
해운산업과 경쟁법

2023. 5. 17.

법무법인(유) 율촌

명예대표변호사 윤세리

파트너 변호사 김규현

목 차

I. 공정거래법과 해운산업

II. 해운산업의 공정거래법 분야별 이슈

1. 기업결합

2. 부당한 공동행위

3. 시장지배적지위 남용행위

I. 공정거래법과 해운산업

공정거래법 적용면제 여부

한국	<ul style="list-style-type: none">공정거래법에 해운산업에 대한 공정거래법의 적용배제에 관한 명문 규정이 없음(원래는 법 제47조 제1항에 특정사업에 대한 특별법이 있는 경우에는 적용배제 규정이 있었음 → 1987. 4. 1. 개정법으로 폐지)공정위는 공정거래법 제58조의 정당한 행위에 해당할 경우에만 예외적으로 공정거래법 적용 배제가 가능하다는 입장(공정거래위원회 2022. 4. 11. 의결 제2022-90호)
일본	<ul style="list-style-type: none">(해상운송법) 해운산업에 대하여 경쟁법의 적용을 배제하는 명문 규정 있음 (일본 해운법 제28조 제4호) → 협정 신고, 운임률표 공시의무화, 불공정거래방법의 사용금지 要
미국	<ul style="list-style-type: none">(외항해운개혁법) 동맹 등 선사간 협정에 대하여 독점금지법 적용면제를 인정 (46 U.S. Code § 40307) → 보고/감시/처벌규정 등이 엄격연방해사위원회(FMC)가 해운산업의 경쟁법 이슈에 대한 관할권 보유

공정거래법 적용면제 여부

공정거래법 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 자는 다른 외항화물운송사업자와 **운임·선박배치, 화물의 적재, 그 밖의 운송조건에 관한 계약이나 공동행위**(외항 부정기 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.

- 공정위는 사업자들의 공동행위가 **법률(해운법)에 따른 정당한 행위에 해당할 경우** 공정거래법 제58조에 따라 그 공동행위에 대해서는 공정거래법을 적용하지 않는다는 입장
- 다만 선사들의 공동행위가 해운법에 따른 정당한 행위가 되기 위해서는 다음 요건을 갖추어야
①사전에 화주단체와 서면으로 협의, ②공동행위의 내용을 해수부 장관에게 신고,
③공동행위로부터의 탈퇴를 제한하지 않을 것

공정거래법 적용면제 여부

공정거래위원회 2022. 4. 11. 의결 제2022-90호 (“동남아노선 정기선 담합사건”)

- 한-동남아 노선을 운항하는 23개 선사는 2003년~2018년 기간 동안 한-동남아 항로 컨테이너 화물 운송 운임에 대하여 합의하고 이를 실행함.
 - IADA 차원에서 한-동남아 노선에 대해 운임회복(Rate Restoration, RR)을 합의하면, 동남아정기선사협의회에서 이를 한국화주협회에 통보하고 해수부 장관에게 신고.
 - RR 신고 외에 최저운임(Agreed Minimum Rate, AMR) 및 기타 부대운임에 대해서도 120여 차례 합의하였으나 이에 대해서는 별도 통보 및 신고하지 않음.

- 공정위: RR 합의에 관한 화주단체 서면 협의 및 해수부 장관 신고가 이루어진 점은 인정함. (부당한 공동행위의 합의 내역에 RR 합의는 제외함)
 - 그러나 AMR 및 기타 부대운임에 대한 120여 차례의 합의는 RR 합의에 포섭되지 않으며, 별도의 서면 통보 및 신고의 대상이라고 판단 → 시정명령 및 과징금 부과
- 피심인(선사들): AMR 및 기타 부대운임에 대한 120여 차례의 합의는 RR 합의에 따른 운임회복을 실행하기 위한 후속 합의에 불과하여 이를 별도로 서면 통보 및 신고할 필요가 없다고 주장함
- 해수부: 선사들과 동일한 취지로 유권해석.

해운산업의 경쟁법 문제 규제관할권

- 미국

- ✓ 연방해사위원회(FMC): 해운사의 공동행위에 전속적 관할권 있음. (46 U.S. Code § 40103)

- EU

- ✓ 별도의 해운산업에 특화된 경쟁법 집행기구가 없음
 - 유럽위원회(European Commission)가 해운산업의 경쟁법 이슈도 관할.

- 한국

- ✓ 해운사의 공동행위에 대한 별도의 전문 규제기관 없음
 - 공정거래위원회가 경쟁법 집행
- ✓ 해운산업의 기본법인 해운법에도 해운산업에서의 경쟁법 이슈(특히 공동행위)에 대한 별도의 전문 규제기관에 대한 규정이 없음.

II. 해운산업의 공정거래법 분야별 이슈 : ① 기업결합

해운산업 기업결합 사례

1 'P3 네트워크' 설립 관련 기업결합 사건

2 머스크의 함부르크 주식 취득 사건

1. 'P3 네트워크' 설립 관련 기업결합 사건

(1) 사건의 개요

- 2013. 6. 상위 3개 국제해상운송사업자인 머스크라인 (덴마크), MSC (스위스), CMA CGM (프랑스)는 'P3 네트워크'라는 합작법인의 설립계획을 발표
 - ✓ **P3 네트워크** : 아시아-유럽, 대서양, 태평양 노선에 3개 회사가 공동으로 노선을 운행하기 위하여 설립할 예정이었던 합작법인
- P3 네트워크는 경쟁사업자 간의 공동사업을 위한 합작법인의 설립이었기 때문에 경쟁당국의 기업결합 승인 要
 - ✓ 태평양, 대서양, 유럽 항로가 포함됨 → 한국, 중국, 미국, EU 등 주요 국가에 신고 하여 심사 받음
- 미국은 2014. 3., 유럽연합(EU)은 2014. 6월 초 P3 네트워크 기업결합을 승인

