350/TEU, US$550/FEU
		인도네시아착 항로 (자카르타,수라바야)	부산,광양,울산	US$350/TEU, US$500/FEU
			인천	US$350/TEU, US$550/FEU
		베트남착 항로 (호치민)	부산,광양,울산	US$450/TEU, US$900/FEU
			인천	US$500/TEU, US$1,000/FEU
	Paper	홍콩착 항로	부산,광양	US$200/TEU, US$250/FEU (EBS 포함)
			인천	US$300/TEU, US$400/FEU (EBS 별도)
		얀티엔착 항로	부산,광양	US$250/TEU, US$300/FEU (EBS 포함)
			인천	US$400/TEU, US$550/FEU (EBS 별도)
	가전3사[94] 화물	홍콩착 항로	부산,광양,울산	US$310/TEU, US$565/FEU
			인천	US$360/TEU, US$615/FEU
		필리핀착 항로 (마닐라)	부산,광양,울산	US$660/TEU, US$865/FEU
			인천	US$710/TEU, US$865/FEU
		태국착 항로 (방콕,람차방)	부산,광양,울산	US$460/TEU, US$665/FEU
			인천	US$460/TEU, US$715/FEU
		싱가포르착 항로	부산,광양,울산	US$460/TEU, US$665/FEU
			인천	US$460/TEU, US$715/FEU
		말레이시아착 항로 (포트켈랑,페낭, 파사르구당)	부산,광양,울산	US$460/TEU, US$665/FEU
			인천	US$460/TEU, US$715/FEU
		인도네시아착 항로 (자카르타,수라바야)	부산,광양,울산	US$460/TEU, US$665/FEU
			인천	US$460/TEU, US$715/FEU
		베트남착 항로 (호치민)	부산,광양,울산	US$560/TEU, US$1,065/FEU
			인천	US$610/TEU, US$1,165/FEU

92)

93)

94) 가전 3사가 어느 회사를 지칭하는 지는 불명확하다.

226 합의 과정을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다. 고려, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2003. 12. 12.(한국선주협회 제1회의실) 영업팀장 회합에서 아래 <표 52>와 같이 2004. 3. 15. 및 2004. 9. 15. 두 차례에 걸쳐 한-동남아 항로의 운임을 각각 US$100/TEU, US$200/FEU씩 인상하기로 합의하였다. 이에 2004. 1. 6. 영업팀장 회합에서는 2004. 3. 15.로 예정된 운임인상을 위한 세부 계획을 논의하였다. 해당 회합에 참석한 피심인들은 "하주들과의 운임을 Non-Negotiable로 하는 방향으로 운임인상 계획을 세우기로 합의"하면서 구체적인 논의는 2004. 1. 13. 영업팀장 회합에서 이어가기로 하였다.

<표 52> 2003. 12. 12. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-13호증)

○ 2004년 운임회복계획과 관련 - 2004년도 운임 인상 계획에 대한 각사간의 협의 결과 3월 15일과 9월 15일 두 차례에 걸쳐 각각 US$100/20′, US$200/40′ 올리기로 합의함.

227 고려 정○○ 부장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 정○○ 차장, 흥아 이○○ 부장 및 동정협 이○○ 국장은 2004. 1. 13. 영업팀장 회합에서 아래 <표 53>과 같이 "각사 합의 결과 기존 MR 시행 전구간에 걸쳐 US$100/TEU, US$200/FEU"씩 인상하기로 합의하였다.

<표 53> 2004. 1. 13. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-27호)

4. 안 건: ○ 2004년도 운임회복계획에 대한 구체적 협의(발효일, 회복방법, 기타) 5. 회 의 결 과 ○ 2004년도 1차 운임인상 관련 - 2004년도 3월 15 일 예정의 운임회복은 각사 합의 결과 기존 MR시행 전구간에 걸쳐 US$100/20′, US$200/40′ 으로 실시하기로 하고 무역협회(하주협의회) 측에 이를 통보하기로 함.

228 이후 2004. 2. 17. 근해 3개 항로 사장단 회합에서 고려 전○○ 사장, 팬오션 장○○ 사장, 장금 정○○ 사장, 동정협 이○○ 국장 등은 지난 회합에서 합의하였던 한-동남아 항로의 운임인상 추진계획을 다시 확인한 후, "운임회복은 중단할 수 없는 사안임을 인식/결의사항에 대한 절대 준수를 다짐"하였다. 또한, 화물운송중개인에 대해서는 인센티브를 주되, 한-일 항로에서 시행하는 안을 반영·수정하여 구체적인 방안을 결정하기로 하였다.

229 상기 사장단 회합에서 합의한 바에 따라 이들 선사들과 동정협은 2004. 2. 20. 영업팀장 회합, 2004. 2. 26. 영업팀장 회합에서 화물운송중개인 및 실화주에 대한 인센티브 방안을 합의하였다. 즉 모든 화물운송중개인 및 피심인별 Best 20 실화주들[95]에 대해 US$30/TEU, US$50/FEU씩 운임을 할인해주기로 하였다.

230 특히 2004. 2. 26. 회합에서 이들 선사들과 동정협은 아래 <표 54>와 같이 2004년 3월 운임인상 계획을 다시 확인하면서 "개정되는 수출 MR표에 US$100/TEU, US$200/FEU의 운임을 더하기"로 합의하였다. 다만, "경쟁력이 약한 홍콩, 베트남, 태국착 항로의 경우 운임 인상폭을 낮추어 US$70/TEU, US$150/FEU씩 운임을 더하기"로 합의하였다. 또한, 2004. 3. 2.에 열린 영업팀장 회합에서 고려 정○○ 부장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장 정○○ 차장, 흥아 이○○ 부장, 동정협 이○○ 국장, 장○○ 사원은 아래 <표 55>와 같이 최종적으로 인센티브를 부여할 화물운송중개인 및 실화주 명단[96]을 확정하였다. 또한, 각 세부항로별 기본적인 최저운임 가이드라인 외 전자, 자동차, 제지 등 특정 화물에 적용할 최저운임을 합의하였다.

231 동정협 사무국은 이러한 합의사항을 반영하여 개정된 최저운임 가이드라인을 2004. 3. 3. 이메일을 통하여 상기 선사들에게 배포하였다. 그리고 동정협 사무국은 이러한 합의 진행 상황을 2004. 3. 10. 이들 5개 선사의 임원들에게 보고하였다.

<표 54> 2004. 2. 26. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-34호증)

5. 회 의 결 과
○ 각사 2004 년도 3 월 15 일 운임회복(RR)이 US$100/20′ US$200/40′ 임을 재 확인하고 개정되는 수출 MR표에 US$100/20′ US$200/40′ 의 운임을 더하기로 합의함. 경쟁력이 약한 홍콩,베트남,태국향에 대해서는 운임 인상폭을 낮추어서 US$70/20′ US$150/40′의 운임을 더하기로 합의함
○ 포워더 전체에 대한 favor를 주는 대신 각사 Best 20 하주들을 사무국에 제출하여, 포워더,실하주 구분없이 favor를 줄 하주를 선별하기로 합의함. 선별되는 하주/포워더에 대해

95) 특히 운임할인 혜택을 부여할 실화주를 선별하기 위하여, 동정협 사무국은 각 피심인들에게 Best 20 화주 및 화주별 3개월간 월평균 물량을 동정협 사무국에 제출하도록 요청하였다.
96)

서는 US$30/20′ US$50/40′의 운임 할인 혜택을 주기로 합의함. (중략)

○ 각사 Best 20 하주 및 하주별 월평균(3 개월기준) 물량을 2 월 28 일(토)까지 제출하기로 합의함.

○ 각사 위반사항 발생을 확인시 바로 사무국에 제출하여, 회원사간 신뢰와 공조를 유지하기로 함. 6

○ 차기 수출팀장 회의를 3 월 2 일 14 시 장금상선에서 갖기로 합의함

<표 55> 2004. 3. 2. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-35호증)

5. 회 의 결 과

(1) 장시간 논의 끝에 붙임과 같이 2004 년 3 월 15 일 ~ 6 월 15 일까지 특혜를 줄 Forwarder/실하주를 정리함(표 4 참조)

(2) 전자/자동차/제지 하주 문제

○ 전자: 2003 년 11 월 15 일 조정운임 동결(표 2 참조/표 3 참조)

○ 자동차: 표 2 참조.

○ 종이: - 인천 선적분은 2004 년 3 월 15 일부터 US$50/20′ US$100/40′ 인상 조정

- 부산과 광양 선적분은 2004 년 4 월 1 일 발효 목표로, 인상조정 타당성을 검토 후 4 월 1 일 이전에 재논의 결정

(3) 차기회의

- 2004 년 3 월 11 일 18:00 ~

첨 부: 개정된 수출 MR 표 1 부

<표 56> 한국발 동남아착 수출 항로의 AMR[97](소갑 제2-35호증)

표 1.

동남아정기항로 수출화물 **MR**

POL \ POD		HONG KONG	PHILIPPINES	THAILAND	SINGAPORE	MALAYSIA	INDONESIA	VIETNAM
BUSAN	20′	US$320	US$700	US$470	US$500	US$500	US$500	US$570
	40′	US$600	US$1,000	US$750	US$800	US$800	US$800	US$1,150
KWANGYANG	20′	US$320	US$700	US$470	US$500	US$500	US$500	US$570
	40′	US$600	US$1,000	US$750	US$800	US$800	US$800	US$1,150
INCHEON	20′	US$370	US$800	US$470	US$530	US$530	US$500	US$620
	40′	US$650	US$1,100	US$750	US$830	US$830	US$800	US$1,200
ULSAN	20′	US$320	US$700	US$470	US$530	US$530	US$500	US$570
	40′	US$600	US$1,000	US$750	US$830	US$830	US$800	US$1,150

※ 발효: **2004년 3월 15일**

※ 한국 THC (1999년 8월 1일 발효)

₩5,500	RT	01-Aug-99
₩101,000	20′ DRY	01-Aug-99
₩137,000	40′ DRY	01-Aug-99
₩132,000	20′ Reefer	01-Aug-99
₩178,000	40′ Reefer	01-Aug-99

※ EBS(2003년 3월 1일 발효)
US$20/20′, US$40/40′ (별도 합의시까지 징수)

※ DOC Fee / BL Surrender Fee / CFS Charge 등 합의시행중인 각 부대비 징수

97) 동정협이 2004. 3. 3. 고려, 흥아, 에이치엠엠, 장금, 팬오션 등에게 보낸 이메일 “제7회 수출팀장회의 회의록”의 첨부자료 “개정된수출MR(2004)”

표 3.

대외비

동남아정기항로 가전3사에 대한 Special Rate

POD / POL		HONG KONG	PHILIPPINES (Manila)	THAILAND (Bangkok, Laem Chabang)	SINGAPORE	MALAYSIA (Port Kelang, Penang, Pasir Guadang)	INDONESIA (Jakarta, Surabaya)	VIETNAM (Hochiminh)
BUSAN	20'	US$310	US$660	US$460	US$460	US$460	US$460	US$560
	40'	US$565	US$865	US$665	US$665	US$665	US$665	US$1,065
KWANGYANG	20'	US$310	US$660	US$460	US$460	US$460	US$460	US$560
	40'	US$565	US$865	US$665	US$665	US$665	US$665	US$1,065
INCHEON	20'	US$360	US$710	US$460	US$460	US$460	US$460	US$610
	40'	US$615	US$865	US$715	US$715	US$715	US$715	US$1,165
ULSAN	20'	US$310	US$660	US$460	US$460	US$460	US$460	US$560
	40'	US$565	US$865	US$665	US$665	US$665	US$665	US$1,065

※ 발효일: 2004년 3월 15일 선적지 입항선

※ 위 요율은 KOREA THC 및 EBS를 포함한 선임임

232 아울러 고려, 흥아 및 장금은 2004. 3. 5. 동남아항로 전문4사 영업팀장 간담회에서 기 합의하였던 항로 외에 한국발 남중국착 수출항로에 대한 최저운임도 아래 <표 57>과 같이 추가로 결정하여 2004. 3. 15.부터 시행하기로 합의하였다.

<표 57> 2004. 3. 5. 영업팀장 회합 관련 문건 발췌(소갑 제2-36호증)

2. 2004년 3월 5일 동남아 항로 전문4사 영업팀장 간담회시에 남중국 수출 운임회복 관련 의견 조회(수송04-75)와 관련하여 남중국 10개항에 대하여 기존 합의된 운임안에 US$30/20' US$50/40'의 운임회복을 하기로 합의되어 첨부와 같이 개정된 남중국 10개항 운임표를 보내드리오니 업무에 참고하시기 바랍니다.

첨 부: 수출남중국10개항운임표.xls 1 부

<표 58> 한국발 남중국착 수출 항로의 AMR(소갑 제2-36호증)

남중국 10개항 운임

※ 남중국관련 전문4사 영업팀장간담회(04'3.5) 합의사항

1	Yantian	US$530/800
2	Shekou	US$490/800
3	Huangpu	US$510/800
4	Shenzhen	US$710/1,000
5	ZhongShan	US$580/930
6	Dongguan	US$830/1,050
7	Foshan	US$650/970
8	Taiping	US$530/950
9	Zhuhai	US$530/950
10	Shatian	US$610/1,030

※ B.RATE + EBS + B.THC + US$50/100
※ Wef : 2004, 3, 15
※ 예외 ITEM : 전기, 전자, 제지

233 2004. 3. 22. 영업팀장 회합에서 고려, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 동정협은 운임인상 합의의 진행상황을 점검하였다. 그리고 위 5개 선사들은 실화주가 직접 입찰을 진행할 경우, 모두 "3월 15일 발표된 MR 운임으로 투찰하기로 합의"하였고, 이에 대한 실행을 담보하기 위하여 협정서를 작성하여 서명하기로 하였다.[98] 이후 2004. 3. 25. 영업팀장 회합에서 고려 정○○ 부장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 이○○ 부장, 동정협 이○○ 국장은 아래 <표 59>와 같이 이 "협정서에 각사 서명하고 철저히 준수할 것을 다짐"하였다. 또한, 종이 화물의 인천 항로 최저운임, 자동차 및 관련 부품 화물의 인천-말레이시아 항로의 최저운임 등 일부 최저운임을 변경하기로 합의하였다. 동정협 사무국은 이러한 합의사항을 반영하여 개정된 최저운임 가이드라인을 2004. 3. 25. 이메일을 통하여 이들 선사들에게 배포하였다.

98) 동정협 사무국은 이 협정서 양식을 관련 선사들에게 2004. 3. 23. 이메일로 보내면서 '다음 회의시 서명을 준비하여 주시기 바랍니다'라고 하였고, 2004. 3. 25. 회합에 관한 회의록에는 선사들이 협정서에 서명을 하였다고 기재되어 있다.

<표 59> 운임안정/회복에 관한 협정서 문건(소갑 제2-40호)

<표 60> 2004. 3. 25. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-41호)

5. 회 의 결 과 ○ (중략) 등의 직접 운임 협상 화주들이 이용하는 포워더들에 대한 추가 인센티브 적용을 금지하는 '운임안전/회복에 관한 협정서'에 각사 서명하고 철저히 준수할 것을 다짐함. 사무국에서 협정서를 보관하기로 함. ○ 각사 운임 적용 변경사항에 대한 협의하고 다음과 같이 운임표를 변경 적용하기로 합의함. - 인천/HK,YANTIAN 항로 제지 운임 문제에 대해서는 각사 US$50/40'만 인상하기로 합의함. - 부산,광양/HK,YANTIAN 항로 제지 운임을 현행대로 하기로 합의하고 그 외 항로의 제지 운임은 표 2 를 적용하기로 합의함. - CAR & CKD parts의 경우 표 2 를 적용하되 인천/말레이시아의 경우 US$600/FEU으로 변경하기로 각사 합의함. ○ 각사 3 월 15 일 발효 운임인상이 순조롭게 진행되고 있음을 보고하고 보다 철저한 시행을 위한 결의를 다짐. 첨 부 : 수제 9 회 수출팀장회의시 합의된 개정 수출 MR 표 2. 1 부

234 위 5개 선사들과 동정협은 2004. 4. 6. 영업팀장 회합, 2004. 4. 20. 영업팀장 회합에서도 합의한 최저운임의 시행 상황을 점검하였다. 특히 2004. 4. 6. 회합에

서는 동정협 사무국이 2004. 3. 30. 사장단 회합에서 “동남아 항로의 경우 운임회복이 순조롭게 진행되고 있음을 각사 사장단에서 확인하였으며, 경쟁력 있는 항로의 경우 추가적인 운임 인상 방안을 모색”하기로 하였다는 논의 결과를 보고하였다. 또한 피심인들은 ●●● 등 화주에 대한 입찰이 합의한대로 원활하게 진행되고 있으며, “운임회복이 성공적으로 수행되고 있다”고 자평하였다.

<표 61> 2004. 4. 6. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-43호증)

5. 회 의 결 과 (중략)
○ 사무국에서 3 월 30 일 사장단 회의 참석 결과를 보고함
- 동남아 항로의 경우 운임회복이 순조롭게 진행되고 있음을 각사 사장단에서 확인함. 경쟁력 있는 항로의 경우 추가적인 운임 인상 방안을 모색하기로 함.
○ MR 준수상황 점검
- 직접 운임 협상 화주들에 대한 비딩이 각사 원칙대로 원활하게 진행되고 있음을 확인하고 현재 장비 및 기기 등이 부족한 상황에서 운임이 낮아지는 일이 없도록 각사 노력하기로 함.
- 각사 3 월 15 일 운임 회복 발효 이후 동남아 항로의 경우 운임 회복이 성공적으로 수행되고 있음을 확인함. 현재 각사 물량 증가 및 원양항로의 호황으로 인해 장비 및 스페이스가 부족한 상황임을 확인하고 향후 물량 회복 및 원활한 운임 회복이 예측됨.

235 이와 같은 사실은 2004. 1. 7. 동정협 수송 제04-4호 “동정협 제1회 수출팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-26호증), 2004. 1. 14. 동정협 수송 제04-11호 “동정협 제2회 수출팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-27호증), 2004. 1. 15. 동정협 수송 제04-13호 “동정협 임원간담회 회의록”문건 및 이메일(소갑 제2-28호증), 2004. 1. 28. 동정협 수송 제04-23호 “동정협 제3회 수출팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-29호증), 2004. 2. 4. 동정협 수송 제04-36호 “동정협 제4회 수출팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-30호증), 2004. 2. 16. 동정협 수송 제04-42호 “포워더대책논의 수출입팀장 합동회의 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-31호증), 2004. 2. 18. 동정협 수송 제04-47호 “근해 3개 항로 사장단회의 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-32호증), 2004. 2. 20. 동정협 수송 제04-52호 동정협 제5회 수출팀장회의록 문건(소갑 제2-33호증), 2004. 2. 26. 동정협 수송 제04-68호 “동정협 제6회 수출팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-34호증), 2004. 3. 3. 동정협 수송 제04-74호 “동정협 제7회 수출팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-35호

증), 2004. 3. 5. 동정협 수송 제04-83호 “남중국 10개항 회복운임표” 문건(소갑 제2-36호증), 2004. 3. 8. 동정협 수송 제04-85호 “동남아정기항로의 최근상황” 문건(소갑 제2-37호증), 2004. 3. 10. 동정협 수송 제04-90호 “제3회 운영위원회 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-38호증), 2004. 3. 23. 동정협 수송 제04-99호 “제8회 수출팀장회의록” 문건(소갑 제2-39호증), 2004. 3. 23. 동정협 수송 제04-101호 “실화주 직접비딩 관련 협정서 양식”문건 및 이메일(소갑 제2-40호증), 2004. 3. 23. 동정협 수송 제04-103호 “동정협 제9회 수출팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-41호증), 2004. 3. 29. 동정협 수송 제04-106호 “3월26일 공문(수송04-104) 관련 회신 결과” 문건 및 이메일(소갑 제2-42호증), 2004. 4. 6. 동정협 수송 제04-113호 “동정협 제10회 수출팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-43호증), 2004. 4. 20. 동정협 수송 제04-125호 “제10회 수출팀장회의 회의록” 문건(소갑 제2-44호증) 등을 통하여 인정된다.

② 4월 최저운임 합의

236 피심인 고려, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2004. 4. 27., 2004. 4. 28., 2004. 5. 18., 2004. 5. 31. ◁◁◁◁◁◁, ◎◎◎, 한국선주협회 사무실 등지에서 회합을 갖고, 한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 최저운임 가이드라인을 공동으로 결정하여 2004. 6. 1.부터 시행하기로 합의하였다. 그리고, 2004. 7. 20. 후속 회합을 통해 위 합의의 준수 여부를 상호 감시·점검하였다.

237 세부 항로 및 화물별 최저운임 가이드라인은 아래 <표 62> 및 <표 63>과 같다.[99] <표 62>의 계약화물에 대한 최저운임 가이드라인에서 규정된 화물 이외의 화물에 대하여는 <표 63>의 세부 항로별 최저운임 가이드라인이 적용되었다.

99) <표 62> 및 <표 63>의 최저운임 가이드라인은 동정협 사무국에 의해서 2004. 4. 29. 이메일로 고려, 팬오션, 장금, 에이치엠엠, 흥아와 공유되었다.

<표 62> (기본)세부 항로별 최저운임 가이드라인

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임[100]
수출	홍콩착 항로	부산,울산,광양	US$370/TEU, US$700/FEU
		인천	US$420/TEU, US$750/FEU
	필리핀착 항로	부산,울산,광양	US$750/TEU, US$1,100/FEU
		인천	US$850/TEU, US$1,200/FEU
	태국착 항로	부산,울산,광양,인천	US$520/TEU, US$850/FEU
	싱가포르착 항로	부산,광양	US$550/TEU, US$900/FEU
		인천,울산	US$580/TEU, US$930/FEU
	말레이시아착 항로	부산,광양	US$550/TEU, US$900/FEU
		인천,울산	US$580/TEU, US$930/FEU
	인도네시아착 항로	부산,울산,광양,인천	US$550/TEU, US$900/FEU
	베트남착 항로	부산,울산,광양	US$620/TEU, US$1,250/FEU
		인천	US$670/TEU, US$1,300/FEU

<표 63> (특별)계약화물별 최저운임 가이드라인

수출입 구분	화물명	항로명	항구 구분	특별운임
수출[101]	Electronic goods[102], Car & CKD parts[103], Paper	홍콩착 항로	부산,광양,울산	US$250/TEU, US$500/FEU
			인천	US$300/TEU, US$550/FEU
		필리핀착 항로	부산,광양,울산	US$600/TEU, US$800/FEU
			인천	US$650/TEU, US$800/FEU
		태국착 항로	부산,광양,울산	US$400/TEU, US$600/FEU
			인천	US$400/TEU, US$650/FEU
		싱가포르착 항로	부산,광양,울산	US$400/TEU, US$600/FEU
			인천	US$400/TEU, US$650/FEU
		말레이시아착 항로	-	US$400/TEU, US$600/FEU
		인도네시아착 항로	부산,광양,울산	US$400/TEU, US$600/FEU
			인천	US$400/TEU, US$650/FEU
		베트남착 항로	부산,광양,울산	US$500/TEU, US$1,000/FEU
			인천	US$550/TEU, US$1,100/FEU

100) 한국 THC(20피트 일반 컨테이너 기준 101,000원), EBS(TEU당 US$20, FEU당 US$40), Doc fee 등 기 시행 중인 부대운임은 별도 징수하기로 하였다.
101) EBS 별도징수
102)

103)

238 합의 과정을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다. 고려, 장금, 에이치엠엠, 흥아 및 동정협[104]은 2004. 4. 27.(◁◁◁◁◁◁) 영업팀장 회합에서 한국발 동남아 착 수출 항로의 운임을 US$50/TEU, US$100/FEU씩 인상하기로 합의하였다. 이에 고려 이○○ 이사, 정○○ 부장, 장금 김○○ 이사, 이○○ 부장, 에이치엠엠 손○○ 부장, 김○○ 부장, 흥아 엄○○ 차장은 2004. 4. 28.(◎◎◎) 임원 및 영업팀장 회합에서 2004. 6. 1.로 예정된 운임인상을 위한 세부 계획을 논의하기에 이르렀다. 해당 회의에서 이들 선사들은 위 운임인상 계획을 확인하면서, "수출 항로 RR의 경우 MR 표를 개정하여 바로 전송"하기로 하였다. 즉, 기존에 합의하였던 최저운임 가이드라인을 US$50/TEU, US$100/FEU씩 인상하여 시행하기로 한 것이다. 동정협 사무국은 이러한 합의사항을 반영하여 개정된 최저운임 가이드라인을 2004. 4. 29. 이메일을 통하여 고려, 팬오션, 장금, 에이치엠엠, 흥아 등에게 배포하였다.

<표 64> 2004. 4. 27. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-45호증)

5. 회 의 결 과
○ 사무국에서 IADA CEO Committee 회의(04' 4.21.)과 IADA SCM 회의(04' 4.22.)시에 결의된 동남아 전항로의 6월 1일 US$50/100의 RR 계획을 보고하고 한국항로의 경우 스페셜 ITEM(전자, 자동차 부품, 종이)에 대한 운임 인상 요구가 있었음을 보고함. 위의 스페셜 ITEM 문제 및 6월 1일 한국 수출 항로 운임 회복 계획에 대해서는 5월 6일 예정의 IADA KOREA LAC 회의에서 구체적으로 협의할 계획임을 설명하고, 회원 각사에서 참여하여 스페셜 ITEM 운임회복 및 대리점사의 운임 갭 축소 요구를 해 줄 것을 부탁함.
○ 각사 6월 1일 발효의 한국 수출 항로의 US$50/100의 운임회복에 대해 수용하기로 합의하고 4월 28일 동남아 정기항로 임원/수출팀장 회의시에 구체적인 시행 방안을 합의하기로 함. (중략)
○ 스페셜 ITEM 대상 하주(MR표 2.참조) 중 ☆☆☆☆과 ◁◁◁◁에 대해서는 6월 1일부터 제외하여 일반 MR 운임을 적용하기로 함. 사무국에서 개정되는 MR표를 6 월 1일 발효 한 달 전에 각사에 보내기로 함.

<표 65> 2004. 4. 28. 임원 및 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-46호증)

○ 회장사에서 IADA 서울 회의 결과를 보고함. 해운 시장의 호황, 기기/선복 부족 등에 힘입어 아시아 역내 항로의 시장 상황이 운임 회복을 위한 절호의 기회라는 회의 분위기를 전달함. 한국 수출입 항로의 경우에도 IADA의 6월 1일 발효 RR과 동일하게 아시아

104) 팬오션(舊범양)은 2004. 4. 27. 및 2004. 4. 28. 회합에는 불참하였으나, 그 이후 회합에는 꾸준히 참석하였고 합의에 따라 수정된 최저운임 가이드라인을 이메일을 통해서 송부 받았다.

역내 전항로에 걸쳐 6 월 1 일 US$50/20′ US$100/40′의 운임 인상을 하기로 합의함. 즉, 수입 항로의 경우 5 월 1 일 RR 계획(홍콩,얀티안,셰코,베트남,태국) 시행과 함께 추가로, 6 월 1 일 수입 전 항로에 걸쳐 US$50/100 의 운임 회복을 하기로 합의함. 수출 항로 RR 의 경우 MR표를 개정하여 바로 전송하기로 함. 각사 6 월 1 일 RR 발효 한달 전에(5 월 1 일) 하주들에게 Notice하기로 합의함.

○ IADA SCM 회의(4/22 서울)시에 안건이 된 한국 수출 항로 스페셜 ITEM(종이,전자제품, 제지)에 대한 RR 포함 여부에 대해 각 회원사가 포함하기로 합의함. 이에 따라 개정되는 MR표 2.를 사무국에서 각사에 전송하기로 함.

○ 아시아 역내 항로 전문 회원선사를 중심으로 모든 회원사가 이번 6 월 1 일 RR도 작년 11 월 AMR과 마찬가지로 서로 적극 협력하여 엄격하게 수행하기로 함. 임원급에서 수출 팀장에 대해 이번 RR을 위해 더욱 지원 및 개입해야 한다는 제안이 있어 각 회원사 공감함.

회의시 배포 : 3 월 15 일 RR 발효 이후 MR 변경 사항
첨 부 : 6 월 1 일 발효 수출 MR표 1./표 2. 1 부

<표 66> 한국발 동남아착 수출 항로의 AMR(소갑 제2-46호증)

표 1.

동남아정기항로 수출화물 **MR**

POL \ POD		HONG KONG	PHILIPPINES	THAILAND	SINGAPORE	MALAYSIA	INDONESIA	VIETNAM
BUSAN	20'	US$370	US$750	US$520	US$550	US$550	US$550	US$620
	40'	US$700	US$1,100	US$850	US$900	US$900	US$900	US$1,250
KWANGYANG	20'	US$370	US$750	US$520	US$550	US$550	US$550	US$620
	40'	US$700	US$1,100	US$850	US$900	US$900	US$900	US$1,250
INCHEON	20'	US$420	US$850	US$520	US$580	US$580	US$550	US$670
	40'	US$750	US$1,200	US$850	US$930	US$930	US$900	US$1,300
ULSAN	20'	US$370	US$750	US$520	US$580	US$580	US$550	US$620
	40'	US$700	US$1,100	US$850	US$930	US$930	US$900	US$1,250

※ 발효: 2004년 6월 1일

※ 한국 THC (1999년 8월 1일 발효)

₩5,500	RT	01-Aug-99
₩101,000	20' DRY	01-Aug-99
₩137,000	40' DRY	01-Aug-99
₩132,000	20' Reefer	01-Aug-99
₩178,000	40' Reefer	01-Aug-99

※ EBS(2003년 3월 1일 발효)
US$20/20', US$40/40' (별도 합의시까지 징수)
※ DOC Fee / BL Surrender Fee / CFS Charge 등 합의시행중인 각 부대비 징수

239 위 5개 선사들과 동정협은 2004. 5. 18.(◎◎◎) 영업팀장 회합 및 2004. 5. 31.(◎◎◎) 영업팀장 회합에서 2004년 3월 발효 최저운임 가이드라인의 시행 상황 및 2004년 6월 발효 최저운임 가이드라인의 시행 준비 상황을 점검하였다. 2004. 5. 18. 회합에서는 "3월 RR 시행으로 운임 인상효과가 컸음을 확인하고 6월 1일 RR 시행에 대한 의지가 확고함을 확인"하였다. 또한, 성공적으로 운임을 인상하기 위하여 세부 항로·화주별로 점유율이 높은 선사를 '간사선사[105]'로 선정하여, 간사선사가 해당 세부 항로·화주에 대해서는 주도적으로 운임 인상을 위해 노력하고 운임 인상 상황을 점검하기로 합의하였다. 이에 따라 2004. 5. 31. 회합에서 이들 선사들과 동정협은 간사선사가 중심이 되어 운임 인상 준비 상황을 점검하였는데, "대부분의 경우 화주들에 대한 운임 인상 통지가 잘 시행되고 있음"을 확인하였다. 또한, 대형 화주들의 경우 운임 인상에 대하여 반발할 수도 있으니, 피심인들 간 긴밀히 협조함으로써 기 합의된 운임을 엄격하게 적용하기로 하였다.

105) 2004. 9. 8. 동정협 장○○의 이메일 "수출항로 간사선사 명단 첨부"에 따르면, 세부 항로·화주별 간사선사는 다음과 같다.

간사선사	화주별 분류	항로별 분류	항로·화물별 분류
고려		울산	
동남아		인천	CKD, 헌 옷
장금		부산	
에이치엠엠		대구	CKD
홍아		광양	베트남 하이퐁
한진			필리핀 마닐라

<표 67> 2004. 5. 31. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-49호증)

5. 회 의 결 과 ○ 회원 각사 6월 1일 RR시행의 하주 홍보 상황 및 준비 상황을 각 하주/지역별 간사 선사를 중심으로 점검함, 대부분의 경우 하주 홍보가 잘 시행되고 있음을 확인하고, 각사 내부 점검 후 이번 주 내까지 6월 RR 에 대한 하주 홍보가 100% 이루어 질 수 있도록 하기로 결의함. 일부 대형 하주 및 비딩 하주들의 반발 및 유예 요구에 대한 대처 방안을 협의하고, 현재의 기기 부족 상황 등을 고려하여 간사 선사의 주도하에 6월 RR을 엄격하게 시행하기로 결의함. 개개의 하주에 대해 해당 간사선사를 중심으로 보다 적극적으로 운임 인상을 주도하고 RR시행 상황을 모니터링 하기로 함. 대형 하주에 대한 운임 인상을 위해 회원사간에 긴밀히 협조하기로 함. (중략) ○ 5월 들어 각사 물량이 소폭 감소하는 가운데 6월 RR이 시행됨에 따라 현장 영업사원들의 RR 시행 의지가 약해질 수 있으므로 각사 RR 운임의 엄격한 적용에 대해 확실한 지침을 갖고 독려하기로 함.

240 합의 실행인인 2004. 6. 1. 이후 개최된 2004. 7. 20.(◎◎◎) 영업팀장 회합에서 이들 5개 선사들과 동정협은 운임 인상 합의의 진행상황을 점검하였다. 점검결과, 아래 <표 68>과 같이 "MR 운임을 각사 차질없이 적용중임을 확인"하였고, "대부분의 화주들이 별다른 저항없이 수용하고 있다"고 보고되었다.

<표 68> 2004. 7. 20. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-50호증)

5. 회 의 결 과 ○ 6월 1일 발효 RR 시행 사항을 점검한 결과 MR운임을 각사 차질없이 적용중임을 확인함. 6월 RR 및 9월 1일 예정의 RR에 대해 대부분의 하주들의 경우 별다른 저항없이 수용하고 있음이 보고됨.

241 이와 같은 사실은 동정협 수송 제04-125호 "동정협 제10회 수출팀장회의록" 문건(소갑 제2-44호증), 2004. 4. 27. 동정협 수송 제04-133호 "동정협 제12회 수출팀장회의록" 문건(소갑 제2-45호증), 2004. 4. 28. 동정협 수송 제04-137호 "동남아 정기항로 담당 임원/수출팀장 회의록"문건 및 이메일(소갑 제2-46호증), 2004. 4. 29. 동정협 장○○의 이메일 "수출MR표1.과 표2. 재송부" 문건(소갑 제2-47호증), 2004. 5. 18. 동정협 수송 제04-152호 "동정협 제13회 수출팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-48호증), 2004. 5. 31. 동정협 수송 제04-160호 "동정협 제14회 수출팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-49호증), 2004. 7. 20. 동정협 수송 제04-200호 "동정협 제18회 수출팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-50호증), 2004. 9. 8.

동정협 장○○ 이메일 “수출항로 간사 선사 명단 첨부” 등을 통하여 인정된다.

③ 8월 최저운임 합의

242 피심인 고려, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2004. 8. 17., 2004. 8. 19., 2004. 8. 26., 2004. 9. 1. ◎◎◎, 한국선주협회 사무실 등지에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 최저운임 가이드라인을 공동으로 결정하여 2004. 9. 1.부터 시행하기로 합의하고 2004. 9. 3. 회합을 통해 그 합의 내용을 재차 확인하였다. 그리고, 2004. 9. 8., 2004. 9. 15., 2004. 10. 6., 2004. 10. 13., 2004. 10. 27., 2004. 11. 3., 2004. 11. 26. 후속 회합을 통해 위 합의의 준수 여부를 상호 감시·점검하였다.

243 세부 항로 및 화물별 최저운임 가이드라인은 아래 <표 69> 및 <표 70>과 같다.[106] <표 69>의 계약화물에 대한 최저운임 가이드라인에서 규정된 화물 이외의 화물에 대하여는 <표 70>의 세부 항로별 최저운임 가이드라인이 적용되었다.

<표 69> (기본)세부 항로별 최저운임 가이드라인

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임[107]
수출	홍콩착 항로	부산,광양,울산	US$420/TEU, US$800/FEU
		인천	US$470/TEU, US$850/FEU
	필리핀착 항로	부산,광양,울산	US$800/TEU, US$1,200/FEU
		인천	US$900/TEU, US$1,300/FEU
	태국착 항로	부산,울산,광양,인천	US$570/TEU, US$950/FEU
	싱가포르착 항로	부산,광양	US$600/TEU, US$1,000/FEU
		인천,울산	US$630/TEU, US$1,030/FEU
	말레이시아착 항로	부산,광양	US$600/TEU, US$1,000/FEU

106) <표 69> 및 <표 70>의 최저운임 가이드라인은 동정협 사무국에 의해서 2004. 8. 17. 이메일로 고려, 팬오션, 장금, 에이치엠엠, 흥아와 공유되었다. 다만, 부산·울산·광양발 베트남착 수출 화물의 최저운임 및 수출 냉동화물의 최저운임은 2004. 9. 1. 회합에서 합의된 내용이었으므로 공유자료에는 포함되지 않았다.

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임[107]
		인천,울산	US$630/TEU, US$1,030/FEU
	인도네시아착 항로	부산,울산,광양,인천	US$600/TEU, US$1,000/FEU
	베트남착 항로	부산,울산,광양	US$670/TEU, US$1,340/FEU[108]
		인천	US$720/TEU, US$1,400/FEU
	남중국착 항로[109]	얀티엔	US$680/TEU, US$1,100/FEU
		셰코우	US$640/TEU, US$1,100/FEU
		황푸	US$660/TEU, US$1,100/FEU
		셴쥔	US$860/TEU, US$1,300/FEU
		종샨	US$730/TEU, US$1,230/FEU
		동구안	US$980/TEU, US$1,350/FEU
		포샨	US$800/TEU, US$1,270/FEU
		타이핑	US$680/TEU, US$1,250/FEU
		주하이	US$680/TEU, US$1,250/FEU
		샤티엔	US$760/TEU, US$1,330/FEU

<표 70> (특별)계약화물별 최저운임 가이드라인

수출입 구분	화물명	항로명	항구 구분	최저운임
수출[110]	Electronic goods[111], Car & CKD parts[112], Paper	홍콩착 항로	부산,광양,울산	US$300/TEU, US$600/FEU
			인천	US$350/TEU, US$650/FEU
		필리핀착 항로 (마닐라)	부산,광양,울산	US$650/TEU, US$900/FEU
			인천	US$700/TEU, US$900/FEU
		태국착 항로 (방콕,람차방)	부산,광양,울산	US$450/TEU, US$700/FEU
			인천	US$450/TEU, US$750/FEU
		싱가포르착 항로	부산,광양,울산	US$450/TEU, US$700/FEU
			인천	US$450/TEU, US$750/FEU
		말레이시아착 항로 (포트켈랑,페낭, 파사르구당)	부산,광양,울산	US$450/TEU, US$700/FEU
			인천	US$450/TEU, US$750/FEU
		인도네시아착 항로	부산,광양,울산	US$450/TEU, US$700/FEU

107) 한국 THC(20피트 일반 컨테이너 기준 101,000원), EBS(TEU당 US$20, FEU당 US$40), Doc fee 등 기 시행 중인 부대운임은 별도 징수하였다.

108) 2004. 8. 17. 회합 시에는 부산·울산·광양발 베트남착 수출 화물의 최저운임을 US$670/TEU, US$1,350/FEU로 하였으나, 2004. 9. 1. 회합 시 해당 구간의 최저운임을 US$670/TEU, US$1,340/FEU으로 변경하여 시행하기로 합의하였다.

109) B.RATE+EBS+BTHC, 전기, 전자, 제지화물은 예외

수출입 구분	화물명	항로명	항구 구분	최저운임
		(자카르타,수라바야)	인천	US$450/TEU, US$750/FEU
		베트남착 항로 (호치민)	부산,광양,울산	US$550/TEU, US$1,100/FEU
			인천	US$600/TEU, US$1,200/FEU
	냉동화물	홍콩착 항로	-	US$900/TEU, US$1,100/FEU
		태국착 항로	-	US$500/TEU, US$650/FEU
		대만착 항로	-	US$900/TEU, US$1,100/FEU
		싱가포르착 항로	-	US$1,000/TEU, US$1,300/FEU
		인도네시아착 항로	-	US$1,000/TEU, US$1,300/FEU
		베트남착 항로	-	US$1,000/TEU, US$1,300/FEU
		말레이시아착 항로	-	US$1,100/TEU, US$1,500/FEU

244 합의 과정을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다. 고려 정○○ 부장, 김○○ 차장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 부장, 서○○ 차장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 정○○ 부장, 정○○ 차장, 변○○ 대리, 흥아 신○○ 부장 및 진○○ 차장은 2004. 8. 17.(선주협회 제1회의실) 영업팀장 회합에서 2004. 9. 1.부터 한국발 동남아착 수출 항로의 운임을 기본적으로 US$50/TEU, US$100/FEU씩 인상하기로 합의하였다. 동정협 사무국은 해당 합의 사항을 반영하여 개정된 최저운임 가이드라인을 2004. 8. 17. 이메일을 통하여 이들 선사들에게 배포하였다.

<표 71> 한국발 동남아착 수출 항로의 AMR(이메일 첨부파일)

표 1.

동남아정기항로 수출화물 MR

POD / POL		HONG KONG	PHILIPPINES	THAILAND	SINGAPORE	MALAYSIA	INDONESIA	VIETNAM
BUSAN	20'	US$420	US$800	US$570	US$600	US$600	US$600	US$670
	40'	US$800	US$1,200	US$950	US$1,000	US$1,000	US$1,000	US$1,350
KWANGYANG	20'	US$420	US$800	US$570	US$600	US$600	US$600	US$670
	40'	US$800	US$1,200	US$950	US$1,000	US$1,000	US$1,000	US$1,350
INCHEON	20'	US$470	US$900	US$570	US$630	US$630	US$600	US$720
	40'	US$850	US$1,300	US$950	US$1,030	US$1,030	US$1,000	US$1,400
ULSAN	20'	US$420	US$800	US$570	US$630	US$630	US$600	US$670
	40'	US$800	US$1,200	US$950	US$1,030	US$1,030	US$1,000	US$1,350

※ 발효: 2004년 9월 1일

※ 한국 THC (1999년 8월 1일 발효)

₩5,500	RT	01-Aug-99
₩101,000	20' DRY	01-Aug-99
₩137,000	40' DRY	01-Aug-99
₩132,000	20' Reefer	01-Aug-99
₩178,000	40' Reefer	01-Aug-99

※ EBS(2003년 3월 1일 발효)
US$20/20', US$40/40' (별도 합의시까지 징수)
※ DOC Fee / BL Surrender Fee / CFS Charge 등 합의시행중인 각 부대비 징수

110) EBS 별도징수
111)

112)

표. 4			대외비

남중국 10개항 운임

1	Yantian	US$680/1,100
2	Shekou	US$640/1,100
3	Huangpu	US$660/1,100
4	Shenzhen	US$860/1,300
5	ZhongShan	US$730/1,230
6	Dongguan	US$980/1,350
7	Foshan	US$800/1,270
8	Taiping	US$680/1,250
9	Zhuhai	US$680/1,250
10	Shatian	US$760/1,330

※ 위의기본운임 + EBS + Both THC
※ 발효 : 2004년 9월 1일
※ 예외 ITEM : 전기, 전자, 제지
※ EBS : US$20/20' US$40/40'
※ KOREA THC :

THC :	W 5500	RT	1999-08-01
	W 101000	20' dry	1999-08-01
	W 137000	40' dry	1999-08-01
	W 132000	20' reefer	1999-08-01
	W 178000	40' reefer	1999-08-01

※ S.PRC THC :

THC :	RMB 370	20' dry	2002-01-15
	RMB 560	40' dry	2002-01-15
	RMB 410	20' reefer	2002-01-15
	RMB 610	40' reefer	2002-01-15

245 이후 개최된 2004. 8. 19.(◎◎◎) 영업팀장 회합에서 아래 <표 72>와 같이 위 5개 선사들과 동정협은 위의 합의 내용을 대형화주의 입찰 및 특정 화물에 대하여 적용하기 위한 방안에 대하여 논의하였다. ●●● 입찰의 경우 “회원 5개사

가 동일한 운임" 즉, 위 <표 69> (기본)세부 항로별 최저운임 가이드라인의 각 세부 항로별 최저운임에서 US$30/TEU, US$50/FEU의 운임 할인 혜택[113]을 적용한 운임으로 입찰에 참여하기로 하였다. 또한 차기 회의인 2004. 8. 26.(◎◎◎) 영업팀장 회합에서 이들은 아래 <표 73>과 같이 2004년 9월부터 운임을 인상하기로 한 합의를 다시 확인하였고, 전자 화물 관련하여 2004년 9월 발효의 최저운임은 그대로 유지하되 2004년 6월 발효의 최저운임 이하로는 운임을 낮추지 않기로 하였다. 자동차 부품 화물과 관련하여, "9월 1일 발효 MR표2.의 RR 운임을 적용하는데 문제가 없음을 확인"하였다. 이와 함께 2004. 9. 1.(고려 부산회의실) 영업팀장 회합을 개최하여 부산·울산·광양발 베트남착 FEU 운임을 US$1,350/FEU에서 US$1,340/FEU로 변경하고, 냉동 화물에 대한 최저운임을 결정하여 이를 2004. 9. 1.부터 시행하기로 합의하였다.

<표 72> 2004. 8. 19. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-53호증)

2) ●●● 비딩 관련:
- ●●●비딩에 참여하는 회원 5 개사가 동일한 운임으로 비딩에 참여하기로 함. 퀀텀은 9 월 1 일 발효 수출 MR표 1.의 각 항로별 운임에 US$30/50 를 제한 운임임. 남중국 운임의 경우도 9 월 1 일 발효 남중국 운임에 각각 US$30/50 를 제한 운임으로 비딩하기로 함. 이와 관련하여 8 월 25 일 14 시 동남아 해운에서 관련 5 사의 ●●● 비딩 담당자간에 비딩 운임 퀀텀을 맞추기 위해 회의를 갖기로 함.

3) 남중국 항로 운임의 경우 홍콩운임 대비 인상폭이 낮아 각사 채산성이 떨어짐을 동감하고 현행 6 월 1 일 발효의 MR 운임에 US$100/TEU, US$150/FEU를 인상하기로 합의함.

4) MR표 2.(스페셜 ITME 및 하주)

● ELECTRONIC GOODS (중략)
- 따라서 MR표 2.의 추가 인상 없이 9 월 1 일 발효의 MR표 2.는 그대로 두고, 다음 회의 전까지 회원 각사가 자사의 전자 하주 운임 현황을 파악한 후에 6 월 RR시의 운임에도 못미치는 전자하주들에 대해서는 최소한 6 월 RR시의 스페셜 운임 수준으로 회복할 방안을 8 월 26 일 예정의 차기 수출팀장 회의에서 마련하기로 함.

● CKD 및 PAPER
- Car&CKD에 대해서는 관련사간에 운임 회복 방안을 협의하기로 함. (중략)

○ 차기 수출팀장회의를 8 월 26 일 개최하기로 합의하고 부산 영업팀장 회의를 9 월 1 일 개최하여 9 월 RR 시행 상황을 점검하기로 함.

<표 73> 2004. 8. 26. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-54호증)

5. 회 의 결 과

113) 앞서 살펴본 바와 같이 피심인들은 운임 할인 혜택을 부여할 화물운송중개인 및 실화주 명단을 합의하였는데, ●●●는 그 명단에 포함되어 있다.

1) 9 월 1 일 추가 인상 3 개 항로(싱가폴, 말레이시아, 인도네시아) 관련:
- 9 월 1 일 발효 RR의 경우 8 월 24 일 IADA KOREA LAC 회의에서 기존의 US$50/20′ US$100/40′으로 RR을 시행하기로 결의되었음이 보고됨. 따라서 9 월 1 일 RR 시행은 한국 수출 전항로에 걸쳐 US$50/20′ US$100/40′임을 확인함. (중략)

3) MR표 2.(스페셜 ITME 및 하주)

● ELECTRONIC GOODS
- 9 월 1 일 발효 MR표 2.(SPECIAL RATE)는 그대로 유지하기로 함. 현행 6 월 1 일 발효의 MR표 2.(SPECIAL RATE)의 운임 이하로는 운임을 낮추지 않기로 확인함.

● CKD 및 PAPER
- Car&CKD 는 9 월 1 일 발효 MR표 2.의 RR 운임을 적용하는데 문제가 없음을 확인함.
- Paper 운임 인상을 위해 관련 외국적사들과 회의를 갖기로 함. 대만 관련 선사 회의 및 인천 항로 관련 선사들과의 회의를 통해 운임 개선을 위해 노력하기로 함.

<표 74> 2004. 9. 1. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-55호증)

(2) 수출 MR표 1.의 부산,울산,광양/베트남(HCM) 40′ 운임을 현행의 US$1,350 에서 US$1,340 으로 변경 시행하기로 합의함.

(3) 수출 냉동화물에 대한 MR을 설정하고 9 월 1 일부터 시행하기로 합의함. 부산/태국(US$500/20RF & US$650/40RF)항로를 제외한 다른 항로들은 회의시 배포된 수출 냉동화물 MR 제안안을 수용하기로 합의함. (중략)

첨 부: 수출 MR표 1. 1 부
수출 냉동화물 MR표 1 부

<표 75> 냉동 화물에 대한 AMR[114](소갑 제2-55호증)

표. 5 대외비

수출 냉동화물 MR운임표

Thailand	US$500/650
Hong Kong	US$900/1,100
Taiwan	US$900/1,100
Singapore	US$1,000/1,300
Indonesia	US$1,000/1,300
Vietnam	US$1,000/1,300
Malaysia	US$1,100/1,500

발효: 2004년 9월 1일 선적지 입항선

246 이들 5개 선사들과 동정협은 합의 실행인인 2004. 9. 1. 이후 개최된 2004. 9.

114) 동정협이 2004. 9. 2. 고려, 장금, 팬오션, 에이치엠엠, 흥아에게 보낸 이메일 “부산영업팀장/본사영업팀장회의 회의록-동정협”의 첨부파일 “수출(9월1일발표)MR표5(냉동화물)”

8. 영업팀장 회합부터 2004. 11. 26. 영업팀장 회합까지 운임 인상 합의의 진행상황을 점검하면서, 특히 ○○ ○○○○, ○○ ○○, ○○○○○○, ○○○○○○ 등 대형화주와 부산 지역 냉동 화물 등에 AMR을 적용함에 있어서 발생하는 문제에 대해 공동 대응방안을 모색하였다. 이에 2004. 5. 18. 회합 시에는 합의된 간사 선사가 자신이 담당하고 있는 항로·화물에서 MR 준수를 주도하고 다른 선사들이 이를 지원하기로 하였다. 그 결과, 2004. 10. 6.(◎◎◎) 회합에서는 아래 <표 76>과 같이 "대부분의 경우 MR이 성공적으로 진행되고 있음을 확인"하였고, 문제가 되는 항로·화주에 대해여 공동대응 방안을 마련하고 그에 따라 협력하기로 합의하였다.

<표 76> 2004. 10. 27. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-62호증)

4) ●●●에서 회원사간의 물량 이동을 통해 MR 운임 준수 분위기를 훼방하려 한다는 보고가 있어 회원사간 MR 운임(홍콩, 남중국향) 준수를 더욱 철저히 하고 물량이동이 없도록 협력하기로 함. (중략) 5) ○○○○○○○와 ○○○○○○○에 대한 10 월 1 일 발효의 MR 운임 준수가 차질 없이 실행되고 있음을 확인함.

247 이와 같은 사실은 2004. 8. 17. 동정협 수송 제04-211호 "동남아항로 수출/수입팀장 합동회의 회의록" 문건(소갑 제2-51호증), 2004. 8. 17. 동정협 수송 제04-214호 "9월 1일 발효 수출MR표 및 하주 홍보문" 문건 및 이메일(소갑 제2-52호증), 2004. 8. 19. 동정협 수송 제04-217호 "동정협 제19회 수출팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-53호증), 2004. 8. 26. 동정협 수송 제04-226호 "동정협 제20회 수출팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-54호증), 2004. 9. 2. 동정협 수송 제04-231호 "부산영업팀장/본사영업팀장 회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-55호증), 2004. 9. 3. 동정협 수송 제04-232호 "제4회 운영위원회의 회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-56호증), 2004. 9. 8. 동정협 수송 제04-239호 "동정협 제21회 수출팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-57호증, 소갑 제2-58호증), 2004. 9. 15. 동정협 수송 제04-245호 "동정협 제22회 수출팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-59호증), 2004. 10. 6. 동정협 수송 제04-259호 "동정협 제23회 수출팀장회의록" 문건(소갑 제2-60호증), 2004. 10. 14. 동정협 수송 제04-265호 "동정협 제24회 수출팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-61호증), 2004. 10. 27. 동정협 수송 제04-275

호 “동정협 제25회 수출팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-62호증), 2004. 11. 3. 동정협 수송 제04-286호 “동정협 제26회 수출팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-63호증), 2004. 11. 29. 동정협 수송 제04-298호 “동정협 제28회 수출팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-64호증) 등을 통하여 인정된다.

(나) 수입 항로 관련 합의

① 2월 최저운임 합의

248 피심인 고려, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2004. 1. 7., 2004. 1. 14., 2004. 1. 15., 2004. 2. 5., 2004. 2. 16., 2004. 2. 17., 2004. 2. 26., 2004. 3. 10., 2004. 3. 16. 고려 회의실, 에이치엠엠 회의실, ◎◎◎ 등지에서 회합을 갖고 동남아발 한국착 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 최저운임 가이드라인을 공동으로 결정하여 2004. 3. 15.부터 시행하기로 합의하였다. 그리고, 2004. 3. 30., 2004. 4. 7. 후속 회합을 통해 위 합의의 준수 여부를 상호 감시·점검하였다.

249 세부 항로 및 화물별 최저운임 가이드라인은 아래 <표 77> 및 <표 78>과 같다.[115] <표 77>의 계약화물에 대한 최저운임 가이드라인에서 규정된 화물 이외의 화물에 대하여는 <표 78>의 세부 항로별 최저운임 가이드라인이 적용되었다.

<표 77> (기본)세부 항로별 최저운임 가이드라인

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임[116]
수입	홍콩발 항로	부산	US$110/TEU, US$210/FEU, US$250/HC
		인천,광양,울산	US$120/TEU, US$240/FEU, US$260/HC
	얀티엔발 항로	부산,울산,광양	US$280/TEU, US$510/FEU, US$550/HC

115) <표 77> 및 <표 78>의 최저운임 가이드라인은 동정협 사무국에 의해서 2004. 2. 27. 이메일로 고려, 팬오션, 장금, 에이치엠엠, 흥아와 공유되었다.

		인천	US$320/TEU, US$580/FEU, US$610/HC
	셰코우발 항로	부산,울산,광양	US$260/TEU, US$440/FEU, US$480/HC
		인천	US$300/TEU, US$520/FEU, US$550/HC
	필리핀발 항로	부산,울산,광양	US$150/TEU, US$300/FEU
		인천	US$200/TEU, US$350/FEU
	태국발 항로	부산,울산,광양	US$350/TEU, US$650/FEU
		인천	US$400/TEU, US$700/FEU
	말레이시아발 항로	포트켈랑-부산,광양,울산	US$200/TEU, US$400/FEU
		포트켈랑-인천	US$250/TEU, US$450/FEU
		페낭-부산,광양,울산	US$250/TEU, US$450/FEU
		페낭-인천	US$300/TEU, US$500/FEU
	인도네시아발 항로	부산,울산,광양,인천	US$250/TEU, US$500/FEU
	베트남발 항로	호치민-부산,광양,울산	US$350/TEU, US$700/FEU
		호치민-인천	US$400/TEU, US$750/FEU
		하이펑-부산,인천,광양,울산	US$400/TEU, US$750/FEU

<표 78> (특별)계약화물별 최저운임 가이드라인

수출입 구분	화물명	항로(항구)명	특별운임
수입	커피빈	호치민발 부산착 항로	US$235/TEU (FAF 별도징수)
		호치민발 인천착 항로	US$325/TEU (FAF 별도징수)
	PB & MDF	태국발 부산착 항로	US$450/FEU (FAF 별도징수)
		태국발 인천착 항로	US$500/FEU (FAF 별도징수)
	Cotton Seed	호치민발 부산,광양착 항로	US$450/FEU (FAF 별도징수)
		호치민 인천착 항로	US$500/FEU (FAF 별도징수)
	냉동화물[117]	베트남발 부산착 항로	US$1,100/TEU, US$1,800/FEU
		베트남발 인천착 항로	US$1,200/TEU, US$1,900/FEU
	[118]	방콕,람차방발 부산,인천,울산착 항로	US$320 (THC 포함)

250 이와 같은 사실은 2004. 1. 7. 동정협 수송 제04-5호 “동정협 제1회 수입팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-65호증), 2004. 1. 15. 동정협 수송 제04-12호 “동정협 제2회 수입팀장회의록”문건 및 이메일(소갑 제2-66호증), 2004. 1. 15. 동

116) THC, CCF, FAF(US$25/TEU, US$50/FEU)는 별도 징수
117) 2003. 12. 2. 회합에서 2004. 1. 1.부터 시행하기로 합의하였다.
118) 2003. 11. 25. 수입팀장회의에서 결의된 사항이다.

정협 수송 제04-13호 “임원간담회 회의록” 문건(소갑 제2-28호증), 2004. 2. 6. 동정협 수송 제04-37호 “동정협 제3회 수입팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-67호증), 2004. 2. 26. 동정협 수송 제04-66호 “동정협 제5회 수입팀장회의록”문건 및 이메일(소갑 제2-68호증), 2004. 2. 27. 동정협 수송 제04-69호 “동남아 정기항로 수입화물 2004년 운임회복 계획” 문건 및 이메일(소갑 제2-69호증), 동정협 수송 제04-90호 “동정협 제3회 운영위원회 회의록”문건 및 이메일(소갑 제2-38호증), 2004. 3. 16. 동정협 수송 제04-96호 “동정협 제6회 수입팀장회의록”문건 및 이메일(소갑 제2-70호증), 2004. 4. 7. 동정협 수송 제04-114호 “동정협 제7회 수입팀장회의록” 문건 및 이메일 등을 통하여 인정된다.

② 4월 최저운임 합의

251 피심인 고려, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2004. 4. 14. 선주협회 제1회의실에서 회합을 열어 동남아발 한국착 항로 중 추가 운임 인상의 여지가 있다고 판단한 일부 항로의 최저운임을 US$25/TEU, US$50/FEU씩 인상하여 2004. 5. 1.부터 시행하기로 합의하였다.

252 세부 항로별 최저운임 가이드라인은 아래 <표 79>와 같다.[119]

<표 79> (기본)세부 항로별 최저운임 가이드라인

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임[120]
수입	홍콩발 항로	인천,광양,울산	US$145/TEU, US$290/FEU, US$310/HC
	얀티엔발 항로	부산,울산,광양	US$275/TEU, US$510/FEU, US$550/HC
		인천	US$315/TEU, US$580/FEU, US$610/HC
	셰코우발 항로	부산,울산,광양	US$255/TEU, US$440/FEU, US$480/HC

119) 동정협 사무국이 2004. 4. 14. 피심인들의 합의 사항을 반영한 “수입화물 MR표”, “수입화물 Special Rate표”를 2004. 4. 14. 16:36 이메일로 배포하였는데, 그에 따르면 이 5개 항로 외 다른 항로의 일반화물에 대한 기본운임의 최저수준과 특정화물의 최저운임은 2004. 2. 결정된 것과 동일하게 유지되었다.

		인천	US$295/TEU, US$520/FEU, US$550/HC
	태국발 항로	부산,울산,광양	US$325/TEU, US$600/FEU
		인천	US$375/TEU, US$650/FEU
	베트남발 항로	호치민-광양,울산	US$325/TEU, US$650/FEU
		호치민-인천	US$375/TEU, US$700/FEU
		하이퐁-인천,광양,울산	US$4375/TEU, US$700/FEU

253 이와 같은 사실은 2004. 4. 14. 동정협 수송 제04-120호 "동정협 제8회 수입팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-72호증), 2004. 4. 27. 동정협 수송 제04-134호 "동정협 제9회 수입팀장회의록"문건 및 이메일(소갑 제2-73호증) 등을 통하여 인정된다.

③ 5월 최저운임 합의

254 피심인 고려, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2004. 4. 28., 2004. 4. 30., 2004. 5. 11., 2004. 5. 19. ◎◎◎, ◇◇◇◇ 등지에서 회합을 갖고 동남아발 한국착 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 최저운임 가이드라인을 공동으로 결정하여 2004. 6. 1. 부터 시행하기로 합의하였다. 그리고, 2004. 6. 3., 2004. 7. 21. 후속 회합을 통해 위 합의의 준수 여부를 상호 감시·점검하였다.

255 세부 항로별 최저운임 가이드라인은 아래 <표 80>과 같다.[121]

<표 80> (기본)세부 항로별 최저운임 가이드라인

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임[122]
수입	홍콩발 항로	부산	US$130/TEU, US$260/FEU, US$300/HC

120) THC, CCF, FAF(US$25/TEU, US$50/FEU)는 별도 징수
121) <표 80>의 최저운임 가이드라인은 동정협 사무국에 의해서 2004. 5. 19. 이메일로 고려, 팬오션, 장금, 에이치엠엠, 흥아와 공유되었다. 해당 이메일에 첨부된 "수입MR표(6월1일발효)(대외비)"에 따르면, 특정화물의 최저운임은 2004. 2. 결정된 것과 동일하게 유지되었다.

		인천,광양,울산	US$195/TEU, US$390/FEU, US$410/HC
	얀티엔발 항로	부산,울산,광양	US$325/TEU, US$610/FEU, US$650/HC
		인천	US$365/TEU, US$680/FEU, US$710/HC
	셰코우발 항로	부산,울산,광양	US$305/TEU, US$540/FEU, US$580/HC
		인천	US$345/TEU, US$620/FEU, US$650/HC
	필리핀발 항로	부산,울산,광양	US$150/TEU, US$300/FEU
		인천	US$200/TEU, US$350/FEU
	태국발 항로	부산,울산,광양	US$375/TEU, US$700/FEU
		인천	US$425/TEU, US$750/FEU
	말레이시아발 항로	포트켈랑-부산,광양,울산	US$200/TEU, US$400/FEU
		포트켈랑-인천	US$250/TEU, US$450/FEU
		페낭-부산,광양,울산	US$250/TEU, US$450/FEU
		페낭-인천	US$300/TEU, US$500/FEU
	인도네시아발 항로	자카르타-부산,인천,광양,울산	US$250/TEU, US$500/FEU
		수라바야-부산,인천,광양,울산	US$275/TEU, US$550/FEU
		벨라완-부산,인천,광양,울산	US$300/TEU, US$550/FEU
	베트남발 항로	호치민-부산	US$350/TEU, US$700/FEU
		호치민-인천	US$425/TEU, US$800/FEU
		호치민-광양,울산	US$375/TEU, US$750/FEU
		하이퐁-부산	US$400/TEU, US$750/FEU
		하이퐁-인천,광양,울산	US$425/TEU, US$800/FEU

256 이와 같은 사실은 2004. 4. 28. 동정협 수송 제04-137호 “동남아 정기항로 담당 임원/수출팀장 회의록”문건(소갑 제2-46호증), 2004. 5. 3. 동정협 수송 제04-143“동정협 제10회 수입팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-74호증), 2004. 5. 11. 동정협 수송 제04-147호 “동남아 정기항로 담당 임원/수입팀장 회의록”문건 및 이메일(소갑 제2-75호증), 2004. 5. 19. 동정협 수송 제04-153호 “동정협 제11회 수입팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-76호증), 2004. 6. 3. 동정협 수송 제04-164호 “동정협 제12회 수입영업팀장회의록”문건(소갑 제2-77호증), 2004. 7. 22. 동정협 수송 제04-202호 “동정협 제15회 수입팀장회의록”문건 및 이메일(소갑

122) THC, CCF, FAF(US$25/TEU, US$50/FEU)는 별도 징수

제2-78호증) 등을 통하여 인정된다.

④ 8월 최저운임 합의

257 피심인 고려, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2004. 8. 17., 2004. 8. 25., 2004. 9. 3. 선주협회 회의실, 흥아 회의실, 장금 회의실 등지에서 회합을 갖고 동남아발 한국착 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 최저운임 가이드라인을 공동으로 결정하여 2004. 9. 1.부터 시행하기로 합의하였다. 그리고 2004. 9. 10., 2004. 9. 22., 2004. 10. 14., 2004. 10. 28., 2004. 11. 11. 후속 회합을 통해 위 합의의 준수 여부를 상호 감시·점검하였다.

258 세부 항로 및 화물별 최저운임 가이드라인은 아래 <표 81> 및 <표 82>와 같다.[123] <표 81>의 계약화물에 대한 최저운임 가이드라인에서 규정된 화물 이외의 화물에 대하여는 <표 82>의 세부 항로별 최저운임 가이드라인이 적용되었다.

<표 81> (기본)세부 항로별 최저운임 가이드라인

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임[124]
수입	홍콩발 항로	부산	US$180/TEU, US$360/FEU, US$400/HC
		인천,광양,울산	US$245/TEU, US$490/FEU, US$510/HC
	얀티엔발 항로	부산,울산,광양	US$375/TEU, US$710/FEU, US$750/HC
		인천	US$415/TEU, US$780/FEU, US$810/HC
	셰코우발 항로	부산,울산,광양	US$355/TEU, US$640/FEU, US$680/HC
		인천	US$395/TEU, US$720/FEU, US$750/HC
	필리핀발 항로	부산,울산,광양	US$200/TEU, US$400/FEU

123) <표 81> 및 <표 82>의 최저운임 가이드라인은 동정협 사무국에 의해서 2004. 8. 17. 이메일로 고려, 팬오션, 장금, 에이치엠엠, 흥아와 공유되었다.

		인천	US$250/TEU, US$450/FEU
	태국발 항로	부산,울산,광양	US$425/TEU, US$800/FEU
		인천	US$475/TEU, US$850/FEU
	말레이시아발 항로	포트켈랑,파사르구당-부산,광양,울산	US$250/TEU, US$500/FEU
		포트켈랑,파사르구당-인천	US$300/TEU, US$550/FEU
		페낭-부산,광양,울산	US$300/TEU, US$550/FEU
		페낭-인천	US$350/TEU, US$600/FEU
	인도네시아발 항로	자카르타-부산,인천,광양,울산	US$300/TEU, US$600/FEU
		수라바야-부산,인천,광양,울산	US$350/TEU, US$700/FEU
		벨라완-부산,인천,광양,울산	US$375/TEU, US$700/FEU
	베트남발 항로	호치민-부산	US$400/TEU, US$800/FEU
		호치민-인천	US$475/TEU, US$900/FEU
		호치민-광양,울산	US$425/TEU, US$800/FEU
		하이퐁-부산	US$450/TEU, US$850/FEU
		하이퐁-인천,광양,울산	US$475/TEU, US$900/FEU

<표 82> (특별)계약화물별 최저운임 가이드라인

수출입 구분	화물명	항로(항구)명	특별운임
수입	커피빈	호치민발 부산착 항로	US$285/TEU (FAF 별도징수)
		호치민발 인천착 항로	US$375/TEU (FAF 별도징수)
	PB & MDF[125]	태국발 부산착 항로	US$600/FEU (FAF 별도징수)
		태국발 인천착 항로	US$650/FEU (FAF 별도징수)
	Cotton Seed	호치민발 부산,광양착 항로	US$550/FEU (FAF 별도징수)
		호치민 인천착 항로	US$600/FEU (FAF 별도징수)
	냉동화물[126]	베트남발 부산착 항로	US$1,100/TEU, US$1,800/FEU
		베트남발 인천착 항로	US$1,200/TEU, US$1,900/FEU
	[127]	방콕,람차방발 부산,인천,울산착 항로	US$370 (THC 포함)

259 이와 같은 사실은 동정협 수송 제04-211호 “동남아항로 수출/수입팀장 합동회의 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-51호증), 2004. 8. 17. 동정협 수송 제

124) 각국 THC, FAF(US$30/TEU), CCF 별도징수
125) 단, Vanachai 적용 운임은 US$550/TEU, US$600/FEU(FAF 별도징수)
126) 2003. 12. 2. 회합에서 2004. 1. 1.부터 시행하기로 합의하였다.
127) 2004. 6. 3. 수입팀장회의에서 결의된 사항이라고 한다.

04-215호 “9월1일 발효 수입MR표 및 하주 홍보문” “9월 1일 발효 수입MR표 addendum(스페셜)”문건 및 이메일(소갑 제2-79호증), 동정협 수송 제04-232호 “동정협 제4회 운영위원회 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-56호증), 2004. 8. 25. 동정협 수송 제04-224호 “동정협 제16회 수입팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-80호증), 2004. 9. 10. 동정협 수송 제04-241호 “동정협 제17회 수입팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-81호증), 2004. 9. 22. 동정협 수송 제04-249호 “동정협 제18회 수입팀장회의록”문건 및 이메일(소갑 제2-82호증), 2004. 10. 14. 동정협 수송 제04-267호 “동남아 제19회 수입팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-83호증), 2004. 10. 28. 동정협 수송 제04-277호 “동정협 제20회 수입팀장회의록”문건 및 이메일(소갑 제2-84호증), 2004. 11. 11. 동정협 수송 제04-289호 “동정협 제21회 수입팀장회의록”문건 및 이메일(소갑 제2-85호증) 등을 통하여 인정된다.

(다) 합의의 실행

260 피심인들은 위와 같이 합의한 한-동남아 항로의 컨테이너 해상운송 서비스에 대한 최저운임 가이드라인을 각 합의 시 결정한 시행일 이후부터 화물운송 계약 시 적용하거나 운임 결정의 기준으로 삼음으로써 합의를 실행하였다.

261 피심인들은 한국발 동남아착 수출 항로에 대하여 2004년 1월, 4월 및 8월 최저운임 가이드라인 도입을 합의하였는데, 2004. 3. 30. 사장단 회합에서 “동남아 항로의 경우 운임회복이 순조롭게 진행되고 있음”을 확인하였으며 2004. 7. 20. 영업팀장 회합에서도 “MR 운임을 각사 차질없이 적용중”임을 확인하였다. 또한 2004. 10. 6. 영업팀장 회합에서도 “대부분의 경우 MR이 성공적으로 진행되고 있음”을 확인하였다.

262 동남아발 한국착 수입 항로의 컨테이너 화물에 대한 2004년 2월, 4월, 5월 및 8월 최저운임 가이드라인 도입 합의와 관련하여서도 2004. 3. 16. 영업팀장 회합 시 “각 사 3월 15일 운임회복 계획 적용에 있어 원활하게 진행되고 있음”이 확인되었고, 2004. 4. 27. 영업팀장 회합에서도 “회원 각사 차질없이 진행되고 있

음"이 확인되었다. 또한 2004. 7. 22. 영업팀장 회합 시 "6월 RR의 경우 MR 해당 지역 운임들의 인상 효과가 크고 별다른 차질없이 시행되고 있음"이라고 자평하였으며 2004. 9. 22. 영업팀장 회합에서도 홍콩·태국·말레이시아 등 수입 항로의 경우 "성공적으로 시행 중"임을 확인하였다.

263 아울러 2005. 2. 15. 임원 회합 회의록 등을 통해서도 관련 피심인들의 합의 실행을 통해서 한-동남아 항로에서 "성공적으로 운임회복이 이루어졌다"는 사실을 확인할 수 있다.

<표 83> 2005. 2. 15. 임원 회합 회의록 발췌(소갑 제2-91호)

동남아정기선사협의회 2005년 총회 개최 - 동남아정기선사협의회는 2003년 9월 고유가와 폭등하는 용선료로 인해 건실한 서비스 유지가 어렵다는 공감대가 형성되어 적극적인 운임회복에 나서 각 회원사 사장들의 전폭적인 지지하에 성공적으로 운임회복이 이루어졌으며 총회에서도 이와 관련하여 사무국과 각회원사의 일선담당 팀장들의 노고를 치하함.

264 특히, 피심인들은 운임인상 합의의 철저한 시행을 위하여 한국발 동남아착 수출 항로의 경우는 2004. 5. 18. 회합에서, 동남아발 한국착 수입 항로의 경우는 2004. 9. 10. 회합에서 세부 항로·화물별 간사선사 혹은 담당선사를 선정하고, 이들로 하여금 운임 인상을 주도하고 합의 운임을 준수하는지 여부를 모니터링하도록 하였다. 간사선사 혹은 담당선사는 세부 항로·화물에서 시장점유율이 높은 선사들로 선정되었기에, 관련 피심인들이 운임을 인상함에 있어 추진력을 가질 수 있게 되었다.

265 실제 한-동남아 항로의 운임도 2003년 4/4분기 이후부터 크게 상승하였다. 위 <표 49>와 같이 2003년 4/4분기 운임을 100으로 놓고 지수화한 결과, 한국발 동남아착 수출 항로의 운임은 2004년 1/4분기 109.3, 2004년 2/4분기 118.5, 2004년 3/4분기 125.3, 2004년 4/4분기 129.1으로 상승하였으며 동남아발 한국착 수입 항로의 운임도 2004년 1/4분기 107.1, 2004년 2/4분기 110.2, 2004년 3/4분기 117.3, 2004년 4/4분기 120.3으로 상승하였다.

266 이와 같은 사실은 2005. 1. 20. 영업팀장 회합 회의록(소갑 제2-88호증), 2005. 2. 15. 임원 회합 회의록(소갑 제2-91호증), 2008 KMI 세계해운전망(소갑 제5-2호증) 등을 통하여 인정된다.

(3) 2005년 기간 중 합의와 실행 내역

(가) 수출 항로 관련 합의

① 3월 최저운임 합의

267 피심인 고려, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2005. 1. 11., 2005. 1. 18., 2005. 1. 20., 2005. 1. 25., 2005. 2. 15., 2005. 2. 16., 2005. 3. 2., 2005. 3. 16., 2005. 3. 30., 2005. 3. 31. ◎◎◎, ▽▽▽▽▽▽, ▽▽▽▽, 한진 회의실, 한국선주협회 회의실 등지에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 최저운임 가이드라인을 공동으로 결정하여 2005. 4. 1.부터 시행하기로 합의하였다. 그리고, 2005. 4. 6., 2005. 4. 8., 2005. 4. 11., 2005. 4. 13., 2005. 4. 20., 2005. 4. 27., 2005. 5. 3., 2005. 5. 25., 2005. 6. 22., 2005. 7. 6., 2005. 7. 13., 2005. 7. 21. 후속 회합을 통해 위 합의의 준수 여부를 상호 감시·점검하였다.

268 세부 항로 및 화물별 최저운임 가이드라인은 아래 <표 84> 및 <표 85>와 같다.[128] <표 84>의 계약화물에 대한 최저운임 가이드라인에서 규정된 화물 이외의 화물에 대하여는 <표 85>의 세부 항로별 최저운임 가이드라인이 적용되었다.

<표 84> (기본)세부 항로별 최저운임 가이드라인

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임[129]

128) 최저운임 가이드라인은 동정협 사무국에 의해서 2005. 3. 2. 이메일로 고려, 팬오션, 장금, 에이치엠엠, 흥아와 공유되었다. 이후 변경된 합의에 따라 수정된 최저운임 가이드라인도 동정협 사무국에 의해서 2005. 4. 13. 이들에게 전송되었다. <표 84> 및 <표 85>의 최저운임 가이드라인은 2005. 4. 13. 이들에게 전송된 운임표를 기준으로 작성하였다.

수출	홍콩착 항로	부산,광양,울산	US$470/TEU, US$900/FEU
		인천	US$520/TEU, US$950/FEU
	필리핀착 항로	부산,광양,울산	US$850/TEU, US$1,300/FEU
		인천	US$950/TEU, US$1,400/FEU
	태국착 항로	부산,울산,광양,인천	US$620/TEU, US$1,050/FEU
	싱가포르착 항로	부산,광양	US$650/TEU, US$1,100/FEU
		인천,울산	US$680/TEU, US$1,130/FEU
	말레이시아착 항로	부산,광양	US$650/TEU, US$1,100/FEU
		인천,울산	US$680/TEU, US$1,130/FEU
	인도네시아착 항로	부산,울산,광양,인천	US$650/TEU, US$1,100/FEU
	베트남착 항로	부산,울산,광양	US$720/TEU, US$1,440/FEU
		인천	US$770/TEU, US$1,500/FEU
	남중국착 항로[130]	얀티엔	US$730/TEU, US$1,150/FEU
		셰코우	US$690/TEU, US$1,150/FEU
		황푸	US$710/TEU, US$1,150/FEU
		셴줸	US$910/TEU, US$1,350/FEU
		종샨	US$780/TEU, US$1,280/FEU
		동구안	US$1,030/TEU, US$1,400/FEU
		포샨	US$850/TEU, US$1,320/FEU
		타이핑	US$730/TEU, US$1,300/FEU
		주하이	US$730/TEU, US$1,300/FEU
		샤티엔	US$810/TEU, US$1,380/FEU

<표 85> (특별)계약화물별 최저운임 가이드라인

수출입 구분	화물명	항로명	항구 구분	특별운임
수출[131]	Car & CKD parts[132], Paper, Electronic goods[133]	홍콩착 항로	부산,광양,울산	US$350/TEU, US$700/FEU
			인천	US$400/TEU, US$750/FEU
		필리핀착 항로	부산,광양,울산	US$700/TEU, US$1,000/FEU
			인천	US$750/TEU, US$1,000/FEU

129) 한국 THC(20피트 일반 컨테이너 기준 101,000원), EBS(TEU당 US$20, FEU당 US$40), Doc fee 등 기 시행 중인 부대운임은 별도 징수하기로 하였다.

130) 남중국착 항로의 최저운임의 경우 2005. 4. 6. 영업팀장 회합에서 합의되었다. 그리고, 2005. 4. 1.부터 시행되는 베이자오 등 19개 항구에 대한 MR운임도 추가로 적용하기로 하였다. 남중국착 항로에 대한 최저운임 가이드라인은 동정협 사무국에 의해서 2005. 4. 6. 이메일로 5개 선사들에게 송부되었다.

		태국착 항로	부산,광양,울산	US$500/TEU, US$800/FEU
			인천	US$500/TEU, US$850/FEU
		싱가포르착 항로	부산,광양,울산	US$500/TEU, US$800/FEU
			인천	US$500/TEU, US$850/FEU
		말레이시아착 항로	부산,광양,울산	US$500/TEU, US$800/FEU
			인천	US$500/TEU, US$850/FEU
		인도네시아착 항로	부산,광양,울산	US$500/TEU, US$800/FEU
			인천	US$500/TEU, US$850/FEU
		베트남착 항로	부산,광양,울산	US$600/TEU, US$1,200/FEU
			인천	US$650/TEU, US$1,300/FEU
	레진[134]	남중국착 제외 전 항로	광양,울산,인천	US$440/TEU

269 합의 과정을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다. 고려, 팬오션, 장금, 에이치엠엠, 흥아 및 동정협은 2005. 1. 11.(◎◎◎), 2005. 1. 18.(◎◎◎), 2005. 1. 20.(◎◎◎), 2005. 1. 25.(◎◎◎) 영업팀장 회합에서 지난 2004년 8월 합의한 최저운임 가이드라인의 준수 상황을 점검하고 대형화주 입찰시 기 합의된 운임을 준수하기 위한 대응에 주력하였다. 특히, "1월~2월 비수기로 인해 전체적인 물량이 감소" 되나 2004. 9. 3. 임원 회합시 논의되었던 2005년 4월 운임인상을 위해서 "MR이 잘 지켜지도록 노력하여 운임이 하락되는 일이 없도록 힘쓰기로 결의"하였다.

270 위 5개 선사들과 동정협은 2005. 2. 15. 임원 회합[135]에서 아래 <표 86>과 같이 2005. 4. 1. 및 2005. 9. 1. 각각 US$100/TEU, US$200/FEU씩 한-동남아 항로의 운임을 인상하기로 합의하였다. 차기 회합인 2005. 2. 16.(◎◎◎) 영업팀장회합에서 고려 송○○ 차장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 이사, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 엄○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 등은 위 운임 인상 합의에 기

131) FAF 별도징수
132)
133)

134) 2005. 4. 1.부터 시행하기로 하였다. 단, ●●●와 ▼▼▼▼▼▼▼의 경우 2005. 5. 1.부터 인상 운임을 시행하기로 하였으며, 남중국착 레진 화물은 남중국착 항로의 기본 최저운임 가이드라인을 적용하기로 하였다.

135) 고려, 장금, 팬오션, 에이치엠엠, 흥아는 동정협을 통하여 이 날 회합에서 사용된 회의자료를 2005. 2. 11. 이메일로 전달받았다. 다만, 이 날 회합에 5개 선사들이 모두 참석하였는지 여부는 불분명하나, 기존 임원 회합에 대부분 5개 선사들이 참석한 것으로 보았을 때 이 날 회합에도 5개 선사들이 모두 참석하였다고 판단된다.

초하여 “4월 1일 RR 시행에 있어 현재의 MR 운임에 US$100/TEU, US$200/FEU의 퀀텀을 인상”하고 이를 “전체 하주에 대해 시행하기로 재확인”하였다. 또한, 2005. 3. 2.(◎◎◎) 회합에서 5개 선사들과 동정협은 아래 <표 87>과 같이 합의를 재확인하면서 “4월 1일 발효 MR 운임표를 점검/확정”하였고, 동정협 사무국으로 하여금 해당 최저운임 가이드라인을 5개 선사들에게 송부하도록 하였다.[136]

<표 86> 2005. 2. 15. 임원 회합 회의록 발췌(소갑 제2-90호)

2005 년 업무추진계획
◦ 목표 – 2003년/2004년 회복된 운임의 안정기반위에 2005년 운임 회복 주력 - 외국적사로 이동된 화물의 회수 주력 - 대량화물 하주 비딩시 운임/부대조건 공동 보조 ◦ 2005년도 운임회복계획 (IADA와 공동 보조) - 2005년 4월 1일 US$100/20′ US$200/40′ - 2005년 9월 1일 US$100/20′ US$200/40′

<표 87> 2005. 3. 2. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-94호증)

5. 회 의 결 과
1) 4 월 1 일 RR 시행에 있어 현재의 MR 운임에 US$100/20′, US$200/40′의 퀀텀을 인상하는 운임회복을 전체 하주에 대해 시행하기로 재확인함. 회원각사 화주에 대한 RR홍보가 동시에 실행되도록 화주들에게 4 월 1 일 RR 홍보문을 3 월 11 일까지 빠짐없이 전송하기로 합의함. 2) 4 월 1 일 발효 MR 운임표를 점검/확정함. 사무국에서 확정된 MR운임표를 회원각사에 바로 송부하기로 함(붙임 참조). (중략) 붙 임 : 4 월 1 일 발효 RR, MR 운임표 1 부

271 그러나 이들은 2005. 3. 16. 회합, 2005. 3. 30. 회합 시 외국적선사의 대리점들의 운임수준이 갈수록 낮아지고, 예년처럼 3월 물량이 급증하고 있지 않아서 합의한 운임을 준수하는 것이 쉽지 않다고 판단하였다. 이에 기 합의된 최저운임을 재확인할 목적으로 개최되었던 2005. 3. 31.(선주협회 제1회의실) 영업팀장 회합에서 고려 정○○ 부장, 송○○ 차장, 장금 이○○ 이사, 임○○ 차장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 엄○○ 부장, 진○○ 차장, 동정협 이○○ 국장은 기존의 운임인상 합의를 변경하기로 결정하였다.

136) 동정협 사무국은 이날 회합에 대한 회의록 및 최저운임 가이드라인을 2005. 3. 2. 5개 선사들에게 이메일로 송부하였다.

272 즉, 레진 화물[137]을 제외한 모든 화물에 대하여 2004년 9월 발효 최저운임 가이드라인에서 US$50/TEU, US$100/FEU을 인상하고 이를 2005. 4. 11.부터 예외없이 적용하기로 합의하였다. 이들은 위 합의가 성공하기 위해서는 "모두 어느 정도의 희생을 감내해야 함을 인지하고, 합의된 MR 운임의 적용이 안될 경우는 선적을 포기하는 한이 있더라도 합의된 MR 운임과 발효일을 준수하기로 결의"하였다.

<표 88> 2005. 3. 31. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-97호증)

5. 회 의 결 과

1)(중략)

▶ 울산, 광양, 인천 Resin 화물의 홍콩, 동남아향 4 월 1 일 발효 MR 운임: US$440/20′(EBS US$20 별도)

- ●●●: 현재 회원각사 합의 운임 4 월말까지 유효, 5 월 1 일부터 인상 운임(4 월 1 일 발효 Resin MR 운임보다 높음) 적용 시행
- ▼▼▼▼▼▼: 5 월 1 일부터 Resin MR 운임(US$440/20′ EBS 별도) 적용

2) 남중국향 Resin 에 대해서는 현행 MR 표 4.의 남중국 운임을 적용하기로 합의함. 또 10 개의 선별된 인근항 외에 추가로 10 여개의 남중국 인근항에 대해서도 회원각사 선별하여 MR 운임을 설정하여 MR 표 4.에 추가 적용하기로 함.

3) Resin 을 제외한 모든 화물에 대한 MR 운임을 내부적으로 9 월 1 일 발효 MR 표 1.의 운임에 US$50/20′, US$100/40′을 인상하고 EBS(US$20/20′ US$40/40′)를 별도로 징수하여 4 월 11 일부터 예외 없이 적용하기로 합의함.

4) 회원각사 VIP 하주에 대한 운임혜택이 여타 다른 하주/포워더에 확대 적용하지 않기로 합의함. 기존에 VIP 하주가 아닌데도 운임혜택을 받는 하주/포워더에 대해서는 모두 운임혜택을 없애기로 합의함.

5) 회원각사 이번 4 월 RR 의 경우는 작년 3 월 RR 과 같은 물량의 뒷받침이 없고, 또 1~2 월 비수기로 인해 운임이 하락하여 인상시켜야 할 폭이 커짐에 따라 9 월 MR 표 기준으로 US$100/200 인상이 사실상 비현실적이라는 데에 의견이 모아짐. 그러나 RR 기조의 유지와 마켓운임하락 방지 및 선사 수익 개선을 위해서는 운임 인상은 절대적으로 실행되어야 한다는 데에 의견이 일치하여, 회원사간 서로 신뢰하여 합의된 퀀텀과 발효일을 준수하기로 결의함. 이번 4 월 RR 이 성공하기 위해서는 모두 어느 정도의 희생을 감내해야 함을 인지하고, 합의된 MR 운임의 적용이 안 될 경우는 선적을 포기하는 한이 있더라도 합의된 MR 운임과 발효일을 준수하기로 결의함.

137) 해당 회합에서 레진 화물에 대한 별도의 최저운임을 합의하였다.

<표 89> 한국발 동남아착 수출 항로의 AMR(소갑 제2-102호)[138]

273 아울러 위 5개 선사들과 동정협은 2005. 4. 6.(◎◎◎) 영업팀장 회합, 2005. 4. 11.(◎◎◎) 영업팀장 회합 및 2005. 4. 13.(선주협회 제1회의실) 영업팀장 회합에서 위 합의를 재확인하였다. 이들은 "2004년 9월 MR 운임에 US$50/TEU, US$100/FEU을 인상하기로 한 계획대로 모두 인상조치하기로 결의"하였고, 차기 회합에서 회원 선사별 MR 운임 위반 사례를 지속적으로 모니터링하고 이를 시정해나가기로 하였다. 이와 같은 운임 인상 합의의 진행 상황은 아래 <표 90>과 같이 2005. 4. 8.(□□□) 임원 회합에서 고려 이○○ 이사, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 이사, 에이치엠엠 강○○ 부장, 흥아 손○○ 이사 간 공유되었다.

<표 90> 2005. 4. 8. 임원 회합 회의록 발췌(소갑 제2-100호증)

5. 회 의 결 과
○ 사무국에서 동남아항로의 2005 년 1~2 월 물동량 현황을 보고하고 4 월 RR계획의 진행상황을 보고함. 수출의 경우 전체 물동량의 감소로 인해 일부 운임 하락이 있었으나, 회원각사 영업팀장간에 전체적으로 이번 4 월 RR을 통해서 운임수준을 작년 9 월 RR시의 MR운임에 US$50/20' US$100/40' 수준으로 인상하기로 결의했음을 설명하고 회원각사 임원들의 전폭적인 지원을 요청함. 아직까지 물동량 회복세가 작년만큼은 못하지만, 현재 동남아항로의 경우 선복의 추가가 없는 가운데 물동량은 작년 수준 이상일 것으로 전망되어 올해 전체 운임 인상계획에 별다른 무리는 없을 것으로 예측함. 단지, 시기적으로 마켓에서 이번 운임 회복을 뒷받침 해주지 못하고 있다는 지적은 있었으나, 아주전문 4 사를 포함한 회원사 모두 이번 운임인상이 선사 수익 개선을 위해서 반드시 성

138) 이 운임표는 동정협 사무국에 의해서 2005. 4. 13. 이메일로 2005. 4. 13. 영업팀장 회합에 대한 회의록과 함께 5개 선사들에게 송부되었다.

공해야 한다는 데에 공감하고 지속적으로 운임이 개선될 수 있도록 노력하기로 함.

274 이들은 합의 실행일(2005. 4. 11.) 이후인 2005. 4. 13.부터 2005. 7. 21.까지의 영업팀장 회합을 통하여 기 합의한 최저운임 가이드라인이 준수되고 있는지 점검하였다. 2005. 4. 20.(한진 회의실) 영업팀장 회합에서는 "실제로 선적 중인 하주/포워더에 대해서는 대부분 4월 MR운임으로 시정하여 실행 중임이 보고"되었고, 2005. 4. 27.(▽▽▽▽) 영업팀장 회합에서는 시장상황을 고려하여 베트남착 항로 중 베트남 호치민착 항로에 대하여 "회원사간 내부적으로 US$650/TEU, US$1,300/FEU의 MR"을 적용하는 것으로 기존 합의의 일부분을 수정하였다. 또한 ◎◎, ◆◆◆◆ 등 대형화주(포워더)의 입찰 시에도 합의 운임을 준수하기 위하여 이들은 2005. 6. 22.(◎◎◎) 영업팀장 회합 및 2005. 7. 6.(◎◎◎) 영업팀장 회합에서 "대형하주들과의 비딩에 있어서 회원사 간 긴밀히 공조"하고 "회원사 모두 공동으로 대응하기로 결의"하였다.

<표 91> 2005. 4. 27. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-104호증)

2) 베트남 호치민 항로의 경우 대리점사와의 운임 갭이 큼에 따라 물량 이동이 많은 것으로 파악되어 회원사간에 내부적으로 US$650/20′ US$1,300/40′의 퀀텀으로 Minimum Rate을 적용하기로 함.

275 이와 같은 사실은 2005. 1. 11. 동정협 수송 제05-6호 "동정협 제1회 수출팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-86호증), 2005. 1. 18. 동정협 수송 제05-11호 "동정협 제2회 수출팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-87호증), 2005. 1. 20. 동정협 수송 제05-15호 "동정협 제3회 수출팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-88호증), 2005. 1. 25. 동정협 수송 제05-19호 "동정협 제4회 수출팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-89호증), 2005. 2. 11. 동정협 수송 제05-24호 "동남아정기선사협의회 총회 겸 제1회 운영위원회 회의자료" 문건 및 이메일(소갑 제2-90호증), 2005. 2. 17. 동정협 이메일 "동남아정기선사협의회 총회 요약 - 동정협"(소갑 제2-91호증), 2005. 2. 16. 동정협 수송 제05-26호 "동정협 제5회 수출팀장회의록"문건 및 이메일(소갑 제2-92호증), 2005. 2. 17. 동정협 수송 제05-27호 "2005년 4월 1일 RR 계획" 문건 및 이메일(소갑 제2-93호증), 2005. 3. 2. 동정협 수송

제05-40호 “동정협 제6회 수출팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-94호증), 2005. 3. 16. 동정협 수송 제05-48호 “동정협 제7회 수출팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-95호증), 2005. 3. 30. 동정협 수송 제05-61호 “동정협 제8회 수출팀장회의록” 문건(소갑 제2-96호증), 2005. 3. 31. “동남아항로 전문4사 수출팀장/실무자회의 회의 요약”문건 및 이메일, 2005. 4. 13. 동정협 수송 제05-80호 “동정협 제11회 수출팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-102호증), 2005. 4. 6. 동정협 수송 제05-69호 “동정협 제9회 수출팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-98호증), 2005. 4. 6. 동정협 수송 제05-70호 “남중국 인근항 MR 추가 편입 개정 MR표4. 첨부-동정협” 문건 및 이메일(소갑 제2-99호증), 2004. 4. 8. 동정협 수송 제05-74호 “동정협 제2회 운영위원회의 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-100호증), 2005. 4. 11. 동정협 수송 제05-77호 “동정협 제10회 수출팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-101호증), 2005. 4. 13. 동정협 수송 제05-80호 “동정협 제11회 수출팀장회의록”문건, 2005. 4. 20. 동정협 수송 제05-87호 “동정협 제12회 수출팀장회의록” 문건(소갑 제2-103호증), 2005. 4. 27. 동정협 수송 제05-91호 “동정협 제13회 수출팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-104호증), 2005. 5. 3. 동정협 수송 제05-96호 “동정협 제14회 수출팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-105호증), 2005. 5. 25. 동정협 수송 제05-109호 “동정협 제15회 수출팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-106호증), 2005. 6. 22. 동정협 수송 제05-130호 “동정협 제18회 수출팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-107호증), 2005. 7. 6. 동정협 수송 제05-140호 “동정협 제20회 수출팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-108호증), 2005. 7. 14. 동정협 수송 제05-150호 “동정협 제3회 운영위원회의 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-109호증), 2005. 7. 22. 동정협 수송 제05-157호 “동정협 제23회 수출팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-110호증) 등을 통하여 인정된다.

② 8월 최저운임 합의

276 피심인 국적선사 고려, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2005. 8. 4., 2005. 8. 9., 2005. 8. 10., 2005. 8. 11., 2005. 8. 17., 2005. 8. 24., 2005. 8. 31. ◎◎◎, 한국선주협회 회의실 등지에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 항로에서의 정

기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 최저운임 가이드라인을 공동으로 결정하여 2005. 9. 1.부터 시행하기로 합의하였다. 그리고, 2005. 9. 7., 2005. 9. 14., 2005. 9. 22., 2005. 9. 28., 2005. 10. 12., 2005. 11. 2., 2005. 12. 21. 후속 회합을 통해 위 합의의 준수 여부를 상호 감시·점검하였다.

277 이와 함께 피심인 외국적선사 CNC, OOCL, PIL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이 및 양밍도 위 5개 국적선사들과 함께 2005. 8. 9., 2005. 8. 10., 2005. 8. 11., 2005. 8. 31. 한국선주협회 회의실에서 회합을 갖고 위 최저운임 가이드라인 합의에 동참하였다.

278 이때, 국적선사 및 외국적선사의 세부 항로별 최저운임 가이드라인과 계약화물에 대한 최저운임 가이드라인은 아래 <표 92>, <표 93> 및 <표 94>와 같다.[139] <표 92>의 계약화물에 대한 최저운임 가이드라인에서 규정한 이외의 화물에 대하여는 <표 94>의 세부 항로별 최저운임 가이드라인이 적용되었다.

<표 92> (기본) 세부 항로별 최저운임 가이드라인: 국적선사[140]

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임[141]
수출	홍콩착 항로	부산,광양,울산	US$470/TEU, US$900/FEU
		인천	US$520/TEU, US$950/FEU
	필리핀착 항로 (마닐라)	부산,광양,울산	US$850/TEU, US$1,300/FEU
		인천	US$950/TEU, US$1,400/FEU
	태국착 항로 (방콕,람차방)	부산,울산,광양,인천	US$620/TEU, US$1,050/FEU
	싱가포르착 항로	부산,광양	US$650/TEU, US$1,100/FEU
		인천,울산	US$680/TEU, US$1,130/FEU
	말레이시아착 항로 (포트켈랑,페낭)	부산,광양	US$650/TEU, US$1,100/FEU
		인천,울산	US$680/TEU, US$1,130/FEU
	인도네시아착 항로	부산,울산,광양,인천	US$650/TEU, US$1,100/FEU

139) 남중국착 항로를 제외한 <표 92>의 세부 항로별 최저운임 가이드라인과 <표 94>의 레진 화물 관련 최저운임 가이드라인은 2005. 8. 31. 회합 관련 회의록 및 동정협 사무국이 2005. 8. 24. 이메일로 5개 국적선사에게 송부한 것에 따른 것이며, 그 외의 부분은 동정협 박○○이 2005. 9. 14. 동남아 홍종문에게 보낸 이메일에 첨부된 '2005년 9월 1일 발효 MR표(대외비)' 문건을 반영하였다.

140) 2005년 4월 발효 최저운임 가이드라인과 동일하다.

	(자카르타,수라바야)		
	베트남착 항로 (호치민)	부산	US$650/TEU, US$1300/FEU
		울산,광양	US$720/TEU, US$1,440/FEU
		인천	US$770/TEU, US$1,500/FEU
	남중국착 항로[142]	얀티엔	US$730/TEU, US$1,150/FEU
		셰코우	US$690/TEU, US$1,150/FEU
		황푸	US$710/TEU, US$1,150/FEU
		셴줸	US$910/TEU, US$1,350/FEU
		종샨	US$780/TEU, US$1,280/FEU
		동구안	US$1,030/TEU, US$1,400/FEU
		포샨	US$850/TEU, US$1,320/FEU
		타이핑	US$730/TEU, US$1,300/FEU
		주하이	US$730/TEU, US$1,300/FEU
		샤티엔	US$810/TEU, US$1,380/FEU

<표 93> (기본) 세부 항로별 최저운임 가이드라인: 외국적선사

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임
수출[143]	대만착 항로	-	US$350/TEU, US$650/FEU
	홍콩착 항로	부산,광양,울산	US$350/TEU, US$600/FEU
		인천	US$400/TEU, US$700/FEU
	필리핀착 항로	-	US$700/TEU, US$1,000/FEU
	태국착 항로	-	US$520/TEU, US$900/FEU
	싱가포르착 항로	-	US$570/TEU, US$900/FEU
	말레이시아착 항로	-	US$570/TEU, US$950/FEU
	인도네시아착 항로	-	US$570/TEU, US$950/FEU
	베트남착 항로	호치민	US$600/TEU, US$1,150/FEU
		하이퐁	US$650/TEU, US$1,200/FEU

141) 한국 THC(20피트 일반 컨테이너 기준 101,000원), EBS(TEU당 US$20, FEU당 US$40), Doc fee 등 기 시행 중인 부대운임은 별도 징수

142) 남중국착 항로의 최저운임의 경우 2005. 4. 6. 영업팀장 회합에서 합의되었다. 그리고, 2005. 4. 1.부터 시행되는 베이자오 등 19개 항구에 대한 MR운임도 추가로 적용하기로 하였다. 남중국착 항로에 대한 최저운임 가이드라인은 동정협 사무국에 의해서 2005. 4. 6. 이메일로 5개 국적선사들에게 송부되었다.

143) FAF 별도징수

<표 94> (특별) 계약화물별 최저운임 가이드라인[144]

수출입 구분	화물명	항로명	항구 구분	특별운임
수출[145]	Car & CKD parts[146], Paper	홍콩착 항로	부산,광양,울산	US$400/TEU, US$800/FEU
			인천	US$450/TEU, US$850/FEU
		필리핀착 항로 (마닐라)	부산,광양,울산	US$750/TEU, US$1,100/FEU
			인천	US$800/TEU, US$1,100/FEU
		태국착 항로 (방콕,람차방)	부산,광양,울산	US$550/TEU, US$900/FEU
			인천	US$550/TEU, US$950/FEU
		싱가포르착 항로	부산,광양,울산	US$550/TEU, US$900/FEU
			인천	US$550/TEU, US$950/FEU
		말레이시아착 항로 (포트켈랑,페낭)	부산,광양,울산	US$550/TEU, US$900/FEU
			인천	US$550/TEU, US$950/FEU
		인도네시아착 항로 (자카르타,수라바야)	부산,광양,울산	US$550/TEU, US$900/FEU
			인천	US$550/TEU, US$950/FEU
		베트남착 항로 (호치민)	부산,광양,울산	US$650/TEU, US$1,300/FEU
			인천	US$700/TEU, US$1,400/FEU
	Electronic goods[147]	홍콩착 항로	부산,광양,울산	US$350/TEU, US$700/FEU
			인천	US$400/TEU, US$750/FEU
		필리핀착 항로 (마닐라)	부산,광양,울산	US$700/TEU, US$1,000/FEU
			인천	US$750/TEU, US$1,000/FEU
		태국착 항로 (방콕,람차방)	부산,광양,울산	US$500/TEU, US$800/FEU
			인천	US$500/TEU, US$850/FEU
		싱가포르착 항로	부산,광양,울산	US$500/TEU, US$800/FEU
			인천	US$500/TEU, US$850/FEU
		말레이시아착 항로 (포트켈랑,페낭)	부산,광양,울산	US$500/TEU, US$800/FEU
			인천	US$500/TEU, US$850/FEU
		인도네시아착 항로 (자카르타,수라바야)	부산,광양,울산	US$500/TEU, US$800/FEU
			인천	US$500/TEU, US$850/FEU
		베트남착 항로 (호치민)	부산,광양,울산	US$600/TEU, US$1,200/FEU
			인천	US$650/TEU, US$1,300/FEU
	레진[148]	남중국착 제외 전 항로	광양,울산,인천	US$440/TEU

144) 특정화물인 "Electronic goods"화물에 대한 최저운임은 2005년 4월 최저운임과 동일하였고, 다만 "Car & CKD parts, Paper"화물에 대한 최저운임은 2005년 4월 최저운임 대비 TEU당 US$50씩 인상되었다.
145) FAF 별도징수
146)
147)

279 합의 과정을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다. 피심인 고려, 에이치엠엠, 흥아 및 동정협은 2005. 8. 4.(◎◎◎) 영업팀장 회합에서 2005년 9월 한국발 동남아착 항로의 운임을 인상하기로 결정하고, 항로별 sub-committee 후에 구체적 방안을 최종 결정하기로 하였다. 이들은 2003년~2005년 초와 달리 시장 상황이 좋지 않아 국적선사 외에도 외국적선사들의 국내 지점·대리점에도 협조를 구할 필요가 있다고 판단하였다.

280 이에 따라 2005. 8. 9.(선주협회 제1회의실) 홍콩·대만항로 sub-com 회의[149], 2005. 8. 10.(선주협회 제1회의실) 태국·베트남 항로 sub-com 회의[150], 2005. 8. 11.(선주협회 제1회의실) 말레이시아·인도네시아·싱가포르·필리핀 항로 sub-com 회의[151]가 개최되었다. 각 회의에 참석한 국적선사 고려, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 외국적선사 OOCL, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍 등은 아래 <표 95>와 같이 각 항로별 최저운임에 대하여 논의한 후 구체적인 최저운임 수준까지 합의하기에 이르렀다.[152] 이때, 최저운임을 운영하는 방식과 관련하여, 외국적선사들의 최저운임보다 국적선사들의 최저운임을 조금 더 높게 정함으로써 국적선사에게 적용될 최저운임 가이드라인과 외국적선사에게 적용될 최저운임 가이드라인을 별도로 운영하는 것("dual AMR")으로 의견이 모아졌다.

<표 95> 2005. 8. 10. sub-com 회합 회의록 발췌(소갑 제2-112호증)

5. 회 의 결 과
○ 한국/태국 항로: MR 이 520$/20′ 900$/40′ 로 결정. 이에 국적사는 각각 50$/100$를 더하여 570$/20′ 1,000$/40′ 를 준수하기로 함.
○ 한국/호치민 항로: MR 이 600$/20′ 1,150$/40′ 로 결정. 이에 국적사는 각각 50$/100$를 더하여 650$/20′ 1,250$/40′ 를 준수하기로 함.
○ 한국/하이퐁 항로: MR 이 650$/20′ 1,200$/40′ 로 결정.
○ 실행시기는 차기 LAC 회의에서 논의하기로 함

148) 2005. 4. 1.부터 시행하기로 하였다. 단, ●●●와 ▼▼▼▼▼▼▼의 경우 2005. 5. 1.부터 인상 운임을 시행하기로 하였으며, 남중국착 레진 화물은 남중국착 항로의 기본 최저운임 가이드라인을 적용하기로 하였다.
149) 참석자: 고려, 완하이, 양밍, 에버그린, 팬오션, OOCL, TSL, 장금, 에이치엠엠, 동정협
150) 참석자: 고려, 한진, 완하이, 흥아, 장금, 에이치엠엠, 동정협
151) 참석자: 고려, 한진, 완하이, 에버그린, 흥아, 장금, 에이치엠엠, 동정협
152) 대만·홍콩 항로의 경우 관련선사간 다시 협의하여 그 결과를 IADA KOREA LAC 회의시 제출하기로 하였다. 타 항로도 최종적인 최저운임 수준, 시행 시기 등은 IADA KOREA LAC 회의에서 확정하기로 하였다.

281 고려, 에이치엠엠, 장금, 팬오션 및 흥아 등 5개 국적선사 피심인들은 2005. 8. 17.(◎◎◎) 영업팀장 회합 및 2005. 8. 24. 영업팀장 회합에서 위 sub-com 회의시 논의 사항을 복기하면서 "IADA KOREA LAC 회의에 앞서 국적선사들의 입장을 정리"하였다. 그 결과 고려 정○○ 부장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 임○○ 차장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 주○○ 과장, 동정협 이○○ 국장은 ◎◎◎에서 개최된 2005. 8. 24. 회합에서 아래 <표 96>과 같이 2005. 9. 1.부터 위 5개 국적선사 피심인들에게 적용할 최저운임 가이드라인을 결정하였고, "외국적 선사에 대해서는 sub-com에서 합의된 운임 수준 이하로 운임을 적용치 않도록 요청"하기로 하였다.

<표 96> 2005. 8. 24. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-114호증)

5. 회 의 결 과 **(1) IADA KOREA LAC 대책협의** ○ 8월 31일 IADA KOREA LAC회의에 앞서 국적선사의 입장을 정리함. - 동남아 정기선사 협의회의 2005년 9월 1일 AMR은 IADA의 RR계획을 반영하여 붙임표와 같이 결정하고 2005년 9월 한 달 동안 낮은 운임들을 표의 운임 수준으로 끌어 올리기로 함. - 외국적 선사에 대해서는 sub-com에서 합의된 운임 수준 이하로 운임을 적용치 않도록 요청하고 IADA측에도 국적선사의 AMR과 sub-com에서 합의된 외국적 선사의 가이드라인 표를 보내어 협조를 요청하기로 함. (중략) 붙임: 수출(9월 1일 발효) MR표 1부.

<표 97> 한국발 동남아착 수출 항로의 AMR(소갑 제2-114호증)[153]

153) 동정협 사무국은 이 날 회합에 대한 회의록 및 이 운임표를 2005. 8. 24. 이메일로 위 5개 국적선사 피심인들에게 송부하였다.

282 이에 고려 홍○○, 장금 임○○, 에이치엠엠 김○○, 흥아 진○○, 조○○, CNC 정○○, OOCL 김○○, PIL 정○○, SITC 조○○, TSL 정○○, 에버그린 김○○, 완하이 황○○ 및 양밍 박○○은 2005. 8. 31.(한국선주협회 제1회의실) IADA KOREA LAC 회의에서 위 sub-com 회합 및 국적선사 간 회합 시 논의사항을 반영하여 국적선사들과 외국적선사들에게 적용할 최저운임 가이드라인을 각각 결정하고 이를 2005. 9. 1.부터 시행하기로 합의하였다.[154]

283 해당 회합에서 의장선사인 에이치엠엠은 회의참석자들 각자에게 논의한 최저운임 가이드라인의 수용 의사를 물어보았고, 이에 참석자들 전원이 이를 시행할 것을 합의하였다. 이들 피심인들은 외국적선사의 최저운임 가이드라인과 국적선사의 최저운임 가이드라인을 별개로 운용하기로 하였는데, 이는 국적선사와 외국적선사가 동일한 최저운임 가이드라인을 운용하는 것이 현실적이지 않다는 것에 대하여 인식을 같이하였기 때문이었다.

<표 98> 2005. 8. 31. IADA KOREA LAC 회합 회의록 발췌(소갑 제2-115호증)

2) Review on the Sep 1st RR

All member lines admitted that they've passed through a tough process of deriving the guided AMR. The guided rates below are increased a degree of US$50/TEU averagely comparing the current market rates (중략)

So the guided AMR is as follows.

- **PHILIPPINES :** US$700/20′ US$1,000$/40′+FAF
- **THAILAND :** US$520/20′ US$900$/40′+FAF
- **SINGAPORE :** US$570/20′ US$900$/40′+FAF
- **MALAYSIA :** US$570/20′ US$950$/40′+FAF
- **INDONESIA :** US$570/20′ US$950$/40′+FAF
- **VIETNAM HOCHIMINH :** US$600/20′ US$1,150$/40′+FAF
- **VIETNAM HAIPHONG:**US$650/20′ US$1,200$/40′+FAF

Electronic goods, CKD and Paper are excluded from the guided AMR.

○ Chair-line asked members one by one to express acceptance or rejection about the

154) 이 때 Electronic goods, CKD parts, Paper 화물에 대해서는 최저운임 가이드라인을 적용하지 않고 다음주 회의에서 이 화물들에 대한 대응방향을 결정하기로 하기로 하였다. 그러나 '다음주 회의'에 관련된 회의록은 확인되지 않았다. 다만, 동정협 박○○이 2005. 9. 14. 동남아 홍종문에게 보낸 이메일에 첨부된 '2005년 9월 1일 발효 MR표(대외비)' 문건에 따르면 Electronic goods, CKD parts, Paper 화물에 대하여 별도의 합의를 하였던 것으로 보인다.

guided AMR,therefore all participants confirmed to follow the guidelines. And it was also confirmed that some items like Electronic Goods, CKD and Paper are excluded from this AMR, but there would be a meeting to handle these items next week. After confirming general agreement, chair-line emphasized that a written protest would be delivered to Principal's level unless member lines observe the guided AMR.

○ (중략) All participating Sales Director admitted that there are rate gaps between Korean Nat'l flag carriers and Non-Korean carriers in the current market and sometimes it sounds obvious due to the different quality of their services. They also acknowledged that it is not realistic to apply the same guided AMR to the two groups. Furthermore, IADA statistics shows 3% dropping in their lifting for the first half of 2005 comparing to the last year. This figure obviously prove the current Korea Market under very tough condition. And there were various speaking to express the current poor market. Considered these opinions, they were inevitably compelled to select a realistic approach to prevent the market from collapsing. Therefore, Korean Nat'l flag carriers made their own guided AMR. Details are as follows.

- **HONG KONG :** US$470/20' US$900$/40'+FAF in case of all ports excluding Incheon. US$520/20' US$950$/40'+FAF in case of Incheon.
- **PHILIPPINES :** US$850/20' US$1,300$/40'+FAF in case of all ports excluding Incheon. US$950/20' US$1,400$/40'+FAF in case of Incheon.
- **THAILAND :** US$620/20' US$1,050$/40'+FAF in case of all ports.
- **SINGAPORE :** US$650/20' US$1,100$/40'+FAF in case of Busan and Kwangyang. US$680/20' US$1,130$/40'+FAF in case of Incheon and Ulsan.
- **MALAYSIA :** US$650/20' US$1,100$/40'+FAF in case of Busan and Kwangyang. US$680/20' US$1,130$/40'+FAF in case of Incheon and Ulsan.
- **INDONESIA :** US$650/20' US$1,100$/40'+FAF in case of all ports.
- **VIETNAM :** US$650/20' US$1,300$/40'+FAF in case of Busan.
  US$720/20' US$1,440$/40'+FAF in case of Kwangyang and Ulsan.
  US$770/20' US$1,500$/40'+FAF in case of Incheon.
- Electronic goods, CKD and Paper are excluded from the guided AMR.

○ Effective date- 1st SEP 2005.

284 이후 고려, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 등 위 5개 국적선사 피심인들은 2005. 9. 7.(◎◎◎) 영업팀장 회합 및 2005. 9. 14.(◎◎◎) 영업팀장 회합에서 위 최저운임 합의를 확인하였다. 피심인들은 최저운임 합의의 철저한 시행을 위하여 2005. 8. 31. 회합 참석자들에게 위 최저운임 합의를 준수하겠다는 서신을 보낼 것을 요청하기도 하였다. 또한 동정협은 2005. 9. 13. 국적선사들과 외국적선사들이 별도의 AMR 준수를 약속했다는 메일을 5개 국적선사 피심인들에게 발송하였다.

그리고 2005. 9. 22.(◎◎◎) 임원 회합에서 “8월에 수차례 걸친 sub-com을 개최하면서 9월 RR의 성공을 위해 dual AMR을 도출”하였고 “빈번한 LAC 및 sub-com 개최를 통해 9월 AMR 준수 여부를 점검할 계획”이라는 점을 공유하였다.

<표 99> 2005. 9. 22. 임원 회합 회의록 발췌(소갑 제2-120호증)

5. 회 의 결 과 1) 사무국에서 준비한 자료를 배포하고 간단하게 브리핑함. (중략) - 금년 4 월,7 월,9 월 3 차례에 걸쳐 RR계획했으나 4 월과 7 월은 물동량 감소/외국적선사의 RR미시행/선복의 증가 등으로 실패하였고 9 월 RR은 8 월에 수차에 걸친 sub-com을 개최하면서 9 월 RR의 성공을 위해 dual AMR 도출함. 현재 13 개 회원사로부터 해당 AMR준수를 다짐하는 회신을 받은 상태[155]이며 빈번한 LAC및 sub-com개최를 통해 9 월 AMR준수 여부를 점검할 계획. (중략) - 원양선사 입장에서는 동남아 전문선사가 보다 적극적으로 운임안정을 도모한다면 적극적으로 협조하겠음. - 결국 운임인상을 위한 열쇠는 국적선사에 있으므로 국적사간 단합하여 RR성공을 위해 노력해야 한다는 의견도 제시. (중략) ※ 회원사간 운임경쟁 지양 합의함. ※ 기 결정된 외국적선사를 위한 AMR준수와 시장상황 등을 IADA를 통해 각 선주에게 지속적으로 요청하고 설명키로 함.

285 이와 같은 사실은 2005. 8. 4. “동정협 제24회 수출팀장회의록” 문건(소갑 제2-111호증), 2005. 8. 12. 동정협 박○○ 이메일 “sub-com 회의록입니다” 문건 및 이메일(소갑 제2-112호증), 2005. 8. 17. “동정협 제25회 수출팀장회의록” 문건(소

155) 동정협 박○○이 에이치엠엠 윤○○에게 보낸 2005. 9. 27. 이메일에 따르면 최저운임 가이드라인 준수를 다짐하는 회신을 받은 13개 사는 아래와 같다.

갑 제2-113호증), 2005. 8. 24. 동정협 수송 제05-185호 “동정협 제26회 수출팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-114호증), 2005. 8. 31. KIADA-05/189 IADA KOREA LAC 회의록 문건 및 이메일(소갑 제2-115호증), 2005. 9. 7. 동정협 수송 제05-197호 “동정협 제27회 수출팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-116호증), 2005. 9. 13. 동정협 수송 제05-200호 “IADA 9월 RR 관련 진행상황 보고”문건 및 이메일(소갑 제2-117호증), 2005. 9. 14. 동정협 수송 제05-202호 “동정협 제28회 수출팀장회의록” 문건(소갑 제2-118호증), 2005. 9. 14. 동정협 박○○ 이메일 “2005년 9월 1일 발효 MR표(대외비)”문건 및 이메일, 2005. 9. 23. 동정협 수송 제05-208호 “동정협 제4회 운영위원회 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-120호증), 2005. 9. 27. 동정협 이메일 “현재까지 AMR 동의 선사입니다-동정협”문건(소갑 제2-121호증), 2005. 9. 28. “동정협 제28회 수출팀장회의록” 문건(소갑 제2-122호증), 2005. 10. 12. “동정협 제30회 수출팀장회의록” 문건(소갑 제2-123호증), 2005. 11. 2. “동정협 제32회 수출팀장회의록”문건(소갑 제2-124호증), 2005. 12. 21. “동정협 제35회 수출팀장회의록”문건(소갑 제2-125호증) 등을 통하여 인정된다.

(나) 수입 항로 관련 합의

① 3월 최저운임 합의

286 피심인 고려, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2005. 1. 12., 2005. 1. 19., 2005. 2. 15., 2005. 2. 17., 2005. 3. 3., 2005. 3. 17., 2005. 3. 25., 2005. 4. 7., 2005. 4. 8. 황금어장, 장금 회의실, 에이치엠엠 회의실, ◎◎◎ 등지에서 회합을 갖고 동남아발 한국착 수입 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 최저운임 가이드라인을 공동으로 결정하여 2005. 4. 1.부터 시행하기로 합의하고 이를 재확인하였다. 그리고, 2005. 4. 21., 2005. 5. 18., 2005. 6. 16., 2005. 7. 7., 2005. 7. 13., 2005. 7. 21. 후속 회합을 통해 위 합의의 준수 여부를 상호 감시·점검하였다.

287 세부 항로 및 화물별 최저운임 가이드라인은 아래 <표 100> 및 <표 101>과 같다.[156] <표 100>의 계약화물에 대한 최저운임 가이드라인에서 규정된 화물 이

외의 화물에 대하여는 <표 101>의 세부 항로별 최저운임 가이드라인이 적용되었다.

<표 100> (기본)세부 항로별 최저운임 가이드라인

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임
수입[157]	홍콩발 항로	부산	US$230/TEU, US$460/FEU, US$500/HC
		인천,광양,울산	US$345/TEU, US$690/FEU, US$710/HC
	얀티엔발 항로	부산,광양,울산	US$450/TEU, US$850/FEU, US$900/HC
		인천	US$500/TEU, US$920/FEU, US$960/HC
	셰코우발 항로	부산,광양,울산	US$450/TEU, US$850/FEU, US$900/HC
		인천	US$500/TEU, US$930/FEU, US$970/HC
	황푸발 항로	부산,광양,울산	US$425/TEU, US$800/FEU, US$850/HC
		인천	US$475/TEU, US$900/FEU, US$950/HC
	포샨발 항로	부산,광양,울산	US$475/TEU, US$850/FEU, US$900/HC
		인천	US$525/TEU, US$900/FEU, US$950/HC
	베이자오 롱치발 항로	부산,광양,울산	US$475/TEU, US$800/FEU, US$850/HC
		인천	US$525/TEU, US$850/FEU, US$900/HC
	필리핀발 항로	부산,광양,울산	US$300/TEU, US$600/FEU
		인천	US$350/TEU, US$650/FEU
	태국발 항로	부산,광양,울산	US$525/TEU, US$1,000/FEU
		인천	US$575/TEU, US$1,050/FEU
	말레이시아발 항로	포트켈랑-부산,광양,울산	US$350/TEU, US$700/FEU
		포트켈랑-인천	US$400/TEU, US$750/FEU
		페낭,파사르구당-부산,광양,울산	US$400/TEU, US$750/FEU
		페낭,파사르구당-인천	US$450/TEU, US$800/FEU
	인도네시아발 항로	자카르타	US$400/TEU, US$800/FEU
		수라바야	US$450/TEU, US$900/FEU
		벨라완	US$475/TEU, US$900/FEU
	베트남발 항로[158]	호치민-부산	US$425/TEU, US$850/FEU
		호치민-인천	US$500/TEU, US$950/FEU
		호치민-광양,울산	US$450/TEU, US$900/FEU
		하이퐁-부산	US$475/TEU, US$900/FEU
		하이퐁-인천, 광양,울산	US$500/TEU, US$950/FEU

156) <표 100> 및 <표 101>의 최저운임 가이드라인은 동정협 사무국에 의해서 2004. 3. 3.(기본 최저운임 부분), 2005. 3. 17.(coffee bean, cotton seed 운임 부분), 2005. 3. 25. (베트남발 한국착 수입항로의 기본 최저운임 부분, PB&MDF 운임 부분) 이메일로 이들 피심인들 간 공유되었다.

<표 101> (특별)계약화물별 최저운임 가이드라인

수출입 구분	화물명	항로(항구)명	특별운임
수입[159]	커피빈	호치민발 부산착 항로	US$300/TEU (FAF 별도징수)
	PB & MDF[160]	태국발 부산착 항로	US$700/FEU (FAF 별도징수)
		태국발 인천착 항로	US$750/FEU (FAF 별도징수)
	Cotton Seed	호치민발 부산,광양착 항로	US$650/FEU (FAF 별도징수)
		호치민 인천착 항로	US$700/FEU (FAF 별도징수)
	냉동화물	베트남발 부산착 항로	US$1,200/TEU, US$2,000/FEU
		베트남발 인천착 항로	US$1,300/TEU, US$2,100/FEU
		방콕,람차방발 부산,인천,울산착 항로	US$450/TEU (THC 포함)

288 이와 같은 사실은 2005. 1. 12. 동정협 수송 제05-8호 “동정협 제1회 수입팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-126호증), 2005. 1. 19. 동정협 수송 제05-14호 “동정협 제2회 수입팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-127호증), 동정협 수송 제05-24호 “동남아정기선사협의회 총회 겸 제1회 운영위원회 회의자료” 문건 및 이메일(소갑 제2-90호증), 2005. 2. 17. 동정협 이메일 “동남아정기선사협의회 총회 요약 - 동정협”(소갑 제2-91호증), 2005. 2. 17. 동정협 수송 제05-28호 “동정협 제4회 수입팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-128호증), 2005. 3. 3. 동정협 수송 제05-41호 “동정협 제5회 수입팀장회의록”문건 및 이메일(소갑 제2-129호증), 2005. 3. 17. 동정협 수송 제05-51호 “동남아 제6회 수입팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-130호증), 2005. 3. 25. 동정협 수송 제05-57호 “동정협 제7회 수입팀장회의록”문건 및 이메일(소갑 제2-131호증), 2005. 4. 7. 동정협 수송 제05-72호 “동정협 제8회 수입팀장회의록”문건 및 이메일(소갑 제2-132호증), 동정협 수송 제05-74호 “동정협 제2회 운영위원회의록”문건 및 이메일(소갑 제2-100호증), 2005. 4. 21. 동정협 수송 제05-88호 “동정협 제9회 수입팀장회의록”문건 및 이메일(소갑 제2-133호증), 2005. 5. 18. 동정협 수송 제05-101호 “동정협 제10회 수입팀장회의록”문건 및 이메일(소갑 제2-134호증), 2005. 6. 16. 동정협 수송 제05-129

157) 각국 THC, FAF(US$40/TEU, US$80/FEU), CCF 별도징수
158) 2005. 3. 25. 회합을 통해서 수정·확정된 값을 반영하였다. 2005. 3. 3. 회합에서는 기존 2004년 8월 합의 최저운임 대비 US$100/TEU, US$200/FEU씩 운임을 인상하기로 하였으나 2005. 3. 25. 회합에서 다시 US$50/TEU, US$100/FEU씩 운임을 인상하기로 합의하였다.
159) 예외화주:
160) 단, Vanachai 적용 운임은 부산 항로 US$650/FEU, 인천 항로 US$600/FEU(FAF 별도징수)

호 “동정협 제12회 수입팀장회의록”문건 및 이메일(소갑 제2-135호증), 2005. 7. 7. 동정협 수송 제05-143호 “동정협 제13회 수입팀장회의록”문건 및 이메일(소갑 제2-136호증), 2005. 7. 22. 동정협 수송 제05-156호 “동정협 제14회 수입팀장회의록”문건 및 이메일(소갑 제2-138호증) 등을 통하여 인정된다.

② 8월 최저운임 합의

289 피심인 고려, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 그리고 동정협은 2005. 8. 9., 2005. 9. 1. 선주협회 회의실에서 회합을 갖고, 동남아발 한국착 수입 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 2005. 3월 합의한 최저운임 가이드라인을 유지하기로 합의하였다. 그리고, 2005. 9. 29., 2005. 11. 3. 후속 회합을 통해 위 합의의 준수 여부를 상호 감시·점검하였다.

290 이와 같은 사실은 2005. 8. 10. 동정협 수송 제05-170호 “동정협 제15회 수입팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-139호증), 2005. 9. 1. “동정협 제16회 수입팀장회의록” 문건(소갑 제2-140호증), 2005. 9. 29. 동정협 수송 제05-215호 “동정협 제17회 수입팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-141호증), 2005. 11. 3. “동정협 제18회 수입팀장회의록”문건(소갑 제2-142호증) 등을 통하여 인정된다.

(다) 합의의 실행

291 피심인들은 위와 같이 합의한 한-동남아 항로의 컨테이너 해상운송 서비스에 대한 최저운임 가이드라인을 각 합의 시 결정한 시행일 이후부터 화물운송 계약 시 적용하거나 운임 결정의 기준으로 삼음으로써 합의를 실행하였다. 이는 전술하였듯이 합의 이후의 수 차례의 회합을 통해 최저운임 가이드라인의 실행 여부를 지속적으로 상호 감시·점검하고 피심인 스스로 합의 준수 상황 및 운임 인상 효과를 평가한 사실 등을 통하여 확인할 수 있다.

292 한국발 동남아착 수출 항로의 컨테이너 화물에 대하여 피심인들은 2005년 3월 및 2005년 8월 최저운임 가이드라인을 합의하였는데, 2005. 4. 20. 영업팀장 회합 시 관련 피심인들은 “실제로 선적 중인 하주 및 포워더에 대해서는 대부분 4월 MR 운임으로 시정하여 실행 중임”을 확인하였다. 또한 동정협 사무국은 2005. 9. 21. 기준으로 고려, 에이치엠엠, 장금, OOCL, SITC, 에버그린, 완하이 등이 “AMR 준수를 다짐하는 회신”을 보냈음을 확인하였다.

293 5개 국적선사들의 동남아발 한국착 수입 항로의 컨테이너 화물에 대한 2005년 3월, 8월 최저운임 가이드라인 도입 합의와 관련하여서도 2005. 7. 7. 회합에서는 이들 피심인들이 서로 특정 항로·화물에 대한 최저운임이 준수되고 있지 않다는 의혹을 제기하고 이를 해명하는 과정을 거치게끔 하였으며, 2005년 8월 합의 이후 2005. 9. 29., 2005. 11. 3. 등 후속 회합을 통하여 AMR 준수를 상호 감시·독려하였다.

(4) 2006년 기간 중 합의와 실행 내역

(가) 수출 항로 관련 합의

① 3월 최저운임 합의

294 피심인 고려, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2006. 1. 12., 2006. 2. 2., 2006. 2. 8., 2006. 2. 23., 2006. 3. 2., 2006. 3. 8., 2006. 3. 15., 2006. 3. 22., 2006. 3. 29. ◎◎◎, □□□, 한국선주협회 회의실 등지에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 최저운임 가이드라인을 공동으로 결정하여 2006. 4. 1.부터 시행하기로 합의하였다. 그리고, 2006. 4. 10., 2006. 4. 26., 2006. 5. 10. 후속 회합을 통해 위 합의의 준수 여부를 상호 감시·점검하였다.

295 세부 항로별 최저운임 가이드라인은 아래 <표 102>와 같다.[161)]

161) 최저운임 가이드라인은 동정협 사무국에 의해서 2006. 4. 5. 이메일로 고려, 팬오션, 장금, 에이치엠

<표 102> (기본) 세부 항로별 최저운임 가이드라인[162)]

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임[163)]
수출	홍콩착 항로	부산,광양,울산	US$250/TEU, US$400/FEU
		인천	US$350/TEU, US$600/FEU
	필리핀착 항로 (마닐라)	부산,광양,울산,인천	US$600/TEU, US$900/FEU
	태국착 항로 (방콕,람차방)	부산,광양,울산,인천	US$400/TEU, US$700/FEU
	싱가포르착 항로	부산,광양,울산,인천	US$400/TEU, US$700/FEU
	말레이시아착 항로 (포트켈랑,페낭)	부산,광양,울산,인천	US$450/TEU, US$800/FEU
	인도네시아착 항로 (자카르타,수라바야)	부산,울산,광양,인천	US$450/TEU, US$800/FEU
	베트남착 항로	호치민- 부산,울산,광양,인천	US$450/TEU, US$800/FEU
		하이퐁- 부산,울산,광양,인천	(T/S) US$600/TEU, US$900/FEU (Direct) US$750/TEU, US$1,200/FEU
	대만착 항로	부산,울산,광양,인천	(FOB) US$300/TEU, US$500/FEU (CIF) US$280/TEU, US$500/FEU

296 합의 과정을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다. 위 6개 피심인들은 선복 증가 등으로 인하여 2006년 아시아 역내 해상운송 시장상황이 어려워질 것으로 예상되는바 이에 대한 대응방안이 필요하다는 점에 공감하였다. 이에 2006. 1. 12.(◎◎◎), 2006. 2. 2.(▽▽▽▽▽▽▽), 2006. 2. 8.(◎◎◎) 영업팀장 회합에서 운임인상 계획을 세우기에 앞서 시장 동향을 점검하였다.

297 위 피심인들은 2006. 2. 8. 회합에서 당시 시장운임의 추세로 보아서 “특별한 상황반전이 없으면” 2003년 최저운임 시행 이전 수준으로 운임이 하락할 것으로 예상하였다. 따라서 운임 인상 또는 운임 하락 방지를 위한 구체적인 대책을 마련할 필요가 있다는 점에 공감하였다.

엠, 흥아와 공유되었다.

162) 2005년 9월 발효 최저운임 가이드라인에 비하여 각 항로별로 약 US$200/TEU 정도씩 인하한 운임이다.

163) 한국 THC(20피트 일반 컨테이너 기준 101,000원), EBS(TEU당 US$20, FEU당 US$40), Doc fee 등 기 시행 중인 부대운임은 별도 징수

298 이에 고려 이○○ 이사, 정○○ 부장, 팬오션 심○○ 상무, 방○○ 차장, 장금 이○○ 이사, 임○○ 차장, 에이치엠엠 강○○ 부장, 김○○ 부장, 김○○ 과장, 흥아 하○○ 이사, 엄○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 및 박○○ 사원은 2006. 3. 2. 한국선주협회 제1회의실에서 제2회 운영위원회 겸 수출팀장 연석회의를 개최하여 2006년 4월 한-동남아 수출 항로에서의 운임 인상을 합의하였다. 이때 합의한 구체적인 내용은 아래와 같다.

299 i) IADA 차원에서 2006. 2. 15. 결의된 2006. 4. 1. 발효 US$100/TEU, US$200/FEU의 운임회복 계획은 그대로 실행

300 ii) 이와 함께 피심인 영업팀장간 합의를 통해서 시장운임을 2005년 9월 발효 최저운임 가이드라인에 근접시키도록 노력

301 iii) 위 i)과 ii)의 실현을 위해 우선 현재 시장운임을 동결시키고, 기본운임 인상 외 유류할증료 등 부대운임을 추가 인상할 경우 하주를 자극할 수 있으므로 부대운임은 동결

<표 103> 2006. 3. 2. 임원·영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-147호)

• 회원 7 사 현재 시장을 점검하고 운임회복 및 4 월 RR관련하여 논의한 결과 아래의 4 개항에 합의함. 1. IADA 차원에서 결의된 운임회복 계획(US$100/TEU, 4 월 1 일 발효)은 계획대로 실행하자는 데 회원사 모두 합의하고 합의된 사항을 IADA KOREA LAC회의에서 적극 추진하여 외국적선사의 참여 유도하고 이를 대외적으로 공표하여 시장에 분명한 메시지를 주기로 함 2. 현재 동정협 회원사 MR표(2005 년 9 월 1 일 발효)이하로 하락한 시장운임을 상기 MR표 수준으로 인상하는 노력이 병행되어야 실효를 거둘 수 있다는 의견에 공감하고 현 운임과 MR표와의 격차는 영업팀장간 합의 도출하여 해소하고 2005 년 9 월 1 일MR표에 최대한 근접시키도록 노력하기로 함. 3. 1.2 번의 합의가 실효을 거두기 위해서는 운임수준의 유지/동결이 무엇보다 선행되는 것이 바람직하다는 의견에 따라 현 적용운임을 동결하고 만약 하주로부터 저운임 제시가 있을 경우 관련 선사 팀장/임원이 해당 문제 논의하기로 함. 4. 유가 관련 부대비 인상을 통한 수지개선의 필요성이 언급되었으나 4 월 RR을 앞두고

있는 시기에 유가할증료의 인상이 하주들을 자극하여 부작용을 일으킬 우려가 있다는 지적이 많음에 따라 현재 징수하는 EBS요율을 준수하기로 하고 또한 회원사 모두 빠짐 없이 EBS징수하기로 함. 향후 시장여건이 우호적일 때 EBS/FAF부분 재 논의 예정.

302 이후 위 2006. 3. 2. 회합의 후속 회합으로써 개최된 2006. 3. 8.(◎◎◎) 영업팀장 회합에서 고려 정○○ 부장, 팬오션 방○○ 차장, 장금 임○○ 차장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 엄○○ 부장, 동정협 이○○ 국장, 박○○ 사원은 한국발 동남아착 수출 항로의 기본운임에 대한 최저운임을 아래 <표 104>와 같이 공동으로 결정하였다.

<표 104> 각 항로별 최저운임 결정 내역

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임
수출[164]	홍콩착 항로	부산,광양,인천	US$250/TEU, US$400/FEU
		울산	US$350/TEU, US$600/FEU
	홍콩 이남착 항로[165]	부산,광양,인천,울산	US$400/TEU, US$700/FEU
	베트남착 항로	호치민	US$450/TEU, US$800/FEU

303 위 <표 104>의 최저운임은 현 시장운임을 2005년 9월 시행 AMR 수준으로 회복하는 것은 현실적으로 어렵다는 것을 인정한 후, 현 시장운임에서 운임이 "추가로 하락하는 것을 방지"하는 것이 중요하다는 인식하에 책정된 것이었다. 그리고 위 6개 피심인들은 "명시된 운임 이하로는 선적하지 않기로 합의"하였다.

<표 105> 2006. 3. 8. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-148호)

5. 회 의 결 과
○ 운임회복대책
- 임원/수출팀장 연석회의에서 합의된 2005년 9월 AMR수준으로의 운임 회복은 현실적으로 어렵다는 지적과 함께 운임이 현 운임에서 추가 하락하는 것을 방지하는 것이 무엇보다 중요하다는 인식에 따라 적정 운임 수준을 논의함.

164) 40피트 운임은 20피트 운임의 2배에 US$100을 감산하여 산출하기로 하였다.
165) 기존의 동남아착 항로 중 홍콩착 항로를 제외한 인도네시아, 말레이시아, 싱가포르, 대만, 필리핀착 항로가 이에 속한다 할 것이다.

- 지난 3월 2일 개최되었던 임원/수출팀장 회의에서 논의/권고된 바에 따라 역내항로 운임회복을 위한 대책으로 가이드라인(AMR)을 정하였으며 세부사항은 아래와 같음. 회원 7사 모두 아래에 명시된 운임 이하로는 선적하지 않기로 합의.
  - 한국/홍콩항로: US$250/TEU. 단, 울산/홍콩 운임은 US$350/TEU.
  - 한국/홍콩이남항로: US$400/TEU.
  - 한국/호치민: US$450/TEU.
  - 또한, 40′ 운임은 위 언급된 TEU 운임의 2배에서 US$100을 감산하여 산출하기로 함.

304 위 6개 피심인들은 2006. 3. 15.(◎◎◎) 영업팀장 회합, 2006. 3. 29.(◎◎◎) 영업팀장 회합에서 선복 공급 축소 등 시장상황 변화를 고려하여 각각 아래 <표 106> 및 <표 107>과 같이 필리핀·인도네시아착 항로 및 말레이시아·인도네시아·베트남·대만착 수출 항로에 대한 최저운임을 인상·보완하였다.

<표 106> 2006. 3. 15. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-149호)

5. 회 의 결 과

○ 시장동향점검 및 운임회복 대책 점검
- 3월 초까지 약간 회복되던 물량이 3월 중순부터 다시 하락기조
- 지난 제4회 수출팀장회의에서 합의된 MR에 추가 아래와 같이 MR 합의
  - 한국/마닐라항로: US$600/TEU, US$900/FEU
  - 인천/자카르타,수라바야 항로: US$500/TEU, US$850/FEU.

<표 107> 2006. 3. 29. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-152호)

5. 회 의 결 과

(1) 선택항로 운임상향조정 (Malaysia/Indonesia/Vietnam 항로)
- 한국/말레이시아,인도네시아(자카르타,수라바야) 항로: MR은 각각 US$450/20′, US$800/40′(20′, 40′ 각각 US$50, US$100 인상).
- 한국/하이퐁 항로: MR은 각각 US$600/20′, US$900/40′(T/S 서비스에 한함). direct 서비스의 경우 US$750/20′, US$1,200/40′.
- 한국/대만항로 AMR 재확인: US$300/20′, US$500/40′(FOB)
  US$280/20′, US$500/40′(CIF)

(2) 남중국항 운임회복대책 협의 및 기타
- 남중국항 운임회복대책 관련하여 각사 방법을 모색한 후 다음주에 다시 관련논의 진행시키기로 함.166)
- 4월 초에 비딩이 예상되는 ▼▼▼▼▼▼ 관련한 정보를 공유하고 비딩계획 확정되면 관련부분 재 논의키로 함.

305 동정협 박○○은 이들 국적선사 피심인들이 위와 같이 합의한 각 항로별 최저운임을 정리하여 2006. 4. 5. 고려, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 홍아 등 5개 피심인들에게 이메일로 배포하였다.

<표 108> 2006. 4. 5. 동정협 박○○의 이메일 본문 발췌(소갑 제2-153호증)

2. 아시다시피 우리협의회 회원7사는 운임회복을 위한 대책을 마련키 위해 지난 3월부터 수출팀장간 회의를 매주 개최하였으며 논의 결과 붙임과 같은 MR 가인드라인을 정하여 준수하기로 합의했습니다. 이에 수출팀장간 합의된 MR을 준수하시어 운임회복 계획이 순조롭게 진행될 수 있도록 적극적인 협조 부탁 드립니다.

<표 109> 한국발 동남아착 수출 항로의 AMR(소갑 제2-153호증)

표 1-(1).

수출팀장 합의 동남아정기항로 수출화물 잠정 MR

대외비

POL \ POD		HONG KONG	PHILIPPINES (Manila)	THAILAND (Bangkok, Laem Chabang)	SINGAPORE	MALAYSIA (Port Kelang, Penang)	INDONESIA (Jakarta, Surabaya)	VIETNAM (Hochiminh)
BUSAN	20'	US$250	US$600	US$400	US$400	US$450	US$450	US$450
	40'	US$400	US$900	US$700	US$700	US$800	US$800	US$800
KWANGYANG	20'	US$250	US$600	US$400	US$400	US$450	US$450	US$450
	40'	US$400	US$900	US$700	US$700	US$800	US$800	US$800
INCHEON	20'	US$250	US$600	US$400	US$400	US$450	US$450	US$450
	40'	US$400	US$900	US$700	US$700	US$800	US$800	US$800
ULSAN	20'	US$350	US$600	US$400	US$400	US$450	US$450	US$450
	40'	US$600	US$900	US$700	US$700	US$800	US$800	US$800

※ 별도의 합의없이 위 운임 이하 적용 금지
※ 한국/대만 항로
FOB(AMR): US$300/20', US$500/40'
CIF (AMR) : US$280/20', US$500/40'
※ 한국/하이퐁 항로
AMR: US$600/20', US$900/40'(T/S서비스)
US$750/20', US$1,200/40'(DIRECT서비스)

306 이후 위 6개 피심인들은 2006. 4. 10.(장금 회의실), 2006. 4. 26.(◎◎◎), 2006. 5. 10.(◎◎◎) 회합에서 위 운임인상 합의를 성공시키기 위하여 ▼▼▼▼▼▼ 등 대형화주 입찰시 투찰가를 합의하였고, 합의 운임을 준수하였는지 여부도 점검하였다. 위 피심인들은 2006. 4. 10. 회합(▼▼▼▼▼▼ 화물 관련 선사인 고려, 홍아, 장금만 참석)시 ▼▼▼▼▼▼의 한국발 홍콩·태국·베트남착 화물에 대한 투찰가를 아래 <표 110>과 같이 합의하였으며, 2006. 4. 26., 2006. 5. 10. 회합시

166) 남중국착 항로에 대한 최저운임도 조정한 것으로 보이나 그 결과는 확인되지 않는다.

기 합의한 운임이 지켜지지 않는다는 지적에 따라 해당 운임을 준수할 것을 재확인하기도 하였다.

<표 110> 2006. 4. 10. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-154호)

5. 회 의 결 과 ○ ▼▼▼▼▼▼ 비딩건 관련 대책협의 - 전문 4 사간 협의를 통하여 가이드라인을 정한 후 비딩에 참여함으로써 예상치 못한 운임인하 압력에 효과적으로 대처할 수 있다는 의견에 따라 항로별 가이드라인 협의. - 협의결과 항로별 가이드라인은 ①울산,광양/홍콩- US$300/20′ ②울산,광양/태국-US$430/20′ ③울산,광양/동남아(태국제외)- US$400/20′ ④울산,광양/호치민-US$430/20′ ⑤광양/하이퐁- US$650/20′ ※ 상기운임 EBS포함. 으로 각각 합의되었으며 비딩시 합의 가이드라인을 준수하기로 함.

307 이와 같은 사실은 2006. 1. 12. 동정협 수송 제06-3호 “동정협 제1회 수출팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-143호증), 2006. 2. 2. 동정협 수송 제06-7호 “동정협 제2회 수출팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-144호증), 2006. 2. 8. 동정협 수송 제06-10호 “동정협 제3회 수출팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-145호증), 2006. 2. 24. 동정협 수송 제06-17호 “동정협 2006년 총회 겸 제1회 운영위원회 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-146호증), 2006. 3. 3. 동정협 수송 제06-18호 “동정협 제2회 운영위원회 / 수출팀장 연석회의 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-147호증), 2006. 3. 8. 동정협 수송 제06-22호 “동정협 제4회 수출팀장회의록”문건(소갑 제2-148호증), 2006. 3. 15. 동정협 수송 제06-31호 “동정협 제5회 수출팀장회의록” 문건(소갑 제2-149호증), 2006. 3. 15. 동정협 박○○ 이메일 “회의시 합의사항 전달”문건(소갑 제2-150호증), 2006. 3. 22. 동정협 수송 제06-36호 “동정협 제6회 수출팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-151호증), 2006. 3. 29. 동정협 수송 제06-43호 “동정협 제7회 수출팀장회의록” 문건(소갑 제2-152호증), 2006. 4. 5. 동정협 박○○ 이메일 “수출팀장간 합의 MR표 첨부드립니다”문건(소갑 제2-153호증), 2006. 4. 11. 동정협 수송 제06-52호 “동정협 동남아전문4사 수출팀장회의록” 문건(소갑 제2-154호증), 2006. 4. 26. 동정협 수송 제06-60호 “동정협 제10회 수출팀장회의록” 문건(소갑 제2-155호증), 2006. 5. 10. 동정협 수송 제06-68호 “동정협 제11회 수출팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-156호증), 팬오션 방○○ 상무의 진술조서(소갑 제3-10호증) 등을 통하여 인정된다.

② 9월 최저운임 합의

308 피심인 고려, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2006. 8. 9., 2006. 8. 30., 2006. 9. 6., 2006. 9. 13. ◎◎◎, □□□, 한국선주협회 회의실 등지에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 최저운임 가이드라인을 공동으로 결정하여 2006. 9. 20.부터 시행하기로 합의하였다. 그리고, 2006. 9. 20., 2006. 9. 28., 2006. 10. 18., 2006. 11. 8., 2006. 11. 13., 2006. 11. 22., 2006. 12. 6. 후속 회합을 통해 위 합의의 준수 여부를 상호 감시·점검하였다.

309 세부 항로별 최저운임 가이드라인은 아래 <표 111>과 같다.[167]

<표 111> (기본) 세부 항로별 최저운임 가이드라인[168]

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임
수출	홍콩착 항로	부산,광양,울산	US$250/TEU, US$400/FEU
		인천	US$350/TEU, US$600/FEU
	남중국착 항로	셰코우,황푸,마완	US$550/TEU, US$950/FEU
		얀티엔,타이핑	US$600/TEU, US$1,000/FEU
		종샨,포샨,주하이, 산샨,베이쟈오, 레리우,난샤,롱치, 지앙먼,샤오란,신펑,리안화샨,산수이	US$650/TEU, US$1,050/FEU
		네이이	US$700/TEU, US$1,150/FEU
		화두,샤티안,	US$700/TEU, US$1,200/FEU
		잔지앙	US$750/TEU, US$1,200/FEU
		쉔젠	US$800/TEU, US$1,200/FEU
		허샨	US$750/TEU, US$1,300/FEU
		마총	US$800/TEU, US$1,300/FEU

167) 최저운임 가이드라인은 동정협 사무국에 의해서 2006. 9. 13. 이메일로 고려, 팬오션, 장금, 에이치엠엠, 흥아와 공유되었다.

168) FAF(45,000원/TEU, 90,000원/FEU) 별도징수. 2006년 3월 발효 최저운임 가이드라인과 비교하여, 홍콩·필리핀착 항로의 최저운임은 그대로 유지되었고, 그 외외 항로의 경우 US$50/TEU, US$100/FEU씩 인상되었고 남중국항로가 추가되었다.

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임
		마차우,후이조우	US$850/TEU, US$1,350/FEU
		동구안	US$900/TEU, US$1,300/FEU
		후이양	US$900/TEU, US$1,400/FEU
	필리핀착 항로(마닐라)	부산,광양,울산,인천	US$600/TEU, US$900/FEU
	태국착 항로(방콕,람차방)	부산,광양,울산,인천	US$450/TEU, US$800/FEU
	싱가포르착 항로	부산,광양,울산,인천	US$450/TEU, US$800/FEU
	말레이시아착 항로 (포트켈랑,페낭)	부산,광양,울산,인천	US$500/TEU, US$900/FEU
	인도네시아착 항로 (자카르타,수라바야)	부산,울산,광양,인천	US$500/TEU, US$900/FEU
	베트남착 항로	호치민- 부산,울산,광양,인천	US$500/TEU, US$900/FEU
		하이퐁- 부산,울산,광양,인천	(T/S) US$650/TEU, US$1,000/FEU (Direct) US$800/TEU, US$1,300/FEU
	대만착 항로	부산,울산,광양,인천	(FOB) US$350/TEU, US$600/FEU (CIF) US$330/TEU, US$600/FEU

310 합의 과정을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다. 고려, 장금, 에이치엠엠, 흥아, 동정협은 2006. 8. 9.(◎◎◎) 영업팀장 회합에서 2006년 9월 운임인상 계획에 대하여 논의하였다. 이들 피심인들은 일단 IADA KOREA LAC 회의시 IADA 차원의 2006. 9. 1. US$50/TEU, US$100/FEU의 운임인상 계획에 적극 찬성하되, 실제 운임인상 시행 여부·수준·시기 등은 추후 영업팀장 회합에서 다시 논의하기로 하였다.

311 이에, 고려 심○○ 차장, 팬오션 방○○ 차장, 장금 임○○ 차장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 엄○○ 부장, 동정협 이○○ 국장, 박○○ 사원은 2006. 9. 6.(◎◎◎) 제25회 수출팀장회의를 열어 2006년 3월 기 합의한 최저운임을 유지한 상태에서 홍콩·필리핀착 항로를 제외한 나머지 동남아착 항로는 추가로 TEU당 US$30, FEU당 US$50씩 운임을 인상하기로 결정하고 이를 2006. 9. 20부터 시행하기로 합의하였다. 즉, 홍콩·필리핀착 항로의 경우 기 합의한 최저운임을 유지하고, 나머지 동남아착 항로의 경우 기 합의한 최저운임을 TEU당 US$30, FEU당

US$50씩 인상하기로 한 것이다.

312 그런데, 고려 정○○ 부장, 팬오션 방○○ 차장, 장금 임○○ 차장, 에이치엠엠 윤○○ 과장, 흥아 김○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 및 박○○ 사원은 다시 2006. 9. 13.(◎◎◎) 영업팀장 회합을 열어 위 운임인상 합의를 수정하였다. 이는 운임을 US$50/TEU, US$100/FEU씩 인상하기로 한 "IADA 차원의 운임인상 계획과 유사한 계획을 세우는 것이 바람직"하다는 의견에 따라서 운임인상 수준을 높이기로 결정한 것이었다. 논의 결과, 외국적선사가 참여가 높거나 운임을 인상한지 얼마 되지 않은 홍콩·필리핀착 항로의 경우 기 합의한 최저운임을 유지하고, 태국·싱가포르착·말레이시아·인도네시아·베트남·대만착 항로의 경우 기 합의한 최저운임을 TEU당 US$50, FEU당 US$100씩 인상하기로 합의하였다. 그리고 동정협 사무국은 해당 회합의 합의 내용을 정리한 회의록과 합의에 따라 개정된 최저운임 가이드라인을 2006. 9. 13. 이메일로 위 5개 피심인들에게 송부하였다.

<표 112> 2006. 9. 13. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-161호)

5. 회 의 결 과

○ 9월 RR 추가논의

* 지난 수출팀장회의에서 결의된 9월 RR 재 논의함.

- 당초 9 월 20 일 발효로 US$30/TEU, US$50/FEU의 운임회복을 시행하기로 결의했으나 IADA 차원의 운임회복 계획(US$50/TEU, US$100/FEU)에 근접하는 것이 바람직하다는 경영진의 권고 및 국적선사간 협력으로 바람직한 결과를 이끌어 낼 수 있다는 의견에 따라 RR 재 논의.
- 논의 결과 태국, 싱가폴, 인도네시아, 말레이시아, 베트남은 기 합의 수출팀장 운임에서 US$50/TEU, US$100/FEU의 운임회복을 결의(붙임의 수출NEW AMR표 참조) 및 발효일은 9 월 20 일로 함.
- 홍콩은 외국적선사의 난립에 따른 과당경쟁으로 RR이 현실적으로 불가능하다는 인식에 따라 RR예외 및 필리핀 항로 역시 운임회복을 시행한 후 얼마 되지 않았기 때문에 RR에서 예외로 함.
- 대만항로는 대만선사를 중심으로 US$50/TEU, US$100/FEU 의 운임회복이 예상되는 만큼 US$50/TEU, US$100/FEU의 RR 권고.

○ 남중국 운임회복 대책

- 남중국 운임회복 대책과 관련 사무국에서 사전에 각사로부터 案을 수령한 후 이를 바탕으로 수출팀장간 AMR을 정함(붙임의 수출 NEW AMR표에서 남중국 29 개항 MR표 참조)

<표 113> 한국발 동남아착 수출 항로의 AMR(소갑 제2-161호)

동남아정기항로 수출화물 MR 표 (FAF-45,000원/TEU,90,000원/FEU 별도) 대외비

발효일: 2006년 9월 20일

POD / POL		AMR 분류	HONG KONG	PHILIPPINES (Manila)	THAILAND (Bangkok, Laem Chabang)	SINGAPORE	MALAYSIA (Port Kelang, Penang)	INDONESIA (Jakarta, Surabaya)	VIETNAM (Hochiminh)
BUSAN	20'	기 AMR	US$470	US$850	US$620	US$650	US$650	US$650	US$650
		NEW AMR	US$250	US$600	US$450	US$450	US$500	US$500	US$500
	40'	기 AMR	US$900	US$1,300	US$1,050	US$1,100	US$1,100	US$1,100	US$1,300
		NEW AMR	US$400	US$900	US$800	US$800	US$900	US$900	US$900
KWANGYANG	20'	기 AMR	US$470	US$850	US$620	US$650	US$650	US$650	US$720
		NEW AMR	US$250	US$600	US$450	US$450	US$500	US$500	US$500
	40'	기 AMR	US$900	US$1,300	US$1,050	US$1,100	US$1,100	US$1,100	US$1,440
		NEW AMR	US$400	US$900	US$800	US$800	US$900	US$900	US$900
INCHEON	20'	기 AMR	US$520	US$950	US$620	US$680	US$680	US$650	US$770
		NEW AMR	US$250	US$600	US$450	US$450	US$500	US$500	US$500
	40'	기 AMR	US$950	US$1,400	US$1,050	US$1,130	US$1,130	US$1,100	US$1,500
		NEW AMR	US$400	US$900	US$800	US$800	US$900	US$900	US$900
ULSAN	20'	기 AMR	US$470	US$850	US$620	US$680	US$680	US$650	US$720
		NEW AMR	US$350	US$600	US$450	US$450	US$500	US$500	US$500
	40'	기 AMR	US$900	US$1,300	US$1,050	US$1,130	US$1,130	US$1,100	US$1,440
		NEW AMR	US$600	US$900	US$800	US$800	US$900	US$900	US$900

※대만,하이퐁항로 NEW AMR

※ 한국/대만 항로- AMR: US$350/20', US$600/40'(FOB), US$330/20', US$600/40'(CIF)

※ 한국/하이퐁 항로- AMR: US$650/20', US$1,000/40'(T/S서비스), US$800/20', US$1,300/40'(DIRECT서비스)

※ DOC Fee / BL Surrender Fee / CFS Charge 등 합의시행중인 각 부대비 징수

남중국항 MR 표 (FAF-45,000원/TEU,90,000원/FEU 별도) 대외비

발효일: 2006년 9월 20일

	20'		40'	
	기 AMR	NEW AMR	기 AMR	NEW AMR
SHEKOU	US$690	US$550	US$1,150	US$950
HUANGPU	US$710	US$550	US$1,150	US$950
MAWAN	US$700	US$550	US$1,050	US$950
YANTIAN	US$730	US$600	US$1,150	US$1,000
TAIPING	US$730	US$600	US$1,300	US$1,000
ZHONGSHAN	US$780	US$650	US$1,280	US$1,050
FOSHAN	US$850	US$650	US$1,320	US$1,050
ZHUHAI	US$730	US$650	US$1,300	US$1,050
SANSHAN	US$750	US$650	US$1,250	US$1,050
BEIJIAO	US$700	US$650	US$1,230	US$1,050
LELIU	US$700	US$650	US$1,200	US$1,050
NANSHA	US$700	US$650	US$1,200	US$1,050
RONGQI	US$700	US$650	US$1,200	US$1,050
JIANGMEN	US$700	US$650	US$1,200	US$1,050
XIAOLAN	US$700	US$650	US$1,240	US$1,050
XINFENG	US$750	US$650	US$1,350	US$1,050
LIAN HUA SHAN	US$700	US$650	US$1,250	US$1,050
SANSHUI	US$760	US$650	US$1,290	US$1,050

	20'		40'	
	기 AMR	NEW AMR	기 AMR	NEW AMR
NEIYI	US$790	US$700	US$1,410	US$1,150
HUADU	US$750	US$700	US$1,150	US$1,200
SHATIAN	US$810	US$700	US$1,380	US$1,200
ZHANJIANG	US$800	US$750	US$1,300	US$1,200
SHENZHEN	US$910	US$800	US$1,350	US$1,200
HESHAN	US$820	US$750	US$1,400	US$1,300
MACHONG	US$950	US$800	US$1,450	US$1,300
MACAU	US$900	US$850	US$1,400	US$1,350
HUIZHOU	US$1,000	US$850	US$1,500	US$1,350
DONGGUAN	US$1,030	US$900	US$1,400	US$1,300
HUIYANG	US$1,000	US$900	US$1,520	US$1,400

※ 위의기본운임 + FAF + Both THC

※ 예외 ITEM : 전기, 전자, 제지

313 이후 고려 이○○ 이사, 팬오션 심○○ 상무, 장금 김○○ 상무, 에이치엠엠 강○○ 상무, 흥아 하○○ 이사, 동정협 이○○ 국장, 박○○ 사원은 2006. 10. 18.(□□□) 제5회 운영위원회에서 위 합의 및 합의 진행상황을 확인하였다. 또한, 이후 2006. 11. 13.(한국선주협회 제1회의실) 회합, 2006. 11. 22.(◎◎◎) 영업팀장

회합에서는 위 운임인상 합의를 성공시키기 위하여 대형화주 입찰시 투찰가를 합의하고 합의한 운임을 준수하였는지 여부도 점검하였다.

<표 114> 2006. 11. 13. 회합 회의록 발췌(소갑 제2-166호)

5. 회 의 결 과 * 11월 15일 대형하주 1차 비딩을 앞두고 대책협의. - 회원사의 보고에 따르면 관련 대형하주(이하 A로 함)는 현재 단일운임 정책 등의 수단을 통하여 '전자' 운임을 올해 대비 20% 절감 하려고 하는 등 운임인하를 위한 압박을 더욱 가할 것이라고 함. (중략) - 현재 특정 항로의 경우 서비스를 고려할 때 국적사의 서비스를 이용할 수 밖에 없음. 따라서 운임을 인하하지 않는 것이 바람직하며 향후 2, 3 차 비딩 및 A의 과거전례 등을 감안하여 운임을 떨어뜨리지 않기로 함. - 따라서 현행 운임에서 US$30/TEU, US$50/FEU 인상하여 비딩에 참여하기로 함. 이는 기존에 회원사간 합의되었지만 적지 않게 허물어져 있던 FAF징수의 명분과도 잘 부합하는 것임. - **즉, A사 비딩시에는 US$30/TEU, US$50/FEU를 인상하여 비딩에 참여하고 해당운임은 '전자' '화학' '◁◁◁◁◁◁◁' '◇◇◇◇◇◇◇' 등의 4개사의 화물에만 적용되는 것임을 반드시 별도로 명기하여 비딩에 참여하기로 함.** - **또한 홍콩운임이 지나치게 하락하는 것을 방지하기 위해 홍콩항로에 한하여 US$300~320/TEU(한국 THC, FAF, Doc Fee 등 3개 부대비용 포함운임)의 가이드라인을 준수하여 비딩에 참여키로 함.** - 혹시 A로부터 both THC를 포함하는 단일운임을 요청 받더라도 이에 절대로 응하지 않기로 함.

314 이와 같은 사실은 2006. 8. 9. 동정협 수송 제06-130호 "동정협 제21회 수출팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-157호증), 2006. 8. 16. 동정협 수송 제06-137호 "동정협 제22회 수출팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-158호증), 2006. 8. 30. 동정협 수송 제06-145호 "동정협 제24회 수출팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-159호증), 2006. 9. 6. 동정협 수송 제06-151호 "동정협 제25회 수출팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-160호증), 2006. 9. 13. 동정협 수송 제06-154호 "동정협 제26회 수출팀장회의록"문건 및 이메일(소갑 제2-161호증), 2006. 9. 21. 동정협 수송 제06-157호 "동정협 제27회 수출팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-162호증), 2006. 9. 28. 동정협 수송 제06-162호 "동정협 제28회 수출팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-163호증), 2006. 10. 18. 동정협 수송 제

06-167호 “동정협 제5회 운영위원회 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-164호증), 2006. 11. 8. 동정협 수송 제06-178호 “동정협 제32회 수출팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-165호증), 2006. 11. 13. 동정협 수송 제06-182호 “대형하주 비딩관련 대책회의 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-166호증), 2006. 11. 22. 동정협 수송 제06-186호 “동정협 제33회 수출팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-167호증), 2006. 12. 6. 동정협 수송 제06-192호 “동정협 제35회 수출팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-168호증) 등을 통하여 인정된다.

(나) 수입 항로 관련 합의

① 3월 최저운임 합의

315 피심인 고려, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2006. 2. 9., 2006. 3. 9., 2006. 3. 23., 2006. 4. 11. ◎◎◎, 장금 회의실, 흥아 회의실 등지에서 회합을 갖고 동남아발 한국착 수입 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 최저운임 가이드라인을 공동으로 결정하여 항로별로 2006. 4. 17. 내지 2006. 5. 1.부터 시행하기로 합의하였다. 그리고, 2006. 4. 28., 2006. 5. 11. 후속 회합을 통해 위 합의의 준수 여부를 상호 감시·점검하였다.

316 세부 항로 및 화물별 최저운임 가이드라인은 아래 <표 115> 및 <표 116>과 같다.[169] <표 115>의 계약화물에 대한 최저운임 가이드라인에서 규정된 화물 이외의 화물에 대하여는 <표 116>의 세부 항로별 최저운임 가이드라인이 적용되었다.

<표 115> (기본)세부 항로별 최저운임 가이드라인[170]

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임

169) <표 115> 및 <표 116>의 최저운임 가이드라인은 동정협 사무국에 의해서 2006. 4. 12. 이메일로 고려, 팬오션, 장금, 에이치엠엠, 흥아와 공유되었다.
170) 2005년 9월 시행 AMR에 비해서 TEU당 US$50~150씩 낮아지거나 그대로 유지하였다.
171) FAF 포함, THC 등 각종 부대운임 별도징수

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임
수입[171]	홍콩발 항로	부산,광양,울산	US$150/TEU, US$300/FEU, US$350/HC
		인천	US$200/TEU, US$400/FEU, US$450/HC
	얀티엔발 항로	부산,광양,울산	US$400/TEU, US$700/FEU, US$750/HC
		인천	US$450/TEU, US$750/FEU, US$800/HC
	셰코우발 항로	부산,광양,울산	US$400/TEU, US$700/FEU, US$750/HC
		인천	US$450/TEU, US$750/FEU, US$800/HC
	황푸발 항로	부산,광양,울산	US$350/TEU, US$600/FEU, US$650/HC
		인천	US$400/TEU, US$700/FEU, US$750/HC
	포샨발 항로	부산,광양,울산	US$400/TEU, US$700/FEU, US$750/HC
		인천	US$450/TEU, US$750/FEU, US$800/HC
	베이자오 롱치발 항로	부산,광양,울산	US$400/TEU, US$700/FEU, US$750/HC
		인천	US$450/TEU, US$750/FEU, US$800/HC
	필리핀발 항로	부산,광양,울산,인천	US$250/TEU, US$500/FEU
	태국발 항로	부산,광양,울산	US$525/TEU, US$1,000/FEU
		인천	US$575/TEU, US$1,050/FEU
	말레이시아발 항로	포트켈랑-부산	US$275/TEU, US$550/FEU
		포트켈랑-인천	US$325/TEU, US$650/FEU
		페낭,파사르구당-부산	US$325/TEU, US$650/FEU
		페낭,파사르구당-인천	US$375/TEU, US$750/FEU
	인도네시아발 항로	자카르타-부산	US$300/TEU, US$600/FEU, US$600/HC
		자카르타-인천	US$350/TEU, US$700/FEU, US$700/HC
		수라바야-부산	US$300/TEU, US$600/FEU, US$600/HC
		수라바야-인천	US$400/TEU, US$750/FEU, US$750/HC
	베트남발 항로[172]	호치민-부산	US$350/TEU, US$650/FEU
		호치민-인천	US$350/TEU, US$700/FEU
		하이퐁-부산	US$350/TEU, US$650/FEU
		하이퐁-인천	US$350/TEU, US$700/FEU

<표 116> (특별)계약화물별 최저운임 가이드라인

수출입 구분	화물명	항로(항구)명	특별운임
수입	Charcoal	인도네시아발 한국착 항로	US$800/FEU

172) 하이퐁 항로의 경우 T/S 서비스는 US$300/TEU, US$600/FEU

	PB & MDF[173]	태국발 부산착 항로	US$550/FEU
		태국발 인천착 항로	US$600/FEU

317 이와 같은 사실은 2006. 2. 9. 동정협 수송 제06-11호 “동정협 제1회 수입팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-169호증), 2006. 3. 9. 동정협 수송 제06-29호 “동정협 제2회 수입팀장회의록” 문건(소갑 제2-170호증), 2006. 3. 9. 동정협 박○○ 이메일 “4월1일 MR표(FAF 요율 수정본)” 문건 및 이메일(소갑 제2-171호증), 2006. 3. 23. 동정협 수송 제06-37호 “동정협 제3회 수입팀장회의록” 문건(소갑 제2-172호증), 2006. 4. 12. 동정협 수송 제06-54호 “동정협 제2회 동남아항로 전문4사 수입팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-173호증), 2006. 4. 12. 동정협 수송 제06-55호 “수입화물 AMR(4월 17일 발효) 준수 협조요청” 문건 및 이메일(소갑 제2-174호증), 2006. 4. 28. 동정협 수송 제06-61호 “동정협 제4회 수입팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-175호증), 2006. 5. 11. 동정협 수송 제06-70호 “동정협 제5회 수입팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-176호증) 등을 통하여 인정된다.

② 9월 최저운임 합의

318 피심인 고려, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 그리고 동정협[174]은 2006. 9. 1., 2006. 9. 20., 2006. 10. 18. ♧♧♧♧♧, 한국선주협회 회의실, □□□ 등지에서 회합을 갖고 동남아발 한국착 수입 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 2006. 4월 합의한 최저운임 가이드라인을 유지하기로 합의하였다.

319 이와 같은 사실은 2006. 9. 1. 동정협 수송 제06-147호 “동정협 제10회 수입팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-176호증), 2006. 9. 21. 동정협 수송 제06-159호 “동정협 제11회 수입팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-178호증), 동정협 수송 제06-167호 “동정협 제5회 운영위원회 회의록” 문건 및 이메일(소갑

173) 예외: Vanachai 적용 운임은 US$550/FEU(인천)
174) 팬오션, 에이치엠엠은 2006. 9. 1. 회합에, 에이치엠엠은 2006. 9. 20. 회합에 ‘사전양해후 불참’하였으나, 해당 회합의 결과를 정리한 회의록을 동정협 사무국을 통해서 2006. 9. 1. 및 2006. 9. 21. 이메일로 받았으며, 2006. 10. 18. 임원 회합 시에는 모두 참석하였다.

제2-164호증) 등을 통하여 인정된다.

(다) 합의의 실행

320 피심인들은 위와 같이 합의한 2006년 한-동남아 항로의 컨테이너 해상운송 서비스에 대한 최저운임 가이드라인을 각 합의 시 결정한 시행일 이후부터 화물 운송 계약 시 적용하거나 운임 결정의 기준으로 삼음으로써 합의를 실행하였다. 이는 전술하였듯이 합의 이후의 수 차례의 회합을 통해 최저운임 가이드라인의 실행 여부를 지속적으로 상호 감시·점검하고 피심인 스스로 합의 준수 상황 및 운임 인상 효과를 평가한 사실 등을 통하여 확인할 수 있다.

321 피심인들은 한국발 동남아착 수출 항로의 컨테이너 화물에 대하여 2003년 3월, 9월 최저운임 가이드라인 합의와 관련하여, 2006. 4. 10., 2006. 4. 26., 2006. 5. 10. 회합을 통하여 3월 최저운임 합의의 구체적인 실행을 위하여 ▼▼▼▼▼▼, ▷▷▷▷▷ 등 입찰 건에서도 합의된 운임을 준수하였는지 여부를 점검하였다. 또한 2006. 9. 28. 영업팀장 회합에서는 9월 운임 합의를 통하여 “인도네시아·말레이시아·베트남 하이퐁착 항로에서 운임인상이 순조롭게 진행”되고 있다고 평가하였으며, 2006. 11. 22. 영업팀장 회합에서는 이 합의를 실행하는 과정에서 특정 대형화주에 대해 “합의된 사항에 따라 비슷한 수준에서 비딩에 참여”한 사실도 스스로 확인하였다.

322 동남아발 한국착 수입 항로의 컨테이너 화물에 대한 2006년 3월, 9월 최저운임 가이드라인 합의와 관련하여, 이들 피심인들은 2006. 4. 28. 영업팀장 회합 시 인도네시아·남중국·홍콩발 항로에서는 오히려 해당 항로에서의 최저운임 인상을 고려할 정도로 3월 합의가 효과적으로 실행되었음을 확인하였다. 또한, 이들 피심인들은 2006. 9. 20., 2006. 10. 18. 회합 시 9월 최저운임 합의를 통하여 필리핀·인도네시아·말레이사아·태국발 항로에서 ‘팀장 간 합의된 MR이 비교적 잘 유지되고 있다’고 자평하였다.

323 2006년에 이루어진 위 운임에 대한 합의는 당시 이들 피심인들이 시장 상황

악화로 인하여 운임이 계속 하락하게 될 것을 예상하고 있던 상황에서 이러한 운임하락을 방지할 목적으로 이루어진 것이었다. 2003년 4/4분기 운임을 100으로 놓고 지수화한 결과, 한국발 동남아착 수출 항로의 운임은 2006년 1/4분기 115.3, 2006년 2/4분기 115, 2006년 3/4분기 118.3, 2006년 4/4분기 120.6으로 상승하였으며 동남아발 한국착 수입 항로의 운임도 2006년 1/4분기 112.2, 2006년 2/4분기 112, 2006년 3/4분기 115.5, 2006년 4/4분기 116.7으로 상승하였다.

324 이와 같은 사실은 2008 KMI 세계해운전망(소갑 제5-2호증) 등을 통하여 인정된다.

(5) 2007년 기간 중 합의와 실행 내역

(가) 수출 항로 관련 합의

① 1월 최저운임 합의

325 피심인 고려, 남성[175], 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2007. 1. 17., 2007. 1. 26., 2007. 2. 1., 2007. 2. 7. ◎◎◎, □□□, 한국선주협회 회의실 등지에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 최저운임 가이드라인을 공동으로 결정하여 2007. 2. 20.부터 시행하기로 합의하였다.

326 세부 항로별 최저운임 가이드라인은 아래 <표 117>과 같다.[176]

<표 117> 세부 항로별 최저운임 가이드라인[177]

175) 남성의 동정협 가입은 2006. 10. 18. 임원 회합에서 논의된 후, 2003. 11. 2. 승인이 이루어졌다. 남성은 이날 회합부터 동정협 회합에 참석하여 운임 합의에 참가하였다.
176) 최저운임 가이드라인은 동정협 사무국에 의해서 2007. 2. 1. 이메일로 고려, 남성, 팬오션, 장금, 에이치엠엠, 흥아와 공유되었다.
177) FAF(45,000원/TEU, 90,000원/FEU) 별도 징수

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임
수출[178]	홍콩착 항로[179]	부산,광양,인천	US$250/TEU, US$400/FEU
		울산	US$300/TEU, US$600/FEU
	필리핀착 항로 (마닐라)	부산,광양,인천,울산	US$600/TEU, US$900/FEU
	남중국착 항로	셰코우,황푸,마완	US$500/TEU, US$900/FEU
		얀티엔,타이핑	US$550/TEU, US$950/FEU
		종샨,포샨,주하이, 산샨,베이쟈오, 레리우,난샤,롱치, 지앙먼,샤오란,신펑,리안화샨,산수이	US$600/TEU, US$1,000/FEU
		네이이	US$650/TEU, US$1,100/FEU
		화두,샤티안	US$650/TEU, US$1,150/FEU
		잔지앙	US$700/TEU, US$1,150/FEU
		쉔젠	US$750/TEU, US$1,150/FEU
		허샨	US$700/TEU, US$1,250/FEU
		마총	US$750/TEU, US$1,250/FEU
		마차우,후이조우	US$800/TEU, US$1,300/FEU
		동구안	US$850/TEU, US$1,250/FEU
		후이양	US$850/TEU, US$1,350/FEU
	태국착 항로 (방콕,람차방)	부산,광양,인천,울산	US$400/TEU, US$700/FEU
	싱가포르착 항로	부산,광양,인천,울산	US$450/TEU, US$750/FEU
	말레이시아착 항로	포트켈랑- 부산,광양,인천,울산	US$450/TEU, US$800/FEU
		페낭,파사르구당- 부산,광양,인천,울산	US$500/TEU, US$850/FEU
	인도네시아착 항로 (자카르타,수라바야)	부산,광양,인천,울산	US$450/TEU, US$800/FEU
	베트남착 항로	호치민- 부산,광양,인천,울산	US$450/TEU, US$800/FEU
		하이퐁- 부산,광양,인천,울산	US$800/TEU, US$1,350/FEU
	대만착 항로	부산,광양,인천,울산	(FOB) US$350/TEU, US$600/FEU (CIF) US$330/TEU, US$600/FEU

178) FAF(45,000원/TEU) 등 부대비 별도징수. 이외에 남중국 29개 항구에 대한 MR표(기존 합의 운임보다 TEU당 50불 인하. FAF, THC 별도징수, 전기, 전자, 제지 예외)도 별도로 합의하였다.

179) 콘솔화물 AMR인 US$250/TEU, US$450/FEU(FAF 별도)은 즉시 시행하기로 하였다. 전술한 바와 같이 콘솔화물은 컨테이너 1개 단위로 수송되는 화물(FCL, Full Container Load)과 대비되는 개념으로써, 컨테이너 1개를 다 채우지 못하여 다른 화물들과 함께 적재할 필요가 있는 화물(LCL,

327 합의과정을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다. 위 7개 피심인들은 2007. 1. 17.(◎◎◎) 영업팀장 회합에서 세부 항로별 시장 운임을 점검하였다. 그 결과 2006년과 달리 일부 항로의 시장운임이 2006년 9월 기 합의된 최저운임 가이드라인에 비하여 하락하였음을 확인하였다. 이에 2007. 1. 26. 영업팀장 회합에서 운임 인상대책을 마련하기로 하였다.

328 위 회합에서 정한 바에 따라 고려 이○○ 차장, 남성 이○○ 차장, 팬오션 방○○ 차장, 장금 김○○ 과장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 김○○ 차장, 동정협 이○○ 국장, 박○○ 사원은 2007. 1. 26. 한국선주협회 제1회의실에서 제4회 수출팀장회의를 열어 2006년 9월 합의한 최저운임 가이드라인을 수정[180]하여 시행하기로 합의하였다. 그리고 위 7개 피심인들은 2007. 2. 1. 영업팀장 회합에서 위 회합에서 결정한 세부 항로별 최저운임을 확인하면서, 한국발 남중국착 수출 항로에 대한 최저운임을 아래 <표 119>와 같이 추가한 후 최종적으로 결정된 최저운임 가이드라인을 2007. 2. 20.부터 시행하기로 합의하였다. 또한 합의된 AMR 보다 낮은 시장운임이 있다면 그러한 운임을 최소한 설(2007. 2. 18.) 이전까지 "합의된 AMR 수준으로 끌어올리기"로 결의하였다. 동정협 사무국은 해당 회합의 결과를 정리한 회의록과 합의에 따라 개정된 최저운임 가이드라인을 2007. 2. 1. 이메일로 위 6개 선사 피심인들에게 송부하였다.

<표 118> 2007. 1. 26. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-180호)

5. 회 의 결 과 ○ 항로별 운임회복 대책 마련 - 항로별로 현재 시장운임 상황을 점검한 후 기존 팀장 AMR(2006 년 9 월 20 일 발효)을 수정한 NEW AMR 을 시행(1 월 26 일 합의일 이후 시행하나 공식발효일은 2 월 1 일 팀장회의 후 최종확정예정)하기로 하였으며 항로별 AMR (원화

Less than Container Load)을 의미한다. 콘솔화물의 운임은 다른 화물들과 혼재하는 작업(콘솔리데이션, consolidation)이 추가적으로 필요하기 때문에 FCL 운임보다는 보통 더 비싸다.

180) 2006년 9월 합의 최저운임 가이드라인과 비교할 때, 울산발 홍콩착 항로, 한국발 태국착 항로, 한국발 말레이시아 포트켈랑착 항로, 한국발 인도네시아착 항로, 한국발 베트남 호치민착 항로의 경우 US$50/TEU씩 최저운임을 인하하였고, 한국발 싱가포르탁 항로, 한국발 말레이시아 페낭·파사르구당착 항로의 경우 US$50/FEU씩 최저운임을 인하하였으며, 한국발 베트남 하이퐁착 항로의 경우 US$50/FEU씩 최저운임을 인상하였고, 그 외 항로의 경우 기 합의된 최저운임을 유지하였다.

FAF(45,000 원/TEU, 90,000 원/FEU) 별도징수, 이하 FAF 별도로 표기)및 논의결과는 아래와 같음. ※ 합의 NEW AMR 표 붙임.

- 2 월 1 일 회의를 개최하여 홍콩항로 저가운임회복, 남중국항로 운임회복, FAF 유예하주에 대한 시행방안에 대한 세부대책을 마련하기로 함.

*필리핀

-AMR: 변동 없이 US$600/TEU, US$900/FEU(FAF 별도) (중략)

*인도네시아

-장금상선이 와 공동운항 개시하면서 선복 대폭 감소.

-AMR: US$450/TEU, US$800/FEU(FAF 별도) (중략)

*말레이시아

-AMR(Port Kelang): US$450/TEU, US$800/FEU(FAF 별도)

-AMR(Penang, Pasir Gudang): US$500/TEU, US$850/FEU(FAF 별도)

-인천/페낭 CKD 는 기 합의운임인 US$950/FEU 에서 선적되는 것으로 확인.

*베트남

-AMR(Haiphong): US$800/TEU, US$1,350/FEU(FAF 별도)

-AMR(Hochiminh): US$450/TEU, US$800/FEU(FAF 별도)

-호치민항로는 장금상선에서 합의 AMR 이상의 선적이 확인된 만큼 기존운임을 유지해 줄 것을 권고.

*태국

-AMR: US$400/TEU, US$700/FEU(FAF 별도)

-태국항로는 흥아해운에서 합의 AMR 이상의 선적이 확인된 만큼 기존운임을 유지해 줄 것을 권고.

*싱가포르

-AMR: US$450/TEU, US$750/FEU(FAF 별도)

*홍콩

-AMR(General Cargo)

◦ 홍콩,인천,부산 발: US$250/TEU, US$400/FEU(FAF 별도)

◦ 울산 발: US$300/TEU, US$600/FEU(FAF 별도)

-AMR(Consolidated Cargo): US$250/TEU, US$500/FEU(FAF 별도) (중략)

*남중국

-AMR(General Cargo)

◦ Shekou: US$550/TEU, US$950/FEU(FAF 별도)

-남중국 항로 또한 홍콩항로와 동일한 기조를 바탕으로 차기 회의에서 세부 운임회복 방안 논의하기로 함.

<표 119> 2007. 2. 1. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-181호)

5. 회 의 결 과

○ 항로별 운임회복 대책 마련

- 금일 회의 포함 지난 2주에 걸쳐 항로별로 현재 시장운임/상황을 점검한 후 기존 팀장 AMR('06.09.20 발효)을 수정한 NEW AMR을 시행하기로 합의. 항로별 AMR [원화 FAF(45,000 원/TEU, 90,000 원/FEU) 별도징수, 이하 FAF별도로 표기]및 논의 내용/결과는 아래와 같음.
- 남중국 AMR은 기존 수출팀장간 합의 AMR('06.09.20 발효)에서 각각 US$50/TEU, US$100/FEU 인하한 NEW AMR 시행하기로 함. ※ 항로별 NEW AMR 표 별도붙임
- 발효일은 2007 년 2 월 20 일로 하되 홍콩 Consol Cargo 에 한해서는 즉시 시행.
- 각사 NEW AMR 이하의 운임을 최소한 설('07.02.18) 이전까지 합의 NEW AMR 수준으로 끌어 올리기로 함. 또한 그런 실천을 바탕으로 하여 4 월 RR도 추진할 수 있다는 의견에 공감을 표시.

