

# 中世地中海의 海上貿易과 海運<sup>1)</sup>

최재수\*

## I. 서론

### 1. 머리말

얼마전까지만 해도 해양에 진출한 민족이 할수 있는 일은 두가지였다. 하나가 해적이 라면 다른 하나는 교역이다. 이 장에서는 주로 지중해를 중심으로한 이태리 도시국가들의 무역활동을 다룰 것이다.

해적과 교역은 어쩌면 정반대의 개념이다. 하나가 발전지향적인 선량한 양민이라면, 다른 하나는 파괴지향적인 악한이라 할 수밖에 없다. 당연히 교역지향적이어야 할 것이며, 해적활동은 될 수 있는대로 억제하는 것이 바람직하다. 그러나 해상으로 진출한 사람들로 볼 때에는 반드시 그런 것만은 아니다. 살길을 찾고, 부를 찾아 나선 그들에게 해적이 훨씬 하기 쉽고 성공할 경우 이익도 많다. 반면에 교역은 그 이익도 해적활동에 비해 적을뿐만 아니라 하고 싶다고 다 할수 있는 것이 아니다. 우선 교역을 위하여는 노하우가 있어야 하며, 교역을 할 수 있는 환경이 잘 갖추어져야 한다. 그렇지 못한 경우 교역활동은 하고 싶어도 못한다. 바이킹의 경우가 바로 그렇다. 그들의 거주지역이 지정학적으로 교역에 적합한 곳도 아니며, 남들이 탐을 내어 사고싶어하는 상품을 가지고 있는 것도 아니다. 그들은 살아남기 위하여 해적활동외에는 할 수 있는 것이 없었던 것이다.

이에 비하면 이태리 도시국가들은 지정학적으로 교역상 매우 유리한 위치에 자리하고 있어, 이 지리상의 이점을 살려 교역으로 황금시대를 열어갔던 것이다. 이태리는 비잔틴 지역, 팔레스타인지역, 그리고 알렉산드리아지역을 비롯한 이슬람지역과의 무역에서 여러 가지 지정학적인 이점이 있었다. 이태리의 이러한 지리적 이점은 지중해 교역에서 이태리를 중심적 위치에 올려놓기에 충분하였다.<sup>2)</sup> 특히 비잔틴지역과 팔레스타인 지역은

1) 이 장의 글은 제3절 베니스의 번영과 제노바의 도전분을 제외하고는 C. Ernest Fayle 저, 佐佐木誠治 역, 世界海運業小史 (日本語版)(A Short History of the World's Shipping Industry, 1933년판), 제2장 아드리아해의 여왕 - 지중해시대 -을 기본 줄거리로 하여, 여기에 필자가 그간 모아온 자료를 참고로 기술한 것이다. 따라서 개별적인 주를 생략한다. 특히 주로 표시된 것을 제외하고는 역사적 사실을 기술한 거의 전부가 이 세계해운업소사의 기술을 그대로 인용한 것으로 독자가 이해해주기를 바란다.

\* 한국해양대학교 인문사회과학대학 부교수

바로 중세 유럽인이 동경해 가지않던 인도와 중국과의 무역을 중계하는 중계지였다. 그러므로 이 동방무역로를 장악하는 세력이 유럽의 부를 지배할 수 있는 위치에 설 수 있었다.

중국의 경우 8-9세기를 전후하여 육상으로 연결되던 실크로드가 해상실크로드로 전환되면서, 교역량이 급격하게 증가하고 교역지역도 많이 확대되어, 동으로는 한반도와 일본, 그리고 멀리 캄차카반도까지 남으로는 지금의 동남아제국, 그리고 서로는 인도는 물론 아라비아 지역과 멀리 아프리카 동안까지 교역하고 있었다. 그리고 이런 동방의 물산들은 비잔틴 제국의 수도였던 콘스탄티노플과 파레스타인지역과 이집트의 알렉산드리아 등을 통하여 지중해의 무역항으로 운송되고 여기서 일부는 육로로, 그리고 나머지 일부는 당시 헬라크로스의 기둥이라 불리우던 지브랄탈 해협을 지나, 대서양을 북상하여 북유럽과 서유럽으로 널리 전파되었다. 여기서는 다시 한자의 상인들에 의하여 북서유럽 전역으로 전파된다. 그러므로 지금의 중동지역이 동서양 교류의 중계지였다면, 이태리 도시국가들은 유럽의 동양무역의 배급자 기능을 한 셈이다. 이렇게 보면 간접적이기는 하지만 천여년전인 중세에 이미 우리나라와 유럽과도 교류가 이루어져왔다고 할 수 있다.

또 한가지 해양으로 진출한 세력의 특징은 국내에 농경지를 비롯한 생산력이 될만한 것이 적은 지역의 사람들이 진출하였다는 점이다. 바이킹들이나 이태리의 해양도시국가가 공히 국내에 농사를 지을만한 농경지가 변변히 없고, 또 산업을 발전시킬 자원도 못 가진 경우가 대부분이다. 국내에서 풍요로운 삶을 보장해주지 않을 때, 의식있는 민족들은 하나같이 해양으로 진출하여 스스로의 살길을 찾았던 것이다. 이것은 비단 바이킹이나, 이태리 도시국가만이 그런 것이 아니고, 한자동맹이나, 그후를 이을 스페인 폴투갈의 해양진출, 네델란드와 영국의 해양강국으로의 부상등 역사상의 거의 모든 해양강국이 가졌던 공통점이라 할 수 있다. 국토가 좁고, 자원이 적은 우리 민족이 세계사로부터 배워야 할 크나큰 교훈이 아닐 수 없다.

## 2. 중세의 암흑시대와 해상무역의 쇠퇴

로마 제국의 융성과 이를 물질적으로 뒷받침하는 해상교역의 경이적인 증대와 해운업의 경영조직의 발전 등은 불과 2-3세기 동안만 지속되었다. 로마제국이 내우외환에 시달려 쇠퇴를 거듭하면서 해상교역량은 감소일로로 걸었다. 궁극적으로 로마제국이 멸망하고, 이에 따라 로마가 지배하고 있던 영토가, 각각 옛날의 지배자들에게 분산되어 지배받게 되자, 대규모 사업으로서의 해운업이 설 땅을 잃어버리고, 유럽의 태반의 지역으로부터 해운업이 자취를 감추게 되었다. 로마제국 멸망후에 건국되었던 프랑크 왕국, 고트 왕국, 반달왕국은 어느 것도 내부적으로나 문화적으로 빈약하고, 항시 내란으로 시달

2) 이원근 저, 중세유럽의 사회와 문화, 784쪽, 중문출판사, 1995년.

렸기 때문에 대규모의 해상무역을 할만한 능력을 갖지 못하였다. 여기에 더하여 로마함대가 전 해역의 해상경비임무를 맡고 있다가, 그들이 더 이상 해상경비업무를 수행하지 않게 되자, 거의 모든 해상무역루트들이 그 안전성을 상실하여, 어느 나라 선박도 해상에서의 생명과 재산을 보장받을 수 없게 되었다.

다만 이런 절망적인 혼란기에도 단 한 곳만은 나름대로 무역과 해운의 중심지로서 번영을 거듭한 곳이 있으니 그 곳은 바로 콘스탄티노플이다. 서기 328년에 콘스탄티누스 대제<sup>3)</sup>는 비잔티움(Byzantium)도시를 재건하여 이를 콘스탄티노플(Constantinople)이라고 명명하여 로마제국의 수도를 이 곳으로 이전하였다. 로마제국이 최종적으로 분열되었을 때, 고대 로마인의 활력과 행정적인 능력의 일단을 존속시킨 것은, 비잔틴 제국인 동로마제국이었다. 이 협소한 판도하에서도 콘스탄티노플은 용케도 정치적으로나 통상면에서 세계 문명의 중심지로 기능하였다.

비잔틴은 로마의 전성기는 물론 그 이전인 그리스 시대에도 해운과 무역의 하나의 중심지였다. 그 곳은 흑해에 들어가는 입구에 위치하여 좁은 해협 하나로 소아시아지역으로 통하는 제공도(諸公道)의 중단지점 기능을 하는 곳이다. 시리아 및 에집트가 처음에는 페르샤의 침입자에, 그리고 그 후에는 사라센의 침입자에게 굴복하였을 때, 소아시아 경유의 대상로는 동방으로 통하는 유일한 교통로가 되었다. 이렇게 되자 이 콘스탄티노플은 유럽과 아세아를 연결하는 전통상(全通商)을 통제할 수 있는 요새로 발전하게 되었다. 7세기에 콘스탄티노플의 성벽을 힘들여 사수하여 사라센의 침입을 격퇴시키면서, 해상무역에서의 비잔틴의 독점적 지위가 확고하게 되었다. 사라센인은 해상무역업자는 아니었다. 그보다는 악명 높은 해적으로서, 그들의 해적선대가 비잔틴을 제외한 전 해역을 휩쓸자, 다른 해역의 통상은 사실상 자취를 감추게 되었다. 유일하게 남은 이 통상로를 통하여 동방의 상품이 서유럽지역으로 운송되게 되었는바, 이 통상은 동로마제국의 강력한 함대로 보호받는 비잔틴 선박이 독점하게 되었다.

## Ⅱ. 지중해 도시국가의 발전과 해상교역의 재개

### 1. 지중해 도시국가의 발전

시간이 지남에 따라 지중해의 해상무역이 다시 활기를 띠기 시작하였다. 그러나 이 경우 한 국가의 강력한 힘에 의하여 유지되던 전과는 달리 지중해해안에 산재되어 있는

3) Constantine the Great (280?-337). 로마황제(306-337)로서, 비잔틴(Byzantium)에 新首都 콘스탄티노플(Constantinople)을 건설하여, 기독교 신앙을 공인하였다.

제항들의 통상활동이 활성화되면서 이루어졌다. 이태리의 베니스, 제노아, 피사, 아말피 등과 달마치아해안<sup>4)</sup>의 자라, 라그자, 그리고 그 외에 라틴인의 식민지, 프랑스의 말세 이유, 스페인의 발로세로나 등이 그것이다. 이들 제항중 어떤 것은 옛 그리스의 도시국가와 마찬가지로 독립된 공화국이었으며, 다른 도시들도 독립된 도시국가는 아닐지라도 무역과 해운에 대하여는 어느 정도의 자치권을 가지고 있었다. 우리는 이런 도시국가나 항만도시에서 나름대로 시행해 온 제법률이나 기록들을 더듬어서 중세 지중해의 해상무역과 해운업의 경영방법등을 알 수 있게 된다.

