

定期船 海運同盟의 行動準則에 관한 協約의 研究

閔 星 奎

A Study on the Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences

Min, Seong Kyoo

〈目 次〉	
I. 序 言	4. 荷主와의 관계
II. 海運同盟의 意義와 組織	5. 運賃率
III. 定期船同盟準則協約이 成立하기 까지의 背景	6. 기타의 事項
IV. 同盟準則協約의 主要內容	7. 紛爭解決을 위한 規定과 機構
1. 目的과 原則	8. 政府의 役割
2. 定 義	V. 協約의 發效와 施行上의 問題點
3. 會員相互間의 關係	VI. 結 語
	參考文獻

Abstract

The United Nations Conference of Plenipotentiaries meeting at Geneva under the auspices of the UNCTAD adopted a Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences on 6 April 1974. The Code as adopted and signed by an overwhelming majority of participating States will enter into force six months after the date on which not less than 24 States, the combined liner tonnage of which amounts to at least 25 per cent of world liner tonnage, have become Contracting Parties to it.

The purpose of this article is to make comment on such a contentious major provisions of the Code as admission to Conference membership, Loyalty arrangements, freight rate issues and tariffs and machinery for settlement of disputes. However, a full understanding of the Code is perhaps not possible without knowing a little more of its background. For this reason, a brief account of the history of the Code is given before the above mentioned Articles are discussed.

I. 序 言

定期船同盟準則協約은 1974年 4月 6日 제네바의 全權會議에서 贊成74, 反對 7, 棄權5의 壓倒的多數의 찬성을 얻어 採擇되어 同協約의 第48條의 규정에 따라서 74年 7月 1일부터 75年 6月 30日까지 유엔本部에서 署名을 위하여 開放되었다.¹⁾ 이 期間에 있어서의 署名國은 30個國에 달하는 바 이들이 保有하는 一般貨物船과 컨테이너船의 噸數는 世界全體의 25.8%에 이르렀다. 따라서 이들 署名國이 모두 協約을 批准하면 協約 第49條의 發効要件인 締約國 24개國 以上으로서 그의 소속 船舶이 世界全體의 船腹量의 25%以上을 完全히 充足하게 되어 定期船서비스의 새로운 秩序가 實現하게 될 것이나 協約이 채택된지 4년이 지난 78年 4月 1日 현재 協約을 批准하거나 加入한 國家數는 28개國에 달하나 그 保有船舶의 噸數는 世界定期船의 合計에 대해서 5.71%에 지나지 않는다.²⁾ 그러나 이들 署名國중에서 西獨, 프랑스를 비롯하여 소련, 印度, 브라질等 大量的의 定期船隊를 保有하는 國家들의 批准은 時間問題이며 특히 西獨, 프랑스 및 日本은 OECD 加盟國會議에서 共同步調를 취하여 곧 一括的으로 加入할 것이 期待되고 있다.

1875年 8月 유럽-Calcutta航路에 처음으로 海運同盟이 結成된지 어언 一世紀가 지나는 동안 定期船同盟은 安定된 運賃率로 規則的인 海運서비스를 提供함으로써 國際貿易의 伸長에 크게 寄與해 왔으나 國際的인 칼텔組織이란 점에서 그 運用어하에 따라서는 獨占的, 排他的인 側面이 露呈되어 貿易伸長에 阻害要因으로 될 危險性을 내포하고 있다. 그러므로 獨占禁止法의 發祥地인 美國은 1916年의 海運法을 제정하여 海運同盟의 行動準則을 설정하고 聯邦海事委員會의 嚴格한 規制下에 두고 있다. 그러나 海運同盟에 대하여 各國이 獨自的인 國內法을 적용한다면 同盟의 원활한 運營을 期할 수 없어 定期船經營의 기반은 根底로부터 흔들리고 混亂을 免치 못할 것이다. 이제까지는 海運同盟을 規制하는 國際的인 基準의 설정이 要求되면서도 實現을 보지 못하고 오늘에 이르고 있다.

海運同盟의 行動準則을 政府를 拘束하는 條約形式에 의하여 規定하려는 發展途上國의 發意로 採擇된 이 協約에 의하여 海運同盟에 대한 規制基準은 國際的으로 統一되어 이제까지의 混亂은 未然에 防止할 수 있을 것이다. 그러나 協約中에 貿易當事國의 海運會社로 하여금 同盟에의 基本的인 加入權을 인정하고 또 兩貿易當事國 船舶에 同等한 貨物船積權을 人爲的으로 保障함으로써 海運自由의 原則에 終止符를 찍게 됨과 동시에 非能率的인 船舶의 運航에 따르는 相對的인 運航코스트의 上昇을 招來할 것이며 이 Code는 世界의 貿易과 海運秩序를 統一하기 보다는 分裂로 몰고 갈 것이란 批判도 일고 있다.³⁾

이 論文은 그러한 위구심을 불러 이르고 있는 協約의 主要條項을 分析하고 아울러 同協約의 施行上의 問題點을 解明하려는 데에 그 目的이 있다. 그러나 이 協約의 內容을 理解하자면 海運同盟의 意義와 組織, 協約이 成立하기까지의 背景을 알아야 하겠기에 協約의 主要內容을 살펴보기 前에 이들에 대하여 간단하게 言及하였다.

- 1) 이 協約에 反對한 國家는 Denmark, Finland, Norway, Sweden, Switzerland, 英國 및 美國이고 棄權한 國家는 Canada, Greece, Italy, Netherland 및 New Zealand이었다. 贊成國은 58개 開發途上國 東歐社會主義國家들 그리고 Australia, Belgium, France, W. Germany, Spain, Turkey, 日本, 中共이었다.
- 2) 批准國은 다음과 같이 28개國인데 그의 保有定期船噸數는 4,155,153GT이다. Ghana, Chile, Togo, Pakistan, Gambia, Sri Lanka, Venezuela, Bangladesh, Nigeria, Benin, Tanzania, Niger, Phillippines, Guatemala, Mexico, Cameroon, Cuba, Indonesia, Ivory Coast, Central African Empire, Senegal, Zaire, Madagascar, Cape Verde, India, Kenya, Mali, Sudan.
- 3) 英國과 Scandinavia 諸國의 主張인데, 人爲的인 cargo-sharing을 強行하면 同盟內의 競争原理가 상실되고 利用船舶의 改善意慾이 減퇴되어 低性能船을 使用하는 National line의 獨占場으로 化할 뿐만 아니라 合理的인 配船이 이루어지지 못하는 결과 load factor는 낮아져 運賃이 上昇한다는 것이다.

II. 海運同盟의 意義와 組織

1. 海運同盟의 本質

海運同盟(Conference)이라 함은 特定한 貿易航路에 있어서 海運競爭을 調整 또는 制限할 目的으로 結成된 多少間에 內密한 結合體를 말한다. 따라서 그 本質은 海運産業에 있어서의 卡텔(Kartell)이다. 海運卡텔이 形成되기에 이르는 經濟的 事情은 一般 生産業에 있어서와 동일하다. 定期船市場에 있어서는 1航路에 往航(outward voyage)과 復航(homeward voyage)으로 各기 1個의 海運同盟이 成立되어 있는 것이 보통이다. 그러나 不定期船市場에서는 海運同盟을 結成하려는 試圖가 모두 失敗로 돌아가고 말았다. 다만 tanker(tanker)市場에 있어서는 1933年의 國際 tanker·푸울(International Tanker Owners' Association) 처럼 成功을 거둔 例가 없는 것은 아니다. 協約의 標題에서 定期船同盟이라고 한 것은 바로 그 때문이다.

2. 海運同盟의 組織

海運同盟에 참가하는 會員企業 상호간의 競爭을 排除하기 위해서는 ① 價格卡텔에 해당하는 運賃率協定(rate agreement) ② 販路卡텔에 해당하는 地域協定(division of area) ③ 供給卡텔에 해당하는 運輸協定(traffic agreement) 등의 協定이 있고 그 밖에도 ④ 利潤分配卡텔에 해당하는 運賃푸울(money pool) ⑤ 注文分配卡텔이라 할 수 있는 運輸푸울(traffic pool)이 있다.

海運同盟에 加入하지 않은 非會員企業에 속하는 outsiders(盟外船)로부터의 競爭을 防止하거나 이를 그 航路에서 排除하기 위한 手段으로서는 ① 運賃據置還拂制(deferred rebates system) ② 契約運賃制 또는 二重運賃制(contract system or dual rates system) ③ 競爭擊退船(fighting ship) 등이 利用된다.