1. 'P3 네트워크' 설립 관련 기업결합 사건

한국 및 주요국가 심사 경위

- 2013. 12. ○ 중국 상무부 : 심사개시
- 2013. 10. ○ 미국 연방 해사위원회 : 신고
- 2014. 2. ○ 한국 : 기업결합 신고
- 2014. 3. ○ 미국 연방 해사위원회 : 승인
- 2014. 6. ○ EU 집행위원회 : 승인 (기업결합 신고대상은 아니었으나 담합여부를 직권으로 심사함)
- 2014. 6. 17. ○ **중국 상무부 : 금지 결정**

머스크 등이 P3 Network 출범을 중지한다는 공식 입장 표명
→ 한국 기업결합신고 심사 중단

1. 'P3 네트워크' 설립 관련 기업결합 사건

(2) 중국 상무부: 금지결정

- P3 네트워크가 (i) 경쟁제한효과를 명백하게 상쇄할 경쟁촉진효과의 입증과 (ii) 공공의 이익을 위한 것이라는 점에 대한 입증에 모두 실패하였음 → 금지결정

관련시장 획정

관련 상품시장

국제 컨테이너 해상운송 서비스

관련 지역시장

① 아시아-유럽 루트, ② 태평양 루트, ③ 대서양 루트

- 중국 상무부는 주로 아시아-유럽 루트에서의 경쟁제한효과를 심사함
- (i) 대서양 루트: P3 네트워크 구성으로 인하여 영향을 받는 중국 항구가 없고,
 - (ii) 태평양 루트: 동 루트에서 운행하는 경쟁사업자가 다수라는 점 등 고려

1. 'P3 네트워크' 설립 관련 기업결합 사건

(2) 중국 상무부 결정 사항

경쟁제한성 판단

- 해상운송사업은 자본 집약적이고 사업 위험이 상당하다는 특징
 - 선박 공동 사용 협력 사업이 매우 일반적임
 - ✓ 그러나 **P3 네트워크**는 그러한 정도의 협력 사업 수준이 아니라 **매우 견고한 결합체**
 - 단지 기술적인 경영 관련 부분만이 독립적인 영역으로 남아 있을 뿐이어서 실제 공동 운영되는 결합체라고 볼 수 밖에 없음
- 아시아-유럽 루트에서 **P3 네트워크는 세 사업자에게 시장점유율 46.7%의 상당한 시장지배력을 가져올 가능성이 있음**
- P3 네트워크로 **시장의 집중도**(특정 업체의 시장점유율 정도) 또한 상당한 수준으로 증가됨
 - ✓ P3 네트워크 이전에는 대략 890이었던 HHI 지수가 P3 네트워크 이후에는 2240에 이르러 그 증가분이 1350에 이름
- P3 네트워크는 진입장벽을 높임
- P3 네트워크는 **당사자들에게 시장지배력을 부여 → 다른 경쟁사업자들의 발전을 제약하는 결과를 초래**

2. 머스크의 함부르크 주식 취득 사건

(1) 사건의 개요

- 머스크(덴마크)는 2016. 10. 28. 함부르크(독일)의 지분 100%를 취득하기로 하는 내용의 계약을 체결
 - 2017. 4. 24. 공정위에 기업결합 신고
 - ✓ 머스크 : 전세계 컨테이너 정기선 운송업 시장에서의 선복량 보유 1위
 - ✓ 함부르크 : 전세계 컨테이너 정기선 운송업 시장에서의 선복량 보유 7위

2. 머스크의 함부르크 주식 취득 사건

- (2) 공정위 심결 (공정위 2017. 11. 28.자 의결 제2017-358호)

- 동 기업결합의 경쟁제한성 판단을 위해

- ① 개별 사업자 단위에 기반한 분석과

- ② 컨소시엄 단위 시장점유율에 기반한 분석을 실시

→ **컨소시엄 간 및 컨소시엄 내 구성사업자 간의 경쟁제한가능성을 분석함**

- ✓ **컨소시엄** : 특정 항로에서 컨테이너 정기선 운송업자들 공동으로 기술적/운영적/상업적 합의를 통해 사업 상 합리화를 추구하기 위한 목적으로 체결한 계약
- ✓ 공정위는 다음과 같은 이유로 **컨소시엄 단위 시장 점유율도 함께 고려함**
- ✓ (i) 컨테이너 정기선 운송업자들은 컨소시엄을 통해 더 큰 영향력을 발휘
- ✓ (ii) 이 사건 기업결합으로 당사회사뿐만 아니라 기존 컨소시엄 구성원들과도 연계가 되어 시장지배력 강화
- ✓ (iii) 컨소시엄의 선박공유로 인한 협조효과 가능성 등

2. 머스크의 함부르크 주식 취득 사건

(2) 공정위 심결 (공정위 2017. 11. 28.자 의결 제2017-358호)

- 공정위는 기업결합 후의 시장 집중도, 단독효과 및 협조효과 등을 종합적으로 고려할 때 이 건 기업결합 신고는 컨테이너 정기선 운송업 시장의 극동아시아-중미·카리브해 항로 및 극동아시아-남미 서해안 항로에서의 경쟁을 실질적으로 제한할 우려가 있다고 판단, 다음과 같은 시정조치를 부과함