## 2. 이태리 도시국가의 동방무역독점

당초에는 이들 제항만도시의 무역량은 아주 미미한 것이었다. 그러나 중부 및 서유럽의 문명이 부흥함에 따라, 그들의 무역과 부(富)도 급속하게 증대되었다. 그들은 자신의 상선을 보호하기 위하여 가레이션으로 전투함대를 조직하여 운영하였다. 그들은 이 함대로 전쟁을 하고, 식민지를 개척하였다. 11세기경에는 베니스와 제노아는 동로마제국의 가장 유력한 동맹국이 되거나, 가공할 적국이 될만한 강력한 세력으로 성장하였다. 페르샤, 사라센, 슬라브, 터어키등의 연속적인 침략으로 동로마제국은 산산조각이 나가고 있었다. 베니스는 시시리도에 있던 놀만의 세력을 억제한 대상으로 하나의 통상조약을 체결할 수 있었다(1081). 이 조약에 의하여 베니스의 상인은 콘스탄티노플에서 특권적인 지위를 인정받았을 뿐만 아니라, 서방지역으로 동방의 물산을 배급하는 독점적인 실권을 장악하게 되었다.

그러나 이태리를 통상의 중심지로 만든 가장 결정적 계기는 종교적 열정과 탐험정신, 그리고 약탈의욕이 교묘하게 혼합되어 이루어지게 된 십자군 원정에서다. 십자군은 병력과 보급품의 수송을 위해 많은 선박을 필요로 하였으며, 또 사라센의 강력한 함대와 싸우기 위하여 강력한 함대와 용감한 해상전투요원이 대량으로 필요하였다. 그간 거의 영구적이라 할만큼 장기간에 걸쳐 기독교지역을 회교지역으로부터 지켜주는 역할을 수행해 온 동로마제국은 이 때쯤에는 사실상 붕괴된 상태였다. 그러나 베니스, 제노아, 피사는 확실한 대가만 보장된다면 수송선단과 이를 호송할 수 있는 함대를 공급할 수 있는 능력을 가지고 있었다. 그들이 신봉하는 종교를 수호한다는 대의명분하에 이루어진 이들의 봉사의 뒤에는, 그 대상으로서 화폐뿐만 아니라 사라센으로부터 탈환하는 지역과의 통상 독점권을 부여한다는 특권까지 포함되어 있었다.

이태리 도시국가중 해양공화국의 해상운송업은 1,2,3차 십자군 원정기간동안 발달되었다.<sup>5)</sup> 이렇게 시작된 이태리 도시국가와 동방간에 직접 통상이 이루어지게 되자, 비잔

4) the Dalmatian Coast, 유고슬라비아의 서부, 아드리아해의 동안.

5) H. Hearder : D. P. Waley 저, 오두영 역, 이탈리아사, 91쪽, 학사원, 1990년.

턴 제국의 지위가 크게 변하였다. 제1회 십자군 원정후 50년간에 콘스탄티노플의 무역량의 3분의 1내지 2분의 1이 이태리로 이전되었다.<sup>6)</sup> 1203-1204년에 이루어진 제4회 원정에서 베니스 공화국의 총독 헨리 단도로<sup>7)</sup>는 십자군 지휘관을 설득하여, 원정 목적을 성지탈환으로부터 콘스탄티노플의 공략으로 바꾸게 하였다. 이렇게 되어 콘스탄티노플은 동방과 서방의 연결지로서의 지위로부터 흑해방면으로 진출하는 베니스의 통상상의 중간기항지로 전락하게 되었다.

베니스를 선두로 하는 이태리 도시공화국의 시민들은 페니키아인과 비잔틴인들의 뒤를 이어 동방물산의 서방에의 배급자가 되었다. 그리고 그들은 이 배급업무의 원활한 수행을 위하여 동방물산의 운송인 또는 중매인이라는 지위를 이용하여 많은 부를 축적하여, 무한한 번영을 누릴 수 있게 되었다. 물론 이 동방물산의 서방에로의 운송만이 그들의 주임무는 아니었다. 서유럽의 문명이 부흥함에 따라 지중해 제항간의 무역 또한 활기를 되찾게 되고, 무역량도 크게 늘어나게 되었다. 또 북유럽 제국에서도 지중해 및 동방물산의 재수출을 그들에게 요청하게 되었다. 그러나 무엇보다 베니스와 제노아의 상인과 선주들이 15세기말까지 타의 추종을 불허하는 지위를 유지할 수 있었던 것은 그들이 시리아와 에집트의 제항에 대한 무역과 해운을 장악하고 있었기 때문이다.

### 3. 베니스와 제노아의 북유럽무역

해운업이 더 이상 지중해 해역으로 국한되지 않게 되었다. 이전의 로마시대에도 이미 영국과 유럽대륙간에는 상당히 활발한 화물운송이 이루어지고 있었다. 서유럽에서 로마 제국의 잔해를 타파하는데 중요한 역할을 수행한 고대 스칸디나비아인(Norsemen)은 전사(戰士)인 동시에, 탐험가이며, 또 무역업자이기도 했다. 그들은 놀랄만큼 장신(長身)의 전함과 함께 무역용 선박을 소유하고 있었으며, 여기에 더하여 사상 유례를 찾아볼 수 없을 정도로 대담하고 용감한 선원들이었다. 중세의 암흑시대에도, 잉글랜드, 아이슬랜드, 스칸디나비아간에는 상당량의 화물운송이 이루어지고 있었으며, 또 아이슬랜드 또는 놀웨이와 그린랜드에 있는 아이슬랜드 식민지간에는 수세기 동안에 걸친 교통이 이루어지고 있었다. 12세기이래 영국해운은 착실한 성장을 거듭하였다. 프랑다스 사람들은 보다 한층 활동적인 무역업자였으며, 또 류백, 함브르그, 브레멘을 필두로 하는 한자제도시의 대동맹에 가입한 사람들도 지중해의 베니스 상인에 비하여 결코 뒤떨어지지 않는 지위를 북방해역에서 이미 확보하고 있었다. 북유럽에서의 초기 해운업의 발달에 관하여는 장을 달리하여 설명할 예정이므로 여기서는 상세한 언급을 자제해 둔다. 베니

6) Sir Charles Oman의 평가. 그는 1860년에 태어나서 1940년에 사망하였으며, 영국의 유명한 역사가인 동시에 정치가. 세계해운업소사 53쪽에서 재인용.

7) Henry Dandolo, Eurico Dandolo라고도 함(1120?-1205). 1173년에 베니스의 총독(Doge)으로 선출된. 베니스에서 가장 유능하였던 통치자의 한사람이다.

스가 “신비에 가득찬 동방의 무역을 세습하고” 있는 한, 문명과 부와 해운의 주도권은 어쩔 수 없이 지중해의 제도시의 손아귀 속에 있을 수밖에 없다. 사실 뒤늦게 해운과 무역 경쟁에 기여든 북방 제민족은 선박의 소유와 해운업의 경영기법에 관한 한, 이태리로부터 배울 수밖에 없었다. 1190년에 영국의 선박 및 선원을 지중해로 진출시킨 제3차 십자군 원정과정을 통하여, 북방의 조선자와 항해자들은 많은 것을 지중해의 도시국가들로부터 배울 기회를 가질 수 있었다. 영국, 프랑스, 그리고 한자조차도 그들의 해사법이나 해사제관행을 지중해 제항으로부터 배워와야 했다.

지중해무역에 대해서 북유럽 사람들은 관여할 힘도 축적하지 못하고 있었을 뿐만 아니라, 그 방면으로 진출할 생각도 하지 못하고 있었다. 베니스와 제노바가 감히 다른 세력이 넘볼 수 없을 만큼 강대한 힘을 축적하고 있었기 때문이다. 그들이 운영하는 가레이전함이 전투용선박으로서의 우수성을 유지하고 있는 한, 적어도 지중해 해역에서는, 북방의 선박이 이태리 세력에 도전할 엄두를 낼 수 없었다. 동방산의 비단이나 향료, 지중해산의 올리브유와 포도주, 그리고 염료등이 영국이나 프랑다스에 운송되어, 다시 여기서 북유럽 제국으로 공급되었다. 이 무역은 베니스의 가레아스 상선이나 제노아의 캐락선에 의하여 이루어질 수밖에 없었다.

지중해의 도시 국가중 가장 강력하고 오래 지속된 국가가 이태리에 있던 4개 해양공화국이며, 그 중에서도 베니스가 가장 강력하였으며, 강력한 베니스 세력을 옆에서 계속 해서 위협한 세력이 제노바이므로 이하 절을 바꾸어 이들의 발전과정을 더듬어 보고자 한다.

### Ⅲ. 베니스의 번영과 제노아의 도전8)

#### 1. 바다위의 공화국 베니스의 탄생과 해양진출

지금도 물위에 세워진 도시로 유명한 베니스는 지금으로부터 약 1,500년전인 452년에 바닷가 개펄위에 세워진 도시국가다. 베네치아공화국의 연대기에 의하면 당시 훈족의 침입으로 사면초가가 된 그들이 신의 계시에 의하여 침략자를 피해 아무 것도 없는 갈대

8) 이 절은 재 이태리 다큐멘터리 작가인 시오노 나나미 저, 정도영 옮김(한길사)의 “바다의 도시 이야기 - 베네치아공화국 1천년의 메시지 -” 상권의 내용중 이 글의 목적에 알 맞는 부분을 발췌하거나 필자가 요약한 것이다. 이 책은 정식 사서(史料)라기 보다는 다큐멘터리물이므로 이 글에 인용하기에는 부적당하다고 할 수도 있으나 필자가 정독한 결과 인용 자료나 내용 어느면에서도 정규사서보다 정확성이 있다고 확신하게 되었으므로 여기 인용한다.

발인 개펄위로 피난오면서 그들의 역사는 시작된다.9) 그들은 초기 이 황량한 개펄위에서 살아남기 위하여 물고기를 잡고, 소금을 만들어 생활필수품과 교환하기 시작하였으며, 이를 위하여 많은 배가 필요하게 되고, 선원도 숙련되어 갔다. 시간이 지나자 반드시 생활필수품외의 상품도 팔고 사는 교역으로 발전하고, 선박의 크기도 커지고 교역범위도 확대되었다. 그들은 697년에 주민투표에 의하여 국가원수(통칭 doge라 부른다)를 선출하여, 정식 도시국가로 출범하였다. 그들은 팔레스틴지역에서 가져온 성인 마가의 유체를 수호신으로 하고, 840년에는 이를 바탕으로 한 국기를 제작하였다.10)

해양으로 진출한 베니스가 첫 번째 만난 적은 바로 해적이었다. 당시 아드리아해의 동안에는 해적들이 우글거리고 있었다. 이 해적들을 퇴치하지 아니하고는 그들의 상선이 안심하고 교역에 종사할 수 없다. 또 이 해적의 퇴치와 동시에 필요한 곳에 기항지, 다시 말해서 항해기지를 마련할 필요도 있었다. 이런 일을 해낸 사람은 피에트로 오르세올로 2세11)였다.