3. Closed Conference(開放型 海運同盟)와 Open Conference(閉鎖型海運同盟)

Closed Conference는 新企業의 加入을 原則적으로 인정하지 아니하는 海運同盟이고 Open Conference는 그것을 原則적으로 인정하는 同盟이다. 後者は 美國을 中心으로 하는 定期航路에서 볼 수 있는 것으로서 美國의 海運法(Shipping Act, 1916)과 獨占禁止法은 Closed Conference를 禁止하는 동시에 outsider에 대한 對抗手段으로서의 deferred rebates와 fighting ship의 利用을 禁하고 있다. 물론 海運競爭을 制限하는 힘은 closed conference가 더 強하다.⁴⁾

III. 定期船同盟準則이 成立하기까지의 背景

II. 海運同盟의 意義와 組織

1. 海運同盟의 本質

海運同盟(Conference)이라 함은 特定한 貿易航路에 있어서 海運競爭을 調整 또는 制限할 目的으로 結成된 多少間에 內密한 結合體를 말한다. 따라서 그 本質은 海運産業에 있어서의 칼텔(Kartell)이다. 海運칼텔이 形成되기에 이르는 經濟的 事情은 일반 生産業에 있어서와 동일하다. 定期船市場에 있어서는 1航路에 往航(outward voyage)과 復航(homeward voyage)으로 자기 1個의 海運同盟이 成立되어 있는 것이 보통이다. 그러나 不定期船市場에서는 海運同盟을 結成하려는 試圖가 모두 失敗로 돌아가고 말았다. 다만 탱커(tanker)市場에 있어서는 1933年の 國際탱커·푸울(International Tanker Owners' Association) 처럼 成功을 거둔 例가 없는 것은 아니다. 協約의 標題에서 定期船同盟이라고 한 것은 바로 그 때문이다.

2. 海運同盟의 組織

海運同盟에 참가하는 會員企業 상호간의 競爭을 排除하기 위해서는 ① 價格칼텔에 해당하는 運賃率協定(rate agreement) ② 販路칼텔에 해당하는 地域協定(division of area) ③ 供給칼텔에 해당하는 運輸協定(traffic agreement) 등의 協定이 있고 그 밖에도 ④ 利潤分配칼텔에 해당하는 運賃푸울(money pool) ⑤ 注文分配칼텔이라 할 수 있는 運輸푸울(traffic pool)이 있다.

海運同盟에 加入하지 않은 非會員企業에 속하는 outsiders(盟外船)로부터의 競爭을 防止하거나 이를 그 航路에서 排除하기 위한 手段으로서는 ① 運賃据置還拂制(deferred rebates system) ② 契約運賃制 또는 二重運賃制(contract system or dual rates system) ③ 競爭擊退船(fighting ship) 등이 利用된다.

3. Closed Conference(開放型 海運同盟)와 Open Conference(閉鎖型海運同盟)

Closed Conference는 新企業의 加入을 原則적으로 인정하지 아니하는 海運同盟이고 Open Conference는 그것을 原則적으로 인정하는 同盟이다. 後者は 美國을 中心으로 하는 定期航路에서 볼 수 있는 것으로서 美國의 海運法(Shipping Act, 1916)과 獨占禁止法은 Closed Conference를 禁止하는 동시에 outsider에 대한 對抗手段으로서의 deferred rebates와 fighting ship의 利用을 禁하고 있다. 물론 海運競爭을 制限하는 힘은 closed conference가 더 強하다.⁴⁾

III. 定期船同盟準則이 成立하기까지의 背景

1. 海運에 있어서의 南北問題

人間活動가운데서 國家間的 接觸이 海運만큼 密接하고 계속적인 分野는 없으며 摩擦의 可能性이 큰 것은 他産業에서는 찾아보기 힘들다.⁵⁾ 그러기에 1967년 英國政府에 의하여 發足한 Rochdale 海運調査委員會는 그 報告書에서 海運同盟의 會員은 新會員의 加入, 運賃率表의 公表, 政府 및 荷主와의 協議, 政府 및 荷主代表者에게 運賃收入과 經費에 관한 情報의 提供 등 諸規定을 포함하는 同

4) 海運同盟의 競爭制限에 관한 具體的인 手段에 대하여서는 拙著, 海運經濟學, 부산, 韓國海洋大學出版部, 1973. pp.274-314를 보라.

5) D. Marx, "International Organisation of Shipping", Yale Law Journal, August 1946. Vol.55. pp.1214-15

盟慣行準則(code of conference practice)의 채택을 集團的으로 受諾하도록 勸告한 바가 있다.⁶⁾

한편 1962년의 第17次 유엔總회의 決議에 의거하여 「國際貿易의 擴大를 통한 經濟開發 特히 發展途上國의 經濟開發의 促進」을 目的으로 하여 創設된 유엔貿易開發會議(UNCTAD)는 64年 3月 제네바에서 第1次總會를 개최하는 동시에 64年4月에 New York에서 열린 UNCTAD의 第1次 貿易開發理事會(Trade and Development Board)에서 貿易과 海運을 발전시키기 위한 條件의 研究와 勸告, 港灣管理, 發展途上國 商船隊의 同盟加入, 同盟과 荷主와의 協議機構의 設立等에 關하여 검토하기 위하여 海運委員會를 常設하기로 결정하였다.

海運委員會에서의 討議는 활발하게 進行되어 69年4月의 第3次海運委員會에서도 海運同盟의 慣行과 海運서비스의 妥當性에 대하여 檢討가 이루어졌으며 이때 發展途上國은 현재의 海運同盟은 先進海運國船主를 중심으로 하는 少數의 獨占下에서 運營되고 있어 發展途上國의 貿易振興을 阻害하고 있다고 非難하고 이를 IATA와 같은 國際的 管理機構下에 두도록 할 必要가 있다고 主張하였다.

1970年 5月의 UNCTAD 海運委員會 第4次總會에서는 UNCTAD 事務局이 作成한 報告書 「海運同盟制度」를 심의하고 定期船同盟制度에 있어서 더욱 改善의 필요성이 있음을 合意하고 同報告書를 國際海運立法作業部會(Working Group on International Shipping Legislation)에 그의 審議를 위하여 移牒하였다. 71年 2月 同 Working Group은 위의 報告書와 UNCTAD 事務局이 追加로 제공하게 될 情報를 바탕으로 하여 次期會議에서 海運同盟慣行問題를 심의하기로 決定하였다.

이와 때를 같이하여 海運協議구름(Consultative Shipping Group; CGS)의 海運閣僚들은 東京에 모여 同盟制度는 重要한 役割을 수행하고 있다는 見解를 確認하는 한편 同盟制度에 대한 信賴性을 強化하고 또한 同盟活動에 있어서의 不公正한 慣行과 差別을 防止하기 위하여 同盟이 지켜야 할 指針(guideline)을 起草한 뒤 그들 所屬國의 船主로 하여금 自國의 荷主協議會와 協의를 거쳐 同指針에 立脚한 行動準則을 作成하도록 勸告하였다. 이리하여 71年 11月에 作成된 CENSA Code는 同盟의 運營을 大幅的으로 公開하고 또 運營에 있어서 外部의 意見을 받아들일 것等 同盟의 民主化를 指向하는 內容으로 되어 있었다.⁷⁾

71年 4月 海運委員會는 同作業部會의 報告에 留意하고 貿易開發理事會로 하여금 定期船同盟의 行動準則問題를 72年 4月의 UNCTAD 第3次總회의 臨時議題로 포함시키도록 勸告하였다. 1971年 11月 UNCTAD 第3次總회의 준비회의로서 열린 77구름 閣僚會議에서는 開發途上國이 直接的으로 참여하지 않은 가운데 작성된 同盟 Code는 이들 國家의 必要와 利益을 充足시킬수 없으며 UNCTAD 會員國들은 同盟의 行動準則을 준비하는데 着手해야 한다고 聲明하고 國際海運立法作業部會가 UNCTAD 總會에서 심의할 行動準則案을 마련하도록 勸告하였다.