주요 시정조치 내용

- 함부르크: 극동아시아-중미·카리브해 항로의 컨소시엄에서 탈퇴하고, 극동아시아-남미 서해안 항로의 컨소시엄과의 계약기간 연장 금지
- 컨소시엄 탈퇴일 및 계약기간 만료일로부터 5년간 기존 컨소시엄 구성원들이 참여하고 있는 어떠한 컨소시엄에도 가입 금지
- 컨소시엄 내 구성원의 운임 등 민감한 정보를 수취한 경우, 머스크와 함부르크 상호간 뿐만 아니라 다른 구성원에게도 제공 또는 공개 금지
- 컨소시엄 탈퇴일 및 계약기간 만료일로부터 3년이 경과되기 1개월 전까지 동 시정조치의 조기 종료를 요청하는 경우 관련자료 제출 및 사전 협의 의무 부과

2. 머스크의 함부르크 주식 취득 사건

(2) 공정위 심결 (공정위 2017. 11. 28.자 의결 제2017-358호)

관련 시장 확정

관련 상품시장

컨테이너 정기선 운송업 시장

관련 지역시장

머스크와 함부르크의 컨테이너 정기선 운송업 활동이 중첩되는 항로들 중 국내 항구와의 연관성을 고려, 총 10개 항로로 확정 :

- ① 극동아시아-중미·카리브해 항로, ② 극동아시아-남미 서해안 항로,
- ③ 극동아시아-남미 동해안 항로, ④ 극동아시아-북미 항로,
- ⑤ 극동아시아-지중해 항로, ⑥ 극동아시아-북유럽 항로,
- ⑦ 극동아시아-인도 아대륙 항로, ⑧ 극동아시아-중동 항로,
- ⑨ 극동아시아-오세아니아 항로, ⑩ 극동아시아-남아프리카 항로

2. 머스크의 함부르크 주식 취득 사건

(2) 공정위 판단 (공정위 2017. 11. 28.자 의결 제2017-358호)

경쟁제한성 판단 : ① 극동아시아-중미·카리브해 항로, ② 극동아시아-남미 서해안 항로



시장 집중도

- 이 건 기업결합 후 운송량 기준으로 결합당사회사(머스크와 함부르크)는 극동아시아-중미·카리브해항로, 극동아시아- 남미 서해안 항로에서 강력한 시장지배적 지위를 확보하게 됨
 - 극동아시아-중미·카리브해항로: 개별 사업자 단위 33.3%(1위), 컨소시엄 단위 54.1%
 - 극동아시아- 남미 서해안 항로: 개별 사업자 단위 37.6%(1위), 컨소시엄 단위 65.9%



단독 효과

- 이 건 기업결합으로 단독의 운임 인상 등의 경쟁제한 행위가능성이 높아짐
 - 함부르크가 속한 컨소시엄 구성원들과 머스크간 연계가 형성됨에 따라 머스크의 유력한 경쟁사업자들이 소멸되는 효과 발생
 - 결합당사회사의 컨소시엄을 통한 운임인상 등 경쟁제한행위에 대한 관련시장의 유효한 경쟁압력이 존재하지 않게 됨

2. 머스크의 함부르크 주식 취득 사건

(2) 공정위 판단 (공정위 2017. 11. 28.자 의결 제2017-358호)

경쟁제한성 판단 : ① 극동아시아-중미·카리브해 항로, ② 극동아시아-남미 서해안 항로

✓ 협조 효과

- 이 건 기업결합으로 인해 협조효과 발생 가능성이 높아짐

- 결합당사회사의 컨소시엄은 구성원 간 합의로 선복량 배분, 운항 일정, 기항지 등을 결정하므로 경쟁사업자들 간의 협조가 매우 쉬워짐
- 컨소시엄이 구성사업자간 정보교환의 통로가 되어 경쟁적으로 민감한 정보들까지 교환할 가능성이 있음
- 경쟁사업자 간의 협조를 기반으로 하는 컨소시엄의 특성상 합의 준수 여부에 대한 감시 및 위반자에 대한 제재도 쉬워짐

II. 공정거래법 각 분야별 해운산업 이슈 : ② 부당한 공동행위

해운산업 부당 공동행위 사례

1 한국 - 동남아, 중국, 일본 항로 컨테이너 정기선사 담합 사건

2 자동차 해상운송 사업자간 담합 사건

3 EU의 컨테이너 정기선사 조사 관련 사건(“price signaling”)

4 울릉도/독도 여객운송사업자 담합 사건

1. 한국 – 동남아, 일본, 중국 항로 컨테이너 정기선사 담합 사건

(1) 사건의 개요

- **[한-동남아 항로]** 23개 국내외 선사들은 2003년 12월~2018년 12월 기간 동안 한-동남아 항로에서 총 120차례 컨테이너 해상 화물운송 서비스 운임에 대해 합의하고 이를 실행함.
- **[한-일 항로]** 14개 국내외 선사들은 2003년 2월~2019년 5월 기간 동안 한-일 항로에서 총 94차례 컨테이너 해상 화물운송 서비스 운임에 대해 합의하고 이를 실행함.
- **[한-중 항로]** 27개 국내외 선사들은 2002년 1월~2018년 12월 기간 동안 한-중 항로에서 총 73차례 컨테이너 해상 화물운송 서비스 운임에 대해 합의하고 이를 실행함

1. 한국 – 동남아, 일본, 중국 항로 컨테이너 정기선사 담합 사건

(2) 공정위 심결: 한국 – 동남아 항로

- 공정위는 피심인들의 공동행위는 구 공정거래법 제19조 제1항 제1호(가격담합) 및 제26조 제1항 제1호(사업자단체금지행위)에 해당한다고 보아 시정명령 및 과징금 부과

의결의 주요 내용

한국 – 동남아 항로(공정위 2022. 4. 11. 자 의결 제2022-90호)