<표 120> 한국발 동남아착 수출 항로의 AMR(소갑 제2-181호)

동남아정기항로 수출화물 MR 표 (FAF-45,000원/TEU,90,000원/FEU 별도) 대외비

발효일: 2007년 2월 20일

POL \ POD		AMR 분류	HONG KONG	PHILIPPINES (Manila)	THAILAND (Bangkok, LaemChabang)	SINGAPORE	MALAYSIA (Port Kelang)	MALAYSIA (Penang, Pasir Gudang)	INDONESIA (Jakarta, Surabaya)	VIETNAM (Haiphong)	VIETNAM (Hochiminh)
BUSAN	20'	기 AMR	US$470	US$850	US$620	US$650	US$650	US$650	US$650	US$800	US$650
		NEW AMR	**US$250**	**US$600**	**US$400**	**US$450**	**US$450**	**US$500**	**US$450**	**US$800**	**US$450**
	40'	기 AMR	US$900	US$1,300	US$1,050	US$1,100	US$1,100	US$1,100	US$1,100	US$1,300	US$1,300
		NEW AMR	**US$400**	**US$900**	**US$700**	**US$750**	**US$800**	**US$850**	**US$800**	**US$1,350**	**US$800**
KWANGYANG	20'	기 AMR	US$470	US$850	US$620	US$650	US$650	US$650	US$650	US$800	US$720
		NEW AMR	**US$250**	**US$600**	**US$400**	**US$450**	**US$450**	**US$500**	**US$450**	**US$800**	**US$450**
	40'	기 AMR	US$900	US$1,300	US$1,050	US$1,100	US$1,100	US$1,100	US$1,100	US$1,300	US$1,440
		NEW AMR	**US$400**	**US$900**	**US$700**	**US$750**	**US$800**	**US$850**	**US$800**	**US$1,350**	**US$800**
INCHEON	20'	기 AMR	US$520	US$950	US$620	US$680	US$680	US$680	US$650	US$800	US$770
		NEW AMR	**US$250**	**US$600**	**US$400**	**US$450**	**US$450**	**US$500**	**US$450**	**US$800**	**US$450**
	40'	기 AMR	US$950	US$1,400	US$1,050	US$1,130	US$1,130	US$1,130	US$1,100	US$1,300	US$1,500
		NEW AMR	**US$400**	**US$900**	**US$700**	**US$750**	**US$800**	**US$850**	**US$800**	**US$1,350**	**US$800**
ULSAN	20'	기 AMR	US$470	US$850	US$620	US$680	US$680	US$680	US$650	US$800	US$720
		NEW AMR	**US$300**	**US$600**	**US$400**	**US$450**	**US$450**	**US$500**	**US$450**	**US$800**	**US$450**
	40'	기 AMR	US$900	US$1,300	US$1,050	US$1,130	US$1,130	US$1,130	US$1,100	US$1,300	US$1,440
		NEW AMR	**US$600**	**US$900**	**US$700**	**US$750**	**US$800**	**US$850**	**US$800**	**US$1,350**	**US$800**

※기타 AMR

※ 한국/대만 항로- AMR: US$350/20', US$600/40'(FOB), US$330/20', US$600/40'(CIF)

※ 한국/홍콩항로 Consol Cargo- AMR: US$250/20', US$450/40'(FAF별도)

※ DOC Fee / BL Surrender Fee / CFS Charge 등 합의시행중인 각 부대비 징수

남중국항 MR 표 (FAF-45,000원/TEU,90,000원/FEU 별도)

대외비

발효일 : 2007년 2월 20일

	20'		40'	
	기 AMR	NEW AMR	기 AMR	NEW AMR
SHEKOU	US$690	**US$500**	US$1,150	**US$900**
HUANGPU	US$710	**US$500**	US$1,150	**US$900**
MAWAN	US$700	**US$500**	US$1,050	**US$900**
YANTIAN	US$730	**US$550**	US$1,150	**US$950**
TAIPING	US$730	**US$550**	US$1,300	**US$950**
ZHONGSHAN	US$780	**US$600**	US$1,280	**US$1,000**
FOSHAN	US$850	**US$600**	US$1,320	**US$1,000**
ZHUHAI	US$730	**US$600**	US$1,300	**US$1,000**
SANSHAN	US$750	**US$600**	US$1,250	**US$1,000**
BEIJIAO	US$700	**US$600**	US$1,230	**US$1,000**
LELIU	US$700	**US$600**	US$1,200	**US$1,000**
NANSHA	US$700	**US$600**	US$1,200	**US$1,000**
RONGQI	US$700	**US$600**	US$1,200	**US$1,000**
JIANGMEN	US$700	**US$600**	US$1,200	**US$1,000**
XIAOLAN	US$700	**US$600**	US$1,240	**US$1,000**
XINFENG	US$750	**US$600**	US$1,350	**US$1,000**
LIAN HUA SHAN	US$700	**US$600**	US$1,250	**US$1,000**
SANSHUI	US$760	**US$600**	US$1,290	**US$1,000**

	20'		40'	
	기 AMR	NEW AMR	기 AMR	NEW AMR
NEIYI	US$790	**US$650**	US$1,410	**US$1,100**
HUADU	US$750	**US$650**	US$1,150	**US$1,150**
SHATIAN	US$810	**US$650**	US$1,380	**US$1,150**
ZHANJIANG	US$800	**US$700**	US$1,300	**US$1,150**
SHENZHEN	US$910	**US$750**	US$1,350	**US$1,150**
HESHAN	US$820	**US$700**	US$1,400	**US$1,250**
MACHONG	US$950	**US$750**	US$1,450	**US$1,250**
MACAU	US$900	**US$800**	US$1,400	**US$1,300**
HUIZHOU	US$1,000	**US$800**	US$1,500	**US$1,300**
DONGGUAN	US$1,030	**US$850**	US$1,400	**US$1,250**
HUIYANG	US$1,000	**US$850**	US$1,520	**US$1,350**

※ 위의기본운임 + FAF + Both THC

※ 예외 ITEM : 전기, 전자, 제지

329 이와 같은 사실은 2007. 1. 17. 동정협 수송 제07-05호 “동정협 제2회 수출팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-179호증), 2007. 1. 29. 동정협 수송 제07-10호 “동정협 제3회 수출팀장회의록” 문건(소갑 제2-180호증), 2007. 2. 1. 동정협 수송 제07-14호 “동정협 제4회 수출팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-181호증), 2007. 2. 8. 동정협 수송 제07-18호 “동정협 2007년 총회 겸 제1회 운영위원회 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-182호증) 등을 통하여 확인된다.

② 2월 최저운임 합의

330 피심인 국적선사 고려, 남성, 팬오션, 장금, 에이치엠엠, 흥아 및 외국적선사 CNC, GSL, OOCL, PIL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍 그리고 동정협은 2007. 2. 9., 2007. 2. 22.~23., 2007. 2. 28., 2007. 3. 21., 2007. 3. 28. ◎◎◎, 한국선주협회 회의실 등지에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 최저운임 가이드라인을 공동으로 결정하여 2007. 4. 1.부터 시행하기로 합의하였다. 그리고, 2007. 4. 4., 2007. 4. 19., 2007. 5. 2., 2007. 5. 16. 후속 회합을 통해 위 합의의 준수 여부를 상호 감시·점검하였다.

331 세부 항로별 최저운임 가이드라인은 아래 <표 121>과 같다.[181]

<표 121> 세부 항로별 최저운임 가이드라인[182]

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임
수출	홍콩·남중국착 항로	부산,광양,인천	US$250/TEU, US$450/FEU
		울산	US$300/TEU, US$550/FEU
	필리핀착 항로 (마닐라)	부산,광양,인천,울산	(direct) US$650/TEU, US$1,000/FEU (indirect) US$500/TEU, US$900/FEU
	태국착 항로 (방콕,람차방)	부산,광양,인천,울산	US$450/TEU, US$800/FEU
	싱가포르착 항로	부산,광양,인천,울산	US$450/TEU, US$750/FEU
	말레이시아착 항로	포트켈랑-부산,광양,인천,울산	US$450/TEU, US$800/FEU
		페낭,파사르구당-부산,광양,인천,울산	포트켈랑 운임 이상
	인도네시아착 항로 (자카르타,수라바야)	부산,광양,인천,울산	US$500/TEU, US$900/FEU
	베트남착 항로	호치민-부산,광양,인천,울산	US$450/TEU, US$800/FEU
		하이퐁-부산,광양,인천,울산	US$650/TEU, US$1,200/FEU
	대만착 항로	부산,광양	US$280/TEU, US$500/FEU
		인천,울산	부산,광양 운임 이상

332 합의 과정을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다. 위 피심인 중 IADA 회원사가 아닌 남성·팬오션[183]을 제외한 고려, 에이치엠엠, 흥아, CNC, GSL, OOCL, PIL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍 및 동정협은 2007. 2. 12.(한국선주협회 회의실) 개최된 IADA KOREA LAC 회합에서 2007년 4월 운임인상에 대하여 논

181) 동정협 박○○이 2007. 2. 27. 보낸 이메일에 첨부된 "IADA LAC SUB-COM 회의결과(070222~070227)" 문건, 2007. 2. 28. IADA KOREA LAC 회의록, 동정협 박○○이 2007. 3. 26. 보낸 이메일에 첨부된 "IADA KOREA LAC 합의 가이드라인 운임표"에 따랐다.

182) FAF 포함. 전자, 제지, CKD 화물은 예외. 2007년 1월 국적선사들 간 합의하였던 최저운임 가이드라인과 비교해보면, 홍콩·남중국착·싱가포르착·말레이시아착·베트남 호치민착 항로의 경우 기 합의된 최저운임과 동일하고, 필리핀착·태국착·인도네시아착 항로의 경우 US$50/TEU씩 운임을 인상하였으며, 베트남 하이퐁착 항로의 경우 US$150/TEU씩 운임을 인하하였고, 대만착 항로의 경우 US$50/TEU씩 운임을 인하하였다.

183) 남성, 팬오션은 동정협 회원사이나 IADA 회원사가 아니므로 동 회합에 참석하지 않았으나 이후 동정협 내 주요선사 수출팀장회의에는 참석하였다.

의하였다. 이들은 아래 <표 122>와 같이 IADA 차원에서 기 결정된 운임인상 계획(2007. 4. 1.부터 TEU당 US$100씩 운임을 인상)과 시장 상황에 괴리가 있음을 확인하고, 한-동남아 항로의 8개 세부 항로[184]별 sub-com 회의에서 구체적인 운임인상 방안을 논의한 후 이를 토대로 하여 2007. 2. 28. IADA KOREA LAC 회합에서 운임인상 방안을 확정하기로 합의하였다.

<표 122> 2007. 2. 12. IADA KOREA LAC 회합 회의록 발췌(소갑 제2-184호증)

1. **IADA 2007 Business Plan & Strategy for the April 1st RR**

After exchanging the opinion about the prospects and market update, the chairman announced the IADA 2007 business plan (RR of US$100/TEU-April, US$100/TEU-September)and asked the members to set up the concrete strategy to pull the existing rates up. And he delivered the serious atmosphere from the Principals for RR at Manila PGM but told that there has been hardly such atmosphere from the first-line sales field. Therefore, he requested the members to transplant those urgent needs to sales front then break such disharmony between Principals and sales front. After pumping for the suitable solution, all members agreed to build up the sub-com as best alternative for April 1st RR. And they approved to place sub-com chairmanship on the leading carriers on each corridor and the following liners accepted the position to be sub-com chairman for April1st RR.

H.K&SPRC / Vietnam:Heung-a
Taiwan/Philippines:Wanhai
Singapore / Indonesia:KMTC
Thailand:MOL
Malaysia: Dongnama

As for the schedule for sub-com, participants agreed that the meeting schedule is to be sent to the members after selecting the main liners on each corridor. Hence they requested IADA KOREA LAC Secretary (Mr. ▶▶▶▶) to do draft working for it including meeting time, venue and etc then send the notice within a short time. According to the mutual consent, the sub-com discussions should be made no later than last week of the February because one month prior notice to Shippers Council and Shippers body and consequent filing to MOMAF are required. Therefore they confirmed that IADA KOREA LAC will be held again on 28th February then all participants will review and confirm the guidelines from each sub-com discussion

333 2007. 2. 22., 2007. 2. 23. 및 2007. 2. 27. 8개 세부 항로별 sub-com 회의가 개최되었으며, 고려, 에이치엠엠, 장금, 흥아, CNC, GSL, OOCL, PIL, SITC, TSL,

184) 홍콩·남중국착 항로, 베트남착 항로, 대만착 항로, 필리핀착 항로, 싱가포르착 항로, 인도네시아착 항로, 태국착 항로, 말레이시아착 항로

에버그린, 완하이, 양밍 및 동정협은 위 회합에서 아래 <표 123>과 같이 8개 세부 항로별 최저운임 가이드라인 및 운임인상 계획에 대하여 합의하였다. 또한 “공식적으로는 US$100/TEU, US$200/FEU의 RR을 발표(IADA KOREA LAC 회의록 및 해양수산부, 화주협의회, 하주통보 등)하되 자체적으로는 LAC 회의에서 합의된 가이드라인을 시행”하기로 결의하였다.

<표 123> 2007. 2. 27. 항로별 sub-com 회의 결과 관련 이메일 첨부자료 발췌(소갑 제186호증)

IADA LAC SUB-COM 결과

항로별 가이드라인

- **홍콩 & 남중국**
  - 부산, 인천, 광양과 울산으로 구분하여 시행
  - AMR 20′, 40′ 각각 US$250/450(현 운임에서 50/100 RR 반영)
  - 단, 울산발 운임은 AMR 20′, 40′ 각각 US$300/550
  - 남중국은 홍콩과 동일하게 현 운임에서 50/100 RR 시행
  - CKD, 제지, 전자는 예외 (중략)
- **베트남**
  - 하이퐁: AMR 20′, 40′ 각각 US$650/1,200 AMR 이상의 하주에는 50/100 RR.
  - 호치민: AMR 20′, 40′ 각각 US$450/850 AMR 이상의 하주에는 50/100 RR.
  - 4월부터 격주 회의 통해 운임점검
- **필리핀**
  - direct s/v: AMR 20′, 40′ 각각 US$650/1,000(현 운임에서 50/100 RR 반영)
  - indirect s/v: AMR 20′, 40′ 각각 US$500/900(현 운임에서 50/100 RR 반영). AMR 수준이 될 수 있도록 노력. (중략)
- **대만**
  - AMR 20′, 40′ 각각 US$280/500(현 운임에서 30/50 RR 반영, 이는 부산, 광양 운임기준)
  - 울산, 인천은 선사 개별적으로 상기 AMR 이상 유지.
  - CKD, 제지, 전자, global account 는 예외. (중략)
- **싱가포르**
  - AMR 20′, 40′ 각각 US$450/750(현 운임에서 RR 반영)
  - AMR 이상의 하주에는 50/100 RR.
  - CKD, 제지, 전자는 예외
- **인도네시아**
  - AMR 20′, 40′ 각각 US$500/900(현 운임에서 RR 반영, 부산기준)
  - 인천발 서비스나 AMR 이상의 하주에 대해서는 선사 개별적으로 AMR 이상 운임 유지.
  - CKD, 제지, 전자는 예외

- **말레이시아**
  - AMR 20′, 40′ 각각 US$450/800(현 운임에서 RR 반영)
  - Penang, Pasir Gudang은 선사 개별적으로 AMR 이상 운임 유지.
  - CKD, 제지, 전자는 예외
- **태국**
  - AMR 20′, 40′ 각각 US$450/800(현 운임에서 RR 반영)
  - Latkrabang 은 drayage 비용 감안 최소 AMR에 50/100 이상으로 offer
  - 콘솔화물은 AMR에 50/100 이상 높게 유지.
  - CKD, 제지, 전자는 예외

※ 유예하주, 품목 등은 SUB-COM 가이드라인 가지고 2월 28일 LAC에서 최종 confirm예정.
※ 공식적으로는 US$100/200의 RR 발표(IADA KOREA LAC 회의록 및 해양수산부, 하주협의회, 하주통보 등)하되 local 자체적으로 KOREA LAC에서 합의된 가이드라인 시행.
※ 상기는 일반화물(FCL) 기준이며 콘솔화물은 반드시 그 이상으로 유지하는 것이 중요.

<표 124> 동정협 박○○ 사무국장의 진술조서 발췌(소갑 제3-22호증)

문) 2007. 2. 27. IADA LAC SUB-COM 결과 자료를 보시면, "공식적으로는 US$100/TEU, US$200/FEU의 RR을 발표(IADA KOREA LAC 회의록 및 해양수산부, 화주협의회, 하주통보 등)하되 자체적으로는 LAC 회의에서 합의된 가이드라인을 시행"이라고 되어있습니다. 공식적으로 발표하는 내용과 자체적으로 시행하는 내용을 달리한 이유는 무엇입니까?

답) 공식적으로 정해진 RR 수준만큼은 현실적으로 실행할 수 없으므로, 내부적으로 조금만 합시다라는 취지입니다. 외부적으로는 IADA 선주회의에서 결정된 수치를 발표하되 내부적으로는 그보다 적은 수치의 RR을 반영하여 가칭 AMR을 한번 해보자라는 논의입니다. 그리고 RR을 하기 전에는 그 수준보다 낮은 운임으로 AMR을 운용하고 있는 상황이었습니다.

334 아울러 2007. 2. 28.(한국선주협회 회의실) 개최된 IADA KOREA LAC 회합에서는 위 sub-com 회의에서의 합의 사항을 토대로 2007년 4월 운임인상 방안에 대하여 논의하였다. 논의 결과, 해당 회합에 참석한 고려 정○○, ♧♧♧♧, 에이치엠엠 윤○○, 홍아 김○○, 박○○, ♧♧♧♧♧♧, CNC ♣♣♣♣♣♣, GSL 김○○, OOCL 김○○, PIL 정○○, SITC 조○○, TSL 정○○, 에버그린 박○○, 완하이 황○○, 양밍 이○○ 및 ▽▽▽▽▽▽은 위 sub-com 회의에서 합의한 세부 항로별 최저운임 가이드라인과 운임인상 계획을 2007. 4. 1.부터 시행하기로 합의하였다.

<표 125> 2007. 2. 28. IADA KOREA LAC 회합 회의록 발췌(소갑 제2-187호증)

1.Opening Remark

The Chairman offered its gratitude to members for their attendance and told that the meeting would be advanced based on the guidelines from each sub-com where major key carriers had discussed in advance. Thus, the chairman asked each sub-com chairman to report the guidelines and specific feature of the markets then asked all participants to review them together. (중략)

2.Guidelines for RR on each corridor

The each sub-com was consisted of the major carriers whose market share exceed over the about 90% on each corridor. After the sub-com chairman reported the guidelines from the corridor-wise discussions and characteristics of the markets then consequent discussions and opinions were tuned, the members agreed to follow the guidelines which the Principal's originally have hold.

<표 126> 한국발 동남아착 수출 항로의 AMR(소갑 제2-189호증)[185]

IADA LAC 가이드라인 운임(FAF포함) 대외비

POD / POL		H.K &SPRC	PHILIPPINES (indirect)	PHILIPPINES (direct)	TAIWAN	THAILAND (Bangkok, LaemChabang)	SINGAPORE	MALAYSIA (Port Kelang)	MALAYSIA (Penang, Pasir Gudang)	INDONESIA (Jakarta, Surabaya)	VIETNAM (Haiphong)	VIETNAM (Hochiminh)
부산	20'	US$250	US$500	US$650	US$280	US$450	US$450	US$450	PKL 운임 이상	US$500	US$650	US$450
	40'	US$450	US$900	US$1,000	US$500	US$800	US$750	US$800		US$900	US$1,200	US$850
광양	20'	US$250	US$500	US$650	US$280	US$450	US$450	US$450		US$500	US$650	US$450
	40'	US$450	US$900	US$1,000	US$500	US$800	US$750	US$800		US$900	US$1,200	US$850
인천	20'	US$250	US$500	US$650	부산,광양 이상	US$450	US$450	US$450		US$500	US$650	US$450
	40'	US$450	US$900	US$1,000		US$800	US$750	US$800		US$900	US$1,200	US$850
울산	20'	US$300	US$500	US$650	부산,광양 이상	US$450	US$450	US$450		US$500	US$650	US$450
	40'	US$550	US$900	US$1,000		US$800	US$750	US$800		US$900	US$1,200	US$850

※예외품목 및 별도합의사항
전자, 제지(홍콩항로 제외), CKD는 예외
Consol cargo 는 AMR이상 유지할것을 권고.

※ 인천발 수출화물 합의사항
홍콩&남중국 Sugar운임 US$150/TEU
홍콩&남중국 Resin운임 US$110/TEU
Yantian Paper운임 US$250/FEU
Singapore & PKL Paper운임 US$420/FEU
Penang & Pasir Gudang Paper운임 US$450/FEU

335 이후 개최된 회합에서는 위 합의의 준수 여부와 그에 따른 운임 인상 상황을 점검하였다. 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아, TSL, 완하이, 양밍 등은 2007. 4. 4.(◎◎◎) 주요선사 영업팀장 회합에서 "16개 주요선사의 의지가 반영되어 마켓에서 긍정적인 분위기가 형성"되고 있다고 평가하였고, 2007. 5. 2.(◎◎◎) 주요선사 영업팀장 회합에서도 운임인상 상황에 대한 중간점검 결과 "전반적으로 RR 기조를 유지"하고 있다고 확인하였다. 또한 고려, 에이치엠엠, 장금, 흥아, CNC, GSL, OOCL, PIL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍 등은 2007. 4.

185) 2007. 3. 26. 동정협 사무국 박○○이 보낸 이메일의 첨부파일 "IADA KOREA LAC 합의 가이드라인 운임표"

19.(한국선주협회 회의실), 2007. 5. 16.(한국선주협회 회의실) 개최된 IADA KOREA LAC 회합에서도 "4월의 RR은 성공적"이므로 계속 이러한 기조를 유지하자고 결의하였다.

<표 127> 2007. 5. 16. IADA KOREA LAC 회합 회의록 발췌(소갑 제2-194호증)

2.Review outcome of April RR & market conditions

Following the chairman's opening, the participants around the table passed a remark which mainly voiced as follows.

- Cargo volumes were active in April so the overall April RR has been appreciated to be successful.
- Cargo volumes have been decreased from the beginning of May and it has continued until mid-May but the volumes are expected to restore from the end of this month.

(중략) After the brief comments, the chairman recommended member lines to keep the current RR basis firmly because the overall volumes are to be steady during the second quarter of this year.

3.Ad-hoc July RR of US$50/TEU

(중략) Although most participants expressed the concern on the ad-hoc RR, they told that it is too early to judge the upcoming situation. Thus, they agreed to keep the close observation on the developments of cargo volumes then to try the corridor-wise ad-hoc RR. Chairman also emphasized to keep current firm stance for RR considering the bunker and charter hire cost and prepare the details for ad-hoc RR at a suitable time.

336 이와 같은 사실은 2007. 2. 12. KIADA-07/20 IADA KOREA LAC 회의록 문건(소갑 제2-183호증), 2007. 2. 12. KIADA-07/19 "항로별 sub-com 개최 / RR 시행방안 세부논의" 문건 및 이메일(소갑 제2-184호증), 2007. 2. 22. 동정협 사무국 이메일 "SUB-COM 가이드라인"(소갑 제2-185호증), 2007. 2. 27. 동정협 사무국 이메일 "KOREA LAC Sub-com 논의결과"(소갑 제2-186호증), 2007. 3. 5. KIADA-07/29 IADA KOREA LAC 회의록 문건 및 이메일(소갑 제2-187호증), 2007. 3. 21. KIADA-07/38 IADA KOREA LAC 회의록 문건 및 이메일(소갑 제2-188호증), 2007. 3. 26. 동정협 사무국 이메일 "요청자료 보내드립니다" 문건 및 첨부자료 "IADA KOREA LAC 합의 가이드라인 운임표"(소갑 제2-189호증), 2007. 3. 29. 동정협 수송 제07-43호 "동남아정기항로 주요선사 수출영업팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-190호증), 2007. 4. 4. 동정협 수송 제07-47호 "제2회

동남아정기항로 주요선사 수출영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-191호증), 2007. 4. 19. KIADA-07/56 IADA KOREA LAC 회의록 문건 및 이메일(소갑 제2-192호증), 2007. 5. 2. 동정협 수송 제07-62호 “제4회 동남아정기항로 주요선사 수출영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-193호증), 2007. 5. 18. KIADA-07/64 IADA KOREA LAC 회의록 문건 및 이메일(소갑 제2-194호증), 동정협 박○○ 사무국장의 진술조서(소갑 제3-22호증), TSL 정○○ 부장의 진술조서(소갑 제3-17호증) 등을 통하여 인정된다.

③ 6월 최저운임 합의

337 피심인 국적선사 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 외국적선사 TSL, 완하이, 양밍 그리고 동정협은 2007. 5. 16., 2007. 6. 7., 2007. 6. 20., 2007. 6. 26. ◎◎◎, 한국선주협회 회의실 등지에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 최저운임 가이드라인을 공동으로 결정하여 2007. 7. 1.부터 시행하기로 합의하였다. 그리고, 2007. 7. 12. 및 2007. 8. 14. 후속 회합을 통해 위 합의의 준수 여부를 상호 감시·점검하였다.

338 세부 항로별 최저운임 가이드라인은 아래 <표 128>과 같다.[186]

<표 128> 세부 항로별 최저운임 가이드라인[187]

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임
수출	홍콩·남중국착 항로	부산,광양,인천	US$250/TEU, US$450/FEU
		울산	US$300/TEU, US$550/FEU
	필리핀착 항로 (마닐라)	부산,광양,인천,울산	(direct) US$650/TEU, US$1,000/FEU (indirect) US$500/TEU, US$900/FEU

186) 2007. 6. 20. 주요선사 영업팀장회의록, 동정협이 2007. 6. 26. 보낸 이메일에 첨부된 태국·베트남 항로 주요선사 영업팀장회의록, “IADA KOREA LAC 합의 가이드라인 운임표(070701)”등에 따른 내용이다.

187) FAF 포함. 전자, 제지, CKD 화물은 예외. 2007년 2월 합의 최저운임 가이드라인과 비교해보면, 홍콩·남중국·필리핀·베트남착 항로의 경우 기 합의된 최저운임과 동일하고, 싱가포르·말레이시아·인도네시아착 항로의 경우 US$50/TEU씩 운임을 인상하였고, 대만착 항로의 경우 US$30/TEU씩 운임을 인상하였고, 태국착 항로의 경우 US$50/TEU씩 운임을 인하하였다.

	태국착 항로 (방콕,람차방)	부산,광양,인천,울산	US$400/TEU, US$750/FEU
	싱가포르착 항로	부산,광양,인천,울산	US$500/TEU, US$800/FEU
	말레이시아착 항로	포트켈랑- 부산,광양,인천,울산	US$500/TEU, US$900/FEU
		페낭,파사르구당- 부산,광양,인천,울산	포트켈랑 운임 이상
	인도네시아착 항로 (자카르타,수라바야)	부산,광양,인천,울산	US$550/TEU, US$900/FEU
	베트남착 항로	호치민- 부산,광양,인천,울산	US$450/TEU, US$850/FEU
		하이퐁- 부산,광양,인천,울산	US$650/TEU, US$1,200/FEU
	대만착 항로	부산,광양	US$310/TEU, US$550/FEU
		인천,울산	부산,광양 운임 이상

339 합의 과정을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다. 고려, 에이치엠엠, 장금, 흥아, CNC, OOCL, PIL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍 및 동정협은 2007. 5. 16. IADA KOREA LAC 회합에서 2007년 4월부터 시행한 한 운임인상 합의의 진행상황을 점검하고, 2007년 7월의 추가 운임인상 가능성에 대하여 논의하였다. 해당 회합에서 2007년 7월에 US$50/TEU씩 운임을 인상하자는 논의도 있었으나, 2007년 4월 운임 인상으로부터 시간이 얼마 지나지 않았고 7월은 전통적으로 물량이 줄어드는 시기라는 점을 고려하여 시장동향을 지켜본 후 추가 운임인상 여부를 결정하기로 하였다.

340 그 후 2007. 6. 7.(선주협회 제1회의실) 개최된 IADA KOREA LAC 회합에서 다시 2007년 7월 운임인상 방안에 대하여 논의하였다. 이 날 회합에서는 한-동남아 모든 수출 항로에서 운임 인상을 추진하기는 어려우므로 말레이시아·인도네시아·싱가포르와 같은 일부 항로에 대하여 2007년 7월 추가 운임인상을 추진하는 것이 현실적이라는 의견들이 있었고, 추후 회합을 통하여 운임인상 방안에 대하여 논의하기로 하였다.

341 이에 한국발 동남아착 수출 항로의 주요선사들인 피심인 고려 이○○ 차장, 남성 이○○ 차장, 에이치엠엠 이○○ 차장, 장금 오○○ 대리, 팬오션 방○○ 차

장, 흥아 김○○ 차장, TSL 정○○ 과장, 완하이 황○○ 부장, 양밍 박○○ 부장, 동정협 이○○ 국장, 박○○ 사원은 2007. 6. 20. 12:00 ◎◎◎에서 제6회 동남아정기항로 주요선사 수출영업팀장회의를 열어 한국발 동남아착 수출 항로 중 우선 싱가포르, 말레이시아 및 인도네시아착 수출 항로의 최저운임을 2007년 2월 합의 최저운임보다 TEU당 50$, FEU당 100$를 인상하기로 결정하고 이를 2007. 7. 1. 부터 시행하기로 합의하였다.

342 위 3개 항로에 대해서 우선 운임인상을 실시하기로 한 것은 당시 시장 여건을 감안할 때 전 항로를 대상으로 운임인상을 실시하는 것은 무리가 있다고 판단하였기 때문이었다. 기타 항로에 대해서는 차주 베트남·태국착 항로 주요선사 회합을 개최하여 논의를 이어가기로 하였다.

<표 129> 2007. 6. 20. 주요선사 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-196호증)

5. 회 의 결 과

○ 시장동향 및 7월 Ad-hoc RR 및 운임안정 대책마련

- 6월 물동량 중간 점검 결과 전월 동기 대비 소폭 증가하고 있는 것으로 파악됨.
- 7월 Ad-hoc RR은 현재의 시장여건을 감안할 때 전 항로를 대상으로 시행하는 것은 무리가 있다는 의견에 따라 싱가폴, 말레이시아, 인도네시아 항로에서 우선 시행 및 US$50/100의 RR반영한 아래의 가이드운임을 준수키로 함.

항로	TEU	FEU
싱가포르	US$500	US$800
말레이시아	US$500	US$900
인도네시아	US$550	US$900

※ 발효일: 2007 년 7 월 1 일

※ 상기 운임은 FAF(US$70/140) 포함한 운임.

※ 한국적 선사는 원화 FAF 부분 감안하여 상기 운임 이상 징수 권고. (중략)

- 현재 베트남, 태국 수출화물의 운임하락이 심하다고 지적되었고 특히 하이퐁 항로에서 선복증가에 따른 운임하락이 우려됨. 이에 따라 다음 주 베트남, 태국항로 주요선사회의 개최하여 운임안정 구체방안을 논의하기로 함. (중략)

343 아울러 한국발 태국·베트남착 수출 항로의 주요 선사들인 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아, 완하이 및 동정협은 2007. 6. 26. 한국선주협회 제1회의실에서 주요 선사 영업팀장 회합을 개최하여 지난 2007. 6. 20. 회합시 논의하였던 항로 이외의

한-동남아 수출 항로의 최저운임 및 운임인상 방안에 대하여 논의하였다. 해당 회합에서 참석자들은 시장상황을 반영하여 태국·베트남·필리핀·대만 등 항로의 최저운임을 2007년 2월 합의 최저운임 보다 인상(대만)·인하(태국)하거나 유지(홍콩·남중국, 필리핀, 베트남)하기로 결정하고, 이를 2007. 7. 1.부터 시행하기로 합의하였다. 동정협 사무국은 이날 회합의 결과를 정리한 회의록과 합의에 따라 개정된 최저운임 가이드라인을 2007. 6. 26. 이메일로 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아에게 송부하였다.

<표 130> 2007. 6. 26. 주요선사 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-197호증)

5. 회 의 결 과

○ 태국, 베트남 항로 등 항로별 운임안정 대책마련 (중략)

태국(중략)

- 운임수준이 내려가는 상황에서는 무엇보다direct service를 제공하는 leading carrier 의 역할이 중요하다는데 인식을 같이하고 항로안정에 주도적인 역할을 하여 줄 것을 당부.
  - 각사의 현재 운임 점검 후 논의 결과 US$400/750(FAF포함)의 guided rates 준수하기로 함.

베트남

하이퐁

- 하이퐁항로는 direct service 운임은 US$750/1,400(FAF별도) 수준, t/s service 는 US$600/1,100 수준에서 선적되는 것으로 보고됨.
- 현재까지 안정된 시장이었으나 신규서비스 예정에 따라 다소간 운임의 변동이 있을 것으로 예상됨. 따라서 신규서비스 선사에서 스케쥴의 장점을 고려하여 direct service기준 우선 US$750/1,300(FAF별도) 정도의 수준에서 서비스 개시하고 추후 상황을 보아가며 융통성 있게 대처하여 줄 것을 권고.
- t/s service 선사에서는 현 운임 고수할 것을 권고.

호치민

- 운임수준 점검결과 예상과는 다르게 그런대로 유지하고 있는 것으로 평가됨에 따라 기 합의된 수준인 US$450/850(FAF포함)준수하기로 함.

필리핀

- 운임의 하락 정도가 심하다는 지적에 따라 최소 20′ 기준 US$500 이상의 운임을 견지하여 줄 것을 권고 및 구체적인 대책은 LAC회의에서 논의하기로 함.

대만

- 대만 5 개선사의 회의 결과 US$30/TEU, US$50/FEU의 RR시행하여 US$310/550 수준의 guided rate 시행하기로 하였음이 보고됨.

* 붙임: 항로별 가이드라인 운임표 (07 년 7 월 1 일 발효)

<표 131> 한국발 동남아착 수출 항로의 AMR(이메일 첨부파일)[188]

IADA LAC 가이드라인 운임(FAF포함) 대외비

POD / POL		H.K &SPRC	PHILIPPINES (indirect)	PHILIPPINES (direct)	TAIWAN	THAILAND (Bangkok, LaemChabang)	SINGAPORE	MALAYSIA (Port Kelang)	MALAYSIA (Penang, Pasir Gudang)	INDONESIA (Jakarta, Surabaya)	VIETNAM (Haiphong)	VIETNAM (Hochiminh)
부산	20'	US$250	US$500	US$650	US$310	US$400	US$500	US$500	PKL 운임 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
광양	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	부산,광양 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	부산,광양 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

※예외품목 및 별도합의사항

전자, 제지(홍콩항로 제외), CKD는 예외

Consol cargo 는 위의 항로별 가이드라인 운임 이상 유지할것을 권고.

※ 인천발 수출화물 합의사항

홍콩&남중국 Sugar운임 US$150/TEU

홍콩&남중국 Resin운임 US$110/TEU

Yantian Paper운임 US$250/FEU

Singapore & PKL Paper운임 US$420/FEU

Penang & Pasir Gudang Paper운임 US$450/FEU

344 합의 시행일 이후 개최된 2007. 7. 12. 임원 회합, 2007. 8. 14. 영업팀장 회합에서는 합의의 준수 여부와 운임 인상 상황을 점검하였다. 고려 정○○ 이사, 이○○ 차장, 남성 박○○ 상무, 이○○ 차장, 에이치엠엠 강○○ 상무, 홍○○ 부장, 이○○ 차장, 장금 김○○ 차장, 팬오션 심○○ 상무, 윤○○ 차장, 흥아 김○○ 이사, 김○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 및 박○○ 사원이 참석한 2007. 7. 12. 임원·수출팀장 회합에서는 "7월 RR을 시행한 싱가포르, 인도네시아, 말레이시아 운임이 눈에 띄게 좋아지고 있다"고 평가하였다. 또한, 최근 선복이 감소하여 7월 말까지 선복을 구할 수 없는 상황이므로 "운임회복의 호기"인 점을 고려하여 추가적인 운임인상 가능성까지 검토하였다.

<표 132> 2007. 7. 12. 임원·영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-198호증)

5. 회 의 결 과

○ 시장동향 및 운임회복 검토

u 시장동향

- 최근 국적선사의 선대조정, 서비스 변경 및 외국적선사의 원양항로 치중 등으로 인해 동남아항로 선복이 감소함에 따라 운임회복의 호기로 판단됨.
- 한 회원사의 보고에 따르면 7월 말까지 space를 구할 수 없는 상황이라고 함.
- 7월 RR을 시행한 싱가포르, 인도네시아, 말레이시아 운임은 눈에 띄게 좋아지고 있는

188) 2007. 6. 26. 동정협 사무국 박○○이 보낸 이메일의 첨부파일 "IADA KOREA LAC 합의 가이드라인 운임표(070701)"

반면 베트남, 태국은 큰 변동 없으며 홍콩에서는 일부 하락하는 경향을 보이기도 함. - 최근 하주들의 동향을 보면 원양, 중동, 서남아 항로의 호황에 이어 이러한 분위기가 동남아항로까지 미칠 것이라는 분위기가 형성되고 있으며 따라서 운임회복을 위한 분위기는 충분히 무르익은 것으로 여겨짐.

345 이와 같은 사실은 2007. 5. 18. KIADA-07/64 IADA KOREA LAC 회의록 문건 및 이메일(소갑 제2-194호증), 2007. 6. 11. KIADA-07/75 IADA KOREA LAC 회의록 문건 및 이메일(소갑 제2-195호증), 2007. 6. 20. 동정협 수송 제07-79호 "제6회 동남아정기항로 주요선사 수출영업팀장회의록" 문건(소갑 제2-196호증), 2007. 6. 26. 동정협 수송 제07-84호 "한국/태국&베트남 주요선사 수출영업팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-197호증), 2007. 7. 12. 동정협 수송 제07-96호 "동정협 입원/수출팀장 연석회의 회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-198호증), 2007. 8. 14. 동정협 수송 제07-103호 "동정협 제11회 수출영업팀장회의록" 문건(소갑 제2-199호증) 등을 통하여 인정된다.

④ 8월 운임인상 및 최저운임 합의

346 피심인 국적선사 고려, 에이치엠엠, 장금, 흥아 및 외국적선사 CNC, OOCL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍 그리고 동정협은 2007. 8. 17., 2007. 9. 7. 한국선주협회 회의실에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 기본운임을 인상하기로 합의하였다.

347 항로별 운임인상 폭은 싱가포르·말레이시아·인도네시아착 수출 항로의 경우 US$50/TEU, US$100/FEU, 그 외 동남아착 수출 항로의 경우 US$30/TEU, US$50/FEU이었다. 운임인상 시행일은 2007. 9. 1.로 결정하였다.

348 나아가 피심인 중 국적선사인 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2007. 8. 14., 2007. 8. 29. 회합에서 위 운임인상 합의에 기반하여 최저운임 가이드라인을 공동으로 결정하고 이를 2007. 9. 1.부터 시행하기로 합의하였다.

그 후, 2007. 11. 7., 2007. 11. 8. 2차례의 후속 회합을 통해 위 합의의 준수 여부를 상호 감시·점검하였다.

349 세부 항로별 최저운임 가이드라인은 아래 <표 133>과 같다.[189]

<표 133> 세부 항로별 최저운임 가이드라인[190]

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임
수출	홍콩·남중국착 항로	부산,광양,인천	US$280/TEU, US$500/FEU
		울산	US$330/TEU, US$600/FEU
	필리핀착 항로 (마닐라)	부산,광양,인천,울산	(indirect) US$530/TEU, US$950/FEU (direct) US$680/TEU, US$1,050/FEU
	태국착 항로 (방콕,람차방)	부산,광양,인천,울산	US$430/TEU, US$800/FEU
	싱가포르착 항로	부산,광양,인천,울산	US$550/TEU, US$900/FEU
	말레이시아착 항로	포트켈랑-부산,광양,인천,울산	US$550/TEU, US$1,000/FEU
		페낭,파사르구당-부산,광양,인천,울산	포트켈랑 운임 이상
	인도네시아착 항로 (자카르타,수라바야)	부산,광양,인천,울산	US$600/TEU, US$1,000/FEU
	베트남착 항로	호치민-부산,광양,인천,울산	US$480/TEU, US$900/FEU
		하이퐁-부산,광양,인천,울산	US$680/TEU, US$1,250/FEU
	대만착 항로	부산,광양	US$340/TEU, US$600/FEU
		인천,울산	부산,광양 운임 이상

350 합의 과정을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다. 고려 심○○, 에이치엠엠 이○○, 장금 김○○, 흥아 박○○, 장○○, CNC 정○○, OOCL 김○○, SITC 조○○, TSL 정○○, 에버그린 박○○, 완하이 황○○ 및 양밍 윤○○은 2007. 8. 17. (선주협회 제1회의실) IADA KOREA LAC 회합에서 싱가포르·말레이시아·인도네

189) 동정협이 2007. 9. 13. 보낸 이메일에 첨부된 "2007년 9월 RR 반영한 가이드라인 운임표(070901)"에 따랐다.

190) FAF(65,000원/TEU, 130,000원/FEU) 별도징수. 전자, 제지, CKD 화물은 예외. 2007년 6월 합의 최저운임 가이드라인과 비교해보면, 싱가포르·말레이시아·인도네시아착 수출 항로의 경우 US$50/TEU, US$100/TEU, 그 외 동남아착 수출 항로의 경우 US$30/TEU, US$50/TEU씩 운임을 인상하였다.

시아착 수출 항로의 경우 US$50/TEU, US$100/FEU, 그 외 동남아착 수출 항로의 경우 US$30/TEU, US$50/FEU를 인상하기로 결정하고, 그 시행일은 2007. 9. 1.로 합의하였다.

351 위 합의는 IADA 차원에서 결정한 운임인상 계획(2007. 9. 1.부터 US$100/TEU, US$200/FEU 운임인상)보다 운임인상의 수준을 낮춘 것이었는데, 그 이유는 아래 <표 134>와 같이 이날 회합의 참석자들이 기존의 운임인상 계획을 고수한다면 운임인상이 실패할 가능성이 높다고 판단했기 때문이었다. 이후 2007. 9. 7. IADA KOREA LAC 회합에서는 위 운임인상 합의의 실행 상황에 대하여 "절반의 성공과 절반의 실패"라고 평가하였다. 특히, 인도네시아·싱가포르·말레이시아착 항로에서는 운임인상의 효과가 있었음을 확인하였다.

<표 134> 2007. 8. 17. IADA KOREA LAC 회합 회의록 발췌(소갑 제2-200호증)

2.Market updates & September RR

(중략) Undergoing into opinion exchanges for Sep RR, most lines expressed the concern about the possibility of total failure when we adhere to original plan of US$100/TEU. Thus, they agreed to take realistic quantum as below.

Singapore, Malaysia,Indonesia: US$50/TEU, US$100/FEU

Others: US$30/TEU, US$50/FEU

<표 135> 2007. 9. 7. IADA KOREA LAC 회합 회의록 발췌(소갑 제2-202호)

2.Market updates & September RR

(중략) According to the members' comments, it seems that the Sep RR have been half in success but half in failure. Main voices around the table were as below.

- Market volumes have not been as much as we have expected so we can't implement the RR strongly over all-bounds.
- We have been fruitful on the corridors of IND, SIN and MAL where the RR quantum of US$50/TEU or less has been applied 에스엠oothly. But it's been poorly progressed on the rest of corridors.

352 한편, 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 등 6개 국적선사 및 동정협은 2007. 8. 29.(◎◎◎) 영업팀장 회합에서 위 합의를 재확인하면서, 세부 항로별 운임인상 수준만큼 2007년 6월 합의하였던 최저운임 가이드라인을 인상·변경

하여 2007. 9. 1.부터 시행하기로 하였다. 해당 회합에 참석한 고려 이○○ 차장, 남성 이○○ 차장, 팬오션 윤○○ 차장, 장금 김○○ 과장, 에이치엠엠 홍○○ 부장, 이○○ 차장, 흥아 김○○ 차장 및 동정협 이○○ 국장은 "인도네시아, 싱가포르, 말레이시아 항로에 대해서는 US$50/TEU, US$100/FEU, 기타 항로에 대해서는 US$30/TEU, US$50/FEU의 RR을 재확인"하였다. 그리고 동정협 사무국은 2007. 9. 13. 이메일로 운임인상을 반영한 최저운임 가이드라인을 위 6개 피심인에게 배포하였다.

<표 136> 2007. 9. 13. 2007년 9월 운임인상 관련 동정협 이메일(발췌)

(3) **2007년 9월 RR**:(붙임표 참조)

○ 싱가포르, 말레이시아, 인도네시아: US$50/TEU, US$100/FEU

○ 상기 3개국 제외 전 지역: US$30/TEU, US$50/FEU

※ FAF인상과 중복되어 인상이 어려울 경우에는 FAF 인상징수를 우선 적용키로 했습니다

붙임: 2007년 9월 RR반영한 AMR표 1부

<표 137> 한국발 동남아착 수출 항로의 AMR(이메일 첨부파일)[191]

동남아정기항로 수출화물 가이드라인 운임표(원화FAF - 65,000/130,000원 별도징수) 대외비

POD / POL		H.K &SPRC	PHILIPPINES (indirect)	PHILIPPINES (direct)	TAIWAN	THAILAND (Bangkok, LaemChabang)	SINGAPORE	MALAYSIA (Port Kelang)	MALAYSIA (Penang, Pasir Gudang)	INDONESIA (Jakarta, Surabaya)	VIETNAM (Haiphong)	VIETNAM (Hochiminh)
부산	20'	US$280	US$530	US$680	US$340	US$430	US$550	US$550	PKL 운임 이상	US$600	US$680	US$480
	40'	US$500	US$950	US$1,050	US$600	US$800	US$900	US$1,000		US$1,000	US$1,250	US$900
광양	20'	US$280	US$530	US$680	US$340	US$430	US$550	US$550		US$600	US$680	US$480
	40'	US$500	US$950	US$1,050	US$600	US$800	US$900	US$1,000		US$1,000	US$1,250	US$900
인천	20'	US$280	US$530	US$680	부산,광양 이상	US$430	US$550	US$550		US$600	US$680	US$480
	40'	US$500	US$950	US$1,050		US$800	US$900	US$1,000		US$1,000	US$1,250	US$900
울산	20'	US$330	US$530	US$680	부산,광양 이상	US$430	US$550	US$550		US$600	US$680	US$480
	40'	US$600	US$950	US$1,050		US$800	US$900	US$1,000		US$1,000	US$1,250	US$900

※ 발효일: 2007년 9월 1일

※예외품목 및 별도합의사항

전자, 제지(홍콩항로 제외), CKD는 예외

Consol cargo 는 위의 항로별 가이드라인 운임 이상 유지할것을 권고.

※ 인천발 수출화물 합의사항

홍콩&남중국 Sugar운임 US$150/TEU

홍콩&남중국 Resin운임 US$110/TEU

Yantian Paper운임 US$250/FEU

Singapore & PKL Paper운임 US$420/FEU

Penang & Pasir Gudang Paper운임 US$450/FEU

191) 동정협이 2007. 9. 13. 보낸 이메일에 첨부된 "2007년 9월 RR 반영한 가이드라인 운임표(070901)"

353 그 후, 2007. 11. 7. 영업팀장 회합에서는 운임인상 진행상황을 점검하면서, 아래 <표 138>과 같이 최저운임에 미치지 못하는 시장운임을 발견할 경우 이를 시정할 것을 요청하였다.

<표 138> 2007. 11. 7. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-203호증)

○ 항로별 운임점검 및 인상협의 (인도네시아, 말레이시아 및 기타항로) - 인도네시아 운임점검 결과 현재 시장운임은 US$500~600/TEU, US$900/FEU 수준에서 형성되어 있는 것으로 보고됨. 따라서 현 운임을 최소 기존 영업팀장합의 가이드라인 운임인 US$600/TEU, US$1,000/FEU 수준까지 끌어올리기로 함 - 말레이시아 운임 역시 기존 가이드라인 운임에서 다소 하락한 것으로 보고되어 역시 현재의 운임을 기존 영업팀장합의 가이드라인 운임인 US$550/TEU, US$1,000/FEU 수준까지 끌어올리기로 함. 아울러 기존 서비스 중인 회원사의 선복철수(vessel withdrawal)가 예정되어 향후 선복부족이 예상됨. - 인천/홍콩 항로의 운임은 항로여건을 감안하여 US$300/TEU, US$500/FEU 수준에서 유지하기로 함. - 현재 항로 전체적으로 물량은 비교적 일정한 수준에서 유지되고 있으나 운임은 상대적으로 그에 미치지 못하는 것으로 파악. 그러나 유류할증료 등 부대비 포함 all-in 운임 기준으로는 일정하게 유지되는 것으로 보고.

354 이와 같은 사실은 2007. 8. 14. 동정협 수송 제07-103호 “동정협 제11회 수출영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-199호증), 2007. 8. 20. KIADA-07/105 IADA KOREA LAC 회의록 문건 및 이메일(소갑 제2-200호증), 2007. 8. 29. 동정협 수송 제07-호 “동정협 제12회 수출영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-201호증), 2007. 9. 10. KIADA-07/112 IADA KOREA LAC 회의록 문건 및 이메일(소갑 제2-202호증), 2007. 11. 7. 동정협 수송 제07-135호 “동정협 제16회 수출영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-203호증), 2007. 11. 8. 동정협 수송 제07-137호 “동정협 제4회 운영위원회 회의록” 문건(소갑 제2-204호증) 등을 통하여 인정된다.

(나) 수입 항로 관련 합의

① 3월 최저운임 합의

355 피심인 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 동정협[192]은 2007. 3.

15. 한국선주협회 제3회의실에서 회합을 갖고, 동남아발 한국착 수입 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 최저운임 가이드라인을 공동으로 결정하여 2007. 4. 1.부터 시행하기로 합의하였다.

356 세부 항로 및 화물별 최저운임 가이드라인은 아래 <표 139> 및 <표 140>과 같다. <표 139>의 계약화물에 대한 최저운임 가이드라인에서 규정된 화물 이외의 화물에 대하여는 <표 140>의 세부 항로별 최저운임 가이드라인이 적용되었다.

<표 139> (기본)세부 항로별 최저운임 가이드라인[193]

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임
수입[194]	홍콩발 항로	부산,광양,울산	US$150/TEU, US$300/FEU, US$350/HC
		인천	US$200/TEU, US$400/FEU, US$450/HC
	얀티엔,셰코우,포샨, 베이자오 롱치발 항로	부산,광양,울산	US$400/TEU, US$700/FEU, US$750/HC
		인천	US$450/TEU, US$750/FEU, US$800/HC
	황푸발 항로	부산,광양,울산	US$350/TEU, US$600/FEU, US$650/HC
		인천	US$400/TEU, US$700/FEU, US$750/HC
	대만발 항로	부산,광양,울산,인천	US$200/TEU, US$400/FEU
	필리핀발 항로	부산,광양,울산,인천	US$250/TEU, US$500/FEU
	태국발 항로	부산,광양,울산	US$525/TEU, US$1,000/FEU
		인천	US$575/TEU, US$1,050/FEU
	말레이시아발 항로	포트켈랑-부산	US$275/TEU, US$550/FEU
		포트켈랑-인천	US$325/TEU, US$650/FEU
		페낭,파사르구당-부산	US$325/TEU, US$650/FEU
		페낭,파사르구당-인천	US$375/TEU, US$750/FEU
	인도네시아발 항로	자카르타-부산	US$300/TEU, US$600/FEU, US$600/HC
		자카르타-인천	US$350/TEU, US$700/FEU, US$700/HC

192) 남성, 에이치엠엠은 2007. 3. 15. 회합에 '사전양해 후 불참'하였으나 동정협 사무국을 통하여 해당 회합의 합의사항을 정리한 회의록을 2007. 3. 15. 이메일을 통해 전달받았으며, 이후 2007. 4. 3. 회합 및 2007. 5. 31. 회합에도 참석하였다.

193) 2006년 9월 시행 AMR과 비교하여, 대만발 항로가 추가되고 수라바야발 부산착 항로의 운임이 TEU당 US$50씩 인상된 것을 제외하면 나머지 항로는 운임이 동일하다.

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임
		수라바야-부산	US$350/TEU, US$700/FEU, US$700/HC
		수라바야-인천	US$400/TEU, US$750/FEU, US$750/HC
	베트남발 항로[195]	호치민-부산	US$350/TEU, US$650/FEU
		호치민-인천	US$350/TEU, US$700/FEU
		하이퐁-부산	US$350/TEU, US$650/FEU
		하이퐁-인천	US$350/TEU, US$700/FEU

<표 140> (특별)계약화물별 최저운임 가이드라인[196]

수출입 구분	화물명	항로(항구)명	특별운임
수입	Charcoal	인도네시아발 한국착 항로	US$800/FEU
	PB & MDF[197]	태국발 부산착 항로	US$550/FEU
		태국발 인천착 항로	US$600/FEU

357 이와 같은 사실은 2007. 3. 15. 동정협 수송 제07-36호 “동정협 제2회 수입팀장회의록” 문건(소갑 제2-205호증), 2007. 4. 3. 동정협 수송 제07-46호 “동정협 제3회 수입팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-206호증), 동정협 수송 제07-70호 “동정협 제5회 수입팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-207호증), 남성 백○○ 상무의 진술조서(소갑 제3-2호증) 등을 통하여 인정된다.

② 5월 최저운임 합의

358 피심인 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 동정협[198]은 2007. 5. 31. 한국선주협회 제3회의실에서 회합을 갖고, 동남아발 한국착 수입 항로에서의

194) FAF 포함(단, 홍콩·남중국·태국·인도네시아발 항로의 경우 2006. 6. 1.부터 FAF 별도 징수), THC 등 각종 부대운임 별도징수
195) 하이퐁 항로의 경우 T/S 서비스는 US$300/TEU, US$600/FEU
196) 2006년 9월 시행 AMR과 비교하여, charcoal 화물과 태국발 부산착 PB&MDF 화물의 경우의 경우 FEU당 US$50씩, 태국발 인천착 PB&MDF 화물의 경우의 경우 FEU당 US$100씩 운임이 인상되었다.
197) 예외: Vanachai 적용 운임은 US$600/FEU(인천)
198) 에이치엠엠은 2007. 5. 31. 회합에 ‘사전양해 후 불참’하였으나 동정협 사무국을 통하여 이 날 회합의 합의사항을 정리한 회의록을 2007. 6. 4. 이메일을 통해 전달받았으며, 이후 2007. 6. 20. 회합 및 2007. 7. 10. 회합에 참석하여 합의 이행여부를 점검하였다.

정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 인도네시아발 한국착 수입 항로의 최저운임 가이드라인을 공동으로 결정하여 시행하기로 합의하였다.

359 세부 항로별 최저운임 가이드라인은 아래 <표 141>과 같다.

<표 141> 인도네시아발 항로 최저운임 가이드라인

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임
수입[199]	인도네시아발 항로	자카르타-부산,울산,광양	(6.5. 시행) US$300/TEU, US$600/FEU (6.20. 시행) US$350/TEU, US$700/FEU
		자카르타-인천,평택	(6.5. 시행) US$350/TEU, US$700/FEU (6.20. 시행) US$400/TEU, US$800/FEU
		수라바야-부산,울산,광양	(6.5. 시행) US$350/TEU, US$700/FEU (6.20. 시행) US$400/TEU, US$800/FEU
		수라바야-인천,평택	(6.5. 시행) US$400/TEU, US$800/FEU (6.20. 시행) US$450/TEU, US$900/FEU

360 이와 같은 동정협 수송 제07-70호 “동정협 제5회 수입팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-207호증), 2007. 6. 21. 동정협 수송 제07-81호 “동정협 제6회 수입팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-208호증), 2007. 7. 10. 동정협 수송 제07-94호 “동정협 제7회 수입팀장회의록” 문건(소갑 제2-209호증) 등을 통하여 인정된다.

③ 11월 CBR 도입 합의

361 피심인 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2007. 11. 9. 한국선주협회 제1회의실에서 회합을 갖고, 동남아발 한국착 수입 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 일부 수입 항로에서 부대운임 중 하나로써 긴급유류할증료 CBR(Critical

199) LTHC(THC in Loading Port, 즉 출발지에서의 THC임)를 포함하는 운임이다. 6월 5일 시행 최저운임의 경우 THC를 별도 부과하도록 했던 기존 최저운임과 동일한 바, 사실상 최저운임을 인하 조정한 후 다시 6월 20일부터 운임을 인상하려는 시도였던 것으로 보인다.

Bunker Recovery)을 공동으로 도입하여 시행하기로 합의하였다.

362 즉, 남중국(셰코우,황푸)·인도네시아발 한국착 수입 항로에 US$35/TEU, US$70/FEU의 CBR을 도입하기로 합의하였으며, 이를 남중국발 수입 항로는 2007. 11. 20. 선적지 입항선부터, 인도네시아발 수입 항로는 2007. 12. 1. 선적지 입항선부터 시행하기로 하였다.

363 이러한 사실은 2007. 11. 8. 동정협 수송 제07-137호 "동정협 제4회 운영위원회 회의록" 문건(소갑 제2-204호증), 2007. 11. 9. 동정협 수송 제07-140호 "동정협 제10회 수입팀장회의록" 문건(소갑 제2-210호증), 2007. 11. 20. 동정협 수송 제07-146호 "동정협 제11회 수입팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-211호증), 2007. 11. 30. 동정협 수송 제07-148호 "동남아 정기항로 수입화물 CBR 철저시행 요청" 문건 및 이메일(소갑 제2-212호증), 2008. 1. 10. 동정협 수송 제08-07호 "동정협 제1회 수입영업팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-213호증) 등을 통하여 인정된다.

(다) 합의의 실행

364 피심인들은 위와 같이 합의한 한-동남아 항로의 컨테이너 해상운송 서비스에 대한 최저운임 가이드라인 설정, 운임인상, CBR 도입을 각 합의 시 결정한 시행일 이후부터 화물운송 계약 시 적용하거나 운임 결정의 기준으로 삼음으로써 합의를 실행하였다. 이는 전술하였듯이 합의 이후의 수 차례의 회합을 통해 최저운임 가이드라인 설정, 운임인상, CBR 도입의 실행 여부를 지속적으로 상호 감시·점검하고 피심인 스스로 합의 준수 상황 및 운임 인상 효과를 평가한 사실 등을 통하여 확인할 수 있다.

365 피심인들은 한국발 동남아착 수출 항로에 대하여 2007년 1월, 2월, 6월, 8월 최저운임 가이드라인 시행 및 2007년 8월 운임인상을 합의하였는데, 2007. 4. 4. 회합 시 "주요선사의 의지가 반영되어 마켓에서 긍정적인 분위기가 형성"되고 있

다고 평가하였으며, 2007. 5. 2. 영업팀장 회합에서는 “운임회복 중간점검 결과 전반적으로 RR 기조를 유지”하고 있다고 평가하였고, 2007. 4. 19. 및 2007. 5. 16. IADA KOREA LAC 회합에서도 “4월 RR은 성공적”이었다고 평가하였다. 또한, 2007. 7. 12. 임원·영업팀장 회합에서도 “7월 RR을 시행한 싱가포르, 인도네시아, 말레이시아 운임은 눈에 띄게 좋아지고”있음을 확인하였고, 2007. 8. 14. 영업팀장 회합에서도 중간점검 결과 “싱가포르, 말레이시아, 인도네시아 에서는 견조한 흐름을 보이고 있음”을 확인하였다.

366 2007년의 경우 동남아발 한국착 수입 항로는 기 합의된 최저운임을 인상하기보다는 최저운임을 유지하고 그 수준까지 시장운임을 끌어올리는 차원에서의 합의가 이루어졌고, CBR 도입 합의를 통하여 일부 항로의 운임을 보완하였다. 피심인들의 3월, 5월 최저운임 가이드라인, 11월 CBR 도입 합의 및 그 실행을 통하여 전반적인 선복증가로 운임이 일정하게 하락하는 경향을 보이고 있음에도 최저운임 수준에서 시장운임이 유지되는 효과를 가지고 왔다. 2007. 7. 10. 영업팀장 회합시 이들 피심인들은 홍콩·남중국·태국·말레이시아발 항로의 경우 “시장운임은 팀장간 합의운임보다 약간 낮은 수준에서 형성되어 있다”고 평가하였다. 또한, 피심인들은 2008. 1. 10.(◎◎◎) 영업팀장 회합 시 CBR이 “전체적으로 원활하게 시행”되고 있음을 확인하였다.

367 운임 합의의 실행으로 운임 인상 효과 내지 운임하락세 완화가 있었음을 알 수 있다. 2003년 4/4분기 운임을 100으로 놓고 지수화한 결과, 한국발 동남아착 수출 항로의 운임은 2007년 1/4분기 116.3, 2007년 2/4분기 117.5, 2007년 3/4분기 119.4, 2007년 4/4분기 121.4으로 상승하였으며 동남아발 한국착 수입 항로의 운임도 2007년 1/4분기 115, 2007년 2/4분기 115.5, 2007년 3/4분기 114.5, 2007년 4/4분기 115.5로 안정적 수준으로 유지되었다.

368 이와 같은 사실은 2008 KMI 세계해운전망(소갑 제5-2호증) 등을 통하여 인정된다.

(6) 2008년 기간 중 합의와 실행 내역

(가) 수출 항로 관련 합의

① 1월 최저운임 합의

369 피심인 국적선사 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 외국적선사 CNC, COSCO, GSL, OOCL, PIL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍 그리고 동정협은 2008. 2. 28., 2008. 3. 13. 한국선주협회 회의실에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 기본운임을 인상하기로 합의하였다. 그리고 2008. 4. 10. 후속 회합을 통하여 위 합의의 준수 여부를 상호 감시·점검하였다.

370 항로별 운임인상 폭은 싱가포르·말레이시아·인도네시아·필리핀·베트남착 수출 항로의 경우 US$50/TEU, US$100/FEU, 그 외 홍콩·남중국·대만·태국착 수출 항로의 경우 US$30/TEU, US$50/FEU이었다. 그리고 이러한 운임인상 시행일은 2008. 4. 1.로 결정하였다.

371 나아가 피심인 중 국적선사 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2008. 1. 9., 2008. 2. 13., 2008. 2. 20., 2008. 3. 5., 2008. 3. 6. 회합을 개최하여 최저운임 가이드라인을 공동으로 결정하고 이를 2008. 4. 1.부터 시행하기로 합의하였다.

372 세부 항로별 최저운임 가이드라인은 아래 <표 142>와 같다.[200)]

200) 2008.3.5. 영업팀장 회합의 결과를 정리한 '제4회 수출팀장회의록'에 첨부된 "동남아정기항로 수출화물 가이드라인 운임표(0804)"를 근거로 하였다.

<표 142> 세부 항로별 최저운임 가이드라인[201)]

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임
수출	홍콩·남중국착 항로	부산,광양,인천	US$280/TEU, US$500/FEU
		울산	US$330/TEU, US$600/FEU
	필리핀착 항로	부산,광양,인천,울산	US$600/TEU, US$1,000/FEU
	태국착 항로 (방콕,람차방)	부산,광양,인천,울산	US$450/TEU, US$800/FEU
	싱가포르착 항로	부산,광양,인천,울산	US$550/TEU, US$900/FEU
	말레이시아착 항로	포트켈랑- 부산,광양,인천,울산	US$600/TEU, US$1,000/FEU
		페낭,파사르구당- 부산,광양,인천,울산	포트켈랑 운임 이상
	인도네시아착 항로 (자카르타,수라바야)	부산,광양,인천,울산	US$600/TEU, US$1,000/FEU
	베트남착 항로	호치민- 부산,광양,인천,울산	US$500/TEU, US$900/FEU
		하이퐁- 부산,광양,인천,울산	US$750/TEU, US$1,350/FEU
	대만착 항로	부산,광양	US$300/TEU, US$550/FEU
		인천,울산	부산,광양 운임 이상

373 합의 과정을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다. 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2008. 2. 13.(□□□) 개최된 2008년 총회 겸 제1회 운영위원회의에서 2007년의 운임인상 합의와 그 시행 결과를 복기한 후, '2008년 업무추진계획'을 승인하였다. 해당 계획에 따르면, 이들은 2월 중으로 동정협 회원사들 간의 협의를 통하여 운임인상 방안을 마련하고, 세부 항로별로 동정협 회원사들이 사전에 가이드라인을 협의한 후 주요 외국적선사와의 회의를 통하여 실질적인 대책을 수립하기로 하였다. 아울러 IADA 차원에서 2008년 4월 및 9월에 각각 TEU당 US$100씩 운임을 인상하기로 한 계획과 관련하여 실행 가능한 현실적인 운임인상 대안을 마련하기로 하였다.

201) FAF(100,000원/TEU, 200,000원/FEU)는 별도 징수하고, 전자, CKD 등 연간계획화주는 예외로 하였다. 2007년 8월 합의 최저운임 가이드라인과 비교해보면, 홍콩·싱가포르·인도네시아착 항로의 경우 기합의된 운임을 유지하였고, 대만착 항로의 경우 US$50/TEU씩, 필리핀착 항로의 경우 US$80/TEU씩 운임을 인하하였다. 태국·베트남 호치민착 항로의 경우 US$20/TEU씩, 말레이시아착 항로의 경우 US$50/TEU씩, 베트남 하이퐁착 항로의 경우 US$70/TEU씩 운임을 인상하였다.

<표 143> '2008년 업무추진계획 문건' 내용(일부 발췌)

1. 운임회복 대책추진 (1) 회원사간 운임회복 추진 ◦ 08년 2월 중에 시행안 마련(회원사 사전 조율) ◦ IADA Schedule과 별개로 연중 운임회복기회 모색 ◦ 항로별 사전 가이드라인 협의 후 주요 외국적선사와 회의를 통한 실질적 대책 마련 ◦ 수입화물 약보합운임 회복방안 마련 (2) IADA 08년 4월/9월 RR계획 점검(각 US$100/TEU) ◦ 시행 가능한 현실적 방안 마련 ◦ 외국적선사의 참여/공조 위한 세부대책 추진 (3) 냉동화물 운임회복(항로선별) 대책 추진 (4) 대형하주 비딩 대책(사전협의) 추진

374 2008. 2. 28. IADA KOREA LAC 회의에서는 국적선사 외 외국적선사들까지 참석하여 위 IADA 차원의 운임인상 계획의 실행방안에 대하여 논의하였다. 해당 회합에 참석한 12개 국내외 선사들과 동정협은 US$100/TEU의 운임인상 계획이 현실적으로 시행에 무리가 있다고 판단하였고, 2008. 3. 5. 항로별 sub-com 회의를 개최하여 적정 운임인상 수준에 대하여 다시 논의하기로 하였다.

375 이후 2008. 3. 13. IADA KOREA LAC 회의에서는 sub-com 회의[202]의 결과까지 취합하여 최종적인 2008년 4월 운임인상 계획에 대하여 합의하였다. 해당 회합에 참석하였던 고려 우○○, 에이치엠엠 이○○, 장금 정○○, 김○○, 흥아 장○○, CNC 정○○, COSCO 박○○, GSL 김○○, OOCL 김○○, SITC 박○○, TSL 정○○, PIL 경○○, 에버그린 김○○, 완하이 황○○, 양밍 윤○○ 및 동정협은 시장상황을 고려하여 US$100/TEU의 운임인상 계획을 아래와 같이 수정하고 이를 2008. 4. 1.부터 시행하기로 합의하였다. 각 항로별 운임인상 폭은 sub-com 회의를 통해서 피심인들이 실행 가능한 목표치로 합의된 것이었다.

376 i) 싱가포르, 말레이시아, 인도네시아, 필리핀, 베트남착 항로:

202) 동정협 사무국이 sub-com 회의 개최일시, 장소, 참석대상 선사 등을 정리하여 피심인들에게 발송한 이메일 및 문건(2008. 2. 28. KIADA-08/20 "항로별 sub-com 개최 / RR 시행방안 세부논의")을 근거로 볼 때, 이들 피심인들이 sub-com 회의를 개최하여 2008년 4월 운임인상 계획에 대하여 논의하였음을 알 수 있다.

US$50/TEU, US$100/FEU씩 운임인상

377 ii) 홍콩, 남중국, 대만, 태국착 항로:

US$30/TEU, US$50/FEU씩 운임인상

<표 144> 2008. 3. 13. IADA KOREA LAC 회합 관련 문건 내용(일부 발췌)

Confirmation on the April RR Plan

After reports on the guidelines and reviews of them among participants, all member lines confirmed to implement internal minimum guided RR quantum on each corridor wef 1st April.(중략)

Guidelines for RR on each corridor

The each sub-com was consisted of the major key carriers whose market share is beyond 90% on each corridor. During the each Sub-com meeting discussions, most carrier preferred realistic approaches to original planned target of US$100/Teu. The achievable internal minimum target guidelines, therefore, was derived from the discussions based on the market realties. The corridor-wise internal minimum guidelines and notable comments are as follows.

⑤ **Singapore, Malaysia, Indonesia, Philippines, Vietnam:**
- RR of US$50/TEU, US$100/FEU
- Contract accounts such as E-goods, CKD are excluded.

⑤ **H.K & SPRC, Taiwan, Thailand:**
- RR of US$30/TEU, US$50/FEU
- Contract accounts such as E-goods, CKD are excluded.

378 위 운임인상 합의의 실행 상황은 한-동남아 항로의 주요 16개 선사를 참석 대상으로 한 2008. 4. 10 아주항로 주요선사 수출영업팀장회의(◎◎◎)에서 확인 및 점검되었다. 이 회합에 참석한 고려 최○○ 차장, 남성 이○○ 부장, 에이치엠엠 이○○ 차장, 장금 김○○ 차장, 팬오션 윤○○ 차장, 흥아 김○○ 차장, TSL 정○○ 과장, 에버그린 김○○ 과장, 문○○ 계장, 완하이 황○○ 부장, 양밍 박○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 및 박○○ 사원은 운임인상 합의의 실행 상황을 점검하고 이에 대하여 "기존 합의사항이 충실히 이행되어 운임회복이 순조롭게 추진되고 있다"고 평가하였다. 또한 시장상황이 좋으므로 계속 운임인상을 위해 노력해줄 것을 독려하기도 하였다.

<표 145> 2008. 4. 10. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-224호)

5. 회 의 결 과 ○ 운임회복상황 점검 - 운임회복 중간 점검 결과 수급상황이 매우 유리함에 따라 기존 합의사항이 충실히 이행되어 운임회복 순조롭게 추진되는 것으로 보고. - 이러한 긍정적 상황이 최소 5월 말까지는 지속될 것으로 판단됨에 따라 각사별로 기존 화주에 대한 운임회복에 적극 매진하여 줄 것을 권고. - 항로별로 US$30~50/TEU 수준의 운임회복이 이루어지는 가운데 태국항로에서 추가 인상의 여지가 있다는 의견도 제시됨. - 제지화물도 기존의 합의사항 충실히 이행 중. - 따라서 제지화물(대만, 홍콩 향) 및 선대조정이 있는 태국항로 등 추가운임회복이 가능한 부분을 점검하여 IADA PGM(4.16) 회의 후 KOREA LAC 회의 개최하여 적절한 대책을 논의하기로 함.

379 한편, 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 동정협은 외국적선사들과 별도로 각 항로별 최저운임 가이드라인을 결정하여 운영하였다. 고려 심○○ 차장, 에이치엠엠 이○○ 차장, 장금 김○○ 차장, 팬오션 강○○ 과장, 흥아 문○○ 과장, 동정협 이○○ 국장 및 박○○ 사원[203]은 2008. 3. 5. 11:00 한국선주협회 제1회의실에서 제4회 수출팀장회의를 열어 아래 <표 146>과 같이 시장 상황을 점검한 후 한국발 동남아착 수출 항로의 최저운임 가이드라인을 공동으로 결정하고 이를 2008. 4. 1.부터 시행하기로 합의하였다.

380 위 최저운임 가이드라인 합의에 대하여 고려 안○○ 상무, 남성 박○○ 상무, 장금 김○○ 상무, 팬오션 권○○ 상무, 흥아 김○○ 이사, 동정협 이○○ 국장 및 박○○ 사원은 2008. 3. 6.(한국선주협회 회의실) 임원 회합에서 다시 확인하였다. 이와 함께, 외국적선사도 참석한 IADA KOREA LAC 회의에서 결정하였던 운임인상 합의에 대하여도 다시 확인하였다. 그리고 동정협 영업팀장 회합, 한-동남아 16개 주요선사간 영업팀장 회합, IADA KOREA LAC 회합 등 3가지 회합을 바탕으로 한국발 동남아착 수출 항로에서의 운임과 관련한 피심인들 간 협력관계를 보다 공고히 유지하기로 하였다.

203) 회의록에 따르면 남성은 '사전양해 후 불참'하였다고 하나, 2008. 3. 6. 임원 회합 시 참석하여 운임인상 합의에 대하여 확인하였다.

<표 146> 2008. 3. 5. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-219호증)

5. 회 의 결 과

○ 4월 운임회복계획 마련

❸ 항로별 시장운임/동향 점검 후 항로별로 아래의 가이드라인 수준으로 운임을 끌어올리기로 함.

❸ **원화 FAF 는 운임과 별도징수임.**

❸ 시행일: 2008 년 4 월 1 일.

❸ 기존의 가이드라인 운임표가 실제 시장운임과 괴리가 있다 하여도 이를 변경하지 않는 것이 바람직하다는 의견에 따라 가이드라인 운임표는 기존의 것을 유지하는 것을 바탕으로 일부만 수정함.

* 붙임: 동남아정기항로 수출화물 가이드라인 운임표(0804) (중략)

※ **위의 가이드라인 운임은 실제 시장운임과 차이가 있는 것이지만 지향해야 할 최소수준을 고려하여 상기의 가이드라인 운임 마련.**

<표 147> 한국발 동남아착 수출화물 AMR(회의록 첨부자료)

동남아정기항로 수출화물 가이드라인 운임표(원화FAF 별도징수)

대외비

POD / POL		HONG KONG	TAIWAN	PHILIPPINES	THAILAND (Bangkok, LaemChabang)	SINGAPORE	MALAYSIA (Port Kelang)	MALAYSIA (Penang, Pasir Gudang)	INDONESIA (Jakarta, Surabaya)	VIETNAM (Haiphong)	VIETNAM (Hochiminh)
부산	20'	US$280	US$300	US$600	US$450	US$550	US$600	PKL 운임 이상	US$600	US$750	US$500
	40'	US$500	US$550	US$1,000	US$800	US$900	US$1,000		US$1,000	US$1,350	US$900
광양	20'	US$280	US$300	US$600	US$450	US$550	US$600		US$600	US$750	US$500
	40'	US$500	US$550	US$1,000	US$800	US$900	US$1,000		US$1,000	US$1,350	US$900
인천	20'	US$280	부산,광양 이상	US$600	US$450	US$550	US$600		US$600	US$750	US$500
	40'	US$500		US$1,000	US$800	US$900	US$1,000		US$1,000	US$1,350	US$900
울산	20'	US$330	부산,광양 이상	US$600	US$450	US$550	US$600		US$600	US$750	US$500
	40'	US$600		US$1,000	US$800	US$900	US$1,000		US$1,000	US$1,350	US$900

* 발효일: 2008년 4월 1일

* FAF별도징수:100,000원/TEU, 200,000원/FEU

※예외품목 및 별도합의사항

전자, CKD 등 연간계약화주 예외

Consol cargo 는 위의 항로별 가이드라인 운임 이상 유지할것을 권고.

부산, 광양 / Yantian Paper운임 US$220/FEU

인천 / Yantian Paper운임 US$350/FEU

호치민향 CKD: US$700/FEU(FAF포함)

하이퐁향 운임: US$ 700/1,250 으로 3월말 까지 인상

<표 148> 2008. 3. 6. 임원 회합 회의록 발췌(소갑 제2-219호증)

(1) 4월 운임회복대책

ㅇ 수출화물 운임회복

- 회원사 수출영업팀장회의를 거쳐 현재 시장운임 수준 파악 후 운임인상을 위한 내부 가이드라인 마련.
- 회의자료로 배포된 가이드라인(붙임2)은 현재 시장운임보다 다소 높게 작성된 것으로서 외부유출을 우려하여 기존의 것을 바탕으로 일부만 수정.
- IADA KOREA LAC회의 및 항로별 Sub-Com회의를 개최하여 외국적선사와 운임회복

계획을 협의하였고 홍콩, 남중국, 대만, 태국은 US$30/50, 베트남, 싱가폴, 말레이시아, 인도네시아, 필리핀은 US$50/100의 RR을 시행키로 합의. 내주 LAC회의에서 최종 추인예정. (중략) (3) 기타 - 국적8사/외국적8사 임원모임을 통하여 운임회복을 위한 협력관계를 보다 공고히 함. - 수출영업팀장회의의 또한 현재의 논의구조를 유지하는 것을 바탕으로 협력관계 구축.

381 이와 같은 사실은 2008. 1. 9. 동정협 수송 제08-04호 “동정협 제1회 수출영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-213호증), 2008. 2. 14. 동정협 수송 제08-11호 “2008년도 총회 겸 제1회 운영위원회 회의록/2008년 수지예산” 문건 및 이메일(소갑 제2-215호증), 2008. 2. 20. 동정협 수송 제08-13호 “동정협 제3회 수출팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-216호증), 2008. 2. 29. KIADA-08/22 IADA KOREA LAC 회의록 문건(소갑 제2-217호증), 2008. 2. 28. KIADA-08/20 “항로별 Sub-com 개최 / RR 시행방안 세부논의” 문건 및 이메일(소갑 제2-218호증), 2008. 3. 6. 동정협 수송 제08-26호 “동정협 제4회 수출영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-219호증), 2008. 3. 7. 동정협 수송 제08-31호 “동정협 2008년도 제2회 운영위원회 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-220호증), 2008. 3. 14. KIADA-08/38 IADA KOREA LAC 회의록 문건(소갑 제2-221호증), 2008. 3. 14. 동정협 수송 제08-39호 “하이퐁항로 취항 주요선사 회의록” 문건(소갑 제2-222호증), 2008. 3. 19. 동정협 사무국 이메일 “4월 운임회복 가이드라인” 문건 및 “080319 주요선사(16사) 임원회의” 첨부파일(소갑 제2-223호증), 2008. 4. 11. 동정협 수송 제08-52호 “제2회 아주항로 주요선사 수출영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-224호증), 피심인 장금 정○○ 상무 진술조서(소갑 제3-8호증), 피심인 에버그린 김○○ 부장 진술조서(소갑 제3-19호증) 등을 통하여 인정된다.

② 5월 운임인상 및 최저운임 합의

382 피심인 국적선사 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 외국적선사 CNC, GSL, OOCL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍 그리고 동정협은 2008. 4. 30., 2008. 5. 27. 두 차례에 걸쳐 한국선주협회 회의실에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수

준으로 유지하기 위한 목적으로 기본운임을 인상하기로 합의하였다. 그리고 2008. 6. 11. 후속 회합을 통하여 위 합의의 준수 여부를 상호 감시·점검하였다. 이때 피심인들이 합의한 운임 인상 항로 및 인상 폭과 시행일은 다음과 같다.

383 i) 태국·말레이시아·인도네시아·베트남착 수출 항로:

US$50/TEU, US$100/FEU씩 2008. 6. 1.부터 인상

384 ii) 대만착 수출 항로:

US$30/TEU, US$50/FEU씩 2008. 6. 1.부터 인상

385 iii) 홍콩·남중국착 수출 항로:

US$30/TEU, US$50/FEU씩 2008. 6. 15.부터 인상

386 아울러 피심인 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 등 6개 국적선사 및 동정협은 2008. 5. 27. 회합을 개최하여 최저운임 가이드라인을 공동으로 결정하고 이를 2008. 6. 1.부터 시행하기로 합의하였고, 2008. 6. 4. 후속회합을 개최하여 위 합의의 준수 여부를 상호 감시·점검하였다.

387 세부 항로별 최저운임 가이드라인은 아래 <표 149>와 같다.[204]

<표 149> 세부 항로별 최저운임 가이드라인[205]

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임
수출	홍콩착 항로	부산,광양,인천,울산	US$280/TEU, US$500/FEU
	대만착 항로	부산,광양,인천,울산	US$280/TEU, US$500/FEU
	필리핀착 항로	부산,광양,울산	US$600/TEU, US$1,000/FEU
		인천	US$650/TEU, US$1,100/FEU

204) 2008. 3. 5. 영업팀장 회합의 결과를 정리한 '제4회 수출팀장회의록'에 첨부된 "동남아정기항로 수출화물 가이드라인 운임표(0804)"를 근거로 하였다.

205) FAF(130,000원/TEU, 260,000원/FEU) 별도징수. 전자, CKD 등 연간계획화주는 예외. 2008년 2월 합의 최저운임 가이드라인과 비교해보면, 홍콩·필리핀·태국·인도네시아·베트남착 항로의 경우 기 합의된 운임을 유지하였고, 대만착 항로의 경우 US$20/TEU씩, 싱가포르·말레이시아착 항로의 경우 US$50/TEU씩 운임을 인하하였다.

	태국착 항로 (방콕,람차방)	부산,광양,울산	US$450/TEU, US$800/FEU
		인천	US$500/TEU, US$900/FEU
	싱가포르착 항로	부산,광양,인천,울산	US$500/TEU, US$900/FEU
		인천	US$550/TEU, US$1,000/FEU
	말레이시아착 항로	포트켈랑- 부산,광양,울산	US$550/TEU, US$950/FEU
		포트켈랑-인천	US$600/TEU, US$1,050/FEU
		페낭,파사르구당- 부산,광양,인천,울산	포트켈랑 운임 이상
	인도네시아착 항로 (자카르타,수라바야)	부산,광양,울산	US$600/TEU, US$950/FEU
		인천	US$650/TEU, US$1,050/FEU
	베트남착 항로	호치민- 부산,광양,울산	US$500/TEU, US$850/FEU
		호치민-인천	US$550/TEU, US$950/FEU
		하이퐁- 부산,광양,울산	US$750/TEU, US$1,350/FEU
		하이퐁-인천	US$800/TEU, US$1,450/FEU

388 합의 과정을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다. 2008. 4. 30. IADA KOREA LAC 회의에서는 2008. 4. 1.부터 시행하기로 하였던 운임인상 합의가 성공적으로 진행되고 있음을 확인한 후, 2008년 6월 추가 운임인상 계획에 대하여 논의하였다. 해당 회합에 참석한 고려 심○○, 에이치엠엠 이○○, 장금 정○○, 김○○, 흥아 문○○, CNC 정○○, GSL 김○○, OOCL 김○○, SITC 배○○, TSL 정○○, 에버그린 김○○, 완하이 황○○, 양밍 윤○○ 및 동정협은 시장상황을 고려하여 2008. 6. 1.부터 태국·말레이시아·인도네시아·베트남착 항로에서 US$50/TEU, US$100/FEU씩 운임을 인상하기로 합의하였다. 위와 같이 특정 항로에 대해서만 운임 인상을 하기로 한 것은 태국·베트남착 항로의 경우 운송 물량이 증가하고 있으며 말레이시아·인도네시아착 항로의 경우 운임을 더 인상할 여지가 있다고 판단하였기 때문이다.

<표 150> 2008. 4. 30. IADA KOREA LAC 회합 회의록 발췌(소갑 제2-225호증)

2,**Review on April RR & Market Condition**

Most members around the table similarly remarked that April RR has been 에스엠oothly implemented due to the cargo rush from March and this trend is expected to continue until May. Notable voices are as follows.

- April RR has been successfully progressed owing to overflowing cargo volumes.

3.Ad-hoc June 1st RR

Considering the favorable market condition and lines' confidence, members agreed to drive ad-hoc RR. Some lines, furthermore, expressed that they are willing to drive independent action irrespective of members' united strategy. Chair-line and some carriers reported that the cargo volumes are notably increased on the corridor of Vietnam and Thailand and that we have room for driving RR on the corridor of Malaysia and Indonesia. (중략) After exchange of views, Ad-hoc RR was confirmed to be implemented with effect from June 1st and the highlighted attention would be focused on the following corridors.

- **Korea / Thailand, Malaysia, Indonesia & Vietnam**
  - RR of US$50/TEU, US$100/FEU with effect from 1st June.
  - Contract accounts such as E-goods, CKD are excluded.

389 이후 2008. 5. 27. 개최된 IADA KOREA LAC 회합(한국선주협회 회의실)에서 위 운임인상 합의를 다시 확인하면서, 화주들에 대한 운임인상 홍보가 잘 이루어지고 있음을 확인하였다. 이와 함께 해당 회합 참석하였던 고려 최○○, 에이치엠엠 윤○○, 장금 김○○, 흥아 김○○, CNC 정○○, OOCL 김○○, SITC 배○○, TSL 정○○, 에버그린 문○○, 완하이 황○○ 및 양밍 박○○은 태국·인도네시아·말레이시아·베트남착 항로 외 대만·홍콩·남중국착 항로에 대해서도 US$30/TEU, US$50/FEU씩 운임을 인상하기로 합의하였다. 그리고 그 시행일은 대만착 항로는 2008. 6. 1., 홍콩·남중국착 항로는 2008. 6. 15.로 하기로 합의하였다.

390 이후 2008. 6. 11. 개최된 IADA KOREA LAC 회의(한국선주협회 회의실)[206]에서 위 운임인상 합의의 실행 상황에 대하여 점검한 결과, 아래 <표 152>와 같이 운임인상 대상 항로 항로에서 "유의미한 성과"를 거두었음을 확인하였다.

<표 151> 2008. 5. 27. IADA KOREA LAC 회합 회의록 발췌(소갑 제2-228호증)

2.Reconfirmation of ad-hoc June RR

Most members around the table remarked that the ad-hoc RR advertisement has been 에스엠oothly executed without exceptional subjects such as specific items, bidding and contracts. Some lines noted that ad-hoc RR has been strongly propelled under Principal's firm guidance and its inevitability accordingly. Some lines emphasized that cost recovery must be accomplished for compensating soaring bunker price. Ad-hoc June RR was,

206) 고려, 에이치엠엠, 장금, 흥아, CNC, OOCL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이 및 양밍이 참석하였다.

therefore, reconfirmed under most participants' consensus. A member stressed that H.K acts as kind of barometer for measuring RR of SEA that RR is strongly recommend consequently on the corridor. Participants, therefore, confirmed ad-hoc RR on the corridor of H.K & SPRC effective from 15th June. Ad-hoc June RR, hence, is focused on selected corridors as follows.

- Korea / Vietnam, Thailand, Malaysia & Indonesia
  - RR of US$50/TEU, US$100/FEU with effect from 1st June.
  - Contract accounts such as E-goods, CKD are excluded.
- Korea / Taiwan
  - RR of US$30/TEU, US$50/FEU with effect from 1st June.
  - Contract accounts such as E-goods, CKD are excluded.
- **Korea / H.K & SPRC**
  - **RR of US$30/TEU, US$50/FEU with effect from 15th June.**
  - **Contract accounts such as E-goods, CKD are excluded.**

<표 152> 2008. 6. 11. IADA KOREA LAC 회합 회의록 발췌(소갑 제2-230호증)

2..**Ad-hoc June voluntary RR**

Most members around the table remarked that they have accomplished fruitful outcomes from the ad-hoc June voluntary RR effective from 1st June on the corridors of Viet, Thai, Mal ,Indoand Taiwan even though they might not gain the full target of US$50/100 in some trades.

391 한편, 위 운임인상 합의에서 더 나아가 국적선사 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2008. 5. 27.(한국선주협회 제1회의실) 회합을 개최하여 아래 <표 153>과 같이 시장상황을 점검한 후 한국발 동남아착 수출 항로의 세부 항로별 최저운임 가이드라인을 공동으로 결정하고 이를 2008. 6. 1.부터 시행하기로 합의하였다.

392 해당 회합에 참석했던 고려 최○○ 차장, 남성 이○○ 부장, 에이치엠엠 윤○○ 차장, 김○○ 차장, 장금 김○○ 차장, 팬오션 윤○○ 차장, 흥아 김○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 및 박○○ 사원은 외국적선사들과 함께 2008년 4월 합의하였던 운임인상(RR) 합의도 중요하지만, 최종적으로 운임인상이 최종적으로 성공하기 위해서는 "최소한의 가이드라인 AMR 설정하여 선사간 운임격차를 줄이는 것이 절실하다는" 것에 공감하였다. 이때 최저운임 가이드라인은 2008년 4월 합의한 운임인상 분을 반영하여 결정되었다.

393 그리고 동정협 사무국은 이 날 회합의 결과를 정리한 회의록과 함께 수정된 최저운임 가이드라인을 2008. 5. 27. 위 6개 국적선사들에게 이메일로 배포하였다.

<표 153> 2008. 5. 27. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-227호증)

5. 회 의 결 과

○ 6월 운임회복 점검

- 6 월 RR 시행현황 점검 후 현재의 시장운임을 바탕으로 아래의 AMR(RR반영) 을 설정하고 이를 준수키로 함.
- 당초 예정된 항로별 50/100(태국, 베트남, 인니, 말련), 30/50(대만)의 운임회복도 중요하지만 RR이 최종적으로 성공하기 위해서는 최소한의 가이드라인 AMR 설정하여 선사간 운임격차를 줄이는 것이 절실하다는 의견에 공감함. 또한 홍콩, 남중국 지역도 RR 반영한 AMR 설정키로 함.
- 인천발 화물은 아래의 AMR에 50/100 을 각각 더하여 유지함(홍콩, 대만 제외)
- 시행일: 2008 년 6 월 1 일.

홍콩 & 대만 - US$280/TEU, US$500/FEU.

인도네시아 - US$600/TEU, US$950/FEU

말레이시아 - US$550/TEU, US$950/FEU

싱가포르 - US$500/TEU, US$900/FEU

태국 - US$450/TEU, US$800/FEU

필리핀 - US$600/TEU, US$1,000/FEU

베트남 - 하이퐁: US$750/TEU, US$1,350/FEU
- 호치민: US$500/TEU, US$850/FEU
- 자동차는 여기에 50/100 인상적용
- PCS(Port Congestion Surcharge) 도착지 징수 권고

<표 154> 한국발 동남아착 수출화물 AMR(소갑 제2-227호증)[207]

동남아정기항로 수출팀장합의 가이드라인 AMR (원화FAF 별도징수) 대외비

POD / POL		HONG KONG	TAIWAN	PHILIPPINES	THAILAND (Bangkok, LaemChabang)	SINGAPORE	MALAYSIA (Port Kelang)	MALAYSIA (Penang, Pasir Gudang)	INDONESIA (Jakarta, Surabaya)	VIETNAM (Haiphong)	VIETNAM (Hochiminh)
부산	20'	US$280	US$280	US$600	US$450	US$500	US$550	PKL 운임 이상	US$600	US$750	US$500
	40'	US$500	US$500	US$1,000	US$800	US$900	US$950		US$950	US$1,350	US$850
광양	20'	US$280	US$280	US$600	US$450	US$500	US$550		US$600	US$750	US$500
	40'	US$500	US$500	US$1,000	US$800	US$900	US$950		US$950	US$1,350	US$850
인천	20'	US$280	US$280	US$650	US$500	US$550	US$600		US$650	US$800	US$550
	40'	US$500	US$500	US$1,100	US$900	US$1,000	US$1,050		US$1,050	US$1,450	US$950
울산	20'	부산,광양 이상	부산,광양 이상	부산,광양 이상	부산,광양 이상	부산,광양 이상	부산,광양 이상		부산,광양 이상	부산,광양 이상	부산,광양 이상
	40'										

* 발효일: 2008년 6월 1일
* 원화 FAF별도징수

※예외품목 및 별도합의사항
전자, CKD 등 연간계약화주 예외
Consol cargo 는 위의 항로별 가이드라인 운임 이상 유지.
부산, 광양 / Yantian Paper운임 US$220/FEU
인천 / Yantian Paper운임 US$350/FEU

394 위 6개 국적선사 및 동정협은 이후 개최된 2008. 6. 4.(◎◎◎) 영업팀장 회합에서 위 합의의 준수 여부를 점검하였다. 그 결과, 아래 <표 155>와 같이 "선사들의 적극적 의지가 충분히 반영되고 있어 비교적 순조롭게 진행되는 것"을 확인하였고, 계속 최저운임 가이드라인을 준수할 것을 독려하였다.

<표 155> 2008. 6. 4. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-229호증)

5. 회 의 결 과 ○ 6월 운임회복 점검 - 6월 운임회복 점검결과 선사들의 적극적 의지가 충분히 반영되고 있어 비교적 순조롭게 진행되는 것으로 보고됨. - 이와 같은 분위기를 바탕으로 수출팀장간 합의 AMR 준수와 아울러 6월 15일 발효의 홍콩, 남중국 RR 계획도 적극 시행하여 줄 것을 요청.

395 이와 같은 사실은 2008. 5. 6. KIADA-08/63 IADA KOREA LAC 회의록 문건(소갑 제2-225호증), 2008. 5. 19. KIADA-08/73 "IADA 6월 1일 운임회복 철저 시행" 문건 및 이메일(소갑 제2-226호증), 2008. 5. 27. 동정협 수송 제08-80호 "동정협 제8회 수출팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-227호증), 2008. 5. 28. KIADA-08/82 IADA KOREA LAC 회의록 문건(소갑 제2-228호증), 2008. 6. 5. 동정협 수송 제08-90호 "동정협 제9회 수출팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-229호증), 2008. 6. 12. KIADA-08/100 IADA KOREA LAC 회의록 문건(소갑 제2-231호증) 등을 통하여 인정된다.

③ 6월 대형화주에 대한 최저운임 합의

396 피심인 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2008. 6. 4., 2008. 6. 9., 2008. 6. 18. ◎◎◎, 흥아해운 회의실 등지에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 대량의 화물 운송을 의뢰하는 '대형화주'에 대한 운임 가이드라인을 결정하고, 이를 2008. 7. 1.부터 시행하기로 합의하였다. 이

207) 동정협 사무국이 2008. 5. 27. 이메일로 6개 국적선사 피심인들에게 배포한 "동남아정기항로 수출팀장합의 가이드라인 AMR(0806)"을 근거로 하였다.

때, '운임 가이드라인'은 유류 관련 부대운임 중 하나인 FAF를 기본운임과 별도로 징수하는 것을 큰 틀로 하였다. 이후 2008. 6. 25., 2008. 7. 9., 2008. 7. 15., 2008. 7. 16., 2008. 7. 18., 2008. 7. 28. 후속회합을 개최하여 위 합의의 준수 여부를 상호 감시·점검하였다.

397 각 대형화주별 세부적인 운임 가이드라인은 아래 <표 156>과 같다. 운임 가이드라인은 140,000원/TEU, 280,000원/FEU의 FAF를 기본운임과 별도로 부과하하면서 각 대형화주별 기본운임을 특정한 운임 값 또는 현재의 시장운임으로 결정하였다.

<표 156> 대형화주별 운임 가이드라인

수출입 구분	화주명	항구 구분	운임 가이드라인
수출	레진 화물	광양-홍콩	US$230/TEU + FAF 별도 징수
		광양-호치민,태국	US$450/TEU + FAF 별도 징수
		광양-남중국 황푸	US$500/TEU + FAF 별도 징수
		울산-홍콩	US$250/TEU + FAF 별도 징수
		울산-호치민,태국	US$450/TEU + FAF 별도 징수
		울산-싱가포르,인도네시아, 말레이시아	US$580/TEU + FAF 별도 징수
		울산-남중국 황푸	US$550/TEU + FAF 별도 징수
	설탕 화물	인천-홍콩	US$230/TEU + FAF 별도 징수
	가전3사	-	현 운임 + FAF 별도 징수
	◎◎ ♠♠♠	-	현 운임 + FAF 별도 징수
	제지 화물	-	현 운임 + FAF 별도 징수

398 구체적으로 합의 과정을 살펴보면 다음과 같다. 피심인들은 부대운임인 FAF를 기본운임과 별도로 분리하게 징수하는 것을 기본적인 입장으로 삼아왔다. 부대운임을 기본운임과 별도로 징수하면 기본운임을 할인해주더라도 부대운임을 징수함으로써 운임을 유지 및 인상할 수 있기 때문이었다. 그러나 시간이 흐르면서 화주와의 계약 특히, 대형화주와의 계약 시 FAF를 별도로 분리하여 징수하는 원칙이 지켜지지 않는 경우들이 발생하였다. 이에 이들 7개 피심인들은 2008. 6. 4.(◎◎◎) 회합 시 "FAF가 분리징수 되지 않는 대표적인 대형화주 두 업체,

FAF 분리징수가 선사별로 다른 세 업체를 선별한 다섯 개 업체[208)]"를 대상으로 한 운임 가이드라인을 2008. 6. 10. 영업팀장 회합 시 마련하기로 결정하였다.

399 2008. 6. 9. 홍아해운 회의실에서 개최된 제10회 수출팀장회합에서 고려 최○○ 차장, 남성 윤○○ 과장, 이○○ 계장, 장금 김○○ 차장, 김○○ 과장, 에이치엠엠 이○○ 차장, 윤○○ 차장, 팬오션 윤○○ 차장, 이○○ 과장, 홍아 김○○ 차장, 장○○ 과장, 동정협 이○○ 국장 및 박○○ 사원은 대형화주에 대한 FAF 분리징수가 반드시 필요하다는 것에 공감하였다. 이에 레진, 설탕, 제지 화물 및 가전 3사[209)], ◎◎에 대하여 적용할 운임 가이드라인을 합의하고 이를 2008. 7. 1. 부터 시행하기로 하였다. 그리고 합의된 가이드라인의 시행을 위해서 "선적거부를 할 정도의 강력한 의지"가 필요하다는 점을 확인하였으며, 대상 화주들에게 2008. 6. 13.까지 운임 가이드라인에 대하여 통보하기로 하였다.

<표 157> 2008. 6. 9. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-230호)

5. 회 의 결 과

○ 7월 적용 FAF

- 7 월 1 일 발효의 FAF 징수와 관련 IADA에서는 US$140/280 시행 예정.
- 이에 국적선사 시행의 원화 FAF는 14 만원/28 만원을 적용키로 함.

○ 대형화주 FAF 징수방안

- 대형화주 FAF징수가 반드시 필요하다는 공감대를 바탕으로 아래의 가이드라인을 마련하고 대 하주 업무 시 동 가이드라인 위에서 업무진행.
- 모든 전자, Resin 화물을 대상으로 FAF의 분리가 시행의 기본 원칙임.
- 시행일은 2007 년 7 월 1 일.
- 적용항로는 홍콩포함 동남아시아 항로이며 미얀마까지도 이에 해당함.
- 합의내용을 6 월 13 일까지 각 하주에게 통보하여 시행계획을 알리기로 함.
- 필요 시 외국적선사의 Principal에 동 내용의 협조를 요청키로 함.
- 합의된 계획이 실효를 거두기 위해서는 선적거부를 할 정도의 강력한 의지가 필요함.
- 6 월 말경 성공적인 시행을 위한 회원사간 단합대회 개최 예정.

대상	선적지	양하지	가이드라인(TEU)	비고
Resin	광양	홍콩	US$230 + FAF	
		호치민, 타이	US$450 + FAF	
		황푸(SPRC)	US$500 + FAF	SPRC 운임은 황푸 이상
	울산	홍콩	US$250 + FAF	

208) 구체적인 화주명은 확인되지 않는다.
209) 구체적인 화주명은 확인되지 않는다.

		호치민, 타이	US$450 + FAF	
		싱가폴, 인니, 말련	US$580 + FAF	
		황푸(SPRC)	US$550 + FAF	SPRC 운임은 황푸 이상
Sugar	인천	홍콩	US$230 + FAF	
가전 3사	현 운임 + FAF			3사 동시시행, 송신시 수신처에 3사 연명
◎◎	현 운임 + FAF			화학, 전자 포함 홍콩 양하지 full THC 시행 - 6월 1일 이후 HKD1800 시행
Paper	FAF를 운임과 별도징수			현재 all-in AMR(220) 시행 중

400 위 7개 피심인들은 2008. 6. 18.(◎◎◎) 영업팀장 회합, 2008. 6. 25.(한국선주협회 제1회의실) 임원 회합에서 위 합의를 다시 확인하면서, 하주들에 대한 통지 상황과 하주들의 반응을 공유하였다. 피심인들은 대상 하주들에 대하여 운임 가이드라인을 통보하였으나, 가전 3사, ◎◎♠♠♠, ●●● 등에서 강한 거부의사를 보이고 있음을 확인하였다. 그러나 2008. 6. 25. 회합에 참석한 고려 안○○ 상무, 남성 권○○ 전무, 팬오션 권○○ 상무, 장금 정○○ 상무, 에이치엠엠 강○○ 상무 및 흥아 김○○ 차장 등은 FAF 분리징수는 "당위의 문제"로 "일괄적으로 통일된 행동을 하는 것이 성공시행을 담보"할 수 있다고 판단하였다. 이에 아래 <표 158>과 같이 시행일로부터 1~2주 내 FAF 분리징수를 수용하지 않는 대형하주에 대해서는 2008. 7. 15.부터 '실질적 자구책' 즉, 해당 하주의 물량을 선적하지 않기로 결의하였다. 비협조 하주에 대한 선적거부 결의는 2008. 7. 9.(◎◎◎) 영업팀장 회합, 2008. 7. 15.(장금 회의실) 임원 회합에서 다시 확인되었다.

<표 158> 2008. 6. 25. 임원 회합 회의록 발췌(소갑 제2-233호)

5. 회 의 결 과

○ 상반기 시장동향 보고

* 사무국에서 배포한 회의자료에 따라 상반기 시장동향 보고(상세내용은 배포자료로 갈음)
 - 수출항로는 물동량 호조에 따라 RR 성과 및 FAF 징수 원활
 - 수입항로는 수출호조에 따른 기기수급 불균형이 여전, 기존운임 유지에 초점(중략)

○ **대형화주 FAF 분리징수**

* 확인 및 논의 사항
 - 회의 시 보고에 따르면 각 회원사에서 현재 구두 및 서신발송 등을 통하여 시행계획을 홍보하고 있는 가운데 특히 가전3사, ◎◎, ●●● 등에서는 강한 거부의사를 표시하고 있음.(중략)

- 대형화주 FAF 분리징수는 선사들의 생존차원에서 당위의 문제로 접근하는 것이 바람직하다는 의견에 공감 (중략)

* **결의사항**

- 각사의 시장점유율에 상관없이 일괄적으로 통일된 행동을 하는 것이 성공시행을 담보할 수 있음.
- **시행일은 7월 1일(on board date)**. 단, 불가피할 경우 1~2주 정도 유예 가능.
- 한시적 유예조치는 최대 2주간 가능하며 그 이후에는 협조가 되지 않는 대상에 대해 어쩔 수 없이 실질적 자구책 시행 예정.
- 위에서 언급된 실질적 자구책은 7월 14일(잠정)경 시행예정. 정확한 시기와 방법은 6월 26일 긴급수출팀장회의 및 향후 수시로 개최될 팀장회의에서 논의하여 결정.

<표 159> 2008. 7. 9. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-234호증)

5. 회 의 결 과

○ 대형화주 FAF 분리징수 추진 중간점검

- 대형화주 FAF 분리징수와 관련 현재 대상하주를 상대로 협상 및 홍보 진행 중.
- 현재까지 진척상황 점검결과 ●●●, ◎◎, ○○, ♡♡ 등에서 정도의 차이를 두고 일정한 갈등양상을 보이고 있다고 보고됨.
- 한 회원사의 보고에 따르면 상기 언급된 주요하주를 상대로 협상이 관철된 경우도 있고 현재 최후통첩을 통보하기도 했다고 함. 이렇듯 이번 주요 하주 FAF 분리징수 업무/협상 진행 과정에서 선사에서 상대적으로 유리한 유치에 섰다고 판단됨.
- 늦어도 7 월 15 일까지 하주를 상대로 FAF 징수를 위한 모든 준비를 마쳐야 하며, 마감시한까지 FAF 분리징수에 협조하지 않는 하주를 대상으로 7 월 15 일 이후 선적거부를 시행함.
- FAF 분리징수 협상/홍보 진행과정에서 하주 측의 농간으로 추측되는 루머나 보고가 있다는 지적에 따라 관련선사에서 진위여부를 다시 한 번 점검하며, 아울러 FAF 분리징수의 기조가 지켜질 수 있도록 아래 표의 합의사항을 반드시 준수키로 함.
- 즉, 홍콩, 남중국향 제지화물을 제외하고 예외 없이 FAF 분리징수 시행.
- 이와 관련 외국적선사의 이해 및 협조를 얻기 위해 IADA 측에 서신을 보내 외국적선사에 한국적선사의 이러한 움직임을 알리기로 함.

401 이후 회합에서는 위 선적거부 결의 이후 대형화주들의 FAF 분리징수 수용 상황에 대하여 점검하였다. 점검 결과, 위 7개 피심인들은 2008. 7. 16.(▽▽▽▽▽▽) 영업팀장 회합에서 FAF 분리징수를 수용하지 않은 'B화주[210]', 'S화주[211]'에 대하여 "예외없이 선적거부를 시행"하기로 결정하였다. 그리고 이러한 선적 거부는 해당 하주들이 FAF 분리징수를 수용할 때까지 유지하기로 하였다. 2008. 7. 22. 영업팀장 회합시 B화주는 FAF 분리징수를 수용하였음을 확인하고 선적거부

210) ●●● 또는 ◎◎♠♠♠를 의미하는 것으로 보인다.
211) ○○을 의미하는 것으로 보인다.

를 해지하기로 하였고, 2008. 7. 28.(한국선주협회 제1회의실) 영업팀장 회합시 'K화주[212]' 및 'another B화주[213]'도 FAF 분리징수를 수용하였음을 확인하였다. 최종적으로 피심인들은 2008. 8. 20.(장금 회의실) 임원 회합, 2008. 9. 17.(홍아 회의실) 임원 회합에서 "S를 제외한 전 하주에 대해서는 FAF 분리징수에 성공"하였다고 평가하였다.

<표 160> 2008. 7. 16. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-235호)

5. 회 의 결 과
○ 대형화주 FAF 분리징수
(중략) - 협상과정에서 우리 선사들은 FAF 140/200 시행 및 FAF의 분기적용을 제안하였으나 상기 B, S 등에서는 이와 같은 제안을 거부한 상황. - **따라서 우리선사들도 기 합의된 바에 따라 금일 이후 아주역내 전 항로에서 B, S에 대하여 예외 없이 선적거부를 시행키로 함. 아울러 실제적인 선적거부를 위해서 하주의 컨테이너 픽업도 차단해야 함.** - 특히, S의 선적거부를 위해서는 예약시스템(e-booking)의 기술적인 부분을 고려하여 시스템에서 관련 스케쥴을 삭제하기로 함. - 이와 같은 선적거부는 아주역내 전항로 FAF 시행이 관철될 때까지 유지함. - B, S외 하주들의 소소한 움직임도 있으나 결국 B, S의 결과에 따라 기타 하주들은 자동적으로 정리될 것임. - 이번 대형화주 FAF 분리징수를 관철하기 위해 본격적인 시행단계에 돌입한 만큼 하주들의 농간에 휘둘리지 않고 회원사간 합의사항을 철저히 준수키로 함.

<표 161> 2008. 8. 20. 임원 회합 회의록 발췌(소갑 제2-243호증)

○ 대형화주 FAF 분리징수 추진 중간보고 - (중략) S를 제외한 전 하주에 대해서는 FAF 분리징수 성공시행 및 세부내용은 배포된 자료로 갈음.

402 이와 같은 사실은 2008. 6. 5. 동정협 수송 제08-90호 "동정협 제9회 수출팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-229호증), 2008. 6. 11. 동정협 수송 제08-96호 "동정협 제10회 수출팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-230호증), 2008. 6. 18. 동정협 수송 제08-105호 "동정협 제11회 수출팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-232호증), 2008. 6. 26. 동정협 수송 제08-109호 "동정협 제3회 운영위원회의 회의록"문건 및 이메일(소갑 제2-233호증), 2008. 7. 9. 동정협 수송 제08-115호

212) ♡♡를 의미하는 것으로 보인다.
213) ●●● 또는 ♠♠♠를 의미하는 것으로 보인다.

“동정협 제13회 수출팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-234호증), 2008. 7. 16. 동정협 수송 제08-121호 “동정협 제4회 운영위원회의 회의록”문건 및 이메일(소갑 제2-235호증), 2008. 7. 16. 동정협 수송 제08-122호 “동정협 제14회 수출팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-236호증), 2008. 7. 18. 동정협 수송 제08-124호 “동정협 제15회 수출팀장회의록” 문건(소갑 제2-237호증), 2008. 7. 22. 동정협 이메일 “대형화주 FAF 징수 관련 결의사항(중간보고)”(소갑 제2-238호증), 2008. 7. 28. 동정협 수송 제08-130호 “동정협 제16회 수출팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-239호증), 2008. 8. 20. 동정협 이메일 “동남아정기선사협의회 운영위원회 회의자료”(소갑 제2-243호증), 2008. 8. 21. 동정협 수송 제08-146호 “동정협 제5회 운영위원회의 회의록”문건 및 이메일(소갑 제2-244호증), 2008. 9. 17. 동정협 수송 제08-155호 “동정협 제6회 운영위원회의 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-247호증) 등을 통하여 인정된다.

④ 8월 운임인상 및 최저운임 합의

403 피심인 국적선사 고려, 에이치엠엠, 장금, 흥아 및 외국적선사 CNC, GSL, OOCL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍 그리고 동정협은 2008. 8. 13. 한국선주협회 회의실에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 기본운임을 인상하기로 합의하였다. 이후 2008. 10. 1. 후속회합을 개최하여 위 합의의 준수 여부를 상호 감시·점검하였다.

404 위 피심인들이 합의한 운임 인상 항로 및 인상 폭은 다음과 같다. 대만착 수출 항로는 그 시행일을 2008. 8. 15.로 하고, 대만착 수출 항로를 제외한 나머지 항로는 그 시행일을 2008. 9. 1.로 하였다.

405 i) 인도네시아착 수출 항로:

US$100/TEU, US$200/FEU씩 인상

406 ii) 말레이시아·싱가포르·태국·베트남·필리핀착 수출 항로:

US$50/TEU, US$100/FEU씩 인상

407 iii) 대만착 수출 항로:

US$40/TEU, US$80/FEU씩 인상

408 iv) 홍콩·남중국착 수출 항로:

US$30/TEU, US$50/FEU씩 인상

409 나아가 국적선사 고려, 에이치엠엠, 남성, 장금, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2008. 8. 12., 2008. 8. 19., 2008. 8. 20. 회합을 개최하여 위 외국적선사와의 운임인상 합의에 기반한 최저운임 가이드라인을 공동으로 결정하고 이를 2008. 9. 1.부터 시행하기로 합의하였고 2008. 9. 2., 2008. 9. 17., 2008. 10. 9. 후속 회합을 개최하여 위 합의의 준수 여부를 상호 감시·점검하였다.

410 세부 항로별 최저운임 가이드라인은 아래 <표 162>와 같다.[214]

<표 162> 세부 항로별 최저운임 가이드라인[215]

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임
수출	홍콩착 항로	부산,광양,인천,울산	US$300/TEU, US$500/FEU
	대만착 항로	부산,광양,인천,울산	US$280/TEU, US$500/FEU
	필리핀착 항로	부산,광양,울산	US$650/TEU, US$1,000/FEU
		인천	US$700/TEU, US$1,100/FEU
	태국착 항로 (방콕,람차방)	부산,광양,울산	US$500/TEU, US$900/FEU
		인천	US$550/TEU, US$1,000/FEU
	싱가포르착 항로	부산,광양,인천,울산	US$500/TEU, US$900/FEU

214) 2008. 8. 28. 동정협 사무국이 8개 국적선사 피심인들에게 송부한 '동남아정기항로 수출화물 9월 운임회복 가이드라인'에 첨부된 '수출팀장합의 가이드라인 AMR(0809)'을 근거로 하였다.

215) FAF(170,000원/TEU, 340,000원/FEU) 별도징수하였고 전자, CKD 등 연간계획화주는 제외하였다. 2008년 5월 합의 최저운임 가이드라인과 비교해보면, 대만·싱가포르착 항로의 경우 기 합의된 운임을 유지하였고, 베트남 하이퐁착 항로의 경우 US$150/TEU씩 운임을 인하하였다. 홍콩착 항로의 경우 US$20/TEU씩, 필리핀·태국·인도네시아·베트남 호치민착 항로의 경우 US$50/TEU씩, 말레이시아착 항로의 경우 US$100/TEU씩 인상하였다.

		인천	US$550/TEU, US$1,000/FEU
	말레이시아착 항로	포트켈랑- 부산,광양,울산	US$650/TEU, US$1,000/FEU
		포트켈랑-인천	US$700/TEU, US$1,150/FEU
		페낭,파사르구당- 부산,광양,인천,울산	포트켈랑 운임 이상
	인도네시아착 항로 (자카르타,수라바야)	부산,광양,울산	US$650/TEU, US$1,000/FEU
		인천	US$700/TEU, US$1,150/FEU
	베트남착 항로	호치민- 부산,광양,울산	US$550/TEU, US$900/FEU
		호치민-인천	US$600/TEU, US$1,000/FEU
		하이퐁- 부산,광양,울산,인천	US$600/TEU, US$1,100/FEU

411 합의 과정을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다. 고려 김○○, 에이치엠엠 손○○, 이○○, 장금 정○○, 흥아 문○○, CNC 김○○, OOCL 김○○, GSL 김○○, SITC 배○○, TSL 정○○, 에버그린 김○○, 완하이 황○○ 및 동정협은 2008. 8. 13.(한국선주협회 제1회의실) IADA KOREA LAC 회의에서 2008년 상반기 두 번의 운임인상 합의를 통하여 "지난 2년간 겪어본 적 없을 정도로 수지가 개선"되었음을 확인한 후 2008년 9월 추가 운임인상 계획에 대하여 논의하였다. 해당 회합에 참석한 위 피심인들은 현 시장에서 실행 가능한 운임 인상의 정도 등을 고려하여 아래 <표 163>과 같이 2008. 9. 1.[216]부터 인도네시아·말레이시아·싱가포르·태국·베트남·필리핀·대만·홍콩·남중국착 수출 항로에서 각 항로별로 US$30~US$100/TEU 및 US$50~US$200/FEU 범위 내에서 그 인상 폭을 달리하여 운임을 인상하기로 합의하였다. 다만 화주들과의 운임 협상에 있어서 유리한 위치를 점하기 위하여 화주들에게는 전 항로에 대해 일괄적으로 US$100/TEU, US$200/FEU씩 운임을 인상한다고 알리기로 하였다.

<표 163> 2008. 8. 13. IADA KOREA LAC 회합 회의록 발췌(소갑 제2-241호증)

2.**Market updates and September RR**

- Most members around the table similarly noted that the cargo volumes had supported twice RR originally-schemed or independent individual RR so satisfactory loading factor and revenue improvements could be seen during the first half of the year. Members remarked that

216) 대만착 수출 항로의 경우 2008. 8. 15.부터 시행

we had not experienced those successful rate increases for last two years. (중략) Most lines expected that cargo volumes would be recovered from the late August and we should keep observation on the post-Olympic cargo movements. Anyway, with those market prospects, member lines confirmed to drive September 1st RR .Members exchanged views of market realty and discussed the strategy for implementing RR. After discussion, members derived the realistic RR quantum as below.

⑤ **Indonesia**
- RR of US$100/TEU, US$200/FEU effective from 1stSeptember.
- Allocation for JKT is to be decreased due to fleet withdrawal/service reshuffling.
- Global tender and bidding contract accounts are excluded.

⑤ **Singapore, Malaysia,Philippines,Vietnam&Thailand**
- RR of US$50/TEU, US$100/FEU effective from 1stSeptember.
- Global tender and bidding contract accounts are excluded.

⑤ **Taiwan**
- RR of US$40/TEU, US$80/FEU effective from 15thAugust.
- Global tender and bidding contract accounts are excluded.

⑤ **H.K & SPRC**
- RR of US$30/TEU, US$50/FEU effective from 1stSeptember.
- Global tender and bidding contract accounts are excluded.

Although members agreed above RR plan, they requested the LAC secretary to send official RR flyer of originally planned US$100/Teu. They referred that it might be advantageous for lines through the process of adverting and negotiating with shippers' body. Chairwoman finally emphasized that the September RR should be propelled from late August without delay or mitigation considering the Korean traditional holiday of Chooseok(Korean Thanksgiving Day) in mid-September.

412 이후 고려, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아, OOCL, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍 및 동정협[217]은 2008. 10. 1.(한국선주협회 제1회의실) 제5회 아주역내항로 주요선사 수출영업팀장회합에서 위 운임인상 합의의 진행 상황을 점검하였다. 점검 결과, 아래 <표 164>와 같이 자카르타, 말레이시아, 태국, 대만착 항로에서 일부 운임 인상의 성과가 있었음을 확인하였다. 아울러 8월 이후 급격히 물량이 감소하여 운임 인하 압력이 있을 수 있으나, 운임을 인하할 경우 출혈 경쟁만 유발할 뿐이므로 현재의 운임을 계속 유지하자고 결의하였다.

<표 164> 2008. 10. 1. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-249호증)

○ 9월 RR, 시장동향 점검 및 대응방안

217) 이 회합에 남성, 에이치엠엠은 '사전양해 후 불참'하였으나, 해당 회합의 결과를 정리한 회의록을 동정협 사무국을 통하여서 2008. 10. 1. 이메일로 전달받았다.

- 회원사 간 현재 시장동향, 9 월 운임회복현황 등을 점검결과 아래와 같이 보고됨.
* **결의사항**
- **하기와 같은 시장환경 속에서 저운임 화물집하의 유혹을 느낄 수 있지만 결국 물동량이 뒷받침되지 않는다면 회원사간 출혈경쟁만 유발하여 운임이 급락할 것이므로 일단 현재의 운임을 견지/유지하기로 함. 그리고 10 월 20 일 이후 IADA KOREA LAC 회의를 개최하여 레진물동량 추이 등 시장동향 점검 후 11 월 발효의 운임회복계획을 마련키로 함.**
* 9 월 운임회복 경과
- 일부 선사의 일부 항로에서 운임회복 성과가 보고됨. 특히 상대적으로 자카르타 항로에서의 운임회복의 성과가 두드러짐. 말레이시아, 태국, 대만항로에서도 선사에 따라 소기의 성과가 있었음. 반면 나머지 항로에서는 운임회복이 부진하여 전체적인 분위기는 저조하다는 평가가 지배적.

413 한편, 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 등 6개 국적선사 및 동정협은 위 운임인상 합의에서 더 나아가 한국발 동남아착 수출 항로에서 최저운임 가이드라인을 합의하고 이를 시행하기로 하였다. 고려 우○○ 차장, 장금 김○○ 차장, 에이치엠엠 손○○ 부장, 이○○ 차장, 흥아 오○○ 부장, 동정협 이○○ 국장, 박○○ 사원[218]은 2008. 8. 19.(장금상선 회의실) 영업팀장 회합 시, 2008. 8. 13. IADA KOREA LAC 회의의 운임인상 합의를 재확인하면서 이 운임인상 합의를 반영하여 “수출화물 가이드라인 AMR을 도출/시행”하기로 하였다. 이들 피심인들은 2008. 8. 22. 아주역내항로 주요선사 수출영업팀장회합에서 베트남 하이퐁착 항로의 운임에 대하여 논의한 결과를 반영하여 최저운임 가이드라인을 마련한 후, “별도의 문서로 수출화물 가이드라인 운임표를 송부”하기로 하였다. 그리고 이러한 최저운임 가이드라인 합의 진행과정은 아래 <표 165>와 같이 2008. 8. 20.(장금상선 회의실) 임원 회합에서 고려 안○○ 상무, 남성 권○○ 전무, 팬오션 권○○ 상무, 장금 정○○ 상무 및 흥아 변○○ 이사에 의해 확인되었다.

414 이후, 6개 국적선사 및 동정협은 위에서 결정되었던 논의 과정을 거쳐 2008. 9. 1.부터 적용할 최저운임 가이드라인을 도출하였고, 동정협 사무국이 최저운임 가이드라인을 2008. 8. 28. 이메일로 위 6개 국적선사들에게 송부하였다.

218) 남성, 팬오션은 이 회합에 참석하지 않았으나, 해당 회합의 결과를 정리한 회의록을 동정협을 통하여 2008. 8. 19. 이메일로 전달받았다.

<표 165> 2008. 8. 20. 임원 회합 회의록 발췌(소갑 제2-243호증)

5. 회 의 결 과

○ 9월 수출화물 운임회복 계획

* IADA KOREA LAC(8.13)회의 시 아래와 같이 항로별 운임회복계획이 확정
  - 인도네시아: US$100/200
  - 말레이시아, 싱가포르, 태국, 베트남, 필리핀: US$50/100
  - 대만: US$40/80
  - 홍콩, 남중국: US$30/50
  - 발효일은 9 월 1 일, 대만항로는 8 월 15 일

※ 인도네시아 US$100/200 은 외국적선사와 운임차를 감안하여 일단 US$50/100 수준에서 운임회복을 시행하되 추석 후 물동량 동향에 따라 추가 운임회복 추진을 검토함.

* 22 일 개최되는 아주역내항로 주요선사간 수출팀장회의에서 외국적선사를 포함하여 논의 후 우리협의회 항로별 가이드라인 운임 도출 후 시행 예정.

* 국적사와 외국적사의 운임격차를 해소하기 위해 이러한 가이드라인 운임을 주요 외국적선사의 Principal에게 보내 협조를 요청하는 것도 필요하다는 의견 제시됨

<표 166> 한국발 동남아착 수출화물 AMR(소갑 제2-245호증)[219]

동남아정기항로 수출화물(팀장합의) 가이드라인 AMR (원화FAF 별도징수) 대외비

POD / POL		HONG KONG	TAIWAN	PHILIPPINES	THAILAND (Bangkok, LaemChabang)	SINGAPORE	MALAYSIA (Port Kelang)	MALAYSIA (Penang, Pasir Gudang)	INDONESIA (Jakarta, Surabaya)	VIETNAM (Haiphong)	VIETNAM (Hochiminh)
부산	20'	US$300	US$280	US$650	US$500	US$500	US$650	PKL 운임 이상	US$650	아래설명	US$550
	40'	US$500	US$500	US$1,000	US$900	US$900	US$1,000		US$1,000		US$900
광양	20'	US$300	US$280	US$650	US$500	US$500	US$650		US$650		US$550
	40'	US$500	US$500	US$1,000	US$900	US$900	US$1,000		US$1,000		US$900
인천	20'	US$300	US$280	US$700	US$550	US$550	US$700		US$700		US$600
	40'	US$500	US$500	US$1,100	US$1,000	US$1,000	US$1,150		US$1,150		US$1,000
울산	20'	부산,광양 이상	부산,광양 이상	부산,광양 이상	부산,광양 이상	부산,광양 이상	부산,광양 이상		부산,광양 이상	부산,광양 이상	부산,광양 이상
	40'										

* 발효일: 2008년 9월 1일

※ 예외품목 및 별도합의사항

전자, CKD 등 연간계약화주 예외

Consol cargo 는 위의 항로별 가이드라인 운임 이상 유지.

부산, 광양 / Yantian Paper운임 US$220/FEU

인천 / Yantian Paper운임 US$330/FEU

※ 하이퐁 운임은 신규외국적사에 국적선사 최저운임 이하인 600/1,100(FAF 분리징수)이상을 유지할 것을 권고

415 위 6개 국적선사 및 동정협은 이후 개최된 2008. 9. 2.(고려 회의실) 영업팀

219) 동정협 사무국이 2008. 8. 28. 이메일로 6개 국적선사 피심인들에게 배포한 “동남아정기항로 수출화물 가이드라인 AMR(0809)”

장 회합, 2008. 9. 17.(홍아해운 회의실) 임원 회합, 2008. 10. 9.(에이치엠엠 회의실) 임원 회합에서는 위 합의의 준수 여부를 점검하였다. 그 결과, 아래 <표 167>과 같이 위 운임인상 합의는 "선사별로 차이는 있으나 대만·인도네시아·말레이시아 등 항로에서 일부 성과"가 있음을 확인하였고, 계속 최저운임 가이드라인을 준수할 것을 독려하였다.

<표 167> 2008. 9. 17. 임원 회합 회의록 발췌(소갑 제2-247호증)

○ 9월 운임회복 관련 - 회원사의 보고에 따르면 선사별로 다르지만 대만, 인도네시아, 말레이시아 항로에서 일부 운임회복 성과가 있는 반면 태국, 베트남, 홍콩 등에서는 별다른 움직임이 없다고 함. - 이에 실무팀장회의 시 다시 한 번 운임회복 상황을 점검하고 수급이 유리한 항로를 중심으로 시행을 독려키로 함.

416 이와 같은 사실은 2008. 8. 12. 동정협 수송 제08-137호 "동정협 제17회 수출팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-240호증), 2008. 8. 14. KIADA-08/142 IADA KOREA LAC 회의록 문건(소갑 제2-241호증), 2008. 8. 19. 동정협 제08-145호 "동정협 제18회 수출팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-242호증), 2008. 8. 20. 동정협 이메일 "동남아정기선사협의회 운영위원회 회의자료"(소갑 제2-243호증), 2008. 8. 21. 동정협 수송 제08-146호 "동정협 제5회 운영위원회의 회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-244호증), 2008. 8. 28. 동정협 이메일 "동남아정기항로 수출화물 9월 운임회복 가이드라인"(소갑 제2-245호증), 2008. 9. 2. 동정협 수송 제08-151호 "동정협 제19회 수출팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-246호증), 2008. 9. 17. 동정협 수송 제08-155호 "동정협 제6회 운영위원회 회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-247호증), 2008. 9. 24. 동정협 수송 제08-159호 "제20회 수출팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-248호증), 2008. 10. 1. 동정협 수송 제08-162호 "제5회 아주역내항로 주요선사 수출영업팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-249호증), 2008. 10. 9. 동정협 수송 제08-166호 "동정협 제7회 운영위원회의 회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-250호증) 등을 통하여 인정된다.

(나) 수입 항로 관련 합의

① 3월 최저운임 합의

417 피심인 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2008. 1. 10., 2008. 3. 4., 2008. 3. 6. ◎◎◎, 한국선주협회 제1회의실 등지에서 회합을 갖고 동남아발 한국착 수입 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 최저운임 가이드라인을 공동으로 결정하여 2008. 4. 1.부터 시행하기로 합의하였다.

418 세부 항로 및 화물별 최저운임 가이드라인은 아래 <표 168> 및 <표 169>와 같다. <표 168>의 계약화물에 대한 최저운임 가이드라인에서 규정된 화물 이외의 화물에 대하여는 <표 169>의 세부 항로별 최저운임 가이드라인이 적용되었다.

<표 168> (기본)세부 항로별 최저운임 가이드라인[220)]

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임
수입	홍콩발 항로	부산,광양,울산	US$150/TEU, US$300/FEU, US$350/HC
		인천	US$200/TEU, US$400/FEU, US$450/HC
	얀티엔, 셰코우, 포샨, 베이자오 롱치발 항로	부산,광양,울산	US$400/TEU, US$700/FEU, US$750/HC
		인천	US$450/TEU, US$750/FEU, US$800/HC
	대만발 항로	부산,광양,울산,인천	US$250/TEU, US$500/FEU
	필리핀발 항로	부산,광양,울산,인천	US$250/TEU, US$500/FEU
	태국발 항로	부산,광양,울산	US$525/TEU, US$1,000/FEU
		인천	US$575/TEU, US$1,050/FEU
	말레이시아발 항로	포트켈랑-부산	US$275/TEU, US$550/FEU
		포트켈랑-인천	US$325/TEU, US$650/FEU
		페낭,파사르구당-부산	US$325/TEU, US$650/FEU
		페낭,파사르구당-인천	US$375/TEU, US$750/FEU
	인도네시아발 항로	자카르타-부산,광양	US$350/TEU, US$700/FEU

220) 2007년 3월 및 5월 합의 AMR과 비교하여 대만발 항로가 추가되고 수라바야발 부산착 항로의 운임이 TEU당 US$50씩 인상된 것을 제외하면 나머지 항로는 운임이 동일하다.

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임
		,울산	
		자카르타-인천	US$400/TEU, US$800/FEU
		수라바야-부산,광양,울산	US$400/TEU, US$800/FEU
		수라바야-인천	US$450/TEU, US$900/FEU
	베트남발 항로	호치민-부산	US$350/TEU, US$650/FEU
		호치민-인천	US$350/TEU, US$700/FEU
		하이퐁-부산	US$350/TEU, US$650/FEU
		하이퐁-인천	US$350/TEU, US$700/FEU

<표 169> (특별)계약화물에 대한 최저운임 결정 내역

수출입 구분	화물명	항로(항구)명	특별운임
수입	Charcoal	인도네시아발 한국착 항로	US$1,100/FEU
	PB & MDF	태국발 한국착 항로	US$600/FEU

419 이와 같은 사실은 2008. 1. 10. 동정협 수송 제08-07호 “동정협 제1회 수입팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-251호증), 2008. 3. 4. 동정협 수송 제08-25호 “동정협 제2회 수입팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-252호증), 2008. 3. 7. 동정협 수송 제08-31호 “동정협 제2회 운영위원회의 회의록” 문건(소갑 제2-220호증), 피심인 고려 성○○ 상무 진술조서(소갑 제3-1호증) 등을 통하여 인정된다.

② 4·6·7월 CBR 인상 합의

420 피심인 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2008. 4. 10., 2008. 6. 2., 2008. 7. 15. 고려 회의실, 한국선주협회 회의실 등지에서 회합을 갖고 동남아발 한국착 수입 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 일부 수입 항로에서 부대운임 중 하나인 CBR을 아래 <표 170>과 같이 순차적으로 인상하여 시행하기로 합의하였다.

<표 170> 세부 항로별 CBR 도입·인상 결정 내역

수출입 구분	합의일시	항로(항구)명	CBR
수입	2008.4.10.	말레이시아발 항로	US$35/TEU, US$70/FEU
	2008.6.2.	인도네시아발 항로	US$80/TEU, US$140/FEU
	2008.7.15.	셰코우발 항로	US$80/TEU, US$160/FEU

421 이와 같은 사실은 2008. 4. 11. 동정협 수송 제08-53호 "동정협 제3회 수입팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-253호증), 2008. 6. 3. 동정협 수송 제08-86호 "동정협 제6회 수입팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-254호증), 2008. 7. 16. 동정협 수송 제08-121호 "동정협 제4회 운영위원회의 회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-235호증) 등을 통하여 인정된다.

(다) 합의의 실행

422 피심인들은 위와 같이 합의한 한-동남아 항로의 컨테이너 해상운송 서비스에 대한 최저운임 가이드라인 설정, 운임인상, CBR 도입 및 인상을 각 합의 시 결정한 시행일 이후부터 화물운송 계약 시 적용하거나 운임 결정의 기준으로 삼음으로써 합의를 실행하였다. 이는 전술하였듯이 합의 이후의 수 차례의 회합을 통해 최저운임 가이드라인 설정, 운임인상, CBR 도입 및 인상의 실행 여부를 지속적으로 상호 감시·점검하고 피심인 스스로 합의 준수 상황 및 운임 인상 효과를 평가한 사실 등을 통하여 확인할 수 있다.

423 피심인들은 한국발 동남아착 수출 항로에 대하여 2008년 3월, 5월, 6월, 8월 최저운임 가이드라인 및 운임인상을 합의하였는데, 2008. 4. 10. 영업팀장 회합에서는 "기존 합의사항이 충실히 이행되어 운임회복이 순조롭게 추진되는 것"으로 확인하였고, 2008. 6. 11. IADA KOREA LAC 회합에서도 "유의미한 성과를 거두었다"고 확인하였다.

424 아울러 2008. 6. 4. 영업팀장 회합에서도 "선사들의 적극적 의지가 충분히 반

영되고 있어 비교적 순조롭게 진행되는 것"을 확인하였다. 2008. 8. 13. IADA KOREA LAC 회합에서는 2008년 상반기 두 번의 운임인상 합의를 통하여 "지난 2년간 겪어본 적 없을 정도로 수지가 개선"되었다고 평가하였다. 2008. 10. 1. 영업팀장 회합에서도 "자카르타, 말레이시아, 태국, 대만착 항로에서 일부 운임 인상의 성과가 있었다"고 평가하였고, 2008. 9. 17. 임원 회합에서도 "선사별로 차이는 있으나 대만·인도네시아·말레이시아 등 항로에서 일부 성과"가 있음을 확인하였다.

425 특히 6월 대형화주에 대한 FAF 분리징수 합의의 원만한 실행을 위하여 피심인들은 2008. 7. 16. 영업팀장 회합에서 피심인들의 합의를 수용하지 않는 특정 화주에 대하여 해당 화주의 물량을 선적하지 않기로 합의하였다. 그리고 이러한 공동행위를 통하여 해당 화주는 결국 FAF 분리징수 합의를 수용하기에 이르렀다.

426 동남아발 한국착 수입 항로는 2007년과 유사하게 2008년에도 기 합의된 최저운임을 인상하기보다는 최저운임을 유지하고 그 수준까지 시장운임을 끌어올리는 차원에서의 합의가 이루어졌고, CBR 도입 합의를 통하여 일부 항로의 운임을 보완하였다. 특히, 7개 피심인들은 CBR의 경우 2008. 4. 10. 영업팀장 회합 시 "쉐코우/인천, 인니/한국 항로에서 CBR(US$60/120) 인상시행이 원활한 것으로 보고 및 특히 인니 CBR은 거의 정착되는 것으로 평가"한 바 있다. 또한 2008. 6. 2. 영업팀장 회합, 2008. 7. 15. 임원 회합 시 특정 항로에서의 CBR을 인상한 사실로부터도 해당 항로에서 기존에 합의되었던 CBR의 징수가 효과적이었음을 확인할 수 있다.

(7) 2009년 기간 중 합의와 실행 내역

(가) 수출 항로 관련 합의

① 3월 운임인상 및 최저운임 합의

427 피심인 국적선사 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 외국적선사 CNC, GSL, OOCL, PIL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍 그리고 동정협은 2009. 2. 6., 2009. 2. 13., 2009. 2. 26., 2009. 3. 4., 2009. 3. 5., 2009. 3. 16., 2009. 3. 25. 한국선주협회 회의실 등지에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 기본운임을 인상하고 최저운임을 결정하여 2009. 4. 1.부터 시행하기로 합의하였다. 이후 2009. 4. 1., 2009. 4. 30. 두 차례 후속 회합을 개최하여 위 합의의 준수 여부를 상호 감시·점검하였다.

428 위 피심인들이 합의한 운임 인상 항로 및 인상 폭은 아래 <표 171>과 같다. 이때, '특정화물'에 대하여 별도로 결정된 사항 외에는 '일반화물'에 대하여 결정된 사항에 따른다.[221)]

<표 171> 각 항로별 기본운임 인상 결정 내역

수출입 구분	항로명	화물 구분	기본운임 인상 폭
수출	홍콩,남중국착 항로	일반화물	US$30/TEU, US$50/FEU
		레진화물	US$20/TEU, US$40/FEU
		설탕화물	US$10/TEU
	필리핀착 항로 (마닐라)	일반화물	US$50/TEU, US$100/FEU
		레진화물	US$30/TEU, US$50/FEU
	대만착 항로	일반화물	US$50/TEU, US$100/FEU
	태국착 항로 (방콕,람차방)	일반화물	US$50/TEU, US$100/FEU
		레진화물	US$30/TEU, US$50/FEU
	싱가포르착 항로	일반화물	US$30/TEU, US$50/FEU
		레진화물	US$20/TEU, US$40/FEU
	말레이시아착 항로 (포트켈랑)	일반화물	US$50/TEU, US$100/FEU
		레진화물	US$30/TEU, US$50/FEU
	인도네시아착 항로 (자카르타)	일반화물	US$50/TEU, US$100/FEU
		레진화물	US$30/TEU, US$50/FEU
	베트남착 항로	일반화물	US$50/TEU, US$100/FEU

221) 다만, 홍콩·남중국착 항로의 종이, 설탕 화물, 대만착 항로의 레진, 종이 화물, 베트남착 항로의 강철 화물에 대해서는 운임 인상("RR") 합의가 아니라 최저운임("AMR") 합의를 통하여 운임을 인상하기로 하였다.

수출입 구분	항로명	화물 구분	기본운임 인상 폭
	(하이퐁,호치민)	레진화물	US$30/TEU, US$50/FEU

429 아울러 피심인들이 합의한 세부 항로 및 화물별 최저운임 가이드라인은 아래 <표 172> 및 <표 173>과 같다. <표 172>의 계약화물에 대한 최저운임 가이드라인에서 규정된 화물 이외의 화물에 대하여는 <표 173>의 세부 항로별 최저운임 가이드라인이 적용되었다.

<표 172> (기본)세부 항로별 최저운임 가이드라인[222)]

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임
수출	홍콩,남중국착 항로	-	US$200/TEU, US$400/FEU
	필리핀착 항로	마닐라	(direct) US$500/TEU, US$900/FEU
	대만착 항로	부산	US$200/TEU, US$400/FEU
		인천	US$250/TEU, US$500/FEU
	태국착 항로	방콕, 람차방	US$400/TEU, US$700/FEU
	싱가포르착 항로	-	US$350/TEU, US$600/FEU
	말레이시아착 항로	포트켈랑	US$400/TEU, US$700/FEU
	인도네시아착 항로	자카르타	US$450/TEU, US$800/FEU
	베트남착 항로	하이퐁	US$500/TEU, US$900/FEU
		호치민	US$450/TEU, US$800/FEU

<표 173> (특별)계약화물에 대한 최저운임 결정 내역

수출입 구분	화물명	항로(항구)명	최저운임
수출	레진 화물	대만착 항로	US$170/TEU, US$300/FEU
	종이 화물	홍콩,얀티엔착 항로	US$150/FEU
		대만착 항로	US$200/FEU
	강철 화물	하이퐁착 항로	US$500/TEU
		호치민착 항로	US$350/TEU

222) 2008년 8월 합의 최저운임 가이드라인과 비교해보면, 홍콩·태국·베트남착 항로의 경우 US$100/TEU씩, 필리핀·싱가포르착 항로의 경우 US$150/TEU씩, 대만착 항로의 경우 US$80/TEU씩, 말레이시아착 항로의 경우 US$250/TEU씩, 인도네시아착 항로의 경우 US$200/TEU씩 운임을 인하하였다.

	특정대형화주	필리핀착 항로	US$400/TEU, US$800/FEU

430 합의 과정을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다. 고려, 에이치엠엠, 장금, 흥아, CNC, GSL, OOCL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이 및 양밍은 2009. 2. 26. IADA KOREA LAC 회의에서 물동량이 2월경 소폭 증가하였다는 긍정적인 시장 상황을 확인한 후 IADA 차원에서 2009. 4. 1.부터 US$75/TEU씩 운임을 인상하기로 한 계획의 실행방안에 대하여 논의하였다. 이들 피심인들은 이 운임 인상 계획을 그대로 실행하는 것이 무리가 있다고 판단하였고, 2009. 3. 4. 및 2009. 3. 5. 항로별 sub-com 회의를 개최하여 적정한 운임인상 수준에 대하여 다시 논의하기로 하였다.

431 고려, 에이치엠엠, 장금, 흥아, CNC, GSL, OOCL, PIL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이 및 양밍은 2009. 3. 4. 및 2009. 3. 5. sub-com 회의[223]에서 한국발 동남아착 수출 항로 전체에서 US$30~US$50/TEU, US$50~US$100/FEU씩 운임을 인상[224]하고, 특정 항로 및 화물[225]에 대하여 최저운임을 실행하는 것을 주된 내용으로 하는 운임 가이드라인을 결정하였다.

432 2009. 3. 16. 개최된 동정협 임원 회합(한국선주협회 제1회의실, 11:00~12:30)

223) 동정협 사무국이 sub-com 회의 개최일시, 장소, 참석대상 선사 등을 정리하여 피심인들에게 발송한 이메일 및 문건(2009. 2. 27. KIADA-09/24 "항로별 sub-com 개최"), 동정협 사무국이 sub-com 회의의 결과를 정리하여 피심인들에게 발송한 이메일 및 문건(2009. 3. 6. KIADA-09/29 "IADA 4월 1일 운임회복관련 항로별 가이드라인"), 2009. 3. 16. 개최된 두 회합을 정리한 회의록 상에 sub-com 회의가 개최되어 항로·화물별 운임 가이드라인을 도출했다고 언급하였다는 점 등을 고려할 때 피심인들이 sub-com 회의를 개최하여 2009년 4월 운임인상 계획에 대하여 논의하였음을 알 수 있다. 동정협이 2009. 6. 10. 제출한 아래 표에 따르면, 이 sub-com회의에 참석한 피심인은 고려, 에이치엠엠, 장금, 흥아, CNC, GSL, OOCL, PIL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍이다.

<2009. 3. 4. ~ 3. 5. sub-com 회의 참석자 관련 동정협 제출자료>

	2009.3.4~5	IADA KOREA LAC	운임회복, 운임가이드 논의	APL, CNC, 에버그린, GSL, 한진해운, 흥아해운, 현대상선, 고려해운, MOL, OOCL, PIL, RCL, 장금상선, NYK, TSL, SITC, 완하이, 양밍

224) 홍콩·대만·싱가포르착 항로의 경우 US$30/TEU, US$50/FEU씩 운임을 인상하고 그 외 항로의 경우 US$50/TEU, US$100/FEU씩 운임을 인상하기로 하였다.

225) 필리핀·대만·말레이시아·인도네시아착 항로, 종이·강철 화물, 콘솔 화물

및 IADA KOREA LAC 회의(한국선주협회 제1회의실, 14:00~15:00)에서는 위 sub-com 회의 결과를 취합하여 2009년 4월 운임인상 계획에 대하여 합의하였다. 우선 2009. 3. 16. 동정협 임원 회합에 참석하였던 고려 안○○ 상무, 남성 권○○ 전무, 에이치엠엠 강○○ 상무, 장금 정○○ 상무, 팬오션 권○○ 상무, 흥아 이○○ 상무, 동정협 이○○ 국장 및 박○○ 사원은 "sub -com 회의에서 도출된 항로별/품목별 가이드라인"을 보고 받고 이를 시행하는 데에 무리가 없음을 확인하였다. 다만, 위 7개 피심인들은 운임인상의 방식에 있어서 "실질적인 시행여부를 가늠하기 어려운 RR(운임을 일정한 폭 인상하는 방식)보다는 AMR(동일한 최저운임까지 인상하는 방식)을 채택하는 것이 실효적"이라는 점에 공감하였다. 이에 우선 2009. 4. 1.부터 아래 <표 174>의 가이드라인을 실행하되, 4월 중순 이전에 회합을 개최하여 시장의 반응을 점검한 후 한국발 동남아착 수출 항로 전체에서 추가로 "BMR(Benchmark Rates) 가이드라인[226]을 도출하여 시행"하기로 합의하였다.

<표 174> 2009. 3. 16. 임원 회합 회의록 발췌(소갑 제2-261호증)

5. 회 의 결 과
○ 4월 운임회복 관련
* 4 월 운임회복 관련 사무국의 보고
- IADA 사업계획을 바탕으로 추진되는 4 월 운임회복과 관련하여, 한국지역 LAC 회의 시 결정에 따라 구성된 sub-com 회의에서 도출된 항로별/품목별 가이드라인을 보고.
※ 4 월 운임회복 가이드라인 표(별첨)
- 동정협 수출팀장회의 시 가이드라인 수준의 RR에는 무리가 없는 것으로 보고.
* 대표위원회 논의/결의 사항 (중략)
- 한편, 운임수준이 비용 이하로 하락한 상황에서 최소한의 가이드라인 운임설정은 필수적이며, 따라서 운임회복의 방법으로 실질적인 시행여부를 가늠키 어려운 RR 보다는 AMR의 방식을 채택하는 것이 실효적이라는 의견에 공감함.
- 이에, 일단 4 월 1 일 발효로 가이드라인의 RR을 시행하되, 4 월 중순 이전 회원사 영업팀장회의를 개최하여 시장의 반응을 점검 후 BMR(Benchmark Rates) 가이드라인을 도출하여 시행키로 함. 시행시기는 잠정 5 월로 하되 정확한 시기는 시장의 반응을 보아 결정하며, BMR 가이드라인이 도출되면 대표위원회의를 개최하여 가이드라인을 추인함

226) "AMR(Agreed Marginal Rate) 가이드라인"에는 "ageed"라는 의미가 포함되어 그 명칭을 "BMR 가이드라인"으로 바꾼 것이며 BMR 가이드라인은 AMR 가이드라인과 실질적인 의미는 같다. 즉, 최소한 가이드라인 운임 수준까지 시장운임을 인상하고자 하는 것이었다.

<표 175> 한국발 동남아착 수출화물 AMR(회의록 첨부자료)[227]

동남아정기항로 4월 운임회복 가이드라인

항로 / 대상	H.K &SPRC	PHILIPPINES (Manila)	TAIWAN	THAILAND (Bangkok, LaemChabang)	SINGAPORE	MALAYSIA (Port Kelang)	INDONESIA (Jakarta)	VIETNAM	
								(Haiphong)	(Hochiminh)
RR quantum(US$)	30/50	50/100	30/50	50/100	30/50	50/100	50/100	50/100	50/100
Consol AMR(FAF별도)	200/400	500/900		350/650	400/700	400/700	500/850	500/900	450/750
내부 Guidline AMR		500/900 (direct)	180/350(부산) 230/450(인천)			400/700	450/800		
RR for Resin	20/40	30/50	20/40	30/50	20/40	30/50	30/50	30/50	30/50
Paper	US$150/Feu 이하오퍼않음 (H.K&YTN)		US$200/Feu 이하로 오퍼 자제 권고						
Sugar	US$10/Teu RR (INC/HK)								
Steel Coil AMR								500	350
특정대형화주 AMR		400/800							

※ 레진은 현재 실질적으로 분기계약이 대부분, 따라서 2/4분기 비딩시 RR 추진 및 1/4분기 오퍼운임 이하로 비딩 참여 않기로 함.

433 이러한 합의 사항은 국적선사 외 외국적선사까지 참석하였던 2008. 3. 16. IADA KOREA LAC 회의에서 다시 확인되었다. 이 회합에 참석하였던 고려 송○○, 에이치엠엠 손○○, 이○○, 장금 김○○, 흥아 김○○, CNC 김○○, GSL 김○○, OOCL 김○○, TSL 정○○, 에버그린 김○○, 완하이 황○○ 및 양밍 윤○○은 sub-com 회합에서 결정된 아래 <표 176>의 운임 가이드라인을 2009. 4. 1. 부터 시행하되, 시장 상황을 보아 BMR 가이드라인의 합의를 위한 추가 회합을 4월 중에 가지기로 결정하였다.

<표 176> 2009. 3. 16. IADA KOREA LAC 회합 관련 문건 내용(일부 발췌)

2. Confirmation on the April RR guidelines

Participants were actually noted the guidelines for they were already delivered to member lines right after each sub-com discussion was concluded. The Chairman, hereupon, asked the participants to give any comments on the guidelines or suggestions for rate restoration. (중략) Instead, they made an additional remark that we should make an internal guideline AMR under the current market of widely-spread moving rates, indicating the defect of RR system that doesn't surely show whether a carrier increase their existing rates or not. Discussing the strategic approach for the successful implementation, the chairman mediated between two viewpoints suggesting implementing the guideline RR for one month for the time being until the end of

227) 동정협 사무국이 2009. 3. 17. 이메일로 7개 국적선사 피심인들에게 배포한 "09년 4월 운임회복 항로별 가이드라인" 및 2009. 3. 16. IADA KOREA LAC 회합 회의록에 첨부된 "The guidelines for IADA April RR(ex Korea)"을 근거로 하였다. 위 두 가이드라인의 내용은 동일하다.

April. (중략) Participants, therefore, agreed to gather again sooner to set up guideline BMR which is tentatively effective from the middle of May or earlier. In this regards, another LAC meeting would be held in April once the guided BMR is derived from the corridor-wise sub-com discussions or relevant meetings among the members. Closing the meeting, the chairman urged members to advertise April RR actively for shippers' full recognition about it and also strongly requested to drive RR and implement the guidelines (as per attachment to these minutes) effective from April 1. On the other hand, Mr. Lee reported that the necessary process such as the consultation with Shippers Council, consequent filing to MLTM(Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs) and RR flyer dissemination were completed along with opportune schedules. Attached: The guidelines for IADA April RR(ex Korea)

434 이후 고려 송○○ 부장, 장금 김○○ 차장, 에이치엠엠 이○○ 부장, 흥아 장○○ 과장, 팬오션 윤○○ 차장, CNC 김○○ 과장, OOCL 김○○ 부장, TSL 정○○ 과장, 에버그린 김○○ 과장, 완하이 황○○ 부장, 양밍 조○○ 과장, 동정협 이○○ 국장 및 박○○ 대리[228]는 2009. 3. 25.(선주협회 제1회의실) 아주역내항로 주요선사 영업팀장 회합에서 위 2009. 3. 16. 회합 시 결정된 바와 같이 한국발 동남아착 수출 항로에서의 최저운임("AMR")을 추가함으로써 기 합의되었던 운임 가이드라인을 보완하였다. 이들 피심인들은 해당 회합에서 아래 <표 177>의 운임 가이드라인과 같이 홍콩·남중국·필리핀·대만·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남착 수출 항로에 대한 최저운임을 합의함과 함께 "매주 회의를 개최하여 시행상황 점검, 미비점을 보완"하기로 하였다.

<표 177> 2009. 3. 25. 주요선사 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-264호증)

5. 회 의 결 과 ○ 4월 운임회복 추진 - 3월 16일 개최된 IADA Korea LAC 회의 시 RR을 보완하기 위한 전략으로 제시된 AMR/BMR 가이드라인 시행과 관련 협의 후 기존에 합의된 내용에 더하여 붙임의 항로별 가이드라인을 시행키로 함. [붙임: 동남아정기항로 4월 운임회복 가이드라인] (중략) - 현재 시장에서는 운임회복에 대해 충분히 인지하고 있는 것으로 보고되었고, 이에 현재의 시행/홍보 강도를 조금만 높여 준다면 충분히 가능할 것으로 보고됨. - 일단, 현재까지 확보된 가이드라인으로 시행하는 것을 기본으로, 당분간 매주 회의를 개최하여 시행상황 점검, 미비점 보완키로 함.

228) 남성은 '사전양해 후 불참'하였으나, 이 날 회합의 결과를 정리한 회의록을 동정협 사무국으로부터 2009. 3. 25. 이메일로 공유받았다.

- 한편, 붙임의 운임회복 가이드라인의 철저시행을 목적으로, 한국/대만계 선사 등 주요선사의 본사 Principal 에 서신을 보내 추인을 얻는 것에 대해 참가자 모두 이의 없이 찬성함.

<표 178> 한국발 동남아착 수출화물 AMR(회의록 첨부자료)[229]

동남아정기항로 4월 운임회복 가이드라인

단위:US$

항로 / 대상	H.K &SPRC	PHILIPPINES (Manila)	TAIWAN	THAILAND (Bangkok, LaemChabang)	SINGAPORE	MALAYSIA (Port Kelang)	INDONESIA (Jakarta)	VIETNAM	
								(Haiphong)	(Hochiminh)
RR quantum(US$)	30/50	50/100	50/100	50/100	30/50	50/100	50/100	50/100	50/100
Consol AMR(FAF별도)	200/400	500/900		350/650	400/700	400/700	500/850	500/900	450/750
내부 Guidline AMR	Consol AMR 참조	500/900 (direct)	200/400(PUS) 250/500(INC)	400/700	350/600	400/700	450/800	500/900	450/800
RR for Resin	20/40	30/50	AMR of 170/300	30/50	20/40	30/50	30/50	30/50	30/50
Paper	US$150/Feu (H.K&YTN)		US$200/Feu						
Sugar	RR of 10/Teu (INC/HK)								
Steel Coil AMR								500/Teu	350/Teu
특정대형화주 AMR		400/800							

※ 레진은 현재 실질적으로 분기계약이 대부분, 따라서 2/4분기 비딩시 RR 추진 및 1/4분기 오퍼운임 이하로 비딩 참여 않기로 함.

435 위 피심인들은 2009. 4. 1.(한국선주협회 제1회의실) 영업팀장 회합, 2009. 4. 30.(한국선주협회 제1회의실) IADA KOREA LAC 회합[230]에서는 위 운임인상 합의의 준수 여부를 상호 감시·점검하였다. 이들은 2009. 4. 1. 회합 시 "일반화물에 대해서는 합의 AMR 이상으로 선적 중이거나 현재 AMR 수준으로 인상하려는 움직임이 가시화"되고 있음을 확인하였고, 2009. 4. 30. 회합 시 4월 운임 인상 합의를 통하여 "전반적으로 성공적인 결과"를 가져왔다고 평가하였다. 또한, 시행일로부터 3개월 정도 지난 2009. 6. 30. 임원 회합에서도 "4월 운임회복은 각 선사들의 적극적인 노력으로 일정한 성과를 거두었다"고 자평하였다.

<표 179> 2009. 4. 30. IADA KOREA LAC 회합 회의록 발췌(소갑 제2-266호)

2.April RR

- After encouraging members to make efforts more for cost recovery, the Chairman asked the participants to toss some comments such as asses에스엠ent of April RR and market updates.

229) 동정협 사무국이 2009. 3. 17. 이메일로 위 6개 국적선사 피심인들에게 배포한 "09년 4월 운임회복 항로별 가이드라인" 및 2009. 3. 16. IADA KOREA LAC 회합 회의록에 첨부된 "The guidelines for IADA April RR(ex Korea)"을 근거로 하였다. 위 두 가이드라인의 내용은 동일하다.

230) 고려, 에이치엠엠, 장금, 흥아, CNC, OOCL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍 등 참석하였다.

Most members around the table took the similar note of overall successful results from April RR. But some members expressed feeling the lack of perfect rate restoration on every corridor suggesting that we should make further push on the corridor of Straights and H.K. Members, anyhow, agreed that we accomplished RR goal quite successfully even if the results are not reaching to the original full quantum of RR.

436 이와 같은 사실은 2009. 2. 6. 동정협 수송 제09-14호 “동정협 제1회 아주역내항로 주요선사 수출팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-256호증), 2009. 2. 16. 동정협 수송 제09-17호 “2009년도 총회 겸 제1회 대표위원회 회의록”문건 및 이메일(소갑 제2-257호증), 2009. 2. 27. KIADA-09/22 IADA KOREA LAC 회의록 문건(소갑 제2-258호증), 2009. 2. 27. 동정협 이메일 “KIADA-09/24 항로별 sub-com 회의 개최”(소갑 제2-259호증), 2009. 3. 7. KIADA-09/29 “IADA 4월 1일 운임회복 관련 항로별 가이드라인” 문건(소갑 제2-260호증), 2009. 3. 16. 동정협 수송 제09-35호 “동정협 제2회 대표위원회 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-261호증), 2009. 3. 17. KIADA-09/36 IADA KOREA LAC 회의록 문건(소갑 제2-262호증), 2009. 3. 18. 동정협 이메일 “KIADA-09/41 IADA 4월 1일 운임회복 가이드라인 철저시행 요청”(소갑 제2-263호증), 2009. 3. 25. 동정협 수송 제09-44호 “동정협 제2회 아주역내항로 주요선사 수출팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-264호증), 2009. 4. 1. 동정협 수송 제09-50호 “동정협 제3회 수출팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-265호증), 2009. 5. 6. KIADA-09/64 IADA KOREA LAC 회의록 문건(소갑 제2-266호증), 피심인 에버그린 김○○ 팀장 진술조서(소갑 제3-19호증), 피심인 CNC 김○○ 부장 진술조서(소갑 제3-12호증) 등을 통하여 인정된다.

② 5월 운임인상 및 최저운임 합의

437 피심인 국적선사 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 외국적선사 CNC, GSL, OOCL, PIL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍 그리고 동정협[231]은 2009. 4. 30., 2009. 5. 13., 2009. 5. 15. 한국선주협회 회의실 등지에서 회합을 갖고

231) 국적선사 중 남성, 팬오션은 IADA 회원사가 아니라서 2009년 5월 최저운임 합의가 이루어졌던 IADA sub-com 회의에 참석하지 않았으나, 2009. 5. 27. 및 2009. 5. 28. 회합에 참석함으로써 해당 합의에 가담하게 되었다.

한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 기본운임을 인상하고 최저운임을 결정하여 2009. 6. 10.부터 시행하기로 합의하였다. 이후 2009. 5. 22., 2009. 5. 27., 2009. 5. 28., 2009. 6. 16., 2009. 6. 30. 후속 회합에서 위 합의의 준수 여부를 상호 감시·점검하였다.

438 위 피심인들이 합의한 운임 인상 항로 및 인상 폭은 아래와 같다.

439 i) 홍콩·남중국착 수출 항로:
US$30/TEU, US$50/FEU씩 인상

440 ii) 필리핀·대만·태국·인도네시아·베트남 호치민착 수출 항로:
US$50/TEU, US$100/FEU씩 인상

441 위 피심인들이 합의한 세부 항로 및 화물별 최저운임 가이드라인은 아래 <표 180> 및 <표 181>과 같다.[232] <표 180>의 계약화물에 대한 최저운임 가이드라인에서 규정된 화물 이외의 화물에 대하여는 <표 181>의 세부 항로별 최저운임 가이드라인이 적용되었다.

<표 180> (기본)세부 항로별 최저운임 가이드라인[233]

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임
수출	홍콩착 항로	-	US$200/TEU, US$400/FEU
	남중국착 항로	쉔젠,동구안, 후이저우(trucking)	US$850/TEU, US$1,300/FEU
		황푸	US$450/TEU, US$800/FEU

232) <표 180> 및 <표 181>의 최저운임 가이드라인은 동정협 사무국에 의해서 2009. 6. 5. 이메일로 고려, 장금, 에이치엠엠, 흥아와 공유되었다.

233) 2009년 3월 합의 최저운임 가이드라인과 비교해보면 필리핀·태국·싱가포르·말레이시아·베트남 하이퐁착 항로의 경우 기 합의 운임을 그대로 유지하였고, 홍콩착 항로의 경우 US$30/TEU씩, 대만·인도네시아·베트남 호치민착 항로의 경우 US$50/TEU씩 운임을 인상하였다. 피심인들이 합의한 운임 인상 폭과 최저운임의 인상 수준에 있어 차이가 나는 필리핀·태국착 항로의 경우, 당시 해당 항로의 시장운임이 2009년 3월 합의 최저운임보다 아래에서 형성되어 있었기 때문에 US$50/TEU씩 운임을 인상한 값이 2009년 3월 합의 최저운임과 동일하였다.

		광저우	US$500/TEU, US$900/FEU
		관시,하이난	US$750/TEU, US$1,300/FEU
		후이저우(port)	US$600/TEU, US$1,100/FEU
	필리핀착 항로	마닐라	(direct) US$500/TEU, US$900/FEU
	대만착 항로	부산	US$250/TEU, US$500/FEU
		인천	US$300/TEU, US$600/FEU
	태국착 항로	방콕, 람차방	US$400/TEU, US$700/FEU
	싱가포르착 항로	-	US$350/TEU, US$600/FEU
	말레이시아착 항로	포트켈랑	US$400/TEU, US$700/FEU
	인도네시아착 항로	자카르타	US$500/TEU, US$850/FEU
	베트남착 항로	하이퐁	US$500/TEU, US$900/FEU
		호치민	US$500/TEU, US$860/FEU

<표 181> (특별)계약화물에 대한 최저운임 결정 내역

수출입 구분	화물명	항로(항구)명	최저운임
수출	레진 화물	대만착 항로	(3분기) US$200/TEU, US$350/FEU
	종이 화물	홍콩착 항로	US$150/FEU
		얀티엔착 항로	US$170/FEU
		대만착 항로	US$200/FEU
	강철 화물	하이퐁착 항로	US$500/TEU
		호치민착 항로	US$450/TEU
	특정대형화주	필리핀착 항로	US$400/TEU, US$800/FEU
	CKD 화물	인도네시아착 항로	US$650/FEU

442 합의 과정을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다. 고려, 에이치엠엠, 장금, 흥아, CNC, OOCL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍 및 동정협은 2009. 4. 30. IADA KOREA LAC 회의에서 3월 운임인상 합의가 소기의 성과를 거두었다는 사실을 확인한 후 IADA 차원에서 2009. 6. 1.부터 US$100/TEU씩 운임을 인상하기로 한 계획의 실행방안에 대하여 논의하였다. 해당 회합의 참석자들은 앞선 3월 합의 시와 마찬가지로 항로별 sub-com 회의를 개최하여 구체적인 운임인상 계획에 대하여 다시 논의하기로 하였다.

443 IADA KOREA LAC 회의에서 정한 바에 따라 2009. 5. 13. 및 2009. 5. 15.

개최된 sub-com 회의[234]에서 고려, 에이치엠엠, 장금, 흥아, CNC, GSL, OOCL, PIL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이 및 양밍은 세부 항로별 운임인상 가이드라인에 대하여 합의하고 이를 2009. 6. 10.부터 시행하기로 결정하였다.

444 이때 운임인상 가이드라인은 한국발 동남아착 수출 항로에서 최저운임을 실행함과 동시에 싱가포르·말레이시아·베트남 하이퐁착 항로를 제외한 나머지 한국발 동남아착 수출 항로에서 US$30~US$50/TEU, US$50~US$100/FEU씩 운임을 인상[235]하는 것을 주된 내용으로 하고 있었다.

<표 182> sub-com 회의 결과 회의록 발췌(소갑 제2-268호)

2. 우리 IADA Korea LAC 회원사들은 5월~6월 초에 걸쳐 전체 LAC 회의, 항로&품목별 sub-com 회의 등을 거치면서 6월 운임회복의 가이드라인을 확보하였습니다. 한편, 최근에는 특정 대량화물 운임회복을 위한 회의를 구성하여 운임회복 추진 중에 있습니다. 3. 이와 같이 선사들의 운임회복 노력이 진행되고 있는 가운데, 동 항로 물동량이 예상과 다르게 견조하게 유지됨에 따라 운임회복 분위기도 성숙되어 있다고 평가되고 있습니다. 이에 회의 시 합의된 붙임의 6월 운임회복 가이드라인을 바탕으로 적극적인 운임회복을 시행하여 주시기 바랍니다. 4. 이와 관련, 남중국 항로 가이드라인 AMR이 별도로 확보되었음을 알려 드립니다. 붙임: 한국/동남아&남중국 항로 6월 운임회복 가이드라인

234) 동정협 사무국이 sub-com 회의 개최일시, 장소, 참석대상 선사 등을 정리하여 피심인들에게 발송한 이메일 및 문건(2009. 5. 6. KIADA-09/65 "항로별 sub-com 개최"), 동정협 사무국이 sub-com 회의의 결과를 정리하여 피심인들에게 발송한 이메일 및 문건(2009. 5. 18. KIADA-09/74 "IADA 6월 운임회복 항로별 sub-com 회의결과", 2009. 6. 5. KIADA-09/96 "동남아정기항로 6월 10일 운임회복 적극 시행 요청(항로별 가이드라인 유첨)") 등을 고려하여 볼 때 피심인들이 sub-com 회의를 개최하여 2009년 6월 운임인상 계획에 대하여 논의·합의하였음을 알 수 있다. 동정협이 2009. 6. 10. 제출한 아래 표에 따르면, 이 sub-com회의에 참석한 피심인은 고려, 장금, 에이치엠엠, 흥아, CNC, 에버그린, GSL, OOCL, PIL, SITC, TSL, 완하이 및 양밍 등이다.

<2009. 5. 13., 5. 15. sub-com 회의 참석자 관련 동정협 제출자료>

운임회복 (RR,가이드)	2009.5.13,15	IADA KOREA LAC	운임회복, 운임가이드 논의	APL, CNC, 에버그린, GSL, 한진해운, 흥아해운, 현대상선, 고려해운, MOL, OOCL, PIL, RCL, 장금상선, NYK, TSL, SITC, 완하이, 양밍

235) 홍콩착 항로의 경우 US$30/TEU, US$50/FEU씩 운임을 인상하고 그 외 항로의 경우 US$50/TEU, US$100/FEU씩 운임을 인상하기로 하였다.

<표 183> 한국발 동남아착 수출화물 AMR(회의록 첨부자료)[236]

동남아정기항로 6월 운임회복 가이드라인

Effective Date: June 10 단위:US$

항로 / 대상	H.K &SPRC	PHILIPPINES (Manila)	TAIWAN	THAILAND (Bangkok, LaemChabang)	SINGAPORE	MALAYSIA (Port Kelang)	INDONESIA (Jakarta)	VIETNAM	
								(Haiphong)	(Hochiminh)
RR quantum(US$)	30/50	50/100	50/100	50/100	nil	nil	50/100	nil	50/100
Consol AMR(FAF별도)	Internal AMR 이상으로 유지								
Internal AMR	230/450(HK) SPRC는별도	500/900 (direct)	250/500(PUS) 300/600(INC)	400/700	350/600	400/700	500/850	500/900	500/850
Guided Rates	Internal AMR subject to Floating FAF or equivalent amount								
Resin	being discussed for 3Q contract		AMR of 200/350 (3rd Q)	being discussed for 3Q contract					
Paper AMR	150/Feu(HK) 170/Feu(YTN)		US$200/Feu						
Steel Coil AMR								500/Teu	450/Teu
Other AMR		400/800 (특정대형화주)					650/Feu (CKD)		

* D/G cargo surcharge(US$ 100/200) 별도 징수/non-binding basis

남중국항로 6월 운임회복 가이드라인

Effective Date: June 10 단위:US$

항로 / 대상	SHEHZEN, DONGGUAN, HUIZHOU(Trucking)	HUANGPU	GUANGZHOU Area	GUANXI, HAINAN Province	HUIZHOU(Port)
RR quantum(US$)	30/50				
Consol AMR(FAF별도)	Internal AMR 이상으로 유지				
Internal AMR (subject to SPRC THC)	850/1,300	450/800	500/900	750/1,300	600/1,100
Guided Rates	Internal AMR subject to Floating FAF or equivalent amount				
Resin	being discussed for 3Q contract				
비고			Beijiao, Rongqi, Nansha, Xinfeng, Taiping, Foshan, Shunde 등이 해당		

* D/G cargo surcharge(US$ 100/200) 별도 징수/non-binding basis

445 이들 피심인들은 합의 시행일 이후인 2009. 6. 16.(한국선주협회 제1회의실) 석유화학화물 선적 주요선사 영업팀장 회합, 2009. 6. 30.(한국선주협회 제1회의실)

236) 동정협 사무국이 2009. 6. 5. 이메일로 고려, 장금, 에이치엠엠, 흥아에게 배포한 "09년 6월 운임회복 항로별 가이드라인" 및 2009. 5. 18. KIADA-09/74 "IADA 6월 운임회복 항로별 sub-com 회의 결과"에 첨부된 문건 "6월 운임회복 항로별 가이드라인"을 근거로 하였다. 위 두 가이드라인의 내용은 동일하다.

아주역내 항로 주요선사 임원/대표위원 회합에서는 위 운임인상 합의의 준수 여부를 상호 감시·점검하였다. 피심인들은 아래 <표 184>와 같이 “회원사별로 중간 성과가 상이”하나 “시장에서는 충분히 인지하고 있다”고 평가하였다.

<표 184> 2009. 6. 16. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-276호증)

○ 6월 운임회복 점검 - 회원사 별로 중간 성과 상이함. 단, 시장에서는 충분히 인지하고 있음. - 레진화물 운임회복 추진이 힘을 얻는다면 추동력 얻을 것임. - 일반화주에 대한 운임회복에도 힘써 줄 것을 권고.

446 이와 같은 사실은 2009. 5. 6. KIADA-09/64 IADA KOREA LAC 회의록 문건(소갑 제2-266호증), 2009. 5. 6. 동정협 이메일 “KIADA-09/65 항로별 sub-com 회의 개최”(소갑 제2-267호증), 2009. 5. 18. KIADA-09-74 “IADA 6월 운임회복 항로별 sub-com 회의 결과”문건(소갑 제2-268호증), 2009. 5. 25. KIADA-09/82 IADA KOREA LAC 회의록 문건(소갑 제2-269호증), 2009. 5. 27. 동정협 수송 제09-83호 “동정협 제3회 대표위원회 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-270호증), 2009. 5. 28. 동정협 수송 제09-88호 “동정협 제4회 수출팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-271호증), 2009. 6. 5. 동정협 이메일 “KIADA-09/96 동남아정기항로 6월 10일 운임회복 적극시행 요청(항로별 가이드라인 유첨)”(소갑 제2-274호증), 2009. 6. 16. 동정협 수송 제09-101호 “동정협 제4회 석유화학화물 선적 주요선사 수출팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-276호증), 2009. 7. 1. 동정협 수송 제09-110호 “아주 역내항로 주요선사 임원/대표위원회의 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-278호증), 피심인 장금 정○○ 상무 진술조서(소갑 제3-8호증) 등을 통하여 인정된다.

③ 6월 대형화주 운임인상 및 최저운임 합의

447 피심인 국적선사 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 외국적선사 TSL, 완하이, 양밍 그리고 동정협은 2009. 6. 2., 2009. 6. 4. 흥아 회의실, 한국선주협회 회의실 등지에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨

테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 석유화학(레진) 화물 운송 입찰을 실시하는 대형화주에 대한 2009년 3/4분기 투찰가 가이드라인을 합의하였다. 이후 2009. 6. 10., 2009. 6. 16., 2009. 6. 23., 2009. 6. 30., 2009. 7. 23., 2009. 7. 29. 후속 회합을 개최하여 위 합의의 준수 여부를 상호 감시·점검하였다.

448 석유화학 화물 3/4분기 입찰 시 적용할 세부항로별 최저운임 가이드라인은 아래 <표 185>와 같다.

<표 185> 석유화학 화물 3/4분기 입찰 시 항로별 운임 가이드라인[237)]

수출입 구분	항로명	항구 구분	운임인상 폭	최저운임
수출	홍콩착 항로	광양	US$30/TEU, US$50/FEU	US$200/TEU
		울산		US$220/TEU
	대만착 항로	-	-	US$200/TEU, US$350/FEU
	남중국착 항로	쉔젠,동구안,후이자오	US$30/TEU, US$50/FEU	US$800/TEU, US$1,200/FEU
		황푸		US$400/TEU, US$700/FEU
		광저우		US$450/TEU, US$800/FEU
		광시,하이난		US$700/TEU, US$1,200/FEU
		후이자오 (port)		US$550/TEU, US$1,000/FEU
	태국착 항로	광양	US$50/TEU, US$100/FEU	US$350/TEU, US$650/FEU
		울산		US$370/TEU, US$690/FEU
	싱가포르착 항로	광양	US$50/TEU, US$100/FEU	US$350/TEU, US$600/FEU
		울산		US$370/TEU, US$640/FEU
	베트남,말레이시아착 항로	광양	US$50/TEU, US$100/FEU	US$400/TEU, US$700/FEU
		울산		US$420/TEU, US$740/FEU
	인도네시아착 항로	광양	US$50/TEU, US$100/FEU	US$450/TEU, US$800/FEU
		울산		US$450/TEU, US$840/FEU

449 구체적으로 합의 과정을 살펴보면 다음과 같다. 위 10개 피심인들은 운임인상 합의가 입찰을 거치지 않은 보통의 '일반화주'에 대해서만 시행되고 입찰을 거

237) 2009년 5월 합의 일반화물 적용 최저운임 가이드라인과 비교해보면 항로별 운임인상 폭은 동일하고, 항로별 최저운임은 동일하거나 약간 낮은 수준이다.

치는 '대형화주'에 대해 시행되지 않을 경우 "실질적인 수지개선효과가 미미하다는 점"에 대해 공감하였다. 또한 이들 피심인들은 당시 "석유화학 물동량이 예상보다 견조하게 유지"되어 2009년 3/4분기가 운임을 인상할 호기라고 판단하였다.

450 이에 고려 송○○ 부장, 남성 이○○ 부장, 에이치엠엠 이○○ 부장, 장금 김○○ 차장, 팬오션 윤○○ 차장, 흥아 김○○ 차장, TSL 정○○ 과장, 완하이 황○○ 부장, 양밍 윤○○ 차장 및 동정협 박○○ 대리는 2009. 6. 2.(흥아 회의실) 회합에서 대형화주, 특히 석유화학 화물의 운송을 의뢰하는 대형화주(이하 '석유화학 업체'라고 한다)에 대하여서도 운임인상 합의를 적용하기 위하여 2009년 3/4분기 석유화학 화물 입찰 운임에 대해 논의하였고, 그 결과 위 10개 피심인들은 아래 <표 186>과 같이 홍콩·남중국·태국·베트남·싱가포르·말레이시아·인도네시아 착 항로별 운임인상의 폭(RR)과 최저운임(Guided AMR)을 결정하고, 이 가이드라인에 따라 2009년 3/4분기 석유화학 화물 입찰에 참가하기로 합의하였다.

<표 186> 2009. 6. 2. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-272호증)

○ 석유화학(레진) 화물 운임회복방안

○ 대기업 석유화학 화물에 대한 운임회복 필요성 공감.
- 일반화주에 대한 운임회복에도 불구하고 대기업(특히 석유화학 물량)에 대한 운임회복이 시행되지 않을 경우, 실질적인 수지개선효과가 미미하여 해당물동량에 대한 운임회복 절실함.
- 현재 동남아항로 석유화학 선적 운임은 최근 수 년 사이 최저 수준으로서, 작년 말 급격히 불거진 경제위기에 따른 시장혼란에서 비롯되어 이를 정상화하는 것이 중요함.
- 현재, 석유화학 물동량이 예상보다 견조하게 유지됨에 따라 운임회복을 위한 호기로 판단됨.
- 따라서 3/4 분기 비딩에 맞추어 운임회복을 도모키로 함.

○ 항로 별 논의 후 석유화학(레진) 화물에 대해 아래와 같이 시행키로 함.

< 석유화학(레진)화물 운임회복(3/4 분기 비딩) 항로 별 가이드라인

*홍콩
- RR quantum: US$30/50
- Guided AMR: US$200/Teu(광양). US$220/Teu(울산)

*남중국
- RR quantum: US$30/50
- Guided AMR: 주요 항만에 대한 AMR은 차기 회의서 논의.

*태국

- RR quantum: US$50/100 - Guided AMR: US$350/650(광양). US$370/690 (울산) *베트남, 싱가포르, 말레이시아 - RR quantum: US$50/100 - Guided AMR: US$400/700(광양). US$420/740 (울산) *인도네시아 - RR quantum: US$50/100 - Guided AMR: US$450/800(광양). US$470/840 (울산) ○ 울산운임은 광양 대비 US$20/40 높게 유지함. ○ 3/4 분기 비딩을 앞두고 매주 회의를 개최하여, 화주 별 대응방안 논의함. ○ 인천운임, 남중국 주요항만 운임은 차기 회의에서 논의함. ○ 차기 회의는 6 월 9 일 개최하며, 논의대상화주 list up 후 참가.

451 아울러 2009. 6. 4.(한국선주협회 제1회의실) 영업팀장 회합[238]에서는 남중국착 항로의 석유화학 화물에 대한 최저운임을 세분화하고 싱가포르착 항로의 운임 인상 폭과 최저운임을 변경하는 등 위 가이드라인의 일부를 수정하였다.

452 또한 아래 <표 187>과 같이 이 가이드라인을 적용할 ♣♣♣, ♧♧♧♧, EEEEEE 등 18개 석유화학 업체를 확정하였다. 이에 더하여 위 18개 석유화학 업체 중 "구체적인 대응이 필요한 업체를 5개로 구분"한 후, 각각 '주간사'와 '차석선사'를 정하여 가이드라인 준수에 대한 상호 감시를 체계화하였다. 이때 주간사는 해당 화주의 물량을 많이 싣는 선사를 선정하였다.[239] 피심인들은 주간사는 "해당 업체 관련 회의를 주재[240] 및 해당 화주 운임회복에 대한 일차적인 책임"을 지도록 하고, 차선선사는 "주간사 역할 보완 및 일부 감시 기능을 수행"하기로 하였다. 또한 차주 회의를 2009. 6. 10. 개최하여 합의 준수에 대한 분명한 의지를 표명하기로 하고 매주 회의를 개최하여 화주별 대응방안을 논의하기로 하였다.

<표 187> 2009. 6. 4. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-273호)

○ 남중국 운임 가이드라인

238) 해당 회합에 남성, 팬오션, 양밍은 "사전양해 후 불참"하였으나, 동정협 사무국을 통하여 이 날 회합의 결과를 정리한 회의록을 2009. 6. 5. 이메일로 공유받았다.
239) 동정협 박○○ 국장은 주간사와 차석선사를 정하는 기준이 무엇이냐는 질문에 대하여 "해당 화주의 물량을 많이 싣는 선사를 선정하였던 것으로 기억납니다."라고 진술하였다.
240) 2009. 6. 11. 회합 시에는 주간사로 하여금 해당 화주의 입찰 일정에 맞춰 회의를 소집하고, 그 결과를 동정협 사무국에 회신하여 결과를 공유하도록 하였다.

- 남중국 지역은 아래 5개 카테고리로 구분 후 가이드라인 도출

○ Shenzen, Dongguan, Huizhou(trucking)
- US$800/1,200 subject to SPRC THC
○ Huangpu
-US$400/700 subject to SPRC THC
○ Guangzhou Area
-Beijiao, Rongqi, Nansha, Xinfeng, Taiping, Foshan, Shunde 등이 해당
-US$450/800 subject to SPRC THC
○Guangxi, Hainan Province
-US$700/1,200 subject to SPRC THC
○Huizhou(port)
-US$550/1,000 subject to SPRC THC
※ 차기 회의에서 port의 추가, 삭제 등 보완 가능.

○ 화주 별 대응방안 협의

- 회의 시 이번 3/4분기 운임회복 대상 석유화학업체 열거하여 확인.
- 대상에서 구체적 대응이 필요한 업체를 5개로 구분하고, 주간사 및 차석선사 각각 선정함.
- 주간사는 해당업체 관련회의를 주재 및 해당화주 운임회복에 대한 일차적인 책임을 지며, 차석선사는 주간사 역할 보완 및 일부 감시 기능 수행함.

※ 해당 석유화학 업체명단

해당업체	주간사	차석선사

※

- 연간계약 건의 운임회복은 이번 분기운임회복 분위기를 활용하여 가능한 부분에 대해 인상 모색하는 방식으로 보조를 맞춤.

< 석유화학(레진)화물 운임회복(3/4 분기 비딩) 항로 별 가이드라인

<표 188> 한국발 동남아착 석유화학 화물 운임 가이드라인(소갑 제2-275호증)[241]

남중국항로 6월 운임회복 가이드라인

Effective Date: June 10 단위:US$

항로 / 대상	SHEHZEN, DONGGUAN, HUIZHOU(Trucking)	HUANGPU	GUANGZHOU Area	GUANXI, HAINAN Province	HUIZHOU(Port)
RR quantum(US$)	30/50				
Consol AMR(FAF별도)	Internal AMR 이상으로 유지				
Internal AMR (subject to SPRC THC)	850/1,300	450/800	500/900	750/1,300	600/1,100
Guided Rates	Internal AMR subject to Floating FAF or equivalent amount				
Resin	being discussed for 3Q contract				
비고			Beijiao, Rongqi, Nansha, Xinfeng, Taiping, Foshan, Shunde 등이 해당		

* D/G cargo surcharge(US$ 100/200) 별도 징수/non-binding basis

동남아정기항로 6월 운임회복 가이드라인

Effective Date: June 10 단위:US$

항로 / 대상	H.K &SPRC	PHILIPPINES (Manila)	TAIWAN	THAILAND (Bangkok, LaemChabang)	SINGAPORE	MALAYSIA (Port Kelang)	INDONESIA (Jakarta)	VIETNAM (Haiphong)	VIETNAM (Hochiminh)
RR quantum(US$)	30/50	50/100	50/100	50/100	nil	nil	50/100	nil	50/100
Consol AMR(FAF별도)	Internal AMR 이상으로 유지								
Internal AMR	230/450(HK) SPRC는별도	500/900 (direct)	250/500(PUS) 300/600(INC)	400/700	350/600	400/700	500/850	500/900	500/850
Guided Rates	Internal AMR subject to Floating FAF or equivalent amount								
Resin	being discussed for 3Q contract		AMR of 200/350 (3rd Q)	being discussed for 3Q contract					
Paper AMR	150/Feu(HK) 170/Feu(YTN)		US$200/Feu						
Steel Coil AMR								500/Teu	450/Teu
Other AMR		400/800 (특정대형화주)					650/Feu (CKD)		

* D/G cargo surcharge(US$ 100/200) 별도 징수/non-binding basis

453 동정협 사무국은 위 회합의 논의 결과를 정리한 회의록을 2009. 6. 5. 이메일을 통하여 위 9개 선사 피심인들에게 송부하였다. 특히 "회의록이 절대 외부로 유출되지 않도록 주의"해달라고 당부하면서, 가이드라인 적용 대상 업체를 확인하기 위하여 "불가피하게" 위 회합에서 실명을 거론하였고 "차기 회의에서는 이니셜을

241) 동정협 사무국이 2009. 6. 11. 이메일로 고려, 남성, 장금, 팬오션, 에이치엠엠, 흥아에게 배포한 "석유화학 운임회복 항로별 가이드라인"

정하여 통용”되도록 할 예정이라고 하였다.