72年 4月의 UNCTAD 第3次總會에서는 發展途上國의 統一準則案(unified text), CENSA 準則案 그리고 UNCTAD 事務局의 報告書인 「定期船同盟의 規制」를 심의하였는데 定期船同盟이 指向해야 할 바에 대해서 南北間의 見解는 基本的인 差異가 있기 때문에 兩者間에 妥協의 餘地를 쉽사리 찾지 못하였다. 여기에서 開發途上國側은 數의인 優勢를 배경으로 決議를 성립시킨다는 戰術을 써서 先進國의 一致된 反對를 무릅쓰고 票次를 強行하여 決議案을 채택하기에 이르렀다. 이어서 72年 12月에 열린 第27次 유엔總會에서는 UNCTAD 總회의 決議를 받아들여 첫째, 73年 11月 同盟 Code를 國際協約의 形式으로 채택하기 위하여 유엔이 主催하는 全權會議를 개최할 것과, 둘째 全權會議에 提案하기 위한 協約草案의 起草準備委員會를 UNCTAD 主管下에 열며, 셋째 協約草案檢討의 기초로서는 開發途上國이 작성한 同盟 Code案을 취한다는 취지의 유엔總會決議를 채택하였다.⁸⁾

6) Committee of Inquiry into Shipping, London, HMSO, 1970, para. 485. p.136.

7) CENSA code의 text는 document TD/128 and Corr. 1을 참조할 것.

8) Proceedings of the United Nations Conference on Trade and Development, third session, Vol. 1, Report and Annexes, Annex V. D., Chapter III, Section A, Annex참조.

이 決議에 의거하여 73年 1月과 6月에 定期船同盟 Code의 起草準備委員會가 제네바에서 열렸다. 第1次 準備委員會에서는 開發途上國側이 제안한 Code案에 대하여 逐條審議가 이루어 졌으나 同案의 未備點에 대하여 先進國側이 次期準備委員會에 代案을 내기로 하고 끝났다.

第2次 準備委員會에서는 開發途上國案 이외에도 先進國(B그룹)案과 社會主義國(D그룹)案이 提案된 결과 이들 3개案을 어떻게 調整하여 統一하느냐가 最大의 課題였다.

우선, Code의 性格에 대하여 開發途上國그룹은 協約으로 제정하는 것인데 反하여 先進國그룹은 決議形式을 고집하였으며,

둘째, National lines(當事國海運會社)의 地位에 대하여 開發途上國側은 當해國 航路에 있어서 特別한 地位를 부여해야 한다고 主張한데 反하여 先進國側은 National lines과 Third flag lines 사이에 差異를 둘 수 없다고 하였다.

셋째, 貨物운송에의 參加 즉 Trade sharing에 대하여 開發途上國側은 國旗에 따라서 일정한 積取比率(trade sharing)을 主張하였으나 先進國側은 이에 反對하였다.

넷째, 政府의 役割에 대하여 開發途上國은 同盟과 荷主間의 協議에 있어서 政府는 公共利益을 보호하기 위하여 이에 介入할 수 있도록 하자는데 反하여 先進國側은 反對의 立場을 취하였다.

다섯째, 紛爭解決節次에 대하여 兩側은 紛爭解決을 촉진하기 위하여 交渉을 포함한 協議(consultation)의 必要性을 인정하고 또한 協議에 의하여 紛爭을 해결할 수 없는 경우에는 利害關係가 없는 第3者의 調停에 부탁해야 한다는데 意見을 같이하였으나 先進國側은 調停의 對象으로부터 運賃水準을 둘러싼 紛爭을 除外시켜야 한다고 主張하였으며, 開發途上國은 協議혹은 調停이 실패로 돌아갔을 때에는 強制的 國際仲裁制度의 導入을 主張하였으나 先進國은 合意仲裁가 아닌 것은 인정할 수 없다는 것이었다.

73年 11月 12일부터 12月 14日 사이에 協約案의 채택을 위한 全權會議가 제네바에서 열렸으나 위에서는 兩側의 基本的인 異見을 調整하지 못하자 協約案採擇會議를 74年 3月에 제네바에서 다시 열도록 決議하고 閉會하였다. 이리하여 74年 3月 11일부터 同年 4月 7日까지 第1次 協約案採擇會議의 Resume session의 형식으로 全權會議가 개최되어 開發途上國 60, 先進國 19, 東歐社會主義國 9, 都合 88개國이 代表를 참석시켰다. 이 會期에서는 基本問題에 대하여 前會期末에 本會議議長이 提案한 主要項目을 포함하는 Package deal(一括妥結)案을 中心으로 論議가 展開되었으나 會期의 後半에 이르러 各 그룹代表로 이루어진 非公式協議그룹을 編成하여 精力的인 討議를 거듭한 결과 대체적인 妥協點에 達하여 4月 6日 最終本會議를 열어 4月 7日의 未明에 協約案을 채택하였다.⁹⁾

2. 定期船同盟 行動準則의 必要性

前述한 바와같이 72年의 UNCTAD 第3次總會에서 開發途上國側이 急進的인 定期船同盟行動準則의 條約化를 推進한 것은 다음과 같은 事情에 기인하였다.

첫째, 開發途上國의 輸出에서 主宗을 이루는 것은 一次產品으로서 대체로 무겁고 長距離運送을 필요로 하므로 海上運送코스트와 운송效率의 如何는 그들 輸出貿易의 擴大와 國際收支改善에 重大한 影響을 미친다는 것이다. 그러나 開發途上國의 一次輸出產品 價格은 保合내지 下落한데 反하여 先進國의 工業製品으로서 開發途上國이 輸入하는 것은 上昇을 계속하였고 海上運賃率 역시 上昇하여 開發途上國의 國際收支는 날이 갈수록 惡化하였다.¹⁰⁾

9) 協約의 成立에 이르기까지의 討議에 대하여는 documents TD/CODE/1, TD/CODE/2, and Corr.1-3, TD/CODE/7, TD/CODE/10, Vol. I and Vol. II를 참조할 것.

10) L. M. S. Rajwar, "Trade and Shipping Needs of Developing Countries," International Conciliation, March 1971. p. 7.

둘째, 開發途上國이 保有하는 船舶噸數는 世界全體에 대한 比率이 해마다 減少하여 65年의 7.3%에서 73년에는 6%로 下落하였다. 그러나 開發途上國이 輸出하는 海上乾貨物의 量은 1972年의 경우 17.9%이며 輸入貨物量은 世界全體의 6.1%이었다. 따라서 이들 開發途上國은 國際收支의 改善을 위하여 商船隊의 擴充에 注力하게 되었으나 海運同盟의 閉鎖性 때문에 同盟加入이 어려운데다가 實사 加入이 인정된다 할지라도 지난날의 實績에 의하여 同盟會員相互間에 積取貨物을 割當하는 結果 自國貿易貨物의 극히 적은 部分밖에는 실을수가 없다는 것이다.¹¹⁾

셋째, 定期船同盟에 의한 運賃率의 決定, 航海數의 決定에 있어서는 開發途上國의 必要와 輸出入 促進을 위한 特殊한 問題를 度外視하는 사례가 없지 않고 또 同盟은 先進國에 그 本部를 두고 開發途上國에는 그 代表者를 두지않는 경우가 대부분이므로 荷主側이 海運同盟과의 協議가 매우 困難하다는 것이다.¹²⁾

한편 先進國側이 海運同盟行動準則의 條約化에 合意하게 된 理由로서는 다음과 같은 事實을 들 수 있다.

첫째, 開發途上國側이 UNCTAD를 무대로 하여 海運同盟의 秘密主義와 閉鎖性 및 獨占性을 공격하는 한편 發展段階에 있는 自國海運의 保護育成을 위하여 自國貨物은 自國船舶에 실어야 한다는 貨物留保政策을 포함하여 同盟에 대한 적절한 對抗措置를 취할 權利를 인정하도록 先進國側에 要求하게 되었다는 사실.

둘째, 開發途上國과 對立을 계속한다면 急進의이고도 一方的인 同盟의 規制 혹은 極端的인 自國 保護政策의 實施이 困難한 情勢이 있다는 점.¹³⁾

셋째, 컨테이너運送에 따르는 定期船海運의 巨大資本投入은 自由競爭을 許容할 수 없게 되었다는 것.