- 한국발 동남아착 및 동남아발 한국착 컨테이너 해상화물운송 서비스 시장에서 운임 등을 결정·유지·변경하는 내용의 협약을 하면서,
 - 해운법 제29조에 따른 신고 또는 변경신고를 하지 않거나
 - 신고 또는 변경신고 된 협약과 다른 내용의 협약을 함으로써공동으로 부당하게 경쟁을 제한하는 행위를 금지
- 23개 선사들에 대해 총 962억원의 과징금을 부과하고, 동정협에는 1억6,500만원의 과징금을 부과

1. 한국 – 동남아, 일본, 중국 항로 컨테이너 정기선사 담합 사건

(2) 공정위 심결: 한국 – 일본 항로

- 공정위는 피심인들의 공동행위는 구 공정거래법 제19조 제1항 제1호(가격담합) 및 제26조 제1항 제1호(사업자단체금지행위)에 해당한다고 보아 시정명령 및 과징금 부과

의결의 주요 내용

한국 – 일본 항로(공정위 2022. 8. 8. 자 의결 제2022-204호)

- 한국발 일본착 및 일본발 한국착 컨테이너 해상화물운송 서비스 시장에서 운임 등을 결정·유지·변경하는 내용의 협약을 하면서,
 - 해운법 제29조에 따른 신고 또는 변경신고를 하지 않거나
 - 신고 또는 변경신고 된 협약과 다른 내용의 협약을 함으로써공동으로 부당하게 경쟁을 제한하는 행위를 금지
- 14개 선사들에 대해 총 801억원의 과징금을 부과하고, 한근협에는 2억4,400만원의 과징금을 부과

1. 한국 – 동남아, 일본, 중국 항로 컨테이너 정기선사 담합 사건

(2) 공정위 심결: 한국 – 중국 항로

- 공정위는 피심인들의 공동행위는 구 공정거래법 제19조 제1항 제1호(가격담합) 및 제26조 제1항 제1호(사업자단체금지행위)에 해당한다고 보아 시정명령 및 과징금 부과

의결의 주요 내용

한국 – 중국 항로(공정위 2022. 8. 29. 자 의결 제2022-220호)

- 한국발 중국착 및 중국발 한국착 컨테이너 해상화물운송 서비스 시장에서 운임 등을 결정·유지·변경하는 내용의 협약을 하면서,
 - 해운법 제29조에 따른 신고 또는 변경신고를 하지 않거나
 - 신고 또는 변경신고 된 협약과 다른 내용의 협약을 함으로써공동으로 부당하게 경쟁을 제한하는 행위를 금지
- 과징금은 부과하지 않음
 - ✓ 한중 양국정부가 해운협정 등을 통하여 선박투입량 등을 관리하여, 공급량이 공동행위 이전에 이미 결정되어 있어 경쟁제한효과가 크지 않다는 점을 고려

1. 한국 – 동남아, 일본, 중국 항로 컨테이너 정기선사 담합 사건

(3) 쟁점

공정거래법 적용제외 및 해운법 우선적용 여부

- 해운법 제29조는 아래 조건 하에서 외항화물운송사업자가 운임·선박배치, 화물의 적재, 그 밖의 운송조건에 관하여 공동행위를 하는 것을 허용함.
 - 공동행위 참가·탈퇴를 부당하게 제한하지 않을 것
 - 30일 이내에 해수부 장관에게 신고할 것
 - 해수부 장관 신고 전 화주단체와 서로 정보를 충분히 교환하고 협의할 것
- 공정위: 해운법 제29조의 조건을 모두 충족할 경우 구 공정거래법 제58조(현행 공정거래법 제116조)에 따라 공정거래법 적용이 배제될 수 있음
 - 선사들의 공동행위가 해수부 장관 신고 및 화주단체 협의 요건을 준수하지 않았으므로 공정거래법이 적용됨
- 선사들: 해수부장관 신고 및 화주단체 협의 의무는 절차적 의무에 불과하여 해운법상 과태료 부과 대상(신고 누락시)일 뿐이며, 단순한 절차적 의무 위반을 이유로 위법한 공동행위로 볼 수는 없다고 주장함.

1. 한국 - 동남아, 일본, 중국 항로 컨테이너 정기선사 담합 사건

(3) 쟁점

공정거래법 적용면제 및 해운법 우선적용 여부(계속)

- 해운법 제29조는 다른 법령과 달리 명문으로 외항화물운송사업자의 공동행위를 원칙적으로 허용하고 해양수산부 신고 등은 사후절차임: 다른 특별법과의 차이점
 - 참고로 항공사업법의 경우 항공사간 공동행위는 사전에 국토부장관의 인가를 받아야 하며, 국토부는 공정위와 미리 협의하여야 함.

해운법 제29조

- ① 외항화물운송사업자는 [...] 공동행위(이하 “협약”)를 **할 수 있다**. 다만, **협약에 참가하거나 탈퇴하는 것을 부당하게 제한하는 것을 내용으로 하는 협약을 하여서는 아니 된다**.
- ② 외항화물운송사업자가 제1항의 **협약을 한 때**에는 [...] 해양수산부장관에게 **신고하여야 한다**.
- ⑥ 제1항에 따라 **협약을 체결한** 외항화물운송사업자와 대통령령으로 정하는 화주단체는 [...] 제2항에 따른 신고를 하기 전에 [...] **협의를 하여야 한다**.

항공사업법 제15조

- ① 항공운송사업자가 [...] **운임 등 제휴에 관한 협정을 체결하는 경우에는 [...] 국토교통부장관의 인가를 받아야 한다**.
- ④ [...] 제1항에 따라 제휴협정을 인가하거나 변경인가하는 경우에는 **미리 공정거래위원회와 협의**하여야 한다.
- ⑤ 운수협정 또는 제휴협정은 국토교통부장관의 인가 또는 **변경인가를 받아야 그 효력이 발생한다**.