당시 베니스는 동로마 제국인 비잔틴 제국과 신성로마 제국이라는 두 강대국 사이에 끼어 있는 미묘한 위치였다. 비잔틴 제국은 베니스로부터 멀리 떨어져 있었으나, 베니스 무역의 가장 중요한 항로인 콘스탄티노플 무역을 위하여 절대적으로 필요한 존재였다. 당시 콘스탄티노플은 해상 실크 로드로 중국과 연결되는 동서교역의 최대 중계기지였다. 다른 한편 신성로마 제국은 지리적으로 베니스에 이웃하고 있어, 이들의 비위를 건드리면 도시국가인 베니스의 안정이 보장될 수 없다. 또 신성로마 제국과 친선관계를 유지할 때에만 동방으로부터 수입한 물산들을 서유럽 제국에 배급하여 막대한 경제적 이익을 올릴 수 있는 것이다. 지리적으로는 신성로마 제국과 가깝고, 경제적으로는 비잔틴 제국과 보다 긴밀한 관계를 가지고 있는 베니스로서는 두 강대국과의 사이에 선린관계를 유지한다는 것이 쉬운 일이 아니었을 것이다. 베니스를 더욱 어렵게 만든 것은 이 두강대국이, 당시 이미 상당한 해상세력을 형성하고 있는, 베니스를 서로 자기편으로 만들고 싶어한 점이다.

오르세올로 2세는, 취임 다음해인 992년에 비잔틴제국과 하나의 조약을 체결하였는바, 그 내용은 1), 베니스는 비잔틴 제국에 속하면서도, 그 자주성을 완전히 인정받는다는 것을 재확인하고, 2), 비잔틴 제국 영내에서 베니스의 상인들이 자유롭게 상업활동을 하는 것을 허용하고, 3), 베니스의 상선은 콘스탄티노플항에 입출항하는데 기항요금을 17술디만 내면 되고,12) 4), 이런 대가로 베니스는 비잔틴제국의 이름아래 비잔틴 제국의 서쪽 해역, 특히 아드리아 해의 방위를 전담한다는 것이었다.13) 특히 마지막 조항은

9) 잔제, 이탈리아사, 63쪽.

10) Haws & Hurst, The Maritime History of The World, Vol. 1, 100쪽, TEREDO BOOKS LTD.

11) 976년에 총독직에 올랐다가 2년후 수도원으로 은퇴한 오르세올로 1세의 아들로서 991년에 30세의 젊은 나이로 총독으로 선출되어 국론을 통일하고 해적을 퇴치하는등 많은 공을 세웠다.

12) 이것은 대단한 특혜인바, 그전에는 이 기항요금이 30술디였으며, 다른 경쟁 도시들이 여전히 30술디이므로, 베니스의 교역이 다른 경쟁상대에 비하여 경쟁력우위를 유지할 수 있는 결정적인 계기를 마련했다.

유리한 조약을 베니스가 얻어내는 대가였으나, 베니스로서는 불감청이언정 고소원인 조건이었다. 베니스가 동지중해의 교역을 계속하기 위하여는 아드리아해의 제해권의 장악은 필요불가결의 조건이었는데, 이를 비잔틴 제국이라는 강대국의 이름아래 유리한 경제적 보상을 받아가면서 한다는 것은 바로 일석이조의 실리가 따르는 것이다. 그러면서도 오르세올로 2세는 신성로마 제국과도 교묘한 외교술로 친선관계를 유지하였다.

이런 외교적인 승리를 바탕으로 어느정도 대의명분을 축적한 베니스는 드디어 998년에 37세인 오르세올로 2세가 친히 이끄는 함대로 아드리아해의 평정에 나서서, 아드리아해 동해안의 제도시를 베니스와 평화조약을 체결하게 하고, 동시에 이 해역에서 해적을 완전히 소탕하였다. 그렇게 해서 베니스는 아드리아해를 벗어나 동지중해로 가는 항로를 확립한 셈이며, 아드리아해 동해안의 제도시를 베니스에게 항해와 상업기지를 제공하는 대신에, 해적의 노략질로부터 벗어날 수 있게 되었다. 아드리아해 동해안의 요지에는 어김없이 베니스 해군의 기지와 요새가 설치되었으며, 필요한 곳에 수리조선소도 설치되었다. 이렇게 해서 아드리아해는 베니스의 바다(골포 디 베네치아 : 베네치아만)가 되었다.

아드리아해에서의 베니스의 경찰역할은 그후 수백년동안 지속되었으며, 그 과정에서 어려움도 많았다. 초기에 그들이 단속해야할 대상은 슬라브와 사라센의 해적들이었으나, 1081년에 바이킹으로 악명이 높은 노르만인들이 침입해 왔다. 이들은 아드리아해의 입구를 점령하고, 이 곳을 기지로 해서 비잔틴 제국으로 진격하려 하였다. 급해진 비잔틴 황제는 베니스에게 그들의 진격을 저지해줄 것을 요청하였다. 아드리아해의 입구를 점령한 노르만인은 베니스인에게는 바로 목의 가시다. 그들이 입구를 점령하고 있는한 베니스는 아드리아해 깊숙히 간혀서 독안에 든 쥐가 될 수밖에 없다. 그러므로 그들로서는 어찌피 출병하지 않을 수 없는 때에 비잔틴으로부터 요청이 온 것이다. 이때 베니스의 통치자는 상인으로서의 기질을 십분 발휘하여 자기의 위기는 시치미를 떼채, 출병의 대가를 요구하였다. 그들이 요구한 대가는 베니스의 상업근거지를 콘스탄티노플에 두는 것에 대한 허가와 베니스의 상인은 비잔틴의 상인과 똑 같은 대우를 해 달라는 것이었다. 급하게 된 비잔틴의 황제는 이 요구를 들어 주었고, 베니스는 해군을 출병시켜 격전 끝에 베니스군이 승리하였다.

노르만인을 상대로 싸운 대가로 받은 특권으로, 베니스의 교역은 끝을 모를만큼 확장되었다. 비잔틴 상인들의 전속 무역항로였던 트라키아, 마케도니아, 그리스, 소아시아, 그리고 시리아를 포함하는 지중해와 흑해 전역에 베니스의 교역이 확대되었으며, 콘스탄티노플에는 치외법권인 베니스인 전용 거주구가 설치되고, 베니스의 영사관과 상관들이 줄을 이어 설치되었다. 베니스의 상업근거지가 베니스로부터 콘스탄티노플로 옮겨진 셈

13) 비잔틴제국으로서는 동쪽은 셀주크 투르크의 침략, 남쪽은 사라센의 침략에 시달리고 있었으므로 서쪽에서나마 안정을 취하고 싶었던 것이다.



이다. 그들은 여기를 근거로 흑해와 시리아, 그리고 에집트를 오가면서 교역을 하였다. 당시 콘스탄티노플에는 약 일만명의 베니스인이 있었다고 한다. 본국의 인구가 아녀자를 합하여 불과 10만명이었던 점을 감안한다면 베니스 성인의 약 3분의 1이 콘스탄티노플로 옮긴 셈이다. 너무 강성해진 베니스 상인들의 교역으로 피해를 보게된 콘스탄티노플의 비잔틴 상인들의 불만으로 베니스 상인의 교역활동은 우여곡절을 겪기도 하였으나, 그들은 그 때마다, 능숙한 외교술과 강력한 함대의 힘으로 이를 지켜나갔다.

베니스의 상인들은 단순한 장사꾼으로만 끄치는 것이 아니라, 자기들의 상권을 지키기 위하여, 무력사용을 서슴치 않고, 피로 그들이 닦아놓은 고속도로를 지켜서 상업을 통한 부의 축적과 이를 바탕으로 한 강국의 입장을 견지할 수 있었던 것이다.

## 2. 아드리아해의 고속도로와 바다와의 결혼

베니스가 노린 것은 그들의 교역항로에 그들만이 이용할 수 있는 해양고속도로를 건설하는 것이다. 육상의 고속도로에는 일정한 간격으로 연료를 공급하는 주요소가 필요하다. 여기에는 간단한 고장을 수리하는 수리공장도 필요하고, 간단한 식당과 숙소도 마련되어야 한다. 또 여행의 안전을 위하여 주행중 고장차가 SOS라고 썩어진 상자 속의 비상전화로 주유소에 연락하면 구조차가 오게 되어 있다. 해양에서도 안전한 항해를 위하여, 이런 시설들이 필요하다. 적당한 간격으로 청수와 식료품을 공급하고, 병든 선원을 내리고 건강한 선원으로 대체시키는 항해기지가 필요하다. 또 항해중 위험에 직면하면 어떤 식으로라도 신호를 보내면 바로 구조선이 달려와 주어야 한다. 베니스인들은 아드리아해 전역에 걸쳐 이런 기지들을 완성시켜, 아드리아해를 그들만이 전용으로 사용할 수 있는 고속도로를 만든 것이다.<sup>14)</sup> 이 아드리아해의 해양고속도로는 베니스의 무역에 안정성과 확실성, 그리고 신속성을 부여하여 다른 도시 국가보다 경쟁력 우위를 확보하는데 결정적으로 공헌하였다. 물론 이런 해양고속도로의 건설에는 많은 비용의 지출과 희생이 수반되었지만, 그 결과로 얻은 이점이 더욱 컸다고 할 수 있다.

베니스인들은 아드리아해의 제해권을 장악하고, 여기에 반영구적인 고속도로를 건설하면서, 아드리아해와 베니스인사이에 특수한 관계를 설정하는 축제행사를 가졌다. 12세기에 공식으로 제정된 이 축제는 “바다와의 결혼식”으로서 베니스 최대의 국민축제였다. 축제일은 국가원수였던 피에트로 오르세올로 2세가 출진한 날, 즉 그리스도가 승천한 날로 정하였다. 해마다 이 날에는 원수가 진홍색과 금색으로 장식된 의식용 전용선인 뷰센타우어호<sup>15)</sup>에 정부고관들을 거느리고 올라 탄다. 이 의식용의 가레이션은 노까지 금

14) 옛날의 이런 고속도로로 고대로마의 가도(街道)가 있다. “모든길은 로마로 통한다”는 말을 만들어낸 이 로마의 가도는 미개지에 건설되었기 때문에 마차의 하루 거리마다 숙박시설을 비롯한 서비스 시설을 건설해야 했다. 오늘날 우리가 흔히 쓰는 맨션이라는 말은 이 로마가도의 숙박소를 의미하는 라틴어 맨션네스가 그 어원이라 한다.

색으로 칠한 호화선으로, 많은 배와 콘돌라를 거느리고 외항인 리도항구로 향한다. 이곳 교회에서 대주교가 올리는 미사에 참석한 후에 원수는 다시 뷰센타우어호에 탄다. 해상으로 나온 전용선위에서 원수는 많은 사람들이 지켜보는 가운데 바다를 향해 말한다.

“너와 결혼한다. 바다여, 영원히 내것이여!”

그런 다음에 원수는 준비된 금반지를 바닷속으로 떨어 뜨리는 것이다. 의식은 이것으로 끝난다. 시내로 돌아오는 원수를 항구에서 맞은 후, 그날 하루 종일 베니스 시민들은 일을 쉬고, 먹고 마시고, 떠든다.