<표 189> 2009. 6. 5. 동정협 사무국 이메일 내용(일부 발췌)

하기 건 관련 회의록[242]이 절대 외부로 유출되지 않도록 주의하여 주시기 바랍니다. 금번 회의록은 확인요청상 불가피하게 실명이 언급되었습니다. 차기 회의시는 이니셜을 정하여 통용되도록 할 예정입니다.

454 위 10개 피심인들은 2009. 6. 10.(한국선주협회 제1회의실)에서 위 운임 가이드라인을 재확인하였다. 이와 함께 주간사, 차석선사를 결정하여 별도로 대응할 두 업체를 아래 <표 190>과 같이 추가로 선정하였다. 그리고 주간사, 차석선사를 선정한 업체 외에는 “별도의 논의없이 가이드라인 AMR을 적용”하기로 하였다.

<표 190> 2009. 6. 10. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-275호)

○ 운임회복 가이드라인, 추진방향 정립 - 항로 별 가이드라인 확인(붙임: 석유화학화물 3/4분기 운임회복 가이드라인) - 향후 추진과정에서 오퍼운임이 가이드라인 AMR 이하로 견적되어야 할 때는 반드시 사전 공지/취항선사간 협의 과정을 거침. - 오퍼운임이 가이드라인 AMR 이상일 경우는 별도협의 없이 진행. - 계약기간은 유가상승을 고려하여 3개월 단위로 추진. (중략) - 매주 화요일(10시 30분)에 수출팀장회의 개최하여 진행현황 점검. ○ 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. - 주간사는 해당화주 비딩 일정에 맞추어 회의를 소집하고, 그 결과를 사무국에 회신하여 그 결과를 공유해야 함.(중략)

242) 2009. 6. 4. 영업팀장 회합의 결과를 정리한 회의록을 말한다.

해당화주	주간사	차석선사
243)		
	흥아	
	장금	고려
	고려	장금
	흥아	고려
	고려	전 선사

※ 의 운임회복과 관련해서는 선적3사(고려, 장금, 흥아) 간 별도회의를 활성화하여 대응.

※ 위 표에서 선정된 화주 외의 대상은 별도 논의 없이 가이드라인 AMR 적용.

455 이후 회합에서는 주간사, 차석선사를 선정하여 개별 대응하기로 한 석유화학 업체의 입찰 시 적용할 운임에 대한 논의가 이어졌다. 위 10개 피심인들은 2009. 6. 16.(한국선주협회 제1회의실), 2006. 6. 23.(한국선주협회 제1회의실) 영업팀장 회합에서는 석유화학 업체별 입찰 진행 상황을 확인하였다. 피심인들은 주간사, 차석선사 중심으로 개별 석유화학 업체에 대응하기 위한 회합을 가졌고, 해당 회합에서 도출된 합의 사항을 위 회합에서 다시 다른 선사들과 공유하였다. 이때, 다른 석유화학 업체에 대하여 적용하는 위 <표 190>의 가이드라인 운임과 달리, 등 개별 대응이 필요하다고 판단한 석유화학 업체에 대하여 별도로 합의한 운임은 아래 <표 191>과 같다.

<표 191> 2009. 6. 23. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-277호증)

○ 석유화학화물 3/4분기 운임회복 추진 중간점검
- 화주 별로 합의사항 점검

ㅇ
– 대만: 200/350
– 홍콩: 외국적사 160~170/Teu, 국적사 190~200/Teu
– SEA: 가이드라인 이상
– 베트남은 현 계약운임이 450/Teu(호치민), 480/Teu(하이퐁) 수준으로서 가이드라인을 상회함. 따라서 기존 계약운임 유지 요망.

ㅇ

243)

– 가이드라인 수준의 운임회복계획 통보.
– SEA 지역은 430/Teu 이상, 파시르구당 480/Teu 수준에서 진행 중.
– 홍콩은 기존 운임 고려 시 가이드라인 200/Teu 수준 성공 가능함.

ㅇ
– 회의 시 합의사항 회람, 울산 선적으로서 상대적 고운임.
– 별도 문의 요망.

ㅇ
– 회의 시 관련선사 합의사항 회람.
– 현재 화주미팅 계획 수립, 일단 합의사항을 고수하면서 화주미팅에 임한 뒤 그 결과를 가지고 선사간 논의 후 대응함.
– 별도 문의 요망.

ㅇ
– 기준 50/100 add-up 후 제시.

ㅇ
– 관련선사 별도로 합의사항 회람.
– 별도 문의 요망.

ㅇ
– 가이드라인 적용.
– 반드시 업체에 사전 리뷰요청을 해야 함.

ㅇ
– 대형 'L'화주와 동일하게 적용.

ㅇ
– FAF & O.THC 포함운임
– 대부분 홍콩, SPRC 물량, 그 외 지역 비중 미미.
– 반드시 업체에 사전 리뷰요청을 해야 함.
– THC는 US$80/110
– 홍콩 특정 외국적선사: 250/Teu, 이하는 절대 안됨. 국적사: 280/Teu
–
–
–

ㅇ 기타
– 상기 대상과 같이 별도의 합의 건 외에는 가이드라인 운임 적용.
– 연간비딩 건은 3/4분기 운임회복추진결과를 보아 논의함.
– 화주 별 합의사항은 관련선사간 기 회람, 따라서 구체내용은 사무국에 문의 요망.

※ 붙임: 석유화학화물 3/4분기 운임회복 가이드라인

<표 192> 일부 석유화학 업체에 대한 별도 운임 가이드라인(소갑 제2-288호증)[244]

456 이와 같은 석유화학 업체에 대한 운임 합의의 진행상황은 2009. 6. 30.(한국선주협회 제1회의실) 아주 역내항로 임원 회합에서 공유되었다. 해당 회합에 참석한 고려 안○○ 상무, 남성 권○○ 상무, 에이치엠엠 강○○ 상무, 장금 정○○ 상무, 팬오션 권○○ 상무, 흥아 엄○○ 이사, TSL ○○○ 이사, 완하이 황○○ 부장, 양밍 이○○ 전무, 동정협 이○○ 국장 및 박○○ 대리는 "석유화학 업체에 대한 2009년 3/4분기 운임회복에 진력"하기로 하였고, 이 운임 합의가 성공한다면 "일반화물에 대한 운임회복도 자연스럽게 이루어질 가능성이 크다"고 평가하였다.

457 석유화학 업체에 대한 2009년 3/4분기 입찰이 종료된 후 개최된 2009. 7. 23.(한국선주협회 제1회의실) 영업팀장 회합 및 2009. 7. 29.(한국선주협회 제1회의실) 임원 회합에서는 입찰의 결과 및 운임인상의 성공 여부에 대해서 논의하였다. 위 회합에 참석한 피심인들은 "합의된 가이드라인 수준에서 비딩이 이루어져 대체적으로 소기의 성과를 거두었다"고 확인하였으며, 운임인상의 수준은 "최소 US$30~US$50/TEU"에 이른다고 평가하였다. 아울러 피심인들은 2009. 7. 29. 회합 시 업체 별 투찰 운임을 결정한 방식이 "위법 가능성"이 있음을 인식하고, 향후 "신중한 자세를 견지"하기로 하였다.

<표 193> 2009. 7. 29. 임원 회합 회의록 발췌(소갑 제2-280호증)

○ 석유화학화물 운임회복 관련
* 운임회복 평가 - 수출팀장회의에서도 확인되었듯, 3/4 분기 비딩에서 최소 US$30~50/Teu 수준의 운임회복 달성. - 그럼에도 불구하고 일부 화주 건에서 불협화음이 노출되어 이에 대한 경과 및 대응책 논의.

244) 동정협 사무국이 4/4/분기 입찰시 준용할 것을 요청하기 위해 2009. 9. 18. 이메일로 피심인들에게 배포한"석유화학화물 주요화주(별도논의) 3/4분기 비딩관련 합의사항"

* 기타 - 협의회 논의방식에 대한 위법성 여부 제기, 그에 따르면 이번에 진행되었던 논의방식(화주 별 특정운임 언급)은 위법 가능성 있음. - 그러한 지적이 일리가 있을 수 있으나, 정기선 해운업자는 해운법에 따라 큰 틀에서 공동행위 가능. 또한 공정거래법에서도『부당한 공동행위의 제한』을 언급하고 있으나,『불황의 극복』『거래조건의 합리화』등의 목적을 위하여 행하여 지는 경우 예외를 인정함. - 의장선사에서도 현재와 같이 대부분 선사들이 상당한 손실을 보고 있는 상황(공동행위로 부당이득을 얻는다고 볼 수 없는 상황)에서 지나치게 우려할 필요는 없다는 의견 제기. - 그럼에도 그러한 문제제기를 감안하여 신중한 자세를 견지하는 것은 바람직함.

458 이와 같은 사실은 2009. 6. 2. 동정협 수송 제09-90호 “석유화학화물 선적 주요선사 수출영업팀장회의록”문건 및 이메일(소갑 제2-272호증), 2009. 6. 5. 동정협 수송 제09-93호 “제2회 석유화학화물 선적 주요선사 수출영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-273호증), 2009. 6. 11. 동정협 수송 제09-97호 “제3회 석유화학화물 선적 주요선사 수출영업팀장회의록”문건 및 이메일(소갑 제2-275호증), 2009. 6. 16. 동정협 수송 제09-101호 “제4회 석유화학화물 선적 주요선사 수출영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-276호증), 2009. 6. 23. 동정협 수송 제09-107호 “제5회 석유화학화물 선적 주요선사 수출영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-277호증), 2009. 7. 1. 동정협 수송 제09-110호 “아주 역내항로 주요선사 임원/대표위원회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-278호증), 2009. 7. 24. 동정협 수송 제09-117호 “제4회 아주역내항로 주요선사 수출영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-279호증), 2009. 7. 29. 동정협 수송 제09-118호 “동정협 제4회 대표위원회의 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-280호증), 2009. 9. 18. 동정협 이메일 “대형화주 4/4분기 비딩 관련 협조요청” 및 첨부파일 “3/4분기 석유화학화물 운임회복 가이드라인” 등을 통하여 인정된다.

④ 8월 운임인상 및 최저운임 합의

459 피심인 국적선사 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 외국적선사 CNC, GSL, OOCL, PIL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍 그리고 동정협은 2009. 8. 13., 2009. 8. 17., 2009. 8. 27. 한국선주협회 회의실, 전주중앙회관 등지에

서 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 기본운임을 인상하고 최저운임을 결정하여 2009. 9. 1.부터 시행하기로 합의하였다. 이후 2009. 9. 3. 회합 시 위 합의를 확인하였고 2009. 9. 9. 회합 시 특정 화물·항로에 대한 최저운임을 추가·보완하였으며, 2009. 9. 16., 2009. 9. 17., 2009. 10. 22. 후속회합에서 위 합의의 준수 여부를 상호 감시·점검하였다.

460 위 피심인들은 2009. 9. 1.부터 홍콩·남중국·필리핀·대만·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남착 수출 항로의 운임을 US$50/TEU, US$100/FEU씩 인상하기로 합의하였다.

461 이들 피심인들이 2009. 9. 11.부터 시행하기로 합의한 세부 항로 및 화물별 최저운임 가이드라인은 아래 <표 194> 및 <표 195>와 같다.[245] <표 194>의 계약화물에 대한 최저운임 가이드라인에서 규정된 화물 이외의 화물에 대하여는 <표 195>의 세부 항로별 최저운임 가이드라인이 적용되었다.

<표 194> (기본)세부 항로별 최저운임 가이드라인[246]

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임
수출	홍콩착 항로	-	US$250/TEU, US$500/FEU
	남중국착 항로	쉔젠,동구안,후이저우(trucking)	US$850/TEU, US$1,300/FEU
		황푸	US$450/TEU, US$800/FEU
		광저우	US$500/TEU, US$900/FEU
		광시,하이난	US$750/TEU, US$1,300/FEU
		후이저우(port)	US$600/TEU, US$1,100/FEU
	필리핀착 항로	-	(direct) US$500/TEU, US$900/FEU
	대만착 항로	부산	US$300/TEU, US$600/FEU

245) <표 194> 및 <표 195>의 최저운임 가이드라인은 동정협 사무국에 의해서 2009. 8. 31. 이메일로 고려, 장금, 남성, 팬오션, 에이치엠엠, 흥아와 공유되었다.

246) 2009년 5월 합의 최저운임 가이드라인과 비교해보면 남중국·필리핀·싱가포르착 항로의 경우 기 합의 운임을 그대로 유지하였고, 홍콩·대만착·인도네시아착 항로의 경우 US$50/TEU씩, 태국착 항로의 경우 US$50/FEU씩 운임을 인상하였다. 인도네시아·베트남착 항로의 경우 US$50/FEU씩 운임을 인하하였다.

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임
		인천	US$350/TEU, US$700/FEU
	태국착 항로	방콕, 람차방	US$400/TEU, US$750/FEU
	싱가포르착 항로		US$350/TEU, US$600/FEU
	말레이시아착 항로	포트켈랑	US$400/TEU, US$700/FEU
	인도네시아착 항로	자카르타	US$500/TEU, US$800/FEU (FAF 별도)
	베트남착 항로	하이퐁	US$500/TEU, US$850/FEU
		호치민	US$500/TEU, US$850/FEU

<표 195> (특별)계약화물에 대한 최저운임 결정 내역

수출입 구분	화물명	항로(항구)명	최저운임
수출	CKD	하이퐁착 항로	US$800/FEU
		호치민착 항로	US$750/FEU

462 합의 과정을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다. 고려 안○○, 에이치엠엠 정○○, 장금 김○○, 흥아 장○○, CNC 김○○, GSL 김○○, OOCL 김○○, SITC 송○○, TSL 정○○, 에버그린 김○○, 완하이 황○○, 양밍 윤○○ 및 동정협이 참석한 2009. 8. 13. IADA KOREA LAC 회의에서는 지난 석유화학 화물에 대한 운임인상 합의를 통해 US$30~US$70/TEU씩 운임이 인상되는 성과를 거두었다는 사실을 확인한 후 IADA 차원에서 2009. 9. 1.부터 US$75/TEU씩 운임을 인상하기로 한 계획의 실행방안에 대하여 논의하였다. 해당 회합의 참석자들은 앞선 5월 합의 시와 마찬가지로 항로별 sub-com 회의를 2009. 8. 17. 개최하여 운임인상폭 등 구체적인 운임인상 계획에 대하여 다시 논의하기로 하였다.

463 이후 2009. 8. 17. 개최된 sub-com 회의[247]에서 고려, 에이치엠엠, 장금, 흥아, CNC, GSL, OOCL, PIL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이 및 양밍은 세부 항로

247) 동정협 사무국이 sub-com 회의의 결과를 정리하여 피심인들에게 발송한 이메일 및 문건(2009. 8. 18. KIADA-09/125 "IADA 9월 운임회복 결의사항(가이드라인) 알림" 등을 고려하여 볼 때 피심인들이 sub-com 회의를 개최하여 2009년 9월 운임인상 계획에 대하여 논의·합의하였음을 알 수 있다. 동정협이 2009. 6. 10. 제출한 아래 표에 따르면, 이 sub-com 회의에 참석한 피심인은 고려, 에이치엠엠, 장금, 흥아, CNC, GSL, OOCL, PIL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이 및 양밍이다.

<2009. 8. 17. sub-com 회의 참석자 관련 동정협 제출자료>

별 운임인상 가이드라인에 대하여 합의하고 이를 2009. 9. 11.부터 시행하기로 결정하였다.

464 운임인상 가이드라인은 한국발 홍콩·남중국·필리핀·대만·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남착 수출 항로에서 최저운임을 실행함과 동시에 동 항로에서 US$50/TEU, US$100/FEU씩 운임을 인상하는 것을 주된 내용으로 하고 있었다.

<표 196> 2009. 8. 17. sub-com 회의 결과 회의록 발췌(소갑 제2-282호)

2. 아주 역내항로 취항선사 협의기구인 IADA에서는 지난 8월 13일 IADA Korea LAC 회의를 개최하여 9월 운임회복을 확인하였고, 항로 별 Sub-com 회의(8.17)를 개최하여 세부사항을 논의하였습니다. 이에 붙임의 9월 운임회복 결의사항(항로 별 가이드라인)을 보내드리오니, 이번 계획이 성공할 수 있도록 적극 지원해 주시기 바랍니다. 붙임: 9월 운임회복 결의사항(항로 별 가이드라인) 1부

운임회복 (RR,가이드)	2009.8.13,17	IADA KOREA LAC	운임회복, 운임가이드 논의	APL, CNC, 에버그린, GSL, 한진해운, 흥아해운, 현대상선, 고려해운, MOL, OOCL, PIL, RCL, 장금상선, NYK, TSL, SITC, 완하이, 양밍

<표 197> 한국발 동남아착 수출화물 AMR(회의록 첨부자료)[248]

동남아정기항로 9월 운임회복 가이드라인

Effective Date: September 1 단위:US$

항로 / 대상	H.K &SPRC	PHILIPPINES (Manila)	TAIWAN	THAILAND (Bangkok, LaemChabang)	SINGAPORE	MALAYSIA (Port Kelang)	INDONESIA (Jakarta)	VIETNAM (Haiphong)	VIETNAM (Hochiminh)
RR quantum(US$)	50/100								
Internal AMR	250/500(HK) SPRC는별도	500/900 (direct)	300/600(PUS) 350/700(INC) RR50/unit(ULS)	400/750	350/600	400/700	500/800 (FAF 별도)	500/850	500/850
Guided Rates	Internal AMR subject to Floating FAF or equivalent amount								
Consol AMR(FAF별도)	230/450(HK)	400/800		400/700	400/700	400/700	500/850	500/850	500/800
Other AMR								CKD 800/Feu	CKD 750/Feu

* D/G cargo surcharge(US$ 100/200) 별도 징수/non-binding basis

남중국항로 9월 운임회복 가이드라인

Effective Date: September 1 단위:US$

항로 / 대상	SHEHZEN, DONGGUAN, HUIZHOU(Trucking)	HUANGPU	GUANGZHOU Area	GUANGXI, HAINAN Province	HUIZHOU(Port)
RR quantum(US$)	50/100				
Internal AMR (SPRC THC 별도징수)	850/1,300	450/800	500/900	750/1,300	600/1,100
Guided Rates	Internal AMR subject to Floating FAF or equivalent amount				
Consol AMR(FAF별도)	Internal AMR 이상으로 유지				
비고			Beijiao, Rongqi, Nansha, Xinfeng, Taiping, Foshan, Shunde 등이 해당		

* D/G cargo surcharge(US$ 100/200) 별도 징수/non-binding basis

465 이후 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션 및 흥아 등 6새 국적선사와 동정협은 2009. 9. 9.(한국선주협회 제1회의실) 영업팀장 회합에서 운임인상 합의의 진행 상황을 점검하였다. 그 결과, 자카르타착 항로의 최저운임을 US$50/TEU씩, 호치민착 항로의 최저운임을 US$50/FEU씩 인하[249]하기로 하였다. 아울러 인천발

248) 동정협 사무국이 2009. 8. 31. 이메일로 고려, 남성, 팬오션, 장금, 에이치엠엠 및 흥아에게 배포한 "09년 9월 운임회복 항로별 가이드라인" 및 2009. 8. 18. KIADA-09/125 "IADA 9월 운임회복 결의사항(가이드라인) 알림"에 첨부된 문건을 근거로 하였다. 위 두 가이드라인의 내용은 동일하다.

249) 이에 따라 결정된 최저운임은 자카르타착 항로의 경우 US$450/TEU, US$750/FEU(FAF 별도징수), 호치민착 항로의 경우 US$500/TEU, US$800/FEU이다.

하이퐁착 중고차 화물 최저운임을 US$800/FEU로 하고 인천발 하이퐁착 헌옷 화물 최저운임을 US$700/FEU로 하기로 합의하였다.

<표 198> 2009. 9. 9. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-285호증)

5. 회 의 결 과 ○ 9 월 운임회복 시행 세부점검 운임회복 시행 점검 결과, - 우선 전 회원사 화주홍보가 완료되었음을 확인함. - 다만, 확정적인 운임회복 (US$50/100 이 기존 운임에 실제 반영되었음을 의미) 정도는 회원사별로 차이 있음. - 즉, 비율은 각기 다르지만 이미 운임회복이 이루어졌거나, 화주홍보 후 개별화주에 대한 협상/네고 과정이 진행 중임. - 금주를 거치면서 본격적으로 운임회복이 이루어질 것으로 전망. (중략) 회의 시 화주 별 합의 및 확인요청 사항 ㅇ **자카르타 AMR** - 현재 시장여건을 고려하여 가이드라인 AMR을 450/750 + FAF 별도로함. - 관련선사에 특정화주( )운임 재 확인 요청. ㅇ **베트남** - 인천/하이퐁 중고차 운임은 US$800/Feu 이상 유지함. - 인천/하이퐁 헌옷 운임은 US$700/Feu 이상 유지함. - 신차(CKD)운임은 하이퐁 800/Feu, 호치민 750/Feu 이상 유지함. ※ Textile (호치민) - 호치민 향 운임은 반드시 US$500/800 이상으로 함. 아울러 고려, 에서 주로 선적하는 특정화주( )운임 및 화주( )에 대해서도 재 확인 요청. - 특정화주( )건도 반드시 500/800 이상 유지 요망. (중략) ㅇ 이번 운임회복을 위해 항시 핫라인을 가동하여 문제가 되는 부분은 언제든지 상호확인하여 신뢰를 구축함.

466 이후 2009. 10. 22.(한국선주협회 제1회의실) 아주역내항로 주요선사 영업팀장 회합에서는 위 운임 합의에 대하여 아래 <표 199>와 같이 “대체적으로 긍정적”이라고 평가하였다.

<표 199> 2009. 10. 22. 아주항로 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-290호증)

ㅇ 시장동향 및 9, 10 월 RR 평가 - 대체적으로 9, 10 월의 운임회복은 긍정 평가.

- 구체적으로는 태국, 베트남, 필리핀, 대만에서 성과가 있었으나, 홍콩, 싱가포르, 말레이시아 등 원양선사가 활발하게 활동하는 항로에서는 미흡.

467 이와 같은 사실은 2009. 8. 14. KIADA-09/124 IADA KOREA LAC 회의록 문건(소갑 제2-281호증), 2009. 8. 18. KIADA-09/125 "IADA 9월 운임회복 결의사항(가이드라인) 알림"문건(소갑 제2-282호증), 2009. 8. 31. 동정협 수송 제09-131호 "동정협 제6회 수출팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-283호증), 2009. 9. 3. 동정협 수송 제09-135호 "동정협 제7회 수출팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-284호증), 2009. 9. 9. 동정협 수송 제09-139호 "동정협 제8회 수출팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-285호증), 2009. 9. 16. 동정협 수송 제09-147호 "동정협 제9회 수출팀장회의록" 문건(소갑 제2-286호증), 2009. 9. 17. 동정협 수송 제09-148호 "동정협 대표위원, 수출팀장 연석회의 회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-287호증), 2009. 10. 22. 동정협 수송 제09-167호 "아주 역내항로 주요선사 수출영업팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-290호증) 등을 통하여 인정된다.

⑤ 11월 운임인상 및 최저운임 합의

468 피심인 국적선사 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션[250], 흥아 및 외국적선사 CNC, GSL, OOCL, PIL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍 그리고 동정협은 2009. 10. 13., 2009. 10. 22., 2009. 11. 6., 2009. 11. 10., 2009. 11. 20. 한국선주협회 회의실 등지에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 2009. 12. 1.부터 US$50/TEU씩 운임을 인상·시행하기로 합의하였다. 이후 2009. 12. 10. 후속 회합에서 위 합의의 준수 여부를 상호 감시·점검하였다.

469 위 운임인상의 연장선상에서 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아,

250) 동정협 내부 문건에 따르면, 팬오션은 2009. 11. 10. 회합 및 2009. 11. 20. 회합에 "사전양해 후 불참"하였으나 동정협 사무국에 의해서 위 회합의 결과를 정리한 회의록을 이메일로 전달받았으며, 화주에게 12월 운임인상을 알렸다고 동정협에 통지한 바 있다.

TSL, 완하이, 양밍 및 동정협은 2009. 11. 17., 2009. 12. 1., 2009. 12. 8. 회합을 통하여 석유화학(레진) 화물 운송 입찰을 실시하는 대형화주에 대한 2009년 4/4분기 투찰가 가이드라인을 합의하였다.

470 ㉮ 우선 US$50/TEU씩 운임을 인상하기로 한 합의의 과정을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다. 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아, CNC, GSL, OOCL, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍 및 동정협은 2009. 10. 13.(한국선주협회 제1회의실) IADA KOREA LAC 회의, 2009. 10. 22.(한국선주협회 제1회의실) 아주역내항로 주요선사 영업팀장 회합, 2009. 11. 6.(한국선주협회 제1회의실) 영업팀장 회합에서 2009년 12월 운임인상을 위하여 시장 상황을 점검하였다. 이때 이들 피심인들은 11월 운임인상을 추진하는 것은 어려우므로, "12월 1일을 목표로 한 운임회복추진이 바람직"하다고 판단하였다.

471 이후 2009. 11. 10. 개최된 IADA KOREA LAC 회의에서 고려 안○○, 에이치엠엠 정○○, 장금 김○○, 흥아 장○○, CNC 김○○, GSL 김○○, OOCL 김○○, PIL 한○○, SITC 송○○, TSL 정○○, 에버그린 안○○, 완하이 황○○ 및 양밍 윤○○은 연말 물동량 증가, 비용 보전 등 측면을 고려하여 2009. 12. 1.부터 US$50/TEU씩 운임을 인상하기로 합의하였다.

<표 200> 2009. 11. 10. IADA KOREA LAC 회의록 발췌(소갑 제2-292호)

But the more members highlighted the necessity of RR in the view of cost recovery or strategic aspects. They stated that we can protect the current moving rates when we proclaim the RR and create the mood for it, otherwise, markets rates are to deteriorate further. Anyhow, members agreed to drive the ad-hoc December RR of US$50/Teu concurring with year-end cargo rush targeting both cost recovery and market stabilization. In this regard, the needed procedure was done from the local secretary (Mr. Lee) such as consultation with Shipper's Council and the RR flyer dissemination. Meanwhile, the RR strategy for tender/contract bids is to be set among key-carriers. The meeting for resin shipments is held on 12thNov.

472 피심인들은 2009. 11. 20.(한국선주협회 제1회의실) 회합에서 합의 이행을 담보하기 위하여 화주에게 운임인상을 알렸는지 여부를 동정협 사무국을 포함하여

회원사 전체에게 회신하기로 하였다. 이에 따라 동정협 사무국은 아래 <표 201>과 같이 2009. 11. 23. 이메일로 화주에게의 운임인상 사실을 통지해줄 것을 피심인들[251]에게 요청하였다. 이후 동정협 사무국은 9차례에 걸쳐 운임인상 통지 여부를 점검하였고, 그 결과 고려, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아, OOCL, GSL, SITC, TSL, 완하이, 양밍은 통지를 완료했다고 알려왔으며, CNC, PIL, 남성은 통지 중이거나 통지 예정임을 확인하였다.

473 합의 시행일 이후 개최된 2009. 12. 10.(한국선주협회 제1회의실) IADA KOREA LAC 회의에서는 위 합의의 준수 여부를 점검하였다. 점검 결과, 아래 <표 203>과 같이 선사 별로 차이는 있으나 태국, 베트남, 자카르타, 태국 항로에서는 운임인상에 성공하였음을 확인하였다.

<표 201> 2009. 11. 23. 화주에게의 운임인상 통지 요청 관련 이메일(일부 발췌)

2. 잘 아시다시피 제8회 IADA Korea LAC(11.10)회의 시, 대표위원회의 결의사항에 따라 12월 운임회복여부를 최종 결정키로 한 바 있습니다. 이에 동남아항로 취항 주요14개 선사가 참여하는 대표위원(임원급)회의가 개최되어 12월 1일 발효로 US$50/Teu 의 운임회복을 단행키로 결의하였습니다.
3. 아울러 금일(월) 내로 화주홍보를 완료하고, 그 결과를 사무국을 포함하여 전체 회신하여 상호신뢰를 담보키로 하였으니, 금일(월) 17시까지 화주홍보완료로 서회신하여 주시기 바랍니다. (관련 화주홍보문 유첨)

<표 202> 2009. 11. 26. 화주에게의 운임인상 통지 확인 관련 이메일(일부 발췌)

12월 운임회복 홍보 관련 중간현황

홍보완료하였음으로 통지한 선사	현재 공지, 홍보 중 및 홍보예정으로 통지한 선사

251) 양밍, 완하이, TSL, 팬오션, SITC, OOCL, GSL, 에버그린, CNC, 흥아, 에이치엠엠, 장금, 남성, 고려 등

<표 203> 2009. 12. 10. IADA KOREA LAC 회의 결과 관련 문건 내용(일부 발췌)

2.Review of December ad-hoc RR

Taking the request, key-carriers represented that they have implemented the Dec RR of US$30~50/Teu even if it hasn't been applied for all trade lanes. The successful trade lanes are different among respective lines but it is generally THL, VIET, JKT and TWN corridors. Members have seen poor developments on the deep sea trade legs like HKG and SIN.

474 ㉯ 위 운임인상과 병행하여 추진하였던 석유화학 업체에 대한 운임인상 및 최저운임 합의 과정을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다. 위 2009. 10. 22. 아주역내항로 주요선사 영업팀장 회합에서 고려, 에이치엠엠, 장금, 흥아, OOCL, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍 및 동정협은 "12월 비딩 시기에 맞추어 12월 1일을 목표로 한 운임회복추진이 바람직"함에 공감하였으며, 이에 따라 2009. 11. 6. 국적선사간 영업팀장 회합 시 지난 "2009년 3/4분기 석유화학 업체 입찰 시 논의방식을 재가동하여 입찰에 대응"하기로 하였다.

475 이후 2009. 12. 1.(한국선주협회 제1회의실) 영업팀장 회합에서 고려 송○○ 부장, 남성 이○○ 부장, 배○○ 차장, 에이치엠엠 정○○ 차장, 장금 김○○ 차장, 팬오션 강○○ 과장, 흥아 문○○ 과장, TSL 정○○ 과장, 완하이 황○○ 부장, 양밍 윤○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 및 박○○ 대리는 아래 <표 204>와 같이 2009년 4/4분기 입찰 시 화주별 구체적인 운임인상 수준 및 최저운임을 합의하였다.

476 즉, '♡♡[252]'에 대해서는 홍콩착 항로의 경우 US$330/TEU, 방콕·람차방·포

252)

트켈랑착 항로의 경우 US$500/TEU, 호치민·자카르타착 항로의 경우 US$550/TEU를 투찰하기로 하면서 남중국착 항로의 경우 “현 운임에서 US$50/TEU 인상”하기로 합의하였다. ‘★★★★[253]’에 대해서는 홍콩착 항로의 경우 현 운임에서 US$50/TEU 인상하여 US$250/TEU으로 투찰하고, 기타 동남아착 항로의 경우 현 운임에서 US$100/TEU 인상한 값으로 투찰하기로 하였다.

477 이후 TSL을 제외한 위 8개 선사와 동정협은 2009. 12. 8.(한국선주협회 제1회의실) 영업팀장 회합에서 위 합의에 포함되지 않은 하였던 화주들에 대한 투찰가 가이드라인에 대하여 아래 <표 205>와 같이 합의하였다.

478 즉, ‘AA[254]’에 대하여 홍콩착 항로의 경우 US$250/TEU, US$450/FEU(FAF 별도), 황푸착 항로의 경우 US$400/TEU, US$700/FEU (FAF 포함), 황푸를 제외한 남중국착 항로의 경우 US$450/TEU, US$850/FEU(FAF 포함), 나머지 동남아착 항로의 경우 US$350/TEU(FAF 별도)를 투찰하기로 결정하였다. ‘BB[255]’에 대하여 부산발 홍콩착 항로의 경우 US$200/TEU, US$350/FEU, 광양발 홍콩착 항로의 경우 US$230/TEU, US$400/FEU, 울산발 홍콩착 항로의 경우 US$250/TEU, US$400/FEU, 황푸착 항로의 경우 US$400/TEU, US$700/FEU, 황푸를 제외한 남중국착 항로의 경우 US$450/TEU, US$800/FEU, 태국착 항로의 경우 US$380/TEU, US$700/FEU, 자카르타착 항로의 경우 US$430/TEU, US$750/FEU, 하이퐁착 항로의 경우 US$450/TEU, US$800/FEU, 마닐라착 항로의 경우 US$450/TEU, US$800/FEU를 투찰하기로 합의하였다.

<표 204> 2009. 12. 1. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-297호증)[256]

253)
254)
255)
256)

<표 205> 2009. 12. 8. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-298호)

479 이와 같은 사실은 2009. 10. 14. KIADA-09/161 IADA KOREA LAC 회의록 문건(소갑 제2-289호증), 2009. 10. 22. 동정협 수송 제09-167호 “아주역내항로 주요선사 수출영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-290호증), 2009. 11. 6. 동정협 수송 제09-173호 “동정협 제12회 수출팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-291호증), 2009. 11. 11. KIADA-09/178 IADA KOREA LAC 회의록 문건(소갑 제2-292호증), 2009. 11. 23. 동정협 수송 제09-188호 “아주역내항로 주요선사 대표위원회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-293호증), 2009. 11. 23. 동정협 수송 제09-187호 “동남아항로 12월 운임회복 관련 화주홍보 후 회신요망” 문건 및 이메일(소갑 제2-294호증), 2009. 11. 24. 동정협 수송 제09-189호 “제10회 석유화학화물 선적 주요선사 수출영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-295호증), 2009. 11. 26. 동정협 이메일 “[9차 중간보고] Re: 동남아항로 12월 운임회복 관련 화주홍보 후 회신요망”(소갑 제2-296호증), 2009. 12. 1. 동정협 수송 제09-194호 “제11회 석유화학화물 선적 주요선사 수출영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-297호증), 2009. 12. 8. 동정협 수송 제09-201호 “제12회 석유화학화물 선적 주요선사 수출영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-298호증), 2009. 12. 10. KIADA-09/204 IADA KOREA LAC 회의록 문건(소갑 제2-299호증), 피심인 동정협 박○○ 국장 진술조서(소갑 제3-22호증), 피심인 TSL 정○○ 부장 진술조서(소갑 제3-17호증), 피심인 양밍 윤○○ 부장 진술조서(소갑 제3-21호증) 등을 통하여 인정된다.

(나) 수입 항로 관련 합의

① 3월 최저운임 합의

480 피심인 국적선사 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 외국적선사 TSL, 완하이, 양밍 및 동정협[257]은 2009. 3. 24., 2009. 4. 23. 한국선주협회 제1회 의실에서 회합을 갖고 동남아발 한국착 수입 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물 운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 최저운임과 운임 인상 폭을 공동으로 결정하여 2009. 4. 1.[258] 내지 5. 1. 부터 시행하기로 합의하였다.

481 세부 항로 및 화물별 최저운임은 아래 <표 206> 및 <표 207>과 같다. <표 206>의 계약화물에 대한 최저운임 가이드라인에서 규정된 화물 이외의 화물에 대하여는 <표 207>의 세부 항로별 최저운임 가이드라인이 적용되었다.

<표 206> (기본)세부 항로별 일반화물 최저운임 결정내역[259]

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임[260]
수입	남중국발 항로	쉔젠-인천	US$450/FEU (내부적으로 US$400/FEU 까지)
	태국발 항로	부산	US$350/TEU, US$650/FEU
		인천	US$400/TEU, US$750/FEU
	말레이시아발 항로	포트켈랑-부산	US$180/TEU, US$360/FEU
		포트켈랑-인천	US$210/TEU, US$420/FEU
		페낭	US$350/TEU, US$500/FEU
	인도네시아발 항로	자카르타-부산	US$250/TEU, US$500/FEU
		자카르타-인천	US$350/TEU, US$650/FEU
	베트남발 항로		(direct) US$200/TEU, US$400/FEU (T/S) US$170/TEU, US$340/FEU

<표 207> (특별)계약화물에 대한 최저운임 결정 내역[261]

257) 에이치엠엠은 2009. 3. 24. 회합에 "사전양해 후 불참"하였으나, 동정협 사무국을 통하여 해당 회합의 결과를 정리한 회의록을 이메일로 전달받았고, 2009. 4. 23. 회합에 참석하였다.
258) 태국 바나차이발 항로의 PB 화물의 경우 2009. 4. 25.부터 실행하기로 하였다.
259) 2008년 3월 합의 최저운임 가이드라인과 비교하였을 때, 태국발 항로의 경우 US$175/TEU, 말레이시아발 항로의 경우 US$95/TEU, 인도네시아발 항로의 경우 US$100/TEU, 베트남발 항로의 경우 US$150/TEU씩 인하하였다.
260) FAF 포함, THC 별도징수
261) 2008년 3월 합의 최저운임 가이드라인과 비교하였을 때, 태국발 PB 화물의 경우 US$200/FEU, 인도네시아발 차콜 화물의 경우 US$100/FEU를 인하하였다.

수출입 구분	화물명	항로(항구)명	최저운임[262]
수입	PB 화물	태국 바나차이발 외 항로	US$400/FEU
	Charcoal	인도네시아발 항로	US$1,000/FEU (내부적으로 US$900/FEU 까지)

482 이와 같은 사실은 2009. 3. 24. 동정협 수송 제09-43호 "아주역내항로 주요선사 수입영업팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-300호증), 2009. 4. 25. 동정협 수송 제09-58호 "아주역내항로 주요선사 수입영업팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-301호증), 피심인 완하이 강○○ 상무 진술조서(소갑 제3-20호증), 피심인 흥아 차○○ 상무 진술조서(소갑 제3-11호증) 등을 통하여 인정된다.

② 9월 EBS 도입 합의

483 피심인 국적선사 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 외국적선사 CNC, OOCL, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍 그리고 동정협은 2009. 9. 2., 2009. 9. 15., 2009. 9. 17., 2009. 9. 22., 2009. 9. 29., 2009. 11. 18., 2009. 12. 3. 한국선주협회 회의실 등지에서 회합을 갖고, 동남아발 한국착 수입 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 일부 수입 항로에서 부대운임 중 하나인 EBS를 아래 <표 208>과 같이 순차적으로 도입하여 시행하기로 합의하였다.

<표 208> 세부 항로별 EBS 도입 결정 내역

수출입 구분	합의일시	항로(항구)명	EBS
수입	2009.9.2.	태국·자카르타·호치민·심천발 항로	US$30/TEU, US$60/FEU
	2009.9.22.	대만·하이퐁발 항로	US$30/TEU, US$60/FEU

484 이와 같은 사실은 2009. 9. 2. 동정협 수송 제09-133호 "제5회 수입영업팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-302호증), 2009. 9. 7. 동정협 사무국 이메일

262) FAF 포함, THC 별도징수

“EBS 시행 전 회원사 대화주홍보 완료 알림”(소갑 제2-303호증), 2009. 9. 15. KIADA-09/145 “동남아/한국 수입항로 EBS 시행”문건 및 이메일(소갑 제2-304호증), 2009. 9. 17. 동정협 수송 제09-148호 “대표위원, 수출팀장 연석회의 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-287호증), 2009. 9. 23. 동정협 수송 제09-152호 “제4회 아주역내항로 주요선사 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-305호증), 2009. 9. 29. 동정협 수송 제09-156호 “제5회 아주역내항로 주요선사 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-306호증), 2009. 11. 18. 동정협 수송 제09-186호 “제8회 아주역내항로 주요선사 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-307호증), 2009. 12. 3. 동정협 수송 제09-197호 “제9회 아주역내항로 주요선사 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-308호증) 등을 통하여 인정된다.

(다) 합의의 실행

485 피심인들은 위와 같이 합의한 한-동남아 항로의 컨테이너 해상운송 서비스에 대한 최저운임 가이드라인, 운임인상, EBS 도입을 각 합의 시 결정한 시행일 이후부터 화물운송 계약 시 적용하거나 운임 결정의 기준으로 삼음으로써 합의를 실행하였다. 이는 전술하였듯이 합의 이후의 수 차례의 회합을 통해 최저운임 가이드라인 설정, 운임인상, EBS 도입의 실행 여부를 지속적으로 상호 감시·점검하고 피심인 스스로 합의 준수 상황 및 운임 인상 효과를 평가한 사실 등을 통하여 확인할 수 있다.

486 피심인들은 한국발 동남아착 수출 항로에서의 2009년 3월, 5월, 6월, 8월, 11월 운임 인상 및 최저운임 가이드라인 합의의 실행을 통하여 운임 인상의 효과가 있었다고 자평하였다. 2008. 4. 1. IADA KOREA LAC 회합에서 “일반화물에 대해서는 합의 AMR 이상으로 선적 중이거나 현재 AMR 수준으로 인상하려는 움직임이 가시화”되고 있음을 확인하였고, 2008. 4. 30. IADA KOREA LAC 회합에서는 “전반적으로 성공적인 결과”를 거두었다고 확인하였다. 또한, 2009. 6. 30. 임원 회합에서도 “4월 운임회복은 각 선사들의 적극적인 노력으로 일정한 성과를 거두었다”고 평가하였다.

487 그리고 2009. 7. 29. 임원 회합에서 “합의된 가이드라인 수준에서 비딩이 이루어져 대체적으로 소기의 성과를 거두었다”고 하면서 “최소 US$30~US$50/TEU” 수준에서 운임이 인상되었음을 확인하였다. 2009. 9. 17. 임원 회합에서도 8월 운임인상 합의와 관련하여 “원만한 공조로 일정한 진전이 있었음”고 평가하였으며 2009. 10. 22. 아주역내항로 영업팀장 회합에서도 “대체적으로 9, 10월의 운임회복은 긍정 평가”라고 확인하였다.

488 아울러 피심인들은 동정협 사무국으로 하여금 각자의 운임인상을 화주에게 통지하였는지를 점검하게 함으로써, 운임인상 시행을 위한 통제장치를 마련하였다. 이에 따라 5월 수출항로 최저운임 합의와 관련하여, 동정협 사무국은 “시장점유율이 낮은 일부 선사를 제외하고 운임회복계획을 공지하였음을 확인”하였고 “국적회원사도 홍보를 완료”하였음을 다시 한 번 확인하였다. 또한, 11월 운임인상 합의와 관련하여 동정협 사무국은 9차례에 걸쳐 운임인상 통지 여부를 점검하였고, 그 결과 장금, 흥아, 에이치엠엠, 고려, 팬오션, OOCL, GSL, 완하이, SITC, TSL, 양밍은 통지를 완료했다고 알려왔으며, CNC, PIL, 남성은 통지 중이거나 통지 예정임을 확인하였다.

489 한편 피심인들은 동남아발 한국착 수입 항로에서 2008년과 유사하게 최저운임을 통하여 운임하락을 방지하면서 EBS 도입 합의를 통하여 일부 항로의 운임을 보완하였다. 2009. 4. 23. 영업팀장 회합 시에는 3월 최저운임 합의의 실행을 통하여 “더 이상의 추가 운임하락은 없는 상황”이라고 평가하였다.

490 그리고 EBS 도입 합의의 경우 동정협은 2009. 9. 7. 고려, 남성, 장금, 에이치엠엠, 흥아, 팬오션 등이 화주들에게 EBS 도입을 알렸음을 확인하였으며, 2009. 9. 22. 영업팀장 회합 시 국적선사의 경우 “전반적으로 무난히 출발하고 있으며 앞으로도 징수에 큰 어려움은 없을 것”이고 외국적선사의 경우 “10월 1일 시행에 어려움이 없을 것”으로 확인하였다. 2009. 9. 29., 2009. 11. 18. 회합 시 일부 항로에서는 부진한 부분이 있으나 “전체적으로 EBS 시행에 큰 문제가 없다”고 평가

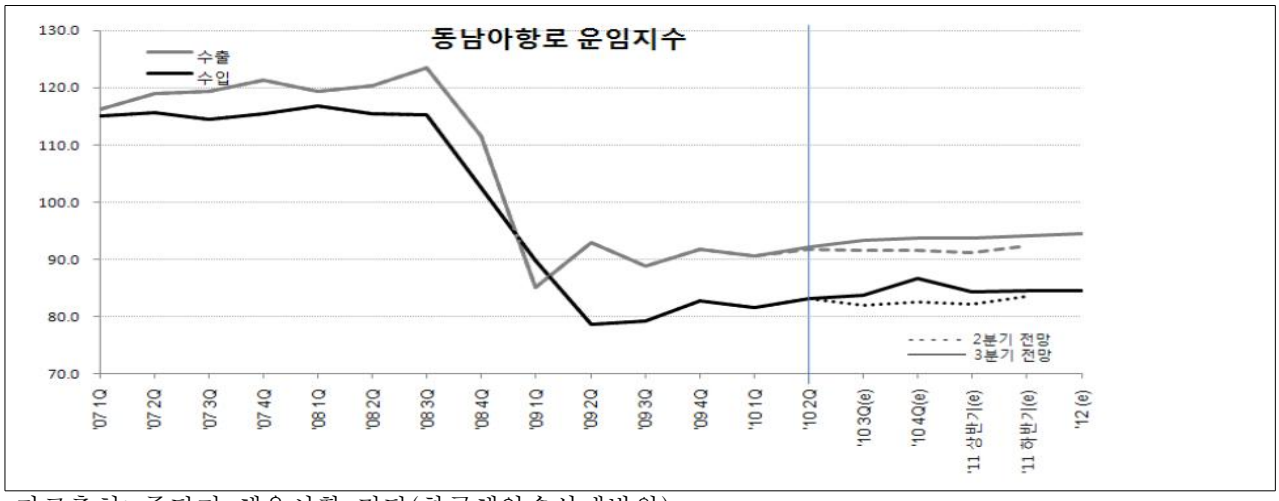
하였다.

491 아울러 2009. 12. 3. 영업팀장 회합 시 EBS의 선제적 시행을 통하여 물동량 감소, 선복 증가에 따른 운임하락을 상쇄시키는 긍정적인 효과가 있었다고 자평하였다.

492 실제 운임의 변동 추이를 보더라도 피심인들의 2009년 위 운임인상 합의를 통하여 2008년 글로벌 금융위기에서 촉발된 경기침체, 물동량 감소로 인한 운임하락 압력을 방어하였음을 알 수 있다. 아래 <표 209>에서 보는 바와 같이 운임 지수[263]가 수출 항로의 경우 2009년 1분기 약 85, 수입 항로의 경우 2009년 2분기 약 79로 저점을 찍은 후, 2009년 4분기 각각 약 91, 약 82까지 반등하는 결과를 이끌어냈다.

263) 2003년 4/4분기 운임을 100으로 놓고 지수화한 것이다.

<표 209> 2007년 1분기 이후 한-동남아 항로 운임 추이



*자료출처: 중단기 해운시황 진단(한국해양수산개발원)

493 이와 같은 사실은 한국해양수산개발원 중단기 해운시황 진단 자료(소갑 제5-3호증) 등을 통하여 인정된다.

(8) 2010년 기간 중 합의와 실행 내역

(가) 수출 항로 관련 합의

① 2월 운임인상 및 최저운임 합의

494 피심인 국적선사 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 외국적선사 CNC, GSL, OOCL, PIL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍 그리고 동정협은 2010. 1. 12., 2010. 2. 9., 2010. 2. 17., 2010. 2. 18., 2010. 2. 19., 2010. 2. 26. 한국선주협회 회의실 등지에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 기본운임을 인상하고 최저운임을 결정하여 2010. 3. 15.부터 시행하기로 합의하였다.

495 이후 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 등 6개 국적선사 및 동정협은 2010. 3. 17., 2010. 3. 26. 회합에서 위 합의의 준수 여부를 점검한 후, 2010. 3.

29. 회합에서 위 합의의 일부를 수정·보완하기로 하였다. 수정된 합의의 준수 여부는 2010. 4. 7., 2010. 4. 14., 2010. 4. 21., 2010. 5. 4. 후속 회합에서 상호 감시·점검되었다.

496 위 16개 피심인들이 결정한 운임인상의 수준 및 그 시행일은 홍콩·남중국·필리핀·대만·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남착 수출 항로에서 2019. 3. 15.부터 US$50/TEU, US$100/FEU씩 운임을 인상하는 것이다.

497 16개 피심인들이 합의한 세부 항로 및 화물별 최저운임 가이드라인은 아래 <표 210> 및 <표 211>과 같다.[264] <표 210>의 계약화물에 대한 최저운임 가이드라인에서 규정된 화물 이외의 화물에 대하여는 <표 211>의 세부 항로별 최저운임 가이드라인이 적용되었다.

<표 210> (기본)세부 항로별 최저운임 가이드라인[265]

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임
수출	홍콩착 항로	-	US$250/TEU, US$500/FEU
	남중국착 항로	쉔젠,동구안,후이저우 (trucking)	US$850/TEU, US$1,300/FEU
		황푸	US$400/TEU, US$700/FEU
		광저우	US$500/TEU, US$900/FEU
		광시,하이난	US$750/TEU, US$1,300/FEU
		후이저우(port)	US$600/TEU, US$1,100/FEU
	필리핀착 항로	마닐라	US$500/TEU, US$900/FEU
	대만착 항로	클룽,타이청-인천 외	(완하이,TSL) US$300/TEU, US$600/FEU (그 외) US$280/TEU, US$550/FEU
		클룽,타이청-인천	(완하이,TSL) US$350/TEU, US$700/FEU (그 외) US$320/TEU, US$650/FEU
		카오슝-인천 외	US$250/TEU, US$500/FEU
		카오슝-인천	US$300/TEU, US$600/FEU

264) <표 210> 및 <표 211>의 최저운임 가이드라인은 동정협 사무국에 의해서 2010. 3. 16., 2010. 3. 29. 이메일로 고려, 장금, 남성, 팬오션, 에이치엠엠, 흥아와 공유되었다.

265) 2009년 8월 합의 최저운임 가이드라인과 비교해보면 홍콩·남중국(황푸 제외)·필리핀·대만·싱가포르·말레이시아착 항로의 경우 기 합의 운임을 그대로 유지하였고, 황푸·인도네시아·베트남착 항로의 경우 US$50/TEU씩, 태국착 항로의 경우 US$50/FEU씩 운임을 인하하였다.

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임
	태국착 항로	방콕,람차방	US$400/TEU, US$700/FEU
	싱가포르착 항로	-	US$350/TEU, US$600/FEU
	말레이시아착 항로	포트켈랑	US$400/TEU, US$700/FEU
		페낭,파사르구당	포트켈랑 운임 이상
	인도네시아착 항로	자카르타	US$450/TEU, US$800/FEU
	베트남착 항로	하이퐁,호치민	US$450/TEU, US$800/FEU

<표 211> (특별)계약화물에 대한 최저운임 결정 내역

수출입 구분	화물명	항로(항구)명	최저운임
수출	Scrap	홍콩,남중국착 항로	US$180/TEU, US$300/FEU (4/1 시행)
	Sugar	홍콩,남중국착 항로	US$170/TEU (4/1 시행)
	원부자재	인도네시아착 항로	(KIS) US$450/TEU, US$750/FEU (FAF별도) (그 외) US$400/TEU, US$700/FEU (FAF별도)
		호치민착 항로	US$500/TEU, US$800/FEU
	중고차	하이퐁착 항로	US$850/FEU

498 합의 과정을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다. 고려, 에이치엠엠, 장금, 흥아, CNC, GSL, OOCL, PIL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍 및 동정협은 2010. 1. 12.(한국선주협회 제1회의실) 회합에서 IADA 차원에서 2010. 1. 15.부터 US$50/TEU씩 운임을 인상하기로 한 계획[266]은 실행하기 어려우므로[267], 2010년 3월 운임인상을 위하여 현재의 시장운임을 그대로 유지하기로 하였다.

499 이후 고려, 에이치엠엠, 장금, 흥아, GSL, OOCL, PIL, SITC, TSL, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이 및 양밍이 참석한 2010. 2. 9. 회의에서는 IADA 차원에서 2010. 3. 15.부터 US$75/TEU씩 운임을 인상하기로 한 계획의 실행방안에 대하여 논의하였다. 해당 회합의 참석자들은 지난 합의 시와 마찬가지로 항로별 sub-com 회의를 2월 셋째 주에 개최하여 운임인상 폭 등 구체적인 운임인상 가이드라인을

266) 2009. 10. 22. 회합 시 확인된 '2010년 IADA 사업계획'은, 2010. 1. 15. US$50/TEU RR, 2010. 3. 15. US$75/TEU RR, 2010. 6. 1. US$50/TEU RR, 2010. 9. 1. US$75/TEU RR이다.

267) 회의록에 따르면, 해당 회합의 참석자들은 지난 해 seal fee 도입, doc fee 인상, 레진·전자 화물에 대한 입찰 시 US$50/TEU의 운임 인상 등으로 인하여 더 이상 운임을 인상할 여력이 없다고 주장하였다.

논의한 후, 다시 IADA KOREA LAC 회의를 개최하여 운임인상을 확정하기로 하였다. 그리고 각 항로별 sub-com 회의를 주관할 주간선사[268]를 결정하였다. 동정협 사무국은 해당 회합에서 정해진 바와 같이 2010. 2. 17.~2. 18.에 개최하는 sub-com 회의에 참석해줄 것을 CNC, GSL, OOCL, PIL, SITC, TSL, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이 및 양밍 등에게 요청하였다.

<표 212> 2010. 2. 10. sub-com 회의 개최 관련 이메일[269](소갑 제2-311호증)

2. 2010년 2월 9일(화) 개최된 제2회 IADA KOREA LAC회의에서 3월 운임회복계획을 논의한 결과, 항로 별 소모임을 구성하여 논의를 진행하는 것이 바람직하다는 의견에 따라 관련회의를 아래와 같이 개최하오니 참석하여 주시기 바랍니다. (중략) - 아 래 - (1) 일 시: **2010년 2월 17일(수), 18일(목) 14:00 ~** (2) 장 소: **한국선주협회 제1회의실** (3) 안 건: **항로 별 3월 운임회복계획 수립**

500 이후 2010. 2. 19. 동정협 임원 회합(한국선주협회 제1회의실) 및 2010. 2. 26. IADA KOREA LAC 회의(한국선주협회 제1회의실)에서는 2010. 2. 17. 및 2010. 2. 18. 개최된 sub-com 회의[270]의 결과까지 취합하여 2010년 3월 운임인상 계획에 대하여 합의하였다. 우선 2010. 2. 19. 동정협 임원 회합에 참석하였던 고려 안○○ 상무, 남성 권○○ 전무, 에이치엠엠 손○○ 부장, 장금 정○○ 상무, 팬오션 권○○ 상무, 김○○ 실장, 동정협 이○○ 국장, 박○○ 대리[271]는 아래 <표 213>

---

268)

269) 동정협 사무국이 2010. 2. 10. 보낸 "IADA 3월 운임회복 항로별 sub-com 회의(17,18) 개최" 이메일

270) 동정협 사무국이 sub-com 회의 개최일시, 장소, 참석대상 선사 등을 정리하여 피심인들에게 발송한 이메일 및 문건(2010. 2. 10. KIADA-10/18 "IADA 항로별 sub-com 개최"), 2010. 2. 26. 개최된 회합을 정리한 회의록 상에 sub-com 회의가 개최되어 항로·화물별 운임 가이드라인을 도출했다고 언급하였다는 점 등을 고려해 볼 때 피심인들이 2010. 2. 17. 및 2010. 2. 18. sub-com 회의를 개최하여 2010년 3월 운임인상 계획에 대하여 논의하였음을 알 수 있다. 또한, 동정협 사무국의 2010. 2. 10. 이메일 상 참석대상자가 고려, 장금, 홍아, 에이치엠엠, CNC, TSL, OOCL, SITC, 에버그린, 씨랜드머스크, 완하이 및 양밍이라는 점, 피심인 소속 임직원들 대다수는 보통 동정협 사무국이 회의 참석을 요청하면 참석하였다고 진술한 점, 합의 내용을 확인한 2010. 2. 26. 회의에 위 12개 선사 중 씨랜드머스크를 제외하고는 모두 참석한 점을 고려할 때 2010. 2. 17. 및 2010. 2. 18. sub-com 회의의 참석자는 최소한 고려, 에이치엠엠, 장금, 홍아, CNC, OOCL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍이라고 보는 것이 타당하다.

271) 회의록에 따르면, 에이치엠엠은 "사전양해 후 불참"하였으나 해당 회합의 결과를 정리한 회의록을 동정협 사무국을 통하여 2010. 2. 23. 이메일로 전달받았으며 합의의 준수 여부를 점검하는 후속 회합에 참석하였다.

과 같이 “영업팀장회의를 거쳐 수립한 항로별 가이드라인”을 보고 받고, 이를 “의지를 가지고 강력히 추진”하기로 하였다. 그리고 “외국적선사도 운임인상에 적극적인 자세”를 보이고 있으므로, “국적선사들이 시장을 선도하는 것이 중요”하다는 것을 다시금 확인하여 내부 결속을 다졌다.

<표 213> 2010. 2. 19. 임원 회합 회의록 발췌(소갑 제2-312호증)

(1) 2010년 업무추진계획 □ 회의자료(3~4p)에 의거하여 2010년도 업무추진계획을 보고. □ 2010년 업무추진방향 협의. • 사무국의 보고 후 향후 업무추진방향에 대해 의견을 교환함. • 우선 3월 15일 운임회복과 관련하여, - 사무국에서 영업팀장회의를 거쳐 수립한 항로 별 가이드라인 배포. - 3월 15일 운임회복은 의지를 가지고 강력히 추진키로 함. - IADA 구간에서 한국지역이 최근 부진한 경향을 보여 분발 요구. - 외국적사에서도 운임인상에 적극적인 자세를 보이고 있으며, 결국 국적선사들이 의지를 가지고 시장을 선도하는 것이 중요함. - 성공적인 운임회복을 위해서는 특정대상에 대해 허심탄회하게 논의하는 것이 필요함. - 신규서비스에 따라 운임이 선제적으로 하락하는 경향이 지적됨. 이에 관련선사에 협조요청 및 회원사 모두 합리적인 운임수준 유지 필요. - 따라서 우선 가이드라인 운임을 기준으로 저가운임은 끌어 올리고, 운임이 가이드라인보다 높을 경우에는 RR을 시행함. - 4월 중순 경 3월 운임회복을 평가하고 추후 대응방안을 논의하는 것이 바람직함.

501 이러한 합의 사항은 국적선사 외 외국적선사까지 참석하였던 2010. 2. 26. IADA KOREA LAC 회의에서 다시 확인되었다. 해당 회합에 참석하였던 고려 안○○, 에이치엠엠 윤○○, 장금 홍○○, 흥아 최○○, CNC 김○○, OOCL 김○○, SITC 송○○, TSL 정○○, 에버그린 안○○, 완하이 황○○, 양밍 윤○○, GSL 김○○ 및 PIL 한○○는 아래 <표 214>와 같이 운임인상 계획을 화주들에게 통지하였고 전반적으로 운임인상에 있어 긍정적인 분위기가 조성되고 있다는 점도 확인하였다.

<표 214> 2010. 2. 26. IADA KOREA LAC 회합 관련 문건 내용(소갑 제2-313호증)

2.Confirmation on the 15th March RR guidelines

Most participants have been fully aware of the guidelines through the relevant sub-com meetings then reviewed them quickly. Members noted that the overall atmosphere is positive for RR and have finished RR advertisement to their customers. The general cargo volumes are rebound to pick up and Resin and CKD shipments flows are showing good sign as well. One member suggested that we should pay attention to major commodity which is generally excluded from regular RR such as bids, contracts or main items like resin etc.

Anyhow, members evaluated that the RR guidelines was produced based on practical recognition on market realty and RR target can be achieved accordingly. All participants then reconfirmed 15th March RR to implement its guidelines(as per attachment to these minutes)

Closing the meeting, the chairman encouraged members to show strong intention to respective customers to fulfill actual behavior (not just verbal action)

<표 215> 한국발 동남아착 수출화물 AMR(회의록 첨부자료)[272]

(붙임 1)

Guidelines for 15th March RR (ex Korea)

Effective Date: March 15 — Unit:US$

Corridor / Category	H.K &SPRC	PHILIPPINES (Manila)	TAIWAN		THAILAND Bangkok, LaemChabang	SINGAPORE	MALAYSIA (Port Kelang)	INDONESIA (Jakarta)	VIETNAM	
			Keelung, Taichung	Kaohsiung					Haiphong	Hochiminh
RR quantum(US$)	50/100	50/100	50/100		50/100	50/100	50/100	50/100	50/100	
Minimum Guided Rates	250/500(HK) SPRC for next sheet	500/900	300/600 (leading carriers) 280/550 (Others)	250/500	400/700	350/600	400/700	450/800	450/800	
			INC - above MGR + 50/100				(PEN, PSG) higher			
Consol AMR (subject to FAF)	230/450(HK)	500/900			400/700	350/600	400/700	450/800	450/800	
Others	1st April 170/Teu (Sugar) 180/300 (Scrap)							Raw Materials 450/750 (KIS) 400/700 (Others) + sbj to FAF	850/Feu INC/HPH Used Car	
									500/800 (HCM) Raw Materials for Garment, Textile and Footwares	
	INC/HKG (paper) hold soon									

272) 2009. 2. 26. IADA KOREA LAC 회합 회의록에 첨부된 "The guidelines for IADA April RR(ex Korea)" 및 동정협 사무국이 2010. 3. 16. 이메일로 6개 국적선사 피심인들에게 배포한 "3,4월 RR 가이드라인"을 근거로 하였다. 위 두 가이드라인의 내용은 동일하다.

(붙임 2)

Guidelines for 15th March RR (ex Korea)

Effective Date: March 15 **Unit:US$**

Corridor / Category	SHEHZEN, DONGGUAN, HUIZHOU(Trucking)	HUANGPU	GUANGZHOU Area	GUANGXI, HAINAN Province	HUIZHOU(Port)
RR quantum(US$)	50/100				
Minimum Guided Rates (subject to SPRC THC)	850/1,300	400/700	500/900	750/1,300	600/1,100
Consol AMR (subject to FAF)	higher than above MGR				
Note			Beijiao, Rongqi, Nansha, Xinfeng, Taiping, Foshan, Shunde etc		

502 이후 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션 및 흥아는 2010. 3. 29.(한국선주협회 제1회의실) 영업팀장 회합에서 기존의 운임 가이드라인의 일부분을 수정하고, 이를 실행하기 위한 구체적인 방안에 대하여 합의하였다. 해당 회합에서 참석한 고려 안○○ 차장, 남성 배○○ 차장, 에이치엠엠 정○○ 부장, 장금 김○○ 차장, 팬오션 윤○○ 부장, 흥아 김○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 및 박○○ 대리는 기존의 운임 가이드라인 중 홍콩착 항로 일반화물의 최저운임을 US$500/FEU에서 US$450/FEU로, 인천발 홍콩착 항로 스크랩 화물의 최저운임을 US$300/FEU에서 US$250/FEU로 수정하되 나머지 항로·화물의 최저운임은 기 합의된 수준을 유지하기로 하였다.

503 아울러 운임인상의 기본적인 실행방법은 ㉮ 기존에 선적 중인 화물에 대해서는 각 피심인들이 시장운임에서 US$50/TEU, US$100/FEU씩 운임을 인상(RR)하되, 그 인상 값이 최저운임 이하일 경우에는 최저운임 수준으로 인상하고, ㉯ 신규로 선적할 예정인 화물에 대해서는 “반드시 최저운임 이상으로 오퍼”하기로 결정하였다.

504 그리고 동정협은 이 회의록을 2010. 3. 29. 고려 김정구 차장에게 이메일로 보내면서, 한글 자음으로 표기한 3개 업체는 “절대 대외비”이니 구체적인 확인이 필요할 경우 동정협 사무국에 연락을 달라고 당부하기도 하였다.

<표 216> 2010. 3. 29. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-319호)

○ 운임회복 관련

* 3 월 26 일 개최된 대표위원&수출팀장 합동회의에서 결의된 운임회복의 구체시행방안을 협의하고 이하와 같이 시행키로 합의함.

- 운임회복의 기본 컨셉은 각 사의 현재 운임에서 50/100 의 RR을 시행하되, RR 시행하였음에도 MGR 이하의 운임일 경우에는 MGR 수준으로 인상하며, 신규 건에 대해서는 반드시 MGR 이상으로 오퍼하는 것임.
- 그리고 RR에 대해 각 선사가 실무적으로 작업한 뒤, RR이 여의치 않거나 양해를 구할 필요가 있는 대상에 한하여 차기 회의(4.7)에서 처리방향을 협의함.
- 먼저 항로 별로 운임을 리뷰하고 붙임의 가이드라인을 시행키로 함.
- 이와 관련, 콘솔화물 운임회복을 재 점검하고, 특정업체( )에 대해서는 반드시 운임회복을 시행하여 줄 것을 요청 및 콘솔을 취급하는 일부 외국적선사에도 다시금 협조를 요청키로 함.
- 신속한 의사결정을 위해 우선 예외화주(이번 3/4 월 일반화주 운임회복에서 제외되는 대상) 3 개 업체( )를 인정함.
- 타 주요업체( )의 운임회복은 일정 상 가능성이 있는 만큼 각 사에서 리뷰를 한 다음 차기 회의에서 재 협의키로 함.

※ 붙임: 동남아정기항로 수출화물 3/4 월 운임회복 가이드라인 (수출팀장합의)

<표 217> 한국발 동남아착 수출화물 AMR(회의록 첨부자료)[273]

남중국항로 수출화물 3월 운임회복 가이드라인 (국적선사 팀장합의)

Effective Date: March 15 단위:US$

항로 / 대상	SHEHZEN, DONGGUAN, HUIZHOU(Trucking)	HUANGPU	GUANGZHOU Area	GUANGXI, HAINAN Province	HUIZHOU(Port)
RR quantum(US$)	50/100				
Minimum Guided Rates (SPRC THC 별도징수)	850/1,200	400/700	450/800	700/1,200	550/1,000
Consol AMR(FAF별도)	MGR 이상으로 유지				
비고			Beijiao, Rongqi, Nansha, Xinfeng, Taiping, Foshan, Shunde 등이 해당		

273) 동정협 사무국이 2010. 3. 29. 이메일로 위 6개 국적선사 피심인들에게 배포한 “10년 3월 15일 수출화물 운임회복 가이드라인(국적선사)”

동남아정기항로 수출화물 3월 운임회복 가이드라인 (국적선사 팀장합의)

Effective Date: March 15 단위:US$

항로 / 대상	H.K &SPRC	PHILIPPINES (Manila)	TAIWAN		THAILAND	SINGAPORE	MALAYSIA (Port Kelang)	INDONESIA (Jakarta)	VIETNAM	
			Keelung, Taichung	Kaohsiung	Bangkok, LaemChabang				Haiphong	Hochiminh
RR quantum(US$)	50/100	50/100	50/100		50/100	50/100	50/100	50/100	50/100	
Minimum Guided Rates	250/450(HK) SPRC는별도	500/900	300/600 (WHL,TSL) 280/550 (Others)	250/500	400/700	350/600	400/700	450/800	450/800	
			인천은 위에서 50/100 UP				PEN, PSG은 위 이상 권고			
Consol AMR(FAF별도)	230/450(HK)	500/900			400/700	350/600	400/700	450/800	450/800	
Others	250/Feu 인천 Scrap 4월 1일							원부자재 450/750 (KIS) 400/700 (Others) + sbj to FAF	500/800 HCM 원부자재	
	170/Teu 인천 Sugar 4월 5일								850/Feu 인천/하이퐁 중고차	
	홍콩 AMR 대산:260 인천:170									

<표 218> 2010. 3. 29. 회의록 전송 동정협 이메일(일부 발췌)

2. 우리협의회 대표위원(임원)/수출팀장 합동회의(2.26)시 결의에 따라 금일 긴급수출팀장회의를 개최하여 아래/붙임과 같이 합의하였습니다.

3.31(수) 개최되는 부산지역 팀장회의에서도 이러한 내용이 충분히 공유되어 운임회복 기조가 확고히 유지될 수 있도록 협조 부탁드립니다.

하기에 보시면 특정화주의 이니셜이 나오는데, 절대 대외비이오며 구체확인은 유선연락 요망합니다.

505 이후 2010. 4. 14.(한국선주협회 회의실) 영업팀장 회합, 2010. 4. 21.(장금상선 회의실) 영업팀장 회합, 2010. 5. 4.(한국선주협회 제1회의실) 임원·영업팀장 회합 등 후속 회합에서 위 합의사항이 상호 감시·점검되었다. 피심인들은 2010. 5. 4. 회합에서 아래 <표 219>와 같이 "선사 별로 일부 항로에서 소폭의 성과"가 있음을 확인하였고 "가이드라인 AMR 시행으로 운임하락이 방지"되었다고 자평하였다.

<표 219> 2010. 5. 4. 임원 회합 회의록 발췌(소갑 제2-323호증)

○ 3~4월 운임회복 및 6월 운임회복 계획

- 3~4 월 운임회복은 선사 별로 일부 항로에서 소폭의 성과, 전체적으로는 미흡.
- 가이드라인 AMR 시행으로 운임하락 방지.
- 자세한 내용은 회의자료로서 갈음.

506 이와 같은 사실은 2010. 1. 13. KIADA-10/05 IADA KOREA LAC 회의록 문건(소갑 제2-309호증), 2010. 2. 10. KIADA-10/17 IADA KOREA LAC 회의록 문건(소갑 제2-310호증), 2010. 2. 10. KIADA-10/18“IADA 3월 운임회복 항로별 sub-com 회의(17,18) 개최”문건 및 이메일(소갑 제2-311호증), 2010. 2. 19. 동정협 수송 제10-24호 “2010년도 총회 겸 제1회 대표위원회 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-312호증), 2010. 3. 2. KIADA-10/28 IADA KOREA LAC 회의록 문건(소갑 제2-313호증), 2010. 3. 16. 동정협 수송 제10-43호 “2/4분기 레진화물 비딩 관련 가이드라인”문건(소갑 제2-314호증), 2010. 3. 16. 동정협 이메일 “대표위원회(17/수) 회의자료입니다”(소갑 제2-315호증), 2010. 3. 17. 동정협 수송 제10-46호 “동정협 제2회 대표위원회의 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-316호증), 2010. 3. 29. 동정협 수송 제10-51호 “동정협 제3회 대표위원회의 겸 임원&수출팀장 합동회의 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-317호증), 2010. 3. 29. 동정협 이메일 “운임회복 관련 대표위원회의 결의사항 알림”(소갑 제2-318호증), 2010. 4. 7. 동정협 수송 제10-56호 “동정협 제5회 수출영업팀장 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-320호증), 2010. 4. 14. 동정협 수송 제10-63호 “동정협 제6회 수출영업팀장 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-321호증), 2010. 4. 21. 동정협 수송 제10-68호 “동정협 제7회 수출영업팀장 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-322호증), 2010. 5. 4. 동정협 수송 제10-79호 “동정협 제4회 대표위원회의 겸 임원&수출팀장 합동회의 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-323호증), 피심인 장금 정○○ 상무 진술조서(소갑 제3-8호증), 피심인 TSL 정○○ 부장 진술조서(소갑 제3-17호증) 등을 통하여 인정된다.

② 3월 CIC 도입 합의

507 피심인 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2010. 3. 17., 2010. 3. 29., 2010. 4. 7. 한국선주협회 회의실 등지에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 부대운임 중 하나인 CIC(Container Imbalance Charge, 컨테이너불균형해소비)를 US$30/TEU, US$60/FEU의 요율로 2010. 4.

15.부터 도입·시행하기로 합의하였다. 이후 2010. 4. 14., 2010. 4. 21., 2010. 5. 4. 회합에서 CIC 징수 상황을 상호 감시·점검하였다.

508 합의 과정을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다. 2010. 3. 29.(한국선주협회 제1회의실) 영업팀장 회합에서 고려 안○○ 차장, 남성 배○○ 차장, 에이치엠엠 정○○ 부장, 장금 김○○ 차장, 팬오션 윤○○ 부장 및 흥아 김○○ 차장은 "컨테이너 기기 부족, 포지셔닝에 따른 비용을 커버"하기 위하여 국내 전 항구에서 US$30/TEU, US$60/FEU의 요율의 CIC를 "예외화주 없이" 2010. 4. 15.부터 전체 화주에게 부과하기로 하였다.

<표 220> 2010. 3. 29. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-319호증)

ㅇ 가칭 Container Imbalance Charge 도입 - 컨테이너 기기 부족, 포지셔닝에 따른 비용을 커버하기 위해 가칭 아래 ※의 부대비를 시행함. ※ 컨테이너 기기 불균형에 따른 부대비 시행 - 요율: US$30/60 - 대상: 국내 전 항만 - 방법: 4 월 15 일 이후 shipper에게 징수하며 예외화주 없음 - 개별선사 시행 원칙 (공동행위 아님)[274] - 각 사 대표위원의 결의 필요

509 위 6개 국적선사와 동정협은 이후 2010. 4. 14.(한국선주협회 회의실) 영업팀장 회합, 2010. 4. 21.(장금상선 회의실) 영업팀장 회합, 2010. 5. 4.(한국선주협회 제1회의실) 임원·영업팀장 회합 등 세 차례 회합을 통하여 CIC 도입 진행 상황을 점검하고 개별 화주에 맞게 시행일을 조정하기도 하였다.

510 2010. 4. 14. 및 2010. 4. 21. 회합에서 위 피심인들은 화주들에게 CIC 도입 사실을 통지한 후 CIC를 시행하고 있음을 확인하였고, CIC 도입 성공을 위해서는

274) 회의록 상 "개별선사 시행 원칙"이라고 기재하고 있으나, CIC 도입이 7개 피심인들 간 공동 결정으로 이루어진 점, 후속 네 차례 회합을 통하여 CIC 시행을 상호 감시·점검한 점, 피심인 간 협의되지 않은 대상에 대하여 예외적용은 절대 없다고 한 점, CIC의 원활한 시행을 위하여 특정 화주별 시행일을 공동으로 조정한 점 등을 고려할 때, 회의록 상 문구 그대로 개별선사들이 자율적으로 CIC를 도입·시행하였다고 보기 어렵다.

모든 피심인들이 공동으로 보조를 맞추어 CIC를 시행하여야 함에 공감하였다. 특히 2010. 4. 14. 회합 시 “적용 예외 대상을 최소화하는 것이 바람직”하므로, “회의 시 협의되지 않은 대상에 대한 예외 적용은 절대 없음”을 확인하였다. 이에 따라 피심인들은 2010. 4. 21. 회합 시 아래 <표 221>과 같이 DDDDD, ★★★★[275]에 대한 CIC 시행일을 2010. 5. 1.로 연기하는 등 CIC 시행에 있어 예외 적용이 필요한 개별 화주[276]에 대하여 합의하였다. 또한 이와 같이 합의한 화주 외 “중소형화주”에 대해서는 CIC를 “문제없이 시행”하기로 하였다.

<표 221> 2010. 4. 21. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-322호증)

○ 특정 부대비 관련

* 가칭 Container Imbalance Charge

※ 컨테이너 장비 불균형에 따른 부대비 시행 (중략)

- 현재 각 사에서 시행 및 홍보진행 중.
- 전체적인 분위기는 매우 긍정적.
- 다만, 외국적사와 연계되는 부분과 메이저 업체에 대해서는 추가적인 조치가 수반되어야 함. 중소형화주는 문제 없이 시행함.
- IADA Principal에 관련 서신을 보내 외국적사의 시행을 독려키로 함.
- 이와 관련하여 별도로 접근해야 할 대상을 논의함. 별도로 논의되지 않은 대상에 대한 예외적용은 절대 없음.

※ 메이저 업체는 늦어도 5월 1일부터는 시행하는 것을 원칙으로 하여 사전에 홍보작업을 진행하되, 별도의 접근(해당업체가 실화주와 협의에 시간이 필요함을 인정하거나 해당업체의 특성을 감안함)이 필요한 구체 대상에 대해서 이하와 같이 합의함.

○

○ 제지화물: 5월 1일(SEA 국가만 적용), 홍콩(남중국)은 적용 않음.

○ 추가적인 조치는 경과를 보아 결정함.

275)

276)

511 고려 안○○ 상무, 안○○ 차장, 남성 권○○ 전무, 배○○ 차장, 에이치엠엠 손○○ 부장, 윤○○ 차장, 장금 정○○ 상무, 김○○ 차장, 팬오션 권○○ 상무, 윤○○ 부장, 흥아 엄○○ 이사, 김○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 및 박○○ 대리는 2010. 5. 4. 회합 시 위 CIC 도입 합의의 준수 여부를 점검하였다. 점검 결과, 아래 <표 222>와 같이 "대체적으로 원만하게 시행 중"임을 확인하였다.

<표 222> 2010. 5. 4. 임원·영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-323호증)

○ 부대비 관련 업데이트 • 수출화물 가칭 CIC - 대체적으로는 원만하게 시행 중으로 보고되었으나, 비중이 높은 대형계약 분 시행이 관건으로 이에 대한 대응이 매우 중요. - 5월 10일 주요선사 팀장회의에서 중간모니터링, 대형화주 진척상황 점검을 통하여 이후 대응방안을 마련함. - 초대형화주를 제외한 대형화주들에 대해 우선 조치하는 단계적 접근법이 필요하다는 의견도 제시됨.

512 이와 같은 사실은 2010. 3. 17. 동정협 수송 제10-46호 "동정협 제2회 대표위원회의 회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-316호증), 2010. 3. 29. 동정협 이메일 "운임회복 관련 대표위원회의 결의사항 알림"(소갑 제2-318호증), 2010. 4. 7. 동정협 수송 제10-56호 "동정협 제5회 수출영업팀장 회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-320호증), 2010. 4. 14. 동정협 수송 제10-63호 "동정협 제6회 수출영업팀장 회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-321호증), 2010. 4. 21. 동정협 수송 제10-68호 "동정협 제7회 수출영업팀장 회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-322호증), 2010. 5. 4. 동정협 수송 제10-79호 "동정협 제4회 대표위원회의 겸 임원&수출팀장 합동회의 회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-323호증) 등을 통하여 인정된다.

③ 8월 운임인상 합의

513 피심인 국적선사 고려, 에이치엠엠, 장금, 흥아 및 외국적선사 CNC, GSL, OOCL, PIL, SITC, 에버그린, 완하이, 양밍 그리고 동정협은 2010. 8. 11. 한국선주협회 제1회의실에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로에서의 2010년 9월

운임인상 계획에 대하여 논의하였다. 해당 회합 참석자들은 2010년 8월 셋째 주 sub-com 회의를 개최하여 2010. 9. 1.부터 US$75/TEU씩 운임을 인상하기로 한 계획[277]을 실행하기 위한 방안을 논의하기로 결정하였다. 그리고 sub-com 회의를 주관할 항로별 주간선사[278]를 정하였다.

514 이후 개최된 2010. 8. 25. IADA KOREA LAC 회합에서 고려 안○○, 에이치엠엠 윤○○, 장금 박○○, 흥아 최○○, CNC 김○○, GSL 김○○, OOCL 김○○, PIL 한○○, SITC 송○○, 에버그린 안○○, 완하이 황○○ 및 양밍 윤○○은 sub-com 회의의 결과까지 취합하여 2010. 9. 1.부터 한국발 동남아착 수출 항로에서 운임인상을 실시하기로 합의하였다.

515 구체적인 합의 내용은 홍콩·남중국·대만·베트남·싱가포르·말레이시아·인도네시아·마닐라착 항로에서 운임을 US$30/TEU, US$50/FEU씩 인상하는 것이었다. 이는 각 항로별로 시장상황을 고려할 때 기존에 계획하였던 수준(US$75/TEU)만큼 운임을 인상하기 어렵다는 sub-com 회의에서의 판단을 반영한 결과였다.

<표 223> 2010. 8. 13. IADA KOREA LAC 회합 회의록 발췌(소갑 제2-325호증)

IADA LAC sub-com 논의사항
홍콩, 남중국 (중략) 그럼에도 운임하락 최소화라는 견지에서 **9월 1일 30/50 RR** 필요. 콘솔도 30/50 RR 해당. 기 계약 tender, Resin, CKD, sugar 등 제외. 대만 대만선사 위주로 시장 과점 **9월 1일 30/50 RR시행** 기존 가이드라인이 250/500 + CIC 따라서 RR 반영하여 키륭, 타이충 280/550 + CIC 카오슝은 250/500 + CIC (중략) 태국 (중략) 따라서 **기존운임 수성이 급선무**

277) 2009. 10. 22. 회합 시 확인된 '2010년 IADA 사업계획'에 따르면 2010. 9. 1.부터 US$75/TEU씩 운임을 인상하기로 하였다.

278)

베트남 (중략) **역시 9월 1일 30/50 RR** 시행 싱가포르 **9월 1일 30/50 RR** 시행 시장운임은 bottom 300/550 + CIC 수준 말레이시아 **9월 1일 30/50 RR** 시행 PKL 350/650 + CIC, PEN, PSG 400/700 + CIC 수준 인도네시아 **9월 1일 30/50 RR** 시행 KMTC 신규 CKI 서비스(KMTC 2척, Siontrans 1척)기 심리적으로 미치는 영향 상당 300대 운임은 나오지 않도록 협조 요망 마닐라 **9월 1일 30/50 RR** 시행

<표 224> 2010. 8. 25. IADA KOREA LAC 회합 회의록 발췌(소갑 제2-326호증)

1.Oening Remark The Chairman offered its gratitude to members for their attendance then noted that the meeting would be conducted according to the agreements at the corridor-wise sub-com held on last week. **2.Confirmation on the September 1st RR** Requested form the Chairman, the local secretary gave the participants the summarized discussions/agreements on the respective corridor-wise meetings. The Chairman then asked members to tell it when it comes to any objection/alternatives on the agreements. Consequently, all members confirmed to implement the RR with effect from 1st September. Most members expressedt hatthedelaying the effective date isn't desirable considering the current market condition and the calendar of Korean Thanksgiving. But the comments are sympathetic to members that the full quantum of US$75/Teu is hardly workable under the current general market conditions. Actually considerable concerns were raised during the sub-com meetings and the heavier one was put on the corridor of Thailand where lines witness excessive vessels/spaces. For all that, members were in favor of RR in terms of two aspects (First is the effect of preventing falling freight market and this time is the last chance in this year) Lastly, the Chairman encouraged members to promote the RR more aggressively.

516 이와 같은 사실은 2010. 8. 12. KIADA-10/120 IADA KOREA LAC 회의록 문건(소갑 제2-324호증), 2010. 8. 19. 동정협 이메일 "9월 동남아항로 운임회복 관련"(소갑 제2-325호증), 2010. 8. 26. KIADA-10/123 IADA KOREA LAC 회의록 문건(소갑 제2-326호증) 등을 통하여 인정된다.

④ 10월 운임인상 및 CIC 인상 합의

517 피심인 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2010. 10. 1., 2010. 10. 6. 한국선주협회 회의실, 전주중앙회관 등지에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 2010. 11. 1.부터 기본운임을 인상하기로 합의하였다. 아울러 한국발 하이퐁착 항로의 부대운임 CIC를 2010.10.15.부터 US$50/TEU, US$100/FEU 수준에서 시행하기로 합의하였다.

518 ㉮ 고려 안○○ 차장, 에이치엠엠 송○○ 차장, 장금 정○○ 과장, 팬오션 윤○○ 부장, 흥아 김○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 및 박○○ 대리는 2010. 10. 1.(전주중앙회관) 영업팀장 회합[279]에서 중국 국경절 이후 물동량이 증가할 것으로 예상되므로 2010. 11. 1.자로 운임인상을 추진하기로 결정하였다. 이에 위 피심인들은 2010. 10. 6.(한국선주협회 제1회의실) 임원 회합[280] 시 한국발 동남아착 수출 항로에서 US$30/TEU, US$50/FEU씩 운임을 인상하기로 합의하였다.

519 ㉯ 위 7개 피심인들은 2010. 10. 1. 영업팀장 회합에서 한국발 하이퐁착 항로의 부대운임 CIC를 US$50/TEU, US$100/FEU로 시행하기로 합의하였다. 이후 고려 안○○ 상무, 남성 이○○ 이사, 에이치엠엠 손○○ 부장, 장금 구○○ 이사, 김○○ 차장, 흥아 엄○○ 이사, 동정협 이○○ 국장 및 박○○ 대리는 2010. 10. 6. 임원 회합시 위 CIC의 시행일을 2010. 10. 15.로 결정하였다.

520 동정협 사무국은 위 두 회합의 결과를 정리한 회의록을 각각 2010. 10. 1. 및 2010. 10. 6. 위 6개 피심인들에게 이메일로 전달하였다.

<표 225> 2010. 10. 1. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-327호증)

5. 회 의 결 과 ○ 11 월 운임회복 - 중국 국경절 이후 물량회복 예상됨에 따라 11 월 1 일 발효로 운임회복 추진

279) 남성은 해당 회합에 “사전양해 후 불참”히였으나 동정협 사무국을 통하여 회합의 결과를 정리한 회의록을 각각 2010. 10. 1. 이메일로 전달받았다.
280) 팬오션은 해당 회합에 “사전양해 후 불참”히였으나 동정협 사무국을 통하여 회합의 결과를 정리한 회의록을 각각 2010. 10. 6. 이메일로 전달받았다.

- RR action 통하여 비딩화주 계약 시 분위기 조성에도 도움 (중략) ○ 하이퐁 CIC - 한국 발 수출화물에 대해 US$50/100 시행 추진 - 내주 초 가이드라인 배포로서 시행방안 전달 예정

<표 226> 2010. 10. 6. 임원 회합 회의록 발췌(소갑 제2-328호증)

○ 4/4분기 주요 추진사항 보고 배포자료로 보고/승인함에 따라 이하의 내용으로 4/4 분기 사업추진 • 수출화물 11 월 운임회복 추진 - 내주 팀장회의를 통하여 재확인 및 분위기 점검 - US$30/50 수준을 목표로 함 (중략) • 하이퐁 CIC 도입 - 한국/하이퐁 수출화물에 대해 10 월 15 일 발효로 US$50/100 시행 - 도착지 징수

521 이와 같은 사실은 2010. 10. 1.. 동정협 수송 제10-136호 “제20회 수출영업팀 장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-327호증), 2010. 10. 6. 동정협 수송 제10-138호 “제5회 대표위원회의 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-328호증) 등을 통하여 인정된다.

(나) 수입 항로 관련 합의

① 3월 최저운임 합의

522 피심인 국적선사 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 외국적선사 CNC, OOCL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍 그리고 동정협은 2010. 2. 11., 2010. 3. 9., 2010. 3. 17., 2010. 3. 18. 한국선주협회 제1회의실 등지에서 회합을 갖고 동남아발 한국착 수입 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 최저운임과 운임인상 폭을 공동으로 결정하여 2010. 4. 1.[281]부터 시행하기로 합의하였다. 이후 2010. 4. 8., 2010. 4. 30.,

281) 다만 세코우발 항로의 가구 화물의 경우 2010. 3. 9.부터, 세코우발 항로의 일반 화물의 경우 2010. 6. 1.부터 실행하기로 하였다. 베트남발 항로의 경우 최초에는 2010. 4. 1.부터 실행하기로 하였다가 2010. 3. 15.부터 실행하기로 수정한 후, 다시 2010. 5. 20. 회합 시 수정된 하이퐁발 항로에 한정하여 2010. 6. 1.부터 실행하기로 하였다.

2010. 5. 20., 2010. 7. 13. 네 차례 후속 회합에서 위 합의의 준수 여부를 상호 감시·점검하였다.

523 세부 항로 및 화물별 최저운임은 아래 <표 227> 및 <표 228>과 같다.[282] <표 227>의 계약화물에 대한 최저운임 가이드라인에서 규정된 화물 이외의 화물에 대하여는 <표 228>의 세부 항로별 최저운임 가이드라인이 적용되었다.

<표 227> (기본)세부 항로별 일반화물 최저운임 결정내역[283]

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임
수입	태국발 항로		현 시장운임 유지
	심천발 항로	인천	US$200/TEU, US$400/FEU + EBS(US$30/TEU, US$60/FEU)
	인도네시아발 항로	자카르타	US$250/TEU, US$500/FEU + EBS(US$30/TEU, US$60/FEU)
		수라바야	US$300/TEU, US$600/FEU + EBS(US$30/TEU, US$60/FEU)
	베트남발 항로	호치민, 하이퐁[284]	US$100/TEU, US$200/FEU + EBS(US$30/TEU, US$60/FEU)

<표 228> (특별)계약화물에 대한 최저운임 결정 내역

수출입 구분	화물명	항로(항구)명	최저운임
수입	가구 화물	셰코우발 항로	US$300/FEU + EBS(US$60/FEU)
	냉동 화물	베트남발 항로	US$850/TEU, US$1,300/FEU + EBS(US$30/TEU, US$60/FEU)

524 이와 같은 사실은 2010. 2. 11. 동정협 수송 제10-19호 “제1회 수입영업팀장 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-329호증), 2010. 3. 9. 동정협 수송 제10-36호

282) <표 227> 및 <표 228>의 최저운임 가이드라인은 동정협 사무국에 의해서 2010. 3. 16. 이메일로 고려, 남성, 팬오션, 장금, 에이치엠엠, 흥아와 공유되었다. 다만, 심천발 항로의 일반화물, 베트남 하이퐁발 항로의 일반화물에 대해 수정된 최저운임은 2010. 5. 20. 회합 시 합의되었기 때문에 2010. 3. 16. 이메일에 첨부된 가이드라인에는 포함되어 있지 않다.

283) 2009년 3월 합의 최저운임 가이드라인과 비교하였을 때, 인도네시아발 항로의 경우 기 합의 운임을 유지하였고, 베트남발 항로의 경우 US$100/TEU씩 인하하였다.

284) 2010. 5. 20. 회합 시 다시 하이퐁발 항로의 경우 (부산) US$100/TEU, US$200/FEU + EBS(US$30/TEU, US$60/FEU), (부산) US$100/TEU, US$200/FEU + EBS(US$30/TEU, US$60/FEU)로 수정하여 2010. 6. 1.부터 시행하기로 합의하였다.

“제2회 수입영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-330호증), 2010. 3. 16. 동정협 이메일 “대표위원회(17/수) 회의자료입니다”(소갑 제2-331호증), 2010. 3. 17. 동정협 수송 제10-46호 “제2회 대표위원회의 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-332호증), 2010. 3. 19. 동정협 수송 제10-48호 “제3회 수입영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-333호증), 2010. 4. 8. 동정협 수송 제10-58호 “제4회 수입영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-334호증), 2010. 4. 30. 동정협 수송 제10-75호 “제5회 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-335호증), 2010. 5. 20. 동정협 수송 제10-88호 “제6회 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-336호증), 2010. 7. 13. 동정협 수송 제10-113호 “제8회 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-337호증), 피심인 홍아 차○○ 상무 진술조서(소갑 제3-11호증) 등을 통하여 인정된다.

② 3월 EBS 도입 합의

525 피심인 국적선사 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 홍아 및 외국적선사 CNC, OOCL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍 그리고 동정협은 2010. 2. 11., 2010. 3. 9., 2010. 3. 17., 2010. 3. 18., 2010. 3. 26., 2010. 4. 8. 한국선주협회 회의실 등지에서 회합을 갖고 동남아발 한국착 수입 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 일부 수입항로에서 운영 중이던 부대운임 중 하나인 EBS를 수입 전 항로로 확대하여 2010. 4. 15.부터 시행하기로 합의하였다. 이후 2010. 4. 30., 2010. 5. 20. 두 차례 후속 회합을 개최하여 위 합의의 준수 여부를 상호 감시 및 점검하였다.

526 이와 같은 사실은 2010. 2. 11. 동정협 수송 제10-19호 “제1회 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-329호증), 2010. 3. 16. 동정협 이메일 “대표위원회(17/수) 회의자료입니다”(소갑 제2-331호증), 2010. 3. 17. 동정협 수송 제10-46호 “제2회 대표위원회의 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-332호증), 2010. 3. 19. 동정협 수송 제10-48호 “제3회 수입영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-333호증), 2010. 4. 8. 동정협 수송 제10-58호 “제4회 수입영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-334호증), 2010. 4. 30. 동정협 수송 제10-75호 “제5회 수입영업팀장회의록” 문

건 및 이메일(소갑 제2-335호증), 2010. 5. 20. 동정협 수송 제10-88호 “제6회 수입 영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-336호증) 등을 통하여 인정된다.

(다) 합의의 실행

527 피심인들은 위와 같이 합의한 한-동남아 항로의 컨테이너 해상운송 서비스에 대한 최저운임 가이드라인 설정, 운임인상, CIC 및 EBS 시행을 각 합의 시 결정한 시행일 이후부터 화물운송 계약 시 적용하거나 운임 결정의 기준으로 삼음으로써 합의를 실행하였다. 이는 전술하였듯이 합의 이후의 수 차례의 회합을 통하여 최저운임 가이드라인, 운임인상, CIC 및 EBS의 실행 여부를 지속적으로 상호 감시·점검하고 피심인 스스로 합의 준수 상황 및 운임 인상 효과를 평가한 사실 등을 통하여 확인할 수 있다.

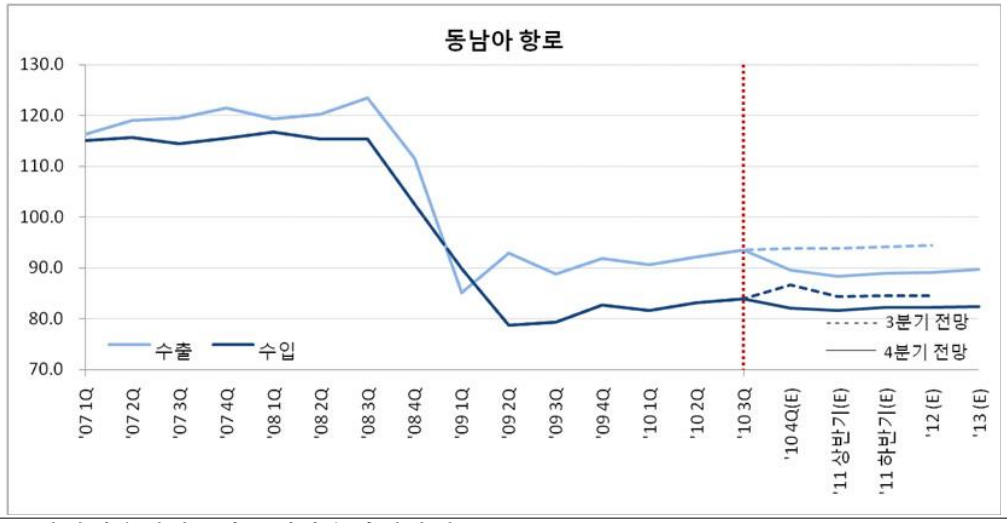
528 피심인들은 한국발 동남아착 수출 항로에서의 2월 최저운임 합의, 3월 CIC 도입 합의의 실행을 통하여 운임 인상의 효과가 있었다고 자평하였다. 2010. 5. 4. 임원·영업팀장 회합에서는 2월 최저운임 합의를 통하여 “선사별로 일부 항로에서 소폭의 성과”가 있음을 확인하였고, “가이드라인 AMR 시행으로 운임하락이 방지”되었다고 자평하였다. 또한 2010. 4. 21. 영업팀장 회합 시 CIC 도입 합의와 관련하여 “각 사에서 시행 및 홍보 진행 중”이며 “전제적인 분위기는 매우 긍정적”이라고 평가하였으며, 2010. 5. 4. 임원·영업팀장 회합에서는 CIC가 “대체적으로 원만하게 시행 중”이라는 점도 확인하였다.

529 동남아발 한국착 수입 항로에서도 피심인들 스스로의 평가에 의하여 3월 최저운임 합의 및 EBS 도입 확대 합의가 원만히 시행되고 있음이 확인된다. 2010. 5. 20. 아주항로 주요선사 영업팀장 회합 시 호치민발 수입 항로의 냉동화물의 경우 최저운임이 “문제없이 준수되고 있음”을 확인하였으며, 2010. 7. 13. 영업팀장 회합 시에도 세코우발 수입 항로의 경우 “가이드라인 준수에 무리 없다”고 평가하였다.

530 EBS 도입 합의와 관련하여서도 2010. 4. 8. 영업팀장 회합 시 “대부분 회원사에서 공문발송, 홈페이지 공지 등으로 홍보작업을 진행 중”임을 확인하였고 2010. 4. 30. 영업팀장 회합, 2010. 5. 20. 영업팀장 회합에서도 “전반적으로 EBS 도입이 원만하게 진행 중”이라고 평가하였다.

531 실제 운임의 변동 추이를 보더라도 2010년 운임 합의 기간 동안 한-동남아 항로의 운임은 완만한 상승세를 보였다. 아래 <표 229>에서 보는 바와 같이 운임지수[285]가 수출 항로의 경우 2010년 1/4분기 90.6에서 2010년 3/4분기 93.5까지 상승하였으며, 수입항로 역시 2010년 1/4분기 81.6에서 2010년 3/4분기 83.9로 상승하였다.

<표 229> 2007년 1분기 이후 한-동남아 항로 운임 추이



*자료출처: 2011 세계해운전망 (한국해양수산개발원)

532 이와 같은 사실은 한국해양수산개발원 2011 세계해운전망(소갑 제5-4호증) 등을 통하여 인정된다.

(9) 2011년 기간 중 합의와 실행 내역

(가) 수출 항로 관련 합의

285) 2003년 4/4분기 운임을 100으로 놓고 지수화한 것이다.

① 2월 운임인상 합의

533 피심인 국적선사 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 외국적선사 CNC, GSL, OOCL, PIL, SITC, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이, 양밍 그리고 동정협은 2011. 2. 18., 2011. 2. 22., 2011. 3. 22., 2011. 3. 29. 한국선주협회 제1회의실에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 2011. 4. 15.부터 기본운임을 동일한 폭으로 인상하기로 합의하였다.

534 구체적으로 합의 과정을 살펴보면 다음과 같다. 고려, 에이치엠엠, 장금, 흥아 및 CNC, GSL, OOCL, PIL, SITC, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이, 양밍 및 동정협은 2011. 2. 18. 한국선주협회 제1회의실에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로에서의 2011년 4월 운임인상 계획에 대하여 논의하였다. 논의 결과 해당 회합에 참석한 고려 성○○, 에이치엠엠 윤○○, 장금 박○○, 박○○, 흥아 김○○ 장○○, CNC 김○○, GSL 김○○, OOCL 김○○, PIL 한○○, SITC 강○○, 씨랜드머스크 선○○, 에버그린 김○○, 완하이 황○○ 및 양밍 조○○은 IADA 차원의 2011년 운임인상 계획(Official RR Plan)[286]에 대하여 확인한 후, 이와는 별도의 운임인상 계획(Internal RR Plan)을 합의하였다. 그리고 후속 회합을 통하여 합의 실행을 위한 구체적인 사항들을 논의하기로 하였다.

535 위 회합에서 피심인들이 합의한 시행일별 운임 인상 항로 및 인상 폭은 다음과 같다.

536 i) 2011. 4. 15. 시행 : 홍콩·남중국·대만착 항로는 US$25/TEU, US$50/FEU씩, 그 이외 동남아착 항로는 US$50/TEU, US$100/FEU씩 인상

537 ii) 2011. 9. 1. 시행 : 홍콩·남중국·대만착 항로는 US$25/TEU, US$50/FEU

286) 2010. 11. 18. IADA KOREA LAC 회의 시 확인된 'IADA 2011년 사업계획(2010. 11 .4. IADA PGM 회의)'과 동일하다. 2010. 11. 18. 회의 시 'IADA 2011년 사업계획'은 2011. 1. 9., 2011. 3. 13., 2011. 5. 29., 2011. 9. 11., 2011. 10. 30. 각각 US$50/TEU씩 운임을 인상하는 것임을 확인하면서, 실제 운임인상 폭은 내부협의를 통하여 결정하기로 하였다.

씩, 그 이외 동남아착 항로는 US$50/TEU, US$100/FEU씩 인상

538 iii) 2011. 11. 1. 시행 : 홍콩·남중국·대만착 항로는 US$25/TEU, US$50/FEU씩, 그 이외 동남아착 항로는 US$50/TEU, US$100/FEU씩 인상

<표 230> 2011. 2. 18. IADA KOREA LAC 회합 회의록 발췌(소갑 제2-338호증)

3.IADA 2011 Business Plan & April RR

IADA 2011 Business plan confirmed once again as below.

▶ Official RR Plan

Date	RR qunatum
9-Jan	US$50/100
13-Mar	US$50/100
29-May	US$50/100
11-Sep	US$50/100
30-Oct	US$50/100

▶ **Internal RR Plan**

Date	RR quantum
15-Apr	US$25/50 on HKG, SPRC and TWN / US$50/100 on other S.E.A trades
1-Sep	US$25/50 on HKG, SPRC and TWN / US$50/100 on other S.E.A trades
1-Nov	US$25/50 on HKG, SPRC and TWN / US$50/100 on other S.E.A trades

Member lines also confirmed the April 15 RR and hold corridor-wise sub-com in the coming days for discussion details. In this regard, the Chairman requested the local secretary to arrange the relevant meetings in due course.

539 이후 2011. 2. 22.(한국선주협회 제1회의실) 국적선사 임원 회합에서 고려 안○○ 상무, 남성 이○○ 이사, 에이치엠엠 손○○ 부장, 장금 정○○ 상무, 팬오션 김○○ 상무, 흥아 이○○ 전무, 동정협 이○○ 국장 및 박○○ 과장은 한-동남아 수출 항로에서의 2011년 운임인상 방향에 대하여 합의하였다. 즉, 이들은 아래 <표 231>과 같이 "수출운임회복은 IADA 스케쥴을 기본"으로 하기로 결정[287]함으로써 위 2011. 2. 18. 회합의 합의 사항을 확인하였다. 그리고 2011. 3. 22. 국적선사 임원 회합에서 피심인들은 전략적으로 3월에는 부대운임 EBS 시행[288]에 집

287) 이에 따라 2011년 중 이루어진 대부분의 합의는 IADA KOREA LAC 회의에서 결정되었다.
288) 한국발 동남아착 수출 항로에서의 EBS 시행 합의에 대하여는 후술한다.

중하면서 4월 이후 기본운임 인상 등에 초점을 맞추기로 하였다.

<표 231> 2011. 2. 22. 임원 회합 회의록 발췌(소갑 제2-339호증)

(4)2011년 업무추진 계획 • 회의자료(13~14p)에 의거하여 주요내용 보고 • 수출운임회복은 IADA 스케쥴을 기본으로 하고, 수입운임회복은 가능한 영역에 주안점을 두어 추진 예정

540 위 합의는 아래 <표 232>의 "동남아정기항로 2/4분기 주요사항 보고" 문건을 통해서도 다시 확인된다. 이 문건에 따르면, 동정협 회원사인 피심인들은 비록 2월 운임인상의 성과는 미흡하나, "성공적인 EBS 인상의 디딤돌 및 운임하락 방지 역할"을 하였다고 평가하였다.

<표 232> "동남아정기항로 2/4분기 주요사항 보고"문건 내용(일부 발췌)

3. 운임회복 (1) 수출 (중략) · 4월 15일 RR - 최초 US$25/TEU (홍콩 이북 지역), US$50/TEU (홍콩 이남 지역) 계획 하였으나, 유류할증료 인상에 포커스를 두어 전체적인 성과는 미흡 - 그러나 성공적인 EBS 인상의 디딤돌 및 운임하락 방지 역할

541 이와 같은 사실은 2011. 2. 18. KIADA-11/14 IADA KOREA LAC 회의록 문건(소갑 제2-338호증), 2011. 2. 23. 동정협 수송 제11-17호 "2011년도 총회 겸 제1회 대표위원회 회의록" 문건(소갑 제2-339호증), 2011. 3. 22. 동정협 수송 제11-36호 "동정협 제2회 대표위원회의 회의록" 문건(소갑 제2-340호증), 2011. 3. 30. KIADA-11/39 IADA KOREA LAC 회의록 문건(소갑 제2-341호증), "동남아정기항로 2/4분기 주요사항 보고" 문건(소갑 제2-342호증), 피심인 에버그린 김○○ 팀장 진술조서(소갑 제3-19호증) 등을 통하여 인정된다.

② 2월 EBS 도입 합의

542 피심인 국적선사 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 외국적선사 CNC, GSL, OOCL, PIL, SITC, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이, 양밍, 완하이 그

리고 동정협은 2011. 2. 18., 2011. 2. 22., 2011. 3. 22., 2011. 3. 29. 한국선주협회 제1회의실에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 부대운임 중 하나인 긴급유류할증료(EBS)를 US$30/TEU, US$60/FEU로 정하여 2011. 3. 14.부터 시행하기로 합의하였다.

543 구체적으로 합의 과정을 살펴보면 다음과 같다. 2006년부터 도입·시행하여 오던 유류할증료(FAF)는 사실상 기본운임에 흡수되어 대부분의 화물에서 기본운임과 별도로 징수되고 있지 못한 상태였다. 이에 고려, 에이치엠엠, 장금, 흥아 및 CNC, GSL, OOCL, PIL, SITC, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이 및 양밍은 2011. 2. 18.(한국선주협회 제1회의실) 회합에서 유가가 지속적으로 상승할 것으로 예측되는 상황에 대응하기 위한 방안을 논의하였다. 해당 회합 참석자들은 유가 인상으로 인한 수지 악화를 상쇄하기 위한 차원에서 대형화주의 입찰 화물을 비롯한 한국발 동남아착 전체 화물에 대해 부대운임 EBS를 도입하기로 합의하였다. 그리고 EBS 도입 합의의 실행을 담보하기 위하여 화주에게 EBS 도입을 통지하였다는 사실을 늦어도 2011. 2. 25.까지 동정협 사무국에 알리도록 하였다.

<표 233> 2011. 2. 18. IADA KOREA LAC 회합 회의록 발췌(소갑 제2-338호증)

4.Surcharges

Emergency Bunker Surcharge

As an issue occupying largest portion in the discussion at the LAC meeting, a significant number of lines urged that they should adopt EBS to make up for soaring bunker price. Members also agreed on the general prospect of continuous rising oil prices in the near future. Exchanging voices on the issue, members confirmed to implement **EBS of US$30/60 effective from 14th March** on the non-binding independent action basis[289]. The Chairman noted that respective carriers can advance the effective date earlier on their needs.

In this regards, just for purpose of cross-checking, member lines confirmed to send their evidences on shippers notice or advertisements to the local secretary by no later than 25th Feb. Members also agreed to hold key carriers sub-com before the target date for promoting mutual trust among lines.

The Chairman stressed that we need to drive the surcharge not only to general shipments but

also to contract shipments. He emphasized that lines should appeal the justification of EBS to big contract shippers so that we can secure better deal for the next bids.

544 이후 위 피심인들은 2011. 2. 22.(한국선주협회 제1회의실) 국적선사 임원 회합, 2011. 3. 22.(한국선주협회 제1회의실) 국적선사 임원 회합, 2011. 3. 29.(한국선주협회 제1회의실) 국적·외국적선사 IADA KOREA LAC 회합에서 위 합의를 다시 확인하였다.[290]

<표 234> 2011. 3. 22. 임원 회합 회의록 발췌(소갑 제2-340호증)

(1)유가상승대책
- 수출화물 긴급유류할증료 3월 14일 발효 US$30/60 시행 보고.
- 수입화물 긴급유류할증료 3월 20일 발효 US$50/100 시행 보고.
- 주요 선사간 수출영업팀장회의(03.24) 통해 분기 비딩화물 EBS 시행방안 확정예정.[291]
- 주요 선사간 수입영업팀장회의(3월 말) 통해 수입화물 EBS 시행 중간점검
- 각 사에서도 EBS 정착 위해 최대한 지원하여 줄 것을 요청.

<표 235> 2011. 3. 29. IADA KOREA LAC 회합 회의록 발췌(소갑 제2-341호증)

2.Surcharges

▶Outbound EBS

Most members noted that they have implemented the EBS of **US$30/60 for ex-Korea shipments effective from mid- March** as an independent action. They also expressed the intention to **adopt the surcharge on quarterly bids from 1st April**. The Chairman encouraged members referring that we should highlight such an initiative as an interim solution from the soaring bunker price. Some participants noted that they hope to increase the current quantum in line with market condition and bunker fluctuation in the near future.

545 이후, 동정협 사무국은 아래 <표 236>의 2011. 4. 7. 국적선사들에게 보낸 이메일에서 보는 바와 같이 "익히 아시듯 한국발 EBS 징수가 여러 선사들의 적

289) 회의록 상 "EBS를 비구속적·자발적으로 도입"이라고 기재하고 있으나, EBS 도입이 위 피심인들 간 공동 결정으로 이루어진 점, 후속 회합을 통하여 EBS 시행을 상호 감시·점검한 점, EBS 시행을 확인하기 위하여 화주에게 EBS 도입을 홍보한 사실을 동정협 사무국에 알리기로 한 점, 선사들 간 상호 신뢰를 증진하기 위하여 후속 회합을 개최하기로 한 점 등을 고려할 때, 회의록 상 문구 그대로 개별선사들이 자율적으로 EBS를 도입·시행하였다고 보기는 어렵다.

290) 전술한 4월 운임인상 폭 합의 시와 마찬가지로 피심인들은 IADA KOREA LAC 회합 개최 후 동정협 회원사들 간 회합을 개최함으로써, IADA 회원이 아닌 남성, 팬오션에게 위 IADA KOREA LAC 회합에서의 합의 사항을 전파하고 합의에 동참시켰다.

291) 해당 회합의 개최 여부 및 결과는 확인되지 않는다.

극적인 조치에 힘입어 정착되어 가는 것"으로 평가하였다. 아울러 2011. 4. 14. IADA KOREA LAC 회합에서도 EBS가 3월부터 시행 중이며, EBS가 "시장에서 효과가 있음"을 확인하였다.

<표 236> 2011. 4. 7. EBS 징수 관련 동정협 이메일(일부 발췌)

2. 익히 아시듯 한국 발 EBS 징수가 여러 선사들의 적극적인 조치에 힘입어 정착되어 가는 것으로 평가되고 있습니다.

<표 237> 2011. 4. 14. IADA KOREA LAC 회합 회의록 발췌(소갑 제2-343호증)

▶ **EBS updates** On the other hand, most member lines reported that they have been implementing the EBS of US$30/60 from mid or late March then it have worked in the market.

546 이와 같은 사실은 2011. 2. 18. KIADA-11/14 IADA KOREA LAC 회의록 문건(소갑 제2-338호증), 2011. 2. 23. 동정협 수송 제11-17호 "2011년도 총회 겸 제1회 대표위원회 회의록" 문건(소갑 제2-339호증), 2011. 3. 22. 동정협 수송 제11-36호 "동정협 제2회 대표위원회의 회의록" 문건(소갑 제2-340호증), 2011. 3. 30. KIADA-11/39 IADA KOREA LAC 회의록 문건(소갑 제2-341호증), 2011. 4. 7. 동정협 이메일 "[확인필수] 동남아항로 유류할증료 가이드라인"(소갑 제2-344호증), 2011. 4. 14. KIADA-11/44 IADA KOREA LAC 회의록 문건(소갑 제2-343호증) 등을 통하여 인정된다.

③ 4월 EBS 인상 합의

547 피심인 국적선사 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 외국적선사 CNC, GSL, OOCL, PIL, SITC, TSL, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이, 양밍 그리고 동정협은 2011. 4. 6., 2011. 4. 14. 한국선주협회 제1회의실 등지에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 기 시행 중이던 EBS를 US$51/TEU, US$102/FEU로 인상하여 2011. 4. 18.부터 시행하기로 합의하였다.

이후 2011. 5. 23. 회합에서 EBS를 US$63/TEU, US$126/FEU로 인상하여 2011. 6. 1.부터 시행하기로 합의하였으며, 2011. 6. 29., 2011. 7. 7. 두 차례 후속 회합에서 위 합의들의 준수 여부를 상호 감시·점검하였다.

548 구체적인 합의 과정을 살펴보면 다음과 같다. 2011. 4. 6. 개최된 동남아항로 주요선사 회합에서 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아, OOCL, SITC, TSL, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이 및 양밍[292]은 한-동남아 항로의 주요 선사 간 유류할증료를 통일적으로 징수하기 위한 가이드라인에 대하여 논의하였다. 왜냐하면 2006년부터 시행 중이었으나 다소 유명무실화[293]된 FAF와 2011년에 새로 도입된 EBS라는 두 가지 종류의 유류할증료가 혼재하고 있는 상황에서 IADA 차원에서 FAF 징수 체계를 변경하기로 결정[294]하였기 때문이었다.

549 논의 결과, 위 피심인들은 2011년 3월부터 도입된 EBS가 시장에 정착되고 있는 상황 등을 고려하여 다음의 가이드라인과 같이 유류할증료를 인상·시행하기로 합의하였다. 그리고 고려 성○○, 에이치엠엠 윤○○, 장금 박○○, 흥아 장○○, CNC 김○○, GSL 김○○, OOCL 김○○, PIL 한○○, SITC 강○○, 씨랜드머스크 선○○, 에버그린 안○○, 완하이 강○○ 및 양밍 윤○○은 2011. 4. 14.(한국선주협회 제1회의실) IADA KOREA LAC 회합에서 유류할증료 인상·시행 합의를 확인하였다.

550 i) FAF가 아닌 새롭게 도입된 EBS를 징수하고 있는 경우 : EBS를 IADA 차원의 FAF와 동일한 요금, 즉 US$51/TEU, US$102/FEU로 2011. 4. 18.부터(늦어도 2011. 5. 1.부터) 인상

292) 해당 회합의 결과를 정리한 문건 등 내부 자료에는 참석자가 분명하게 특정되어 있지는 않다. 다만, 회의 개최 관련 이메일 및 동정협 내부 문건의 수신자가 고려, 흥아, 에이치엠엠, 장금, 남성, 양밍, 에버그린, 씨랜드머스크, OOCL, SITC, 팬오션, TSL, 완하이였다는 점을 고려하면 적어도 이들 13개 사가 회의에 참석하였거나 최소한 회의 결과를 수신받은 선사라고 추정할 수 있다.

293) 대부분의 화물에서 FAF가 기본운임과 별도로 징수되지 않고 있는 상황이었다. 다만, 국적선사 위주로 일부 화물의 경우에는 FAF가 기본운임과 별도로 징수되고 있었다.

294) 동정협 내부 문건에 따르면 IADA 회원사들은 2011. 3. 23. IADA CEO 회의에서 FAF가 기본운임과 분리되어 징수되지 않는 문제를 해결하기 위하여 월간 단위로 변화하는 FAF 공식을 새롭게 만들었다. 그 공식의 내용은 2011. 5. 1.부터 US$51/TEU, US$102/FEU의 FAF를 적용하는 것이었다.

551 ii) 기존 FAF를 기본운임과 별도로 징수하고 있는 경우 : IADA 차원의 FAF와 동일한 요금을 부과

<표 238> 2011. 4. 6. 주요선사 회합 관련 동정협 이메일(일부 발췌)[295]

2. 익히 아시듯 한국 발 EBS 징수가 여러 선사들의 적극적인 조치에 힘입어 정착되어 가는 것으로 평가되고 있습니다.
이에 4월 6일 동남아항로 취항 주요선사 간 회합을 개최하여 유류할증료 관련 다음의 가이드라인을 도출하였사오니 업무에 참조하시기 바랍니다.
아울러 정식 LAC 회의가 다음 주 중반(14일 전후) 경 개최 예정이고 이 때 다시 한 번 유류할증료 관련 설명/업데이트/확인 예정입니다.

- 다 음 -

▶ 동남아항로 유류할증료 가이드라인

A. 배경

◦ IADA CEO 회의(3.23, 싱가포르)에서 아주역내 전 항로에서 만연한 올인운임 근절을 위해 현행 유류할증료(FAF) 체계 전면 조정 (일본향발 화물은 기존대로 유지)

◦ 5월 1일부터 US$51/102의 new FAF 징수 (오퍼 시 반드시 inclusive FAF 문구삭제)

B. 한국 발 화물 적용계획

◦ 현재 유류할증료가 포함된 운임이 다수이지만 국적선사를 위주로 일부화물에 대해서는 FAF를 해상운임과 분리하여 징수하는 경우 있음.

◦ 따라서 현재 FAF를 해상운임과 별도로 징수하는 경우에는 기존체계 유지함.

◦ EBS가 시장에 정착되는 단계이므로 EBS를 4월 18일을 전후하여 US$51/102로 인상함 (5월 1일에 얽매이지 않고 현재의 분위기 최대한 활용하여 앞당김)

◦ 5월 이후에는 EBS를 new IADA FAF(월간단위 quantum 변동)와 동일하여 운용하고 적절한 시기에 FAF라는 이름으로 전환.

<표 239> 2011. 4. 14. IADA KOREA LAC 회합 회의록 발췌(소갑 제2-343호증)

1.Bunker Surcharge Issue

▶ Understanding of IADA new FAF concept

The Chairman updated resolutions from IADA Singapore CEO meeting held on Mar 23 then explained the concept of new IADA FAF formula which starts at US$51/102 effective from 1st May. (중략)

▶EBS updates

On the other hand, most member lines reported that they have been implementing the EBS of US$30/60 from mid or late March then it have worked in the market.

▶Action Plan on the new FAF

295) 동정협 사무국은 "[확인필수] 동남아항로 유류할증료 가이드라인" 이메일을 팬오션, 흥아, 에이치엠엠, 장금, 남성, 고려에게 2011. 4. 7. 전송하였다.

Passing through the discussion for the strategy detail, member lines confirmed below guideline for the ex-Korea bunker surcharge.

▶**In case of separate FAF collection from OFR, they maintain present IADA FAF scale.** We can see those cases on the shipment of Consol cargo and some specific commodity/accounts. The FAF quantum also changes every month along with IADA FAF.

▶**Regarding the new AOTJ FAF, most members expressed that they would increase current EBS of US$30/60 up to US$51/102 from 18thApril or no later than 1st May.** Members highlighted that the current EBS have been so 에스엠oothly worked in the market that we should maximize current atmosphere then alter the name of surcharge in a timely manner. **The EBS quantum changes every month which is same as the new IADA AOTJ FAF.**

552 위 합의에 따라 완하이 강○○은 2011. 4. 20. 18:28 아래 <표 240> "EBS 인상 공지문" 이메일을 자사 직원들에게 보내면서 화주에게 공지해달라고 하였다. 이메일 내용은 국적선사들은 2011. 4. 18.부터 EBS를 인상하기로 하였으며 외국적 선사들은 2011. 5. 1.부터 이에 동참하기로 하였으므로 완하이 역시 2011. 5. 5.부터 EBS를 인상 시행하기로 하였다는 것이다.

<표 240> 2011. 4. 20. 완하이 강○○ 이메일(소갑 제2-345호증)

* 출처: 완하이

553 이후 고려, 에이치엠엠, 장금, 흥아 및 CNC, GSL, OOCL, PIL, SITC, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이 및 양밍은 2011. 5. 23.(한국선주협회 제1회의실) IADA KOREA LAC 회합에서 아래 <표 241>과 같이 위 합의된 유류할증료 가이드라인이 시장에 안정적으로 정착되었음을 확인하였다. 그리고 이와 함께 2011. 6. 1.부터 유류할증료(FAF 및 EBS)를 US$63/TEU, US$126/FEU로 인상·시행하기로 합의하였다.

<표 241> 2011. 5. 23. IADA KOREA LAC 회합 회의록 발췌(소갑 제2-347호증)

1.Bunker Surcharge Issue

▶IADA new FAF

Following the request from the Chairman, the secretary reported the relevant resolutions on the IADA new FAF updates at the Singapore PGM held on 12 May. Most lines around the table expressed that the bunker surcharge has been settled comfortably in the market.

Member lines also confirmed that the quantum of the surcharge change every month then they implement new figure of US$63/Teu from 1st June.

On the other hand, more carriers noted that they hold the name of EBS as a bunker surcharge. It was confirmed that this EBS is still continued to be on an independent action basis and there is no common IADA agreement on EBS.

In this regard, it was reported that the Principals' recommendation to unify the term/name of the surcharge to FAF is desirable. Some members concerned that the term of FAF itself has an implication meaning waive of bunker surcharge among shippers. Participants agreed to take a detail look on this matter in the near future.

554 2011. 6. 29.(한국선주협회 제1회의실) 국적선사 영업팀장 회합[296] 및 2011. 7. 7.(한국선주협회 제1회의실) IADA KOREA LAC 회합에서는 유류할증료[297]가 "무난히 시행 중"이라는 것을 확인하였다.

<표 242> 2011. 7. 7. IADA KOREA LAC 회합 회의록 발췌(소갑 제2-349호증)

2.AOTJ FAF

Lines reported successful collection and application of the captioned floating bunker surcharge.

296) 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아가 참석하였다.
297) 회의록에 따르면, 유류할증료의 명칭을 IADA 차원의 공식적인 명칭인 FAF보다는 이미 시장에 정착한 EBS라는 명칭으로 부르는 선사들이 더 많았다.

Member lines have been applying different terminology for it (more lines call it EBS). Key carriers and big sharers reported US$63/Teu of the quantum on July. In this regards, the Chairman clarified that the official IADA FAF of July is US$55/Teu but the respective carrier might implement their independent EBS on voluntary independent action basis.

555 이와 같은 사실은 2011. 4. 7. 동정협 이메일 "[확인필수] 동남아항로 유류할증료 가이드라인"(소갑 제2-344호증), 2011. 4. 14. KIADA-11/44 IADA KOREA LAC 회의록 문건(소갑 제2-343호증), 2011. 4. 20. 완하이 강○○ 이메일 "EBS 인상 공지문" 문건(소갑 제2-345호증), 2011. 5. 23. KIADA-11/61 IADA KOREA LAC 회의록 문건(소갑 제2-347호증), 2011. 6. 29. 동정협 수송 제11-75호 "동정협 수출영업팀장회의록" 문건(소갑 제2-348호증), 2011. 7. 7. KIADA-11/82 IADA KOREA LAC 회의록 문건(소갑 제2-349호증), "동남아정기항로 2/4분기 주요사항 보고" 문건(소갑 제2-342호증) 등을 통하여 인정된다.

④ 4월 최저운임 합의

556 피심인 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 동정협[298]은 2011. 4. 29. 영업팀장 회합에서 한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물 운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 호치민·자카르타착 원부자재(Textile) 화물에 대한 최저운임 가이드라인을 합의하였다. 그리고 이 최저운임을 "메이저 3개 실화주[299]"의 연간 계약 시 적용하기로 하였다.

557 위 피심인들이 합의한 세부 항로 및 화물별 최저운임 가이드라인은 아래 <표 243>과 같다. 동정협 사무국은 아래 최저운임 가이드라인을 위 6개 국적선사들에게 2011. 4. 29. 이메일로 전달하였다.

298) 해당 회합의 참석자는 정확하게 확인되지 않으나, 통상 동정협 영업팀장회합은 동정협 회원사들을 참석 대상으로 하고 있는 점, 동정협 박○○ 사무국장은 회의 참석자들에 회의록을 배포하는 것이 기본이라고 진술한 점, 동정협 사무국이 2011. 4. 29. 발송한 최저운임 가이드라인 문건의 수신자가 위 6개 피심인이라는 점을 고려할 때, 위 최저운임 합의의 참가자는 위 6개사라고 할 수 있다.

299) 동정협 박○○ 국장은 "메이저 3개 실화주"에 대하여 "원부자재를 많이 싣는 실화주일텐데 어디인지는 잘 모르겠습니다. 원부자재의 경우 정시성이 중요한데, 원부자재 운임이 너무 낮으면 다른 화물의 운임에도 영향을 주기 때문에, 바로미터 작용하는 원부자재 운임이 합리적으로 되어야한다라는 취지였던 것으로 기억합니다."라고 진술하였다.

<표 243> (특별)계약화물에 대한 최저운임 결정 내역[300]

수출입 구분	화물명	항로(항구)명	최저운임
수출	원부자재	자카르타착 항로	US$460/TEU, US$820/FEU (EBS, CIC 포함)
		호치민착 항로	US$410/TEU, US$770/FEU (EBS, CIC 포함)

<표 244> 2011. 4. 29. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-346호증)

2. 금일 개최된 우리협의회 수출팀장회의에서 합의된 호치민, 자카르타 원부자재(textile) 운임 가이드라인이 아래와 같사오니 반드시 준수하여 주시기 바랍니다.

- 아 래 -

* **호치민, 자카르타 원부자재 운임 가이드라인**

- 호치민: US$410/770 (CIC, EBS 포함운임 / 도착지 CIC 별도징수)
- 자카르타: US$460/820 (CIC, EBS 포함운임)

※ 메이저 3대 실화주(통상 포딩 통해 연간 계약) 화물에 적용

558 이와 같은 사실은 2011. 4. 29. 동정협 이메일 "호치민, 자카르타 원부자재(textile) 운임 가이드라인"(소갑 제2-346호증), "동남아정기항로 2/4분기 주요사항 보고" 문건(소갑 제2-342호증) 등을 통하여 인정된다.

⑤ 7월 운임인상 합의

559 피심인 국적선사 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 외국적선사 CNC, GSL, OOCL, PIL, SITC, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이, 양밍 그리고 동정협은 2011. 6. 29., 2011. 7. 7. 한국선주협회 제1회의실에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 2011. 7. 15.부터 기본운임을 동일한 폭으로 인상(RR)하기로 합의하였다. 피심인들이 합의한 각 항로별 운임인상 폭은 다음과 같다.

300) 2010년 2월 합의 최저운임 가이드라인과 비교해보면 호치민착 항로의 경우 US$90/TEU 인하되었다. 자카르타착 항로의 경우 2010년 2월 최저운임은 FAF를 별도로 부과하는 전제 하에 US$450/TEU, US$750/FEU로 하였기 때문에 병렬적으로 비교하기는 어렵다.

560 i) 홍콩·남중국·대만착 항로: US$30/TEU, US$60/FEU씩 인상

561 ii) 베트남·태국·필리핀·말레이시아·인도네시아착 항로: US$50/TEU, US$100/FEU씩 인상

562 iii) 싱가포르착 항로: 현 시장운임 유지

563 구체적으로 합의 과정을 살펴보면 다음과 같다. 위 피심인들은 전술한 2011년 2월 합의 시 2011년의 경우 4월, 9월, 11월에 운임을 인상하기로 하였으나, IADA 차원에서 2011년 7월에도 운임을 인상하는 것으로 변동[301]되어 이를 반영할 필요성이 발생하였다.

564 2011. 7. 7.(한국선주협회 제1회의실) IADA KOREA LAC 회합에서 고려 심○○, 에이치엠엠 배○○, 장금 박○○, 흥아 김○○, 장○○, CNC 김○○, GSL 김○○, OOCL ○○○, PIL 한○○, SITC 강○○, 씨랜드머스크 선○○, 에버그린 안○○, 완하이 강○○, 양밍 윤○○ 및 동정협은 싱가포르착 항로를 제외한 한국발 동남아착 수출 항로에서 아래 <표 245>와 같이 2011. 7. 15.부터 운임을 인상하기로 합의하였다.

<표 245> 2011. 7. 7. IADA KOREA LAC 회합 회의록 발췌(소갑 제2-349호증)

1.July ad-hoc RR

According to the resolution from IADA Principals KL SCM, member lines confirmed to implement July ad-hoc RR.

Participants exchanged opinions for the RR then secured following scheme.

Corridors	RR quantum (20'/40')
HKG, PRD, Taiwan	US$ 30/60
Vietnam, Thailand, Malaysia, Indonesia	US$ 50/100
Singapore	Freezing current rates

- Effective date: 15th July

On the other way, member lines exchanged information on the 3Q bid then took the note of

301) 회의록에 따르면, IADA SCM 회의에서 7월 한국발 홍콩·남중국·대만·베트남·태국·말레이시아·인도네시아착 수출 항로에서 추가 운임인상을 하기로 결정되었다.

necessity of mutual cooperation.

565 이와 같은 사실은 2011. 6. 29. 동정협 수송 제11-75호 “동정협 수출영업팀장 회의록” 문건(소갑 제2-348호증), 2011. 7. 7. KIADA-11/82 IADA KOREA LAC 회의록 문건(소갑 제2-349호증), “동남아정기항로 2/4분기 주요사항 보고” 문건(소갑 제2-342호증) 등을 통하여 인정된다.

⑥ 9월 운임인상 및 최저운임 합의

566 피심인 국적선사 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 외국적선사 CNC, GSL, OOCL, PIL, SITC, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이, 양밍 그리고 동정협은 2011. 9. 1., 2011. 9. 9. 한국선주협회 제1회의실에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 2011. 9. 20.부터 기본운임을 동일한 폭으로 인상(RR)하기로 합의하였다. 이들 피심인들이 합의한 각 항로별 운임인상 폭은 다음과 같다.

567 i) 호치민착 항로: US$30/TEU, US$60/FEU씩 인상

568 ii) 자카르타착 항로: US$50/TEU, US$100/FEU씩 인상

569 아울러 국적선사 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2011. 9. 15., 2011. 9. 28., 2011. 10. 5. 한국선주협회 제1회의실에서 회합을 갖고 위 호치민·자카르타착 항로의 원부자재(Textile) 화물에 대한 최저운임 가이드라인을 결정하여 이를 2011. 9. 24.(자카르타착) 및 2011. 9. 28.(호치민착)부터 시행하기로 합의하였다. 위 7개 피심인들이 합의한 세부 항로 및 화물별 최저운임 가이드라인은 아래 <표 246>과 같다.

<표 246> (특별)계약화물에 대한 최저운임 결정 내역[302]

302) 2011년 4월 합의 최저운임 가이드라인과 비교해보면 호치민착 항로의 경우 기존 운임을 그대로 유지하였고, 자카르타착 항로의 경우 US$40/TEU 인상되었다.

수출입 구분	화물명	항로(항구)명	최저운임
수출	원부자재	자카르타착 항로	US$500/TEU, US$900/FEU (EBS, CIC 포함)
		호치민착 항로	US$410/TEU, US$770/FEU (EBS, CIC 포함)

570 구체적으로 합의 과정을 살펴보면 다음과 같다. 2011. 9. 1.(한국선주협회 제1회의실) IADA KOREA LAC 회합에서 고려, 에이치엠엠, 장금, 흥아, CNC, GSL, OOCL, PIL, SITC, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이, 양밍 및 동정협은 2011년 2월 합의하였던 9월 운임인상 계획[303]의 실행방안에 대하여 논의하였다. 해당 회합 참석자들은 2011. 9. 1.부터 US$25/TEU 내지 US$50/TEU씩 운임을 인상하기로 한 계획을 모든 수출 항로에 있어 그대로 실행하는 것은 당시 시장 상황상 어려우므로[304], 2011. 9. 6. 항로별 sub-com 회의를 개최하여 9월 운임인상을 위한 구체적인 방안을 논의하기로 결정하였다.

571 고려 심○○ 부장, 에이치엠엠 윤○○ 부장, 장금 김○○ 부장, 최○○ 차장, 흥아 장○○ 차장, CNC 김○○ 차장, GSL 김○○ 부장, OOCL 김○○ 부장, 씨랜드머스크 손○○ 대리, 완하이 강○○ 차장, 양밍 윤○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 및 박○○ 과장은 2011. 9. 6.(한국선주협회 제1회의실) 항로별 sub-com 회의에서 각 항로별 시장상황을 점검하고 9월 운임인상 가능성을 논의하였다. 해당 회합의 참석자들은 아래 <표 247>과 같이 호치민·자카르타착 항로의 경우 "운임회복의 가능성이 충분"하므로 2011. 9. 6.부터 US$30/TEU(호치민착) 내지 US$50/TEU(자카르타착)씩 운임을 인상하기로 합의하였다. 타 항로의 경우 운임인상이 어렵다고 판단하여 현 운임을 유지하는 데에 집중하기로 하였다.

<표 247> 2011. 9. 6. sub-com 회의 회의록 발췌(소갑 제2-351호증)

5. 회 의 결 과
○ 9월 운임회복 시행방안 협의
- 각 항로 별 의장선사의 주재를 바탕으로 항로 별 RR 논의

303) 2011. 9. 1.부터 홍콩·남중국·대만착 항로는 US$25/TEU, US$50/FEU씩, 그 이외 동남아착 항로는 US$50/TEU, US$100/FEU씩 인상하기로 하였다.

304) 회의록에 따르면, 해당 회합의 참석자들은 8월 물동량 등 평균적인 수치가 70~80% 내지 그 이하라고 보고하였다.

- 세부사항은 이하와 같음

• **호치민**
  - 현재 수급을 고려할 때 일정한 수준의 운임회복 가능성 충분
  - 따라서 **9 월 20 일 발효로 US$30/50 의 RR 시행**

• **자카르타**
  - 수요가 탄탄한 가운데 운임회복 가능성/당위성 가장 높은 항로
  - 따라서 **9 월 20 일 발효로 US$50/100 의 RR 시행**

• 홍콩
  - 국적선사들은 홍콩 PCS (US$30/60) 시행 중
  - 한국적 선사, 외국적 선사 그룹으로 화주 구성이 확연하게 구분됨
  - 운임회복, 가이드라인 AMR시도가 오히려 혼란을 가중시킬 가능성 충분하여 현재 운임을 유지키로 함

• 대만
  - 전반적으로 RR을 위한 항로환경이 조성되지 않았음
  - 따라서 현재의 운임을 유지하는 데 중점

• 태국
  - 한 동안 호전되기도 하였으나 현재는 다소 소강상태
  - 따라서 9 월 동안은 추이를 지켜보는 것이 바람직함
  - 9 월 하순 경 RR 추진 여부 재 판단

• 하이퐁
  - 시장이 상당히 혼란스러운 상황
  - 항로 안정을 위해서는 취항선사간 별도의 공감대 형성 필요

• 싱가포르, 말레이시아
  - 전통적으로 운임회복이 쉽지 않은 항로로서 현재 시점에서도 RR은 역부족

• 필리핀
  - 동남아 항로 중 상대적으로 운임이 높은 항로
  - 운임회복을 시도할 정도의 우호적인 여건은 아님
  - 따라서 우선 현재의 운임을 유지하는 데 중점을 두고 RR 공감대 확산키로 함

572 한편, 국적선사들은 위 합의를 다시 확인함과 동시에 호치민·자카르타착 항로의 원부자재 화물[305]에 대한 최저운임에 대하여도 합의[306]하였다. 고려 삼○○ 차장, 남성 배○○ 차장, 에이치엠엠 정○○ 부장, 팬오션 방○○ 부장, 장금 김○○ 부장, 최○○ 차장, 흥아 장○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 및 박○○ 과장은 2011. 9. 15.(한국선주협회 제1회의실) 영업팀장 회합에서 아래 <표 248>과 같이

305) 해당 회합의 결과를 정리한 회의록에 따르면, 피심인들은 원부자재 화물 외 콘솔 화물에 대한 최저운임에 대해서도 합의하였다.
306) 즉, 일반화물에 대하여는 운임인상(RR)을, 원부자재화물에 대하여는 최저운임(AMR)을 운영하기로 한 것이다.

원부자재 화물에 대하여 호치민착 항로의 경우 “US$410/770 (CIC,EBS 포함 / 도착지 CIC 별도징수, 9. 28. 발효)의 가이드라인을 시행”하기로 하였고, 자카르타착 항로의 경우 “US$500/900 (CIC,EBS 포함, 9. 24. 발효)의 가이드라인을 시행”하기로 하였다.

<표 248> 2011. 9. 15. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-352호증)

(1)호치민 운임회복 • 9월 20일 발효로 US$30/60의 운임회복을 시행함. • 이와는 별도로, • 콘솔은 US$450/800 + CIC + EBS (도착지 CIC는 별도, 9.28 발효)의 가이드라인 시행하고, • Textile은 US$410/770 (CIC, EBS 포함 / 도착지 CIC 별도징수, 9.28 발효) 의 가이드라인 시행키로 함. (2) 자카르타 운임회복 • 9월 20일 발효로 US$50/100의 운임회복을 시행함. • 이와는 별도로, • 콘솔은 US$500/800 + CIC + EBS (9.24 발효)의 가이드라인 시행하고, • Textile은 US$500/900 (CIC, EBS 포함, 9.24 발효) 의 가이드라인 시행키로 함. (3) 추후 운임회복 과제 점검 • 차기 회의에서 **콘솔화물, 하이퐁 항로, 태국 항로** 운임회복을 추진하는 것에 공감하고, 효율적인 논의를 위해 사전에 충분히 검토키로 함.

573 이와 같은 사실은 2011. 9. 1. KIADA-11/97 IADA KOREA LAC 회의록 문건(소갑 제2-350호증), 2011. 9. 6. 동정협 수송 제11-100호 “IADA KOREA LAC 항로별 sub-com 회의록”문건 및 이메일(소갑 제2-351호증), 2011. 9. 15. 동정협 수송 제11-104호 “동정협 수출영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-352호증), 2011. 9. 28. 동정협 수송 제11-107호 “2011년도 4회 대표위원회 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-353호증), “동남아정기항로 3/4분기 주요사항 보고” 문건(소갑 제2-354호증), 2011. 10 .6. 동정협 수송 제11-111호 “동정협 수출영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-355호증), 피심인 팬오션 방○○ 상무의 진술조서, 피심인 양밍 윤○○ 부장 진술조서, 피심인 OOCL 김○○ 부장 진술조서, 피심인 CNC 김○○ 부장 진술조서, 피심인 GSL 김○○ 前 부장 진술조서 등을 통하여 인정된다.

(나) 수입 항로 관련 합의

① 3월 EBS 인상 합의

574 피심인 국적선사 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 외국적선사 CNC, GSL, OOCL, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍 그리고 동정협은 2011. 2. 22., 2011. 3. 22., 2011. 4. 15. 한국선주협회 회의실 등지에서 회합을 갖고 동남아발 한국착 수입 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 수입 전 항로에서 운영 중이던 부대운임 중 하나인 EBS를 US$50/TEU, US$100/FEU로 인상[307]하여 2011. 3. 20.부터 시행하기로 합의하였다.

575 이와 같은 사실은 2011. 2. 23. 수송 제11-17호 "동정협 총회 겸 제1회 대표위원회의 회의록"문건(소갑 제2-339호증), 2011. 3. 2. 고려 이메일 "[알림] 동남아 수입화물 EBS 인상관련 대화주홍보현황"문건(소갑 제2-356호증), 2011. 3. 2. 동정협 이메일 "EBS 시행 관련 협조요청" 문건(소갑 제00호증), 2011. 3. 22. 수송 제11-36호 "동정협 제2회 대표위원회의 회의록" 문건(소갑 제2-357호증), 2011. 4. 18. 동정협 수송 제11-46호 "아주 역내항로 주요선사 수입영업팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-358호증), "동남아정기항로 2/4분기 주요사항 보고"문건(소갑 제2-342호증), 피심인 흥아 차○○ 상무 진술조서 등을 통하여 인정된다.

② 3월 최저운임 합의

576 피심인 국적선사 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 외국적선사 CNC, OOCL, GSL, SITC[308], TSL, 에버그린, 완하이, 양밍 그리고 동정협은 최소한 2011. 4. 18. 이전에 동남아발 한국착 수입 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 최저운임을 합의하였다.

---

307) 2009년 EBS 도입 합의 후 2010년 도입 항로 확대 합의 시 적용하였던 EBS는 US$30/TEU, US$50/FEU였다.
308) SITC의 경우 2011. 5. 26. 회합을 통하여 합의에 참가하였다.

577 세부 항로 및 화물별 최저운임은 아래 <표 249> 및 <표 250>과 같다. <표 249>의 계약화물에 대한 최저운임 가이드라인에서 규정된 화물 이외의 화물에 대하여는 <표 250>의 세부 항로별 최저운임 가이드라인이 적용되었다.

<표 249> (기본)세부 항로별 일반화물 최저운임 결정내역[309]

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임
수입	셰코우발 항로	인천	가구화물 최저운임 이상 유지
	베트남발 항로	호치민	US$80/TEU, US$160/FEU + EBS(US$50/TEU, US$100/FEU)

<표 250> (특별)계약화물에 대한 최저운임 결정 내역

수출입 구분	화물명	항로(항구)명	최저운임
수입	가구 화물	셰코우발 항로	US$350/FEU + EBS(US$100/FEU) + CIC(RBM 600)

578 다음과 같은 사실 즉, 2011. 4. 15. 아주 역내항로 주요선사 영업팀장 회합 시 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아, CNC, GSL, OOCL, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍 및 동정협이 셰코우발 수입 항로의 일반 화물과 가구 화물에 대한 최저운임을 "재확인"하였으며, 호치민발 수입 항로의 일반 화물에 대한 최저운임을 결정하여 2011. 4. 10.부터 시행하였다는 점을 통하여 이미 2011. 4. 15. 회합 이전에 위 피심인들 사이에 위 최저운임 가이드라인에 대한 합의가 있었다는 사실을 알 수 있다.

579 이와 같은 사실은 2011. 4. 18. 동정협 수송 제11-46호 "아주 역내항로 주요선사 수입영업팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-358호증), 2011. 4. 18. 수송 제11-48호 "동정협 긴급 수입영업팀장회의록" 문건(소갑 제2-359호증), 2011. 5. 27. 수송 제11-63호 "아주항로 주요선사 수입영업팀장 회의록"문건 및 이메일(소

309) 2010년 3월 합의 최저운임 가이드라인과 비교하였을 때 셰코우발 항로 일반화물의 경우 기존보다 US$20/TEU 인상하였고, 셰코우발 항로의 가구화물의 경우 기존보다 US$90/TEU 인상하였으며, 호치민발 항로 일반화물의 경우 기 합의 운임을 유지하였다.

갑 제2-360호증), “동남아정기항로 2/4분기 주요사항 보고”문건(소갑 제2-342호증) 등을 통하여 인정된다.

③ 5월 EBS 인상 합의

580 피심인 국적선사 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 외국적선사 CNC, GSL, OOCL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍 그리고 동정협[310]은 최소한 2011. 5. 26. 이전에 동남아발 한국착 수입 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물 운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 수입 전 항로에서 운영 중이던 부대운임 중 하나인 EBS를 기존 US$50/TEU, US$100/FEU에서 US$70/TEU, US$140/FEU로 인상[311]하여 2011년 6월부터 시행하기로 합의하였다.

581 2011. 5. 26.(한국선주협회 제3회의실) 아주항로 주요선사 영업팀장 회합 시 EBS 인상 합의의 시행 상황을 점검하였다는 점을 통하여 이미 2011. 5. 26. 회합 이전에 위 피심인들 사이에 위 6월 EBS 인상에 대한 합의가 있었다는 사실을 알 수 있다.

582 이와 같은 사실은 2011. 5. 27. 수송 제11-63호 “아주항로 주요선사 수입영업팀장 회의록”문건 및 이메일(소갑 제2-360호증), 2011. 7. 7. 수송 제11-81호 “아주항로 주요선사 수입영업팀장 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-361호증), “동남아정기항로 2/4분기 주요사항 보고”문건(소갑 제2-342호증) 등을 통하여 인정된다.

④ 5월 최저운임 합의

583 피심인 국적선사 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 외국적선사

310) CNC, TSL은 2011. 5. 26. 회합에는 불참하였으나, 해당 회합의 결과를 정리한 회의록을 동정협 사무국을 통하여 2011. 5. 27. 이메일로 전달받았다. 또한, EBS 인상 상황을 점검하는 2011. 7. 7. 회합에 참석하였다.

311) 2009년 EBS 도입 합의 후 2010년 도입 항로 확대 합의 시 적용하였던 EBS는 US$30/TEU, US$50/FEU이었다.

CNC, GSL, OOCL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍 그리고 동정협[312]은 2011. 5. 26. 한국선주협회 제3회의실에서 회합을 갖고 동남아발 한국착 수입 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 하이퐁발 수입 항로에서 아래 <표 251>과 같이 최저운임(AMR)을 US$100/TEU, US$200/FEU으로 하여 EBS를 별도로 징수[313]하기로 합의하였고, 이를 2011. 6. 1.부터 시행하기로 하였다.

<표 251> 2011. 5. 26. 주요선사 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-360호증)

(3) 운임회복 이슈 • 하이퐁 AMR 시행 - US$100/200 + EBS, 6월 1일 발효

584 이와 같은 사실은 2011. 5. 27. 수송 제11-63호 "아주항로 주요선사 수입영업팀장 회의록"문건 및 이메일(소갑 제2-360호증), "동남아정기항로 2/4분기 주요사항 보고"문건(소갑 제2-342호증) 등을 통하여 인정된다.

⑤ 7월, 8월, 9월 최저운임 합의

585 피심인 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2011. 7. 22., 2011. 8. 11., 2011. 9. 15. 한국선주협회 회의실 등지에서 회합을 갖고 동남아발 한국착 수입 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 태국·베트남발 수입 항로 일반화물 및 특별화물의 최저운임을 순차적으로 합의하였다.

586 피심인들이 합의한 세부 항로 및 화물별 최저운임과 시행일은 아래 <표 252> 및 <표 253>과 같다. <표 252>의 계약화물에 대한 최저운임 가이드라인에서 규정된 화물 이외의 화물에 대하여는 <표 253>의 세부 항로별 최저운임 가이드라인이 적용되었다.

312) CNC, TSL은 2011. 5. 26. 회합에는 불참하였으나, 해당 회합의 결과를 정리한 회의록을 동정협 사무국을 통하여 2011. 5. 27. 이메일로 전달받았다.
313) 2010년 3월 합의 최저운임 가이드라인과 비교하였을 때, 호치민발 항로 일반화물의 경우 기존보다 US$40/TEU 인상하였다.

<표 252> (기본)세부 항로별 일반화물 최저운임 결정내역[314)]

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임	시행일
수입	태국발 항로	부산	US$200/TEU, US$400/FEU + EBS	2011.8.10.
		인천	US$250/TEU, US$500/FEU + EBS	
	베트남발 항로	호치민	US$100/TEU, US$200/FEU + EBS	2011.9.1.
		하이퐁	US$120/TEU, US$240/FEU + EBS	

<표 253> (특별)계약화물에 대한 최저운임 결정 내역

수출입 구분	화물명	항구 구분	최저운임	시행일
수입	타피오카 화물	태국	US$220/TEU (EBS 포함)	2011.9.15.
	톱밥 화물	베트남	US$100/TEU, US$200/FEU + EBS	2011.9.24.

587 이와 같은 사실은 2011. 7. 22. 수송 제11-88호 “동정협 수입영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-362호증), 2011. 8. 11. 수송 제11-92호 “동정협 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-363호증), 2011. 9. 15. 수송 제11-103호 “동정협 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-364호증), “동남아정기항로 3/4분기 주요사항 보고”문건(소갑 제2-354호증) 등 내용으로 확인할 수 있다.

(다) 합의의 실행

588 피심인들은 위와 같이 합의한 한-동남아 항로의 컨테이너 해상운송 서비스에 대한 최저운임 가이드라인 설정, 운임인상, EBS 도입 및 인상을 각 합의 시 결정한 시행일 이후부터 화물운송 계약 시 적용하거나 운임 결정의 기준으로 삼음으로써 합의를 실행하였다. 이는 전술하였듯이 합의 이후의 수 차례의 회합을 통해 최저운임 가이드라인, 운임인상, EBS 도입 및 인상의 실행 여부를 지속적으로 상호 감시·점검하고 피심인 스스로 합의 준수 상황 및 운임 인상 효과를 평가한 사실 등을 통하여 확인할 수 있다.

314) 2011년 3월·5월 합의 최저운임 가이드라인과 비교하였을 때 베트남발 항로 일반화물의 경우 기본운임을 기준으로 할 경우 US$20/TEU씩 인상하였다.

589 피심인들은 한국발 동남아착 수출 항로에 대하여 2011년 2월 운임인상 합의의 실행을 통하여 “성공적인 EBS 인상의 디딤돌 및 운임하락 방지” 효과를 나타냈다고 자평하였다. 또한 2월 및 4월 EBS 시행 및 인상 합의에 대해서도 2004. 4. 7. 동정협 사무국은 “한국발 EBS 징수가 여러 선사들의 적극적인 조치에 힘입어 정착되어 가는 것으로 평가”된다고 하였으며, 2011. 4. 14. IADA KOREA LAC 회합에서 “시장에서 효과가 있음”을 확인하였다. 아울러 2011. 6. 29. 국적선사 영업팀장 회합, 2011. 7. 7. IADA KOREA LAC 회합에서도 인상된 EBS가 “무난히 시행 중”이라고 평가하였다.

590 한편, 동남아발 한국착 수입 항로에서도 최저운임 합의 및 EBS 인상 합의가 원만히 시행되고 있음이 확인된다. 3월 EBS 인상 합의의 경우 고려에서 자신들의 홈페이지 내 EBS 인상 공지를 동정협 사무국에 보내면서 타사의 EBS 인상 홍보 상황을 확인한 후 보완하도록 요청하는 등의 활동을 통하여 합의가 실행되었음이 확인된다. 또한 이들은 2011. 4. 15. 주요선사 영업팀장 회합에서 US$50/TEU, US$100/FEU로 합의된 EBS가 “생고무, 특정 대형화주 제외하고는 예외없이 시행 중”임을 확인하였다. 아울러 5월 EBS 인상 합의도 2011. 5. 26. 아주항로 주요선사 영업팀장 회합 시 “국적선사의 경우 홈페이지 게재 확인, 외국계 선사는 시스템 반영 및 개별홍보를 확인”하였으며, 2011. 7. 7. 아주항로 주요선사 영업팀장 회합에서 “전반적으로는 성공적으로 시행 중”임을 확인하였다. 그리고 동정협 내부 문건에 의해서도 피심인들이 합의된 EBS가 “시장에서 정착된 것으로 평가”하고 있음이 드러난다.

591 동정협 내부 문건 “2011년 주요추진업무”를 보면, 아래 <표 254>와 같이 2011년에 피심인들 간 이루어진 한-동남아 항로의 운임인상 합의에 대하여 설명하면서 한국발 동남아착 수출 항로의 경우 일반화물 및 입찰(계약)화물 모두 “EBS 시행에 힘입어 성과”를 냈다고 자평하고 있다. 또한 동남아발 한국착 수입 항로 역시 “국적선사 점유율이 높은 항로를 중심으로 AMR 시행, 부대비 도입으로 수지개선 도모”가 있었음이 확인된다.

<표 254> 2012. 2. 22. 임원 회합 회의록 중 2011년 주요추진업무 발췌(소갑 제2-370호)

□ 수출

◦ 4월 RR

- US$50/100의 운임회복 시도, EBS 정착에 크게 기여

◦ 7월 RR

- US$30/60 또는 US$50/100 시도

◦ 9월 RR

- US$30/60 또는 US$50/100 시도

◦ 11월 RR

- 운임하락 방지 및 연말 비딩 시 분위기 조성 목적

※ 2011년 일반화물에 대한 운임회복은 상반기에는 EBS 시행에 힘입어 일정한 성과를, 하반기에는 수급 불안정/시황악화로 저조하였음

◦ 대형/계약 화주 운임회복

- 레진화물을 중심으로 분기/반기 등 비딩 시즌 대응, 특히 상반기 시행한 EBS 를 운임에 반영한 것이 효과

- 그 외 콘솔화물, 원부자재 등 이슈화물 및 협의가 필요한 대상을 중심으로 관련선사간 협의로서 대응

□ 수입

◦ 전통적으로 수출대비 낮은 물동량으로 일괄적인 RR의 효과가 크지 않음

◦ 따라서 국적선사 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 톱밥, 태국 생고무 등 이슈화물에 대해 관련선사 협의

1. 부대비

□ 수출

◦ EBS 시행

- 3월 14일 발효로 최초 US$30/60 시행, 운임과의 분리징수

- 5월에는 51/102, 6월에는 63/126로 각각 인상

- 2012년 1월에는 66/132 시행, 3월은 US$80/160 시행 예정

- IADA FAF 요율을 준용하되 개별선사 시행 컨셉

- 기존의 old FAF는 일부화주를 대상으로 시행하는 경우 있음

◦ 호치민 도착지 CIC

- 3월 15일 발효로 US$30/60 징수

◦ Seal Charge

- 3,000원/box에서 5,000원으로 인상, 3~4월 중 □ 수입 ◦ EBS 인상 - 3월 20일 발효로 기존 US$30/60에서 US$50/100 로 인상 - 6월 1일에는 US$70/140 로 인상

592 이와 같은 사실은 2012. 2. 22. 임원 회합 회의자료(소갑 제2-370호증) 등을 통하여 인정된다.

(10) 2012년 기간 중 합의와 실행 내역

(가) 수출 항로 관련 합의

① 2월 운임인상 및 최저운임 합의

593 피심인 국적선사 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 외국적선사 CNC, GSL, OOCL, SITC, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이, 양밍 그리고 동정협은 2012. 2. 2., 2012. 2. 8., 2012. 2. 9., 2012. 2. 16., 2012. 2. 21., 2012. 2. 22. 한국선주협회 회의실, 장금상선 회의실 등지에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 운임인상 및 최저운임을 합의하였다. 이후 2012. 3. 6., 2012. 3. 8., 2012. 3. 21. 후속 회합에서 위 합의의 준수 여부를 상호 감시·점검하였다.

594 위 피심인들이 합의한 세부 항로별 운임인상 폭(2012. 3. 1. 시행)은 다음과 같다.

595 i) 인도네시아·태국·베트남착 항로: US$50/TEU씩 인상

596 ii) 필리핀착 항로: US$30/TEU씩 인상

597 아울러 세부 항로 및 화물별 최저운임은 아래 <표 255> 및 <표 256>과 같

다. <표 255>의 계약화물에 대한 최저운임 가이드라인에서 규정된 화물 이외의 화물에 대하여는 <표 256>의 세부 항로별 최저운임 가이드라인이 적용되었다.

<표 255> (기본) 세부 항로별 일반화물 최저운임 결정 내역[315]

수출입 구분	항로명	최저운임
수출	싱가포르착 항로	US$300/TEU, US$500/FEU (부대비 별도징수)
	말레이시아착 항로	US$350/TEU, US$500/FEU (부대비 별도징수)
	홍콩착 항로	A급 서비스: US$150/TEU, US$250/FEU (부대비 별도징수) 그 이하 서비스: US$200/TEU, US$350/FEU (부대비 포함)

<표 256> (특별)계약화물에 대한 최저운임 결정 내역[316]

수출입 구분	화물명	항로(항구)명	운임 가이드라인
수출[317]	원부자재 (textile)	호치민착 항로	US$460/TEU, US$870/FEU
		자카르타착 항로	US$500/TEU, US$900/FEU

598 합의 과정을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다. 2012. 2. 2.(한국선주협회 제1회의실) IADA KOREA LAC 회합 참석자들은 IADA 차원의 2012년 운임인상 계획[318]에 따라 2012. 3. 1.부터 모든 수출 항로에서 US$50/TEU씩 운임을 인상하는 것을 그대로 실행하는 것은 시장 상황상 어려우므로 차주에 항로별 sub-com 회의를 개최하여 3월 운임인상을 위한 구체적인 방안을 논의하기로 하였다.

599 이에 고려, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아, CNC, GSL, OOCL, SITC, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이 및 양밍[319]은 2012. 2. 8. 및 2012. 2. 9. 개최된

315) 2010년 2월 합의 최저운임 가이드라인과 비교해보면 모든 항로에서 US$50/TEU씩 운임을 인하하였다.
316) 2011년 9월 합의 최저운임 가이드라인과 비교해보면 기본운임을 기준으로 할 때 자카르타착 항로의 경우 기존 운임을 그대로 유지하였고, 호치민착 항로의 경우 US$50/TEU 인상되었다.
317) EBS, 선적지 CIC 포함, 도착지 CIC는 별도징수. 특정화주 우진글로벌은 위 운임에서 US$50/TEU, 100/FEU 인상
318) 회의록에 따르면, 2012. 3. 1., 2012. 6. 1., 2012. 9. 1., 2012. 11. 1.부터 각각 US$50/TEU, US$100/FEU씩 운임을 인상하기로 하였다.
319) "3월 운임회복 관련 항로별 합의사항"문건에서는 참석자를 기재하고 있지 않으나, 동정협 제출자료(2020. 1. 10.)에 의할 때 이와 같이 참석자가 확인된다. 남성은 해당 회합 참석자는 아니나, 동정협 사무국을 통하여 해당 회합이 개최될 예정이라는 사실을 2012. 2. 3. 이메일로 통지받았으며, 2012. 2. 21. 영업팀장 회합, 2012. 2. 22. 임원 회합 및 2012. 3. 21. 임원 회합에 참석하여 이 합의의 준수 여부를 함께 점검하였다.

< 2012. 2. 8.~2012. 2. 9. 회합 참석자 관련 동정협 제출자료 >

sub-com 회의에서 아래 <표 257>과 같이 운임인상 방안을 합의하였다. 위 피심인들은 화주에게는 2012. 3. 1.부터 한국발 동남아착 수출 항로에서 US$50/TEU, US$100/FEU씩 운임을 인상한다고 알리기로 하였다. 그러나 실제로는 인도네시아·태국·베트남착 항로에서는 US$50/TEU, US$100/FEU씩, 필리핀착 항로에서는 US$30/TEU, US$50/FEU씩 운임을 인상하되, 기타 항로에서는 시장운임을 유지하는 것에 방점을 두고 최저운임을 운영하기로 하였다. 그리고 2012. 2. 15.부터 2012. 2. 17. 사이에 화주들에게 운임인상을 알리기로 결정하였다.

<표 257> 2012. 2. 8. 및 2012. 2. 9. 합의사항 회의록 발췌(소갑 제2-367호)

2.동남아 항로 3월 운임회복과 관련하여 2월 8~9일 양일간 개최된 항로 별 sub-com에서 아래와 같이 합의되었음을 알려 드립니다.

3.아무쪼록 3월 운임회복에 만전을 기하시어 수지개선에 도움이 되시기 바랍니다.

- 아 래 -

* 배경:
○ 2월 2일 LAC 회의에서 항로 별 sub-com 구성하여 논의키로 하고,
○ 2월 8~9일 양일 간 항로 별 주요 player가 참여한 sub-com 개최하여 아래와 같이 합의

* 결의사항
○ 동남아 전 항로에서 현 운임 기준 US$50/Teu, US$100/Feu 운임회복
○ 발효일: 2012년 3월 1일
○ 화주홍보는 2월 15일~17일 사이 완료
○ 타 상세 시행방안은 이하

* 항로 별 내부 시행 가이드라인으로는
○ 강세의 인도네시아, 태국, 베트남에서는 US$50/100의 운임회복을,
○ 필리핀 항로에서는 US$30/50의 운임회복을,
○ 나머지 항로에서는 현 운임 유지에 방점을 두고,
○ 싱가포르는 AMR US$300/500(부대비 별도)
○ 말레이시아는 AMR US$350/500(부대비 별도)
○ 홍콩은 통상 A급 서비스는 US$150/250 (부대비 별도), 그 이하의 서비스는 US$200/350 (올인)의 AMR 가이드라인 시행

운임회복 (RR, 가이드)	2012.2.8	IADA KOREA LAC	필리핀 30/50불(20'/40') 의 운임회복 홍콩 200/350불(20'/40') 등	APL, 흥아해운, 고려해운, 현대상선, 한진해운, 장금상선, 완하이, SITC, 팬오션, MCC, 에버그린, 하팍로이드, RCL, OOCL,GSL, 양밍, CNC

600 2012. 2. 21.(한국선주협회 제1회의실) 영업팀장 회합에서는 위 운임인상 합의의 진행상황을 점검하였다. 해당 회합에 참석한 고려 성○○ 부장, 남성 배○○ 차장, 에이치엠엠 송○○ 차장, 장금 최○○ 차장, 팬오션 조○○ 차장, 흥아 장○○ 차장, SITC 윤○○ 차장, TSL 정○○ 차장, 에버그린 김○○, 완하이 강○○ 차장, 양밍 조○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 및 박○○ 과장은 위 일반화물에 대한 최저운임 및 운임인상 폭 합의와 별도로 아래 <표 258>과 같이 호치민·자카르타착 항로의 원부자재 화물("3대 메이저 실화주"의 화물만 해당)에 대한 최저운임에 대하여 합의하였다.

<표 258> 2012. 2. 21. 원부자재 화물 최저운임 회의록 발췌(소갑 제2-369호증)

2. 금일 수출팀장회의를 거쳐 도출된 아래의 운임 가이드라인을 재차 확인하시고 이상 없이 준수될 수 있도록 각별한 관심을 기울여 주시기 바랍니다. - 아 래 – ○ **호치민, 자카르타 원부자재(textile) 운임 가이드라인** - 호치민: US$460/870 (CIC, EBS 포함운임, 도착지 CIC는 별도징수) - 자카르타: US$500/900 (CIC, EBS 포함운임) ※ 메이저 3대 실화주(통상 포딩 통해 선적) 화물에 적용

601 이후 2012. 3. 6.(한국선주협회 제1회의실) 동정협 임원 및 영업팀장 회합, 2012. 3. 8.(한국선주협회 제1회의실) IADA KOREA LAC 회합에서는 2012. 3. 1. 부터 시행하기로 한 위 운임인상 합의의 진행상황을 점검하였다. 점검 결과, 아래 <표 259>와 같이 "인도네시아, 필리핀 항로에서는 비교적 성공적으로 운임회복 작업이 진행 중"임을 확인하였고, 타 항로에서도 적극적으로 운임인상 합의를 실행하기로 결의하였다. 특히, 2012. 3. 6. 회합 시 "콘솔, 원부자재 등 합의된 사항은 반드시 준수"할 것을 상기시키면서 "이를 저해하는 농간이 있을 경우 회원사 단합을 통해 조치하는 것도 고려"할 것임을 언급하였다.

<표 259> 2012. 3. 6. 임원 회합 회의록 발췌(소갑 제2-372호증)

3월 1일 발효의 수출화물 운임회복 추진상황 중간 점검 (중략) • 동남아 항로 별 동향은, - 인도네시아, 필리핀 항로에서는 비교적 성공적으로 운임회복 작업 진행 중.

- 태국, 베트남 항로에서는 물동량이 기대에 미치지 않아 운임회복 시행에 소극적임.
- 홍콩 항로는 물량 감소에 따라 간혹 기대 이하의 저 운임도 발견되고 있음.

• 현재의 운임회복 기조를 강화하고 미진한 부분을 보완하기 위해,
- **고려, 흥아, STX 등 시장점유율이 높은 회원사에서 보다 적극적인 움직임을 보여줘야 실질적인 성과를 기대할 수 있음이 언급.**
- 계약화주를 운임회복 예외 대상으로 인정하는 것에 대해 비판적 견해 있었음. 이와 관련하여 '계약'의 의미를 규정하는 데 있어서, 시항악화에도 운임인하를 요구하지 않고 계약운임을 지불하는 경우라야 '계약화주'라고 인정할 수 있다는 의견이 피력됨.

• 현재의 미비점을 보완하고 회원사 간 신뢰를 구축하기 위해,
- **시장점유율 상위 3사 임원, 팀장 연석회의를 개최키로 함.**
- **태국, 베트남 항로에서는 운임회복을 적극 시행함.**
- **콘솔, 원부자재 등 합의된 사항은 반드시 준수하고, 이를 저해하는 농간이 있을 경우 회원사 단합을 통해 조치하는 것도 고려함.**

<표 260> 2012. 3. 8. IADA KOREA LAC 회합 회의록 발췌(소갑 제2-373호증)

2.Review of Mar 1 RR

As of March 1 RR of US$50/100, members around the table expressed very similar opinions. Key voices are as follows; (중략)

◦ Member lines have seen **successful RR** on the corridor of **Indonesia and Philippines.**

◦ But we have been passive with poor progress on Thailand, Vietnam.

◦ ~For HKG, Malaysia, Singapore, members focus on keeping their current rates from further drop.

With those current developments of Mar 1 RR, leading carriers emphasized that we must achieve RR in a favorable global atmosphere. Some lines concerned that this timely opportunity may not be back in this year unless we catch it in March and April. Then some of leading carriers and the chairman suggested holding **further strong RR drives on the Thailand and Vietnam.** In this regard, major players mentioned that they would execute strong implementation of RR in the coming week then requested all members' supports on such initiatives to join RR.

602 이와 같은 사실은 2012. 2. 6. KIADA-12/09 IADA KOREA LAC 회의록 문건(소갑 제2-365호증), 2012. 2. 3. KIADA-12/08 "3월 운임회복 관련 항로 별 회의 개최"문건 및 이메일(소갑 제2-366호증), 2012. 2. 9. KIADA-12/11 "3월 운임회복 관련 항로별 합의사항" 문건(소갑 제2-367호증), 2012. 2. 21. 수송 제12-22호 "동정협 수출영업팀장회의록" 문건(소갑 제2-368호증), 2012. 2. 21. 수송 제12-23호 "원부자재(textile) 가이드라인 알림" 문건(소갑 제2-369호증), 2012. 2. 23. 수송

제12-27호 “동정협 총회 겸 제1회 대표위원회희 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-370호증), “2012년 주요업무 추진계획” 문건(소갑 제2-371호증), 2012. 3. 6. 수송 제12-35호 “동정협 임원&수출팀장 연석회의 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-372호증), 2012. 3. 9. KIADA-12/39 IADA KOREA LAC 회의록 문건(소갑 제2-373호증), 2012. 3. 22. 수송 제12-47호 “동정협 제2회 대표위원회의 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-374호증), 피심인 팬오션 방○○ 상무 진술조서, 피심인 SITC 윤○○ 이사 진술조서 등을 통하여 인정된다.

② 2월 EBS 인상 합의

603 피심인 국적선사 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 외국적선사 SITC, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍 그리고 동정협은 최소한 2012. 2. 16. 이전에 동남아발 한국착 수입 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 기 시행 중이던 EBS를 US$80/TEU, US$160/FEU로 인상[320]하여 2012. 3. 1.부터 시행하기로 합의하였다.

604 다음과 같은 사실 즉, 동정협 사무국이 2012. 2. 16. 위 6개 국적선사 피심인들에게 이메일 “동남아 수출화물 유류할증료 인상 알림”을 보내면서 이 이메일에 “관련 회의록 또는 공지로서 익히 알고 계시듯 동남아항로 수출화물에 대한 유류할증료가 다음과 같이 인상”된다고 기술한 점을 통하여 동정협 사무국이 이 이메일을 보내기 이전에 이미 피심인들[321] 간 EBS 인상 관련 합의가 있었음을 알 수 있다.

<표 261> 2012. 2. 16. EBS 인상 관련 동정협 이메일(일부 발췌)

2. 관련 회의록 또는 공지로서 익히 알고 계시듯 동남아항로 수출화물에 대한 유류할증료가 다음과 같이 인상되오니 시행에 차질이 없도록 조치하여 주시기 바랍니다. - 다 음 - * **동남아항로 수출화물 유류할증료 인상**

320) 2011년 4월 합의 시 적용하였던 EBS는 US$63/TEU, US$126/FEU였다. 다만, “2011년 주요추진업무” 문건에 “2011년 1월에는 66/132 시행”으로 기재되어 있어 이 합의 이전에 또 다른 인상 합의가 있었을 가능성도 있다.

321) 적어도 이 이메일을 수신한 6개 국적선사들

○ **3월 1일 발효로 US$80/160 시행** ○ 2월 현재 선사에 따라 US$66/132 또는 US$64/128 시행 중 ○ 부대비명은 개별선사 작명에 따르나 보통 EBS 또는 FAF 로 지칭 ○ 공동행위 아닌 개별선사 시행 컨셉[322] ○ 참고로 이는 일부 선사에서 일부 화주 대상으로 시행하는 IADA old FAF (3월 요율 US$170/340)와는 별개

605 이후 고려 성○○ 부장, 남성 배○○ 차장, 에이치엠엠 송○○ 차장, 장금 최○○ 차장, 팬오션 조○○ 차장, 흥아 장○○ 차장, TSL 정○○ 차장, SITC 윤○○ 차장, 에버그린 김○○, 완하이 강○○ 차장, 양밍 조○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 및 박○○ 과장은 2012. 2. 21.(한국선주협회 제1회의실)에서 EBS 인상 합의의 시행 상황을 점검하였다. 점검 결과, "대부분 선사들은 인상홍보를 완료"하였으며 "시행에 문제 없을 것"임을 확인하였다.

<표 262> 2012. 2. 21. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-368호증)

(2) 유류할증료 인상 관련 • IADA 공식 유류할증료가 **3월 1일 발효로 US$80/160로 인상됨.** • **점검 결과 대부분 선사들은 인상홍보 완료, 시행에 문제 없을 것으로 보고함.** • 동 부대비는 IADA 차원에서 월간단위로 공지하는 유류할증료임. 따라서 아직까지 인상홍보를 완료하지 않은 선사에게 해당 요율로서 유류할증료를 징수하여 줄 것을 요청함.

606 이와 같은 사실은 2012. 2. 16. 수송 제12-20호 "동남아항로 수출화물 유류할증료 인상 알림" 문건 및 이메일(소갑 제2-375호증), 2012. 2. 21. 수송 제12-22호 "동정협 수출영업팀장회의록" 문건(소갑 제2-368호증), 피심인 고려 성○○ 상무 진술조서 등을 통하여 인정된다.

③ 3월 최저운임 합의

607 피심인 국적선사 고려, 에이치엠엠, 남성, 장금, 팬오션, 흥아 및 외국적선사

322) EBS 인상에 대하여 이메일을 통해서 피심인들 간 다시 확인하고 그 시행에 차질이 없도록 조치하자고 하면서도 "개별선사 시행 컨셉"이라고 기술한 것은 동 문건이 유출될 것을 우려한 표기인 것으로 판단된다.

CNC, GSL, OOCL, PIL, SITC, TSL, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이, 양밍 그리고 동정협은 2012. 3. 21., 2012. 3. 28, 한국선주협회 회의실 등지에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 일반화물에 대한 최저운임과 석유화학(레진)·금속(메탈)·제지 화물 등 계약화물에 대한 2012년 2/4분기 입찰 시 최저운임에 대하여 합의하고, 이를 각각 2012. 4. 1.(계약화물) 및 2012. 4. 15.(일반화물)부터 시행하기로 합의하였다. 이후 2012. 5. 8. 후속 회합에서 위 합의의 준수 여부를 상호 감시·점검하였다.

608 일반화물에 대한 세부 항로별 최저운임(AMR)은 아래 <표 263>과 같다. 아울러

323) 등 석유화학·금속·제지 화주들의 입찰 시 적용할 세부 항로별 최저운임(AMR)은 아래 <표 264>과 같다.

<표 263> (기본) 세부 항로별 일반화물 최저운임 결정 내역[324]

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임
수출[325]	홍콩착 항로		US$200/TEU, US$350/FEU
	싱가포르착 항로		US$350/TEU, US$600/FEU
	말레이시아착 항로		US$350/TEU, US$600/FEU
	태국착 항로		US$400/TEU, US$700/FEU
	인도네시아착 항로	자카르타	US$450/TEU, US$750/FEU
	필리핀착 항로	마닐라	US$450/TEU, US$750/FEU

323) 해당 회합의 결과를 정리한 회의록에는 한글 자음으로 화주들의 이름을 표기하고 있으나, 동정협 사무국의 2012. 5. 7. 이메일에 첨부된 "동남아항로 주요 분기비딩화주 2011년 실적"상 화주목록, 2013. 2. 27. 동정협 이메일 "2013년 3월 운임회복을 위한 2012년도 가이드라인 운임표 리뷰 요망(대외비)"에 첨부된 "대상화주" 명과 그간의 계약화주 목록을 고려할 때 합의 대상인 화주는 본문의 화주들로 추정된다.

324) 2012년 2월 합의 최저운임 가이드라인과 비교해보면 싱가포르·홍콩착 항로에서 US$50/TEU씩 운임을 인상하였고, 말레이시아착 항로의 경우 기존 운임을 유지하였다. 이외 항로에 대해서는 2010년 2월 합의 최저운임 가이드라인과 비교해보면 태국·인도네시아착 항로의 경우 기존 운임을 유지하였고, 필리핀·베트남착 항로의 경우 US$50/TEU씩 운임을 인하하였다.

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임
	베트남착 항로	호치민	US$400/TEU, US$700/FEU
		부산-하이퐁	US$350/TEU, US$600/FEU
		인천-하이퐁	US$400/TEU, US$650/FEU

<표 264> (특별)계약화물에 대한 최저운임 결정 내역

수출입 구분	화물 종류	항로명	항구 구분	최저운임
수출[326]	석유화학, 금속 화물	홍콩착 항로	광양,울산,부산	US$200/TEU, US$400/FEU
			인천	US$250/TEU, US$500/FEU
			평택	US$300/TEU, US$600/FEU
		남중국착 항로	광양,울산,부산	US$450/TEU, US$750/FEU
			인천	US$500/TEU, US$850/FEU
			평택	US$550/TEU, US$950/FEU
		대만착 항로	광양,울산,부산	US$200/TEU, US$400/FEU
			인천	US$300/TEU, US$550/FEU
			평택	US$300/TEU, US$600/FEU
		싱가포르, 포트켈랑, 태국착 항로	광양,울산,부산	US$400/TEU, US$700/FEU
			인천	US$450/TEU, US$800/FEU
			평택	US$500/TEU, US$900/FEU
		페낭, 파사르구당착 항로	광양,울산,부산	US$450/TEU, US$800/FEU
			인천	US$500/TEU, US$900/FEU
			평택	US$600/TEU, US$1,000/FEU
		베트남착 항로	광양,울산,부산	US$430/TEU, US$750/FEU
			인천	US$480/TEU, US$850/FEU
			평택	US$530/TEU, US$950/FEU
		자카르타, 마닐라착 항로	광양,울산,부산	US$500/TEU, US$900/FEU
			인천	US$550/TEU, US$1,000/FEU
			평택	US$600/TEU, US$1,100/FEU
	제지 화물	홍콩착 항로	-	US$200/FEU
		얀티엔착 항로	-	US$300/FEU

609 합의과정을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다. 피심인 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아, TSL, 에버그린, 완하이 및 동정협은 2012. 3. 21. ‘key

325) EBS, CIC 별도징수.
326) EBS/FAF, CIC 포함

carrier 수출영업팀장회합'을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 일반화물과 석유화학(레진)·금속(메탈)·제지 화물 등 계약화물에 대한 최저운임에 대하여 합의하였다.

610 위 10개 피심인들은 위와 같이 합의하면서, 아래 <표 265>와 같이 이 운임인상이 성공하기 위해서는 "협회나 단체차원이 아닌 우리 회사가 운임을 인상할 수 밖에 없는 형편이라는 스탠스"로 화주들에게 운임인상을 알려야만 한다고 결의하였다.

611 동정협 사무국은 위 합의사항을 2012. 3. 22. 이메일을 통해서 위 9개 피심인들에게 배포하면서, 석유화학·금속·제지 화주 등 "특정 화주명이 언급되는 까닭에 공식 회의록이 아닌 서신 형태"로 알린다고 하였다. 또한, 합의사항의 외부 유출을 우려하여 동 이메일에 아래 <표 265>와 같이 석유화학·금속·제지 화주명을 한글 자음으로 기입하였음에도 불구하고, "절대 외부로 유출되지 않도록 유의"해달라고 다시 당부하였다.

<표 265> 2012. 3. 22. 최저운임 합의 관련 동정협 이메일(일부 발췌)

2. 3월 21일 14~16시에 국적사+WHL, TSL, EMC 등 key carrier 수출영업팀장회의를 개최하고 운임회복을 논의하였습니다. 이에 회의 시 결의된 내용을 확인하시고 금일 오전 중 '이상 없음'으로 회신 바랍니다. 특정 화주명이 언급되는 까닭에 공식 회의록이 아닌 서신 형태로 알려 드리오니, 절대 외부 유출이 되지 않도록 유의하여주시기 바랍니다. (중략)

동남아항로 수출화물 운임회복 합의사항

- 아래 1~3항으로서 운임회복 시행, 부산사무소 영업 분도 동일 적용.
- 협회나 단체 차원이 아닌 우리 회사가 운임을 인상할 수 밖에 없는 형편이라는 스탠스로 대 화주 홍보를 진행해야 함. 그래야 성공할 수 있음.

1. 비딩화주에 대한 운임회복
   - 배경: 실효적인 운임회복을 위해 대형 비딩화주에 대한 운임회복이 최우선, 우선 분기 비딩화주를 대상으로 함.
   - 시행방법: 비딩 참가 시 선사간 공조, 대상화주 및 요율은 아래 상세
   - 대상화주는 이하: 레진, 메탈, 제지

▶ Q2 quarterly bids AMR guidelines

- Bunker surcharge(EBS/FAF) and CIC included (Unit: US$)

Resin & Metal	ex KWY, ULS, PUS	ex INC	ex PTK
HKG	200/400	add up 50/100	add up 100/200
SPRC	450/750		
TWN	200/400	300/550	
SIN	400/700	add up 50/100	
PKL	400/700		
PEN&PSG	450/800		
THL	400/700		
VT	430/750		
JKT	500/900		
MNL	500/900		

기타: 는 old FAF 징수하고 있어서 관련2사 별도 협의 후 사무국 통해 전 선사 회람예정

Paper	ex Kor
HKG	200/Feu
YTN	300/Feu

2. 일반화물에 대한 운임회복

▶ RR for G.C.

- Recommended AMR
- Bunker surcharge(**EBS/FAF**) and **CIC**(30/60) **excluded** (Unit: US$)
- 4월 1일 발효로 시행[327)]

HKG	200/350
SIN&MAL	350/600
THL	400/700
JKT	450/750
MNL	450/750
HCM	400/700
HPH(PUS)	350/600
HPH(INC)	400/650

Above rates are subject to CIC and IADA FAF(or same quantum of EBS)
Service quality varies thus allowing rate differences but beyond quarterly bids at least

3. 유류할증료 인상

▶ 국적선사들은 EBS를 US$100/200로 인상, 4월 1일 발효를 목표로 함.

<표 266> 한국발 동남아착 일반화물 AMR(소갑 제2-400호증)[328)]

4월15일 일반화물 운임회복 (US$ 150/300) 가이드라인 AMR(내부용)

* 4월 15일 발효로 US$ 150/300 운임회복 시행하되 내부적으로는 이하의 가이드라인을 준용함
* 유류할증료(EBS/FAF), 선적지 CIC (30/60) 는 별도로 징수함

대외비

G.C		HONG KONG	THAILAND	SINGAPORE	MALAYSIA	Hochiminh	Haiphong		INDONESIA (Jakarta)	PHILIPPINES (Manila)
							PUS	INC		
부산 광양 울산	20'	US$200	US$400	US$350	US$350	US$400	US$350	US$400	US$450	US$450
	40'	US$350	US$700	US$600	US$600	US$700	US$600	US$650	US$750	US$750
인천		50/100 up								

327) 이후 2012. 3. 28. IADA KOREA LAC 회합 시 운임인상 폭 합의를 2012. 4. 15.부터 시행하기로 함에 따라 일반화물에 대한 운임인상 합의 시행일이 변경된 것으로 보인다. <표 266>의 한국발 동남아착 일반화물 AMR 자료를 보더라도 2012. 4. 15.부터 일반화물에 대한 운임인상 합의를 실행하기로 하였음을 알 수 있다.