1. 한국 – 동남아, 일본, 중국 항로 컨테이너 정기선사 담합 사건

(3) 쟁점

공정거래법 적용면제 및 해운법 우선적용 여부(계속)

- 쟁점: 해운법 제29조에 따른 절차적 의무사항(해수부 장관 신고, 화주단체와의 협의)이 공동행위의 적법 요건인가, 단순 절차적 의무사항인가 → 향후 소송의 핵심 쟁점.
- 선사들은 해운법 제29조에 따른 절차적 의무사항도 모두 준수하였다는 입장이어서, 신고의 내용과 방법의 적법요건도 향후 소송의 쟁점.
 - 정기선사의 협회는 선사들의 운임회복(Rate Restoration, RR) 합의를 한국화주협회에 통보하고 해수부 장관에게 신고함
 - 선사들은 RR 합의 신고를 한 이상 최저운임(Agreed Minimum Rate, AMR) 및 기타 부대운임에 대한 부속 합의는 별도의 신고 및 협의 대상이 아니라는 입장이나, 공정위는 별도의 합의이므로 모두 신고 및 협의가 필요하다는 입장임.
 - 해수부는 AMR 합의 및 부대운임에 대한 합의는 RR 합의 이행을 위한 후속적 합의에 불과하므로 별도의 신고 및 협의 대상이 아니라는 입장임.

1. 한국 – 동남아, 일본, 중국 항로 컨테이너 정기선사 담합 사건

(3) 쟁점

- 해운업에서의 공동행위에 관한 해운법 제29조등의 규정은 공동행위에 관한 구 공정거래법 제19조(현행법 제40조)의 특별법? → 우선적용?
 - 해운법 제29조 제1항에 의한 공동행위의 적법 여부에 관한 규제권한: 해양수산부
 - 해운법 제29조 위반의 제재: 해양수산부 권한 – 시정조치명령, 공정위 통보, 벌칙
 - 해운법 제29조 제5항: 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.
3. 부당하게 운임이나 요금을 인상하거나 운항 횟수를 줄여 경쟁을 실질적으로 제한하는 경우
- 해운법 제57조의 2: 제29조 제5항에 따른 명령을 위반한 자는 1천만원 이하의 벌금에 처한다.

1. 한국 – 동남아, 일본, 중국 항로 컨테이너 정기선사 담합 사건

(4) 현황

	한-동남아 항로	한-일 항로	한-중 항로
공정위 의결	의결일 2022. 4. 11. <ul style="list-style-type: none"> • 시정명령 • 과징금 총 960억원 	의결일 2022. 8. 8. <ul style="list-style-type: none"> • 시정명령 • 과징금 총 800억원 	의결일 2022. 8. 29. <ul style="list-style-type: none"> • 시정명령 • 과징금은 부과 X
행정소송	서울고등법원 계속중 <ul style="list-style-type: none"> • 2022누55738 등 10개 이상의 다수 소송 진행 중 	서울고등법원 계속중 <ul style="list-style-type: none"> • 2022누59471 등 2개 이상의 소송 진행 중 	서울고등법원 계속중 <ul style="list-style-type: none"> • 2022누62002 등 2개 이상의 소송 진행 중

2. 자동차 해상운송 사업자간 담합 사건

(1) 사건의 개요

- 2002. 8. 26. ~ 2012. 9. 5. 니혼유센 등 다수 국적의 9개 자동차 해상 운송 사업자들은 GM 등 자동차 제조사가 자동차 해상운송사업자 선정을 위한 글로벌 입찰 등에서 **해상 운송 노선 별로 기존의 계약 선사가 낙찰 받을 수 있도록 당해 선사를 존중(Respect)하기로 합의하고 이를 실행함**
 - ✓ **존중(respect)** : 해상운송사업자들이 각자 기존 계약 노선에서 계속 수주할 수 있도록 서로 경쟁하지 말자는 뜻
- 기존 계약선사를 '존중'하는 방법으로
 - ① 각 해상 운송 노선별 기존 계약을 위해 입찰에 참가하지 않거나("No service"),
 - ② 고가의 운임으로 투찰("High ball")하는 방식

2. 자동차 해상운송 사업자간 담합 사건

(2) 공정위 심결 (공정위 2017. 9. 1.자 의결 제2017-293호)

- 공정위는 피심인들의 공동행위는 **공정거래법 제19조 제1항 제4호의 시장분할담합에** 해당한다고 보아 9개 피심인들에 대하여 **시정명령 및 과징금**을 부과하고 **고발**하였음

주요 시정조치 내용

- 대한민국에서 수출되거나 수입되는 완성 자동차 해상운송서비스와 관련된 **거래지역이나 거래상대방을 공동으로 제한**함으로써 관련시장에서 부당하게 경쟁을 제한하는 행위를 금지
- 완성 자동차 해상운송서비스의 가격변동계획/내용, 운송계획 또는 실적, 할인율, 기타 **영업활동에 중요한 영향**을 미치는 **정보 교환 금지**
- 과징금
- 니혼유센 41.5억, 유코카캐리어스 13.9억, 쇼센미쓰이 168.6억, 카와사키키센 128.2억, 발레니어스 빌헬름센 로지스틱스 에이에스 41.2억, 니산센요센 12억, 콤빠니아 수드 아메리카나 데 바쁘레스 에스에이 6.8억, 이스턴 카라이너 2.6억

2. 자동차 해상운송 사업자간 담합 사건

(2) 공정위 심결 (공정위 2017. 9. 1.자 의결 제2017-293호)