넷째, 蘇聯을 비롯한 東歐圈商船隊가 西方世界의 自由貿易에 侵透하고 있는 새로운 傾向 등을 감안할 때 海運同盟構造에 다음과 같은 變化가 不可避하다고 생각되었다.¹⁴⁾

- a) 새로운 海運會社의 會員加入을 同盟이 恣意的으로 決定하지 못하게 할 것.
- b) 同盟內部的 貨物割當을 國際的으로 合意된 基礎에 의거하여 行할 것.
- c) 同盟運賃率水準의 決定과 그 意思決定過程을 公開的으로 行할 것.
- d) 一國의 貿易과 經濟開發에 관련된 重大한 問題에 대하여 主로 外國의 海運會社로 구성된 海運칼텔의 權力을 制限해야 한다는 것.
- e) 同盟制度의 運用에 대한 不平을 처리하는 獨立된 裁決機關을 設立해야 한다는 것.

IV. 定期船同盟準則協約의 主要內容

이 協約은 前文, 2部 7章 54條와 2개의 附屬書로 構成되어 있다. 第1部에서는 目的과 原則을 열거하고 第1章 定義, 第2章 同盟會員, 第3章 荷主와의 關係, 第4章 運賃率, 第5章 기타의 事項이 규정되어 있으며, 第2部에서는 第6章 紛爭解決을 위한 規定과 機構, 第7章 最終條項을 규정하고 있다. 그밖에 附屬書 I은 13條項으로 된 國際強制調停을 위한 節次規則 모델이고 附屬書 II는 盟外 船會社의 취급에 관한 決議案과 地方的 調停에 관한 決議案으로 되어 있다.¹⁵⁾

11) UNCTAD, Review of Maritime Transport, 1973. (TD/B/C.4/114), paras 24—25 및 paras. 42—43.

12) UN, Consultation in Shipping, 1967. (TD/B/C.4/20/Rev.1) para. 93.

13) 宮本清四郎, 海運同盟制度論, 東京, 海文堂, 1978, p. 222.

14) M. J. Shah and S. G. Sturmeay, Code of Conduct for Liner Conferences, The Swedish Shipping Gazette, 21 March 1975.

15) 協約의 text는 Final Act and Annexes, document TD/CODE/11/Rev.1 and Corr.1에 들어있다. 또 대한무역진흥공사, 제네바 海運同盟憲章採擇會議 參加結果報告書(1974. 11.) 油印物 참조.

이제 이 協約의 主要內容을 살펴보면 다음과 같다.

1. 目的과 原則

이 Code의 前提로 되어있는 다음의 여러가지 目的과 原則에 대하여 反對할 國家나 海運에 관련된 利害關係者는 없을 것이다.

- (a) 世界의 海上貿易의 秩序있는 擴大를 원활히 할 目的
- (b) 關係된 貿易의 要件에 적합한 規則의이고 効果的인 定期船業務의 發展을 촉진할 目的
- (c) 定期船海運業務의 提供者와 利用者間의 利益의 均衡을 확보할 目的
- (d) 船主荷主에 대한 差別을 하지 않을 原則
- (e) 同盟은 共通의 利害가 있는 事項에 대해서 荷主機構, 荷主代表 및 荷主와의 사이에, 要求가 있으면 「權限있는 當局」의 參席下에 意味있는 協議를 가지는 原則
- (f) 同盟은 利害關係가 있는 當事者에게 關聯된 同盟活動에 대한 關係情報를 그들에게 利用可能 하도록 하고 또한 同盟活動에 관한 意味있는 情報를 公表해야 할 原則

以上の 目的과 原則은 數十年間에 걸쳐 公平한 待遇를 요구해 온 荷主와 同盟에의 會員이 되고자 투쟁해 온 船主들의 끊임없는 努力이 國際的인 次元에서 受諾되었음을 의미한다. 紛爭解決節次에 있어서 判事, 調停人, 仲裁人에게 이들 目的과 原則은 有用한 指針이 될 것이다. 특히 (e)항의 原則은 Code의 施行手段을 提示하고 있다.

2. 定 義

(1) 定期船同盟 또는 同盟

定期船同盟이라 함은 「特定한 航路에서 貨物運送을 위하여 國際的인 定期船業務를 제공하는 物 以上의 船舶運航者의 集團으로서, 그 性格이 어떠한 것이든 그 運航者가 統一된 또는 共通된 運賃 率과 그 밖의 合意된 條件下에서 運航하기로 하는 協定 또는 조치를 가진 것」을 말한다고 규정함으 로써 그 名稱이야 어떻든 包括的인 定義를 내려 協約의 適用對象에서 빠져나갈 수 없게 하였다.

다만 한 航路에서 定期船運送人이 한사람 밖에 없을 경우와 旅客運送人은 協約의 적용을 받지 아 니한다. 附屬書로서 첨부된 決議案에 의하여 商業的인 기초에 立脚하여 公正한 競爭原理를 지키면 서 運航하는 限 盟外船會社를 인정하고 있다.

또 二國間의 海運協定等에 의한 貨物分割協定(cargo-sharing arrangements)에 대해서는 協約의 規定이 적용되지 않는다는 것이 外交會議에서 大多數의 國家가 表明한 見解이다.

(2) National Shipping Line(當事國海運會社)等

National Shipping line, 第三國海運會社, 荷主, 荷主機構, 同盟에 의하여 운송되는 物件, 權 限있는 當局, 促進運賃率(promotional freight rates) 및 特別運賃率에 대한 定義는 대부분의 事 態를 망라할 수 있을만큼 彈力性 있는 用語를 사용하고 있다.

3. 會員 相互間의 관계

第2章은 第1條에 會員, 第2條 貿易에의 參加, 第3條 決定節次, 第4條 制裁, 第5條 自己紀律, 第 6條 同盟協定을 규정하고 있다.

(1) 會 員

貿易當事國의 海運會社는 長期的인 기초에서 規則的이고 適切하고 또한 效率的인 서서비스를 運營 할 수 있는 能力과 意圖만 있으면 同盟의 正會員이 될 수 있도록 규정하고 있다. 非當事國의 海運 會社는 위의 要件에 附加하여 그 航路上의 貿易量의 現狀과 增加豫想量, 그와 對比한 適正船腹量

(adequacy of shipping space), 그 會社가 同盟에 加入하였을 때에 豫想되는 影響 等を 考慮하여 會員으로 될 수 있도록 한 것이다.

(2) 貿易에의 參加

第2條는 同盟航路에 있어서의 積取貨物 割當原則에 관하여 규정하고 있는데 이 條文은 이 協約에 있어서 가장 重要한 內容을 담고 있다. 이 條文은 海洋自由에 終止符를 찍어 海運에 있어서의 自由 競爭을 否定한다고 해서 先進國側이 끝까지 反對意思를 表明하였다.

흔히 어떤 나라의 海運會社든지 그 船舶을 어느 나라 港口에든 寄港시켜 무슨 貨物이든지 마음대로 실을 수 있는 것으로 생각하기 쉬우나 저금으로부터 100年前에 英國과 칼컷타(Calcutta) 航路에 定期船同盟이 形成됨으로써 이러한 海運의 自由競爭은 終末을 告하였다. 즉 同盟은 會員相互間에 寄港地를 割當함으로써 어느 港口에나 마음대로 寄港할 수 있는 自由를 박탈하였으며 또 會員相互間에 航海數 또는 貨物量에 대한 積取比率를 割當함으로써 마음대로 貨物을 실을 수가 없게 된 것이다.¹⁶⁾ 오늘날까지도 몇몇 主要同盟에 있어서는 特定한 會社에게 그 貿易航路의 全貨物의 40% 또는 50%, 심지어는 60%까지 割當하고 있는 例가 없지 않다고 한다. 이 第2條는 同盟이라는 私的인 機構가 恣意的으로 누구는 얼마의 貨物을 실을 수 있다고 割當權을 행사하던 것을 國際적으로 受諾된 公平한 原則에 입각하여 貨物積取比率를 公的으로 割當한다는 것 뿐이다.

第2條4項은 두 나라 貿易의 當事國 海運會社는 同盟에 의하여 運送되는 外國貿易貨物에 대하여 同等한 權利를 가지며, 第三國海運會社가 있을 때에는 第三國船舶도 그 貿易에서 생기는 運費收入 및 運送量에 있어서 「相當한 部分 예컨대, 20% 程度」(a significant part, such as 20per cent)를 실을 權利가 있다는 原則을 宣言하고 있는데 지나지 않는다. 이 原則은 相互間에 別途의 合意이 없는 限 지켜야 한다.