328) 동정협 사무국이 2013. 2. 27. 고려, 남성, 장금, 흥아, 에이치엠엠, 팬오션 등 6개 국적선사 피심인들에게 보낸 이메일 "2013년 3월 운임회복을 위한 2012년도 가이드라인 운임표 리뷰 요망 (대외비)"의 첨부자료 "4.15 일반화물"

<표 267> 한국발 동남아착 계약화물 AMR(소갑 제2-400호증)[329]

동남아정기항로 2/4분기 비딩 가이드라인 AMR

대외비

RESIN / METAL		HONG KONG	SPRC	TAIWAN	THAILAND	VIETNAM	SINGAPORE	MALAYSIA (Port Kelang)	MALAYSIA (Pasir Gudang)	INDONESIA (Jakarta)	PHILIPPINES (Manila)
부산 광양 울산	20'	US$200	US$450	US$200	US$400	US$430	US$400	US$400	US$450	US$500	US$500
	40'	US$400	US$750	US$400	US$700	US$750	US$700	US$700	US$800	US$900	US$900
인천	20'	add up 50/100		US$300	add up 50/100						
	40'			US$550							
평택 대산	20'	add up 100/200									
	40'										

PAPER		HKG	YTN
한국 발	40'	US$200	US$300

* 위 운임은 유류할증료(EBS/FAF), 선적지 CIC 포함

612 이후 2012. 3. 28. 개최된 IADA KOREA LAC 회합에서 고려 성○○, 에이치엠엠 송○○, 장금 김○○, 팬오션 권○○ 최○○, 흥아 장○○, CNC 김○○, GSL 김○○, OOCL 김○○, PIL 한○○, SITC 배○○, 씨랜드머스크 손○○, 에버그린 김○○, 완하이 강○○, 양밍 조○○ 및 동정협은 위 합의사항을 다시 확인하였다. 이때, 피심인들은 대외적으로 "4월 15일 발효로 US$150/300의 운임회복을 시행"하되 "내부적으로는" 최저운임을 운용하였다.

<표 268> 2012. 3. 28. IADA KOREA LAC 회합 회의록 발췌(소갑 제2-377호증)

Review of Mar 1 RR and ad-hoc RR of US$150/Teu

As of March 1 RR of US$50/100, members around the table agreed that have seen successful RR on the corridor of Indonesia and Philippines. To recover shortfall of March, member lines confirmed to implement April ad-hoc RR of US$150/Teu as follows.

▶ **Q2 bids AMR guidelines (Unit: US$)**

- Bunker surcharge(EBS/FAF) and ex-Korea CIC included
- Effective date of **April 1**

Resin & Metal	ex KWY, ULS, PUS	ex INC	ex PTK
HKG	200/400	add up	add up

329) 동정협 사무국이 2013. 2. 27. 고려, 남성, 장금, 흥아, 에이치엠엠, 팬오션 등 6개 국적선사 피심인들에게 보낸 이메일 "2013년 3월 운임회복을 위한 2012년도 가이드라인 운임표 리뷰 요망 (대외비)"의 첨부자료 "2-4분기 비딩"

SPRC	450/750	50/100	100/200
TWN	200/400	300/550	
SIN	400/700	add up 50/100	
PKL	400/700		
PEN&PSG	450/800		
THL	400/700		
VT	430/750		
JKT	500/900		
MNL	500/900		

Paper	ex Korea
HKG	200/Feu
YTN	300/Feu

▶ **RR for G.C.**
- **US$150/Teu, US$300/Feu**
- Effective date of **April 15**

613 위 합의사항은 2012. 5. 8.(□□□) 동정협 사장 회합시 회의자료로 사용되었던 아래 <표 269> "동남아항로 향후 사업추진 계획 및 1~4월 주요사항" 문건을 통하여 다시 확인된다. 해당 회합에 참석하였던 고려 박○○ 사장, 남성 서○○ 사장, 장금 정○○ 회장, 팬오션 김○○ 부사장, 권○○ 상무, 흥아 김○○ 사장은 "4월 1일, 15일 발효로 US$150/300의 운임회복이 단행(각각 분기계약화주, 일반화주)"되었으며, 그 결과 "인도네시아, 태국, 베트남, 필리핀, 싱가포르, 대만 항로에서는 US$100~170/TEU 수준의 운임회복이 달성"되었음을 확인하였다.

<표 269> "동남아항로 향후 사업추진 계획 및 1~4월 주요사항" 발췌(소갑 제2-381호증)[330]

▶ 1~4월 주요사항
• 운임회복
- 주요 기간항로 성공적 운임회복, 아주 역내 항로에서도 적극적이며 대담한 수준의 운임회복 시행
• 유류할증료 인상
- 운항원가에서 큰 비중, 관련부대비 인상

← 주요내용 상세
(1) 수출
• 3~4월 운임회복

- 3월 1일 발효로 운임회복 US$50/100 시행, 베트남, 태국 항로에서 소폭의 성과 - 4월 1일, 15일 발효로 US$150/300 의 운임회복 단행 (각각 분기계약화주, 일반화주) - 5월 초순 현재 인도네시아, 태국, 베트남, 필리핀, 싱가포르, 대만 항로에서는 US$100~170/Teu 수준의 운임회복 달성 / 홍콩, 남중국, 말레이시아 지역은 다소 미흡한 것으로 평가되는 가운데, - 대형화주 2/4분기 계약화물 US$170/Teu 인상 - 콘솔화물 US$170/Teu 인상 - 일반화물 US$170/Teu 인상 - 기타 원부자재, 중고차, 제당 등 주요화물에 대해 US$100~170/Teu 인상 - 4월 1일 발효로 유류할증료(EBS) US$20/Teu 인상 (US$80/160에서 US$100/200) - 매주 2~3차례 영업팀장회의에서 가이드라인 수립, 모니터링, 보완을 이어오고 있음 - 국적선사 선적비중이 높은 화물(콘솔, 원부자재)에 대해 실무자를 포함하는 별도의 분과회의 통하여 점검 중

614 이와 같은 사실은 2012. 3. 22. 동정협 이메일 “[회신요망] 동남아항로 2/4분기 비딩 및 4월 운임회복 관련” 문건(소갑 제2-376호증), 2012. 3. 28. KIADA-12/53 IADA KOREA LAC 회의록 문건(소갑 제2-377호증), 2012. 3. 29. 동정협 이메일 “동남아항로 비딩관련 (노벨리스) 운임 가이드” 문건 및 이메일(소갑 제2-378호증), 2012. 4. 12. 동정협 이메일 “4월 15일 운임회복 AMR표″문건 및 이메일(소갑 제2-379호증), 2012. 5. 7. 동정협 이메일 ”사장단 모임 관련 자료 보내드립니다“문건 및 이메일(소갑 제2-381호증), 2013. 2. 27. 동정협 이메일 “2013년 3월 운임회복을 위한 2012년도 가이드라인 운임표 리뷰 요망 (대외비)” 문건 및 이메일(소갑 제2-400호증), 피심인 OOCL 김○○ 부장 진술조서 등을 통하여 인정된다.

④ 3월 EBS 인상 합의

615 피심인 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2012. 3. 21. 국적선사 임원 간 회합 및 외국적선사까지 포함한 아주항로 주요선사 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 기 시행 중이던 EBS를

330) 동정협 사무국이 당시 의장이었던 팬오션의 권○○ 상무에게 2012. 5. 7. 보낸 이메일 “사장단 모임 관련 자료 보내드립니다.”에 첨부된 자료이다.

US$100/TEU, US$200/FEU로 인상[331]하여 2012. 4. 1.부터 시행하기로 합의하였다.

<표 270> 2012. 3. 26. 최저운임 합의 관련 동정협 이메일(일부 발췌)

3. 유류할증료 인상 ▶ 국적선사들은 EBS를 US$100/200로 인상, 4월 1일 발효를 목표로 함.

616 이와 같은 사실은 2012. 3. 22. 수송 제12-47호 "동정협 제2회 대표위원회의 회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-374호증), 2012. 3. 22. 동정협 이메일 "[회신요망] 동남아항로 2/4분기 비딩 및 4월 운임회복 관련" 문건(소갑 제2-376호증), 2012. 5. 7. 동정협 이메일 "사장단 모임 관련 자료 보내드립니다"문건 및 이메일(소갑 제2-381호증) 등을 통하여 인정된다.

⑤ 5월 최저운임 합의

617 피심인 국적선사 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 천경[332], 팬오션, 흥아 및 외국적선사 CNC, GSL, OOCL, SITC, TSL, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이, 양밍 그리고 동정협은 2012. 5. 3. 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 일반화물에 대한 최저운임에 대하여 합의하고 이를 즉시 내지 2012. 5. 14.부터 시행하기로 결정하였다.

618 아울러 고려, 남성, 장금, 팬오션, 흥아, TSL, 완하이 및 동정협은 2012. 5. 8., 2012. 5. 11., 2012. 6. 7. 등 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로의 계약화물에 대한 2012년 3/4분기 입찰 시 최저운임에 대하여 합의하였다.

619 일반화물에 대한 세부 항로별 최저운임(AMR)은 아래 <표 271>과 같으며, 계약 화주들[333]의 2012년 3/4분기 입찰 시 적용할 세부 항로별 최저운임(AMR)은

331) 2012년 2월 합의 시 적용하였던 EBS는 US$80/TEU, US$160/FEU이었다.
332) 천경은 이날 회합에 처음 참석한 것으로 보이며, 2012. 10. 6. 동정협 회원사로 처음 가입하였다.
333) 다만, ♠♠♠(피심인들은 "대형 화주"로 지칭)에 대한 최저운임은 2012. 6. 7. 회합에서 별도로 결정

아래 <표 272>와 같다.

<표 271> (기본) 세부 항로별 일반화물 최저운임 결정 내역[334]

수출입 구분	항로명	항구/화물 구분	최저운임
수출	홍콩착 항로	일반화물	1 tier[335]: US$330/TEU, US$610/FEU 2 tier: US$300/TEU, US$550/FEU
		스크랩화물	US$150/TEU, US$300/FEU
	남중국착 항로	-	1 tier: US$580/TEU, US$1,010/FEU 2 tier: US$500/TEU, US$900/FEU
	대만착 항로	-	기존합의사항(5T 합의사항) 유지[336]
	필리핀착 항로	-	1 tier: US$580/TEU, US$1,010/FEU 2 tier: US$500/TEU, US$900/FEU
	태국착 항로	-	US$530/TEU, US$960/FEU (5.14.부터는 US$580/TEU, US$1,060/FEU)
	인도네시아착 항로	-	1 tier: US$580/TEU, US$1,010/FEU 2 tier: US$550/TEU, US$950/FEU (단, 5. 14.부터는 1 tier: US$630/TEU, US$1,110/FEU 2 tier: US$600/TEU, US$1,050/FEU)
	싱가포르착 항로	-	US$480/TEU, US$860/FEU
	말레이시아착 항로	-	US$480/TEU, US$860/FEU (5. 14.부터는 US$510/TEU, US$910/FEU)
	베트남착 항로	호치민	1 tier: US$530/TEU, US$960/FEU 2 tier: US$500/TEU, US$900/FEU
		하이퐁	US$480/TEU, US$860/FEU

<표 272> (특별)계약화물에 대한 최저운임 결정 내역

하였다.

334) EBS(US$100/TEU, US$200/FEU) 및 도착지 CIC(US$30/TEU, US$60/FEU)를 포함한 값이다. EBS와 CIC를 별도 징수하는 것을 전제로 산출된 2012년 3월 합의 최저운임 가이드라인과 비교해 보면 태국·인도네시아착 항로에서 US$50/TEU씩 운임을 인상하였고, 그 외 항로의 경우 기존 운임을 유지하였다.

335) 회의록에 따르면 선사의 서비스 차이가 있다고 인정될 경우 1 tier, 2 tier 등으로 단계를 나누어 항로별 최저운임 가이드라인에 차등을 두었다.

336) 기존 합의사항이 비교적 잘 준수되어 무리한 운임회복 추진시 역효과가 우려되는 바 일단 기존 합의사항을 유지하기로 하였다.

수출입 구분	항로명	항구 구분	투찰가
수출[337]	홍콩착 항로	광양,울산,부산	US$250/TEU, US$450/FEU
		인천	US$300/TEU, US$550/FEU
		평택,대산	US$350/TEU, US$650/FEU
	남중국착 항로	광양,울산,부산	US$450/TEU, US$750/FEU
		인천	US$500/TEU, US$850/FEU
		평택,대산	US$550/TEU, US$950/FEU
	태국착 항로	광양,울산,부산	US$450/TEU, US$750/FEU
		인천	US$500/TEU, US$850/FEU
		평택,대산	US$550/TEU, US$950/FEU
	베트남착 항로	광양,울산,부산	US$480/TEU, US$800/FEU
		인천	US$530/TEU, US$900/FEU
		평택,대산	US$580/TEU, US$1,000/FEU
	싱가포르착 항로	광양,울산,부산	US$450/TEU, US$750/FEU
		인천	US$500/TEU, US$850/FEU
		평택,대산	US$550/TEU, US$950/FEU
	말레이시아착 항로	광양,울산,부산-포트켈랑	US$450/TEU, US$450/FEU
		인천	US$500/TEU, US$550/FEU
		평택,대산	US$550/TEU, US$650/FEU
		광양,울산,부산-파사르구당	US$500/TEU, US$850/FEU
		인천	US$550/TEU, US$950/FEU
		평택,대산	US$600/TEU, US$1,050/FEU
	인도네시아착 항로	광양,울산,부산	US$550/TEU, US$950/FEU
		인천	US$600/TEU, US$1,050/FEU
		평택,대산	US$650/TEU, US$1,150/FEU
	마닐라착 항로	광양,울산,부산	US$550/TEU, US$950/FEU
		인천	US$600/TEU, US$1,050/FEU
		평택,대산	US$650/TEU, US$1,150/FEU

620 합의 과정을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다. 우선, 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아, CNC, GSL, OOCL, SITC, TSL, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이, 양밍 및 동정협[338]은 2012. 5. 3. 아주항로 주요선사 sub-com 회합에

337) EBS/FAF, CIC 포함. THC 등 기타부대비는 별도 징수.
338) 해당 회합의 결과를 정리한 문건에서는 참석자를 기재하고 있지 않으나, 동정협 제출자료(2020. 1. 10.)에 따라 이와 같이 참석자가 확인된다.

< 2012. 5. 3. 회합 참석자 관련 동정협 제출자료 >

서 홍콩·남중국·대만·필리핀·베트남·태국·인도네시아·싱가포르·말레이시아착 수출항로에서의 2102년 5월 운임인상 계획에 합의하였다.

621 위 피심인들은 아래 <표 273>과 같이 화주에 대해서는 "무조건 5월 14일 발효 US$100/200 운임회복을 공지"하되, "내부 가이드라인(AMR)"을 정하여 시행하기로 하였다. 또한, "운임회복의 컨셉은 신규화물 유치를 억제하고 자사 기존화물의 운임인상에 집중"하는 것이라고 하면서, "신규화물 오퍼가 오면 AMR 이상"의 운임을 요구하기로 하였다. 그리고 위 <표 271>의 최저운임 가이드라인은 "오직 내부 용도"로서 대외비를 유지하기로 하였다. 동정협 사무국은 위 합의사항을 정리한 문건을 2012. 5. 4. 이메일로 위 7개 국적선사들에게 전달하였다.

<표 273> 2012. 5. 3. 아주항로 주요선사 회합 회의록 발췌(소갑 제2-380호증)

2. 금일 취항항로 주요 선사 sub-com 을 통하여 아래와 같이 항로 별 운임회복계획이 수립되었사오니 시행에 착오 없으시기 바랍니다.

- 아 래 –

◆ **동남아항로 5월 운임회복 시행 요령**

① 대외홍보는 무조건 5월 14일 발효 US$100/200 운임회복으로 공지함.
(관련 화주홍보문 유첨)
② 운임회복의 컨셉은 신규화물 유치를 억제하고 자사 기존화물의 운임인상에 집중함.
③ 이와 관련하여 내부 가이드라인(AMR)을 정함. 이는 오직 내부 용도이며(대외비 필수) 신규화물 오퍼가 오면 AMR 이상으로 견적하여 밀쳐냄.
④ 선사의 서비스 차이가 있다고 인정될 경우 AMR에 차등을 두었음.

○ 이하는 회의 시 합의된 항로 별 상세 계획으로서 간명한 표기 위해 US$생략함.
○ 표기된 AMR 운임은 부산/울산/광양 기준으로 CIC, 유류할증료(EBS) 포함한 운임임.
○ 인천 발 화물은 AMR 기준 50/100 up, 평택, 대산은 100/200 up 하여 적용함.
○ 항로 별 상세 내용은 이하

○ **홍콩**
• 아래의 AMR 즉시 시행

운임회복 (가이드)	2012.5.3	수출팀장 회의	홍콩 330/610불(20'/40'), 인천-홍콩 스크랩운임 150/300불 (20'/40') 등	흥아해운, 고려해운, 남성해운, TSL, 현대상선, 한진해운, 장금상선, 천경해운, 완하이, SITC, 팬오션, MCC, 에버그린, RCL, OOCL,GSL, 양밍, CNC

- 1st tier: 330/610
- 2nd tier: 300/550
- 3rd tier: 해당선사 간 협의 후 회람함. 단, 신규화물은 유치하지 않음.
- 인천/홍콩 스크랩 운임 150/300 반드시 준수함.

○ **남중국**

• 아래의 AMR 즉시 시행함
- 1st tier: 580/1,010
- 2nd tier: 500/900

• 홍콩, 남중국 항로에서는 4월 운임회복이 부진하였으므로 우선 위와 같은 AMR을 시행하고 경과를 보아 6월 운임회복을 검토함.
• 제당화물 이탈이 보고됨. 이에 관련선사 해당부분 검토 후 회람키로 함.

○ **대만**

• 기존 합의사항 비교적 잘 준수되어 무리한 5월 운임회복 추진 시 역효과 우려됨.
• 타이충은 50/100 운임회복 가능성 있음.
• 따라서 기존합의사항(5T 합의사항) 유지하고 추후 필요 시 운임회복 검토함.
• 상세내용은 해당항로 의장선사나 사무국에 문의바람.

○ **필리핀**

• 아래의 AMR을 즉시 시행함.
- 1st tier: 580/1,010
- 2nd tier: 500/900
• 신규 서비스에 따른 운임하락 우려가 있음. 관련선사 운임안정에 협조 요망.

○ **호치민**

• 아래의 AMR을 즉시 시행함.
- 1st tier: 530/960
- 2nd tier: 500/900

○ **하이퐁**

• 아래의 AMR을 즉시 시행함.
- 구분 없이 480/860

○ **태국**

• 아래의 AMR을 즉시 시행함.
- 구분 없이 530/960
• <u>5월 14일 발효로 50/100 운임회복을 시행하므로</u>,
- 구분 없이 580/1,060

○ **인도네시아**

• 아래의 AMR을 즉시 시행함.
- 1st tier: 580/1,010
- 2nd tier: 550/950
• <u>5월 14일 발효로 50/100 운임회복을 시행하므로</u>,

- 1st tier: 630/1,110
- 2nd tier: 600/1,050

○ **싱가포르**

• 아래의 AMR을 즉시 시행함.

- 구분 없이 480/860

○ **말레이시아**

• 아래의 AMR을 즉시 시행함.

- 구분 없이 480/860

• 5월 14일 발효로 30/50 운임회복을 시행하므로,

- 구분 없이 510/910

<표 274> 한국발 동남아착 일반화물 AMR(소갑 제2-400호증)[339]

5월14일 일반화물 운임회복 가이드라인 AMR(국적선사)

* 5월 14일 발효의 운임회복 가이드라인
* 유류할증료(EBS/FAF), 선적지 CIC (30/60) 는 별도로 징수함

대외비

G.C		HONG KONG	SPRC	THAILAND	SINGAPORE	MALAYSIA	Hochiminh	Haiphong	INDONESIA (Jakarta)	PHILIPPINES (Manila)
부산 광양 울산	20'	US$200	US$450	US$450	US$350	US$350	US$400	US$350	US$500	US$450
	40'	US$350	US$750	US$800	US$600	US$600	US$700	US$600	US$850	US$750
인천		50/100 up								
평택,대산		100/200 up								

622 이후 고려, 남성, 장금, 팬오션 및 흥아는 2012. 5. 11. "5사 수출영업팀장 회합"을 개최하여 아래 <표 275>와 같이 한국발 동남아착 수출 항로에서의 계약화물에 대한 2012년 3/4분기 입찰 시 최저운임에 대하여 합의하였다. 이들은 지난 3월 합의하였던 2/4분기 입찰 시 최저운임에서 US$50/TEU, US$50/FEU씩 인상[340]하되, 남중국착 항로의 경우 기존 운임을 유지하기로 하였다.

339) 동정협 사무국이 2013. 2. 27. 고려, 남성, 장금, 흥아, 에이치엠엠, 팬오션 등 6개 국적선사 피심인들에게 보낸 이메일 "2013년 3월 운임회복을 위한 2012년도 가이드라인 운임표 리뷰 요망 (대외비)"의 첨부자료 "5.14 일반화물"

340) 이는, 부산·광양발 항로를 기준으로 한 것이다. 인천발 항로는 부산·광양발 항로보다 US$50/TEU, US$100/FEU 높게 하기로 하였다. 그리고 평택·대산발 항로의 경우 2012. 5. 19. 동정협 이메일에 첨부된 가이드라인 운임표에 따르면 인천발 항로보다 US$50/TEU, US$100/FEU 높게 유지하기로 한 것으로 보인다. 다만, 울산발 항로의 경우 2012. 5. 19. 동정협 이메일에 첨부된 가이드라인 운

<표 275> 2012. 5. 11. 영업팀장 회합 관련 동정협 이메일(일부 발췌)

2. 금일 개최된 5사 수출영업팀장 회의 시 합의하신 사항을 아래와 같이 요약하오니 업무에 참조하시기 바랍니다.

- 아 래 –

(1) 3/4분기 비딩화주 운임 정책 가이드라인
- 기존 2/4분기 비딩운임에서 50/50 인상 (남중국은 현행 유지)
- 인천은 50/100 up, 평택, 대산은 인천 이상 수준에서 관련2사 재량
- 적용 대상으로서 등이 언급됨, 15일 회의 시 다시 컨펌 예정.

(2) 차기 회의부터 반기, 연간 화주 list up 해서 해당화주 운임인상 작업 개시

623 그리고 이러한 2012년 3/4분기 계약화물에 대한 최저운임 가이드라인은 동정협 사무국이 2012. 5. 18. “연간비딩관련 회의” 시 논의되었던 내용을 정리하여 고려, 흥아, 팬오션, 장금, 남성에게 보낸 이메일을 통해서도 확인된다. 2012. 5. 18. 회합에서는 ♡♡의 연간 계약화물에 대해서도 위 2012년 3/4분기 최저운임 가이드라인을 적용하기로 합의하였다.

<표 276> 2012. 5. 18. 연간비딩관련 회합 관련 동정협 이메일(일부 발췌)

2. 18(금)일에 개최되었던 연간비딩관련 회의에서 아래와 같이 합의된 사항을 알려 드리오니 확인(오기가 있다면 수정 및 제안 등) 하여 주시기 바랍니다.

- 아 래 -

* 연간비딩화물 운임회복을 위한 선사간 합의사항
1. 화주가 제시한 비딩포맷을 따르지 않고 개별선사 차원에서 독자적 양식으로 운임견적만을 제시함 / 화주제시 비딩양식을 따를 경우 혼란을 피할 수 없음
2. ♡♡ 견적운임은 3/4분기 비딩 가이드라인과 동일함.
합의 운임(EBS,CIC 만 포함한 운임임, THC 및 기타부대비는 포함하지 않음)은 이하 표로 갈음

		HONG KONG	SPRC	THAILAND	VIETNAM	SINGAPORE	MALAYSIA		INDONESIA (Jakarta)	PHILIPPINES (Manila)
							(Port Kelang)	(Pasir Gudang)		
부산 광양 울산	20'	US$250	US$450	US$450	US$480	US$450	US$450	US$500	US$550	US$550
	40'	US$450	US$750	US$750	US$800	US$750	US$450	US$850	US$950	US$950
인천	20'	add up 50/100								

임표에 따르면 부산·광양발 항로의 운임과 동일한데, 2013. 2. 27. 동정협 이메일에 첨부된 가이드라인 운임표에 따르면 부산·광양발 항로의 운임보다 US 30/TEU, US$60/FEU 높게 유지하기로 하였기 때문에 어느 것이 맞는지 다소 불분명하다.

	40'	
평택 대산	20' 40'	add up 100/200

* 위 운임은 유류할증료(EBS/FAF), 선적지 CIC를 포함한 것임

<표 277> 한국발 동남아착 계약화물 AMR(이메일 첨부자료)[341]

동남아정기항로 3/4분기 비딩 가이드라인 AMR

대외비

		HONG KONG	SPRC	THAILAND	VIETNAM		SINGAPORE	MALAYSIA		INDONESIA (Jakarta)	PHILIPPINES (Manila)
					HCM	HPH		(Port Kelang)	(Pasir Gudang)		
부산 광양	20'	US$250	US$450	US$450	US$480	US$430	US$450	US$450	US$500	US$550	US$550
	40'	US$450	US$750	US$750	US$800	US$750	US$750	US$750	US$850	US$950	US$950
울산	20' 40'	add up 30/50									
인천	20' 40'	add up 50/100									
평택 대산	20' 40'	add up 100/200									

* 위 운임은 유류할증료(EBS/FAF), 선적지 CIC를 포함한 것임

624 이후 고려, 남성, 장금, 팬오션, 흥아, TSL 및 완하이는 2012. 6. 7. 대형화주인 ♠♠♠의 2012년 3/4분기 입찰에 대응하기 위한 “ 비딩 대책회의”를 개최하였다. 해당 회합의 참석자들은 ♠♠♠가 실시하는 2012년 3/4분기 입찰 시 적용할 투찰 최저운임을 아래 <표 278>과 같이 공동으로 결정하였다. 이들은 ♡♡의 2012년 3/4분기 입찰 당시 견적된 운임을 최종 목표로 하되 화주와의 협상 과정에서 운임이 내려갈 것을 감안하여 ♡♡의 2012년 3/4분기 입찰 당시 견적된 운임보다 TEU당 US$30~50 정도 인상한 운임으로 투찰[342]하기로 하였다. 이때, “♠♠♠의 특성을 고려”하여 참여 선사 전체가 동일한 운임으로 제시하지 않고, “해당 항로에서 비중이 있는 선사는 TEU당 US$30을 인상하고 비중이 미미한 선사는 TEU당 US$50을 인상”하기로 하였다.

341) 동정협 사무국이 2013. 2. 27. 고려, 남성, 장금, 흥아, 에이치엠엠, 팬오션 등 6개 국적선사 피심인들에게 보낸 이메일 “2013년 3월 운임회복을 위한 2012년도 가이드라인 운임표 리뷰 요망 (대외비)”의 첨부자료 “3/4분기, 연간비딩”

342) 다만 ♡♡에 대한 3/4분기 최저운임 가이드라인과 비교해보았을 때, US$30 ~ 50/TEU 정도 인상하기로 하였음을 감안하더라도 ♠♠♠에 대한 최저운임 가이드라인이 US$100/TEU 정도 높아서 ♡♡에 대한 3/4분기 입찰 시 견적된 운임이 최저운임보다 높았던 것으로 추정된다.

<표 278> (특별)♠♠♠ 계약화물에 대한 최저운임 결정 내역

수출입 구분	항로명	선사 구분	투찰가
수출[343]	홍콩착 항로	흥아해운,TSL	US$370/TEU, US$600/FEU
		STX팬오션,고려해운	US$380/TEU, US$610/FEU
		그외	US$390/TEU, US$620/FEU
	자카르타착 항로	고려해운	US$670/TEU, US$1,100/FEU
		흥아해운	US$680/TEU, US$1,110/FEU
		그외	US$690/TEU, US$1,120/FEU
	포트켈랑착 항로	흥아해운,고려해운,STX팬오션	US$570/TEU, US$900/FEU
		그외	US$590/TEU, US$920/FEU
	페낭,파사르구당착 항로	흥아해운,고려해운,STX팬오션	US$620/TEU, US$1,000/FEU
		그외	US$640/TEU, US$1,020/FEU
	마닐라착 항로	흥아해운	US$670/TEU, US$1,100/FEU
		그외	US$690/TEU, US$1,120/FEU
	싱가포르착 항로	고려해운,STX팬오션	US$570/TEU, US$900/FEU
		그외	US$590/TEU, US$920/FEU
	태국착 항로	장금상선	US$590/TEU, US$920/FEU
		그외	US$570/TEU, US$900/FEU
	호치민착 항로	장금상선	US$620/TEU, US$970/FEU
		그외	US$600/TEU, US$950/FEU
	하이퐁착 항로	남성해운,흥아해운,STX팬오션	US$550/TEU, US$900/FEU
		그외	US$570/TEU, US$920/FEU
	대만착 항로	TSL,완하이,고려해운	US$430/TEU, US$730/FEU
		그외	US$450/TEU, US$750/FEU
	남중국착 항로		US$450/TEU, US$750/FEU을 기준으로 LTHC, 피더리지를 더한 후 각사 재량으로 입찰

625 동정협 사무국은 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아, TSL 및 완하이에게 위 합의사항을 정리한 이메일을 2012. 6. 7. 보내면서 아래 <표 279>와 같이

343) 위 가이드라인은 EBS/FAF, CIC, LTHC를 포함하며, 광양, 부산발 항로를 기준으로 하고 있다. 따라서 위 가이드라인을 기준으로 하여 울산발 항로의 경우 TEU당 US$30, FEU당 US$60을 더하고, 인천발 항로의 경우 TEU당 US$50, FEU당 US$100을 더하고, 평택,대산발 항로의 경우 TEU당 US$100, FEU당 US$200을 더한 값을 투찰가로 하기로 하였다.

합의사항에 대한 보안을 여러 번 강조하였다. “동 내용 절대 외부 유출 금지하여 주시기 바랍니다”, “다시 한번 강조하오니 동 메일은 절대 대외비 유지 바랍니다” 등의 표현을 이메일에 사용[344]하였으며, 상호신뢰를 굳건히 하여 운임인상의 성과를 거두자고 당부하기도 하였다.

<표 279> 2012. 6. 7. 비딩대책회의 관련 동정협 이메일(소갑 제2-385호)

626 이와 같은 사실은 2012. 5. 3. 수송 제12-81호 “동남아항로 5월 운임회복 항로별 운임회복계획 알림” 문건 및 이메일(소갑 제2-380호증), 2012. 5. 7. 동정협 이메일 ”사장단 모임 관련 자료 보내드립니다“문건 및 이메일(소갑 제00호증), 2012.

344) 동정협 박○○ 국장은 위 문구의 의미 및 위 문구를 기재한 이유에 대하여 “ 를 의미합니다. 선사 간 합의한 내용이 해당 화주들에게 유출될 것으로 우려하여 이런 문구를 기입하였습니다. 해당 화주에 대한 운임을 정상화시키자고 이야기했는데, 이것을 화주 등 외부에 이야기하지는 맙시다 라는 차원에서 기입하였습니다.”라고 진술하였다.

5. 10. 수송 제12-84호 “아주 전문5사 사장단 간담회 회의록” 문건(소갑 제2-381호증), 2012. 5. 11. 동정협 이메일 “5사 수출영업팀장 회의(11/금) 합의사항 요약” 문건(소갑 제2-383호증), 2012. 5. 19. 동정협 이메일 “동남아항로 연간(♡♡) 비딩 관련 합의사항을 확인 후 회신하여 주시기 바랍니다” 문건(소갑 제2-384호증), 2012. 6. 7. 동정협 이메일 “ 비딩 관련 가이드라인(절대 대외비!!)”문건(소갑 제2-385호증), 2013. 2. 27. 동정협 이메일 “2013년 3월 운임회복을 위한 2012년도 가이드라인 운임표 리뷰 요망 (대외비)” 문건 및 이메일(소갑 제2-400호증), 피심인 동정협 박○○ 국장 진술조서 등을 통하여 인정된다.

(나) 수입 항로 관련 합의

① 2월 EBS 인상 합의

627 피심인 국적선사 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 외국적선사 CNC, GSL, TSL, 씨랜드머스크, 완하이, 양밍 그리고 동정협은 2012. 2. 1. 한국선주협회 제1회의실에서 영업팀장 회합을 갖고 동남아발 한국착 수입 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 수입 전 항로에서 운영 중이던 부대운임 중 하나인 EBS를 US$100/TEU, US$200/FEU로 인상[345]하여 2012. 3. 1. 선적지 출항일부터 시행하기로 합의하였다.

628 이와 같은 사실은 2012. 2. 1. 수송 제12-06호 “동정협 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-387호증), 2012. 2. 23. 수송 제12-27호 “동정협 총회 겸 제1회 대표위원회의 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-370호증), “2012년 주요업무 추진계획” 문건(소갑 제2-371호증), 2012. 2. 27. 수송 제12-29호 “동정협 제2회 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-387호증), 2012. 3. 22. 수송 제12-47호 “동정협 제2회 대표위원회의 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-374호증) 등을 통하여 인정된다.

345) 2011년 5월 합의 시 적용하였던 EBS는 US$70/TEU, US$140/FEU였다.

② 3월 최저운임 합의

629 피심인 국적선사 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 TSL, 완하이, 양밍 그리고 동정협은 2012. 2. 27., 2012. 3. 14. 한국선주협회 회의실 등지에서 회합을 갖고 동남아발 한국착 수입 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 셰코우·호치민·자카르타발 수입 항로 일반화물 및 계약화물의 최저운임을 순차적으로 합의하였다. 이후 2012. 3. 21., 2012. 3. 27., 2012. 4. 10. 후속 회합에서 위 합의를 다시 확인하고 그 준수 여부를 상호 감시 및 점검하였다.

630 피심인들이 합의한 세부 항로 및 화물별 최저운임과 시행일은 아래 <표 280> 및 <표 281>과 같다.

<표 280> (기본)세부 항로별 일반화물 최저운임 결정내역[346)]

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임	시행일
수입	호치민발 항로	부산,울산, 광양	US$100/TEU, US$200/FEU + EBS	2012.3.15.
		인천	US$150/TEU, US$300/FEU + EBS	
	자카르타발 항로	-	US$50/TEU, US$100/FEU + EBS	2012.3.30..

<표 281> (특별)계약화물에 대한 최저운임 결정 내역

수출입 구분	화물명	항구 구분	최저운임	시행일
수입	가구 화물	셰코우	US$300/FEU	2012.2.27.

631 이와 같은 사실은 2012. 2. 27. 수송 제12-29호 “동정협 제2회 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-387호증), 2012. 3. 14. 수송 제12-41호 “제3회 동남아항로 수입영업팀장 회의록” 문건(소갑 제2-388호증), 2012. 3. 22. 수송 제

346) 2012년 7월·8월·9월 합의 최저운임 가이드라인과 비교하였을 때, 호치민발 인천착 항로 일반화물의 경우 US$50/TEU씩 인상하였다.

12-47호 “동정협 제2회 대표위원회의 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-374호증), 2012. 3. 27. 수송 제12-52호 “제3회 동남아항로 수입영업팀장 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-389호증), 2012. 4. 12. 수송 제12-66호 “제5회 동남아항로 수입영업팀장 회의록” 문건 및 이매일(소갑 제2-390호증), 피심인 흥아 차○○ 상무 진술조서 등을 통하여 인정된다.

③ 4월 EBS 인상 합의

632 피심인 국적선사 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 외국적선사 CNC, GSL, TSL, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이, 양밍 그리고 동정협은 2012. 4. 10., 2012. 5. 3. 한국선주협회 제1회의실에서 영업팀장 회합을 갖고 동남아발 한국착 수입 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 수입 전 항로에서 운영 중이던 부대운임 중 하나인 EBS를 US$150/TEU, US$300/FEU로 인상[347]하여 2012. 5. 14.부터 시행하기로 합의하였다.

633 이와 같은 사실은 2012. 4. 12. 수송 제12-66호 “제5회 동남아항로 수입영업팀장 회의록” 문건 및 이매일(소갑 제2-390호증), 2012. 5. 4. 수송 제12-82호 “제6회 동남아항로 수입영업팀장 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-391호증) 등을 통하여 인정된다.

④ 5월 CCF 인상 합의

634 피심인 국적선사 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아 및 외국적선사 CNC, GSL, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이, 양밍 그리고 동정협은 2012. 5. 3. 한국선주협회 제1회의실에서 영업팀장 회합을 갖고 동남아발 한국착 수입 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 부대운임 중 하나인 컨테이너청소비(CCF, Container Cleaning Fee)를

347) 2012년 2월 합의 시 적용하였던 EBS는 US$100/TEU, US$150/FEU이었다.

당시 요율[348]에서 5,000원/TEU, 10,000원/FEU씩 인상하여 2012. 6. 10.부터 시행하기로 합의하였다.

635 이와 같은 사실은 2012. 5. 4. 수송 제12-82호 "제6회 동남아항로 수입영업팀장 회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-391호증), 2012. 6. 13. 수송 제12-97호 "제8회 동남아항로 수입영업팀장 회의록" 문건(소갑 제2-392호증) 등을 통하여 인정된다.

(다) 합의의 실행

636 피심인들은 위와 같이 합의한 한-동남아 항로의 컨테이너 해상운송 서비스에 대한 최저운임 가이드라인, 운임인상, EBS 및 CCF 인상을 각 합의 시 결정한 시행일 이후부터 화물운송 계약 시 적용하거나 운임 결정의 기준으로 삼음으로써 합의를 실행하였다. 이는 전술하였듯이 합의 이후의 수 차례의 회합을 통해 최저운임 가이드라인, 운임인상, EBS 및 CCF 인상의 실행 여부를 지속적으로 상호 감시·점검하고 피심인 스스로 합의 준수 상황 및 운임 인상 효과를 평가한 사실 등을 통하여 확인할 수 있다.

637 피심인들은 2012. 2. 22. 2012년 총회에서 한국발 동남아착 수출 항로에서의 운임인상 방향[349]을 설정한 후, 그에 따라 2월 최저운임 및 운임인상 합의, 2월 EBS 인상 합의, 3월 최저운임 및 운임인상 합의 등을 하였다. 그리고 그 실행을 통하여 운임을 인상시키는 효과를 나타냈다고 자평하였다. 우선 피심인들은 2012. 3. 6. 임원·영업팀장 회합, 2012. 3. 8. IADA KOREA LAC 회의에서 2월 합의를 통하여 "인도네시아, 필리핀 항로에서는 비교적 성공적으로 운임회복 작업이 진행 중"임을 확인하였다. 그리고 2012. 5. 8. 사장 회합 시 위 2월 및 3월 운임인상 합의를 통하여 "인도네시아, 태국, 베트남, 필리핀, 싱가포르, 대만 항로에서 US$100~170/TEU 수준의 운임회복이 달성"되었고 "전체 동남아항로에서는 대략 평균 US$50~70 수준의 수지개선 효과"가 있었으며, "선사 간 협력으로 소기의 성과를

348) 일반 컨테이너: 15,000원/TEU, 20,000원/FEU, 냉동 컨테이너: 25,000원/TEU, 30,000원/FEU

349) "전반적으로 시황의 기복이 예상되는 만큼 정하여진 시기의 운임회복계획(IADA 차원에서 결정된 2012. 3. 1. US$ 50/TEU, 2012. 9. 1. US$ 50/TEU의 운임회복을 의미함)에 얽매이지 않고 수시로 가능한 부분에 대해 수지개선 도모 예정"

거둔 것은 고무적”이라고 평가하였다.

638 2월 EBS 인상 합의와 관련하여서도 2012. 2. 21. 아주항로 주요선사 영업팀장 회합 시 “점검 결과 대부분의 선사들은 인상홍보를 완료”하였음을 확인하였다.

639 한편, 위 2012. 2. 22. 총회에서 수입 전체 항로에서는 유류할증료(통상 EBS) 인상으로 수지개선을 도모하고, 2012년 동남아발 한국착 수입 항로에서의 기본운임 인상은 가능한 항로를 중심으로 추진하기로 하였다. 이에 따라 수입 항로의 경우 2012년 2월 EBS 인상 합의, 3월 최저운임 합의, 4월 EBS 인상 합의 등이 이루어졌고, 최저운임 합의 및 EBS 인상 합의가 원만히 시행되고 있음이 확인되었다. 이들은 2012. 2. 27. 영업팀장 회합 시 “EBS 인상은 이상없음”을 확인하였고, 2012. 3. 21. 임원 회합 시 “유류할증료 인상이 정착”되었음을 확인하였다.

640 3월 최저운임 합의와 관련하여, 2012. 3. 27. 영업팀장 회합 및 2012. 4. 10. 영업팀장 회합 시 호치민발 수입 항로의 경우 “전반적으로 큰 무리없이 시행되는 것”으로 평가하였다. 4월 EBS 인상 역시 2012. 5. 3. 영업팀장 회합 시 “홍보작업 원활하며 시행에 문제 없을 것”임을 확인하였고, 실제로 남성의 경우 2012. 4. 17. 자사 홈페이지에 아래 <표 282>와 같이 EBS 인상 사실을 공지하였다.

<표 282> 2012. 4. 17. 남성 EBS 인상 공지(소갑 제2-697호)

NAMSUNG SHIPPING CO.,LTD.
17th Floor, Janggyo Bldg.
1, Janggyo-dong, Jung-gu
Seoul 100-760, Korea

EBC

NAMSUNG

수 신 : 각 하주 제위

2012. 4. 17

발 신 : 남성해운 주식회사

제 목 : 동남아항로 수입 EBS 인상 안내의 건

1. 평소 당사를 이용해주시는 화주분들께 진심으로 깊은 감사를 드립니다.

2. 한국 / 동남아간 컨테이너 정기선 서비스를 제공중인 선사들은 그 동안 동항로의 안정적이고 효율적인 대화주 서비스 제공에 많은 노력을 기울여 왔습니다. 하지만, 최근의 운임하락과 급격한 유가상승으로 양질의 서비스 제공이 매우 어려운 상황에 이르렀습니다. 이에, 보다 충실하고 안정된 대화주 서비스를 제공하기 위하여 부득이하게 기존에 적용하고 있던 수입 EBS(Emergency Bunker Surcharge)를 다음과 같이 인상함을 알려드립니다.

= 다 음 =

- 적용항로 : 태국/베트남 모든 항구, 홍콩(PRD지역 포함), 서코우
- 인 상 전 : USD100/TEU, USD200/FEU
- 인 상 후 : USD150/TEU, USD300/FEU
- 적용일시 : 2012년 5월 14일 선적지 출항분부터

3. 화주 여러분들의 적극적인 협조와 이해를 부탁드리며, 보다 안정적인 항로조성 및 대화주 서비스에 배전의 노력을 기울이겠습니다.

641 2012. 5. 8. 사장 회합을 앞두고 동정협 사무국이 당시 의장선사였던 팬오션 권○○ 상무에게 보낸 아래 <표 283> “동남아항로 4월 운임회복 현황”에 따르면 고려, 남성, 장금, 흥아 및 팬오션의 한-동남아 수출·입 항로의 물동량이 3월 대비 4월에 감소하였음에도 불구하고 운임인상의 효과가 나타났음을 알 수 있다. 수출 항로의 경우 3월 최저운임 및 운임인상 폭 합의의 실행으로 선사별로 평균 US$46~65/TEU씩 운임이 인상되었고 이를 통하여 고려 US$950,000, 남성 US$220,500, 장금 US$286,000, 흥아 US$753,500, 팬오션 US$377,200 등 총 US$2,587,200만큼 선사들의 수입이 증가되었음이 확인되었다. 수입 항로의 경우도 2월 EBS 인상 합의, 3월 최저운임 합의의 실행으로 선사별로 평균 US$20 ~ 30/TEU씩 운임이 인상되는 효과가 있었음이 확인되었다.

<표 283> 2012. 5. 8. 사장 회합 관련 동정협 이메일(일부 발췌)

권상무님,

유선으로 말씀하신 해당자료 보내드립니다.
파일 중 참고자료는 각사의 4월 물동량(잠정), 운임 인상폭(각사 수출팀장 구두확인)을 반영

후 작성한 것으로서, 일정한 목적의 보고용이며 회의자료로 배포되지는 않습니다.

[첨부] 동남아항로 4월 운임회복 현황[350]

동남아항로 4월 운임회복 현황

수출	3월	4월 (잠정)	증감	운임인상평균(올인)	4월 운임회복에 따른 수입증가분	물동량감소에 따른 수입감소분
고려해운	19,228	19,000	-1.2%	$50.00	$950,000	이번 4월 운임인상이 적용되지 않았던 각사의 반기, 연간 화주를 제외한 일반, 분기 화물의 감소폭으로 계산할 수 있음 (각사마다 차이 있음)
남성해운	3,945	3,500	-12.7%	$63.00	$220,500	
장금상선	4,942	4,400	-12.3%	$65.00	$286,000	
흥아해운	14,747	13,700	-7.6%	$55.00	$753,500	
팬오션	8,513	8,200	-3.8%	$46.00	$377,200	
전체합계	95,508	92,000	-3.8%			

수입	3월	4월 (잠정)	증감	운임인상 평균(올인)
고려해운	17,919	16,700	-7.3%	US$ 20~30/Teu 수준 유류할증료 인상 및 일부항로 운임회복 효과
남성해운	2,890	2,600	-11.2%	
장금상선	3,792	3,400	-11.5%	
흥아해운	8,760	8,600	-1.9%	
팬오션	9,525	8,400	-13.4%	
전체합계	75,610	72,500	-4.3%	

642 또한 동정협 내부 문건인 아래 <표 284>의 "2012년 주요추진업무"에 따르면, 한국발 동남아착 수출 항로의 경우 3월 운임인상이 "일부 항로에서 성과"가 있는 등 2012년 3/4분기까지는 운임을 유지하였으나, 4/4분기 이후 시황 악화로 "운임이 하향 안정화"되었다고 평가하고 있다. 동남아발 한국착 수입 항로의 경우도 EBS 인상을 통해서 "전 항로에서 운임인상 효과"가 있었고 특히 "수지개선의 결정적 요소"로 작용하였다고 평가하였다. 또한, 위 문건에는 "경쟁법 이슈 대두로 인해서 수지개선 도모를 위한 공동행위에 있어서 보다 신중한 스탠스가 요구"된다는 내용도 기재되어 있다.

<표 284> "2012년 주요추진업무" 동정협 내부 문건(일부 발췌)

1. 운임회복

□ 수출

◦ 3월 운임회복

- US$50/100의 운임회복 시행으로 일부 항로 성과 있었던 가운데,

◦ 4월 운임회복

- US$150/300의 대폭적인 운임회복 시행

◦ 하계시즌 이후 3/4분기까지 운임 유지

◦ 4/4분기 이후 물동량 감소, 신규서비스 등으로 운임 하향 안정화 (중략)

□ 수입

350) 동정협 사무국이 당시 의장이었던 팬오션의 권○○ 상무에게 2012. 5. 7. 보낸 이메일 "사장단 모임 관련 자료 보내드립니다."에 첨부된 자료이다.

◦ EBS 인상으로 제 항로에서의 운임회복효과 및 국적선사 점유 우위항로에서는 가이드라인 AMR시행으로 대응
◦ 3월 EBS US$30/Teu 인상, 5월 EBS US$50/Teu 인상
◦ 3월 중 베트남 가이드라인 AMR 시행 이후 모니터링 작업
◦ 5월 중 자카르타 가이드라인 AMR 시행 이후 모니터링 작업
◦ 상반기 세코우 가이드라인 AMR 시행
◦ 연말 생고무 비딩 US$10~20/Teu 인상

※ 수출물동량을 100으로 할 때 77 정도의 수입물동량, 이는 과거에 비해 꾸준히 상승한 고무적인 수치이나 밸런스라고 할 수 있는 90 수준에는 여전히 미치지 못함. 한편, 수입의 경우 외국적 선사에 대해서는 local 차원보다 본사차원의 협조가 관건이며 경쟁법 이슈 대두로 인해 수지개선 도모를 위한 공동행위에 있어서 보다 신중한 스탠스 요구

2. 부대비

□ 수출

◦ EBS 인상
- 4월 1일 발효로 US$80/160 에서 US$100/200 시행
- 현재 화주사무국 협의 후 정부에 신고되어 있는 IADA old FAF 요율 대비 여전히 낮은 수준으로 시행에 문제 없음
- 기존의 old FAF는 일부 회원사에서 일부 화주를 대상으로 시행

◦ 베트남. 필리핀 CIC, Seal Charge 등 기 부대비의 징수현황 연중 꾸준히 모니터링
◦ 2012년도는 수출의 경우 부대비 이슈보다 운임이슈에 역점을 두었음

□ 수입

◦ EBS 인상
- 3월 10일 발효로 기존 US$70/140 에서 US$100/200 시행
- 5월 14일 발효로 기존 US$100/200 에서 US$150/300 시행
- 수입화물에 있어서는 EBS 인상이 수지개선의 결정적 요소로 작용

◦ CCF (Container Cleaning Fee) 인상
- Dry 15,000/20,000(원) 에서 20,000/30,000(원)로 인상
- Reefer 25,000/30,000(원) 에서 30,000/40,000(원)로 인상
- 6월 중 공동행위 아닌 개별선사 시행 컨셉

643 이와 같은 사실은 2012. 4. 17. 남성 EBS 인상 공지(소갑 제2-697호증), 2012 5. 8. 동정협 이메일 “사장단 모임 관련 자료 보내드립니다”(소갑 제2-381호증), 2012. 11. 15. 임원 회합 회의록(소갑 제2-393호증), 동정협 “2012년 주요 추진업무” 문건(소갑 제2-394호증) 등을 통하여 인정된다.

(11) 2013년 기간 중 합의와 실행 내역

(가) 수출 항로 관련 합의

① 2월, 3월 최저운임 합의

644 피심인 국적선사 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아 및 외국적 선사 CNC, GSL, OOCL, SITC, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이, 양밍 그리고 동 정협은 2013. 1. 30., 2013. 2. 7., 2013. 2. 26., 2013. 2. 19., 2013. 2. 27., 2013. 2. 28., 2013. 3. 5., 2013. 4. 15. 한국선주협회 회의실 등지에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 최저운임을 합의하고, 이를 2013년 3월 내지 4월[351]에 실행하기로 하였다.

645 위 피심인들은 콘솔화물 최저운임, 일반화물 운임인상 폭, 원부자재 화물 최저운임, 일반화물 최저운임, 2013년 2/4분기 대형화주 대상 투찰 최저운임 순으로 합의를 도출하였다.

646 피심인들이 합의한 세부 항로 및 화물별 최저운임은 아래 <표 285> 및 <표 286>과 같다. <표 285>의 계약화물에 대한 최저운임 가이드라인에서 규정된 화물 이외의 화물에 대하여는 <표 286>의 세부 항로별 최저운임 가이드라인이 적용되었다.

<표 285> (기본) 세부 항로별 일반화물 최저운임 결정 내역[352]

수출입 구분	항로명	항구/화물 구분	최저운임

351) 콘솔화물: 3. 1., 일반화물: 3. 15., 원부자재 화물: 4. 1., 대형화주: 4. 1.

352) 2012년 5월 합의 최저운임 가이드라인과 비교해보면 홍콩·말레이시아·하이퐁착 항로의 경우 US$30/TEU씩, 필리핀착 항로의 경우 US$50/TEU씩, 남중국·인도네시아·싱가포르·호치민착 항로의 경우 US$80/TEU씩, 태국착 항로의 경우 US$130/TEU씩 운임을 인하하였다. 동정협 박○○ 국장은 tier를 나누어서 최저운임을 결정한 이유에 대하여 "직항(direct) 서비스, 환적 서비스를 나누어서 운임을 책정한 것으로 보입니다. 같은 선사라고 하더라도 직항 서비스와 환적 서비스를 동시에 제공하는 경우도 있습니다. 다만, 국적선사의 경우 한국이 모항이기 때문에 직항 서비스에 해당하는 운임을, 외국적선사의 경우 외국이 모항이기 때문에 모항을 거쳐서 화물을 운송하는 환적 서비스에 해당하는 운임을 적용하는 경우가 많았을 것이라고 생각합니다."라고 진술하였다.

수출입 구분	항로명	항구/화물 구분	최저운임
수출[353]	홍콩착 항로		1 tier: US$300/TEU, US$550/FEU 2 tier: US$250/TEU, US$480/FEU
	남중국착 항로	-	1 tier: US$500/TEU, US$900/FEU 2 tier: US$450/TEU, US$830/FEU
	대만착 항로	인천,울산,대산	1 tier: US$400/TEU, US$700/FEU 2 tier: US$370/TEU, US$650/FEU
		광양,부산	1 tier: US$300/TEU, US$550/FEU 2 tier: US$270/TEU, US$500/FEU
	필리핀착 항로	마닐라	1 tier: US$530/TEU, US$960/FEU 2 tier: US$450/TEU, US$850/FEU
	태국착 항로		US$450/TEU, US$800/FEU
	인도네시아착 항로	자카르타	1 tier: US$550/TEU, US$1,000/FEU 2 tier: US$520/TEU, US$940/FEU 3 tier: US$500/TEU, US$900/FEU
	싱가포르착 항로		US$400/TEU, US$700/FEU
	말레이시아착 항로		US$450/TEU, US$850/FEU
	베트남착 항로	호치민	1 tier: US$450/TEU, US$850/FEU 2 tier: US$420/TEU, US$790/FEU
		하이퐁	US$450/TEU, US$850/FEU

<표 286> (특별)계약화물에 대한 최저운임 결정 내역[354]

수출입 구분	화물명	항로(항구)명	최저운임
수출	콘솔[355]	홍콩착 항로	US$200/TEU, US$400/FEU
		태국착 항로	US$400/TEU, US$700/FEU
		베트남착 항로	US$400/TEU, US$700/FEU
		싱가포르착 항로	US$400/TEU, US$700/FEU
		말레이시아착 항로	US$450/TEU, US$800/FEU

353) EBS, CIC 포함. 부산, 울산, 광양발 화물 기준이며, 인천발 화물의 경우 최저운임 기준 TEU당 US$50 인상하고 평택, 대산발 화물은 관련선사 간 추후 협의하기로 하였다.

354) 원부자재 화물과 관련하여 2012년 2월 최저운임 가이드라인과 비교해보면 베트남착 항로의 경우 US$10/TEU씩 운임을 인하하였고 자카르타착 항로의 경우 기존 운임을 그대로 유지하였다. 대형화주 계약화물과 관련하여 2012년 5월 최저운임 가이드라인과 비교해보면 남중국착 항로의 경우 기존 운임을 그대로 유지하였고, 홍콩·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·필리핀착 항로의 경우 US$50/TEU씩, 베트남착 항로의 경우 US$80/TEU씩 운임을 인하하였다.

수출입 구분	화물명	항로(항구)명	최저운임
		인도네시아착 항로	US$500/TEU, US$800/FEU
		필리핀착 항로	US$500/TEU, US$900/FEU
	원부자재 (textile)[356]	베트남착 항로	US$450/TEU, US$800/FEU
		자카르타착 항로	US$500/TEU, US$900/FEU
	대형화주[357]	홍콩착 항로	US$200/TEU, US$350/FEU
		남중국착 항로	US$450/TEU, US$750/FEU
		태국착 항로	US$400/TEU, US$700/FEU
		베트남착 항로	US$400/TEU, US$700/FEU
		싱가포르착 항로	US$400/TEU, US$700/FEU
		말레이시아착 항로	(포트켈랑) US$400/TEU, US$700/FEU (페낭,파사르구당) US$450/TEU, US$850/FEU
		인도네시아착 항로	US$500/TEU, US$900/FEU
		필리핀착 항로	1 tier: US$500/TEU, US$900/FEU 2 tier: US$400/TEU, US$700/FEU

647 합의과정을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다. 2013. 1. 30.(한국선주협회 제3회의실) 영업팀장 회합에 참석한 고려 심○○ 차장, 남성 정○○ 과장, 에이치엠엠 송○○ 부장, 장금 김○○ 부장, 천경 강○○ 부장, 팬오션 이○○ 팀장, 조○○ 차장, 흥아 차○○ 팀장, 동정협 이○○ 국장 및 박○○ 과장은 콘솔화물은 2013. 3. 1., 일반화물은 2013. 3. 15., 대형화주 입찰 화물은 2013. 4. 1. 운임인상을 실시하기로 하였다. 그리고 구체적인 운임 가이드라인을 마련하고 합의 시행을 점검하기 위하여 합의한 운임인상 일정에 맞추어 2013년 2월 및 3월에 동정협 국적선사 영업팀장 회의, 아주항로 주요선사 영업팀장 회의, IADA KOREA LAC 회의, 항로별 sub-com 회의 등을 개최하기로 하였다.

648 ㉮ (콘솔화물) 위 7개 국적선사 피심인 및 동정협[358]은 2013. 2. 7. 한국선주

355) EBS, CIC 별도 징수
356) EBS, 선적지 CIC 포함. 도착지 CIC 별도 징수
357) EBS, 선적지 CIC 포함. 동정협 내부 문건에 따르면,

또한, 그 운임은 부산, 광양, 울산발 화물 기준이며, 인천발 화물의 경우 최저운임보다 U$ 50/TEU, US$100/FEU 인상하고, 평택, 대산발 화물은 관련선사 간 협의 후 인천발 운임 이상으로 하기로 하였다.

협회 제1회의실에서 영업팀장회의를 열어 아래 <표 287>과 같이 한국발 동남아 착 수출 항로에서 콘솔화물에 대한 최저운임 가이드라인을 공동으로 결정하고 이를 2013. 3. 1.부터 시행하기로 합의하였다.

<표 287> 2013. 2. 7. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-396호증)

¡ **콘솔화물 운임회복 가이드라인**

• 3월 1일 발효로 이하 표의 콘솔화물 가이드라인을 시행키로 함.

항로	가이드라인 운임 (US$20/40')
홍콩	US$200/400
베트남	US$400/700
태국	US$400/700
싱가포르	US$400/700
말레이시아	US$450/800
인도네시아	US$500/850
필리핀	US$500/900

※ **발효일: 2013년 3월 1일,** 출항일 기준

○ 위 요율은 순수 해상운임

○ 부대비 (EBS, 선적지 CIC, 도착지 CIC 등)는 별도 징수

○ 위 가이드라인을 해당업무 실무자에게 전달 요망 및 설 이후 회원사 실무자회의 개최함.

649 ㉯ (원부자재 화물) 2013. 2. 27. 영업팀장 회합에서 위 7개 국적선사 피심인 및 동정협[359]은 아래 <표 288>과 같이 한국발 베트남·자카르타착 수출 항로의 원부자재 화물에 대한 최저운임 가이드라인을 공동으로 결정하고 이를 2013. 4. 1.부터 시행하기로 합의하였다. 그리고 2013. 2. 28.까지 화주들에게 운임인상 사실을 홍보한 후 그 결과를 동정협 사무국에 전송함으로써 합의 시행을 상호 점검·감시할 수 있도록 하였다.

358) 회의록에 따르면 팬오션은 "사전양해후 불참"하였으나, 해당 회합의 결과를 정리한 회의록을 동정협 사무국을 통하여 2013. 2. 7. 이메일로 전달받았다.

359) 해당 회합의 결과를 정리한 문건 상에 참석자가 구체적으로 언급되어 있지 않으나, 통상 동정협 영업팀장 회합은 회원사들의 수출영업팀장들이 참석하여 왔으며, 동정협이 2020. 1. 9. 제출한 아래 문건상으로도 위 7개 피심인이 참석한 것으로 확인된다.

<2013. 2. 27. 회합 참석자 관련 동정협 제출자료>

17	운임회복 (가이드)	2013.2.27	수출팀장 회의	원부자재 운임가이드 베트남 450/800불(20'/40') 자카르타 500/900불(20'/40')	고려해운, 남성해운, 장금상선, 천경해운, 팬오션, 한진해운, 현대상선, 흥아해운

<표 288> 2013. 2. 27. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-399호증)

2. 금일 개최된 수출팀장회의에서 합의된 원부자재 운임회복 가이드라인을 아래와 같이 다시 한 번 알려드리오니 합의대로 준수될 수 있도록 조치하여 주시기 바랍니다. - 아 래 – * **원부자재 / Textile 운임회복 가이드라인** • 베트남: US$450/800 • 자카르타: US$500/900 - 위 운임은 유류할증료(EBS)와 선적지 CIC 포함함 - 4월 1일 발효 (출항일 기준)로 시행함 - 2월 28일까지 화주홍보 완료하고 그 결과를 사무국에 전송함 - 포딩 역마진 인정하지 않음

650 ㉰ (일반화물) 2013. 1. 30. 영업팀장 회합에서 위 7개 국적선사 및 동정협은 일반화물에 대한 운임인상 폭을 TEU당 US$150로 정하고 이를 2013. 3. 15.부터 시행하기로 합의하였다. 그리고 이 운임인상 계획을 구체화하고 그 시행 여부를 점검하기 위한 차기 영업팀장 회합, 항로별 sub-com 회의 등 회의 일정을 잠정적으로 결정하였다.

651 이에 따라 2013. 2. 7. 영업팀장 회합에 참석한 고려 심○○ 차장, 남성 정○○ 과장, 에이치엠엠 송○○ 부장, 장금 김○○ 부장, 천경 강○○ 부장, 팬오션 이○○ 팀장, 조○○ 차장, 흥아 차○○ 팀장, 동정협 이○○ 국장 및 박○○ 과장은 일반화물에 대한 운임인상의 기조를 결정하였다. 운임회복의 기조는 아래 <표 289>와 같이 화주에게 운임인상에 대해 홍보할 때에는 “RR 또는 GRI” 즉, TEU당 일정한 운임을 인상한다고 알리되, “내부적으로는 2012년과 같이 항로별 최저운임 가이드라인을 통해서 대응”하는 것이었다. 그리고 개별선사에서 가이드라인 운임 적용이 어려워서 양해를 요청하는 건에 대해서는 영업팀장 회합에서 검토한 후 대응 방향을 결정하기로 하였고, 관련 회의를 지속하여 구체적인 운임인상 전략을 마련하기로 하였다.

<표 289> 2013. 2. 7. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-396호증)

* **운임회복 관련 협의** • 3~4월 운임회복 및 부대비 분리징수를 통한 수지개선 방향에 대해 협의하고 아래와 같은 기조를 바탕으로 추진키로 함.

- 지금부터 일정한 수준의 대 화주 구두홍보를 통하여 운임회복의 분위기를 띄우는 것이 중요함. 이와 관련 사무국에서도 해운지를 통하여 운임회복의 분위기 조성함.
- 운임회복의 기조는 외부 홍보 시에는 RR 또는 GRI로 하되, 내부적으로는 작년과 같이 항로 별 가이드라인을 통하여 대응함 (첨부: 2012년 4~5월 가이드라인) (중략)
- 이후 운임회복 관련회의를 지속 개최하여 분위기 타진, 구체적인 전략을 마련키로 함.

652 국적선사 외 CNC, GSL, OOCL, 씨랜드머스크, 에버그린 및 양밍 등 외국적 선사까지 참석한 2013. 2. 19. IADA KOREA LAC 회의에서는 위 국적선사 간 합의 사항과 마찬가지로 일반화물에 대하여 2013. 3. 15.부터 US$150/TEU씩 운임을 인상하고, 계약화물에 대하여 2013. 4. 1.부터 US$150/TEU씩 운임을 인상하기로 합의하였다. 그리고 구체적인 운임인상 계획을 결정하기 위한 항로별 sub-com 회의를 개최하기로 하였다.

<표 290> 2013. 2. 19. IADA KOREA LAC 회합 회의록 발췌(소갑 제2-397호증)

3.RR of Mar 15 & Apr 1

On the general outlook of the coming RR seasons, key carriers viewed that RR date of Mar 15 contain more favorable aspects than the April when it comes to generating RR. Furthermore, the participants agreed on a voluntary and non-binding basis to target RR quantum of US$150/Teu. Hence, the RR timeline is as follows.

US$150/Teu with effective from Mar 15 applying to non-contract general cargo
US$150/Teu with effective from April 1 applying to bids/contracts

To gear up the strategy details, member lines confirmed to launch various sub-com meetings from earlier March. Also they highlighted that building up the trust is key for RR

653 이후 2013. 3. 5. 항로별 sub-com 회의에서 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아, CNC, GSL, OOCL, SITC, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이 및 양밍[360]은 한국발 동남아착 수출 항로에서의 일반화물에 대한 최저운임을 공동으

360) 해당 회합의 결과를 정리한 문건 상에 참석자가 구체적으로 언급되어 있지 않으나, 동정협이 2020. 1. 9. 제출한 아래 문건에 따를 때 참석자는 위와 같다.

<2013. 3. 5. 회합 참석자 관련 동정협 제출자료>

18	운임회복 (가이드)	2013.3.5	수출팀장 회의	홍콩 300/550불(20'/40') 대만(광양, 부산) 270/500불(20'/40') 등	흥아해운, 고려해운, 현대상선, 완하이, OOCL, 장금상선, GSL, 천경해운, 남성해운, 양밍, 한진해운, SITC, MCC, 팬오션, CNC, 에버그린

로 결정하여 이를 2013. 3. 15.부터 시행하기로 합의하였다.

654 위 피심인들은 해당 회합에서 화주에게는 2013. 3. 15.부터 US$150/TEU, US$300/FEU씩 운임을 인상하기로 했다고 공지하되 내부적으로는 최저운임 가이드라인을 시행하기로 하였다. 아울러 "AMR이라는 용어는 이 시간 이후 자제 요망"하고 'AMR'이라는 용어 대신 'Guided Rates'라는 용어를 사용하기도 하였다.[361]

<표 291> 2013. 3. 5. 항로별 주요선사 회합 회의록 발췌(소갑 제2-402호)

2. 3월 5일(화) 개최된 동남아항로 운임회복을 위한 항로 별 주요선사 회의에서 아래와 같은 항로 별 가이드라인이 수립되었습니다. 시행에 착오 없으시기 바라오며, 향후 관련회의 소집 시 적극적인 참여를 바랍니다.

- 아 래 -

▶**동남아항로 3월 15일 운임회복 가이드라인**

①대외홍보 시 3월 15일 발효의 US$150/300의 운임회복으로서 공지함.
②운임회복의 맥락은 신규화물 선적 억제/금지, 각 사 기존화물 운임인상임.
③3월 15일 발효로 이하의 가이드라인(대외비)을 시행함.
④신규오퍼 시 가이드라인 이상으로 견적하여 분위기를 조성함.

◦ AMR 이라는 용어는 이 시간 이후 자제 요망, Guided Rates 정도로 칭하기로 함.
◦ **가이드라인은 부산/울산/광양 기준으로 CIC, 유류할증료(EBS) 포함한 운임임.**
◦ **인천은 가이드라인에 50/100 add up하고 평택, 대산은 관련선사 간 협의 예정.**
◦ 이하 상세 가이드라인은 간명한 표기 위해 US$표기 생략함.

○ **홍콩**
- 1st tier:300/550
- 2nd tier:250/480

○ **남중국**
- 1st tier:500/900
- 2nd tier:450/830

○ **대만**
- 1st tier:400/700(인천, 울산, 대산), 300/550 (광양, 부산)
- 2nd tier:370/650(인천, 울산, 대산), 270/500 (광양, 부산)
- 분기, 반기, waste paper, 비딩 등의 대상에 대해서는 향후 별도협의 예정

361) 2013년 총회 겸 임원 회합 시 언급된 바와 같이 동남아 국가에서 제기된 경쟁법 이슈 동향을 고려할 때 운임인상을 추진함에 있어서 신중한 접근이 필요함을 인지한 결과로 보인다.

○ **호치민**
- 1st tier:450/850
- 2nd tier:420/790

○ **하이퐁**
- 구분 없이 450/850

○ **태국**
- 구분 없이 450/800
- 4월 초순 경 추이를 보아 추가인상 모색/보완

○ **싱가포르**
- 구분 없이 400/700
- 4월 중 리뷰하여 추가인상 모색/보완

○ **말레이시아**
- 구분 없이 450/850

○ **인도네시아**
- 1st tier:550/1,000
- 2nd tier:520/940
- 3rd tier:500/900
- 4월 중 리뷰하여 추가인상 모색/보완

○ **필리핀**
- 1st tier:530/960
- 2nd tier:450/850

※ 위의 가이드라인 시행과 관련하여 영업팀장 간 핫라인 가동하여 상호확인 및 협력 도모키로 함 (주요선사 hot-line 별첨).

655 ㉣ (대형화주 2/4분기 입찰 화물) 위 7개 국적선사 피심인 및 동정협[362]은 2013. 3. 11. 10:00 카카오톡 모바일 메신저에 의한 온라인 회합을 통하여 2013년 2/4분기 대형화주가 실시하는 입찰 시 투찰 최저운임을 합의하고 이를 2013. 4. 1. 부터 시행하기로 결정하였다. 이 최저운임이 적용되는 대형화주는

362) 남성의 이메일 상에는 어떤 선사들이 회합에 참석하였는지 명확하게 나와 있지는 않으나, 동정협이 2013. 3. 11. 보낸 이메일의 수신자들이 7개 국적선사라는 점, 이 합의 이전 합의들에 지속적으로 7개 국적선사들이 참가하였고, 이후에 합의 점검 회합 시에도 7개 국적선사들이 참석한 점을 고려하면 합의 참가자는 위와 같다고 보는 것이 타당하다.

정하였다.

656 위 합의는 아래 <표 292>와 같이 동정협 사무국이 논의 대상 대형화주 목록과 함께 2013. 3. 11. 카카오톡 모바일 메신저를 통하여 회의할 예정임을 피심인들에게 알린 이메일과 2013. 3. 11. 회합에 참석하였던 남성 정○○이 아래 <표 293>과 같이 해당 회합에서 합의한 사항을 정리하여 남성 내부 영업직원들에게 회람한 문건을 통해서 확인된다. 특히, 2013. 3. 11. 동정협이 보낸 이메일에 따르면 "잘 아시겠지만 절대 대외비"라고 하면서 위 화주들에 대해서 운임 합의를 추진하고 있다는 사실에 대한 비밀성을 강조하였다.

<표 292> 2013. 3. 11. 회합 관련 동정협 이메일 발췌(소갑 제2-403호증)[363]

수출팀장님들께, 금요일 긴급회의 시 언급된 2012년 2/4분기 비딩 화주리스트입니다. 금일 오전 10시부터 카톡시 참조 바랍니다. 잘 아시겠지만 절대 대외비입니다!!!! (중략) 감사합니다.

<표 293> 2013. 3. 11. 영업팀장 회합 관련 동정협 이메일[364](일부 발췌)

수 신 : 배○○팀장님 참 조 : 관련자제위 제 목 : 동정협 비딩화주 운임인상의 건 <20130311> 1. 수제의 건과 관련, 금일 있었던 on -line 회의결과를 첨부와 같이 송부드리오니 업무에 참고하여 주시기 바랍니다. 2. 우계장님은 파일 확인 후 알아보기 쉽게 간단히 표로 비딩화주(적용대상화주), 일반화주, 원부자재운임 정리 후 내부공유 바랍니다. # 첨부파일 이상, 대단히 감사합니다. 정○○拜

* 출처: 남성해운

<표 294> 2013년 2/4분기 입찰 대상 화주 및 최저운임[365](일부 발췌)

● 부산/울산/광양 + 50/100 (인천) /USD, 20DC/ 40DC,HQ 1. 홍콩 : 200/350

363) 동정협 사무국이 2013. 3. 11. 고려, 남성, 장금, 천경, 에이치엠엠, 흥아, 팬오션에게 보낸 이메일 "동남아 2/4분기 비딩화주 리스트 (절대 대외비!!!)"

364) 남성 정○○이 남성 서울 세일즈&마케팅 수출영업팀원과 배○○, 남○○에게 2013. 3. 11. 보낸 이메일 "동정협 비딩화주 운임인상의 건 [20130311]"

2. SPRC : 450/750
3. VIETNAM : 400/700
4. THAILAND : 400/700
5. MANILA : 500/900 (단, KPS 2ndtier는 400/700)
6. ZAKARTA : 500/900
7. PENANG/ PASIR GUDANG, MALAYSIA 450/850

2/4분기 비딩 대상화주 (레진, 메탈 중심으로)

적용일자 : 2013년 4월 1일 출항모선부터

* 출처: 남성해운

657 위 콘솔화물, 원부자재화물, 일반화물, 2013년 2/4분기 입찰 화물의 운임에 대한 최종적인 합의사항은 아래 <표 295>의 이메일과 같이 동정협 사무국에 의해서 2013. 3. 12. 팬오션, 천경, 흥아, 장금, 남성, 고려의 임원들에게 공유되었다.

<표 295> 2013. 3. 12. 최저운임 합의 관련 동정협 이메일[366](일부 발췌)

2. 2013년 3월 12일 현재 운임회복 추진현황을 알려 드리오니 업무에 참조하시기 바랍니다. 수출은 콘솔, 원부자재, 일반화물, 2/4분기 비딩 등에 대해 각각 가이드라인을 확보하였으며, 수입은 국적선사 점유율이 높은 태국, 호치민 항로에서 우선 운임회복을 시도하고자 합니다. 붙임의 첨부파일에는 총 5개의 sheet가 있습니다. 대략 수출의 경우 USD 150/300, 수입은 USD 100/200의 수준의 운임회복 quantum이 반영된 것으

365) 남성 정○○이 남성 서울 세일즈&마케팅 수출영업팀원과 배○○, 남○○에게 2013. 3. 11. 보낸 이메일 “동정협 비딩화주 운임인상의 건 [20130311]”의 첨부자료

로서, 만약 표의 가이드라인 운임이 준수/시행될 경우 작년보다는 다소 낮은 운임률이지만 성공적인 시즌이 될 것으로 사료됩니다. 하오니 대표위원님들께서도 이번 3~4월 운임회복이 성공할 수 있도록 아낌없는 지원을 당부 드립니다. 감사합니다. 끝.

<표 296> 한국발 동남아착 수출 일반화물 AMR(이메일 첨부자료)[367]

동남아정기항로 3월 15일 운임회복 가이드라인(수출)

대외비

G.C		HONG KONG	SPRC	VIETNAM		THAILAND	SINGAPORE	MALAYSIA	INDONESIA (Jakarta)	PHILIPPINES (Manila)	TAIWAN	
				Hochiminh	Haiphong						인천,울산,대산	광양, 부산
1st tier	20'	US$300	US$500	US$450	US$450	US$450	US$400	US$450	US$550	US$530	US$400	US$300
	40'	US$550	US$900	US$850	US$850	US$800	US$700	US$850	US$1,000	US$960	US$700	US$550
2nd tier	20'	US$250	US$450	US$420	nil	nil	nil	nil	US$520	US$450	US$370	US$270
	40'	US$480	US$830	US$790	nil	nil	nil	nil	US$940	US$850	US$650	US$500
3rd tier	20'								US$500			
	40'								US$900			

* 3월 15일 발효로 시행 / 홍보 시는 150/300의 RR로 공지
* 위 가이드라인은 유류할증료(EBS/FAF), 선적지 CIC 포함 운임임
* 위 가이드라인은 부산, 울산, 광양 기준으로 / 인천은 50/100 add up, 대산은 관련선사 협의 후 인천 이상으로 add up

<표 297> 한국발 동남아착 수출 콘솔·원부자재 화물 AMR(이메일 첨부자료)

콘솔, 원부자재 가이드라인(수출)

대외비

항로 / 대상		HONG KONG	THAILAND	SINGAPORE	MALAYSIA	VIETNAM	INDONESIA (Jakarta)	PHILIPPINES (Manila)
콘솔	20'	US$200	US$400	US$400	US$450	US$400	US$500	US$500
	40'	US$400	US$700	US$700	US$800	US$700	US$850	US$900
	비고	발효일은 3월 15일 / 유류할증료(EBS), 선적지 CIC(30/60), 도착지 CIC 별도 징수						
원부자재	20'					US$450	US$500	
	40'					US$800	US$900	
	비고	발효일은 4월 1일 / 유류할증료, 선적지 CIC 포함 운임, 도착지 CIC는 별도 징수 / 포딩 역마진 인정 않음						

<표 298> 한국발 동남아착 수출 입찰 화물 AMR(이메일 첨부자료)

366) 동정협 사무국이 2013. 3. 12. 팬오션 권○○ 상무, 천경 장○○ 이사, 홍아 한○○ 이사, 장금 정○○ 사무, 남성 황○○ 이사, 고려 정○○ 상무에게 보낸 이메일 "동남아항로 운임회복 추진현황 보고"

367) 동정협 사무국이 2013. 3. 12. 이메일에 첨부된 "2013년 3~4월 운임회복 주요사항"문건. 이하 동일하다.

동남아정기항로 2/4분기 비딩 가이드라인(수출)

대외비

RESIN / METAL		HONG KONG	SPRC	TAIWAN	THAILAND	VIETNAM	SINGAPORE	MALAYSIA (Port Kelang)	MALAYSIA (Penang, Pasir Gudang)	INDONESIA (Jakarta)	PHILIPPINES (Manila) 1st tier	PHILIPPINES (Manila) 2nd tier (KPS)
부산 광양 울산	20'	US$200	US$450		US$400	US$400	US$400	US$400	US$450	US$500	US$500	US$400
	40'	US$350	US$750		US$700	US$700	US$700	US$700	US$850	US$900	US$900	US$700
인천	20' 40'	add up 50/100			add up 50/100							
평택 대산	20' 40'	관련선사 협의 후 인천이상으로 up										

* 위 운임은 유류할증료(EBS/FAF), 선적지 CIC 포함

658 이후 2013. 4. 15. 개최된 영업팀장 회합에서 콘솔화물에 대한 운임 가이드라인의 경우 "홍보 완료 및 원만하게 시행"됨을 확인하였고, 원부자재화물에 대한 운임 가이드라인의 경우 "화주에 상관없이 원부자재 화물 일체에 대하여 가이드라인 준수"를 재확인하였다. 또한, 2/4분기 입찰과 관련하여 ◁◁◁◁◁◁, ★★★★, FF, BB 등 대형화주에 대한 입찰 진행상황도 점검하였다.

<표 299> 2013. 4. 15. 영업팀장 회합 관련 동정협 이메일[368](일부 발췌)

2. 금일 개최된 수출영업팀장회의 시 합의된 내용을 알려 드리오니 업무에 참조하시기 바라오며, 익히 아시듯 결의사항의 준수를 통하여 수지개선에 도움이 되시기 바랍니다.

운임회복 관련 주요사항 요약

1. 콘솔화물: 홍보완료 및 원만시행 확인
2. 원부자재: 화주에 상관 없이 원부자재 화물 일체에 대하여 가이드라인 준수 재확인
3. 2/4분기 비딩 관련

○ 우선 주요 4개 화주 언급

○ 호석, 제모: 주로 외국적선사 선적 중, 운임 너무 낮아 국적선사간 협의 사실상 의미 없음.

○ FF: 선사 별로 일부 포트에 대하여 가이드라인 이하 제시, 물량이 전체적으로 많이 감소함. 한 회원사에서 외국적선사가 취한 거래를 되찾아오는 것에 대해 양해 구함.

○ BB: 6개 포딩이 각축 벌이는 상황 언급됨. 홍콩, 남중국 제외 5월 1일부터 시행함. 16일(화)까지 홍보완료(홍보 시 동정협 사무국을 숨은 참조로), 개별선사 시행 컨셉 (AMR이라든가 협회의 언급 절대 안됨), 포딩들이 금주 내 실화주에 통보하도록 함.

368) 동정협 사무국이 2013. 4. 15. 팬오션에게 보낸 이메일 "금일 동정협 팀장회의 주요사항(절대 대외비!!)"

659 이와 같은 사실은 2013. 1. 30. 수송 제13-09호 “동정협 수출영업팀장 회의록” 문건(소갑 제2-395호증), 2013. 2. 7. 수송 제13-13호 “동정협 수출영업팀장 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-396호증), 2013. 2. 19. IADA KOREA LAC 회의록 문건(소갑 제2-397호증), 동정협 수송 제13-21호 “콘솔화물 운임회복 가이드라인” 문건 및 이메일(소갑 제2-398호증), 2013. 2. 27. 수송 제13-24호 “원부자재 운임회복 가이드라인” 문건 및 이메일(소갑 제2-399호증), 2013. 2. 27. 동정협 이메일 “2013년 3월 운임회복을 위한 2012년도 가이드라인 운임표 리뷰 요망 (대외비)” 문건(소갑 제2-400호증), 2013. 2. 28.. 수송 제13-26호 “동정협 2013년도 총회 겸 제1회 대표위원회의 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-401호증), 2013. 3. 6. 수송 제13-27호 “동남아항로 3월 운임회복 항로 별 가이드라인” 문건(소갑 제2-402호증), 2013. 3. 11. 동정협 이메일 “동남아 2/4분기 비딩화주 리스트 (절대 대외비!!!)” 문건(소갑 제2-403호증). 2013. 3. 11. 남성 정○○ 이메일 “동정협 비딩화주 운임인상의 건 [20130311]”문건(소갑 제2-404호증), 2013. 3. 12. 동정협 이메일 “동남아항로 운임회복 추진현황 보고” 문건(소갑 제2-405호증), 2013. 4. 15. 동정협 이메일 “금일 동정협 팀장회의 주요사항 (절대 대외비!!)”문건(소갑 제2-406호증), 피심인 동영 황○○ 상무 진술조서 등을 통하여 인정된다.

② 4월 최저운임 합의

660 피심인 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아 및 동정협[369]은 2013. 4. 23., 2013. 4. 25. ☏☏☏☏☏에서 회합을 갖고 위 2월 및 3월의 운임 합의를 점검한 후 일반화물에 대한 최저운임 가이드라인을 아래 <표 300>과 같이 일부 수정하여 2013. 5. 1.부터 시행하기로 합의하였다.

<표 300> (기본) 세부 항로별 일반화물 최저운임 결정 내역[370]

369) 회의록에 따르면, 천경은 2013. 4. 23. 회합에 “사전양해 후 불참”하였고 에이치엠엠은 2013. 4. 23., 2013. 4. 25. 회합에 “사전양해 후 불참”하였다. 그러나 이 두 회합의 결과를 정리한 회의록을 동정협 사무국을 통하여 공유받았고 전후 회합에 지속적으로 참가하였다.

370) 2013년 3월 합의 최저운임 가이드라인과 비교해보면 말레이시아·하이퐁착 항로의 경우 기존 운임을 그대로 유지하였고, 필리핀착 항로의 경우 US$30/TEU씩, 태국·인도네시아·호치민착 항로의 경우 US$50/TEU씩 운임을 인하하였다.

수출입 구분	항로명	항구/화물 구분	최저운임
수출[371]	필리핀착 항로	-	1 tier: US$500/TEU, US$900/FEU 2 tier: US$450/TEU, US$800/FEU
	태국착 항로	-	US$400/TEU, US$750/FEU
	인도네시아착 항로	-	US$500/TEU, US$900/FEU
	말레이시아착 항로	-	US$450/TEU, US$850/FEU
	베트남착 항로	호치민	US$400/TEU, US$750/FEU
		부산-하이퐁	US$450/TEU, US$800/FEU
		인천-하이퐁	US$500/TEU, US$900/FEU

661 합의과정을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다. 고려, 에이치엠엠, 장금, 팬오션 및 흥아는 2013. 4. 23. 영업팀장 회합에서 지난 2월 및 3월 합의의 이행 상황을 점검하고, "전반적으로 운임회복의 동력이 약해졌다"고 평가하였다. 이에 아래 <표 301>과 같이 각 항로별 책임선사를 선정하고, 해당 책임선사가 각 항로별 운임인상을 주도하는 방식으로 운임인상을 추진하기로 하였다.

<표 301> 2013. 4. 23. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-407호증)

○ **운임회복 중간 점검**

- 전반적으로 운임회복의 동력이 약하다고 평가되었고 현 상황을 타개하기 위해 항로-책임선사를 정하여 해당선사 주도로 구체화될 수 있는 운임회복을 추진함.

항로	책임(간사)선사
태국	흥아해운, 장금상선
호치민	팬오션, 천경해운
하이퐁	남성해운
말레이시아	현대상선
인도네시아	고려해운
필리핀	한진해운

◦ 우선적으로 태국항로가 언급됨. 현재 마켓운임은 USD 350/650 수준인 것으로 보고됨. 이에 5월 1일까지 USD 400/750 수준까지 끌어올리기로 함. 이와 관련 해당항로의 주간선사 역할 요망.

- 대형화주 분기 비딩 건과 관련하여 현재 결과 기다리고 있는 상황.
- 원부자재 주요화주 및 부산신항 콘솔화물 건 등에 대해 확인함.

662 이후 2013. 4. 25. 영업팀장 회합에서 위 7개 국적선사 및 동정협은 아래 <표 302>와 같이 일반화물에 대한 각 세부항로별 최저운임 가이드라인에 대하여 수

371) EBS, CIC 포함

정·합의하였다.

<표 302> 2013. 4. 25. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-408호증)

○ **운임회복 중간 점검**

- 직전 회의 시 현 상황을 타개하기 위해 책임(감사)선사를 정하여 운임회복을 추진키로 하였음. 회의 시 가이드라인을 재설정하고 반드시 준수키로 함.

항로	**가이드라인** (CIC, EBS 포함 운임)
호치민	USD 400/750
하이퐁(부산)	USD 450/800
하이퐁(인천)	USD 500/900
태국	USD 400/750
말레이시아	USD 450/850
자카르타	USD 500/900
마닐라	USD 500/900
마닐라 (KPS)	USD 450/800 (2nd tier)
	시행일: 5월 1일

- 주요화주 비딩 건에 대해 업데이트, 5월 1일 이후 가이드운임 적용될 수 있도록 다시 한 번 확인. 상호 신뢰 깨지지 않도록 다시 한 번 점검키로 함.

663 이와 같은 사실은 2013. 4. 23. 수송 제13-56호 “동정협 수출영업팀장 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-407호증), 2013. 2. 7. 수송 제13-60호 “동정협 수출영업팀장 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-408호증), 피심인 홍아 차○○ 상무 진술조서 등을 통하여 인정된다.

③ 4월 특수 컨테이너 THC의 일반 컨테이너 THC와의 분리 및 인상 합의

664 피심인 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 홍아 및 동정협[372]은 2013. 4. 23., 2013. 4. 25. ☏☏☏☏☏에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로 및 동남아발 한국착 수입 항로[373]에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 특수 컨테이너에 대한 터미널컨테이너조작수수료(Terminal Handling Charge, THC)를 일반 컨테이너에 대한

372) 팬오션은 2013. 7. 31. 동정협에서 탈퇴함으로써 ‘4월 THC 인상 관련 합의’ 이후에는 2016년 동정협 회의에 다시 참석할 때까지 동정협 회의에 참석하지 않은 것으로 보인다.

373) 선사들이 우리나라에 위치한 항구를 이용하면서 발생하는 비용을 화주에게 청구하는 ‘한국THC’는 수출입 화물을 구별하지 않고 공통적으로 적용된다. 이에 위 피심인들은 한국발 동남아착 수출 항로와 동남아발 한국착 수입 항로에서의 THC 인상을 따로 나누어 논의하지 않고 위 회합 등을 통하여 동시에 결정하였다. 이에 이 항목에서 수출 항로와 수입 항로에서의 THC 인상에 대해서 같이 서술하도록 한다.

THC와 분리하여 2013년 6월부터 인상·시행하기로 합의하였다.

665 합의 과정을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다. 고려, 에이치엠엠, 장금, 팬오션 및 흥아는 2013. 4. 23. 영업팀장 회합에서 오픈탑, 플랫랙 등 특수 컨테이너에 대한 THC 인상 필요성에 대하여 논의하였다. 즉, 당시에는 일반 컨테이너와 특수 컨테이너에 대한 구분 없이 동일한 THC를 부과하는 경우가 대부분이었으나, 특수 컨테이너의 경우 일반 컨테이너와 달리 책정할 필요가 있음에 공감하였다. 위 피심인들은 동정협 회원사 중 한 선사가 책정하고 있는 특수 컨테이너에 대한 THC가 122,000원/TEU, 163,000원/FEU이라는 점을 공유하면서, "차기 회의 시 이에 대한 공감대를 확산"하기로 하였다.

666 인상 방법과 관련하여서는 "공동행위로서의 추진"이 아니라 "개별선사 차원의 인상 시행이 바람직"하다는 데에 의견이 모아졌다. 그 이유는 2010년 냉동 컨테이너에 대한 THC 인상 당시 "정부 당국이 보여준 전례"를 볼 때, "실제 선사와 터미널 간 계약 내용"이 선사가 화주에게 부과하는 THC보다 낮을 경우 "공동행위로서의 인상 추진은 지난한 작업이 될 것이고 성공 가능성도 희박"하다고 판단하였기 때문이었다.

667 즉, 2010년 냉동 컨테이너에 대한 THC 인상 추진 당시 피심인들은 THC를 기존 132,000원/TEU에서 206,000원/TEU으로 인상하기로 결정(2010. 4. 9.)하였으나, 화주협의회가 THC 인상분이 피심인들이 실제 터미널에 지급하는 비용보다 더 높으므로 이를 받아들일 수 없다고 주장(2010. 4. 30., 2010. 7. 27., 2010. 8. 23.)하였다. 당시 국토해양부 역시 화주협의회와 재협의할 것을 요청(2010. 9. 30.)하였다. 이에 최종적으로는 피심인들이 당초 추진하려던 인상 수준보다 낮아진 177,000원/TEU으로 THC를 인상하는 것으로 마무리된 바 있어, 피심인들은 이러한 상황을 우려한 것이었다.

<표 303> 2013. 4. 23. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-407호증)

○ **특수 컨테이너 THC**

• 오픈탑, 플랫랙 등 특수 컨테이너에 대한 THC를 DRY와 동일하게 적용하는 경우 상당함. 이에 해당 컨테이너에 대한 요율을 별도로 정하는 것이 바람직함 (해당내용은 부산회의에서 언급된 바 있음) - **참고로 냉동 컨테이너 THC 인상 시 정부당국이 보여준 전례를 볼 때, 실제 선사/터미널간 계약내용이 target THC 요율보다 낮을 경우 공동행위로서의 인상추진은 지난한 작업이 될 것이고 성공 가능성도 희박함.** - 따라서 개별선사 차원의 인상시행이 바람직함. 이와 관련 현재 우리협의회 모 회원사의 OT/FR/DG 등의 THC 요율은 KRW 122,000/163,000 수준. - 차기 회의 시 이에 대한 공감대 확산키로 함.

668 이에 2013. 4. 25. 영업팀장 회합에서 위 7개 국적선사 및 동정협은 냉동 컨테이너에 대한 THC를 빠르면 2013. 6. 1.부터 인상하여 시행하기로 합의하였다. 인상 수준은 동정협 회원사 중 한 선사가 책정하고 있는 특수 컨테이너에 대한 THC가 122,000원/TEU, 163,000원/FEU이라는 점 및 터미널 측에서도 특수 컨테이너는 통상 일반 컨테이너보다 25% 할증된 요금[374]을 적용하고 있는 점을 고려하여 122,000원~126,250원/TEU, 163,000원~171,250원/FEU 정도로 책정[375]하기로 하였다.

<표 304> 2013. 4. 25. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-408호증)

○ **특수 컨테이너 THC** • 오픈탑, 플랫랙 등 특수 컨테이너에 대한 별도의 THC 도입에 공감함. - 우선 내부보고/관련사항 체크 후 차기 회의에서 의견 재 수렴. - 우선 인상 시는 각 사 개별인상 컨셉으로 하되 빠르면 6월 1일 정도에 시행하는 것을 목표로 작업을 진행함. - 이와 관련 현재 우리협의회 모 회원사의 OT/FR/DG 등의 THC 요율은 KRW 122,000/163,000 수준. 주요 터미널 공시용 Port Tariff에 따르면 특수 컨테이너에 대해서는 통상 DRY 대비 25% 가량 할증 요율 적용. - 동 건 관련 5월 2일 회의 시 점검함.

669 2013. 12. 26.(☎☎☎☎ 세미나실) 영업팀장 회합 시 회의자료로 사용되었던 아래 <표 305> "동남아 항로 주요 부대비 목록"을 보면, "다수 선사"가 2013년 5월 이후부터 특수 컨테이너에 대한 THC를 122,000원~125,000원/TEU, 163,000원

374) 당시 일반 컨테이너에 대한 THC는 101,000원/TEU, 137,000원/FEU였다. 이 운임에서 25% 할증된 운임 수준은 126,250원/TEU, 171,250원/FEU이다.

375) 피심인들은 "개별인상 컨셉"을 취하기로 하였으므로 특정한 부대운임값을 회의록에 적시하기보다는 이와 같이 간접적인 방법으로 인상값을 표현한 것으로 보인다.

~167,000원/FEU 수준에서 시행하고 있음을 확인할 수 있다.

<표 305> 한-동남아 항로 주요 부대비 목록(2013) 발췌[376](소갑 제2-410호증)

한-동남아항로 주요 부대비 목록 (2013.7월 현재)

	부대비	요율 (20'/40')	비고
수출	FAF	US$ 140/280	현재 일부 대상 시행중(기존 old FAF scale로 매월 변동)
	EBS	US$ 100/200	전항로에서 시행
	CIC	US$ 30/60	2010. 04. 15 발효
	호치민 도착지 CIC	US$ 30/60	2011. 03. 15 발효
	하이퐁 도착지 CIC	US$ 50/100	2010. 10. 15 발효
	필리핀 도착지 CIC	US$ 50/100	2010. 02. 01 발효
	방콕 Contingency Charge	US$ 50/100	2010. 06. 11 발효, 일부선사 징수
	Seal Fee	5,000원/Box	2010. 03~04월 발효
	랏크라방 ICD	US$ 75/100	2008. 05. 15 발효
	Dem, Det	각 사 tariff 다소간 차이	맨 아래표의 수입 tariff 준용
수입	EBS	US$ 150/300	IADA 요율 참고로 국적선사 간 협의요율
	CCF	20,000원/30,000원 (Dry)	2012. 6월 시행
		30,000원/40,000원 (Reefer)	
	방콕 Contingency Charge	US$ 50/100	2011. 05. 15~06. 01 시행, 일부선사 징수
	Dem, Det	아래 표 참조	2010. 11. 01 발효로 아래 표의 new tariff 시행
수출입 공통	Dry THC	101,000원 / 137,000원	1999. 08. 01 발효
	Special CNTR THC	12.2~12.5만/16.3~16.7만	2013. 05월 이후 다수 선사 시행
	Reefer THC	177,000원 / 247,000원	2010. 11. 15 발효
	Doc Fee	30,000원 /BL or DO	2011. 03~04월 발효
	Heavy Cargo Premium	US$ 50/20GP	21ton 이상에 대해 징수권고
	DG Premium	US$ 100/200	선사 별로 요율 상이, 징수권고

670 이와 같은 사실은 2013. 4. 23. 수송 제13-56호 “동정협 수출영업팀장 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-407호증), 2013. 2. 7. 수송 제13-60호 “동정협 수출영업팀장 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-408호증), 2013. 5. 29. IADA KOREA LAC 회의록 문건 및 이메일(소갑 제2-409호증), 2013. 12. 26. “한-동남아 항로 주요 부대비 목록(2013)” 문건(소갑 제2-410호증), 피심인 흥아 차○○ 상무 진술조서 등을 통하여 인정된다.

④ 7월 일반 컨테이너 THC 인상 합의

671 피심인 국적선사 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 천경, 흥아 및 외국적선사 CNC, OOCL, PIL, SITC, TSL, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이, 양밍 그리고 동정협은 2013. 5. 29., 2013. 6. 21., 2013. 6. 25., 2013. 7. 2., 2013. 7. 3., 2013. 7. 10.

376) 동정협 사무국이 2013. 12. 26. 흥아, 에이치엠엠, 천경, 장금, 남성, 고려에게 보낸 이메일 “동정협 수출팀장회의록”의 첨부자료이다.

회합 등을 통하여 한국발 동남아착 수출 항로 및 동남아발 한국착 수입 항로[377]에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 일반 컨테이너에 대한 터미널컨테이너조작수수료(Terminal Handling Charge, THC)를 2013년 7월 및 8월[378]부터 인상·시행하기로 합의하였다.

672 구체적으로 합의 과정을 살펴보면 다음과 같다. 고려, 에이치엠엠, 장금, 흥아, CNC, OOCL, PIL, SITC, 에버그린, 씨랜드머스크, 완하이 및 양밍이 참석한 2013. 5. 29.[379] 및 2013. 6. 21.[380] IADA KOREA LAC 회의에서는 한진이 일반 컨테이너에 대한 THC를 116,000원~124,000원/TEU 및 157,000원~167,000원/FEU로 인상하기로 하였다는 사실이 공유[381]되었으며, 2013. 6. 21. 회합에서는 위 12개 피심인들 간 어느 정도 THC 인상에 대한 공감대가 형성된 것으로 보인다. 이러한 사실은 아래 <표 306>의 2013. 7. 10.~12. OOCL ○○○○가 본사 ○○○○○○○○○○과 주고받은 이메일에서 본사 ○○○○○○○○○○이 모든 선사들이 동일하게 THC를 인상하는 것이냐고 묻자 이에 대하여 ○○○○가 THC를 일치 및 조정시키기 위하여 논의한 바 있다고 하면서 2013. 6. 21. IADA KOREA LAC 회의 개최 사실을 참고해달라고 한 사실을 통하여 알 수 있다.[382]

<표 306> 2013. 7. 10.~2013. 7. 12. OOCL 이메일 발췌(소갑 제2-418호증)

377) 위 피심인들은 한국발 동남아착 수출 항로와 동남아발 한국착 수입 항로에서의 THC 인상을 따로 나누어 논의하지 않고 위 회합 등을 통하여 동시에 결정하였다. 따라서 이 항목에서 수출 항로와 수입 항로에서의 THC 인상에 대해서 같이 서술하도록 한다.
378) 피심인들은 담합 의혹을 회피할 목적으로 시행일에 있어 차이를 두었는데, 국적선사의 경우 7월, 외국적선사의 경우 국적선사 시행일로부터 1~2주 내에 THC를 인상하기로 하였다.
379) 참석선사: 고려, 흥아, 에이치엠엠, CNC, 에버그린, 씨랜드머스크, OOCL, PIL, SITC, 완하이, 양밍
380) 참석선사: 고려, 흥아, 장금, 에이치엠엠, CNC, 에버그린, 씨랜드머스크, OOCL, PIL, SITC, 완하이, 양밍
381) CNC 김○○이 본사와 주고받은 이메일을 살펴보면, 한진의 THC 인상 계획은 IADA 홍콩 사무국을 통하여 CNC 본사에 전달된 것으로 확인된다.
382) HNLee는 2013. 7. 10. 09:03 일반 컨테이너에 대한 THC 인상안을 본사 Trade director에게 보내면서 이를 승인해줄 것을 요청하였다.

* 출처: OOCL

673 고려 홍○○, 남성 김○○, 장금 김○○, 천경 강○○ 및 흥아 구○○은 2013. 6. 25. 동정협 회원사들 간 회의에서 본격적으로 일반 컨테이너에 대한 THC 인상을 추진하기로 결정하였다. 해당 회의에서는 수입 항로의 화물의 경우 국적선사들만 합의할 경우 외국적선사들이 반사이익을 볼 가능성이 크다고 판단하였다. 이에 2017. 7. 1.[383] 남성 회의실에서 국적선사와 외국적선사 모두 모여 다시 운임인상 방안에 대하여 논의하기로 하였다.

674 이후 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 천경 및 흥아가 참석한 2013. 7. 2. 한근협 회의에서는 일반 컨테이너에 대한 THC를 15,000원/TEU, 20,000원/FEU씩 인상하자는 것에 대해서 공감하면서도 "담합의 표시가 될 수 있고 THC의 원가가 현 금액 수준에 이르지 못함을 인지하고 있기 때문에" 화주단체에게 협회의 이름을 알리지 말고 "선사 개별적으로 인상하는 분위기를 유도"하기로 하였다. 해당 회의에서 논의된 내용을 남성 김○○이 2013. 7. 2. 이메일로 남성 오○○에게 알리자, 이메일을 수신한 오○○은 "THC 인상에 대해서도 동남아항로 역시 같이 추진하고 있는 상황이니 다음 주 내 결정"할 예정이라고 답변하였다.

<표 307> 2013. 7. 2. 남성 김○○ 이메일[384]발췌(소갑 제2-413호증)

2. 일반 CNTR화물에 대한 THC 인상안 관련 인상금액 : 15,000원/20' 20,000원/40' 흥아해운,고려해운은 이미 화주 NOTICE 하였고, 남성해운은 금주내에 결정한후 화주 NOTICE하겠다는 의견 피력하였슴. 한진의 경우 6/1부로 이미 시행하였고, 현대의 경우 7/15일부로 시행할 예정임. 인상은 하되 절대 KNFC를 통한 언급은 절대 해서는 안 되며(담합의 표시가 될수 있고, 또한 이미 THC의 원가가 현 금액 수준에 이르지 못함을 인지하고 있기 때문에) 선사 개별적으로 자율적으로 인상하는 분위기 유도.

* 출처: 남성

383) 완하이 ○○○○○가 완하이 ○○○○에게 2013. 7. 1. 보낸 이메일에 따르면, 2013. 7. 1. 비공식적인 IADA KOREA LAC 회의가 있었으며 해당 회의에서는 특히 수입 항로의 THC가 가장 큰 주제로 논의되었다고 한다.

<표 308> 2013. 7. 3. 남성 오○○ 이메일[385]발췌(소갑 제2-413호증)

THC인상에 대해서도 동남아항로 역시 같이 추진하고 있는 상황이니 다음주내 결정하여 화주에게 NOTICE될 수 있도록 할 예정입니다.

* 출처: 남성

675 이에 2013. 7. 3. 회의[386]에서 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 천경, 흥아 등 국적선사 및 외국적선사들[387]이 한국발 동남아착 수출 항로에서의 THC 인상에 대하여 논의한 결과, "참여사 모두 인상에 동의"하였으며 화주협의회 측에서 "선사 담합의 상황으로 오해하고 불공정거래로 판단하여 정부에 소를 제기함을 방지하기 위하여 각사 시행일과 금액에 일부 차이를 두고 진행"하기로 합의하였다. 해당 회의에서는 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 천경 및 흥아 등 국적선사들의 인상일자(7.15.~7.27.)와 인상금액(115,000원 또는 116,000원/TEU, 157,000원 또는 158,000원/FEU)이 공유되었다. 외국적선사들은 "국적선사 시행 후 1~2주 후 시행을 확답"하였다.

676 이후 2013. 7. 10. IADA KOREA LAC 회의[388]에서 국적선사와 외국적선사들의 일반 컨테이너에 대한 THC 인상시기와 금액이 재확인되었다. 해당 회의에서는 일반 컨테이너에 대한 THC를 15,000원/TEU, 20,000원/FEU 수준씩 인상하여 2013. 7. 13.~2013. 8. 1. 중 시행하기로 하였으며 고려, 남성, 장금, 흥아, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍의 인상금액 및 인상일자가 다시 한 번 공유되었다.

<표 309> 2013. 7. 3. 남성 배○○ 이메일[389]발췌(소갑 제2-414호증)

금일 오후 2시 동정협 수출팀장 회의 결과를 아래와 같이 알려드리오니 참조하시기 바랍니다. 안건 : 국내 수출화물 THC 인상건

384) 2013. 7. 2. 남성 김○○이 남성 오○○, 황○○ 등에게 보낸 이메일 "한근협 회의 내용 보고(7/2)"
385) 2013. 7. 3. 남성 오○○이 남성 김○○에게 2013. 7. 2. 보낸 이메일에 대해 답장을 한 이메일 "RE: 한근협 회의 내용 보고(7/2)"
386) 남성 배○○는 자신이 보낸 이메일에서 이 회의가 '동정협 수출팀장회의'라고 한 바 있다.
387) 2013. 7. 3. 남성 배○○의 이메일 "외국적선사"라고만 기재되어 있어 정확하게 어떤 외국적선사를 말하는지는 불분명하다.
388) 2013. 7. 10. SITC 송○○의 이메일을 살펴보면 2013. 7. 10. 회합에서 장금, 고려, 흥아, 남성, TSL, 완하이, 양밍, 에버그린의 THC 인상 시기 및 인상 수준에 대한 정보가 공유된바 최소한 이들 8개사가 해당 회합에 참석하였다고 봄이 타당하다.

현재 국내 수출화물 THC 인상에 대해서 논의 한결과 참여사 모두 인상에 동의함. 다만 화주협측에서 선사 담합의 상황으로 오해 불공정거래로 판단 정부에 소를 제기함을 방지하기 위해 각사 시행일과 금액에 일부 차이를 두고 진행함.

이에 각사의 시행 일자와 인생금액(기존 THC : ₩101,000 / ₩137,000)은 다음과 같습니다.

고려해운 : 시행일 - 7월 15일부, 인상액 - ₩116,000 / ₩157,000
흥아해운 : 시행일 - 7월 15일부, 인상액 - ₩116,000 / ₩157,000
장금상선 : 시행일 - 7월 16일부, 인상액 - ₩115,000 / ₩158,000
현대상선 : 시행일 - 7월중 시행, 인상액 - ₩116,000 / ₩158,000
한진해운 : 시행일 - 수입과 동일시행 중순이전 시행, 인상액 - ₩116,000 / ₩157,000
천경해운 : 시행일 - 7월 27일부, 인상액 - ₩116,000 / ₩157,000
우 리 사 : 시행일 - 7월 22일 ~ 26일사이 시행, 인상액 - ₩116,000 / ₩157,000
외국적선사는 국적선사 시행후 1~2주후 시행 확답.
예외적용규정 : 현재 대기업중 운임계약이 LOADING THC 포함 업체에 대해서는 계약 만료시까지 유예. 그외 화주에 대해서는 일괄적용.

* 출처: 남성

<표 310> 2013. 7. 10. SITC 내부 이메일[390]발췌(소갑 제2-415호증)

From:
Sent: Thursday, July 11, 2013 11:06AM
To:
Cc:
Subject: IADA 회의결과- THC 인상의건 (2013.7.10)

IADA 회의결과 각사 THC 인상일자 및 금액예시(20′/40′)

1)**시행시기는 7월13일부터 8월1일까지 입니다**.

2) 기존 KRW 101,000 (20′) KRW 137,000 (40′) 에서
변경후 KRW 115,000 ~ 116,000 (20′) / KRW 155,000 ~ 158,000 (40′)
요약해서 20′ 기준 KRW15,000원 , 40′기준 KRW20,000원 수준에서인상

3) 각사별 시행시기와 주요선사 변경후요율입니다.

SINOKOR 7/25 KRW115,000 / KRW158,000
KMTC 7/13 KRW115,000 / KRW157,000
HEUNGA 7/15 KRW116,000 / KRW157,000
NAMSUNG 7/22 KRW116,000 / KRW157,000

TS LINE 7/24 WANHAI 7/25
YANGMING 8/1 EVERGREEN 8/1

참조부탁드립니다.
SITC 송○○배상

389) 2013. 7. 3. 남성 배○○가 남성 황○○ 등에게 보낸 이메일 “7.3 동정협 수출팀장 회의 결과 안내”
390) 2013. 7. 10. SITC 윤○○이 SITC 배○○, 강○○, 김지웅, 이기철, 정진호에게 보낸 이메일 “IADA

* 출처: SITC

677 이후 OOCL, 완하이 및 SITC는 위 합의에 따라 본사 측에 일반 컨테이너에 대한 THC 인상을 승인해달라는 이메일을 발송하였다. 2013. 7. 10. OOCL의 ○○○○○는 위 <표 310>과 같이 본사 ○○○○○○○○○○에게 THC 인상을 승인해달라는 내용의 이메일을 보냈다. 또한 2013. 7. 10. 완하이 강○○은 2013. 7. 8. 아래 <표 311>과 같이 ○○○○에게 2013. 7. 24.~2013. 7. 29. 기간 중 한-동남아 항로의 일반 컨테이너에 대한 THC를 116,000원/TEU, 157,000원/FEU로 인상하는 것을 승인해달라는 이메일[391]을 보냈으며, ○○○○는 이를 다시 완하이 본사에 보내어 시스템에 반영해줄 것을 요청하였다. SITC 윤○○도 2013. 7. 16. 아래 <표 312>와 같이 다른 선사들도 7월 중순부터 THC를 인상하기로 하였다는 내용과 함께 2013. 8. 5.부터 한-동남아 항로의 일반 컨테이너에 대한 THC를 115,000원/TEU, 157,000원/FEU로 인상하는 것을 승인해달라는 이메일을 보냈다.

<표 311> 2013. 7. 8.~18. 완하이 이메일 발췌(소갑 제2-416호증)

회의 결과- THC 인상의건(2013.7.10.)"

391) 고려, 홍아, 장금, 에이치엠엠, TSL, OOCL의 THC 인상금액, 인상일자에 대한 정보도 함께 제공하였다.

* 출처: 완하이

<표 312> 2013. 7. 16. SITC 내부 이메일 발췌(소갑 제2-419호증)

* 출처: SITC

678 위 피심인들의 일반 컨테이너 대한 THC 인상 사실은 아래 동정협 내부 문건 및 에이치엠엠의 내부 이메일 등을 통해서도 다시 확인된다. 이에 따르면 일반 컨테이너에 대한 THC가 115,000원～116,000원/TEU, 157,000원～158,000원/FEU 수준으로 인상되었고, 실제로 일반화주 및 대형화주를 가리지 않고 성공적으로 시행되어 수지개선에 상당한 효과가 있었음이 드러난다.

<표 313> 동정협 내부 문건 “동남아 항로 상반기 주요추진 사항” 발췌(소갑 제2-420호증)

ㅇ수출입공통 Dry 컨테이너 THC 인상 (별도 표 참조) 라인 별로 122,000~125,000 / 163,000~167,000 원 수준으로 인상함 외국적 선사들도 7월 하순 이후 본격 동참 예정 특수 컨테이너 THC 인상 (별도 표 참조) (생략) ㅇ향후 추진 및 점검사항

THC 정착에 주력(올인운임이 되지 않도록 함) – 실질 수지개선효과 상당

<표 314> 2013. 11. 12. 에이치엠엠 정○○ 이메일 발췌(소갑 제2-422호증)

2. 아래와 같이 11/8일 개최된 부산 영업팀장 회의 내용 송부 드리오니 참조 바랍니다. 1. 장 소(일시) : 동진상선 부산사무소(11/8일) 2. 참석자 – 이○○ 국장님, 고려해운/김○○ 차장, 남성해운/강○○ 계장, 장금상선/강○○ 과장, 천경해운/손○○ 차장, 한진해운/조○○ 부장, 동진상선/정○○ 부장, 정○○ 차장 현대상선/정○○ 차장, 오○○ 과장 3. 주요 내용 1) SURCHARGES 인상 추진 현황 - THC 인상 추진 이후 성공적으로 적용되고 있음 RF 업체에 대해서도 인상안 성공적 적용 중이며 각 선사별 예외 없이 적용 요청

* 출처: 에이치엠엠

<표 315> 동정협 내부 문건 “2013년도 한국발 시장동향” 발췌

¡ 부대비 - 7월 중순 이후 dry THC 인상, 공동행위 아닌 개별선사 시행의 차원 - 115,000~116,000 / 157,000~158,000 으로 현재 대부분의 선사가 시행 중 - 5월에는 스페셜 THC 인상, 다수의 선사 시행요율은 12.2~12.5 / 16.3~16.7 만원 수준

679 이와 같은 사실은 2013. 5. 30. IADA KOREA LAC 회의록 문건 및 이메일(소갑 제2-409호증), 2013. 6. 21. IADA KOREA LAC 회의록 문건 및 이메일(소갑 제2-411호증), 2013. 6. 25. 남성 김○○ 이메일 “동정협 회의 내용 보고(6/25)”(소갑 제2-412호증), 2013. 7. 2. ~ 2013. 7. 3. 남성 김○○ 및 오○○ 이메일 “한근협 회의 내용 보고(7/2)”(소갑 제2-413호증), 2013. 7. 3. 남성 배○○ 이메일 “7.3 동정협 수출팀장 회의 결과 안내”(소갑 제2-414호증), 2013. 7. 10. SITC 윤○○ 이메일 “IADA 회의 결과- THC 인상의건(2013.7.10.)”(소갑 제2-415호증), 2013. 7. 8.～2013. 7. 18. 완하이 강○○ 이메일 “Korea THC increase plan”(소갑 제2-416호증), 남성 내부문건 “수출영업팀 간부회의 자료 7.8”(소갑 제2-417호증), 2013. 7. 10.～2013. 7. 12. OOCL ○○○○ 이메일 “Increase THC - Korea for TPT Trade”(소갑 제2-418호증), 2013. 7. 16. SITC 윤○○ 이메일 “INCREASE DRY CONTAINER THC IN KOREA”(소갑 제2-419호증), 동정협 내부 문건 “동남아 항로 상반기 주요추진 사항”(소갑 제2-420호증), 동정협 내부 문건 “대표위원 간담회(내부용)”(소갑 제2-421호증), 2013. 11. 12. 에이치엠엠 정○○ 이메일 “동정협 회의 결과 통보 건”(소갑 제2-422호증) 등을 통하여 인정된

다.

⑤ 11월 최저운임 합의

680 피심인 고려, 에이치엠엠, 장금, 흥아 및 동정협[392]은 2013. 11. 19. 영업팀장 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 인도네시아착 수출 항로의 일반·원부자재·콘솔·석유화학 화물 등에 대한 최저운임을 공동으로 결정하고, 이를 2013. 12. 1.부터 실행하기로 합의하였다. 피심인들이 합의한 "운임회복 가이드라인"의 구체적인 내역은 아래 <표 316> 및 <표 317>과 같다.

<표 316> (기본) 세부 항로별 일반화물 최저운임 결정 내역[393]

수출입 구분	항로명	항구/화물 구분	최저운임
수출	인도네시아착 항로	자카르타	US$450/TEU, US$800/FEU

<표 317> (특별)계약화물에 대한 최저운임 결정 내역[394]

수출입 구분	화물명	항로(항구)명	최저운임
수출	콘솔[395]	인도네시아착 항로	US$450/TEU, US$750/FEU
	원부자재 (textile)[396]	인도네시아착 항로	US$450/TEU, US$800/FEU
	석유화학, 전자, 철, 비철 화물	인도네시아착 항로	US$400/TEU, US$700/FEU

392) 해당 회합의 결과를 정리한 문건 상에 참석자가 구체적으로 언급되어 있지 않으나, 동정협이 2020. 1. 9. 제출한 아래 문건에 따를 때 참석자는 위와 같다.

<2013. 11. 19. 회합 참석자 관련 동정협 제출자료>

2013.11.19	수출팀장 회의	인도네시아 일반 450/800불(20'/40') 텍스타일 450/800불(20'/40') 등	고려해운, 장금상선, 한진해운, 현대상선, 흥아해운

393) EBS, CIC 포함. 2013년 3월 합의 최저운임 가이드라인과 비교해보면 US$100/TEU씩 운임을 인하하였다.

394) 2012년 2월 및 3월 최저운임 가이드라인과 비교해보면 콘솔·원부자재화물의 경우 US$50/TEU씩, 석유화학 등 화물의 경우 US$100/TEU씩 운임을 인하하였다.

395) EBS(US$100/TEU, US$200/FEU), CIC(US$30/TEU, US$60/FEU) 별도 징수

681 5개 피심인들은 위 “운임회복 가이드라인”을 “개별선사 시행 컨셉”으로 실행하기로 하였다. 그리고 “인도네시아 경쟁당국의 전례를 감안”하여 화주에게 홍보할 때에도 “AMR 용어”는 사용하지 않기로 결정하였다.

<표 318> 2013. 11. 19. 영업팀장 회합 관련 문건[397] 발췌(소갑 제2-423호증)

2. 인도네시아 운임회복 가이드라인을 아래와 같이 알려 드립니다. - 아 래 – ¡ 인도네시아 운임회복 가이드라인 - 일반화물: USD 450/800 (CIC, EBS 포함) - Textile: USD 450/800 (CIC, EBS 포함) - 레진, 전자, 철, 비철: USD 400/700 + THC add up 운임 - 콘솔: USD 450/750 + EBS(100/200) + CIC(30/60) - 향후 추가 비딩 요청 시 상기 운임을 기준으로 견적함 ○ 발효일: 12월 1일 출항 분부터 시행 ○ 기타: 개별선사 시행 컨셉 (인니 경쟁당국조사 전례를 감안 문구선정에 주의, AMR 용어 사용불가)

682 이와 같은 사실은 2013. 11. 19. 동정협 수송 제13-123호 “인도네시아 운임회복 가이드라인”문건 및 이메일(소갑 제2-423호증) 등을 통하여 인정된다.

⑥ 11월 대형화주 최저운임 합의

683 국적선사 피심인 고려, 남성, 장금, 천경, 에이치엠엠, 흥아 및 외국적 선사 SITC, TSL, 씨랜드머스크, 완하이, 양밍 그리고 동정협은 2013. 11. 21., 2013. 11. 22., 2013. 11. 29. 등 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 ♠♠♠, ♡♡ 등 대형화주의 2014년 1/4분기 입찰에 대한 최저운임을 공동으로 결정하고 이에 따라 투찰하기로 합의하였다.

396) EBS, CIC 포함
397) 동정협 사무국은 위 내용을 남성 오○○ 부장, 배○○ 부장, 정○○ 과장에게 2013. 11. 19. 이메일로 전달하면서, 해당 이메일을 통해 “금일 5사 수출팀장회의시 합의된 사항”이라고 부연설명을 하였다.

684 ㉮ 대형화주 ♡♡에 대한 최저운임 관련 구체적인 합의 과정은 다음과 같다. 고려, 남성, 장금, 천경 및 흥아[398]는 ♡♡의 2014년 1/4분기 입찰의 1차 견적서 제출 마감일이었던 2013. 11. 22. 개최된 자카르타 취항선사 회의에서 해당 입찰에 대한 투찰 운임 가이드라인을 공동으로 결정하였다. 각 항로별 구체적인 운임 가이드라인은 아래 <표 319>와 같다.

<표 319> ♡♡ 1차 투찰 운임 가이드라인 결정 내역

수출입 구분	항로명	투찰가
수출[399]	자카르타착 항로	US$540/TEU
	홍콩착 항로	US$290/TEU
	태국착 항로	US$420/TEU
	베트남착 항로	US$420/TEU
	포트켈랑착 항로	US$520/TEU

685 1차 견적서 제출이 이루어진 후, 위 5개 피심인들은 2013. 12. 3. 모바일을 통하여 회합을 갖고 ♡♡가 실시하는 2014년 1/4분기 입찰에 대한 2차 투찰 운임 가이드라인을 공동으로 결정하였다. 피심인들은 2차 운임 가이드라인을 1차 운임 가이드라인보다는 같거나 낮게 책정하되, 선사 간 운임의 차이를 두기로 하였다. 즉, 각 항로별 주력선사의 경우 그 외 선사보다 US$10/TEU~US$30/TEU 낮은 운임을 투찰하도록 함으로써, 주력선사들이 낙찰받을 수 있게끔 운임 가이드라인을 결정하였다. 각 항로별 구체적인 투찰가 가이드라인은 아래 <표 320>과 같다.

<표 320> ♡♡ 2차 투찰가 가이드라인 결정 내역

398) 동정협이 이 회의의 합의사항을 정리하여 보낸 2013. 11. 22. 및 2013. 12. 3. 이메일의 수신자들이다.
399) LTHC 포함. 부산, 울산, 광양발 항로 모두 동일하게 적용

수출입 구분	항로명	투찰가
수출[400]	자카르타착 항로	흥아,고려 : US$510/TEU 그 외 : US$540/TEU
	홍콩착 항로	흥아: US$290/TEU 장금,고려,천경 : US$300/TEU
	태국착 항로	장금: US$420/TEU 그 외 : US$430/TEU
	베트남착 항로	장금,천경: US$420/TEU 그 외 : US$430/TEU
	포트켈랑착 항로	흥아, 고려: US$500/TEU 그 외 : US$520/TEU

686 이와 같은 사실은 2013. 11. 22. 동정협 이메일 “ 1차 비딩관련 가이드라인 확인 요망”문건(소갑 제2-424호증), 2013. 12. 3. 동정협의 이메일 “K 2차 비딩관련 가이드라인 확인 요망(절대 대외비!!!)”문건(소갑 제2-425호증) 등을 통하여 인정된다.

687 ㉯ 대형화주 ♠♠♠에 대한 최저운임 관련 구체적인 합의 과정은 다음과 같다. ♠♠♠가

이에 대응하여 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 천경, 흥아, SITC, TSL, 씨랜드머스크 및 완하이[401]는 최소한 2013. 10. 25. 이전에 한진해운 회의실에서 회합을 갖고 ♠♠♠의 2014년 1/4분기 전자화물 입찰에 대한 투찰 운임 가이드라인을 아래 <표 321>과 같이 공동으로 결정하였다.

<표 321> ♠♠♠ 전자화물 1차 투찰 운임 가이드라인 결정 내역

수출입 구분	항로명	투찰가
수출	자카르타착 항로	US$800/FEU
	마닐라착 항로	US$768/FEU

400) LTHC 포함. 울산,광양발 항로 기준이며 부산발 항로의 경우 위 가이드라인 운임보다 TEU당 US$20 인하하여 진행하기로 하였다.

401) 동정협이 위 합의사항을 정리하여 보낸 2013. 10. 25. 이메일의 수신자들인데, 동정협 박○○ 사무국장은 회의 참석자들에 회의록을 배포하는 것이 기본이라고 진술한바, 위 10개사가 해당 회의에 참석하였을 것으로 보인다.

	포트켈랑착 항로	US$700/FEU
	람차방착 항로	US$634/FEU
	하이퐁착 항로	US$736/FEU
	싱가포르착 항로	US$747/FEU
	KEL착 항로	US$440/FEU

688 동정협 사무국은 이 합의 내용을 정리하여 위 10개 피심인들에게 2013. 10. 25. 이메일로 전달하면서 "절대 대외비"라면서 합의 내용의 보안을 유지해 줄 것을 당부하였다. 이후 동정협 사무국은 ♠♠♠ 2014년 1/4분기 전자화물 입찰의 1차 견적서 제출 마감일이었던 2013. 10. 29. 위 합의 내용을 다시 위 11개 피심인들에게 전달하면서, "합의된 이하의 내용을 준수"하여 줄 것을 요청하였다.

<표 322> 2013. 10. 25. ♠♠♠ 1차 가이드라인 관련 동정협 이메일 발췌[402]

수신: 선사 제위
1. 발신: 사무국

1. 업무에 노고 많으십니다.
2. 대형화주 비딩 관련 확인 바라오며, **절대 대외비 바랍니다.**

40′	
	800
	768
	700
	634
	736
	747
	잠정 440

부대조건은 이미 인지하고 있는 것으로 간주하여 생략합니다.

추신: 20′의 경우 40′의 70% 금액이 적절한 수준으로 판단됩니다. 보완할 의견이 있으면 말씀해 주세요. 없으면 동의하시는 것으로 간주되며 그에 맞추어 비딩 바랍니다. 감사합니다. 끝.

689 2013. 11. 21. 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 천경, 흥아, SITC, TSL 및 양밍[403]은 "대형화주 비딩관련 실무자회의"를 열어 그간의 입찰 진행 경과와 향후

402) 동정협 사무국이 ♠♠♠ 전자화물의 입찰에 대한 1차 투찰 운임 가이드라인을 고려 성○○ 부장, 남성 배○○ 부장, 장금 김○○ 부장, 천경 오○○ 차장, 이○○ 부장, 에이치엠엠 송○○ 부장, 흥아 차○○ 팀장, TSL 정○○ 팀장, 완하이 강○○ 부장, SITC 윤○○ 팀장, 씨랜드머스크 선○○ 팀장에게 2013. 10. 25. 보낸 이메일 "비딩 관련 재확인 요망 !! (절대 대외비)"

403) 2013. 11. 21. 회합의 결과를 정리한 문건은 동정협 박○○ 사무국장에 의해서 고려, 남성, 장금, 천경, 에이치엠엠, 흥아, SITC, TSL, 양밍에게 전달되었는데, 동정협 박○○ 사무국장은 회의 참석자들에 회의록을 배포하는 것이 기본이라고 진술한바, 위 9개사가 해당 회의에 참석하였을 것으로 보

대응방향에 대해서 논의하였다. 입찰 진행 경과를 파악한 결과, 피심인들이 “기존 입장을 유지하고 견고하게 대응할 필요”가 있으며 “2차 제시 운임에도 일정한 가이드라인이 필요”하다는 데에 공감하였다. 따라서 각 피심인들은 “2차 제시 운임”을 2013. 11. 22. 12:00까지 동정협 사무국에 제출하고 사무국은 이를 취합하여 가이드라인을 작성 후 피심인들에게 회람하기로 하였다.

<표 323> 2013. 11. 21. 회합 시 합의사항 관련 동정협 이메일 발췌(소갑 제2-428호증)[404]

수신: 실무담당자 제위
참조: 수출영업팀장
2. 발신: 사무국

1. 귀사의 무궁한 발전을 기원합니다.
2. 금일 개최된 대형 관련 실무담당자회의 결과를 아래와 같이 알려 드리오며,

- 아 래 -

▣ 경과 및 합의사항
- 2차 target 운임수준이 1차 대비 70가량 하락한 구간도 있음
- 이에 선사들도 기존 입장을 유지하고 견고한 대응이 필요함
- 2차 제시 운임도 일정한 가이드라인이 필요하다는 데 공감함
- 각 선사에서 2차 제시용 운임을 사무국에 제출/취합/가이드라인 작성 후 선사에 회람
- 선사는 회람된 가이드라인 운임 이상으로 2차 운임을 제시함
- **한편, 최근 비계열사(3자) 물량의 그룹사 동일운임 요청이 빈번함. 이 부분은 향후 부작용을 감안할 때 절대 수용하면 안됨.**
- 이와 관련, 이하 표의 양식에 따라 22일(금) 12시까지 사무국에 회신 바랍니다.
- 운임(案)의 항로 별 편차가 클 경우 각 항로 주력(메인)선사의 의견이 우선 반영되며, 공란으로 남겨질 경우 가이드라인 운임 이상으로 견적하는 것으로 간주됩니다.

부산발 40' 전자 기준 / 선적지, 도착지 부대비 포함

	1차	1차 합의 운임	2차 비딩	
			의 target rate	제시운임(案) /선사명
	670	800		
	618	768		
	567	700		
	484	634		
	536	736		
	340	440		
	597	747		
	nil	nil		

인다.

690 그리고 각 피심인들은 “회람된 가이드라인 운임 이상을 2차 운임”으로 제출하기로 하였으며, 이에 따라 고려, 한진, 흥아는 2013. 11. 22. 동정협 사무국에 자신들이 판단한 “2차 제시 운임”을 사무국에 제출한 것으로 확인된다.

691 위 합의 과정을 거쳐 동정협 사무국은 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 천경, 흥아, TSL 및 양밍에게 2013. 11. 27. 이메일로 ♠♠♠가 실시하는 2014년 1/4분기 전자 화물 입찰에 대한 2차 투찰가 가이드라인[405]을 회람하였다. 각 항로별 구체적인 투찰 운임 가이드라인은 아래 <표 324>와 같다.

<표 324> ♠♠♠ 전자화물 2차 투찰 운임 가이드라인 결정 내역

수출입 구분	항로명	투찰가
수출	자카르타착 항로	US$750/FEU
	마닐라착 항로	US$718/FEU
	포트켈랑착 항로	US$650/FEU
	람차방착 항로	US$584/FEU
	하이퐁착 항로	US$686/FEU
	싱가포르착 항로	US$697/FEU
	호치민착 항로	US$690/FEU
	홍콩착 항로	US$530/FEU
	KEL착 항로	리딩2사 결정

404) 동정협 사무국이 회합의 결과를 정리하여 고려, 남성, 천경, 장금, 에이치엠엠, 흥아, TSL, SITC, 양밍에게 2013. 11. 19. 보낸 이메일 “P 2차 가이드라인 운임(案) 관련 (회신요망) -절대 대외비!!!”

405) 1차 가이드라인에서 결정한 항로에 대해서는 1차 가이드라인 운임보다 US$50/FEU씩 인하하였고, 호치민착, 홍콩착 항로가 추가되었다.

<표 325> 2013. 11. 27. ♠♠♠ 2차 가이드라인 관련 동정협 이메일 발췌(소갑 제2-429호증)[406]

수신: 선사 제위
3. 발신: 사무국

1. 업무에 노고 많으십니다.
2. 대형화주 P 2차 비딩 가이드라인입니다. **절대 대외비 바랍니다.**

40′	
JKT	750
MNL	718
PKL	650
LCB	584
HPH	686
SIN	697
HCM	690
HKG	530
KEL	1차는 440 (2차는 리딩2사 결정)

- 부대조건은 이미 인지하고 있는 것으로 간주하여 생략합니다.
- **한편, 최근 비계열사(3자) 물량의 그룹사 동일운임 요청이 빈번함. 이 부분은 향후 부작용을 감안할 때 절대 수용하면 안됨.**

추신: 20′의 경우 40′의 70% 금액이 적절한 수준으로 판단됩니다. 감안하여 주시기 바랍니다. 감사합니다. 끝.

692 이후 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 천경 및 흥아[407]는 2013. 11. 29. 카페베네에서 개최된 회의에서 투찰 운임 가이드라인을 다시 한 번 수정하였다. 즉, 피심인들은 위 <표 324>의 운임 가이드라인 중 자카르타·포트켈랑·하이퐁·호치민착 항로에 대한 운임 가이드라인을 수정하기로 하였다. 각 항로별 구체적인 투찰가 가이드라인은 아래 <표 326>과 같다.

<표 326> ♠♠♠ 전자화물 2차 투찰 운임 수정 가이드라인 결정 내역

수출입 구분	항로명	투찰가
수출[408]	자카르타착 항로	US$700/FEU
	포트켈랑착 항로	US$600/FEU
	하이퐁착 항로	US$680/FEU
	호치민착 항로	US$680/FEU

406) 동정협 사무국이 ♠♠♠ 전자화물 2차 투찰 운임 가이드라인을 고려, 남성, 천경, 장금, 에이치엠엠, 흥아, TSL, 양밍에게 2013. 11. 19. 보낸 이메일 “P 2차 가이드라인 운임(案) 관련 (회신요망) -절대 대외비!!!”

407) 동정협 사무국이 관련 합의의 내용을 전달한 2013. 11. 29. 이메일의 수신자들이다.

693 이와 같은 사실은 2013. 10. 25. 동정협 이메일 “비딩 관련 확인요망(절대 대외비!!)”문건 및 2013. 10. 29. 동정협 이메일 “[Reminder] 비딩 관련 재확인 요망 !! (절대 대외비)” 문건(소갑 제4-426호증), 2013. 11. 19. 동정협 이메일 “대형화주 P 비딩관련 실무자회의(21/목) 개최 - 대외비” 문건(소갑 제4-427호증), 2013. 11. 21. 동정협 이메일 “P 2차 가이드라인 운임(案) 관련 (회신요망) - 절대 대외비!!!”문건(소갑 제4-428호증), 2013. 11. 27. 동정협 이메일 “[Reminder] P 2차 가이드라인 (절대 대외비!!!)”문건(소갑 제4-429호증), 2013. 11. 29. 동정협 이메일 “P 전자 가이드라인 확인 바랍니다(대외비!!!)”문건(소갑 제4-430호증), 피심인 동정협 박○○ 국장 진술조서 등을 통하여 인정된다.

(나) 수입 항로 관련 합의

① 2월 최저운임 합의

694 피심인 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아 및 동정협[409]은 2013. 2. 1. 한국선주협회 회의실에서 회합을 갖고 동남아발 한국착 수입 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 호치민·샤먼발 냉동화물 최저운임을 공동으로 결정하고, 이를 2013. 2. 7.(샤먼) 및 2013. 2. 25.(호치민)부터 시행하기로 합의하였다. 피심인들이 합의한 세부 항로별 “운임회복 가이드라인”은 아래 <표 327>과 같다.

<표 327> (특별)냉동화물에 대한 최저운임 결정 내역

수출입 구분	화물명	항로(항구)명	최저운임
수입	냉동화물	호치민-부산	US$900/TEU, US$1,300/FEU (EBS 별도)
		호치민-인천	US$1,000/TEU, US$1,500/FEU (EBS 별도)
		샤먼-부산	(TEU) US$25 +RCS(100) + CIC(50) +CAF&BAF[410]

408) 부대조건은 인지하고 있는 것으로 간주한다면서 이메일 상 생략하였으며, 동정협은 이 메일에서는 20피트 컨테이너의 경우 40피트 컨테이너 운임의 70%가 적절한 수준으로 판단된다는 것을 덧붙였다.

409) 회의록에 따르면, 에이치엠엠은 해당 회합에 “사전양해 후 불참”하였으나 동정협 사무국에 의해서 해당 회합의 결과를 정리한 회의록을 2013. 2. 1. 이메일로 전달받았다.

			(FEU) US$50 +RCS(200) + CIC(100) +CAF&BAF
		샤먼-인천	(TEU) US$7~80 +RCS(100) + CIC(50) +CAF&BAF (FEU) US$150 +RCS(200) + CIC(100) +CAF&BAF

695 이와 같은 사실은 2013. 2. 1. 수송 제13-12호 “동정협 수입영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-433호증) 등을 통하여 인정된다.

② 3월 최저운임 합의

696 피심인 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아 및 동정협[411]은 2013. 3. 6. 영업팀장 회합을 갖고 동남아발 한국착 수입 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 호치민·태국발 일반화물 및 계약화물에 대한 최저운임을 공동으로 결정하고, 이를 2013. 3. 25.(일반화물) 및 2013. 4. 1.(계약화물)부터 시행하기로 합의하였다.

697 위 피심인들이 합의한 일반화물과 톱밥, 비료, 가구, 타피오카, PB 등 계약화물에 대한 “운임회복 가이드라인”의 항로별 구체적인 내역은 아래 <표 328> 및 <표 329>와 같다.

<표 328> (기본)세부 항로별 일반화물 최저운임 결정내역[412]

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임

410) RCS, CIC BAF, CAF 모두 부대운임의 한 종류이다.

411) 해당 회합의 결과를 정리한 문건 상 참석자는 분명하지 않으나, 동정협 사무국이 해당 회합의 결과를 정리한 문건을 위 7개 선사에게 보낸 점, 그간 동정협 영업팀장 회의에 동정협 회원사들이 참석해 왔다는 점, 동정협이 2020. 1. 9. 제출한 아래 문건 등을 고려하면 합의참가자는 이와 같다.

<2013. 3. 6. 회합 참석자 관련 동정협 제출자료>

구분	협의일자	회의명	주요내용	협의 시 참석한 선사
운임회복 (가이드)	2013.3.6	수입팀장 회의	호치민(부산, 울산, 광양) 80/150불(20'/40'), (인천) 100/200불 (20'/40') 등 태국 일반화물 150/300불(20'/40') 등	고려해운, 남성해운, 장금상선, 천경해운, 팬오션, 한진해운, 현대상선, 흥아해운

412) 2012년 7월·8월·9월 합의 최저운임 가이드라인과 비교하였을 때, 호치민발 인천착 항로 일반화물의 경우 US$50/TEU씩 인상하였다.

수입	호치민발 항로	부산,울산,광양	US$80/TEU, US$150/FEU (EBS 별도징수)
		인천	US$100/TEU, US$200/FEU (EBS 별도징수)
	태국발 항로	-	US$150/TEU, US$300/FEU (EBS 별도징수)

<표 329> (특별)계약화물에 대한 최저운임 결정 내역

수출입 구분	화물명	항로(항구)명	최저운임
수입	톱밥, 비료, 가구 등 주력품목	호치민-부산,울산,광양	US$50/TEU, US$100/FEU (EBS 별도징수)
		호치민-인천	US$80/TEU, US$150/FEU (EBS 별도징수)
	타피오카	태국	US$50/TEU (EBS 별도징수)
	PB	태국	US$300/FEU (EBS 포함)

698 이와 같은 사실은 2013. 3. 7. 수송 제13-29호 "호치민, 태국발 한국향 운임회복 가이드라인"문건(소갑 제2-434호증)등을 통하여 인정된다.

③ 4월 최저운임 합의

699 ㉮ 피심인 국적선사 고려, 에이치엠엠 및 외국적선사 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이, 양밍 그리고 동정협[413]은 2013. 4. 1. 회합을 갖고 동남아발 한국착 수입항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 대만발 일반화물에 대한 최저운임을 공동으로 결정하고, 이를 2013. 4. 15.부터 시행하기로 합의하였다.

700 피심인들이 합의한 "운임회복 가이드라인"의 세부 항로별 구체적인 내역은 아래 <표 330>과 같다.

413) 해당 회합의 결과를 정리한 문건 상 참석자는 분명하지 않으나, 동정협이 2020. 1. 9. 제출한 아래 문건 등을 고려하면 합의참가자는 이와 같다.

<2013. 4. 1. 회합 참석자 관련 동정협 제출자료>

구분	협의일자	회의명	주요내용	협의 시 참석한 선사
운임회복 (가이드)	2013. 4.1	수입팀장 회의	KEL&TXG : 부산 150/300불(20'/40') 등 KHH : 부산 30/60불(20'/40') 등	APL, 에버그린, 현대상선, 고려해운, MCC, 완하이, 양밍

<표 330> (기본)세부 항로별 일반화물 최저운임 결정내역

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임
수입[414]	대만발 항로	KEL,타이중-부산	US$150/TEU, US$300/FEU
		KEL,타이중-인천	US$250/TEU, US$450/FEU
		가오슝-부산	US$30/TEU, US$60/FEU
		가오슝-인천	US$130/TEU, US$260/FEU

701 ㉯ 아울러 피심인 국적선사 고려, 남성, 장금, 천경, 팬오션, 흥아 및 외국적선사 CNC, SITC, TSL, 완하이, 양밍 그리고 동정협[415]은 2013. 4. 19. 영업팀장 회합을 갖고 동남아발 한국착 수입 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 샤먼발 일반화물에 대한 최저운임을 공동으로 결정하여 시행하기로 합의하였다.

702 피심인들이 합의한 "운임회복 가이드라인"의 세부 항로별 구체적인 내역은 아래 <표 331>과 같다.

<표 331> (기본)세부 항로별 일반화물 최저운임 결정내역

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임
수입[416]	샤먼발 항로	부산	US$10/TEU, US$20/FEU
		인천	US$30/TEU, US$60/FEU

703 이후 고려, 남성, 장금, 천경, 팬오션, 흥아, CNC, SITC, TSL, 완하이, 양밍,

414) EBS(US$150/TEU, US$300/FEU) 별도징수. 이 가이드라인은 CC(도착지불 화물)에 한정하고 PP(출발지불 화물)는 현지 가이드라인에 따르기로 하였다.

415) 해당 회합의 결과를 정리한 문건 상 참석자는 분명하지 않으나, 동정협이 2020. 1. 9. 제출한 아래 문건 등을 고려하면 합의참가자는 이와 같다.

<2013. 4. 1. 회합 참석자 관련 동정협 제출자료>

구분	협의일자	회의명	주요내용	협의 시 참석한 선사
운임회복 (가이드)	2013. 4.19	수입팀장 회의	샤먼-인천 30/60불(20'/40'), 샤먼-부산 10/20불(20'/40')	고려해운, 남성해운, 장금상선, 천경해운, 흥아해운, CMA, SITC, 팬오션, TSL, 완하이, 양밍

416) CIC, LTHC, 도착지 CAF 및 BAF 별도징수

동정협[417]은 2013. 5. 6. “취항선사 회의”에서 샤먼발 항로의 최저운임 가이드라인을 아래 <표 332>와 같이 수정하여 2013. 5. 1.부터 시행하기로 합의하였다.

<표 332> (기본)세부 항로별 일반화물 최저운임 결정내역

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임
수입[418]	샤먼발 항로	부산	US$5/TEU, US$10/FEU + CIC + LTHC + Doc fee
		인천	US$50/TEU, US$10/FEU+ CIC + LTHC

704 이와 같은 사실은 2013. 4. 1. 수송 제13-45호 “대만-한국 항로 운임회복 가이드라인” 문건(소갑 제2-435호증), 2013. 4. 19. 수송 제13-54호 “샤먼-한국 항로 운임회복 가이드라인” 문건(소갑 제2-436호증), 2013. 4. 26. 수송 제13-59호 “동정협 수입영업팀장 회의록” 문건(소갑 제2-437호증), 2013. 5. 6. 수송 제13-64호 “샤먼-한국 항로 운임회복 가이드라인” 문건(소갑 제2-438호증) 등을 통하여 인정된다.

④ 6월 최저운임 합의

705 피심인 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아 및 동정협[419]은

417) 해당 회합의 결과를 정리한 문건 상 참석자는 분명하지 않으나, 동정협이 2020. 1. 9. 제출한 아래 문건 등을 고려하면 합의참가자는 위와 같다.

<2013. 4. 1. 회합 참석자 관련 동정협 제출자료>

구분	협의일자	회의명	주요내용	협의 시 참석한 선사
운임회복 (가이드)	2013.5.6	수입팀장 회의	샤먼 5/10불(20'/40')	고려해운, 남성해운, 장금상선, 천경해운, 흥아해운, CMA, SITC, 팬오션, TSL, 완하이, 양밍

418) 도착지 CAF, BAF 별도징수

419) 해당 회합의 결과를 정리한 문건 상 참석자는 분명하지 않으나, 동정협은 이 날 회합의 결과를 정리한 문건을 7개 국적선사에게 2013. 6. 25. 이메일로 배포한 점, 동정협이 2020. 1. 9. 제출한 아래 문건 등을 고려하면 합의참가자는 이와 같다.

<2013. 6. 25. 회합 참석자 관련 동정협 제출자료>

구분	협의일자	회의명	주요내용	협의 시 참석한 선사

2013. 6. 25. 영업팀장 회합을 갖고 동남아발 한국착 수입 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 베트남·태국·셰코우·말레이시아발 일반화물 및 계약화물에 대한 최저운임을 공동으로 결정하고, 이를 2013. 7. 1.부터 시행하기로 합의하였다.

706 위 8개 피심인들이 합의한 일반화물과 톱밥, PB 등 계약화물에 대한 "운임회복 가이드라인"의 세부 항로별 구체적인 내역은 아래 <표 333> 및 <표 334>와 같다.

<표 333> (기본)세부 항로별 일반화물 최저운임 결정내역

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임
수입	베트남발 항로	부산	US$100/TEU, US$200/FEU + EBS(US$150/300)
		인천	US$120/TEU, US$240/FEU + EBS
	태국발 항로	부산	US$100/TEU, US$200/FEU + EBS
		인천	US$180/TEU, US$360/FEU + EBS
	셰코우발 항로	부산	US$100/TEU, US$200/FEU + EBS
		인천	US$150/TEU, US$300/FEU + EBS
	말레이시아발 항로	부산	US$50/TEU, US$100/FEU + EBS
		인천	US$100/TEU, US$200/FEU + EBS

<표 334> (특별)계약화물에 대한 최저운임 결정 내역

수출입 구분	화물명	항로(항구)명	최저운임
수입	톱밥	베트남	US$50/TEU, US$100/FEU + EBS
	PB	태국	기 선적선사에서 일정수준의 RR

707 이와 같은 사실은 2013. 6. 25. 수송 제13-87호 "동남아-한국 수입화물 운임회복 가이드라인" 문건 및 이메일(소갑 제2-439호증)등을 통하여 인정된다.

운임회복 (가이드)	2013.6.25	수입팀장 회의	베트남-부산 100/200불(20'/40'), 태국-부산 100/200불(20'/40') 등	고려해운, 남성해운, 장금상선, 천경해운, 팬오션, 한진해운, 현대상선, 흥아해운

⑤ 8월 최저운임 합의

708 피심인 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 천경, 흥아 및 동정협[420]은 2013. 8. 28. 영업팀장 회합을 갖고 동남아발 한국착 수입 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물 운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 호치민·태국발 일반화물 및 계약화물에 대한 최저운임을 공동으로 결정하고, 이를 2013. 9. 14.부터 시행하기로 합의하였다.

709 위 7개 피심인들이 합의한 일반화물과 톱밥, PB 등 계약화물에 대한 "운임회복 가이드라인"의 세부 항로별 구체적인 내역은 아래 <표 335> 및 <표 336>과 같다.

<표 335> (기본)세부 항로별 일반화물 최저운임 결정내역

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임
수입	베트남발 항로	부산,광양	US$100/TEU, US$200/FEU + EBS(US$150/300)
		인천	US$120/TEU, US$240/FEU + EBS
	태국발 항로	부산,광양	US$100/TEU, US$200/FEU + EBS
		인천	US$180/TEU, US$360/FEU + EBS

<표 336> (특별)계약화물에 대한 최저운임 결정 내역

수출입 구분	화물명	항로(항구)명	최저운임
수입	톱밥,우드펠릿	호치민-부산,광양	US$50/TEU, US$100/FEU + EBS
		호치민-인천	US$80/TEU, US$160/FEU + EBS

420) 해당 회합의 결과를 정리한 문건 상 참석자는 분명하지 않으나, 동정협은 이 날 회합의 결과를 정리한 문건을 6개 국적선사에게 2013. 8. 28. 이메일로 배포한 점, 동정협이 2020. 1. 9. 제출한 아래 문건 등을 고려하면 합의참가자는 위와 같다.

<2013. 8. 28. 회합 참석자 관련 동정협 제출자료>

구분	협의일자	회의명	주요내용	협의 시 참석한 선사
운임회복 (가이드)	2013.8.28	수입팀장 회의	호치민-인천 톱밥, 우든펠릿 80/160불(20'/40')	고려해운, 남성해운, 장금상선, 천경해운, 한진해운, 현대상선, 흥아해운

	PB	태국	간사선사(고려)에서 현지 주재원 회의결과 피드백하기로 함[421]

710 이와 같은 사실은 2013. 8. 28. 수송 제13-103호 “동남아-한국 수입화물 9월 운임회복 가이드라인” 문건 및 이메일(소갑 제2-440호증)등을 통하여 인정된다.

(다) 합의의 실행

711 피심인들은 위와 같이 합의한 한-동남아 항로의 컨테이너 해상운송 서비스에 대한 최저운임 가이드라인, THC 인상을 각 합의 시 결정한 시행일 이후부터 화물운송 계약 시 적용하거나 운임 결정의 기준으로 삼음으로써 합의를 실행하였다. 이는 전술하였듯이 합의 이후의 수 차례의 회합을 통해 최저운임 가이드라인, THC의 실행 여부를 지속적으로 상호 감시·점검하고 피심인 스스로 합의 준수 상황 및 운임 인상 효과를 평가한 사실 등을 통하여 확인할 수 있다.

712 피심인들은 한국발 동남아착 수출 항로에서 2013년 2월 일반화물, 콘솔화물, 원부자재화물, 대형화주 입찰화물 등 각 화물별로 운임 가이드라인을 계획적·순차적으로 합의한 후, 이러한 합의의 실행을 담보하기 위하여 각 항로별 ‘책임선사’를 결정하여 해당 ‘책임선사’가 자신이 담당하는 항로에서의 운임인상을 이끌어가기로 하는 합의까지 나아갔다. 이후 2013. 4. 15. 영업팀장 회합에서 콘솔화물의 경우 “홍보완료 및 원만시행”을 확인하였고 원부자재화물의 경우 “가이드라인 준수를 재확인”하였으며, 대형화주의 화물의 경우 입찰 진행 상황을 점검하였다.

713 동남아발 한국착 수입 항로에서는 2013. 2. 1. 회합 시 운임인상이 가능한 항로 중심으로 기본운임 인상을 추진하였다. 특히, 단체명, ‘AMR’ 등 “공동행위를 연상시키는 단어 사용을 금지”하고 “개별선사 차원의 RR”이라고만 홍보하도록 하는 등 보다 은밀하게 최저운임 가이드라인을 시행하였다. 또한, 피심인들은 2013. 4. 25. 회합 시 호치민발 항로에서 “가이드라인 운임이 원만히 시행 중”임을 확인하였다.

421) 다만 피드백을 하였는지 여부 및 그 금액이 얼마인지는 확인되지 않는다.

714 한편, 한-동남아 수출·수입 항로에 공통으로 적용된 THC 인상과 관련하여 피심인들은 아래 <표 337> 및 <표 338>에서 보는 바와 같이 자신들이 2013년 4월 및 7월 합의한 대로 특수 컨테이너 및 일반 컨테이너에 대한 THC를 인상·시행하였다.

<표 337> 2013. 4. 특수컨테이너 THC 인상 합의 관련 피심인별 실행 내역

	인상된 THC	시행일
고려	122,000원/TEU, 163,000원/FEU	2013. 5. 12.
남성	122,000원/TEU, 163,000원/FEU	2013. 5. 16.
장금	125,000원/TEU, 165,000원/FEU	2013. 5. 15.
천경	122,000원/TEU, 163,000원/FEU	2013. 5. 25.
팬오션	125,000원/TEU, 165,000원/FEU	-
에이치엠엠	140,000원/TEU, 180,000원/FEU	2013. 7. 15.
흥아	-	-

<표 338> 2013. 7. 일반컨테이너 THC 인상 합의 관련 피심인별 실행 내역

	인상된 THC	시행일
고려	115,000원/TEU, 157,000원/FEU	2013. 7. 15.
남성	116,000원/TEU, 157,000원/FEU	2013. 7. 22.
장금	115,000원/TEU, 158,000원/FEU	2013. 7. 18.[422]
천경	116,000원/TEU, 157,000원/FEU	2013. 7. 27.
에이치엠엠	115,000원/TEU, 156,000원/FEU	2013. 7. 29.[423]
흥아	116,000원/TEU, 157,000원/FEU	2013. 7. 15.
CNC	116,000원/TEU, 157,000원/FEU	2013. 8. 15.
OOCL	115,000원/TEU, 156,000원/FEU	2013. 8. 15.
PIL	115,000원/TEU, 155,000원/FEU	2014. 2. 15.
SITC	115,000원/TEU, 157,000원/FEU	2013. 8. 5.
TSL	116,000원/TEU, 157,000원/FEU	2013. 7. 24.
씨랜드머스크	115,000원/TEU, 160,000원/FEU	2013. 8. 1.
에버그린	120,000원/TEU, 160,000원/FEU	2014. 7. 1.
완하이	116,000원/TEU, 157,000원/FEU	2013. 7. 24.
양밍	116,000원/TEU, 157,000원/FEU	2013. 8. 1.

715 이와 같은 사실은 고려의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-39호증), 남성의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-40호증), 장금의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-46호증), 천경의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-47호증), 팬오션의 THC, EBS, CCF

422) 수출 항로 기준이며, 수입 항로의 경우 2013. 7. 16.부터 시행하였다.
423) 수출 항로 기준이며, 수입 항로의 경우 2013. 7. 15.부터 116,000원/TEU, 158,000원/FEU로 시행하였다.

등 부대운임 변동내역(소갑 제4-48호증), 에이치엠엠의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 4-45호증), 흥아의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-49호증), CNC의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-50호증), OOCL의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-52호증), PIL의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-53호증), SITC의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-54호증), TSL의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-55호증), 씨랜드머스크의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-56호증), 에버그린의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-57호증), 완하이의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-58호증), 양밍의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-59호증) 등을 통하여 인정된다.

(12) 2014년 기간 중 합의와 실행 내역

(가) 수출 항로 관련 합의

① 2월 최저운임 합의

716 피심인 국적선사 고려, 남성, 동영, 동진, 에이치엠엠, 장금, 천경, 흥아 및 외국적선사 CNC, GSL, OOCL, PIL, SITC, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이, 양밍 그리고 동정협은 2014. 1. 21., 2014. 2. 6., 2014. 2. 13., 2014. 2. 19., 2014. 2. 27., 2014. 3. 6. 한국선주협회 회의실, 장금 회의실 등지에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 한국발 동남아착 수출 항로의 일반화물의 최저운임을 공동으로 결정하고, 이를 2014. 3. 14.부터 실행하기로 합의하였다.

717 위 피심인들이 합의한 세부 항로별 최저운임 가이드라인은 아래 <표 339>와 같다.

<표 339> (기본) 세부 항로별 일반화물 최저운임 결정 내역[424]

수출입 구분	항로명	항구/화물 구분	최저운임
수출	홍콩착 항로	부산,광양	US$150/TEU, US$300/FEU
		인천,울산	US$200/TEU, US$400/FEU
	베트남착 항로	부산,광양	US$350/TEU, US$650/FEU
		인천,울산	US$400/TEU, US$750/FEU
	태국착 항로	부산,광양,인천	US$350/TEU, US$650/FEU
		울산	US$400/TEU, US$750/FEU
	싱가포르착 항로	-	US$350/TEU, US$650/FEU
	포트켈랑착 항로	-	1 tier: US$450/TEU, US$850/FEU 2 tier: US$400/TEU, US$700/FEU
	페낭,파사르구당착 항로	-	1 tier: US$500/TEU, US$950/FEU 2 tier: US$450/TEU, US$800/FEU
	자카르타착 항로	부산,광양,인천	US$450/TEU, US$800/FEU
		울산	US$500/TEU, US$900/FEU
	마닐라착 항로	-	1 tier: US$400/TEU, US$700/FEU 2 tier: US$350/TEU, US$700/FEU

718 합의 과정을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다. 고려, 에이치엠엠 장금, 흥아 등 국적선사와 CNC, GSL, OOCL, PIL, SITC, 씨랜드머스크, 완하이, 양밍 등 외국적선사가 참석한 2014. 1. 21.(한국선주협회 제2회의실) IADA KOREA LAC 회의에서는 IADA 차원의 2014년 3월 운임인상(RR) 계획에 대한 구체적인 실행방안을 논의하기 위하여 2월 초 항로별 sub-com 회의를 개최하기로 합의하였다.

719 이후 2014. 2. 13. sub-com 회합에 참석한 피심인들[425]은 아래 <표 340>과 같이 한국발 대만·베트남·태국·인도네시아·말레이시아·필리핀착 수출 항로의 일반화물에 대한 최저운임 가이드라인을 합의하고 이를 2014. 3. 14.부터 시행하기로

424) EBS 포함한 금액이다. 2013년 4월 합의 최저운임 가이드라인과 비교해보면 포트켈랑착 항로의 경우 기존 운임을 그대로 유지하였고, 홍콩착 항로의 경우 US$150/TEU씩, 베트남·태국·자카르타착 항로의 경우 US$100/TEU씩, 싱가포르·마닐라착 항로의 경우 US$50/TEU씩 운임을 인하하였다. 페낭·파사르구당착 항로의 경우 US$50/TEU씩 운임을 인상하였다. 전반적으로 최저운임은 인하되었으나, 시장운임이 이보다 더 아래에 있는 상황이라서 합의한 최저운임을 준수하는 것이 운임을 인상시키는 효과를 내는 상황인 것으로 판단된다.

425) 통상 동정협 사무국이 회의 참석을 요청하면 대부분의 선사들이 다른 일정이 없는 한 참석하여 온 점, 2014. 2. 13. 회의의 결과를 다시 확인한 2014. 2. 27. 회의에도 2014. 2. 13. 회의 참석 대상 선사들이 GSL을 제외하고는 모두 참석하였다는 점을 고려하면 동정협의 2014. 2. 7. 이메일에 언급된 선사들이 2014. 2. 13. 회의에 참석한 것으로 보인다.

하였다. 그리고 홍콩·남중국·싱가포르착 항로의 최저운임 가이드라인은 2월 마지막주 IADA KOREA LAC 회의에서 다시 논의하기로 하였다.

720 이때, 화주들에게는 "US$100/200의 운임회복으로 공지"하되, 내부적으로는 합의한 "가이드라인(대외비)"을 시행하기로 하였다. 아울러 지난 합의들과 마찬가지로 운임인상의 대상 화물은 각 피심인들이 기존에 선적하고 있던 화물로 하면서 "신규화물 유치는 자제"하기로 하였다.

721 동정협 사무국은 2014. 2. 13. 회합에서 합의된 내용을 정리하여 2014. 2. 14. 이메일로 고려, 남성, 동영, 동진, 에이치엠엠, 장금, 천경 및 흥아[426] 등 국적선사에게 배포하였다.

<표 340> 2014. 2. 13. sub-com 회합 관련 동정협 내부 문건 발췌(소갑 제2-444호증)

2. 2월 13일 개최된 동남아항로 취항 주요선사 항로 별 대책회의(sub-com) 에서 도출된 3월 운임회복 가이드라인을 아래와 같이 알려 드립니다. 시행에 차질이 없도록 사전에 충분히 홍보하여 주시기 바랍니다.

- 아 래 –

* **동남아항로 3월 14일 운임회복 가이드라인**

① 대외홍보 시 US$100/200의 운임회복으로서 공지함.
② 운임회복은 신규화물 유치 자제 또는 금지로서 기존화물의 운임인상에 집중함.
③ **내부적으로는 가이드라인 (대외비) 을 확보함.**

○ AMR 이라는 용어 자제 요망.
○ **가이드라인은 유류할증료 (EBS) 포함한 운임** (이하 US$표기 생략)

* **대만**
- 대만 본사차원에서 우선 논의하여 결과를 피드백 하기로 함.

* **호치민**
- 350/650 (부산, 광양)

426) 동진은 동정협에 2014. 4. 1. 회원으로 가입하였으므로 정식 가입일 이전부터 회합의 결과를 전달받은 것으로 보인다. 동영의 경우 2016. 3. 25. 범주 박○○의 이메일에 따르면 "동영해운의 경우 사실상 남성해운과 동일회사나 다름없어 서비스 전반에 걸쳐 독자 액션 없이 남성해운에 편승하여 사업운영 -> 2社(동영/남성) 중 1社만 회원가입"이라고 설명하고 있음을 고려해 볼 때, 동영이 동정협 회원사는 아니지만 동정협 회원사인 남성을 통하여 동정협과 연관되어 있으므로 동정협 회합에 참석한 것으로 판단된다.

- 400/750 (인천, 울산)

* **하이퐁**
- 350/650 (부산, 광양)
- 400/750 (인천, 울산)

* **태국**
- 350/650 (부산, 광양, 인천)
- 400/750 (울산)

* **자카르타**
- 450/800 (부산, 광양, 인천)
- 500/900 (울산)

* **말레이시아 (PKL)**
- 1st tier:450/800
- 2nd tier:400/700
- 부산, 광양, 인천 동일, 울산은 대부분 비딩이라 의미 없음
- PEN, PSG는 50/100 add up

* **마닐라**
- 1st tier:400/700
- 2nd tier:350/700(T/T6일 이상 서비스)
- 부산, 광양, 인천, 울산 동일
- 참고로 마닐라 터미널 상황 감안할 때 당분간 PCS 계속 징수 권고

* **홍콩, SPRC, 싱가포르**
- 2월 마지막 주 취항선사 전체회의(LAC)에서 논의

* 위 일반화물 가이드라인 외에 원부자재, 콘솔 등에 대해서는 별도의 회의로서 가이드라인 정립 예정.

722 이후 2014. 2. 27.(한국선주협회 제2회의실) 개최된 IADA KOREA LAC 회합에서 고려 심○○, 에이치엠엠 송○○, 장금 정○○, 김○○, 금○○, 흥아 차○○, CNC 김○○, OOCL ○○○○○○, PIL 한○○, SITC 송○○, 씨랜드머스크 선○○, 에버그린 안○○, 완하이 강○○ 및 양밍 조○○은 위 sub-com 회합에서의 합의사항을 확인하면서 홍콩·싱가포르착 수출 항로에 대한 최저운임 가이드라인에 대하여 추가로 합의하였다.

<표 341> 2014. 2. 27. IADA KOREA LAC 회합 회의록 발췌(소갑 제2-446호증)

2. RR of Mar 14

She then asked the sub-com chair-lines to report on the agreements from each corridor-wise

sub-committee meetings. Based on the reports of each sub-com discussions, participants reviewed them and confirmed the voluntary March 14 RR of USD 50/100. For its pragmatic strategy details, the players agreed the following voluntary and non-binding guided benchmark rates effective from March 14.

POD	BMR (20'/40' Unit:USD)
HONGKONG	150 / 300 (PUS, KWY)
	200 / 400 (INC, ULS)
VIETNAM	350 / 650 (PUS, KWY)
	400 / 750 (INC, ULS)
THAILAND	350 / 650 (PUS, KWY, INC)
	400 / 750 (ULS)
SINGAPORE	350 / 650
PORTKELANG	450 / 850 (1st tier)
	400 / 700 (2nd tier)
Penang, Pasirgudang	Add up 50 /100 on top of PKL
JAKARTA	450 / 800 (PUS, KWY, INC)
	500 / 900 (ULS)
MANILA	400 / 700 (1st tier)
	350 / 700 (2nd tier)

Effective Date: March 14

723 2014. 4. 2.(한국선주협회 제2회의실) 개최된 IADA KOREA LAC 회합[427]에서는 최저운임 가이드라인 합의를 통해 운임이 인상되었는지 여부를 점검하였다. 점검 결과, 아래 <표 342>와 같이 "포트켈랑·호치민·태국·자카르타·마닐라착 항로에서는 좋은 성과"를 보였으며, "싱가포르착 항로의 경우 나쁘지 않은 상황"임을 확인하였다.

<표 342> 2014. 4. 2. IADA KOREA LAC 회합 관련 회의록 발췌(소갑 제2-448호증)

2.Review on RR of Mar 14

Member lines around the table took the interim reviews on RR of Mar 14. Voices below were reported by most participants.

PKL, HCM, THL, JKT and MNL trades show better performance. Otherwise it is not easy to catch the RR targets on HPH and HKG. On the other hand, it is not bad on Sin.

724 이와 같은 사실은 2014. 1. 21. IADA KOREA LAC 회의록 문건(소갑 제2-441호증), 2014. 2. 6. 동정협 수송 제14-13호 "동정협 수출영업팀장 회의록" 문

427) 고려, 장금, 흥아, 에이치엠엠, CNC, 에버그린, 씨랜드머스크, OOCL, PIL, SITC, 완하이, 양밍 등이 참석하였다.

건 및 이메일(소갑 제2-442호증), 2014. 2. 7. 수송 제14-14호 “[Reminder] 동남아항로 3월 운임회복 항로별 대책회의(13/목) 개최 - 시간,장소 확인 요망” 문건 및 이메일(소갑 제2-443호증), 2014. 2. 14. 수송 제14-21호 “동남아항로 3월 운임회복 가이드라인” 문건 및 이메일(소갑 제2-444호증), 2014. 2. 21. 수송 제14-24호 “동정협 2014년도 총회 겸 제1회 대표위원회의 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-445호증), 2014. 2. 27. IADA KOREA LAC 회의록 문건(소갑 제2-446호증), 2014. 3. 6. 동정협 이메일 “근해선사 사장단 조찬회 관련 보고”문건(소갑 제2-447호증), 2014. 4. 2. IADA KOREA LAC 회의록 문건(소갑 제2-448호증), 피심인 홍아 차○○ 상무 진술조서, 피심인 천경 이○○ 이사 진술조서 등을 통하여 인정된다.

② 4월 최저운임 합의

725 피심인 국적선사 고려, 남성, 동영, 동진, 에이치엠엠, 장금, 천경, 홍아 및 외국적선사 CNC, COSCO, OOCL, PIL, SITC, TSL, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이, 양밍 그리고 동정협은 2014. 4. 2., 2014. 4. 9., 2014. 4. 15. 한국선주협회 회의실 등지에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 한국발 동남아착 수출 항로의 일반화물의 최저운임을 공동으로 결정하고, 이를 2014. 4. 15.부터 실행하기로 합의하였다.

726 위 피심인들이 합의한 세부 항로별 “운임회복 가이드라인”은 아래 <표 343>과 같다.

<표 343> (기본) 세부 항로별 일반화물 최저운임 결정 내역[428]

수출입 구분	항로명	항구/화물 구분	최저운임

428) EBS 포함한 금액이다. 2014년 2월 합의 최저운임 가이드라인과 비교해보면 홍콩·태국·싱가포트·자카르타착 항로의 경우 기존 운임을 그대로 유지하였고, 베트남·말레이시아·마닐라착 항로의 경우 US$50/TEU씩 운임을 인상하였다.

수출	홍콩착 항로	부산,광양	US$150/TEU, US$300/FEU
		인천,울산	US$200/TEU, US$400/FEU
	베트남착 항로	호치민-부산,광양	1 tier: US$380/TEU, US$700/FEU 2 tier: US$350/TEU, US$650/FEU
		호치민-인천,울산	US$400/TEU, US$750/FEU
		하이퐁-부산,광양	US$400/TEU, US$700/FEU
		하이퐁-인천,울산	US$400/TEU, US$750/FEU
	태국착 항로	부산,광양,인천	US$350/TEU, US$650/FEU
		울산	US$400/TEU, US$750/FEU
	싱가포르착 항로	-	US$350/TEU, US$650/FEU
	포트켈랑착 항로	-	1 tier: US$500/TEU, US$900/FEU 2 tier: US$450/TEU, US$500/FEU
	페낭,파사르구당착 항로	-	1 tier: US$550/TEU, US$1,000/FEU 2 tier: US$500/TEU, US$600/FEU
	자카르타착 항로	부산,광양,인천	US$450/TEU, US$800/FEU
		울산	US$500/TEU, US$900/FEU
	마닐라착 항로	-	US$450/TEU, US$800/FEU US$400/TEU, US$750/FEU

727 합의 과정을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다. 고려, 에이치엠엠, 장금 및 흥아 등 국적선사와 CNC, COSCO, OOCL, PIL, SITC, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이 및 양밍 등 외국적선사는 2014. 4. 2.(한국선주협회 제2회의실) IADA KOREA LAC 회합에서 지난 2월 합의하였던 최저운임 가이드라인의 준수 여부를 점검한 후, 추가로 운임인상을 실행하기로 하였다. 이에 해당 회합에 참석한 고려 심○○, 에이치엠엠 송○○, 장금 정○○, 김○○, 흥아 차○○, CNC 김○○, OOCL ○○○○○, COSCO 김○○, PIL 한○○, SITC 송○○, 씨랜드머스크 선○○, 에버그린 안○○, 완하이 강○○, 양밍 조○○은 아래 <표 344>와 같이 한국발 동남아착 항로에 대한 최저운임 가이드라인("Benchmark rates"로 표기)을 공동으로 결정하고 이를 2014. 4. 15.부터 시행하기로 합의하였다.

<표 344> 2014. 4. 2. IADA KOREA LAC 회합 회의록 발췌(소갑 제2-448호증)

3.Ad hoc RR of USD50/Teu w.e.f Apr 15

On the reviews on Mar RR, the member lines agreed the voluntary ad-hoc RR of USD 50/Teu on some selected corridors. The players hold corridor-wise sub-com then secured below voluntary and non-binding guided benchmark rates effective from Apr 15.

POD	BMR (20'/40' Unit:USD)
HONGKONG	150 / 300 (PUS, KWY)
	200 / 400 (INC, ULS)
HOCHIMINH	380 / 700 (PUS, KWY) (1st tier)
	350 / 650 (PUS, KWY) (2nd tier)
	400 / 750 (INC, ULS)
HAIPHONG	400 / 700 (PUS, KWY)
	400 / 750 (INC, ULS)
THAILAND	350 / 650 (PUS, KWY, INC)
	400 / 750 (ULS)
SINGAPORE	350 / 650
PORTKELANG	500 / 900 (1st tier)
	450 / 500 (2nd tier)
Penang, Pasirgudang	Add up 50 /100 on top of PKL
JAKARTA	450 / 800 (PUS, KWY, INC)
	500 / 900 (ULS)
MANILA (*)	450 / 800 (1st tier)
	400 / 750 (2nd tier)

Effective Date: April 15

728 동정협 사무국은 해당 회합에 참석하지 않았던 남성, 천경, 동영, 동진 및 TSL에게도 2014. 4. 7. 이메일을 통하여 위 합의사항을 공유하였다.

<표 345> 2014. 4. 7. 최저운임 합의 관련 동정협 이메일[429](일부 발췌)

수신: 남성, 천경, 동진, 동영, TSL
4. 발신: 동정협 사무국

1. 귀사의 무궁한 발전을 기원합니다.
2. 4월 15일 운임회복 관련 이하의 내용을 참조하여 주시기 바랍니다.
관련내용은 IADA Korea LAC 회의에서 정리된 내용을 발췌한 것입니다.
외부유출이 없도록 유의하여 주시기 바랍니다.

1. **Ad hoc RR of USD50/Teu w.e.f Apr 15**

On the reviews on Mar RR, the member lines agreed the voluntary ad-hoc RR of USD 50/Teu on some selected corridors. The players hold corridor-wise sub-com then secured below voluntary and non-binding guided benchmark rates effective from Apr 15.

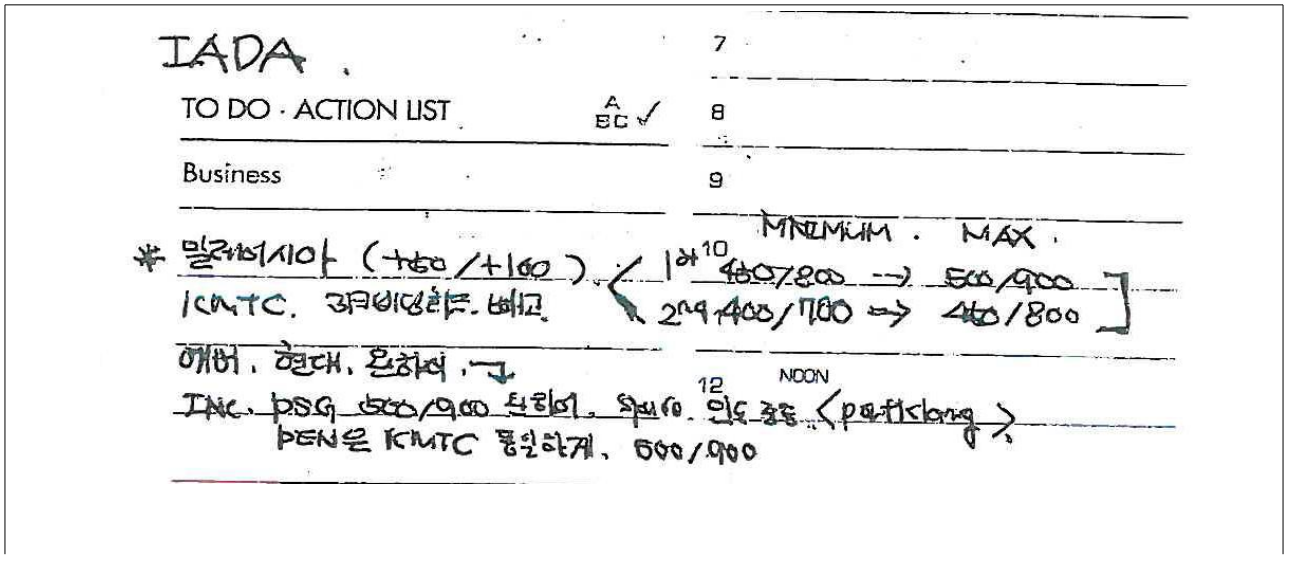
POD	BMR (20'/40' Unit:USD)
HONGKONG	150 / 300 (PUS, KWY)
	200 / 400 (INC, ULS)
HOCHIMINH	380 / 700 (PUS, KWY) (1st tier)
	350 / 650 (PUS, KWY) (2nd tier)
	400 / 750 (INC, ULS)

HAIPHONG	400 / 700 (PUS, KWY)
	400 / 750 (INC, ULS)
THAILAND	350 / 650 (PUS, KWY, INC)
	400 / 750 (ULS)
SINGAPORE	350 / 650
PORTKELANG	500 / 900 (1st tier)
	450 / 500 (2nd tier)
Penang, Pasirgudang	Add up 50 /100 on top of PKL
JAKARTA	450 / 800 (PUS, KWY, INC)
	500 / 900 (ULS)
MANILA (*)	450 / 800 (1st tier)
	400 / 750 (2nd tier)

Effective Date: April 15

729 위 4월 최저운임 합의는 SITC 송○○의 아래 <표 346> 2014. 4. 4. 업무수첩을 통하여서도 확인된다. SITC 송○○은 이 업무수첩에 IADA 회합에서 결정된 각 항로별 최저운임을 기록하였다. 업무수첩에 따르면, 예를 들어 말레이시아착 항로의 경우 기존 최저운임 US$450/TEU, US$800/FEU[430]에서 US$50/TEU, US$100/FEU씩 인상하여 US$500/TEU, US$900/FEU을 시행하기로 하였다. 또한 베트남 호치민착 항로는 고려, 흥아, 남성, 장금의 경우 US$380/TEU, US$700/FEU을, 나머지 선사들의 경우 US$350/TEU, US$650/FEU을 최저운임으로 하기로 하였다.

<표 346> 2014. 4. 4. SITC 송○○의 업무수첩(소갑 제2-449호증)


IADA

TO DO · ACTION LIST

Business

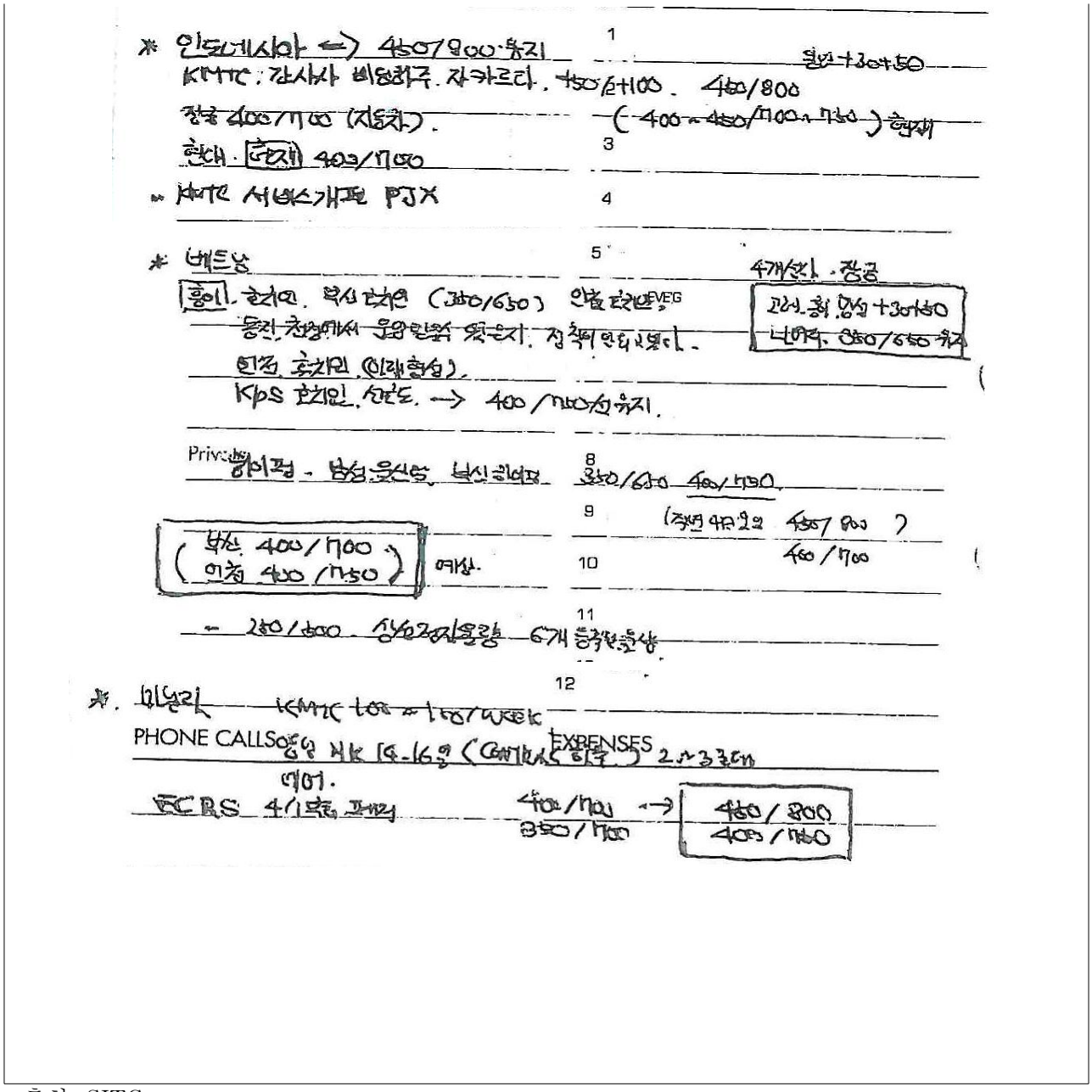
7 8 9 10 12 NOON

MINIMUM . MAX .

* 말레이시아 (+50/+100) 1차 450/800 → 500/900
ICMTC. 크리티컬라트 비교 2차 400/700 → 450/800
에버, 현대, 완하이, →
INC. PSG 500/900 완하이, 양명, 인도 중동 (portklang)
PEN은 KMTC 통일하게. 500/900

429) 동정협 사무국이 남성, 천경, 동영, 동진, TSL에게 2014. 4. 7. 보낸 이메일 "4월 15일 수출화물 운임회복 관련"

430) 이는 "1st tier"에 해당하는 선사 기준 운임이다. 위 업무수첩에 따르면 "1st tier"에 해당하는 선사는 에버그린, 에이치엠엠, 완하이이다.



* 출처: SITC

730 이와 같은 사실은 2014. 4. 2. IADA KOREA LAC 회의록 문건(소갑 제2-448호증), 2014. 4. 2. ~ 4. 4. SITC 송○○의 업무수첩(소갑 제2-449호증), 2014. 4. 7. 동정협 이메일 “4월 15일 수출화물 운임회복 관련” 문건(소갑 제2-450호증), 2014. 4. 15. 수송 제14-54호 “동정협 긴급 대표위원회의 회의록” 문건(소갑 제2-451호증), 피심인 장금 정○○ 상무 진술조서, 피심인 씨랜드머스크 선○○ 과장 진술조서, 피심인 CNC 김○○ 부장 진술조서 등을 통하여 인정된다.

③ 7월, 8월 최저운임 합의

731 피심인 국적선사 고려, 남성, 동진, 에이치엠엠, 장금, 천경, 흥아 및 외국적선사 CNC, SITC, TSL, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이, 양밍 그리고 동정협은 2014. 7. 2., 2014. 7. 22., 2014. 7. 30., 2014. 8. 11. 한국선주협회 회의실 등지에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 일반화물 및 계약화물의 최저운임을 공동으로 결정하고, 이를 2014. 9. 15.부터 실행하기로 합의하였다.

732 피심인들이 합의한 세부 항로 및 화물별 최저운임은 아래 <표 347> 및 <표 348>과 같다. <표 347>의 계약화물에 대한 최저운임 가이드라인에서 규정된 화물 이외의 화물에 대하여는 <표 348>의 세부 항로별 최저운임 가이드라인이 적용되었다.