합의의 존재 여부

합의 배경	<ul style="list-style-type: none">해상운송서비스 시장은 과거부터 해운동맹, 선박공간 상호활용 등으로 선사들간의 접촉이 빈번함2000년대 이전부터 해운선사들 간에는 기존 계약을 존중하여 각자 기존 해상운송노선에서 계속 운행할 수 있도록 하자는 공감대 형성2002. 8. 26. 해운선사 고위급 모임에서 주요 선사들이 '타사 계약 화물을 존중(respect)하고 침범하지(invade) 않는다'는 기존계약선사 존중원칙에 합의
합의 실행	<ul style="list-style-type: none">구체적인 합의 실행은 해상 운송 노선별 자동차 제조사의 글로벌 입찰이 실시되는 것을 계기로 이루어짐상대방의 기존 계약을 존중 + 자신의 계약에 대해 존중을 요청하는 방식으로 유사한 합의가 동시다발적으로 실행됨

2. 자동차 해상운송 사업자간 담합 사건

(2) 공정위 심결 (공정위 2017. 9. 1.자 의결 제2017-293호)

관련시장의 확정

- **관련상품시장:** 완성자동차 해상운송서비스 시장
- **관련지역시장:**
항로별로 거리나 항만의 인프라, 정치상황 등의 차이로 운임이 달리 설정되고, 각 항로별로 운행하는 선사의 구성에 차이가 있다는 점 등을 고려하여 **7개 항로 시장**으로 구분

경쟁제한성 판단

- 서로 상대방 시장으로의 진입을 자제하기로 합의: 자신의 시장이 아닌 시장에서 입찰을 하지 않거나 고가의 가격으로 응찰하는 등의 방식으로 합의를 실행함으로써 **관련 자동차 해상운송서비스 시장에서의 사업자간 실질적인 경쟁을 제한함**

3. EU의 컨테이너 정기선사 조사 사건

(1) EU의 정기선사 공동행위 규제

- 국제 해운시장에서는 일종의 국제카르텔인 **정기선 해운동맹(Liner Shipping Conference)**의 결성을 용인, 이러한 정기선동맹을 **각국의 독점금지법(Anti-Trust Law) 적용대상에서 제외함**
 - ✓ 규칙적/반복적으로 이루어지는 정기선 서비스의 특수성에서 기인
 - ✓ 정기선사 간의 과당경쟁 방지, 항로 질서유지 및 안정화 목적
- EU는 2008. 10. **해운동맹에 대한 경쟁법의 적용제외 폐지**
 - ✓ 해상운송 서비스 시장에서 경쟁을 촉진함으로써 해상운송 서비스 운임을 인하, 서비스 질을 제고하기 위한 목적
 - ✓ 2008. 10. 18.부터 운임 및 선복량 통제 목적의 해운동맹 행위 금지
 - ✓ 정기선사의 컨소시엄에 대해서는 2010년까지 경쟁법 적용 일괄면제 정책 유지

3. EU의 컨테이너 정기선사 조사 관련 사건

(1) EU의 정기선사 공동행위 규제

- EU의 공동행위 규제에 대하여, 해운동맹을 폐지함으로써 **EU선사들의 국제 정기선 시장 지배력을 강화시켰다**는 비판 有
 - ✓ EU의 중요 정기선사들의 확장적 투자정책이 지속적으로 이루어지는 상황에서, 중소 정기선사들의 공동행위가 제한됨 → 세계 3대 선사 전부를 장악한 EU 정기선사들의 이익 상승
- 머스크, MSC, CMA CGM은 2006-2008년의 3년간 공격적인 영업전략을 추진하여 세계 타 정기선사에 비해 높은 수송실적을 기록

표 2-11 세계 5위 정기선사의 컨테이너 수송실적 추이

구분	2003년	2006년	2008년	2006~2008년 연평균 성장률	소속 국가
Maersk	10,750	12,200	14,000	7.1%	덴마크
MSC	4,410	8,250	10,500	12.8%	스위스
CMA CGM	2,800	2,980	8,879	72.6%	프랑스
CSC	2,834	5,657	6,942	10.8%	중국
Evergreen	4,750	5,700	6,400	6.0%	대만
기타	-	57,885	59,122	1.1%	-
전체	-	92,672	105,843	6.9%	-

자료 : Drewry, *Container Market* | 2009/10, 2009. 10. p. 139

3. EU의 컨테이너 정기선사 조사 관련 사건

(2) EU의 컨테이너 운임 조사 거절

- 2020년 하반기부터 급격히 상승한 미주항로 운임이 유럽 및 동남아항로까지 영향
 - ✓ 해상운임 대표지수인 상하이컨테이너운임지수(SCFI) : 2021. 1. 15. 기준 2885 기록하여, 작년 같은 기간 대비 182% 상승함
- 유럽화주협회(ESC), 유럽 포워드단체(CLECAT) 등:
2021. 1. 23. **EU 집행위원회(EC)에게 컨테이너 운임 급등에 관한 조사 요구**
 - ✓ 결편 증가 및 정시도착률의 하락 등으로 서비스 수준 저하가 현저함
 - ✓ 선사가 계약상 합의된 수준에서 벗어나 고액의 운임을 일방적으로 부과함
 - ✓ 일부 항로에서의 스팟 운임은 TEU당 최대 1만 6000달러로, 비정상적으로 상승함
- EU: **현 시점에서는 조사를 개시할 계획이 없다고 밝힘**
 - ✓ 향후 필요시 미국이나 중국 등 다른 해사 당국과의 협의하여 급등 운임에 대하여 조사할 용의가 있다고 밝힘

4. 울릉도/독도 여객운송사업자 담합 사건

(1) 사건의 개요

- 울릉도/독도 운항 4개 운송사업자들은
- ① 2012. 8. 모임을 통해 각 선사에 소속된 전체 선박의 운항 시간 및 증편, 휴항 여부를 **공동으로 협의하여 결정(운항일정 및 증감편에 대한 합의)**,
- ② 2013. 3. ~ 5.까지 관할 항만청에 **인상된 요금으로 운임 변경 신고**를 하고, 각 회사별로 인상된 요금을 적용하였음(**여객운임 인상합의**)