따라서 어느 特定航路에 두 나라의 當事國海運會社만이 配船하고 있다면 當事國船舶에 각기 50 : 50의 比率로 貨物을 운송할 수 있으며 그 航路에 第三國船舶이 就航하고 있다면 第三國船舶도 그 貿易의 相當한 部分을 실을 權利가 있다. 20%라 함은 相當한 部分의 例示에 불과하며 最大限度도 아니고 最少限度를 引用한 것도 아니다. 이 第2條 4項은 매우 彈力的인 用語, 즉 「原則」, 「相當한」 「例컨대」, 「相互間에 別途의 合意이 없는 限」 따위를 使用하고 있어 各航路의 實情을 감안하여 융통성 있는 運營을 기대하고 있다. 많은 同盟에 있어서 이미 40% 以上の 貨物을 積取하고 있는 開發途上國이 있으며 이 協約이 發効하여 施行에 옮겨지더라도 이들 開發途上國이 이미 획득한 積取比率를 그들의 意思에 反하여 減少하리라고는 생각되지 않는다.¹⁷⁾ 이 協約에 反對票를 던진 7個國 중에서 主要輸出入國을 除外한 4~5개國이 三國間航路에서 20%에 달하는 第三國貨物을 운송하고 있는 것으로 알려지고 있다.

(3) 決定節次

第3條는 同盟協定の 決定節次는 모든 正會員社의 平等原則에 의거해야 한다고 규정하고 있다. 이는 大部分의 同盟에 의하여 이미 施行되고 있는 것을 明文化한데 지나지 않는다.

4. 荷主와의 관계

第3章은 第7條 誠實協定, 第8條 誠實義務의 免除, 第9條 表定運賃率等の 利用可能性, 第10條 年

16) 海運自由라는 말을 日本에서는 흔히 使用하고 있으나 본래 “freedom of the seas”라는 用語는 있으나 海運의 自由란 것은 國際法上 인정된 개념이 아니다. 公海의 自由가 있을 뿐인데 이것도 第3次海洋法會議에 있어서 크게 修正되고 있는 중이다.

17) T. K. Sarangan, Liner Shipping in India's overseas trade, New York, 1967. (TD/B/C.4/31) para 9에 의하면 印度船舶은 India/pakistan-U. K. 同盟航路에서 1965年 6月 현재로 42.5%의 share를 갖고 있다.

次報告書, 第11條 協議機構를 다루고 있다.

(1) 誠實協定

第7條 1項은 誠實契約은 契約制 기타의 適法한 制度를 기초로 해야 한다고 규정하고 있다. Deferred rebates의 合法化 여부에 대해서 疑問이 提起되는데 美國航路에 있어서와 같이 Deferred rebates가 法的으로 禁止되는 管轄權下에 있지 않는 限 이 制度의 채택 여부는 同盟과 荷主間에 一任된다고 해석해야 할 것이다.¹⁸⁾

(2) 協議機構

第11條는 協議機構에 대해서 규정하고 있다. 協議는 이 同盟準則의 礎石이며 協約의 施行을 위한 基本的 機關이다. 同盟의 協議相對는 荷主機關, 荷主代表 뿐만 아니라 個別的인 荷主도 協議相對에서 除外되지 아니한다. 協議는 同盟의 輸出航路(outward trade)에 局限되지 아니하고 特定한 國家가 輸入航路에 關心을 보인다면 權限있는 機關과 關係企業은 서로 協議하게 될 것이다.¹⁹⁾

5. 運賃率

第4章의 規定은 第12條 運賃率의 決定基準, 第13條 同盟 tariff와 表定運賃率의 分類, 第14條 一般의 運賃率의 引上, 第15條 促進運賃率, 第16條 Surcharge, 第17條 通貨變動을 內容으로 하고 있다. 이 중에서 第12條와 第14條는 앞에서 살펴 본 第2條의 規定과 함께 가장 重要한 規定이라 할 수 있다.

(1) 運賃率 水準

同盟의 協議에 있어서 또는 이 Code의 紛爭解決機構의 適用에 있어서 運賃率의 合理性 여부를 가려내는 討議 및 裁決의 基礎가 되는 것은 第12條에 規定된 基準이다. 즉 이 行動準則에 規定된 모든 경우에 있어서 運賃率政策問題의 決定을 행하는 때에는, 別途의 規定이 있는 경우를 除外하고는 다음 事項을 고려하도록 규정하고 있다.

- a) 運賃率은 商業的 見地에서 實行possible한 限 낮은 水準에서 설정하되 船舶所有者에게 適正한 利潤을 許容하지 않으면 아니된다.
- b) 同盟의 運營費用은 原則적으로 船舶의 往復航海에 대하여 計算하되 適用possible하다면 往航과 復航을 따로 따로 고려하기로 한다. 運賃率에는 다른 要因中 특히 貨物의 價格과 貨物의 性質, 重量과 貨物容積의 相關關係를 고려해야 한다.
- c) 特定物件에 대한 促進運賃率 또는 特別運賃率을 설정함에 있어서는 그 同盟이 종사하고 있는 國家 특히 開發途上國과 內陸國의 貨物에 대한 貿易條件을 고려하여야 한다.

(2) 一般的인 運賃率의 引上

第14條는 運賃率의 一括引上에 대해서 규정하고 있다. 同盟에 대한 계속된 非難의 大部分은 運賃率의 一括的인 引上을 同盟이 단행하는 方法에 집중되고 있다. 同第14條는 이제까지 同盟의 荷主와 眞정한 意味의 協議를 거침이 없이 一方으로 一括運賃引上을 通告하고 荷主는 싫어도 이를 받아들이지 않으면 아니되었던 現狀을 止揚하여 同盟과 荷主雙方이 만족할 수 있는 方法으로 이를 改善하려는 것이다.

이 第14條의 基本은 여러가지 但書아래, 150日 以前에 運賃率의 一括引上을 通告하도록 規定하고

18) Loyalty arrangements or agreements에 대해서는 S.G. Sturme, British Shipping and World Competition, London, 1962. pp.337-343을 참조할 것.

19) 海運同盟에 대한 國家의 管轄權은 일반적으로 outbound conference에 대하여 主張되고 있고 inbound Conference에 대해서는 相對國의 管轄權을 존중하여 競爭이 생기지 않도록 措置되고 있으나 美國에 있어서는 inbound 同盟에 대해서도 마찬가지로 規制하고 있다. 塚本 揆一, 海運同盟入門, 東京, 成山堂, 1971. p.223.

또한 協議의 결과 合意가 이루어지지 않을 경우에는 紛爭을 國際強制調停에 부탁하도록 되어 있다.²⁰⁾ 이리하여 荷主側은 受諾할 수 없는 運賃率引上에 대한 裁決을 公正한 調停人에게 부탁할 수 있는 公的權利가 부여된 것이다. 調停人의 勸告는 當事者를 拘束하지 못하나 運賃率 水準에 대해서 第三者가 判斷을 내린다는 原則이 수락된데에 意義가 있으며 荷主의 立場은 크게 向上되었다고 하겠다.

同盟은 調停人의 勸告를 受領하지 않은 동안에도 運賃率의 一括引上을 實施할 수 있으며, 또 荷主는 同盟이 調停人의 勸告를 拒否한 경우에는 적당한 通告를 한 後부터는 盟外船을 利用하지 않겠다고 約束한 誠實協定에 拘束되지 아니한다. 또 當事者間에 別途의 合意가 없는 限 運賃一括引上日로부터 次回の 運賃一括引上을 위한 通告日사이에는 最少限 10개월이 필요하다. 그러므로 運賃率의 一括引上을 위해서는 모두 15個月(10개월+150日)의 冷却期間이 규정되어 있는 것이다.

이 條文에서도 여러 形態의 同盟에 適用할 수 있도록 融通성 있는 用語가 많이 使用되고 있음을 留意할 필요가 있다.

第14條3項에 따르면 運賃率의 一括引上에 대한 協議에 參加하고 있는 當事者에게 要求가 있으면 同盟은 그의 意見으로 運賃率引上을 必要로 하는 關係費用과 收入에 관한 데이터의 全体分析을 포함하여 信用있는 獨立된 會計士의 報告書를 提出하지 않으면 아니되며, 또 同盟은 實行可能하고 合理的인 경우에는 그 報告書를 提出해야 한다.