<표 347> (기본) 세부 항로별 일반화물 최저운임 결정 내역[431)]

수출입 구분	항로명	항구/화물 구분	최저운임
수출	베트남착 항로	하이퐁-인천,광양,울산	US$350/TEU, US$650/FEU
		하이퐁-부산	US$300/TEU, US$600/FEU
		호치민-인천,광양,울산	US$400/TEU, US$700/FEU
		호치민-부산	US$350/TEU, US$650/FEU
	태국착 항로	방콕	US$350/TEU, US$600/FEU
		람차방	US$300/TEU, US$550/FEU
	자카르타착 항로	-	US$450/TEU, US$750/FEU
	마닐라착 항로	-	1 tier: US$450/TEU, US$800/FEU 2 tier: US$400/TEU, US$750/FEU

431) 2014년 4월 합의 최저운임 가이드라인과 비교해보면 (1 tier를 기준으로) 자카르타·마닐라착 항로의 경우 기존 운임을 그대로 유지하였고, 하이퐁착 항로의 경우 US$100/TEU씩, 호치민착 항로의 경우 US$30/TEU씩 운임을 인하하였다. 전반적으로 최저운임은 인하되었으나, 시장운임이 이보다 더 아래에 있는 상황이었기 때문에 합의한 최저운임을 준수하는 것이 운임을 인상시키는 효과를 내는 상황인 것으로 판단된다.

<표 348> (특별)계약화물에 대한 최저운임 결정 내역

항로명	화물 구분	최저운임
인도네시아착 항로	원부자재화물	US$500/TEU, US$850/FEU

733 합의 과정을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다. 고려, 에이치엠엠, 장금 및 흥아[432]는 2014. 7. 30. 영업팀장 회의를 열어 한국발 자카르타착 수출 항로의 일반화물 및 원부자재화물에 대한 최저운임을 합의하고, 그 외 국내외선사들까지 참석한 2014. 8. 11. 주요선사 영업팀장 회합에서 아래 <표 349>와 같이 한국발 동남아착 수출 항로에서의 최저운임 가이드라인에 대하여 합의하였다. 2014. 8. 11. 회합에 참석하였던 고려, 남성, 동진, 에이치엠엠, 장금, 천경, 흥아 및 CNC, SITC, TSL, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이, 양밍[433]은 합의한 "운임회복 가이드라인"을 2014. 9. 15.부터 시행하기로 결정하였다.

432) 해당 회합의 결과를 정리한 문건 상 참석자는 분명하지 않으나, 동정협은 해당 회합의 결과를 정리한 수송 제14-89호 문건의 수신자를 4개 피심인으로 한 점, 동정협이 2020. 1. 9. 제출한 아래 문건 등을 고려하였을 때 해당 회합에는 위 4개 선사들이 참석하였다고 봄이 타당하다.

<2014. 7. 30. 회합 참석자 관련 동정협 제출자료>

구분	협의일자	회의명	주요내용	협의 시 참석한 선사
운임회복 (가이드)	2014.7.30	수출팀장 회의	자카르타 일반화물 450/750불(20'/40') 원부자재 500/850불(20'/40')	고려해운, 장금상선, 한진해운, 현대상선, 흥아해운

433) 해당 회합의 결과를 정리한 문건 상 참석자는 분명하지 않으나, 기존 주요선사 영업팀장 회합의 참석자들 및 동정협이 2020. 1. 9. 제출한 아래 문건 등을 고려하였을 때 해당 회합에는 위 14개 선사들이 참석하였다고 봄이 타당하다.

<2014. 8. 11. 회합 참석자 관련 동정협 제출자료>

구분	협의일자	회의명	주요내용	협의 시 참석한 선사
운임회복 (가이드)	2014.8.11	수출팀장 회의	방콕 350/600불(20'/40'), 람차방 300/550불(20'/40') 인천/광양/울산-하이퐁 350/650불(20'/40') 등	고려해운, 남성해운, 동진상선, 장금상선, 천경해운, 한진해운, 현대상선, 흥아해운, CNC, EMC, TSL, 완하이, 양밍, MCC, SITC

<표 349> 2014. 8. 11. 영업팀장 회합 관련 문건 발췌(소갑 제2-455호증)

2. 9월 운임회복을 맞이하여 금일 주요선사 수출팀장회의를 개최하고 항로 별 가이드라인을 아래와 같이 수립하였습니다. 이를 바탕으로 대 화주 홍보를 진행하여 주시기 바라오며 추후 별도의 회의를 통하여 해당내용 점검 예정입니다.

- 아 래 -

▶ **9월 운임회복 항로 별 가이드라인 (이하)**
▶ **발효일: 2014년 9월 15일 선적지 출항분**

○ 태국
- 방콕: USD 350 / 600
- 람차방: USD 300 / 550
  - 국내 항만 동일 요율

○ 베트남
- 하이퐁
  - USD 350 / 650 (인천, 광양, 울산)
  - USD 300 / 600 (부산)
- 호치민
  - USD 400 / 700 (인천, 광양, 울산)
  - USD 350 / 650 (부산)

서울특별시 영등포구 국회대로68길 17
해운빌딩 9층

- 계속-

○ 자카르타
- 일반화물: USD 450 / 750
- 원부자재: USD 500 / 850
  - 국내 항만 동일 요율
  - 자동차, 전자 제외 (기존계약 만료 시까지)

○ 마닐라
- USD 450 / 800 (1st tier)
- USD 400 / 750 (2nd tier)
  - 도착지 부대비 USD 300/600 이상 징수

○ 기타
- 홍콩, 싱가포르 등은 별도 주요선사 회의 통하여 가이드라인 수립 예정

※ 추석 이후 별도의 회의 개최하여 점검 예정입니다.

734 이와 같은 사실은 2014. 7. 3. 수송 제14-78호 “동정협 수출영업팀장 회의록” 문건(소갑 제2-452호증), 2014. 7. 22. IADA KOREA LAC 회의록 문건(소갑 제

2-453호증), 2014. 7. 30. 수송 제14-89호 “자카르타 가이드라인 운임” 문건(소갑 제2-454호증), 2014. 8. 11. 수송 제14-94호 “9월 운임회복 가이드라인” 문건(소갑 제2-455호증), 2014. 8. 21. 수송 제14-97호 “상반기 업무추진현황 및 향후 계획 보고” 및 “2014 동남아정기선사협의회 상반기 업무추진현황 및 향후 계획 보고” 문건(소갑 제2-456호증) 등을 통하여 인정된다.

④ 10월 최저운임 합의

735 피심인 고려, 에이치엠엠, 장금, 흥아 및 동정협[434]은 2014. 10. 24. 영업팀장 회합을 갖고 한국발 마닐라착 항로에서의 일반화물에 대한 최저운임을 지난 8월 합의한 최저운임보다 US$50/TEU, US$100/FEU 인상한 US$500/TEU, US$900/FEU[435]으로 결정하고, 이를 2014. 11. 15.부터 실행하기로 합의하였다.

<표 350> 2014. 10. 24. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-457호증)

1. 귀사의 무궁한 발전을 기원합니다.

2. 우리협의회 수출팀장회의에서 시황을 감안하여 마닐라 운임회복을 아래와 같이 시행키로 하였으니 착오 없으시기 바랍니다.

- 아 래 -

○ **한국 발 마닐라 수출화물 운임회복 가이드라인**

- **일반화물:** USD 500 / 900
- **시행일: 11월 15일 선적지 출항분**
- **THC, 항만적체 부대비** (CIC, EIS, ERS 등 총액기준 USD 450/Teu 이상) **별도징수**

434) 해당 회합의 결과를 정리한 문건 상 참석자는 분명하지 않으나, 동정협이 2020. 1. 9. 제출한 아래 문건 등을 고려하였을 때 해당 회합에는 위 4개 선사들이 참석하였다고 봄이 타당하다.

<2014. 10. 24. 회합 참석자 관련 동정협 제출자료>

구분	협의일자	회의명	주요내용	협의 시 참석한 선사
운임회복 (가이드)	2014.10.24	수출팀장 회의	마닐라 500/900불(20'/40')	고려해운, 장금상선, 한진해운, 현대상선, 흥아해운

435) THC, CIC 별도징수

736 이와 같은 사실은 2014. 10. 24. 수송 제14-116호 “마닐라 운임회복 계획 알림”문건(소갑 제2-457호증), “하반기 주요추진사항”문건(소갑 제2-458호증) 등을 통하여 인정된다.

(나) 수입 항로 관련 합의

① 2월 최저운임 합의

737 피심인 국적선사 고려, 남성, 동진, 동영, 에이치엠엠, 장금, 천경, 흥아[436] 및 외국적선사 CNC, GSL, TSL, 완하이, 양밍 그리고 동정협은 2014. 2. 12. 남성 회의실에서 영업팀장 회합을 갖고 동남아발 한국착 수입 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 호치민·태국발 일반화물 및 계약화물에 대한 최저운임을 공동으로 결정하고, 이를 2014. 3. 1.부터 시행하기로 합의하였다.

738 위 피심인들이 합의한 일반화물과 톱밥, PB, 우든팰릿 등 계약화물의 “운임회복 가이드라인”의 세부 항로별 구체적인 내역은 아래 <표 351> 및 <표 352>와 같다.

<표 351> (기본)세부 항로별 일반화물 최저운임 결정내역[437]

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임
수입	태국발 항로	부산	US$150/TEU, US$300/FEU + EBS
		인천	US$180/TEU, US$360/FEU + EBS
	호치민발 항로	부산	US$100/TEU, US$200/FEU + EBS

436) 에이치엠엠은 해당 회합에 참석하지 않았으나, 해당 회합 전 최저운임 가이드라인에 대하여 동의한다는 의사를 2014. 2. 7. 동정협 사무국에 미리 전달하였고, 해당 회합의 결과를 정리한 이메일을 전달받았으며, 합의된 사항을 조속히 실행하겠다는 의사를 2014. 2. 18. 이메일로 전달하였다. 또한, 동영, 동진도 해당 회합에 참석하지는 않았으나 해당 회합의 결과를 정리한 문건을 동정협 사무국을 통하여 2014. 2. 12. 이메일로 전달받았다.

437) 2013년 8월 합의한 최저운임 가이드라인과 비교해보면 호치민발 항로 일반화물의 경우 기존의 운임을 그대로 유지하였고, 호치민발 항로 톱밥, 우든팰릿 화물의 경우 US$20/TEU씩 운임을 인하하였다. 또한 태국발 항로 일반화물의 경우 US$50/TEU씩 운임을 인상하였다.

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임
		인천	US$120/TEU, US$240/FEU + EBS
	셰코우발 항로	-	FOB: US$100/TEU, US$200/FEU + EBS

<표 352> (특별)계약화물에 대한 최저운임 결정 내역

수출입 구분	항로명	화물명	최저운임
수입	태국발 항로	PB,우든팰릿	US$100/FEU + EBS (올인요금 US$400)
	호치민발 항로	톱밥,가구,우든팰릿	US$30/TEU, US$60/FEU + EBS

739 이와 같은 사실은 2014. 2. 12. 수송 제14-20호 “수입영업팀장 회의록”문건 및 이메일(소갑 제2-459호증), 2014. 2. 6.~2. 7. 에이치엠엠, 동정협 사무국의 이메일 체인(소갑 제2-460호증), 2014. 2. 19. 흥아, 고려, 동정협 사무국의 이메일 체인(소갑 제2-461호증), 2014. 2. 18. 장금, 완하이의 이메일 체인(소갑 제2-462호증), 2014. 2. 18. 에이치엠엠, TSL의 이메일 체인(소갑 제2-463호증), 2014. 8. 21. 수송 제14-97호 “상반기 업무추진현황 및 향후 계획 보고” 및 “2014 동남아정기선사협의회 상반기 업무추진현황 및 향후 계획 보고” 문건(소갑 제2-456호증) 등을 통하여 인정된다.

② 2월 CCF 인상 합의

740 피심인 국적선사 고려, 남성, 동영, 동진, 에이치엠엠, 장금, 천경, 흥아 및 외국적선사 CNC, GSL, TSL, 완하이, 양밍 그리고 동정협은 2014. 2. 12. 남성해운 회의실에서 영업팀장 회합을 갖고 동남아발 한국착 수입 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 부대운임 중 하나인 컨테이너청소비(CCF)를 당시 요율[438]에서 5,000원/TEU, 10,000원/FEU씩 인상하여 2014. 3. 10부터 시행하기로 합의하였다.

741 이와 같은 사실은 2014. 2. 12. 수송 제14-20호 “수입영업팀장 회의록”문건 및

438) 2012년 6월 인상 이후 일반 컨테이너: 20,000원/TEU, 30,000원/FEU, 냉동 컨테이너: 30,000원/TEU, 40,000원/FEU

이메일(소갑 제2-459호증), 2014. 2. 6.~2. 7. 에이치엠엠, 동정협 사무국의 이메일 체인(소갑 제2-460호증), 2014. 2. 21.~2. 27. 고려, 남성, 동정협 사무국의 이메일 체인(소갑 제2-461호증), 2014. 2. 18. 장금, 완하이의 이메일 체인(소갑 제2-462호증), 2014. 2. 18. 에이치엠엠, TSL의 이메일 체인(소갑 제2-463호증), 2014. 8. 21. 수송 제14-97호 "상반기 업무추진현황 및 향후 계획 보고" 및 "2014 동남아정기선사협의회 상반기 업무추진현황 및 향후 계획 보고" 문건(소갑 제2-456호증) 등을 통하여 인정된다.

③ 3월 최저운임 합의

742 피심인 국적선사 고려, 남성, 동진, 장금, 천경, 흥아 및 외국적선사 CNC, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍 그리고 동정협[439]은 2014. 3. 20. 장금 회의실에서 영업팀장 회합을 갖고 동남아발 한국착 수입 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물 운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 호치민발 일반화물 및 태국발 계약화물에 대한 최저운임을 공동으로 결정·시행하기로 합의하였다.

743 위 피심인들이 합의한 일반화물과 계약화물의 최저운임 가이드라인은 아래 <표 353> 및 <표 354>와 같다.

<표 353> (기본) 세부 항로별 일반화물 최저운임 결정 내역

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임
수입	하이퐁발 항로	-	US$50/TEU, US$100/FEU + EBS

<표 354> (특별)계약화물에 대한 최저운임 결정 내역

수출입 구분	항로명	화물명	최저운임
수입	태국발 항로	설탕,스크랩,고무	US$100/TEU, US$200/FEU + EBS (올인요금 US$200/TEU, 500/FEU)

439) 에버그린 및 CNC는 2014. 3. 20. 회합에 참석하지는 않았으나 2014. 5. 20. 회합에 참석하여 위 최저운임 가이드라인을 확인하였다.

744 이와 같은 사실은 2014. 3. 20. 수송 제14-38호 “수입영업팀장 회의록” 문건(소갑 제2-464호증), 2014. 5. 20. 수송 제14-64호 “수입영업팀장 회의록” 문건(소갑 제2-465호증) 등을 통하여 인정된다.

(다) 합의의 실행

745 피심인들은 위와 같이 합의한 한-동남아 항로의 컨테이너 해상운송 서비스에 대한 최저운임 가이드라인, CCF 인상을 각 합의 시 결정한 시행일 이후부터 화물운송 계약 시 적용하거나 운임 결정의 기준으로 삼음으로써 합의를 실행하였다. 이는 전술하였듯이 합의 이후의 수 차례의 회합을 통해 최저운임 가이드라인, CCF의 실행 여부를 지속적으로 상호 감시·점검하고 피심인 스스로 합의 준수 상황 및 운임 인상 효과를 평가한 사실 등을 통하여 확인할 수 있다.

746 피심인들은 한국발 동남아착 수출 항로에서 2014년 2월, 4월, 7월, 8월 및 10월 최저운임을 합의하였는데, 2014. 4. 2. IADA KOREA LAC 회합 시 2월 합의를 통하여 “포트켈랑·호치민·태국·자카르타·마닐라착 항로에서는 좋은 성과”를 보였으며 “싱가포르착 항로의 경우 나쁘지 않은 상황”임을 확인하였다.

747 또한, 동남아발 한국착 수입 항로에서의 2014년 2월 최저운임 합의의 경우 장금, 완하이, TSL 및 에이치엠엠은 2014. 2. 18. 이메일을 통하여 자사 홈페이지에 운임인상에 대하여 공지하거나 동남아 현지 주재원에게 전달하는 등 운임인상 합의를 실행하였음을 알 수 있다. 2월 CCF 인상 합의의 경우도 고려의 2014. 2. 21. 이메일, 남성의 2014. 2. 27. 이메일, 장금·완하이·TSL·에이치엠엠의 2014. 2. 18. 이메일을 통하여 자사 홈페이지에 CCF 인상을 공지하거나 2014. 3. 1.부터 시행하기로 하였음이 확인된다.

748 동남아발 한국착 수입 항로의 CCF 인상 합의도 아래 <표 355>에서 보는 바와 같이 2014년 2월 합의한 대로 CCF를 인상·시행하였음이 확인된다.

<표 355> 2014. 2월 CCF 인상 합의 관련 피심인별 실행 내역

	인상된 CCF (일반 컨테이너)	인상된 CCF (냉동 컨테이너)	시행일
고려	25,000원/TEU 40,000원/FEU	35,000원/TEU 50,000원/FEU	2014. 3. 1.
남성	25,000원/TEU 40,000원/FEU	35,000원/TEU 50,000원/FEU	2014. 2. 27.
동진	25,000원/TEU 40,000원/FEU	35,000원/TEU 50,000원/FEU	2014. 3. 10.
동영	25,000원/TEU 40,000원/FEU	35,000원/TEU 50,000원/FEU	2014. 3. 10.
장금	25,000원/TEU 40,000원/FEU	35,000원/TEU 50,000원/FEU	2014. 3. 1.
천경	25,000원/TEU 40,000원/FEU	35,000원/TEU 50,000원/FEU	2014. 3. 1.
흥아	25,000원/TEU 40,000원/FEU	35,000원/TEU 50,000원/FEU	2014. 3. 10.
에이치엠엠	25,000원/TEU 40,000원/FEU	35,000원/TEU 50,000원/FEU	2014. 3. 10.
CNC	25,000원/TEU 35,000원/FEU	40,000원/TEU 50,000원/FEU	2015. 7. 1.
GSL	25,000원/TEU 40,000원/FEU	35,000원/TEU 50,000원/FEU	-[440]
TSL	-	35,000원/TEU 50,000원/FEU	-[441]
완하이	25,000원/TEU 40,000원/FEU	35,000원/TEU 50,000원/FEU	2014. 3. 10.
양밍	25,000원/TEU 40,000원/FEU	35,000원/TEU 50,000원/FEU	2014. 4. 1.

749 이와 같은 사실은 고려의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-39호증), 남성의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-40호증), 동진의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 4-42호증), 동영의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-41호증), 장금의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-46호증), 천경의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-47호증), 흥아의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-49호증), 에이치엠엠의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-45호증), CNC의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-50호증), GSL의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-51호증), TSL의 THC, EBS, CCF 등

440) GSL은 2015. 10. 26. 이전에 위와 같은 금액의 CCF를 부과하였으나, 위와 같은 금액의 CCF를 처음 부과하기 시작한 것이 언제인지는 알 수 없다는 내용의 자료를 제출하였다.

441) TSL은 CCF 인상 시기 및 시행일이 확인되지 않는다는 취지의 자료를 제출하였으나, TSL 양○○의 2014. 2. 18. 이메일을 통하여 CCF 인상 합의를 실행하였음이 확인된다.

부대운임 변동내역(소갑 제4-55호증), 에버그린의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-57호증), 완하이의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-58호증), 양밍의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-59호증) 등을 통하여 인정된다.

(13) 2015년 기간 중 합의와 실행 내역

(가) 수출 항로 관련 합의

① 1월 최저운임 합의

750 피심인 국적선사 고려, 남성, 동영, 동진, 에이치엠엠, 장금, 천경, 흥아 및 외국적선사 CNC, COSCO, GSL, OOCL, PIL, SITC, TSL, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이, 양밍 그리고 동정협은 2015. 1. 20., 2015. 1. 28, 2015. 2. 9., 2015. 2. 26. 한국선주협회 회의실, 흥아 회의실 등지에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 한국발 동남아착 수출 항로의 일반화물 및 콘솔·원부자재 화물의 최저운임을 공동으로 결정하고, 이를 2015. 3. 1.부터 실행하기로 합의하였다.

751 위 19개 선사 및 동정협이 합의한 일반화물과 콘솔·원부자재 화물의 "운임회복 BMR(Bench Mark Rates)[442]"의 세부 항로별 구체적인 내역은 아래 <표 356> 및 <표 357>과 같다.

<표 356> (기본)세부 항로별 일반화물 최저운임 결정내역[443]

수출입	항로명	항구 구분	최저운임[444]

442) 2015. 1. 28. 동정협 사무국이 보낸 이메일에 따르면, "가이드라인, AMR 등의 단어가 불필요한 오해를 야기할 가능성이 있어 BMR"로 표기하였다고 한다.

443) 2014년 10월 합의 최저운임 가이드라인과 비교하였을 때, 마닐라착 항로의 경우 기존의 운임을 그대로 유지하였다. 2014년 8월 최저운임 가이드라인과 비교하였을 때, 베트남 하이퐁·태국 람차방·자카르타착 항로의 경우 기존의 운임을 그대로 유지하였고, 베트남 호치민·태국 방콕착 항로의 경우 US$50/TEU씩 운임을 인하하였다. 2014년 4월 최저운임 가이드라인과 비교하였을 때, 포트켈랑착 항로의 경우 US$100/TEU씩 운임을 인하하였다.

구분			
수출	베트남착 항로		US$300/TEU, US$600/FEU + 도착지 CIC
	태국착 항로		US$300/TEU, US$500/FEU
	자카르타착 항로		US$450/TEU, US$750/FEU
	포트켈랑착 항로		US$400/TEU, US$700/FEU
	마닐라착 항로		US$500/TEU, US$900/FEU

<표 357> (특별)계약화물에 대한 최저운임 결정 내역

수출입 구분	화물명	항로(항구)명	최저운임
수출	원부자재 화물[445]	베트남	US$650/FEU + 도착지 CIC
		자카르타	US$500/TEU, US$800/FEU
	콘솔 화물[446]	홍콩착 항로	US$150/TEU, US$300/FEU
		태국착 항로	US$300/TEU, US$500/FEU
		베트남착 항로	US$300/TEU, US$600/FEU
		싱가포르착 항로	US$350/TEU, US$650/FEU
		포트켈랑착 항로	US$400/TEU, US$700/FEU
		자카르타착 항로	US$450/TEU, US$750/FEU
		필리핀착 항로	US$500/TEU, US$900/FEU

752 합의 과정을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다. 2015. 1. 20.(한국선주협회 회의실) 개최된 영업팀장 회합에서는 2015년 IADA 차원의 운임인상 계획을 확인한 후, 2015년 3월 운임인상 방안에 대하여 논의하였다. 해당 회합에 참석한 고려 심○○ 부장, 남성 정○○ 차장, 동영 권○○ 부장, 동진 정○○ 부장, 에이치엠엠 송○○ 부장, 장금 김○○ 부장, 천경 이○○ 부장, 흥아 차○○ 부장, CNC 김○○ 팀장, COSCO 손○○ 차장, GSL 지○○ 부장, OOCL 김○○ 과장, PIL 한○○ 부장, SITC 강○○ 과장, TSL 정○○ 부장, 씨랜드머스크 이○○ 상무, 선○○ 팀장, 에버그린 오○○ 계장, 완하이 강○○ 상무 및 양밍 조○○ 차장은 2015년 2월 태국, 베트남, 인도네시아, 말레이시아 등 수출 항로에 대한 sub-com 회의를 열어 2015년 3월 운임인상을 위한 구체적인 시행방안에 대하여 논의하기로 결정하였다.

444) 유류할증료 포함
445) 유류할증료 포함
446) EBS(US$100/TEU, US$200/FEU), CIC 등 별도징수

753 베트남 하이퐁착 수출 항로의 경우에는 이날 회합에서 우선 2015년 2월까지는 US$250/TEU, US$450/FEU의 최저운임 가이드라인을 시행하기로 하면서 이 위 최저운임보다 높게 유지되는 운임은 그대로 두되, 최저운임 이하의 운임에 대해서는 반드시 최저운임 수준으로 인상하도록 하였다.

<표 358> 2015. 1. 20. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-466호증)

○ 2015년 사업계획 • 연간 USD250/Teu 운임회복 추진, 이하의 내용으로 해양수산부 신고 예정 - 3월 USD100/Teu 운임회복 - 6월 USD50/Teu 운임회복 - 9월 USD50/Teu 운임회복 - 11월 USD50/Teu 운임회복 - 위와 별도로 시즌 별 비딩화주에 대한 운임회복 (textile, CKD, resin 등) • 우선 3월 운임회복을 위해 2월 초순 선별항로 (태국, 베트남, 인니, 말련 등) 에 대한 sub-com 회의를 갖고 시행방안에 대해 논의키로 함. • 화주 홍보문은 해양수산부에 운임회복계획 신고 후 2월 중 발송 예정. (중략) ○ **하이퐁 가이드라인** • 취항선사 별도 회의 후 이하 가이드라인 확보 - **한국 발 하이퐁 향 최저운임 USD 250/450 시행함.** - **2월 말까지 최저운임 이하로 견적 및 신규오퍼 없도록 함.** (최저운임보다 높게 유지되는 운임은 변동 없으며, 이하로 형성된 것에 대해서는 반드시 가이드라인 수준으로 인상하는 것임) - **도착지 CIC USD 80/160는 별도로 징수함.** - **즉시 시행.** - 비딩 는 제외, 3월 물동량 출회 예상됨. - 3월 운임회복을 앞두고 가이드라인 재설정 예정.

754 위 20개 피심인들은 2015. 1. 20. 회합에서 정한 바와 같이 2015. 1. 28. sub-com 회합[447]을 개최하여 베트남·태국·자카르타·포트켈랑착 수출 항로에서의 일반화물 및 원부자재화물에 대한 최저운임을 결정하고 이를 2015. 3. 1.부터 시행하기로 합의하였다. 그리고 동정협 사무국은 해당 회합에서 합의된 최저운임 가이

447) 동정협 사무국은 해당 회합의 결과로 도출된 최저운임 가이드라인을 고려, 남성, 동영, 동진, 장금, 천경, 에이치엠엠, 흥아 및 CNC, COSCO, 에버그린, GSL, 씨랜드머스크, OOCL, PIL, SITC, TSL, 완하이, 양밍에게 전달하였고, 동정협 박○○ 사무국장은 회의 참석자들에 회의록을 배포하는 것이 기본이라고 진술하였으므로 해당 sub-com 회의의 참석자는 위 19개 선사 및 동정협인 것으로 보는 것이 타당하다.

드라인을 아래 <표 359> 및 <표 360>과 같이 2015. 1. 28. 이메일로 국적선사 고려, 남성, 동영, 동진, 에이치엠엠, 장금, 천경, 흥아 및 외국적선사 CNC, COSCO, GSL, OOCL, PIL, SITC, TSL, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이, 양밍에게 전달하였다. 이때 동정협 사무국은 "가이드라인, AMR 등의 단어가 불필요한 오해를 야기할 가능성"이 있어서 위 최저운임 가이드라인을 "BMR"로 지칭한다고 하면서 "절대 대외비"라고 당부하였다.

<표 359> 2015. 1. 28. 가이드라인 관련 동정협 사무국 이메일[448)]

수신: 수출영업팀장님
발신: 동남아정기선사협의회 사무국

귀사의 무궁한 발전을 기원합니다.

금일 sub-com 회의에서 논의된 2015년 3월 1일 발효의 동남아항로(베트남, 태국, 자카르타, 포트켈랑, 마닐라) 수출화물 운임회복 BMR(Bench Mark Rates)을 회람하오니 시행에 착오 없으시기 바랍니다.

참고: 가이드라인, AMR 등의 단어가 불필요한 오해를 야기할 가능성이 있어 BMR 이라고 하였습니다.

* 출처: 동영, CNC

<표 360> 한국발 동남아착 수출 일반화물 AMR(이메일 첨부자료)[449)]

동남아 수출화물 운임회복 BMR (Bench Mark Rates)

항로 \ 품목		일반화물	Textile
베트남	20'	US$300	
	40'	US$600	US$650
	비고	도착지 CIC (하이퐁 80/160, 호치민 50/100) 별도 징수	도착지 CIC 별도 징수
타일랜드	20'	US$300	
	40'	US$500	
	비고		
자카르타	20'	US$450	US$500
	40'	US$750	US$800
	비고		
포트켈랑	20'	US$400	
	40'	US$700	
	비고		
마닐라	20'	US$500	
	40'	US$900	
	비고	도착지 항만적체관련부대비 (450/900 수준) 별도 징수	

* 위 운임은 유류할증료 포함운임
* 발효일: 2015년 3월 1일 (선적지출항일)

448) 동정협 사무국은 동일한 내용의 이메일을 국적선사들(에이치엠엠, 장금, 고려, 남성, 동진, 동영, 천경, 흥아)과 외국적선사들(씨랜드머스크, 에버그린, 양밍, 완하이, TSL, SITC, PIL, OOCL, GSL, COSCO, CNC)에게 별도로 발송하였다. 국적선사들에게는 2015. 1. 28. 17:42, 외국적선사들에게는 2015. 1. 28. 17:46에 각각 이메일을 보냈다.

755 이후 고려, 남성, 동진, 에이치엠엠, 장금, 천경, 흥아는 2015. 2. 9. 영업팀장 회합[450]에서 아래 <표 361>과 같이 콘솔화물에 대한 최저운임을 추가로 합의하였다.

<표 361> 2015. 2. 10. 콘솔 화물 최저운임 관련 동정협 내부 문건

2. 2월 9일(월) 개최된 실무자회의에서 아래의 콘솔화물 가이드라인을 수립하였습니다. 3월 1일 발효의 일반화물 운임회복일정과 원만히 조응될 수 있도록 사전홍보 바라오며, 2월 26일(목) 회의에서 재점검 예정입니다.

- 아 래 -

○ 콘솔화물 운임회복 가이드라인

항로	가이드라인 운임 (US$ 20'/40')
홍콩	US$ 150/300
베트남	US$ 300/600
태국	US$ 300/500
싱가포르	US$ 350/650
포트켈랑	US$ 400/700
자카르타	US$ 450/750
마닐라	US$ 500/900

※ 발효일: 2015년 3월 14일, 출항일 기준
◦ 위 요율은 순수 해상운임
◦ 부대비 (EBS 100/200, 선적지 CIC 30/60, 도착지 CIC 등)는 별도 징수

756 이와 같은 사실은 2015. 1. 20. 수송 제15-06호 "동남아항로 수출영업팀장 회의록" 문건(소갑 제2-466호증), 2015. 1. 28. 동정협 이메일 "동남아수출화물 운임회복 BMR (Bench Mark Rates)"문건(소갑 제2-467호증), 2015. 2. 3. 수송 제15-18호 "원부자재 Textile 운임준수 요망" 문건(소갑 제2-468호증), 2015. 2. 10. 수송 제15-20호 "콘솔화물 운임회복 가이드라인" 문건(소갑 제2-469호증), 2015. 2. 10. 수송 제15-21호 "하이퐁, 마닐라 항로 적정운임에 관한 협조요청" 문건(소갑 제2-470호증), 2015. 2. 16. 수송 제15-22호 "동정협 2015년도 총회 겸 제1회 대표위원회 회의록" 문건(소갑 제2-471호증), 2015. 2. 26. 수송 제15-28호 "동남아항로 수출영업팀장 회의록" 문건(소갑 제2-472호증), 피심인 PIL 한○○ 前 부장

449) 동정협 사무국이 보낸 2015. 1. 28. 이메일에 첨부된 "2015년 3월 동남아 수출 운임회복 BMR"문건
450) 동정협이 2020. 1. 9. 제출한 아래 문건에 따를 때, 해당 회합에 참석한 선사는 고려, 남성, 동영, 동진, 장금, 천경, 에이치엠엠, 흥아이다.

<2015. 2. 9. 회합 관련 동정협 제출자료>

구분	협의일자	회의명	주요내용	협의 시 참석한 선사
운임회복 (가이드)	2015.2.9	수출팀장 회의	콘솔화물 가이드 홍콩 150/300불(20'/40'), 태국 300/500불(20'/40') 등	고려해운, 남성해운, 동진상선, 장금상선, 천경해운, 한진해운, 현대상선, 흥아해운

진술조서, 피심인 흥아 차○○ 상무 진술조서, 피심인 천경 이○○ 이사 진술조서, 피심인 완하이 강○○ 상무보 진술조서, CNC 김○○ 부장 진술조서 등을 통하여 인정된다.

② 10월 최저운임 합의

757 피심인 국적선사 고려, 남성, 동영, 동진, 에이치엠엠, 장금, 천경, 흥아 및 외국적선사 SITC, 완하이 그리고 동정협은 2015. 10. 7., 2015. 10. 14., 2015. 10. 22. 한국선주협회 회의실, 남성 회의실, 우대가 등지에서 회합을 갖고 한국발 동남아 착 수출 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 한국발 하이퐁착 수출 항로 일반화물의 최저운임을 공동으로 결정하고, 이를 2015. 10. 22.부터 실행하기로 합의하였다.

758 피심인들이 합의한 "운임회복 가이드라인"의 세부 항로별 구체적인 내역은 아래 <표 362>와 같다.

<표 362> (기본)세부 항로별 일반화물 최저운임 결정내역[451)]

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임
수출	하이퐁착 항로		US$150/TEU, US$300/FEU + 도착지 CIC

759 합의 과정을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다. 고려, 남성, 동진, 에이치엠엠, 장금, 천경, 흥아 및 동정협은 2015. 10. 7.(우대가) 대표위원회의를 열어 한국발 하이퐁착 수출 항로의 운임인상 방안에 대해서 논의하였다. 피심인들은 해당 항로에서 국적선사 및 SITC의 "수출화물 시장점유율이 90% 이상"이므로, 선사들 간 신뢰를 기반으로 2015. 10. 24.부터 최저운임 가이드라인을 시행하기 위한 논의를 구체화하기로 하였다. 아울러 피심인들은 최저운임 합의의 실행을 담보하기 위한 방안으로써, 동정협 사무국으로 하여금 일종의 감사권한을 가지고 최저운임 위반

451) 2015년 1월 합의 최저운임과 비교하였을 때 US$100/TEU씩 운임을 인하하였다. 당시 시장운임이 이보다 하락해 있었기 때문에 피심인들의 합의는 시장운임을 합의된 최저운임 수준까지 인상시키자는 합의였다.

의혹이 있는 건에 대해서 확인하고 최저운임 위반이 확인되면 관련 회의에서 이를 공식화하여 해당 선사에게 시정을 요구하도록 하였다.

760 이후 위 국적선사 및 SITC, 완하이까지 참석한 2015. 10. 22.(남성 회의실) 영업팀장 회합에서 한국발 하이퐁착 수출 항로의 최저운임을 US$150/TEU, US$300/FEU[452]으로 공동 결정하고 이를 즉시 시행하기로 합의하였다. 해당 회합에 참석한 고려 심○○ 부장, 남성 정○○ 차장, 동영 권○○ 부장, 동진 정○○ 부장, 정○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 차장, 장금 최○○ 부장, 천경 이○○ 부장, 흥아 차○○ 부장, SITC 강○○ 차장, 완하이 김○○ 과장, 동정협 이○○ 국장 및 박○○ 차장은 해당 항로의 신규 선적 요청 건에 대해서는 반드시 위 최저운임 이상으로 견적하기로 하였다. 그리고 최저운임을 지키지 않았다는 의혹이 있는 건에 대해서는 각 선사들이 동정협 사무국에 제보하여, 동정협 사무국이 이를 확인하도록 하였다.

<표 363> 2015. 10. 22. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-475호증)

ㅇ 하이퐁 항로 운임회복 문제 현재 상황에 대한 의견을 나누고 가이드라인 수립함. ▶ 하이퐁 운임회복 가이드라인 ▯ USD 150/300 ▯ 도착지 CIC (80/160) 별도징수 ▯ 시행일: 즉시 ▯ 시행방법 - 신규 건에 대해서는 반드시 USD 150/300 + CIC 로 견적하고, 의혹 건에 대해서는 사무국에 제보하여 확인함. ▯ 기타 - 이러한 방식으로 1~2주간 저운임 견적되지 않도록 하여 분위기를 다진 이후 각 사 기존물량에 대해서도 점차 운임회복 시도하는 것이 바람직함. - 현 상황에서는 운임의 추가적인 하락을 방지하는 것이 중요함.

761 이와 같은 사실은 2015. 10. 12. 수송 제15-112호 “대표위원회의 회의록” 문건

452) 도착지 CIC (US$80/TEU, US$160/FEU) 별도징수

(소갑 제2-473호증), 2015. 10. 26. 수송 제15-123호 “하이퐁 항로 수출영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-475호증) 등을 통하여 인정된다.

③ 10월 특수·냉동 컨테이너 THC 인상 합의

762 피심인 국적선사 고려, 남성, 동영, 동진, 에이치엠엠, 장금, 천경, 흥아 및 외국적선사 CNC, GSL, OOCL, SITC, TSL, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이, 양밍 그리고 동정협은 2015. 10. 7., 2015. 10. 14., 2015. 10. 22. 한국선주협회 회의실, 남성 회의실, 우대가 등지에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로 및 동남아발 한국착 수입 항로[453]에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 특수 컨테이너와 냉동 컨테이너에 대한 터미널컨테이너조작수수료(Terminal Handling Charge, THC)를 2015년 11월부터 인상·시행하기로 합의하였다.

763 구체적으로 합의 과정을 살펴보면 다음과 같다. 고려 정○○ 상무, 남성 황○○ 본부장, 동진 조○○ 상무, 에이치엠엠 김○○ 부장, 장금 정○○ 상무, 천경 장○○ 이사 및 흥아 한○○ 이사 등 국적선사 소속 임원들은 2015. 10. 7. 임원 회합에서 특수 컨테이너에 적용되는 THC를 인상하는 것에 대한 공감대를 이루었다. 당시 다수의 선사들은 2013년 4월 합의[454]에 따라 122,000원~125,000원/TEU, 163,000원~167,000원/FEU의 특수 컨테이너 THC를 부과하고 있는 상황이었다.

764 이후 국적선사 외 CNC, GSL, OOCL, TSL, 씨랜드머스크, 에버그린 및 완하이 등 외국적선사까지 참석한 2015. 10. 14.(한국선주협회 회의실) 수출영업팀장 회합에서 위 16개 피심인들은 “부대비 인상을 통한 수지개선”에 공감하였다. 해당 회합에 참석한 고려 심○○ 부장, 남성 오○○ 부장, 동영 권○○ 부장, 동진 정○○ 부장, 에이치엠엠 이○○ 부장 김○○ 차장, 장금 최○○ 부장, 천경 이○○ 부

453) 위 피심인들은 한국발 동남아착 수출 항로와 동남아발 한국착 수입 항로에서의 THC 인상을 따로 나누어 논의하지 않고 위 회합 등을 통하여 동시에 결정하였다. 따라서 이 항목에서 수출 항로와 수입 항로에서의 THC 인상에 대해서 같이 서술하도록 한다.

454) 2013년 6월부터 122,000원~126,250원/TEU, 163,000원~171,250원/FEU의 범위 내에서 특수 컨테이너 THC를 인상하기로 하였다.

장, 흥아 차○○ 부장, CNC 김○○ 팀장, GSL 지○○ 부장, 이○○ 차장, OOCL 김○○ 팀장, TSL 정○○ 부장, 씨랜드머스크 선○○ 팀장, 에버그린 오○○ 대리, 완하이 강○○ 상무, 동정협 이○○ 국장 및 박○○ 차장은 당시 부과 중이었던 특수 컨테이너 THC 수준을 공유한 후, 특수 컨테이너 THC를 현행 수준에서 15,000원/TEU, 30,000원/FEU씩 인상하여 2015년 11월부터 시행하기로 합의하였다.

765 아울러 해당 회합에서는 특수 컨테이너 THC 인상 합의와 함께 냉동 컨테이너 THC 인상 합의도 함께 이루어졌다. 위 피심인들은 냉동 컨테이너 THC에 대해서도 당시 부과 중이던 운임 수준[455]을 공유한 후, 냉동 컨테이너 THC를 현행 수준에서 15,000원/TEU, 30,000원/FEU씩 인상하여 2015년 11월부터 시행하기로 합의하였다.

<표 364> 2015. 10. 14. 수출영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-474호증)

ㅇ 부대비 인상
부대비 인상을 통한 수지개선에 공감하고 이와 같이 시행키로 함
▯ Special CNTR THC 인상
- 현행 요율에서 15,000원/30,000원 인상
- 발효일: 2015년 11월 1일 이후
- 방법: 개별선사 시행[456]
- 현재 다수 선사 12.2~12.5만원/16.3~16.7만원 시행 중
▯ Reefer CNTR THC 인상
- 현행 요율에서 15,000원/30,000원 인상
- 발효일: 2015년 11월 1일 이후
- 방법: 개별선사 시행
- 현재 다수 선사 19.7~19.8만원/28.6~28.7만원 시행 중

766 이후 SITC 강○○ 차장을 포함하여 고려 심○○ 부장, 남성 정○○ 차장, 동

455) 197,000원~198,000원/TEU, 286,000원/TEU~287,000원/FEU
456) 2013년 4월 합의 시와 마찬가지로, THC 인상 수준 및 시행일을 피심인들 간 공동으로 결정하였음에도 불구하고 회의록상에는 “개별선사 시행”이라고 표기하였다.

영 권○○ 부장, 동진 정○○ 부장, 정○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 차장, 장금 최○○ 부장, 천경 이○○ 부장, 홍아 차○○ 부장, 완하이 김○○ 과장, 동정협 이○○ 국장 및 박○○ 차장은 2015. 10. 22.(남성 회의실) 14:00 수출영업팀장 회합에서 위 특수·냉동 컨테이너에 대한 THC 인상 합의를 아래 <표 365>와 같이 재확인하였다.

767 아울러 양밍 김○○ 차장을 포함하여 고려 홍○○ 부장, 남성 심○○ 부장, 동영 권○○ 부장, 동진 정○○ 부장, 정○○ 부장, 장금 최○○ 부장, 천경 오○○ 팀장, 홍아 오○○ 부장, GSL 김○○ 부장, TSL 양○○ 팀장, 완하이 이○○ 과장, 동정협 이○○ 국장 및 박○○ 차장은 위 수출영업팀장회의 이후 연달아 개최된 2015. 10. 22.(남성 회의실) 15:00 수입영업팀장 회합에서도 위 특수·냉동 컨테이너에 대한 THC 인상에 대한 합의를 재확인하였다.

<표 365> 2015. 10. 22. 수출영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-475호증)

ㅇ 부대비 인상 이하의 부대비 인상을 재확인함. ▯ Special CNTR THC 인상 - 현행 요율에서 15,000원/30,000원 인상 - 발효일: 2015년 11월 1일 이후 개별선사 시행 - 현재 다수 선사 12.2~12.5만원/16.3~16.7만원 시행 중 ▯ Reefer CNTR THC 인상 - 현행 요율에서 15,000원/30,000원 인상 - 발효일: 2015년 11월 1일 이후 개별선사 시행 - 현재 다수 선사 19.7~19.8만원/28.6~28.7만원 시행 중

<표 366> 2015. 10. 22. 수입영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-476호)

○ 부대비 인상 ▯ Special CNTR THC 인상 - 현행 요율에서 15,000원/30,000원 인상 - 발효일: 2015년 11월 1일 이후 - 방법: 개별선사 시행 - 현재 다수 선사 12.2~12.5만원/16.3~16.7만원 시행 중

▯ Reefer CNTR THC 인상 - 현행 요율에서 15,000원/30,000원 인상 - 발효일: 2015년 11월 1일 이후 - 방법: 개별선사 시행 - 현재 다수 선사 19.7~19.8만원/28.6~28.7만원 시행 중

768 이와 같은 사실은 2015. 10. 12. 수송 제15-112호 “대표위원회의 회의록” 문건(소갑 제2-473호증), 2015. 10. 14. 수송 제15-113호 “동남아항로 수출영업팀장 회의록” 문건(소갑 제2-474호증), 2015. 10. 26. 수송 제15-123호 “하이퐁 항로 수출영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-475호증), 2015. 10. 26. 수송 제15-122호 “동남아항로 수입영업팀장 회의록” 문건(소갑 제2-476호증), 피심인 완하이 강○○ 상무보 진술조서, 피심인 씨랜드머스크 선○○ 과장 진술조서 등을 통하여 인정된다.

(나) 수입 항로 관련 합의

① 1월 최저운임 합의

769 피심인 국적선사 고려, 남성, 동진, 에이치엠엠, 장금, 천경, 흥아 및 외국적선사 CNC, COSCO, GSL, OOCL, SITC, TSL, 씨랜드머스크, 에버그린, 양밍, 완하이 그리고 동정협은 2015. 1. 27., 2015. 2. 9., 2015. 3. 2. 흥아 회의실 등지에서 회합을 갖고 동남아발 한국착 수입 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 베트남·태국·인도네시아·말레이시아발 일반화물 및 계약화물에 대한 최저운임을 공동으로 결정하고, 이를 2015. 3. 20.부터 시행하기로 합의하였다.

770 위 피심인들이 합의한 일반화물과 톱밥, 우든팰릿, PB, 설탕 등 계약화물의 “운임회복 BMR(Bench Mark Rates)[457]”의 세부 항로별 구체적인 내역은 아래 <표 367> 및 <표 368>과 같다.

457) 2015. 1. 27. 동정협 사무국이 보낸 이메일에 따르면, “가이드라인, AMR 등의 단어가 불필요한 오해를 야기할 가능성이 있어 BMR”로 표기하였다고 한다.

<표 367> (기본)세부 항로별 일반화물 최저운임 결정내역[458]

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임[459]
수입	베트남발 항로	호치민	US$80/TEU, US$160/FEU
		하이퐁	US$10/TEU, US$20/FEU
	태국발 항로		US$100/TEU, US$200/FEU
	인도네시아발 항로	자카르타	US$100/TEU, US$200/FEU
	말레이시아발 항로	포트켈랑	US$100/TEU, US$200/FEU

<표 368> (특별)계약화물에 대한 최저운임 결정 내역[460]

수출입 구분	화물명	항로(항구)명	최저운임[461]
수입	톱밥,우드팰릿	호치민	US$120/TEU, US$240/FEU
		하이퐁	US$110/TEU, US$220/FEU
		태국	US$200/TEU, US$350/FEU
	PB	태국-부산	US$350/FEU
		태국-인천	US$400/FEU
	설탕	태국-부산	US$250/TEU
		태국-인천	US$280/TEU

771 이와 같은 사실은 2015. 1. 27. 동정협 이메일 “동남아수입화물 운임회복 BMR (Bench Mark Rates)”문건(소갑 제2-477호증), 2015. 2. 16. 수송 제15-22호 “동정협 2015년도 총회 겸 제1회 대표위원회 회의록” 문건(소갑 제2-471호증), 2015. 3. 3. 수송 제15-29호 “동남아항로 수입영업팀장 회의록” 문건(소갑 제2-478호증) 등을 통하여 인정된다.

② 2월 최저운임 합의

458) 2014년 3월 합의 최저운임 가이드라인과 비교하였을 때 베트남 하이퐁착 항로의 경우 US$40/TEU씩 운임을 인하하였다. 2014년 2월 최저운임 가이드라인과 비교하였을 때 태국착 항로의 경우 US$50/TEU씩, 베트남 호치민착 항로의 경우 US$20/TEU씩 운임을 인하하였다.
459) EBC, 인천 CIS, THC 별도징수
460) 2014년 3월 합의 최저운임 가이드라인과 비교하였을 때 태국착 항로의 설탕화물 경우 US$50/TEU씩 운임을 인상하였다. 2014년 2월 최저운임 가이드라인과 비교하였을 때 태국착 항로의 PB·우든팰릿 화물 경우 US$50/FEU씩 운임을 인하하였다.
461) 각종 부대운임이 포함된 전체운임 기준. 다만 베트남발 항로의 톱밥, 우든팰릿 화물의 경우 인천 CIS는 별도로 징수

772 피심인 고려, 남성, 동진, 에이치엠엠, 장금, 천경, 흥아 및 동정협은 2015. 10. 7. 우대가에서 대표위원 회의를 열어 호치민발 한국착 수입 항로의 우든팰릿 화물에 대한 최저운임 가이드라인을 US$10/TEU, US$20/FEU[462]으로 공동 결정하고 이를 2015. 10. 24.부터 시행하기로 합의하였다.

773 이후 고려, 남성, 동영, 동진, 에이치엠엠, 장금, 천경, 흥아 등 국적선사 외 GSL, TSL, 완하이, 양밍 등 외국적선사까지 참석한 2015. 10. 22. (남성해운 회의실) 영업팀장 회합에 위 최저운임 가이드라인을 US$50/TEU, US$100/FEU으로 수정하고, 이를 2015. 11. 1.부터 시행하기로 합의하였다.

774 이와 같은 사실은 2015. 10. 12. 수송 제15-112호 "대표위원회의 회의록" 문건(소갑 제2-473호증), 2015. 10. 26. 수송 제15-122호 "동남아항로 수입영업팀장 회의록" 문건(소갑 제2-476호증)등을 통하여 인정된다.

(다) 합의의 실행

775 피심인들은 위와 같이 합의한 한-동남아 항로의 컨테이너 해상운송 서비스에 대한 최저운임 가이드라인, THC 인상을 각 합의 시 결정한 시행일 이후부터 화물운송 계약 시 적용하거나 운임 결정의 기준으로 삼음으로써 합의를 실행하였다. 이는 전술하였듯이 합의 이후의 수 차례의 회합을 통해 최저운임 가이드라인, THC 인상의 실행 여부를 지속적으로 상호 감시·점검하고 피심인 스스로 합의 준수 상황 및 운임 인상 효과를 평가한 사실 등을 통하여 확인된다.

776 한편, 한-동남아 수출·수입 항로에 공통으로 적용된 THC 인상과 관련하여 피심인들은 아래 <표 369> 및 <표 370>에서 보는 바와 같이 자신들이 2015년 10월 합의한 대로 특수 컨테이너 및 냉동 컨테이너에 대한 THC를 15,000원/TEU, 30,000원/FEU씩 인상·시행하였다.

462) EBS 포함하되, BTHC(LTHC + DTHC), CCF, Doc fee 별도징수

<표 369> 2015. 10월 특수컨테이너 THC 인상 합의 관련 피심인별 실행 내역

	인상된 특수컨 THC	시행일
고려	140,000원/TEU, 180,000원/FEU → 155,000원/TEU, 210,000원/FEU	2015. 11. 1.
남성	122,000원/TEU, 163,000원/FEU → 137,000원/TEU, 193,000원/FEU	2015. 11. 4.
동영	125,000원/TEU, 165,000원/TEU → 145,000원/TEU, 195,000원/FEU	2015. 11. 5.[463]
동진	125,000원/TEU, 165,000원/TEU → 145,000원/TEU, 195,000원/FEU	2015. 11. 9.
장금	125,000원/TEU, 165,000원/TEU → 140,000원/TEU, 195,000원/FEU	2015. 11. 2.
천경	122,000원/TEU, 163,000원/FEU → 137,000원/TEU, 193,000원/FEU	2015. 11. 4.
에이치엠엠	140,000원/TEU, 180,000원/FEU → 154,000원/TEU, 208,000원/FEU	2015. 11. 15.[464]
흥아	-	-[465]
CNC	122,000원/TEU, 163,000원/FEU → 137,000원/TEU, 193,000원/FEU	2015. 11. 1.
GSL	122,000원/TEU, 163,000원/FEU → 155,000원/TEU, 210,000원/FEU	2015. 11. 20.[466]
OOCL	115,000원/TEU, 156,000원/FEU → 135,000원/TEU, 175,000원/FEU	2016. 9. 1.[467]
SITC	123,000원/TEU, 165,000원/FEU → 138,000원/TEU, 195,000원/FEU	2015. 11. 9.
TSL	122,000원/TEU, 163,000원/FEU → 137,000원/TEU, 193,000원/FEU	2015. 11. 25.
씨랜드머스크	130,000원/TEU, 160,000원/FEU → 130,000원/TEU, 190,000원/FEU	2015. 11. 16.
에버그린	140,000원/TEU, 180,000원/FEU → 150,000원/TEU, 195,000원/FEU	2015. 11. 20.
완하이	125,000원/TEU, 165,000원/TEU → 140,000원/TEU, 195,000원/FEU	2015. 11. 2.[468]
양밍[469]	-	-

463) 수출 항로를 기준으로 한 것이며, 수입 항로의 경우 2015. 11. 10.부터 인상된 냉동컨테이너 및 특수 컨테이너 THC를 시행하였다.
464) 수출 항로를 기준으로 한 것이며, 에이치엠엠은 수입 항로에 대해서는 특수 컨테이너에 대한 THC를 인상하지 않았다는 내용의 자료를 제출하였다. 냉동 컨테이너에 대한 THC도 마찬가지이다.
465) 舊 흥아해운의 컨테이너 사업부문이 분할되어 現 흥아라인이 설립되는 과정에서 예전 흥아해운의 자료를 확보하지 못하여 자료 작성에 어려움이 있다는 취지의 자료를 제출하였다.
466) 수출 항로를 기준으로 한 것이며, 수입 항로의 경우 2015. 11. 23.부터 인상된 냉동컨테이너 THC(200,000원/TEU, 300,000원/FEU) 및 특수 컨테이너 THC(150,000원/TEU, 200,000원/FEU)를 시행하였다.
467) OOCL은 다른 피심인들과 달리 10개월 후에 합의를 실행하였다.
468) 수출 항로를 기준으로 한 것이며, 수입 항로의 경우 2015. 11. 24.부터 인상된 냉동컨테이너 및 특수 컨테이너 THC를 시행하였다.
469) 양밍은 특수 컨테이너에 대한 THC를 2013. 7. 1. 기존 101,000원/TEU, 137,000원/FEU에서 125,000원/TEU, 165,000원/FEU으로 변경한 이후 2018. 7. 9. 다시 이를 160,000원/TEU, 220,000원/FEU로 인상하기 전까지는 변동내역이 없다고 자료를 제출하였다.

<표 370> 2015. 10월 냉동컨테이너 THC 인상 합의 관련 피심인별 실행 내역

	인상된 냉동컨 THC	시행일
고려	198,000원/TEU, 287,000원/FEU → 213,000원/TEU, 317,000원/FEU	2015. 11. 1.
남성	198,000원/TEU, 287,000원/FEU → 213,000원/TEU, 317,000원/FEU	2015. 11. 4.
동영	198,000원/TEU, 287,000원/FEU → 213,000원/TEU, 317,000원/FEU	2015. 11. 5.
동진	198,000원/TEU, 287,000원/FEU → 213,000원/TEU, 317,000원/FEU	2015. 11. 9.
장금	199,000원/TEU, 286,000원/FEU → 214,000원/TEU, 316,000원/FEU	2015. 11. 2.
천경	198,000원/TEU, 287,000원/FEU → 213,000원/TEU, 317,000원/FEU	2015. 11. 4.
에이치엠엠	198,000원/TEU, 287,000원/FEU → 212,000원/TEU, 315,000원/FEU	2015. 11. 15.
흥아	-	-
CNC	177,000원/TEU, 247,000원/FEU → 212,000원/TEU, 317,000원/FEU	2015. 11. 1.
GSL	177,000원/TEU, 247,000원/FEU → 212,000원/TEU, 315,000원/FEU	2015. 11. 20.
OOCL	177,000원/TEU, 247,000원/FEU → 217,000원/TEU, 289,000원/FEU	2016. 7. 20.
SITC	198,000원/TEU, 287,000원/FEU → 213,000원/TEU, 317,000원/FEU	2015. 11. 9.
TSL	177,000원/TEU, 247,000원/FEU → 212,000원/TEU, 317,000원/FEU	2015. 11. 25.
씨랜드머스크	198,000원/TEU, 280,000원/FEU → 213,000원/TEU, 310,000원/FEU	2015. 11. 16.
에버그린[470]	-	-
완하이	197,000원/TEU, 287,000원/FEU → 212,000원/TEU, 317,000원/FEU	2015. 11. 2.
양밍	198,000원/TEU, 287,000원/FEU → 217,000원/TEU, 325,000원/FEU	2015. 11. 15.[471]

777 이와 같은 사실은 고려의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-39호증), 남성의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-40호증), 동영의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-41호증), 동진의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-42호증), 장금의 THC, EBS, CCF 등

470) 에버그린은 냉동 컨테이너에 대한 THC를 2014. 7. 1. 기존 177,000원/TEU, 247,000원/FEU에서 290,000원/TEU, 330,000원/FEU으로 변경한 이후 2018. 7. 3. 다시 이를 290,000원/TEU, 345,000원/FEU로 인상하기 전까지는 변동내역이 없다고 자료를 제출하였다.

471) 수출 항로를 기준으로 한 것이며, 수입 항로의 경우 2015. 12. 1.부터 인상된 냉동컨테이너 THC(217,000원/TEU, 309,000원/FEU)를 시행하였다.

부대운임 변동내역(소갑 제4-46호증), 천경의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-47호증), 에이치엠엠의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-45호증), 흥아의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-49호증), CNC의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-50호증), GSL의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-51호증), OOCL의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-52호증), SITC의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-54호증), TSL의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-55호증), 씨랜드머스크의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-56호증), 에버그린의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-57호증), 완하이의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-58호증), 양밍의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-59호증) 등을 통하여 인정된다.

(14) 2016년 기간 중 합의와 실행 내역

(가) 수출 항로 관련 합의

① 3월 공표운임 및 최저운임 합의

778 피심인 고려, 남성, 동영, 동진, 범주[472], 에이치엠엠, 장금, 천경, 흥아 및 동정협은 2016. 1. 13., 2016. 2. 4., 2016. 2. 19., 2016. 3. 3., 2016. 3. 17., 2016. 3. 23., 2016. 4. 6. 흥아 회의실, 남성 회의실, ◈◈◈◈ 등지에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 인상·유지하기 위하여 공표운임을 공동으로 결정하여 2016년 5월부터 시행하기로 합의하였다. 또한 피심인들은 위 공표운임 합의를 실행하기 전까지는 최저운임을 적용하기로 하였으며, 해당 최저운임 역시 공동으로 결정하여 2016. 3. 23.부터 시행하기로 합의하였다.

779 이때 '공표운임'이란 '해운법', '해운법 시행규칙', '외항운송사업자 운임공표 업

472) 범주는 2016년 4월 동정협 회원사로 가입하였고, 2016. 2. 4. 회합 또는 2016. 3. 3. 회합부터 동정협 회합에 참석한 것으로 보인다.

무처리 요령'[473]에 따라 피심인들과 같은 정기 컨테이너 해상화물운송 사업자 등이 자신들이 운항하는 항로별 일반 컨테이너 화물 및 냉동 컨테이너 화물에 대한 기본운임 및 부대운임(BAF, CAF, THC)을 해당 운임 시행일 5일 전까지 화주 등 이해관계자가 알기 쉽게 자사 홈페이지 등에 게시하는 방법으로 공표한 운임을 의미한다.

780 위 10개 피심인들이 합의한 한국발 베트남·태국·인도네시아착 항로별 공표운임과 최저운임 가이드라인은 아래 <표 371> 및 <표 372>와 같다.

<표 371> 세부 항로별 공표운임 가이드라인

수출입 구분	항로명	항구 구분	공표운임	시행일
수출	베트남착 항로[474]	하이퐁,호치민	US$150/TEU, US$300/FEU	2016년 4월
	태국착 항로	방콕,람차방	US$150/TEU, US$300/FEU	
	인도네시아착 항로	자카르타,수라바야	US$200/TEU, US$400/FEU	

473) '해운법'(개정 2015. 1. 6. 법률 제13002호) 제28조(운임의 공표 등) ①외항 정기 화물운송사업자와 국내항과 외국항에서 정기화물운송사업을 경영하는 외국인은 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 운임을 정하여 화주 등 이해관계인이 알 수 있도록 공표하여야 한다. 정하여진 운임을 변경하려는 때에도 또한 같다
'해운법 시행규칙'(개정 2015. 7. 7. 해양수산부령 제150호) 제20조(운임의 공표 등) ① 법 제28조제1항에 따른 운임의 공표는 해양수산부장관이 정하여 고시하는 바에 따라 운임 발효 예정일 5일 전까지 화주 등 이해관계인이 잘 볼 수 있는 곳과 인터넷 홈페이지에 게시하는 방법으로 한다.
'외항운송사업자 운임공표 업무처리 요령'(개정 2016. 3. 11. 해양수산부고시 제2016-36호)
제4조(공표내용) ① 법 제28조제1항의 규정에 의하여 공표하여야 하는 사항은 다음 각 호와 같다.
1. 공표의무자의 성명(법인인 경우에는 상호 및 대표자의 성명), 주소 및 전화번호
2. 일반 컨테이너와 냉동 컨테이너의 항로별 운임(TEU 또는 FEU 단위)
3. 부대요금(BAF, CAF, THC에 한한다.) (중략)
제5조(공표대상 항로, 품목 등) ① 시행규칙 제20조의 규정에 의하여 운임을 공표하여야 하는 항로 및 대상지역은 제3조의 공표의무자등이 운항하는 모든 항로 및 지역으로 한다.
② 항로별 품목은 일반 컨테이너화물과 냉동 컨테이너화물로 구분한다.
제6조(운임공표의 제외) ① 다음 각호의 1의 운임은 이를 공표하지 아니할 수 있다.
1. 특정하주와 특정공표의무자간에 3월이상의 기간을 정하여 일정량 이상의 화물제공 및 그 안정적 운송을 약정한 계속적 계약관계에 의하여 계약당사자간에 한하여 적용되는 운임으로 미리 해양수산부에 신고하여 승인 받은 운임
2. 공표된 운임의 10분의1의 범위 내에서 변경되는 운임
3. 화물운송 상대국의 법령이나 운임정책, 국제협약 등에 따라 운임을 경쟁사업자나 제3자에게 공표하는 것이 금지되어 있는 항로 및 지역의 운임으로 미리 해양수산부에 신고한 운임
4. 수입컨테이너 운임
5. 수출컨테이너 중 특수 컨테이너(Open Top, Flat Rack)와 화주소유 컨테이너(SOC) 운임
제8조(운임공표의 시기) ① 운임은 매년 2회(4월, 10월)에 걸쳐 공표하여야 한다.
② 제1항의 규정에도 불구하고, 운임이 공표된 운임의 10분의 1을 초과하여 변경되는 경우 이를 적용하기 5일 이전에 공표하여야 한다. 다만, 부대요금은 요율이 변경될 때마다 공표하여야 한다.

<표 372> 세부 항로별 최저운임 가이드라인

수출입 구분	항로명	최저운임	시행일
수출	홍콩·대만 외 동남아착	US$50/TEU	2016. 3. 23.

781 합의 과정을 살펴보면 다음과 같다. 2016년 4월 운임공표제의 개정·시행[475]을 앞두고 개최된 2016. 1. 13.(흥아 회의실) 영업팀장 회합[476]에서 운임공표제도의 적절한 활용을 통해 수지개선을 도모하는 것에 대하여 동정협 회원사인 국적선사 피심인들 간 공감이 이루어졌다. 즉, 해운법상 준수 의무[477]가 있는 공표운임을 공동으로 인상함으로써 실제 시장운임의 인상을 유도하기로 한 것[478]이었다. 그리고 후속 회합을 통하여 구체적인 운임인상 방법을 확정하기로 하였다.

474) 도착지 CIC 별도 징수

475) 해상운임은 당초 해양수산부에의 신고 대상이었으나, 1999년 4월 '해운법' 개정을 통하여 신고 대상에서 공표 대상으로 전환되었다. 이후 2016년 3월 '외항운송사업자 운임공표 업무처리 요령' 개정을 통하여 공표 대상 항로 및 화물, 공표 제외 대상, 공표 횟수 등을 변경하였다. 이에 대하여 구체적으로 살펴보면, ① 공표 대상 항로는 기존 홍콩·카오슝·싱가포르(동남아 한정) 항로에서 운항 중인 전 항로로 변경되었다. 공표 대상 화물은 기존 울(wool), 옷, 전자제품 화물(동남아 한정)에서 일반 컨테이너 화물 및 냉동 컨테이너 화물로 변경되었다. ② 공표 제외 대상은 기존 6개월 이상의 계약화물 운임에서 3개월 이상의 계약화물 중 해양수산부 장관에게 미리 신고하여 승인을 받은 운임으로 변경되었다. 또한 당초 공표한 운임의 20% 범위 내에서 인하된 운임은 공표 대상에서 제외되었으나, 개정 이후 공표 제외 대상이 공표한 운임의 10% 범위 내에서 변경된 운임으로 변경되었다. ③ 공표 횟수는 기존 연간 4회(3월, 6월, 9월, 12월)에서 연간 2회(4월, 10월)로 축소되었다.

476) 해당 회합의 결과를 정리한 회의록에 기재된 '수신처'는 고려, 남성, 동진, 장금, 천경, 에이치엠엠, 흥아였다. 동정협 박○○ 사무국장은 회의 참석자들에 회의록을 배포하는 것이 기본이라고 진술하였으므로 고려, 남성, 동진, 장금, 천경, 에이치엠엠, 흥아가 해당 회의에 참석한 것으로 보는 것이 타당하다. 한편 피심인 제출 자료에 따르면 고려는 심○○ 부장, 남성은 명○○ 차장, 동진은 정○○ 부장이 해당 회의에 참석한 것이 확인되며, 그 외 동영, 범주, 장금, 천경, 흥아, 에이치엠엠, 팬오션은 참석 여부가 확인되지 않는다는 취지의 자료를 제출하였다.

477) '해운법'(개정 2015. 1. 6. 법률 제13002호) 제31조(외항화물운송사업자의 금지행위) ①외항정기화물운송사업자(제28조제1항에 따른 외국인을 포함한다)는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위를 하여서는 아니 된다.
1. 제28조에 따라 공표한 운임보다 더 많이 받거나 덜 받는 행위
2. 제28조에 따라 공표한 운임보다 덜 받으려고 이미 받은 운임의 일부를 되돌려주는 행위

478) 동정협 박○○ 국장도 아래와 같이 공표운임에 대하여 결정했다는 것이 기존의 논의와 크게 달라지는 것이 아니며 공표운임의 취지는 AMR의 취지와 동일하다고 진술하였다.

피심인 동정협 박○○ 국장 진술조서 발췌(소갑 제3-22호증)

문) 2016. 3. 3. 동정협 내부 문건을 살펴보면, 진술인이 말한 바와 같이 공표운임에 대해 국적선사들 간 합의가 이루어진 것으로 보입니다. 2016년 3월 공표운임을 합의한 후 변동함 없이 2016년 중에는 계속 유지하였습니까?

답) 2016년에 공표운임을 결정하는 논의가 있었습니다. 다만, 공표운임에 대하여 결정했다는 것이 기존의 논의와 크게 달라지는 것이 아니며, 공표운임이나 BMR, AMR이든 취지는 동일합니다.

782 동정협 사무국은 위 피심인들 간 공감대를 바탕으로 외국적선사[479] 및 동정협 비회원사인 국적선사[480]를 방문하여 운임공표제를 이용한 운임인상 합의에의 참가 의사를 타진하였다. 참가 의사 확인 결과, 범주, 팬오션 및 동영 등 국적선사는 운임공표제를 이용한 운임인상 합의에 동의하였으나, 외국적선사는 운임공표제에 대한 숙지가 부족하거나 제도 자체에 대해 반감을 가진 것으로 파악[481]되었다.

783 이후 위 9개 국적선사 및 동정협은 2016. 2. 4.(◎◎◎) 국내외선사들 간 회합에서 운임공표제를 이용한 운임인상 추진에 있어 국적선사들과 외국적선사들 사이 입장에 차이가 있음을 확인한 후, 운임공표제를 이용한 운임인상은 국적선사 중심으로 추진하기로 결의하였다.

<표 373> 2016. 2. 5. 국내외선사 간 회합 결과 관련 동정협 이메일(일부 발췌)

수신: 동정협 회원사 수출팀장님
참조: 동영, 범주, 팬오션 수출팀장님
발신: 동남아정기선사협의회 사무국

1. 귀사의 무궁한 발전을 기원합니다.
2. 운임공표제도의 시행과 관련하여 진행상황을 아래와 같이 간략하게 보고 드립니다. (첨부의 파일로도 아래 내용을 보실 수 있습니다). 동 내용은 같은시각 귀사(동정협 회원 8사사)의 대표위원들께도 보고되었습니다. 설 명절 편안하게 잘 보내시기 바랍니다. 감사합니다.

- 아 래 -

운임공표관련 진행상황 중간보고 (2월 5일)

가) 동남아항로 취항선사 수출영업팀장간담회 개최 (2월 4일)
• 참가선사
- 동정협 회원 7개 국적선사 (1개사 내부일정으로 불참)
- 국적 동정협 비회원 2개사
- 외국적사(12개사):

- 외국적 2사: 간담회 후 방문하여 의견 청취 (1개사는 간담회 불참, 1개사는 간담회 말미

479) CNC, COSCO, GSL, OOCL, PIL, SITC, TSL, 씨랜드머스크, 에버그린. 완하이, 양밍 등
480) 동영, 범주, 팬오션
481) 동정협 사무국이 고려, 남성, 동진, 에이치엠엠, 장금, 천경 및 흥아에게 보낸 2016. 1. 29. 이메일에 따르면, 8개사는 운임공표제에 대한 숙지 부족, 4개사는 운임공표제를 통한 운임회복 기대, 4개사는 운임공표제에 대한 반감 및 의구심을 표했다고 한다.

도착) 나) 운임공표 관련 입장 • 국적선사 그룹 - 대체적으로 운임공표제도에 우호적 (적절한 활용으로 운임회복 기대감) - 일본, 중국 항로 우선 시행하여 효과를 검증한 후, 동남아항로로 확대하는 것이 바람직하다는 의견도 일부 있었음 • 외국적선사 그룹 - 대체적으로 운임공표제도의 취지, 실효성 의심 및 업무과중으로 부정적 - 몇몇 선사들은 '운임공표의 무력화' '행정소송 검토해야 한다' '해수부가 전 세계를 상대로 싸우자는 거냐' '타 국가에서의 반독점법에 심각히 위배되는 것 아니냐' 등의 부정적 입장 피력 (중략) 라) 결론 ○ 현 시점 외국적선사 그룹의 협조를 이끌어 내는 것은 사실상 어렵다고 판단됨 (선사방문 결과 일부는 가능할 것으로도 사료됨) ○ 따라서 우선 국적선사 중심으로 운임회복이 가능한 항로(태국, 베트남, 인도네시아 등)를 타깃으로 하여 운임회복/운임공표 추진

* 출처: 에이치엠엠

784 이후 2016. 2. 19.(◈◈◈◈) 영업팀장 회의에서 고려, 남성, 동진, 에이치엠엠, 장금, 천경 및 흥아는 4월 운임공표제도 시행 일정에 맞추어 운임회복을 시행하기로 합의하였다. 해당 회합에 참석한 고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 팀장, 동진 정○○ 부장, 에이치엠엠 정○○ 부장, 장금 최○○ 부장, 천경 이○○ 부장, 흥아 차○○ 부장 및 동정협 박○○ 차장은 아래 <표 374>와 같이 "국적선사 간 상생 가능"한 항로를 선정한 후, 해당 항로에 대한 선사별 공표운임 가이드라인을 협의하고, 이를 관리할 방안을 마련하는 순으로 향후 논의를 진행하기로 결정하였다.

<표 374> 2016. 2. 19. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-483호증)

가. 운임회복 계획 • 4월 운임공표제도 시행일정에 맞추어 운임회복 시행키로 함. • 운임공표는 반드시 준수해야 하는 규준(법률로 명시)으로서, 정기선 해운시장질서 정립을 위해서는 선사간 상생정신이 매우 중요하다는 데 이견이 없음. • 다만, 동남아항로 취항선사 간담회에서 확인되었듯, 당장 외국적선사 그룹까지 포함하여 '운임공표를 활용한 운임회복'을 추진하기에는 역부족. • 따라서 우선 국적선사 간 신뢰를 바탕으로 운임회복/운임공표 추진하고, 제도시행 이후

경과를 보아가며 외연 확대키로 함.

• 위의 정신(공감대)을 바탕으로 향후 이하의 순서로 논의를 진행키로 함.

- 국적선사 간 상생(협업) 가능한 trades 선정

- 선사 별/서비스 별 (공표)가이드라인 협의

- 향후 공표제도 시행 이후 모니터링/관리 방안 (중략)

나. 향후 일정

◦ 2월 25일 오후 4시 30분, 근해 3개 항로 운임공표관련 수출팀장회의 개최 (공지 완료)

785 위 진행계획에 따라 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에이치엠엠, 장금, 천경, 흥아 및 동정협은 2016. 3. 3. 영업팀장 회합[482]에서 베트남·태국착 수출 항로에 대한 공표운임 가이드라인을 US$150/TEU, US$300/FEU로, 인도네시아착 수출 항로에 대한 공표운임 가이드라인을 US$200/TEU, US$400/FEU로 합의하기에 이르렀다. 그리고 동정협 사무국은 해당 가이드라인을 위 9개 국적선사에게 아래 <표 375>와 같이 송부하였다.

<표 375> 2016. 3. 3. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-484호증)

1. 귀 사의 무궁한 발전을 기원합니다.

2. 국적선사 4월 운임회복 관련하여 항로 별 아래의 BMR(Bench Mark Rate)을 확인하여 주시기 바랍니다. 향후에는 관련내용 회람되지 않사오니 참조하시기 바랍니다. 자세한 내용은 사무국에 문의하여 주시기 바랍니다.

- 아 래 –

• 베트남(하이퐁, 호치민) : USD 150/300, 도착지 CIC 별도

• 태국 (방콕, 람차방) : USD 150/300

482) 동정협이 2020. 1. 9. 제출한 아래 문건에 의할 때 해당 회합에 참석한 선사는 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에이치엠엠, 장금, 천경 및 흥아이다.

<2016. 3. 3. 회합 관련 동정협 제출자료>

구분	협의일자	회의명	주요내용	협의 시 참석한 선사
운임회복 (가이드)	2016.3.3	수출팀장 회의	베트남 150/300불(20'/40'), 태국 50/300불(20'/40') 등	고려해운, 남성해운, 동영해운, 동진상선, 범주해운, 장금상선, 천경해운, 한진해운, 현대상선, 흥아해운

• 인도네시아 (자카르타, 수라바야) : USD 200/400

786 위 10개 피심인들은 2016년 4월부터 운임공표제가 개정·시행된다는 전제 하에서 위와 같이 공표운임을 통한 운임인상을 추진하였다. 그러나 아래 <표 376>과 같이 2016. 3. 17. 해양수산부 주최 운임공표제 설명회에서 한-동남아 항로의 경우 "2016년 5월 중 공표로 내부 관리"할 계획임을 알게 되었다. 이에, 이들 피심인들은 운임공표제 시행 연기에 대응하여, 2016. 3. 23.(홍아 회의실) 영업팀장 회합에서 2016. 3. 23.부터 홍콩·대만착 수출 항로를 제외한 동남아착 수출 항로에서 US$50/TEU 이하로는 운임을 견적하지 않기로 합의("Minimum Rate")하였다.

<표 376> 2016. 3. 23. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-486호증)

가. 운임안정화 방안 협의 ▫ 배경 - 3월 17일 해양수산부 주최의 운임공표제도 설명회에서 동남아항로는 5월 중 공표로 내부 관리할 것임을 밝힘. - 이에 그 간 4월 운임공표시행을 전제로 준비했던 운임회복 일정을 보완할 필요가 있다는 것에 공감함. - 전통적으로 3~5월 중 물동량 호조를 보이는 동남아항로 상황을 고려하여 한시적으로 이하와 같이 운임안정을 위한 조치를 취하기로 함. - 참고로, 현재 각 사 booking/space 현황은 대체적으로 양호한 상태를 보이고 있는 것으로 보고됨 ❖ 동남아항로 운임안정을 위한 MR (Minimum Rate) 시행 • 금일(3.23) 이후 USD50/Teu 이하의 운임견적(offer) 않음 - 홍콩, 대만 항로는 해당 없음 - 하이퐁 항로에서도 가급적 동일기조 유지하여 줄 것이 권고됨 ▫ 추후 운임공표제도의 진행상황을 보아가며 운임회복방안 계속 협의키로 함.

787 이와 같은 사실은 2016. 1. 14. 동정협 제16-10호 "제1회 동남아항로 수출팀장 회의록" 문건(소갑 제2-479호증), 2016. 1. 29. 동정협 사무국 이메일 "운임공표제도 관련 동향을 보고드립니다 (대외비)" 문건(소갑 제2-480호증), 2016. 1. 29. 동정협 내부 문건 "운임공표제도 관련 동남아항로 취항선사 수출팀장 간담회 개최"(소갑 제2-481호증), 2016. 2. 5. 동정협 사무국 이메일 "운임공표제도 관련 진행상황을 보고드립니다 (2차 보고)" 문건(소갑 제2-482호증), 2016. 2. 22. 동정협 제

16-28호 “제2회 수출영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-483호증), 2016. 3. 3. 동정협 제16-36호 “동남아 수출화물 4월 운임회복 관련” 문건(소갑 제2-484호증), 2016. 3. 17. 동정협 제16-46호 “동남아정기선사협의회 2016년도 정기총회 회의록” 문건(소갑 제2-485호증), 2016. 3. 23. 동정협 제16-53호 “제5회 수출영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-486호증), 2016. 3. 25. 범주 박○○ 이메일 “본부장님. 최종 품의본 확인해주시기 바랍니다” 문건(소갑 제2-487호증), 2016. 4. 6. 동정협 제16-61호 “제6회 수출영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-488호증), 피심인 동정협 박○○ 국장 진술조서, 피심인 흥아 차○○ 상무 진술조서, 피심인 천경 이○○ 이사 진술조서 등을 통하여 인정된다.

② 6월 공표운임 및 계약운임 합의

788 피심인 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아, SITC 및 동정협[483]은 2016. 4. 20., 2016. 4. 27., 2016. 5. 4., 2016. 5. 26., 2016. 6. 1., 2016. 6. 9., 2016. 6. 23., 2016. 7. 7., 2016. 7. 19. 장금 회의실, 흥아 회의실, 천경 회의실 등지에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 인상·유지하기 위하여 공표운임 및 계약운임을 공동으로 결정·시행하기로 합의하였다.

789 이때 ‘계약운임’이란 3개월 이상의 기간 동안 특정 화주의 일정한 화물을 일정한 운임으로 운송하는 것을 내용으로 체결된 계약 시 적용되는 운임으로써 해양수산부 장관에게 미리 신고함으로써 ‘해운법’ 등에 따른 운임공표의 예외가 될 수 있는 운임을 의미한다.[484]

790 이후 위 국적선사 중 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 장금, 천경, 흥아 및 동정협은 2016. 7. 7., 2016. 7. 27., 2016. 8. 3., 2016. 8. 9. 등 후속 회합에서 자체 감사를 실시하는 등의 방법을 통하여 합의 내용의 준수 여부를 상호 감시·점검하였다.

483) 동영은 합의가 이루어진 회합에는 참석하지 않았으나, 2016. 7. 7. 이후 합의 점검 회합에 참가하였다.
484) 사실상 한국발 동남아착 항로의 화물에 적용되는 운임은 크게 공표운임과 계약운임으로 양분할 수 있다.

791 피심인들이 합의한 한국발 베트남·태국·인도네시아착 항로별·그룹별 공표운임과 계약운임 가이드라인은 아래 <표 377> 및 <표 378>과 같다. 피심인들은 항로별 점유율에 따라 선사들을 점유율이 높은 그룹('major carrier')과 낮은 그룹('minor carrier')으로 나눈 후, 그룹 간 공표운임과 계약운임의 차이를 두었다.

<표 377> 세부 항로별 '공표운임' 가이드라인

수출입 구분	항로명	대상 선사	공표운임
수출	호치민·방콕·람차방착 항로	(major) 고려,흥아,장금	US$130/TEU, US$260/FEU
		(minor) 범주,동진,천경 등 기타	US$115/TEU, US$230/FEU
	하이퐁착 항로	(major) 고려,흥아,장금,남성,SITC	US$130/TEU, US$260/FEU
		(minor) 범주,동진,천경 등 기타	US$115/TEU, US$230/FEU
	인도네시아착 항로	(major) 고려,흥아,장금	US$180/TEU, US$360/FEU
		(minor) 범주,동진,천경 등 기타	US$160/TEU, US$320/FEU

<표 378> 세부 항로별 '계약운임' 가이드라인

수출입 구분	항로명	대상 선사	계약운임
수출	호치민·방콕·람차방착 항로	(major) 고려,흥아,장금	US$100/TEU, US$200/FEU
		(minor) 범주,동진,천경 등 기타	US$90/TEU, US$180/FEU
	하이퐁착 항로	(major) 고려,흥아,장금,남성,SITC	US$100/TEU, US$200/FEU
		(minor) 범주,동진,천경 등 기타	US$90/TEU, US$180/FEU
	인도네시아착 항로	(major) 고려,흥아,장금	US$150/TEU, US$300/FEU

792 합의 과정을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다. 2016. 4. 20.(장금 회의실) 회합에서 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에이치엠엠, 장금, 천경, 흥아 등 국적선사 및 동정협은 운임공표의 예외인 계약화물 운임으로 인하여 운임공표를 통한 운임인상에 어려움이 발생할 수 있음을 인식하였다. 즉, 공표운임을 준수하기 위해서는 각 선사에서 운임인상을 위한 실질적인 노력이 요구되나, 여의치 않을 경우 계약운임으로 신고하여 실질적인 운임인상효과를 거두지 못할 수 있다는 것이었다. 이에 대한 대응방안으로써 각 선사들 간 공통의 계약화물을 선정[485]할 것인지, 아

485) 각 선사들이 희망하는 계약화주(계약화물) 목록을 받은 후 공통적인 계약화주를 도출하는 방식을 의미한다. 다만, 피심인들은 각 선사들의 기존 계약화주들이 서로 상이하여 공통의 계약화주를 선정하

니면 기 합의한 공표운임의 수준을 낮추어 계약운임으로의 이탈을 막을 것인지에 대하여 차기 회합에서 논의를 지속하기로 하였다.

793 이후 고려, 남성, 장금, 천경 및 흥아는 2016. 4. 27.(흥아 회의실) 회합을 가지고 공통의 계약화물을 선정하는 것은 어려우므로 기존에 합의된 공표운임을 인하하기로 결정하고 이를 5월 첫째주 영업팀장 회합에서 다른 피심인들의 동의를 구하기로 하였다. 이와 함께 '계약운임은 공표운임의 70% 수준은 되어야 한다'는 것에 대하여 공감대를 형성한 후, 계약운임에 대한 가이드라인 마련 및 중립기구(Neutral body)에 "모니터링/감사 기능을 부여"하는 방법을 통하여 계약화물로 인한 문제를 보완하기로 하였다. 결국 이들은 위 문제를 해결할 수 있는 방안이 "회원사 간 내부 가이드라인일 수 밖에 없음"을 다시 한 번 인식하였다.

<표 379> 2016. 4. 27. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-490호증)

가.운임공표 이슈 ◦ 5월 시행 동남아항로 운임공표와 관련하여 진행경과 업데이트 후 의견 교환 (중략) ◦ 선사/화주/항로 별로 차이는 있으나 현재 동남아항로 마켓운임을 USD 50/100 이라고 할 때, 기존 확보된 공표 가이드라인이 운임회복을 실질적으로 추진하여 달성할 수 있는 수준이 아니라는 지적에 따라 기존 가이드라인(3개 항로 해당)에서 USD 50/100 인하키로 함. ◦ 금일 도출된 가이드라인을 바탕으로 5월 1주차 개최되는 국적선사 수출팀장 회의 시 전 회원사 확인 예정. (중략) ◦ 운임회복의 실효를 거두기 위해서는 계약운임 문제 등 내부 가이드라인 마련이 중요하다는 데 인식을 같이하고 '내부 가이드라인 마련 및 사무국의 모니터링/감사 기능 부여' 등의 제안에 대해 각 사 내부적으로 검토키로 함. (동 건 관련 배경은 다음 장에 서술됨) [운임공표 관련 계약운임 등 쟁점사항 요약] • 운임공표 관련, 3개월 이상의 '계약운임'은 공표대상이 아님. 그러나 별도로 신고/승인되어야 함. • '계약운임' 관련 '계약화주의 선정'을 목표로 시도하였으나, 선사간 합의 쉽지 않음. (한중항로에서도 합의가 쉽지 않았고, 더욱이 동남아항로에서는 상위 30~40개 대형화주의 비중이 약 25%인 상황에서 현실적이지 않다는 의견) (중략)

는 것이 쉽지 않을 것이라고 예상하였다.

• 결국, '운임공표를 통한 운임회복'이 훼손되지 않기 위해서는 일반공표운임 적용화주 비중을 늘리고, 계약운임 비중을 줄이려는 자구노력이 지속적으로 필요한 가운데,

• 궁극적으로는 key shippers(중요 대형화주)에 대한 최소한의 가이드라인이 있어야 실효를 거둘 수 있음. 다시 말해 운임공표제가 '계약운임' 이라는 틈새가 있다는 것을 인정한다면 그 '틈새'에서 마지노선이 있어야 한다는 의미임. (중략)

• 또한 '해양수산부의 관리' 라는 측면에서, 당장 해양수산부가 선사들이 원하는 수준에서 관리하여 줄 가능성 역시 높다고 할 수 없음. **해양수산부 입장에서도 소위 '덤핑'을 판단할 뚜렷한 근거를 가지고 있다고 할 수 없으며, '특정 운임 이하는 불승인 하겠다' 라는 것을 명시적으로 밝히는 순간 선사들의 담합을 인정하는 셈**이어서 '마이너스 운임의 불승인' 과 같이 명징한 경우가 아니라면 운임과 관련한 어떤 공식적 가이드라인을 주기는 어려움. 또한 수 많은 공표운임/신고계약운임에 대해 정부가 자발적, 능동적, 적극적으로 관리할 것이라고 기대하는 것이 과연 현실적인지 고민하지 않을 수 없음.

• 이를 고려할 때, **중요한 것은 결국 '회원사 간 내부 가이드라인' 일 수 밖에 없음.** 우리 내부 가이드라인을 전달하여 정부의 은근한 비공식적 관리를 견인하고, **지속적인 자구노력을 해야만 '운임공표를 통한 운임회복'의 취지를 달성할 수 있다고 사료됨.**

• 이와 관련, 금일 5사 영업팀장회의에서는 **'계약운임은 공표운임의 70% 수준은 되어야 한다'는 것에 공감함. 아울러 '계약운임 관련 가이드라인 및 neutral body 의 모니터링/감사권한 부여' 에 대해 각 사 사전 검토 요청됨.**

794 이후 2016. 5. 4.(천경 회의실) 영업팀장 회합에서 위 5개 선사와 동진, 범주 및 에이치엠엠은 운임공표 일정에 따라 선별항로[486]에서 운임회복을 추진하는 것을 재확인함과 아울러 2016년 5월 계약화물에 대하여 운임인상을 추진하는 것에 대하여 합의하였다. 또한 아래 <표 380> 에이치엠엠 김○○의 2016. 5. 27. 이메일에서 보는 바와 같이 2016. 5. 26. 회합에서는 국적선사 피심인 외 SITC, 완하이도 회합에 참석하여 운임공표를 통한 운임인상 추진 관련 논의에 함께 참여하였다.

<표 380> 2016. 5. 26. 동정협 회합 관련 에이치엠엠 김○○ 이메일

-

486) 기존 합의의 대상이었던 베트남·태국·인도네시아착 수출 항로를 의미한다.

* 출처: 에이치엠엠

795 고려, 남성, 장금, 팬오션, 흥아, SITC 등 피심인들[487]은 2016. 6. 1. 회합에서 아래 <표 381>과 같이 태국·베트남·인도네시아착 수출 항로에서의 공표운임과 계약운임 가이드라인에 대하여 합의하기에 이르렀다. 공표운임은 지난 3월 합의한 수준보다 각 항로별로 US$20/TEU, US$40/FEU씩 인하하였고, 계약운임은 공표운임보다 'major carrier' 그룹의 경우 US$30/TEU, US$60/FEU씩 낮았고, 'minor carrier' 그룹의 경우 US$25/TEU, US$50/FEU씩 낮았다.

<표 381> 2016. 6. 1. 동정협 회합 관련 팬오션 권○○ 이메일 발췌(소갑 제2-493호증)

수신 : 수출영업팀, 수입영업팀, 부산영업팀 업무에 노고가 많으십니다. 금일 개최된 동정협 회의 내용을 하기와 같이 공유드립니다. 1/그룹핑 aa.A그룹 : 고려, 흥아, 장금, 남성(하이퐁), SITC(하이퐁) bb.B그룹 : 당사포함 기타 선사 2/운임공표 (10% allowance 없음) *계약화주 각사가 알아서 결정 *태국/베트남 (CIS 별도) aa.A그룹 : -.일반공표운임 : $130/260 -.계약운임 : $100/200 bb.B그룹 :

487) 회의 결과를 정리한 이메일 상 참석자가 분명하게 나와 있지는 않으나, 고려, 흥아, 남성, SITC가 A그룹으로 분류되어 있으며 이메일을 팬오션 소속 직원이 작성한 점을 고려하면 최소 고려, 흥아, 남성, 팬오션, SITC는 해당 회합에 참석했다고 볼 수 있다.

-.일반공표운임 : $115/230
-.계약운임 : $90/180
*인도네시아
aa.A그룹 :
-.일반공표운임 : $180/360
-.계약운임 : $150/300
bb.B그룹 :
-.일반공표운임 : $160/320

* 출처: 팬오션

796 2016. 6. 23. 임원 및 영업팀장 회합에서 고려 정○○ 상무, 심○○ 부장, 남성 황○○ 상무, 명○○ 팀장, 동진 조○○ 상무, 정○○ 부장, 범주 박○○ 이사, 박○○ 부장, 장금 이○○ 상무, 정○○ 상무, 최○○ 부장, 천경 장○○ 상무, 이○○ 부장, 홍아 한○○ 이사 및 차○○ 부장은 대형화주 입찰 시 위에서 합의한 계약운임 가이드라인을 적용하기로 다시 한번 확인하였다.

<표 382> 2016. 6. 23. 임원 및 영업팀장 회합 관련 동정협 사무국 이메일

수신: 회원7사 대표위원님, 수출팀장님
발신: 동남아정기선사협의회

1. 귀사의 무궁한 발전을 기원합니다.
2. 금일 7사 대표위원&영업팀장 연석회의에서 비딩 건 관련 이하와 같이 합의하였습니다. 합리적인 수준의 운임질서를 확립하기 위해 반드시 필요한 조치라는데 공감하였으므로, 철저한 의지와 실행으로 목표를 이룰 수 있도록 지원하여 주시면 감사하겠습니다. 아울러 동 건 관련 절대 대외비부탁드립니다.

❖ 대형화주 비딩 관련 합의사항

■ 대 전제: 시장의 가늠자가 되는 대상에 대해 반드시 운임을 회복해야 전반적인 시장질서 확립 가능함.

■ 시행방법

- 현재 비딩절차 마감 이후 카운터 오퍼도 없는 상황이므로, 추가 네고(협상) 없이 가이드라인(최종견적)을 계속 유지한다.
- 특정선사 배제(선사흔들기)가 일어나고, 해당선사가 그에 대응하는 과정에서 요청한다면 우리들은 해당물량 선적하지 않는 것으로 공조한다.
- 아울러 효과적인 대응수단의 일환으로, 국적선사그룹이 대부분 영위하는 항로에서의

선적거부도 사전에 검토한다.

* 출처: 범주

797 이를 바탕으로 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 장금, 천경, 흥아 등 8개 국적선사 및 동정협은 2016. 7. 7.(한국선주협회) 인트라아시아 8사[488] 영업팀장 회합, 2016. 7. 19.(남성 회의실) 인트라아시아 8사 영업팀장 회합, 2016. 7. 27.(동진 회의실) 인트라아시아 8사 영업팀장 회합, 2016. 8. 3.(천경 회의실) 인트라아시아 8사 영업팀장 회합에서 당시 대형화주들이 실시 중이었던 2016년 하반기 입찰 시 위 합의한 계약운임을 적용할 것을 상호 확인 및 감시하였다.

798 아울러 2016. 7. 19. 회합 시에는 설비·원부자재 화물에 대해 별도의 계약운임 가이드라인을 아래 <표 383>과 같이 합의하였다.

<표 383> 세부 항로 및 화물별 '계약운임' 가이드라인

수출입 구분	화물명	항로(항구)명	계약운임
수출	textile 화물[489]	호치민,하이퐁,자카르타, 태국착 항로	US$100/TEU, US$200/FEU
	설비화물	하이퐁착 항로	US$150/TEU, US$300/FEU

799 한편, 운임인상 합의의 철저한 시행을 위해 중립기구를 도입하여 감시하는 방안이 위 2016. 7. 19. 회합 시 논의되었다. 해당 회합에서는 합의된 공표운임 및 계약운임을 적용 중이던 베트남·태국·인도네시아착 수출 항로에 대해 '해운시장 질서확립 중립위원회(이하 '중립위원회')[490]' 기능을 매개로 운임인상을 보다 실효적으로 추진할 수 있다는 데에 공감대를 이루었다. 이후 2016. 7. 27.(동진 회의실) 영업팀장 회합에서 고려 심○○ 부장, 남성 정○○ 차장, 동영 김○○ 팀장, 동진 정○○ 부장, 범주 박○○ 부장, 장금 최○○ 부장, 천경 이○○ 부장, 흥아 차○

488) 에이치엠엠을 제외한 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 장금, 천경, 흥아를 의미한다.
489) 베트남착 항로의 경우 베트남 CIC 별도징수
490) 동정협, 황정협, 한근협 소속 선사들이 중심이 되어 운임공표제 준수여부 확인 등을 목적으로 설치된 조직이다. 당초 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 장금, 천경, 팬오션, 흥아 및 태영, 두우, 한성(이들 3개 선사는 동정협 회원사가 아니다)의 사장들이 2016. 7. 14. 명동 로얄호텔에서 중립위원회 설치에 합의하였고, 이후 에이치엠엠, 에스엠이 동참하게 되었다.

○ 부장 및 동정협 박○○ 차장은 아래 <표 384>와 같이 태국 방콕 및 베트남 호치민, 하이퐁착 수출 항로를 중립위원회의 감사 대상 항로로 삼고, 기 합의한 공표운임 및 계약운임 가이드라인을 준수하고 있는지 여부를 점검하기로 합의하였다.

<표 384> 2016. 7. 27. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-498호증)

가. 대형화주 비딩 건 ◦ 사 관련, 이하와 같이 업데이트 후 향후 진행키로 함. - 현재 주로 3사에서 진행되고 있는 것으로 파악되며, 화주농간이 심한 포딩이 지적됨. - 현재 선적선사에서 7월 15일 이후 진행된 건에 대해서는 가이드라인 수준으로 운임을 인상할 것임을 밝힘. - 해당화주 선적현황에 대해 빠르면 내주부터 사무국에서 관련선사 방문하여 실태를 점검키로 함. (중략) 나. 해운시장질서 확립 중립위원회의 건 ◦ 동남아항로에서는 아래 3개의 port에 대해서 집중 모니터링/점검키로 함. ▪ 방콕, 하이퐁, 호치민 ▪ 공표운임 및 계약운임 가이드라인을 기준으로 실태점검. ▪ 단, 그 간 팀장회의 시 예외적용 대상은 해당 없음 (코일, 연간비딩 등) ▪ 자카르타는 향후 추이를 보아가며 대상 port에 포함하는 것을 검토키로 함.

800 이후 2016. 8. 9. 영업팀장 회합[491]에서는 아래 <표 385> 동정협 사무국의 2016. 8. 9. 이메일에서 보는 바와 같이 중립위원회가 2016. 8. 10.부터 각 선사를 순차적으로 방문하여 운임 가이드라인 준수 여부를 점검함으로써 그 활동을 개시한다는 사실이 공유되었다.

<표 385> 2016. 8. 9. 동정협 회합 관련 동정협 사무국 이메일

수신: 8사 수출팀장님

491) 해당 회합의 결과를 정리한 이메일에 기재된 '수신처'는 '8사 수출팀장'이었고 이메일의 수신자는 고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 팀장, 동영 김○○ 팀장, 동진 정○○ 부장, 범주 박○○ 부장, 장금 최○○ 부장, 천경 이○○ 부장 및 홍아 차○○ 부장이었다. 동정협 박○○ 사무국장은 회의 참석자들에 회의록을 배포하는 것이 기본이라고 진술하였으므로 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 장금, 천경 및 홍아가 해당 회의에 참석하였다고 보는 것이 타당하다.

발신: 동남아정기선사협의회 사무국

1. 귀사의 무궁한 발전을 기원합니다.

2. 금일 영업팀장회의 시 논의된 내용을 정리하여 말씀 드립니다. 금일 내용은 지난번과 내용이 거의 대동소이하여 별도의 회의록으로 회람하지 않습니다. 감사합니다.

○ 시장질서확립 중립위원회 활동 개시 (8월 10일부터 각 사 순차 방문 후 점검 예정)
○ 현재 상황은, 물량이탈에 대한 목소리가 지속 제기, 유연하게 대응할 필요 VS 중립기구 감사활동 등을 감안할 때 최소한 8월 하순까지는 현재기조 유지
○ 별도의 합의가 있기 전까지는 케미칼 대형업체에 대해서는 현재 기조 유지함
○ 대형 관련, 물량 이탈 현황 파악 후 대응키로 함
○ 대형 와 선사 간 회합을 가정하여 사무국에서 사전에 분위기 타진 예정
○ 위의 사항들을 토대로 8월 18일 회의 시 점검하고 향후 추진방향 설정키로 함

* 출처: 범주

801 이와 같은 사실은 2016. 4. 20. 동정협 제16-69호 “제7회 동남아항로 수출팀장회의록” 문건(소갑 제2-489호증), 2016. 4. 27. 동정협 제16-73호 “인트라아시아 주요 5사 수출영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-490호증), 2016. 5. 4. 동정협 제16-78호 “제8회 동남아항로 수출팀장회의록” 문건(소갑 제2-491호증), 2016. 5. 27. 에이치엠엠 김○○ 이메일 “5월26일 동정협 관련 회의 내용입니다 - 아주영업팀 김○○차장” 문건(소갑 제2-492호증), 2016. 6. 1. 팬오션 권○○ 이메일 “동정협 회의 내용 공유(6/1)” 문건(소갑 제2-493호증), 2016. 6. 10. 범주 박○○ 이메일 “동남아정기선사협의회 대표위원회의 회의록” 문건(소갑 제2-494호증), 2016. 6. 23. 동정협 사무국 이메일 “대형화주 비딩 관련 합의사항 (절대 대외비!!)” 문건(소갑 제2-495호증), 2016. 7. 7. 동정협 제16-110호 “인트라아시아 8사 긴급 수출영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-496호증), 2016. 7. 19. 동정협 제16-115호 “인트라아시아 8사 수출영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-497호증), 2016. 7. 27. 동정협 제16-119호 “인트라아시아 8사 수출영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-498호증), 2016. 8. 3. 동정협 제16-122호 “인트라아시아 8사 수출영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-499호증), 2016. 8. 9. 동정협 사무국 이메일 “금일 인트라아시아 8사 수출팀장회의 주요내용” 문건(소갑 제2-500호증), 동정협 내부 문건 “동남아항로 4월 주요 추진사항 및 향후 일정 보고”(소갑 제2-501호증), 동정협 내부 문건 “동남아항로 7월 주요 추진사항 보고”(소갑 제2-502호증), 피심인 범주 박○○ 상무 진술조서 등을 통하

여 인정된다.

③ 10월, 11월 공표운임 및 계약운임 합의

802 피심인 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2016. 9. 21., 2016. 9. 22., 2016. 9. 27., 2016. 9. 29., 2016. 10. 5., 2016. 10. 6., 2016. 10. 10., 2016. 10. 12., 2016. 10. 19., 2016. 10. 27. 남성 회의실, 흥아 회의실, 동영 회의실 등지에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 인상·유지하기 위하여 공표운임 및 계약운임을 공동으로 결정하고 이를 2016. 10. 29.(방콕·호치민·하이퐁착 항로) 및 2016. 11. 15.(인도네시아착 항로)부터 시행하기로 합의하였다.

803 이후 2016. 11. 2., 2016. 11. 3., 2016. 11. 9., 2016. 11. 24., 2016. 12. 14. 등 후속 회합에서 자체 감사를 실시하는 등의 방법을 논의하고 위 합의의 준수 여부를 상호 감시·점검하였다.

804 위 11개 피심인들이 합의한 한국발 베트남·태국·인도네시아[492]착 항로별·그룹별 공표운임과 계약운임 가이드라인은 아래 <표 386> 및 <표 387>과 같다. 피심인들은 항로별 점유율에 따라 선사들을 점유율이 높은 그룹(‘major carrier’)과 낮은 그룹(‘minor carrier’)으로 나눈 후, 그룹 간 공표운임과 계약운임의 차이를 두었다.

<표 386> 세부 항로별 ‘공표운임’ 가이드라인[493]

수출입 구분	항로명	대상 선사	공표운임
수출	호치민·하이퐁·방콕착 항로	(major) 고려,흥아,장금,에이치엠엠	US$150/TEU, US$300/FEU
		(minor) 남성,동진,동영,범주,천경,팬오션	US$130/TEU, US$260/FEU

492) 베트남·태국착 항로의 경우 2016. 10. 10. 회합에서 2016. 10. 29. 발효로, 인도네시아착 항로의 경우 2016. 10. 27. 회합에서 2016. 11. 15. 발효로 추진하기로 합의하였다.
493) 출발지 및 도착지 부대운임(THC, doc fee, 도착지 CIC 등)은 별도 징수하였다.

<표 387> 세부 항로별 '계약운임' 가이드라인[494)]

수출입 구분	항로명	대상 선사	계약운임
수출	호치민·하이퐁·방콕착 항로	(major) 고려,흥아,장금,에이치엠엠	US$120/TEU, US$240/FEU
		(minor) 남성,동진,동영,범주,천경,팬오션	US$110/TEU, US$220/FEU
	인도네시아착 항로	(major) 고려,흥아,장금	US$150/TEU, US$300/FEU
		(minor) 천경,에이치엠엠	US$140/TEU, US$280/FEU

805 합의 과정을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다. 고려 안○○ 전무, 정○○ 상무, 정○○ 상무, 남성 권○○ 상무, 황○○ 상무, 동영 백○○ 상무, 동진 이○○ 이사, 정○○ 부장, 범주 박○○ 이사, 박○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 장금 이○○ 상무, 천경 장○○ 상무, 팬오션 방○○ 본부장, 흥아 한○○ 이사 및 박○○ 이사는 2016. 9. 21.(흥아 회의실) 임원 회합 시 한-동남아 항로에서의 운임인상 방안에 대하여 논의하였다. 그리고 이 회합에서는 운임인상의 실행 방법 중 하나로 동정협 사무국을 통한 감사 실시가 거론되었다.

806 이에 동진을 제외한 위 10개 피심인들은 2016. 9. 22.(남성 회의실) 영업팀장 회합에서 위 임원 회합의 후속조치로써 동정협 사무국의 감사 기능을 통해서 한국발 동남아착 수출 항로에서 운임인상을 추진하기로 합의하였다. 동정협 사무국의 감사 기능을 통한 운임인상이란, 동정협 사무국이 감사 대상이 되는 항로에서 선사들이 운임 가이드라인을 준수하는지 여부를 확인하고, 미준수 선사가 적발될 경우 이를 시정하도록 함으로써 전체 선사들이 운임 가이드라인을 더욱 엄격하게 준수할 수 있도록 하는 것이었다. 즉, 선사들 간에 상호 감시하는 것만으로는 합의에서의 이탈 가능성을 완전히 배제할 수 없기 때문에 외부의 장치를 통해서 합의 사항의 철저한 준수를 담보하고자 한 것이었다.

807 위 피심인들은 우선 호치민, 하이퐁을 감사대상 항로로 하고 이 항로에 적용될 가이드라인 운임은 점유율이 높은 선사들의 경우 US$100/TEU, US$200/FEU,

494) 출발지 및 도착지 부대운임(THC, doc fee, 도착지 CIC 등)은 별도 징수하였다. 2016년 6월 합의 계약운임 가이드라인과 비교하였을 때 호치민·방콕·하이퐁착 항로의 경우 US$ 20/TEU, US$ 40/FEU씩 인상하였다.

그 외 선사들의 경우 US$90/TEU, US$180/FEU로 하여 이를 2016. 10. 22.부터 시행하는 것으로 의견을 모았다. 그리고 감사대상 항로, 가이드라인 운임 수준, 시행일 등을 차기 2016. 9. 27. 영업팀장 회합에서 다시 논의하고 최종적으로는 임원 회합에서 확정하기로 하였다. 동진을 포함한 11개 피심인들은 2016. 9. 27. (동영 회의실) 영업팀장 회합을 개최하여 후속협의를 진행하였고, 논의 결과 2016. 9. 22. 회합에서 결정한 것과 동일한 "동정협 사무국 감사 기능을 통한 운임회복' 가이드라인을 결정하였다.

808 이후 고려 정○○ 상무, 남성 황○○ 상무, 동진 조○○ 상무, 범주 박○○ 이사, 에이치엠엠 김○○ 부장, 장금 정○○ 상무, 손○○ 이사, 천경 장○○ 상무, 팬오션 방○○ 본부장, 흥아 한○○ 이사 및 동정협 박○○ 차장은 2016. 9. 29. (천경 회의실) 임원 회합에서 지난 영업팀장 회합 시 논의 사항을 검토하여 아래 <표 388>과 같이 동정협 사무국의 감사 기능을 통한 "수출화물 운임회복 가이드라인"을 확정하였다.

<표 388> 2016. 9. 29. 임원 회합 회의록 발췌(소갑 제2-506호증)

1) 수출, 수입 운임회복 가이드라인 확정 ◦ 중립기구(사무국) 감사기능을 통한 운임회복 추진과 관련하여, 영업팀장회의를 거쳐 제시된 가이드라인(안)을 검토하고 최종 이하와 같이 확정함. ❖수출화물 운임회복 가이드라인 • 감사대상 항로 -방콕, 호치민, 하이퐁 3개 ports • 가이드라인 운임 및 grouping -A 그룹: USD 100/200 (고려, 장금, 현대, 흥아) -non A 그룹: USD 90/180 (남성, 동영, 동진, 범주, 천경, 팬오션) • 예외대상 없음 -다만 현저하게 낮은 invoice value 화물, 계약파기 시 소송제기 등 특수 case 존재함 (영업팀장회의 시 점검하되 그 대상은 극소화함) • 발효일: 10월 22일 선적지 출항선 • 국내 전 항만 동일 적용

809 위 합의 사항 중 시행일과 예외대상의 경우 2016. 10. 5.(동진 회의실) 영업팀

장 회합을 통하여 수정·보완되었다. 해당 회합에 참석한 위 11개 피심인들은 예외 대상을 ●●●, ★★★★★★★ 2개 업체만 인정하기로 하였다. 그리고 위 2개 업체를 제외하고 예외 없이 가이드라인 운임을 적용하기 위해서는 시행일을 연기할 필요가 있다고 판단하여 기존 2016. 10. 22.에서 2016. 10. 29.로 시행일을 조정하였다.

810 아울러 화주들에게 운임인상을 통지하는 방법 및 시기에 대해서도 합의하였다. 피심인들은 "10월 11일까지 홈페이지에 USD50/Teu, USD100/Feu의 운임회복(RR/GRI)을 공지"하기로 하였다. 이는 "특정 요율로 공지 시 발생할 수 있는 경우의 수 (외부시선 및 경쟁법 위반 의혹)를 방지하기 위함"이었다. 다만 공지는 이와 같이 하더라도 실제 운임은 합의한 가이드라인 운임 수준까지 인상하기로 하였다.

<표 389> 2016. 10. 5. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-507호증)

가. 사무국 감사기능을 통한 운임회복의 건 ◦ 팀장회의를 거쳐 9월 29일 대표위원회의에서 확정된 이하의 운임회복 가이드라인을 확인하고 일부 중요사항에 대해 협의/보완함. (중략) ○ 예외 화주/품목 없음 (단, 글로벌비딩업체 ●●●, ★★★★★★★ 2개만 인정) (중략) ○ 발효일 • **10월 22일에서 10월 29일로 조정** -2차에 걸친 영업팀장회의와 대표위원회를 거쳐 10월 22일로 정하였으나, 예외대상을 극소화하는 등의 보다 강력한 시행 가이드라인으로 조정되었음. -즉, 예외 없이 전 화물에 대해 운임을 인상하므로 기존계약을 폐기하고 재설정하는 데 상당한 정도의 작업이 요구됨. -논의 결과 참석자 모두 10월 29일이 바람직하다는 의견을 제시함. ○ 홍보방법 • 10월 11일까지 홈페이지에 USD50/Teu, USD100/Feu 의 운임회복(RR/GRI)을 공지키로 함. - **이는 특정요율로 공지 시 발생할 수 있는 경우의 수 (외부시선 및 경쟁법 위반 의혹)를 방지하기 위함임.**

- 단, USD 50/100의 RR 또는 GRI에도 불구하고 가이드라인 운임 수준에 미치지 못할 경우, 개별홍보 또는 USD 50/100 이상의 운임회복 공지로서 가이드라인에 부합하게 해야 함.

811 그런데 위 피심인들은 위 운임인상 합의를 2016. 10. 6. 인트라아시아선사 사장단 조찬회에 보고한 후 2016. 10. 10.(홍아 회의실) 임원 회합을 통해 감사 주체, 가이드라인 운임, 위반 시 벌과금 부과 등 운임인상의 방식을 변경하였다.

812 인트라아시아선사 사장단 조찬회 이전 합의는 공표운임을 인상하고 그 준수 여부에 대하여 동정협 사무국이 감사를 실시하는 것을 기초로 하고 있었는데, 이후 합의는 공표운임은 기존 합의된 수준으로 유지하되, 계약운임을 인상하고 그 준수 여부에 대하여 중립위원회가 감사를 실시하며 위반사항 적발 시 벌과금을 부과하는 것을 기초로 하고 있다. 이는 공표운임보다는 계약운임을 통하여 운임인상을 추진하는 것이 실효적이라는 판단과 중립위원원회를 통해 더욱 강력하게 감사를 실시하자는 인트라아시아선사 사장단 조찬회 시 결의가 반영된 것이었다. 고려 정○○ 상무, 남성 황○○ 상무, 동진 조○○ 상무, 범주 박○○ 이사, 에이치엠엠 김○○ 부장, 장금 정○○ 상무, 손○○ 이사, 천경 장○○ 상무, 팬오션 방○○ 본부장, 홍아 이○○ 부사장 및 한○○ 이사가 2016. 10. 10. 회합에서 합의한 “동남아 수출화물 운임회복 가이드라인”은 아래와 같다.

813 ㉮ 감사대상 항로: 방콕·호치민·하이퐁착 수출 항로

814 ㉯ 공표운임 가이드라인: ‘A 그룹’ US$150/TEU, US$300/FEU, ‘non A 그룹’은 US$130/TEU, US$260/FEU → 현행 유지

815 ㉰ 계약운임 가이드라인: ‘A 그룹’ US$120/TEU, US$240/FEU, ‘non A 그룹’은 US$110/TEU, US$220/FEU → 공표운임의 80% 수준

816 ㉱ ‘A 그룹’ 소속 선사: 고려, 장금, 홍아, 에이치엠엠, ‘non A 그룹’ 소속 선사: 남성, 동영, 동진, 범주, 천경, 팬오션

817 ㉲ 시행일: 2016. 10. 29.

818 ㉳ 예외 대상: ●●●, ★★★★★★★(계약기간 종료일인 2017. 4. 30.까지). 이와 함께 공통의 VIP 화주[495]에 대해 최대 10개 이내에서 계약운임 US$100/TEU, US$200/FEU 인정

819 ㉴ 가이드라인 위반 시 벌칙: TEU당 US$100의 벌과금 부과

<표 390> 2016. 10. 10. 임원 회합 회의록 발췌(소갑 제2-508호증)

1) 동남아항로 감사기능을 통한 운임회복 시행의 건

▫ 의장(협의회장)이 10월 6일 개최된 인트라아시아선사 사장단 조찬회 경과 및 금일 회의 개최 배경을 설명함.

▫ 의장의 진행에 따라 항로 별 운임회복 가이드라인 협의하고 이하와 같이 가이드라인을 수립함.

▫ 이하의 가이드라인(회의록 draft)은 각 사 CEO 승인/결제를 거쳐야 하며, 승인/결제가 완료되면 선주협회 시장질서확립 중립위원회를 통하여 다시 CEO 님들께 회람 예정. (대표위원들께서는 10월 13일까지 승인여부 사무국에 회신 요망)

❖ **동남아 수출화물 운임회복 가이드라인**

◦ 운임공표제도의 특성 상 공표운임은 언제든지 수정 가능함. 따라서 동남아항로에서는 공표운임보다는 계약운임을 통하여 운임회복 작업을 추진하는 것이 실효적임. 협의 후 이하의 가이드라인을 수립함.

◦ 감사 대상항로 (방콕, 호치민, 하이퐁)

◦ 공표운임 (현행 유지)

- A 그룹 공표운임: USD 150/300
- B 그룹 공표운임: USD 130/260

◦ 계약운임 가이드라인 (공표운임의 80% 수준)

- A 그룹 계약운임: USD 120/240 (고려, 장금, 현대, 흥아)
- B 그룹 계약운임: USD 110/220 (남성, 동진, 동영, 범주, 천경, 팬오션)
- 출발지 및 도착지 부대비 (THC, doc fee, 도착지 CIC, seal fee 등) 징수

◦ 발효일

495) 영업팀장 회합에서 선정하기로 하였고, 영업팀장 회합에서 협의가 되지 않을 경우 임원 회합에서 선정하기로 하였다.

- 2016년 10월 29일 선적지 출항선

◦ 예외대상

- 글로벌 화주 2개 (●●●, ★★★★★★★)는 계약기간 종료 시까지
- VIP화주 검토 후 최대 10개 이내에서 계약운임 USD 100/200 인정
  (선사공통화주에 해당하는 것으로서 대상의 선정은 팀장회의 시 우선 협의함. 만약 팀장협의 불능 시 대표위원회의에서 최종결정 예정)

◦ 벌과금의 부과

- 위반사항에 대해서는 TEU당 100달러의 벌과금 부과

◦ 감사일정

- 벌과금 부과/집행을 감안할 때 각 선사 기준 1개월 내 1~2회 감사로도 효과를 기대할 수 있다는 의견 제시됨.
- 다만, 적절한 분위기 조성을 위해 시행 1~2주 경과시점에 감사에 착수하여 효과를 진작시키는 것이 바람직하다는 데 공감함.

◦ 기타

- 관리/감사 항로에 인도네시아를 포함할 것이 제안됨. 이에 잠정 12월 1일 발효를 목표로 하되, 구체적인 일정/방법은 11월 중 다시 점검하여 확정키로 함.

820 위 11개 피심인들은 2016. 10. 12.(동영 회의실) 영업팀장 회합, 2016. 10. 19.(홍아 회의실) 영업팀장 회합에서 위 임원 회합에서 합의된 사항을 다시 확인하였다. 특히, 2016. 10. 12. 회합 시 고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 팀장, 동영 김○○ 팀장, 동진 정○○ 부장, 범주 박○○ 부장, 에이치엠엠 정○○ 부장, 김○○ 차장, 장금 최○○ 부장, 천경 이○○ 부장, 팬오션 윤○○ 부장, 홍아 차○○ 부장, 동정협 박○○ 차장은 화주에 대한 홍보 방식도 “TEU당 100달러의 RR 또는 GRI 계획을 10월 14일까지 자사 홈페이지에 게재”하는 것으로 공동 결정하였으며, 운임 가이드라인과 별도로 필수 징수하기로 한 부대운임도 열거하여 확인하였다. 또한, 11월 2주차 또는 3주차부터 중립위원회에서 감사를 실시할 예정이라는 점도 공유되었다. 그리고 2016. 10. 19. 회합 시에는 위 예외 대상에

을 추가하였다.

821 이후 고려, 남성, 동진, 장금, 천경, 홍아, 동정협은 2016. 10. 27.(을지로 카페○○) 긴급 영업팀장 회합에서 위 운임인상 합의의 시행 준비가 “전반적으로 순조

롭게 진행되고 있는 것"을 확인하였다. 아울러 인도네시아착 수출 항로에서의 계약운임 가이드라인을 아래 <표 391>과 같이 결정하고, 이를 2016. 11. 15.부터 시행하기로 합의하였다.

<표 391> 인도네시아착 항로 운임 가이드라인 결정 내역

수출입 구분	운임 구분	대상 선사	운임 내역
수출	계약운임	A 그룹 : 고려, 장금, 흥아	US$150/TEU, US$300/FEU
		non A 그룹 : 천경, 에이치엠엠	US$140/TEU, US$280/FEU

822 위 회합에서 피심인들은 향후 진행될 입찰에서도 기 합의한 운임 가이드라인 이상으로 투찰하여야 하며, 원부자재 화물과 콘솔 화물의 경우는 일반화물보다 반드시 높은 운임이 적용되어야 한다는 점에 대해서도 공감하였다.

<표 392> 2016. 10. 27. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-520호증)

가. 중립위원회 감사기능을 통한 동남아 수출화물 운임회복

■ 10월 29일 발효로 시행되는 운임회복을 점검하고 보완함.

◦ 운임회복 시행현황 점검

- 현재 운임회복의 홍보/시행은 전반적으로 순조롭게 진행되고 있는 것으로 보고된 가운데, 각 사의 기존물량(화주)에 대하여 보호함으로써 cargo shifting 없는 운임회복 분위기를 조성키로 함. 이와 관련, 영업팀장회의 및 SNS 커뮤니케이션을 통하여 지속 확인키로 함. (중략)

- 현재, 국적선사의 강한 의지와 물동량 호조세가 결합되어 운임회복 성공 가능성이 높은 것으로 보고됨. (중략)

■ 인도네시아 운임회복계획 수립

◦ 인도네시아 계약운임 가이드라인

-A그룹: USD 150/300 (고려, 장금, 흥아)

-B그룹: USD 140/280 (천경, 현대)

-발효일: 2016년 11월 15일 선적지 출항선

-자카르타, 수라바야 구분 없이 동일 적용

-10월 31일까지 자사 홈페이지에 운임회복 공지

-기타: 폐지(waste paper)의 예외 인정 관련, 검토 후 차기 회의에서 협의

■ 향후 계획

◦ 2017년도 비딩이 개시되면서 해당 가이드라인에 대해 협의함.

◦ 잠정 이하의 가이드라인(draft)에 공감하고 진행상황에 맞추어 계속 협의키로 함.

-앞으로 진행될 비딩 건의 구체적인 조건(계약기간 등)에 관계 없이, 최소한 이번 운임회복에서 시행되는 운임 이상의 수준이 되어야 함.

-아울러 원부자재, 콘솔화물의 경우 반드시 일반화물보다 높은 운임이 적용되어야 함.

-중장기적으로는 동남아항로 채산성을 확보할 수 있는 최소한의 수준이라고 평가되는 USD200/Teu 에 도달해야 한다는 의견에 공감함.

823 위 운임인상 합의의 준수 여부는 2016. 11. 2.(장금 회의실) 임원 회합, 2016. 11. 3.(◈◈◈◈) 영업팀장 회합, 2016. 11. 9.(천경 회의실) 영업팀장 회합, 2016. 11. 24.(천경 회의실) 임원 회합, 2016. 12. 14.(동진 회의실) 임원 회합 등 후속 회합에서 상호 감시·점검되었고, 특히 기 합의한 바와 같이 11월 중순 감사도 실시하였다. 2016. 11. 2. 회합 및 2016. 11. 3. 회합 시 “운임감사(안)”이 피심인들 간 회람되었고, “한국선주협회 중립위원회 2차 감사 계획”이 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아 등 피심인들에게 공유되었다. 해당 이메일에 따르면, 중립위원회의 운임 감사는 한국발 하이퐁·호치민·방콕착 항로에 대하여 2016. 10. 29.부터 2016. 11. 11.까지의 물량에 대하여 이루어졌다.

824 위 감사 진행상황 및 결과는 2016. 11. 24. 회합에서 논의되었다. 피심인들은 해당 회합에서 감사 결과, “수출화물은 전반적으로 가이드라인 운임이 준수”되고 있음을 확인하였다. 즉, “페널티 도입이 운임회복 추진의 실효성을 담보할 수 있음”을 확인한 것이었다.

<표 393> 2016. 11. 24. 임원 회합 회의록 발췌(소갑 제2-516호증)

--항로 별 운임회복 경과 보고

▫ 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. (중략)

1) 감사 관련 사무국 보고 ▫ 사무국 감사업무 수행 결과, 10개 선사 수출/수입 감사 및 각 회원사 소명작업을 거쳐 최종결과 도출 시까지 대략 3주 정도 소요됨. ▫ 따라서 향후 감사업무가 지속된다는 전제하에, 한 달 단위의 감사 후 보고를 routine으로 하는 일정을 제시하여 드림. 해당사안의 속성 상 결과의 최초보고는 인트라아시아 선사 사장단 조찬회가 될 것으로 사료되며, 이후 대표위원회의를 개최하여 감사결과 회람하는 방식을 제안함. (물론 자사의 준수결과는 감사 이후 즉각적인 소명작업을 거쳐 확인 가능함) (중략) ▫ 수출화물에서 보듯 penalty 도입이 운임회복 추진의 실효성을 담보할 수 있다는 의견에 따라 해당부분에 대한 의견을 수렴함.

825 이와 같은 사실은 2016. 9. 22. 동정협 제16-132호 “동남아정기선사협의회 영업&운영 대표위원총회 회의록” 문건(소갑 제2-503호증), 2016. 9. 22. 동정협 제16-133호 “동정협 국적선사 수출영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-504호증), 2016. 9. 27. 동정협 제16-136호 “동정협 국적선사 수출영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-505호증), 2016. 9. 29. 동정협 제16-139호 “동남아정기선사협의회 대표위원회의 회의록” 문건(소갑 제2-506호증), 2016. 10. 6. 동정협 제16-144호 “제25차 (국적선사) 수출영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-507호증), 2016. 10. 10. 동정협 제16-146호 “동남아정기선사협의회 대표위원총회 회의록” 문건(소갑 제2-508호증), 2016. 10. 12. 동정협 제16-147호 “제26차 (국적선사) 수출영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-509호증), 2016. 10. 19. 동정협 제16-153호 “제27차 (국적선사) 수출영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-510호증), 2016. 10. 28. 동정협 제16-162호 “제29차 (국적선사) 긴급 수출영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-511호증), 2016. 11. 2. 동정협 제16-165호 “동남아정기선사협의회 제8차 대표위원회의 회의록” 문건(소갑 제2-512호증), 2016. 11. 4. 동정협 제16-166호 “제30차 (국적선사) 수출영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-513호증), 2016. 11. 11. 한근협 사무국 이메일 “한국선주협회 중립위원회 운영 계획” 문건(소갑 제2-514호증), 2016. 11. 11. 동정협 제16-173호 “제31차 (국적선사) 수출영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-515호증), 2016. 11. 24. 동정협 제16-179호 “동남아정기선사협의회 제9차 대표위원회의 회의록” 문건(소갑 제2-516호증), 2016. 12. 14. 동정협 제16-187호 “동남아정기선사협의회 제10차 대표

위원회의 회의록” 문건(소갑 제2-517호증), 동정협 내부 문건 “4/4분기 주요 추진 사항 보고”(소갑 제2-518호증), 피심인 동정협 박○○ 사무국장 진술조서, 피심인 동영 황○○ 상무 진술조서, 피심인 팬오션 방○○ 상무 진술조서 등을 통하여 인정된다.

(나) 수입 항로 관련 합의

① 1월, 2월, 3월 최저운임 합의[496]

826 피심인 국적선사 고려, 남성, 동진, 범주, 에이치엠엠, 장금, 천경, 흥아 및 외국적선사 SITC, TSL, 완하이 그리고 동정협은 2016. 1. 19., 2016. 2. 18., 2016. 2. 24., 2016. 3. 14., 2016. 3. 17., 2016. 3. 21., 2016. 3. 30., 2016. 4. 12., 2016. 4. 19., 2016. 4. 26., 2016. 5. 10. 흥아 회의실, ◎◎◎, ◈◈◈◈ 등지에서 회합을 갖고, 동남아발 한국착 수입 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 유지하기 위한 목적으로 베트남 호치민·샤먼·태국발 일반화물 및 계약화물에 대한 최저운임을 공동으로 결정하고, 이를 2016. 2. 1.(호치민발 우든팰릿 화물), 2016. 3. 21.(샤먼발 일반화물), 2016. 3. 25.(태국발 일반·PB·팰릿 화물)부터 시행하기로 합의하였다. 그리고 위 회합에서 합의한 최저운임을 준수하는지 여부를 상호 감시·점검하였다.

827 피심인들이 합의한 일반화물과 우든팰릿, PB 등 계약화물의 “Target Guided BMR(Bench Mark Rate)[497]”의 세부 항로별 구체적인 내역은 아래 <표 394> 및 <표 395>와 같다.

496) 수입 화물의 경우 해운법상 운임공표제의 예외에 해당하였다. 이에 피심인들은 공표운임·계약운임 등 합의를 통하여 운임인상을 추진하였던 수출 화물과 달리, 수입 화물의 경우 기존과 같이 최저운임에 대하여 합의하는 방식을 통하여 운임인상을 추진하였다.

497) 2015. 1. 27. 동정협 사무국이 보낸 이메일에 따르면, “가이드라인, AMR 등의 단어가 불필요한 오해를 야기할 가능성이 있어 BMR”로 표기한다고 한 바 있다. 이후 “운임가이드라인”, “BMR” 등의 용어를 혼용하여 사용하였다.

<표 394> (기본)세부 항로별 일반화물 최저운임 결정내역[498]

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임[499]	시행일
수입	샤먼발 항로		US$1/TEU, US$2/FEU (도착지 BAF, CAF 별도 징수. 올인요금 요구 시 US$220/TEU, US$440/FEU)	2016. 3. 21.
	태국발 항로	인천	US$150/TEU, US$300/FEU	2016. 3. 25.

<표 395> (특별)계약화물에 대한 최저운임 결정 내역[500]

수출입 구분	화물명	항로(항구)명	최저운임[501]	시행일
수입	우든팰릿	호치민발 항로	US$10/TEU (도착지 부대운임 별도 징수. 올인요금 요구 시 US$130/TEU)	2016. 2. 1.
	PB	태국발 항로	US$150/FEU	2016. 3. 25.
	팰릿	태국발 항로	US$50/TEU	2016. 3. 25.

828 이와 같은 사실은 2016. 1. 19. 동정협 제16-12호 “제1회 동남아항로 수입팀장회의록” 문건(소갑 제2-521호증), 2016. 2. 18. 동정협 제16-26호 “제3회 동남아항로 수입영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-522호증), 2016. 2. 24. 동정협 제16-30호 “제4회 동남아항로 수입영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-523호증), 2016. 3. 15. 동정협 제16-43호 “태국-한국 수입화물 운임회복 가이드라인” 문건(소갑 제2-524호증), 2016. 3. 17. 동정협 제16-46호 “동남아정기선사협의회 2016년도 정기총회 회의록” 문건(소갑 제2-485호증), 2016. 3. 21. 동정협 제16-49호 “제6회 동남아항로 수입영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-525호증), 2016. 3. 30. 동정협 제16-55호 “제7회 동남아항로 수입영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-526호증), 2016. 4. 12. 동정협 제16-64호 “제8회 동남아항로 수입영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-527호증), 2016. 4. 19. 동정협 제16-68호 “호치민 우든팰릿 2차 운임회복 계획” 문건(소갑 제2-528호증), 2016. 4. 26. 동정협 제16-71호 “제9회 동남아항로 수입영업팀장회의

498) 2015년 1월 합의 최저운임 가이드라인과 비교하였을 때 태국발 항로의 경우 US$ 50/TEU씩 운임을 인상하였다.
499) EBC, 인천 CIS, THC는 별도 징수하였다.
500) 2015년 1월 합의 최저운임 가이드라인과 비교하였을 때 호치민발 항로의 우든팰릿 화물 경우 올인요금 기준으로 US$ 10/TEU씩 운임을 인상하였고, 태국착 항로의 PB 화물 경우 US$ 200/FEU씩 운임을 인하하였다.
501) 올인(all-in)요금. 다만 베트남발 항로의 톱밥, 우든팰릿 화물의 경우 인천 CIS는 별도로 징수

록” 문건(소갑 제2-529호증), 2016. 5. 10. 동정협 제16-79호 “제10회 동남아항로 수입영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-530호증) 등을 통하여 인정된다.

② 6월, 7월 최저운임 합의

829 피심인 국적선사 고려[502], 남성, 동진, 범주, 에이치엠엠, 장금, 천경, 흥아 및 외국적선사 완하이 그리고 동정협은 2016. 6. 7. ◎◎◎에서 회합을 갖고 기 합의하였던 베트남 호치민발 우든팰릿 화물에 대한 최저운임을 아래 <표 396>과 같이 수정·시행하기로 합의하였다. 이는 지난 4월 인상하였던 동 화물의 최저운임을 시장 상황을 반영하여 다시 1월 합의하였던 수준으로 인하하는 결정이었다.

<표 396> (특별)계약화물에 대한 최저운임 결정 내역

수출입 구분	화물명	항로(항구)명	최저운임
수입	우든팰릿	호치민발 항로	US$10/TEU (도착지 부대운임 별도 징수. 올인요금 요구 시 US$130/TEU)

830 이후 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 천경, 흥아, 완하이, 동정협[503]은 2016. 7. 19.(◎◎◎) 회합에서 베트남발 냉동 화물에 대한 최저운임을 아래 <표 397>과 같이 공동으로 결정하여 시행하기로 합의하였다.

<표 397> (특별)계약화물에 대한 최저운임 결정 내역

수출입 구분	화물명	항로(항구)명	최저운임
수입	냉동화물	베트남발 항로	US$300/TEU, US$500/FEU (EBS 150/300, CIC 50/100 별도징수)

831 이와 같은 사실은 2016. 6. 7. 동정협 제16-96호 “제13회 동남아항로 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-531호증), 2016. 7. 19. 동정협 제16-114호

502) 해당 회합의 결과를 정리한 회의록에 따르면, 고려는 “사전양해 후 불참”하였으나 동정협 사무국을 통하여 2016. 6. 7. 이메일로 회의록을 전달받았다.
503) 해당 회합의 결과를 정리한 회의록에 따르면, 동진, 범주는 “사전양해 후 불참”하였으나 동정협 사무국을 통하여 2016. 7. 19. 이메일로 회의록을 전달받았다.

“제15회 동남아항로 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-532호증) 등을 통하여 인정된다.

③ 10월 최저운임 합의

832 피심인 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아 그리고 동정협은 2016. 9. 21., 2016. 9. 28., 2016. 9. 29., 2016. 10. 5., 2016. 10. 6., 2016. 10. 10., 2016. 10. 20. 고려 회의실, 흥아 회의실, ◎◎◎ 등지에서 회합을 갖고 동남아발 한국착 수입 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 인상·유지하기 위하여 호치민·하이퐁·태국·샤먼발 항로의 최저운임을 공동으로 결정하고 이를 2016. 10. 22.부터 시행하기로 합의하였다.

833 이후 2016. 10. 20., 2016. 11. 2., 2016. 11. 3., 2016. 11. 24., 2016. 12. 14. 등 후속 회합에서 자체 감사[504]를 실시하는 등의 방법을 통하여 위 합의의 준수 여부를 상호 감시·점검하였다.

834 피심인들이 합의한 일반화물과 우든팰릿(wooden pelet), 플리우드(plywood), 파티클보드(particle board) 등 계약화물의 “운임회복 가이드라인”의 세부 항로별 구체적인 내역은 아래 <표 398> 및 <표 399>와 같다.

<표 398> (기본)세부 항로별 일반화물 최저운임 결정내역

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임[505]
수입	샤먼발 항로		US$120/TEU (LTHC, BAF, CAF 포함, DTHC 별도)

<표 399> (특별)계약화물에 대한 최저운임 결정 내역

수출입	화물명	항로(항구)명	최저운임[506]

504) 피심인들은 ‘운임회복의 실효성을 담보’하기 위하여 수입 항로에서도 수출 항로와 같이 가이드라인 위반 적발 시 벌과금을 부과하는 방안을 논의하였으나, 실제로 이행되지는 못한 것으로 보인다.
505) EBC, 인천 CIS, THC는 별도 징수하였다.

구분			
수입	우든팰릿	호치민발 항로	US$80/TEU (올인요금)
		태국발 항로	US$50/TEU (BTHC 별도징수)
	PB	태국발 항로	US$80/FEU (BTHC 별도징수)
	플리우드	하이퐁발 항로	US$20/TEU, US$40/FEU (DTHC 별도징수)

835 이와 같은 사실은 2016. 9. 22. 동정협 제16-132호 “동남아정기선사협의회 영업&운영 대표위원총회 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-503호증), 2016. 9. 28. 동정협 제16-138호 “동정협 국적선사 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-533호증), 2016. 9. 29. 동정협 제16-139호 “동남아정기선사협의회 대표위원회의 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-506호증), 2016. 10. 6. 동정협 제16-143호 “제17차 (국적선사) 수입영업팀장 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-534호증), 2016. 10. 10. 동정협 제16-146호 “동남아정기선사협의회 대표위원총회 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-508호증), 2016. 10. 20. 동정협 제16-155호 “제18차 (국적선사) 수입영업팀장 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-535호증), 2016. 11. 2. 동정협 제16-165호 “동남아정기선사협의회 제8차 대표위원회의 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-512호증), 2016. 11. 4. 동정협 제16-167호 “제20차 (국적선사) 수입영업팀장 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-537호증), 2016. 11. 11. 한근협 사무국 이메일 “한국선주협회 중립위원회 운영 계획” 문건(소갑 제2-514호증), 2016. 11. 24. 동정협 제16-179호 “동남아정기선사협의회 제9차 대표위원회의 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-516호증), 2016. 12. 14. 동정협 제16-187호 “동남아정기선사협의회 제10차 대표위원회의 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-517호증), 동정협 내부 문건 “4/4분기 주요 추진사항 보고”(소갑 제2-518호증) 등을 통하여 인정된다.

④ 11월 최저운임 합의

836 피심인 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아 및 동정협[507]은 2016. 10. 20., 2016. 10. 25., 2016. 11. 2., 2016. 11. 3. 장금 회의실, ◎

506) 각종 부대운임을 포함한 전체운임 기준이다. 다만 베트남발 항로의 톱밥, 우든팰릿 화물의 경우 인천 CIS는 별도로 징수하였다.
507) 에이치엠엠은 일부 회합에는 “사전양해 후 불참”하였으나, 회합의 결과를 정리한 회의록과 최저운임 가이드라인을 동정협 사무국을 통하여 전달받았다.

◎◎ 등지에서 회합을 갖고 동남아발 한국착 수입 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 인상·유지하기 위하여 호치민·하이퐁·샤먼발 항로의 일반화물 및 계약화물의 최저운임을 공동으로 결정하고 이를 2016. 11. 7.(하이퐁발 항로의 일반화물), 2016. 11. 14.(호치민발 항로의 냉동화물, 하이퐁발 항로의 우든팰릿화물) 및 2016. 11. 21.(호치민발 항로의 일반·톱밥·캐슈넛·사료·우드칩화물, 샤먼발 항로의 일반화물)부터 시행하기로 합의하였고, 2016. 11. 21., 2016. 11. 29. 등 후속 회합에서 위 합의의 준수 여부를 상호 감시·점검하였다.

837 위 11개 피심인들이 합의한 일반화물과 톱밥·캐슈넛·사료·냉동화물 등 계약화물의 "운임회복 가이드라인"의 세부 항로별 구체적인 내역은 아래 <표 400> 및 <표 401>과 같다.

<표 400> (기본)세부 항로별 일반화물 최저운임 결정내역

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임	시행일
수입	샤먼발 항로		US$150/TEU (LTHC, BAF, CAF 포함, DTHC 등 도착지 부대운임 별도)	2016. 11. 21.
	베트남발 항로	하이퐁	US$50/TEU, US$100/FEU (LTHC 포함, DTHC 등 부대운임 별도)	2016. 11. 7.
		호치민	US$10/TEU, US$20/FEU (BTHC 포함, 출발지 doc fee, seal fee 및 도착지 부대운임 별도)	2016. 11. 21.

<표 401> (특별)계약화물에 대한 최저운임 결정 내역

수출입 구분	화물명	항로(항구)명	최저운임	시행일
수입	우든팰릿	하이퐁발 항로	US$20/TEU, US$40/FEU (LTHC만 포함, 기타 부대운임 별도)	2016. 11. 14.
	냉동화물	호치민발 항로	US$300/TEU, US$500/TEU (EBS(150/300) 등 부대운임 별도)	2016. 11. 14.
	톱밥,캐슈넛,우드칩화물	호치민발 항로	US$50/FEU (LTHC만 포함, 기타 부대운임 별도)	2016. 11. 21.
	사료화물	호치민발 항로	US$100/FEU	2016. 11. 21.

			(LTHC만 포함, 기타 부대운임 별도)	

838 이와 같은 사실은 2016. 10. 20. 동정협 제16-155호 “제18차 (국적선사) 수입영업팀장 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-535호증), 2016. 10. 25. 범주 박○○ 이메일 “제19차 동남아정기선사협의회 수입팀장 회의 결과(2016. 10. 25.)”(소갑 제2-538호증), 2016. 10. 26. 동정협 제16-160호 “제19차 (국적선사) 수입영업팀장 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-536호증), 2016. 11. 4. 동정협 제16-167호 “제20차 (국적선사) 수입영업팀장 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-537호증), 2016. 11. 21. 동정협 제16-177호 “제21차 (국적선사) 수입영업팀장 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-539호증), 2016. 11. 29. 동정협 제16-183호 “제22차 (국적선사) 수입영업팀장 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-540호증), 동정협 내부 문건 “4/4분기 주요 추진사항 보고” (소갑 제2-518호증) 등을 통하여 인정된다.

⑤ 12월 최저운임 합의

839 피심인 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2016. 11. 29., 2016. 12. 12., 2016. 12. 22. 천경 회의실, 동진 회의실 등지에서 회합을 갖고 동남아발 한국착 수입 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 인상·유지하기 위하여 호치민·태국·샤먼발 항로의 일반화물 및 계약화물의 최저운임을 공동으로 결정하고 이를 2017. 1. 1.(태국발 항로), 2017. 1. 2.(호치민발 항로의 일반화물), 2017. 1. 9.(샤먼발 항로) 및 2017. 2. 20.(호치민발 항로의 우든팰릿화물)부터 시행하기로 합의하였다.

840 피심인들이 합의한 일반화물과 우든팰릿·PB화물의 “운임회복 가이드라인”의 세부 항로별 구체적인 내역은 아래 <표 402> 및 <표 403>과 같다.

<표 402> (기본)세부 항로별 일반화물 최저운임 결정내역

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임	시행일
수입	샤먼발 항로	인천	US$180/TEU	2017. 1. 9.

			(선적지 부대운임 포함, 도착지 부대운임 별도)	
	베트남발 항로	호치민-인천	US$50/TEU, US$100/FEU (BTHC 등 부대운임 별도)	2017. 1. 2.
	태국발 항로	인천	US$100/TEU, US$200/FEU (도착지 EBS,CIS만 포함)	2017. 1. 1.

<표 403> (특별)계약화물에 대한 최저운임 결정 내역

수출입 구분	화물명	항로(항구)명	최저운임	시행일
수입	우든팰릿	호치민발 항로	US$100/TEU (올인요금)	2017. 2. 20.
	PB	태국발 항로	US$100/FEU (BTHC 등 부대운임 별도)	2017. 1. 1.

841 이와 같은 사실은 2016. 11. 29. 동정협 제16-183호 “제22차 (국적선사) 수입영업팀장 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-540호증), 2016. 12. 12. 동정협 제16-186호 “제23차 (국적선사) 수입영업팀장 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-541호증), 2016. 12. 22. 동정협 제16-193호 “제24차 (국적선사) 수입영업팀장 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-542호증), 2016. 12. 26. 동정협 사무국 이메일 “동남아 수입화물 운임회복 가이드라인(표)을 확인하여 주시기 바랍니다”(소갑 제2-543호증), 2017. 1. 6. 동정협 제17-06호 “제1차 (국적선사) 수입영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-581호증) 등을 통하여 인정된다.

(다) 합의의 실행

842 피심인들은 위와 같이 합의한 한-동남아 항로의 컨테이너 해상운송 서비스에 대한 최저운임, 공표운임, 계약운임을 각 합의 시 결정한 시행일 이후부터 화물운송 계약 시 적용하거나 운임 결정의 기준으로 삼음으로써 합의를 실행하였다. 이는 전술하였듯이 합의 이후의 수 차례의 회합을 통해 최저운임, 공표운임, 계약운임의 실행 여부를 지속적으로 상호 감시·점검하고 피심인 스스로 합의 준수 상황 및 운임 인상 효과를 평가한 사실 등을 통하여 확인할 수 있다.

843 피심인들은 운임공표제의 개정·시행에 맞추어 한국발 동남아착 수출 항로에

서의 운임인상을 추진하기로 결정한 후, 이에 따라 3월 공표운임 및 최저운임 합의, 6월 공표운임 및 계약운임 합의, 10월 및 11월 공표운임 및 계약운임 합의 등 후속 합의를 진행하고 지속적인 회합을 통하여 그 준수 상황을 점검하였다. 특히, 6월 및 10월 합의의 경우 합의 당시부터 운임감사를 수단으로 하여 운임인상을 추진하기로 하였다. 또한 감사 결과 합의를 위반하였음이 적발된 선사들에게는 벌과금까지 부과하기로 합의하였고 실제로 해당 선사들에게 벌과금을 부과하기도 하였다.

844 우선 피심인들은 2016. 7. 14.(명동 로얄호텔) 인트라아시아정기선사 사장단 합의에 따라 발족된 중립위원회로 하여금 공표운임 시행 여부를 점검하도록 하였다. 이때 공표운임은 앞서 살펴본 바와 같이 2016년 3월 및 6월 피심인들 간 이미 합의된 것이었다.

845 중립위원회는 2016. 8. 10.부터 2016. 8. 24.까지의 기간 중 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 장금, 천경, 팬오션 및 흥아를 방문하여 이들의 합의 준수 여부에 대한 감사를 실시하였고 그 결과를 정리한 아래 <표 404> 해운시장 질서확립 중립위원회 감사결과 문건을 2016. 9. 8. 선주협회에 보고하였다. 해당 문건에 따르면, 운임공표제의 예외인 계약운임을 적용하는 화물이 감사대상 화물의 약 95%에 이르러 운임공표제를 통한 운임인상 합의의 효과가 반감되기는 하였으나, 계약운임이 "약 US$30 수준" 인상되는 효과가 나타났다고 평가하였다.

<표 404> 해운시장 질서확립 중립위원회 감사결과 발췌(소갑 제2-547호증)

□ **공표운임 및 계약운임 적용여부**
○ **공표운임 적용여부**
- 전체 화물 중 공표운임 적용률이 5%에 불과함
- 공표운임 적용률이 낮은 이유는 95%에 달하는 화물을 계약운임(3개월 이상)으로 해양수산부에 신고하여 적용하기 때문임 (중략)
□ **검토 의견**
○ **운임공표제 시행이후 운임 회복세 확인**
- 계약운임 약 $30 수준의 운임회복 효과 시현

○ **모든 화물에 대해 공표운임 적용 필요**

- 공표운임 비중이 5%에 불과한 현실을 타파하지 않을 경우 운임 안정화 도모할 수 없음
- 따라서 모든 화물에 대해 공표운임을 적용하든지, 아니면 계약운임 비중을 대폭 축소해야 함

* 출처: 동정협

846 감사 결과를 구체적으로 살펴보면, 중립위원회는 공표운임을 적용하는 화물이 약 5%에 불과함을 감안하여 피심인들 간 합의하였던 항로별 계약운임을 "실질적인 내부 가이드라인"으로 삼아 계약운임 준수 여부를 점검하였다. 호치민·하이퐁·방콕착 수출 항로에서의 2016년 7월 마지막 주의 물량을 기준으로 하여 피심인별 내부 가이드라인 준수 결과를 정리한 아래 <표 405>에 따르면, 피심인들의 가이드라인 준수율은 29%에서 94%까지 분포하고 있는데 고려 등 5개사의 준수율이 약 70%, 동진 등 3개 사의 준수율이 약 50%, 팬오션의 준수율은 29%[508]이었다. 종합하면, 피심인들은 공표운임뿐만 아니라 계약운임까지 인상하기로 합의한 후 합의된 계약운임을 자신들의 실제 계약 중 절반 정도의 계약에서 실행하였으며, 그 결과 전체의 약 95%에 이르는 계약화물의 전반적인 운임이 TEU당 "약 US$30 수준" 인상되는 효과를 가져왔다.

<표 405> 2016년 7월 마지막주 기준 피심인별 감사 내역

① 1차 운임감사 (2016.8.)

피감선사명	감사일시	감사물량 (TEU)	준수율/ 위반율(%)	벌과금 부과액 및 부과일시	벌과금 납부액 및 납부일시*
고려해운	16.8.12	1,447	76 / 24	부과하지 않음	
남성해운	16.8.17	506	68 / 32		
동영해운	16.8.16	254	73 / 27		
동진상선	16.8.19	183	52 / 48		
범주해운	16.8.23	256	55 / 45		
장금상선	16.8.11	1,889	72 / 28		
천경해운	16.8.18	473	56 / 44		
팬오션	16.8.24	84	29 / 71		
흥아해운	16.8.10	1,433	94 / 6		

* 출처: 동정협

847 이후 중립위원회는 2016. 11. 15.부터 2016. 11. 30.까지의 기간 중 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션 및 흥아를 방문하여 피심인들의

508) 팬오션의 감사대상 물량은 84TEU로 전체 감사대상 물량 6,535TEU 중 1%에 불과하다.

합의 준수 여부에 대한 2차 감사를 실시하였다. 감사 결과를 정리한 아래 <표 406>을 살펴보면 피심인들의 가이드라인 준수율은 89.5%에서 100%까지 분포하고 있는데, 동영, 장금의 준수율이 100%, 고려 등 7개사의 준수율이 96% 이상, 팬오션의 준수율은 89.5%였다.

<표 406> 2016. 10. 29.~11. 11. 기준 피심인별 감사 내역

② 2차 운임감사 (2016.11.15. ~ 2016.11.30.)

피감선사명	감사일시	감사물량 (TEU)	준수율/ 위반율(%)	벌과금 부과액 및 부과일시	벌과금 납부액 및 납부일시*
고려해운	16.11.16	3,146	96.7 / 3.3	104TEU 12,081,056원	16.12.28 12,081,056원
남성해운	16.11.24	1,092	96.8 / 3.2	35TEU 4,065,740원	16.12.28 4,065,740원
동영해운	16.11.21	797	100 / 0	-	
동진상선	16.11.25	923	99.3 / 0.7	6TEU 696,984원	16.12.28 696,984원
범주해운	16.11.18	522	97.3 / 2.7	14TEU 1,626,296원	17.1.10 1,626,296원
장금상선	16.11.17	2,855	100 / 0	-	
천경해운	16.11.15	1,260	98.1 / 1.9	24TEU 2,787,936원	17.1.11 2,787,936원
팬오션	16.11.23	19	89.5 / 10.5	2TEU 232,328원	17.1.11 232,328원
현대상선	16.11.28	1,383	96 / 4	56TEU 6,505,184원	미납
흥아해운	16.11.22	2,816	99.9 / 0.1	2TEU 232,328원	17.1.5 232,328원

* 출처: 동정협

848 그리고 지난 8월 감사와는 달리 11월 감사에서는 기 합의한 바와 같이 가이드라인 위반으로 적발된 선사들에게 TEU당 US$100의 벌과금('미이행적립금')을 부과하였다. 아래 <표 407> "동남아정기선사협의회 인트라아시아 통장정리내역" 문건에서 보는 바와 같이 고려, 남성, 동진, 범주, 천경, 팬오션 및 흥아는 각각 104, 35, 6, 14, 24, 2, 2TEU의 물량에 대하여 가이드라인을 위반한 것으로 적발되었고 각 선사들은 위반 물량에 대하여 TEU당 US$100(당시 환율 1,161.64를 적용하여 116,164원)의 벌과금을 납부하였다. 이에 따라 동정협에 납부된 총 벌과금은 21,722,668원에 이른다.

<표 407> 동정협 인트라아시아 통장정리내역[509] 발췌(소갑 제2-550호증)

동남아정기선사협의회 인트라아시아 통장정리내역

거래일시	선사명	벌과금물동량(TEU)	입금(벌과금)	출 금	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

* 출처: 동정협

849 피심인들은 위 운임감사 결과를 2016. 11. 24. 임원 회합 시 논의하였는데, 앞서 살펴본 바와 같이 "수출화물은 전반적으로 가이드라인 운임이 준수되고 있으며 이는 감사결과를 통해서도 확인되고 있다"고 평가한 바 있다. 즉, 벌과금을 전제로 한 강력한 감사 추진을 통하여 충실한 합의의 시행까지 나아갈 수 있었다.

850 한편, 피심인들은 수입 항로의 경우 운임공표제의 예외에 해당하는 점을 고려하여 감사 위반에 대한 벌과금 부과까지 합의하지는 않았으나, 합의 이후 지속적인 회합을 통하여 합의 준수 여부를 점검하였고 점검 결과 운임인상의 효과가 있었다고 자평한 바 있다. 특히 10월 운임인상 합의와 관련하여, 2016. 10. 20. 영업팀장 회합 시 "전반적으로 큰 문제없이 화주홍보가 진행 중"임을 확인하였다. 그리고 2016. 11. 2. 임원 회합 시 하이퐁발 항로의 플리우드 화물의 가이드라인을 준수하지 않고 있는 선사를 지적하였고, 이에 2016. 11. 3. 영업팀장 회합 시 동 화물에 대하여 "현재 가이드라인운임으로 진행"되고 있음을 확인하였다.

851 또한 피심인들은 11월 운임인상 합의의 진행 상황 및 준수 여부를 점검한 2016. 11. 21. 영업팀장 회합 및 2016. 11. 29. 영업팀장 회합에서도 "무리없이 가이드라인 운임회복 진행 중"이라고 평가하였다.

852 한편 10월 합의 가이드라인 운임에 대한 운임감사는 수출 항로 외 수입 항로

509) 동정협 박○○ 국장은 이 자료는 2017년 12월경 동정협 대표위원회의의 요청에 따라 한국해운협회 소속 박형기 과장이 작성한 것이라고 진술하였다.

에 대해서도 이루어졌다. 다만 중립위원회에 의해서 수행되었던 수출 항로에 대한 운임감사와 달리 수입 항로에 대한 운임감사는 동정협 사무국에 의해 수행되었다. 동정협은 2016. 11. 15.부터 2016. 11. 28.까지의 기간 중 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션 및 흥아를 방문하여 하이퐁·호치민·태국·샤먼발 수입 항로에 대한 피심인들의 운임 합의 준수 여부를 점검하였다. 동정협 내부 문건인 "1차 운임감사 선사별 준수율 현황"에 따르면, 피심인들의 가이드라인 준수율은 32%에서 100%까지 분포하고 있는데 남성, 장금의 준수율이 100%, 고려 등 5개사의 준수율이 90% 이상, 동영, 팬오션, 에이치엠엠의 준수율은 70% 이상, 동진의 준수율은 32%였다.

<표 408> 수입 항로 1차 운임감사 선사별 준수율 현황 발췌(소갑 제2-555 호증)

■ 선사별 준수율 현황

선사명	수 입			
	감사 물동량 (TEU)	미준수 물동량 (TEU)		준수율 (%)
		운임 미 준수	부대비 미 준수	
고려해운	1,869	171	9	90.4%
남성해운	382	-	-	100.0%
동영해운	159	36	4	74.8%
동진상선	366	237	12	32.0%
범주해운	1,043	1	-	99.9%
장금상선	862	-	-	100.0%
천경해운	1,040	19	-	98.2%
팬오션	97	-	18	81.4%
현대상선	389	111	-	71.5%
흥아해운	2,015	-	2	99.9%
평균				84.8%

* 출처: 동정협

853 이와 같은 사실은 2016. 7. 14. 해운시장 질서확립 중립위원회 운영규정(소갑 제2-545호증), 해운시장 질서확립 중립위원회 관련 설명자료(소갑 제2-545호증), '해운시장 질서확립 중립위원회 감사계획(안)' 문건(소갑 제2-546 호증), '해운시장 질서확립 중립위원회 감사결과' 문건(소갑 제2-547호증), '동남아항로 운임감사 결과' 문건(소갑 제2-548호증), '동남아항로 2차 중립위원회 운영 계획' 문건(소갑 제2-549호증), '동남아정기선사협의회 인트라아시아 통장정리내역' 문건(소갑 제2-550호증), '중립위원회 2차 운임 감사 결과 벌과금 부과 내용 및 대응방안 보고' 문건(소갑 제2-551호증), 2017. 1. 11. 벌과금 납부 관련 팬오션 윤○○ 및 방○○

이메일(소갑 제2-552호증), '인트라아시아항로2차 감사계획에 따른 동정협 감사대상 구간 및 기간'문건(소갑 제2-553호증), '수입 운임 감사 결과 선사별 현황' 문건(소갑 제2-554호증), '수입 항로 1차 운임감사 선사별 준수율 현황' 문건(소갑 제2-555호증), 동정협 운임 감사 관련 설명자료(소갑 제4-38호증) 등을 통하여 인정된다.

(15) 2017년 기간 중 합의와 실행 내역

(가) 수출 항로 관련 합의

① 2월 최저운임 합의

854 피심인 국적선사 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아 및 외국적선사 OOCL, TSL, SITC, 완하이, 양밍 그리고 동정협은 2017. 1. 4., 2017. 1. 5., 2017. 1. 18., 2017. 1. 23., 2017. 2. 7., 2017. 2. 16. 남성 회의실, 흥아 회의실, 팬오션 회의실 등지에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 인상·유지하기 위하여 최저운임을 공동으로 결정하고 이를 2017. 2. 25.(인도네시아착 항로) 및 2017. 3. 1.(베트남·방콕착 항로)부터 시행하기로 합의하였다. 이후 위 10개 국적선사 및 동정협은 2017. 3. 15., 2017. 3. 16., 2017. 4. 17. 등 후속 회합에서 위 합의의 준수 여부를 상호 감시·점검하였다.

855 위 피심인들이 합의한 한국발 베트남·태국·인도네시아착 항로별·그룹별 최저운임 가이드라인(BMR)은 아래 <표 409>와 같다. 피심인들은 항로별 점유율에 따라 선사들을 점유율이 높은 그룹('A 그룹')과 낮은 그룹('non A 그룹')으로 나누어 그룹 간 최저운임의 차이를 두었다.

<표 409> 세부 항로별 최저운임 가이드라인

수출입 구분	항로명	대상 선사	최저운임
수출	베트남·방콕착 항로	A 그룹 : 고려, 흥아, 장금	US$220/TEU, US$440/FEU
		non A 그룹 : 에이치엠엠[510], 남성, 동진, 동영, 범주, 천경, 팬오션	US$210/TEU, US$420/FEU
	인도네시아착 항로	A 그룹 : 고려, 장금, 흥아	US$300/TEU, US$600/FEU
		non A 그룹 : 천경, 에이치엠엠	US$290/TEU, US$580/FEU

856 합의 과정을 살펴보면 다음과 같다. 고려 정○○ 상무, 남성 황○○ 상무, 동진 조○○ 상무, 범주 박○○ 이사, 에이치엠엠 유○○ 팀장, 장금 손○○ 이사, 천경 장○○ 상무, 팬오션 방○○ 상무, 흥아 한○○ 이사, 동정협 박○○ 국장 및 이○○ 과장은 2017. 1. 4.(남성 회의실) 임원 회합에서 아래 <표 410>과 같이 베트남·태국·인도네시아착 수출 항로에 대한 최저운임(BMR) 가이드라인을 공동으로 결정하고 이를 2017. 3. 1.부터 시행하기로 합의하였다. 베트남·태국착 항로의 가이드라인 운임은 US$150/TEU, US$300/FEU, 인도네시아착 항로의 가이드라인 운임은 US$200/TEU, US$400/FEU[511]이었다.

<표 410> 2017. 1. 4. 임원 회합 회의록 발췌(소갑 제2-556호증)

1) 2017년 상반기 운임회복 계획
시장동향/전망 등에 대한 의견을 교환하고 3월 1일, 6월 1일 발효로 두 차례에 걸쳐 운임회복을 추진키로 함.
논의 후 이하와 같이 1/4분기 운임회복계획을 수립함.

ㅇ동남아항로 1/4분기 운임회복계획
• 발효일: 2017년 3월 1일
• 대상: 한국 발 호치민, 하이퐁, 방콕, 자카르타, 수라바야 향 화물
• 가이드라인 BMR (이하)
호치민, 하이퐁, 방콕: USD 150/300
자카르타, 수라바야: USD 200/400
- 위 BMR 은 가칭 A 그룹 회원사 기준임
- 하이퐁 항로는 호조세가 지속될 경우 USD 200/400 이상으로 설정함

510) 2017. 2. 7. 회합까지만 하더라도 에이치엠엠은 'A 그룹'에 속해 있었으나, 이후 2017. 2. 21. 회합에서 'non A 그룹'으로 이동하기로 결정되었다.
511) 이 가이드라인 운임은 'A 그룹' 선사 기준이다. 2016년 10월 및 11월 합의 계약운임과 비교해보면 베트남·방콕착 항로의 경우 US$ 30/TEU씩 인상하고, 인도네시아착 항로의 경우 US$ 50/TEU씩 인하한 수준이다.

- 1월 초순의 유가를 기본값(default)으로 1~2월 중 유가가 인상될 경우, 유류인상분만큼 add-up 한 BMR을 설정키로 함 • 기타 운임회복 홍보 시 2차 운임회복계획(6월 1일)도 공지하여 화주들의 인식을 제고(지속적 운임회복으로 정상적 해상운임 수준으로의 복귀)키로 함.

857 그런데 상기 국적선사들 외 외국적선사까지 참석한 2017. 2. 7. 15:00(흥아 회의실) 전체 선사 영업팀장 회합에서는 위 운임인상 합의를 수정하기로 결정하였다. 고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 팀장, 동영 김○○ 부장, 동진 정○○ 부장, 범주 박○○ 부장, 장금 최○○ 부장, 천경 이○○ 부장, 팬오션 권○○ 차장, 흥아 차○○ 부장, OOCL 차○○ 계장, TSL 정○○ 부장, SITC 윤○○ 부장, 완하이 강○○ 상무, 양밍 이○○ 차장 및 동정협 박○○ 국장은 2017. 2. 7. 전체선사 영업팀장 회합 시 베트남·태국착 수출 항로의 최저운임을 US$220/TEU, US$440/FEU, 인도네시아착 수출 항로의 최저운임은 US$300/TEU, US$600/FEU으로 공동 결정하였다. 이때 피심인들은 선사들을 'A 그룹'과 'non A 그룹'으로 분류하여 그룹 간 최저운임의 차이를 두었는데, 전술한 최저운임은 'A 그룹' 선사 기준이며 'non A 그룹'의 경우 이보다 US$10/TEU, US$20/FEU씩 낮은 운임을 적용하기로 하였다. 그리고 이 최저운임은 2016년 10월 및 11월 합의한 계약운임보다 베트남·방콕착 항로의 경우 US$100/TEU씩, 인도네시아착 항로의 경우 US$150/TEU씩 인상한 수준이었다.

858 아울러 위 피심인들은 이러한 운임인상 사실을 화주들에게 통보하는 방식도 공동으로 결정하였다. 운임인상 계획을 화주들에게 알릴 때에는 현재 운임에서 일정한 운임을 인상한다는 "RR로 홍보"하면서, 피심인들 "내부적으로는 BMR 시행으로 협력"하기로 하였다. 그리고 각 항로별 공표운임은 위 합의한 최저운임보다 TEU당 US$20~30 정도 높은 수준으로 공동 결정[512]하였다.

<표 411> 2017. 2. 7. 전체 선사 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-560호증)

가. 2017년 상반기 운임회복 계획

512) 피심인들의 주장에 따르면, 운임공표제가 유명무실해져서 제대로 운임을 공표하는 선사가 없었다고 한다. 이에 공표운임까지 합의할 실익은 없었으나, 운임공표제가 법적으로 없어진 것은 아니었으므로 공표운임까지 합의한 것으로 보인다.

▫ 이하의 운임회복 계획으로 확인함 ❖ 동남아항로 1/4분기 운임회복계획 • 발효일: 2017년 3월 1일 • 대상: 한국 발 베트남, 태국, 인도네시아 화물 • 방법: 외부로는 RR공표, 내부적으로는 BMR 시행으로 협력 ❖ 내부 가이드라인 • 베트남, 방콕: 220/440, 210/420 • 인도네시아: 300/600, 290/580 - 인도네시아 waste paper 는 10/20 예외 - TANK 운임은 동일하게 가되, CIC는 적용명분 없어 적용 않음. (중략) 공표운임 베트남, 태국 220/440 일 경우 GP 240/480 210/420 일 경우 GP 230/460 인도네시아 300/600 일 경우 GP 330/660 290/580 일 경우 GP 320/640

859 이후 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2017. 2. 7. 장금 회의실에서 국적선사 간 별도의 회합을 가지고 아래 <표 412>와 같이 위 운임인상 합의 및 합의 시행방식을 재확인하였다. 특히 위 11개 피심인들은 2017. 2. 10. 16시까지 각사 홈페이지에 운임인상 사실을 알리되, 선사들이 공동으로 운임인상을 결정한 것이 아니라 "개별선사의 운임회복" 내지 "TEU당 운임회복(RR quantum)"이라고 게재하기로 하였다.

<표 412> 2017. 2. 7. 국적선사 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-582호증)

가. 1/4분기 운임회복계획 수립 인도네시아: TEU당 150달러 운임회복 - 발효일: 2월 25일 호치민, 하이퐁, 방콕: TEU당 100달러 운임회복 - 발효일: 3월 1일 ㅇ 항로 별 가이드라인 BMR (이하) • 인도네시아 - USD 300/600 (A그룹 3사) - USD 290/580 (Non A 그룹 2사) • 호치민, 하이퐁, 방콕

- USD 220/440 (A그룹 4사) - USD 210/420 (Non A 그룹 6사) 위 수치는 해상운임(OFR)만으로서, 항로 별 각종 부대비는 별도 징수 ㅇ 시행방법 - 2월 10일(금) 16시까지 자사 홈페이지에 해당 운임회복계획을 공지함 - 이와 관련, 개별선사의 운임회복, TEU당 운임회복(RR quantum)으로 게재요망 나. 향후 일정 - 분기/반기/연간 계약화주에 대한 운임회복 적용방법을 논의키로 하고, 2월 10일(금) 16시까지 각 사의 해당화주 리스트를 사무국에 제출키로 함. 이를 바탕으로 차기 회의(2월 15일)에서 관련 내용을 협의함. 리스트 제출 시 복합운송주선업체(포워딩)는 인정 되지 않으며 실화주로 제출해야 됨. 포워딩을 인정할 경우 3자 물량의 무분별한 범람으로 유의미한 수지개선/운임회복이 불가함. - Reefer, FR, OT 등 특수화물 (특히 냉동)에 대한 운임회복이 필요하다는 데 공감하고, 차기 회의 시 논의키로 함. (각 사 사전 점검 요망)

860 이후 위 10개 국적선사 및 동정협은 2017. 3. 15.(장금 회의실) 영업팀장 회합, 2017. 3. 16.(동진 회의실) 임원 회합, 2017. 4. 17.(천경 회의실) 영업팀장 회합에서 위 운임인상 합의의 진행 상황에 대하여 점검하였다. 이들 피심인들은 운임인상이 "대체적으로 순조롭게 진행 중"이라고 평가하였다.

<표 413> 2017. 3. 15. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제3-566호증)

가. 운임회복 점검 - 운임회복이 대체적으로 순조롭게 진행 중인 것으로 보고됨. - 자카르타의 경우 양호한 흐름을 보이고 있음. - 호치민 주중 모선의 performance가 다소 기대에 미치지 않는다는 일부 회원사의 보고 있었음. - 신규선사의 마켓플레이를 주시하되 단기적으로는 영향이 미미하다는 의견이 지배적임. - 이와 관련, 신규선사 또는 외국적선사로의 일부 Shifting이 있더라도 가이드라인을 고수하는 것이 수지개선 측면에서 긍정적이라는 데 공감함. 나. 계약화주 부문 추진방향 정립 - 기본적으로 기 확보된 연간/반기/분기화주 및 계약기간을 따름. - 반기 2개 대상을 분기로 축소하자고 제안되어 추후 검토키로 함. - 한편, 예를 들어 5~12월 계약요청의 건. 즉, 4개월 이상의 계약을 요청할 경우 반드시 Subject to GRI 문구를 삽입하여 향후 운임인상의 여지를 두기로 함. - 동 건 관련, 예외인정 계약화주는 선사간 합의를 전제로 하는 것에는 변동없음. - 기존에 연간이었으나 반기로 변경한 화주에 대한 운임회복추진 세부사항(견적요청에 대한 대응방식 및 비딩 시 문구 삽입 등)을 추후 협의키로 함.

861 이와 같은 사실은 2016. 12. 20. 동정협 제16-191호 “제34차 (국적선사) 수출영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-519호증), 2016. 12. 28. 동정협 제16-195호 “제35차 (국적선사) 수출영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-520호증), 2017. 1. 5. 동정협 제17-03호 “동남아정기선사협의회 제1차 대표위원회의 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-556호증), 2017. 1. 6. 동정협 제17-05호 “제1차 (국적선사) 수출영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-557호증), 2017. 1. 19. 동정협 제17-13호 “제2차 대표위원회의 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-558호증), 2017. 1. 23. 동정협 제17-16호 “동남아정기선사협의회 2017년도 정기총회 회의록” 문건(소갑 제2-559호증), 2017. 2. 8. “제2차 전체선사 수출영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-560호증), 2017. 2. 8. 동정협 제17-23호 “제3차 (국적선사) 수출영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-561호증), 2017. 2. 8. 팬오션 윤○○ 이메일 “중요 동남아 상반기 운임인상 확정” 문건(소갑 제2-562호증), 2017. 2. 10. 남성 고진웅 이메일 “주간회의보고자료 사전공유의 건 (2017.2.13.)” 문건(소갑 제2-563호증), 2017. 2. 16. 동정협 제17-34호 “제3차 대표위원회의 회의록” 문건(소갑 제2-564호증), 2017. 2. 21. 에이치엠엠 김○○ 이메일 “동정협 회의 결과 (2/21)” 문건(소갑 제2-565호증), 2017. 3. 15. 동정협 제17-51호 “9차 (국적선사) 수출영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-566호증), 2017. 3. 17. 동정협 제17-53호 “제4차 대표위원회의록” 문건(소갑 제2-567호증), 2017. 4. 18. 동정협 17-71호 “제13차 (국적선사) 수출영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-568호증), 피심인 흥아 차○○ 상무 진술조서(소갑 제3-11호증), 피심인 천경 이○○ 이사 진술조서(소갑 제3-9호증), 피심인 완하이 강○○ 상무보 진술조서(소갑 제3-20호증), 피심인 SITC 윤○○ 이사 진술조서(소갑 제3-16호증), 피심인 TSL 정○○ 부장 진술조서(소갑 제3-17호증) 등을 통하여 인정된다.

② 4월 최저운임 합의

862 피심인 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2017. 4. 17., 2017. 4. 20., 2017. 4. 26., 2017. 5. 18. 천경 회의실, 장금 회의실 등지에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨테이너

해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 인상·유지하기 위하여 최저운임을 공동으로 결정하고 이를 2017. 6. 1.부터 시행하기로 합의하였다. 이후 위 12개 피심인들은 2017. 6. 15., 2017. 7. 11. 등 후속 회합에서 위 합의의 준수 여부를 상호 감시·점검하였다.

863 피심인들이 합의한 한국발 베트남·태국·인도네시아착 항로별·그룹별 최저운임 가이드라인(BMR)은 아래 <표 414>와 같다. 피심인들은 항로별 점유율에 따라 선사들을 점유율이 높은 그룹('A 그룹')과 낮은 그룹('non A 그룹')으로 나눈 후, 그룹 간 최저운임의 차이를 두었다.

<표 414> 세부 항로별 최저운임 가이드라인[513]

수출입 구분	항로명	대상 선사	최저운임
수출	베트남·방콕착 항로	A 그룹 : 고려, 흥아, 장금	US$320/TEU, US$640/FEU
		non A 그룹 : 에이치엠엠, 남성, 동진, 동영, 범주, 천경, 팬오션	US$310/TEU, US$620/FEU
	인도네시아착 항로	A 그룹 : 고려, 장금, 흥아	US$400/TEU, US$800/FEU
		non A 그룹 : 천경, 에이치엠엠	US$390/TEU, US$780/FEU

864 합의 과정을 살펴보면 다음과 같다. 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 장금, 천경, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2017. 4. 17.(천경 회의실) 영업팀장 회합에서 베트남·태국·인도네시아착 수출 항로의 운임인상 진행상황을 점검한 후, 지난 2017년 2월 합의한 베트남·태국·인도네시아착 수출 항로의 최저운임을 2017. 6. 1.부터 US$100/TEU씩 인상하기로 합의하였다. 그리고 고려 정○○ 상무, 남성 황○○ 상무, 동진 정○○ 본부장, 범주 박○○ 이사, 에이치엠엠 성○○ 팀장, 장금 손○○ 이사, 천경 장○○ 상무, 흥아 한○○ 이사, 동정협 박○○ 국장 및 이○○ 과장은 2017. 4. 20.(장금 회의실) 임원 회합에서 위 운임인상 합의를 확인하였다. 해당 회합에 참석한 피심인 소속 임원들은 아래 <표 416>과 같이 "계획된 6월 운임회복이 이상없이 시행될 수 있도록 조치"하기로 하였다.

513) 부대운임 별도 징수하기로 하였다. 2017년 2월 합의 최저운임과 비교해보면 전 항로 US$100/TEU씩 인상하였다.

<표 415> 2017. 4. 17. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-568호증)

가. 운임회복계획

• 항로 별 현황 점검 후 향후 운임회복계획 논의

- 자카르타, 하이퐁 항로에서는 전반적으로 양호한 흐름을 보이고 있음.
- 호치민, 방콕 항로는 위 2개 항로 대비 약세를 나타내고 있음.

나. 6월 운임회복 시행

• 운임회복 발효일, RR quantum 등에 대해 논의하고, **6월 1일 발효로 US$100/Teu의 운임 회복을 시행**

- 이하 항로 별 가이드라인 BMR(Bench Mark Rate / US$) **[대외비]**

항로	구분	BMR (20'/40')
하이퐁, 호치민, 방콕	A	320/640
	Non-A	310/620
인도네시아	A	400/800
	Non-A	390/780

- 운임공표와 관련한 내용은 구두로 정리함. 향후 회의 시 재확인 예정
- 예외화주 관련, 변동 없이 유지
- 고지(Waste paper)는 화물의 특성을 감안하여 BMR 예외 적용
- FR 화물(특히 하이퐁 설비)에 대한 가이드 설정에 공감하여 차기 회의 시 협의키로 함 (각 사 사전검토 요망)

<표 416> 2017. 4. 20. 임원 회합 회의록 발췌(소갑 제2-569호)

1) 수출, 수입, 중일삼국간 운임회복 추진경과

- 6월 수출화물 TEU당 100달러 운임회복계획 보고 (중략)

3) 수출화물 6월 운임회복 집중 점검

- 최근의 흐름을 감안할 때 수출화물 운임회복을 위한 분위기를 환기시킬 필요가 있음이 보고됨.
- 이번 6월 운임회복의 성공이 매우 중요하므로 대표위원님들의 전폭적인 지원이 요청되었고, 금일 참석한 대표위원 모두 계획된 6월 운임회복이 이상 없이 시행될 수 있도록 조치할 것이라는 입장을 피력함.
- 이러한 차원에서 회원사 협력관계 구축, 상호신뢰 재확인을 위한 모임에 공감하여 5월 16일(화) 18시 30분 대표위원&수출팀장 연석간담회를 개최하기로 함.

865 또한 2017. 4. 26.(○○) 영업팀장 회합, 2017. 5. 18.(장금 회의실) 임원 회합 시 이들 피심인들은 다시 한 번 운임인상 합의를 확인하였다. 특히 2017. 4. 26. 회합에서는 2017. 4. 28. 18시까지 자사 홈페이지에 운임인상 사실을 게재하는 등 홍보 방식까지 공동으로 결정하였다.

866 이에 따라 위 피심인들은 2017. 4. 26. 동정협 수출 영업팀장 카카오톡 단체

채팅방에서 운임인상 사실의 각 사 홈페이지 게시 여부에 대하여 상호 점검하였다. 천경 이○○는 “천경해운 6월1일부 동남아항로 운임 RR 홈페이지 공지했습니다”라고 하였고, 동정협 사무국 이○○은 “현재 남성해운, 동진상선, 천경해운, 장금상선, 범주해운이 홈페이지상 공지 완료한 것으로 확인된다”고 답변하였다. 팬오션 윤○○도 “공지중입니다”라고 하였으며 고려 심○○도 “저희도 오늘 중으로 올리겠습니다”라고 하였다. 이에 대하여 천경 이○○는 “회원사의 단합된 모습 보기 좋습니다”라고 하였다.

<표 417> 2017. 4. 28. 영업팀장 카카오톡 단체 채팅방 발췌(소갑 제2-574호증)

* 출처: 남성 명○○ 휴대폰

867 한편, 위 운임인상 합의는 일반화물 외 GGGG, FFFFFF, HHHHH 등 계약화주의 화물에도 적용되었다. 이는 아래 <표 418> 동정협 사무국이 2017. 5. 10. 범주에게 보낸 이메일[514] “동남아항로 대형 [515] 관련 가이드라인 (절대 대외비!!)”을 통해서도 확인된다. 동정협 사무국 이○○은 2017. 5. 10. 16:17 범주 박○○에게 HHHHH, FFFFFF, GGGG에 대한 입찰 운임 가이드라인을 이메일로 전달하였다.

<표 418> 2017. 5. 10. 계약화물 관련 동정협 사무국 이메일 발췌(소갑 제2-575호증)

안녕하세요. 6월1일 이후 해상운임에 대한 가이드운임 알려 드리오니 참고 바랍니다. ● **대외비로 외부 유출 금지 바랍니다** 박○○배상.

514) 동정협 박○○이 2017. 5. 10. 16:17 동정협 이○○에게 위 자료를 보낸 후, 동정협 이○○이 범주 박○○에게 전달한 것으로 보인다. 범주 박○○은 위 자료를 2017. 5. 10. 16:24 범주 수출영업팀에 이메일로 전달하였다.

515)

From: 동남아정기선사협의회
Sent: Wednesday, May 10, 2017 4:17 PM
To: 이○○ 과장
Subject: 동남아항로 대형 관련 가이드라인 (절대 대외비!!)
Importance: High

팀장님,
해당파일 절대 대외비 바랍니다.
올인비딩 건에 대하여 정리한 것입니다.
감사합니다.

* 출처: 범주

<표 419> 2017. 5. 10. 이메일 첨부자료 “주요화주 비딩 가이드라인 6월 1일부”

868 이후 위 피심인들은 2017. 6. 15.(고려 회의실) 임원 회합, 2017. 7. 11.(남성 회의실) 임원 회합, 2017. 9. 26.(남성 회의실) 임원 및 영업팀장 회합 등 후속 회합에서 위 합의의 준수 여부를 상호 감시·점검하였다. 2017. 6. 15. 임원 회합에서는 일부 최저운임 위반 의혹이 있는 건이 있으나, “6월 RR 기조는 유지되고 있다”고 평가하였다. 고려 정○○ 상무, 남성 황○○ 상무, 동진 정○○ 본부장, 범주 박○○ 부장, 장금 손○○ 이사, 천경 장○○ 상무, 흥아 차○○ 부장이 참석한 2017. 7. 11. 긴급 임원 회합에서도 “6월 1일 발효의 일반화물 운임회복은 전반적으로 문제없이 진행 중”임을 확인하였다.

<표 420> 2017. 7. 11. 임원 회합 회의록 발췌(소갑 제2-573호증)

1) 수출화물 6~7월 운임회복 점검 및 Malpractice 대응 문제
▪ 경과보고

- 6월 1일 발효의 일반화물 운임회복은 전반적으로 문제없이 진행 중.

869 이와 같은 사실은 2017. 4. 18. 동정협 제17-71호 “제13차 (국적선사) 수출영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-568호증), 2017. 4. 20. 동정협 제17-74호 “제5차 대표위원회의 회의록” 문건(소갑 제2-569호증), 2017. 4. 26. 동정협 제17-77호 “제14차 (국적선사) 수출영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-570호증), 2017. 4. 28. 및 2017. 5. 10. 동정협 수출 영업팀장 카카오톡 단체 채팅방 대화내역 문건(소갑 제2-574호증), 2017. 5. 10. 동정협 이메일 “동남아항로 대형 P,S 관련 가이드라인(절대 대외비!!)” 문건 및 첨부자료 “주요화주 비딩 가이드라인_6월 1일부” (소갑 제2-575호증), 2017. 5. 18. 동정협 제17-89호 “제6차 대표위원회의 회의록” 문건(소갑 제2-571호증), 2017. 6. 16. 동정협 제17-107호 “제7차 대표위원회의 회의록” 문건(소갑 제2-572호증), 2017. 7. 11. 동정협 제17-122호 “7사 긴급 대표위원회의 회의록” 문건(소갑 제2-573호증) 등을 통하여 인정된다.

③ 11월 최저운임 합의

870 피심인 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2017. 9. 26., 2017. 10. 12., 2017. 10. 19., 2017. 11. 9., 2017. 11. 13. 남성 회의실, 흥아 회의실 등지에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 인상·유지하기 위하여 최저운임을 공동으로 결정하고 이를 2017. 12. 1.부터 시행하기로 합의하였고, 2017. 12. 5. 영업팀장 회합을 통해 합의 실행 상황을 점검하였다.

871 위 12개 피심인들이 합의한 한국발 베트남·태국·인도네시아착 항로별 최저운임 가이드라인은 아래 <표 421>과 같다.

<표 421> 세부 항로별 최저운임 가이드라인[516]

수출입 구분	항로명	최저운임
수출	베트남·방콕착 항로	US$220~210/TEU
	인도네시아착 항로	US$300~290/TEU

872 합의 과정을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다. 고려 정○○ 상무, 심○○ 부장, 남성 황○○ 상무, 명○○ 부장, 동진 정○○ 본부장, 정○○ 부장, 범주 박○○ 이사, 박○○ 부장, 에스엠 이○○ 부장, 서○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 장금 손○○ 이사, 최○○ 부장, 천경 장○○ 상무, 이○○ 이사, 팬오션 윤○○ 부장, 흥아 한○○ 이사, 차○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 및 김○○ 과장[517]은 2017. 9. 26.(남성 회의실) 임원 및 영업팀장 회합에서 아래 <표 422>와 같이 한국발 베트남·태국·인도네시아착 수출 항로의 일반화물에 대한 최저운임을 공동으로 결정하고 이를 2017. 11. 1.부터 시행하기로 합의하였다. 또한 2018년 ♠♠ ♣♣♣♣의 연간 입찰에 적용할 투찰금액을 US$250/TEU (BTHC, 부대비 별도)로 하기로 결정하였다.

<표 422> 2017. 9. 26. 임원 및 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-576 호증)

1) 수출운임 정상화방안 집중 점검
· 경과점검
- 9월 들어 선사들의 가이드라인 미만의 운임제공이 증가하여 이러한 상황을 개선해야 한다는 필요성에 공감함.
- 특히, 11~12월의 시장분위기가 2018년도 비딩의 가늠자가 되므로 반드시 시장을 정상화하여 수지개선의 분위기를 형성키로 의견을 모으고, 이하와 같이 시행키로 함.