(2) 공정위 심결 (공정위 2014. 11. 25.자 의결 제2014-259호)

- ① 운항일정 및 증감편에 대한 합의는 **공정거래법 제19조 제1항 제3호의 물량배분담합**,
- ② 여객운임 인상합의는 **공정거래법 제19조 제1항 제1호의 가격담합**에 해당
- 4개 피심인들에 대하여 **시정명령 및 과징금**을 부과하고 **고발**하였음

4. 울릉도/독도 여객운송사업자 담합 사건

(2) 공정위 심결 (공정위 2014. 11. 25.자 의결 제2014-259호)

주요 시정조치 내용

- 울릉도~독도 항로 내항여객운송업을 운영하면서 공동으로 선박의 **운항일정 및 증/감편에 대해 협의/통제**하기로 합의함으로써 울릉도~독도 항로 내항여객운송업 시장에서 부당하게 경쟁을 제한하는 행위를 금지
- 울릉도~독도 항로 내항여객운송업을 운영하면서 공동으로 **여객운임을 인상하기로 합의**함으로써 울릉도~독도 항로 내항여객운송업 시장에서 부당하게 경쟁을 제한하는 행위를 금지
- 과징금 납부 명령
- 대아고속행운 700만원, 제이에이치페리 600만원, 돌핀해운 2,400만원, 울릉해운 1,000만원

4. 울릉도/독도 여객운송사업자 담합 사건

(2) 공정위 심결 (공정위 2014. 11. 25.자 의결 제2014-259호)

합의의 존재 여부

합의 배경

- **내항여객운송사업 시장의 특성 :**
 - ① 선박 이외에 대체 교통수단이 없어 전형적인 독과점 시장의 구조,
 - ② 투입비용 소요 및 엄격한 면허인가 등으로 인하여 신규사업자의 시장진입이 어려움
 - ③ 내항여객운송사업 시장의 수요는 계절적 편차가 큼 → 동절기에 크게 감소, 하절기에 최고 수준

합의 실행

- ① **운항일정 및 증감편에 대한 합의 :** 합의사항을 이행하기 위해 매월 2회 공동의 협의를 거쳐 운항 일정을 결정하기로 한 '**공동 영업 협약서**' 를 작성, 이에 따라 2012년 9월부터 2013년 6월까지 **선박 운항 시간 및 운항횟수를 함께 통제**
- ② **여객운임 인상합의 :** 2013년 3월에서 5월까지 관할 항만청에 기존 요금 대비 **20~30% 인상한 운임 변경 신고**를 하였으며, 2013년 5월부터 같은 해 7월 사이에 각 회사별로 인상된 요금을 적용하였음
→ 이후 4개 선사들 간 담합이 파기되자 각 회사별로 요금을 담합 이전 수준으로 인하함

4. 울릉도/독도 여객운송사업자 담합 사건

(2) 공정위 심결 (공정위 2014. 11. 25.자 의결 제2014-259호)

경쟁제한성 판단

- ① 운항일정 및 증감편에 대한 합의 : 울릉도~독도 노선 내항여객운송업 시장에서 부당하게 경쟁을 제한한 행위로 인정함
 - ✓ 피심인들은 이 사건 울릉도~독도 항로 내항여객운송시장에서 80%에 가까운 시장점유
→ 피심인들이 합의대로 거래량을 통제할 경우 관련시장에서 경쟁 감소
 - ✓ 피심인들 간 거래량과 시장점유율 경쟁이 제한됨으로써 가격경쟁을 회피할 수 있는 상황이 형성, 여객운임이 실제 모두 인상됨으로써 소비자 권익을 침해하는 결과 초래
- ② 여객운임 인상합의 : 울릉도~독도 노선 내항여객운송업 시장에서 부당하게 경쟁을 제한한 행위로 인정함
 - ✓ 피심인들간 경쟁을 회피하여 이윤을 극대화하기 위한 목적 이외에 다른 의도 없음
 - ✓ 여객운임이 실제 모두 인상됨으로써 소비자 권익을 침해하는 결과를 초래

Ⅲ. 공정거래법 각 분야별 해운산업 이슈 :

③ 시장지배적지위 남용행위

1. 시장지배적지위 남용행위

시장지배적지위의 남용금지(공정거래법 제3조의2 제1항)

- ✓ 시장지배적 사업자의 독점행위를 규제하여 자원배분의 효율성과 소비자 후생 저해 방지
- ✓ 시장지배적 사업자는 다음 행위를 하여서는 안됨
 1. 상품의 가격이나 용역의 대가를 부당하게 결정·유지 또는 변경하는 행위
 2. 상품의 판매 또는 용역의 제공을 부당하게 조절하는 행위
 3. 다른 사업자의 사업활동을 부당하게 방해하는 행위
 4. 새로운 경쟁사업자의 참가를 부당하게 방해하는 행위
 5. 부당하게 경쟁사업자를 배제하기 위하여 거래하거나 소비자의 이익을 현저히 저해할 우려가 있는 행위

2. 해운산업 관련 시지남용행위

- 시지남용은 경쟁을 저해하는 중대한 법위반 행위로 일반불공정행위 대비 과징금 등 제재수준이 높음
 - ✓ (시정조치) 가격인하명령, 행위중지명령 및 시정명령 사실 공표, 기타 시정을 위해 필요한 조치
 - ✓ (과징금) 관련 매출액의 100분의 3 내에서 부과
 - ✓ (형벌) 3년 이하의 징역 또는 2억원 이하의 벌금
 - ✓ 공정위는 2017. 1. 퀄컴의 시지남용행위에 대해 1조 311억원의 과징금 부과함
- 아직까지 해운산업과 관련하여 시지남용행위가 구체적으로 문제된 사례는 없음
- 다만 이론적으로는 (i) **특정 노선에서 점유율이 50%를 넘는 사업자**, (ii) **상위 3개 사업자의 점유율이 75% 이상인 노선에서의 1~3위 사업자는 시장지배적 지위가 인정되므로, 남용행위 해당 여부 주의 要**