이 條文의 第5項은 第2項과 矛盾되지 않도록 해석할 필요가 있다. 즉 第14條1項은 運賃引上意圖를 150日 以前에 通告하도록 규정하고 있다. 同條第2項은 通告의 受領後 合意된 期間內에 어느 當事者의 要求가 있으면 30日을 넘지 아니하는 期間內(또는 미리 合意한 期間內)에 協議를 開始하지 않으면 아니된다. 30日의 期間은 언제부터 起算하는지 규정되어 있지 않으나 역시 通告의 受領後부터 起算한다고 보아야 할 것이다. 同條第5項은 第1項에 따라 通告가 이루어진 날로부터 30日 以內에 協議가 合意에 도달하지 못한 경우에는 그 事項을 第6章의 規定에 따라서 즉시 強制調停에 부탁하지 않으면 아니된다고 규정하고 있다. 그러나 當事者가 이 條文의 第2項에 따라서 協議를 행하고 있는 동안은 第5項에 規定된 權利는 當事者에 의하여 分明히 行使되지 않을 것이다. 協議가 失敗할 경우에는 強制調停으로 進行할 權利가 존속하게 된다. 第6章의 第24條2項에 의하면 調停節次는 第14條1項에 規定하는 通告期間滿了日 以前 즉 150日 이상의 通告期間이 끝나기 前에 當事者의 一方에 의한 申請이 있어야 開始된다.

6. 기타의 事項

第5章의 第18條는 競爭擊退船, 第19條는 서서비스의 適正性, 第20條는 同盟의 本部, 第21條는 代表, 第22條는 同盟協定, 貿易參加協定 및 誠實協定의 內容에 관하여 규정하고 있다.

第18條에 의하면 Fighting ship의 使用은 禁止된다. 또 第21條는 同盟船이 취항하고 있는 모든 나라에 同盟은 地域代表를 설치하도록 규정하고 있다.

7. 紛爭解決을 위한 規定과 機構

이 Code의 第2部の 第6章은 紛爭의 解決을 위한 規定과 機構를 규정하고 있는 바 그 第1節은 第23條부터 第27條까지의 一般的 規定이며 第2節은 國際強制調停이란 제목으로서 第28條부터 第45條까지이며 第3節(制度上的 機構)는 第46條 한 條文 뿐이다.

20) 지금까지는 同盟은 current and following two months 즉 最大限 3個月의 豫告로써 一方的으로 運賃의 一括引上을 할 수 있도록 規約에 규정되어 있는 것이 보통이다.

〔1〕 第1節 一般的 規定

第1節은 이 Code의 紛爭解決機構에 호소할 수 있는 當事國과 國際強制調停에 부탁할 수 있는 紛爭의 종류를 열거한 뒤 調停節次와 그 申請期限을 규정하고 있다. 이 節의 主要條文은 第23條, 25條 및 31條4項이며 그 內容은 다음과 같다.

가) 紛爭當事者(第23條 第1項)

第6章의 規定이 적용되는 紛爭은 첫째, 同盟과 海運會社間 둘째, 同盟會員社間 셋째, 同盟 또는 그 會員社와 荷主機關, 荷主代表 또는 荷主間 넷째, 둘 以上의 同盟間의 그것이며 紛爭의 原當事者뿐만 아니라 第34條(a)號의 規定에 따라서 그 節次에 참가한 第3者도 當事者가 된다. 第23條2項은 同一旗國의 海運會社間의 紛爭과 同一國家에 소속하는 機關사이의 紛爭은 이 Code의 規定의 實施가 極히 困難한 경우가 아닌 限 自國管轄內의 裁判 또는 節次에 의해서 解決하도록 規定하고 있다.

나) 紛爭의 解決節次(第23條3項 및 同條4項)

第23條제3項과 同第4項은 紛爭解決을 위하여 이 Code에 規定되어 있는 여러가지 特有한 節次를 規定하고 있는 매우 重要한 規定인데 이는 紛爭當事者가 호소할 수 있는 代替的 節次를 規定하고 있는 第25條 및 第31條4항과 아울러 檢討해야 한다.

第23條3項에 의하면 當事者는 우선 意見交換 또는 直接交涉에 의하여 서로 滿足할 수 있는 解決을 찾을 意圖를 갖고 그 紛爭을 해결하도록 企圖하지 않으면 아니된다. 그러나 當事者가 進行해야 할 節次方法에 대해서는 第11條와는 달리 더 以上 定義된 바가 없다. 第23條4항은 當事者間의 紛爭으로서 意見交換 또는 直接交涉에 의하여 解決되지 않은 9가지 事項에 대해서는 紛爭當事者 중에서 어느 한쪽의 申請이 있으면 「第6章의 規定에 따라서」 國際強制調停에 호소할 수 있다.²¹⁾ 第6章의 관련된 기타 條項은 바로 第25條와 第31條4항이다.

第25條1항에 따르면 當事者가 一方的으로 國際調停에 호소할 수 있는 事項(第23條3項)에 대하여 國際強制調停 以外의 方法에 의하기로 合意한 때에는 第23條에 規定하는 것 以外의 節次, 즉 意見交換, 直接交涉 또는 國際強制調停等 以外의 節次를 통하여 解決하지 않으면 아니된다. 또 當事者가 特정한 紛爭을 解決하는 節次에 대하여 달리 合意한 때에는 그러한 紛爭 즉 第23條4항(a)호, 내지 (d)호, (h)호 및 (i)호 또는 그 밖의 明示되지 않은 紛爭은 當事者의 어느 한 쪽의 申請에 의하여 當事者가 約定한 바에 따라서 解決한다. 그러나 第23條4項(e)호, (f)호 및 (g)호에 해당하는 事項 즉 運賃率의 一括引上, Surcharge의 부과 및 換率變更에 의한 運賃率의 변경에 대하여는 國內의 法令이 荷主로 하여금 위의 選擇의 自由를 행사하지 못하도록 방해하고 있는 경우 第23條에 規定한 節次(意見交換, 直接交涉 및 國際強制調停)에 호소할 수 있을 뿐이다.

調停節次가 開始된 경우에는 그 節次가 國內法下의 救濟에 優先한다. 또 當事者가 第6章에 規定하는 節次에 호소하지 아니하고 國內法下의 救濟를 求하는 경우에 國內法 節次의 被申請人의 要求가 있으면 그 國內救濟를 요구받은 法院 또는 기타의 當局은 그 節次를 停止하고 또한 그 紛爭을 이 Code의 第6章에서 定義한 節次에 부탁하지 않으면 아니된다.(第25條 第3項) 이 規定은 第23條4項에 의거한 國際強制調停이 일단 開始되면 國內法下의 他救濟節次를 停止시킴으로써 그에 優先하도록 하는데에 目的이 있다. 第6章에서 定義된 節次는 國際強制調停뿐이며 意見의 交換, 直接交涉等의 節次는 어떤 形態로든 定義된 바가 없기 때문이다. 또한 第31條 第4項에 의하면 紛爭當事者는 그 調停節次가 進行되고 있는 동안에는 언제든지 合意에 의하여 紛爭解決을 위한 다른 節次에 호소

21) 開發途上國側은 強制仲裁(mandatory arbitration) 制度를 도입하여 協議와 調停이 失敗한 경우에 이에 호소하도록 主張하고 一部 先進國과 東歐社會主義國이 同調하였으나 日本等 一部先進國은 強制仲裁의 경우에 仲裁人의 仲裁가 當事者를 拘束하므로 自國憲法에 規定된 裁判만을 權利를 侵害한다고 反對하였기에 이 制度는 採擇되지 않았다. document TD/CODE/2, Annex II, pp. 5-6.

할 수 있다. 그러나 第25條1項 및 同2項과 마찬가지로 代替的節次에 대해서는 定義한 바가 없다.

定期船同盟協定, 貿易參加協定 및 誠實協定에는 여러가지 紛爭解決節次가 들어있다. 이들 協定은 第22條의 規定에 의하여 이 Code의 適用可能한 要件에 合致하여야 하나 이 Code에 모순되지 아니하는 기타의 合意規定을 택할 수 있다. 이와 같이 合意하는 紛爭解決規定과 節次는 法的訴訟, 協議, 協商, 調停, 仲裁, 中立機關에의 付託等이 포함될 것이다. 그러나 當事者의 合意없이도 一方의 要求에 의하여 開始되는 紛爭解決節次는 國際強制調停만이며 國內法下의 救濟에 優先하는 것도 強制調停 뿐이다. 第6章에 規定하는 節次 以外の 다른 節次에 따르게 되어있는 紛爭當事者는 서로의 合意에 의하여 國際調停에 의하도록 決定할 수 있다. 第6章의 規定에 따라 國際強制調停에 부탁할 수 있는 紛爭의 項目은 第23條3항에 規定되어 있는 9가지 事項에 局限된다.