ㅇ 수출운임 정상화 시행요령
· 11월 1일 발효로 일반화주에 대해 이하의 가이드라인 운임 시행
- 베트남, 태국 USD320~310/TEU
- 인도네시아 USD400~390/TEU
· 내부적으로 설정한 가이드라인(10월 말까지 한정)이 있으나 특성상 본 회의록에 명기는 하지 않음

516) THC 등 부대운임 별도 징수하기로 하였다. 2017년 9월부터 시장운임이 하락하여 2017년 4월 합의 최저운임과 비교해보면 전 항로 US$100/TEU씩 인하하였다. 그리고 기존 최저운임 가이드라인과 달리 최저운임을 그룹별로 구분하여 합의하지 않고 구간으로 합의하였다.
517) 동영은 해당 회합에 불참하였으나, 해당 회합의 결과를 정리한 회의록을 동정협 사무국을 통하여 2017. 9. 26. 이메일로 전달받았다.

· 매주 수출팀장회의 개최하여 이슈화주/대상을 중심으로 점검함 · 2018 연간 비딩 에 대해 USD 250(B.THC, 부대비 별도)로 참여함

873 이후 고려, 남성, 동영, 동진, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2017. 10. 12.(천경 회의실) 영업팀장 회합에서 위 운임인상 합의를 다시 확인하였다. 또한 2017년 11월 이전까지는 현재의 시장운임 수준 즉, "태국·베트남착 수출 항로의 경우 TEU당 US$210~320, 인도네시아착 수출 항로의 경우 TEU당 US$290~400을 반드시 견지"하며 "절대 하향조정하지 않기"로 하였다.

874 아울러 해당 회합에서는 하이퐁착 설비 화물의 경우 특별히 "반드시 가이드라인 US$550/FEU(CIC 별도)을 준수하기로 강력히 결의"하였다. 그리고 2018년 ◎◎ ♠♠♠의 연간 입찰에도 2018년 ♠♠ ♣♣♣♣의 연간 입찰과 마찬가지로 태국·베트남착 수출 항로의 경우 US$250/TEU, 500/FEU, 인도네시아착 수출 항로의 경우 US$350/TEU, 700/FEU[518]로 1차 견적을 진행하기로 하였다.

<표 423> 2017. 10. 12. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-577호증)

가. 11월 운임회복 재추진 및 항로안정화 방안 **ㅇ 항로 안정화 방안 (중략)** - **이에 당장부터 100달러 대의 운임(CIC 별도)은 철저히 지양하고 회수하며, 동시에 신규문의가 있으면 반드시 가이드라인 (TEU당 300달러 대의 운임)을 견적하여 제 화주들의 인식(100달러 대의 운임은 절대 없음)을 제고시키면서 시장의 질서를 확립시켜 나아가기로 함.** - 아울러 당장 물량이 회복되지 않는 상황에서 현재의 운임수준을 유지하며 절대 하향조정하지 않기로 함. 즉, 태국 및 베트남은 TEU당 USD 210~320, 인도네시아는 TEU당 USD 290~400을 반드시 견지하면서 나아가기로 함. - 한편 그 간 꾸준히 논의/확인된 사항으로서, 하이퐁 설비화물에 대해 반드시 가이드라인 USD 550/40' (CIC 별도)을 준수키로 함. 동 건의 위반이 발생할 경우 대표위원 및 CEO level까지도 보고하여 경과를 알리겠다는 입장이 피력되기도 하였음. 따라서 이슈화물인 하이퐁 설비에 대해 반드시 가이드라인을 준수하기로 강력히 결의함. - 100달러 대의 운임, 하이퐁 설비 등 특히 민감한 현안에 대해서는 적극적인 제보, SNS 커뮤니케이션 활용한 공론화를 통하여 상호 점검키로 함. **ㅇ 11월 운임회복 재추진** - 대표위원&수출팀장 연석회의에서 결의된 일정에 따라 11월 1일 발효로 운임회복이 이루

518) THC 등 각종 부대운임은 별도 징수하기로 하였다.

어지지 않은 건들에 대해 운임회복을 진행하는 기조에 이상이 없음으로 재확인함. (중략) 나. 2018 비딩 대응 ○ 다음 주 최대화주 비딩 개시가 예상됨. 11월 운임회복 재추진도 결국 2018 비딩을 앞두고 분위기를 조성하는 것으로 볼 수 있는 만큼 연말에 진행되는 비딩 건들에 대한 대응이 매우 중요함. ○ 우선 관련, 와 마찬가지로 태국&베트남 USD 250/500, 인도네시아 USD 350/700으로 1차 견적을 진행키로 함. 이 수치는 THC 등 각종 부대비 별도로 한 것임. 각 비딩의 견적양식에 맞출 필요가 있으므로 부대비 포함 가이드라인(부대비 항목 및 USD 환산율 등)에 대해서는 차기 회의 시 재확인함.

875 위 12개 피심인들[519]은 2017. 11. 13.(홍아 회의실) 임원 회합에서 그간의 논의를 종합하여 한국발 베트남·태국·인도네시아착 수출 항로에서의 운임인상 방안을 다시 합의하였다. 해당 회합에서는 우선 2017. 11. 9. 사장단 조찬회에서의 결의사항이 공유되었다. 당시 사장단[520]은 “공생을 위한 운임안전화에 공감”한 후, 선사들의 운임인상 합의 이행 여부를 점검하기 위한 동정협 사무국의 “운임실태조사 기능을 보완하고 적극 협조”하기로 결의하였다. 그리고 이를 실행하기 위한 구체적인 내용은 “대표위원회의 및 팀장회의를 거쳐 진행”하기로 하였다.

876 사장단의 결의사항에 따라 2017. 11. 13. 회합에 참석한 고려 정○○ 상무, 남성 황○○ 상무, 동진 정○○ 본부장, 범주 박○○ 이사, 장금 손○○ 이사, 천경 장○○ 상무, 팬오션 방○○ 상무, 에스엠 이○○ 팀장, 에이치엠엠 이○○ 상무, 이○○ 팀장, 홍아 이○○ 부사장, 한○○ 이사, 동정협 박○○ 국장 및 김○○ 과장은 아래 <표 424>와 같이 한국발 베트남·태국착 수출 항로의 최저운임을 US$220~210/TEU로, 인도네시아착 수출 항로의 최저운임을 US$300~290/TEU로 공동 결정하고 이를 2017. 12. 1.부터 시행하기로 합의하였다.

877 아울러 60여 개의 예외화주[521] 이외의 계약화주에 대해서는 당시 진행 중이

519) 동영은 해당 회합에 불참하였으나, 해당 회합의 결과를 정리한 회의록을 동정협 사무국을 통하여 2017. 11. 14. 이메일로 전달받았으며, 2017. 12. 5. 영업팀장 회합에서 참석하여 최저운임 가이드라인 준수 여부를 함께 점검한 바 있다.

520) 피심인 제출자료에 따르면, 해당 회합의 참석자는 고려 박○○ 사장, 남성 김○○ 대표이사, 동진 오○○ 사장, 천경 서○○ 부사장 등인 것으로 확인된다. 그 외 범주, 장금, 홍아, 에스엠, 에이치엠엠은 참석 여부가 확인되지 않는다는 내용의 자료를 제출하였다.

521) 피심인들은 2017. 2. 21. 영업팀장 회합에서 약 60개의 계약화주는 계약 기간 종료 시 운임인상 합의를 적용하는 것을 조건으로 하여 계약 기간 동안은 운임인상 합의의 예외로 인정하기로 결정하

었던 2018년도 입찰을 포함하여 2017. 12. 1.부터 예외없이 위 최저운임 가이드라인을 적용하기로 하였다. 이는 피심인들간 "2018년 수지개선의 시작점을 높이는 것이 매우 중요하다"는 공감대가 형성되어 있었기 때문이었다. 그리고 위 최저운임 가이드라인을 준수하지 않은 2018. 1. 1. 이후의 물량에 대해서는 "미이행선납회비를 부과"하기로 결의하였다.

<표 424> 2017. 11. 13. 임원 회합 회의록 발췌(소갑 제2-579호증)

1) 사장단조찬회 주요사항 보고 ㅇ 11월 9일 사장단조찬회 시 주요내용 전달 - 공생을 위한 운임안정화에 공감한다 - 특히, 운임실태조사기능을 보완하고 적극 협조한다 - 실행 세부사항은 대표위원회의, 팀장회의를 거쳐 진행한다 2) 동남아항로 운임안정화 실행방안 ① 운임안정화 개시일/방법 확정 • 일자: 12월 1일 발효 • 시행내용 - 방콕, 베트남: TEU당 220~210달러 (THC, DCF, CIC 등 부대비 제외 순수 해상운임 기준) - 인도네시아: TEU당 300~290달러 (THC, DCF 등 부대비 제외 순수 해상운임 기준) - **현재 진행 중인 2018년도 비딩에서도 반드시 위의 가이드라인 준수함** ○ 2018년도 수지개선의 시작점을 높이는 것이 매우 중요하다는 데 공감함. 이에 반드시 가이드라인으로 2018 비딩에 참여할 것을 확약함. ○ 1월 1일 발효로 운임회복을 재개하자는 의견이 있었으나, 그것을 허용할 경우 12월 전체 기조가 무너지므로 50여 개의 예외화주(협의체 내 협의를 거쳐 기 확정된 대상)를 제외한 일반화주에 대해서는 12월 1일 부로 예외 없이 인상하자는 다수의 의견을 따름. ○ 2018년도 1월 1일 이후의 미준수 물량에 대해서는 미이행선납회비를 부과함. 2017년도 12월 미준수 물량에 대해서는 미이행선납회비를 부과하지는 않으나, 실태조사를 진행하고 결과를 대표위원회의에서 공유함. ○ 12월 31일 종료되는 예외화주 4/4분기 운임을 인상하는 것은 현실적으로 불가능할 것이나, 이 역시 위반한 것이므로 미준수로 간주함. ○ 잠정, 2018년도 3월 1일 발효로 TEU당 100달러 인상하는 것을 목표로 함. 특별한 변수가 생기지 않는 한 해당내용으로 진행하되, 외국적선사 진입 변수를 고려하여 유연하게 대응할 필요가 있다는 의견도 개진됨. ○ 업체의 선사교란에 대해 단독으로 대응하기 어렵다는 현실적인 측면을 고려할 때, 선적거부 등 협의체 차원에서 대응하는 것도 검토해야 한다는 의견이 개진됨.

였다.

878 위 12개 피심인들은 2017. 12. 5.(동진 회의실) 영업팀장 회합에 운임인상 진행 상황을 점검하였다. 점검 결과, “ ”, “ ” 등 주요 계약화주에 대해서 기 합의된 위 “가이드라인을 준수하여 참여”하고 있는 것을 확인하였다. 또한 “ ”[522], 원부자재화물 등 당시 진행되고 있던 입찰 건에 대해서도 “반드시 가이드라인을 준수하여 참여”할 것을 다시 결의하였다.

<표 425> 2017. 12. 5. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-580호증)

가. 진행상황 점검 **ㅇ 2018 비딩 관련** - 주요 대상에 대해 가이드라인 준수하여 참여한 것으로 확인함. - , 원부자재 등 현재 진행되고 있는 다수의 비딩 건에 대해서도 반드시 가이드라인 준수하여 참여할 것을 확약함. - 원부자재는 1년 비딩이 주종을 이루는데, Validity 적용에 대해서는 1/4분기 경과를 보아가며 대응키로 함. - 비철금속 는 Validity 1년 요청함. 비딩관련 합의된 분류기준에 따르면 6개월 적용대상임. 따라서 별도의 합의가 있기 전까지 종전과 같이 유지함.

879 이와 같은 사실은 2017. 9. 26. 동정협 제17-156호 “긴급 대표위원&수출팀장 연석회의 회의록” 문건(소갑 제2-576호증), 2017. 10. 13. 동정협 제17-161호 “제30차 수출영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-577호증), 2017. 10. 20. 동정협 제17-168호 “제31차 수출영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-578호증), 2017. 11. 14. 동정협 제17-178호 “제10차 대표위원회의 회의록” 문건(소갑 제2-579호증), 2017. 12. 5. 동정협 제17-188호 “제35차 수출영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-580호증) 등을 통하여 인정된다.

(나) 수입 항로 관련 합의

① 2월 최저운임 합의

880 피심인 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2017. 1. 5., 2017. 1. 18., 2017. 2. 7., 2017. 2. 16., 2017. 2. 22., 2017. 3.

522)

3., 2017. 3. 9. 팬오션 회의실, ◎◎◎ 등지에서 회합을 갖고 동남아발 한국착 수입 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 인상·유지하기 위하여 베트남·태국·인도네시아·셰코우·샤먼발 수입 항로의 일반화물 및 계약화물의 최저운임을 공동으로 결정하고 이를 2017. 3. 15.(인도네시아발 항로), 2017. 3. 17.(태국·셰코우·샤먼발 항로, 호치민발 항로의 일반화물 및 톱밥, 캐슈넛, 우드칩, 타피오카화물) 및 2017. 4. 1.(호치민발 항로의 우든팰릿화물)부터 시행하기로 합의하였다. 이후 위 피심인들은 2017. 3. 16., 2017. 3. 17. 등 후속 회합에서 위 합의의 준수 여부를 상호 감시·점검하였다.

881 위 피심인들이 합의한 일반화물과 우든팰릿·PB 등 화물의 "운임 가이드라인"의 세부 항로별 구체적인 내역은 아래 <표 426> 및 <표 427>과 같다.

<표 426> (기본)세부 항로별 일반화물 최저운임 결정내역[523]

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임	시행일
수입	샤먼발 항로	인천 외	US$180/TEU, US$360/FEU (도착지 부대운임 별도)	2017. 3. 17.
		인천	US$200/TEU, US$400/FEU (도착지 부대운임 별도)	2017. 3. 17.
	베트남발 항로	호치민-인천 외	US$30/TEU, US$60/FEU (BTHC, doc fee 도착지 부대운임 별도)	2017. 3. 17.
		호치민-인천	US$100/TEU, US$200/FEU (BTHC, doc fee 도착지 부대운임 별도)	2017. 3. 17.
	인도네시아발 항로	자카르타-인천 외	US$100/TEU, US$200/FEU (LTHC, EBS 포함)	2017. 3. 15.
		자카르타-인천	US$150/TEU, US$300/FEU (LTHC, EBS 포함)	2017. 3. 15.
		수라바야-인천 외	US$200/TEU, US$400/FEU (LTHC, EBS 포함)	2017. 3. 15.
		수라바야-인천	US$250/TEU, US$500/FEU (LTHC, EBS 포함)	2017. 3. 15.

523) 2016년 11월 및 12월 합의 최저운임 가이드라인과 비교해보면 호치민발 일반화물의 경우 US$20/TEU씩, 샤먼발 일반화물의 경우 US$30/TEU씩, 호치민발 우든팰릿화물, 호치민발 인천착 일반화물, 태국발 인천착 일반화물의 경우 US$50/TEU씩, 호치민발 톱밥·캐슈넛·우드칩화물의 경우 US$50/FEU씩, 태국발 PB화물의 경우 US$70/FEU씩 인상하였다.

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임	시행일
	태국발 항로	인천	US$150/TEU, US$300/FEU (도착지 EBS, CIS만 포함)	2017. 3. 17.

<표 427> (특별)계약화물에 대한 최저운임 결정 내역

수출입 구분	화물명	항로(항구)명	최저운임	시행일
수입	우든팰릿	호치민	US$150/TEU (올인요금)	2017. 4. 1.
	PB	태국	US$200/FEU (BTHC 등 부대운임 별도)	2017. 3. 17.
	톱밥,캐슈넛,우드칩,타피오카	호치민	US$100/FEU (LTHC 포함, 기타 부대운임 별도)	2017. 3. 17.
	가구,조명	셰코우	US$50/TEU, US$100/FEU (BTHC, 도착지 부대운임 별도)	2017. 3. 17.

882 이와 같은 사실은 2017. 2. 9. 동정협 제17-25호 “제2차 (국적선사) 수입영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-582호증), 2017. 2. 16. 동정협 제17-34호 “제3차 대표위원회의 회의록” 문건(소갑 제2-564호증), 2017. 2. 22. 동정협 제17-35호 “제3차 (국적선사) 수입영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-583호증), 2017. 3. 3. 동정협 제17-42호 “제4차 국적선사 수입영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-584호증), 2017. 3. 10. 동정협 제17-45호 “제5차 (국적선사) 수입영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-585호증), 2017. 3. 17. 동정협 제17-53호 “제4차 대표위원회의 회의록” 문건(소갑 제2-586호증), 2017. 3. 17. 동정협 제17-55호 “제6차 (국적선사) 수입영업팀장회의록” 문건(소갑 제2-587호증), 2017. 3. 17. 범주 박○○ 이메일 “제6차 동정협 수입팀장회의록” 문건(소갑 제2-587호증) 등을 통하여 인정된다.

② 3월 최저운임 합의

883 피심인 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아 그리고 동정협[524]은 2017. 3. 22. 흥아 회의실에서 회합을 갖고 동남아발 한국착 수입 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준

524) 회의록에 따르면 에이치엠엠은 “사전양해 후 불참”하였으나, 해당 회합의 결과를 정리한 회의록을 동정협 사무국을 통하여 2017. 3. 23. 이메일로 전달받았다.

으로 인상·유지하기 위하여 태국발 항로 PB화물 및 하이퐁·셰코우발 항로 일반화물의 최저운임을 공동으로 결정하고 이를 2017. 3. 17.(셰코우발 항로), 2017. 4. 14.(하이퐁발 항로) 및 2017. 4. 15.(태국발 항로)부터 시행하기로 합의하였다.

884 피심인들이 합의한 일반화물과 PB화물의 "운임 가이드라인"의 세부 항로별 구체적인 내역은 아래 <표 428> 및 <표 429>와 같다.

<표 428> (기본)세부 항로별 일반화물 최저운임 결정내역[525]

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임	시행일
수입	하이퐁발 항로		US$10/TEU, US$20/FEU (BTHC 등 부대운임 별도)	2017. 4. 14.
	셰코우발 항로		US$100/TEU, US$200/FEU (BTHC, 도착지 부대운임 별도)	2017. 3. 17.

<표 429> (특별)계약화물에 대한 최저운임 결정 내역

수출입 구분	화물명	항로(항구)명	최저운임	시행일
수입	PB	태국	US$250/FEU (BTHC 등 부대운임 별도)	2017. 4. 15.

885 아울러 위 12개 피심인들[526]은 2017. 3. 27.(천경 회의실) 영업팀장 회합에서 호치민발 항로 우든팰릿화물에 대한 최저운임을 US$10/TEU, US$20/FEU(BTHC 등 부대운임 별도)로 공동 결정하고 이를 2017. 7. 1.부터 시행하기로 합의하였다.

886 이와 같은 사실은 2017. 3. 23. 동정협 제17-58호 "제7차 (국적선사) 수입영업팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-588호증), 2017. 3. 28. 동정협 제17-61호 "제8차 (국적선사) 수입영업팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-589호증) 등을 통하여 인정된다.

525) 2017년 2월 합의 최저운임 가이드라인과 비교해보면 태국발 PB화물의 경우 US$50/FEU씩 인상하였다. 타 항로의 경우 포함·불포함 부대운임이 상이하여 비교하기 어렵다.
526) 회의록에 따르면 동영은 "사전양해 후 불참"하였으나, 해당 회합의 결과를 정리한 회의록을 동정협 사무국을 통하여 2017. 3. 28. 이메일로 전달받았다.

③ 4월 최저운임 합의

887 피심인 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아 그리고 동정협[527]은 2017. 4. 7. ◈◈◈에서 회합을 갖고 동남아발 한국착 수입 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 인상·유지하기 위하여 호치민·태국발 항로 일반화물의 최저운임을 공동으로 결정하고 이를 2017. 5. 1.(호치민발 항로) 및 2017. 5. 5.(태국발 항로)부터 시행하기로 합의하였다.

888 위 피심인들이 합의한 일반화물에 대한 "운임 가이드라인"의 세부 항로별 구체적인 내역은 아래 <표 430>과 같다.

<표 430> (기본)세부 항로별 일반화물 최저운임 결정내역[528]

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임	시행일
수입	호치민발 항로	인천	US$150/TEU, US$300/FEU (BTHC 등 부대운임 별도)	2017. 5. 1.
	태국발 항로	인천	US$200/TEU, US$400/FEU (도착지 EBS, CIS만 포함)	2017. 5. 5.

889 아울러 위 피심인들[529]은 2017. 4. 28.(▣▣▣) 영업팀장 회합에서 호치민발 수입 항로의 톱밥, 캐슈넛, 우드칩, 사료, 타피오카화물에 대한 최저운임을 인상하기로 합의하였다. 인상된 운임 가이드라인 수준은 US$10/TEU, US$20/FEU(BTHC 등 부대운임 별도징수)였으며, 이를 2017년 5월 하순(5. 22.~26.)부터 시행하기로 결의하였다.

890 이와 같은 사실은 2017. 4. 10. 동정협 제17-66호 "제9차 (국적선사) 수입영업

527) 회의록에 따르면 동영은 "사전양해 후 불참"하였으나, 해당 회합의 결과를 정리한 회의록을 동정협 사무국을 통하여 2017. 4. 10. 이메일로 전달받았다.
528) 2017년 2월 합의 최저운임 가이드라인과 비교해보면 호치민·태국발 일반화물의 경우 US$50/TEU씩 인상하였다.
529) 회의록에 따르면 동영은 "사전양해 후 불참"하였으나, 해당 회합의 결과를 정리한 회의록을 동정협 사무국을 통하여 2017. 4. 28. 이메일로 전달받았다.

팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-590호증), 2017. 4. 18. 동정협 제17-72호 “제10차 (국적선사) 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-591호증), 2017. 4. 20. 동정협 제17-74호 “제5차 대표위원회의 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-569호증), 2017. 4. 28. 동정협 제17-80호 “제11차 (국적선사) 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-592호증), 피심인 박○○ 국장 진술조서 등을 통하여 인정된다.

④ 5월 최저운임 합의

891 피심인 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아 및 동정협[530]은 2017. 5. 16.(◎◎◎) 영업팀장 회합에서 태국발 부산·울산·광양착 수입 항로의 일반화물에 대한 최저운임을 인상하기로 합의하였다. 인상된 운임 가이드라인 수준은 US$100/TEU, US$200/FEU[531]이었으며, 이를 2017년 5월 하순(5. 21～6. 1.)부터 시행하기로 결의하였다.

892 이와 같은 사실은 2017. 5. 16. 동정협 제17-86호 “제12차 (국적선사) 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-593호증), 2017. 5. 18. 동정협 제17-89호 “제6차 대표위원회의 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-571호증), 2017. 5. 25. 동정협 제17-92호 “제13차 (국적선사) 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-594호증), 2017. 6. 13. 동정협 제17-102호 “제15차 (국적선사) 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-595호증), 2017. 6. 16. 동정협 제17-107호 “제7차 대표위원회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-572호증) 등을 통하여 인정된다.

⑤ 7월 최저운임 합의

893 피심인 고려, 남성, 동진, 동영, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아 및 동정협[532]은 2017. 7. 5.(◎◎◎) 영업팀장 회합에서 호치민발 항로 우든

530) 회의록에 따르면 동영, 에이치엠엠 및 에스엠은 “사전양해 후 불참”하였으나, 해당 회합의 결과를 정리한 회의록을 동정협 사무국을 통하여 2017. 4. 10. 이메일로 전달받았다.
531) 도착지 EBS, CIS 만 포함하고 기타 부대운임은 별도 징수하기로 하였다. 기존 최저운임에 비하여 US$50/TEU, US$100/FEU 인상한 수준이다.

팰릿화물에 대한 최저운임을 US$30/TEU, US$60/FEU(BTHC 등 부대운임 별도)로 공동 결정하고 이를 2017년 4/4분기(2017. 10. 1.)부터 시행하기로 합의하였다.

894 이와 같은 사실은 2017. 7. 5. 동정협 제17-117호 “제17차 (국적선사) 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-596호증), 2017. 7. 18. 동정협 제17-124호 “제18차 (국적선사) 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-597호증), 2017. 7. 26. 동정협 제17-129호 “제19차 (국적선사) 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-598호증), 2017. 8. 17. 동정협 제17-139호 “제21차 (국적선사) 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-599호증) 등을 통하여 인정된다.

⑥ 8월 최저운임 합의

895 피심인 고려, 남성, 동진, 동영, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아 및 동정협[533]은 2017. 8. 23.(흥아 회의실) 영업팀장 회합에서 샤먼발 항로 일반화물의 최저운임을 US$100/TEU, US$200/FEU(선적지 THC, doc fee, seal fee 별도징수)으로 공동 결정하고, 이를 2017. 9. 15.부터 시행하기로 합의하였다.

896 이와 같은 사실은 2017. 8. 17. 동정협 제17-139호 “제21차 (국적선사) 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-599호증), 2017. 8. 23. 동정협 제17-141호 “제22차 (국적선사) 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-600호증), 2017. 9. 4. 동정협 제17-145호 “제23차 (국적선사) 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-601호증), 2017. 9. 15. 동정협 제17-151호 “제24차 (국적선사) 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-602호증) 등을 통하여 인정된다.

⑦ 9월 최저운임 합의

532) 동영은 해당 회합에 참석하지 않았으나, 해당 회합의 결과를 정리한 회의록을 동정협 사무국을 통하여 2017. 7. 5. 이메일로 전달받았다. 이후 2017. 7. 18., 2017. 7. 26., 2018. 8. 17. 회합에도 참석하지는 않았으나, 그 회의록은 모두 전달받았다.

533) 동영은 해당 회합에 참석하지 않았으나, 이 날 회합의 결과를 정리한 회의록을 동정협 사무국을 통하여 2017. 8. 23. 이메일로 전달받았다.

897 피심인 고려, 남성, 동진, 동영, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아 및 동정협[534]은 2017. 9. 15.(◈◈◈◈) 영업팀장 회합에서 하이퐁발 항로 플라이우드 화물의 최저운임을 US$ 50/FEU(LTHC 포함, 그 외 부대운임 별도징수)로 인상하기로 공동 결정하고, 이를 2017. 10. 1부터 시행하기로 합의하였다.

898 이와 같은 사실은 2017. 9. 15. 동정협 제17-151호 "제24차 (국적선사) 수입영업팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-602호증), 2017. 9. 27. 동정협 제17-157호 "제25차 (국적선사) 수입영업팀장회의록" 문건(소갑 제2-603호증) 등을 통하여 인정된다.

⑧ 10월 최저운임 합의

899 피심인 고려, 남성, 동진, 동영, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아 및 동정협[535]은 2017. 10. 18.(◎◎◎) 영업팀장 회합에서 샤먼·하이퐁·호치민발 수입 항로 일반화물 및 우든팰릿화물의 최저운임을 인상하여 2017. 11. 3.부터 시행하기로 합의하였다.

900 피심인들이 합의한 "운임 가이드라인"의 세부 항로별 구체적인 내역은 아래 <표 431> 및 <표 432>와 같다.

<표 431> (기본)세부 항로별 일반화물 최저운임 결정내역[536]

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임
수입	샤먼발 항로	인천	US$120/TEU, US$240/FEU (BTHC 등 부대운임 별도)

534) 동영은 해당 회합에 참석하지 않았으나, 해당 회합의 결과를 정리한 회의록을 동정협 사무국을 통하여 2017. 9. 15. 이메일로 전달받았다.
535) 동영은 해당 회합에 참석하지 않았으나, 해당 회합의 결과를 정리한 회의록을 동정협 사무국을 통하여 2017. 10. 18. 이메일로 전달받았다.
536) 2017년 2월 합의 최저운임 가이드라인과 비교해보면 호치민발 항로 일반화물의 경우 US$20/TEU씩 인상하였다. 2017년 8월 합의 최저운임 가이드라인과 비교해보면 샤먼발 인천착 항로 일반화물의 경우 US$20/TEU씩 인상하였다. 2016년 11월 합의 최저운임 가이드라인과 비교해보면 하이퐁발 항로 우든팰릿화물의 경우 US$30/FEU씩 인상하였다.

	호치민발 항로		US$50/TEU, US$100/FEU (BTHC 등 부대운임 별도)

<표 432> (특별)계약화물에 대한 최저운임 결정 내역

수출입 구분	화물명	항로(항구)명	최저운임
수입	우든팰릿	하이퐁	US$50/TEU, US$100/FEU (LTHC만 포함)

901 이와 같은 사실은 2017. 10. 18. 동정협 제17-164호 “제26차 (국적선사) 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-604호증), 2017. 11. 1. 동정협 제17-174호 “제27차 (국적선사) 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-605호증) 등을 통하여 인정된다.

⑨ 11월 최저운임 합의

902 피심인 고려, 남성, 동진, 동영, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 홍아 및 동정협[537]은 2017. 11. 1.(◎◎◎) 영업팀장 회합에서 호치민발 수입 항로의 우든팰릿화물과 태국발 수입 항로의 PB화물의 최저운임을 아래 <표 433>과 같이 공동으로 결정하였다.

<표 433> (특별)계약화물에 대한 최저운임 결정 내역[538]

수출입 구분	화물명	항로(항구)명	최저운임
수입	우든팰릿	호치민	US$10/TEU, US$20/FEU (BTHC 등 부대운임 별도)
	PB	태국	US$250/FEU (BTHC 등 부대운임 별도)

903 이후 위 피심인들은 2017. 11. 15.(◎◎◎) 영업팀장 회합을 열어 기 합의 가

537) 동영은 해당 회합에 참석하지는 않았으나, 해당 회합의 결과를 정리한 회의록을 동정협 사무국을 통하여 2017. 11. 2. 이메일로 전달받았다.

538) 2017년 7월 합의 최저운임 가이드라인과 비교해보면 호치민발 항로 우든팰릿화물의 경우 US$20/TEU씩 인하하였다. 2017년 4월 합의 최저운임 가이드라인과 비교해보면, 태국발 항로 PB화물의 경우 US$50/FEU씩 인하하였다.

이드라인 준수 상황에 대한 점검 후, 샤먼발 수입 항로의 냉동화물에 대한 최저운임을 US$50/TEU, US$100/FEU(BTHC 등 부대운임 별도징수)으로 공동 결정하고 이를 2017. 12. 18.부터 시행하기로 합의하였다.

904 이와 같은 사실은 2017. 11. 2. 동정협 제17-174호 “제27차 (국적선사) 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-605호증), 2017. 11. 29. 동정협 제17-184호 “제29차 (국적선사) 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-607호증), 2017. 12. 21. 동정협 제17-194호 “제30차 (국적선사) 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-608호증) 등을 통하여 인정된다.

(다) 합의의 실행

905 ㉮ 피심인들은 위와 같이 합의한 한-동남아 항로의 컨테이너 해상운송 서비스에 대한 최저운임 가이드라인을 각 합의 시 결정한 시행일 이후부터 화물운송계약 시 적용하거나 운임 결정의 기준으로 삼음으로써 합의를 실행하였다. 이는 전술하였듯이 합의 이후의 수 차례의 회합을 통해 최저운임 가이드라인의 실행 여부를 지속적으로 상호 감시·점검하고 피심인 스스로 합의 준수 상황 및 운임 인상 효과를 평가한 사실 등을 통하여 확인된다.

906 피심인들은 2017. 1. 23. 임원 회합에서 결의된 바와 같이 2017년도에는 수출·입 항로에서 “항로안전화 및 운임안정화”를 최우선 목표로 하여 운임인상 작업을 추진하였다. 우선, 한국발 동남아착 수출 항로에서의 2월 최저운임 합의와 관련하여 2017. 3. 15. 영업팀장 회합 시 “대체적으로 순조롭게 진행 중”, 2017. 3. 16. 임원 회합 시 “수출화물 운임회복 원만히 시행 중” 등으로 자평하였다. 4월 최저운임 합의 역시 합의한 대로 실행함으로써 2017. 6. 15. 임원 회합 시 “6월 RR 기조는 유지”, “6월 1일 발효의 일반화물 운임회복은 전반적으로 문제없이 진행 중” 등으로 평가하였다. 11월 최저운임 합의와 관련하여 2017. 12. 5. 영업팀장 회합 시 “ , 주요 대상에 대해 가이드라인 준수하여 참여”하였다는 것에서 볼 수 있듯이 피심인들은 최저운임에 맞추어 입찰에 참여함으로써 합의를 실행하였다.

907 동남아발 한국착 수입 항로에서는 거의 매달 각 항로·화물별 최저운임을 합의하고 그 실행 여부를 점검하였는데, 피심인들은 일부 항로를 제외하고는 전반적으로 합의한 대로 실행함으로써 운임인상이 원만히 추진되고 있다고 평가하였다. 2017. 3. 22. 영업팀장 회합에서 “태국항로 운임회복 원만히 시행 중”이며 “호치민항로 전체적으로 큰 문제없이 진행 중”임이 확인되었고, 이는 2017. 3. 27. 영업팀장 회합, 2017. 4. 18. 영업팀장 회합, 2017. 5. 24. 영업팀장 회합, 2017. 6. 13. 영업팀장 회합에서도 유사하게 재확인되었다. 하이퐁발 수입 항로 역시 2017. 5. 16. 영업팀장 회합에서 “이상 없이 진행 중”임이 확인되었고, 이는 2017. 5. 24. 영업팀장 회합, 2017. 6. 13. 영업팀장 회합에서도 유사하게 재확인되었다.

908 이후 태국·하이퐁발 수입 항로의 운임인상에 대하여, 2017. 7. 5. 영업팀장 회합에서 “하이퐁 항로 전반적으로 이상 없이 진행 중”, 2017. 7. 18. 영업팀장 회합에서 “태국 항로, 하이퐁 항로 점검결과 큰 문제없이 유지되고 있음이 확인”되었다. 또한 샤먼·하이퐁발 수입 항로의 운임인상에 대하여, 2017. 9. 27. 영업팀장 회합에서 “원만하게 진행”되고 있음이 확인되었고, 이후 2017. 10. 18. 영업팀장 회합, 2017. 11. 1. 영업팀장 회합, 2017. 11. 15. 영업팀장 회합, 2017. 11. 27. 영업팀장 회합에서도 이와 유사하게 평가되었다.

909 ㉯ 피심인들은 주기적인 카르텔 회의를 통해서 위 합의 사항이 제대로 실행되었는지 여부를 상호간 점검 및 감시하는 것에서 더 나아가 2016년도와 마찬가지로 동정협 사무국 내지 중립위원회의 감사를 통하여 합의 사항 준수를 도모하였다.

910 수출 항로의 경우 2017년의 감사도 2016년의 감사와 유사한 방식으로 총 3차례 이루어졌다.

911 2017년의 첫 번째 감사[539]는 중립위원회가 2016. 11. 12.부터 2017. 2. 28.까지의 기간 동안 방콕·호치민·하이퐁·인도네시아착 수출 화물에 대하여 고려, 남성,

539) 전체 총 7차례의 감사 중 세 번째 감사이다.

동영, 동진, 범주, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션 및 흥아가 합의한 운임을 준수하였는지 여부를 방문 조사한 것이었다. 감사 결과는 아래 <표 434>에서 보는 바와 같이 위 10개 피심인들 모두 준수율이 98% 이상이었다.

<표 434> 2016. 11. 12.~2017. 2. 28. 기준 피심인별 감사 내역

③ 3차 운임감사 (2016.12. ~ 2017.3.31.)

피감선사명	감사일시	감사물량 (TEU)	준수율/ 위반율(%)	벌과금 부과액 및 부과일시	벌과금 납부액 및 납부일시*
고려해운	17.3.21	43,299	99.6/ 0.4	191TEU 22,342,798원	17.5.18 22,342,798원
남성해운	17.3.9	8,079	99.2 / 0.8	61TEU 7,135,658원	17.10.31 7,135,658원
동영해운	17.3.2	3,979	100 / 0	-	
동진상선	17.3.16	4,919	99.7 / 0.3	17TEU 1,988,626원	17.5.19 1,988,626원
범주해운	17.3.23	4,628	99.5 / 0.5	21TEU 2,456,538원	17.5.16 2,456,538원
장금상선	17.3.15	29,113	100 / 0	-	
천경해운	17.3.6	14,325	99.5 / 0.5	68TEU 7,954,504원	17.5.4 7,954,504원
팬오션	17.3.3	159	100 / 0	-	
현대상선	17.3.8	5,828	98.5 / 1.5	87TEU 10,177,086원	미납
흥아해운	17.3.21	31,330	100 / 0	-	

* 출처: 동정협

912 2017년 첫 번째 감사에서도 기 합의한 바와 같이 가이드라인 위반으로 적발된 선사들에게 TEU당 US$100의 벌과금(미이행적립금)을 부과하였다. 아래 <표 435> "동남아정기선사협의회 인트라아시아 통장정리내역" 문건에서 보는 바와 같이 고려, 남성, 동진, 범주, 에이치엠엠, 장금 및 천경이 가이드라인을 위반한 것으로 적발되었고, 각 선사들은 위반 물량에 대하여 TEU당 US$100(당시 환율 1,169.78를 적용하여 116,978원)의 벌과금을 납부하였다. 이에 따라 동정협에 납부된 총 벌과금은 35,327,356원에 이른다.

<표 435> 동남아정기선사협의회 인트라아시아 통장정리내역(일부발췌)

동남아정기선사협의회 인트라아시아 통장정리내역

거래일시	선사명	벌과금물동량(TEU)	입금(벌과금)	출 금	당시환율
2017-05-04	천경해운	68	7,954,504		1169.78
2017-05-11	장금상선	5	584,890		1169.78
2017-05-16	범주해운	21	2,456,538		1169.78
2017-05-18	고려해운	191	22,342,798		1169.78
2017-05-19	동진상선	17	1,988,626		1169.78

* 출처: 동정협

913 2017년의 두 번째 감사는 중립위원회가 2017. 3. 1.부터 2017. 6. 30.까지의 기간 동안 방콕·호치민·하이퐁·인도네시아착 수출 화물에 대하여 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션 및 흥아가 합의한 운임을 준수하였는지 여부를 방문 조사한 것이었다.

914 중립위원회의 감사 결과를 정리한 아래 <표 436>에서 보는 바와 같이 위 10개 피심인들의 준수율은 에스엠을 제외하고는 모두 준수율이 99% 이상이었다.

<표 436> 2017년 3월~6월 기준 피심인별 감사 내역

④ 4차 운임감사 (2017.4. ~ 2017.7.31.)

피감선사명	감사일시	감사물량 (TEU)	준수율/ 위반율(%)	벌과금 부과액 및 부과일시	벌과금 납부액 및 납부일시*
고려해운	17.7.25	45,536	99.3 / 0.7	341TEU 38,600,859원	17.11.08 38,600,859원
남성해운	17.7.14	7,681	99.97 / 0.03	2TEU 226,398원	17.10.31 226,398원
동영해운	17.7.13	3,008	99.9 / 0.1	2TEU 226,398원	18.1.05 226,398원
동진상선	17.7.17	5,141	99.4 / 0.6	33TEU 3,735,567원	17.10.12 3,735,567원
범주해운	17.7.19	5,290	99.8 / 0.2	8TEU 905,592원	17.10.12 905,592원
장금상선	17.6.29	25,699	99.98 / 0.02	5TEU 565,995원	17.11.28 565,995원
천경해운	17.7.14	11,519	100 / 0	-	
팬오션	17.7.13	859	99.8 / 0.2	2TEU 226,398원	17.10.12 226,398원
현대상선	17.7.12	3,779	99.9 / 0.1	2TEU 226,398원	미납
흥아해운	17.7.28	30,549	100 / 0	-	
SM상선	17.7.20	4,347	65.7 / 34.3	1,489TEU 168,553,311원	미납

* 출처: 동정협

915 2017년 두 번째 감사에서도 기 합의한 바와 같이 가이드라인 위반으로 적발된 선사들에게 TEU당 US$100의 벌과금(미이행적립금)을 부과하였다. 아래 <표 437> "동남아정기선사협의회 인트라아시아 통장정리내역" 문건에서 보는 바와 같이 고려, 남성, 동진, 범주, 장금 및 팬오션은 가이드라인 위반으로 적발되었고, 이에 따라 각 선사들은 위반 물량에 대하여 TEU당 US$100(당시 환율 1131.99를 적용하여 113,199원)의 벌과금을 납부하였다.[540] 이에 따라 동정협에 납부된 총 벌과금은 51,396,467원에 이른다.

<표 437> 동남아정기선사협의회 인트라아시아 통장정리내역(일부발췌)

동남아정기선사협의회 인트라아시아 통장정리내역

거래일시	선사명	벌과금물동량(TEU)	입금(벌과금)	출 금	당시환율
2017-10-12	동진상선	33	3,735,567		1131.99
2017-10-12	범주해운	8	905,592		1131.99
2017-10-12	팬오션	2	226,398		1131.99
2017-10-12	천경해운	0	-		1131.99
2017-10-31	남성해운	2	226,398		1131.99
2017-10-31	남성해운	61	7,135,658		1169.78
2017-11-08	고려해운	341	38,600,859		1131.99
2017-11-28	장금상선	5	565,995		1131.99

916 2017년의 세 번째 감사는 중립위원회가 2017. 7. 1.부터 2017. 8. 31.까지의 기간 동안 방콕·호치민·하이퐁·인도네시아착 수출 화물에 대하여 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션 및 홍아가 합의한 운임을 준수하였는지 여부를 방문 조사한 것이었다.

917 중립위원회의 감사 결과를 정리한 아래 <표 438>을 살펴보면 에스엠을 제외하고는 준수율이 거의 99% 이상이었다.

918 다만, 앞선 두 건의 감사와 달리 이 감사 건에 대해서는 벌과금을 부과하지 않기로 한 것으로 확인된다. 벌과금 부과 대신 위 피심인들은 2018. 1. 5.(고려 회의실) 임원 회합 시 감사 결과를 각 선사들에게 개별 통지하기로 결정하였다.

540) 동영은 미준수 물량 2TEU에 벌과금을 2018. 1. 5. 납부하였으나, 에이치엠엠과 에스엠은 미납하였다.

<표 438> 2017년 7월~8월 기준 피심인별 감사 내역

⑤ 5차 운임감사 (2017.8. ~ 2017.9.30.)

피감선사명	감사일시	감사물량 (TEU)	준수율/ 위반율(%)	벌과금 부과액 및 부과일시	벌과금 납부액 및 납부일시*
고려해운	17.9.27	20,709	98.2 / 1.8	부과하지 않음	
남성해운	17.9.20	2,497	99.9 / 0.1		
동영해운	17.9.15	1,294	100 / 0		
동진상선	17.9.19	2,034	100 / 0		
범주해운	17.9.13	2,845	99.8 / 0.2		
장금상선	17.9.21	10,881	99.9 / 0.1		
천경해운	17.9.12	4,293	100 / 0		
팬오션	17.9.14	1,382	99.6 / 0.4		
현대상선	17.9.28	5,446	100 / 0		
흥아해운	17.9.22	15,013	100 / 0		
SM상선	17.9.25	3,776	63.7 / 36.3		

* 출처: 동정협

919 한편, 수입 항로의 경우 수출 항로와 같은 벌과금이 없었기 때문에 감사 결과를 상부에 보고하고 이를 공개하는 방식을 통하여 가이드라인 위반에 대한 페널티를 주고자 하였다.

920 회의록 등 문건을 통하여 확인된 바에 따르면 동남아발 한국착 수입 항로에서는 2017년 동안 총 두 차례의 운임 감사가 이루어졌다. 그리고 그 결과는 임원 회합 및 영업팀장 회합에서 공유되었다. 2017. 2. 16. 임원 회합에서는 “1월 감사결과”가 전달되었으며, 2017. 6. 15. 임원 회합에서는 “수입화물 4월 분 감사결과”가 회람되었다.

<표 439> 2017. 2. 16. 임원 회합 회의록 발췌(소갑 제2-564호증)

1) 운임감사
ㅇ 회원사 1월 감사결과(12월분에 대한 감사) 전달 (중략)
수입화물은 동정협 대표위원회의/수입팀장회의에서 감사결과(준수율) 공개하기로 함.
하이퐁 수입항로는 현재와 같이 운임감사 대상항로로 계속 유지하되, 잠정 해제된 플라이우드 화물에 대해서는 4월 1일 발효로 감사대상으로 다시 복귀시키기로 함.

<표 440> 2017. 6. 15. 임원 회합 회의록 발췌(소갑 제2-572호증)

2) 감사관련
수입화물 4월 분 감사결과 회람

921 ㉰ 피심인들은 위와 같은 운임 감사제도에서 더 나아가 동정협 사무국이 사전 고지없이 불시에 선사들을 방문하여 가이드라인 운임을 준수하였는지 여부를 조사할 수 있게끔 하는 “긴급실태조사”까지 도입하였다. 피심인들은 아래 <표 441>과 같이 2017. 5. 18.(장금 회의실) 임원 회합에서 회원사 상당수의 긴급동의가 있을 경우 가이드라인 미준수가 발생하고 있는 거래에 한정하여 동정협 사무국이 문제가 되는 회원사와의 일정 협의없이 해당 회원사를 불시에 방문하여 실제 해당 거래가 가이드라인을 준수하였는지 여부를 확인하도록 하는 “긴급실태조사(긴급감사)”를 실시하기로 합의하였다. 긴급실태조사 대상 항로로는 샤먼발 한국착 수입 항로를 선정하였다.

<표 441> 2017. 5. 18. 임원 회합 회의록 발췌(소갑 제2-571호증)

3) 긴급실태조사(긴급감사) 제안의 건 ㅇ 기존 감사업무에 더하여 시의성을 놓치지 않고 실태를 파악하여 미비점을 보완하는 것이 필요하다는 의견에 공감하여 이하와 같이 시행키로 함. ㅇ 동남아항로 긴급실태조사(긴급감사) 처리요령 • 회원사 상당수의 긴급동의(긴급제안)가 있을 경우, 미준수가 발생하고 있는 trade에 한정하여 긴급실태조사(긴급감사)를 실시함. • 사무국에서 일정협의 없이 회원사를 불시에 방문하여 업무 진행, 이와 관련 회원사는 상시 감사가 가능하도록 컴퓨터 구비, 방문 시 즉각적인 지원 요망 (사무국에서는 이와 관련, 긴급실태조사를 위한 방문 시 협조가 원활하지 않을 경우 이에 대해서도 공개할 예정임) • 시스템 접속/조회를 위해 대표위원, 영업팀장, 팀원 ID 및 패스워드를 사무국에 제공함. • 우선 샤먼-한국 항로에 한정하여 준수실태 파악하기로 함.

922 위와 같은 결정에 따라 동정협 사무국은 긴급실태조사를 실시한 후, 그 결과를 2017. 5. 24. 영업팀장 회합 시 보고하였다. 또한 2017. 6. 15.(고려 회의실) 임원 회합 시에는 샤먼발 수입 항로에서 가이드라인 미준수로 문제가 되었던 선사가 “관련 경과 설명 및 보완이 이루어졌음을 알리면서 회원사의 이해를 당부”하기도 하였다.

<표 442> 2017. 6. 15. 임원 회합 회의록 발췌(소갑 제2-572호증)

2) 감사관련

ㅇ 수입화물 4월 분 감사결과 회람 ㅇ 감사 관련, 현재의 수행방법을 보완할 필요가 있다는 의견이 제기됨. 향후에는 일전 대표위원회의 시 합의된 대로 불시방문감사 병행 예정이므로 이에 대한 회원사의 협조 요청됨 (Note: 불시방문 시 업무를 수행하지 못할 경우, 방문선사, 일시, 사유 등을 명시하여 감사결과회람 시 공개할 예정임) ㅇ 5월 중 수행한 샤먼 수입항로 긴급실태조사 관련, 해당선사에서 관련경과 설명 및 보완이 이루어졌음을 알리면서 회원사의 이해를 당부함.

923 그리고 이러한 긴급실태조사 기능은 2017. 11. 9. 사장단조찬회를 거치면서 더 강화되었다. 해당 회합에서는 “운임실태조사기능을 보완하고 적극 협조”하기로 결의하였고, 이러한 내용은 2017. 11. 13. 임원 회합 시 확인되고 구체화되었다. 2017. 11. 13. 회합에서는 아래 <표 443>과 같이 운임실태조사의 원활한 진행을 위해서 동정협 사무국이 각 선사를 불시에 방문하여 운임실태를 조사하고, 만약 불시방문을 거부하거나 전산시스템을 조작한 의혹이 발생하였을 때는 이를 선주협회 산하 중립위원회에 보고하기로 하였다.

<표 443> 2017. 11. 13. 임원 회합 회의록 발췌(소갑 제2-579호증)

1) 사장단조찬회 주요사항 보고 ㅇ11월 9일 사장단조찬회 시 주요내용 전달 - 공생을 위한 운임안정화에 공감한다 - 특히, 운임실태조사기능을 보완하고 적극 협조한다 - 실행 세부사항은 대표위원회의, 팀장회의를 거쳐 진행한다 2) 동남아항로 운임안정화 실행방안 (중략) ② 운임실태조사 기능 보완 운임실태조사작업의 원활한 수행을 위해 이하의 내용에 동의하고 협조함 • 불시방문으로 운임실태조사 진행 • 전산 시스템 내 쿼리기능탑재 (기존 운임실태조사양식) • 불시방문 거부 또는 조작의혹 발생 시 관련내용 확보하여 선주협회 중립위원회에 보고 - 일부 리펀드(마이너스 인보이스 발행)등의 의혹 사례가 언급됨. 이와 같은 팅/의혹은 사무국에 제보하여 줄 것이 요청됨.

924 이와 같은 사실은 동정협 운임감사 내역 설명자료(소갑 제4-38호증), 2017. 2. 16. 임원 회합 회의록(소갑 제2-564호증), 동남아정기선사협의회 인트라아시아 통장정리내역(소갑 제 2-550호증), 2018. 1. 5. 임원 회합 회의록(소갑 제2-556 호증), 2017. 6. 15. 임원 회합 회의록(소갑 제2-572호증), 2016. 11. 24. 임원 회합 회

의록(소갑 제2-516호), 2017. 3. 16. 임원 회합 회의록(소갑 제2-567호증), 2017. 3. 22. 영업팀장 회합 회의록(소갑 제2-588호증), 2017. 5. 18. 임원 회합 회의록(소갑 제2-571호증), 2017. 5. 24. 영업팀장 회합 회의록, 2017. 11. 13. 임원 회합 회의록(소갑 제2-579호증) 등을 통하여 인정된다.

(16) 2018년 기간 중 합의와 실행 내역

(가) 수출 항로 관련 합의

① 1월 최저운임 합의

925 피심인 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2018. 1. 5., 2018. 1. 10., 2018. 1. 17. 고려 회의실, 동영 회의실 등지에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물 운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 인상·유지하기 위하여 2017년 11월 합의 최저운임 가이드라인을 2018년 1/4분기까지 운용하기로 합의하였다. 이후 위 피심인들은 2018. 2. 6., 2018. 2. 8., 2018. 2. 21. 등 후속 회합에서 위 합의의 준수 여부를 상호 감시·점검하였다.

926 위 피심인들이 합의한 항로별·그룹별 최저운임 가이드라인은 아래 <표 444>와 같다. 피심인들은 항로별 점유율에 따라 선사들을 점유율이 높은 그룹(A 그룹)과 낮은 그룹(non A 그룹)으로 나눈 후, 그룹 간 최저운임에 차이를 두었다.

<표 444> 세부 항로별 최저운임 가이드라인

수출입 구분	항로명	대상 선사	최저운임
수출	베트남·방콕착 항로	A 그룹	US$220/TEU, US$440/FEU
		non A 그룹	US$210/TEU, US$420/FEU
	인도네시아착 항로	A 그룹	US$300/TEU, US$600/FEU
		non A 그룹	US$290/TEU, US$580/FEU

927 합의 과정을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다. 고려, 남성, 동진, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2018. 1. 5.(고려 회의실) 임원 회합에서 한국발 동남아착 수출 항로에서의 2018년 1/4분기 운임인상 계획에 대하여 논의하였다. 해당 회합에 참석한 고려 정○○ 상무, 남성 백○○ 상무, 동진 정○○ 이사, 범주 박○○ 이사, 에스엠 신○○ 이사, 전○○ 팀장, 에이치엠엠 이○○ 팀장, 조○○ 부장, 장금 손○○ 이사, 천경 이○○ 이사, 팬오션 방○○ 상무, 흥아 이○○ 부사장, 한○○ 이사, 동정협 박○○ 국장 및 김○○ 과장은 2018년 1/4분기 동안 베트남·방콕·인도네시아착 화물에 대하여 최저운임 가이드라인을 시행하되, 잠정적으로 2018. 3. 1.부터 추가 운임인상을 시행하기로 하였다.

928 이후 고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 부장, 동영 김○○ 부장, 동진 정○○ 부장, 범주 박○○ 부장, 에스엠 서○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 장금 최○○ 이사, 천경 이○○ 이사, 팬오션 윤○○ 부장, 흥아 차○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 및 김○○ 과장은 2018. 1. 17.(동영 회의실) 영업팀장 회합에서 1월부터 2월까지의 기간은 시장의 수요가 적은 비수기인 것을 고려하여 “현재의 가이드라인을 견고히 유지”하되, 아래 <표 445>와 같이 2018. 3. 19.부터는 TEU당 US$100의 운임인상을 추진하는 것에 대하여 합의하였다.

<표 445> 2018. 1. 17. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-611호)

다. 운임회복 ○ 1월 17일 현재, 운임회복기조 전반에는 이상 없으나 가이드라인에 미치지 않는 건들도 있음. ○ 가이드라인 미 이행 건들에 대해서는 매주 팀장회의에서 점검하고 시정하여 나가기로 함. 3월 선복합리화 이전 분위기 조성이 매우 중요함. ○ ISO TANK도 가이드라인(CIC는 면제) 적용대상임을 재확인함. ○ 선사승인 없이 주선업체가 운송계약을 취한 경우, 해당업체가 역마진을 고스란히 감수하는 것으로 대응하여 시장질서를 확고히 할 것이 강조됨. 일부 Textile 업체의 행태로 보고됨. ○ 회의 시 제기된 화물이탈, 의혹사항은 각 사 내부적으로 확인키로 함. ○ 1~2월 비수기에는 현재의 가이드라인을 견고하게 유지하고, 잠정 3월 19일 발효로 TEU당 100달러의 Ad-hoc RR을 시행하는 것에 동의함. ○ 특히, 전반적인 운임회복기조를 훼손하여 협력체계에 균열을 야기하는 플레이어에 대해서는 동의/승인된 기능을 활용한 실태조사, CEO Meeting Report 등 그에 상응한 피드백을 바탕으로 진행할 수 밖에 없음이 강조됨.

929 위 12개 피심인들은 2018. 2. 6.(◈◈◈◈) 영업팀장 회합에서 위 운임인상 합의에 대하여 확인하였으며, 합의 시행일 이후 선적 예정이었던 원부자재(Textile) 입찰 건의 경우 위 운임인상 합의를 반영하여 US$320~310/TEU(부대운임 별도 징수)으로 견적하자고 합의하였다.

<표 446> 2018. 2. 6. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-614호증)

가. 운임회복 이슈 ◦ 3월 19일 발효로 TEU당 100달러의 운임회복계획을 확인함. ◦ Textile 비딩 관련, 4월 1일 이후 선적 분은 베트남 기준 TEU당 320~310 달러(CIC, 긴급유류비 별도)로 견적함. ◦ 선사가 2017년 말 임의로 제공한 Textile 1년 Validity에 대해서도 예외 없이 인상함. 잠정 3월 19일 GRI 반영하여 위와 같이 TEU당 320~310 달러.

930 그런데 위 합의 중 2018. 3. 19.부터 운임인상을 시행하자는 부분은 철회되고, 최저운임 가이드라인을 유지하자는 것으로 변경되었다. 이는 에이치엠엠 김○○이 2018. 3. 12., 2018. 3. 19., 2018. 3. 26. 동정협 회합 참석 후 그 결과를 정리하여 에이치엠엠 '역내파트' 및 '동아주영업파트'에 보낸 아래 <표 447> 및 <표 448> 이메일에 의해서 확인된다. 해당 이메일에 따르면, 2018. 3. 12. 회합 시 피심인들이 운임인상 홍보에 소극적임을 확인하고, 2018. 3. 26. 회합 시 3. 19. 발효 운임인상을 철회하는 것으로 결론을 내렸다.

<표 447> 2018. 3. 12. 회합 관련 에이치엠엠 김○○ 이메일 발췌(소갑 제2-617호증)

수신자 제위 금일 동정협 회의 내용 아래와 같이 공유 드립니다. (중략) 2. 3월 19일부 G.R.I 모든 회원사 홈페이지 홍보하였으나 실제 실화주 대상 홍보에 대해서는 미온적인 분위기 => 일단 시행하자는 것으로 잠정 결론 마켓 물량 저조 및 50~60%대 소석률로 인해 적극적인 G.R.I 강행에 대해서 의문시 됨 (중략)

* 출처: 에이치엠엠

<표 448> 2018. 3. 26. 회합 관련 에이치엠엠 김○○ 이메일 발췌(소갑 제2-619호증)

수신자 제위 금일 동정협 주요 회의내용 아래와 같이 공유 합니다. (중략)

2. 운임 - 3/19일 운임인상 철회 => 연기로 대화주 안내키로 함 ㅇ 운임인상 여부는 추후 마켓 주시 후 협의키로 함 (중략)

* 출처: 에이치엠엠

931 이와 같은 사실은 2018. 1. 8. 동정협 제18-04호 “제1차 대표위원회 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-609호증), 2018. 1. 10. 동정협 제18-07호 “제2차 수출영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-610호증), 2018. 1. 18. 동정협 제18-11호 “제3차 수출영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-611호증), 2018. 1. 17. 피심인 임원 단체 카카오톡 단체 채팅방 대화내역(소갑 제2-612호증), 2018. 2. 5. 동정협 이메일 “동남아정기선사협의회 총회 세부일정과 관련자료를 전해드립니다” 문건(소갑 제2-613호증), 2018. 2. 6. 동정협 제18-21호 “제5차 수출영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-614호증), 2018. 2. 9. 동정협 제18-22호 “동남아정기선사협의회 2018년도 정기총회 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-615호증), 2018. 2. 21. 동정협 제18-26호 “제6차 수출영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-616호증), 2018. 3. 12. 에이치엠엠 김○○ 이메일 “금일 동정협 회의 내용” 문건(소갑 제2-617호증), 2018. 3. 19. 에이치엠엠 김○○ 이메일 “금일 (3/19) 동정협 회의 내용” 문건 및 이메일(소갑 제2-618호증), 2018. 3. 26. 에이치엠엠 김○○ 이메일 “3/26 동정협 회의 내용” 문건(소갑 제2-619호증), 2018. 7. 16. 동정협 제18-110호 제6차 대표위원회의 회의록 및 붙임자료(2018 상반기 한-동남아 수출·수입 주요 추진사항) (소갑 제2-646호증) 등을 통하여 인정된다.

② 1월 EBS 도입 합의

932 피심인 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2018. 1. 5., 2018. 1. 10., 2018. 1. 17. 고려 회의실, 동영 회의실 등지에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물 운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 인상·유지하기 위하여 부대운임의 한 종류인 긴급유류할증료(Emergency Bunker Surcharge; EBS)를 도입하여 2018. 2. 1.~2018. 2. 5.부터 시행하기로 합의하였다. 이후 위 피심인들은 2018. 2. 6., 2018.

2. 8., 2018. 2. 21. 등 후속 회합에서 위 합의의 준수 여부를 상호 감시·점검하였다.

933 합의 과정을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다. 고려, 남성, 동진, 범주, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2017. 12. 5.(동진 회의실) 영업팀장 회합 시 유가인상으로 인한 비용증가분을 보전할 수 있는 방안에 대하여 논의하였다. 이때, "항구적인 부대비 성격"의 CRS(Cost Recovery Surcharge) 도입이 제안되었는데, 이는 "유가, 컨테이너 불균형 등 논리적 설명을 요구하는 부대비가 상황에 따라 발목을 잡을 수 있으므로 이를 원천적으로 피하는 것이 좋을 수 있다"는 판단이 전제된 것이었다. 즉, 유가에 부대운임을 연동시킬 경우 유가가 인상된다면 더 많은 부대운임을 받을 수 있지만 유가가 인하될 경우 반대로 부대운임을 내려야하므로, 이런 상황을 미연에 방지하고 안정적으로 인상된 운임을 수취하고자 하는 것이었다.

<표 449> 2017. 12. 5. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-580호증)

나. 유가보전 방안 검토 - 최근 수 개월 사이 급격한 유가인상으로 비용 증가함. 이를 보전할 수단으로 긴급유류할증료(EBS) 자율적 도입이 제안됨. - 논의 결과, 2018 비딩이 진행 중인 현 시점에서 도리어 혼선을 야기할 수 있고, 자율시행 효과에 대한 의문, 항로 형평성 등의 문제가 제기됨. 다수의 의견에 따라 EBS 도입은 잠정 보류됨. - 단, 유가의 상승기조가 2018년에도 계속될 것으로 전망되므로 유가인상을 보전할 방법에 대해 검토하여 줄 것이 권고됨. - EBS, CIS 등의 부대비 도입이 제안되었고, 차제에 항구적인 부대비 성격의 CRS(Cost Recovery Surcharge)도 제안됨. 이는 유가, 컨테이너 불균형 등 논리적 설명을 요구하는 부대비가 상황에 따라 발목을 잡을 수 있으므로 이를 원천적으로 피하는 것이 좋을 수도 있다는 것임.

934 이후 고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 부장, 동영 김○○ 부장, 동진 정○○ 부장, 범주 박○○ 부장, 에스엠 서○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 장금 최○○ 이사, 천경 이○○ 이사, 팬오션 윤○○ 부장, 흥아 차○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 및 김○○ 과장은 2018. 1. 17.(동영 회의실) 영업팀장 회합에서 한국발 동남아착 수출 항로에서 US$30/TEU, US$60/FEU의 "긴급부대비"를 새로 도입하여

2018. 2. 1.~2018. 2. 5.부터 시행하기로 합의하였다.

935 그리고 부대운임의 명칭은 각사 자율적으로 정하기로 하였으며, 한국발 동남아착 모든 항로에 대하여 동 부대운임을 적용하되, 실태조사 대상인 베트남·방콕·인도네시아착 항로 등 "중점관리항로는 반드시 시행"하기로 하였다. 또한 일반화물의 경우 위 시행일부터 바로 시행하되, 계약(입찰)화물의 경우 계약이 갱신되는 시기에 맞추어 시행하기로 하였다.

<표 450> 2018. 1. 17. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-611호증)

가. 유가보전방안 ○ 현재의 유가 인상추이를 고려할 때 유류원가를 보전하는 것을 더 이상 미룰 수 없다는 공감대를 바탕으로 이하와 같이 시행키로 함. ❖ **한국 발 동남아 향 긴급부대비 시행** ○ 배경: 유가인상, 최저임금인상, 적자보전 등 긴급한 수지개선을 목적으로 함 ■ 긴급부대비 시행 가이드라인 • 대상구간: 한국 발 동남아 전 항로 • 시행요율: US$30/Teu, US$60/Feu • 시행시기: 2월 1~5일, 선적지 출항 기준 • 기타 - 부대비 명은 각 사 자율적으로 정함 - 비딩(계약) 건은 갱신되는 시기에 맞추어 시행 (기 협의된 대상에 한정) - 1월 19일까지 자사 홈페이지에 게재 - 베트남, 인도네시아, 방콕 등 중점관리항로는 반드시 시행 (실태조사 대상)

936 동정협 사무국장 박○○은 위 회합이 종료된 직후인 2018. 1. 17. 16:41 카카오톡 채팅방에 이들 피심인 소속 임원 고려 정○○, 남성 황○○, 동진 정○○, 범주 박○○, 에스엠 신○○, 전○○, 에이치엠엠 김○○, 이○○, 장금 손○○, 최○○, 천경 장○○ 및 흥아 한○○을 초대하여 위 영업팀장 회합의 결과를 알렸다.

937 이에 에스엠 신○○, 흥아 한○○, 고려 정○○, 천경 장○○, 장금 손○○, 동진 정○○ 및 범주 박○○ 등은 "합의 내용을 잘 확인"하였다고 언급하였다. 특히, 에스엠 신○○는 "예외없이 운임조정없이 다같이 가자", 장금 손○○은 "토시 하나 안틀리게 다 외우겠다", 범주 박○○은 "합의사항을 잘 지켜 동남아 항로 채

산성 회복되길 바란다”고 하는 등 합의 준수를 다짐하였다.

<표 451> 2018. 1. 17. 임원 카카오톡 단체 채팅방 발췌(소갑 제2-612호증)

* 출처: 흥아 한○○ 이사 휴대폰

938 위 긴급유류할증료 도입 합의는 아래 <표 452> 2018. 1. 23. 에이치엠엠 김○○의 이메일 “RE:[보고] 동남아 주요선사별 유류할증료 관련”을 통해서도 확인된다. 에이치엠엠 조○○는 에이치엠엠 김○○에게 “동남아향 주요 선사별 유류할증료 홈페이지 게시 내용”을 2018. 1. 23. 보고하였다. 이에 따르면, 고려, 남성, 장금, 천경, 흥아는 US$30/TEU의 긴급유류할증료를 2018. 2. 1. 또는 2018. 2. 5.에 시행한다는 사실을 홈페이지에 게시하였다. 에이치엠엠 김○○은 위 에이치엠엠 조○○가 보낸 이메일을 영업팀에게 전달하면서 “당사를 포함 역내 선사 EBS 30/60 시행 예정”임을 언급하였다.

<표 452> 2018. 1. 23. 긴급유류할증료 관련 에이치엠엠 김○○ 이메일 발췌(소갑 제2-620호증)

영업 제위

아래와 같이 당사를 포함 역내 선사 EBS 30/60 시행 예정입니다.
동남아 전구간으로 홍보 중으로 선사들 징수 의지가 강한 것으로 보이는 바, 선사 별 동향에 대한 정보 공유 요청 드립니다.

" 동정협 감사 구간인 태국/베트남/인니향의 경우 강한 드라이브, 반면 NON 감사 구간은 자율적"으로 운용될 것으로 보입니다.

김○○ 부장

From:
Sent: Tuesday, January 23, 2018 3:25 PM
To:
Cc:

Subject: [보고] 동남아 주요선사별 유류할증료 관련

수신 :
노고 많으십니다.

동남아향 주요 선사별 유류할증료 홈페이지 게시 내용을 아래와 같이 보고 드립니다.

선사	Code	Tariff	적용일자	적용구간
고려해운	EBS	$30/Teu	5-Feb	동남아 全 구간
흥아해운	EBC	$30/Teu	1-Feb	동남아 全 구간
장금상선	EBS	$30/Teu	1-Feb	동남아 全 구간
남성해운	EBC	$30/Teu	3-Feb	동남아 全 구간
천경해운	EBC	$30/Teu	5-Feb	동남아 全 구간
에스엠상선	EBS	$30/Teu	1-Feb	동남아 全 구간

감사합니다.

* 출처: 에이치엠엠

939 위 12개 피심인들은 이후 개최된 2018. 2. 6.(◈◈◈◈) 영업팀장 회합, 2018. 2. 21.(천경 회의실) 영업팀장 회합에서 긴급유류할증료의 시행 경과에 대하여 점검하였다. 점검 결과, 아래 <표 453>에서 보는 바와 같이 "베트남, 방콕, 인도네시아착 항로에서는 원만하게 시행 중"이며 "말레이시아도 비교적 원만하게 징수되고 있음"을 확인하였으나, 이 항로들 외 홍콩·남중국착 항로의 경우 징수율이 약 20~30% 수준으로 시행 강도가 약한 것으로 파악되었다. 이에 "동남아 전 항로 시행이 기본 원칙"임을 다시 상기하면서, 베트남, 방콕, 인도네시아착 항로 등 중점관리대상 항로 외의 항로에도 "최대한 징수"하기로 다시 결의하였다.

<표 453> 2018. 2. 21. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-616호증)

나. 긴급유류할증료 경과 ○ 중점관리항로인 베트남, 방콕, 인도네시아는 원만하게 시행 중. ○ 말레이시아도 비교적 원만하게 징수되고 있다고 보고됨. ○ 홍콩, 남중국의 경우 징수율이 상대적으로 약함, 약 20~30% 수준. ○ 동남아 전 항로 시행이 기본 원칙임. 따라서 중점관리 외의 항로에서도 최대한 징수하고, 꾸준한 홍보로 시장 분위기를 유도하기로 함.

940 이와 같은 사실은 2017. 12. 6. 동정협 제17-188호 “제35차 수출영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-579호증), 2018. 1. 8. 동정협 제18-04호 “제1차 대표위원회 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-609호증), 2018. 1. 10. 동정협 제18-07호 “제2차 수출영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-610호증), 2018. 1. 18. 동정협 제18-11호 “제3차 수출영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-611호증), 2018. 1. 17. 피심인 임원 단체 카카오톡 단체 채팅방 대화내역(소갑 제2-612호증), 2018. 1. 23. 에이치엠엠 김○○ 이메일 “RE:[보고] 동남아 주요선사별 유류할증료 관련” 문건(소갑 제2-620호증), 2018. 2. 5. 동정협 이메일 “동남아정기선사협의회 총회 세부일정과 관련자료를 전해드립니다” 문건(소갑 제2-613호증), 2018. 2. 6. 동정협 제18-21호 “제5차 수출영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-614호증), 2018. 2. 9. 동정협 제18-22호 “동남아정기선사협의회 2018년도 정기총회 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-615호증), 2018. 2. 21. 동정협 제18-26호 “제6차 수출영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-616호증), 2018. 7. 16. 동정협 제18-110호 제6차 대표위원회의 회의록 및 붙임자료(2018 상반기 한-동남아 수출·수입 주요추진사항) (소갑 제2-646호증), 피심인 홍아 차○○ 상무 진술조서, 피심인 천경 이○○ 이사 진술조서, 피심인 에스엠 신○○ 前 이사 진술조서 등을 통하여 인정된다.

③ 5월 THC 인상 합의

941 피심인 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 홍아 및 동정협은 2018. 5. 15., 2018. 5. 17., 2018. 6. 5. ◎◎◎ 등지에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로 및 동남아발 한국착 수입 항로[541]에서의 정기

컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 인상·유지할 목적으로 부대운임의 한 종류인 터미널컨테이너취급수수료(THC)를 인상하여 2018. 7. 1.부터 시행하기로 합의하였다. 이후 위 피심인들은 2018. 6. 28., 2018. 7. 12. 등 후속 회합에서 추진 상황과 합의의 준수 여부를 상호 감시·점검하였다.

942 구체적으로 합의 과정을 살펴보면 다음과 같다. 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에스엠, 장금, 천경, 팬오션 및 흥아 등은 2018. 4. 18.(태영상선 회의실) "제1차 KNFC(한근협) 수출 운영위원회 회의[542]"를 열어 유가 상승 및 최저임금 인상에 따른 항만 비용 증가에 대한 보전책으로 THC를 인상할 필요가 있다는 공감대를 형성하였다. 다만, 한-일 항로에서 THC를 인상하기 전에 한-동남아 항로에서도 THC를 인상하는 것이 가능한 지 여부를 먼저 확인하는 것이 필요하다고 판단하여 동정협 회의 시에 THC 인상 안건에 대해서 논의하기로 하였다.

943 이후 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에스엠, 장금, 천경, 팬오션 및 흥아 등은 2018. 5. 9.(남성 회의실) "제3차 KNFC 수출 운영위원회 회의"를 열어 한-일 수출·입 항로에서의 THC를 인상[543]하여 2018. 7. 1.부터 시행하기로 합의하였다. 이러한 합의는 동정협 회의에서 THC 인상 안건에 대해서 논의한 결과 "동남아 항로에서 한국 THC 상향 조정에 적극 동의하고 조정시기 및 조정요율 수준 등을 KNFC에 위임"하기로 한 것을 전제로 하여 성사되었다.

944 위 회합에 참석한 팬오션 윤○○은 회합의 결과를 2018. 5. 9. 17:07 이메일 "한국 수출입 THC 인상 관련"으로 팬오션 수출영업팀, 수입영업팀, 영업관리팀에 전달하였다. 이 이메일에서 팬오션 윤○○은 위 THC 인상 합의 내용과 함께, "황

541) 위 피심인들은 한국발 동남아착 수출 항로와 동남아발 한국착 수입 항로에서의 THC 인상을 따로 나누어 논의하지 않고 위 회합 등을 통하여 동시에 결정하였다. 이에 이 항목에서 수출 항로와 수입 항로에서의 THC 인상에 대해서 같이 서술하도록 한다.

542) 한국근해수송협의회(한근협) 소속 선사들이 한-일 항로에서의 운임 등과 관련한 논의를 진행하였던 회의로써, 각 선사 영업이사들이 회의 참석대상인 것으로 보인다. 각 선사 영업이사들은 한-일, 한-동남아 등 근해 항로에서의 영업 업무를 함께 관리하고 있기 때문에 한근협 내 회합에 참석한 각 선사 소속 임원들은 그간 동정협 또는 IADA 내 회합에 참석해왔던 선사들 소속 임원들과 동일한 경우가 많았다. 해당 한근협 회합에 참석한 남성 명○○, 동영 김○○, 동진 정○○, 범주 박○○, 천경 이○○, 팬오션 윤○○, 흥아 문○○은 동정협 임원 회합에도 참석한 바 있다.

543) 일반 컨테이너의 경우 130,000원/TEU, 180,000원/FEU, 특수 컨테이너의 경우 160,000원/TEU, 220,000원/FEU, 냉동 컨테이너의 경우 230,000원/TEU, 345,000원/FEU

정협/동정협의 동 인상액 및 하기 시행일자와 인상액 차별적용(담합회피) 부분 역시 이견없이 동일하게 결정될 것으로 추측"한다는 내용을 덧붙였다.

<표 454> 2018. 5. 9. THC 인상 합의 관련 팬오션 윤○○ 이메일 발췌(소갑 제2-623호증)

수 신 : 컨테이너선영업본부장 참 조 : 영업제위, 영업관리팀 1.노고 많으십니다. 2.금일 개최된 한근협 수출팀장 회의시 협의된 사항중 표제의 주요사항 참조하여 주시기 바랍니다. ㅁ.한국 수출입 THC 인상 관련 -.인상일자 : 2018년 7월 1일부 -.인상 후 THC : 일반 ₩130,000/20', ₩180,000/40' (기존비 ▲₩15,000/20', ₩23,000/40') 스페셜 ₩160,000/20', ₩220,000/40' 냉동 ₩230,000/20', ₩345,000/40' ☞상기 인상 후 요율은 수입팀장회의시 협의된 운임과 동일하며, 황정협/동정협의 동 인상액 및 하기 시행일자와 인상액 차별적용(담합회피) 부분 역시 이견 없이 동일하게 결정될 것으로 추측됨.

* 출처: 팬오션

945 위 THC 인상 건은 2018. 5. 16.(◎◎◎) 수입영업팀장 회합에서 다시 논의되었다. 해당 회합에 참석한 고려 안○○ 부장, 남성 심○○ 부장, 동진 박○○ 팀장, 범주 박○○ 부장, 에스엠 이○○ 부장, 에이치엠엠 박○○ 부장, 장금 신○○ 팀장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 이○○ 부장, 흥아 오○○ 부장 및 동정협 박○○ 국장은 THC 인상 건의 경우 2018. 5. 17. 개최 예정인 "긴급 대표위원회 결과에 따르기"로 결정하였고, 5월 4주차 영업팀장 회합에서 "대표위원회의 결정사항을 확인"하고 실무적인 부분을 보완하기로 합의하였다.

946 이에 고려, 남성, 동영, 동진, 장금, 천경, 팬오션, 흥아, 동정협[544]은 2018. 5. 17. 임원 회합을 열어 한-동남아 수출·입 항로에서 아래 <표 455>와 같이 THC를 인상하여 2018. 7. 1.부터 시행하기로 합의하였다. 이는 일반 컨테이너를 기준

544) 회의록 상에 언급되지 않은 남성, 동진은 각각 백○○ 상무, 정○○ 이사가 참석하였다는 내용의 자료를 제출하였다. 다만 에스엠은 전○○ 부장이 참석한 것으로 추정된다는 내용의 자료를, 범주 및 에이치엠엠은 참석 여부가 확인되지 않는다는 내용의 자료를 제출하였다.

으로 하였을 때 기존 THC 대비 15,000원/TEU, 23,000원/FEU씩 인상한 수준이었다. 흥아는 “THC는 같이 올리면 큰 반발이 없다”, 장금은 “THC 분위기가 꽤 많이 조성되었다”, “다들 동참했으면 좋겠다”고 언급하였다. 특히, 장금이 “화주협회에 노티스 안하는지?”라고 묻자, 한근협 사무국은 “그게 부작용이 더 커서”라고 부정적인 답변을 하였다.[545]

<표 455> 컨테이너 타입별 THC 결정 내역

컨테이너 타입	20피트(TEU)	40피트(FEU)
일반(DRY)	130,000원	180,000원
특수(SPECIAL)	160,000원	220,000원
냉동(REEFER)	230,000원	345,000원

<표 456> 2018. 5. 17. 임원 회합 회의록 발췌(소갑 제2-627호증)

5월 17일 대표위원회의

고려 : 중국, 동남아는 외국적 셰어가 좀 높아서 좀 신중하게 해야 한다는 그런 입장임. 그리고 어차피 하반기 비딩, 대기업은 적용 못할거라 큰 효과가 없을 것 같다는 생각. 그리고 유가 보전의 방법이 없을지. 그런 맥락에서 얘기했던 것임
흥아 : 인상한지 한 4년 되었나?
사무국 : 2013년도 7월 정도에 했었음, 인상폭은 당시에도 비슷하였음
흥아 : THC는 같이 올리면 큰 반발이 없는데 BAF의 경우에는 WAIVE도 횡행해서 THC를 일단 올려놓는게 나을 듯
천경 : 고려에서 얘기하는 것은 외국적 선사 부분일 듯. 사무국에서 좀 통보를 해 주시고 적극적으로 동참을 독려해 주시길
사무국 : 완하이에서는 적극적으로 동참 한다는 입장임
장금 : 대리점선사들도 도 생각이 다 있음. BAF도 올라가야되는 건 맞는데 THC를 먼저 올리는게 맞음
고려 : 외국적 선사의 공격이 좀 거세서 우려가 되는 상황
황정협 : AFS(사전신고제 관련) BL당 30불 받고 있는데 중국에서. 그것도 좀 얘기를 해봐야 하지 않을까
장금 : THC 분위기가 꽤 많이 조성이 되었고, 외국적선사가 우려되는 건 맞는데, 라싱 비용 하역료 등이 실제로 인상되었기 때문에 명분이 없는 것도 아님. 시행시기도 저희는 7월1일 전에 시행할 생각도 있고 다들 동참 했으면 좋겠음
천경 : 외국적 위협 때문에 THC를 못 올리는건 아닌 것 같고 그것에 대해서도 협의를 해서 대응을

545) 이에 따라 실제로 선사 및 동정협 사무국은 THC를 공동으로 인상하기로 결정하였다는 것을 화주단체에 알리지 않았고 협의를 진행하지도 않았다. 이는 2010년 냉동 컨테이너에 대한 THC 인상 합의 시 해운법에 따른 화주단체와의 협의를 거치다보니 의도했던 만큼 THC를 인상시키지 못했던 경험에서 비롯된 것으로 보인다.

하면 되지 않나 싶음 한근협 : 저희는 7/1~10일로 하기로 했는데 장금 : 저희는 7/1에는 모두 적용하는 것으로 해야 할 것 같아서 6/15 정도로 얘기한 거임 천경 : 빠르면 좋긴 한데 어차피 비딩 화주는 안되지 않나. 이미 한근협에서 의결한 내용이라 장금 : 어차피 RR을 시행할 때도 비딩화주는 예외를 적용하지 않나 천경 : 이해는 하지만 개별선사 자율로 하자 고려 : 수입도 양하 기준인지? 한근협 : 일단 저희는 그렇게 했음 고려 : 수입도 선적 기준으로 하자 잡음이 너무 많아서 한성 : 저희는 도착 기준으로 하는게 낫지 않나 한근협 : 선적 하기 전에 어차피 공지를 하고, 선적시에 미리 얘기하면 받을 수 있지 않나. 그래서 양하기준으로 정했었다. 동영 : 기준만 정해주시면 상관없다. 고려 : 그렇게 하시죠 한근협 : 홈피 공지를 5/25 까지는 해야 하지 않을까, 그리고 THC도 운임 공표 사항이므로 각각 신고하시길. 1주일 이전에 장금 : 화주협회에 노티스 안 하는지? 한근협 : 그게 부작용이 더 커서 장금 : 협회에서 비딩 건에 적용할 수 있도록 조치를 한근협 : LCL은 톤당 7천원씩 장금 : 외국적선사에도 통보를

947 위 2018. 5. 17. 임원 회합이 종료된 후, 동정협 사무국 김○○은 2018. 5. 17. 15:25 수입영업팀장 카카오톡 단체 채팅방에 “금일 오전, 대표위원회 개최된 바, 전 선사 이의없이 논의된 가이드라인대로 THC 인상하기로 확정(7.1. 한국 양하 기준)”하였음을 알렸다. 천경 오○○은 “7/1일(착/발)부로 THC 인상키로 금일 대표자회의에서 결정된 것으로 알고있음”을 상기한 후, 각 컨테이너별 THC 결정 내역에 대해서 질의하였다. 이에 동정협 김동율은 “단톡방에 공지처럼 띄우는 것은 혹여나 문제가 될 수 있을 듯 하여 제가 갠톡으로 전달드리겠다”고 답변하였다.

<표 457> 2018. 5. 17. 수입영업팀장 카카오톡 단체 채팅방 발췌(소갑 제2-629호증)

* 출처: 흥아 오○○ 부장 휴대폰

948 피심인 소속 임원들이 참석한 위 2018. 5. 17. 회합에서의 THC 인상 합의 이후 2018. 5. 23. 수출영업팀장 회합이 개최되었으며, 해당 회합에 참석한 에이치엠엠 김○○은 그 결과를 정리하여 2018. 5. 23. 15:15 아래 <표 458> "동정협 주요 협의 내용 (5/23)" 이메일을 자사 '컨테이너동아주영업관리팀'에게 전송하였다. 이메일에 따르면, 해당 회합에서는 다시금 THC 인상액, 인상시기를 확인하였으며 2018. 5. 25.까지 각사 홈페이지에 THC 인상 사실을 게시하도록 하였다.

<표 458> 2018. 5. 23. THC 인상 관련 에이치엠엠 김○○ 이메일 발췌(소갑 제2-631호증)

수신자 제위
금일 동정협 회의에서 협의된 주요 내용 공유 드립니다.

1. THL 인상

1) 인상액 (15,000/20′ 24,000/40′)

	현재 (당사 기준)		변경 (당사 기준)	
DRY	115,000	156,000	130,000	180,000
SPECIAL	154,000	208,000	160,000	220,000
REEFER	212,000	315,000	230,000	345,000

2) 시행시기

7/1~7/10일 사이 (각 가 자율 결정)

3) THL USD로 적용 시

KW 1000/USD => USD 130/20′DC, 180/40′DC

4) 기타

5월 25일까지 Homepage 공지 (중략)

* 출처: 에이치엠엠

949 이후 2018. 6. 5.(◎◎◎) 영업팀장 회합에서 THC 인상을 각사 홈페이지에 게시하였는지 여부에 대한 점검이 이루어졌다. 에이치엠엠 김○○의 아래 <표 459> "동정협 주요 협의 내용(6/5)" 이메일에 따르면, 점검 결과 "모든 선사가 인상 관련 Homepage 공지를 완료"한 것으로 확인되었다.

<표 459> 2018. 6. 5. 수출영업팀장 회합 관련 에이치엠엠 김○○ 이메일 발췌(소갑 제2-636호증)

수신자 제위
아래와 같이 금일 개최된 동정협 주요 협의 내용 아래와 같이 공유 드립니다.

1. 마켓 인도네시아 – 르바란 영향으로 30% 소석율 => 6/10일 이후 출항 모선부터 정상화 기대 호치민 / 태국 – 변동 없음 하이퐁 – 마켓 약세 지속 => 40~60% 소석율, 외국적 선사 50/100 운임 제공 루머 2. THC 인상 (7월1일~10일부) 모든 선사 인상 관련 Homepage 공지 완료 (중략)

* 출처: 에이치엠엠

950 이후 2018. 6. 28.(◎◎◎) 영업팀장 회합에서는 인상된 THC를 계약화물에 적용하는 방안에 대하여 논의하였다. 고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 부장, 동영 김○○ 부장, 동진 민○○ 팀장, 범주 박○○ 부장, 에스엠 홍○○ 차장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 장금 최○○ 상무, 천경 이○○ 이사, 팬오션 권○○ 차장, 흥아 차○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 및 김○○ 과장은 해당 회합에서 "가칭 업체는 현 시점에서는 적용유예"하기로 하였다. 즉

546)의 화물 외 계약화물에 대해서는 인상된 THC를 적용하기로 한 것이다.

951 해당 회합에 참석하였던 에이치엠엠 김○○은 회합의 결과를 정리하여 2018. 6. 28. 15:18 이메일 "동정협 회의 (6/28) 내용 공유"를 자사 컨테이너동아주영업관리팀에게 보냈다. 이 이메일을 살펴보면, 해당 회합에서 THC 인상이 "전반적으로 부작용 없이 진행 중"임을 확인하였고, 위 13개 화주에 대해서는 THC 인상의 예외를 인정하였다는 점을 알 수 있다.

<표 460> 2018. 6. 28. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-639호증)

다. 7월 초순 시행 부대비[547] 관련 ○ 9개 업체는 현 시점에서는 적용유예로 언급 ○ 위 열거된 대상의 Validity 관련, 향후 회의 시 보완/점검할 수 있음

546) 2018. 6. 28. 에이치엠엠 김○○의 이메일, 2018. 7. 3. 에이치엠엠 조○○의 이메일, 2018. 7. 9. 팬오션 권○○의 이메일을 고려할 때, THC 인상 합의의 예외 화주가 위 13개 화주임을 알 수 있다.
547) 인상된 THC를 의미한다.

<표 461> 2018. 6. 28. 회합 관련 에이치엠엠 김○○ 이메일 발췌(소갑 제2-640호증)

수신자 제위 아래와 같이 금일 동정협 수출팀장회의 주요 협의내용 공유 드립니다. ---------- 아 래 ---------- (중략) 2. THC 인상 전반적으로 부작용 없이 진행 중 예외 화주 일부 인정 :

* 출처: 에이치엠엠

952 이와 같은 사실은 2018. 4. 18. “제1차 KNFC 수출 운영위원회 회의록” 문건(소갑 제2-621호증), 2018. 5. 9. “제3차 KNFC 수출 운영위원회 회의록” 문건(소갑 제2-622호증), 2018. 5. 9. 팬오션 윤○○ 이메일 “한국 수출입 THC 인상 관련”문건(소갑 제2-623호증), 2018. 5. 15. 수출영업팀장회의 문건(소갑 제2-624호증), 2018. 5. 15. 에이치엠엠 김○○ 이메일 “동정협 주요 협의 내용” 문건(소갑 제2-625호증), 2018. 5. 16. 동정협 수입영업팀장 회의록 문건 및 이메일(소갑 제2-626호증), 2018. 5. 17. 대표위원회의 문건(소갑 제2-627호증), “한국 THC 인상 가이드라인(안)” 문건(소갑 제2-628호증), 2018. 5. 17. 피심인 수입 영업팀장 카카오톡 단체 채팅방 대화내역(소갑 제2-629호증), 2018. 5. 18. 에이치엠엠 김○○ 이메일 “한국발 THL 인상 관련” 문건(소갑 제2-630호증), 2018. 5. 23. 에이치엠엠 김○○ 이메일 “동정협 주요 협의 내용 (5/23)” 문건(소갑 제2-631호증), 2018. 5. 24. 동정협 제18-77호 “제12차 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-632호증), 2018. 5. 25. 에이치엠엠 이○○ 이메일 “한국발/향 THC 요율 인상 반영 요청”문건(소갑 제2-633호증), 2018. 5. 28. 팬오션 윤○○ 이메일 “중요 THC 인상 홈페이지 게재” 문건(소갑 제2-634호증), 2018. 6. 4. 동정협 제18-82호 “제13차 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-635호증), 2018. 6. 5. 동정협 제18-83호 “제16차 수출영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-636호증), 2018. 6. 5. 에이치엠엠 김○○ 이메일 “동정협 주요 협의 내용 (6/5)” 문건(소갑 제2-637호증), 2018. 6. 28. 에이치엠엠 김○○ 이메일 “동정협 회의 (6/28) 내용 공유” 문건(소갑 제2-640호증), 2018. 6. 28. 동정협 제18-95호 “제18차 수출영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-639호증), 2018. 7. 3. 에이치엠엠 조○○ 이메일 “필독 한국발 THC 요율 인상 관련” 문건(소갑 제2-641호증), 2018. 7. 9. 팬오션

권○○ 이메일 “(매우 중요) FW: 제19차 동정협 수출팀장회의록” 문건(소갑 제2-642호증), 2018. 7. 16. 동정협 제18-110호 제6차 대표위원회의 회의록 및 붙임자료(2018 상반기 한-동남아 수출·수입 주요추진사항) (소갑 제2-646호증) 등을 통하여 인정된다.

④ 6월 ECRS 도입 합의

953 피심인 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2018. 6. 5., 2018. 6. 21., 2018. 6. 28. ◎◎◎ 등지에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 인상·유지하기 위하여 부대운임의 한 종류인 긴급수지개선부대비(Emergency Cost Recovery Surcharge; ECRS)를 도입하여 2018. 7. 20.부터 시행하기로 합의하였다. 이후 위 피심인들은 2018. 7. 9., 2018. 7. 11., 2018. 7. 12., 2018. 7. 16., 2018. 7. 18., 2018. 7. 23., 2018. 7. 24., 2018. 7. 25., 2018. 7. 30., 2018. 8. 16., 2018. 8. 21. 등 후속 회합에서 추진 상황과 합의의 준수 여부를 상호 감시·점검하였다.

954 합의 과정을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다. 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2018. 6. 21.(◎◎◎) 영업팀장 회합에서 비용증가로 인해 악화된 수지를 개선하기 위하여 한국발 동남아착 수출항로에서 긴급수지개선부대비(가칭 “Cost Recovery Charge”)를 US$50/TEU, US$100/FEU 수준에서 추가 도입하기로 결정하고 이를 2018. 7. 20.부터 시행하기로 합의하였다.

955 아울러 이들 피심인들은 아래 <표 462>와 같이 합의된 부대운임을 계약화물이나 입찰화물에 대한 예외 없이 모든 화물에 대하여 적용하기로 하였고 현재 시장운임 수준을 유지(rate freezing)하면서 긴급수지개선부대비만큼 총 가격을 인상하기로 하였다. 그리고 “특정 비용요소를 부각”시킬 경우 “중장기적으로 역효과”가 있을 수 있다는 의견에 따라, 동 부대운임의 명칭에 유류 관련 의미는 포함시

키지 않기로 하였다.[548]

<표 462> 2018. 6. 21. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-638호증)

가. 고유가, 용선료 등 비용보전을 위한 수지개선 방안 ○ 선사들의 비용부담 증가, 이를 해소하기 위한 폭 넓은 공감대를 확인함 ○ 특정 비용요소를 부각시킬 경우, 단기적으로는 긍정적일 수 있으나 중장기적으로는 역효과가 있을 수 있다는 의견이 제시됨 ○ 지금까지 형성된 시장분위기를 반전시킬 수 있는 정도의 강한 조치/움직임이 있어야 한다는 의견이 피력됨 ○ 위와 같은 의견을 담아내어 이하의 시행(안)을 도출, 대표위원회를 개최하여 시행내용 확정/추인하여 줄 것이 요청됨 v **한국 발 동남아 향 수출화물 수지개선을 위한 부대비 시행(안)** • 부대비명: 가칭 CRC (Cost Recovery Charge) • 시행요율: US$50/TEU, US$100/FEU • 시행일자: 2018년 7월 20일 • 시행방법: 예외 없음 (비딩, 계약 분 적용) • 기타 - 현행 OFT 유지하면서(Rate Freezing) add up CRC - 7월 1일부터 본격 홍보, 작업 진행

956 고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 부장, 동영 김○○ 부장, 동진 민○○ 팀장, 범주 박○○ 부장, 에스엠 홍○○ 차장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 장금 최○○ 상무, 천경 이○○ 이사, 팬오션 권○○ 차장, 흥아 차○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 및 김○○ 과장은 2018. 6. 28.(◎◎◎) 영업팀장 회합에서 위 2018. 6. 21. 회합 시 합의한 바와 동일하게 US$50/TEU, US$100/FEU의 긴급수지개선부대비 시행을 최종 합의하고 그 세부적인 실행 방안도 결정하였다.

957 우선 긴급수지개선부대비는 한국발 동남아(홍콩, 남중국 포함)착 모든 항로에 적용하기로 하였다. 또한 2018. 7. 5.까지 각 사 홈페이지에 긴급수지개선부대비 시행 사실을 공지하되, “공동행위를 연상시키는 홍보 문구는 금지”하였다.

548) 이는 앞서 언급한 바와 같이 부대운임을 유류비에 연동시킬 경우 유류비 인하 시에는 도리어 부대운임을 인하하여야 하는 우려를 반영한 것이다.

<표 463> 2018. 6. 28. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-649호증)

가. 비용보전을 위한 긴급부대비 시행 ○ 26일(화) 대표위원회의 결의 등 그 간의 경과를 확인하고 이와 같이 표제의 부대비를 시행하기로 함 ❖ **한국 발 동남아 향 수출화물에 대한 가칭 ECRS 시행** • 부대비명: 가칭 ECRS (Emergency Cost Recovery Surcharge) • 시행요율: US$50/TEU, US$100/FEU • 시행구간: 한국 발 동남아 향 (동남아시아 전 국가, 홍콩, PRD) • 시행일자: 2018년 7월 20일 • 시행대상: 예외화주 없음 (비딩, 계약 분도 적용) • 시행/홍보 세부사항 - 개별선사 시행 차원 (공동행위 연상시키는 홍보문구 금지) - 부대비명은 선사 재량에 따름 - 현행 OFT 유지하면서(Rate Freezing) Add up ECRS - PRD는 황푸, 셔코우, 얀티얀 등 직기항 항만을 비롯하여 홍콩환적 피더운송되는 PRD(Pearl River Delta) 지역 - 7월 5일 중 홈페이지에 게재 - 부대비 적용기간(Validity)은 홍보문에 명시하지 않음 (발효일만 적시) - 향후 주간단위 최소 1회 이상의 회합을 통하여 긴밀하게 협의함 - 외국적 선사 동참을 위한 분위기 조성, 필요 시 공동회합 추진

958 위 12개 피심인들은 이후 개최된 2018. 7. 9.(◎◎◎) 영업팀장 회합, 2018. 7. 11.(장금 회의실) 영업팀장 회합, 2018. 7. 12.(천경 회의실) 임원 회합, 2018. 7. 16.(◎◎◎) 영업팀장 회합, 2018. 7. 18.(◎◎◎) 영업팀장 회합에서 위 긴급수지개선부대비의 시행 상황에 대하여 점검하였다.

959 특히 2018. 7. 16. 회합에서는 화주에게 동 부대운임을 홍보할 경우 “반드시 개별선사 차원의 시행”이라고 하여야 한다는 점을 다시 상기하였다.

<표 464> 2018. 7. 16. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-646호증)

가. 비용보전을 위한 긴급부대비 이슈 ○ 이하 ◈와 같이 시행하는 표제의 부대비에 대한 추진상황 점검 ○ 좀 더 명확하고 강한 메시지의 화주홍보를 전개키로 함. 동 부대비는 ‘타 선사가 시행한다면 우리도 한다’는 식의 접근으로는 실효를 거두기 어려움. ‘타 선사와 상관없이 내가 한다’는 자발적/적극적 수지개선 조치여야 함 ○ 이와 관련, 대화주 홍보시 반드시 ‘개별선사 차원의 시행’이어야함. 최근 일각에서 제기된

움직임[549]에 대한 예시로서 구두 설명/환기됨 ○ SOC 컨테이너에 대한 예외없는 시행을 확인함 ○ 부산 영업분에 대해 차질없이 적용될 수 있도록 내부 조치하기로 함 ❖ 한국 발 동남아 향 수출 화물에 대한 가칭 ECRS 시행

960 위 12개 피심인들은 긴급수지개선부대비 시행일 이후 2018. 7. 23.(고려 회의실) 영업팀장 회합, 2018. 7. 24.(고려 회의실) 영업팀장 회합을 연달아 갖고 긴급수지개선부대비 시행 관련 합의 사항을 거듭 확인하면서 추진 상황을 점검하였다. 특히 긴급수지개선부대비가 모든 수출 항로 및 화주에 대해서 예외없이 적용되어야 함이 강조되었다. 또한 이들 피심인들은 긴급수지개선부대비를 적용하지 않았다는 의혹이 있는 특정 화주들을 대상으로 동 부대운임 적용 여부를 확인하였다.

961 피심인들의 위와 같은 점검 및 준수 노력으로 인하여 2018. 7. 25. (흥아 회의실) 영업팀장 회합에서는 아래 <표 465>와 같이 "홍콩, SPRC 지역 징수율 높아지고 있음"과 "중소화주 대상으로도 징수율 높아지고 있음"을 확인하였다. 또한 2018. 8. 16. 임원 회합에서도 "중소형화주에 대한 징수 기조에 이상 없음"을 확인하였다.

<표 465> 2018. 7. 25. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-650호증)

가. 비용보전을 위한 긴급부대비 이슈 ○ 이하 ◈와 같이 시행하는 표제의 부대비에 대한 추진상황 점검 ○ 홍콩, SPRC 지역 징수율 높아지고 있음을 확인함 ○ 중소화주 대상으로도 징수율 높아지고 있음을 확인함 ○ 실화주 납부 거부로 포워더들의 부담이 가중되는 상황이나, 각 선사의 징수 기조는 흔들리지 않아야 함을 재확인함 ○ 국적선사간 미적용된 화주에 대해 즉시 확인 및 피드백( ) ○ 대형 화주 및 원부자재 건에 대한 반발이 여전히 심한 상황이나, 지속적으로청구하기로 함

962 한편, 2018. 7. 30.(장금 회의실) 임원 회합 및 2018. 8. 16.(고려 회의실) 임원

549) ○○○○○○○○○○○가 2018. 7. 12. 동정협 사무국에 긴급수지개선부대비의 인상 내역에 대하여 알려달라고 질의한 것을 의미하는 것으로 추정된다. 이와 관련해서는 동남아발 한국착 수입 항로에서의 ECRS 인상 합의 부분에서 서술하였다.

회합에서는 대형화주들의 긴급수지개선부대비 납부 거부에 대한 대책이 논의되었다. 2018. 7. 30. 임원 회합에 참석한 고려 성○○ 상무, 남성 백○○ 상무, 동영 이○○ 부장, 동진 정○○ 이사, 범주 박○○ 이사, 에스엠 신○○ 이사, 에이치엠엠 이○○ 상무, 장금 손○○ 상무, 최○○ 상무, 천경 장○○ 상무 및 흥아 한○○ 이사[550]는 아래 <표 466>과 같이 "대형화주의 지속적인 납부 거부 시, 최후의 수단으로 선적거부까지 할 수 있다는 것"에 동의하였다.

<표 466> 2018. 7. 30. 임원 회합 회의록 발췌(소갑 제2-651호증)

1) 7월 시행 긴급수지개선부대비 ○ 선사간 신뢰관계 제고를 위해, 당분간 동정협 실적통계시스템을 사용하여 주요 대형화주의 선적물량 현황 파악, 공람하는 것에 전선사 동의함. ○ 대형화주의 지속적인 납부 거부시, 최후의 수단으로 선적거부까지 할 수 있다는 것에 전선사 동의함. 단, 선적거부 대신 좀 더 순화된 표현을 사용하자는 의견 제안됨. ○ 기거래처 외 신규 Booking 적절히 제한하여 상호신뢰를 공고히하여 줄 것이 권고됨.

963 이와 같은 사실은 2018. 6. 5. 동정협 제18-83호 "제16차 수출영업팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-636호증), 2018. 6. 21. 동정협 제18-90호 "제17차 수출영업팀장회의록"문건 및 이메일(소갑 제2-638호증), 2018. 6. 28. 동정협 제18-95호 "제18차 수출영업팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-639호증), 2018. 6. 28. 에이치엠엠 김○○ 이메일 "동정협 회의 (6/28) 내용 공유" 문건(소갑 제2-640호증), 2018. 7. 9. 동정협 제18-105호 "제19차 수출영업팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-643호증), 2018. 7. 11. 동정협 제18-107호 "제20차 수출영업팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-644호증), 2018. 7. 16. 동정협 제18-112호 "제21차 수출영업팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-645호증), 2018. 7. 16. 동정협 제18-110호 "제6차 대표위원회의 회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-646호증), 2018. 7. 18. 동정협 제18-116호 "제22차 수출영업팀장회의록"문건 및 이메일(소갑 제2-647호증), 2018. 7. 23. 동정협 제18-118호 "제23차 수출영업팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-648호증), 2018. 7. 24. 동정협 제18-121호 "제24차 수출영업팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-649호증), 2018. 7. 25. 동정협 제18-124호 "제25차 수출영업팀

550) 해당 회합의 결과를 정리한 회의록에 따르면, 팬오션은 "사전양해 후 불참"하였으나 동정협 사무국을 통하여 2018. 7. 30. 이메일로 위 회의록을 전달받았다.

장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-650호증), 2018. 7. 30. 동정협 제18-128호 “제7차 대표위원회의 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-651호증), 2018. 8. 17. 동정협 제18-140호 “제8차 대표위원회의 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-652호증), 2018. 8. 21. 동정협 제18-141호 “제30차 수출영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-653호증) 등을 통하여 인정된다.

⑤ 8월 최저운임 합의

964 피심인 고려, 남성, 동영[551], 동진, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2018. 7. 30., 2018. 8. 16., 2018. 8. 21., 2018. 9. 5., 2018. 9. 17., 2018. 9. 27. 장금 회의실, 동진 회의실 등지에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 인상·유지하기 위하여 최저운임 가이드라인을 공동으로 결정하고 이를 2018. 10. 1.부터 시행하기로 합의하였다.

965 위 피심인들은 일반화물과 계약화물에 대한 최저운임 가이드라인을 별도로 정하였으며, 세부 항로별 최저운임 가이드라인은 아래 <표 467>과 같다.

<표 467> 세부 항로별 최저운임 가이드라인[552]

수출입 구분	항로명	화물 구분	최저운임
수출	호치민·방콕착 항로	일반화물	US$220/TEU, US$440/FEU
		계약화물	US$200/TEU, US$400/FEU
	인도네시아착 항로	일반화물	US$300/TEU, US$600/FEU
		계약화물	US$280/TEU, US$560/FEU

966 합의 과정을 살펴보면 다음과 같다. 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에스엠, 에

551) 동영은 관련 회합 중 2018. 7. 30., 2018. 8. 16. 회합에 참석하였고 그 이외 회합의 경우 참석하지 않았지만 관련 회의록을 모두 전달 받았다.
552) 부대운임이 포함되지 않은 순수해상운임(OFT) 기준이며, ECRS를 포함한 각종 부대운임은 별도로 징수하기로 하였다. 또한 이는 ‘A 그룹’ 적용 최저운임 가이드라인으로, 기존 합의에서 ‘non A 그룹’의 경우 ‘A 그룹’ 적용 최저운임보다 US$10/TEU씩 낮은 운임을 적용한 바 있으므로 이번 합의도 동일하게 적용되었을 것으로 보인다. 일반화물을 기준으로 할 때 지난 1월 합의한 최저운임 가이드라인과 동일하다.

이치엠엠, 장금, 천경 및 흥아[553]는 2018. 7. 30.(장금 회의실) 임원 회합에서 2018. 8. 20.부터 한국발 동남아착 수출 항로에서의 운임을 “기 수립된 가이드라인” 즉, 2018년 1월 합의하였던 최저운임 가이드라인으로 “정상화”하기로 합의하였다. 그리고 2018. 8. 20. 이후의 가이드라인 미준수 건에 대해서는 ‘미이행 선납회비(벌과금)’을 부과하기로 하였다.

<표 468> 2018. 7. 30. 임원 회합 회의록 발췌(소갑 제2-651호증)

2) 가이드라인 운임 정상화 ○ 8월 20일 발효로 현 해상운임을 기 수립된 가이드라인으로 정상화함. 발효일 이후 미준수 분에 대해서 미이행 선납회비(벌과금) 부과됨. 단, 하이퐁은 팀장회의에서 최소한의 가이드라인 마련하여 줄 것이 권고됨.

967 2018. 8. 16.(고려 회의실) 임원 회합에 참석한 고려 성○○ 상무, 남성 백○○ 상무, 동영 이○○ 부장, 동진 정○○ 이사, 범주 박○○ 이사, 에스엠 신○○ 이사, 에이치엠엠 이○○ 상무, 장금 손○○ 이사, 천경 장○○ 상무, 팬오션 방○○ 상무, 흥아 이○○ 부사장 및 한○○ 이사는 최저운임 가이드라인의 시행일을 기존 2018. 8. 20.에서 2018. 10. 1.로 변경하였고, 대상 항로는 인도네시아·방콕·호치민착 수출 항로로 확정하였다.

968 이후 2018. 8. 28.(◎◎◎) 영업팀장 회합에서 고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 부장, 동진 민○○ 팀장, 에스엠 서○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 장금 임○○ 팀장, 천경 이○○ 이사, 팬오션 윤○○ 부장, 흥아 차○○ 부장 및 동정협 박○○ 국장[554]은 아래 <표 469>와 같이 한국발 호치민, 방콕, 인도네시아착 수출 항로에 대한 일반화물 및 계약화물별 최저운임을 공동으로 결정하고, 이를 2018. 10. 1.부터 시행하기로 합의하였다. 이때, 계약화물은 “기 합의된 동정협 계약화주 리스트” 상 계약화주들의 화물을 의미하며, 동정협 사무국 김종률은 위 계약화주 리스트를 2018. 8. 28. 17:26 아래 <표 470> 이메일 “동정협 예외화주 리스트”의 첨부자료로 고려, 남성, 동영, 장금, 천경, 팬오션, 에이치엠엠, 흥아, 에스엠, 동진,

553) 해당 회합의 결과를 정리한 회의록에 따르면, 팬오션은 “사전양해 후 불참”하였으나 동정협 사무국을 통하여 2018. 7. 30. 이메일로 해당 회합 관련 회의록을 전달받았다.
554) 해당 회합의 결과를 정리한 회의록에 따르면, 범주 및 동영은 “사전양해 후 불참”하였으나 동정협 사무국을 통하여 2018. 9. 6. 이메일로 위 회의록을 전달받았다.

범주에게 송부하였다. 또한, 화주에 대한 홍보 방법은 차기 2018. 9. 5. 회의에서 다시 협의하기로 하였다.

<표 469> 2018. 8. 28. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-654호증)

가. 4/4분기 운임인상/운임안정화
○ 10월 1일 발효로 이하와 같이 운임회복하는 것으로 협의함
- 호치민/방콕: USD 220/440+ECRS(USD 50/100)+기타부대비
- 인도네시아: USD 300/600+ECRS(USD 50/100)+기타부대비
○ '계약화주' 관련, 이하와 같이 운임회복하는 것으로 협의함
- 호치민/방콕: USD 200/400+ECRS(USD 50/100)+기타부대비
- 인도네시아: USD 280/560+ECRS(USD 50/100)+기타부대비
- '계약화주'란 기 합의된 '동정협 계약화주리스트'를 기준으로 하며, 관련 자료 별도 송부 예정
○ 대화주 홍보방법과 시기는 차주 9월 5일 회의에서 협의하기로 함

<표 470> 2018. 8. 28. 계약화물 목록 관련 동정협 김○○ 이메일 발췌(소갑 제2-655호증)

수신 : 수출 팀장님 제위 발신 : 동정협 사무국 안녕하십니까. 금일 회의 내용 중 '예외화주' 관련, 첨부 파일 참조 부탁드립니다. 외부 유출시 문제가 될 소지가 있으니 엄격한 대외비 부탁드립니다. < 이메일 첨부자료 : 비딩계약화주(2018) >

* 출처: 에이치엠엠

969 2018. 9. 5.(남성 회의실) 영업팀장 회합에서는 화주에 대한 운임인상 홍보 방법에 대해 합의하였다. 피심인들은 2018. 9. 7. 이전까지 자사 홈페이지에 운임인상 사실을 홍보하되, 위 <표 469>의 최저운임 가이드라인이 아니라 "동남아(호치민, 방콕, 인도네시아) 항로에서 TEU당 100달러 운임회복"이라는 내용을 게재하도록 하였다.

<표 471> 2018. 9. 5. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-656호증)

가. 4/4분기 운임인상&운임안정화
¨ 10월 1일 발효로 시행하는 이하의 운임회복계획 재확인함
- 호치민&방콕 : USD 220/440+ECRS(USD 50/100)+기타부대비
- 인도네시아 : USD 300/600+ECRS(USD 50/100)+기타부대비
¨ '계약화주' 관련, 이하의 내용 재확인함
- 호치민&방콕 : USD 200/400+ECRS(USD 50/100)+기타부대비
- 인도네시아 : USD 280/560+ECRS(USD 50/100)+기타부대비
○ 위는 가칭 A그룹 적용 가이드라인임

○ '계약화주'는 합의된 '동정협 계약화주리스트'로 한정, 해당내용 기 전달 완료 나. 대 화주 홍보의 방법 및 일정 ¨ 9월 7일(금) 마감 이전까지 자사 홈페이지에 이하의 내용 게재 ① 동남아항로 항로 별로 TEU당 100달러 운임회복 ② 호치민, 방콕, 인도네시아 항로 TEU당 100달러 운임회복 ○ 위 두 개의 Wording 중 현업의 실무적/기술적 측면을 고려하여 선택 다. 4/4분기 가이드라인 준수 실태조사 관련 • 10월 1일 발효의 가이드라인 시행 이후, 대표위원회의에서 합의된 내용을 기반으로 실태조사 활동 재개, 미 준수에 대한 선회비 부과 예정

970 이와 같은 사실은 2018. 7. 30. 동정협 제18-128호 "제7차 대표위원회의 회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-651호증), 2018. 8. 17. 동정협 제18-140호 "제8차 대표위원회의 회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-652호증), 2018. 8. 21. 동정협 제18-141호 "제30차 수출영업팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-653호증), 2018. 8. 28. 동정협 제18-144호 "제31차 수출영업팀장회의록", 2018. 8. 28. 동정협 사무국 김○○ 이메일 "동정협 예외화주 리스트" 문건(소갑 제2-655호증), 2018. 9. 6. 동정협 제18-151호 "제32차 수출영업팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-656호증), 2018. 9. 18. 동정협 제18-156호 "제33차 수출영업팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-657호증), 2018. 9. 27. 동정협 제18-161호 "제34차 수출영업팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-658호증) 등을 통하여 인정된다.

⑥ 10월 Floating FAF 도입 합의

971 피심인 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2018. 9. 17., 2018. 9. 27., 2018. 10. 11., 2018. 10. 17., 2018. 10. 25. 장금 회의실, 동진 회의실 등지에서 회합을 갖고 한국발 동남아착 수출 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 인상·유지하기 위하여 부대운임의 한 종류인 연동 유류할증료(Floating Fuel Adjustment Factor; Floating FAF)를 도입하여 2019. 1. 1.부터 시행하기로 합의하였다. 이후 위 피심인들은 2018. 10. 26., 2018. 11. 7., 2018. 11. 8., 2018. 11. 20., 2018. 11. 29., 2018. 12. 4. 등 후속 회합에서 위 합의에 따른 추진 상황을 점검하였다.

972 합의 과정을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다. 고려, 남성, 동진, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션 및 흥아는 2018. 9. 17.(장금 회의실) 영업팀장 회합에서 유가를 반영한 부대운임인 'Floating 기반의 BAF(유류할증료)'의 도입 여부에 대하여 논의하였다.[555] 이후 2018. 10. 11.(◎◎◎) 영업팀장 회합에서는 대형화주의 2019년 입찰 시에도 동 부대운임을 도입하는 것을 전제로 하여, 각 사에서 연동 유류할증료 부과 기준표(Floating FAF table)를 검토한 후 차기 회합에서 이를 확정하기로 결정하였다.

973 위 논의를 기반으로 하여, 고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 부장, 동영 김○○ 부장, 동진 민○○ 팀장, 범주 박○○ 부장, 에스엠 서○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 장금 임○○ 팀장, 천경 이○○ 이사, 팬오션 윤○○ 부장, 흥아 차○○ 부장 및 동정협 박○○ 국장은 2018. 10. 17.(흥아 회의실) 영업팀장 회합에서 한국발 동남아착 수출 항로 전체에서 연동 유류할증료(Floating FAF')를 2019. 1. 1. 부터 도입하기로 합의하였다. 연동 유류할증료 부과 기준표는 당시 싱가폴 벙커(IFO 380) 유가 US$350을 기준으로 삼은 후 US$25를 구간값으로 설정하고 유가가 해당 구간을 넘어설 때마다 US$10을 추가로 징수하는 방식으로 작성되었다. 그리고 연동 유류할증료는 매분기가 개시되기 전월에 이전 3개월 싱가폴 벙커 유가의 평균값을 기준으로 결정하기로 하였다. 예를 들어, 2009년 1/4분기에 적용할 연동 유류할증료는 2008년 9월, 10월, 11월 동안의 싱가폴 벙커 유가의 평균값을 기준으로 결정하는 것이며, 만일 그 평균값이 US$385라면 US$20이 2009년 1/4분기에 적용할 연동 유류할증료가 된다.

974 동정협 사무국은 이러한 연동 유류할증료 부과 기준표를 위 2018. 10. 17. 회합의 결과를 정리한 회의록과 함께 2018. 10. 18. 이메일로 위 피심인들에게 전송하였다.

<표 472> 2018. 10. 17. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-660호증)

가. Floating 기반의 FAF(유류할증료) 도입

555) 해당 회합의 결과를 정리한 회의록에 따르면, 동영은 "사전양해 후 불참"하였으나 동정협 사무국을 통하여 2018. 9. 18. 이메일로 해당 회합의 회의록을 전달받았다.

• 아래의 내용으로 사실상 확정하고 최종검토 후 차기 회의에서 리컨펌 예정
- 대상: 동남아 전구간
- 발효일: 2019년 1월 1일
- 요율: 싱가폴벙커(IFO 380)유가 USD 350을 기준값으로, 25달러 단위 Scale 책정하고, 10달러씩 FAF 추가징수(첨부파일참조)
- 리뷰: IADA 방식으로, 분기마다 분기개시 전월에 이전 3개월 유가평균을 기준으로 요율 공지(예: 1/4 분기라면 9,10,11월 기준으로 12월초에 공지)

● 자세한 배경 및 세부사항은 아래 참조
- 유가가 350불을 넘어서면서 경영환경을 압박하였기 때문에, Floating FAF 시작점을 350불로 하는데 다수선사 공감함.
- 매월 요율 리뷰하자는 의견 있었으나, 머스크 등 에서 분기 이상의 리뷰기간을 갖는 점, 시장에 일정한 기준을 적용해야 하는 점, 업무부담과 혼선 등을 감안하여 분기 단위로 리뷰키로 함
- 유가 기준은 가장 많이 이용하고 저렴한 싱가폴벙커로 하는데 다수선사 공감함

● 2019년부터 Floating FAF가 적용된다는 사실을 화주들이 인지할 수 있도록 홍보에 필요한 조치를 지속시행키로 함

<표 473> "동남아 FAF TABLE" (2018. 10. 18. 동정협 사무국 이메일 첨부자료)

FAF REVIEW ARRANGEMENT (UNIT : US$/380CST)

FAF QUANTUM (US$) WEIGHTED AVERAGE			20'	40'	LCL
$1.00	-	$349.99	0.00	0.00	0.00
$350.00	-	$374.99	10.00	20.00	2.00
$375.00	-	$399.99	20.00	40.00	2.50
$400.00	-	$424.99	30.00	60.00	3.00
$425.00	-	$449.99	40.00	80.00	3.50
$450.00	-	$474.99	50.00	100.00	4.00
$475.00	-	$499.99	60.00	120.00	4.50
$500.00	-	$524.99	70.00	140.00	5.00
$525.00	-	$549.99	80.00	160.00	5.50
$550.00	-	$574.99	90.00	180.00	6.00
$575.00	-	$599.99	100.00	200.00	6.50
$600.00	-	$624.99	110.00	220.00	7.00
$625.00	-	$649.99	120.00	240.00	7.50
$650.00	-	$674.99	130.00	260.00	8.00
$675.00	-	$699.99	140.00	280.00	8.50
$700.00	-	$724.99	150.00	300.00	9.00
$725.00	-	$749.99	160.00	320.00	9.50
$750.00	-	$774.99	170.00	340.00	10.00
$775.00	-	$799.99	180.00	360.00	10.50

PERIODICAL REVIEW APPLICABLE PERIOD	REVIEW PERI
1/4분기	9,10,11월
2/4분기	12,1,2월
3/4분기	3,4,5월
4/4분기	6,7,8월
* SIN BUNKER PRICE 기준	

975 이후 위 피심인들은 2018. 10. 26.(천경 회의실) 영업팀장 회합, 2018. 11. 7.(◎◎◎) 영업팀장 회합, 2018. 11. 8.(홍아 회의실) 임원 회합 등 후속 회합에서 위 합의의 준수 여부를 다시 확인하고 그 시행방안을 구체화하였다. 위 피심인들은 2018. 10. 26. 회합 시 일반 컨테이너, 냉동 컨테이너, 특수 컨테이너 등 컨테이너 종류 및 일반화물, 계약화물 등 화물 종류를 가리지 않고 동일한 요율의 연동 유류할증료를 적용하며, 부과 대상 항로에 홍콩, 남중국착 항로도 포함됨을 다시 확인하였다. 또한 2018. 11. 7. 영업팀장 회합에서는 ♠♠♣♣♣♣, ♠♠♠, ○○○

○ 등 소위 ‘ ’ 화주의 입찰 시 연동 유류할증료를 부과하기 위한 공동의 대응 방안을 결정하였다. 즉, 피심인들은 “사무국을 숨은 참조”로 하여 위 화주들에게 “시스템에서 입력/견적된 해상운임과 별도로 Floating FAF를 적용하겠다는 내용의 이메일을 발송”하기로 하였다. 그리고 동정협 사무국이 2018. 10. 18. 발송한 위 연동 유류할증료 부과 기준표를 그대로 화주들에게 보내는 것이 아니라, 각 사가 내용은 유지하되 그 서식은 변경하여 송부하기로 하였다. 또한, 각 사 홈페이지에 위 연동 유류할증료를 도입한다는 사실을 늦어도 2018. 11. 15.까지는 게시하기로 하였다.

<표 474> 2018. 11. 7. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-663호증)

가. Floating FAF(유류할증료) 시행 관련 • 가칭 비딩 관련, 이하와 같이 대응키로 함 - 시스템에서 입력/견적된 해상운임과 별도로 Floating FAF 적용하겠다는 내용의 이메일을 발송함(11월 8일 오전까지 사무국 숨은 참조로) - 발송 메시지 Sample: 귀사의 시스템에서 입력된 해상운임과는 별도로 2019년연중 분기 단위로 유가에 연동되는 변동 유류할증료가 적용됩니다 - 메시지 발송 시 첨부될 FAF Table은 각 사별로 레이아웃을 깔끔하게 보정함(사무국에서 기배포한 FAF Table을 그대로 전달하지 않음) • 가칭 A그룹 선사에서 11월12일 홈페이지에 Floating FAF 시행 공지 예정. 이를 참조로 각 사 자율적으로 정하되, 늦어도 11월15일까지는 완료요망 ❖ 2019년도Floating FAF시행에 대한 화주홍보 지속 강화, 필요조치 시행 요망

976 이후 2018. 11. 29.(천경 회의실) 회합에서 이들 피심인들은 화학화물, 원부자재화물 등 계약화물을 비롯하여 일반화물에 대해서도 연동 유류할증료를 예외없이 운임과 별도로 부과하는 것을 전제로 하여, ○○ 및 ●●의 전자 화물에 대해서는 당시 유가를 기준으로 고정된 유류할증료를 운임에 더하여 견적하기로 하였다.

<표 475> 2018. 11. 29. 임원 회합 회의록 발췌(소갑 제2-666호증)

1) Floating FAF 시행 ● 경과점검 - 수출/수입 예외없이 시행함을 재확인함 - (群)에 한하여 Floating FAF를 운임에 Add-Up 하여 견적함. 이는 원양항로 비중이 높은 화물 특성을 감안한 것임

977 이와 같은 사실은 2018. 9. 18. 동정협 제18-156호 “제33차 수출영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-657호증), 2018. 9. 27. 동정협 제18-161호 “제34차 수출영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-658호증), 2018. 10. 11. 동정협 제18-166호 “제35차 수출영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-659호증), 2018. 10. 18. 동정협 제18-169호 “제36차 수출영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-660호증), 2018. 10. 26. 동정협 제18-175호 “제9차 대표위원회의 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-661호증), 2018. 10. 26. 동정협 제18-179호 “제37차 수출영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-662호증), 2018. 11. 7. 동정협 제18-187호 “제38차 수출영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-663호증), 2018. 11. 20. 동정협 제18-193호 “제40차 수출영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-665호증), 2018. 11. 30. 동정협 제18-202호 “제11차 대표위원회의 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-666호증), 2018. 12. 4. 동정협 제18-204호 “제42차 수출영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-667호증) 등을 통하여 인정된다.

(나) 수입 항로 관련 합의

① 1월 최저운임 합의

978 피심인 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아 및 동정협[556]은 2018. 1. 5., 2018. 1. 10., 2018. 1. 22., 2018. 1. 30. ◎◎◎, 남성 회의실 등지에서 회합을 갖고 동남아발 한국착 수입 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 인상·유지하기 위하여 세코우발 수입 항로의 일반화물 및 가구, 조명화물과 태국·호치민발 우든팰릿화물의 최저운임을 공동으로 결정하고 세코우발 항로는 2018. 1. 26., 태국·호치민발 항로는 즉시(태국발 항로) 또는 2018년 2/4분기(호치민발 항로)부터 시행하기로 합의하였다. 이후 위 피심인들은 2018. 2. 8., 2018. 2. 23. 등 후속 회합에서 위 합의의 준수 여부를 상호 감시·점검하였다.

556) 동영은 2018. 1. 5., 2018. 1. 10. 및 2018. 1. 30. 회합에 참석하지 않았으나, 해당 회합의 결과를 정리한 회의록을 동정협 사무국을 통하여 각각 2018. 1. 8., 2018. 1. 10. 및 2018. 1. 30. 이메일로 전달받았다.

979 위 피심인들이 합의한 셰코우발 수입 항로의 일반화물, 가구 및 조명화물과 태국·호치민발 우든팰릿화물의 최저운임 가이드라인은 아래 <표 476> 내지 <표 478>과 같다.

<표 476> (기본)세부 항로별 일반화물 최저운임 결정내역

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임
수입	셰코우발 항로	부산	US$200/TEU, US$400/FEU
		인천	US$150/TEU, US$300/FEU

<표 477> (특별)계약화물에 대한 최저운임 결정 내역

수출입 구분	화물명	항로(항구)명	최저운임
수입	가구,조명화물	셰코우-부산,인천	US$100/TEU, US$200/FEU

<표 478> (특별)계약화물에 대한 최저운임 결정 내역

수출입 구분	화물명	항로(항구)명	최저운임	시행일
수입	우든팰릿화물	태국	US$100/TEU, US$200/FEU	2018. 1. 30.
		호치민	US$10/TEU, US$20/FEU (ECRS 별도징수)	2018년 2/4분기

980 이와 같은 사실은 2018. 1. 8. 동정협 제18-04호 “제1차 대표위원회 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-609호증), 2018. 1. 10. 동정협 제18-06호 “제1차 수입영업팀장회의록”문건 및 이메일(소갑 제2-668호증), 2018. 1. 22. 동정협 제18-13호 “제2차 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-669호증), 2018. 1. 30. 동정협 제18-17호 “제3차 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-670호증), 2018. 2. 26. 동정협 제18-28호 “제5차 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-671호증)등을 통하여 인정된다.

② 1월 ECRS 도입 합의

981 피심인 고려, 남성, 동영[557], 동진, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2018. 1. 5., 2018. 1. 10., 2018. 1. 22., 2018. 1. 30., 2018. 2. 8., 2018. 2. 23., 2018. 3. 7., 2018. 3. 21. 고려 회의실, 장금 회의실 등지에서 회합을 갖고 동남아발 한국착 수입 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 인상·유지하기 위하여 부대운임의 한 종류로 US$20/TEU, US$40/FEU의 긴급수지개선부대비(Emergency Cost Recovery Surcharge; ECRS)를 도입하여 2018. 2. 5.~2018. 2. 9.부터 시행하기로 합의하였다.

982 이와 같은 사실은 2017. 12. 22. 동정협 제17-194호 "제30차 수입영업팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-608호증), 2018. 1. 10. 동정협 제18-06호 "제1차 수입영업팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-668호증), 2018. 1. 8. 동정협 제18-04호 "제2차 대표위원회 회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-609호증), 2018. 1. 22. 동정협 제18-13호 "제2차 수입영업팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-669호증), 2018. 1. 22. 범주 박○○ 이메일 "동정협 긴급회의 내용 전달 (2018.01.22.)" 문건(소갑 제2-272호증), 2018. 1. 30. 동정협 제18-17호 "제3차 수입영업팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-670호증), 2018. 2. 8. "동남아정기선사협의회 2018년도 정기총회 회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-615호증), 2018. 2. 26. 동정협 제18-28호 "제5차 수입영업팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-271호증), 2018. 3. 7. 동정협 제18-38호 "제6차 수입영업팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-273호증), 2018. 3. 22. 동정협 제18-48호 "제7차 수입영업팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-274호증), 2018. 4. 5. 동정협 제18-55호 "제8차 수입영업팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-275호증), 2018. 4. 11. 동정협 제18-59호 "제9차 수입영업팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-276호증), 2018. 1. 17., 1. 18., 1. 22., 1. 25. 피심인 수입 영업팀장 카카오톡 단체 채팅방 대화내역(소갑 제2-277호증) 등을 통하여 인정된다.

③ 3월 최저운임 합의

557) 동영은 회합에 직접 참석하지는 않았으나 동정협 사무국을 통하여 각 회합의 결과를 정리한 회의록을 매번 받아보았다.

983 피심인 고려, 남성, 동영[558], 동진, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2018. 3. 7.(◎◎◎) 영업팀장 회합에서 호치민발 수입 항로의 톱밥·캐슈넛·우드칩·사료·타피오카화물 및 우든팰릿화물의 최저운임을 아래 <표 479>와 같이 공동으로 결정하고 이를 2018. 3. 26.(톱밥·캐슈넛·우드칩·사료·타피오카화물) 및 2018년 3/4분기(우든팰릿화물)부터 시행하기로 합의하였다.

<표 479> (특별)계약화물에 대한 최저운임 결정 내역[559]

수출입 구분	화물명	항로(항구)명	최저운임	시행일
수입	톱밥,캐슈넛,우드칩,사료,타피오카화물	호치민	US$30/TEU, US$60/FEU (ECRS 별도징수)	2018. 3. 26.
	우든팰릿 화물	호치민	US$30/TEU, US$60/FEU (ECRS 별도징수)	2018. 3/4분기

984 아울러 위 12개 피심인들[560]은 2018. 3. 21.(선주협회) 영업팀장 회합에서 지난 2018. 3. 7. 회합 시 운임인상을 추진하기로 의견을 모았던 세코우발 수입 항로의 주력 화물인 선풍기 화물에 대하여 아래 <표 480>과 같이 최저운임을 공동으로 결정하고 이를 2018. 3. 22.부터 시행하기로 합의하였다.

<표 480> (특별)계약화물에 대한 최저운임 결정 내역

수출입 구분	화물명	항로(항구)명	최저운임
수입	선풍기 화물	샤오란,롱치,종샨	US$250/FEU (ECRS 별도징수)
		그 외 항구	US$300/FEU (ECRS 별도징수)

985 이와 같은 사실은 2018. 3. 7. 동정협 제18-38호 “제6차 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-673호증), 2018. 3. 22. 동정협 제18-48호 “제7차 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-674호증), 2018. 4. 5. 동정협 제18-55호

558) 동영은 회합에 직접 참석하지는 않았으나 동정협 사무국을 통하여 각 회합의 결과를 정리한 회의록을 매번 받아보았다.
559) 이는 기존 최저운임 가이드라인 대비 US$20/TEU, US$40/TEU씩 인상한 것이었다.
560) 해당 회합의 결과를 정리한 회의록에 따르면, 에이치엠엠은 “사전양해 후 불참”하였으나 동정협 사무국을 통하여 2018. 3. 22. 이메일로 위 회의록을 전달받았으며, 이후 2018. 4. 4. 회합에 참석하여 위 합의를 재확인하였다.

"제8차 수입영업팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-675호증) 등을 통하여 인정된다.

④ 4월 최저운임 합의

986 피심인 고려, 남성, 동영[561], 동진, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2018. 4. 11.(장금 회의실) 영업팀장 회합에서 아래 <표 481> 및 <표 482>와 같이 태국발 수입 항로의 일반화물, PB화물, 우든팰릿화물에 대한 최저운임을 공동으로 결정하여 이를 2018. 5. 1.부터 시행하기로 합의하였다.

<표 481> (기본)세부 항로별 일반화물 최저운임 결정내역[562]

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임
수입	태국발 항로	부산,울산.광양	US$130/TEU, US$260/FEU (ECRS 별도징수)
		인천,평택	US$230/TEU, US$460/FEU (ECRS 별도징수)

<표 482> (특별)계약화물에 대한 최저운임 결정 내역

수출입 구분	화물명	항로(항구)명	최저운임
수입	PB 화물	태국	US$300/FEU (ECRS 별도징수)
	우든팰릿 화물	태국	US$100/TEU, US$200/FEU (ECRS 별도징수)

987 이후 위 12개 피심인들은 2018. 4. 24.(◎◎◎) 영업팀장 회합에서 하이퐁발 수입 항로의 플리우드 화물에 대하여 아래 <표 483>과 같이 당시 최저운임에서 TEU당 US$50을 인상한 수준으로 최저운임을 공동 결정하고 이를 2018. 5. 8.부터 시행하기로 합의하였다.

561) 동영은 회합에 직접 참석하지는 않았으나 동정협 사무국을 통하여 각 회합의 결과를 정리한 회의록을 매번 받아보았다.
562) 2017년 합의된 최저운임 가이드라인과 비교해보면 태국발 일반화물의 경우 US$30/TEU씩, 태국발 PB화물의 경우 US$50/FEU씩 인상되었다.

<표 483> (특별)계약화물에 대한 최저운임 결정 내역

수출입 구분	화물명	항로(항구)명	최저운임
수입	플리우드화물	하이퐁	US$100/FEU (ECRS 별도징수)

988 이와 같은 사실은 2018. 4. 11. 동정협 제18-59호 “제9차 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-676호증), 2018. 4. 24. 동정협 제18-65호 “제10차 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-678호증) 등을 통하여 인정된다.

⑤ 5월 최저운임 합의

989 피심인 고려, 남성, 동영[563], 동진, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아 그리고 동정협은 2018. 5. 16.(◎◎◎) 영업팀장 회합에서 2018. 6. 1.부터기 합의한 최저운임 수준으로 태국발 일반·PB·우든팰릿화물의 시장운임을 인상하기로 결의함과 동시에, 이 항로의 냉동화물에 대해서는 아래 <표 484>와 같이 최저운임을 결정하고 이를 2018. 6. 1.부터 시행하기로 합의하였다.

<표 484> (특별)계약화물에 대한 최저운임 결정 내역

수출입 구분	화물명	항로(항구)명	최저운임
수입	냉동화물	태국	US$600/FEU

990 이와 같은 사실은 2018. 5. 16. 동정협 제18-73호 “제11차 수입영업팀장회의” 문건 및 이메일(소갑 제2-626호증), 2018. 5. 24. 동정협 제18-77호 “제12차 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-632호증), 2018. 6. 4. 동정협 제18-82호 “제13차 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-635호증), 2018. 6. 20. 동정협 제18-88호 “제14차 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-679호증), 2018. 7. 4. 동정협 제18-102호 “제15차 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-680호증), 2018. 8. 13. 동정협 제18-137호 “제18차 수입영업팀장회의록” 문건

563) 동영은 회합에 직접 참석하지는 않았으나 동정협 사무국을 통하여 각 회합의 결과를 정리한 회의록을 매번 받아보았다.

및 이메일(소갑 제2-683호증), 2018. 8. 30. 동정협 제18-147호 “제19차 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-684호증), 2018. 9. 11. 동정협 제18-152호 “제20차 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-685호증), 2018. 9. 20. 동정협 제18-159호 “제21차 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-690호증) 등을 통하여 확인된다.

⑥ 6월 ECRS 인상 합의

991 피심인 고려, 남성, 동영[564], 동진, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아 그리고 동정협은 2018. 5. 24., 2018. 6. 4., 2018. 6. 20., 2018. 7. 4., 2018. 7. 12. ◎◎◎, 장금 회의실, 천경 회의실 등지에서 회합을 갖고 동남아발 한국착 수입 항로에서의 정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 인상·유지하기 위하여 부대운임의 한 종류인 긴급수지개선부대비(Emergency Cost Recovery Surcharge; ECRS)를 인상하여 2018. 7. 15.부터 시행하기로 합의하였다. 아울러 각 피심인 홈페이지에 긴급수지개선부대비 인상 사실을 게재하는 방법 등을 통하여 화주에게 인상 사실을 통지하기로 하였다. 이후 위 피심인들은 2018. 7. 18., 2018. 7. 30., 2018. 8. 1., 2018. 8. 13., 2018. 8. 16., 2018. 8. 29. 등 후속 회합에서 위 합의의 준수 여부를 상호 감시·점검하였다.

992 특히 피심인들의 긴급수지개선부대비 인상 통지 이후 동정협 사무국 김○○은 2018. 7. 12. 14:26 아래 <표 485>와 같이 위 피심인 소속 수입영업팀장들 간 카카오톡 단체 채팅방에 ○○○○○○○○○○○에서 동정협 사무국에게 긴급수지개선부대비 인상에 대한 내용을 알려달라고 문의하였음과 이에 대해 “저희가 가이드한 것이 아니라 선사들의 자발적인 인상으로 선사에 문의하시라고 응대”하였음을 알렸다. 이와 함께 “절대로 화주 측에 선사들의 공동행위나 동정협에서 협의가 되었다. 이런 식으로 안내가 나가지 않도록 단도리해 주시기 바란다”고 당부하였고, 회의록이 화주 측에 “절대로 유출되지 않도록 해달라”고 하였다. 이에 고려 안○○, 에스엠 이○○, 장금 신○○, 팬오션 김○○, 흥아 오○○, 범주 박○○,

564) 동영은 회합에 직접 참석하지는 않았으나 동정협 사무국을 통하여 각 회합의 결과를 정리한 회의록을 매번 받아보았으며, 합의 실행 여부 점검 대상에도 포함되어 있었다.

동진 민○○ 등은 알겠다고 답변하였다.

993 한편 위 ○○○○○○○○○○○의 항의가 계속되자 동정협 사무국 김○○과 박○○은 위 채팅방에 이에 대한 대응요령을 공유하였다. 김○○은 “선사간 합의, 협회 가이드 이런 얘기만 나오지 않게 부탁드린다”고 하였으며, 박○○은 “선사 담합의혹을 제기하면, 물론 그렇게 보여지는 측면도 있을 것이다. 그런데 원양을 봐라. 결국 시차를 두고 확산되는 것이지, 같이하고 이런 것이 아니다. 선사들 담합이 가능할 것 같으면 적자에 허덕일 리가 없지 않느냐”고 대응할 것을 알려주었다.

<표 485> 2018. 7. 12.~7. 13. 영업팀장 카카오톡 단체 채팅방 발췌(소갑 제2-689호증)

* 출처: 흥아 오○○ 부장 휴대폰

994 아울러 위 대응 요령에 따라 팬오션 김○○은 2018. 7. 24. 아래 <표 486> “[공지] 일부 화주 협회의 선사간 담합 의혹 관련 대응 요청” 이메일을 자사 수입영업팀, 수출영업팀 등에 보냈다. 이메일에 따르면, 팬오션 김○○은 ○○○○○○○○○○○○의 항의에 대응할 때 “선사간 협의 또는 협회 등 담합이 예상되는 답변은 절대 삼가 해”줄 것을 당부하였다.

<표 486> 2018. 7. 24. 팬오션 김○○의 이메일 발췌(소갑 제2-687호증)

* 출처: 팬오션

995 이후 에이치엠엠 박○○ 차장은 2018. 7. 26. 10:50 동정협 박○○ 사무국장에게 아래 <표 487>과 같이 이메일을 보냈다. 이는 ○○○○○○○○○○○○의 사무장이 2018. 7. 26. 에이치엠엠을 방문하여 위 긴급수지개선부대비의 인상 근거 및 인상 주체에 대하여 질문하였음 알리면서, 그 “대응방향에 대한 조언”을 구하기 위함이었다.

996 위 에이치엠엠의 이메일에 대하여 동정협 사무국 김○○은 2018. 7. 26. 11:32 아래 <표 487>과 같이 이메일을 보내어 답변하였다. 김○○은 답변에서 “저희 협의회 수입회의에서 팀장님들이 협의하시어 함께 긴급부대비를 도입한 상황”이나, 이에 대해 “저희 협의회에서 가이드가 나갔다거나, 위와 같이 선사들이 함께 협의

를 해서 인상을 했다고 화주 혹은 협회에 통지가 된다면 공정위에 제소를 해서 문제가 크게 불거질 수도 있고, 추후 국적선사들이 함께 부대비를 도입하거나 인상을 할 때 분명히 큰 어려움을 작용"할 수 있다고 지적하였다. 그러므로 "절대로 위와 같은 얘기가 나가지 않도록 유의"하여 주길 바란다고 당부하면서, "현대상선의 자체적인 결정이라는 점을 강조"하라고 조언하였다. 이에 에이치엠엠 박○○은 2018. 7. 26. 16:13 "Guide 감사 드리며, 내용 잘 숙지해서, 적절히 대응토록 하겠습니다"라고 이메일을 보냈다.

<표 487> 2018. 7. 26. 에이치엠엠 박○○과 동정협 간 이메일 발췌(소갑 제2-688호증)

< 2018. 7. 26. 10:50 에이치엠엠 박○○의 이메일 >
....
< 2018. 7. 26. 11:32 동정협 김○○의 이메일 >
< 2018. 7. 26. 16:13 에이치엠엠 박○○의 이메일 >

* 출처: 에이치엠엠

997 이와 같은 사실은 2018. 5. 24. 동정협 제18-77호 “제12차 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-632호증), 2018. 6. 4. 동정협 제18-82호 “제13차 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-635호증), 2018. 6. 20. 동정협 제18-88호 “제14차 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-679호증), 2018. 6. 20. 팬오션 이○○ 이메일 “[수입영업팀] 동정협 회의내용 공유” 문건(소갑 제2-686호증), 2018. 7. 4. 동정협 제18-102호 “제15차 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-680호증), 2018. 7. 16. “제6차 대표위원회의 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-646호증), 2018. 7. 18. 동정협 제18-115호 “제16차 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-681호증), 2018. 7. 24. 팬오션 김○○의 이메일 “[공지] 일부 화주 협회의 선사간 담합 의혹 관련 대응 요청” 문건(소갑 제2-687호증), 2018. 7. 26. 에이치엠엠 박○○과 동정협 김○○ 간 이메일 “RE:[에이치엠엠상선] 수입 BUC(유류할증료) 인상” 문건(소갑 제2-688호증), 2018. 8. 1. 동정협 제18-131호 “제17차 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-682호증), 2018. 8. 14. 동정협 제18-137호 “제18차 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-683호증), 2018. 8. 30. 동정협 제18-147호 “제19차 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-684호증), 2018. 6. 18. ~ 7. 13. 피심인 수입 영업팀장 카카오톡 단체 채팅방 대화내역(소갑 제2-689호증) 등을 통하여 인정된다.

⑦ 10월, 11월 최저운임 합의

998 피심인 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2018. 10. 24.(◎◎◎) 영업팀장 회합에서 샤먼발 인천착 항로 일반화물과 태국발 한국착 항로의 PB화물에 대한 최저운임을 아래 <표 488> 및 <표 489>와 같이 공동으로 결정하고 이를 즉시 시행하기로 합의하였다.

<표 488> (기본)세부 항로별 일반화물 최저운임 결정내역

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임
수입	샤먼발 항로	인천	US$80/TEU, US$160/FEU

<표 489> (특별)계약화물에 대한 최저운임 결정 내역

수출입 구분	화물명	항로(항구)명	최저운임
수입	PB화물	태국	US$250/TEU

999 아울러 위 12개 피심인들은 2018. 11. 21.(◎◎◎) 영업팀장 회합에서 샤먼·태국발 한국착 일반화물에 대한 최저운임을 아래 <표 490>과 같이 공동으로 결정하고 이를 즉시 시행하기로 합의하였다.

<표 490> (기본)세부 항로별 일반화물 최저운임 결정내역

수출입 구분	항로명	항구 구분	최저운임
수입	샤먼발 항로	부산,인천	US$60/TEU, US$120/FEU (ECRS 별도)
	태국발 항로	부산	US$100/TEU, US$200/FEU (ECRS 별도)
		인천	US$200/TEU, US$400/FEU (ECRS 별도)

1000 이와 같은 사실은 2018. 10. 10. 동정협 제18-165호 “제22차 수입영업팀장회의” 문건 및 이메일(소갑 제2-691호증), 2018. 10. 24. 동정협 제18-174호 “제23차 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-692호증), 2018. 11. 21. 동정협 제18-196호 “제26차 수입영업팀장회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-695호증) 등을 통하여 인정된다.

⑧ 11월 Floating FAF 도입 합의

1001 피심인 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아 및 동정협은 2018. 10. 29., 2018. 11. 7., 2018. 11. 8., 2018. 11. 21., 2018. 11. 29. ◎◎◎, 천경 회의실 등지에서 회합을 갖고 동남아발 한국착 수입 항로에서의

정기 컨테이너 해상화물운송 가격을 자신들이 원하는 수준으로 인상·유지하기 위하여 부대운임의 한 종류인 연동 유류할증료(Floating Fuel Adjustment Factor; Floating FAF)를 도입하여 2019. 1. 1.부터 시행하기로 합의하였다.

1002 연동 유류할증료는 수출 항로와 마찬가지로 당시 싱가폴 벙커(IFO 380) 유가 US$350을 기준으로 삼은 후 US$25를 구간값으로 설정하고 유가가 해당 구간을 넘어설 때마다 추가금을 징수하되, 그 추가금은 수출 항로에서의 US$10이 아닌 US$5로 하기로 결정하였다.

1003 이와 같은 사실은 2018. 10. 29. 동정협 제18-180호 "제24차 수입영업팀장회의" 문건 및 이메일(소갑 제2-693호증), 2018. 11. 7. 동정협 제18-188호 "제25차 수입영업팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-694호증), 2018. 11. 9. 동정협 제18-190호 "제10차 대표위원회의 회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-664호증), 2018. 11. 21. 동정협 제18-196호 "제26차 수입영업팀장회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-695호증), 2018. 11. 30. 동정협 제18-202호 "제11차 대표위원회의 회의록" 문건 및 이메일(소갑 제2-666호증) 등을 통하여 인정된다.

(다) 합의의 실행

1004 피심인들은 위와 같이 합의한 한-동남아 항로의 컨테이너 해상운송 서비스에 대한 최저운임 가이드라인, THC 인상, ECRS·EBS 도입 및 인상을 각 합의 시 결정한 시행일 이후부터 화물운송 계약 시 적용하거나 운임 결정의 기준으로 삼음으로써 합의를 실행하였다. 이는 전술하였듯이 합의 이후의 수 차례의 회합을 통해 최저운임 가이드라인, THC 인상, ECRS·EBS 도입 및 인상의 실행 여부를 지속적으로 상호 감시·점검하고 피심인 스스로 합의 준수 상황 및 운임 인상 효과를 평가한 사실 등을 통하여 확인할 수 있다.

1005 ㉮ 피심인들은 2018년의 경우 각 세부항로별 최저운임을 기반으로 하면서 부대운임의 도입·인상을 통하여 수지개선을 도모하였다. 우선, 한국발 동남아착

수출 항로에서의 1월 긴급유류할증료(EBS) 도입 합의와 관련하여, 2018. 2. 6. 영업팀장 회합 시 “베트남, 방콕, 인도네시아 항로는 원만하게 시행 중”, 2018. 2. 21. 영업팀장 회합 시 “말레이시아도 비교적 원만하게 징수” 중이고 “홍콩, 남중국의 징수율이 약 20~30% 수준”임을 확인하였다.

1006 6월 긴급수지개선부대비(ECRS) 도입 합의의 경우, 2018. 7. 9. 영업팀장 회합 시 “전 회원사 홈페이지 게재 완료”하였음을 확인하였으며 위 부대운임 시행일 이후 개최된 2018. 7. 25. 영업팀장 회합 시 “홍콩, 남중국 지역 징수율이 높아지고 있음”과 “중소화주 대상으로도 징수율이 높아지고 있음”을 확인하였다.

1007 아울러 아래 <표 491>에서 보는 바와 같이 범주의 EBS 도입 시행일을 제외[565]하고는 각 피심인들이 실제 도입한 EBS 및 ECRS의 요금과 도입 시행일이 피심인들이 합의한 내용과 일치한다.

<표 491> 2018. 1월 EBS 도입, 2018. 6월 ECRS 도입 합의 관련 피심인별 실행 내역[566]

	EBS[567] 도입	시행일	ECRS 도입	시행일
고려	US$30/TEU US$60/FEU	2018. 2. 5.	-	-
남성	-	-	US$50/TEU, US$100/FEU	2018. 7. 20.
동영	-	-	US$50/TEU, US$100/FEU	2018. 7. 20.
동진	US$30/TEU US$60/FEU	2018. 2. 5.	US$50/TEU, US$100/FEU	2018. 7. 20.
범주	US$30/TEU	2018. 2. 9.	-	-
장금	US$30/TEU US$60/FEU	2018. 2. 1.	-	-
천경	US$30/TEU US$60/FEU	2018. 2. 5.	US$50/TEU, US$100/FEU	2018. 7. 20.
팬오션	US$30/TEU US$60/FEU	2018. 2. 5.	US$50/TEU, US$100/FEU	2018. 7. 20.
에이치엠엠	-	-	-	-
흥아	-	-	-	-

565) 2018. 2. 1.~2. 5.부터 시행하기로 합의하였으나, 범주는 합의된 시행일로부터 4일이 지난 2018. 2. 9. 시행하였다.

에스엠	US$30/TEU US$60/FEU	2018. 2. 1.	US$50/TEU, US$100/FEU	2018. 7. 20.

1008 한편, 한-동남아 수출·입 항로에 공통으로 적용된 2018년 5월 THC 인상 합의와 관련하여, 2018. 6. 5. 영업팀장 회합 시 모든 선사가 위 부대운임 인상에 대하여 각 사 홈페이지에 공지를 완료하였음을 확인하였고, 2018. 6. 28. 영업팀장 회합에서도 "전반적으로 부작용 없이 진행 중"이라고 평가하였다.

1009 아울러 아래 <표 492>에서 보는 바와 같이 각 피심인들이 실제 인상한 컨네이너 종류별 THC 요금과 인상 시행일이 피심인들의 합의한 내용과 거의 일치한다.[568]

566) 피심인 제출자료에 따라 작성하였는데, 빈칸은 제대로 화주들에게 EBS 및 ECRS를 징수하지 않았다거나 자료를 가지고 있지 않다는 등의 이유로 제출을 누락한 경우이다. 그러나 위에서 언급한 바와 같이 피심인들이 화주들에게 EBS 및 ECRS 도입을 공지하였음이 확인된다. 예를 들어 남성의 경우 아래와 같이 2018. 2. 3.부터 US$30/TEU, US$60/FEU의 EBS를 징수한다고 공지하였다.

남성의 긴급유류할증료 부과 공지

NAMSUNG

NAMSUNG SHIPPING CO., LTD.
17th Floor, Janggyo Bldg. 1 Janggyo-dong, Jung-gu, Seoul, Korea
www.namsung.co.kr / Tel.82-2-772-8800 Fax.02-756-5146

긴급 유류 할증료 조정 안내

1. 귀사의 일익 번창함을 기원합니다.
평소 당사를 애용하여 주시는 화주 여러분께 깊은 감사의 말씀을 드립니다.
2. 최근 컨테이너 정기선 서비스는 최근 급속한 유가 상승에 따른 운항 원가 증가로 인해 원활한 대 화주 서비스 제공에 어려운을 겪고 있는 상황입니다.
3. 이에 당사는 보다 안정적인 해상운송 서비스를 제공하기 위하여 불가피하게 하기 지역에 대해 EBC(Emergency Bunker Charge)를 적용할 예정이오니 많은 협조를 부탁드립니다.
자세한 사항은 아래 내용을 참조하시길 바랍니다.

=== 아 래 ===

- 시행 대상 : 한국 발 홍콩, 남중국, 동남아 항 수출화물
- 시행 일자 : 2018년 2월 3일(선적지 출항일 기준)
- RATE : 20ft USD 30, 40ft USD60
- 징수지역 : 선적지(PREPAID)

3. 앞으로도 대 화주 서비스 향상에 배전의 노력을 기울이겠습니다.
4. 감사합니다.

남성해운 주식회사

567) 선사별로 이를 EBC, CRC로 칭하는 경우도 있었다.

568) 2018. 7. 1.부터 THC 인상을 시행하기로 합의하였으나, 범주, 장금, 천경 및 에이치엠엠이 합의된 시행일보다 1일 내지 2일 늦은 시기에 THC 인상을 시행하였으며, 에스엠의 경우 냉동컨테이너의 THC 요금을 합의된 금액보다 1,000원/TEU 및 1,000원/FEU 더 인상하였다. 이러한 점을 제외하고는 각 피심인들의 컨테이너별 인상된 THC 요금과 인상 시행일이 합의된 내용과 일치한다.

<표 492> 2018. 5월 THC 인상 합의 관련 피심인별 실행 내역

	인상된 일반컨테이너 THC	인상된 냉동컨테이너 THC	인상된 특수컨테이너 THC	시행일
고려	130,000원/TEU 180,000원/FEU	230,000원/TEU 345,000원/FEU	160,000원/TEU 220,000원/FEU	2018. 7. 1.
남성	130,000원/TEU 180,000원/FEU	230,000원/TEU 345,000원/FEU	160,000원/TEU 220,000원/FEU	2018. 7. 1.
동영	130,000원/TEU 180,000원/FEU	233,000원/TEU 345,000원/FEU	160,000원/TEU 220,000원/FEU	2018. 7. 1.
동진	130,000원/TEU 180,000원/FEU	230,000원/TEU 345,000원/FEU	160,000원/TEU 220,000원/FEU	2018. 7. 1.
범주	130,000원/TEU 180,000원/FEU	230,000원/TEU 345,000원/FEU	160,000원/TEU 220,000원/FEU	2018. 7. 2.
장금	130,000원/TEU 180,000원/FEU	230,000원/TEU 345,000원/FEU	160,000원/TEU 220,000원/FEU	2018. 7. 2.
천경	130,000원/TEU 180,000원/FEU	230,000원/TEU 345,000원/FEU	160,000원/TEU 220,000원/FEU	2018. 7. 2.
팬오션	130,000원/TEU 180,000원/FEU	230,000원/TEU 345,000원/FEU	160,000원/TEU 220,000원/FEU	2018. 7. 1.
에이치엠엠	130,000원/TEU 180,000원/FEU	230,000원/TEU 345,000원/FEU	160,000원/TEU 220,000원/FEU	2018. 7. 3.[569]
흥아	130,000원/TEU 180,000원/FEU	230,000원/TEU 345,000원/FEU	160,000원/TEU 220,000원/FEU	2018. 7. 1.
에스엠	130,000원/TEU 180,000원/FEU	231,000원/TEU 346,000원/FEU	160,000원/TEU 220,000원/FEU	2018. 7. 1.

1010 ㉯ 피심인들은 2018년 동남아발 한국착 수입 항로에서도 각 세부 항로 및 화물별 최저운임에 대한 수시 합의를 기초로 부대운임의 도입·인상을 통하여 수지개선을 도모하였다. 2018년에 이루어진 세부 항로 및 화물별 최저운임 합의와 관련하여, 2018. 1. 30. 영업팀장 회합 시 “셰코우 운임회복기조에 이상 없음”을 확인하였다. 또한, 2018. 2. 23. 영업팀장 회합 시에도 샤먼발 항로의 경우 “전반적으로 가이드라인 준수에 이상 없으며 원만하게 진행 중”이고 셰코우발 항로의 경우 “가이드라인 준수율은 평균 약 60% 수준”이며 호치민발 항로의 경우 “일정 수준에서 가이드라인이 준수되고 있는 등 전반적인 기조는 나쁘지 않다”고 평가하였다. 2018. 3. 7. 영업팀장 회합 시 샤먼발 항로는 “전반적으로 가이드라인 준수에 이상이 없고”, 태국발 항로의 경우 “대체적으로 원만하게 진행 중”임을 확인하였다. 2018. 3. 21. 영업팀장 회합에서도 위와 유사하게 샤먼·하이퐁·호치민·태국발 수입 항로에서 전반적으로 원만하게 최저운임 가이드라인이 준수 중임을 확인하였다.

569) 수출 항로를 기준으로 한 것이며, 수입 항로의 경우 2018. 7. 1.부터 인상된 THC를 적용하였다.

1011 피심인들은 2018. 4. 11. 영업팀장 회합 시 샤먼·셰코우발 항로에서 전반적으로 “견조하게 운임을 유지하는 데 무리가 없음”을 확인하였고, 2018. 4. 24. 영업팀장 회합 시에도 샤먼·셰코우·호치민·태국발 항로에서의 최저운임 가이드라인 준수 상황이 “양호한 흐름” 내지 “전반적으로 무난”하다고 평가하였다. 또한 2018. 5. 16. 영업팀장 회합 시 셰코우·하이퐁·호치민발 항로의 경우 전반적으로 특이사항이 없으며, 태국발 항로의 경우 “5월 1일 발효의 운임회복은 소기의 성과를 거둔 것”으로 평가하였다. 셰코우·호치민·하이퐁·태국 등 주요 수입 항로의 전반적인 최저운임 준수 흐름에는 이상이 없음은 2018. 5. 24. 영업팀장 회합, 2018. 6. 4. 영업팀장 회합, 2018. 6. 20. 영업팀장 회합, 2018. 7. 4. 영업팀장 회합에서도 확인되었다.

1012 또한 1월 긴급수지개선부대비(ECRS) 도입 합의와 관련하여, 피심인들은 2018. 1. 25. 카카오톡 단체 채팅방에서 이러한 부대운임 도입 사실의 홈페이지 게재 여부를 상호 점검하였다. 이후 2018. 2. 23. 영업팀장 회합에서는 부대운임이 “대체적으로 원만하게 징수”되고 있다고 평가하였고, 2018. 3. 7. 영업팀장 회합 및 2018. 3. 21. 영업팀장 회합에서는 “전반적으로 원만하게 징수”되고 있다고 평가하였다.

1013 6월 긴급수지개선부대비(ECRS) 인상 합의와 관련하여, 피심인들은 2018. 6. 22. 카카오톡 단체 채팅방에서 이 부대운임 도입 사실의 홈페이지 게재 여부를 상호 점검하였다. 2018. 6. 25. 카카오톡 단체 채팅방 대화 내역에 따르면, 장금, 에이치엠엠, 동영, 에스엠을 제외한 타 선사들은 긴급수지개선부대비 인상 사실을 홈페이지에 게시하였음이 확인되고 장금, 에이치엠엠, 에스엠도 위 채팅방에서 긴급수지개선부대비 인상 사실을 조속히 공지할 것이라고 답변하였다. 이후 2018. 10. 29. 영업팀장 회합에서는 “기존 ECRS 징수율이 상당히 양호”하다고 평가하였고, 2018. 11. 7. 영업팀장 회합에서는 “ECRS 징수가 원활”하다고 평가하였다.

1014 아울러 아래 <표 493>에서 보는 바와 같이 각 피심인들이 실제 도입한 ECRS 요금과 이후 인상한 ECRS 요금 및 ECRS 도입 시행일과 ECRS 인상 시

행일이 피심인들이 합의한 내용과 거의 일치한다.[570]

<표 493> 2018. 1월 ECRS 도입, 6월 ECRS 인상 합의 관련 피심인별 실행 내역[571]

	ECRS 도입	시행일	ECRS 인상	시행일
고려	-	-	-	-
남성	US$20/TEU, US$40/FEU	2018. 2. 9.	US$40/TEU, US$80/FEU	2018. 7. 15.
동영	US$20/TEU, US$40/FEU	2018. 2. 9.	US$40/TEU, US$80/FEU	2018. 7. 15.
동진	US$20/TEU, US$40/FEU	2018. 2. 9.	US$40/TEU, US$80/FEU	2018. 7. 16.
범주	US$20/TEU	2018. 2. 9.	US$40/TEU	2018. 7. 15.
장금	-	-	-	-
천경	US$20/TEU, US$40/FEU	2018. 2. 9.	US$40/TEU, US$80/FEU	2018. 7. 15.
팬오션	US$20/TEU, US$40/FEU	2018. 2. 9.	US$40/TEU, US$80/FEU	2018. 7. 15.
에이치엠엠	-	-	-	-
흥아	-	-	-	-
에스엠	US$20/TEU, US$40/FEU	2018. 2. 4.	US$40/TEU, US$80/FEU	2018. 7. 15.

1015 ㉰ 피심인들은 위와 같이 주기적인 카르텔 회의를 통해서 합의 사항이 제대로 실행되었는지 여부를 피심인들 간 점검 및 감시하는 것에서 더 나아가 2016년 및 2017년과 마찬가지로 동정협 사무국 내지 중립위원회의 감사를 통하여 합의 사항을 준수하도록 하였다. 또한 감사 기능 강화를 통하여 더욱 철저한 운임 합의 준수를 도모하였다.

1016 2018년의 첫 번째 감사(제6차)는 중립위원회가 한국발 동남아착 수출 항로에서 2018년 1/4분기 동안의 방콕·호치민·하이퐁·인도네시아착 수출 화물에 대하여 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션 및 흥아가

570) 에스엠은 ECRS 도입 시행일이 합의된 시행일보다 1일 빠르고, 동진은 ECRS 인상 시행일이 합의된 시행일보다 1일 늦다. 이를 제외하고는 각 피심인들이 실제 도입·부과한 ECRS 요금과 그 시행일이 합의한 내용과 일치한다.

571) 피심인 제출자료에 따라 작성하였는데, 빈칸은 제대로 화주들에게 ECRS를 징수하지 않았다거나 자료를 가지고 있지 않다는 등의 이유로 제출을 누락한 경우이다. 그러나 위에서 검토한 바와 같이 회의록 및 카카오톡 채팅창 등을 통하여 화주들에게 ECRS 도입 및 인상을 공지하였음을 알 수 있다.

합의한 운임을 준수하였는지 여부를 방문 조사한 것이었다.

1017 중립위원회의 감사 결과를 정리한 아래 <표 494>를 살펴보면 위 11개 피심인들의 가이드라인 준수율은 에스엠을 제외하고는 모두 99% 이상이었다.

<표 494> 2018년 1/4분기 기준 피심인별 감사 내역

⑥ 6차 운임감사 (2018.2. ~ 2018.4.30.)

피감선사명	감사일시	감사물량 (TEU)	준수율/ 위반율(%)	벌과금 부과액 및 부과일시	벌과금 납부액 및 납부일시*
고려해운	18.4.24	26,738	99.8 / 0.2	43TEU 4,680,378원	18.05.25 4,680,378원 (추후환급)
남성해운	18.4.12	5,055	99.5 / 0.5	25TEU 2,721,150원	미납
동영해운	18.4.4	1,738	100 / 0	-	
동진상선	18.4.20	3,942	99 / 1	39TEU 4,244,994원	18.05.24 4,244,994원 (추후환급)
범주해운	18.4.6	4,866	99.8 / 0.2	8TEU 870,768원	18.05.21 870,768원 (추후환급)
장금상선	18.4월중	17,657	99.96 / 0.04	7TEU 761,922원	18.07.06 761,922원 (추후환급)
천경해운	18.4.16	6,902	99.8 / 0.2	15TEU 1,632,690원	18.05.31 1,632,690원 (추후환급)
팬오션	18.4.17	2,235	100 / 0	-	
현대상선	18.4.20	19,483	99.9 / 0.1	18TEU 1,959,228원	미납
흥아해운	18.4.26	20,216		-	
SM상선	18.4.23	8,731	66.3 / 33.7	2,945TEU 320,551,470원	미납

* 출처: 동정협

1018 2018년 첫 번째 감사에서도 가이드라인 위반으로 적발된 선사들에게 TEU당 US$100의 벌과금('미이행적립금')을 부과하였다. 위 <표 494> "피심인별 감사 내역" 문건에서 보는 바와 같이 고려, 남성, 동진, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금 및 천경은 각각 43, 25, 39, 8, 7, 15, 18, 2,945TEU의 물량에 대하여 가이드라인을 위반한 것으로 적발되어 각 선사들은 위반 물량에 대하여 TEU당 US$100의 벌과금을 납부하였다. 이에 따라 선사들에게 부과된 총 벌과금은 337,422,600원이며, 실제로 동정협에 납부된 총 벌과금은 12,190,752원[572]에 달하였다.

572) 남성, 에이치엠엠 및 에스엠은 벌과금을 미납하였고, 벌과금을 납부한 선사들도 추후 벌과금을 환급받았다.

1019 두 번째 감사(제7차)는 중립위원회가 2018년 4월부터 5월까지의 기간 동안의 방콕·호치민·하이퐁·인도네시아착 수출 화물에 대하여 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션 및 흥아가 합의한 운임을 준수하였는지 여부를 조사한 것이었다. 다만, 첫 번째 감사와 달리 가이드라인 위반으로 적발된 선사들에게 벌과금을 부과하지는 않았다.

<표 495> 2018년 4월~5월 기준 피심인별 감사 내역

⑦ 7차 운임감사 (2018.6.)

피감선사명	감사일시	감사물량 (TEU)	준수율/ 위반율(%)	벌과금 부과액 및 부과일시	벌과금 납부액 및 납부일시*
고려해운	18.6.19	22,051	100 / 0	부과하지 않음	
남성해운	18.6.8	2,777	99.4 / 0.6		
동영해운	18.6.20	1,300	98.9 / 1.1		
동진상선	18.6.12	3,043	100 / 0		
범주해운	18.6.15	3,221	100 / 0		
장금상선	18.6.14	13,787	99.9 / 0.1		
천경해운	18.6.4	6,011	99.6 / 0.4		
팬오션	18.6.22	1,498	88.8 / 11.2		
현대상선	18.6.8	11,687	100 / 0		
흥아해운	18.6.26	12,985	100 / 0		
SM상선	18.6.18	6,709	89.3 / 10.7		

* 출처: 동정협

1020 한편 2018. 7. 12. 임원 회합에 참석한 고려 성○○ 상무, 남성 오○○ 본부장, 동진 정○○ 이사, 범주 박○○ 이사, 에스엠 전○○ 팀장, 에이치엠엠 이○○ 팀장, 장금 손○○ 상무, 천경 장○○ 상무, 팬오션 윤○○ 팀장 및 흥아 한○○ 이사는 수출 항로에서 2018년 1/4분기 기간 중 가이드라인 위반으로 적발된 선사들이 납부한 벌과금은 각 사에 되돌려주고, 2018년 4월부터 5월까지의 기간 중 가이드라인 위반으로 적발된 건에 대해서는 벌과금을 부과하지 않기로 합의하였다. 대신 2018. 7. 20. 이후부터 긴급수지개선부대비 준수 여부를 중심으로 감사를 재개하기로 하였다.

1021 또한 위 피심인들은 2018. 7. 30. 임원 회합에서는 아래 <표 496>과 같이 2018. 8. 20. 이후 가이드라인 미준수 분에 대하여 벌과금을 부과하기로 하였다.

<표 496> 2018. 7. 30. 임원 회합 회의록 발췌(소갑 제2-651호증)

2) 가이드라인운임정상화 ◦ 8월 20일 발효로 현 해상운임을 기수립된 가이드라인으로 정상화 함. 발효일 이후 미준수 분에 대해서 미이행선납회비(벌과금) 부과됨. 단, 하이퐁은 팀장 회의에서 최소한의 가이드라인 마련하여 줄 것이 권고됨.

1022 이와 같은 사실은 고려의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-39호증), 남성의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-40호증), 동영의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-41호증), 동진의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제 호증, 쪽), 범주의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-42호증), 장금의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-46호증), 천경의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-47호증), 팬오션의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-48호증), 에이치엠엠의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-45호증), 흥아의 THC, EBS, CCF 등 부대운임 변동내역(소갑 제4-49호증), 남성 긴급유류할증료 부과 공지(소갑 제2-697호증), 동정협 운임감사 내역 설명자료(소갑 제4-12호증), 2018. 7. 16. 동정협 제18-110호 “제6차 대표위원회의 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-646호증), 2018. 7. 30. 동정협 제18-128호 “제7차 대표위원회의 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-651호증), 2018. 11. 30. 동정협 제18-202호 “제11차 대표위원회의 회의록” 문건 및 이메일(소갑 제2-666호증), 2018. 12. 5. 팬오션 김○○ 이메일 “금일 공정위 긴급 조사 관련” 문건(소갑 제2-697호증) 등을 통하여 인정된다.

나. 관련 법 규정 및 법리

1) 관련 법 규정

독점규제 및 공정거래에 관한 법률

제19조(부당한 공동행위의 금지) ① 사업자는 계약·협정·결의 기타 어떠한 방법으로도 다른 사업자와 공동으로 부당하게 경쟁을 제한하는 다음 각 호의 어느 하

나에 해당하는 행위를 할 것을 합의(이하 “부당한 공동행위”라 한다)하거나 다른 사업자로 하여금 이를 행하도록 하여서는 아니 된다.

1. 가격을 결정·유지 또는 변경하는 행위

2.～9. (생략)

② 제1항의 규정은 부당한 공동행위가 다음 각호의 1에 해당하는 목적을 위하여 행하여지는 경우로서 대통령령이 정하는 요건에 해당하고 공정거래위원회의 인가를 받은 경우에는 이를 적용하지 아니한다.

1.～6. (생략)

③～⑥ (생략)

제26조(사업자단체의 금지행위) ① 사업자단체는 다음 각호의 1에 해당하는 행위를 하여서는 아니된다.

1. 제19조(부당한 공동행위의 금지) 제1항 각호의 행위에 의하여 부당하게 경쟁을 제한하는 행위

2.～5. (생략)

②～④ (생략)

제58조(법령에 따른 정당한 행위) 이 법의 규정은 사업자 또는 사업자단체가 다른 법률 또는 그 법률에 의한 명령에 따라 행하는 정당한 행위에 대하여는 이를 적용하지 아니한다.

해운법

제29조(운임 등의 협약) ① 외항화물운송사업의 등록을 한 자(이하 “외항화물운송사업자”라 한다)는 다른 외항화물운송사업자(외국인 화물운송사업자를 포함한다)와 운임·선박배치, 화물의 적재, 그 밖의 운송조건에 관한 계약이나 공동행위(외항부정기 화물운송사업을 경영하는 자의 경우에는 운임에 관한 계약이나 공동행위는 제외하며, 이하 “협약”이라 한다)를 할 수 있다. 다만, 협약에 참가하거나 탈퇴하는 것을 부당하게 제한하는 것을 내용으로 하는 협약을 하여서는 아니 된다.

② 외항화물운송사업자(국내항과 외국항에서 해상화물운송사업을 경영하는 외국

인 화물운송사업자를 포함한다)가 제1항의 협약을 한 때에는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 그 내용을 해양수산부장관에게 신고하여야 한다. 협약의 내용을 변경한 때에도 또한 같다.

③·④ (생략)

⑤ 해양수산부장관은 제2항에 따라 신고된 협약의 내용이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하면 그 협약의 시행 중지, 내용의 변경이나 조정 등 필요한 조치를 명할 수 있다. 다만, 제3호에 해당하는 경우에 대한 조치인 때에는 그 내용을 공정거래위원회에 통보하여야 한다.

1. 제1항 단서 또는 국제협약을 위반하는 경우
2. 선박의 배치, 화물적재, 그 밖의 운송조건 등을 부당하게 정하여 해상화물운송질서를 문란하게 하는 경우
3. 부당하게 운임이나 요금을 인상하거나 운항 횟수를 줄여 경쟁을 실질적으로 제한하는 경우

⑥ 제1항에 따라 협약을 체결한 외항화물운송사업자와 대통령령으로 정하는 화주단체(貨主團體)는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 운임과 부대비용 등 운송조건에 관하여 서로 정보를 충분히 교환하여야 하며, 제2항에 따른 신고를 하기 전에 운임이나 부대비용 등 운송조건에 관하여 협의를 하여야 한다. 이 경우 당사자들은 정당한 사유 없이 이를 거부하여서는 아니 된다.

2) 법리

가) 관할권

1023 국외에서 이루어진 행위에 대하여 공정거래법을 적용하기 위해서는 관할권의 존재를 입증해야 한다. 공정거래법 제2조의2는 “이 법은 국외에서 이루어진 행위라도 국내시장에 영향을 미치는 경우에는 적용한다.”라고 규정하고 있다.

1024 공정거래법 제2조의2는 국외행위에 관하여 공정거래법을 적용하기 위한 요건으로 ‘국내시장에 영향을 미치는 경우’를 규정하고 있다. 그런데 현대 사회에서

는 국가 간의 교역이 활발하게 이루어지므로 문제된 행위가 이루어진 국가와 우리나라가 직·간접적인 교역이 있는 이상 이 행위는 국내시장에 어떠한 형태 및 수준으로든 영향을 미치게 된다. 따라서 국외에서의 행위로 인하여 국내시장에 영향이 미친다고 하여 모든 국외행위에 대하여 국내법을 적용할 수 있다고 해석할 경우 국외행위에 대한 법의 적용범위를 지나치게 확장시켜 부당한 결과를 초래할 수 있다.

1025 그러므로 공정거래법 제2조의2에서 말하는 '국내시장에 영향을 미치는 경우'는 문제된 국외행위로 인하여 국내시장에 직접적이고 상당하며 합리적으로 예측 가능한 영향을 미치는 경우로 제한하여 해석하여야 하고, 그 해당 여부는 문제된 행위의 내용·의도, 행위의 대상인 재화 또는 용역의 특성, 거래 구조 및 그로 인하여 국내시장에 미치는 영향의 내용과 정도 등을 종합적으로 고려하여 구체적·개별적으로 판단하여야 한다.[573] 다만 국외에서 사업자들이 공동으로 한 경쟁을 제한하는 합의의 대상에 국내시장이 포함되어 있다면, 특별한 사정이 없는 한 그 합의가 국내시장에 영향을 미친다고 할 것이어서 이러한 국외행위에 대하여는 공정거래법 제19조 제1항 등을 적용할 수 있다.[574]

나) 법령에 따라 행하는 정당한 행위

(1) 의의

1026 공정거래법 제58조(법령에 따른 정당한 행위)에 따라 '다른 법률 또는 그 법률에 대한 명령에 따라 행하는 정당한 행위'에 대하여는 공정거래법이 적용되지 않는다.

1027 여기서 말하는 정당한 행위라 함은 당해 사업의 특수성으로 경쟁제한이 합리적이라고 인정되는 사업 또는 인가제 등에 의하여 사업자의 독점적 지위가 보장되는 반면, 공공성의 관점에서 고도의 공적 규제가 필요한 사업 등에 있어서

573) 대법원 2014. 5. 16. 선고 2012두5466 판결 등 참조
574) 대법원 2006. 3. 24. 선고 2004두11275 판결 등 참조

자유경쟁의 예외를 구체적으로 인정하고 있는 법률 또는 그 법률에 의한 명령의 범위 내에서 행하는 필요·최소한의 행위를 말한다.[575]

(2) 해운법 제29조에 따른 공동행위

1028 해운법 제29조 제1항에서는 외항화물운송사업자로 하여금 다른 외항화물운송사업자와 운임 등 운송조건에 관하여 공동행위를 할 수 있다고 규정하고 있다.[576] 이때, 외항화물운송사업자는 외항화물운송사업의 등록을 한 자를 말하며, 외항화물운송사업에는 국내항과 외국항 사이 또는 외국항과 외국항 사이에서 정해진 항로를 일정한 일정표에 따라 운항하는 외항 정기 화물운송사업 및 외항 부정기 화물운송사업[577]이 모두 포함된다. 다만, 외항 부정기 화물운송사업자의 운임에 관한 공동행위는 허용되지 않는다.

1029 외항 정기 화물운송사업자가 해운법 제29조 제1항 본문에 따른 공동행위를 하거나 기존에 한 공동행위의 내용을 변경한 때에는 같은 법 제29조 제2항에 따라 그 공동행위의 내용을 해양수산부 장관에게 신고하여야 한다. 이 신고는 공동행위를 한 날로부터 30일 이내에 이루어져야 하며, 신고 시에는 협약 신고서, 협약서, 협약 개요서를 함께 제출해야 한다. 신고서는 위 협약서 및 협약 개요서에 공동행위 당사자 모두의 이름을 적어 공동으로 제출할 수 있다.[578]

1030 다만, 외항 정기 화물운송사업자는 위 신고를 하기 전에 해운법 제29조 제6항 및 같은 법 시행규칙 제20조 제7항에 따라 신고할 공동행위의 내용에 관하여 화주단체[579]와 서면으로 협의를 하여야 한다.

575) 대법원 1997. 5. 16. 선고 96누150 판결, 대법원 2009. 6. 23. 선고 2007두19416 판결 참조
576) 다만, 공동행위에 참가하거나 탈퇴하는 것을 부당하게 제한하는 것을 내용으로 하는 공동행위를 하여서는 아니된다.
577) 해운법 제23조에 따르면, 외항 부정기 화물운송사업은 국내항과 국내항 사이를 운항하는 해상화물운송사업과 외항 정기 화물운송사업 이외의 해상화물운송사업을 말한다.
578) 해운법 시행규칙 제20조 제5항
579) 해운법 시행령 제15조 제1항 각 호의 요건을 모두 갖춘 단체로서 해양수산부 장관에게 신고한 단체는 한국무역협회 산하 한국화주협의회가 유일하다.

(3) 해운법에 따라 행하는 정당한 행위

1031 이 사건 12개 국적선사 및 11개 외국적선사는 국내항과 외국항 사이 또는 외국항과 외국항 사이에서 정해진 항로를 일정표에 따라 운항하는 외항 정기 화물운송사업자(이하 '정기선사' 또는 '선사'라 한다)에 해당하므로 해운법 제29조 제1항 규정에 따라 다른 정기선사와 운임 등 운송조건에 관하여 공동행위를 할 수 있다.

1032 따라서 앞서 살펴본 '법령에 따라 행하는 정당한 행위'의 내용과 정기선사로 하여금 운임 등 운송조건에 관하여 공동행위를 할 수 있도록 규정한 해운법 제29조 규정의 내용 등에 비추어 보면, 해운법은 외항 정기 컨테이너 화물운송사업에 있어서 공정거래법 제19조 제1항에 따라 원칙적으로 금지되고 있는 부당한 공동행위를 예외적으로 인정하고 있는 법률에 해당한다.

1033 그러나 운임 등 운송조건에 관한 공동행위가 해운법의 범위 내에서 행하는 필요·최소한의 행위에 해당되지 아니할 때에는 이를 해운법에 따라 행하는 정당한 행위로 볼 수 없으므로 이러한 공동행위는 공정거래법의 적용 대상에서 제외되지 않는다.

다) 부당한 공동행위

1034 공정거래법 제19조 제1항의 부당한 공동행위가 성립하기 위해서는 첫째, 공정거래법 제19조 제1항 각 호의 행위에 대하여 다른 사업자와 계약·협정·결의 기타 어떠한 방법으로든 합의를 하고 둘째, 이러한 합의가 부당하게 경쟁을 제한하여야 한다.

(1) 합의

(가) 합의의 의미

1035 공정거래법 제19조 제1항의 부당한 공동행위는 사업자가 다른 사업자와 공동으로 일정한 거래분야에서 경쟁을 실질적으로 제한하는 같은 항 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위를 할 것을 합의함으로써 성립하는 것이므로, 합의에 따른 행위를 현실적으로 하였을 것을 요하는 것이 아니다.580)

1036 여기서의 '합의'란 복수의 사업자들 사이에 의사의 합치를 말한다. 여기에서 '의사의 합치'라 함은 넓은 의미에서의 합의를 말하는 것으로서 반드시 청약·승낙으로 이루어지는 법률적으로 유효한 계약일 필요는 없고, 의사의 일치가 있었다는 상호인식이나 이해 또는 암묵의 요해, 즉 묵시적 합의까지 포함하는 넓은 개념이다. 즉, 부당한 공동행위에 있어서의 합의는 사업자간의 의사의 연락을 의미하는 것으로서 계약, 협정 등과 같은 명시적 합의뿐만 아니라 사업자간의 양해와 같은 묵시적 합의 내지는 암묵의 요해에 그치는 경우도 포함된다.

(나) 공정거래법 제19조 제1항 제1호에 해당하는 행위

1037 공정거래법 제19조 제1항 제1호에서 말하는 '가격'은 사업자가 제공하는 상품 또는 용역의 대가, 즉 사업자가 거래의 상대방으로부터 반대급부로 받는 일체의 경제적 이익을 가리키는 것으로, 당해 상품이나 용역의 특성, 거래내용 및 방식 등에 비추어 거래의 상대방이 상품 또는 용역의 대가로서 사업자에게 현실적으로 지급하는 것이라면 그 명칭에 구애됨이 없이 당해 상품 또는 용역의 가격에 포함된다.581)

1038 가격에 대한 부당한 공동행위는 매우 다양한 방법으로 이루어져, 가격인상 및 인하, 최저가격·최고가격, 표준가격, 목표가격의 설정 등 가격 자체를 대상으로 하기도 하고 인상·인하율, 이익률이나 리베이트율 설정 등 가격의 구성요소를 대상으로 하기도 하는바, 실제 거래가격을 정하는 기준이 되는 기준가격에 대한 합의 또는 가격에 직접 영향을 미치는 요소에 대한 합의 역시 제19조 제1항 제1호에서 규정하는 가격을 결정 유지 또는 변경하는 행위에 해당한다.582)

580) 대법원 2008. 9. 25. 선고 2007두3756 판결 참조
581) 대법원 2001. 5. 8. 선고 2000두10212 판결 참조

(2) 경쟁제한성

(가) 관련시장의 획정

1039 공정거래법 제19조 제1항 각 호에 규정된 부당한 공동행위에 해당하는지 여부를 판단하기 위해서는, 먼저 경쟁관계가 문제될 수 있는 관련시장을 획정할 필요가 있다.