강사 프로필



명예 대표변호사

윤세리

Tel: +82-2-528-5202 E-mail: sryun@yulchon.com

Education

- 1986 미국 캘리포니아 대학교 헤이스팅스 법학대학원 졸업 (J.D.)
- 1982 미국 하버드 대학교 법학대학원 졸업 (LL.M.)
- 1980 사법연수원 제10기 수료
- 1980 서울대학교 법학대학원 졸업(법학석사)
- 1976 서울대학교 법과대학 졸업

Professional Experience

- 1997~현재 법무법인(유) 율촌 명예 대표변호사
- 2011~현재 대한상사중재원 중재인
- 2019 국민훈장 모란장 수상
- 2019 올해의 아시아 로펌 리더 (Asian Law Firm Leader of the Year), The Asian Lawyer Asia Legal Awards
- 2016 Asialaw Market-leading lawyer (Competition & Antitrust, Corporate/M&A, Tax Section) 선정
- 2015 Asian Legal Business Korea Law Awards Managing Partner of the Year 선정
- 2009 서울경제 발행 "대한민국 전문 변호사", 공정거래 분야 최고 변호사 선정
- 2008 IFLR(International Financial Law Review) 선정 World's Leading M&A Lawyer
- 1989~1997 우방종합법무법인 파트너 변호사
- 1986~1989 미국 베이커앤드맥켄지법률회사 (뉴욕,시카고) 변호사
- 1983~1984 한미합동법률사무소(Lee & Ko) 변호사
- 1980~1982 부산지방검찰청 검사

Representative Deals/Cases

- 2015 MBK Partners의 Homeplus 인수
- 2012 미국 대형 사모펀드 조세소송
- 2012 글로벌자동차 부품회사 카르텔 사건
- 2011 삼성전자 LCD 카르텔 사건

강사 프로필



파트너 변호사

김규현

Tel: +82-2-528-5860 E-mail: khkim@yulchon.com

Education

- 2012 University of Michigan Law School (LL.M)
- 2004 사법연수원 제33기 수료
- 2001 서울대학교 법과대학 졸업(법학사)
- 2001 제43회 사법시험 합격

Professional Experience

- 2007~현재 법무법인(유) 올촌
- 2012~2013 HC Park & Associates PLC (intern)
- 2004~2007 육군 군법무관

Representative Deals/Cases

- 2023 한화그룹의 대우조선해양 인수 건에서 국내외 기업결합신고 대리
- 2022 한-중노선 컨테이너 정기선사 담합사건에서 국내외 26개 피심인 대리
- 2021 한-동남아노선 컨테이너 정기선사 담합사건에서 장금상선 대리
- 2020 주한미군용 유류공급 관련 담합 사건에서 H사 대리
- 2018 델타항공/대한항공 조인트벤처 인가 신청 사건에서 델타항공을 자문(2018)
- 2017 한국전력공사에 대한 전기료 누진제 관련 공정위 조사 건에서 한국전력공사를 대리
- 2016 Marriott-Starwood 기업결합 건에서 Marriott의 기업결합신고 대리
- 2016 Dell-EMC 기업결합 건에서 Dell의 기업결합신고 대리
- 2015 한국전력공사 등의 부당한지원행위 등 사건에서 한국전력공사 및 6개 발전자회사를 대리
- 2014 변액보험 담합사건에서 신한생명을 대리

감사합니다

법무법인(유) 율촌 서울특별시 강남구 테헤란로 521, 파르나스타워 38층(삼성동) Tel: 02-528-5200 Fax: 02-528-5228 E-mail: mail@yulchon.com

베트남 (호치민 사무소)

Unit 03, 4th Floor, MPlaza Saigon, 39 Le Duan St., Ben Nghe Ward, Dist.1, Ho Chi Minh City, Vietnam
Tel: +84 28-3911-0225 Fax: +84-28-3911-0230 E-mail: hcmc@yulchon.com

베트남 (하노이 사무소)

27th floor, East Wing, Lotte Center Hanoi, no. 54 Lieu Giai street, Cong Vi ward, Ba Dinh district, Hanoi.
Tel: +84-24-3837-8200 Fax: +84-24-3837-8230 E-mail: hanoi@yulchon.com

중국 (상해 사무소)

031, 30F, Hang Seng Bank Tower, 1000 Lujiazui Ring Road, Pudong New Area, Shanghai 200120, PRC
Tel: +86-21-6089-3159 E-mail: shanghai@yulchon.com

미얀마 (양곤 사무소)

Unit # 5, Level 4, Uniteam Marine Office Building, 84 Pan Hlaing Street, Sanchaung Township, Yangon, Myanmar
Tel: +95-1-537-088 Fax: +95-1-537-088 E-mail: yangon@yulchon.com

러시아 (모스크바 사무소)

12th Fl. White Gardens Business Center, 7 Ulitsa Lesnaya, Moscow, Russian Federation, 125047
Tel: +7-495-510-5200 Fax: +7-495-510-5228 E-mail: moscow@yulchon.com

인도네시아 (자카르타 사무소)

The Energy, 32nd Floor, SCBD Lot 11A, Jalan Jenderal Sudirman, Kav. 52-53, Jakarta 12190, Indonesia
Tel : +62-21-2978-3888 Fax : +62-21-2978-3800 jakarta@yulchon.com