[2] 第2節 國際強制調停

第2節은 締約國의 權限있는 當局의 地位와 權利, 그리고 이 Code에 의한 國際強制調停의 機能에 대하여 規定하고 있다.²²⁾ 그 主要內容은 다음과 같다.

가) 調停人의 調停과 勸告

國際強制調停은 各締約國이 12名 以內的 범위에서 指名, 通報한 國際調停人 Panel의 構成員중에서 當事者가 合意 또는 指名한 奇數의 調停人에 의하여 行하여 진다.(第32條) 調停人은 法 즉 이 Code에 들어있는 規定을 適用하게 될 것이며 이면 項目에 대해서 規定이 없는 때에는 調停節次의 開始時 또는 그 以後로서 調停人에 대한 證據提出時 以前에 當事者가 合意하는 法을 적용하지 않으면 아니 된다. 이러한 合意가 이루어지지 않을 경우에는 調停人의 意見으로 紛爭과 가장 密接한 관계가 있는 法을 適用해야 한다. 調停人은 法의 不分明을 理由로 勸告回避의 決定을 내릴 수 없다.(第35條)

調停人의 勸告는 當事者가 調停人의 勸告에 의하여 拘束을 받기로 合意한 경우에는 拘束力이 있으며 그러한 경우에 勸告는 即時 혹은 일정한 合意期間이 경과한 때로부터 施行된다. 미리 拘束받기로 合意하지 않은 경우에는 當事者가 合意하여야 拘束力이 생긴다. 紛爭의 一部 當事者만 受諾한 勸告는 이들 當事者間에만 拘束力이 있다.(第37條1項) 當事者間에 수락된 勸告는 紛爭의 最終解決로 되며 各締約國은 이 勸告를 승인하고 또한 그 勸告에 의하여 부과된 일체의 義務를 執行하지 않으면 아니된다.(第38條1항 및 第39條1項)

第40條의 規定에 의하면 調停人의 勸告를 拒否하는 一方의 當事者는 그의 拒否理由를 公表하지 않으면 아니되며 또 同時에 그 勸告 및 勸告의 理由를 公表할 수 있다.(第40條2項) 이 條項은 當事者가 調停人의 勸告를 受諾할 義務가 없기 때문에 매우 重要한 規定이라 하겠다. 調停의 受諾 또는 拒否 및 그 理由書의 寫本을 受理, 維持하거나 이를 荷主, 同盟, 政府의 要求에 따라서 그들에게 提供하는 職務는 第46條에 規定된 登錄官(Registrar)의 職務이다.

第45條는 調停人이 따라야 할 節次에 대하여 規定하고 있다. 즉 第45條第1項은 調停人이 따라야 할 義務가 있는 「이 Code에 明示한 節次」를 言及하고 있으며 第2項과 第3項은 節次規則(Rules of procedure)를 말한다. 第1項의 節次는 義務의인 것인데 反하여 第2項과 第3項의 節次規則은 調停人의 指針으로 삼기 위한 모델規則이거나 合意에 의해 當事者 또는 調停人이 작성한 規則이므로 第1項의 節次(procedures)는 調停節次를 위한 節次規則 以外の 節次를 말하는 것처럼 보인다. 調停人은 이미 第35條1項에 의하여 이 Code의 規定(Provisions)에 따라서 勸告를 작성할 義務가 있다.

22) 國際調停에 附加하여 比較的 사소한 紛爭의 해결을 위하여 地域的 調停(local conciliation)을 code에 規定하자는 77개國의 提案이 있었으나 制度의 內容에 대하여 不確實한 점이 많아서 先進國側이 이에 反對하였기 때문에 5年後의 協約의 再檢討會議時에 이 問題를 다시 검토하기로 한 決議案을 채택하였다. M. J. Shah, "The Implementation of the UN Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences 1974," Journal of Mar. Law & Comm. Vol. 9, No. 1, p. 109.

第45條 1項이 따르도록한 「이 Code에 明示한 節次」가 調停을 위한 節次規則이 아닌 限 第45條 1項에 의하여 調停人에게 따르도록 다시 義務를 지우는 것은 언뜻 보기에는 不必要하거나 矛盾되는 것처럼 보인다. 그러나 第35條 1項의 「規定」(provisions)이란 말은 第45號 1項의 「節次」(procedures)란 말보다 넓은 뜻이 있기 때문에 後者의 用語에는 特有한 積極的 意味를 부여할 필요가 있다.

[3] 第3節 制度上的 機構

第3節은 登錄官의 任命과 職務를 규정한 第46條의 규정분이다. 유엔 事務總長은 이 協約이 發効하기 6個月前에 유엔 總會의 승인을 條件으로 登錄官을 任命해야 하며 그의 職務는 國際調停人 panel의 調停人名簿의 유지와 그 구성에 관한 締約國에의 定期的 報告, 調停의 申請, 勸告, 受諾 또는 拒否 및 그 理由書 사본의 受理等이다.

8. 政府의 役割

政府의 役割에 대하여 開發途上國은 同盟과 荷主間의 協議, 紛爭解決等に 있어서 政府의 介入은 公共의 利益을 보호함에 必要하다는 것이었고 先進國은 政府의 介入에 反對하였다. 採擇된 協約에 규정된 政府의 役割은 다음과 같다.

(i) 自國航路에 중사하거나 自國海運會社가 會員으로 되어있는 同盟의 모든 協定, pool, 寄港地 및 航海數 協定 기타의 文書를 提出하도록 요구할 수 있다.(第6條)

(ii) 荷主와의 協議에 관하여 취하여진 措置, 會員의 變更, 業務, tariff, 운송 條件의 변경을 담고 있는 同盟의 年次報告書의 提出要求權.(第10條)

(iii) 同盟과 荷主間의 協議에 參加할 수 있는 權利·다만 意思決定權은 없다.(第11條 1項)

(iv) 運賃의 一括引上에 대하여 事前에 引上意圖, 引上幅, 實施期日, 引上理由를 通告하도록 同盟에 要求할 수 있는 權利와 運賃引上을 필요로 하는 data의 全体的 分析을 提出받을 수 있는 權利(第14條)

(v) 促進運賃率의 申請을 심사하기 위한 節次에 관한 情報을 提供하도록 同盟에 요구할 수 있는 權利(第15條)

(vi) 國際強制調停에 있어서 自國民인 紛爭當事者를 돕기 위하여 調停節次에 참가하여 Suggestion을 하거나 調停節次에 observer로 행동하는 權利(第28條)

(vii) 國際調停人 panel의 構成員을 指名할 수 있는 權利와 登錄官으로부터 同 panel構成에 관하여 通知받을 權利(第30條)

V. 協約의 發効와 施行上の 問題點

1. Code의 發効

協約이 國際적으로 發効하는 것은 第49條의 發効要件을 充足한 날로부터 6個月後부터이다. 그러나 各國은 國際적인 發効日以前에도 國內立法을 통하여 自國管轄下에 있는 領域에서 이 Code를 發効시킬 수 있는 것은 分明하다. 그러나 第6章의 紛爭解決機構만은 利用할 수 없을 것이다. 또 協約이 國際적으로 發効하더라도 協約을 批准, 受諾 또는 承認한 締約國만이 相互間에 協約을 지켜야 할 拘束을 받는다. 批准한다고 하더라도 協約의 一部條項에 대해서는 留保를 할 수 있다. 다만 協約의 基本的 事項에 대해서는 留保할 수 없다는 것이 通說이다. 이 점에 비추어 第2條의 40:40:20의 比率에 의한 貨物 積取割當制度에 대해서 留保할 수 있는지 問題가 될 것이다. 이 Code에는 留保할 수 있는 條項을 밝힌 留保條項이 없기 때문에 이면 國家가 積取比率 條項에 대해서 留保條件으로 批准하였다면 우리나라가 留保없이 批准하였다고 하더라도 그 나라에 대해서는 積取條項에

관한 協約上의 義務가 없게 된다.²³⁾

積取比率 條項은 이 協約의 核心條項의 하나이며, 自國關係의 航路에서 自國船舶의 積取比率이 40% 미만일 경우에는 相對國도 이 協約에 加入해 올 경우 40% 까지의 積取比率을 主張할 수 있으므로 이 協約은 利益이 될 것이다.