이 바다와의 결혼식이 의미하는 것이 무엇일까? 이에 대하여 한 해양관계서적은 다음과 같이 기술하고 있다.<sup>16)</sup>

그러나 온갖 화려한 의식과 군악대의 연주에도 불구하고 이 행사가 바로 편의와의 결혼이라는 사실을 숨길 수는 없다. 그 편의는 바로 베니스인의 편의다. 사랑이란 바로 바다 건너에 수렵해 놓은 “통치기반”(dominion)으로부터 오는 이익에 대한 짝사랑이다. “기독교국의 금은 모두가 베니스인의 손을 통해서만 유통된다.”고 연대기는 기술하고 있다. 그들은 향료무역을 독점하고, 십자군의 원정에 대한 해상운송지원으로부터 성지순례에 이르기까지 해상의 이권에 관한 모든 것에 대한 발언권을 가지고 경제적인 이익을 추구하였다.

이 경우 베니스가 여자고, 바다가 남자인지, 그 반대인지에 대하여 의견이 엇갈린다. 이태리에서 공화국은 여성명사로 표기되고, 바다는 남성명사를 쓴다. 바다의 수호신은 가장 남성적인 신인 포세이돈이다. 이렇게 보면 베니스는 이 결혼식에서 신부가 될 수밖에 없다. 그러나 만약 베니스가 신부라면 여자쪽에서 바다인 남자에게 당신을 영원한 내 것으로 만든다고 선언하는 것이 어쩐지 어색하다. 그러므로 원수로 구체화된 베니스가 남성으로 신랑이 되고, 바다가 다소곳한 신부가 되는 것으로 보는 것이 보다 합리적인 해석일 수 있다는 의견도 있다. 신랑이든 신부든 베니스는 분명히 바다와 결혼하고 행복하게 살아가는 공화국이었던 것이다.

### 3. 십자군과 동지중해 해양고속도로의 완성

제4차 십자군 원정의 해상운송을 맡기로 계약한 베니스는 우여곡절 끝에 제4차 십자군의 원정목적지를 당초의 에집트의 카이로로부터 비잔틴제국의 콘스탄티노플로 변경하

15) Bucentaur. 12세기부터 18세기까지 베니스의 축제일인 바다와의 결혼식날의 의식용 호화전용선. 선명은 반우 반인의 전설의 괴물이름임.

16) Capt. Alan Villiers. MEN SHIPS and the SEA, 74-75쪽. National Geographic Society, 1973.

였다. 이것은 당초의 취지에 크게 벗어나는 것이다. 십자군의 목적은 이교도를 정벌하여 성지를 수호하는데 있는데 원정의 목적지를 같은 기독교 세력권<sup>17)</sup>으로 한다는 것은 십자군의 근본취지를 어기는 것이 된다. 이렇게 원정 목적지를 바꾼 이면에는 베니스의 국가원수였던 엔리코 단도로의 상인적인 계산이 짙게 깔려 있다. 당시 비잔틴 제국안에서는 황제위를 놓고 분쟁이 일어나, 진 황족이 망명하여 자기의 황위를 회복하기 위하여 십자군에게 원조를 요청하였던 것이다. 마침 그때는 비잔틴의 상인들이 베니스 상인들의 교역활동을 시기하여, 황제를 설득하여 베니스 상인에게 부여되었던 비잔틴 제국과 콘스탄티노플에서의 상업상의 특권이 모두 배제되어 있던 때였으므로, 베니스로서는 이를 다시 찾는 천재일우의 기회로 생각하게 되었다.

제4차 십자군의 비잔틴 제국의 황위계승과정에 개입으로, 비잔틴 제국은 1204년에 일시 멸망하였고, 대신 건설된 라틴제국이 1261년까지 약 60년 지속되었다.<sup>18)</sup> 베니스는 이 원정에서 비잔틴 제국의 영토의 8분의 3을 얻고, 또 베니스와 적대관계에 있는 것으로 간주되는 나라의 상인이 라틴제국내에서 상업활동을 하는 것을 금지하도록 하여, 동방무역을 사실상 독점하게 되었다.

그러나 이 원정의 결과 얻은 가장 값진 수확은 베니스와 동지중해의 상업요지 전부를 연쇄적으로 연결한 “해양고속도로”를 완성시킨 일이다. 그것은 너무 견실하게 유지되었기 때문에 베니스의 최고 라이벌이었던 제노바조차도 50년이 지난 후에야 겨우 실지회복에 나설 수가 있었을 정도다. 그들은 제국의 영토 8분의 3의 영유권을 얻었지만 이에 대한 실질적인 권한은 십자군인 프랑스인에게 맡기고, 자기들은 해양고속도로를 유지하는데 상업상으로나 군사상으로 필요 불가결한 요충지만 소유하고 여기에 그들의 기지를 두는데 만족했다. 이런 그들의 조치는 인구가 10만 내외밖에 안되는 베니스 도시국가의 한계때문이기도 하지만, 그것보다도 그들은 교역상의 이익외에는 별관심이 없었던 것이다.

그들이 아드리아해와 동지중해를 관통하는 해양고속도로를 완성시키기 위하여 설치한 주요기지는 다음과 같다.

자라 - 아드리아해 동해안의 중앙에 위치하고 있으며, 원정 도중에 이미 베니스의 수중으로 들어가 있었다.

두라초 - 아드리아해 출구를 감시하는 감시초소기능을 한다.

코루프 - 이오니아해로 들어가서 최초의 섬으로, 일단 베니스령이 되었지만 몇 년후에 포기하였으며, 이 섬을 최후로 베니스가 영유하게 된 것은 1386년부터다.

케팔레니아 섬 - 코루프 섬 대신으로 생각 계속 영유했다.

펠로폰네소스 반도 끝에 있는 모도네와 코로네 - 이 두 기지는 베니스 공화국의 두눈이라고 불리웠다. 체리코트의 섬들도 마찬가지로.

17) 같은 기독교지만 로마교황의 휘하에 있지 않고, 그리스 정교회로 따로 독립해 있었다.

18) 이영범, 유공조, 김남현 공저, 서양문화사, 128쪽, 양서원, 1991년.

테르미시오네 - 펠로폰네소스 반도를 돌아서 에게해로 들어가는 입구, 그러나 1386년 전략상의 이유로 만안의 나우플리온과 아르고스로 바꿨다.

에게해에서는 밀로스, 팔로스, 낙소스, 미코노스, 스타필리아, 티노스, 안드로스 등의 섬들에 기지를 두었다.

그러나 도시국가인 베니스가 이를 모두 직할하기는 어려워, 그 중 일부는 베니스의 유력한 가문에게 위임하여 관리하게 하였다. 그들이 베니스의 방침에 충실히 따랐음은 물론이다. 그러나 에게해를 장악하는데 가장 중요한 기지인 네그로폰테(에우보이아)만은 그들의 직할로 두었다. 또 하나 요충인 크레타 섬도 십자군으로부터 많은 대가를 지불하고 양여받아 직할로 운영하면서, 많은 피를 흘리면서 사수하였다.

#### 4. 이태리 도시해양국가들의 부침 - 속적 베니스와 제노바의 대결 -

이태리의 국기는 녹색과 백색과 적색의 삼색기다. 그러나 그것은 육지의 깃발이다. 해상국의 국기는 이것과 좀 다르다. 중앙의 흰부분에 4개의 문장을 서로 배합시키고, 그것을 금색줄로 둘러 싸고 있다. 군함용 깃발은 이 4개의 문장 윗부분에 왕관같은 것이 붙어 있다. 이 4개의 문장은 중세 이태리의 4개 해양도시국가를 나타내는 것이다. 위의 왼쪽에서 오른쪽으로 베니스와 제노바, 아래 왼쪽에서 오른쪽으로 아말피와 피사다. 이런 상선기는 이태리가 1945년 이후 사용해 오고 있는바, 그들이 이 4개의 해양국가에 긍지를 가지고 있음을 나타내는 것이다.

로마제국은 지중해를 “마레 노스트룸”이라고 불렀는데, 그 의미는 “우리의 바다”다. 로마 제국이 융성하던 시대에는 지중해는 로마 안마당에 있는 연못이었다. 넓은 지중해를 둘러 싸고 있는 광대한 영토가 모두 로마의 지배하에 있었다. 그러나 육상에서 “팍스 로마나”가 끝나는 것과 동시에 지중해도 우리의 바다가 아닌 무법지대가 되었다. 북아프리카에 자리 잡고 있는 사라센인은 지중해에서 손쉬운 해적활동으로 경제적인 이익을 취하였고, 비잔틴 제국의 그리스인이 상권을 쥐고 있었다. 중세는 지중해에도 암흑의 시대였다.

해적이 아니라 교역을 목적으로 한 이태리의 상선에 의하여 지중해가 다시 활기를 띠기 시작한 것은 9세기에 들어와서부터였다. 베니스, 제노바, 아말피,<sup>19)</sup> 피사<sup>20)</sup> 4개의 해양공화국에 의해서다. 이런 시대는 9세기에 시작하여 14세기에 절정에 달하고, 15세

19) Amalfi : 839년에 도시공화국으로 독립을 선포하여, 지중해의 가장 야만적인 해양세력으로 등장하였다. 아말피의 전성기는 10세기 중반에서 11세기 중반까지의 약 100년간이었다. 그러나 아말피는 이태리 해양공화국의 해상세력 발전에 결정적인 힘을 실어주었던, 십자군원정에 참여할 기회를 상실하고, 1073년에 바이킹의 침입을 받아 쇠퇴의 길로 들어선다.

20) 피사의 사탑으로 유명한 이 도시는 기원전 90년경에 세워진 토스카나 지방에서는 가장 오래되고 아름다운 도시, 해양세력으로서의 전성기는 12세기였다.

기에 동으로부터는 터키의 공세로, 서쪽에서는 컬럼버스와 바스코 다카마에 의하여 협공 당하여 쇠퇴할 때까지 지속되었다.

이태리의 4개 해양국가중 강력한 세력을 형성하고, 라이벌 관계가 오래 지속된 국가는 베니스와 제노바다. 두나라의 특징을 든다면 베니스는 공화국으로서 국가에 대한 충성과 공동체의식으로 뭉치고, 주로 교역에 힘쓰고, 그들의 교역권을 지키기 위하여 필요할 경우, 피를 흘리는 것을 피하지 않았다. 반면에 제노바는 공동체의식이란 처음부터 없고, 철저한 개인주의로서, 경제적 이익을 위해서는 해적활동도 서슴치 않았다. 같은 시장에서 같은 무역에 종사하는 도시국가간에 경제적인 이해가 상반되게 마련이며, 서로의 이익을 지키기 위하여 무력을 사용하는 것을 서슴치 않는 것이 당시의 추세였다. 베니스의 국가적 차원의 활동으로 여러 면에서 무역상의 이익의 제한을 받아온 제노바가 세력을 만회할 기회를 노리는 것은 당연하다. 그러므로 지중해의 상권을 둘러싼 양 도시국가간의 무력충돌은 불가피한 것이라고 할 수 있다.