1040 이와 관련하여, 관련시장은 경쟁관계에 있는 상품들의 범위를 말하는데, 이를 정할 때에는 거래에 관련된 상품의 가격, 기능 및 효용의 유사성, 구매자들의 대체가능성에 대한 인식 및 그와 관련한 구매행태는 물론 공급자들의 대체가능성에 대한 인식 및 그와 관련한 경영의사결정 형태, 사회적·경제적으로 인정되는 업종의 동질성 및 유사성 등을 종합적으로 고려하여 판단하여야 한다.[583]

1041 한편, 부당한 공동행위의 다양성과 그 규제의 효율성 및 합리성 등을 고려하면 관련 상품시장을 획정함에 있어 반드시 실증적인 경제 분석을 거칠 것이 요구되는 것은 아니며, 이를 거치지 아니하였다 하더라도 문제가 된 공동행위의 유형과 구체적 내용, 그 내용 자체에서 추론할 수 있는 경제적 효과, 공동행위의 대상인 상품이나 용역의 일반적인 거래현실 등에 비추어 관련 상품시장을 획정할 수 있다.[584]

(나) 경쟁제한성의 의미

1042 경쟁제한성이란 사업자가 공동으로 어떠한 행위를 함으로써 시장에서의 경쟁이 감소하여 공동행위 참여자의 의사에 따라 가격, 수량, 품질, 기타 거래조건 결정 등에 영향을 미칠 우려가 있는 경우를 말한다.

582) 서울고등법원 2006. 12. 20. 선고 2006누4167 판결 참조
583) 대법원 2007. 11. 22. 선고 2002두8626 판결 등 참조
584) 대법원 2014. 11. 27. 선고 2014두6654 판결 참조

1043 당해 공동행위가 경쟁제한성을 가지는지 여부는 당해 상품의 특성, 소비자의 제품 선택기준, 당해 행위가 시장 및 사업자의 경쟁에 미치는 영향 등 여러 사정을 고려하여 당해 공동행위로 인하여 일정한 거래분야에서 경쟁이 감소하여 가격·수량·품질 기타 거래조건 등의 결정에 영향을 미치거나 미칠 우려가 있는지를 살펴, 개별적으로 판단하여야 한다.[585]

1044 한편 경쟁제한효과만 생기는 것이 명백한 가격·산출량의 결정·조정이나 시장 및 고객의 제한·할당과 같은 경우에는 구체적인 경쟁제한효과에 대한 심사 없이도 위법성을 인정할 수 있다.

1045 가격·산출량의 결정·조정은 직접적으로 소비자로 하여금 높은 가격을 지불하게 하며, 시장 및 고객의 제한·할당도 소비자의 선택가능성을 제한하고 사업자간 경쟁을 감소시켜 결국 가격 상승이나 산출량 제한을 초래하여 경쟁제한효과만 생기는 것이 명백하다.[586]

1046 결국, 사업자들이 공동으로 가격·산출량을 결정 및 조정하거나 시장 및 고객을 제한 및 할당하는 행위는 그 범위 내에서 경쟁을 감소시킴으로써 그들의 의사에 따라 어느 정도 자유로이 가격 및 산출량의 결정에 영향을 미치거나 미칠 우려가 있는 상태를 초래하게 되므로, 그와 같은 사업자들의 공동행위는 특별한 사정이 없는 한 부당하다고 볼 수밖에 없다.[587]

(3) 하나의 공동행위

1047 사업자들이 부당한 공동행위의 기본적 원칙에 관한 합의를 하고 이를 실행하는 과정에서 수차례의 합의를 계속하여 온 경우는 물론, 그러한 기본적 원칙에 관한 합의 없이 장기간에 걸쳐 여러 차례의 합의를 해 온 경우에도 그 각 합의가 단일한 의사에 기하여 동일한 목적을 수행하기 위한 것으로서 단절됨이 없이

585) 대법원 2011. 5. 26. 선고 2008도6341 판결 참조
586) 공동행위 심사기준(2015. 10. 23. 개정 공정거래위원회 예규 235호) 참조
587) 대법원 2009. 3. 26. 선고 2008두21058 판결 참조

계속 실행되어 왔다면, 그 각 합의의 구체적인 내용이나 구성원 등에 일부 변경이 있었다고 할지라도, 그와 같은 일련의 합의는 전체적으로 하나의 부당한 공동행위에 해당한다.[588]

(4) 공동행위의 시기와 종기

1048 부당한 공동행위는 공정거래법 제19조 제1항 각 호의 1에 해당하는 행위를 할 것을 합의함으로써 성립하는 것이므로, 합의에 따른 행위를 현실적으로 하였을 것을 요하는 것이 아니다. 따라서 부당한 공동행위의 개시일(시기)은 특별한 사정이 없는 한 합의일이 되며, 다만 합의한 날을 특정하기 어려운 경우에는 사업자별로 실행개시일이 된다.[589]

1049 부당한 공동행위가 종료한 날(종기)이라 함은 부당하게 경쟁을 제한하는 행위를 하기로 한 합의가 더 이상 존속하지 않게 된 날을 의미하고, 합의가 더 이상 존속하지 않게 되었다 함은 이러한 합의에 정해진 조건이나 기한이 있었는데 그 조건이 충족되거나 기한이 종료한 경우, 당해 사업자가 탈퇴하거나 당사자 사이에 합의를 파기하기로 한 경우 및 사업자들이 합의에 의하여 인상한 가격을 다시 원래대로 환원하는 등 위 합의에 명백히 반하는 행위를 함으로써 더 이상 위 합의가 유지되고 있다고 인정하기 어려운 사정이 있는 경우 등을 의미한다.[590]

1050 특히, 합의에 참가한 일부 사업자가 부당한 공동행위를 종료하기 위해서는 다른 사업자에 대하여 합의에서 탈퇴하였음을 알리는 명시적 내지 묵시적인 의사표시를 하고 독자적인 판단에 따라 담합이 없었더라면 존재하였을 가격수준으로 인하하는 등 합의에 반하는 행위를 하여야 하며, 합의에 참가한 사업자 전부에 대하여 부당한 공동행위가 종료되었다고 하기 위해서는 합의에 참가한 사업자들이 명시적으로 합의를 파기하고 각 사업자가 각자의 독자적인 판단에 따라

588) 대법원 2010. 3. 11. 선고 2008두15169 판결 참조
589) 대법원 2008. 9. 25. 선고 2007두3756 판결 참조
590) 서울고등법원 2004. 11. 24. 선고 2003누9000 판결 참조

담합이 없었더라면 존재하였을 가격수준으로 인하하는 등 합의에 반하는 행위를 하거나 또는 합의에 참가한 사업자들 사이에 반복적인 가격경쟁을 통하여 담합이 사실상 파기되었다고 인정할 수 있을만한 행위가 일정기간 계속되는 등 합의가 사실상 파기되었다고 볼 수 있을만한 사정이 있어야 한다.[591]

1051 또한 가격결정 등의 합의 및 그에 기한 실행행위가 있었던 경우 부당한 공동행위가 종료한 날은 그 합의가 그쳤던 날이 아니라 그 합의에 기한 실행행위가 종료한 날을 의미한다.[592]

라) 사업자단체 금지행위

1052 공정거래법 제26조 제1항 제1호의 사업자단체 금지행위에 해당하는 공정거래법 제19조 제1항 제1호의 가격을 결정·유지 또는 변경하는 행위가 성립하기 위해서는 첫째, 사업자단체의 의사가 존재하고 그 의사가 구성사업자에게 표시되어야 하고, 둘째, 이와 같은 행위가 구성사업자의 행위에 영향을 미치며, 셋째, 그 결과 일정한 거래분야에서 부당하게 경쟁을 제한하여야 한다.[593]

다. 피심인들의 2. 가. 행위의 위법 여부

1) 관할권의 존부

1053 위 2. 가.에서 피심인들이 한국발 동남아착 수출 항로 및 동남아발 한국착 수입 항로의 컨테이너 해상화물운송 서비스에 대한 운임을 합의하고 이를 실행하여 온 행위는 그 행위가 국내에서 이루어졌거나, 해외에서 이루어졌더라도 국내시장에 영향을 미치는 행위에 해당하므로 관할권이 인정된다.

1054 먼저 국내에서 동남아 국가로 수출되는 컨테이너 해상화물운송 서비스에

591) 대법원 2008. 10. 23. 선고 2007두12744 판결 참조
592) 대법원 2006. 3. 24. 선고 2004두11275 판결 참조
593) 대법원 2002. 6. 14. 선고 2000두8905 판결 참조

대하여 살펴보면, 해당 서비스는 출발지인 국내에서부터 도착지인 동남아 국가에 이르기까지 제공되는 일련의 역무의 총합으로 정의될 수 있으며, 여기에는 출발지인 국내에서 행하여지는 컨테이너의 하역이나 추적 등의 역무가 포함되어 있다. 이는 운임의 지급방식이 출발지불 거래인 경우는 물론 도착지불 거래인 경우에도 마찬가지이므로 피심인들의 행위는 명확히 국내시장에 영향을 미치는 행위에 해당된다.[594]

1055 또한 도착지불 거래라고 하더라도 공동행위로 인하여 운임이 인상되면, 인상된 운임은 국내 화주의 부담으로 귀속되거나 화물의 수출 가격에 전가될 것이므로 국내시장에 영향을 미친다고 보아야 한다.

1056 다음으로 동남아 국가에서 국내로 수입되는 컨테이너 해상화물운송 서비스에 대하여 살펴보면, 해당 서비스는 출발지인 동남아로부터 도착지인 국내에 이르기까지 제공되는 일련의 역무의 총합으로 정의될 수 있으며, 여기에는 도착지인 국내에서 행하여지는 컨테이너의 하역이나 추적 등 그 역무가 포함되어 있다. 이는 운임의 지급방식이 도착지불 거래인 경우는 물론 출발지불 거래인 경우에도 마찬가지이므로 피심인들의 행위는 명확히 국내시장에 영향을 미치는 행위에 해당된다.

1057 또한 출발지불 거래라고 하더라도 공동행위로 인하여 운임이 인상되면, 화주는 화물의 해상운송 운임을 고려하여 화물의 가격을 결정하고자 할 것이므로 인상된 운임은 화물의 수입 가격에 영향을 주게 되어 결국 국내시장에 영향을 미친다고 보아야 한다.

2) 공정거래법 제58조에 따른 공정거래법 적용 제외 여부

594) 대법원도 2014. 5. 16. 선고 2012두18158 판결에서 “유럽발 한국행 항공화물운송은 출발지인 유럽으로부터 도착지인 국내에 이르기까지 제공되는 일련의 역무의 총합으로서, 도착지인 국내에서도 화물의 하역이나 추적 등 그 역무의 일부가 이루어지는 점 등에 비추어 보면, 유럽발 한국행 항공화물운송 중 운임의 지급방식이 도착지불 거래인 경우는 물론 출발지불 거래인 경우에도 이에 대한 국내시장이 존재한다고 볼 것이다.”라고 판시한 바 있다.

가) 피심인들의 2. 가. 행위가 해운법 제29조에 위반되는지 여부

(1) 판단

1058 위 2. 가.에서 살펴본 120건의 합의 중 피심인들이 그 내용을 해양수산부 장관에게 신고한 건은 단 한 차례도 없으며, 합의한 운임 등 운송조건에 관하여 화주단체와 서면으로 협의한 건도 단 한 차례도 없다.[595] 따라서 피심인들의 위 2. 가. 행위는 해운법 제29조 제2항 및 같은 조 제6항에 위반된다. 그 이유를 보다 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.

1059 첫째, 피심인 23개 선사가 위 2. 가.의 120건 합의의 내용에 대하여 직접 해양수산부 장관에게 신고한 사실이 없었음이 확인된다.[596] 아울러 각종 회합에 지속적으로 참석하였던 23개 선사 소속 임직원들 대다수는 동정협 사무국이 선사를 대신하여 해양수산부 장관에게 신고하였을 것이라고 진술하면서도, 회합에 참석하는 동안 동정협 사무국이 신고하는지 여부에 대해서 직접 확인한 바는 없다고 진술하였다.[597]

1060 둘째, 동정협 및 해양수산부[598]를 통하여 확보한 2003. 12. 2.부터 2018. 12. 31.까지의 기간 동안 동정협이 해양수산부 장관에게 신고한 아래 <표 497>의 18건의 합의[599]와 위 2. 가.의 120건의 합의를 대조하여 보면 합의의 내용 및 합의

595) 장기선사는 운임 등 합의의 내용을 해양수산부 장관에게 신고하기 전 합의의 내용에 관하여 화주단체와 서면으로 협의하여야 한다. 즉 화주단체와의 서면 협의 절차는 해양수산부 장관에의 신고 절차를 적법하게 이행하기 위한 요건에 해당하므로 합의 내용에 관하여 화주단체와의 서면 협의 절차를 거쳤음에도 이를 해양수산부 장관에게 신고하지 않는 경우는 상정하기 어렵다.

596) 이는 23개 선사들이 제출한 자료 및 카르텔 회의에 직접 참석한 선사 소속 임직원들의 진술로도 확인된다.

597) 다만, 씨랜드머스크 선○○은 동정협 박○○으로부터 해양수산부 장관에게 신고를 했다는 이야기를 들은 기억이 있다고 진술하였다. 한편, 에이치엠엠 이○○은 공정거래위원회의 자료제출 요청을 받은 후 동정협 사무국에 해양수산부에 신고한 자료를 달라고 요청하였으나 동정협 사무국으로부터 확인해줄 수 없다는 답변을 받았고 이로 인해 '속으로 안했겠구나 생각은 했다'라고 진술하였다.

598) 해양수산부는 2021. 3. 25. '해운법 제29조 제1항에 따른 협약신고 접수내역' 자료를 제출하였다. 이 자료에 따르면 2007년 이전 자료는 정부조직 개편(2008년 2월) 등으로 인하여 확인이 곤란하고, 2008년부터 2018년까지의 접수내역에는 아래 <표 497> 중 연번10 2009. 5. 11. 신고 건을 제외하고 연번8 2008. 3. 4. 신고 건부터 연번18 2017. 2. 2. 신고 건이 모두 포함되어 있었다.

599) 피심인들이 해양수산부 장관에게 신고한 이 18건의 합의 내용은 'IADA 차원의 운임회복계획'의 합의 내용과 일치한다.

참가자 등이 일치하지 않는다.

1061 예를 들어, 위 2. 가.의 2006년 3월 한국발 동남아착 수출 항로의 최저운임 합의는 6개 국적선사[600]가 홍콩, 필리핀 등 8개의 항로에 대하여 각각 최저운임 가이드라인을 합의[601]한 것이었는데, 아래 <표 497>의 18건 합의 중에서 이 합의와 일치하는 건은 없으며, 이 합의와 이와 유사한 시기에 해양수산부 장관에게 신고가 된 아래 <표 497>의 연번5의 합의를 보면, 내용은 수출 항로의 모든 화물에 대해서 2006. 4. 1.부터 US$100/TEU씩 운임을 인상하겠다는 내용이 기재되어 있을 뿐이다. 또한 합의 참가자도 외국적선사들을 포함한 IADA 회원사 전체[602]로 기재되어 있다.

1062 특히 위 2. 가.의 120건 합의 중 최저운임 가이드라인(AMR), 부대운임 도입·인상 및 대형화주 투찰가에 대하여 합의한 건이 116건에 이르렀으나, 아래 신고된 18건의 합의는 모두 현 운임 수준에서 일정한 금액을 인상(RR)하기로 하는 내용의 합의에 불과하였다.

<표 497> 화주단체에의 서면 통지 및 해양수산부장관에의 신고 목록

연번	합의일	화주단체에의 통지 및 해양수산부장관에의 신고내용	신고 문건 상 합의참가자	화주단체 통지일	해양수산부 장관 신고일
1	2004.2.10.	수출·입항로 모든 화물 2004.3.15. US$100/TEU[603](한-대만항로는 US$50), 2004.9.15. US$50 RR	IADA 회원사	2004.2.25.	2004.2.27.

600) 고려, 동남아, 팬오션, 장금, 한진, 에이치엠엠, 흥아

601) 홍콩착 항로(US$250/TEU, US$400/FEU), 필리핀착 항로(US$600/TEU, US$900/FEU), 태국착 항로(US$400/TEU, US$700/FEU), 싱가포르착 항로(US$400/TEU, US$700/FEU), 말레이시착 항로(US$450/TEU, US$800/FEU), 인도네시아착 항로(US$450/TEU, US$800/FEU), 베트남(호치민)착 항로(US$450/TEU, US$800/FEU), 대만착 항로(US$300/TEU, US$500/FEU)

602)

603) TEU당 US$100씩 운임을 인상한다는 의미이다. 표 내에서는 이와 동일한 기준이며, '/TEU'는 생략한다.

연번	합의일	화주단체에의 통지 및 해양수산부장관에의 신고내용	신고 문건 상 합의참가자	화주단체 통지일	해양수산부 장관 신고일
2	2004.4.13.	수출·입항로 모든 화물 2004.6.1. US$50 RR	IADA 회원사	2004.4.19.	2004.4.21.
3	2004.7.28.	수출·입항로 모든 화물 2004.9.1. US$50 RR	IADA 회원사	2004.8.2.	2004.8.3.
4	2005.2.23.	수출·입항로 모든 화물 2005.4.1. US$100, 2005.9.1. US$100 RR	IADA 회원사	2005.2.24.	2005.2.25.
5	2006.3.3.	수출·입항로 모든 화물 2006.4.1. US$100 RR	IADA 회원사	2006.3.3.	2006.3.7.
6	2006.8.11.	수출·입항로 모든 화물 2004.9.1. US$50 RR	IADA 회원사	2006.8.11.	2006.8.14.
7	2007.2.28.	수출·입항로 모든 화물 2007.4.1. US$100, 2007.9.1. US$100 RR	IADA 회원사	2007.2.28.	2007.3.5.
8	2008.2.28.	수출·입항로 모든 화물 2008.4.1. US$100, 2008.9.1. US$100 RR	IADA 회원사	2008.2.28.	2008.3.4.
9	2009.2.26.	수출·입항로 모든 화물 2009.4.1. US$75, 2009.9.1. US$75 RR	IADA 회원사	2009.2.27.	2009.3.10.
10	2009.4.30.	2009.6.1. 수출항로 모든 화물 US$100, 수입항로 모든 화물 US$50 RR	IADA 회원사	2009.4.30.	2009.5.11.
11	2009.12.10.	수출·입항로 모든 화물 2010.1.15. US$50, 2010.3.15. US$75, 2010.6.1. US$50, 2010.9.1. US$75 RR	IADA 회원사	2009.12.16.	2010.1.6.
12	2011.2.17.	수출·입항로 모든 화물 2011.4.15. US$75, 2011.9.1. US$75, 2011.11.1. US$50 RR	IADA 회원사	2011.2.28.	2011.3.7.
13	2012.2.2.	수출·입항로 모든 화물 2012.3.1. US$50, 2012.6.1. US$50, 2012.9.1. US$50, 2012.11.1. US$50 RR	IADA 회원사	2012.2.3.	2012.2.23.
14	2013.2.19.	수출·입항로 모든 화물 2013.3.15. US$150, 2013.6.1. US$50, 2013.9.1. US$100 RR	IADA 회원사	2013.2.19.	2013.3.13.
15	2014.1.21.	수출·입항로 모든 화물 2014.3.1. US$100, 2014.6.1. US$50, 2014.9.1. US$50, 2014.11.1. US$50 RR	IADA 회원사	2014.1.28.	2014.2.10.

연번	합의일	화주단체에의 통지 및 해양수산부장관에의 신고내용	신고 문건 상 합의참가자	화주단체 통지일	해양수산부 장관 신고일
16	2014.11.12.	수출·입항로 모든 화물 2015.3.1. US$100, 2015.6.1. US$50, 2015.9.1. US$50, 2015.11.1. US$50 RR	IADA 회원사	2015.1.9.	2015.1.30.
17	2015.12.15.	수출·입항로 모든 화물 2016.1.1. US$150, 2016.2.1. US$50, 2016.3.1. US$50, 2016.4.1. US$50, 2016.5.1. US$50, 2016.6.1. US$50 RR	IADA 회원사	2015.12.17.	2015.12.28.
18	2017.1.4.	수출·입항로 모든 화물 2017.3.1. US$100, 2017.6.1. US$50 RR	IADA 회원사	2017.1.23.	2017.2.2.

1063 셋째, 해양수산부 장관에게 제대로 신고하지 않은 것이 동정협이 해양수산부 장관에게 신고하는 과정에서 발생한 단순한 실수라고 보기 어렵고, 오히려 여기에는 실제 합의한 내용과 다르게 해양수산부 장관에게 신고하거나 아예 신고하지 않겠다는 23개 선사 및 동정협의 의도가 있었다고 보는 것이 타당하다.

1064 이러한 의도는 앞서 살펴본 바와 같이 피심인들이 자신들의 공동행위가 법을 위반할 가능성이 있다는 점을 인식하고 이를 은폐하고자 한 사실, 즉 운임 등을 공동으로 결정하였으면서도 대외적으로는 개별선사들의 자율적인 판단에 따라 결정된 사항이라고 알린 점, 실제로는 세부 항로·품목별 최저운임 가이드라인(AMR)에 대하여 합의하였으면서도 대외적으로는 현 운임 수준에서 일정한 금액을 인상(RR)하기로 하였다고 알린 점, 자신들의 합의가 담합으로 의심을 사지 않도록 하기 위하여 선사들 간 운임인상 금액이나 합의 시행일에 차등을 준 점 등을 통하여 확인된다.

1065 아울러 피심인들이 합의한 내용을 그대로 해양수산부 장관에게 신고할 경우 화주들의 수용 가능성이 낮아져서 결국 당초 자신들이 의도한 만큼 운임이 인상되지 못할 것이라고 인식하고 있었다는 사실을 통해서도 위와 같은 피심인들의 의도를 확인할 수 있다.

1066 피심인들은 2010년 냉동컨테이너 THC 인상 시의 경험[604]을 통하여 해양수산부 장관에게 신고하여 수리된 운임 수준이 당초 피심인들이 의도한 수준보다 낮을 경우 '공동행위로서의 운임 인상추진은 지난한 작업이 될 것이고 성공 가능성도 희박하다'고 인지하고 있었고, 이로 인하여 '선사들 사이에서는 절차를 갖추고 제대로 하는 것이 바람직한 결과만은 아닌 것 같다'는 인식이 공유되고 있었다.

<표 498> 2013. 4. 23. 영업팀장 회합 회의록 발췌(소갑 제2-407호증)

- 참고로 냉동컨테이너 THC 인상 시 정부당국이 보여준 전례를 볼 때, 실제 선사/터미널간 계약내용이 target THC 요율보다 낮을 경우 공동행위로서의 인상추진은 지난한 작업이 될 것이고 성공 가능성도 희박함 - 따라서 개별선사 차원의 인상시행이 바람직함. 이와 관련 현재 우리협의회 모 회원사의 OT/FR/DG 등의 THC 요율은 KRW 122,000/163,000 수준. - 차기 회의 시 이에 대한 공감대 확산키로 함.

(2) 피심인 주장에 대한 검토

(가) 2. 가.의 120건 합의는 해양수산부 장관에게 신고한 18건 합의의 실행을 위한 후속적·종속적 합의에 불과하므로 별도의 신고가 필요 없다는 주장

1067 피심인들은 위 2. 가.의 120건 합의는 피심인들이 해양수산부 장관에게 신고한 위 <표 497>의 18건 합의의 후속적·종속적 합의에 불과하므로 이에 대하여 별도로 해양수산부 장관에게 신고할 필요가 없다고 주장한다. 즉, 해양수산부 장관에게 신고한 18건의 합의는 IADA 차원의 운임회복 계획에 해당하며, 120건의 합의는 이러한 운임회복 계획을 국내 시장상황에 맞게 실행하기 위한 수단에 불

604) 2010년 냉동컨테이너 THC 인상 시에는 동정협 사무국이 해양수산부 장관에의 신고 절차 및 화주단체와의 서면 협의 절차를 수행하였다. 2010. 4. 9. 화주단체에 THC 인상 합의를 알리고 협조 요청을 구한 후 총 9차례 화주단체와 협의를 진행하였고 2010. 9. 16. 당시 국토해양부 장관에게 THC 인상을 신고하였다. 그러나 국토해양부가 화주단체와의 재협의를 요청하였고, 동정협 사무국은 화주단체와의 재협의를 거쳐 2010. 11. 10. 국토해양부 장관에 다시 신고를 하게 된다. 이러한 과정을 거치면서 피심인들은 본래 계획하였던 운임 인상 시기(2010. 5. 1.)보다 더 늦은 2010. 11. 15.부터 운임을 인상하게 되었으며 그 운임인상 폭도 본래 계획하였던 수준(74,000원/TEU)보다 더 낮은 45,000원/TEU 수준으로만 인상할 수밖에 없었다. 이 건은 사실상 유일하게 해운법 제29조에 따른 해양수산부 장관에의 신고 및 화주단체와의 서면 협의 절차를 적법하게 거친 것으로 판단되어 앞서 인정사실에서 기술하지 않았다.

과하다는 것이다.[605]

1068 살피건대, 다음과 같은 점을 고려할 때 위 2. 가.의 120건 합의와 동정협이 해양수산부 장관에게 신고한 18건의 합의는 후속적·종속적 관계가 아닌 별개의 합의에 해당하므로 120건 합의에 대하여 별도로 해양수산부 장관에게 신고할 필요가 없다는 피심인들의 주장은 이유 없다.

1069 첫째, 2. 가.의 120건 합의와 피심인들이 신고한 18건 합의는 합의 참여자가 상이하기 때문에 18건의 합의가 120건 합의를 포괄하지 못한다. 피심인들은 해양수산부 장관에게 이 18건의 합의를 신고할 때 합의 참여자를 'IADA 회원사'로 신고하였는데, 이 IADA 회원사에는 120건 합의에 참여하지 않아 이 사건 피심인에서 제외된 다수의 외국적선사와 일부 국적선사가 포함되어 있다.[606] 반면, IADA 회원사가 아닌 남성, 동영, 동진, 범주 등은 해양수산부 장관에게 신고된 18건 합의의 참여자에는 포함되어 있지 않으나 120건의 합의에 실제로 참여하였다.

1070 둘째, 2. 가.의 120건 합의와 피심인들이 신고한 18건의 합의는 운임(가격)의 결정·유지 또는 변경의 방식이 상이하며, 이에 따라 경쟁제한 효과도 다르기 때문에 18건의 합의가 120건의 합의를 포괄하지 못한다.

1071 피심인들이 해양수산부 장관에게 신고한 18건의 합의는 모두 운임의 결정·유지 또는 변경 방식이 '운임인상(RR)', 즉 특정 시행일부터 각 선사의 운임을 일정액의 범위 내에서 인상하는 방식이다. 반면, 위 2. 가. 120건의 합의는 운임의 결정·유지 또는 변경 방식이 운임인상(RR)뿐만 아니라 '최저운임(AMR)', 즉 특정 시행일부터 각 선사의 운임을 일률적으로 특정 수준 이상으로 인상하는 방식이

605) 피심인들 주장에 따르면, 실제 위 2. 가. 각 합의의 운임인상 폭 대부분은 해양수산부 장관에게 신고된 18건 합의의 운임인상 폭 범위 내에서 결정되었다.

606)

나, 각종 부대운임의 도입·인상, 대형화주 투찰가의 공동 결정 등으로 다양했다. 120건의 합의 중 116건에 달하는 대부분의 합의는 최저운임, 각종 부대운임의 도입·인상 및 대형화주 투찰가의 공동 결정 등에 대한 것이었다.

1072 그런데 운임인상(RR) 방식의 합의와 최저운임(AMR), 각종 부대운임 도입·인상 및 대형화주 투찰가 공동 결정 등의 나머지 합의는 경쟁제한 효과가 다르게 나타난다. 운임인상 방식은 운임인상의 범위만을 공동으로 결정하기 때문에 그 인상의 범위 내에서 각 선사 간 자율적인 운임 책정이 가능하다. 반면, 최저운임, 부대운임 도입·인상 및 대형화주 투찰가 공동 결정은 합의에 참여한 선사들의 운임을 사실상 일률적으로 특정 수준으로 정함으로써[607] 선사 간 가격경쟁의 여지를 차단한다. 따라서 피심인의 주장처럼 2. 가.의 120건 합의의 운임인상 폭 대부분이 해양수산부 장관에게 신고된 18건 합의의 운임인상 폭 범위 내에서 결정되었다고 하더라도 경쟁제한효과가 전혀 다르게 나타나는 18건의 합의와 120건의 합의 간에 후속적·종속적 관계가 성립된다고 볼 수는 없다.

1073 셋째, 피심인들 주장과 같이 2. 가.의 120건 합의를 피심인들이 신고한 18건 합의의 후속적·종속적 합의로 보는 것은 정기선사로 하여금 운임 등 공동행위에 관하여 해양수산부 장관에게 신고하도록 한 해운법의 입법취지에 반한다고 판단된다.

1074 해운법 제29조 제2항에서는 정기선사로 하여금 공동행위에 관하여 해양수산부 장관에게 신고하도록 하고 있으며, 같은 조 제5항에서는 해양수산부 장관으로 하여금 신고된 공동행위의 내용이 합의에 참가하거나 탈퇴하는 것을 부당하게 제한하거나, 국제협약에 위반되거나, 선박의 배치, 화물적재, 그 밖의 운송조건 등을 부당하게 정하여 해상화물운송질서를 문란하게 하거나, 부당하게 운임이나 요금을 인상하거나 운항 횟수를 줄여 경쟁을 실질적으로 제한하는 경우에는 그

607) 어느 선사가 최저운임으로 정한 운임 이상을 부과할 경우 그 선사의 기존 거래처가 최저운임 수준을 유지하고 있는 타 선사에게로 이동할 가능성이 있으므로 최저운임 합의는 사실상 모든 선사들의 운임을 최저운임 수준으로 특정하는 기능을 한다. 각종 부대운임 도입 또는 인상 합의의 경우에도 피심인들은 도입 또는 인상하고자 하는 부대운임을 특정하였으며 요금도 통일하였다. 대형화주 투찰가 공동 결정의 경우에는 직접적으로 낙찰가를 특정하는 기능을 한다.

합의의 시행 중지, 내용의 변경이나 조정 등 필요한 조치를 명할 수 있도록 규정하고 있다. 또한 같은 조 제6항에서는 정기선사로 하여금 공동행위를 해양수산부 장관에게 신고하기 전 그 내용에 관하여 화주단체와 서면으로 협의를 하도록 규정하고 있으며, 화주단체와 운임 등 운송조건에 관하여 서로 정보를 충분히 교환하여야 한다고 규정하고 있다.

1075 이러한 해운법 규정의 입법취지는 단순히 정기선사들 간에 합의가 있었다는 사실을 해양수산부 장관에게 알리도록 하려는 것이 아니라, 해양수산부 장관으로 하여금 선사들의 공동행위의 내용을 구체적으로 파악하여 적절한 감독권을 행사할 수 있도록 하려는 것이고, 화주에게도 선사들의 공동행위로 인하여 발생할 수 있는 피해에 대한 최소한의 보호장치를 마련해 주는 것이라고 보아야 한다.

1076 그런데 피심인의 주장처럼 18건의 운임인상 합의에 대한 신고로 2. 가.의 120건 합의에 대한 신고를 갈음하게 된다면, 신고된 18건의 합의는 그 내용이 매우 추상적인 반면, 2. 가.의 120건 합의는 그 내용이 매우 구체적이므로, 해양수산부 장관이 피심인들 간 구체적으로 합의되어 컨테이너 해상화물운송서비스 시장에서 실제로 발현되고 있는 공동행위의 양태를 파악하지 못하게 하는 결과를 초래하여 앞서 언급한 해운법 제29조 규정의 입법취지를 달성할 수 없게 한다. 또한 화주단체도 피심인들과 추상적인 운임합의에 대한 정보교환만 할 수 있고 구체적인 운임 합의에 대한 정보교환은 하지 못하는 결과를 초래하므로 이 또한 해운법 제29조 규정의 입법취지를 달성할 수 없게 한다.

1077 아래 <표 499>는 피심인들의 주장대로 위 2. 가.의 120건 합의를 해양수산부 장관에게 신고한 18건의 후속적·종속적 합의로 가정하고 합의 시행일을 기준으로 120건의 합의가 18건의 합의에 대응되도록 분류해 본 것인데, 여기서 연번 18번을 살펴보면, 피심인들은 2017. 3. 1. 및 2017. 6. 1. 수출입 모든 항로의 모든 화물에 대하여 각각 100$ 및 50$의 단위운임을 인상하겠다고 해양수산부 장관에게 신고하는 한편, 실제로는 2017년 2월부터 2018년 11월까지의 기간 동안 26차

례에 걸쳐 일반화물, 특수화물 및 항로[608]를 구분하여 최저운임(AMR) 및 부대운임 도입·인상(EBS, THC, ECRS, FAF) 합의를 하였다. 이때 해양수산부 장관은 신고된 2건의 추상적인 합의만 파악할 수 있을 뿐, 공동행위 실태에 해당하는 26건의 합의에 대한 정보는 파악하지 못하게 된다. 화주단체 역시 거래 운임에 반영되어 화주들에게 실질적인 영향을 미치는 23건의 합의에 대하여 피심인들과 협의할 기회를 갖지 못하게 된다.

<표 499> 이 사건 119건[610] 합의와 해양수산부 장관에게 신고된 18건 합의 비교

연번	신고된 18건 합의	이 사건 119건 합의
1	(수출입) 모든 화물 2004.3.15. US$100 * 한-대만 항로는 US$50 2004.9.15. US$50 RR	①(수출, 1월) 2004.3.15. 일반·특별화물 AMR[609] ②(수입, 2월) 2004.3.15. 일반·특별화물 AMR
2	(수출입) 모든 화물 2004.6.1. US$50 RR	①(수출, 4월) 2004.6.1. 일반·특별화물 AMR ②(수입, 2월) 2004.5.1. 일반화물 AMR ③(수입, 5월) 2004.6.1. 일반화물 AMR
3	(수출입) 모든 화물 2004.9.1. US$50 RR	①(수출, 8월) 2004.9.1. 일반·특별화물 AMR ②(수입, 8월) 2004.9.1. 일반·특별화물 AMR
4	(수출입) 모든 화물 2005.4.1. US$100, 2005.9.1. US$100 RR	①(수출, 3월) 2005.4.11. 일반·특별화물 AMR ②(수출, 8월) 2005.9.1. 일반·특별화물 AMR ③(수입, 3월) 2005.4.1. 일반·특별화물 AMR ④(수입, 8월) 2005.9.1. 일반·특별화물 AMR
5	(수출입) 모든 화물 2006.4.1. US$100 RR	①(수출, 3월) 2006.4.11. 일반·특별화물 AMR ②(수입, 3월) 2006.4.17. 일반·특별화물 AMR
6	(수출입) 모든 화물 2006.9.1. US$50 RR	①(수출, 9월) 2006.9.20. 일반화물 AMR ②(수입, 9월) 2006.9.1. 일반·특별화물 AMR
7	(수출입) 모든 화물 2007.4.1. US$100, 2007.9.1. US$100 RR	①(수출, 1월) 2007.2.20. 일반화물 AMR ②(수출, 2월) 2007.4.1. 일반화물 AMR ③(수출, 6월) 2007.7.1. 일반화물 AMR ④(수출, 8월) 2007.9.1. 일반화물 AMR, US$50·US$30 RR ⑤(수입, 3월) 2007.4.1. 일반·특별화물 AMR ⑥(수입, 5월) 2007.6.5. 및 6.20. 일반화물 AMR ⑦(수입, 11월) 2007.11.20. 및 12.1. CBR 도입
8	(수출입) 모든 화물 2008.4.1. US$100, 2008.9.1. US$100 RR	①(수출, 3월) 2008.4.1. 일반화물 AMR, US$50·US$30 RR ②(수출, 5월) 2008.6.1., 6.15. 일반화물 AMR, US$50·US$30 RR ③(수출, 6월) 2008.7.1. 대형화주 AMR ④(수출, 8월) 2008.8.15. 항로별 US$100·US$50·US$40·US$30 RR 및 2008.9.1. 일반화물 AMR ⑤(수입, 3월) 2008.4.1. 일반·특별화물 AMR ⑥(수입, 4월, 5월, 6월) 2008.4.10., 6.15. 및 7.25. CBR 도입 확대·인상
9	(수출입) 모든 화물 2009.4.1. US$75, 2009.9.1. US$75 RR	①(수출, 3월) 2009.4.1. 일반·특별화물 AMR ②(수입, 3월) 2009.4.1. 일반·특별화물 AMR
10	(수출) 모든 화물 2009.6.1. US$100,	①(수출, 5월) 2009.6.10. 일반·특별화물 AMR ②(수출, 6월) 2009.3/4분기 대형화주 AMR

608) <표 499>에 표기되지는 않았지만 피심인들은 동남아시아 국가를 기준으로 항로를 세분화하여 항로별로 내용을 달리 합의하기도 하였다.

연번	신고된 18건 합의	이 사건 119건 합의
	(수입) 모든 화물 2009.6.1. US$50 RR	③(수출, 8월) 2009.9.1. 일반·특별화물 AMR ④(수출, 11월) 2009.12.1. US$50 RR, 1/4분기 대형화주 AMR ⑤(수입, 9월) 2009.9.20. EBS 도입
11	(수출입) 모든 화물 2010.1.15. US$50, 2010.3.15. US$75, 2010.6.1. US$50, 2010.9.1. US$75 RR	①(수출, 2월) 2010.3.15. 일반·특별화물 AMR ②(수출, 3월) 2010.4.15. CIC 도입 ③(수출, 8월) 2010.9.1. US$30 RR ④(수출, 10월) 2010.10.15. CIC 도입 확대 ⑤(수출, 10월) 2010.11.1. US$30 RR ⑥(수입, 3월) 2010.4.1. 일반·특별화물 AMR ⑦(수입, 3월) 2010.4.15. EBS 도입 확대
12	(수출입) 모든 화물 2011.4.15. US$75, 2011.9.1. US$75, 2011.11.1. US$50 RR	①(수출, 2월) 2011.3.15. US$25·US$30 RR ②(수출, 2월) 2011.3.14. EBS 도입 ③(수출, 4월) 2011.4.18., 6.1. EBS 인상 ④(수출, 4월) 2011.4.29. 특별화물 AMR ⑤(수출, 7월) 2011.7.15. US$30·US$50 RR ⑥(수출, 9월) 2011.9.20. US$30·US$50 RR, 9.24., 9.28. 특별화물 AMR ⑦(수입, 3월) 2011.3.20. EBS 인상 ⑧(수입, 3월) 2011.4.10. 특별화물 AMR ⑨(수입, 5월) 2011.6월 EBS 인상 ⑩(수입, 5월) 2011.6.1. 일반화물 AMR ⑪(수입, 7월, 8월, 9월) 2011.8.10., 9.1., 9.15., 9.24. 일반·특별화물 AMR
13	(수출입) 모든 화물 2012.3.1. US$50, 2012.6.1. US$50, 2012.9.1. US$50, 2012.11.1. US$50 RR	①(수출, 2월) 2012.3.1. US$30·US$50 RR 및 일반·특별화물 AMR ②(수출, 2월) 2012.3.1. EBS 인상 ③(수출, 3월) 2012.4.1., 4.15. 일반·특별화물 AMR ④(수출, 3월) 2012.4.1. EBS 인상 ⑤(수출, 5월) 2012.5.14. 일반·특별화물 AMR ⑥(수입, 2월) 2012.3.1. EBS 인상 ⑦(수입, 3월) 2012.2.27., 3.15., 3.30. 일반·특별화물 AMR ⑧(수입, 4월) 2012.5.14. EBS 인상 ⑨(수입, 5월) 2012.6.10. CCF 인상
14	(수출입) 모든 화물 2013.3.15. US$150, 2013.6.1. US$50, 2013.9.1. US$100 RR	①(수출, 2월, 3월) 2013.3.1., 3.15., 4.1. 일반·특별화물 AMR ②(수출, 4월) 2013.5.1. 일반화물 AMR ③(수출입, 4월) 2013.6월 특수컨 THC 인상 ④(수출입, 7월) 2013.7월·8월 일반컨 THC 인상 ⑤(수출, 11월) 2013.12.1. 일반·특별화물 AMR ⑥(수출, 11월) 2014.1/4분기 대형화주 AMR ⑦(수입, 2월) 2013.2.7., 2.25. 특별화물 AMR ⑧(수입, 3월) 2013.3.25., 4.1. 일반·특별화물 AMR ⑨(수입, 4월) 2013.4.15., 5.1. 일반화물 AMR ⑩(수입, 6월) 2013.7.1. 일반·특별화물 AMR ⑪(수입, 8월) 2013.9.14. 일반·특별화물 AMR
15	(수출입) 모든 화물 2014.3.1. US$100, 2014.6.1. US$50, 2014.9.1. US$50, 2014.11.1. US$50 RR	①(수출, 2월) 2014.3.14. 일반화물 AMR ②(수출, 4월) 2014.4.15. 일반화물 AMR ③(수출, 7월, 8월) 2014.9.15. 일반·특별화물 AMR ④(수출, 10월) 2014.11.15. 일반화물 AMR ⑤(수입, 2월) 2014.3.1. 일반·특별화물 AMR ⑥(수입, 2월) 2014.3.10. CCF 인상 ⑦(수입, 3월) 2014.3.20. 일반·특별화물 AMR
16	(수출입) 모든 화물 2015.3.1. US$100, 2015.6.1. US$50, 2015.9.1. US$50, 2015.11.1. US$50 RR	①(수출, 1월) 2015.3.1. 일반·특별화물 AMR ②(수출, 10월) 2015.10.22. 일반화물 AMR ③(수출입, 10월) 2015.11월 특수·냉동컨 THC 인상 ④(수입, 1월) 2015.3.20. 일반·특별화물 AMR ⑤(수입, 10월) 2015.10.24. 특별화물 AMR
17	(수출입) 모든 화물	①(수출, 3월) 2016.3.23. 일반화물 AMR, 5월 일반·특별화물 AMR

연번	신고된 18건 합의	이 사건 119건 합의
	2016.1.1. US$150, 2016.2.1. US$50, 2016.3.1. US$50, 2016.4.1. US$50, 2016.5.1. US$50, 2016.6.1. US$50 RR	②(수출, 6월) 2016. 6월 일반·특별화물 AMR ③(수출, 10월) 2016.10.29., 11.15. 일반·특별화물 AMR ④(수입, 1월, 2월, 3월) 2016.2.1., 3.21., 3.25. 일반·특별화물 AMR ⑤(수입, 6월, 7월) 2016.6.7., 7.19. 특별화물 AMR ⑥(수입, 10월) 2016.10.22. 일반·특별화물 AMR ⑦(수입, 11월) 2016.11.7., 11.14., 11.21. 일반·특별화물 AMR ⑧(수입, 12월) 2017.1.1., 1.2., 1.9., 2.20. 일반·특별화물 AMR
18	(수출입) 모든 화물 2017.3.1. US$100, 2017.6.1. US$50 RR	①(수출, 17년2월) 2017.2.25., 3.1. 일반·특별화물 AMR ②(수출, 17년4월) 2017.6.1. 일반·특별화물 AMR ③(수출, 17년11월) 2017.12.1. 일반·특별화물 AMR ④(수출, 18년1월) 2018.1/4분기 일반·특별화물 AMR ⑤(수출, 18년1월) 2018.2.1.~2.5. EBS 도입 ⑥(수출입, 18년5월) 2018.7.1. THC 인상 ⑦(수출, 18년6월) 2018.7.20. ECRS 도입 ⑧(수출, 18년8월) 2018.10.1. 일반·특별화물 AMR ⑨(수출, 18년10월) 2019.1.1. Floating FAF 도입 ⑩(수입, 17년2월) 2017.3.15., 3.17., 4.17. 일반·특별화물 AMR ⑪(수입, 17년3월) 2017.3.17., 4.14., 4.15., 7.1. 일반·특별화물 AMR ⑫(수입, 17년4월) 2017.5.1., 5.5. 일반·특별화물 AMR ⑬(수입, 17년5월) 2017.5월 하순 일반화물 AMR ⑭(수입, 17년7월) 2017.10.1. 특별화물 AMR ⑮(수입, 17년8월) 2017.9.15. 일반화물 AMR ⑯(수입, 17년9월) 2017.10.1. 특별화물 AMR ⑰(수입, 17년10월) 2017.11.3. 일반·특별화물 AMR ⑱(수입, 17년11월) 2017.3/4분기, 12.18. 특별화물 AMR ⑲(수입, 18년1월) 2018.1.26., 1.30. 일반·특별화물 AMR ⑳(수입, 18년1월) 2018.2.5.~2.9. ECRS 도입 ㉑(수입, 18년3월) 2018.3.26., 3/4분기 특별화물 AMR ㉒(수입, 18년4월) 2018.5.1., 5.8. 일반·특별화물 AMR ㉓(수입, 18년5월,6월) 2018.6.1. 특별화물 AMR ㉔(수입, 18년6월) 2018.7.15. ECRS 인상 ㉕(수입, 18년10월,11월) 2018.10.10., 11.21. 일반·특별화물 AMR ㉖(수입, 18년11월) 2019.1.1. Floating FAF 도입

1078 넷째, 피심인들도 스스로 운임인상 합의(RR)와 최저운임 합의(AMR)를 후속적·종속적 관계가 아닌 별개의 독립된 것으로 인식하고 있었다.

1079 아래 <표 500>을 보면 피심인들이 '실질적인 운임인상' 효과를 고려하여 이 두 가지 합의 방식 중 최저운임 합의를 선택하였다는 것을 알 수 있다.

<표 500> 2004. 1. 6. 수출팀장회의 희의록 발췌(소갑 제2-26호증)

- 2004년도 3월 15일 예정의 운임인상을 기존의 AMR로 시행할 것인지 아니면 GRI[611]로 할 것인지에 대해 각사 토론한 결과, GRI의 경우는 하주들과의 운임 협상시에 회원사간의

609) 대형화주 투찰가 합의는 운임(낙찰가)를 피심인들 간 합의한 금액으로 특정한다는 점에서 그 실질이 AMR과 동일하므로 AMR로 분류하였다.

610) 수입 항로에서의 '12월 최저운임 합의'는 피심인 주장에 따르더라도 이 합의에 대응되는 포괄적인 수준의 운임회복계획이 해양수산부 장관에게 신고된 사실이 없으므로 대상에서 제외하였다.

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, 하주들의 운임을 Non-Negotiable로 하는 방향으로 운임인상 계획을 세우기로 합의함

1080 앞서 살펴본 바와 같이 피심인들이 실제로는 최저운임 가이드라인(AMR)에 대하여 합의하였으면서도 대외적으로는 운임인상 합의를 하였다고 알리고 최저운임 가이드라인은 오직 내부용도라고 하면서 대외비를 유지한 사실을 통해서도, 피심인들이 운임인상 합의와 최저운임 합의를 후속적·종속적 관계가 아닌 별개의 합의로 인식하였다는 것을 알 수 있다.

(나) 해양수산부 장관의 행정지도에 따라 2. 가.의 120건 합의에 관하여 신고를 하지 않았다는 주장

1081 피심인들은 2004년 1월 이전[612]에 해양수산부 장관이 피심인들에게 신고한 공동행위의 시행을 위하여 선사 간에 후속 합의를 하였고, 그 내용이 신고한 공동행위의 범위에 있다면 이는 새로운 별개의 공동행위가 아니므로 신고대상이 아니라는 내용의 행정지도를 하였다고 주장한다.[613] 이에 따라 피심인들은 IADA 차원의 포괄적인 운임 합의(RR)만을 해양수산부 장관에게 신고하였고, 이 운임 합의를 구체적으로 실행하기 위한 위 2. 가.의 120건 합의와 같은 후속 운임 합의는 별도로 신고하지 않았다는 것이다.

1082 살피건대, 우선 피심인들의 주장과 같이 포괄적인 운임 합의만을 신고하고 신고한 합의의 시행을 위한 후속 합의는 신고대상이 아니라는 해양수산부 장관의 행정지도가 있었다는 사실을 입증할 수 있는 증거가 피심인들과 참고인[614]의 진술 외에는 확인되지 않는다.

611) GRI(General Rate Increase)는 '일괄적 운임인상'을 의미하며, 피심인들은 통상 RR(운임인상 합의)과 동일한 의미로 사용하였다.
612) 정확한 시점은 확인되지 않는다. 다만, 피심인들은 IADA 차원의 운임 합의만을 신고하고 위 2. 가.의 합의를 신고하지 않은 최초의 시점이 2004년 1월이므로 그 이전이라고 주장한다.
613) 이를 확인할 수 있는 문서는 확인되지 않는다. 이 사건 참고인으로 출석한 심의 당시의 해양수산부 해운물류국장은 구두로 행정지도를 하였다고 진술하였다.
614) 해양수산부 해운물류국장

1083 또한, 해양수산부 장관의 행정지도가 있었다고 전제할 경우에 다음과 같은 피심인들의 행태를 설명하기 어렵다는 점에서 위와 같은 해양수산부 장관의 행정지도가 있었다는 피심인들의 주장은 받아들이기 어렵다.

1084 첫째, 앞서 살펴본 바와 같이 피심인들은 최저운임 가이드라인(AMR)에 대하여 합의하였으면서도 대외적으로는 운임인상 합의를 하였다고 알리고, 최저운임 가이드라인은 오직 내부용도라고 하면서 대외비를 유지하였는데, 해양수산부 장관의 행정지도가 있었다고 전제한다면 이러한 피심인들의 행태는 부자연스럽다.

1085 둘째, 아래 <표 501>의 2017. 3. 16. 영업팀장 카카오톡 단체 채팅방 대화를 살펴보면, 해양수산부가 화주측으로부터 일부 선사들이 운임을 갑자기 올려 문제가 있다는 취지의 민원을 접수하고 이에 대한 해명을 요청하자 동정협이 이에 대하여 '개별선사 차원'에서 시행한 것이라고 답변하였다는 내용이 나온다. 피심인의 주장대로라면 해양수산부는 당시 문제가 된 최저운임 합의[615]가 해양수산부 장관에게 신고한 운임회복 합의의 후속적·종속적 합의임에도 피심인들에게 이에 대한 해명을 요청한 것이고, 이에 대하여 피심인들은 해당 합의가 신고한 합의의 후속적·종속적 합의라고 해명한 것이 아니라, 개별선사 차원에서 시행된 것이라고 하면서, 은폐할 필요가 없는 최저운임 합의 사실을 은폐하려고 한 것이 되는데, 이러한 행태 또한 상당히 부자연스럽다.

615) 피심인들은 2017. 1. 4.. 베트남·태국·인도네시아 수출 항로에 대한 최저운임 가이드라인(AMR)을 2017. 3. 1.부터 시행하기로 합의하였고, 2017. 2. 2. 모든 수출입 항로에서 2017. 3. 1.부터 운임을 US$100만큼 인상하겠다는 내용(RR)을 해양수산부 장관에게 신고하였다.

<표 501> 2017. 3. 16. 영업팀장 카카오톡 단체 채팅방 발췌(소갑 제2-574호증)

1086 셋째, 앞서 살펴본 바와 같이 피심인들은 2010년 11월 THC를 인상하기로 합의한 후 이에 대하여 화주단체와 협의하고 해양수산부 장관에게 신고하는 과정에서 당초 계획하였던 운임 인상 시기(2010. 5. 1.)보다 더 늦은 2010. 11. 15.부터 운임을 인상하게 되었으며 그 운임인상 폭도 본래 계획하였던 수준(74,000원/TEU)보다 더 낮은 45,000원/TEU 수준으로만 인상할 수밖에 없었다. 해양수산부 장관의 행정지도가 있었다고 전제할 경우 피심인들이 스스로 위 합의를 해양수산부 장관에게 신고하여 당초 계획이 저해되는 것을 감수할 필요는 없었다는 점에서 이 또한 상당히 부자연스럽다.

나) 피심인들의 2. 가. 행위가 해운법에 따라 행하는 정당한 행위인지 여부

1087 앞서 살펴본 해운법 제29조 제2항, 제5항, 제6항 규정 등을 종합적으로 고려해 보면 해운법의 취지는 정기선사들의 공동행위를 허용하기는 하지만, 허용되는 공동행위는 해운법에서 정한 한계[616]를 벗어나지 않아야 하며 이를 위하여 화주

616) 협약에 참가하거나 탈퇴하는 것을 부당하게 제한하는 것을 내용으로 하는 경우 또는 국제협약을

단체와의 서면 협의 및 해양수산부 장관에의 신고와 같은 필요·최소한의 요건을 갖추어야 한다고 보는 것이 타당하다.

1088 참고로, 이러한 해운법의 취지는 앞서 언급한 '2010년 11월 THC 인상 합의'의 경우에서 잘 드러나는 것으로 보인다. 당시 피심인들은 합의한 내용 그대로 화주단체와 협의를 한 후 이를 해양수산부 장관에게 신고하였고, 그 과정에서 THC 인상액이 당초 피심인들이 의도한 수준보다 더 낮은 수준에서 결정되어 피심인들의 공동행위 내용이 해운법이 공동행위를 허용한 취지에 부합하는 방향으로 수정·변경되었다.

1089 따라서 해운법 제29조 제2항 및 같은 조 제6항을 위반한 피심인들의 위 2. 가. 행위는 해운법의 범위 내에서 행하는 필요·최소한의 행위에 해당한다고 보기 어려우므로 해운법에 따라 행하는 정당한 행위에 해당하지 않는다.

다) 소결

1090 피심인들의 위 2. 가. 행위는 공정거래법 제58조에 따른 '법률 또는 그 법률에 의한 명령에 따라 행하는 정당한 행위'에 해당하지 않으므로 공정거래법 제58조에 따라 공정거래법 적용이 제한되어야 하는 경우에 해당한다고 볼 수 없다.

3) 부당한 공동행위: 공정거래법 제19조 제1항 제1호 위반 여부

가) 합의 존재 여부

(1) 판단

1091 위 2. 가.의 인정사실 및 근거들을 관련 법 규정 및 법리에 비추어 보면, 피

위반하는 경우, 선박의 배치, 화물적재, 그 밖의 운송조건 등을 부당하게 정하여 해상화물운송질서를 문란하게 하는 경우, 부당하게 운임이나 요금을 인상하거나 운항 횟수를 줄여 경쟁을 실질적으로 제한하는 경우(해운법 제29조 제5항 각호) 등

심인 23개사 사이에는 동정협 내 회의 및 IADA 내 회의를 통하여 한국발 동남아착 항로 및 한국착 동남아발 항로에서 컨테이너 해상화물 운송 서비스 운임을 공동으로 결정·유지 또는 변경한다는 의사의 합치가 있었음이 인정되고 이러한 의사의 합치는 공정거래법 제19조 제1항 제1호의 합의에 해당한다.

(2) 피심인 주장에 대한 검토

(가) 합의 실행을 확인·점검하기 위한 일부의 회의에만 참석하였다는 사실만으로 합의에 가담하였다고 보기는 어렵다는 주장

1092 CNC, TSL, 양밍 등 일부 피심인들은 합의를 구성하는 수차례의 회의 중 운임 인상 등에 대하여 구체적으로 합의한 회의에는 참석하지 않고, 그 합의의 실행을 확인·점검하기 위한 일부의 회의에만 제한적으로 참여하였음에도 이를 근거로 해당 합의에 가담하였다고 보는 것은 부당하다고 주장한다.

1093 살피건대, 위 피심인들은 이들이 참석한 회의가 그 전에 있었던 합의의 실행을 확인·점검하기 위한 회의임을 인지하고 있었음에도 해당 회의에 참여한 점, 이들 피심인들은 합의 실행을 확인·점검하기 위한 후속 회의에 참여하여 그전에 있었던 합의의 구체적인 내용을 확인하였음에도 이에 대하여 반대의사를 표명하지 않은 점, 이들 피심인들은 이 후속회의에 참석한 이후에도 각종 회의에 참석하며 다른 피심인들과 운임 등 합의를 지속한 점 등을 고려할 때 이들 피심인들도 해당 합의에 가담하였다고 봄이 타당하므로 위와 같은 주장은 이유 없다.

(나) 합의 내용을 회의록 등의 형식으로 이메일을 통해 전달받은 사실만으로 합의에 가담하였다고 보기는 어렵다는 주장

1094 팬오션, CNC, COSCO, SITC, TSL, 양밍 등 일부 피심인들은 합의가 이루어졌던 회의에 불참하였음에도 그 이후 해당 회의에서 결정된 합의 내용을 회의록 등의 형식으로 이메일을 통해 전달받은 사실만으로 합의에 가담하였다고 보

는 것은 부당하다고 주장한다.

1095 살피건대, 동정협은 회의 참석 대상인 선사가 사정상 불참한 경우에는 회의 종료 후 그 회의의 내용이 기재된 회의록 등을 불참한 선사에게 배포한 점, 회의에 불참한 선사는 그 이후에 회의록 등을 통하여 관련 회의의 내용을 파악할 수 있으며, 해당 회의에 참석한 선사들도 불참한 선사가 회의록 등을 통하여 해당 회의의 내용을 파악하였으리라고 예상하고 있는 점, 선사들은 불참한 회의의 회의록을 받고도 차기 회의에서 불참한 회의 내용에 대하여 반대 의견을 표명하지 않은 점, 가사 내심 반대 의사를 가지고 있었다고 하더라도 해당 선사는 합의 탈퇴 의사를 표시하지 않고 관련 회합에 계속 참여하였으므로 타 선사들은 해당 선사가 합의에 동의한다고 신뢰할 수밖에 없고 해당 선사도 이러한 신뢰를 이용하여 계속적으로 합의에 참여한 것으로 볼 수 있는 점 등을 종합적으로 고려할 때 회의에는 불참하였지만 회의록 등을 통하여 합의 내용을 전달받은 선사와 해당 회의에 참석하여 합의한 선사 간에는 합의 내용에 대하여 의사 합치가 있었다고 봄이 타당하므로 위와 같은 피심인들의 주장은 이유 없다.

(다) 발언권도 없이 수동적으로 회의에 참여하였으므로 합의에 가담하였다고 볼 수 없다는 주장

1096 피심인들 중 CNC, COSCO, PIL, SITC, TSL, 씨랜드머스크 및 양밍 등 외국적선사들은 회합에서 사실상 발언권이 없었고 국적선사들이 주도하여 결정한 합의 내용을 일방적으로 통보 받는 등 합의가 이루어졌던 각종 회합에 수동적으로 참여하였으므로 국적선사와 동일한 수준으로 합의에 가담하였다고 판단하는 것은 부당하다고 주장한다.

1097 살피건대, 외국적선사들은 위 2. 가.의 120건 합의 관련 각종 회의의 주제가 운임의 결정·유지 또는 변경을 공동으로 결정하는 것임을 인지하고 있음에도 별다른 반대의사 표명없이 2005년 8월부터 2017년 2월까지의 기간[617] 동안 스스로

617) 외국적선사가 합의에 가담한 사실이 최초로 확인되는 시점부터 마지막으로 확인되는 시점까지의 기간이다.

의 선택에 따라 지속적으로 회의에 참석한 점, 2005년 8월부터 외국적선사들의 가담으로 공동행위가 보다 공고해진 측면이 있는 점, 외국적선사들도 국적선사들과 마찬가지로 각종 회의에 참석하여 결정한 최저운임 가이드라인, 각종 부대운임 도입·인상 등을 실행해 나간 점 등을 고려할 때 외국적선사가 수동적으로 회의에 참여하였다고 보기는 어려우며, 가사 다소 수동적으로 회의에 참석한 점이 인정되더라도 이러한 사실만으로 수년에 걸친 공동행위 대한 책임이 부정된다고 보기는 어려우므로 위와 같은 피심인들의 주장은 이유 없다.

나) 경쟁제한성 판단

(1) 관련시장의 획정

1098 다음과 같은 점을 고려하여 이 사건 관련시장을 '한국발 동남아착 컨테이너 해상화물운송 서비스 시장' 및 '동남아발 한국착 컨테이너 해상화물운송 서비스 시장'으로 획정한다.

1099 첫째, 컨테이너 해상화물운송은 통상 이종(異種)화물을 적재한 컨테이너를 컨테이너전용선에 선적하여 정기적으로 정해진 항로를 따라 운항하는 방식으로 이루어지는 점에서 벌크선, 자동차 운송 전용선 등을 이용하는 다른 유형의 해상화물운송과는 화물의 종류나 방식이 상이하여 공급자 및 수요자 측면에서 대체가능성이 있다고 보기 어려우므로 관련시장을 '컨테이너' 해상화물운송 서비스 시장으로 한정하는 것이 타당하다.

1100 둘째, 해운법 제23조[618] 및 통계법 제17조 제1항의 규정에 의하여 통계청장이 고시하는 한국표준산업분류[619]에서는 컨테이너 해상화물운송을 국내항과 국내

618) 제23조(사업의 종류) 해상화물운송사업의 종류는 다음과 같다.
1. 내항 화물운송사업 : 국내항과 국내항 사이에서 운항하는 해상화물운송사업
2. 외항 정기 화물운송사업 : 국내항과 외국항 사이 또는 외국항과 외국항 사이에서 정하여진 항로에 선박을 취항하게 하여 일정한 일정표에 따라 운항하는 해상화물운송사업
3. 외항 부정기 화물운송사업 : 제1호와 제2호 외의 해상화물운송사업

619) 501. 해상운송업 - 5011. 외항 운송업 - 50111. 외항 여객 운송업
- 50112. 외항 화물 운송업

항 사이에서 해상화물운송 서비스를 제공하는 내항 화물운송과 국내항과 외국항 또는 외국항과 외국항 사이에서 해상화물운송 서비스를 제공하는 외항 화물운송으로 구분하고 있으며, 수요자 측면에서 국내 항구를 오가는 내항 컨테이너 해상화물운송과 국내외 항구를 오가는 외항 컨테이너 해상화물운송 간에 대체가능성이 있다고 보기 어려우므로 관련시장을 '외항' 컨테이너 해상화물운송 서비스 시장으로 한정하는 것이 타당하다.

1101 셋째, 대한민국과 미국·유럽 등 원거리 지역들 사이를 오가는 원양 컨테이너 해상화물운송 서비스와 대한민국과 동남아시아 국가 등 근거리 지역을 오가는 근해 컨테이너 해상화물운송 서비스는 서비스를 제공하기 위해 투입되어야 하는 선박 규모 및 운송 거리가 매우 상이하여 공급자 및 수요자 측면에서 대체가능성이 있다고 보기 어려우므로 관련시장을 대한민국과 동남아시아 국가 등 근거리 지역을 오가는 근해 컨테이너 해상화물운송 서비스 시장으로 한정하는 것이 타당하다.

1102 넷째, 대한민국과 동남아시아 국가를 오가는 컨테이너 해상화물운송 서비스와 대한민국과 일본 및 대한민국과 중국을 오가는 컨테이너 해상화물운송 서비스는 선복 규제[620]로 인하여 대체가능성이 낮은 점, 피심인들도 컨테이너 해상화물운송 서비스의 영업 업무를 대륙(지역)별 항로로 구분하고 있는 점, 컨테이너 해상화물운송 서비스를 제공하는 선사들 간 해운동맹이나 협의체도 대륙(지역)별로 존재하였거나 존재하고 있으며[621], 피심인들 간 합의의 매개가 된 동정협도 대한민국과 동남아시아 국가 사이의 항로[622]를 운항하는 협의체인 점 등을 고려

- 5012. 내항 운송업 - 50121. 내항 여객 운송업
- 50122. 내항 화물 운송업

620) 한-중국 항로는 한·중 해운회담에 의해서 양국 정부로부터 항권을 승인 받은 선사들만 영업이 가능한 폐쇄항로에 해당하며, 일본은 자율규제 형식으로 선복량의 상한을 두고 있는 것으로 확인된다.

621) 태평양항로안정화협정(TSA, Transpacific Stabilization Agreement): 아시아 지역 - 미국 지역, 아시아·구주운임동맹(FEFC, Far Eastern Freight Conference): 아시아 지역 - 유럽 지역, 대서양항로동맹협정(TACA, Trans Atlantic Conference Agreement): 미국 지역 - 북유럽 지역, 한국근해수송협의회: 대한민국 - 일본, 황해정기선사협의회: 대한민국 - 중국

622) 2016. 3. 17. 개정 동정협 규약 제3조에 따르면, 동정협이 관할하는 영역은 한국을 중심으로, 대만, 홍콩, 필리핀, 태국, 싱가포르, 말레이시아, 인도네시아, 베트남, 캄보디아, 방글라데시, 미얀마 및 인도 항로를 포함하나, 한-중, 한-일 항로는 제외한다. 이때 한-중 항로는 황정협, 한-일 항로는 한근협의 관할 항로이다.

하여 관련시장을 대한민국과 동남아시아 국가 사이를 오가는 컨테이너 해상화물 운송 서비스로 한정하는 것이 타당하다.

(2) 경쟁제한성

1103 피심인들의 위 2. 가. 행위는 다음과 같은 점을 고려할 때 한국발 동남아착 컨테이너 해상화물운송 서비스 시장 및 동남아발 한국착 컨테이너 해상화물운송 서비스 시장에서 부당하게 경쟁을 제한하는 행위로 인정된다.

1104 첫째, 피심인들의 위 2. 가.의 120건 합의들은 모두 경쟁관계에 있는 정기선사 간에 운임(가격)을 결정·유지 또는 변경하는 행위로서 그 행위의 성격상 경쟁제한 효과만 발생시키는 것이 명백한 경우에 해당한다.

1105 둘째, 피심인 23개사는 적취물량을 기준으로 이 사건 위반행위 기간 동안 80%~90% 수준의 점유율을 유지하고 있었으므로 피심인들 간 합의만으로도 가격 결정 등에 충분한 영향을 미칠 수 있었다.

<표 502> 2005년~2018년 한-동남아 수출 항로의 시장점유율(단위:%)[623]

연도	2005년	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년
피심인 국적사	57.5	54.5	54.3	54.6	57.7	60.7	61.6
피심인 외국적사	26.9	28.3	32.2	28.9	28.1	21.3	21.9
합계	84.4	82.8	86.5	83.5	85.8	82	83.5
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	89.8	90.8	86.8

* 출처: 동정협

623) 동정협에서 2005년부터 2019년까지의 기간 동안 연도별로 각 피심인들의 적취물량을 기반으로 하여 시장점유율을 추산한 자료를 기반으로 하였다. '피심인 국적사'에는 합의에는 참가하였으나 파산 등으로 인하여 피심인에서는 제외된 동남아해운과 한진해운의 적취물량도 포함하였다. 또한, 동정협 제출 자료에 따르면 국적선사 중 동영은 2018년 이전까지, 외국적선사 중 TSL의 경우 2010년부터, 씨랜드머스크의

<표 503> 2005년~2018년 한-동남아 수입 항로의 시장점유율(단위:%)

연도	2005년	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년
피심인 국적사	64.8	58.3	56.7	56.8	62.6	63.5	64.7
피심인 외국적사	25.0	27.5	30.4	30.8	27.8	21.1	20.6
합계	89.8	85.8	87.1	87.6	90.4	84.6	85.3
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

* 출처: 동정협

1106 셋째, 피심인들이 경쟁제한적 의도를 가지고 이 사건 공동행위에 참가하였다는 사실이 확인된다. 피심인들은 각종 회합에서 상호 가격경쟁을 하는 것은 모두를 공멸시킬 수 있으므로 자제하여야 한다는 기본적인 인식하에 합의를 도출하였다. 그리고 특정 선사가 단독으로 운임을 인상할 경우 화주의 반발에 부딪혀 실패하거나 자신의 화물을 다른 선사에게 빼앗길 우려가 있었기 때문에 피심인들은 독자적인 결정이 아닌 공동의 결정으로 운임을 인상하려는 목적을 가지고 있었다.

<표 504> 2005. 9. 22. 임원 회합 관련 회의록 발췌(소갑 제2-120호증)

※ 회원사간 운임경쟁 지양 합의함. ※ 기 결정된 외국적선사를 위한 AMR준수와 시장상황 등을 IADA를 통해 각 선주에게 지속적으로 요청하고 설명키로 함.

<표 505> 2008. 10. 1. 영업팀장 회합 관련 회의록 발췌(소갑 제2-249호증)

◆ 결의사항 - 하기와 같은 시장환경 속에서 저운임 화물집하의 유혹을 느낄 수 있지만 결국 물동량이

경우 2008년부터 적취물량 통계상 'others' 항목으로 계산된 것으로 보이는바, 위 동영의 적취물량은 2018년 이전에는 '피심인 국적사' 점유율에 포함되지 못하였으며 TSL 및 씨랜드머스크의 적취물량은 각각 2010년 및 2008년부터 '피심인 외국적사' 점유율에 포함되지 못하였다.

뒷받침되지 않는다면 회원사간 출혈경쟁만 유발하여 운임이 급락할 것이므로 일단 현재의 운임을 견지/유지하기로 함. 그리고 10월 20일 이후 IADA KOREA LAC 회의를 개최하여 레진물동량 추이 등 시장동향 점검 후 11월 발효의 운임회복계획을 마련키로 함.

(3) 피심인 주장에 대한 검토

1107 피심인들은 위 2. 가.의 120건 합의로 인하여 선사들 간 파멸적인 운임 경쟁이 차단되어 안정적인 운임 및 운항 일정으로 컨테이너 해상화물운송 서비스를 제공할 수 있게 되었고, 이를 통하여 화주와 소비자 모두에게 이익이 되는 효율성 증대 효과가 발생하였으므로 경쟁제한성이 인정되지 않는다고 주장한다.

1108 부당한 공동행위의 위법성 심사에서 경쟁제한 효과와 비교형량하여야 하는 '효율성증대 효과'는 공동마케팅, 공동생산, 공동구매, 공동연구·개발 등 성격상 효율성증대 효과와 경쟁제한 효과가 동시에 발생할 수 있는 공동행위의 경우에 발생하는 효과로서[624][625], 규모의 경제, 범위의 경제, 위험 배분, 지식·경험의 공동활용에 의한 혁신 속도 증가, 중복 비용 감소 등이 이에 해당한다.[626] 이와 같은 부당한 공동행위의 효율성증대 효과의 개념에 비추어 보면, 위. 2. 가.의 120건 합의와 같이 단순히 가격을 결정·유지 또는 변경하는 행위는 효율성증대 효과와 경쟁제한 효과가 동시에 발생하는 공동행위의 유형에 해당하지 않기 때문에 설령 피심인들이 주장하는 효과가 일부 발생하였더라도 이는 경쟁제한 효과와 비교형량 하여야 하는 효율성증대 효과에 해당한다고 보기 어렵다. 따라서 피심인들이 주장하는 화주 및 소비자의 이익 등은 공동행위의 위법성 정도를 평가하기 위한 고려 요소의 하나로 볼 수 있을지는 몰라도 경쟁제한성의 유무를 판단하기 위하여 필요한 고려 요소로 보기는 어렵다는 점에서 위와 같은 피심인들의 주장은 이유 없다.

624) 공동행위 심사기준(2015. 10. 23. 공정거래위원회예규 제235호로 개정된 것. 이하 같음) Ⅴ. 1. 나. (1)
625) 공동행위가 경쟁제한 효과만 발생시키는 유형이라도 효율성을 증대시키는 경제적 통합과 합리적으로 연관되어 추진되고, 효율성증대 효과의 목적을 달성하기 위해 합리적으로 필요하다고 인정되는 경우에는 효율성증대 효과 등을 고려하여 위법성 여부를 판단하나, 이 사건 공동행위와 같이 가격에 대한 단순한 조정 또는 합의는 '경제적 통합'에 해당되지 않는다.(공동행위 심사기준 Ⅴ. 1. 가. (5))
626) 공동행위 심사기준 Ⅴ. 3. 가.

1109 가사 경쟁제한성의 유무를 판단하기 위하여 필요한 고려 요소로 보더라도 피심인들은 추상적으로 효율성증대 효과를 주장할 뿐, 구체적인 효율성증대 효과를 입증하고 있지는 못하므로 이러한 효과가 일부 있었다 하더라도 경쟁제한효과를 상쇄할 정도로 효율성증대 효과가 상당하다고 볼 수 없다.

다) 하나의 공동행위인지 여부

1110 다음과 같은 점을 고려할 때 위 2. 가.의 120건 합의는 하나의 공동행위로 인정된다.

1111 첫째, 위 2. 가.의 120건 합의는 모두 컨테이너 해상화물운송 서비스 제공에 대한 대가로 화주가 지불하는 가격, 즉 총운임[627]을 인상·유지시키거나 총운임의 하락을 방어하고자 하는 단일한 의사와 목적에 따라 이루어졌다.

1112 화주들이 중요하게 생각하는 것은 컨테이너 해상화물운송 서비스의 대가로 지급하는 총 운임이기 때문에 시장상황에 맞게 총 운임을 인상·유지 하거나 총 운임의 하락을 방지하는 것[628]이 위 2. 가. 120건 합의의 목적이었다.

1113 실제 피심인들이 각종 회합에서 논의한 내역을 기재한 회의록을 살펴보면, 피심인들은 수지를 개선하기 위하여 순수해상운임의 최저수준을 인상하는 것이 나을지 아니면 부대운임을 신설 또는 인상하는 것이 나을지를 판단하여 유효·적절한 수단을 선택하였다.

<표 506> 2009. 9. 2. 영업팀장 회합 관련 회의록 발췌(소갑 제2-302호증)

○ 9월 운임회복 문제 중점 논의 ○ 9월 운임회복과 관련한 효과적인 방법으로서, 특정항로 선별 후 AMR 적용, 유류할증료 징수를 통한 수지개선 등 각 방안에 대해 의견교환/협의. ○ 일단, 각 선사의 현재 운임편차 및 서비스 차이가 있는 상황에서 무차별적인 RR 시행은 현실적이지 않다고 지적됨.

627) 순수해상운임(기본운임)과 각종 부대운임이 포함된 운임을 말한다.
628) 피심인들은 이를 '운임회복'이라고 표현하였다.

○ 이어 운임회복 가능항로 선정 후 AMR 및 유류할증료 징수방안이 논의되었으나, 특정항로에 한정한 유류할증료 징수는 화주설득력이 부족하다고 지적됨. ○ 따라서 유가의 지속적 상승 및 물동량 흐름이 상대적으로 부진한 현 상황을 고려할 때 명분 및 화주설득력이 있는 유류할증료 징수를 통한 수지개선방안이 가장 효과적이라는 데 공감하고 아래의 내용으로 시행함.

1114 둘째, 위 2. 가. 120건 합의는 합의구조가 동일하다. 모든 합의는 동정협과 IADA를 중심으로 한 병렬적인 회의를 통하여 합의된 사항의 실행 상황을 점검하고 향후 물동량, 시장 가격 등 시장 동향을 논의한 후 운임을 인상·유지하기로 하는 합의로 나아가는 큰 틀이 유지되고 있다.

1115 셋째, 피심인들은 합의의 목적 달성을 위하여 이 사건 위반기간에 걸쳐 단절됨 없이 합의와 실행을 반복하였다. 각 피심인들은 합의에 가담한 이후 공동행위를 중단하거나 탈퇴한다는 의사표명 없이 지속적으로 합의에 가담하였다.

1116 넷째, 합의에 참여한 구성사업자도 이 사건 위반기간에 걸쳐 일부 변동은 있었으나 동정협 및 IADA에 가입한 회원사를 주축으로 하는 동일성이 유지되었다. 2003년 동정협 회원사인 국적선사를 중심으로 시작된 이 사건 공동행위는 2007년 참여 사업자가 IADA 회원사인 외국적선사로 확대되었고, 이후 다른 국적선사들까지 동정협 회원사로 참여하는 양상을 보였다. 각 피심인들은 공동행위에 최초로 참여한 시점부터 2018년 또는 2019년까지 공동행위를 중단하거나 IADA 또는 동정협에서 탈퇴하겠다는 의사를 표명함 없이 지속적으로 이 사건 공동행위에 참여하였다.[629)]

라) 시기 및 종기 판단

(1) 시기에 대한 판단

1117 피심인 중 고려, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아라인 및 흥아해운 등 6개 사

629) 11개 외국적선사는 2017년 및 2018년까지, 12개 국적선사는 2019년까지 참여하였다. 피심인별 종기에 대해서는 후술한다.

는 2003. 12. 2. 수입팀장회의에서 동남아발 한국착 수입 항로의 최저운임에 대하여 합의한 것이 합의에 참여한 사실이 확인되는 최초의 시점인바, 2003. 12. 2.을 이 사건 공동행위의 시기로 본다.

1118 피심인 CNC, OOCL, PIL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이 및 양밍의 경우 IADA의 회원사로서 2005. 8. 31. IADA KOREA LAC 회의에 참석하여 2005년 8월 한국발 동남아착 수출 항로의 최저운임에 대하여 합의한 것이 합의에 참여한 사실이 확인되는 최초의 시점인바, 2005. 8. 31.을 이 사건 공동행위의 시기로 본다.

1119 피심인 남성의 경우, 2006. 11. 2. 동정협에 가입한 후 2007. 1. 17. 수출팀장회의에 최초로 참석하였으며 이후 2007. 1. 26. 회합에 참석하여 2007년 1월 한국발 동남아착 수출 항로의 최저운임에 대하여 합의한 것이 합의에 참여한 사실이 확인되는 최초의 시점인바, 2007. 1. 26.을 이 사건 공동행위의 시기로 본다.

1120 피심인 GSL의 경우 IADA의 회원사로서 2007. 2. 9. IADA KOREA LAC 회의에 최초로 참석하였으며 이후 2007. 2. 28. IADA KOREA LAC 회의에 참석하여 2007년 2월 한국발 동남아착 수출 항로의 최저운임에 대하여 합의한 것이 합의에 참여한 사실이 확인되는 최초의 시점인바, 2007. 2. 28.을 이 사건 공동행위의 시기로 본다.

1121 피심인 씨랜드머스크의 경우 2009년 IADA에 가입한 후 2011. 2. 18. IADA KOREA LAC 회의에 참석하여 2011년 2월 한국발 동남아착 수출 항로에서 EBS를 도입하기로 합의한 것이 합의에 참여한 사실이 확인되는 최초의 시점인바, 2011. 2. 18.을 이 사건 공동행위의 시기로 본다.

1122 피심인 COSCO의 경우 IADA 회원사로서 2008. 3. 13. IADA KOREA LAC 회의에 참석하여 2008년 3월 한국발 동남아착 수출 항로의 운임인상에 대하여 합의한 것이 합의에 참여한 사실이 확인되는 최초의 시점인데, 그 이후부터 2014.

4. 2. IADA KOREA LAC 회의에 참석하여 2014년 4월 한국발 동남아착 수출 항로의 최저운임에 대하여 합의하기 전까지는 회의에 참석한 사실이 확인되지 않았다. 따라서 회의에 참석하지 않은 기간이 약 6년으로 상당히 오랜 기간이 지났다는 점을 감안하여 다시 회의에 참석하여 한국발 동남아착 수출 항로의 운임에 대하여 합의한 2014. 4. 2.을 이 사건 공동행위의 시기로 본다.

1123 피심인 천경의 경우, 2012. 10. 1. 동정협에 가입하였으나 그 이전인 2012. 5. 3. 아주항로 주요선사 sub-com 회의에 참석하여 2012년 5월 한국발 동남아착 수출 항로의 최저운임에 대해 합의한 것이 합의에 참여한 사실이 확인되는 최초의 시점인바, 2012. 5. 3.을 이 사건 공동행위의 시기로 본다.

1124 피심인 동진의 경우, 2014. 4. 1. 동정협에 가입하였으나 그 이전인 2014. 2. 12. 이메일로 이날 수입팀장 회의에서 합의된 2014년 2월 동남아발 한국착 수입 항로의 최저운임에 대하여 전달받았고 그 이후 2014. 3. 20. 수입팀장 회의에 참석하여 합의 준수 상황을 점검한 것이 합의에 참여한 사실이 확인되는 최초의 시점인바, 이메일로 최저운임에 대한 내용을 전달받아 합의에 참여하게 된 시점인 2014. 2. 12.을 이 사건 공동행위의 시기로 본다.

1125 피심인 동영의 경우, 비록 동정협 회원사로 가입하지는 않았으나 2014. 2. 12. 이메일로 이날 수입팀장 회의에서 합의된 2014년 2월 동남아발 한국착 수입 항로의 최저운임에 대하여 전달받은 것이 합의에 참여한 사실이 확인되는 최초의 시점인바, 이메일로 최저운임에 대한 내용을 전달받아 합의에 참여하게 된 시점인 2014. 2. 12.을 이 사건 공동행위의 시기로 본다.

1126 피심인 범주의 경우, 2016. 4. 1. 동정협에 가입하였으나 그 이전인 2016. 2. 18. 수입팀장 회의에 참석하여 2016년 1월 동남아발 한국착 수입 항로의 최저운임에 대해 합의한 것이 합의에 참여한 사실이 확인되는 최초의 시점인바, 2016. 2. 18.을 이 사건 공동행위의 시기로 본다.

1127 피심인 에스엠의 경우, 2017. 3. 14. 동정협에 가입한 후 2017. 3. 22. 수입팀장 회의에 참석하여 2017년 3월 동남아발 한국착 수입 항로의 최저운임에 대해 합의한 것이 합의에 참여한 사실이 확인되는 최초의 시점인바, 2017. 3. 22.을 이 사건 공동행위의 시기로 본다.

(2) 종기에 대한 판단

(가) 12개 국적선사

1128 12개 국적선사 피심인들은 2003년 최초 합의부터 공정거래위원회의 1차 현장조사(2018. 12. 5.) 전에 이루어진 한국발 동남아착 수출 항로에서의 2018년 10월 FAF 도입 합의 및 동남아발 한국착 수입 항로에서의 2018년 11월 FAF 도입 합의까지 11개 국적선사 피심인 중 누구도 명시적 또는 묵시적으로 합의 탈퇴 의사를 표현함이 없이 동정협 및 IADA 회합을 통해 각종 운임에 대한 합의를 지속하였다.

1129 다만, 공정거래위원회의 1차 현장조사 이후에는 동정협 회합이 제대로 열리지 않은 것으로 보이는 점, 1차 현장조사 이후 운임 등에 대한 공동행위 시 해운법상 규정을 준수하여야 한다는 점에 대하여 선사들 및 동정협의 인식의 변화가 있었던 것으로 보이는 점, 1차 현장조사 이후에도 이 사건 공동행위가 지속되고 있다고 인정하기 어려운 점 등을 종합적으로 고려할 때 2018. 12. 5. 공정거래위원회의 1차 현장조사로 인하여 12개 국적선사들의 이 사건 공동행위가 종료된 것으로 봄이 타당하다.

(나) 11개 외국적선사

1130 이 사건 부당한 공동행위는 2003년 동정협 회합을 매개로 하여 6개 국적선사들의 합의로 시작된 후 2005년부터는 동정협 회합 및 IADA 회합을 매개로 하는 합의로 발전하였다. 이후 피심인들의 동정협 및 IADA 회합을 통한 합의는 피

심인 중 누구도 명시적 또는 묵시적인 합의에서의 탈퇴 의사를 표현함이 없이 지속되어 왔다.

1131 따라서 11개 외국적선사들의 종기도 국적선사와 마찬가지로 공정거래위원회의 현장조사일로 보는 것이 일견 타당해 보이나, 공정거래위원회의 현장조사일 이전에 외국적선사들의 합의 매개체 역할을 하였던 IADA 활동이 종료되었고, 그 이전에 다수의 외국적선사들이 IADA에서 탈퇴하였던 점을 감안하여 11개 외국적선사들의 경우에는 IADA에서 탈퇴한 시점 또는 IADA 활동이 공식적으로 종료된 시점을 종기로 본다. 양밍은 2017. 12. 1., 씨랜드머스크는 2017. 12. 11., CNC는 2017. 12. 29., SITC는 2018. 1. 3., 완하이는 2018. 1. 5., GSL은 2018. 1. 8., 에버그린은 2018. 1. 10., OOCL은 2018. 1. 19. IADA 탈퇴 의사를 IADA 홍콩 사무국에 이메일로 전달하였으므로 각각 이 때를 종기로 본다. 한편 IADA에 탈퇴 의사를 표시하지 않은 COSCO 및 PIL과 2010. 7. 22. IADA에서 탈퇴하였으나 그 이후에도 회합에 지속적으로 참여해 온 TSL은 IADA 활동 종료 시점인 2018. 2. 28.을 종기로 본다.

(3) 소결

1132 지금까지 살펴본 피심인별 시기 및 종기를 정리하면 아래 <표 507>과 같다.

<표 507> 피심인별 부당한 공동행위의 시기 및 종기

피심인명	시기	종기
고려	2003. 12. 2.	2018. 12. 5.
남성	2007. 1. 26.	2018. 12. 5.
동영	2014. 2. 12.	2018. 12. 5.
동진	2014. 2. 12.	2018. 12. 5.
범주	2016. 2. 18.	2018. 12. 5.
에스엠	2017. 3. 22.	2018. 12. 5.
에이치엠엠	2003. 12. 2.	2018. 12. 5.
장금	2003. 12. 2.	2018. 12. 5.
천경	2012. 5. 3.	2018. 12. 5.

피심인명	시기	종기
팬오션	2003. 12. 2.	2018. 12. 5.
흥아라인, 흥아해운	2003. 12. 2.	2018. 12. 5.
CNC	2005. 8. 31.	2017. 12. 29.
COSCO	2014. 4. 2.	2018. 2. 28.
GSL	2007. 2. 28.	2018. 1. 8.
OOCL	2005. 8. 31.	2018. 1. 19.
PIL	2005. 8. 31.	2018. 2. 28.
SITC	2005. 8. 31.	2018. 1. 3.
TSL	2005. 8. 31.	2018. 2. 28.
씨랜드머스크	2011. 2. 18.	2017. 12. 11.
에버그린	2005. 8. 31.	2018. 1. 10.
완하이	2005. 8. 31.	2018. 1. 5.
양밍	2005. 8. 31.	2017. 12. 1.

마) 공정거래위원회 인가 여부

1133 피심인들은 위 2. 가.의 행위에 대하여 사전에 공정거래위원회로부터 인가를 받은 사실이 없다.

1134 한편, 피심인들은 한국선주협회가 1981. 5. 14. 공정거래위원회의 전신인 舊 경제기획원으로부터 “외항해상운임 요율 결정 및 유지” 및 “선박투입 조정과 운송비율 결정”이라는 두 가지 행위를 등록한다는 내용의 ‘경쟁제한행위등록증’을 발급 받았다는 사실을 근거로 위 2. 가.의 행위에 대하여 공정거래위원회로부터 인가를 받았다고 주장한다.

1135 살피건대, 공정거래위원회는 1987. 9. 8. 한국선주협회의 공동행위 등록을 취소한 것으로 확인되는 점, 가사 공정거래위원회가 공동행위 등록을 취소하지 않았다 하더라도 공동행위 등록증에 기재된 공동행위 참가사업자가 불분명하여[630] 이 사건 23개 피심인들 모두 당시 등록 당시 공동행위 참가사업자였다고 단정할 수 없는 점, 등록증에 기재된 실시기간도 이 사건 공동행위가 시작되기 전에 이

630) 당시 공동행위 등록증에는 66개의 사업자가 공동행위에 참가한다고만 기재되어 있을 뿐, 구체적인 참가사업자의 명단은 확인되지 않는다.

미 만료된 것[631]으로 판단되는 점, 인가 받은 공동행위라면 공정거래위원회의 조사 등을 우려하여 이를 은폐할 필요가 없음에도 앞에서 살펴본 바와 같이 공정거래위원회의 조사 등을 우려하여 이를 은폐하고자 한 점 등을 고려할 때 위 2. 가.의 120건 합의에 대하여 공정거래위원회의 인가가 있었다고 보기는 어렵다.

4) 사업자단체 금지행위: 공정거래법 제26조 제1항 제1호 위반 여부

가) 공정거래법 제19조 제1항 각호의 행위에 대한 사업자단체 의사의 존재 여부

1136 위 2. 가. 인정사실에서 살펴본 바와 같이 피심인 동정협 소속 前 사무국장 이○○ 및 사무국장 박○○ 등은 동정협 및 IADA 회원사에게 회의 안건, 개최 일시, 장소 등을 이메일로 전달하여 합의를 위한 각종 회의를 소집하였고, 회의 장소도 섭외하고 회의에 소요되는 비용을 회원사들이 납부한 동정협 회비에서 지출하였다.

1137 또한, 회의 시 합의되었던 결과를 취합·정리하여 회의록을 작성한 후 이를 회의에 참석하였던 선사들과 회의에 불참하였던 선사들에게도 배포함으로써 합의한 내용대로 실행될 수 있게 조치하였으며, 합의한 운임을 준수하였는지 여부에 대한 감사도 실시하였다. 이러한 사실에 비추어 볼 때, 법 제19조 제1항 제1호 '가격을 결정·유지 또는 변경하는 행위'에 대한 동정협의 의사가 존재하였음이 인정된다.

나) 사업자단체의 의사가 구성사업자에게 표시되어 구성사업자 등에게 영향을 미쳤는지 여부

631) 등록증에는 실시기간을 "독점규제 및 공정거래에 관한 법률"의 적용 제외 법률 제정 발효시까지로 기재하고 있는바, 이는 공정거래법 적용이 제외되는 법 규정이 완비될 때까지 경쟁제한행위 등록이 유효다는 의미로 보는 것이 타당하다. 그런데 공정거래법은 1986년 '공정거래법 적용이 제외되는 특별법'을 별도로 두도록 하는 조항이 삭제되면서 공정거래법 적용 제외 법률의 제정 필요성이 없어지는 방향으로 법 규정이 완비되었으므로 실시기간은 1986년에 만료되었다고 보는 것이 타당하다.

1138 다음과 같은 사실에 비추어 볼 때 동정협의 행위가 구성사업자의 가격 결정 등에 영향을 미쳤음이 인정된다.

1139 첫째, 위 2. 가. 인정사실에서 살펴본 바와 같이 동정협 소속 前 사무국장 이○○ 및 사무국장 박○○ 등은 운임 등을 합의하기 위하여 동정협 및 IADA 내 회의를 소집하였으며, 이 회의에서 한-동남아 항로의 컨테이너 해상화물운송서비스의 부대운임, 순수해상운임, 각종 부대운임 및 대형화주 투찰가 등을 공동으로 결정하였다. 그리고 이와 같은 운임 합의를 회의록이라는 형식으로 정리하여 선사들에게 제공하였으며, 이메일 및 카카오톡 채팅방 등의 의사연락수단을 통하여 선사들에게 운임 관련 합의를 알리는 등 선사들에게 합의 내용을 준수할 것을 독려하였다.

1140 둘째, 동정협은 2016년 이후에는 중립위원회의 감사 업무를 실질적으로 수행하는 역할을 맡았고, 실제로 선사들이 합의한 운임을 준수하였는지 여부에 대한 감사도 실시하였다. 그리고 감사 결과를 선사들에게 통지하면서, 일부 감사 건에 대해서는 감사 결과에 따라 선사들에게 벌과금을 부과하였다.

다) 경쟁제한성 여부

1141 앞서 본 건 120건 합의의 경쟁제한성에 대하여 살펴본 바와 같이 동정협이 한-동남아 항로의 컨테이너 해상화물운송서비스의 운임 등을 동정협 및 IADA 소속 회원사들과 함께 결정한 행위는 관련 시장에서 사업자간 경쟁을 제한하는 것이므로 경쟁제한성이 인정된다.

5) 소결

1142 피심인 23개사의 2. 가.의 행위는 공정거래법 제19조 제1항 제1호에 해당하여 위법하다.

1143 피심인 동정협의 2. 가.의 행위는 공정거래법 제26조 제1항 제1호에 해당하여 위법하다.

3. 처분

가. 부당한 공동행위

1) 시정조치

1144 피심인 23개사의 위 2. 가. 행위에 대하여 향후 이 사건 공동행위와 동일하거나 유사한 행위를 반복하지 않도록 하기 위하여 공정거래법 제21조에 따라 시정명령을 부과한다.

2) 과징금 부과

가) 과징금 부과 여부

1145 피심인들의 위 2. 가. 행위는 가격을 직접적으로 결정·유지 또는 변경하는 행위로서 위반행위가 장기간에 걸쳐 발생하고 경쟁제한 효과가 발생하는 것이 명백하므로 공정거래법 제22조 및 제55조의3, 같은 법 시행령 제61조 및 [별표 2], 과징금 부과 세부기준 등에 관한 고시[632] Ⅲ. 1. 및 2. 규정에 따라 과징금을 부과한다.

1146 다만, 이 사건 합의 내용이 외국적선사의 수입 항로 운임 수준에 미친 영향이 크다고 보이지 않고 이로 인하여 국적선사의 수입 항로 운임 수준에 미치는 영향도 제한되는 효과가 발생한 것으로 보이는 점, 수입 항로의 경우 국내 화주에게 미치는 경쟁제한 효과와 그 파급효과가 크지 않다고 판단되는 점, 국제 컨테이너 해상화물운송 서비스의 경우 모든 노선의 경쟁당국이 중첩적으로 관련되

632) 2017. 11. 30. 공정거래위원회고시 제2017-21호로 개정된 것을 말한다. 이하 '과징금고시'라 한다.

어 있어 조치수준을 결정함에 있어 이에 대한 정책적 고려도 필요하다고 판단되는 점 등을 종합적으로 고려하여 위 2. 가. 행위 중 동남아발 한국착 수입 항로와 관련된 행위에 대해서는 과징금을 부과하지 않기로 한다.

나) 산정기준

(1) 관련매출액

(가) 관련매출액 산정 기간

1147 사업자들이 부당한 공동행위를 합의함에 있어서 명시적으로 장래의 특정일을 공동행위 개시일로 정하는 경우에는 그 특정일이 도래하기 전에는 사업자들의 부당한 공동행위가 이루어지지 않았으므로 합의일이 아닌 합의된 공동행위가 개시된 날을 기준으로 과징금을 산정하는 것이 타당하다고 할 것이므로[633], 각 피심인들이 최초로 참가한 합의에서 정한 합의의 시행일을 그 피심인의 위반행위에 대한 관련매출액 산정 기산일로 한다. 다만, 각 피심인들이 참가한 최초의 합의가 일부 세부 항로·일부 컨테이너·일부 특별 화물에 한정하여 이루어졌을 경우에는 그 일부 세부 항로·일부 컨테이너·일부 특별 화물에 대한 합의의 시행일을 관련매출액 산정 기산일로 한다.

1148 피심인 고려, 에이치엠엠, 장금, 홍아라인이 한국발 동남아착 수출 항로에서 최초로 합의한 시점은 한국발 홍콩, 남중국, 필리핀, 태국, 싱가포르, 말레이시아, 인도네이사 및 베트남착 항로의 컨테이너[634] 해상화물운송 서비스의 최저운임에 대하여 합의한 2004년 1월이지만, 그 시행일을 2004. 3. 15.로 결정하였으므로

633) 법원은 특별한 사정이 없는 한 부당한 공동행위로 인한 과징금 산정에 있어 위반행위의 개시일은 합의일을 기준으로 함이 상당하다고 할 것이지만, 사업자들이 부당한 공동행위를 합의함에 있어서 명시적으로 장래의 특정일을 공동행위 개시일로 정하는 경우에는 그 특정일이 도래하기 전에는 사업자들의 부당한 공동행위가 이루어지지 않았으므로 합의일이 아닌 합의된 공동행위가 개시된 날을 위반행위의 개시일로 보아 과징금 산정이 이루어져야 할 것이라고 판시한 바 있다(서울고등법원 2015. 5. 14. 선고 2013누51352 판결, 상고심 심리불속행 기각으로 확정).

634) 별도로 특정 컨테이너 및 화물에 대하여 언급하지 않은 경우는 해당 항로의 모든 컨테이너 및 화물을 대상으로 함을 의미한다. 이하 같다.

2004. 3. 15.을 위 8개 항로 컨테이너 해상화물운송 서비스에 대한 관련매출액 산정 기산일로 본다. 또한 2006년 3월 최저운임에 대한 합의가 한국발 대만착 항로에 대하여 결정한 최초의 합의이므로 그 시행일인 2006. 4. 1.을 대만착 항로 컨테이너 해상화물운송 서비스에 대한 관련매출액 산정 기산일로 본다.

1149 피심인 남성이 한국발 동남아착 수출 항로에서 최초로 합의한 시점은 한국발 홍콩, 남중국, 대만, 필리핀, 싱가포르, 태국, 말레이시아, 인도네시아 및 베트남착 항로의 컨테이너 해상화물운송 서비스의 최저운임에 대하여 합의한 2007. 1. 26.이지만, 그 시행일을 2007. 2. 20.로 결정하였으므로 2007. 2. 20.을 위 9개 항로 컨테이너 해상화물운송 서비스에 대한 관련매출액 산정 기산일로 본다.

1150 피심인 동영이 한국발 동남아착 수출 항로에서 최초로 합의한 시점은 한국발 홍콩, 필리핀, 싱가포르, 태국, 말레이시아, 인도네시아 및 베트남착 항로의 컨테이너 해상화물운송 서비스의 최저운임에 대하여 최초로 합의한 2014. 2. 13.이지만, 그 시행일을 2014. 3. 14.로 결정하였으므로 2014. 3. 14.을 위 7개 항로의 컨테이너 해상화물운송 서비스에 대한 관련매출액 산정 기산일로 본다. 또한 2015년 10월 특수·냉동 컨테이너의 부대운임 THC에 대한 합의가 한국발 남중국 및 대만착 항로에서의 최초의 합의이므로 2015년 10월 합의한 대로 인상된 THC를 화주들에게 적용하기 시작한 2015. 11. 5.을 한국발 남중국 및 대만착 항로 특수·냉동 컨테이너 해상화물운송 서비스에 대한 관련매출액 산정 기산일로 본다. 그리고 2016년 3월 최저운임에 대한 합의가 한국발 남중국착 항로 일반 컨테이너에 대하여 결정한 최초의 합의이므로 그 시행일인 2016. 3. 23.을, 2018년 1월 부대운임 EBS에 대한 합의가 한국발 대만착 항로 일반 컨테이너에 대하여 결정한 최초의 합의이므로 2018년 1월 합의한 대로 EBS를 화주들에게 적용하기 시작한 2018. 2. 5.을 각각 한국발 남중국 및 대만착 항로의 일반 컨테이너 해상화물운송 서비스에 대한 관련매출액 산정 기산일로 본다.

1151 피심인 동진의 경우 한국발 남중국 및 대만착 항로 특수·냉동 컨테이너의 부대운임 THC에 대한 합의의 시행일이 2015. 11. 9.이라는 점을 제외하고는 피심

인 동영과 같으므로 한국발 홍콩, 필리핀, 싱가포르, 태국, 말레이시아, 인도네시아 및 베트남착 항로는 2014. 3. 14., 한국발 남중국 및 대만착 항로 특수·냉동 컨테이너는 2015. 11. 9., 한국발 남중국착 항로 일반 컨테이너는 2016. 3. 23., 한국발 대만착 항로 일반 컨테이너는 2018. 2. 5.를 각각 컨테이너 해상화물운송 서비스에 대한 관련매출액 산정 기산일로 본다.

1152 피심인 범주가 한국발 동남아착 수출 항로에서 최초로 합의한 시점은 한국발 남중국, 필리핀, 싱가포르, 태국, 말레이시아, 인도네시아 및 베트남착 항로의 컨테이너 해상화물운송 서비스의 최저운임에 대하여 최초로 합의한 2016. 3. 3.이지만, 그 시행일을 2016. 3. 23.으로 결정하였으므로 2016. 3. 23.을 위 7개 항로의 컨테이너 해상화물운송 서비스에 대한 관련매출액 산정 기산일로 본다. 또한 2018년 1월 부대운임 EBS에 대한 합의가 한국발 홍콩 및 대만착 항로에 대하여 결정한 최초의 합의이므로 2018년 1월 합의한 대로 EBS를 화주들에게 적용하기 시작한 2018. 2. 9.을 한국발 홍콩 및 대만착 항로의 컨테이너 해상화물운송 서비스에 대한 관련매출액 산정 기산일로 본다.

1153 피심인 에스엠이 한국발 동남아착 수출 항로에서 최초로 합의한 시점은 한국발 태국, 인도네시아 및 베트남착 항로의 컨테이너 해상화물운송 서비스의 최저운임에 대하여 합의한 2017. 9. 26.이지만, 그 시행일을 2017. 12. 1.로 결정하였으므로 2017. 12. 1.을 위 3개 항로의 컨테이너 해상화물운송 서비스에 대한 관련매출액 산정 기산일로 본다. 또한 2018년 1월 부대운임 EBS에 대한 합의가 한국발 홍콩, 남중국, 대만, 필리핀, 싱가포르 및 말레이시아착 항로에 대하여 결정한 최초의 합의이므로 2018년 1월 합의한 대로 EBS를 화주들에게 적용하기 시작한 2018. 2. 1.을 위 6개 항로의 컨테이너 해상화물운송 서비스에 대한 관련매출액 산정 기산일로 본다.

1154 피심인 천경이 한국발 동남아착 수출 항로에서 최초로 합의한 시점은 한국발 홍콩, 남중국, 대만, 필리핀, 싱가포르, 태국, 말레이시아, 인도네시아 및 베트남착 항로의 컨테이너 해상화물운송 서비스의 최저운임에 대하여 합의한 2012. 5.

3.이지만, 그 시행일을 2012. 5. 14.로 결정하였으므로 2012. 5. 14.을 위 9개 항로의 컨테이너 해상화물운송 서비스에 대한 관련매출액 산정 기산일로 본다.

1155 피심인 팬오션의 경우 2013년 3월 이후에는 동정협 및 IADA 회의에 참석하지 않다가 2013. 6. 7. 법정관리를 신청하였고 2013. 6. 17. 회생절차개시가 결정되면서 한-동남아 항로에서의 영업을 철수하였으며 2013. 7. 31. 동정협에서도 탈퇴하였다. 2015. 7. 30. 회생절차종결이 결정된 이후, 2016. 6. 1.부터 다시 수출팀장 회의에 참석[635]하여 2016년 6월 한국발 동남아착 수출 항로의 공표운임 및 계약운임에 대하여 합의하면서 이 사건 부당한 공동행위에 다시 참가하게 되었다. 그런데 2003. 10. 15.부터 2013년까지의 팬오션의 부당한 공동행위와 관련한 과징금 청구권은 2013. 6. 17. 회생절차개시결정 이전에 회생채권으로 신고되지 아니하였으므로, 채무자 회생 및 파산에 관한 법률 제251조 본문에 따라 이에 대한 면책 효력이 발생하였다.[636] 따라서 팬오션의 관련매출액 산정 기산일은 팬오션이 다시 수출팀장 회의에 참석하여 2016년 6월 공표운임 및 계약운임에 대하여 합의한 날인 2016. 6. 1. 이후로 본다. 즉, 팬오션이 한국발 태국, 인도네시아 및 베트남착 항로의 컨테이너 해상화물운송 서비스의 공표운임 및 계약운임에 대하여 합의한 시점은 2016. 6. 1.이며 이날 합의한 공표운임 및 계약운임의 시행일을 별도로 결정하지 않았으므로 합의일인 2016. 6. 1.을 위 3개 항로의 컨테이너 해상화물운송 서비스에 대한 관련매출액 산정 기산일로 본다. 또한 2018년 1월 부대운임 EBS에 대한 합의가 한국발 홍콩, 남중국, 대만, 필리핀, 싱가포르 및 말레이시아착 항로에 대하여 결정한 최초의 합의이므로 2018년 1월 합의한 대로 EBS를 화주들에게 적용하기 시작한 2018. 2. 9.을 위 6개 항로의 컨테이너 해상화물운송 서비스에 대한 관련매출액 산정 기산일로 본다.

---

635) 팬오션 방○○의 진술에 따르면 팬오션은 2015년 한-남중국 항로에서 한 개 노선의 해상화물운송 서비스를 제공하기 시작하였고 2016. 8. 28.에는 남중국 이외의 동남아 항로에서 해상화물운송 서비스를 제공하기 시작하였다고 한다. 팬오션이 2021. 2. 19. 제출한 매출액 관련 자료상으로도 2014년에는 한-동남아 항로의 매출액이 존재하지 않다가 2015년에는 한-홍콩 항로에서 189,000 US$의 매출액이 존재하였고 2016년에는 한-홍콩·베트남·필리핀 항로에서 1,192,000 US$의 매출액이 존재하는 것으로 확인된다. 팬오션은 동정협 탈퇴 이후 다시 회원으로 가입한 것은 아니었으나, 2016년 6월 이후의 회합에 지속적으로 참가하였다.

636) 서울고등법원 2015. 5. 21. 선고 2014누66849 판결(상고심 심리불속행 기각으로 확정) 참고

1156 피심인 CNC, OOCL, PIL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이 및 양밍이 한국발 동남아착 수출 항로에서 최초로 합의한 시점은 한국발 홍콩, 대만, 필리핀, 싱가포르, 태국, 말레이시아, 인도네시아 및 베트남착 항로의 컨테이너 해상화물운송 서비스의 최저운임에 대하여 합의한 2005. 8. 31.이지만, 그 시행일을 2005. 9. 1.로 결정하였으므로 2005. 9. 1.을 위 8개 항로의 컨테이너 해상화물운송 서비스에 대한 관련매출액 산정 기산일로 본다. 또한 2007년 2월 최저운임에 대한 합의가 한국발 남중국착 항로에 대하여 결정한 최초의 합의이므로 그 시행일인 2007. 4. 1.을 한국발 남중국착 항로 컨테이너 해상화물운송 서비스에 대한 관련매출액 산정 기산일로 본다.

1157 피심인 COSCO의 경우 앞서 살펴본 바와 같이 부당한 공동행위 시기를 한국발 홍콩, 필리핀, 싱가포르, 태국, 말레이시아, 인도네시아 및 베트남착 항로의 컨테이너 해상화물운송 서비스의 최저운임에 대하여 합의한 시점인 2014. 4. 2.로 보았으므로 그 시행일인 2014. 4. 15.을 위 7개 항로의 컨테이너 해상화물운송 서비스에 대한 관련매출액 산정 기산일로 본다.

1158 피심인 GSL이 한국발 동남아착 수출 항로에서 최초로 합의한 시점은 한국발 홍콩, 남중국, 대만, 필리핀, 싱가포르, 태국, 말레이시아, 인도네시아 및 베트남착 항로의 컨테이너 해상화물운송 서비스의 최저운임에 대하여 합의한 2007. 2. 28.이지만, 그 시행일을 2007. 4. 1.로 결정하였으므로 2007. 4. 1.을 위 9개 항로의 컨테이너 해상화물운송 서비스에 대한 관련매출액 산정 기산일로 본다.

1159 피심인 씨랜드머스크가 한국발 동남아착 수출 항로에서 최초로 합의한 시점은 한국발 홍콩, 남중국, 대만, 필리핀, 싱가포르, 태국, 말레이시아, 인도네시아 및 베트남착 항로의 컨테이너 해상화물운송 서비스의 EBS 도입에 대하여 합의한 2011. 2. 18.이지만, 그 시행일을 2011. 3. 14.로 결정하였으므로 2011. 3. 14.을 위 9개 항로의 컨테이너 해상화물운송 서비스에 대한 관련매출액 산정 기산일로 본다.

1160 한편, 피심인 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션 및 홍아라인은 2018. 12. 5.이 공동행위의 종기에 해당하며, CNC는 2017. 12. 29., COSCO는 2018. 2. 28., GSL은 2018. 1. 8., OOCL은 2018. 1. 19., PIL은 2018. 2. 28., SITC는 2018. 1. 3., TSL은 2018. 2. 28., 씨랜드머스크는 2017. 12. 11., 에버그린은 2018. 1. 10., 완하이는 2018. 1. 5., 양밍은 2017. 12. 1.이 공동행위의 종기에 해당하므로 앞서 살펴본 각 피심인별 관련매출액 산정 기산일부터 각 피심인별 공동행위 종기까지의 기간이 각 피심인별 관련매출액 산정 기간에 해당한다.

1161 피심인별 관련매출액 산정기간을 정리하면 아래 <표 508>과 같다.

<표 508> 피심인별 관련매출액 산정기간

피심인명	세부 항로/컨테이너/화물	관련매출액 산정기간
고려, 에이치엠엠, 장금, 홍아라인	홍콩, 남중국, 필리핀, 싱가포르, 태국, 말레이시아, 인도네시아, 베트남착 항로	2004. 3. 15.~2018. 12. 5.
	대만착 항로	2006. 4. 1.~2018. 12. 5.
남성	홍콩, 남중국, 대만, 필리핀, 싱가포르, 태국, 말레이시아, 인도네시아, 베트남착 항로	2007. 2. 20.~2018. 12. 5.
동영	홍콩, 필리핀, 싱가포르, 태국, 말레이시아, 인도네시아, 베트남착 항로	2014. 3. 14.~2018. 12. 5.
	남중국, 대만착 항로 특수·냉동 컨테이너	2015. 11. 5.~2018. 12. 5.
	남중국착 항로 일반 컨테이너	2016. 3. 23.~2018. 12. 5.
	대만착 항로 일반 컨테이너	2018. 2. 5.~2018. 12. 5.
동진	홍콩, 필리핀, 싱가포르, 태국, 말레이시아, 인도네시아, 베트남착 항로	2014. 3. 14.~2018. 12. 5.
	남중국, 대만착 항로 특수·냉동 컨테이너	2015. 11. 9.~2018. 12. 5.
	남중국착 항로 일반 컨테이너	2016. 3. 23.~2018. 12. 5.
	대만착 항로 일반 컨테이너	2018. 2. 5.~2018. 12. 5.
범주	남중국, 필리핀, 싱가포르, 태국, 말레이시아, 인도네시아, 베트남착 항로	2016. 3. 23.~2018. 12. 5.
	홍콩, 대만착 항로	2018. 2. 9.~2018. 12. 5.
에스엠	태국, 인도네시아, 베트남착 항로	2017. 12. 1.~2018. 12. 5.
	홍콩, 남중국, 대만, 필리핀, 싱가포르, 말레이시아착 항로	2018. 2. 1.~2018. 12. 5.

천경	홍콩, 남중국, 대만, 필리핀, 싱가포르, 대만, 태국, 말레이시아, 인도네시아, 베트남착 항로	2012. 5. 14.~2018. 12. 5.
팬오션	태국, 인도네시아, 베트남착 항로	2016. 6. 1.~2018. 12. 5.
	홍콩, 남중국, 대만, 필리핀, 싱가포르, 말레이시아착 항로	2018. 2. 9.~2018. 12. 5.
CNC	홍콩, 대만, 필리핀, 싱가포르, 태국, 말레이시아, 인도네시아, 베트남착 항로	2005. 9. 1.~2017. 12. 29.
	남중국착 항로	2007. 4. 1.~2017. 12. 29.
COSCO	홍콩, 필리핀, 싱가포르, 태국, 말레이시아, 인도네시아, 베트남착 항로	2014. 4. 15.~2018. 2. 28.
GSL	홍콩, 남중국, 대만, 필리핀, 싱가포르, 대만, 태국, 말레이시아, 인도네시아, 베트남착 항로	2007. 4. 1.~2018. 1. 8.
OOCL	홍콩, 대만, 필리핀, 싱가포르, 태국, 말레이시아, 인도네시아, 베트남착 항로	2005. 9. 1.~2018. 1. 19.
	남중국착 항로	2007. 4. 1.~2018. 1. 19.
PIL, TSL	홍콩, 대만, 필리핀, 싱가포르, 태국, 말레이시아, 인도네시아, 베트남착 항로	2005. 9. 1.~2018. 2. 28.
	남중국착 항로	2007. 4. 1.~2018. 2. 28.
SITC	홍콩, 대만, 필리핀, 싱가포르, 태국, 말레이시아, 인도네시아, 베트남착 항로	2005. 9. 1.~2018. 1. 3.
	남중국착 항로	2007. 4. 1.~2018. 1. 3.
씨랜드머스크	홍콩, 남중국, 대만, 필리핀, 싱가포르, 대만, 태국, 말레이시아, 인도네시아, 베트남착 항로	2011. 3. 14.~2017. 12. 11.
에버그린	홍콩, 대만, 필리핀, 싱가포르, 태국, 말레이시아, 인도네시아, 베트남착 항로	2005. 9. 1.~2018. 1. 10.
	남중국착 항로	2007. 4. 1.~2018. 1. 10.
완하이	홍콩, 대만, 필리핀, 싱가포르, 태국, 말레이시아, 인도네시아, 베트남착 항로	2005. 9. 1.~2018. 1. 5.
	남중국착 항로	2007. 4. 1.~2018. 1. 5.
양밍	홍콩, 대만, 필리핀, 싱가포르, 태국, 말레이시아, 인도네시아, 베트남착 항로	2005. 9. 1.~2017. 12. 1.
	남중국착 항로	2007. 4. 1.~2017. 12. 1.

(나) 관련매출액 범위

① 판단

1162 피심인들은 화주가 컨테이너 해상화물운송 서비스에 대한 대가로 지불하는

운임 즉, 순수해상운임(기본운임)과 각종 부대운임을 합한 총운임을 가격 결정의 기준으로 삼은 점, 피심인들은 총운임을 인상·유지할 목적으로 각 합의마다 순수해상운임 인상·유지, 각종 부대운임 도입·인상·유지 및 대형화주 투찰가 공동 결정 중 유효 적절한 수단을 선택하여 합의하여 온 점, 순수해상운임 및 각종 부대운임은 각각 총운임의 구성 요소로서 총운임에 직접 또는 간접적인 영향을 미치는 점 등을 고려하여 한국발 동남아착 수출 항로에서 컨테이너 해상화물운송 서비스 제공에 대한 대가로 피심인들이 화주로부터 수취한 총운임을 관련매출액으로 한다.

② 피심인 주장에 대한 검토

㉮ 시점별 합의 대상에 포함되지 않은 부대운임은 관련매출액에서 제외되어야 한다는 주장

1163 피심인들은 이 사건 공동행위의 대상이 된 부대운임은 일부 기간 동안 CBR, CIC, EBS, CCF, THC, ECRS 및 FAF에 한정되므로 공동행위의 대상에 포함되지 않은 부대운임과 관련된 매출액은 관련매출액에서 제외되어야 한다고 주장한다.

1164 살피건대, 앞서 검토한 바와 같이 피심인들은 각종 부대운임 등이 포함된 총운임을 합의 대상으로 삼은 점, 순수해상운임과 각종 부대운임은 서로 직접적·간접적으로 영향을 주고 받는 점, 운임 인상·유지의 수단으로 쓰인 운임의 종류와 관련된 매출액으로 한정할 경우 합의에 따른 총운임 인상 등의 효과는 동일함에도 운임 인상·유지의 수단으로 쓰인 운임의 종류에 따라서 관련매출액이 달라지는 부당한 결과가 발생하는 점 등을 고려할 때 공동행위의 대상으로 삼지 않은 각종 부대운임도 포함된 '총운임'을 관련매출액으로 하는 것이 타당하다. 따라서 위와 같은 피심인의 주장은 이유 없다.

㉯ 시점별 합의 대상에 포함되지 않은 각 국가의 세부항로와 관련된 매출액은

제외되어야 한다는 주장

1165 피심인들은 합의 대상이 되지 않은 각 국가 세부항로의 운임은 이 사건 공동행위의 영향을 받았다고 볼 수 없으므로 이를 통하여 발생한 매출액은 관련매출액에서 제외되어야 한다고 주장한다. 예컨대, '수출 항로 2005년 8월 최저운임 합의'의 경우 필리핀은 마닐라착 항로에 대해서만 합의가 이루어졌으므로 필리핀의 다른 항구와 관련된 매출액은 제외되어야 한다는 것이다.

1166 살피건대, 피심인들은 운임 등 합의 시 각 국가 내의 세부항로까지 특정하여 합의하기도 하였지만 대부분은 9개 국가 전체를 기준으로 항로를 구분하여 합의한 점, 한 국가의 어느 세부항로의 운임이 그 국가의 다른 세부항의 운임 합의에 영향을 주는 등 한 국가의 세부항로들 간 운임은 서로 직·간접적 영향을 주고 받는 점[637] 등을 고려할 때 그 국가 내의 세부항로 전체를 대상으로 관련매출액을 산정하는 것이 타당하다. 따라서 위와 같은 피심인들의 주장은 이유 없다.

㉰ 시기별 합의대상에 포함되지 않은 항목은 관련매출액에서 제외되어야 한다는 주장

1167 피심인들은 각 시기별로 공동행위의 대상에 포함되지 않은 세부항로 또는 품목·화물 등에서 발생한 매출액은 관련매출액에서 제외되어야 한다고 주장한다.

1168 살피건대, 피심인들은 특정 시점에 어느 세부항로 또는 품목·화물 등에 대하여 합의한 이후 별도의 합의 파기 없이 이에 대한 다른 합의가 시행될 때까지 또는 공동행위 종료시까지 이를 실행한 사실이 인정되므로 특정 시점에 어느 특정 세부항로 또는 품목·화물 등에 대한 합의가 없었더라도 그 이전에 이와 관련된 합의를 한 경우 이와 관련된 매출액도 그 시점의 관련매출액에 포함하는 것이 타당하다. 따라서 위와 같은 피심인들의 주장은 이유 없다.

(다) 관련매출액의 산정

637) 실제 '수출 항로 2008년 5월 운임인상 및 최저운임 합의' 시 말레이시아 페낭·파사르구당착 항로 운임을 '말레이시아 포트켈랑발 항로의 운임 이상'으로 결정하기로 합의하였다.

① 관련매출액을 산정하기가 곤란한 경우

1169 ㉮ 피심인 CNC는 '데이터 서버 및 IT 시스템 교체로 인하여 2011년도 이전 데이터가 불완전하거나 일부만 남아 있어 2008년도 수출입 항로의 매출액 현황 확인이 어려운 상황'이라는 이유로 2008년 및 그 이전 매출액 자료는 제출하지 아니하여, 이 기간 동안 CNC의 관련매출액을 확인하기 어렵다.

1170 따라서 피심인 CNC의 경우 홍콩, 대만, 필리핀, 싱가포르, 태국, 말레이시아, 인도네시아, 베트남착 수출 항로의 2005. 9. 1.부터 2008. 12. 31.까지의 기간 및 남중국착 수출 항로의 2007. 4. 1.부터 2008. 12. 31.까지의 기간에 대해서는 관련매출액 산정이 곤란한 경우에 해당한다.

1171 ㉯ 피심인 SITC는 '업무시스템이 교체된 2014년 이전의 매출액 자료를 정확히 확인하여 제출하기 어렵다'는 이유로 2013년 및 그 이전 매출액 자료는 제출하지 아니하여, 이 기간 동안 SITC의 관련매출액을 확인하기 어렵다.

1172 따라서 피심인 SITC의 경우 홍콩, 대만, 필리핀, 싱가포르, 태국, 말레이시아, 인도네시아, 베트남착 수출 항로의 2005. 9. 1.부터 2013. 12. 31.까지의 기간 및 남중국착 수출 항로의 2007. 4. 1.부터 2013. 12. 31.까지의 기간에 대해서는 관련매출액 산정이 곤란한 경우에 해당한다.

1173 ㉰ 피심인 TSL은 '한국지점이 2008년도에 설립되어 그 이전의 자료가 남아 있지 않다'는 이유로 2007년 및 그 이전 연도의 매출액 자료는 제출하지 아니하여, 이 기간 동안 TSL의 관련매출액을 확인하기 어렵다.

1174 따라서 피심인 TSL의 경우 홍콩, 대만, 필리핀, 싱가포르, 태국, 말레이시아, 인도네시아, 베트남착 수출 항로의 2005. 9. 1.부터 2007. 12. 31.까지의 기간 및 남중국착 수출 항로의 2007. 4. 1.부터 2007. 12. 31.까지의 기간에 대해서는 관련

매출액 산정이 곤란한 경우에 해당한다.

1175 ㉱ 피심인 에버그린은 '현재 보유하고 있는 자료 및 시스템 상으로 2005년부터 2009년까지의 기간 동안의 한-동남아 수출입 노선 매출액 현황 파악이 어려운 상황'이라는 이유로 2005년부터 2009년까지의 기간 동안의 매출액 자료는 제출하지 아니하여, 이 기간 동안 에버그린의 관련매출액을 확인하기 어렵다.

1176 따라서 피심인 에버그린의 경우 홍콩, 대만, 필리핀, 싱가포르, 태국, 말레이시아, 인도네시아, 베트남착 수출 항로의 2005. 9. 1.부터 2009 12. 31.까지의 기간 및 남중국착 수출 항로의 2007. 4. 1.부터 2009. 12. 31.까지의 기간에 대해서는 관련매출액 산정이 곤란한 경우에 해당한다.

② 관련매출액의 산정

1177 피심인 CNC, SITC, TSL 및 에버그린의 관련매출액 산정이 곤란한 부분을 제외하고 앞서 살펴본 관련매출액 산정기간 및 관련매출액 범위에 따라 피심인별 관련매출액을 산정하면 아래 <표 509>와 같다.

<표 509> 피심인별 관련매출액

(부가가치세 제외)

피심인	관련매출액
고려	1,648,505,000,000원
남성	161,392,000,000원
동영	19,280,000,000원
동진	24,694,000,000원
범주	20,266,472,411원
에스엠[638]	20,032,600USD
에이치엠엠[639]	250,070,894,208원
장금[640]	479,043,000,000원
천경	71,796,000USD
팬오션	14,637,466USD
흥아라인[641]	1,001,253,000,000원

CNC[642]	23,114,200USD
COSCO	3,556,680.12USD
GSL	35,924,000USD
OOCL	111,216,800USD
PIL	2,583,900USD
SITC	69,942,000,000원
TSL	192,006,000,000원
씨랜드머스크[643]	111,816,102USD
에버그린	127,403,183USD
완하이	538,275,241.75USD
양밍[644]	88,200,000USD+29,654,808,000원

(2) 부과기준율 및 부과기준금액

1178 이 사건 공동행위는 주로 경쟁제한효과만 나타나는 경우로서 과징금고시 [별표] 세부평가 기준표상 7% 이상 8.5% 미만의 부과기준율이 적용되는 '매우 중대한 위반행위'에 해당하나, 화주 우위의 거래구조로 인하여 실제 거래 운임은

638) 에스엠은 태국, 인도네시아, 베트남착 항로의 2017. 12. 1.부터 2017. 12. 5.까지의 기간 동안의 매출액, 그 외 6개 항로의 2018. 1. 28.부터 2018. 2. 3.까지의 기간 동안의 매출액, 전체 항로의 2018. 12. 2.부터 2018. 12. 8.까지의 기간 동안의 매출액은 해당 기간이 포함된 주의 매출액을 균등분할하여 일할로 계산한 추정치를 관련매출액에 반영하였다.

639) 에이치엠엠은 대만을 제외한 8개 항로의 2004. 3. 15.부터 2004. 3. 31.까지의 기간 동안의 매출액, 전체 항로의 2018. 12. 1.부터 2018. 12. 5.까지의 기간 동안의 매출액은 해당 기간이 포함된 월의 매출액을 균등분할하여 일할로 계산한 추정치를 관련매출액에 반영하였다.

640) 장금은 대만을 제외한 8개 항로의 2004. 3. 15.부터 2004. 3. 31.까지의 기간 동안의 매출액, 전체 항로의 2018. 12. 1.부터 2018. 12. 5.까지의 기간 동안의 매출액은 해당 기간이 포함된 월의 매출액을 균등분할하여 일할로 계산한 추정치를 관련매출액에 반영하였다.

641) 홍아라인은 대만을 제외한 8개 항로의 2004. 3. 15.부터 2004. 3. 31.까지의 기간 동안의 매출액, 전체 항로의 2018. 12. 1.부터 2018. 12. 5.까지의 기간 동안의 매출액은 해당 기간이 포함된 월의 매출액을 균등분할하여 일할로 계산한 추정치를 관련매출액에 반영하였다.

642) CNC는 전체 항로의 2017. 12. 1.부터 2017. 12. 29.까지의 기간 동안의 매출액은 해당 기간이 포함된 월의 매출액을 균등분할하여 일할로 계산한 추정치를 관련매출액에 반영하였다.

643) 씨랜드머스크는 전체 항로의 2011. 3. 14.부터 2011. 3. 31.까지의 기간 동안의 매출액은 2011년 3월의 매출액을 균등분할하여 일할로 계산한 추정치를 관련매출액에 반영하였고, 전체 항로의 2017. 12. 10. 및 2017. 12. 11.의 매출액은 2017. 12. 10.부터 2017. 12. 16.까지의 기간 동안의 매출액을 일할로 계산한 추정치를 관련매출액에 반영하였다.

644)

합의된 운임보다 낮은 수준에서 형성되어 부당이득 및 피해규모가 크다고 보기 어려운 점, 이 사건 관련시장은 해운법에 따라 운임 공동행위가 원칙적으로 허용되고 운임공표제가 도입되어 있어 경쟁제한성이 일부 내재되어 있는 점 등을 종합적으로 고려하여 2%의 부과기준율 및 1천만 원 이상 8억 원 미만의 부과기준금액을 적용한다.

(3) 산정기준

1179 피심인 고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아라인, COSCO, GSL, OOCL, PIL, 씨랜드머스크, 완하이 및 양밍은 위 <표 509>의 관련매출액에 부과기준율 2%를 곱한 금액을 산정기준으로 한다.

1180 피심인 CNC, SITC, TSL 및 에버그린의 경우 위 <표 509>의 관련매출액에 부과기준율 2%를 곱한 금액을 관련매출액 산정이 가능한 기간에 대한 산정기준으로, 앞서 검토한 부과기준금액 내의 금액인 5억 원을 관련매출액 산정이 곤란한 기간에 대한 산정기준으로 한다. 이들 4개 피심인들의 산정기준은 관련매출액 산정이 가능한 기간에 대한 산정기준과 관련매출액 산정이 곤란한 기간에 대한 산정기준을 합한 금액이다.

1181 이에 따른 피심인별 산정기준은 아래 <표 510>과 같다.

<표 510> 피심인별 산정기준

피심인	관련매출액	산정기준
고려	1,648,505,000,000원	32,970,100,000원
남성	161,392,000,000원	3,227,840,000원
동영	19,280,000,000원	385,600,000원
동진	24,694,000,000원	493,880,000원
범주	20,266,472,411원	405,329,448원
에스엠	20,032,600USD	400,652USD
에이치엠엠	250,070,894,208원	5,001,417,884원

장금	479,043,000,000원	9,580,860,000원
천경	71,796,000USD	1,435,920USD
팬오션	14,637,466USD	292,749USD
흥아라인	1,001,253,000,000원	20,025,060,000원
CNC	23,114,200USD	462,284USD+500,000,000원
COSCO	3,556,680.12USD	71,134USD
GSL	35,924,000USD	718,480USD
OOCL	111,216,800USD	2,224,336USD
PIL	2,583,900USD	51,678USD
SITC	69,942,000,000원	1,898,840,000원
TSL	192,006,000,000원	4,340,120,000원
씨랜드머스크	111,816,102USD	2,236,322USD
에버그린	127,403,183USD	2,548,064USD+500,000,000원
완하이	538,275,241.75USD	10,765,505USD
양밍	88,200,000USD+29,654,808,000원	1,764,000USD+593,096,160원

다) 1차 조정 산정기준

1182 피심인 CNC, SITC, TSL 및 에버그린의 경우 관련매출액 산정이 곤란한 경우에 해당하는 기간에 대한 산정기준을 정하는 과정에서 위반기간이 고려되지 않았으므로 위반기간에 따른 산정기준의 조정이 필요하다.

1183 피심인 CNC, SITC 및 에버그린은 관련매출액 산정이 곤란한 경우에 해당하는 기간이 3년을 초과하므로 관련매출액 산정이 곤란한 기간에 대한 산정기준의 100분의 50[645]에 해당하는 금액을 가산한다.

1184 피심인 TSL은 관련매출액 산정이 곤란한 경우에 해당하는 기간이 2년 초과 3년 이내이므로 관련매출액 산정이 곤란한 기간에 대한 산정기준의 100분의 20[646]에 해당하는 금액을 가산한다.

645) 과징금고시 Ⅳ. 2. 가. (3) 장기 위반행위: 위반기간이 3년을 초과하는 경우에는 산정기준의 100분의 50 이상 100분의 80 이하에 해당하는 금액을 가산한다.
646) 과징금고시 Ⅳ. 2. 가. (2) 중기 위반행위: 위반기간이 1년 초과 2년 이내인 경우에는 산정기준의 100분의 10 이상 100분의 20 미만에 해당하는 금액을, 2년 초과 3년 이내인 경우에는 산정기준의 100분의 20 이상 100분의 50 미만에 해당하는 금액을 가산한다.

라) 2차 조정 산정기준

1185 피심인 에스엠 및 에이치엠엠은 조사 단계부터 공정거래위원회 심리 종결 시까지 일관되게 행위 사실을 인정하면서 위법성 판단에 도움이 되는 자료를 제출하거나 진술하는 등 조사에 적극 협력하였으므로 과징금고시 Ⅳ. 3. 다. (3) (가)의 규정에 따라 1차 조정 산정기준의 100분의 20을 감경한다.

1186 1차 및 2차 조정을 거친 피심인별 조정 산정기준은 아래 <표 511>과 같다.

<표 511> 피심인별 조정 산정기준

피심인	산정기준	1차 산정기준	2차 산정기준
고려	32,970,100,000원	32,970,100,000원	32,970,100,000원
남성	3,227,840,000원	3,227,840,000원	3,227,840,000원
동영	385,600,000원	385,600,000원	385,600,000원
동진	493,880,000원	493,880,000원	493,880,000원
범주	405,329,448원	405,329,448원	405,329,448원
에스엠	400,652USD	400,652USD	320,522USD
에이치엠엠	5,001,417,884원	5,001,417,884원	4,001,134,307원
장금	9,580,860,000원	9,580,860,000원	9,580,860,000원
천경	1,435,920USD	1,435,920USD	1,435,920USD
팬오션	292,749USD	292,749USD	292,749USD
흥아라인	20,025,060,000원	20,025,060,000원	20,025,060,000원
CNC	462,284USD+500,000,000원	462,284USD+750,000,000원	462,284USD+750,000,000원
COSCO	71,134USD	71,134USD	71,134USD
GSL	718,480USD	718,480USD	718,480USD
OOCL	2,224,336USD	2,224,336USD	2,224,336USD
PIL	51,678USD	51,678USD	51,678USD
SITC	1,898,840,000원	2,148,840,000원	2,148,840,000원
TSL	4,340,120,000원	4,440,120,000원	4,440,120,000원
씨랜드머스크	2,236,322USD	2,236,322USD	2,236,322USD
에버그린	2,548,064USD+500,000,000원	2,548,064USD+750,000000원	2,548,064USD+750,000000원
완하이	10,765,505USD	10,765,505USD	10,765,505USD
양밍	1,764,000USD+593,096,160원	1,764,000USD+593,096,160원	1,764,000USD+593,096,160원

마) 부과과징금의 결정

1187 피심인 22개사 모두 화주 우위의 거래구조로 인하여 실제 거래 운임은 합의된 운임보다 낮은 수준에서 형성된 점을 고려할 때 2차 조정된 산정기준이 위반행위로 인하여 취득한 이익의 규모를 충분히 반영하지 못하여 과중하다고 판단되므로 과징금고시 Ⅳ. 4. 가. (1) (나) 2)의 규정에 따라 2차 조정 산정기준의 100분의 10을 감경한 금액에서 백만 원 단위 미만은 절사한 금액을 부과과징금으로 결정한다.

1188 이에 따른 피심인별 부과과징금은 아래 <표 512>와 같다.

<표 512> 피심인별 부과과징금

피심인	1차·2차 조정 산정기준	부과과징금 조정	최종 부과과징금[647]
고려	32,970,100,000원	△10%	29,673,000,000원
남성	3,227,840,000원		2,905,000,000원
동영	385,600,000원		347,000,000원
동진	493,880,000원		444,000,000원
범주	405,329,448원		364,000,000원
에스엠	320,522USD		342,000,000원
에이치엠엠	4,001,134,307원		3,601,000,000원
장금	9,580,860,000원		8,622,000,000원
천경	1,435,920USD		1,535,000,000원
팬오션	292,749USD		313,000,000원
흥아라인	20,025,060,000원		18,022,000,000원
CNC	462,284USD+750,000,000원		1,169,000,000원
COSCO	71,134USD		76,000,000원
GSL	718,480USD		768,000,000원
OOCL	2,224,336USD		2,378,000,000원
PIL	51,678USD		55,000,000원
SITC	2,148,840,000원		1,933,000,000원
TSL	4,440,120,000원		3,996,000,000원
씨랜드머스크	2,236,322USD		2,391,000,000원
에버그린	2,548,064USD+750,000000원		3,399,000,000원
완하이	10,765,505USD		11,512,000,000원
양밍	1,764,000USD+593,096,160원		2,420,000,000원

나. 사업자단체 금지행위

1) 시정조치 및 과징금 부과

647) 일부 피심인들은 USD를 기준으로 관련매출액 자료를 제출하였으므로 이들의 부과과징금액은 과징금고시 Ⅳ. 4. 사.의 규정에 따라 '공정거래위원회의 합의일에 KEB하나은행이 최초로 고시하는 매매기준율'을 적용하여 원화로 환산하였다. 다만, 이 사건에 대한 공정거래위원회 합의일이 2022. 1. 15. 토요일이어서 KEB하나은행이 매매기준율을 고시하지 않았으므로 합의일 전날인 2022. 1. 14.에 KEB하나은행이 최초로 고시한 매매기준율(1,188.20)을 적용하여 원화로 환산하였다.

1189 피심인 동정협의 2. 가.의 행위에 대하여 향후 이 사건 사업자단체 금지행위와 동일하거나 유사한 행위를 반복하지 않도록 하기 위하여 공정거래법 제27조의 규정에 따라 동정협에게 시정조치를 부과한다. 또한 부당한 공동행위 관련 사업자단체 금지행위는 가격을 직접적으로 결정·유지 또는 변경하는 행위로서 위반행위가 장기간에 걸쳐 발생하고 경쟁제한 효과가 발생하는 것이 명백하므로 공정거래법 제28조, 제55조의3, 같은 법 시행령 제61조 및 [별표 2] 과징금고시에 따라 과징금을 부과한다.

2) 과징금 산정

가) 산정기준

(1) 연간예산액

1190 과징금고시 Ⅱ. 9. 및 Ⅳ. 1. 다. (2) (가)에 따르면 사업자단체 금지행위에 있어서 과징금 부과기준이 되는 연간예산액은 위반행위의 종료일이 속한 연도의 해당 사업자단체의 연간예산액을 의미하는바, 이 사건 피심인 동정협의 행위는 2018. 12. 5.[648] 종료되었으므로 2018년도 예산액 230,000,000원이 과징금 부과기준이 되는 연간예산액이다.

(2) 부과기준율

1191 이 사건 행위는 주로 경쟁제한 효과만 나타나는 경우로 과징금고시 [별표] 세부평가 기준표상 70%의 부과기준율이 적용되는 '매우 중대한 위반행위'이나, 화주 우위의 거래구조로 인하여 실제 거래 운임은 합의된 운임보다 낮은 수준에서 형성되어 부당이득 및 피해규모가 크다고 보기 어려운 점, 이 사건 관련시장은 해운법에 따라 운임 공동행위가 원칙적으로 허용되고 운임공표제가 도입되어

648) 공정거래위원회의 1차 현장조사일이다. 동정협은 2018. 12. 5. 공정거래위원회 1차 현장조시시까지 11개 국적선사와 함께 운임 등에 관한 공동행위를 지속하였으므로 2018. 12. 5.을 위반행위 종료일로 보는 것이 타당하다.

있어 경쟁제한성이 일부 내재되어 있는 점 등을 종합적으로 고려하여 40%의 부과기준율을 적용한다.

(3) 산정기준

1192 산정기준은 위 (1)의 연간예산액에 위 (2)의 부과기준율을 곱한 금액인 92,000,000원이 된다.

나) 1차 조정

1193 산정기준을 정하는 과정에서 위반행위의 기간이 고려되지 않았으므로 위반기간에 따른 산정기준의 조정이 필요하다. 피심인 동정협의 행위는 2003년 11월부터 2018년 12월까지 15년을 초과하여 지속되었으므로 과징금고시 Ⅳ. 2. 가. (3)의 규정에 따라 1차 조정의 최고한도인 산정기준의 100분의 80에 해당하는 금액을 가산한다. 이에 따른 1차 조정 산정기준은 165,600,000원이다.

다) 2차 조정

1194 피심인 동정협은 2차 조정 사유가 없으므로 165,600,000원을 2차 조정 산정기준으로 한다.

라) 부과과징금의 결정

1195 피심인 동정협은 부과과징금 조정 사유에 해당하는 사항이 없으므로 2차 조정 산정기준에 백만 원 단위 미만은 절사한 금액인 165,000,000원을 부과과징금으로 결정한다.

4. 결론

1196 피심인 23개 선사들의 위 2. 가. 행위는 공정거래법 제19조 제1호에 해당하여 위법하므로 시정조치에 대하여는 공정거래법 제21조를, 과징금 부과에 대해서는 공정거래법 제22조를 적용하여 주문과 같이 의결한다.

1197 피심인 동정협의 위 2. 가. 행위는 공정거래법 제26조 제1항 제1호에 위반되므로, 시정조치에 대하여는 공정거래법 제27조의 규정을, 과징금 부과에 대하여는 공정거래법 제28조의 규정을 적용하여 주문과 같이 의결한다.

공정거래위원회는 위와 같이 의결하였다.

2022년 4월 11일

의 장	위 원 장	조 성 욱
	부위원장	김 재 신
	위 원	윤 수 현
	위 원	정 진 욱
	주심위원	김 성 삼
	위 원	이 정 희
	위 원	최 윤 정
	위 원	서 정

[별 지]

<표 1-1> 2003년 기간 중 합의 개요(수입 항로)

연번	합의명	관련 회의	합의내용	합의 참가사
1	12월 최저운임 합의	2003. 12. 2. 회합	베트남발 항로의 냉동화물에 대한 최저운임 시행	고려, 장금, 팬오션, 에이치엠엠, 흥아, 동정협

<표 1-2> 2003년 기간 중 카르텔 회의개요(수입 항로)

연번	개최일시	회의명	합의내용	참석자
1	2003. 12. 2.	수입팀장회의	베트남향 냉동화물 AMR 합의	고려 김○○ 차장, 팬오션 최○○ 차장, 장금 정○○ 부장 이○○ 과장, 에이치엠엠 한○○ 과장, 흥아 오○○ 과장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원

<표 2-1> 2004년 기간 중 합의 개요(수출 항로)

연번	합의명	관련 회의	합의내용	합의 참가사
1	1월 최저운임 합의	① 2004. 1. 6. ~ ⑰ 2004. 4. 20. 회합	홍콩·남중국·필리핀·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남착 항로 등의 일반·특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 장금, 팬오션, 에이치엠엠, 흥아, 동정협
2	4월 최저운임 합의	⑱ 2004. 4. 27. ~ ㉒ 2004. 7. 20. 회합	홍콩·필리핀·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남착 항로 등의 일반·특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 장금, 팬오션, 에이치엠엠, 흥아, 동정협
3	8월 최저운임 합의	㉓ 2004. 8. 17. ~ ㉞ 2004. 11. 26. 회합	홍콩·남중국·필리핀·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남착 항로 등의 일반·특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 장금, 팬오션, 에이치엠엠, 흥아, 동정협

<표 2-2> 2004년 기간 중 카르텔 회의 개요(수출 항로)

연번	개최일시	회의명	합의내용	참석자
1	2004. 1. 6.	수출팀장 회의	AMR 준수 상황 점검, 3월 운임인상 계획 협의	고려 정○○ 부장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 정○○ 차장, 흥아 이○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원
2	2004. 1. 13.	수출팀장 회의	3월 AMR 인상 합의	고려 정○○ 부장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 정○○ 차장, 흥아 이○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원
3	2004. 1. 15.	임원간담회	AMR 인상 합의 추인	고려 이○○ 이사, 팬오션 서○○ 이사, 장금 이○○ 부장, 에이치엠엠 정○○ 부장, 흥아 이○○ 이사, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원
4	2004. 1. 27.	수출팀장 회의	AMR 시행 상황 점검	고려 정○○ 부장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 정○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원
5	2004. 2. 4.	수출팀장회의	AMR 시행 상황 점검	고려 정○○ 부장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 부장, 에이치엠엠 정○○ 차장, 흥아 이○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원
6	2004. 2. 16.	수출입팀장 회의	포워더 할인 여부 논의	고려 정○○ 부장 김○○ 차장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 부장 정○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장 정○○ 차장 한○○ 과장, 흥아 이○○ 부장 박○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원
7	2004. 2. 17.	근해 3개항로 사장단회의	운임인상합의 재결의	고려 전○○ 사장, 팬오션 장○○ 사장, 장금 정○○ 사장, 흥아 최○○ 사장, 동정협 이○○ 국장 등
8	2004. 2. 20.	수출팀장 회의	AMR 시행 계획 논의, 포워더 할인방안 합의	고려 정○○ 부장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장 정○○ 차장, 흥아 이○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원
9	2004. 2. 26.	수출팀장 회의	AMR 재확인, 할인대상 화주 선정하기로 합의	고려 정○○ 부장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장 정○○ 차장, 흥아 이○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원

10	2004. 3. 2.	수출팀장 회의	특별화물 AMR, 할인대상 화주 합의	고려 정○○ 부장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장 정○○ 차장, 흥아 이○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원
11	2004. 3. 5.	동남아 전문4사 영업팀장 간담회	남중국항로 AMR 합의	고려, 장금, 흥아
12	2004. 3. 10.	운영위원회	운임인상 진행상황 확인	고려 이○○ 이사, 팬오션 서○○ 이사, 장금 김○○ 이사, 에이치엠엠 송○○ 상무, 흥아 이○○ 이사, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원
13	2004. 3. 22.	수출팀장 회의	운임인상 진행상황 점검, 비딩 시에도 적용 합의	고려 정○○ 부장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 부장, 흥아 이○○ 부장, 동정협 장○○ 사원
14	2004. 3. 25.	수출팀장 회의	AMR 중 일부 항로 및 품목 수정 합의	고려 정○○ 부장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장 정○○ 차장, 흥아 이○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원
15	2004. 3. 30.	사장단회의	운임인상 진행상황 확인	동정협 회원사[649]
16	2004. 4. 6.	수출팀장 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 정○○ 부장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장 정○○ 차장, 흥아 이○○ 부장 엄○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원
17	2004. 4. 20.	수출팀장 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 정○○ 부장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 부장, 에이치엠엠 정○○ 차장, 흥아 진○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원
18	2004. 4. 27.	수출팀장 회의	6월 운임인상 합의	고려 정○○ 부장, 장금 이○○ 부장, 에이치엠엠 정○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원
19	2004. 4. 28.	임원/수출팀장회의	수출입항로 AMR 인상 합의	고려 이○○ 이사 정○○ 부장, 장금 김○○ 이사 이○○ 부장, 에이치엠엠 손○○ 부장 김○○ 부장, 흥아 엄○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원
20	2004. 5. 18.	수출팀장 회의	AMR 시행 상황 점검 및 간사선사 결정	고려 정○○ 부장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장 정○○ 차장, 흥아 엄○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원

649) 2004. 4. 6. 수출영업팀장 회의 결과를 정리한 회의록상 '사무국에서 3월 30일 사장단 회의 참석 결

21	2004. 5. 31.	수출팀장 회의	AMR 시행 상황 점검	고려 송○○ 차장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 부장, 에이치엠엠 정○○ 차장, 흥아 엄○○ 차장 진○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원
22	2004. 7. 20.	수출팀장 회의	AMR 시행 상황 점검	고려 정○○ 부장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 진○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원
23	2004. 8. 17.	수출입팀장 회의	9월 운임인상 확인 (8.17. 공문 AMR 첨부)	고려 정○○ 부장 김○○ 차장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 부장 서○○ 차장, 에이치엠엠 김○○ 부장 정○○ 부장 정○○ 차장 변○○ 대리, 흥아 신○○ 부장 진○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 대리
24	2004. 8. 19.	수출팀장 회의	9월 운임인상 시행계획 논의 및 비딩운임 합의	고려 정○○ 부장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 부장, 에이치엠엠 정○○ 차장, 흥아 진○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원
25	2004. 8. 26.	수출팀장 회의	9월 운임인상 시행계획 논의 및 비딩 점검	고려 정○○ 부장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장 정○○ 차장, 흥아 엄○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원
26	2004. 9. 1.	부산/본사영업팀장 회의	9월 AMR 일부 변경 및 냉동화물 추가 합의	고려 김○○ 차장, 범양 최○○ 부장, 장금 이○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 엄○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원
27	2004. 9. 3.	운영위원회	운임인상 진행상황 보고 및 05년 인상안 합의	고려 이○○ 이사, 팬오션 서○○ 이사, 장금 김○○ 이사, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 손○○ 이사, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원
28	2004. 9. 8.	수출팀장 회의	AMR 시행 상황 점검 및 비딩운임 합의	고려 송○○ 차장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장 정○○ 차장, 흥아 엄○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 대리
29	2004. 9. 15.	수출팀장 회의	AMR 시행 상황 점검	고려 정○○ 부장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장 정○○ 차장, 흥아 엄○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원

과를 보고'하였다고만 기록되어 있어 정확한 참가자는 확인되지 않는다.

30	2004. 10. 6.	수출팀장 회의	AMR 시행 상황 점검	고려 정○○ 부장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장 정○○ 차장, 흥아 엄○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원
31	2004. 10. 13.	수출팀장 회의	AMR 시행 상황 점검	고려 송○○ 차장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 부장, 에이치엠엠 정○○ 차장, 흥아 엄○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 대리
32	2004. 10. 27.	수출팀장 회의	AMR 시행 상황 점검	고려 정○○ 부장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 부장, 에이치엠엠 정○○ 차장, 흥아 엄○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원
33	2004. 11. 3.	수출팀장 회의	AMR 시행 상황 점검	고려 정○○ 부장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장 정○○ 차장, 흥아 엄○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원
34	2004. 11. 26.	수출팀장 회의	AMR 시행 상황 점검	고려 정○○ 부장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 임○○ 차장, 에이치엠엠 정○○ 차장, 흥아 엄○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원

<표 2-3> 2004년 기간 중 합의 개요(수입 항로)

연번	합의명	관련 회의	합의내용	합의 참가사
1	2월 최저운임 합의	① 2004. 1. 7. ~ ⑪ 2004. 4. 7. 회합	홍콩·남중국·필리핀·태국·말레이시아·인도네시아·베트남발 항로 등의 일반·특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 장금, 팬오션, 에이치엠엠, 흥아, 동정협
2	4월 최저운임 합의	⑫ 2004. 4. 14. ~ ⑬ 2004. 4. 27. 회합	홍콩·남중국·태국·베트남발 항로 등의 일반화물에 대한 최저운임 시행	고려, 장금, 팬오션, 에이치엠엠, 흥아, 동정협
3	5월 최저운임 합의	⑭ 2004. 4. 28. ~ ⑲ 2004. 7. 21. 회합	홍콩·남중국·필리핀·태국·말레이시아·인도네시아·베트남발 항로 등의 일반 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 장금, 팬오션, 에이치엠엠, 흥아, 동정협
4	8월 최저운임 합의	⑳ 2004. 8. 17. ~ ㉗ 2004. 11. 11. 회합	홍콩·남중국·필리핀·태국·말레이시아·인도네시아·베트남발 항로 등의 일반·특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 장금, 팬오션, 에이치엠엠, 흥아, 동정협

<표 2-4> 2004년 기간 중 카르텔 회의 개요(수입 항로)

연번	개최일시	회의명	합의내용	참석자
1	2004. 1. 7.	수입팀장 회의	AMR 준수 상황 점검, 3월 운임인상 계획 협의	고려 김○○ 차장, 팬오션 최○○ 차장, 장금 정○○ 부장, 에이치엠엠 정○○ 부장, 한○○ 과장, 흥아 박○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원
2	2004. 1. 14.	수입팀장 회의	3월 AMR 인상 등 운임인상 합의	고려 김○○ 차장, 팬오션 최○○ 차장, 장금 정○○ 부장, 에이치엠엠 한○○ 과장, 흥아 박○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원
3	2004. 1. 15.	임원간담회	운임인상 합의 추인	고려 이○○ 이사, 팬오션 서○○ 이사, 장금 이○○ 부장, 에이치엠엠 정○○ 부장, 흥아 이○○ 이사, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원
4	2004. 2. 5.	수입팀장 회의	운임인상 계획 논의	고려 김○○ 차장, 팬오션 최○○ 차장, 장금 서○○ 차장 이○○ 과장, 에이치엠엠 한○○ 과장, 흥아 박○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원
5	2004. 2. 16.	수출입팀장 회의	포워더 할인 여부 논의	고려 정○○ 부장 김○○ 차장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 부장 정○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장 정○○ 차장 한○○ 과장, 흥아 이○○ 부장 박○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원
6	2004. 2. 17.	근해 3개항로 사장단회의	운임인상합의 재결의	고려 전○○ 사장, 팬오션 장○○ 사장, 장금 정○○ 사장, 흥아 최○○ 사장, 동정협 이○○ 국장 등
7	2004. 2. 26.	수입팀장 회의	AMR 시행 계획 논의	고려 김○○ 차장, 팬오션 최○○ 차장, 장금 정○○ 부장, 흥아 박○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원
8	2004. 3. 10.	운영위원회	운임인상 진행상황 확인	고려 이○○ 이사, 팬오션 서○○ 이사, 장금 김○○ 이사, 에이치엠엠 송○○ 상무, 흥아 이○○ 이사, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원
9	2004. 3. 16.	수입팀장 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 김○○ 차장, 장금 정○○ 부장, 흥아 박○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원
10	2004. 3. 30.	사장단회의	운임인상 진행상황 확인	동정협 회원사[650]
11	2004. 4. 7.	수입팀장 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 김○○ 차장, 장금 이○○ 과장, 흥아 박○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원

650) 2004. 4. 6. 수출영업팀장 회의 결과를 정리한 회의록상 '사무국에서 3월 30일 사장단 회의 참석 결과를 보고'하였다고만 기록되어 있어 정확한 참가자는 확인되지 않는다.

12	2004. 4. 14.	수입팀장 회의	일부항로 AMR 인상 합의	고려 김○○ 차장, 팬오션 최○○ 차장, 장금 정○○ 부장, 에이치엠엠 한○○ 과장, 흥아 박○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원
13	2004. 4. 27.	수입팀장 회의	AMR 시행 점검	고려 김○○ 차장, 팬오션 최○○ 차장, 장금 정○○ 부장, 흥아 박○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원
14	2004. 4. 28.	임원/수출팀장회의	수출입항로 AMR 인상 합의	고려 이○○ 이사 정○○ 부장, 장금 김○○ 이사 이○○ 부장, 에이치엠엠 손○○ 부장 김○○ 부장, 흥아 엄○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원
15	2004. 4. 30.	수입팀장 회의	운임인상 시행계획 논의	고려 김○○ 차장, 팬오션 최○○ 차장, 장금 정○○ 부장, 에이치엠엠 조○○ 대리, 흥아 박○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원
16	2004. 5. 11.	임원/수입팀장회의	AMR 시행방안 합의	고려 이○○ 이사 김○○ 차장, 팬오션 서○○ 이사 최○○ 부장, 장금 김○○ 이사 정○○ 부장, 에이치엠엠 송○○ 상무 한○○ 과장, 흥아 이○○ 이사 박○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원
17	2004. 5. 19.	수입팀장 회의	AMR 시행 점검 및 일부항로 AMR 인상 합의	고려 이○○ 과장, 장금 정○○ 부장, 에이치엠엠 한○○ 과장, 흥아 박○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원
18	2004. 6. 3.	수입팀장 회의	AMR 시행 상황 점검	고려 이○○ 과장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 정○○ 부장, 에이치엠엠 한○○ 과장, 흥아 박○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원
19	2004. 7. 21.	수입팀장 회의	AMR 시행 상황 점검	고려 김○○ 차장, 팬오션 최○○ 차장, 장금 정○○ 부장, 에이치엠엠 한○○ 과장, 흥아 신○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원
20	2004. 8. 17.	수출입팀장 회의	9월 운임인상 확인	고려 정○○ 부장 김○○ 차장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 부장 서○○ 차장, 에이치엠엠 김○○ 부장 정○○ 부장 정○○ 차장 변○○ 대리, 흥아 신○○ 부장 진○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 대리
21	2004. 8. 25.	수입팀장 회의	9월 운임인상 시행계획 논의	고려 강○○ 차장, 장금 정○○ 부장, 에이치엠엠 한○○ 과장, 흥아 신○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원

22	2004. 9. 3.	운영위원회	운임 인상 진행상황 보고 및 05년 인상안 합의	고려 이○○ 이사, 팬오션 서○○ 이사, 장금 김○○ 이사, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 손○○ 이사, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원
23	2004. 9. 10.	수입팀장 회의	AMR 시행 상황 점검 및 간사선사 결정	고려 김○○ 차장, 팬오션 최○○ 차장, 장금 정○○ 부장, 에이치엠엠 한○○ 과장, 흥아 신○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원
24	2004. 9. 22.	수입팀장 회의	AMR 시행 상황 점검	고려 김○○ 차장, 팬오션 최○○ 차장, 장금 서○○ 차장, 에이치엠엠 한○○ 과장 성○○ 과장, 흥아 신○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원
25	2004. 10. 14.	수입팀장 회의	AMR 시행 상황 점검 및 일부항로 AMR 변경	고려 김○○ 차장, 팬오션 최○○ 차장, 장금 정○○ 부장, 에이치엠엠 한○○ 과장, 흥아 신○○ 부장 박○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원
26	2004. 10. 28.	수입팀장 회의	AMR 시행 상황 점검	고려 김○○ 차장, 장금 정○○ 부장, 에이치엠엠 한○○ 과장, 흥아 박○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원
27	2004. 11. 11.	수입팀장 회의	AMR 시행 상황 점검	고려 김○○ 차장, 장금 서○○ 차장, 흥아 박○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 사원

<표 3-1> 2005년 기간 중 합의 개요(수출 항로)

연번	합의명	관련 회의	합의내용	합의 참가사
1	3월 최저운임 합의	① 2005. 1. 11. ~ ㉒ 2005. 7. 21. 회합	홍콩·남중국·필리핀·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남착 항로 등의 일반·특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 장금, 팬오션, 에이치엠엠, 흥아, 동정협
2	8월 최저운임 합의	㉓ 2005. 8. 4. ~ ㊱ 2005. 12. 21. 회합	홍콩·남중국·필리핀·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남착 항로 등의 일반·특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 장금, 팬오션, 에이치엠엠, 흥아, CNC, OOCL, PIL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍, 동정협

<표 3-2> 2005년 기간 중 카르텔 회의 개요(수출 항로)

연번	개최일시	회의명	합의내용	참석자
1	2005. 1. 11.	수출팀장 회의	AMR 시행 상황 점검 및 비딩운임 합의	고려 정○○ 부장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 임○○ 차장, 에이치엠엠 김○○ 부장 정○○ 차장, 흥아 진○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 대리
2	2005. 1. 18.	수출팀장 회의	AMR 시행 상황 점검 및 비딩 점검	팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 이사, 에이치엠엠 정○○ 차장, 흥아 엄○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 대리
3	2005. 1. 20.	수출팀장 회의	비딩 점검	고려 정○○ 부장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 김○○ 과장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 대리
4	2005. 1. 25.	수출팀장 회의	비딩 점검	고려 정○○ 부장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 이사, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 엄○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 대리
5	2005. 2. 15.	운영위원회 겸 총회	2004년 운임인상 점검 및 2005년 운임인상계획 확정	고려, 팬오션, 장금, 에이치엠엠, 흥아, 동정협
6	2005. 2. 16.	수출팀장 회의	기존 AMR 및 4월 운임인상 진행 상황 점검	고려 송○○ 차장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 이사, 에이치엠엠 김○○ 부장 주○○ 과장, 흥아 엄○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 대리
7	2005. 3. 2.	수출팀장 회의	운임인상 합의 확인	고려 정○○ 부장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 이사, 에이치엠엠 김○○ 부장 주○○ 과장, 흥아 엄○○ 부장 진○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 대리
8	2005. 3. 16.	수출팀장 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 정○○ 부장, 장금 이○○ 이사, 에이치엠엠 김○○ 부장 주○○ 과장, 흥아 엄○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 대리
9	2005. 3. 30.	수출팀장 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 정○○ 부장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 이사, 에이치엠엠 김○○ 부장 주○○ 과장, 흥아 엄○○ 부장 진○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 대리
10	2005. 3. 31.	동남아항로 전문4사 수출팀장/실무자회의	AMR 변경 합의	고려 정○○ 부장 송○○ 차장, 장금 이○○ 이사 임○○ 차장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 엄○○ 부장 진○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 대리

11	2005. 4. 6.	수출팀장 회의	일부항로 AMR 인상 및 운임인상 진행상황 점검	고려 정○○ 부장, 장금 이○○ 이사 임○○ 차장, 에이치엠엠 김○○ 부장 주○○ 과장, 흥아 엄○○ 부장 진○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 대리
12	2005. 4. 8.	운영위원회	운임인상 진행상황 점검	고려 이○○ 이사, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 이사, 에이치엠엠 강○○ 부장, 흥아 손○○ 이사, 동정협 이○○ 국장 장○○ 대리
13	2005. 4. 11.	수출팀장 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 정○○ 부장 송○○ 차장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 이사, 에이치엠엠 김○○ 부장 주○○ 과장, 흥아 진○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 대리
14	2005. 4. 13.	수출팀장 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 정○○ 부장 안○○ 과장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 이사 임○○ 차장, 에이치엠엠 이○○ 차장 주○○ 과장, 흥아 엄○○ 부장 진○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 대리
15	2005. 4. 20.	수출팀장 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 송○○ 차장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 이사 임○○ 차장, 에이치엠엠 김○○ 부장 주○○ 과장, 흥아 엄○○ 부장 진○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 대리
16	2005. 4. 27.	수출팀장 회의	일부항로 AMR 수정 및 운임인상 진행상황 점검	고려 정○○ 부장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 이사, 에이치엠엠 김○○ 부장 주○○ 과장, 흥아 엄○○ 부장 진○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 대리
17	2005. 5. 3.	수출팀장 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 정○○ 부장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 이사, 에이치엠엠 주○○ 과장, 흥아 엄○○ 부장 진○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 대리
18	2005. 5. 25.	수출팀장 회의	운임인상 진행상황 점검 및 7월 추가인상 논의	고려 정○○ 부장, 장금 임○○ 차장, 에이치엠엠 김○○ 부장 주○○ 과장, 흥아 엄○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 대리
19	2005. 6. 22.	수출팀장 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 정○○ 부장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 이사, 에이치엠엠 김○○ 부장 주○○ 과장, 흥아 엄○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 대리

20	2005. 7. 6.	수출팀장 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 정○○ 부장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 이사, 에이치엠엠 김○○ 부장 주○○ 과장, 흥아 엄○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 대리
21	2005. 7. 13.	운영위원 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 권○○ 이사, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 이사, 에이치엠엠 강○○ 부장, 흥아 변○○ 이사, 동정협 이○○ 국장 장○○ 대리
22	2005. 7. 21.	수출팀장 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 정○○ 부장, 장금 이○○ 이사 임○○ 차장, 에이치엠엠 주○○ 과장, 흥아 엄○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 대리 박○○ 사원
23	2005. 8. 4.	수출팀장 회의	05년 9월 운임 인상계획 논의	고려 정○○ 부장, 에이치엠엠 이○○ 차장 윤○○ 과장, 흥아 진○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
24	2005. 8. 9.	IADA sub-com 회의	홍콩,대만항로 2005년 9월 운임 인상계획 논의	고려 홍○○ 과장, 완하이 강○○ 과장, 양밍 윤○○ 과장, 에버그린 김○○ 대리, 팬오션 최○○ 부장, OOCL 김○○ 과장, TSL 이○○ 부장, 장금 임○○ 차장, 에이치엠엠 김○○ 부장 윤○○ 과장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
25	2005. 8. 10.	IADA sub-com 회의	태국,베트남항로 2005년 9월 운임 인상계획 논의	고려 홍○○ 과장, 완하이 강○○ 과장, 흥아 엄○○ 부장 장금 임○○ 차장, 에이치엠엠 김○○ 부장 윤○○ 과장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
26	2005. 8. 11.	IADA sub-com 회의	말레이,인니,싱가폴, 필리핀항로 2005년 9월 운임 인상계획 논의	고려 홍○○ 과장, 완하이 강○○ 과장, 에버그린 김○○ 대리, 흥아 진○○ 차장, 장금 임○○ 차장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
27	2005. 8. 17.	수출팀장 회의	운임인상 합의 확인	고려 홍○○ 과장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 이사, 에이치엠엠 김○○ 부장 주○○ 과장, 흥아 엄○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
28	2005. 8. 24.	수출팀장 회의	국적사 AMR 결정	고려 정○○ 부장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 임○○ 차장, 에이치엠엠 김○○ 부장 주○○ 과장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원

29	2005. 8. 31.	IADA KOREA LAC 회의	국적사와 외국적사 별도 AMR 결정	에이치엠엠 김○○, CNC 정○○, 에버그린 김○○, 흥아 진○○, 고려 홍○○, OOCL 김○○, PIL 정○○, 장금 임○○, SITC 조○○, TSL 정○○, 완하이 황○○, 양밍 박○○
30	2005. 9. 7.	수출팀장 회의	운임인상 합의 확인	고려 정○○ 부장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 이사, 에이치엠엠 김○○ 부장 주○○ 과장, 흥아 엄○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
31	2005. 9. 14.	수출팀장 회의	운임인상 합의 확인	고려 정○○ 부장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 이사, 에이치엠엠 김○○ 부장 주○○ 과장, 흥아 엄○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
32	2005. 9. 22.	운영위원 회의	AMR 시행 상황 보고	고려 이○○ 이사, 팬오션 송○○ 상무, 장금 김○○ 상무, 에이치엠엠 강○○ 부장, 흥아 변○○ 이사 하○○ 이사, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
33	2005. 9. 28.	수출팀장 회의	운임인상 합의 확인	고려 정○○ 부장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 이사, 에이치엠엠 김○○ 부장 주○○ 과장, 흥아 엄○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
34	2005. 10. 12.	수출팀장 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 정○○ 부장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 김○○ 과장, 흥아 엄○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
35	2005. 11. 2.	수출팀장 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 정○○ 부장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 이사, 에이치엠엠 주○○ 과장, 흥아 엄○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
36	2005. 12. 21.	수출팀장 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 정○○ 부장 이○○ 차장, 팬오션 방○○ 차장, 장금 임○○ 차장, 흥아 엄○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원

<표 3-3> 2005년 기간 중 합의 개요(수입 항로)

연번	합의명	관련 회의	합의내용	합의 참가사
1	3월 최저운임 합의	① 2005. 1. 12. ~ ⑮ 2005. 7. 21. 회합	홍콩·남중국·필리핀·태국·말레이시아·인도네시아·베트남발 항로 등의 일반·특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 장금, 팬오션, 에이치엠엠, 흥아, 동정협

2	8월 최저운임 합의	⑯ 2005. 8. 9. ~ ⑲ 2005. 11. 3. 회합	홍콩·남중국·필리핀·태국·말레이시아·인도네시아·베트남발 항로 등의 일반·특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 장금, 팬오션, 에이치엠엠, 흥아, 동정협

<표 3-4> 2005년 기간 중 카르텔 회의 개요(수입 항로)

연번	개최일시	회의명	합의내용	참석자
1	2005. 1. 12.	수입팀장 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 김○○ 차장, 장금 정○○ 이사, 에이치엠엠 한○○ 과장, 흥아 박○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 대리
2	2005. 1. 19.	수입팀장 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 이○○ 과장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 정○○ 이사, 에이치엠엠 한○○ 과장, 흥아 박○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 대리
3	2005. 2. 15.	운영위원회 겸 총회	2004년 운임인상 점검 및 2005년 운임인상계획 확정	고려, 팬오션, 장금, 에이치엠엠, 흥아, 동정협
4	2005. 2. 17.	수입팀장 회의	기존 AMR 및 4월 운임인상 진행 상황 점검	고려 조○○ 차장, 장금 정○○ 이사, 에이치엠엠 양○○ 차장 한○○ 과장, 흥아 박○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 대리
5	2005. 3. 3.	수입팀장 회의	운임인상 합의 확인	고려 조○○ 차장, 장금 정○○ 이사, 에이치엠엠 양○○ 차장 한○○ 과장, 흥아 박○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 대리
6	2005. 3. 17.	수입팀장 회의	일부항로 AMR 인상 및 운임인상 진행상황 점검	고려 조○○ 차장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 정○○ 이사, 흥아 오○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 대리
7	2005. 3. 25.	수입팀장 회의	일부항로 AMR 인상 및 운임인상 진행상황 점검	고려 조○○ 차장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 정○○ 이사, 흥아 오○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 대리
8	2005. 4. 7.	수입팀장 회의	일부항로 AMR 인상 및 운임인상 진행상황 점검	고려 조○○ 차장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 정○○ 이사, 에이치엠엠 한○○ 과장, 흥아 오○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 대리
9	2005. 4. 8.	운영위원회	운임인상 진행상황 점검	고려 이○○ 이사, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 이사, 에이치엠엠 강○○ 부장, 흥아 손○○ 이사, 동정협 이○○ 국장 장○○ 대리
10	2005. 4. 21.	수입팀장 회의	운임인상 진행상황 및 비딩 점검	고려 조○○ 차장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 과장, 흥아 신○○ 부장 오○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 대리

11	2005. 5. 18.	수입팀장 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 조○○ 차장, 팬오션 최○○ 부장, 장금 서○○ 차장, 흥아 오○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 대리
12	2005. 6. 16.	수입팀장 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 조○○ 차장, 장금 서○○ 차장, 흥아 신○○ 부장 오○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 대리
13	2005. 7. 7.	수입팀장 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 조○○ 차장, 팬오션 최○○ 부장 천○○ 차장, 장금 서○○ 차장, 에이치엠엠 양○○ 차장 한○○ 과장, 흥아 차○○ 과장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 대리
14	2005. 7. 13.	운영위원 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 권○○ 이사, 팬오션 최○○ 부장, 장금 이○○ 이사, 에이치엠엠 강○○ 부장, 흥아 변○○ 이사, 동정협 이○○ 국장 장○○ 대리
15	2005. 7. 21.	수입팀장 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 조○○ 차장, 장금 이○○ 과장, 흥아 오○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 장○○ 대리, 박○○ 사원
16	2005. 8. 9.	수입팀장 회의	2005년 9월 운임 인상계획 논의	고려 조○○ 차장, 팬오션 김○○ 과장, 에이치엠엠 한○○ 과장, 흥아 오○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
17	2005. 9. 1.	수입팀장 회의	기본 AMR 유지, 특정 AMR 인상 합의	고려 조○○ 차장, 팬오션 김○○ 과장, 흥아 오○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
18	2005. 9. 29.	수입팀장 회의	운임 유지 계획 논의	고려 조○○ 차장, 장금 이○○ 과장, 에이치엠엠 한○○ 과장, 흥아 오○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
19	2005. 11. 3.	수입팀장 회의	운임 상황 점검	고려 조○○ 차장, 장금 이○○ 과장, 흥아 오○○ 차장 차○○ 과장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원

<표 4-1> 2006년 기간 중 합의 개요(수출 항로)

연번	합의명	관련 회의	합의내용	합의 참가사
1	3월 최저운임 합의	① 2006. 1. 12. ~ ⑫ 2006. 5. 10. 회합	홍콩·대만·필리핀·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남착 항로 등의 일반 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 장금, 팬오션, 에이치엠엠, 흥아, 동정협
2	9월 최저운임	⑬ 2006. 8. 9. ~ ㉓ 2006. 12. 6. 회합	홍콩·남중국·대만·필리핀·태국·싱가포르·말레이시아·	고려, 장금, 팬오션, 에이치엠엠, 흥아,

	합의		인도네시아·베트남착 항로 등의 일반 화물에 대한 최저운임 시행	동정협

<표 4-2> 2006년 기간 중 카르텔 회의 개요(수출 항로)

연번	개최일시	회의명	합의내용	참석자
1	2006. 1. 12.	수출팀장 회의	시장동향 점검	고려 정○○ 부장, 팬오션 방○○ 차장, 장금 김○○ 과장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 김○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
2	2006. 2. 2.	수출팀장 회의	시장동향 점검 및 일부항로 운임인상 결정	고려 정○○ 부장, 팬오션 방○○ 차장, 장금 이○○ 이사 임○○ 차장, 에이치엠엠 이○○ 차장, 흥아 김○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
3	2006. 2. 8.	수출팀장 회의	운임인상 계획 논의	고려 정○○ 부장, 팬오션 방○○ 차장, 장금 이○○ 이사 임○○ 차장, 흥아 엄○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
4	2006. 2. 23.	정기총회	운임인상 계획 논의	고려 이○○ 이사, 팬오션 심○○ 상무, 장금 김○○ 상무, 에이치엠엠 강○○ 부장, 흥아 하○○ 이사, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
5	2006. 3. 2.	운영위원회 및 수출팀장 회의	운임인상 계획 논의	고려 이○○ 이사 정○○ 부장, 팬오션 심○○ 상무 방○○ 차장, 장금 이○○ 이사 임○○ 차장, 에이치엠엠 강○○ 부장 김○○ 부장, 흥아 하○○ 이사 엄○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
6	2006. 3. 8.	수출팀장 회의	4월 AMR 시행 합의	고려 정○○ 부장, 팬오션 방○○ 차장, 장금 임○○ 차장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 엄○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
7	2006. 3. 15.	수출팀장 회의	일부항로 AMR 변경	고려 정○○ 부장, 장금 임○○ 차장, 에이치엠엠 이○○ 차장 윤○○ 과장, 흥아 김○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
8	2006. 3. 22.	수출팀장 회의	운임 동향 점검	고려 정○○ 부장, 팬오션 방○○ 차장, 장금 임○○ 차장, 흥아 엄○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
9	2006. 3. 29.	수출팀장	일부항로 AMR 변경	고려 정○○ 부장, 팬오션 방○○

		회의		차장, 장금 임○○ 차장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 엄○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
10	2006. 4. 10.	동남아전문4 사수출 팀장회의	비딩 가이드라인 논의	고려 정○○ 부장 이○○ 차장, 장금 이○○ 이사 임○○ 차장, 흥아 김○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
11	2006. 4. 26.	수출팀장 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 정○○ 부장, 장금 임○○ 차장, 에이치엠엠 김○○ 부장 이○○ 차장, 흥아 엄○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
12	2006. 5. 10.	수출팀장 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 정○○ 부장, 팬오션 방○○ 차장, 장금 임○○ 차장, 에이치엠엠 이○○ 차장 윤○○ 과장, 흥아 김○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
13	2006. 8. 9.	수출팀장 회의	9월 운임인상계획 논의	고려 이○○ 차장, 장금 임○○ 차장, 에이치엠엠 이○○ 차장 윤○○ 과장, 흥아 엄○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
14	2006. 8. 30.	수출팀장 회의	9월 운임인상계획 논의	고려 이○○ 차장, 팬오션 방○○ 차장, 장금 임○○ 차장, 에이치엠엠 이○○ 차장 윤○○ 과장, 흥아 엄○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
15	2006. 9. 6.	수출팀장 회의	9월 운임인상 합의	고려 심○○ 차장, 팬오션 방○○ 차장, 장금 임○○ 차장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 엄○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
16	2006. 9. 13.	수출팀장 회의	9월 운임인상 수정합의	고려 정○○ 부장, 팬오션 방○○ 차장, 장금 임○○ 차장, 에이치엠엠 윤○○ 과장, 흥아 김○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
17	2006. 9. 20.	수출팀장 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 정○○ 부장, 팬오션 방○○ 차장, 장금 임○○ 차장, 에이치엠엠 이○○ 차장, 흥아 엄○○ 부장 김○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
18	2006. 9. 28.	수출팀장 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 정○○ 부장, 팬오션 방○○ 차장, 장금 임○○ 차장, 에이치엠엠 김○○ 부장 정○○ 과장, 흥아 김○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
19	2006. 10. 18.	운영위원회	운임인상 진행상황 점검	고려 이○○ 이사, 팬오션 심○○

				상무, 장금 김○○ 상무, 에이치엠엠 강○○ 부장, 흥아 하○○ 이사, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
20	2006. 11. 8.	수출팀장 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 정○○ 부장, 팬오션 방○○ 차장, 장금 임○○ 차장, 에이치엠엠 이○○ 차장 윤○○ 과장, 흥아 김○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
21	2006. 11. 13.	수출팀장 회의	비딩 점검	동정협 회원사[651]
22	2006. 11. 22.	수출팀장 회의	비딩 점검	고려 정○○ 부장, 팬오션 방○○ 차장, 장금 임○○ 차장, 에이치엠엠 이○○ 차장, 흥아 조○○ 과장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
23	2006. 12. 6.	수출팀장 회의	비딩 점검	고려 정○○ 부장, 팬오션 방○○ 차장, 장금 임○○ 차장, 에이치엠엠 이○○ 차장, 흥아 김○○ 차장 조○○ 과장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원

<표 4-3> 2006년 기간 중 합의 개요(수입 항로)

연번	합의명	관련 회의	합의내용	합의 참가사
1	3월 최저운임 합의	① 2006. 2. 9. ~ ⑥ 2006. 5. 11. 회합	홍콩·남중국·필리핀·태국·말레이시아·인도네시아·베트남발 항로 등의 일반·특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 장금, 팬오션, 에이치엠엠, 흥아, 동정협
2	9월 최저운임 합의	⑦ 2006. 9. 1. ~ ⑨ 2006. 10. 18. 회합	홍콩·남중국·필리핀·태국·말레이시아·인도네시아·베트남발 항로 등의 일반·특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 장금, 팬오션, 에이치엠엠, 흥아, 동정협

<표 4-4> 2006년 기간 중 카르텔 회의 개요(수입 항로)

연번	개최일시	회의명	합의내용	참석자
1	2006. 2. 9.	수입팀장 회의	시장상황 점검	고려 조○○ 차장, 팬오션 방○○ 차장, 장금 이○○ 과장, 흥아 오○○ 차장, 동정협 이○○ 국장

651) 2016. 11. 13. 회의 결과를 정리한 문건상 참석자는 “사무국 보관(회의록에만 명기)”로 표시되어 있다.

연번	개최일시	회의명	합의내용	참석자
				박○○ 사원
2	2006. 3. 9.	수입팀장 회의	시장상황 점검	고려 조○○ 차장, 장금 이○○ 과장, 흥아 오○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
3	2006. 3. 23.	수입팀장 회의	일부항로 AMR 합의	고려 조○○ 차장, 팬오션 정○○ 과장, 장금 손○○ 과장, 에이치엠엠 한○○ 과장, 흥아 박○○ 팀장 오○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
4	2006. 4. 11.	동남아전문4 사회의	일부항로 AMR 합의	고려 강○○ 차장, 장금 손○○ 과장, 흥아 오○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
5	2006. 4. 28.	수입팀장 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 조○○ 차장, 장금 손○○ 과장, 에이치엠엠 한○○ 과장, 흥아 오○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
6	2006. 5. 11.	수입팀장 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 조○○ 차장, 팬오션 방○○ 차장, 장금 손○○ 과장, 흥아 오○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
7	2006. 9. 1.	수입팀장 회의	운임 인상계획 논의	고려 조○○ 차장, 장금 손○○ 과장, 흥아 오○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
8	2006. 9. 20.	수입팀장 회의	AMR 유지 합의	고려 조○○ 차장, 팬오션 방○○ 차장, 장금 손○○ 과장, 흥아 오○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
9	2006. 10. 18.	운영위원회	AMR 점검	고려 이○○ 이사, 팬오션 심○○ 상무, 장금 김○○ 상무, 에이치엠엠 강○○ 부장, 흥아 하○○ 이사, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원

<표 5-1> 2007년 기간 중 합의 개요(수출 항로)

연번	합의명	관련 회의	합의내용	합의 참가사
1	1월 최저운임 합의	① 2007. 1. 17. ~ ④ 2007. 2. 7. 회합	홍콩·남중국·대만·필리핀·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남착 항로 등의 일반 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 장금, 팬오션, 에이치엠엠, 흥아, 동정협
2	2월 최저운임 합의	⑤ 2007. 2. 9. ~ ⑭ 2007. 5. 16. 회합	홍콩·남중국·대만·필리핀·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남착 항로 등의 일반 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 팬오션, 장금, 에이치엠엠, 흥아, CNC, GSL, OOCL, PIL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍, 동정협
3	6월	⑭ 2007. 5. 16 ~	홍콩·남중국·대만·필리핀·	고려, 남성, 팬오션,

연번	합의명	관련 회의	합의내용	합의 참가사
	최저운임 합의	⑲ 2007. 8. 14. 회합	태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남착 항로 등의 일반 화물에 대한 최저운임 시행	장금, 에이치엠엠, 흥아, TSL, 완하이, 양밍, 동정협
4	8월 운임인상 및 최저운임 합의	⑲ 2007. 8. 14. ~ ㉕ 2007. 11. 8. 회합	홍콩·남중국·대만·필리핀·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남착 항로 등의 일반 화물에 대한 운임인상 및 최저운임 시행	고려, 남성, 팬오션, 장금, 에이치엠엠, 흥아, CNC, OOCL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍, 동정협

<표 5-2> 2007년 기간 중 카르텔 회의 개요(수출 항로)

연번	개최일시	회의명	합의내용	참석자
1	2007. 1. 17.	수출팀장 회의	AMR 점검	고려 정○○ 부장 이○○ 차장, 남성 이○○ 차장, 팬오션 방○○ 차장, 장금 임○○ 차장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 장○○ 과장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
2	2007. 1. 26.	수출팀장 회의	2월 AMR 합의	고려 이○○ 차장, 남성 이○○ 차장, 팬오션 방○○ 차장, 장금 김○○ 과장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 김○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
3	2007. 2. 1.	수출팀장 회의	2월 AMR 합의 시행계획 논의	고려 정○○ 부장, 남성 이○○ 차장, 장금 임○○ 차장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 김○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
4	2007. 2. 7.	총회	운임인상 실적 및 향후 추진계획 논의	고려 이○○ 이사, 남성 박○○ 상무, 팬오션 심○○ 상무, 장금 김○○ 상무, 흥아 하○○ 이사, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
5	2007. 2. 12.	IADA KOREA LAC 회의	4월 운임인상 계획 논의	흥아, 에이치엠엠, 고려, CNC, 에버그린, GSL, OOCL, PIL, SITC, TSL, 완하이, 양밍
6	2007. 2. 22.	sub-com 회의	홍콩·남중국 항로 운임가이드 논의	흥아, 에이치엠엠, 고려, 장금, OOCL, TSL, 완하이, 양밍
			대만 항로 운임가이드 논의	에이치엠엠, 고려, 완하이, CNC, 에버그린, OOCL, TSL, 양밍
			베트남 항로 운임가이드 논의	흥아, 에이치엠엠, 고려, 장금, 완하이
			필리핀 항로 운임가이드 논의	흥아, 고려, 장금, 완하이, 에버그린,

652) CNC는 ○○○○○○가 CNC의 한국 내 대리점이었던 동서해운(주) 소속 직원인 것으로 추정되나 정확한 한글 이름은 알지 못한다는 취지의 자료를 제출하였다.
653) CNC는 ○○○○가 CNC의 한국 내 대리점이었던 동서해운(주) 소속 직원인 것으로 추정되나 정확

7	2007. 2. 23.	sub-com 회의	싱가포르 항로 운임가이드 논의	고려, 흥아, 에이치엠엠, 장금, OOCL, PIL, 완하이
			인도네시아 항로 운임가이드 논의	고려, 흥아, 에이치엠엠, 장금, 에버그린, 완하이, 양밍
			말레이시아 항로 운임가이드 논의	흥아, 에이치엠엠, 고려, 장금, 에버그린, ,완하이
			태국 항로 운임가이드 논의	흥아, 에이치엠엠, 고려, 장금, 완하이
8	2007. 2. 28.	IADA KOREA LAC 회의	4월 운임인상 및 운임가이드 합의	흥아 하○○, 에이치엠엠 윤○○, 고려 정○○, CNC ○○○○○○○[652], 에버그린 박○○, GSL 김○○, OOCL 김○○, PIL 경○○, SITC 조○○, TSL 정○○, 완하이 황○○, 양밍 이○○, 동정협 이○○ 국장
9	2007. 3. 21.	IADA KOREA LAC 회의	운임인상 진행상황 점검	흥아 김○○, CNC 조○○, 에버그린 박○○, GSL 김○○, 에이치엠엠 이○○, 고려 정○○, OOCL 양○○, PIL 경○○, 장금 김○○, SITC 조○○, TSL 정○○, 완하이 황○○, 양밍 박○○, 동정협 이○○ 국장
10	2007. 3. 28.	주요선사 수출팀장 회의	합의 재확인 및 운임인상 진행상황 점검	고려 정○○ 부장, 남성 이○○ 차장, 장금 김○○ 과장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 김○○ 차장, TSL 정○○, 완하이 황○○, 양밍 박○○, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
11	2007. 4. 4.	주요선사 수출팀장 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 정○○ 부장, 남성 이○○ 차장, 장금 김○○ 차장 김○○ 과장, 에이치엠엠 이○○ 차장 윤○○ 차장, 흥아 장○○ 과장, 팬오션 방○○ 차장 TSL 정○○, 완하이 황○○, 양밍 박○○, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
12	2007. 4. 19.	IADA KOREA LAC 회의	운임인상 진행상황 점검	흥아 김○○, CNC ○○○○[653], 에버그린 원○○, GSL 김○○, 에이치엠엠 이○○, 고려 이○○, OOCL 김○○, PIL 경○○, 장금 김○○ 김○○, SITC 조○○, TSL 정○○, 완하이 황○○, 양밍 조○○, 동정협 이○○ 국장
13	2007. 5. 2.	주요선사 수출팀장 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 이○○ 차장, 남성 이○○ 차장, 장금 김○○ 차장, 에이치엠엠 이○○ 차장, 흥아 조○○ 과장, 팬오션 방○○ 차장 TSL 정○○, 완하이 황○○, 양밍 윤○○, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원

한 한글 이름은 알지 못한다는 취지의 자료를 제출하였다.