또 協約이 國際的으로 發効하면 開發途上國의 定期船會社는 貨物割當 또는 그 밖의 促進條項으로 말미암아 金融機關으로 부터의 融資 또는 造船所로 부터의 建造條件에 있어서 有利한 地位를 확보할 수 있을 것이다.

2. 協約의 彈力的인 性格

世界의 航路에는 오늘날 約 360個의 海運同盟 또는 運貨協定이 있으며, 그들은 相互間에 組織上 아무 關聯도 갖고 있지 아니하다. 航路의 性格이 相異하듯 同盟의 協定內容 또한 各樣하다. 同盟은 自治的이며 各者 別途의 規則, 慣行, 運營範圍를 갖고 있으며 各航路는 各기의 特色이 있어 問題點에 대한 接近方法도 다르다. 그러므로 한 航路에서 合法的인 것이 다른 航路에서는 違法的인 것으로 된다.

따라서 이 Code는 個別的인 同盟을 統一的인 것으로 性格을 改造한 後 거기에 이 協約을 적용하려는 것이 아니라 있는 그대로의 各同盟에 이 協約을 適用시키려고 制定된 것이기 때문에 重要한 條文에는 많은 條件과 但書를 插入함으로써 融通性있는 用語를 사용하고 있는데 留意할 필요가 있다. 同盟은 칼텔이므로 自律的인 規制를 生命으로 한다. 그러나 產業의 性格上 어느 程度 公的인 規制도 可能하며 各航路마다 自律的 또는 公的인 規制의 程度가 相異하다. 또 이 Code는 航空產業의 IATA 처럼 모든 同盟을 統一的으로 管理할 國際監督機構를 設立할 意圖가 없다.

이 Code의 彈力的인 條項으로 말미암아 協約이 國際的으로 發効하더라도 各同盟은 第22條의 규정대로 이 Code와 矛盾되지 아니하는 기타의 合意規定을 간직한채 앞으로도 如前히 各者의 特性과 個別性을 유지하는 自律的 規制組織임에는 變함이 없을 것이다. 그러므로 이 Code의 原則과 規定이 基本的으로 지켜지는 限 協約은 그 目的을 達成하게 된다.

3. 協約의 適用과 解釋

이 Code는 國際的으로 채택된 規範에 의하여 影響을 받을 當事者의 利益을 위하여 共同으로 解釋, 適用된다. 이들 當事者는 定期船同盟, 同盟會員會社, 海運會社, 荷主의 代表者, 荷主機關 그리고 이들의 支援當事者이다. (第23條, 第34條)

여러가지 同盟에 있어서 이 Code를 運用하려면 適切한 機構가 活動하여야 한다. 이 Code를 해석하고 適用하며 規則을 起草할 사람, 機關이 있어야 한다. 第22條는 同盟協定, 貿易參加協定 및 誠實協定은 이 Code의 適用可能한 要件에 合致해야 하며 또한 이 Code에 저촉되지 아니하는 기타의 合意規定을 포함시킬 수 있다고 규정함으로써 同盟, 荷主 및 權限있는 當局으로 하여금 처음으로 國際的 次元에서 公的인 權利를 明示하고 있다. 이리하여 關聯文書와 規則은 이에 맞추어 作成되어야 한다. 同盟 및 荷主의 代表者는 權限있는 當局과 協調하여 會合을 갖고 同盟이 活動의 기초로서 의거할 必要文書와 規則을 起草할 共同機構를 設立할 필요가 있다.

이 Code는 또한 다음과 같이 協約의 施行에 필요한 機構의 設立을 규정하고 있다. (a) 이 協約의 實施에 필요한 立法上의 또는 기타의 조치를 締約國이 강구하도록 요구한 第47條의 규정, (b) 前述한 第22條의 규정, (c) 同盟은 共通의 利害가 있는 事項에 대하여 荷主側과 意味있는 協議를 행

23) 李漢基, 國際法講義, 서울, 博英社, 1976. p. 326.

해야 한다는 前文의 基本原則 e항의 制度化가 그것이다. 또 協議의 主要議題를 열거하고 있는 第11條는 第22條와 함께 考察할때 이 Code의 運用에 있어서 當事者間에 討議하고 合意해야 할 모든 事項을 망라할만큼 充分히 廣範하고 包括的이다. Code의 규정을 運用하고 監視할 國際的 혹은 超國家的 機關이 없으니, 特定한 同盟에서 Code를 解釋適用하고 協力해야 할者는 同盟會員社, 荷主 및 荷主代表임이 分明하다. 權限있는 當局도 Code에서 인가한 事項에 대해서는 역시 이에 참여하게 될 것이다. 해석에 異議가 있는 同盟이나 荷主는 紛爭解決節次에 호소하게 될 것이다. 時間이 경과함에 따라서 同盟慣行은 世界的으로 統一性을 갖게 될 것이다.

Code가 國際的으로 發効하게 되면 Code와 저촉되는 立法을 제정하거나 敵對的 態度를 취하는 즉 自國에서 船舶이 Code의 規定에 따라서 船積, 揚陸하는 것을 禁止하는 國家가 아닌 限 同盟航路의 一端에 있는 國家가 協約을 수락하였다면 相對方은 自國海運會社가 同航路에 就航하기를 희망하는 경우 協約當事國이 되어 協約을 施行함에 필요한 立法措置를 취하거나 當事者의 行動에 一任하는 태도를 취하게 될 것이다. 그러나 自由競爭을 制限하는 範圍에 規制를 加하여 自國의 法令에 따라야만 自國領域에서 同盟이 活動할 수 있도록 許容하는 美國의 경우처럼 이 Code에 대하여 敵對的인 國家가 強大國인 경우에는 同盟에 대한 그 國家의 態度가 변경되기까지는 이에 同調하지 아니하는 國家 또는 그의 船舶會社는 이를 現實로서 받아들이고 그에 順應하는 道理밖에 없을 것이다.²⁴⁾

4. 盟外船에 대한 規則問題

協約에 反對한 北歐三國, 英國 혹은 Greece等 先進海運國의 海運會社는 協約이 發効하여 四方으로부터 壓力이 加해지면 盟外船으로 될 可能性이 없지 않다. 또 蘇聯을 비롯한 東歐共產國 定期船隊의 盟外船活動은 지금 世界到處에서 物議를 이르고 있다.

協約은 盟外船問題에 대하여 協約의 本文이 아닌 附屬書의 決議로서 다음과 같이 세가지 原則을 규정하고 있다.

첫째, 荷主는 同盟과의 誠實協定이 없는 限 盟外船을 선택할 權利를 가진다.

둘째, 盟外船도 公正한 競爭의 原則에 따른다.

셋째, 各國政府는 商業上의 公正競爭의 原則에 따르고 있는 盟外船에 대해서는 規制를 해서는 아니된다는 것이다.

이리하여 同盟運賃率보다 몇 %가 싸면 不公正한 過當競爭인지 判斷의 基準이 없어 問題이긴 하나 各國政府는 必要하다고 인정하면 이를 規制할 수 있는 主權을 갖고 있다.

結 語

우리는 定期船同盟의 行動準則에 관한 協約의 成立背景을 살펴봄으로써 이 協約이 南北問題라고 하는 世界歷史에 있어서의 大潮流에 밀려 제정된 國際政治의 產物임을 인식하게 되었다. 또 定期船分野에 있어서의 競爭을 制限하는 範圍로서 同盟慣行은 同盟會員인 海運會社의 一方的인 自律規制에 始終함으로써 同盟에 加入하려는 새로운 定期船企業의 活動을 抑壓하는 한편 荷主들의 理由있는 不滿에 대해서도 同盟本部가 先進國에 있기 때문에 大部分의 開發途上國 荷主들은 交渉이 제대로 이루어지지 못하고 이들의 원활한 海上運送을 저해하는 獨占形態로 作用한 一面로 否認하지 못한다.

24) 1974年 3月 부터 실시되고 있는 LAFTA (Latin American Free Trade Association)는 同地域內會員 國間의 海上수송수요는 全面的으로 LAFTA소속국 船舶에 留保하고 있는 점을 留意할 필요가 있다.