특히 지중해의 이 양대세력의 기질상의 특성으로 양대세력간의 충돌은 끊임없이 일어났다. 개인주의적인 제노바 선박들은 함대를 결성한 단체행동보다는 단독행동을 선호하였고, 이익이 적은 무역보다는, 성공하면 보다 이익이 큰 해적활동에 중점을 두었다. 이때, 약탈대상 선박은 당시 가장 무역활동을 활발히 하던 베니스의 상선이 되었다. 제노바의 해적선으로부터 보호를 위하여 베니스의 상선은 1255년부터 "무다"라는 이름의 정기항로가 설정되어, 이 항로를 선단을 결성하여 군함의 호위를 받으면서 운항한 것은 전술하였다. 이 선단제도는 해적으로부터 보호를 받을 수 있는 이점이 있었지만 너무 경비가 많이 지출되는등 부작용도 적지 않았다. 다른 한편 베니스는 그들의 이익이 침해될 때 피를 흘리는 것을 마다하지 않았지만 해적활동은 거의 하지 않고, 주로 교역에 전념하였다. 그 때문에 개인주의적인 성향이 강하여 운을 하늘에 맡기고 단합으로 운항하던 제노바의 상선은 해적으로부터 그렇게 심한 피해를 받지 않았다.

베니스와 제노바의 첫 번째 충돌은 우연한 사건을 계기로 팔레스티나의 아콘에서 발생하였다. 우연한 다툼 끝에 베니스의 상인이 제노바의 상인을 살해한 사건이 계기가 되어, 양국이 1257년에 해전을 벌리게 되었으며, 이 전쟁은 베니스의 승리로 끝났다.

그러나 그 4년후인 1261년에 다시 대결이 일어서 사태는 역전되었다. 1204년 제4차 십자군에 의하여 비잔틴 제국이 망하고, 이를 대신한 라틴 제국에서 베니스가 지도적 역할을 한 것은 전술하였다. 이 전쟁에서 패퇴한 비잔틴의 잔존 세력이 비잔틴 제국의 재건을 노리고 있었다. 이 세력과 제노바가 손을 잡고 콘스탄티노플 재탈환의 최대장애인 베니스 해군을 제노바가 격퇴시키므로써 콘스탄티노플의 정복을 측면으로 지원하기로 한다. 그 대가로 재건된 비잔틴 제국은 비잔틴 지배지역에서 베니스인을 추방한다는 비밀 조약인 님페오 조약이 3월에 성립되고, 7월에 이것이 행동으로 옮겨졌다. 내부인의 내응을 받아 일으킨 이 일종의 구테타는 간단히 성공하였다. 그 당시 베니스의 함대는 흑

해를 순찰중이었다. 급보를 받고 선수를 돌린 때는 이미 사태가 종료되어 있었다. 베니스 해군을 견제하기로 약속한 제노바는 아무 하는 일없이 승리를 거둔 것이다. 해상에서는 무적을 자랑하는 베니스 함대도 이런 사태하에서는 할 일이 없었다. 콘스탄티노플에서 우왕좌왕하고 있는 베니스 피난민을 싣고 도망하는 일이 최선의 안이었다. 흑해의 무역상의 베니스인의 특권은 빼앗기고, 그 자리에 제노바의 상인들이 들어섰다. 정보의 부족으로 어찌구무 없이 당한 베니스는 그후 정보망을 완벽하게 하기 위한 여러 가지 조치를 취하였음은 물론이다.

그후 동지중해에서는 베니스와 제노바 해군간의 힘겨루기가 계속되었다. 베니스는 비록 가장 중요한 콘스탄티노플은 빼앗겼으나 쿠레타와 네크로폰테를 비롯한 강력한 기지는 그대로 유지하고 있으며, 제노바를 충분히 억제할 수 있는 함대를 가지고 있다. 베니스는 콘스탄티노플의 재탈환을 단념하는 대신, 동지중해의 제해권을 놓고 제노바와 힘겨루기를 계속했다. 국가를 중심으로한 공동체 의식이 투철한 베니스가 개인주의 위주의 제노바에 비하여 모든면에서 우세하여, 이 대립에서는 베니스가 쫓고 제노바가 쫓기는 그런 상태가 지속되었다.

한편 베니스는 재건된 비잔틴 제국의 황제와 비밀협상을 하였다. 베니스가 당초부터 관심을 가진 것은 흑해무역의 이익이지 콘스탄티노플의 정치적인 지배가 아니었다. 비잔틴 제국의 황제로서는 이런 베니스의 요구를 외면하면서 강력한 제해권을 가진 베니스와 적대관계를 유지할 필요가 없다. 당초에 제노바를 끌어들이는 것도 베니스의 해군이 적대행위를 할 것을 두려워한 때문인데, 그렇지 않을 것을 약속하는 한, 그들을 외면할 이유가 없다. 이런 이유 때문에 1268년에는 다시 베니스인의 콘스탄티노플에의 복귀가 허가되었다. 그러나 그 입지가 전만 못한 것은 어쩔수 없는 일이다.

이런 베니스와 제노바간의 제해권을 놓고 벌리는 대립은 1270년에 프랑스왕 루이 9세의 중재로 막을 내렸다. 프랑스는 당시 십자군 원정계획을 추진중이었다. 그런데 이에 필수적으로 필요한 해상수송력을 가진 지중해의 양대세력이 이런 적대관계에 있어서는 곤란하다. 그래서 강제로 화해를 권유한 것이다. 강대한 세력인 프랑스의 강요에 못이겨 양자간의 화해가 성립되었고, 이런 휴전상태는 그후 약 25년간 지속되었다.

양국간의 두 번째 전쟁은 1295년에 흑해시장의 쟁탈전으로 일어났다. 1300년에 휴전이 성립되기까지 양국은 흑해의 무역상의 이권을 지키기 위하여 집요한 해전을 벌린 결과 제노바의 승리가 거의 굳어졌다. 그러나 내분에 휘말린 제노바는 더 이상 전쟁을 지속하지 못하고 영거주춤한 상태에서 휴전에 합의하고 말았다.

그후 약 50년간은 불안하면서도 양국이 결정적인 충돌은 피하여 평화가 지속되었다. 이 기간동안에 지중해의 해운은 비약적인 발전을 거듭하였다. 상선은 대형화되고, 동양으로부터 수입된 나침반으로 항해기술이 월등하게 향상되면서 보다 넓은 해역으로 통상범위를 확대하였다. 영국의 양모업자가 그리스산 포도주를 식탁에 올린다는 것은 그전까

지는 상상을 못했으나 이것이 현실화된 것도 이 시기다.

1350년에 양국간에는 다시 세 번째 전쟁이 발발하였다. 이것 또한 시장쟁탈전의 일환이었다. 이 무렵에 비잔틴 제국은 터어키로부터 강한 위협을 받고 있었다. 이 터어키의 위협으로부터 콘스탄티노플을 지키기 위하여는 강대한 해군력이 필요하였으나 비잔틴 제국은 그럴 힘이 없었다. 현실적으로 해군력을 가지고 있는 세력은 베니스와 제노바뿐이다. 비잔틴의 황제는 이 해상방위 임무를 베니스에게 부탁하였다. 베니스는 이를 수락하는 조건으로 흑해지역의 무역에서 제노바 상인을 완전히 추방할 것을 조건으로 내세웠다. 비잔틴 제국이 동맹국인 제노바가 아닌 베니스에게 해상방위를 부탁한 것은 당시 잦은 내전으로 제노바의 정권이 불안하였으므로 그들을 믿고 맡길수 없다고 판단한 것이다. 이에 화가난 제노바가 싸움을 걸어와 전쟁이 발발하였다.

1350년부터 55년까지 5년간 지속된 전쟁에서 큰 해전이 세 번 있었는데, 제노바의 2승 1패였다. 전쟁에서는 제노바가 승리한 셈이다. 그러나 제노바는 예외 내분 때문에 전술상의 승리의 이를 살리지 못하고, 정권자체를 외국인인 밀라노의 공작 비스콘티에게 양도해 버렸다. 제노바의 개인주의적인 성향이 가져다 준 손실이라 할 것이다.

1355년에 맺어진 휴전의 결과로 약 20년간 다시 평화가 찾아왔다. 이 기간동안 베니스에게는 많은 시련이 있었다. 그 하나는 수세기에 걸쳐서 헝가리는 아드리아해 동안의 달마티아지방<sup>21)</sup> 정복을 꿈꾸어 왔는데, 이 때 정복에 성공한 것이다. 베니스로서는 아드리아해의 해양고속도로의 주요구간을 잃은 셈이다. 그렇다고 강대한 세력인 헝가리와 싸울 힘도 없었다. 교황을 중개로한 헝가리와 외교전으로 베니스의 해운기지만은 유지하도록 부탁하는 길밖에 없다. 강대한 육군국이면서 해군력을 보유하지 못한 헝가리도 이 제안을 마다할 이유가 없다. 베니스가 해양경찰기능을 맡으면 이 해역에서 발호하는 해적을 잠재울 수 있기 때문이다.

베니스가 겪은 다른 하나의 시련은 동지중해의 키프러스에서 일어났다. 이 섬은 제4차 십자군 이래 프랑크계 귀족의 지배하에 있었으나, 경제적으로는 베니스와 제노바가 지배하고 있었다. 키프러스에서의 양대세력은 막상막하여서 항상 연회때 왕의 오른쪽에 베니스 대사와 제노바 대사중 누가 앉느냐를 가지고 신경전을 하고 있었다. 이런 판에 왕이 베니스편을 들었기 때문에 화가난 제노바가 함대를 보내 왕을 위협하여 베니스 상인들을 모두 몰아내 버렸다. 달마티아지방 문제로 정신이 없던 베니스로서는 속수무책이었다.

베니스의 세 번째 시련은 크레타 섬에서 일어난 반란사건이다. 이 섬은 제4차 십자군 이래 베니스가 직할통치하는 중요한 무역중계지였다. 이 섬의 베니스의 현지 통치권자가 원주민과 결탁하여, 본국의 중과세에 반발하여 반란을 일으키고, 제노바에게 지원을

21) 아드리아해 동해안 북부지방을 일컬으며, 자라, 세베니크, 스팔라토, 레시나, 쿠르졸라섬, 그리고 라구자에 이르는 일대로서 이미 1000년경에 오르세올로 2세가 출진하여 베니스에 복속하게한 지방으로서 그후 400년간 베니스는 이곳을 지키기 위하여 많은 대가를 지불해야했다. 베니스의 원수는 "달마치아 공작이라는 칭호를 항상 함께 가지고 있을만큼 중요한 아드리아해 해양고속도로의 요충이다.

요청하였다. 이를 안 베니스는 대함대를 파견하여 신속하게 진압하여 후환을 없앴다. 네 번째의 시련은 제3차 제노바전쟁때부터 누적되어온 재정적자로 인한 경제적인 어려움이 었다.

제노바와 베니스의 네 번째 전쟁은1378년에 일어났다. 원인은 역시 시장쟁탈전이였다. 에게 해로부터 다르다넬스 해협으로 들어가기 직전에 테네도스라는 섬이 있다. 비잔틴령인 이 섬에 베니스가 해협경비를 이유로 견고한 성채를 쌓았다. 이는 콘스탄티노플로 가는 항로를 장악하겠다는 의도로서 제노바로서는 참을 수 없는 일이어서 전쟁이 시작된 것이다. 이번에는 제노바와의 전쟁이 아니라, 제노바가 헝가리와 파도바의 참주와 동맹을 맺어 해양에서는 제노바가 육상에서는 헝가리와 파도바가 포위를 죄어오는 식이었다. 베니스 건국 이래 최대의 위기를 맞이한 것이다. 그러나 기지와 끈기로 버틴 베니스는 이 위기를 극복하고 1380년에 마침내 승리를 거두었다.