14	2007. 5. 16.	IADA KOREA LAC 회의	운임인상 진행상황 점검, 7월 운임인상 계획 논의	흥아 박○○, CNC 정○○, 에버그린 박○○, GSL 김○○, 에이치엠엠 윤○○, 고려 이○○, OOCL 김○○, PIL 경○○, 장금 김○○, SITC 조○○, TSL 정○○, 완하이 황○○, 양밍 윤○○, 동정협 이○○ 국장
15	2007. 6. 7.	IADA KOREA LAC 회의	7월 운임인상 계획 논의	흥아 박○○ 김○○, CNC ○○○○○○○, 에버그린 박○○, GSL 김○○, 에이치엠엠 이○○, 고려 이○○, OOCL 김○○, PIL 경○○, 장금 김○○, SITC 조○○, TSL 정○○, 완하이 황○○, 양밍 박○○, 동정협 이○○ 국장
16	2007. 6. 20.	주요선사 수출팀장 회의	7월 운임인상 합의	고려 이○○ 차장, 남성 이○○ 차장, 장금 오○○ 대리, 에이치엠엠 이○○ 차장, 흥아 김○○ 차장, 팬오션 방○○ 차장, TSL 정○○ 과장, 완하이 황○○ 부장, 양밍 박○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
17	2007. 6. 26.	태국·베트남 항로 주요선사 수출팀장 회의	일부항로 AMR 합의	장금 김○○ 차장, 에이치엠엠 이○○ 차장 김○○ 대리, 흥아 김○○ 차장, 팬오션 방○○ 차장, 완하이 황○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
18	2007. 7. 12.	임원·수출팀장회의	운임인상 계획 확인	고려 정○○ 이사 이○○ 차장, 남성 박○○ 상무 이○○ 차장, 팬오션 심○○ 상무 윤○○ 차장, 장금 김○○ 차장, 에이치엠엠 강○○ 상무 홍○○ 부장 이○○ 차장, 흥아 김○○ 이사 김○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
19	2007. 8. 14.	수출팀장 회의	AMR 준수상황 점검, 9월 운임인상 계획 논의	고려 이○○ 차장, 남성 이○○ 차장, 장금 김○○ 차장, 에이치엠엠 이○○ 차장, 흥아 장○○ 과장, 팬오션 이○○ 과장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
20	2007. 8. 17.	IADA KOREA LAC 회의	9월 운임인상 합의	흥아 박○○, CNC 정○○, 에버그린 박○○, 에이치엠엠 이○○, 고려 심○○, OOCL 김○○, 장금 김○○, SITC 조○○, TSL 정○○, 완하이 황○○, 양밍 윤○○, 동정협 이○○ 국장
21	2007. 8. 29.	수출팀장 회의	9월 운임인상 재확인	고려 이○○ 차장, 남성 이○○ 차장, 장금 김○○ 과장, 에이치엠엠 홍○○ 부장 이○○ 차장, 흥아 김○○ 차장, 팬오션 윤○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원

22	2007. 9. 7.	IADA KOREA LAC 회의	운임인상 진행상황 점검	홍아 박○○, CNC 정○○, 에버그린 박○○, 에이치엠엠 이○○, 고려 심○○, OOCL 김○○, PIL 경○○, 장금 김○○, SITC 조○○, TSL 정○○, 완하이 황○○, 양밍 박○○, 동정협 이○○ 국장
23	2007. 10. 31.	수출팀장 회의	운임 인상 점검	고려 이○○ 차장, 장금 김○○ 차장, 에이치엠엠 이○○ 차장, 홍아 김○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
24	2007. 11. 7.	수출팀장 회의	운임 인상 점검	고려 이○○ 차장, 장금 오○○ 대리, 에이치엠엠 이○○ 차장, 홍아 김○○ 차장, 팬오션 윤○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
25	2007. 11. 8.	운영위원회	운임 인상 점검	고려 정○○ 이사, 남성 박○○ 상무, 팬오션 권○○ 실장, 장금 이○○ 이사, 에이치엠엠 강○○ 상무, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원

<표 5-3> 2007년 기간 중 합의 개요(수입 항로)

연번	합의명	관련 회의	합의내용	합의 참가사
1	3월 최저운임 합의	① 2007. 3. 15. ~ ③ 2007. 5. 31. 회합	홍콩·남중국·대만·필리핀·태국·말레이시아·인도네시아·베트남발 항로 등의 일반·특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 장금, 팬오션, 에이치엠엠, 홍아, 동정협
2	5월 최저운임 합의	③ 2007. 5. 31. ~ ⑤ 2007. 7. 10. 회합	인도네시아발 항로 등의 일반 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 장금, 팬오션, 에이치엠엠, 홍아, 동정협
3	11월 CBR 도입	⑥ 2007. 11. 8. ~ ⑧ 2007. 11. 20. 회합	남중국·인도네시아발 항로 의 일반 화물에 대한 CBR 도입	고려, 남성, 장금, 팬오션, 에이치엠엠, 홍아, 동정협

<표 5-4> 2007년 기간 중 카르텔 회의 개요(수입 항로)

연번	개최일시	회의명	합의내용	참석자
1	2007. 3. 15.	수입팀장 회의	4월 AMR 합의	고려 조○○ 차장, 팬오션 천○○ 차장 윤○○ 차장, 장금 손○○ 차장, 홍아 오○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
2	2007. 4. 3.	수입팀장 회의	AMR 준수상황 점검	고려 조○○ 차장, 남성 백○○ 부장, 팬오션 천○○ 차장, 장금 손○○ 차장, 에이치엠엠 정○○ 부장 조○○ 과장, 홍아 오○○

				차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
3	2007. 5. 31.	수입팀장 회의	AMR 준수상황 점검 및 일부항로 AMR 합의	고려 조○○ 차장, 남성 백○○ 부장, 팬오션 천○○ 차장 윤○○ 차장, 장금 손○○ 차장, 흥아 오○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
4	2007. 6. 21.	수입팀장 회의	일부항로 AMR 합의 확인	고려 조○○ 차장, 남성 백○○ 부장, 팬오션 방○○ 차장 양○○ 차장, 장금 손○○ 차장, 에이치엠엠 조○○ 과장, 흥아 오○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
5	2007. 7. 10.	수입팀장 회의	AMR 준수상황 점검	고려 조○○ 차장, 남성 백○○ 부장, 팬오션 양○○ 차장, 장금 손○○ 차장, 에이치엠엠 조○○ 과장, 흥아 오○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
6	2007. 11. 8.	운영위원회	CBR 도입 논의	고려 정○○ 이사, 남성 박○○ 상무, 팬오션 권○○ 실장, 장금 이○○ 이사, 에이치엠엠 강○○ 상무, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
7	2007. 11. 9.	수입팀장 회의	CBR 도입 합의	고려 조○○ 차장, 남성 백○○ 부장, 팬오션 양○○ 차장, 장금 손○○ 차장, 에이치엠엠 조○○ 과장, 흥아 차○○ 과장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
8	2007. 11. 20.	수입팀장 회의	CBR 준수상황 점검	고려 조○○ 차장, 남성 백○○ 부장, 팬오션 양○○ 차장, 장금 손○○ 차장, 흥아 오○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원

<표 6-1> 2008년 기간 중 합의 개요(수출 항로)

연번	합의명	관련 회의	합의내용	합의 참가사
1	3월 운임인상 및 최저운임 합의	① 2008. 1. 9. ~ ⑨ 2008. 4. 10. 회합	홍콩·남중국·대만·필리핀·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남착 항로 일반 화물에 대한 운임인상 및 최저운임 시행	고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아, CNC, COSCO, GSL, OOCL, PIL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍, 동정협
2	5월 운임인상 및 최저운임 합의	⑩ 2008. 4. 30. ~ ⑮ 2008. 6. 11. 회합	홍콩·대만·필리핀·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남착 항로 일반 화물에 대한 운임인상 및 최저운임과 남중국착 항로 일반 화물에 대한 운임인상 시행	고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아, CNC, GSL, OOCL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍, 동정협

3	6월 대형화주 최저운임 합의	⑬ 2008. 6. 4 ~ ㉒ 2008. 7. 28. 회합	홍콩·남중국·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아· 베트남착 항로 등의 대형화주 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아, 동정협
4	8월 운임인상 및 최저운임 합의	㉓ 2008. 8. 12. ~ ㉛ 2008. 10. 9. 회합	홍콩·대만·필리핀· 태국·싱가포르·말레이시아· 인도네시아·베트남착 항로 일반 화물에 대한 운임인상 및 최저운임과 남중국착 항로 일반 화물에 대한 운임인상 시행	고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아, CNC, GSL, OOCL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍, 동정협

<표 6-2> 2008년 기간 중 카르텔 회의 개요(수출 항로)

연번	개최일시	회의명	합의내용	참석자
1	2008. 1. 9.	수출팀장 회의	운임인상 계획 논의	고려 최○○ 차장 심○○ 차장, 남성 이○○ 차장, 장금 김○○ 차장, 에이치엠엠 이○○ 차장, 흥아 김○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
2	2008. 2. 13.	총회	운임인상 계획 논의	고려 안○○ 상무, 남성 박○○ 상무, 팬오션 권○○ 상무, 장금 김○○ 상무, 에이치엠엠 김○○ 차장, 흥아 김○○ 이사, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
3	2008. 2. 20.	수출팀장 회의	운임인상 계획 논의	고려 심○○ 차장, 남성 이○○ 차장, 팬오션 윤○○ 차장, 장금 김○○ 차장, 에이치엠엠 이○○ 차장, 흥아 김○○ 차장 문○○ 과장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
4	2008. 2. 28.	IADA KOREA LAC 회의	4월 운임인상 논의	장금 정○○ 김○○, CNC 정○○, 에버그린 김○○, GSL 오○○, 흥아 김○○, 에이치엠엠 김○○ 이○○, 고려 최○○, OOCL 김○○, SITC 송○○, TSL 정○○, 완하이 황○○, 양밍 윤○○, 동정협
5	2008. 3. 5	수출팀장 회의	4월 최저운임 합의	고려 심○○ 차장, 팬오션 강○○ 과장, 장금 김○○ 차장, 에이치엠엠 이○○ 차장, 흥아 문○○ 과장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
6	2008. 3. 6.	운영위원회	운임인상 진행상황 확인	고려 안○○ 상무, 남성 박○○ 상무, 팬오션 권○○ 상무, 장금 김○○ 상무, 흥아 김○○ 이사, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원

7	2008. 3. 13.	IADA KOREA LAC 회의	4월 운임인상 합의	장금 정○○ 김○○, CNC 정○○, COSCO 박○○, 에버그린 김○○, GSL 김○○, 흥아 장○○, 에이치엠엠 이○○, 고려 우○○, OOCL 김○○, PIL 경○○, SITC 송○○, TSL 정○○, 완하이 황○○, 양밍 윤○○, 동정협
8	2008. 3. 13.	하이퐁 항로 주요선사 수출팀장 회의	일부항로 AMR 합의	고려 우○○ 과장, 남성 이○○ 차장, 장금 김○○ 차장, 흥아 장○○ 과장, SITC 박○○ 팀장, 팬오션 윤○○ 차장, 완하이 황○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
9	2008. 4. 10.	주요선사 수출팀장 회의	운임인상 진행상황 확인	고려 최○○ 부장, 남성 이○○ 부장, 장금 김○○ 차장, 에이치엠엠 이○○ 차장, 흥아 김○○ 차장, 에버그린 김○○ 과장 문○○ 계장, 팬오션 윤○○ 차장, TSL 정○○ 과장, 완하이 황○○ 부장, 양밍 박○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
10	2008. 4. 30.	IADA KOREA LAC 회의	6월 운임인상 합의	장금 정○○ 김○○, CNC 정○○, 에버그린 김○○, GSL 김○○, 흥아 문○○, 에이치엠엠 이○○, 고려 심○○, OOCL 김○○, PIL 경○○, SITC 배○○, TSL 정○○, 완하이 황○○, 양밍 윤○○, 동정협
11	2008. 5. 27.	수출팀장 회의	6월 최저운임 합의	고려 최○○ 차장, 남성 이○○ 차장, 팬오션 윤○○ 차장, 장금 김○○ 차장, 에이치엠엠 윤○○ 차장, 김○○ 차장, 흥아 김○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
12	2008. 5. 28.	IADA KOREA LAC 회의	6월 운임인상 합의 확인	장금 김○○, CNC 정○○, 에버그린 문○○, 흥아 김○○, 에이치엠엠 윤○○, 고려 최○○, OOCL 김○○, SITC 배○○, TSL 정○○, 완하이 황○○, 양밍 박○○, 동정협
13	2008. 6. 4.	수출팀장 회의	운임인상 진행상황 점검, 대형화주 최저운임 논의	고려 최○○ 차장, 남성 이○○ 차장, 팬오션 윤○○ 차장, 장금 김○○ 차장, 에이치엠엠 이○○ 차장, 흥아 장○○ 과장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원

14	2008. 6. 9.	수출팀장 회의	대형화주 최저운임 합의	고려 최○○ 차장, 남성 윤○○ 과장 이○○ 계장, 팬오션 윤○○ 차장 이○○ 과장, 장금 김○○ 차장 김○○ 과장, 에이치엠엠 이○○ 차장 윤○○ 차장, 흥아 김○○ 차장 장○○ 과장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
15	2008. 6. 11.	IADA KOREA LAC 회의	운임인상 진행상황 점검	장금 정○○, 김○○, CNC 정○○, 에버그린 문○○, 흥아 장○○, 에이치엠엠 이○○, 고려 김○○, OOCL 양○○, SITC 송○○, TSL 정○○, 완하이 황○○, 양밍 윤○○, 동정협
16	2008. 6. 18.	수출팀장 회의	대형화주 최저운임 확인	고려 최○○ 차장, 팬오션 강○○ 과장, 에이치엠엠 이○○ 차장, 흥아 장○○ 과장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
17	2008. 6. 25.	운영위원회	대형화주 최저운임 점검	고려 안○○ 상무 최○○ 차장, 남성 권○○ 전무 이○○ 부장, 팬오션 권○○ 상무 윤○○ 차장, 장금 정○○ 상무 김○○ 차장, 에이치엠엠 강○○ 상무 이○○ 차장, 흥아 김○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
18	2008. 7. 9.	수출팀장 회의	대형화주 최저운임 점검	고려 최○○ 차장, 남성 이○○ 부장, 팬오션 윤○○ 차장, 장금 김○○ 과장, 에이치엠엠 이○○ 차장 윤○○ 차장, 흥아 오○○ 부장 장○○ 과장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
19	2008. 7. 15.	운영위원회	대형화주 최저운임 점검	고려 안○○ 상무, 남성 권○○ 전무, 팬오션 권○○ 상무, 장금 정○○ 상무, 에이치엠엠 강○○ 상무, 흥아 김○○ 이사, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
20	2008. 7. 16.	수출팀장 회의	대형화주 최저운임 점검	고려 최○○ 차장, 남성 이○○ 부장, 팬오션 윤○○ 차장, 장금 김○○ 차장, 에이치엠엠 이○○ 차장 윤○○ 차장, 흥아 장○○ 과장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
21	2008. 7. 18.	수출팀장 회의	대형화주 최저운임 점검	고려 최○○ 차장, 남성 이○○ 부장, 팬오션 윤○○ 차장, 장금 김○○ 차장, 에이치엠엠 이○○ 차장, 흥아 장○○ 과장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원

<표 6-3> 2008년 기간 중 합의 개요(수입 항로)

22	2008. 7. 28.	수출팀장 회의	대형화주 최저운임 점검	고려 최○○ 차장, 남성 이○○ 부장, 팬오션 윤○○ 차장, 장금 김○○ 차장, 에이치엠엠 윤○○ 차장, 흥아 오○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
23	2008. 8. 12.	수출팀장 회의	9월 운임인상 합의	고려 최○○ 차장, 남성 이○○ 부장, 팬오션 윤○○ 차장, 장금 김○○ 차장, 흥아 오○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
24	2008. 8. 13.	IADA KOREA LAC 회의	9월 운임인상 합의	장금 정○○, CNC 김○○, 에버그린 김○○, GSL 김○○, 흥아 문○○, 에이치엠엠 이○○ 손○○, 고려 김○○, OOCL 김○○, SITC 배○○, TSL 정○○, 완하이 황○○, 동정협
25	2008. 8. 19.	수출팀장 회의	AMR 확인	고려 우○○ 차장, 장금 김○○ 차장, 에이치엠엠 손○○ 부장 이○○ 차장, 흥아 오○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
26	2008. 8. 20.	운영위원회	AMR 확인	고려 안○○ 상무, 남성 권○○ 전무, 팬오션 권○○ 상무, 장금 정○○ 상무, 흥아 변○○ 이사, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
27	2008. 9. 2.	수출팀장 회의	AMR 점검	고려 최○○ 차장, 남성 이○○ 부장, 팬오션 윤○○ 차장, 장금 김○○ 차장, 에이치엠엠 이○○ 차장, 흥아 오○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
28	2008. 9. 17.	운영위원회	AMR 점검	고려 이○○ 전무, 남성 권○○ 전무, 장금 정○○ 상무, 에이치엠엠 강○○ 상무, 흥아 변○○ 이사, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
29	2008. 9. 24.	수출팀장 회의	AMR 점검	고려 최○○ 차장, 남성 이○○ 부장, 팬오션 강○○ 과장, 장금 김○○ 차장, 에이치엠엠 이○○ 차장, 흥아 오○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
30	2008. 10. 1.	주요선사 수출팀장 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 최○○ 차장, 장금 김○○ 차장, 흥아 장○○ 부장, 에버그린 안○○ 계장, OOCL 김○○ 차장, 팬오션 윤○○ 차장, TSL 정○○ 과장, 완하이 황○○ 부장, 양밍 윤○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
31	2008. 10. 9.	운영위원회	AMR 점검	고려 안○○ 상무, 남성 권○○ 전무, 팬오션 권○○ 상무, 장금 정○○ 상무, 에이치엠엠 강○○ 상무, 흥아 변○○ 이사, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원

연번	합의명	관련 회의	합의내용	합의 참가사

1	3월 최저운임 합의	① 2008. 1. 10. ~ ③ 2008. 3. 6. 회합	홍콩·남중국·대만·필리핀·태국·말레이시아·인도네시아·베트남발 항로 등의 일반·특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 장금, 팬오션, 에이치엠엠, 흥아, 동정협
2	4,6,7월 CBR 인상 합의	④ 2008. 4. 10 ~ ⑦ 2008. 7. 15. 회합	남중국·말레이시아·인도네시아발 항로 일반 화물에 대한 CBR 도입 및 인상	고려, 남성, 장금, 팬오션, 에이치엠엠, 흥아, 동정협

<표 6-4> 2008년 기간 중 카르텔 회의 개요(수입 항로)

연번	개최일시	회의명	합의내용	참석자
1	2008. 1. 10.	수입팀장 회의	시장동향 점검	고려 이○○ 차장, 남성 백○○ 부장, 팬오션 최○○ 차장, 장금 손○○ 차장, 흥아 차○○ 과장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
2	2008. 3. 4.	수입팀장 회의	4월 최저운임 합의	고려 이○○ 차장 성○○ 차장 김○○ 과장, 남성 백○○ 부장, 팬오션 양○○ 차장, 장금 손○○ 차장, 에이치엠엠 조○○ 과장, 흥아 오○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
3	2008. 3. 6.	운영위원회	최저운임 합의 확인	고려 안○○ 상무, 남성 박○○ 상무, 팬오션 권○○ 상무, 장금 김○○ 상무, 흥아 김○○ 이사, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
4	2008. 4. 10.	수입팀장 회의	CBR 점검 및 인상	고려 성○○ 차장, 남성 백○○ 부장, 팬오션 정○○ 과장, 장금 손○○ 차장, 에이치엠엠 조○○ 과장, 흥아 오○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
6	2008. 6. 2.	수입팀장 회의	CBR 점검 및 인상	고려 성○○ 차장, 남성 백○○ 부장, 팬오션 양○○ 차장, 장금 손○○ 차장, 에이치엠엠 조○○ 과장, 흥아 오○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원
7	2008. 7. 15.	운영위원회	CBR 점검 및 인상	고려 안○○ 상무, 남성 권○○ 전무, 팬오션 권○○ 상무, 장금 정○○ 상무, 에이치엠엠 강○○ 상무, 흥아 김○○ 이사, 동정협 이○○ 국장 박○○ 사원

<표 7-1> 2009년 기간 중 합의 개요(수출 항로)

연번	합의명	관련 회의	합의내용	합의 참가사

연번	합의명	관련 회의	합의내용	합의 참가사
1	3월 운임인상 및 최저운임 합의	① 2009. 2. 6. ~ ⑨ 2009. 4. 30. 회합	홍콩·남중국·대만·필리핀·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남착 항로 일반·특별 화물에 대한 최저운임 시행 등	고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아, CNC, GSL, OOCL, PIL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍, 동정협
2	5월 운임인상 및 최저운임 합의	⑨ 2009. 4. 30. ~ ⑲ 2009. 6. 30. 회합	홍콩·남중국·대만·필리핀·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남착 항로 일반·특별 화물에 대한 최저운임 시행 등	고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아, CNC, GSL, OOCL, PIL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍, 동정협
3	6월 대형화주 운임인상 및 최저운임 합의	⑮ 2009. 6. 2 ~ ㉒ 2009. 7. 29. 회합	홍콩·남중국·대만·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남착 항로 등의 대형화주 화물에 대한 최저운임 시행 등	고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아, TSL, 완하이, 양밍, 동정협
4	8월 운임인상 및 최저운임 합의	㉒2009. 8. 13. ~ ㉚2009. 10. 22. 회합	홍콩·남중국·대만·필리핀·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남착 항로 일반·특별 화물에 대한 최저운임 시행 등	고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아, CNC, GSL, OOCL, PIL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍, 동정협
5	11월 운임인상 및 최저운임 합의	㉙ 2009. 10. 13. ~ ㊲ 2009. 12. 10. 회합	홍콩·남중국·대만·필리핀·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남착 항로 일반 화물에 대한 운임인상 및 특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아, CNC, GSL, OOCL, PIL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍, 동정협

<표 7-2> 2009년 기간 중 카르텔 회의 개요(수출 항로)

연번	개최일시	회의명	합의내용	참석자
1	2009. 2. 6.	주요선사 수출팀장 회의	시장상황 점검	고려 송○○ 부장, 장금 김○○ 차장, 에이치엠엠 손○○ 부장 이○○ 부장, 흥아 장○○ 과장, OOCL 김○○ 부장, 팬오션 윤○○ 차장, TSL 정○○ 과장, 완하이 황○○ 부장, 양밍 윤○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 대리

2	2009. 2. 13.	총회	시장상황 점검	고려 안○○ 상무, 남성 권○○ 전무, 팬오션 권○○ 상무, 장금 정○○ 상무, 에이치엠엠 강○○ 상무, 흥아 이○○ 상무, 동정협 이○○ 국장 박○○ 대리
3	2009. 2. 26.	IADA KOREA LAC 회의	4월 운임인상계획 논의	CNC 김○○, 에버그린 김○○, GSL 김○○, 흥아 장○○, 에이치엠엠 이○○, 고려 송○○, OOCL 양○○, 장금 김○○, SITC 배○○, TSL 정○○, 완하이 황○○, 양밍 윤○○, 동정협
4	2009. 3. 4. ~ 3. 5.	sub-com 회의	4월 운임인상계획 논의	흥아, 에이치엠엠, 고려, 장금, CNC, 에버그린, GSL, OOCL, PIL, SITC, TSL, 완하이, 양밍
5	2009. 3. 16.	대표위원회	4월 최저운임/ 운임인상 합의	고려 안○○ 상무, 남성 권○○ 전무, 팬오션 권○○ 상무, 장금 정○○ 상무, 에이치엠엠 강○○ 상무, 흥아 이○○ 상무, 동정협 이○○ 국장 박○○ 대리
6	2009. 3. 16.	IADA KOREA LAC 회의	4월 최저운임/ 운임인상 합의	CNC 김○○, 에버그린 김○○, GSL 김○○, 흥아 김○○, 에이치엠엠 손○○ 이○○, 고려 송○○, OOCL 김○○, 장금 김○○, SITC 배○○, TSL 정○○, 완하이 황○○, 양밍 윤○○, 동정협
7	2009. 3. 25.	주요선사 수출팀장 회의	일부항로 AMR 변경합의	고려 송○○ 부장, 장금 김○○ 차장, 에이치엠엠 이○○ 부장, 흥아 장○○ 과장, CNC 김○○ 과장, 에버그린 김○○ 과장, OOCL 김○○ 부장, 팬오션 윤○○ 차장, TSL 정○○ 과장, 완하이 황○○ 부장, 양밍 조○○ 과장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 대리
8	2009. 4. 1.	수출팀장 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 송○○ 부장, 남성 이○○ 부장, 팬오션 강○○ 과장, 장금 김○○ 차장, 흥아 김○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 대리
9	2009. 4. 30.	IADA KOREA LAC 회의	운임인상 진행상황 점검, 6월 운임인상계획 논의	CNC 김○○, 에버그린 김○○, 흥아 문○○, 에이치엠엠 이○○, 고려 송○○, OOCL 김○○, 장금 김○○, SITC 배○○, TSL 정○○, 완하이 황○○, 양밍 윤○○, 동정협
10	2009. 5. 13., 5. 15.	sub-com 회의	6월 운임인상계획 합의	흥아, 에이치엠엠, 고려, 장금, CNC, 에버그린, GSL, OOCL, PIL, SITC, TSL, 완하이, 양밍

11	2009. 5. 22.	IADA KOREA LAC 회의	운임인상 진행상황 점검	CNC 김○○, 에버그린 서○○, 고려 안○○, OOCL 김○○, PIL 한○○, 장금 김○○, SITC 박○○, TSL 정○○, 완하이 황○○, 양밍 윤○○, 동정협
12	2009. 5. 27.	대표위원회	운임인상 진행상황 점검	고려 안○○ 상무, 남성 권○○ 전무, 팬오션 권○○ 상무, 장금 정○○ 상무, 에이치엠엠 강○○ 상무, 흥아 이○○ 상무, 동정협 이○○ 국장 박○○ 대리
13	2009. 5. 28.	수출팀장 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 송○○ 부장, 남성 이○○ 부장, 팬오션 강○○ 과장, 장금 김○○ 차장, 에이치엠엠 이○○ 부장, 흥아 김○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 대리
14	2009. 6. 2.	석유화학 화물 주요선사 수출팀장 회의	3/4분기 비딩시 운임가이드 합의	고려 송○○ 부장, 남성 이○○ 부장, 팬오션 윤○○ 차장, 장금 김○○ 차장, 에이치엠엠 이○○ 부장, 흥아 김○○ 차장, TSL 정○○ 과장, 완하이 황○○ 부장, 양밍 윤○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 대리
15	2009. 6. 4.	석유화학 화물 주요선사 수출팀장 회의	비딩시 운임가이드 수정	고려 송○○ 부장, 장금 김○○ 차장, 에이치엠엠 이○○ 부장, 흥아 김○○ 차장, TSL 정○○ 과장, 완하이 황○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 대리
16	2009. 6. 10.	석유화학 화물 주요선사 수출팀장 회의	비딩 시행상황 점검	고려 안○○ 차장, 남성 이○○ 부장, 팬오션 윤○○ 차장, 장금 김○○ 차장 정○○ 대리, 에이치엠엠 이○○ 부장 이○○ 과장, 흥아 김○○ 차장 장○○ 과장, TSL 정○○ 과장 곽○○ 계장, 완하이 황○○ 부장, 양밍 윤○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 대리
17	2009. 6. 16.	석유화학 화물 주요선사 수출팀장 회의	운임인상 진행상황 점검, 비딩 시행상황 점검	고려 송○○ 부장, 남성 이○○ 부장, 팬오션 윤○○ 차장, 장금 김○○ 차장, 에이치엠엠 이○○ 부장, 흥아 장○○ 과장 문○○ 과장, TSL 정○○ 과장, 완하이 황○○ 부장, 양밍 윤○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 대리

18	2009. 6. 23.	석유화학 화물 주요선사 수출팀장 회의	비딩 시행상황 점검	고려 송○○ 부장 안○○ 차장, 남성 이○○ 부장, 팬오션 윤○○ 차장, 장금 김○○ 차장, 에이치엠엠 이○○ 부장, 흥아 김○○ 차장, TSL 정○○ 과장, 완하이 황○○ 부장, 양밍 윤○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 대리
19	2009. 6. 30.	대표위원회	운임인상, 비딩 진행상황 점검	고려 안○○ 상무, 남성 권○○ 전무, 팬오션 권○○ 상무, 장금 정○○ 상무, 에이치엠엠 강○○ 상무, 흥아 엄○○ 이사, SITC 조○○ 상무, TSL ○○○ 이사, 완하이 황○○ 부장, 양밍 이○○ 전무, 동정협 이○○ 국장 박○○ 대리
20	2009. 7. 23.	주요선사 수출팀장 회의	비딩 진행상황 점검	고려 송○○ 부장, 남성 이○○ 부장, 팬오션 윤○○ 차장, 장금 김○○ 차장, 에이치엠엠 이○○ 부장, 흥아 김○○ 차장, 에버그린 김○○ 과장, OOCL 김○○ 부장, TSL ○○○ 이사 정○○ 과장, 완하이 황○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 대리
21	2009. 7. 29.	대표위원회	비딩 진행상황 점검	고려 안○○ 상무, 남성 권○○ 전무, 장금 정○○ 상무, 에이치엠엠 김○○ 차장, 흥아 엄○○ 이사, 동정협 이○○ 국장 박○○ 대리
22	2009. 8. 13.	IADA KOREA LAC 회의	9월 운임인상계획 논의	CNC 김○○, 에버그린 김○○, GSL 김○○, 흥아 장○○, 에이치엠엠 정○○, 고려 안○○, OOCL 김○○, 장금 김○○, SITC 송○○, TSL 정○○, 완하이 황○○, 양밍 윤○○, 동정협
23	2009. 8. 17.	sub-com 회의	9월 운임인상계획 논의	흥아, 에이치엠엠, 고려, 장금, CNC, 에버그린, GSL, OOCL, PIL, SITC, TSL, 완하이, 양밍
24	2009. 8. 27.	수출팀장 회의	비딩 진행상황 점검, 9월 최저운임 합의	고려 송○○ 부장, 남성 이○○ 부장, 팬오션 윤○○ 차장, 장금 김○○ 차장, 에이치엠엠 정○○ 차장, 흥아 장○○ 차장, 동정협 이○○ 국장
25	2009. 9. 3.	수출팀장 회의	최저운임 합의 확인	고려 송○○ 부장, 팬오션 윤○○ 차장, 장금 김○○ 차장, 에이치엠엠 손○○ 부장 정○○ 차장, 흥아 김○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 대리

26	2009. 9. 9.	수출팀장 회의	운임인상 진행상황 점검, 일부항로 AMR 합의	고려 송○○ 부장 안○○ 차장, 남성 이○○ 부장, 팬오션 윤○○ 차장 서○○ 대리, 장금 김○○ 차장 박○○ 과장, 에이치엠엠 손○○ 부장 정○○ 차장 송○○ 차장, 흥아 김○○ 차장 장○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 대리
27	2009. 9. 16.	수출팀장 회의	AMR 합의 재확인, 4/4분기 비딩 가이드 논의	고려 송○○ 부장, 남성 이○○ 부장, 팬오션 윤○○ 차장, 장금 김○○ 차장, 에이치엠엠 손○○ 부장 정○○ 차장, 흥아 김○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 대리
28	2009. 9. 17.	대표위원회·수출팀장 회의	운임인상 진행상황 점검, 4/4분기 비딩 가이드 논의	고려 안○○ 상무 송○○ 부장, 남성 권○○ 전무 이○○ 부장, 팬오션 권○○ 상무 윤○○ 차장, 장금 정○○ 상무 김○○ 차장, 에이치엠엠 손○○ 부장 김○○ 차장, 흥아 엄○○ 이사 김○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 대리
29	2009. 10. 13.	IADA KOREA LAC 회의	12월 운임인상계획 논의	CNC 김○○, 에버그린 김○○, GSL 김○○, 흥아 김○○, 에이치엠엠 정○○, 고려 송○○, OOCL 김○○, 장금 김○○, TSL 정○○, 완하이 황○○, 양밍 윤○○, 동정협
30	2009. 10. 22.	주요선사 수출팀장 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 송○○ 부장 노○○ 차장, 장금 김○○ 차장, 에이치엠엠 정○○ 차장, 흥아 김○○ 차장, 에버그린 김○○ 과장, OOCL 손○○, TSL 정○○ 과장, 완하이 황○○ 부장, 양밍 윤○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 대리
31	2009. 11. 6.	수출팀장 회의	비딩 진행상황 점검, 12월 운임인상계획 논의	고려 송○○ 부장, 남성 이○○ 부장, 팬오션 강○○ 과장, 장금 김○○ 차장, 에이치엠엠 정○○ 차장, 흥아 김○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 대리
32	2009. 11. 10.	IADA KOREA LAC 회의	12월 운임인상 합의	CNC 김○○, 에버그린 안○○, GSL 김○○, 흥아 장○○, 에이치엠엠 정○○, 고려 안○○, OOCL 김○○, PIL 한○○, 장금 김○○, SITC 송○○, TSL 정○○, 완하이 황○○, 양밍 윤○○, 동정협

33	2009. 11. 17.	석유화학 화물 주요선사 수출팀장 회의	비딩 점검	고려 송○○ 부장, 팬오션 윤○○ 차장, 장금 김○○ 차장, 에이치엠엠 정○○ 차장, 흥아 김○○ 차장, TSL 정○○ 과장, 완하이 황○○ 부장, 양밍 윤○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 대리
34	2009. 11. 20.	주요선사 대표위원 회의	12월 운임인상 합의 확인 및 진행상황 점검	고려 안○○ 상무, 남성 권○○ 전무, 장금 정○○ 상무, 에이치엠엠 김○○ 차장, 흥아 엄○○ 이사, SITC 조○○ 상무, TSL ○○○ 이사, 완하이 황○○ 부장, 양밍 이○○ 전무, 동정협 이○○ 국장 박○○ 대리
35	2009. 12. 1.	석유화학 화물 주요선사 수출팀장 회의	비딩시 운임가이드 합의	고려 송○○ 부장, 남성 이○○ 부장 배○○ 차장, 팬오션 강○○ 과장, 장금 김○○ 차장, 에이치엠엠 정○○ 차장, 흥아 문○○ 과장, TSL 정○○ 과장, 완하이 황○○ 부장, 양밍 윤○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 대리
36	2009. 12. 8.	석유화학 화물 주요선사 수출팀장 회의	비딩시 운임가이드 확인	고려 송○○ 부장, 남성 배○○ 차장, 팬오션 윤○○ 차장, 장금 김○○ 차장, 에이치엠엠 정○○ 차장, 흥아 김○○ 차장, 완하이 황○○ 부장, 양밍 조○○ 과장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 대리
37	2009. 12. 10.	IADA KOREA LAC 회의	운임인상 진행상황 점검	CNC 김○○, 에버그린 김○○, GSL 김○○, 흥아 장○○, 에이치엠엠 정○○, 고려 안○○, OOCL 김○○, 장금 신○○, SITC 송○○, TSL 정○○, 완하이 황○○, 동정협

<표 7-3> 2009년 기간 중 합의 개요(수입 항로)

연번	합의명	관련 회의	합의내용	합의 참가사
1	3월 최저운임 합의	① 2009. 3. 24. ~ ② 2009. 4. 23. 회합	남중국·태국·말레이시아·인도네시아·베트남발 항로 일반·특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아, TSL, 완하이, 양밍, 동정협
2	9월 EBS 도입 합의	③ 2009. 9. 2. ~ ⑨ 2009. 12. 3. 회합	남중국·대만·태국·베트남·인도네시아발 항로 일반 화물에 대한 EBS 도입	고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아, CNC, OOCL, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍, 동정협

<표 7-4> 2009년 기간 중 카르텔 회의 개요(수입 항로)

연번	개최일시	회의명	합의내용	참석자
1	2009. 3. 24.	주요선사 수입팀장회의	4월 최저운임 합의	고려 성○○ 차장, 남성 백○○ 부장, 장금 김○○ 차장 오○○ 과장, 흥아 오○○ 차장, 팬오션 양○○ 차장, TSL 양○○ 대리, 완하이 황○○ 부장 강○○ 차장, 양밍 김○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 대리
2	2009. 4. 23.	수입팀장회의	AMR 점검 및 보완	고려 성○○ 차장, 남성 백○○ 부장, 장금 김○○ 차장, 에이치엠엠 조○○ 과장, 흥아 차○○ 과장, 팬오션 양○○ 차장, TSL 양○○ 대리, 완하이 강○○ 차장, 양밍 김○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 대리
3	2009. 9. 2.	수입팀장회의	일부항로 EBS 시행 합의	고려 성○○ 차장, 남성 백○○ 부장, 장금 김○○ 차장, 에이치엠엠 채○○ 부장, 흥아 차○○ 차장, 팬오션 양○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 대리
4	2009. 9. 15.	주요선사 수입팀장회의	EBS 시행 확인	고려, 남성, 장금, 에이치엠엠, 흥아, 팬오션, CNC, 에버그린, OOCL, TSL, 완하이, 양밍

5	2009. 9. 17.	대표위원회·수출팀장회의	EBS 점검	고려 안○○ 상무 송○○ 부장, 남성 권○○ 전무 이○○ 부장, 팬오션 권○○ 상무 윤○○ 차장, 장금 정○○ 상부 김○○ 차장, 에이치엠엠 손○○ 부장 김○○ 차장, 흥아 엄○○ 이사 김○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 대리
6	2009. 9. 22.	주요선사 수입팀장회의	EBS 시행 점검 및 대상항로 확대 합의	고려 설○○ 과장, 남성 백○○ 부장, 장금 김○○ 차장, 에이치엠엠 조○○ 과장, 흥아 차○○ 과장, 팬오션 양○○ 차장, CNC 류○○ 대리, 에버그린 원○○ 차장 박○○ 대리, OOCL 손○○, SITC 조○○ 상무, TSL 양○○ 대리, 완하이 강○○ 차장 박○○ 계장, 양밍 김○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 대리
7	2009. 9. 29.	주요선사 수입팀장회의	EBS 점검	고려 설○○ 과장, 남성 엄○○ 차장, 장금 김○○ 차장, 에이치엠엠 조○○ 과장, 흥아 차○○ 과장, 팬오션 양○○ 차장, CNC 류○○ 대리, 에버그린 박○○ 대리, OOCL 손○○, TSL 양○○ 대리, 완하이 강○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 대리
8	2009. 11. 18.	주요선사 수입팀장회의	EBS 점검	고려 성○○ 차장, 남성 백○○ 부장, 장금 김○○ 차장, 에이치엠엠 채○○ 부장 조○○ 과장, 흥아 차○○ 과장, 팬오션 오○○ 과장, CNC 류○○ 대리, OOCL 손○○, TSL 양○○ 대리, 완하이 강○○ 차장, 양밍 김○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 대리
9	2009. 12. 3.	주요선사 수입팀장회의	EBS 점검	고려 성○○ 차장, 남성 백○○ 부장 엄○○ 차장, 장금 김○○ 차장 박○○ 대리, 에이치엠엠 김○○ 차장 조○○ 과장, 흥아 차○○ 과장, 팬오션 양○○ 차장, 에버그린 박○○ 대리, OOCL 손○○, TSL 양○○ 대리, 완하이 박○○ 계장, 양밍 김○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 대리

<표 8-1> 2010년 기간 중 합의 개요(수출 항로)

연번	합의명	관련 회의	합의내용	합의 참가사
1	2월 운임인상 및 최저운임 합의	① 2010. 1. 12. ~ ⑫ 2010. 5. 4. 회합	홍콩·남중국·대만·필리핀·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남착 항로 일반·특별 화물에 대한 최저운임 시행 등	고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아, CNC, GSL, OOCL, PIL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍, 동정협
2	3월 CIC 도입 합의	⑥ 2010. 3. 17. ~ ⑫ 2010. 5. 4. 회합	홍콩·남중국·대만·필리핀·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남착 항로 일반 화물에 대한 CIC 도입	고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아, 동정협
3	8월 운임인상 합의	⑬ 2010. 8. 11 ~ ⑭ 2010. 8. 25. 회합	홍콩·남중국·대만·필리핀·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남착 항로 일반 화물에 대한 운임인상 시행	고려, 에이치엠엠, 장금, 흥아, CNC, GSL, OOCL, PIL, SITC, 에버그린, 완하이, 양밍, 동정협
4	10월 운임인상 합의 및 CIC 인상 합의	⑮ 2010. 10. 1. ~ ⑯ 2010. 10. 12. 회합	홍콩·대만·필리핀·홍콩·남중국·대만·필리핀·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남착 항로 일반 화물에 대한 운임인상 시행 및 하이퐁착 항로 일반 화물에 대한 CIC 인상 시행	고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아, 동정협

<표 8-2> 2010년 기간 중 카르텔 회의 개요(수출 항로)

연번	개최일시	회의명	합의내용	참석자
1	2010. 1. 12.	IADA KOREA LAC 회의	시장상황 점검	고려 안○○, 안○○, CNC 김○○, 에버그린 김○○, GSL 김○○, 흥아 김○○, 문○○, 에이치엠엠 정○○, OOCL 김○○, PIL 한○○, 장금 김○○, SITC 송○○, TSL 정○○, 완하이 황○○, 양밍 윤○○, 동정협
2	2010. 2. 9.	IADA KOREA LAC 회의	3월 운임인상 논의	고려 곽○○, 에버그린 김○○, GSL 김○○, 흥아 문○○, 에이치엠엠 정○○, OOCL 김○○, PIL 한○○, 씨랜드머스크 권○○, 장금 김○○, SITC 송○○, TSL 정○○, 완하이 황○○, 양밍 윤○○, 동정협
3	2010. 2. 17., 2. 18.	sub-com 회의	3월 운임인상 논의	고려, 장금, 흥아, 에이치엠엠, CNC, TSL, OOCL, SITC, 에버그린, 완하이, 양밍

연번	개최일시	회의명	합의내용	참석자
4	2010. 2. 19.	대표위원 회의	3월 최저운임/운임인상 합의 확인	고려 안○○ 상무, 남성 권○○ 전무, 팬오션 권○○ 상무 김○○ 실장, 장금 정○○ 상무, 에이치엠엠 손○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 대리
5	2010. 2. 26.	IADA KOREA LAC 회의	3월 최저운임/운임인상 합의 확인	고려 안○○, CNC 김○○, 에버그린 안○○, GSL 김○○, 흥아 최○○, 에이치엠엠 윤○○, OOCL 김○○, PIL 한○○, 장금 홍○○, SITC 송○○, TSL 정○○, 완하이 황○○, 양밍 윤○○, 동정협
6	2010. 3. 17.	대표위원 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 안○○ 상무, 남성 권○○ 전무, 팬오션 권○○ 상무, 장금 정○○ 상무, 에이치엠엠 손○○ 부장, 흥아 엄○○ 이사, 동정협 이○○ 국장 박○○ 대리
7	2010. 3. 26.	대표위원 회의·수출팀 장회의	운임인상 진행상황 점검	고려 안○○ 상무 안○○ 차장, 남성 권○○ 전무 배○○ 차장, 팬오션 윤○○ 부장, 장금 정○○ 상무 김○○ 차장, 에이치엠엠 손○○ 부장 윤○○ 차장, 흥아 엄○○ 이사 김○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 대리
8	2010. 3. 29.	수출팀장 회의	3월 최저운임/운임인상 합의 수정 확인, 일부항로 CIC 도입 합의	고려 안○○ 차장, 남성 배○○ 차장, 팬오션 윤○○ 부장, 장금 김○○ 차장, 에이치엠엠 정○○ 부장, 흥아 김○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 대리
9	2010. 4. 7.	수출팀장 회의	운임인상 진행상황 점검, CIC 도입 확인	고려 곽○○ 과장, 남성 배○○ 차장, 팬오션 윤○○ 부장, 장금 김○○ 차장, 에이치엠엠 윤○○ 차장, 흥아 김○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 대리
10	2010. 4. 14.	수출팀장 회의	운임인상 진행상황 점검, CIC 도입 점검	고려 안○○ 차장, 남성 배○○ 차장, 팬오션 윤○○ 부장, 장금 김○○ 차장, 에이치엠엠 윤○○ 차장, 흥아 문○○ 과장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 대리
11	2010. 4. 21.	수출팀장 회의	운임인상 진행상황 점검, CIC 도입 점검	고려 안○○ 차장, 남성 배○○ 차장, 팬오션 윤○○ 부장, 장금 김○○ 차장, 에이치엠엠 윤○○ 차장, 흥아 김○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 대리

연번	개최일시	회의명	합의내용	참석자
12	2010. 5. 4.	대표위원회·수출팀장회의	운임인상 진행상황 점검, CIC 도입 점검	고려 안○○ 상무 안○○ 차장, 남성 권○○ 전무 배○○ 차장, 팬오션 권○○ 상무 윤○○ 부장, 장금 정○○ 상무 김○○ 차장, 에이치엠엠 손○○ 부장 윤○○ 차장, 홍아 엄○○ 이사 김○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 대리
13	2010. 8. 11.	IADA KOREA LAC 회의	9월 운임인상 논의	고려 안○○, CNC 김○○, 에버그린 김○○, GSL 김○○, 홍아 김○○, 에이치엠엠 윤○○, OOCL 김○○, PIL 한○○, 장금 김○○, SITC 송○○, TSL 정○○, 완하이 유○○, 양밍 윤○○, 동정협
14	2010. 8. 25.	IADA KOREA LAC 회의	9월 운임인상 합의 확인	고려 안○○, CNC 김○○, 에버그린 안○○, GSL 김○○, 홍아 최○○, 에이치엠엠 윤○○, OOCL 김○○, PIL 한○○, 장금 박○○, SITC 송○○, 완하이 황○○, 양밍 윤○○, 동정협
15	2010. 10. 1.	수출팀장 회의	11월 운임인상 논의, CIC 도입 확대 논의	고려 안○○ 차장, 팬오션 윤○○ 부장, 장금 정○○ 과장, 에이치엠엠 송○○ 차장, 홍아 김○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 대리
16	2010. 10. 6.	대표위원회	11월 운임인상 합의, CIC 도입 확대 합의	고려 안○○ 상무, 남성 이○○ 이사, 장금 구○○ 이사 김○○ 차장, 에이치엠엠 손○○ 부장, 홍아 엄○○ 이사, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장

<표 8-3> 2010년 기간 중 합의 개요(수입 항로)

연번	합의명	관련 회의	합의내용	합의 참가사
1	3월 최저운임 합의	① 2010. 2. 11. ~ ⑨ 2010. 7. 13. 회합	남중국·태국·인도네시아·베트남발 항로 일반·특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 홍아, CNC, OOCL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍, 동정협
2	3월 EBS 도입 합의	① 2010. 2. 11. ~ ⑧ 2010. 5. 20. 회합	홍콩·남중국·대만·필리핀·싱가포르·태국·말레이시아·인도네시아·베트남발 항로 일반 화물에 대한 EBS 시행	고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 홍아, CNC, OOCL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍, 동정협

<표 8-4> 2010년 기간 중 카르텔 회의 개요(수입 항로)

연번	개최일시	회의명	합의내용	참석자
1	2010. 2. 11.	수입팀장 회의	시장상황 점검, EBS 도입 확대 논의	고려 지○○ 차장, 남성 엄○○ 차장, 장금 김○○ 차장, 에이치엠엠 조○○ 과장, 흥아 구○○ 차장, 팬오션 오○○ 차장, 동정협 이○○ 국장, 박○○ 대리
2	2010. 3. 9.	수입팀장 회의	일부항로 AMR 합의	고려 설○○ 과장, 남성 엄○○ 차장, 장금 김○○ 차장 박○○ 과장, 에이치엠엠 조○○ 과장, 흥아 구○○ 차장, 팬오션 양○○ 부장, 동정협 이○○ 국장, 박○○ 대리
3	2010. 3. 17.	대표위원 회의	운임인상 진행상황 점검, EBS 도입 확대 논의	고려 안○○ 상무, 남성 권○○ 전무, 팬오션 권○○ 상무, 장금 정○○ 상무, 에이치엠엠 손○○ 부장, 흥아 엄○○ 이사, 동정협 이○○ 국장 박○○ 대리
4	2010. 3. 18.	주요선사 수입팀장 회의	AMR 재확인, EBS 도입 확대 합의	고려 성○○ 차장 설○○ 과장, 남성 엄○○ 차장, 장금 김○○ 차장 박○○ 과장, 에이치엠엠 조○○ 과장, 흥아 차○○ 차장, 팬오션 양○○ 부장, 에버그린 박○○ 과장, OOCL 손○○, SITC 조○○ 상무, TSL 양○○ 대리, 완하이 강○○ 차장, 양밍 김○○ 부장, 동정협 이○○ 국장, 박○○ 대리
5	2010. 3. 26.	대표위원 회의	EBS 합의 확인	고려 안○○ 상무 안○○ 차장, 남성 권○○ 전무 배○○ 차장, 팬오션 윤○○ 부장, 장금 정○○ 상무 김○○ 차장, 에이치엠엠 손○○ 부장 윤○○ 차장, 흥아 엄○○ 이사 김○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 대리
6	2010. 4. 8.	주요선사 수입팀장 회의	AMR, EBS 합의 확인	고려 윤○○ 과장, 남성 엄○○ 차장, 장금 김○○ 차장 박○○ 과장, 에이치엠엠 조○○ 과장, 흥아 구○○ 차장, 팬오션 오○○ 차장, CNC 류○○ 대리, 에버그린 박○○ 과장, OOCL 손○○, TSL 양○○ 대리, 완하이 강○○ 차장, 양밍 김○○ 부장, 동정협 이○○ 국장, 박○○ 대리

연번	개최일시	회의명	합의내용	참석자
7	2010. 4. 30.	주요선사 수입팀장 회의	AMR, EBS 점검	고려 설○○ 과장, 남성 엄○○ 차장, 장금 박○○ 과장, 에이치엠엠 김○○ 차장 이○○ 대리, 흥아 차○○ 차장, 팬오션 양○○ 부장, CNC 류○○ 대리, 에버그린 박○○ 과장, TSL 양○○ 대리, 완하이 박○○ 계장, 양밍 김○○ 부장, 동정협 이○○ 국장, 박○○ 대리
8	2010. 5. 20.	주요선사 수입팀장 회의	AMR, EBS 점검	고려 설○○ 과장, 남성 엄○○ 차장, 장금 김○○ 차장, 에이치엠엠 박○○ 차장, 흥아 차○○ 차장, 팬오션 양○○ 부장, 에버그린 박○○ 과장, OOCL 손○○ 계장, TSL 양○○ 과장, 완하이 박○○ 계장, 양밍 김○○ 부장, 동정협 이○○ 국장, 박○○ 대리
9	2010. 7. 13.	수입팀장 회의	AMR 점검	고려 설○○ 과장, 남성 엄○○ 차장, 장금 김○○ 차장, 에이치엠엠 박○○ 차장, 흥아 차○○ 차장, 팬오션 양○○ 부장, 동정협 이○○ 국장, 박○○ 대리

<표 9-1> 2011년 기간 중 합의 개요(수출 항로)

연번	합의명	관련 회의	합의내용	합의 참가사
1	2월 운임인상 합의	① 2011. 2. 18. ~ ④ 2011. 3. 29. 회합	홍콩·남중국·대만·필리핀·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남착 항로 일반 화물에 대한 운임인상 시행	고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아, CNC, GSL, OOCL, PIL, SITC, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이, 양밍, 동정협
2	2월 EBS 도입 합의	① 2011. 2. 18. ~ ④ 2011. 3. 29. 회합	홍콩·남중국·대만·필리핀·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남착 항로 일반 화물에 대한 EBS 도입 시행	고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아, CNC, GSL, OOCL, PIL, SITC, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이, 양밍, 동정협
3	4월 EBS 인상 합의	⑤ 2011. 4. 6 ~ ⑩ 2011. 7. 7. 회합	홍콩·남중국·대만·필리핀·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남착 항로 일반 화물에 대한 EBS 인상 시행	고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아, CNC, GSL, OOCL, PIL, SITC, TSL, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이, 양밍, 동정협

연번	합의명	관련 회의	합의내용	합의 참가사
4	4월 최저운임 합의	⑦ 2011. 4. 29. 회합	인도네시아·베트남착 항로 특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아, 동정협
5	7월 운임인상 합의	⑨ 2011. 6. 29 ~ ⑩ 2011. 7. 7. 회합	홍콩·남중국·대만·필리핀·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남착 항로 일반 화물에 대한 운임인상 시행	고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아, CNC, GSL, OOCL, PIL, SITC, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이, 양밍, 동정협
6	9월 최저운임 및 운임인상 합의	⑪ 2011. 9. 1. ~ ⑮ 2011. 10. 5. 회합	인도네시아·베트남착 항로 일반 화물에 대한 운임인상 및 특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아, CNC, GSL, OOCL, PIL, SITC, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이, 양밍, 동정협

<표 9-2> 2011년 기간 중 카르텔 회의 개요(수출 항로)

연번	개최일시	회의명	합의내용	참석자
1	2011. 2. 18.	IADA KOREA LAC 회의	4월 운임인상 합의, 3월 EBS 도입 합의	CNC 김○○, 에버그린 김○○, GSL 김○○, 흥아 김○○ 장○○, 에이치엠엠 윤○○, 고려 성○○, 씨랜드머스크 선○○, OOCL 김○○, PIL 한○○, SITC 강○○, 장금 박○○ 박○○, 완하이 황○○, 양밍 조○○, 동정협
2	2011. 2. 22.	대표위원 회의	운임인상 합의 확인	고려 안○○ 상무, 남성 이○○ 이사, 장금 정○○ 상무, 에이치엠엠 손○○ 부장, 흥아 이○○ 전무, 팬오션 김○○ 상무, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장
3	2011. 3. 22.	대표위원 회의	4월 운임인상 합의 및 3월 EBS 도입 합의 확인	고려 안○○ 상무, 남성 이○○ 이사, 장금 김○○ 부장, 에이치엠엠 손○○ 부장, 흥아 한○○ 이사, 팬오션 김○○ 상무, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장
4	2011. 3. 29.	IADA KOREA LAC 회의	운임인상 및 EBS 합의 재확인	CNC 김○○, 에버그린 김○○, GSL 김○○, 흥아 김○○ 장○○, 에이치엠엠 윤○○, 고려 성○○, 씨랜드머스크 선○○, PIL 한○○, SITC 윤○○, 장금 박○○ 박○○, 완하이 황○○, 양밍 윤○○, 동정협
5	2011. 4. 6.	주요선사	4월 EBS 인상계획 논의	고려, 남성, 장금, 에이치엠엠,

		수출팀장 회의		팬오션, 흥아, 에버그린, 씨랜드머스크, OOCL, SITC, TSL, 양밍, 완하이
6	2011. 4. 14.	IADA KOREA LAC 회의	4월 EBS 인상 합의	CNC 김○○, 에버그린 안○○, GSL 김○○, 흥아 김○○ 장○○, 에이치엠엠 윤○○, 고려 성○○, 씨랜드머스크 선○○, OOCL 김○○, PIL 한○○, SITC 강○○, 장금 박○○, 완하이 강○○, 양밍 윤○○, 동정협
7	2011. 4. 29.	수출팀장 회의	일부 항로 AMR 합의	고려, 남성, 장금, 에이치엠엠, 흥아, 팬오션, 동정협
8	2011. 5. 23.	IADA KOREA LAC 회의	EBS 점검	CNC 김○○, 에버그린 안○○, GSL 김○○, 흥아 장○○, 에이치엠엠 윤○○, 고려 유○○, 씨랜드머스크 선○○, OOCL 김○○, PIL 경○○, SITC 윤○○, 장금 박○○, 완하이 강○○, 양밍 윤○○, 동정협
9	2011. 6. 29.	수출팀장 회의	7월 운임인상 논의, EBS 점검	고려 성○○ 부장, 남성 배○○ 차장, 장금 김○○ 부장, 에이치엠엠 배○○ 과장, 흥아 김○○ 부장, 팬오션 방○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장
10	2011. 7. 7.	IADA KOREA LAC 회의	7월 운임인상 합의, EBS 점검	CNC 김○○, 에버그린 안○○, GSL 김○○, 흥아 김○○ 장○○, 에이치엠엠 배○○, 고려 심○○, 씨랜드머스크 선○○, OOCL ○○○, PIL 한○○, SITC 강○○, 장금 박○○, 완하이 강○○, 양밍 윤○○, 동정협
11	2011. 9. 1.	IADA KOREA LAC 회의	9월 운임인상 논의	CNC 김○○, 에버그린 안○○, GSL 김○○, 흥아 김○○, 에이치엠엠 정○○, 고려 심○○, 씨랜드머스크 선○○, OOCL 김○○, PIL 한○○, SITC 윤○○, 장금 김○○ 최○○, 완하이 황○○ 강○○, 양밍 윤○○, 동정협
12	2011. 9. 6.	sub-com 회의	9월 운임인상 합의	CNC 김○○ 차장, GSL 김○○ 부장, 흥아 장○○ 차장, 에이치엠엠 윤○○ 부장, 고려 심○○ 차장, 씨랜드머스크 손○○ 대리, OOCL 김○○ 부장, 장금 김○○ 부장 최○○ 차장, 완하이 강○○ 차장, 양밍 윤○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 대리

13	2011. 9. 15.	수출팀장 회의	9월 운임인상 합의 확인 및 일부항로 AMR 합의	고려 심○○ 차장, 남성 배○○ 차장, 장금 김○○ 부장 최○○ 차장, 에이치엠엠 정○○ 부장, 홍아 장○○ 차장, 팬오션 방○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장
14	2011. 9. 28.	대표위원 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 성○○ 부장, 남성 이○○ 이사, 장금 정○○ 상무, 에이치엠엠 손○○ 부장, 홍아 한○○ 이사, 팬오션 천○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장
15	2011. 10. 5.	수출팀장 회의	운임인상 합의 및 AMR 확인	고려 성○○ 부장, 장금 김○○ 부장 최○○ 차장, 에이치엠엠 배○○ 과장, 홍아 김○○ 부장, 팬오션 방○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장

<표 9-3> 2011년 기간 중 합의 개요(수입 항로)

연번	합의명	관련 회의	합의내용	합의 참가사
1	3월 EBS 인상 합의	① 2011. 2. 22. ~ ③ 2011. 4. 15. 회합	홍콩·남중국·대만·필리핀·싱가포르·태국·말레이시아·인도네시아·베트남발 항로 일반 화물에 대한 EBS 인상	고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 홍아, CNC, GSL, OOCL, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍, 동정협
2	3월 최저운임 합의	③ 2011. 4. 15. ~ ⑤ 2011. 5. 26. 회합	남중국·베트남발 항로 일반·특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 홍아, CNC, GSL, OOCL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍, 동정협
3	5월 EBS 인상 합의	⑤ 2011. 5. 26. ~ ⑥ 2011. 7. 7. 회합	홍콩·남중국·대만·필리핀·싱가포르·태국·말레이시아·인도네시아·베트남발 항로 일반 화물에 대한 EBS 인상	고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 홍아, CNC, GSL, OOCL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍, 동정협
4	5월 최저운임 합의	⑤ 2011. 5. 26.	남중국발 항로 일반 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 홍아, CNC, GSL, OOCL, SITC, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍, 동정협
5	7,8,9월 최저운임 합의	⑦ 2011. 7. 22. ~ ⑨ 2011. 9. 15. 회합	태국·베트남발 항로 일반·특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 홍아, 동정협

<표 9-4> 2011년 기간 중 카르텔 회의 개요(수입 항로)

연번	개최일시	회의명	합의내용	참석자
1	2011. 2. 22.	대표위원 회의	운임인상 계획 논의	고려 안○○ 상무, 남성 이○○ 이사, 장금 정○○ 상무, 에이치엠엠 손○○ 부장, 흥아 이○○ 전무, 팬오션 김○○ 상무, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장
2	2011. 3. 22.	대표위원 회의	3월 EBS 인상 합의 확인	고려 안○○ 상무, 남성 이○○ 이사, 장금 김○○ 부장, 에이치엠엠 손○○ 부장, 흥아 한○○ 이사, 팬오션 김○○ 상무, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장
3	2011. 4. 15.	주요선사 수입팀장 회의	EBS, AMR 확인	고려 홍○○ 부장, 장금 김○○ 부장, 에이치엠엠 박○○ 차장, 흥아 김○○ 부장 차○○ 차장, 팬오션 양○○ 부장, CNC 류○○ 대리, 에버그린 박○○ 과장, GSL 이○○ 대리, OOCL 손○○ 대리, TSL 양○○ 과장, 완하이 이○○ 과장, 양밍 김○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장
4	2011. 4. 18.	주요선사 수입팀장 회의	AMR 확인	고려 홍○○ 부장, 남성 엄○○ 차장, 장금 김○○ 부장, 에이치엠엠 박○○ 차장, 흥아김○○ 부장 차○○ 차장, 팬오션 양○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장
5	2011. 5. 26.	주요선사 수입팀장 회의	일부항로 AMR 합의, 6월 EBS 인상 점검	고려 홍○○ 부장, 남성 김○○ 과장, 장금 김○○ 부장, 에이치엠엠 박○○ 차장, 흥아 차○○ 차장, 팬오션 양○○ 부장, 에버그린 박○○ 과장, GSL 김○○ 차장, OOCL 손○○ 대리, SITC 조○○ 상무, 완하이 이○○ 과장 박○○ 대리, 양밍 김○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장
6	2011. 7. 7.	주요선사 수입팀장 회의	EBS, AMR 점검	고려 홍○○ 부장, 남성 엄○○ 차장, 장금 김○○ 부장 최○○ 차장, 에이치엠엠 박○○ 차장, 흥아 김○○ 부장, 팬오션 양○○ 부장, CNC 류○○ 대리, GSL 김○○ 차장, OOCL 김○○ 부장, 완하이 박○○ 대리, 양밍 김○○ 대리, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장

7	2011. 7. 22.	수입팀장 회의	일부항로 AMR 합의	고려 홍○○ 부장, 남성 엄○○ 차장, 장금 김○○ 부장, 에이치엠엠 박○○ 차장, 흥아 차○○ 차장 팬오션 김○○ 차장 유○○ 과장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장
8	2011. 8. 11.	수입팀장 회의	일부항로 AMR 합의	고려 홍○○ 부장, 남성 엄○○ 차장, 장금 김○○ 부장, 에이치엠엠 박○○ 차장, 흥아 김○○ 부장 팬오션 양○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장
9	2011. 9. 15.	수입팀장 회의	일부항로 AMR 합의	고려 홍○○ 부장, 남성 엄○○ 차장, 장금 김○○ 부장 최○○ 차장, 에이치엠엠 박○○ 차장, 흥아 김○○ 부장 차○○ 차장, 팬오션 양○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장

<표 10-1> 2012년 기간 중 합의 개요(수출 항로)

연번	합의명	관련 회의	합의내용	합의 참가사
1	2월 운임인상 및 최저운임 합의	① 2012. 2. 2. ~ ⑨ 2012. 3. 21. 회합	필리핀·태국·인도네시아·베트남착 항로 일반 화물에 대한 운임인상, 싱가포르·말레이시아·홍콩착 일반 화물에 대한 최저운임, 인도네시아·베트남착 항로 특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아, CNC, GSL, OOCL, SITC, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이, 양밍, 동정협
2	2월 EBS 인상 합의	④ 2012. 2. 21. ~ ⑥ 2012. 2. 22. 회합	홍콩·남중국·대만·필리핀·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남착 항로 일반 화물에 대한 EBS 인상 시행	고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아, SITC, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍, 동정협
3	3월 최저운임 합의	⑩ 2012. 3. 21 ~ ⑬ 2012. 5. 8. 회합	홍콩·남중국·대만·필리핀·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남착 항로 일반·특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아, CNC, GSL, OOCL, PIL, SITC, TSL, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이, 양밍, 동정협

연번	합의명	관련 회의	합의내용	합의 참가사
4	3월 EBS 인상 합의	⑨ 2012. 3. 21. ~ ⑩ 2012. 3. 21 회합	홍콩·남중국·대만·필리핀·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남착 항로 일반 화물에 대한 EBS 인상 시행	고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아, 동정협
5	5월 최저운임 합의	⑫ 2012. 5. 3. ~ ⑯ 2012. 6. 7. 회합	홍콩·남중국·대만·필리핀·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남착 항로 일반·특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아, CNC, GSL, OOCL, SITC, TSL, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이, 양밍, 동정협

<표 10-2> 2012년 기간 중 카르텔 회의 개요(수출 항로)

연번	개최일시	회의명	합의내용	참석자
1	2012. 2. 2.	IADA KOREA LAC 회의	2012년 운임인상계획	팬오션 권○○ 방○○, CNC 김○○, 에버그린 김○○, GSL 김○○, 흥아 장○○, 에이치엠엠 송○○, 고려 성○○, 씨랜드머스크 선○○, OOCL 김○○, PIL 한○○, 장금 김○○ 최○○, 완하이 강○○, 동정협
2	2012. 2. 8. ~ 2. 9.	sub-com 회의	3월 운임인상/ 최저운임 합의	팬오션, 흥아, 에이치엠엠, 고려, 장금, CNC, 에버그린, GSL, 씨랜드머크스, OOCL, 완하이, 양밍
3	2012. 2. 16.	콘솔화물 팀장·실무자 회의	콘솔화물 최저운임 합의	고려 심○○ 차장 유○○ 과장, 남성 심○○ 대리, 장금 최○○ 과장 김○○ 계장, 흥아 장○○ 차장 박○○ 과장, 팬오션 방○○ 부장 김○○ 과장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장
4	2012. 2. 21.	수출팀장 회의	운임인상 및 EBS 인상 점검	고려 성○○ 부장, 남성 배○○ 부장, 장금 최○○ 차장, 에이치엠엠 송○○ 차장, 흥아 장○○ 차장, 에버그린 김○○, TSL 정○○ 차장, SITC 윤○○ 차장, 팬오션 조○○ 차장, 완하이 강○○ 차장, 양밍 조○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장
5	2012. 2. 21.	수출팀장 회의	일부항로 최저운임 합의	고려, 남성, 장금, 에이치엠엠, 흥아, 팬오션, 에버그린, TSL, SITC, 완하이, 양밍

6	2012. 2. 22.	대표위원 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 안○○ 상무, 남성 이○○ 이사, 장금 정○○ 상무, 에이치엠엠 성○○ 부장, 흥아 한○○ 이사, 팬오션 권○○ 상무 천○○ 실장 방○○ 지사장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장
7	2012. 3. 6.	임원·수출팀 장회의	운임인상 진행상황 점검	고려 심○○ 차장, 장금 정○○ 상무 김○○ 부장, 에이치엠엠 성○○ 부장 정○○ 부장, 흥아 장○○ 차장, 팬오션 권○○ 상무 최○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장
8	2012. 3. 8.	IADA KOREA LAC 회의	운임인상 진행상황 점검	팬오션 권○○ 최○○, CNC 김○○, 에버그린 김○○, GSL 김○○, 흥아 장○○, 에이치엠엠 ○○○○○, 고려 심○○, OOCL 김○○, PIL 한○○, 장금 김○○, 완하이 강○○, 양밍 조○○, 동정협
9	2012. 3. 21.	대표위원 회의	운임인상 진행상황 점검, EBS 인상 논의	고려 홍○○ 부장, 남성 이○○ 이사, 장금 정○○ 상무 김○○ 부장, 흥아 한○○ 이사, 팬오션 권○○ 상무, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장
10	2012. 3. 21.	주요선사 수출팀장 회의	4월 최저운임, 비딩 가이드라인, EBS 인상 합의	고려, 남성, 장금, 에이치엠엠, 흥아, 팬오션, 완하이, TSL, 에버그린
11	2012. 3. 28.	IADA KOREA LAC 회의	4월 운임인상, 입찰 최저운임 합의	팬오션 권○○ 최○○, CNC 김○○, 에버그린 김○○, GSL 김○○, 흥아 장○○, 에이치엠엠 송○○, 고려 성○○, 씨랜드머스크 손○○, OOCL 김○○, PIL 한○○, SITC 배○○, 장금 김○○, 완하이 강○○, 양밍 조○○, 동정협
12	2012. 5. 3.	sub-com 회의	5월 최저운임 합의	흥아, 고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, TSL, SITC, 씨랜드머스크, OOCL, GSL, CNC, 완하이, 양밍
13	2012. 5. 8.	아주전문 5사 사장단회의	운임인상 진행상황 점검	고려 박○○ 사장, 남성 서○○ 사장, 장금 정○○ 회장, 팬오션 김○○ 부사장 권○○ 상무, 흥아 김○○ 사장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장

14	2012. 5. 11.	5사 수출팀장회의	입찰 최저운임 합의	고려 성○○ 부장 심○○ 차장, 남성 배○○ 부장 정○○ 과장, 장금 김○○ 부장 최○○ 차장, 흥아 장○○ 과장, 팬오션 최○○ 부장, 동정협
15	2012. 5. 18.	연간비딩 회의	입찰 최저운임합의	고려 성○○ 부장 심○○ 차장, 남성 배○○ 부장, 장금 김○○ 부장 최○○ 차장, 흥아 장○○ 과장, 팬오션 최○○ 부장, 동정협
16	2012. 6. 7.	P비딩대책 회의	입찰 최저운임 합의	고려 성○○ 부장 심○○ 차장, 남성 배○○ 부장, 장금 김○○ 부장 최○○ 차장, 흥아 장○○ 과장, 팬오션 최○○ 부장, TSL 정○○ 팀장, 완하이 강○○ 부장, 동정협
17	2012. 11. 15.	대표위원 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 정○○ 상무, 남성 황○○ 이사, 장금 정○○ 상무, 천경 장○○ 이사, 에이치엠엠 성○○ 부장, 흥아 한○○ 이사, 팬오션 권○○ 상무, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장

<표 10-3> 2012년 기간 중 합의 개요(수입 항로)

연번	합의명	관련 회의	합의내용	합의 참가사
1	2월 EBS 인상 합의	① 2012. 2. 1. ~ ② 2012. 2. 27. 회합	홍콩·남중국·대만·필리핀·싱가포르·태국·말레이시아·인도네시아·베트남발 항로 일반 화물에 대한 EBS 인상	고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아, CNC, GSL, TSL, 씨랜드머스크, 완하이, 양밍, 동정협
2	3월 최저운임 합의	③ 2012. 3. 14. ~ ⑥ 2012. 4. 10. 회합	인도네시아·베트남발 항로 일반 화물에 대한 최저운임 및 남중국발 항로 특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아, TSL, 완하이, 양밍, 동정협
3	4월 EBS 인상 합의	⑥ 2012. 4. 10. ~ ⑦ 2012. 5. 3. 회합	홍콩·남중국·대만·필리핀·싱가포르·태국·말레이시아·인도네시아·베트남발 항로 일반 화물에 대한 EBS 인상	고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아, CNC, GSL, TSL, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이, 양밍, 동정협
4	5월 CCF 인상 합의	⑦ 2012. 5. 3. ~ ⑨ 2012. 6. 13. 회합	홍콩·남중국·대만·필리핀·싱가포르·태국·말레이시아·인도네시아·베트남발 항로 일반 화물에 대한 CCF 인상	고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 팬오션, 흥아, CNC, GSL, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이, 양밍, 동정협

<표 10-4> 2012년 기간 중 카르텔 회의 개요(수입 항로)

연번	개최일시	회의명	합의내용	참석자
1	2012. 2. 1.	주요선사 수입팀장 회의	3월 EBS 인상 합의	고려 홍○○ 부장, 남성 엄○○ 차장, 장금 김○○ 부장 최○○ 차장, 에이치엠엠 박○○ 차장, 흥아 차○○ 차장, 팬오션 양○○ 부장, CNC 양○○ 차장 류○○ 과장, GSL 김○○ 차장, 씨랜드머스크 선○○ 과장, TSL 양○○ 과장, 완하이 이○○ 과장, 양밍 김○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장
2	2012. 2. 27.	주요선사 수입팀장 회의	일부항로 최저운임 합의, EBS 점검	고려 김○○ 차장, 남성 김○○ 차장, 장금 김○○ 부장, 에이치엠엠 박○○ 차장, 흥아 차○○ 차장, 팬오션 양○○ 부장, TSL 장○○ 대리, 양밍 김○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장

3	2012. 3. 14.	수입팀장 회의	일부항로 최저운임 합의	고려 홍○○ 부장, 남성 김○○ 차장, 장금 최○○ 차장, 에이치엠엠 양○○ 부장 박○○ 차장, 흥아 차○○ 차장, 팬오션 양○○ 부장, 완하이 이○○ 과장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장
4	2012. 3. 21.	대표위원 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 홍○○ 부장, 남성 이○○ 이사, 장금 정○○ 상무 김○○ 부장, 흥아 한○○ 이사, 팬오션 권○○ 상무, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장
5	2012. 3. 27.	수입팀장 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 홍○○ 부장, 남성 김○○ 차장, 장금 최○○ 차장, 에이치엠엠 박○○ 차장, 흥아 차○○ 차장, 팬오션 양○○ 부장, 완하이 이○○ 과장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장
6	2012. 4. 10.	수입팀장 회의	운임인상 진행상황 점검, 5월 EBS 인상 합의	고려 홍○○ 부장, 남성 김○○ 차장, 장금 최○○ 차장, 에이치엠엠 박○○ 차장, 흥아 차○○ 차장, 팬오션 양○○ 부장, CNC 양○○ 차장, 류○○ 과장, 에버그린 박○○ 과장, GSL 김○○ 부장, TSL 양○○ 과장, 완하이 이○○ 과장, 양밍 김○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장
7	2012. 5. 3.	주요선사 수입팀장 회의	운임인상 진행상황 점검, EBS 합의 확인, CCF 인상 합의	고려 김○○ 차장, 남성 엄○○ 부장, 장금 최○○ 차장, 에이치엠엠 박○○ 차장, 흥아 차○○ 차장, 팬오션 양○○ 부장, CNC 류○○ 과장, 에버그린 박○○ 과장, 씨랜드머스크 선○○ 과장, 완하이 이○○ 과장, 양밍 김○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장
8	2012. 5. 8.	아주전문 5사 사장단회의	운임인상 진행상황 점검	고려 박○○ 사장, 남성 서○○ 사장, 장금 정○○ 회장, 팬오션 김○○ 부사장 권○○ 상무, 흥아 김○○ 사장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장

9	2012. 6. 13.	수입팀장 회의	최저운임, CCF 확인	고려 홍○○ 부장, 남성 김○○ 차장, 장금 최○○ 차장, 에이치엠엠 박○○ 차장, 흥아 차○○ 차장, 팬오션 양○○ 부장, CNC 양○○ 차장, GSL 김○○ 부장, 완하이 이○○ 과장, 양밍 김○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장

<표 11-1> 2013년 기간 중 합의 개요(수출 항로)

연번	합의명	관련 회의	합의내용	합의 참가사
1	2,3월 최저운임 합의	① 2013. 1. 30. ~ ⑧ 2013. 4. 15. 회합	홍콩·남중국·대만·필리핀·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남착 항로 일반·특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아, CNC, GSL, OOCL, SITC, 에버그린, 씨랜드머스크, 완하이, 양밍, 동정협
2	4월 최저운임 합의	⑨ 2013. 4. 23. ~ ⑩ 2013. 4. 25. 회합	필리핀·태국·말레이시아·인도네시아·베트남착 항로 일반 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아, 동정협
3	4월 특수THC를 일반THC와 분리 및 인상 합의 (수출입 공통)	⑨ 2013. 4. 23. ~ ⑩ 2013. 4. 25. 회합	홍콩·남중국·대만·필리핀·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남발착 항로 특수컨테이너에 대한 THC 인상	고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아, 동정협
4	7월 일반THC 인상 합의 (수출입 공통)	⑪ 2013. 5. 29. ~ ⑮ 2013. 7. 10 회합	홍콩·남중국·대만·필리핀·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남발착 항로 일반컨테이너에 대한 THC 인상	고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 천경, 흥아, CNC, OOCL, PIL, SITC, TSL, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이, 양밍, 동정협
5	11월 최저운임 합의	⑯ 2013. 11. 19. 회합	인도네시아착 항로 일반·특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 에이치엠엠, 장금, 흥아, 동정협
6	11월 대형화주 최저운임 합의	⑰ 2013. 11. 21. ~ ⑲ 2013. 12. 26. 회합	홍콩·남중국·필리핀·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남착 항로 일반·특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 천경, 흥아, SITC, TSL, 씨랜드머스크, 완하이, 양밍, 동정협

<표 11-2> 2013년 기간 중 카르텔 회의 개요(수출 항로)

연번	개최일시	회의명	합의내용	참석자

연번	개최일시	회의명	합의내용	참석자
1	2013. 1. 30.	수출팀장 회의	운임인상 계획 논의	고려 심○○ 차장, 남성 정○○ 과장, 장금 김○○ 부장, 천경 강○○ 부장, 에이치엠엠 송○○ 부장, 흥아 차○○ 팀장, 팬오션 이○○ 팀장 조○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장
2	2013. 2. 7.	수출팀장 회의	운임인상 방향 합의, 콘솔화물 AMR 합의	고려 심○○ 차장, 남성 정○○ 과장, 장금 김○○ 부장, 천경 강○○ 부장, 에이치엠엠 송○○ 부장, 흥아 차○○ 팀장, 팬오션 이○○ 팀장 조○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장
3	2013. 2. 26.	콘솔화물 실무자회의	콘솔화물 AMR 확인	고려, 남성, 장금, 천경, 팬오션, 에이치엠엠, 흥아
4	2013. 2. 19.	IADA KOREA LAC 회의	3월 및 4월 운임인상 합의	CNC 김○○, 에버그린 안○○, GSL 김○○, 흥아 차○○, 에이치엠엠 성○○, 송○○, 고려 성○○, OOCL 김○○, PIL 한○○, SITC 권○○, 장금 김○○, 팬오션 정○○, 양밍 임○○, 동정협
5	2013. 2. 27.	수출팀장 회의	일부항로 최저운임 합의	고려, 남성, 장금, 천경, 에이치엠엠, 흥아, 팬오션
6	2013. 2. 28.	대표위원 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 정○○ 상무, 남성 황○○ 이사, 장금 정○○ 상무, 천경 장○○ 이사, 에이치엠엠 성○○ 팀장, 흥아 한○○ 이사, 팬오션 권○○ 상무, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장
7	2013. 3. 5.	sub-com 회의	3월 최저운임 합의	고려, 남성, 장금, 천경, 에이치엠엠, 흥아, 팬오션, 완하이, 양밍, OOCL, GSL, SITC, CNC, 에버그린, 씨랜드머스크
8	2013. 4. 15.	수출팀장 회의	운임인상 진행상황 점검	동정협 회원사
9	2013. 4. 23.	수출팀장 회의	항로별 간사선사 선정, THC(특수) 인상 논의	고려 성○○ 부장, 장금 최○○ 차장, 에이치엠엠 송○○ 부장, 흥아 차○○ 팀장, 팬오션 이○○ 팀장 조○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장
10	2013. 4. 25.	수출팀장 회의	5월 최저운임 합의 및 특수 컨테이너 THC를 일반 컨테이너 THC와 분리하여 인상 합의	고려 성○○ 부장, 남성 배○○ 부장, 장금 김○○ 부장, 천경 정○○ 과장, 흥아 차○○ 팀장, 팬오션 조○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장

654) 해당 회의의 결과를 남성 내부에 공유한 남성 배○○ 팀장의 2013. 7. 3. 이메일에 따르면 어떤 외

11	2013. 5. 29.	IADA KOREA LAC 회의	THC(특수) 점검, THC(일반) 정보공유	CNC 김○○, 에버그린 박○○, 흥아 박○○, 에이치엠엠 성○○ 임○○ 김○○, 고려 성○○, 씨랜드머스크 선○○, OOCL 김○○, PIL 김○○, SITC 송○○, 완하이 강○○, 양밍 조○○, 동정협
12	2013. 6. 21.	IADA KOREA LAC 회의	THC(일반) 정보공유 및 인상 공감	CNC 김○○, 에버그린 박○○, 흥아 차○○, 에이치엠엠 성○○ , 고려 성○○, 씨랜드머스크 선○○, OOCL 김○○, PIL 한○○, SITC 송○○, 고려 김○○, 완하이 강○○, 양밍 ○○○, 동정협
13	2013. 6. 25.	수출팀장 회의	THC(일반) 인상 공감	고려, 남성, 장금, 흥아, 천경
14	2013. 7. 3.	수출팀장 회의	THC(일반) 인상	고려, 남성, 장금, 흥아, 천경, 에이치엠엠, 외국적사[654]
15	2013. 7. 10.	IADA KOREA LAC 회의	THC(일반) 인상 상황 점검	고려, 남성, 장금, 흥아, TSL, 완하이, 양밍, 에버그린, SITC
16	2013. 11. 19.	수출팀장 회의	일부항로 최저운임 합의	고려, 장금, 에이치엠엠, 흥아
17	2013. 11. 21.	입찰 관련 회의	비딩 가이드 합의	고려, 남성, 장금, 천경, 에이치엠엠, 흥아, SITC, TSL, 양밍
18	2013. 12. 26.	5개사 고위급 간담회	운임인상 진행상황 점검	고려 서○○ 전무 정○○ 상무, 장금 이○○ 상무 정○○ 상무, 에이치엠엠 송○○ 전무 오○○ 본부장, 흥아 이○○ 부사장 한○○ 이사, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장
19	2013. 12. 26.	수출팀장 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 심○○ 차장, 남성 정○○ 과장, 장금 김○○ 부장, 천경 이○○ 부장, 에이치엠엠 송○○ 부장, 흥아 차○○ 팀장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장

<표 11-3> 2013년 기간 중 합의 개요(수입 항로)

연번	합의명	관련 회의	합의내용	합의 참가사
1	2월 최저운임 합의	① 2013. 2. 1. 회합	남중국·베트남발 항로 특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아, 동정협
2	3월 최저운임 합의	② 2013. 3. 6. 회합	태국·베트남발 항로 일반·특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아, 동정협

국적선사가 참석하였는지 또는 합의 실행을 확답하였는지는 정확하게 확인되지 않는다. 다만, 해당 회의 이전인 2013. 6. 21. 회의 및 2013. 7. 10. 회의의 참석자, THC 인상 합의를 실행한 선사를 고려해보면 완하이, 양밍, OOCL, GSL, SITC, CNC, 에버그린, 씨랜드머스크 중 해당 회의에 참석한 선사가 있는 것으로 추정된다.

3	4월 최저운임 합의	③ 2013. 4. 1. ~ ⑥ 2013. 5. 6. 회합	남중국·대만발 항로 일반 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아, CNC, SITC, TSL, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이, 양밍, 동정협
4	6월 최저운임 합의	⑦ 2013. 6. 25. 회합	남중국·태국·말레이시아·베트남발 항로 일반 화물에 대한 최저운임 및 베트남·태국발 항로 특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아, 동정협
5	8월 최저운임 합의	⑧ 2013. 8. 28. 회합	베트남·태국발 항로 일반·특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 에이치엠엠, 장금, 천경, 흥아, 동정협

<표 11-4> 2013년 기간 중 카르텔 회의 개요(수입 항로)

연번	개최일시	회의명	합의내용	참석자
1	2013. 2. 1.	수입팀장 회의	일부항로 최저운임 합의	고려 홍○○ 부장, 남성 오○○ 부장, 장금 최○○ 차장, 천경 강○○ 부장, 흥아 구○○ 팀장, 팬오션 양○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장
2	2013. 3. 6.	수입팀장 회의	일부항로 최저운임 합의	고려, 남성, 장금, 천경, 에이치엠엠, 흥아, 팬오션, 동정협
3	2013. 4. 1.	취항선사 수입팀장 회의	일부항로 최저운임 합의	에이치엠엠, 고려, 에버그린, 씨랜드머크스, 완하이, 양밍, 동정협
4	2013. 4. 19.	취항선사 수입팀장 회의	일부항로 최저운임 합의	고려, 남성, 장금, 천경, 흥아, 팬오션, CNC, SITC, TSL, 완하이, 양밍, 동정협
5	2013. 4. 25.	수입팀장 회의	운임인상 추진상황 점검	고려 홍○○ 부장, 남성 오○○ 부장, 장금 최○○ 차장, 천경 김○○ 차장, 흥아 구○○ 팀장, 팬오션 천○○ 실장 이○○ 대리, SITC 송○○ 부장, TSL 장○○ 대리, 완하이 이○○ 팀장, 양밍 김○○ 팀장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장
6	2013. 5. 6.	취항선사 수입팀장 회의	일부항로 최저운임 합의	고려, 남성, 장금, 천경, 흥아, 팬오션, SITC, TSL, 완하이, 양밍
7	2013. 6. 25.	수입팀장 회의	일부항로 최저운임 합의	고려, 남성, 장금, 천경, 에이치엠엠, 흥아, 팬오션
8	2013. 8. 28.	수입팀장 회의	일부항로 최저운임 합의	고려, 남성, 장금, 천경, 에이치엠엠, 흥아

<표 12-1> 2014년 기간 중 합의 개요(수출 항로)

연번	합의명	관련 회의	합의내용	합의 참가사
1	2월 최저운임 합의	① 2014. 1. 21. ~ ⑥ 2014. 3. 6. 회합	홍콩·필리핀·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남착 항로 일반 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 동영, 동진, 에이치엠엠, 장금, 천경, 흥아, CNC, GSL, OOCL, PIL, SITC, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이, 양밍, 동정협
2	4월 최저운임 합의	⑦ 2014. 4. 2. ~ ⑨ 2014. 4. 15. 회합	홍콩·필리핀·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남착 항로 일반 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 동영, 동진, 에이치엠엠, 장금, 천경, 흥아, CNC, COSCO, OOCL, PIL, SITC, TSL, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이, 양밍, 동정협
3	7,8월 최저운임 합의	⑩ 2014. 7. 2. ~ ⑬ 2014. 8. 11. 회합	필리핀·태국·인도네시아·베트남착 항로 일반 화물에 대한 최저운임 및 인도네시아착 항로 특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 동진, 에이치엠엠, 장금, 천경, 흥아, CNC, SITC, TSL, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이, 양밍, 동정협
4	10월 최저운임 합의	⑭ 2014. 10. 24. 회합	필리핀착 항로 일반 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 에이치엠엠, 장금, 흥아, 동정협

<표 12-2> 2014년 기간 중 카르텔 회의 개요(수출 항로)

연번	개최일시	회의명	합의내용	참석자
1	2014. 1. 21.	IADA KOREA LAC 회의	3월 운임인상계획 논의	장금 정○○ 김○○ 금○○, CNC 김○○, GSL 지○○, 흥아 차○○, 에이치엠엠 송○○, 고려 성○○, 씨랜드머스크 선○○, OOCL 김○○ 김○○, PIL 한○○, SITC 강○○, 완하이 강○○, 양밍 조○○, 동정협
2	2014. 2. 6.	수출팀장 회의	3월 운임인상계획 논의	고려 심○○ 부장, 남성 오○○ 부장, 장금 김○○ 부장, 천경 이○○ 부장, 에이치엠엠 홍○○ 부장 송○○ 부장, 흥아 차○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장
3	2014. 2. 13	sub-com 회의	3월 최저운임 합의	고려, 남성, 장금, 천경, 에이치엠엠, 흥아, 동영, 동진, CNC, 에버그린, 씨랜드머스크, GSL, SITC, TSL, 완하이, 양밍[655]

655) 동정협이 2014. 2. 13. sub-com 회의에의 참석을 요청한 선사를 기준으로 작성하였다.

연번	개최일시	회의명	합의내용	참석자
4	2014. 2. 19.	대표위원 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 정○○ 상무, 남성 황○○ 본부장, 장금 정○○ 상무, 천경 장○○ 이사, 에이치엠엠 정○○ 팀장 임○○ 부장, 흥아 한○○ 이사, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장
5	2014. 2. 27.	IADA KOREA LAC 회의	3월 최저운임 합의 확인	장금 정○○ 김○○ 금○○, CNC 김○○, 에버그린 안○○, 흥아 차○○, 에이치엠엠 송○○, 고려 심○○, 씨랜드머스크 선○○, OOCL 김○○, PIL 한○○, SITC 송○○, 완하이 강○○, 양밍 조○○, 동정협
6	2014. 3. 6.	근해선사 사장단 조찬회	운임인상 진행상황 점검	고려 박○○ 사장, 동영 구○○ 사장, 동진 오○○ 사장, 범주 이○○ 사장, 장금 정○○ 회장, 천경 서○○ 부사장, 동정협 이○○ 국장
7	2014. 4. 2.	IADA KOREA LAC 회의	4월 최저운임 합의	장금 정○○ 김○○, CNC 김○○, COSCO 김○○, 에버그린 안○○, 흥아 차○○, 에이치엠엠 송○○, 고려 심○○, 씨랜드머스크 선○○, OOCL 김○○, PIL 한○○, SITC 송○○, 완하이 강○○, 양밍 조○○, 동정협
8	2014. 4. 9.	콘솔 회의	콘솔 최저운임 합의	고려 박○○ 과장, 남성 심○○ 과장, 장금 김○○ 대리, 천경 이○○ 과장, 흥아 박○○ 과장, 동정협
9	2014. 4. 15.	대표위원 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 정○○ 상무, 남성 황○○ 본부장, 동진 조○○ 상무, 장금 정○○ 상무, 천경 장○○ 이사, 흥아 한○○ 이사, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장
10	2014. 7. 2.	수출팀장 회의	9월 운임인상계획 논의	고려 이○○ 차장, 남성 오○○ 부장, 동진 정○○ 부장, 장금 신○○ 과장, 천경 이○○ 부장, 에이치엠엠 황○○ 대리, 흥아 차○○ 부장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장
11	2014. 7. 22.	IADA KOREA LAC 회의	9월 운임인상계획 논의	장금 정○○ 김○○, CNC 김○○, 에버그린 안○○, GSL 지○○, 흥아 차○○, 에이치엠엠 송○○, 고려 이○○, OOCL 김○○, SITC 송○○, 완하이 강○○, 양밍 조○○, 동정협
12	2014. 7. 30.	5개 선사 수출팀장 회의	일부항로 최저운임 합의	고려, 장금, 에이치엠엠, 흥아, 동정협

13	2014. 8. 11.	수출팀장 회의	일부항로 최저운임 합의	고려, 남성, 동진, 장금, 천경, 에이치엠엠, 흥아, CNC, 에버그린, TSL, 씨랜드머스크, SITC, 완하이, 양밍, 동정협
14	2014. 10. 24.	수출팀장 회의	일부항로 최저운임 합의	고려, 장금, 에이치엠엠, 흥아, 동정협

<표 12-3> 2014년 기간 중 합의 개요(수입 항로)

연번	합의명	관련 회의	합의내용	합의 참가사
1	2월 최저운임 합의	① 2014. 2. 12. 회합	태국·베트남·남중국발 항로 일반·특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 동영, 동진 에이치엠엠, 장금, 천경, 흥아, CNC, GSL, TSL, 완하이, 양밍, 동정협
2	2월 CCF 인상 합의	① 2014. 2. 12. 회합	홍콩·남중국·대만·필리핀·싱가포르·태국·말레이시아·인도네시아·베트남발 항로 일반 화물에 대한 CCF 인상	고려, 남성, 동영, 동진 에이치엠엠, 장금, 천경, 흥아, CNC, GSL, TSL, 완하이, 양밍, 동정협
3	3월 최저운임 합의	② 2014. 3. 20. ~ ③ 2014. 5. 20. 회합	남중국·베트남·태국발 항로 일반·특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 동진, 장금, 천경, 흥아, CNC, TSL, 에버그린, 완하이, 양밍, 동정협

<표 12-4> 2014년 기간 중 카르텔 회의 개요(수입 항로)

연번	개최일시	회의명	합의내용	참석자
1	2014. 2. 12.	주요선사 수입팀장 회의	3월 최저운임 및 CCF 인상 합의	고려 홍○○ 부장, 남성 배○○ 부장, 장금 김○○ 부장, 천경 오○○ 차장, 흥아 오○○ 부장, CNC 양○○ 팀장, GSL 김○○ 부장, TSL 양○○ 팀장, 완하이 이○○ 팀장, 양밍 김○○ 팀장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장
2	2014. 3. 20.	주요선사 수입팀장 회의	운임인상 진행상황 점검 및 일부항로 최저운임 합의	고려 홍○○ 부장, 남성 배○○ 부장, 동진 정○○ 부장 유○○ 과장, 장금 김○○ 부장 오○○ 차장, 천경 강○○ 부장, 흥아 오○○ 부장, TSL 이○○ 대리, 완하이 이○○ 팀장, 양밍 김○○ 팀장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장
3	2014. 5. 20.	주요선사 수입팀장 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 김○○ 차장, 남성 배○○ 부장, 장금 김○○ 부장, 천경 오○○ 팀장, 흥아 오○○ 부장, CNC 양○○ 팀장, 에버그린 박○○ 팀장, TSL 양○○ 팀장, 완하이 이○○ 팀장, 양밍 김○○

				팀장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 과장

<표 13-1> 2015년 기간 중 합의 개요(수출 항로)

연번	합의명	관련 회의	합의내용	합의 참가사
1	1월 최저운임 합의	① 2015. 1. 20. ~ ⑤ 2015. 2. 26. 회합	필리핀·태국·말레이시아·인도네시아·베트남착 항로 일반 화물에 대한 최저운임 및 홍콩·필리핀·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남착 항로 특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 동영, 동진, 에이치엠엠, 장금, 천경, 흥아, CNC, COSCO, GSL, OOCL, PIL, SITC, TSL, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이, 양밍, 동정협
2	10월 최저운임 합의	⑥ 2015. 10. 7. ~ ⑧ 2015. 10. 22. 회합	베트남착 항로 일반 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 동영, 동진, 에이치엠엠, 장금, 천경, 흥아, SITC, 완하이, 동정협
3	10월 특수·냉동 THC 인상 합의 (수출입 공통)	⑥ 2015. 10. 7. ~ ⑧ 2015. 10. 22. 회합	홍콩·남중국·대만·필리핀·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남발착 항로 특수·냉동 컨테이너에 대한 THC 인상	고려, 남성, 동영, 동진, 에이치엠엠, 장금, 천경, 흥아, CNC, GSL, OOCL, SITC, TSL, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이, 양밍, 동정협

<표 13-2> 2015년 기간 중 카르텔 회의 개요(수출 항로)

연번	개최일시	회의명	합의내용	참석자
1	2015. 1. 20.	주요선사 수출팀장회의	일부항로 최저운임 합의, 3월 운임인상계획 논의	고려 심○○ 부장, 남성 정○○ 차장, 동영 권○○ 부장, 동진 정○○ 부장, 장금 김○○ 부장, 천경 이○○ 부장, 에이치엠엠 송○○ 부장, 흥아 차○○ 부장, CNC 김○○ 팀장, COSCO 손○○ 차장, 에버그린 오○○ 계장, GSL 지○○ 부장, 씨랜드머스크 이○○ 상무 선○○ 팀장, OOCL 김○○ 과장, PIL 한○○ 부장, SITC 강○○ 과장, TSL 정○○ 부장, 완하이 강○○ 상무, 양밍 조○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 차장
2	2015. 1. 28	sub-com 회의	3월 최저운임 합의	고려, 남성, 동영, 동진, 장금, 천경, 에이치엠엠, 흥아, CNC, COSCO, 에버그린, GSL, 씨랜드머스크, OOCL, PIL, SITC, TSL, 완하이, 양밍, 동정협

3	2015. 2. 9.	수출팀장회의	콘솔 가이드 합의	고려, 남성, 동진, 장금, 천경, 흥아
4	2015. 2. 9.	대표위원회의	운임인상 진행상황 점검	고려 정○○ 상무, 남성 황○○ 본부장, 동진 민○○ 이사, 장금 정○○ 상무, 천경 장○○ 이사, 흥아 한○○ 이사, 동정협 이○○ 국장 박○○ 차장
5	2015. 2. 26.	수출팀장회의	3월 운임인상 확인	고려 심○○ 부장, 남성 오○○ 부장, 동영 권○○ 부장, 동진 정○○ 부장, 장금 오○○ 차장, 천경 이○○ 부장, 에이치엠엠 송○○ 부장, 흥아 차○○ 부장, CNC 김○○ 팀장, 에버그린 오○○ 계장, GSL 지○○ 부장, 씨랜드머스크 선○○ 팀장, OOCL 김○○ 계장, PIL 한○○ 부장, 완하이 강○○ 상무, 동정협 이○○ 국장 박○○ 차장
6	2015. 10. 7.	대표위원회의	운임인상계획 논의, THC 인상 합의	고려 정○○ 상무, 남성 황○○ 본부장, 동진 조○○ 상무, 장금 정○○ 상무, 천경 장○○ 이사, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 한○○ 이사, 동정협 이○○ 국장 박○○ 차장
7	2015. 10. 14.	수출팀장회의	운임인상계획 논의, THC 인상 합의	고려 심○○ 부장, 남성 오○○ 부장, 동영 권○○ 부장, 동진 정○○ 부장, 장금 최○○ 부장, 천경 이○○ 부장, 에이치엠엠 이○○ 부장 김○○ 차장, 흥아 차○○ 부장, CNC 김○○ 팀장, 에버그린 오○○ 대리, GSL 지○○ 부장 이○○ 차장, 씨랜드머스크 선○○ 팀장, OOCL 김○○ 팀장, TSL 정○○ 부장, 완하이 강○○ 상무, 동정협 이○○ 국장 박○○ 차장
8	2015. 10. 22.	수출팀장회의	일부항로 최저운임 합의, THC 인상 확인	고려 심○○ 부장, 남성 정○○ 차장, 동영 권○○ 부장, 동진 정○○ 부장 정○○ 부장, 장금 최○○ 부장, 천경 이○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 차장, 흥아 차○○ 부장, SITC 강○○ 차장, 완하이 김○○ 과장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 차장

<표 13-3> 2015년 기간 중 합의 개요(수입 항로)

연번	합의명	관련 회의	합의내용	합의 참가사

1	1월 최저운임 합의	① 2015. 1. 27. ~ ③ 2015. 3. 3. 회합	태국·베트남·인도네시아·말레이시아발 항로 일반·특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 동진, 에이치엠엠, 장금, 천경, 흥아, CNC, COSCO, GSL, OOCL, SITC, TSL, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이, 양밍, 동정협
2	10월 최저운임 합의	④ 2015. 10. 7. ~ ⑤ 2015. 10. 22. 회합	베트남발 항로 특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 동영, 동진, 에이치엠엠, 장금, 천경, 흥아, GSL, TSL, 완하이, 양밍, 동정협

<표 13-4> 2015년 기간 중 카르텔 회의 개요(수입 항로)

연번	개최일시	회의명	합의내용	참석자
1	2015. 1. 27.	수입팀장회의	3월 최저운임 합의	고려, 남성, 동진, 장금, 천경, 흥아,CNC, COSCO, 에이치엠엠, 에버그린, GSL, 씨랜드머스크, OOCL, SITC, TSL, 완하이, 양밍, 동정협
2	2015. 2. 9.	대표위원회의	운임인상 진행상황 점검	고려 정○○ 상무, 남성 황○○ 본부장, 동진 민○○ 이사, 장금 정○○ 상무, 천경 장○○ 이사, 흥아 한○○ 이사, 동정협 이○○ 국장 박○○ 차장
3	2015. 3. 2.	수입팀장회의	3월 최저운임 확인	고려 홍○○ 부장, 남성 배○○ 부장, 동진 정○○ 부장, 장금 오○○ 차장, 천경 오○○ 팀장, 흥아 오○○ 부장, 에버그린 박○○ 팀장, OOCL 양○○ 팀장, SITC 홍○○ 부장, TSL 양○○ 팀장, 완하이 이○○ 팀장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 차장
4	2015. 10. 7.	대표위원회의	일부항로 최저운임 합의, THC 인상 합의	고려 정○○ 상무, 남성 황○○ 본부장, 동진 조○○ 상무, 장금 정○○ 상무, 천경 장○○ 이사, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 한○○ 이사, 동정협 이○○ 국장 박○○ 차장
5	2015. 10. 22.	수입팀장회의	일부항로 최저운임 합의, THC 인상 확인	고려 홍○○ 부장, 남성 심○○ 부장, 동영 권○○ 부장, 동진 정○○ 부장 정○○ 부장, 장금 최○○ 부장, 천경 오○○ 팀장, 흥아 오○○ 부장, GSL 김○○ 부장, TSL 양○○ 팀장, 완하이 이○○ 과장, 양밍 김○○ 차장, 동정협 이○○ 국장 박○○ 차장

<표 14-1> 2016년 기간 중 합의 개요(수출 항로)

연번	합의명	관련 회의	합의내용	합의 참가사
1	3월 공표운임 및 최저운임 합의	① 2016. 1. 13. ~ ⑦ 2016. 4. 6. 회합	태국·인도네시아·베트남착 항로 일반 화물에 대한 공표운임 및 홍콩·대만 외 동남아착 항로 일반 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에이치엠엠, 장금, 천경, 흥아, 동정협
2	6월 공표운임 및 계약운임 합의	⑧ 2016. 4. 20. ~ ⑲ 2016. 8. 9. 회합	태국·인도네시아·베트남착 항로 일반·특별 화물에 대한 공표·계약운임 시행	고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아, SITC, 동정협
3	10,11월 공표운임 및 계약운임 합의	⑳ 2016. 9. 21. ~ ㉞ 2016. 12. 14. 회합	태국·인도네시아·베트남착 항로 일반·특별 화물에 대한 공표·계약운임 시행	고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아, 동정협

<표 14-2> 2016년 기간 중 카르텔 회의 개요(수출 항로)

연번	개최일시	회의명	의사교환 및 합의내용	회의 참석자
1	2016. 1. 13.	수출팀장 회의	운임인상 계획 논의	고려, 남성, 동진, 장금, 천경, 에이치엠엠, 흥아
2	2016. 2. 4.	취항선사간 담회	운임인상 계획 논의 (국적선사와 외국적선사 간 의견차이 확인)	국적 9개사[656] 및 CNC, COSCO, GSL, OOCL, TSL, 씨랜드머스크, 에버그린, 완하이, 양밍
3	2016. 2. 19.	수출팀장 회의	운임공표제 시행에 맞춰 운임인상 합의	고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 팀장, 동진 정○○ 부장, 장금 최○○ 부장, 천경 이○○ 부장, 에이치엠엠 정○○ 부장, 흥아 차○○ 부장, 동정협 박○○ 차장
4	2016. 3. 3.	수출팀장 회의	운임공표제 시행에 따른 공표운임 합의	고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 장금, 천경, 에이치엠엠, 흥아
5	2016. 3. 17.	총회	운임인상 진행상황 점검	고려 정○○ 상무 성○○ 부장, 남성 황○○ 상무, 동진 조○○ 상무, 장금 이○○ 상무, 천경 장○○ 이사, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 이○○ 부사장 한○○ 이사 오○○ 이사

656) 2016. 2. 5. 동정협 이메일에 따르면, 동정협 회원 7개 국적사(고려, 남성, 동진, 장금, 천경, 에이치엠엠, 흥아)와 동정협 비회원 3개 국적사(동영, 범주, 팬오션) 중 2개 국적사가 참석하였다.

6	2016. 3. 23.	수출팀장 회의	3월 최저운임 합의	고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 팀장, 동영 권○○ 부장, 동진 정○○ 부장, 범주 박○○ 부장, 장금 최○○ 부장, 천경 이○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 파트장, 흥아 차○○ 부장, 동정협 박○○ 차장
7	2016. 4. 6.	수출팀장 회의	최저운임 합의 확인	고려 안○○ 차장, 남성 명○○ 팀장, 동영 김○○ 팀장, 동진 정○○ 부장, 범주 박○○ 부장, 장금 최○○ 부장, 천경 이○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 파트장, 흥아 차○○ 부장, 동정협 박○○ 차장
8	2016. 4. 20.	수출팀장 회의	운임공표제 시행에 맞춰 운임인상 논의	고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 팀장, 동영 김○○ 팀장, 동진 정○○ 부장, 범주 박○○ 부장, 장금 최○○ 부장, 천경 이○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 파트장, 흥아 오○○ 차장, 동정협 박○○ 차장
9	2016. 4. 27.	주요5사 수출팀장 회의	운임인상 계획 논의	고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 팀장, 장금 최○○ 부장, 천경 이○○ 부장, 흥아 차○○ 부장, 동정협 박○○ 차장
10	2016. 5. 4.	수출팀장 회의	운임인상 계획 논의	고려 안○○ 차장, 남성 명○○ 팀장, 동진 엄○○ 차장, 범주 박○○ 부장, 장금 최○○ 부장, 천경 이○○ 부장, 에이치엠엠 정○○ 과장, 흥아 차○○ 부장, 동정협 박○○ 차장
11	2016. 5. 26.	수출팀장 회의	운임인상 계획 논의	국적선사 및 SITC, 완하이
12	2016. 6. 1.	수출팀장 회의	공표운임 및 계약운임 합의	고려, 흥아, 남성, 장금, 팬오션 등 국적선사 및 SITC
13	2016. 6. 9.	대표위원 회의	운임인상 합의 확인 및 감사 논의	고려, 남성, 동진, 범주, 장금, 천경, 에이치엠엠, 흥아
14	2016. 6. 23.	7사 대표위원 및 영업팀장 회의	비딩 시 계약운임 적용 확인	고려 정○○ 상무 심○○ 부장, 남성 황○○ 상무 명○○ 팀장, 동진 조○○ 상무 정○○ 부장, 범주 박○○ 이사 박○○ 부장, 장금 이○○ 상무 정○○ 상무 최○○ 부장, 천경 장○○ 상무 이○○ 부장, 흥아 한○○ 이사 차○○ 부장
15	2016. 7. 7.	8사 긴급 수출팀장 회의	비딩 및 운임인상 진행상황 점검	고려 안○○ 차장, 남성 정○○ 차장, 동영 권○○ 부장, 동진 정○○ 부장, 범주 박○○ 부장, 장금 최○○ 부장, 천경 이○○ 부장, 흥아 차○○ 부장, 동정협 박○○ 차장

16	2016. 7. 19.	8사 수출팀장 회의	일부항로 계약운임 합의 및 감사 논의	고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 팀장, 동영 김○○ 팀장, 동진 정○○ 부장, 범주 박○○ 부장, 장금 최○○ 부장, 천경 이○○ 부장, 흥아 차○○ 부장, 동정협 박○○ 차장
17	2016. 7. 27.	8사 수출팀장 회의	비딩 점검 및 중립위 통한 감사 합의	고려 심○○ 부장, 남성 정○○ 차장, 동영 김○○ 팀장, 동진 정○○ 부장, 범주 박○○ 부장, 장금 최○○ 부장, 천경 이○○ 부장, 흥아 차○○ 부장, 동정협 박○○ 차장
18	2016. 8. 3.	8사 수출팀장 회의	비딩 점검 및 감사 방식 논의	고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 팀장, 동진 정○○ 부장, 범주 박○○ 부장, 장금 최○○ 부장, 천경 정○○ 차장, 흥아 문○○ 부장, 동정협 박○○ 차장
19	2016. 8. 9.	8사 수출팀장 회의	비딩 점검 및 감사 개시 확인	고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 팀장 정○○ 차장, 동영 김○○ 팀장, 동진 정○○ 부장, 범주 박○○ 부장, 장금 최○○ 부장, 천경 이○○ 부장, 흥아 차○○ 부장
20	2016. 9. 21.	대표위원 회의	10월 운임인상 계획 논의	고려 안○○ 전무 정○○ 상무 정○○ 상무, 남성 권○○ 상무 황○○ 상무, 동영 백○○ 상무, 동진 이○○ 이사 정○○ 부장, 범주 박○○ 이사 박○○ 부장, 장금 이○○ 상무, 천경 장○○ 상무, 팬오션 방○○ 본부장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 이○○ 부사장 한○○ 이사 박○○ 이사
21	2016. 9. 22.	수출팀장 회의	비딩 운임 합의 및 운임인상 계획 논의	고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 팀장, 동영 권○○ 부장, 범주 박○○ 부장, 장금 최○○ 부장, 천경 이○○ 부장, 팬오션 권○○ 차장, 에이치엠엠 정○○ 부장, 흥아 차○○ 부장, 동정협 박○○ 차장
22	2016. 9. 27.	수출팀장 회의	공표운임 중심의 10월 운임인상 계획 마련	고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 팀장, 동영 김○○ 팀장, 동진 정○○ 부장, 범주 박○○ 부장, 장금 최○○ 부장, 천경 이○○ 부장, 팬오션 권○○ 차장, 에이치엠엠 김○○ 파트장 송○○, 흥아 차○○ 부장, 동정협 박○○ 차장

23	2016. 9. 29.	대표위원 회의	운임인상 계획 합의	고려 정○○ 상무, 남성 황○○ 상무, 동진 조○○ 상무, 범주 박○○ 이사, 장금 정○○ 상무 손○○ 이사, 천경 장○○ 상무, 팬오션 방○○ 본부장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 한○○ 이사, 동정협 박○○ 차장
24	2016. 10. 5.	수출팀장 회의	운임인상 계획 확인 및 보완	고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 팀장, 동영 김○○ 팀장, 동진 정○○ 부장, 범주 박○○ 부장, 장금 최○○ 부장, 천경 이○○ 부장, 팬오션 윤○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 파트장, 흥아 문○○ 부장, 동정협 박○○ 차장
25	2016. 10. 6.	인트라 아시아 사장단 조찬회	운임인상 계획 재협의 지시	고려, 남성, 천경, 동진 등
26	2016. 10. 10.	대표위원 회의	계약운임 중심의 10월 운임인상 계획 합의	고려 정○○ 상무, 남성 황○○ 상무, 동진 조○○ 상무, 범주 박○○ 이사, 장금 정○○ 상무 손○○ 이사, 천경 장○○ 상무, 팬오션 방○○ 본부장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 이○○ 부사장 한○○ 이사
27	2016. 10. 12.	수출팀장 회의	운임인상 계획 확인	고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 팀장, 동영 김○○ 팀장, 동진 정○○ 부장, 범주 박○○ 부장, 장금 최○○ 부장, 천경 이○○ 부장, 팬오션 윤○○ 부장, 에이치엠엠 정○○ 부장 김○○ 차장, 흥아 차○○ 부장, 동정협 박○○ 차장
28	2016. 10. 19.	수출팀장 회의	운임인상 계획 확인	고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 팀장, 동진 엄○○ 차장, 범주 박○○ 부장, 장금 최○○ 부장, 천경 이○○ 부장, 팬오션 권○○ 차장, 에이치엠엠 정○○ 부장 김○○ 차장, 흥아 차○○ 부장, 동정협 박○○ 차장
29	2016. 10. 27.	수출팀장 회의	일부항로 계약운임 추가 합의	고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 팀장, 동진 정○○ 부장, 장금 최○○ 부장, 천경 이○○ 부장, 흥아 차○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 이○○ 과장

30	2016. 11. 2.	대표위원 회의	운임인상 진행상황 점검 및 감사 논의	고려 정○○ 상무, 남성 황○○ 상무, 동진 조○○ 상무, 범주 박○○ 이사, 장금 정○○ 상무 손○○ 이사, 천경 장○○ 상무, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 한○○ 이사, 동정협 박○○ 국장 이○○ 과장
31	2016. 11. 3.	수출팀장 회의	운임인상 진행상황 점검	고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 팀장, 동영 김○○ 팀장, 동진 정○○ 부장, 범주 박○○ 부장, 장금 최○○ 부장, 천경 이○○ 부장, 팬오션 윤○○ 부장, 에이치엠엠 정○○ 부장, 흥아 차○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 이○○ 과장
32	2016. 11. 9.	수출팀장 회의	운임인상 진행상황 및 비딩 점검	고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 팀장, 동영 김○○ 팀장, 동진 정○○ 부장, 범주 박○○ 부장, 장금 최○○ 부장, 천경 이○○ 부장, 팬오션 윤○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 파트장, 흥아 차○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 이○○ 과장
33	2016. 11. 24.	대표위원 회의	운임인상 진행상황 점검 및 감사 상황 논의	고려 정○○ 상무, 남성 심○○ 팀장, 동진 조○○ 상무, 범주 박○○ 이사, 장금 정○○ 상무 손○○ 이사, 천경 장○○ 상무, 흥아 한○○ 이사, 동정협 박○○ 국장 이○○ 과장
34	2016. 12. 14.	대표위원 회의	운임인상 진행상황 점검 및 감사 결과 논의	고려 정○○ 상무, 남성 황○○ 상무, 동진 조○○ 상무, 범주 박○○ 이사, 장금 정○○ 상무 손○○ 이사, 천경 장○○ 상무, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 한○○ 이사, 동정협 박○○ 국장
35	2016. 12. 19	수출팀장 회의	2017년 운임인상 논의	남성 명○○ 팀장, 동진 정○○ 부장, 범주 박○○ 부장, 장금 최○○ 부장, 천경 이○○ 부장, 팬오션 윤○○ 부장, 흥아 차○○ 부장, 동정협 박○○ 국장
36	2016. 12. 27.	수출팀장 회의	2017년 운임인상 논의	고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 팀장, 동영 김○○ 부장, 동진 정○○ 부장, 범주 박○○ 부장, 장금 최○○ 부장, 천경 이○○ 부장, 팬오션 권○○ 차장, 에이치엠엠 김○○ 파트장, 흥아 차○○ 부장, 동정협 박○○ 국장

<표 14-3> 2016년 기간 중 합의 개요(수입 항로)

연번	합의명	관련 회의	합의내용	합의 참가사
1	1,2,3월 최저운임 합의	① 2016. 1. 19. ~ ⑪ 2016. 5. 10. 회합	남중국·태국발 항로 일반 화물 및 베트남·태국발 항로 특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 동진, 범주, 에이치엠엠, 장금, 천경, 홍아, SITC, TSL, 완하이, 동정협
2	6,7월 최저운임 합의	⑫ 2016. 6. 7. ~ ⑬ 2016. 7. 19. 회합	베트남발 항로 특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 동진, 범주, 에이치엠엠, 장금, 천경, 홍아, 완하이, 동정협
3	10월 최저운임 합의	⑭ 2016. 9. 21. ~ ㉘ 2016. 12. 14. 회합	남중국발 항로 일반 화물 및 베트남·태국발 항로 특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에이치엠엠, 장금, 천경, 홍아, 팬오션, 동정협
4	11월 최저운임 합의	⑳ 2016. 10. 20. ~ ㉖ 2016. 11. 29. 회합	남중국·베트남발 항로 일반·특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에이치엠엠, 장금, 천경, 홍아, 팬오션, 동정협
5	12월 최저운임 합의	㉖ 2016. 11. 29. ~ ㉙ 2016. 12. 22. 회합	남중국·태국·베트남발 항로 일반 화물 및 베트남·태국발 항로 특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에이치엠엠, 장금, 천경, 홍아, 팬오션, 동정협

<표 14-4> 2016년 기간 중 카르텔 회의 개요(수입 항로)

연번	개최일시	회의명	합의내용	참석자
1	2016. 1. 19.	수입팀장회의	일부항로 최저운임 합의	고려 홍○○, 남성 심○○, 동진 정○○, 장금 최○○, 천경 오○○, 흥아 오○○ 이○○, 완하이 이○○
2	2016. 2. 18	수입팀장회의	운임인상 진행상황 점검 및 운인인상 계획 논의	고려 홍○○ 부장, 남성 심○○ 팀장, 동진 정○○ 부장, 범주 박○○ 파트장, 장금 최○○ 부장, 천경 오○○ 팀장, 흥아 오○○ 부장, 동정협 박○○ 차장
3	2016. 2. 24.	수입팀장회의	운임인상 진행상황 점검, 일부항로 최저운임 합의	고려 홍○○ 부장, 남성 심○○ 팀장, 범주 박○○ 부장, 장금 최○○ 부장, 천경 오○○ 팀장, 흥아 오○○ 부장, 동정협 박○○ 차장
4	2016. 3. 14.	수입팀장회의	일부항로 최저운임 합의	고려 홍○○ 부장, 남성 심○○ 팀장, 동진 정○○ 부장, 범주 박○○ 파트장, 장금 최○○ 부장, 천경 오○○ 팀장, 흥아 오○○ 부장
5	2016. 3. 17.	총회	운임인상 진행상황 점검	고려 정○○ 상무 성○○ 부장, 남성 황○○ 상무, 동진 조○○ 상무, 장금 이○○ 상무, 천경 장○○ 이사, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 이○○ 부사장 한○○ 이사 오○○ 이사
6	2016. 3. 21.	수입팀장회의	운임인상 진행상황 점검	고려 홍○○ 부장, 남성 심○○ 팀장, 동진 정○○ 부장, 범주 박○○ 파트장, 완하이 이○○ 팀장, 장금 최○○ 부장, 천경 오○○ 팀장, TSL 이○○ 과장, 에이치엠엠 강○○ 차장, 흥아 오○○ 부장, 동정협 박○○ 차장
7	2016. 3. 30.	수입팀장회의	운임인상 진행상황 점검	고려 최○○ 차장, 남성 심○○ 팀장, 동진 정○○ 부장, 범주 박○○ 파트장, SITC 홍○○ 부장, 완하이 이○○ 팀장, 장금 최○○ 부장, 천경 오○○ 부장, TSL 양○○ 팀장, 에이치엠엠 강○○ 차장, 흥아 오○○ 부장, 동정협 박○○ 차장

8	2016. 4. 12.	수입팀장회의	운임인상 진행상황 점검	고려 송○○ 차장, 남성 심○○ 팀장, 동진 정○○ 부장, 범주 박○○ 파트장, 완하이 이○○ 팀장, 장금 최○○ 부장, 천경 오○○ 부장, TSL 이○○ 과장, 에이치엠엠 강○○ 차장, 흥아 오○○ 부장, 동정협 박○○ 차장
9	2016. 4. 19.	수입팀장회의	일부항로 최저운임 합의	고려, 남성, 동진, 범주, 장금, 천경, 에이치엠엠, 흥아, 완하이
10	2016. 4. 26.	수입팀장회의	운임인상 진행상황 점검	고려 김○○ 팀장, 남성 심○○ 팀장, 동진 정○○ 부장, 범주 박○○ 파트장, 완하이 이○○ 팀장, 장금 최○○ 부장, 천경 오○○ 부장, 흥아 오○○ 부장, 동정협 박○○ 차장
11	2016. 5. 10.	수입팀장회의	운임인상 진행상황 점검	고려 김○○ 팀장, 남성 심○○ 팀장, 범주 박○○ 파트장, 완하이 이○○ 팀장, 장금 최○○ 부장, 천경 오○○ 부장, 에이치엠엠 강○○ 차장, 흥아 오○○ 부장, 동정협 박○○ 차장
12	2016. 6. 7.	수입팀장회의	일부항로 최저운임 합의	남성 심○○ 팀장, 동진 정○○ 부장, 범주 박○○ 파트장, 완하이 이○○ 팀장, 장금 최○○ 부장, 천경 오○○ 부장, 한진 김○○ 차장, 에이치엠엠 강○○ 차장, 흥아 오○○ 부장, 동정협 박○○ 차장
13	2016. 7. 19.	수입팀장회의	일부항로 최저운임 합의	고려 송○○ 차장, 남성 심○○ 팀장, 완하이 이○○ 팀장, 장금 최○○ 부장, 천경 오○○ 부장, 한진 김○○ 차장, 에이치엠엠 강○○ 차장, 흥아 오○○ 부장, 동정협 박○○ 차장
14	2016. 9. 21.	대표위원회의	10월 운임인상 계획 논의	고려 안○○ 전무 정○○ 상무 정○○ 상무, 남성 권○○ 상무 황○○ 상무, 동영 백○○ 상무, 동진 이○○ 이사 정○○ 부장, 범주 박○○ 이사 박○○ 부장, 장금 이○○ 상무, 천경 장○○ 상무, 팬오션 방○○ 본부장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 이○○ 부사장 한○○ 이사 박○○ 이사
15	2016. 9. 28.	수입팀장회의	감사를 통한 운임인상 추진 합의	고려 김○○ 팀장, 남성 심○○ 팀장, 동진 홍○○ 팀장, 범주 박○○ 팀장, 장금 박○○ 차장, 천경 오○○ 부장, 에이치엠엠 강○○ 차장, 흥아 오○○ 부장, 동정협 박○○ 차장

16	2016. 9. 29.	대표위원회의	운임 가이드라인 합의	고려 정○○ 상무, 남성 황○○ 상무, 동진 조○○ 상무, 범주 박○○ 이사, 장금 정○○ 상무 손○○ 이사, 천경 장○○ 상무, 팬오션 방○○ 본부장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 한○○ 이사, 동정협 박○○ 차장
17	2016. 10. 5.	수입팀장회의	운임 가이드라인 재확인 및 보완	고려 김○○ 팀장, 남성 심○○ 팀장, 동진 홍○○ 팀장, 범주 박○○ 팀장, 장금 최○○ 부장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 이○○ 팀장, 흥아 오○○ 부장, 동정협 박○○ 차장
18	2016. 10. 6.	인트라아시아 사장단 조찬회	운임인상 시행계획 재협의 지시	고려, 남성, 천경, 동진 등
19	2016. 10. 10.	대표위원회의	운임 가이드라인 최종 합의	고려 정○○ 상무, 남성 황○○ 상무, 동진 조○○ 상무, 범주 박○○ 이사, 장금 정○○ 상무 손○○ 이사, 천경 장○○ 상무, 팬오션 방○○ 본부장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 이○○ 부사장 한○○ 이사
20	2016. 10. 20.	수입팀장회의	운임인상 진행상황 점검, 일부항로 최저운임 합의	고려 김○○ 팀장, 남성 심○○ 팀장, 동영 박○○ 팀장, 동진 홍○○ 팀장, 범주 박○○ 팀장, 장금 최○○ 부장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 김○○ 과장, 에이치엠엠 강○○ 차장, 흥아 오○○ 부장, 동정협 박○○ 차장
21	2016. 10. 25.	수입팀장회의	운임인상 진행상황 점검, 일부항로 최저운임 합의	고려 김○○ 팀장, 남성 심○○ 팀장, 동영 박○○ 팀장, 동진 홍○○ 팀장, 범주 박○○ 팀장, 장금 최○○ 부장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 김○○ 과장, 흥아 오○○ 부장, 동정협 박○○ 차장
22	2016. 11. 2.	대표위원회의	운임인상 진행상황 점검	고려 정○○ 상무, 남성 황○○ 상무, 동진 조○○ 상무, 범주 박○○ 이사, 장금 정○○ 상무 손○○ 이사, 천경 장○○ 상무, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 한○○ 이사, 동정협 박○○ 국장 이○○ 과장

23	2016. 11. 3.	수입팀장회의	운임인상 진행상황 점검 및 최저운임 합의 수정	고려 김○○ 팀장, 남성 심○○ 팀장, 동진 홍○○ 팀장, 범주 박○○ 팀장, 장금 최○○ 부장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 김○○ 과장, 흥아 오○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 이○○ 과장
24	2016. 11. 21.	수입팀장회의	운임인상 진행상황 점검	고려 김○○ 팀장, 남성 심○○ 팀장, 동진 홍○○ 팀장, 범주 박○○ 팀장, 장금 최○○ 부장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 김○○ 과장, 흥아 오○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 이○○ 과장
25	2016. 11. 24.	대표위원회의	운임인상 진행상황 점검	고려 정○○ 상무, 남성 심○○ 팀장, 동진 조○○ 상무, 범주 박○○ 이사, 장금 정○○ 상무 손○○ 이사, 천경 장○○ 상무, 흥아 한○○ 이사, 동정협 박○○ 국장 이○○ 과장
26	2016. 11. 29.	수입팀장회의	운임인상 진행상황 점검	고려 김○○ 팀장, 남성 심○○ 팀장, 동진 홍○○ 팀장, 범주 박○○ 팀장, 장금 최○○ 부장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 이○○ 팀장 김○○ 과장, 흥아 오○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 이○○ 과장
27	2016. 12. 12.	수입팀장회의	일부항로 최저운임 합의	고려 김○○ 팀장, 남성 심○○ 팀장, 동진 홍○○ 팀장, 범주 박○○ 팀장, 장금 최○○ 부장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 이○○ 부장, 흥아 오○○ 부장, 동정협 박○○ 국장
28	2016. 12. 14.	대표위원회의	운임인상 진행상황 점검	고려 정○○ 상무, 남성 황○○ 상무, 동진 조○○ 상무, 범주 박○○ 이사, 장금 정○○ 상무 손○○ 이사, 천경 장○○ 상무, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 한○○ 이사, 동정협 박○○ 국장
29	2016. 12. 22.	수입팀장회의	일부항로 최저운임 합의	고려 김○○ 팀장, 남성 심○○ 팀장, 동진 홍○○ 팀장, 범주 박○○ 팀장, 장금 최○○ 부장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 이○○ 부장, 흥아 오○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 이○○ 과장

<표 15-1> 2017년 기간 중 합의 개요(수출 항로)

연번	합의명	관련 회의	합의내용	합의 참가사
1	2월 최저운임 합의	① 2017. 1. 4. ~ ⑩ 2017. 4. 17. 회합	태국·인도네시아·베트남착 항로 일반 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아, OOCL, SITC, TSL, 완하이, 양밍, 동정협
2	4월 최저운임 합의	⑩ 2017. 4. 17. ~ ⑮ 2017. 7. 11. 회합	태국·인도네시아·베트남착 항로 일반 화물에 대한 최저운임시행	고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아, 동정협
3	11월 최저운임 합의	⑯ 2017. 9. 26. ~ ㉑ 2017. 12. 5. 회합	태국·인도네시아·베트남착 항로 일반 화물에 대한 최저운임시행	고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아, 동정협

<표 15-2> 2017년 기간 중 카르텔 회의 개요(수출 항로)

연번	개최일시	회의명	의사교환 및 합의내용	회의 참석자
1	2017. 1. 4.	대표위원회의	3월 시행 최저운임 합의	고려 정○○ 상무, 남성 황○○ 상무, 동진 조○○ 상무, 범주 박○○ 이사, 장금 손○○ 이사, 천경 장○○ 상무, 팬오션 방○○ 상무, 에이치엠엠 유○○ 팀장, 흥아 한○○ 이사, 동정협 박○○ 국장 이○○ 과장
2	2017. 1. 5.	수출팀장회의	최저운임 합의 확인	고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 팀장, 동영 김○○ 부장, 동진 정○○ 부장, 범주 박○○ 부장, 장금 최○○ 부장, 천경 이○○ 부장, 팬오션 윤○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 파트장, 흥아 차○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 이○○ 과장
3	2017. 1. 18.	대표위원회의	운임인상 진행상황 점검	고려 정○○ 상무, 남성 황○○ 상무, 동진 조○○ 상무, 범주 박○○ 이사, 장금 손○○ 이사, 천경 장○○ 상무, 흥아 한○○ 이사, 동정협 박○○ 국장 이○○ 과장
4	2017. 1. 23.	총회	운임인상 진행상황 점검	고려 정○○ 상무, 남성 황○○ 상무, 동진 조○○ 상무, 범주 박○○ 이사, 장금 손○○ 이사, 천경 장○○ 상무, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 이○○ 부사장 한○○ 이사

5	2017. 2. 7.	전체선사 수출팀장회의	3월 시행 최저운임/운임인상 수정 합의	고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 팀장, 동진 정○○ 부장, 범주 박○○ 부장, 장금 최○○ 부장, 천경 이○○ 부장, 팬오션 권○○ 차장, 흥아 차○○ 부장, OOCL 차○○ 계장, TSL 정○○ 부장, SITC 윤○○ 부장, 완하이 강○○ 상무, 양밍 이○○ 차장, 동정협 박○○ 국장 이○○ 과장
6	2017. 2. 7.	수출팀장회의	3월 시행 최저운임/운임인상 수정 합의	고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 팀장, 동영 김○○ 부장, 동진 정○○ 부장, 범주 박○○ 부장, 장금 최○○ 부장, 천경 이○○ 부장, 팬오션 윤○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 차○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 이○○ 과장
7	2017. 2. 16.	대표위원회의	운임인상 진행상황 점검	고려 정○○ 상무, 남성 명○○ 팀장, 동진 조○○ 상무, 범주 박○○ 이사, 장금 손○○ 이사, 천경 장○○ 상무, 팬오션 윤○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 한○○ 이사, 동정협 박○○ 국장 이○○ 과장
8	2017. 3. 15.	수출팀장회의	운임인상 진행상황 점검	고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 팀장, 동진 정○○ 부장, 범주 박○○ 부장, 장금 최○○ 부장, 천경 이○○ 부장, 팬오션 윤○○ 부장, 에이치엠엠 정○○ 부장, 흥아 차○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 이○○ 과장
9	2017. 3. 16.	대표위원회의	운임인상 진행상황 점검	고려 정○○ 상무, 남성 황○○ 상무, 동진 조○○ 상무 정○○ 부장, 범주 박○○ 이사, 에스엠 권○○ 상무 유○○ 상무, 장금 손○○ 이사, 천경 장○○ 상무, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 한○○ 이사, 동정협 박○○ 국장 이○○ 과장
10	2017. 4. 17.	수출팀장회의	운임인상 진행상황 점검, 6월 시행 운임인상 합의	고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 부장, 동영 김○○ 부장, 동진 정○○ 부장, 범주 박○○ 부장, 장금 최○○ 부장, 천경 이○○ 이사, 팬오션 윤○○ 부장, 흥아 차○○ 부장, 에스엠 서○○ 팀장, 동정협 박○○ 국장 이○○ 과장

11	2017. 4. 20.	대표위원회의	운임인상 진행상황 점검, 6월 시행 운임인상 합의 확인	고려 정○○ 상무, 남성 황○○ 상무, 동진 정○○ 본부장, 범주 박○○ 이사, 장금 손○○ 이사, 천경 장○○ 상무, 에이치엠엠 성○○ 팀장, 흥아 한○○ 이사, 에스엠 이○○ 팀장, 동정협 박○○ 국장 이○○ 과장
12	2017. 4. 26.	수출팀장회의	운임인상 진행상황 점검	고려 최○○ 차장, 남성 명○○ 부장, 동영 김○○ 부장, 동진 정○○ 부장, 범주 박○○ 부장, 장금 최○○ 부장, 천경 이○○ 이사 황○○ 부장, 팬오션 윤○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 차○○ 부장, 에스엠 서○○ 팀장, 동정협 박○○ 국장 이○○ 과장
13	2017. 5. 18.	대표위원회의	운임인상 진행상황 점검	고려 정○○ 상무, 남성 황○○ 상무, 동진 정○○ 본부장, 범주 박○○ 이사, 장금 손○○ 이사, 천경 장○○ 상무, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 차○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 이○○ 과장
14	2017. 6. 15.	대표위원회의	운임인상 진행상황 점검	고려 정○○ 상무, 남성 황○○ 상무, 동진 정○○ 본부장, 범주 박○○ 이사, 장금 손○○ 이사, 천경 장○○ 상무, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 한○○ 이사, 에스엠 유○○ 상무, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
15	2017. 7. 11.	대표위원회의	운임인상 진행상황 점검	고려 정○○ 상무, 남성 황○○ 상무, 동진 정○○ 본부장, 범주 박○○ 부장, 장금 손○○ 이사, 천경 장○○ 상무, 흥아 차○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
16	2017. 9. 26.	대표위원·수출팀장회의	운임인상 진행상황 점검, 12월 시행 최저운임 합의	고려 정○○ 상무 심○○ 부장, 남성 황○○ 상무 명○○ 부장, 동진 정○○ 본부장 정○○ 부장, 범주 박○○ 이사 박○○ 부장, 장금 손○○ 이사 최○○ 부장, 천경 장○○ 상무 이○○ 이사, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 한○○ 이사 차○○ 부장, 에스엠 이○○ 부장 서○○ 부장, 팬오션 윤○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장

17	2017. 10. 12.	수출팀장회의	최저운임 합의 확인, 비딩 논의	고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 부장, 동영 김○○ 부장, 동진 정○○ 부장, 장금 최○○ 부장, 천경 이○○ 이사, 팬오션 윤○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 차○○ 부장, 에스엠 홍○○ 차장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
18	2017. 10. 19.	수출팀장회의	운임인상 진행상황 점검	고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 부장, 동영 김○○ 부장, 동진 정○○ 부장, 범주 유○○ 차장, 장금 최○○ 부장, 천경 이○○ 이사, 팬오션 윤○○ 부장, 에이치엠엠 조○○ 차장, 흥아 차○○ 부장, 에스엠 서○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
19	2017. 11. 9.	사장단조찬회	운임인상 진행상황 점검	고려,남성,동진,천경 등
20	2017. 11. 13.	대표위원회의	12월 최저운임 합의	고려 정○○ 상무, 남성 황○○ 상무, 동진 정○○ 본부장, 범주 박○○ 이사, 장금 손○○ 이사, 천경 장○○ 상무, 팬오션 방○○ 상무, 에이치엠엠 이○○ 상무 이○○ 팀장, 흥아 이○○ 부사장 한○○ 이사, 에스엠 이○○ 팀장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
21	2017. 12. 5.	수출팀장회의	비딩 점검, 유가보전방안 검토	고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 부장, 동영 김○○ 부장, 동진 정○○ 부장, 범주 박○○ 부장, 장금 최○○ 부장, 천경 이○○ 이사, 팬오션 윤○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 차○○ 부장, 에스엠 서○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장

<표 15-3> 2017년 기간 중 합의 개요(수입 항로)

연번	합의명	관련 회의	합의내용	합의 참가사
1	2월 최저운임 합의	① 2017. 1. 5. ~ ⑨ 2017. 3. 17. 회합	남중국·태국·베트남·인도네시아발 항로 일반 화물 및 남중국·태국·베트남발 항로 특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아, 동정협
2	3월 최저운임 합의	⑩ 2017. 3. 22. ~ ⑪ 2017. 3. 27. 회합	남중국·베트남발 항로 일반 화물 및 태국·베트남발 항로 특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아, 동정협
3	4월	⑫ 2017. 4. 7. ~	태국·베트남발 항로 일반	고려, 남성, 동영, 동진,

	최저운임 합의	⑮ 2017. 4. 28. 회합	화물에 대한 최저운임 및 베트남발 항로 특별 화물에 대한 최저운임 시행	범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아, 동정협
4	5월 최저운임 합의	⑯ 2017. 5. 16. ~ ⑳ 2017. 6. 15. 회합	태국발 항로 일반 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아, 동정협
5	7월 최저운임 합의	㉑ 2017. 7. 5. ~ ㉔ 2017. 8. 17. 회합	베트남발 항로 특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아, 동정협
6	8월 최저운임 합의	㉔ 2017. 8. 17. ~ ㉗ 2017. 9. 15. 회합	남중국발 항로 일반 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아, 동정협
7	9월 최저운임 합의	㉗ 2017. 9. 15. ~ ㉘ 2017. 9. 27. 회합	베트남발 항로 특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아, 동정협
8	10월 최저운임 합의	㉙ 2017. 10. 18. ~ ㉚ 2017. 11. 1. 회합	남중국·베트남발 항로 일반 화물 및 베트남발 항로 특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아, 동정협
9	11월 최저운임 합의	㉚ 2017. 11. 1. ~ ㉝ 2017. 12. 21. 회합	남중국·태국·베트남발 항로 특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아, 동정협

<표 15-4> 2017년 기간 중 카르텔 회의 개요(수입 항로)

연번	개최일시	회의명	의사교환 및 합의내용	회의 참석자
1	2017. 1. 5.	수입팀장회의	운임인상 진행상황 점검	고려 안○○ 부장, 남성 심○○ 팀장, 동진 홍○○ 팀장, 범주 박○○ 팀장, 장금 최○○ 부장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 이○○ 부장 김○○ 과장, 흥아 오○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 이○○ 과장
2	2017. 1. 18.	대표위원회의	운임인상 진행상황 점검	고려 정○○ 상무, 남성 황○○ 상무, 동진 조○○ 상무, 범주 박○○ 이사, 장금 손○○ 이사, 천경 장○○ 상무, 흥아 한○○ 이사, 동정협 박○○ 국장 이○○ 과장

3	2017. 2. 7.	수입팀장회의	운임인상 계획 논의	고려 안○○ 부장, 남성 심○○ 팀장, 동진 홍○○ 팀장, 범주 박○○ 팀장, 장금 최○○ 부장 고○○ 부장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 김○○ 과장, 에이치엠엠 강○○ 차장, 흥아 오○○ 차장, 동정협 박○○ 국장 이○○ 과장
4	2017. 2. 16.	대표위원회의	운임인상 진행상황 점검	고려 정○○ 상무, 남성 명○○ 팀장, 동진 조○○ 상무, 범주 박○○ 이사, 장금 손○○ 이사, 천경 장○○ 상무, 팬오션 윤○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 한○○ 이사, 동정협 박○○ 국장 이○○ 과장
5	2017. 2. 22.	수입팀장회의	3월 최저운임 합의	고려 안○○ 부장, 남성 심○○ 팀장, 동진 홍○○ 팀장, 범주 박○○ 팀장, 장금 김○○ 파트장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 김○○ 과장, 에이치엠엠 강○○ 차장, 흥아 오○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 이○○ 과장
6	2017. 3. 3.	수입팀장회의	최저운임 합의 확인	고려 안○○ 부장, 남성 심○○ 팀장, 동진 홍○○ 팀장, 범주 박○○ 팀장, 장금 고○○ 부장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 김○○ 과장, 에이치엠엠 강○○ 부장, 흥아 오○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 이○○ 과장
7	2017. 3. 9.	수입팀장회의	최저운임 합의 확인	고려 안○○ 부장, 남성 심○○ 팀장, 동진 홍○○ 팀장, 범주 박○○ 팀장, 장금 고○○ 부장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 김○○ 과장, 에이치엠엠 강○○ 부장, 흥아 오○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 이○○ 과장
8	2017. 3. 16.	대표위원회의	운임인상 진행상황 점검	고려 정○○ 상무, 남성 황○○ 상무, 동진 조○○ 상무 정○○ 부장, 범주 박○○ 이사, 에스엠 권○○ 상무 유○○ 상무, 장금 손○○ 이사, 천경 장○○ 상무, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 한○○ 이사, 동정협 박○○ 국장 이○○ 과장
9	2017. 3. 17.	수입팀장회의	운임인상 진행상황 점검	고려 안○○ 부장, 남성 심○○ 팀장, 동영 박○○ 팀장, 동진 홍○○ 팀장, 범주 박○○ 팀장, 장금 고○○ 부장, 천경 김○○ 대리, 팬오션 김○○ 과장, 에이치엠엠 강○○ 부장, 흥아 오○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 이○○ 과장

10	2017. 3. 22.	수입팀장회의	일부항로 3월 및 4월 최저운임 합의	고려 안○○ 부장, 남성 심○○ 팀장, 동영 박○○ 팀장, 동진 홍○○ 팀장, 범주 박○○ 팀장, 장금 고○○ 부장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 김○○ 과장, 흥아 오○○ 부장, 에스엠 이○○ 팀장, 동정협 박○○ 국장 이○○ 과장
11	2017. 3. 27.	수입팀장회의	운임인상 진행상황 점검, 일부항로 4월 최저운임 합의	고려 안○○ 부장, 남성 심○○ 팀장, 동진 홍○○ 팀장, 범주 박○○ 팀장, 장금 고○○ 부장, 천경 오○○ 부장 이○○ 과장, 팬오션 김○○ 과장, 에이치엠엠 강○○ 부장, 흥아 오○○ 부장, 에스엠 이○○ 팀장, 동정협 박○○ 국장 이○○ 과장
12	2017. 4. 7.	수입팀장회의	운임인상 진행상황 점검, 일부항로 5월 최저운임 합의	고려 안○○ 부장, 남성 심○○ 부장, 동진 홍○○ 팀장, 범주 박○○ 팀장, 장금 고○○ 부장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 김○○ 과장, 에이치엠엠 강○○ 부장, 흥아 오○○ 부장, 에스엠 박○○ 차장, 동정협 박○○ 국장 이○○ 과장
13	2017. 4. 18.	수입팀장회의	운임인상 진행상황 점검	고려 안○○ 부장, 남성 심○○ 부장, 동진 홍○○ 팀장, 범주 박○○ 팀장, 장금 고○○ 부장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 김○○ 과장, 에이치엠엠 강○○ 부장 박○○ 부장, 흥아 오○○ 부장, 에스엠 이○○ 대리, 동정협 박○○ 국장 이○○ 과장
14	2017. 4. 20.	대표위원회의	운임인상 진행상황 점검, 운임인상 합의 확인	고려 정○○ 상무, 남성 황○○ 상무, 동진 정○○ 본부장, 범주 박○○ 이사, 장금 손○○ 이사, 천경 장○○ 상무, 에이치엠엠 성○○ 팀장, 흥아 한○○ 이사, 에스엠 이○○ 팀장, 동정협 박○○ 국장 이○○ 과장
15	2017. 4. 28.	수입팀장회의	운임인상 진행상황 점검, 일부항로 최저운임 합의	고려 안○○ 부장, 남성 심○○ 부장, 동진 홍○○ 팀장, 범주 박○○ 팀장, 장금 고○○ 부장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 김○○ 과장, 에이치엠엠 박○○ 부장, 흥아 오○○ 부장, 에스엠 박○○ 차장, 동정협 박○○ 국장
16	2017. 5. 16.	수입팀장회의	운임인상 진행상황 점검, 일부항로 최저운임 합의	고려 안○○ 부장, 남성 김○○ 차장, 동진 홍○○ 팀장, 범주 박○○ 팀장, 장금 고○○ 부장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 김○○ 과장, 흥아 오○○ 부장, 동정협 박○○ 국장
17	2017. 5. 18.	대표위원회의	운임인상 진행상황 점검	고려 정○○ 상무, 남성 황○○ 상무, 동진 정○○ 본부장, 범주 박○○ 이사, 장금 손○○ 이사, 천경 장○○ 상무, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 차○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 이○○ 과장

18	2017. 5. 24.	수입팀장회의	운임인상 진행상황 점검	고려 안○○ 부장, 남성 김○○ 차장, 동진 홍○○ 팀장, 범주 박○○ 팀장, 장금 고○○ 부장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 김○○ 과장, 흥아 오○○ 부장, 동정협 박○○ 국장
19	2017. 6. 13	수입팀장회의	운임인상 진행상황 점검	고려 안○○ 부장, 남성 심○○ 부장, 동진 홍○○ 팀장, 범주 박○○ 팀장, 장금 고○○ 부장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 김○○ 과장, 흥아 오○○ 부장, 에스엠 이○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
20	2017. 6. 15.	대표위원회의	운임인상 진행상황 점검	고려 정○○ 상무, 남성 황○○ 상무, 동진 정○○ 본부장, 범주 박○○ 이사, 장금 손○○ 이사, 천경 장○○ 상무, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 한○○ 이사, 에스엠 유○○ 상무, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
21	2017. 7. 5.	수입팀장회의	운임인상 진행상황 점검, 일부항로 최저운임 합의	고려 안○○ 부장, 남성 심○○ 부장, 동진 홍○○ 팀장, 범주 박○○ 팀장, 장금 고○○ 부장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 김○○ 과장, 에이치엠엠 박○○ 부장, 흥아 오○○ 부장, 에스엠 이○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
22	2017. 7. 18.	수입팀장회의	운임인상 진행상황 점검	고려 안○○ 부장, 남성 심○○ 부장, 동진 홍○○ 팀장, 범주 박○○ 팀장, 장금 고○○ 부장 김○○ 팀장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 김○○ 과장, 에이치엠엠 박○○ 부장, 흥아 오○○ 부장, 에스엠 이○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
23	2017. 7. 26.	수입팀장회의	운임인상 진행상황 점검	고려 안○○ 부장, 남성 심○○ 부장, 동진 홍○○ 팀장, 범주 박○○ 팀장, 장금 고○○ 부장, 천경 이○○ 차장, 팬오션 김○○ 과장, 에이치엠엠 박○○ 부장, 흥아 오○○ 부장, 에스엠 이○○ 부장 김○○ 차장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
24	2017. 8. 17.	수입팀장회의	운임인상 진행상황 점검	고려 안○○ 부장, 남성 심○○ 부장, 동진 홍○○ 팀장, 범주 박○○ 팀장, 장금 고○○ 부장 김○○ 팀장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 김○○ 차장, 에이치엠엠 박○○ 부장, 흥아 오○○ 부장, 에스엠 이○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장

25	2017. 8. 23.	수입팀장회의	운임인상 진행상황 점검, 일부항로 최저운임 합의	고려 안○○ 부장, 남성 심○○ 부장, 동진 홍○○ 팀장, 범주 박○○ 팀장, 장금 고○○ 부장 김○○ 팀장, 천경 오○○ 부장, 에이치엠엠 박○○ 부장, 흥아 오○○ 부장, 에스엠 박○○ 차장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
26	2017. 9. 4.	수입팀장회의	운임인상 진행상황 점검	고려 안○○ 부장, 남성 배○○ 대리, 동진 홍○○ 팀장, 범주 박○○ 팀장, 장금 김○○ 팀장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 김○○ 과장, 흥아 오○○ 부장, 에스엠 이○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
27	2017. 9. 15.	수입팀장회의	운임인상 진행상황 점검, 일부항로 최저운임 합의	고려 안○○ 부장, 남성 심○○ 부장, 동진 홍○○ 팀장, 범주 박○○ 팀장, 장금 고○○ 부장 김○○ 팀장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 김○○ 과장, 에이치엠엠 박○○ 부장 강○○ 부장, 흥아 오○○ 부장, 에스엠 이○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
28	2017. 9. 27.	수입팀장회의	운임인상 진행상황 점검	고려 안○○ 부장, 남성 심○○ 부장, 동진 홍○○ 팀장, 범주 박○○ 팀장, 장금 김○○ 팀장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 김○○ 과장, 에이치엠엠 박○○ 부장, 흥아 오○○ 부장, 에스엠 이○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
29	2017. 10. 18.	수입팀장회의	운임인상 진행상황 점검, 일부항로 최저운임 합의	고려 김○○ 차장, 남성 심○○ 부장, 동진 홍○○ 팀장, 범주 박○○ 팀장, 장금 고○○ 부장 김○○ 팀장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 김○○ 과장, 에이치엠엠 박○○ 부장, 흥아 오○○ 부장, 에스엠 이○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
30	2017. 11. 1.	수입팀장회의	운임인상 진행상황 점검, 일부항로 최저운임 합의	고려 안○○ 부장, 남성 심○○ 부장, 동진 홍○○ 팀장, 범주 박○○ 팀장, 장금 고○○ 부장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 김○○ 과장, 에이치엠엠 박○○ 부장, 흥아 오○○ 부장, 에스엠 이○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
31	2017. 11. 15.	수입팀장회의	운임인상 진행상황 점검, 일부항로 최저운임 합의	고려 안○○ 부장, 남성 심○○ 부장, 동진 홍○○ 팀장, 범주 박○○ 팀장, 장금 고○○ 부장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 김○○ 과장, 에이치엠엠 박○○ 부장, 흥아 오○○ 부장, 에스엠 이○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장

32	2017. 11. 29.	수입팀장회의	운임인상 진행상황 점검	고려 안○○ 부장, 남성 심○○ 부장, 동진 홍○○ 팀장, 범주 박○○ 팀장, 장금 고○○ 부장, 천경 이○○ 차장, 팬오션 김○○ 과장, 에이치엠엠 박○○ 부장, 흥아 오○○ 부장, 에스엠 박○○ 차장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
33	2017. 12. 21.	수입팀장회의	운임인상 진행상황 점검	고려 안○○ 부장, 남성 심○○ 부장, 동진 홍○○ 팀장 박○○ 차장, 범주 박○○ 팀장, 장금 고○○ 부장 신○○ 팀장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 김○○ 과장, 에이치엠엠 박○○ 부장, 흥아 오○○ 부장, 에스엠 박○○ 차장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장

<표 16-1> 2018년 기간 중 합의 개요(수출 항로)

연번	합의명	관련 회의	합의내용	합의 참가사
1	1월 최저운임 합의	① 2018. 1. 5. ~ ⑥ 2018. 2. 21. 회합	태국·인도네시아·베트남착 항로 일반 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아, 동정협
2	1월 EBS 도입 합의	① 2018. 1. 5. ~ ⑥ 2018. 2. 21. 회합	홍콩·남중국·대만·필리핀·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남착 항로 일반 화물에 대한 EBS 도입	고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아, 동정협
3	5월 일반,냉동,특수컨 THC 인상 합의 (수출입 공통)	⑦ 2018. 5. 15. ~ ⑮ 2018. 7. 12. 회합	홍콩·남중국·대만·필리핀·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남발착 항로 일반·냉동·특수컨테이너에 대한 THC 인상	고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아, 동정협
4	6월 ECRS 도입 합의	⑨ 2018. 6. 5. ~ ㉔ 2018. 8. 21. 회합	홍콩·남중국·대만·필리핀·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남착 항로 일반 화물에 대한 ECRS 도입	고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아, 동정협
5	8월 최저운임 합의	㉒ 2018. 7. 30. ~ ㉘ 2018. 9. 27. 회합	태국·인도네시아·베트남착 항로 일반 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아, 동정협
6	10월 FAF 도입 합의	㉗ 2018. 9. 17. ~ ㊱ 2018. 12. 4. 회합	홍콩·남중국·대만·필리핀·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남착 항로 일반 화물에 대한 FAF 도입	고려, 남성, 동영, 동진, 범주, 에스엠, 에이치엠엠, 장금, 천경, 팬오션, 흥아, 동정협

<표 16-2> 2018년 기간 중 카르텔 회의 개요(수출 항로)

연번	개최일시	회의명	의사교환 및 합의내용	회의 참석자
1	2018. 1. 5.	대표위원회의	3월 운임인상 계획 논의, EBS 도입 논의	고려 정○○ 상무, 남성 백○○ 상무, 동진 정○○ 이사, 범주 박○○ 이사, 장금 손○○ 이사, 천경 이○○ 이사, 팬오션 방○○ 상무, 에이치엠엠 이○○ 팀장 조○○ 부장, 흥아 이○○ 부사장 한○○ 이사, 에스엠 신○○ 이사 전○○ 팀장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장

연번	개최일시	회의명	의사교환 및 합의내용	회의 참석자
2	2018. 1. 10.	수출팀장회의	운임인상 계획 논의, EBS 도입 논의	고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 부장, 동영 김○○ 부장, 동진 정○○ 부장, 범주 박○○ 부장, 장금 최○○ 이사, 천경 이○○ 이사, 팬오션 윤○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 차○○ 부장, 에스엠 서○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
3	2018. 1. 17.	수출팀장회의	3월 운임인상 및 ECRS 도입 합의	고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 부장, 동영 김○○ 부장, 동진 정○○ 부장, 범주 박○○ 부장, 장금 최○○ 이사, 천경 이○○ 이사, 팬오션 윤○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 차○○ 부장, 에스엠 서○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
4	2018. 2. 6.	수출팀장회의	운임인상 및 EBS 점검	고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 부장, 동영 김○○ 부장, 동진 정○○ 부장, 범주 박○○ 부장, 장금 최○○ 이사 임○○ 팀장, 천경 이○○ 이사, 팬오션 윤○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 차○○ 부장, 에스엠 서○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
5	2018. 2. 8.	정기총회	운임인상 진행상황 점검	고려 정○○ 상무, 남성 오○○ 부본부장, 동진 정○○ 이사, 범주 박○○ 이사, 장금 손○○ 이사, 천경 장○○ 상무, 에이치엠엠 이○○ 팀장, 흥아 이○○ 부사장 한○○ 이사, 에스엠 신○○ 이사
6	2018. 2. 21.	수출팀장회의	운임인상 및 EBS 점검	고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 부장, 동영 김○○ 부장, 동진 정○○ 부장, 범주 박○○ 부장, 장금 최○○ 이사 임○○ 팀장, 천경 이○○ 이사, 팬오션 윤○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 차○○ 부장, 에스엠 서○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
7	2018. 5. 15.	수출팀장회의	THC 인상 논의	고려, 남성, 동진, 범주, 장금, 천경, 흥아, 에이치엠엠, 에스엠, 동정협
8	2018. 5. 17.	대표위원회의	THC 인상 합의	고려, 남성, 동진, 동영, 장금, 천경, 팬오션, 흥아, 동정협

9	2018. 6. 5.	수출팀장회의	운임인상 진행상황 점검, THC 인상 확인, ECRS 도입 논의	고려 최○○ 차장, 동영 김○○ 부장, 동진 정○○ 부장, 범주 박○○ 부장, 장금 임○○ 팀장, 천경 이○○ 이사, 팬오션 윤○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 신○○ 차장, 에스엠 서○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
10	2018. 6. 21.	수출팀장회의	ECRS 도입 합의	고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 부장, 동영 김○○ 부장, 동진 정○○ 부장 민○○ 팀장, 범주 박○○ 부장, 장금 최○○ 상무, 천경 이○○ 이사, 팬오션 윤○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 차○○ 부장, 에스엠 서○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
11	2018. 6. 26.	대표위원회의	ECRS 도입 합의 확인	고려, 남성, 동진, 에이치엠엠 등
12	2018. 6. 28.	수출팀장회의	ECRS 도입 합의 확인, THC 인상 점검	고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 부장, 동영 김○○ 부장, 동진 민○○ 팀장, 범주 박○○ 부장, 장금 최○○ 상무, 천경 이○○ 이사, 팬오션 권○○ 차장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 차○○ 부장, 에스엠 홍○○ 차장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
13	2018. 7. 9.	수출팀장회의	ECRS 점검	고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 부장, 동영 김○○ 부장, 동진 유○○ 차장, 범주 박○○ 부장, 장금 임○○ 팀장, 천경 이○○ 이사, 팬오션 윤○○ 부장, 에이치엠엠 조○○ 부장, 흥아 차○○ 부장, 에스엠 서○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
14	2018. 7. 11.	수출팀장회의	ECRS 점검	고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 부장, 동진 민○○ 팀장, 범주 박○○ 부장, 장금 임○○ 팀장, 천경 이○○ 이사, 팬오션 권○○ 차장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 차○○ 부장, 에스엠 홍○○ 차장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장

15	2018. 7. 12.	대표위원회의	운임인상 및 ECRS 점검	고려 성○○ 상무, 남성 오○○ 본부장, 동진 정○○ 이사, 범주 박○○ 이사, 장금 손○○ 상무, 천경 장○○ 상무, 팬오션 윤○○ 팀장, 에이치엠엠 이○○ 팀장, 홍아 이○○ 부사장 한○○ 이사, 에스엠 전○○ 팀장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
16	2018. 7. 16.	수출팀장회의	ECRS 점검	고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 부장, 동진 민○○ 팀장, 범주 박○○ 부장, 장금 임○○ 팀장, 천경 이○○ 이사, 팬오션 윤○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 홍아 차○○ 부장, 에스엠 서○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
17	2018. 7. 18.	수출팀장회의	ECRS 점검	고려 심○○ 부장, 남성 홍○○ 차장, 동영 김○○ 부장, 동진 민○○ 팀장, 범주 박○○ 부장, 장금 임○○ 팀장, 천경 이○○ 이사, 팬오션 윤○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 홍아 차○○ 부장, 에스엠 서○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
18	2018. 7. 23.	수출팀장회의	ECRS 점검	고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 팀장, 동진 민○○ 팀장, 범주 박○○ 부장, 장금 임○○ 팀장, 천경 이○○ 이사, 팬오션 윤○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 홍아 차○○ 부장, 에스엠 서○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
19	2018. 7. 24.	수출팀장회의	ECRS 점검	고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 팀장, 동영 권○○ 부장, 동진 민○○ 팀장, 범주 박○○ 부장, 장금 임○○ 팀장, 천경 이○○ 이사, 팬오션 윤○○ 부장, 홍아 차○○ 부장, 에스엠 서○○ 부장, 동정협 김○○ 과장

20	2018. 7. 25.	수출팀장회의	ECRS 점검	고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 팀장, 동영 권○○ 부장, 동진 민○○ 팀장, 범주 박○○ 부장, 장금 임○○ 팀장, 천경 이○○ 이사, 팬오션 윤○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 차○○ 부장, 에스엠 서○○ 부장, 동정협 김○○ 과장
21	2018. 7. 30.	대표위원회의	8월 운임인상 계획, ECRS 점검	고려 성○○ 상무, 남성 백○○ 상무, 동영 이○○ 부장, 동진 정○○ 이사, 범주 박○○ 이사, 장금 손○○ 상무 최○○ 상무, 천경 장○○ 상무, 에이치엠엠 이○○ 상무, 흥아 한○○ 이사, 에스엠 신○○ 이사, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
22	2018. 8. 16.	대표위원회의	운임인상 계획, ECRS 대응방안 논의	고려 성○○ 상무, 남성 백○○ 상무, 동영 이○○ 부장, 동진 정○○ 이사, 범주 박○○ 이사, 장금 손○○ 상무, 천경 장○○ 상무, 팬오션 방○○ 상무, 에이치엠엠 이○○ 상무, 흥아 이○○ 부사장 한○○ 이사, 에스엠 신○○ 이사, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
23	2018. 8. 21.	수출팀장회의	운임인상 계획 논의, ECRS 점검	고려 심○○ 부장, 남성 홍○○ 차장, 동진 민○○ 팀장, 범주 박○○ 부장, 장금 임○○ 팀장, 천경 이○○ 이사, 팬오션 윤○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 차○○ 부장, 에스엠 서○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
24	2018. 8. 28.	수출팀장회의	10월 최저운임 합의	고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 부장, 동진 민○○ 팀장, 장금 임○○ 팀장, 천경 이○○ 이사, 팬오션 윤○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 차○○ 부장, 에스엠 서○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
25	2018. 9. 5.	수출팀장회의	운임인상 합의 확인	고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 부장, 동진 민○○ 팀장, 범주 박○○ 부장, 장금 최○○ 상무, 천경 이○○ 이사, 팬오션 윤○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 차○○ 부장, 에스엠 서○○ 부장, 동정협 박○○ 국장

26	2018. 9. 17.	수출팀장회의	운임인상 합의 확인, FAF 도입 논의	고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 부장, 동진 민○○ 팀장, 범주 박○○ 부장, 장금 임○○ 팀장, 천경 이○○ 이사, 팬오션 윤○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 차○○ 부장, 에스엠 홍○○ 차장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
27	2018. 9. 27.	수출팀장회의	운임인상 진행상황 점검, FAF 도입 논의	고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 부장, 동진 민○○ 팀장, 범주 박○○ 부장, 장금 임○○ 팀장, 천경 이○○ 이사, 팬오션 권○○ 차장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 차○○ 부장, 에스엠 서○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
28	2018. 10. 11.	수출팀장회의	FAF 도입 논의	고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 부장, 동진 정○○ 부장, 범주 박○○ 부장 박○○ 부장, 장금 임○○ 팀장, 천경 이○○ 이사, 팬오션 윤○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 차○○ 부장, 에스엠 서○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
29	2018. 10. 17.	수출팀장회의	FAF 도입 합의	고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 부장, 동영 김○○ 부장, 동진 민○○ 팀장, 범주 박○○ 부장, 장금 임○○ 팀장, 천경 이○○ 이사, 팬오션 윤○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 차○○ 부장, 에스엠 서○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
30	2018. 10. 25.	대표위원회의	FAF 도입 합의	고려 성○○ 상무, 남성 백○○ 상무, 동영 황○○ 상무, 동진 정○○ 이사, 범주 박○○ 이사, 장금 손○○ 상무, 천경 장○○ 상무, 팬오션 방○○ 상무, 에이치엠엠 이○○ 상무, 흥아 이○○ 부사장 한○○ 이사, 에스엠 전○○ 팀장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
31	2018. 10. 26.	수출팀장회의	FAF 도입 합의 확인	고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 부장, 동진 유○○ 차장, 범주 박○○ 부장, 장금 임○○ 팀장, 천경 이○○ 이사, 팬오션 권○○ 차장, 흥아 차○○ 부장, 에스엠 서○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장

32	2018. 11. 7.	수출팀장회의	FAF 도입 합의 확인	고려 심○○ 부장, 남성 명○○ 부장, 동진 민○○ 팀장, 범주 박○○ 부장, 장금 임○○ 팀장, 천경 이○○ 이사, 팬오션 윤○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 차○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
33	2018. 11. 8.	대표위원회의	FAF 도입 합의 확인	고려 성○○ 상무, 남성 명○○ 팀장, 동진 정○○ 이사, 범주 박○○ 이사, 장금 최○○ 상무, 천경 장○○ 상무, 에이치엠엠 이○○ 상무, 흥아 이○○ 부사장 한○○ 이사, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
34	2018. 11. 20.	수출팀장회의	FAF 도입 합의 확인	고려 심○○ 부장, 남성 홍○○ 차장, 동영 김○○ 부장, 동진 민○○ 팀장, 범주 박○○ 부장, 장금 임○○ 팀장, 천경 이○○ 이사, 팬오션 권○○ 차장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 차○○ 부장, 에스엠 서○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
35	2018. 11. 29.	대표위원회의	FAF 도입 합의 확인 및 점검	고려 성○○ 상무, 남성 명○○ 팀장, 동영 황○○ 상무, 동진 정○○ 팀장, 범주 박○○ 이사, 장금 최○○ 상무, 천경 장○○ 상무, 흥아 이○○ 부사장 한○○ 이사, 에스엠 신○○ 이사, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
36	2018. 12. 4.	수출팀장회의	FAF 도입 합의 확인 및 점검	고려 심○○ 부장, 남성 홍○○ 팀장, 동진 민○○ 팀장, 범주 박○○ 부장, 장금 임○○ 팀장, 천경 이○○ 이사, 팬오션 윤○○ 부장, 에이치엠엠 김○○ 부장, 흥아 차○○ 부장, 에스엠 서○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장

<표 16-3> 2018년 기간 중 합의 개요(수입 항로)

연번	합의명	관련 회의	합의내용	합의 참가사
1	1월 최저운임 합의	① 2018. 1. 5. ~ ⑥ 2018. 2. 23. 회합	남중국발 항로 일반 화물 및 남중국·태국·베트남발 항로 특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 동영, 동진, 에스엠, 에이치엠엠, 범주, 장금, 천경, 팬오션, 흥아, 동정협
2	1월 ECRS 도입 합의	① 2018. 1. 5. ~ ⑧ 2018. 3. 21. 회합	홍콩·남중국·대만·필리핀·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남발 항로 일반 화물에 대한 ECRS 도입	고려, 남성, 동영, 동진, 에스엠, 에이치엠엠, 범주, 장금, 천경, 팬오션, 흥아, 동정협
3	3월 최저운임 합의	⑦ 2018. 3. 7. ~ ⑨ 2018. 4. 4. 회합	남중국·베트남발 항로 특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 동영, 동진, 에스엠, 에이치엠엠, 범주, 장금, 천경, 팬오션, 흥아, 동정협
4	4월 최저운임 합의	⑩ 2018. 4. 11. ~ ⑪ 2018. 4. 24. 회합	태국발 항로 일반 화물 및 태국·베트남발 특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 동영, 동진, 에스엠, 에이치엠엠, 범주, 장금, 천경, 팬오션, 흥아, 동정협
5	5월 최저운임 합의	⑫ 2018. 5. 16. ~ ㉗ 2018. 9. 19. 회합	태국발 특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 동영, 동진, 에스엠, 에이치엠엠, 범주, 장금, 천경, 팬오션, 흥아, 동정협
6	6월 ECRS 인상 합의	⑭ 2018. 5. 24. ~ ㉕ 2018. 8. 29. 회합	홍콩·남중국·대만·필리핀·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남발 항로 일반 화물에 대한 ECRS 인상	고려, 남성, 동영, 동진, 에스엠, 에이치엠엠, 범주, 장금, 천경, 팬오션, 흥아, 동정협
7	10월,11월 최저운임 합의	㉘ 2018. 10. 10. ~ ㉝ 2018. 11. 21. 회합	남중국·태국발 항로 일반 화물 및 태국발 특별 화물에 대한 최저운임 시행	고려, 남성, 동영, 동진, 에스엠, 에이치엠엠, 범주, 장금, 천경, 팬오션, 흥아, 동정협
8	11월 FAF 도입 합의	㉚ 2018. 10. 29. ~ ㉞ 2018. 11. 29. 회합	홍콩·남중국·대만·필리핀·태국·싱가포르·말레이시아·인도네시아·베트남발 항로 일반 화물에 대한 FAF 도입	고려, 남성, 동영, 동진, 에스엠, 에이치엠엠, 범주, 장금, 천경, 팬오션, 흥아, 동정협

<표 16-4> 2018년 기간 중 카르텔 회의 개요(수입 항로)

연번	개최일시	회의명	의사교환 및 합의내용	회의 참석자
1	2018. 1. 5.	대표위원회의	운임인상 계획 논의, ECRS 도입 논의	고려 정○○ 상무, 남성 백○○ 상무, 동진 정○○ 이사, 범주 박○○ 이사, 장금 손○○ 이사, 천경 이○○ 이사, 팬오션 방○○ 상무, 에이치엠엠 이○○ 팀장 조○○ 부장, 흥아 이○○ 부사장 한○○ 이사, 에스엠 신○○ 이사 전○○ 팀장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
2	2018. 1. 10.	수입팀장회의	1월 최저운임 합의	고려 안○○ 부장, 남성 심○○ 부장, 동진 홍○○ 팀장, 범주 박○○ 팀장, 장금 고○○ 부장 신○○ 팀장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 김○○ 차장, 에이치엠엠 박○○ 부장, 흥아 오○○ 부장, 에스엠 박○○ 차장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
3	2018. 1. 22.	수입팀장회의	운임인상 진행상황 점검, ECRS 도입 합의	고려 안○○ 부장, 남성 심○○ 부장 배○○ 대리, 동진 홍○○ 팀장 박○○ 차장, 범주 박○○ 팀장, 장금 고○○ 부장 신○○ 팀장, 팬오션 김○○ 차장, 에이치엠엠 박○○ 부장, 흥아 오○○ 부장, 에스엠 이○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
4	2018. 1. 30.	수입팀장회의	3월 최저운임 합의, ECRS 도입 합의 확인	고려 안○○ 부장, 남성 심○○ 부장, 동진 박○○ 차장, 범주 박○○ 팀장, 장금 고○○ 부장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 김○○ 차장, 에이치엠엠 강○○ 부장, 흥아 오○○ 부장, 에스엠 이○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
5	2018. 2. 8.	총회	운임인상 진행상황 점검	고려 정○○ 상무, 남성 오○○ 부본부장, 동진 정○○ 이사, 범주 박○○ 이사, 장금 손○○ 이사, 천경 장○○ 상무, 에이치엠엠 이○○ 팀장, 흥아 이○○ 부사장 한○○ 이사, 에스엠 신○○ 이사

6	2018. 2. 23.	수입팀장회의	최저운임 및 ECRS 점검	고려 안○○ 부장, 남성 배○○ 대리, 동진 박○○ 팀장, 범주 박○○ 팀장, 장금 신○○ 팀장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 김○○ 차장, 에이치엠엠 강○○ 부장, 흥아 오○○ 부장, 에스엠 박○○ 차장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
7	2018. 3. 7.	수입팀장회의	최저운임 및 ECRS 점검, 일부항로 최저운임 합의	고려 안○○ 부장, 남성 심○○ 부장, 동진 박○○ 팀장, 범주 박○○ 팀장, 장금 신○○ 팀장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 김○○ 차장, 에이치엠엠 박○○ 부장, 흥아 오○○ 부장, 에스엠 이○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
8	2018. 3. 21.	수입팀장회의	일부항로 최저운임 합의, ECRS 도입 항로 확대	고려 안○○ 부장, 남성 심○○ 부장, 동진 박○○ 팀장, 범주 박○○ 팀장, 장금 신○○ 팀장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 김○○ 차장, 흥아 오○○ 부장, 에스엠 이○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
9	2018. 4. 4.	수입팀장회의	운임인상 진행상황 점검, ECRS 점검	고려 안○○ 부장, 남성 심○○ 부장, 동진 박○○ 팀장, 범주 박○○ 부장, 장금 신○○ 팀장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 김○○ 차장, 에이치엠엠 박○○ 부장, 흥아 오○○ 부장, 에스엠 박○○ 차장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
10	2018. 4. 11.	수입팀장회의	일부항로 최저운임 합의, ECRS 점검	고려 안○○ 부장, 남성 심○○ 부장, 동진 박○○ 팀장, 범주 박○○ 부장, 장금 신○○ 팀장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 김○○ 차장, 에이치엠엠 박○○ 부장, 흥아 오○○ 부장, 에스엠 이○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
11	2018. 4. 24.	수입팀장회의	일부항로 최저운임 합의	고려 안○○ 부장, 남성 심○○ 부장, 동진 박○○ 팀장, 범주 박○○ 부장, 장금 신○○ 팀장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 김○○ 차장, 에이치엠엠 박○○ 부장, 흥아 오○○ 부장, 에스엠 이○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장

12	2018. 5. 16.	수입팀장회의	일부항로 최저운임 합의, THC 인상 논의	고려 안○○ 부장, 남성 심○○ 부장, 동진 박○○ 팀장, 범주 박○○ 부장, 장금 신○○ 팀장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 이○○ 부장, 에이치엠엠 박○○ 부장, 흥아 오○○ 부장, 에스엠 이○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
13	2018. 5. 17.	대표위원회의	THC 인상 합의	고려, 남성, 동진, 동영, 장금, 천경, 팬오션, 흥아
14	2018. 5. 24.	수입팀장회의	운임인상 진행상황 점검, THC 인상 확인, ECRS 인상 논의	고려 안○○ 부장, 남성 심○○ 부장, 동진 박○○ 팀장, 범주 박○○ 부장, 장금 신○○ 팀장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 김○○ 차장, 에이치엠엠 박○○ 부장, 흥아 오○○ 부장, 에스엠 박○○ 차장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
15	2018. 6. 4.	수입팀장회의	운임인상 진행상황 점검, THC 인상 확인, ECRS 인상 논의	고려 안○○ 부장, 남성 심○○ 부장, 동진 박○○ 팀장, 범주 박○○ 부장, 장금 신○○ 팀장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 김○○ 차장, 에이치엠엠 박○○ 부장, 흥아 오○○ 부장, 에스엠 이○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
16	2018. 6. 20.	수입팀장회의	일부항로 최저운임 합의, ECRS 인상 합의	고려 안○○ 부장, 남성 심○○ 부장 배○○ 과장, 동진 민○○ 팀장 박○○ 차장, 범주 박○○ 부장, 장금 신○○ 팀장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 이○○ 부장, 에이치엠엠 박○○ 부장, 흥아 오○○ 부장, 에스엠 이○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
17	2018. 6. 26.	대표위원회의	ECRS 인상 합의 확인	고려, 남성, 동진, 에이치엠엠 등
18	2018. 7. 4.	수입팀장회의	운임인상 진행상황, ECRS 및 THC 점검	고려 안○○ 부장, 남성 배○○ 팀장, 범주 박○○ 부장, 장금 신○○ 팀장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 김○○ 차장, 에이치엠엠 박○○ 부장, 흥아 오○○ 부장, 에스엠 박○○ 차장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장

19	2018. 7. 12.	대표위원회의	운임인상 및 ECRS 점검	고려 성○○ 상무, 남성 오○○ 본부장, 동진 정○○ 이사, 범주 박○○ 이사, 장금 손○○ 상무, 천경 장○○ 상무, 팬오션 윤○○ 팀장, 에이치엠엠 이○○ 팀장, 흥아 이○○ 부사장 한○○ 이사, 에스엠 전○○ 팀장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
20	2018. 7. 18.	수입팀장회의	최저운임, ECRS 점검	고려 안○○ 부장, 남성 배○○ 과장, 동진 민○○ 팀장, 범주 박○○ 부장, 장금 신○○ 팀장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 김○○ 차장, 에이치엠엠 박○○ 부장, 흥아 오○○ 부장, 에스엠 이○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
21	2018. 7. 30.	대표위원회의	8월 운임인상 계획, ECRS 점검	고려 성○○ 상무, 남성 백○○ 상무, 동영 이○○ 부장, 동진 정○○ 이사, 범주 박○○ 이사, 장금 손○○ 상무 최○○ 상무, 천경 장○○ 상무, 에이치엠엠 이○○ 상무, 흥아 한○○ 이사, 에스엠 신○○ 이사, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
22	2018. 8. 1.	수입팀장회의	최저운임, ECRS 점검	고려 안○○ 부장, 남성 배○○ 과장, 동진 민○○ 팀장, 범주 박○○ 부장, 장금 신○○ 팀장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 김○○ 차장, 에이치엠엠 박○○ 부장, 흥아 오○○ 차장, 에스엠 박○○ 차장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
23	2018. 8. 13.	수입팀장회의	일부항로 최저운임 합의, ECRS 점검	고려 안○○ 부장, 남성 배○○ 과장, 동진 민○○ 팀장, 범주 박○○ 부장, 장금 신○○ 팀장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 김○○ 차장, 에이치엠엠 강○○ 부장, 흥아 오○○ 부장, 에스엠 박○○ 차장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장

24	2018. 8. 16.	대표위원회의	ECRS 점검	고려 성○○ 상무, 남성 백○○ 상무, 동영 이○○ 부장, 동진 정○○ 이사, 범주 박○○ 이사, 장금 손○○ 상무, 천경 장○○ 상무, 팬오션 방○○ 상무, 에이치엠엠 이○○ 상무, 흥아 이○○ 부사장 한○○ 이사, 에스엠 신○○ 이사, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
25	2018. 8. 29.	수입팀장회의	최저운임, ECRS 점검	고려 안○○ 부장, 남성 배○○ 과장, 동진 민○○ 팀장, 범주 박○○ 부장, 장금 고○○ 부장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 김○○ 차장, 에이치엠엠 박○○ 부장, 흥아 오○○ 부장, 에스엠 이○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
26	2018. 9. 11.	수입팀장회의	운임인상 진행상황 점검	고려 안○○ 부장, 남성 배○○ 과장, 동진 민○○ 팀장, 범주 박○○ 부장, 장금 신○○ 팀장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 김○○ 차장, 에이치엠엠 박○○ 부장, 흥아 오○○ 부장, 에스엠 박○○ 차장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
27	2018. 9. 19.	수입팀장회의	운임인상 진행상황 점검	고려 안○○ 부장, 남성 배○○ 과장, 동진 민○○ 팀장, 범주 박○○ 부장, 장금 고○○ 부장 신○○ 팀장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 김○○ 차장, 에이치엠엠 박○○ 부장, 흥아 오○○ 부장, 에스엠 이○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
28	2018. 10. 10.	수입팀장회의	운임인상 진행상황 점검	고려 안○○ 부장, 남성 배○○ 과장, 동영 박○○ 부장, 동진 민○○ 팀장, 범주 박○○ 부장 박○○ 부장, 장금 고○○ 부장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 김○○ 차장, 에이치엠엠 박○○ 부장, 흥아 오○○ 부장, 에스엠 이○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장

29	2018. 10. 24.	수입팀장회의	일부항로 최저운임 합의	고려 안○○ 부장, 남성 배○○ 과장, 동영 박○○ 부장, 동진 민○○ 팀장, 범주 박○○ 부장, 장금 고○○ 부장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 김○○ 차장, 에이치엠엠 박○○ 부장, 흥아 오○○ 부장, 에스엠 박○○ 차장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
30	2018. 10. 29.	수입팀장회의	Floating FAF 도입 논의	고려 안○○ 부장, 남성 배○○ 과장, 동영 박○○ 부장, 동진 민○○ 팀장, 범주 박○○ 부장, 장금 고○○ 부장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 김○○ 차장, 에이치엠엠 박○○ 부장, 흥아 오○○ 부장, 에스엠 이○○ 부장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
31	2018. 11. 7.	수입팀장회의	Floating FAF 도입 합의	고려 안○○ 부장, 남성 배○○ 과장, 동영 박○○ 부장, 동진 민○○ 팀장, 범주 박○○ 부장, 장금 고○○ 부장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 김○○ 차장, 에이치엠엠 박○○ 부장, 흥아 오○○ 부장, 에스엠 박○○ 차장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
32	2018. 11. 8.	대표위원회의	Floating FAF 도입 확인	고려 성○○ 상무, 남성 명○○ 팀장, 동진 정○○ 이사, 범주 박○○ 이사, 장금 최○○ 상무, 천경 장○○ 상무, 에이치엠엠 이○○ 상무, 흥아 이○○ 부사장 한○○ 이사, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
33	2018. 11. 21.	수입팀장회의	Floating FAF 도입 확인, 운임인상 진행상황 점검	고려 안○○ 부장, 남성 배○○ 과장, 동진 민○○ 팀장, 범주 박○○ 부장, 장금 고○○ 부장, 천경 오○○ 부장, 팬오션 김○○ 차장, 흥아 오○○ 부장, 에스엠 박○○ 차장, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장
34	2018. 11. 29.	대표위원회의	Floating FAF 점검	고려 성○○ 상무, 남성 명○○ 팀장, 동영 황○○ 상무, 동진 정○○ 팀장, 범주 박○○ 이사, 장금 최○○ 상무, 천경 장○○ 상무, 흥아 이○○ 부사장 한○○ 이사, 에스엠 신○○ 이사, 동정협 박○○ 국장 김○○ 과장