1381년 휴전협정이 조인되고, 그 후 30년간은 베니스에게는 많은 것을 얻을 수 있는 기간이었다. 베니스가 300년간 영유해 오다가 헝가리에게 정복당하여 빼앗겼던 달마티아 지방도 1409년에 다시 찾았다. 잃고나서 30년후의 일이다. 그보다 앞서 1386년에 아드리아해의 입구에 있는 요충인 코르푸섬을 나폴리의 왕위계승자로부터 사들였다. 이리하여 베니스는 아드리아해를 다시 베니스의 바다로 만들었다. 한편 육로로 베니스와 통상하는데도 장애물이 없도록 정비하였다. 베니스의 영광을 되 찾은 것이다. 15세기전반은 베니스에게 찾아온 세 번째의 전성시대가 된 것이다.

그후 제노바는 어찌 되었는가? 제노바는 패전후에도 여전히 내분에 휘말려 패전후 5년간에 무려 10명의 국가원수가 바뀔정도로 정정의 불안을 경험한 후, 프랑스에 통합되었다가 끝내는 제노바 공화국이라는 독립성이 없어지고 말았다. 그러나 제노바 상인의 활동은 그 후로도 오랫동안 계속되었다. 당초 베니스, 제노바, 아말피, 피사 4개 해양공화국으로 출범한 중세 이태리 도시국가의 지중해 지배는 이런 곡절 끝에 베니스만이 살아 남는 결과로 종말을 고하였다. 그후 베니스는 동으로부터 밀려오는 오스만 터키의 세력과, 서로부터 오는 폴투갈, 스페인의 대서양 세력에 밀려 사양화의 길을 걸을 수밖에 없었으나, 1797년 나폴레옹 전쟁으로 멸망할 때까지 300년 이상을 지중해의 무역대국으로서의 지위를 고수하였다.

이상에서 본바와 같이 120년간에 걸치는 베니스와 제노바 두나라 사이의 4차례의 전쟁은 모두 무역이라는 경제적 이익을 둘러싼 전쟁이었다. 흔히 다른 나라 사이의 전쟁에서 보는 인종적, 종교적 차이에서 오는 전쟁이 아니었다. 어쩌면 농경에 부적합한 경제적 환경을 극복하면서, 민족의 생존을 이끌어 가야할 그들에게는, 경제적인 이익이 종교적이나 인종적인 문제보다 훨씬 심각한 것이었다고도 볼 수 있을 것이다. 경제적인 이익을 놓고 벌리는 전쟁이므로 양국은 경제적으로 너무 손해가 따르는 전쟁을 피하는 경향을 띤 것도 이 전쟁의 특징중의 하나다. 아주 비경제적이라고 판단될 때에는 서슴없이



휴전에 합의하고 마는 것이다.

끝으로 이 양국간의 전쟁에서는 언제나 전투능력면에서는 제노바가 앞섰다. 실제 전투에서 승리를 거둔 것도 제노바가 많았다. 그러나 결과는 베니스의 승리로 돌아간 것은 바로 그 사회구조의 차이에서 온 것이라 할 수 있다. 베니스는 공화국으로서 국민전체가 국가의식과 공동체 의식이 투철하여 국가의 위기에 대처함에 있어서 일사불란한 단결력을 보인데 반하여, 제노바는 개인주의적인 이기심이 너무 많아 유능한 전략가와 우세한 전력을 가지고도 이를 살리지 못하였다. 특히 제노바는 오랫동안 정권을 놓고 귀족간의 분쟁이 끊이지 않아 전쟁에서 전력을 약화시켰을뿐만 아니라 끝내는 나라마저 없어지는 불운을 겪어야 했다.

## IV. 선박소유제도와 무역제도

- 중세의 모험기업제도 -

### 1. 중세 해법의 정비

점점 무역영역이 광대화되고 무역량이 무한대로 증대되어가는 과정에서 지중해 제항의 제법규들이 어떤 형태를 가지고 있었으며, 선박이 어떤 형태로 소유 운항되었는가를 알아보는 것은 흥미있는 일이 아닐 수 없다. 당시 지중해에서는 다음과 같은 무역이 이루어지고 있었다.

제일 중요한 것은 동방, 여기에는 에집트 방면, 시리아, 팔레스티나 방면, 비잔틴 방면에 걸친 방대한 무역망이 형성되고 있었다. 이 무역 루트는 베니스와 제노아 선주에게 가장 고가의 화물을 제공하였다.

다음으로 중요한 것이 서방무역 루트, 이 무역로에 의하여 위와 같은 진귀하고 고가의 상품이 스페인, 프랑스, 잉글랜드, 프랑다스등지에 배급되었다.

다음으로는 이태리, 스페인, 그리고 북아프리카 제항간에 무수히 연결되는 무역 루트들이 있었다. 이 무역로에서는 베니스의 소금, 유리제품, 아프리카의 금, 가죽제품등 각종 지방물산들이 거래되었다.

그리고 최후로 활발하게 움직이던 연안항로 및 근해항로가 있었는데, 이 무역로도 충분히 교역할 가치가 있는 항로로 무수한 소형선박들이 취항하고 있었다.

이런 화물운송을 통제하기 위하여 제정된 제지방법규의 대부분은 로드 해법(Sea Law of Rhodian)으로 불리어지는 법전을 기초로 하여 만들어진 것으로 보인다. 이 비잔틴의 법전, 또는 해사법규 내지는 해사관습의 집대성이라 볼 수 있는 문헌은, 기원후

600년에서 800년사이의 어느 시기에, 당시에 시행되고 있던 해사법규 내지는 관습을 하나의 편람 형식으로 집대성한 것으로 추정된다. 동 법전은 년대를 달리하고, 출전을 달리하는 각종 자료를 집대성한 것이므로, 이를 근거로 하여 논리를 전개하려 할 때에는 상당한 주의를 기울일 필요가 있다. 그러나 로마적인 선박소유방법이 중세적 선박소유방법으로 바뀐 것이 비잔틴 시대에 시작된 것만은 이 로드해법에 의하여 명백하게 알 수 있다. 지중해에서의 해운부흥이 각지에 산재하는 제도시에 의하여 복합적으로 이루어진 것을 감안할 때, 새로운 선박 소유방법도 결코 한가지 방법으로만 발전된 것이 아니라는 것을 쉽게 짐작할 수 있게 한다. 중세의 제항에서 사용되던 법규와 통상문서는 각 지방 별로 현저한 상이점을 나타내고 있다. 게다가 법률이나 관습 모두가 끊임없이 서서히 발전되고 있기 때문에 지중해의 해운업이 1000년에서 1500년까지의 긴 기간동안에 영위된 방법을 개괄적으로 설명하는 것도 무리라 할 수 있다. 그럼에도 불구하고 선박소유자의 영업방법이나 용선방법등에 관하여 상당히 신뢰할 수 있는 설명이 가능할 만큼 자료도 풍부하다.

## 2. 선박소유제도

중세의 선박소유와 관련된 가장 두드러진 특징은 선박의 소유, 또는 용선하는 방법의 다양성과 운송거래관계 당사자간의 기능상의 빈번한 혼란이라 할 수 있다. 로마법적인 법제하에서는 해상모험기업에 참가하는 당사자는 상호간에 명백한 기능상의 구분이 있어, 현대적인 해운실무와 매우 유사하다. 다시 말하면 선주는 당해 선박을 소유하고, 이를 운항하기 위하여 선원을 고용하고, 일정한 운임을 받고 화물을 운송할 것을 용선자와 계약하였다. 그러나 이것이 중세가 되면, 하나의 조합을 구성하는 몇 사람의 조합원이 선박을 소유하고, 이 선박에다가 자기들의 화물을 적재하고, 또 자기들 스스로가 선원이 되어 승선하는 형태가 가장 보편적인 형태였다. 다시 말하면 한사람이 선주도 되고, 화주도 되고, 선원도 되는 일인 삼역이 보통이었다. 선박의 소유자와 화물의 소유자가 서로 다른 사람인 경우에도, 화물의 운송은, 조합원이 이익을 배분하는 형태로 이루어지며, 선원도 이 배분에 참여한다.

이런 공동모험기업제도의 가장 오래된 사례는 소위 “아말피 해법”(Table of Amalfi)이라 불리는 것으로, 그 중에서도 가장 오래된 부분은 11세기경의 것으로 추정된다. 이 제도에 의하면 “연안의 관습”으로 선박소유자, 상인, 선원의 삼자가 서로 모여서 하나의 조합을 결성한다. 이들 지분소유자는 조합원중의 한사람을 관리자(파트로누스 : patoronus)로 선임하여, 그에게 당해 모험기업의 전반적인 지휘를 맡기고, 나머지 지분소유자들은 선원으로서, 또는 자기의 상품을 휴대하고 해외로 나가는 상인으로 활동하였다.

계산상으로는 선박소유자는 당해 선박의 선형이나 선가에 따라 모험기업의 일정지분

을 배정받는다. 상인은 상인대로 자기가 그 사업을 위하여 지출한 돈이나 상품가액에 따라 지분을 배정받는다. 최후로 선원은 선원 스스로가 제공하는 노무의 대가를 평가하여 그에 따른 지분을 배정받는다. (그리고 선원이 선박소유지분이나 상인으로서 지분참여를 어느 정도 하면, 그에 상응하는 지분이 추가되는 물론이다) 관리선주는 선장(sailing master)이나 서기(clerk)에게도 1내지 그 이상의 지분을 부여할 수가 있으나, 이를 위해서는 공동선주의 동의를 필요로 한다.

### 3. 화물관리인의 기능과 역할

서기 또는 화물관리인(supercargo : 당시는 스크리바누스-scribanus)의 역할은 매우 중요한 것이었다. 그는 지주자 명단(share-register)과 적하목록(cargo-manifest), 그리고 원장(ledger)을 겸한 장부의 관리와 보관책임을 진다. 이 장부에는 선명 및 각 선박소유자의 지분수, 각 상인에 속하는 화물과 그 화물이 갖는 지분수, 선원의 성명, 그리고 당해 모험기업을 위한 수입과 지출이 모두 기재된다. 화물의 거래로부터 얻어진 이윤의 대부분과 조합원외의 사람으로부터 받은 임시의 화물운임(stray freight)등은 모두 조합의 공동계정에 입금된다. 그리고 항해가 완료되고 나면, 계산서를 만들고, 이를 법원의 검증을 거쳐서, 사전에 정해져 있는 지분수에 따라, 선박소유자와 상인, 그리고 선원에게 배분된다.

1272년의 라그자 해법(Statutes of Rugusa)에는 당시 이루어지고 있던 선박소유제도와 무역제도중에 흥미있는 특수한 공유제도도 발견된다. 이 제도에서는 일정수의 상인이 각자 선장 및 선원에게 무역거래에 사용될 일정액의 돈이나 일정량의 상품을 위탁한다. 선주나 선원은 언제나 자기의 계산으로 이러한 투자를 할 수 있다. 모험사업의 대상이 된 상품(또는 이를 위하여 제공된 돈으로 구입한 상품)에 대한 운임은 계산에 산입되며, 당해 선박이 얻은 이윤(임시적으로 얻은 화물운임과 여객운임을 포함한다)은 위탁상품의 거래로부터 발생한 이윤과 함께 공동의 기금으로 산입된다. 그리고 항해가 전부 완료되면, 당해 선박 및 선원이 공동기금의 반을 갖고, 나머지 반을 모험상인들이 그들의 지분에 따라 배분을 받는다.

### 4. 선박소유와 용선제도의 발달

이상과 같은 모험기업제도와 나란히 선박의 소유 및 용선제도도 여러 가지 형태로 발전해 나갔다. 공동모험기업제도가 전혀 없던 항만도시가 있는가 하면, 다른 한편으로는 적어도 비교적 중요한 항로에서는 공동모험기업제도가 서서히 선주와 용선자간의 정상적인 업무관계로 이행해 간 항만도시도 있다. 자기 선박을 스스로 단독으로 관리하는 선

주, 또는 대리인을 승선시켜 항해중의 업무를 감독시키는 단독선주는, 이 단계에서는 점점 없어져 갔다. 중세에 있어서는 기업은 주로 조합형태로 영위되었으며, 대다수의 선박은 지분제에 의하여 소유되었다. 이 경우 조합원중의 어느 한사람이 관리선주가 되고, 나머지 조합원의 전부 또는 일부가 선원으로 승선하였다. 15세기경까지는 선박은 대체로 24개의 지분으로 나뉘는 것이 일반적이었다. 물론 한사람의 조합원이 지분을 둘 이상 갖는 것도 허용되었다.

선주는 자기자신의 상품으로 선창을 채우는 상인인 경우도 있고, 그렇지 않은 경우도 있다. 선주가 동시에 상인이 아닌 경우에는, 선주는 상인들이 조직한 조합과 용선계약을 체결하는 것이 일반적이었다. 이 경우의 상인조합은 반드시 공동인수의 형식으로 무역에 종사하는 것으로만 한정된 것이 아니고, 선박을 용선하여 이 선박으로 화물을 운송하도록 하기 위한 목적으로만 결성된 경우도 있다. 이런 경우에는 상인은 각자 자기화물분에 상당하는 운임만 부담한다. 용선의 보다 일반적인 형태는 왕복항해(round voyage)였다. 이는 당시의 무역이 상인이 자기의 상품을 가지고 가서, 그 곳에서 팔고, 그 돈으로 다시 그 곳의 물산을 구입하여, 그 선박에 싣고 돌아오는 형태가 보다 일반적이었기 때문이다. 그렇지만 기간용선(time chartering) 또한 일반적으로 이루어졌다. 그리고 이 기간용선에서도 한 척의 선박을 모두 용선할 필요가 없는 상인에게는, 오늘날의 정기선에서 이루어지는 스페이스 차터와 마찬가지로, 특정한 상품을 적재하는데 필요한 스페이스만을 용선하는 것도 가능하였다.

## V. 선원의 성격과 대우

### 1. 선원의 지위와 보수

각양 각색의 공동모험기업제도의 거의 대부분에 공통된 특징의 하나는 선원의 전부 또는 일부가 당해 모험기업의 지분소유자로서, 그들이 임금을 받는 것이 아니라, 이윤배분방식으로 자기가 제공한 노동의 대가를 받았던 점이다. 그러나 공동모험기업제도의 창설초기에는, 지분소유방식으로 기업의 위험을 인수시키는 것이 아니고, 단순한 고용관계로 들어온 사람들만으로 선원을 충원하는 경우도 있었다. 또 공동모험기업제도가 채택되지 않는 경우에는 선원은 정상의 고용방법으로 고입되고, 선원으로서 항해에 종사한 지분소유자는 당해 항해에서 발생하는 이윤에 대하여는 자기지분에 상당하는 배당을 받고, 다시 선원으로서 임금을 받는 방식으로 운영되었던 것으로 생각된다.

선원의 임금은 매월 또는 매항해별로 지급되거나 계절별로 지급되기도 하였다. 당시의

해법에는 선불임금이거나, 질병이나 사망의 경우에 지급되는 보수에 관한 규정들이 심심치 않게 발견된다. 그 대표적인 고용형식의 하나로서 자라(Zara)나 스프라토<sup>22)</sup>에서 14세기초에 일반화되어 있던 형식이 있다. 이 형식에서는 선원은 3월 1일에서 11월 30일까지에 걸쳐서 이루어지는 전항해기간 동안에 대한 고용계약을 체결하고, 3월 1일, 6월 1일, 그리고 9월 1일의 3회로 나누어 약정된 임금 총액을 선불로 받는다. 그리고 선박이 11월 30일을 넘어서도 계속해서 해상에 있을 때에는 이에 상응하는 할증 임금을 받는다. 만약 선원이 처음 3개월의 기간중 사망하는 경우에는 그의 상속인은 그 3개월 전기간에 대한 임금을 받을 권리가 있다. 그러나 만약 5월 31일 이후에 사망하는 경우에는 상속인은 사망당일까지의 임금만 청구할 수 있다. 주목할 것은 선원의 사망원인이 작업중의 사고였거나 적이나 해적으로부터 본선을 방어하기 위하여 싸우다가 입은 부상으로 인한 경우에는 사망일의 여하에 관계없이 전기간분의 임금이 상속인에게 지급된다.

질병으로 인하여 상륙하지 않을 수 없는 선원은 본선 하선일까지의 임금만을 청구할 권리가 인정된다고 규정하는 것이 일반적이었으나, 해법에 따라서는 하선후 일개월간은 소액의 부양수당을 지급한다고 규정한 것도 있다. 이 점에서는 이들 중세의 제해법은 1194년 또는 그 이후에 제정된 오레론 해법(Judgments of Oleron)보다 못하다고 할 수 있다. 잘 알려진바와 같이 오레론 해법은 북유럽의 해사관습법의 전거가 된 것인바, 이 법에서는, 선원이 선내근무중 질병에 걸려서 상륙하지 않으면 안되게 될 경우에, 선장은 그에게 주거비, 등화비, 그리고 식료비를 지급하여야 한다고 규정하고 있다. 본선 근무중의 일상의 식사와 같은 정도의 미식을 제공할 의무는 선장에게 없었지만, 본선에서 사용인중 한 사람을 같이 상륙시켜서, 환자를 간호하도록 하거나, 육상에서 간호원 한 사람을 고용해서 붙여줄 의무가 있다고 규정하고 있다. 그리고 이 선원의 질병이 치유되어 건강을 회복하는 경우에는, 당해 항해에 대한 전임금을 청구할 권리가 있으며, 만약 사망한 경우에는 그 상속인이 이 청구권을 갖는다고 규정하고 있다.

지중해에서는 위와 같은 것 외에도 회교도 해적에게 포로가 되어 노예로 전락할 위험이 있었으므로, 이 위험에 대한 배려도 할 필요가 있었다. 그래서 대부분의 해법은 선원이 항해중 해적등에게 포로가 되는 경우, 그 포로기간중의 전임금을 지급할 의무가 있을 뿐만 아니라, 그 선원이 속하는 선박소유자 또는 조합은 그의 신병을 인수하기 위한 몸값을 지급할 의무가 있다고 규정하고 있다.

일반적으로 선원은 임금을 지급받는 것 말고, 선주에게 운임을 지급함이 없이 소량의 상품을 운송할 것이 허용되었다. 이들 상품은 선원들이 자기의 계산으로 거래하는 것으로서, 이 특권이 대단히 매력있는 것이었다. 왜냐하면 상술이 뛰어난 선원이라면 가벼운 기호품이나 사치품을 비잔틴, 베이르트, 또는 튀니스에서 구입하여 이것을 본국에서 고가로 팔 수 있었기 때문이다.

22) Splato : 현대의 Split-달마치아 해안에 위치하는 해항

## 2. 선원의 급식과 권리 의무

선원은 임금을 받고 일하는 경우에도 선주로부터 식료를 지급받았다. 또 지분제로 승선한 경우에도, 식료비는 경비로 인정하여 이윤분배전에 총수입금에서 공제되었다. 당시의 급식 메뉴의 대표적인 사례중의 하나를 1258년의 바르세로나 조례(Barcelona Ordinance)에서 찾아 볼 수 있는바, 그 규정에 의하면 음식물 중에는 염장고기, 빵, 야채, 기름, 포도주, 그리고 물이 포함되어 있다. 또 14세기 후기의 카타로니아 해상법 겸 관습법인 콘소라토 델 마레(Consulat de la Mer)에 의하면, 선원은 일요일과 화요일, 목요일에는 고기를, 그리고 다른 날에는 수프를 지급받을 것을 명시하고, 매일 저녁 식사에는 빵과 치즈에 양파 또는 생선을 곁들릴 것을 규정하고 있다. 그리고 크게 값이 비싸지 않을 경우, 포도주도 지급하도록 규정하고 있으며, 종교상의 축일에는 접시 수를 평일의 두배로 할 것을 규정하고 있다. 당시의 항해는 대부분이 연안을 따라 항해하는 것이므로, 신선한 야채등 식료품을 구입할 수 있는 항만에 기항하기가 쉬웠다. 그 때문에 중세 지중해에서 선상생활을한 선원들은, 18세기에 대표적인 무역항로에서 종사한 영국선원들 보다, 아주 고급식사를 공급받았다. 그래서 괴혈병으로 시달리는 경우도 훨씬 적었던 것으로 보인다.

선원은 화물의 적양하에 대한 의무가 없었다. 그것은 대부분의 항만에는 화물의 적양하를 전담하는 길드가 따로 있었기 때문이다. 전손의 경우를 제외하고, 다른 사고가 날 경우에는 선원은 일반적으로 소정의 기간동안 본선을 떠날 수 없으며, 또 해난구조에 종사할 의무를 지고 있었다. 베니스에서는 선원은 구조된 물건의 3%의 보수를 받도록 되어 있었다.

## 3. 선내규율의 이완

선내규율은 아주 느슨한 것이었다. 콰틴(당시는 patronus)이든 항해선장(sailing-master)이든을 불문하고, 후세의 선장이 갖게 된바와 같은 독재적 권한을 전혀 갖지 못하고 있었다. 전술한 바와 같이 선원자신이 선박 또는 적하의 지분소유자가 많았고, 동승하고 있는 사람들은 대부분이 사회적 신분도 비슷하였다. 다른 한편 선박에 동승한 여객도, 그 때까지 이미 수차례의 항해를 해 본 경험을 가지고 있는 상인들이 대부분이어서, 적어도 해안의 지형이나 수심, 그리고 항해상의 위험개소 등에 관하여 당해 선박의 고급 선원들과 거의 같은 수준의 지식을 가지고 있었다. 과학적인 기기도, 과학적인 지식도 없이 이루어지던 당시의 항해는 전적으로 경험에 의한 지식에 의하여 이루어졌다. 그러므로 오래된 선원은 항해상의 중요한 결정에서 선장과 거의 동등한 발언권을 가지고 있었다. 오래된 해법에 의하면, 선장은, 사실상, 출범에 앞서 본선의 동료들

에게 자문을 구할 것을 의무화하고 있었다.

“재향중인 선박이 출항의 적기를 기다리고 있을 때, 선장은 본선의 동료(여기서 동료란 상인이나 승객, 그리고 선원을 불문하고 선상의 모든 사람을 일컫는 것으로 보인다)들과 협의함이 없이 출항하여서는 안된다. 선장은 그들에게 “이런 기상상태에 대한 여러분의 의견은 어떤가?”를 물어야 한다. 만약 이에 대해 악천후라는 의견과 좋은 기상이라는 의견이 엇갈리는 경우에는 다수의 의견에 따른다. 이렇게 하는 것은 선장이 이런 절차를 거침이 없이 출항하여 본선이 난파한 경우에는, 선장은 자기의 전 재산을 내서라도 선박 및 적하가 입은 손해를 변제할 책임을 저야 한다고 여겼기 때문이다.”

#### 4. 위원제에 의한 항해

지중해의 제해법에서 그렇게 명백하게 규정한 것은 없으나, 곤란이나 위험에 처한 경우에, 선장이 선내의 모든 사람과 협의하는 것은 명백한 관례였다. 그리고 이러한 협의를 하는 과정에서 생기는 혼란과 분규가, 다른 한편으로는, 당초의 취지와는 달리, 많은 재난을 불러오는 계기가 되었을 수도 있었을 것이다. 1250년의 베니스 해법에서는 항해의 전 통제권을 쥔, 항해장, 그리고 3명의 상인에게 위임하는 방식에 의하여 전원에게 자문하는 비능률을 조정하려는 시도를 보이고 있다. 물론 이 방법은 앞서 본바 있는 민중적인 토의방식보다는 많이 개선된 것이라 할 수 있으나, 오늘날의 관점에서 본다면, 비능률적이고 위험하기 짝이 없는 방식이라 할 수 있다.

실제로 선장은 동료중의 한 사람의 지도자에 불과하다. 그 결과 일반선원과의 관계는 독재적이기보다는 가부장적인 입장이라고 할 수 있다. 오래론 해법에서는 “선원간의 평화를 유지하고, 그들간의 분쟁을 조정하는 것”을 선장의 의무로 규정하고 있다. 선원중 누군가가 공개석상에서 다른 선원을 음해하는 경우에, 그 선원은 4펜스의 벌금을 지불하여야 한다. 만약 선장이 이런 죄를 범한 경우, 또는 선장을 상대로 이런 죄를 범한 경우에는 두배의 벌금이 부과되었다.

“만약 선장이 선원을 구타하는 경우, 선원은 처음의 구타는 참지 않으면 안된다. 그러나 선장이 계속해서 구타하는 경우에는 선원은 자기방어를 할 수 있다. 만약 선원중 누구라도 선장을 구타하는 경우에는, 그것이 처음인 경우에는 당해 선원은 100소우스(sous) (이 금액은 당시 잉글랜드와 볼드간의 한 항해분의 선원급료의 약 반에 해당하는 금액이다)를 지급하든지, 아니면 자신의 왼팔을 자르든지 둘 중의 하나를 선택하여야 한다.”

또 식단과 관련하여 생긴 분쟁에 관한 아주 기묘한 규정이 있었다. 만약 어느 선원이 자기가 싫어하는 식단이 나와서 이를 거부하고, 자기가 원하는 식단으로 바꿔 줄 것을 건의하였다. 그러나 선장이 “아주 인정머리 없는 사람이어서 이를 받아들이지 않고, 오히려 이 선원을 상륙시켜 버리고” 만 경우에, 그 선원은 다른 선박으로 갈아타고 본선의

양륙항까지 가서, 여기서 이 선원은 전 항해분의 임금을 요구할 수 있다. 이에 더하여 만약 선장이 동선원과 같은 정도의 기량을 가진 다른 선원을 고용할 수 없었고, 그로 인해 본선이 침몰을 면할 수 없었을 때에는, 선장은 자기의 전 재산을 들여서라도 그 책임을 저야하도록 규정하고 있다.

지중해의 제해법에 의하면 선원이 절도등 범행을 저지른 때에는 해고처분을 할 수 있는 규정을 두고 있으나, 그 외에 규률을 강화하기 위한 규정을 거의 두지 않고 있다. 또 태형에 관한 규정을 두고 있는 해법도 있으나, 피가 나지 않을 정도라야 한다고 규정하는 경우가 많아서, 18세기의 해상태형과는 그 규정취지를 크게 달리한다.

탈주는 단지 손해배상청구권을 발생시키는데 국한되고, 해법에 따라서는 선원이 다른 선박의 사관으로 초빙되는 경우에는, 어떤 위약금도 지불함이 없이 사직할 수 있도록 규정하고 있다. 특히 이런 규정을 삽입하게 된 동기는, 일용 고용된 선원이 승진할 기회가 있으면, 승진할 수 있도록 배려하기 위한 것으로 보인다. 또 근대적 감각으로 보면 아주 이상한 제도이긴 하지만, 선원이 예수의 묘지나 로마, 또는 콘스포스텔라의 성제임스사원<sup>23)</sup>등을 순례할 것을 항해중에 결정한 경우에는 자기의 고용계약을 파기할 수 있도록 하는 규정도 있다. 무엇보다 중세의 선주들은 순례여행에 대하여 관대하였음을 알 수 있다. 그 이유는 이 순례여행이 근세에서의 이민수송에 필적할 만큼 큰 이익을 선주에게 보장해 주었기 때문이다. 선주는 순례운송에 많은 선박을 배선하였다. 이 운송업이 어느 정도 성업을 이루었는가를 알려 주는 징표로, 이 순례운송선의 용선과 항해중의 식료품의 공급등을 전담하는 다수의 대리점이 발생하였었다는 점에서도 쉽게 짐작할 수 있다.

개괄적으로 말하면 이들 중세의 지중해 제국의 해법은, 선원의 권리에 관한 규정에 있어서나, 선원의 질병이나 사망등 불의의 사고를 당하는 경우등에 대하여 많은 배려를 하는 규정들을 많이 두고 있다. 이 점이 18세기에서 19세기 전반기까지의 선박에서 볼 수 있는 조건들보다 명백하게 앞서 있었다. 이런 사실은 이미 전술한바와 같이 선원의 대부분이 같은 선박에 승선중인 다른 사람들과 사회적인 신분이 같은 수준에 있다고 인정되는 사람들이었기 때문에 가혹한 규율이나 열악한 조건을 받아 들이려 하지 않았기 때문인 것으로 쉽게 이해할 수 있다. 이는 콘소라토 델 마레 안에도 매우 명료하게 나타나 있다. 동법의 한 조항에서는 Senyor de nau(선장 또는 관리선주)가 선원을 연속되는 항해를 계속해서 고용하고 있으면서, 선원들이 경험상 동의하지 않는 제삼자에게 본선을 대여하는 경우에는, 선원은 최초의 항해가 종료할 때에 본선을 떠날 수 있는 권리를 인정하는 규정을 두고 있다.

“본 규정을 둔 취지는 상인 또는 지위가 높은 사람들 다수가 선원으로서 고용되어 있다는 점과, 이들이 함께 항해하고 싶어하지 않는 신분이 낮은 사람(돈은 많이 가졌지만)이 용선자로서 나타날 수

23) St. James of Compostella : 스페인 서북부에 있는 대사원으로 사도 야곱의 묘지가 있는 것으로 알려져 있고 서유럽에서는 가장 유명한 순례지의 하나다.



도 있기 때문이다.”

14세기에 편찬되었던 발트해의 한 법전인 위스비 해법(Sea-Laws of Wisby)속에는 중세의 선원의 지위를 말해줄 수 있는 한 조항을 두고 있다. 동법의 조항에 의하면 선원이 고용계약을 체결한 후에 자기의 선박을 구입한 경우에는, 그 때까지 수취하였던 선불 임금만을 반환하면 바로 고용계약으로부터 해방될 수 있도록 하고 있다.

선원중에는 선장에게 필적하는 사회적인 지위를 갖고, 또 선장도 매수할 수 있을만한 재력을 가지고 있는 사람들이 포함되어 있었다는 사실은, 중세의 항해와 선내규률에 있어서 오늘날의 우리가 보기에 기묘하게 생각되는 여러 가지 제도가 생기게 된 원인이라고 이해할 수 있다. 이런 정도였으므로 당시의 선원의 급료와 거주환경에 대하여 충분한 배려를 하지 않을 수 없었다. 다만 여기서 거주환경이라고 하였지만 그것은 중세의 사상을 척도로한 것이다. 그러므로 오늘날의 선원이라면 콘소라도 텔 마레에서 볼 수 있는바와 같은 “옷을 입지 않은 선원”에 관한 조항이 있는 계약서에 자진해서 서명하지 아니하였을 것이다.

“선원은 겨울나기를 위하여 항구에 머무는 경우를 제외하고는 나체로 있는 것이 허용되지 않는다. 만약에 나체로 있는 것이 발견되면, 그 때마다 돛대 위에서 세번 해중으로 떨어뜨린다. 이런 죄를 세번 저지르면, 당해선원의 임금 및 선내에 있는 그의 전 재산을 몰수한다.”

이런 발상을 하게 된 동기는 선원은 항시 자기의 임무를 수행할 수 있는 상태로 있어야 한다는 점과 중세사람들은 옷을 입은채로 자는 것을 전혀 고통스럽게 생각하지 않았기 때문이다.

#### 4. 노수로 활용된 노예

중세 지중해에 주로 쓰인 갈레이선은 노를 추진력으로 삼았다. 상선은 돛을 이용하기도 하였으나 전투용 갈레이선은 거의 노로 움직였으며, 상선도 노를 설치하여 돛을 이용할 수 없을때나 해적에 쫓길때는 이를 이용하였다. 그러므로 많은 노수가 필요하였으며, 이 노젓는 일은 중노동중의 중노동이었다. 그래서 여기에는 주로 노예를 많이 사용하였다. 이에 관하여 다음과 같은 기술이 있다.<sup>24)</sup>

갈레이선의 추진원동력인 인력은 죄수나 전쟁포로로 충당되었다. 기독교국에선 회교도나, 다른 이교도 그리고 흉악범들을 이에 사용하였고, 회교국에선 기독교인을 이용하였다. “그들은 쇠사슬에 묶여 선체에 매놓았기 때문에 반란을 일으키거나 할 염려는 거의 없다”고 베니스의 인력관리자가 1556

24) MEN SHIPS and the SEA, 66쪽.

년에 말한바 있다. 가혹한 매질 밑에서 이 불쌍한 노예들은 노 하나에 셋내지 여섯명이 배치된다. 딱딱한 비스킷과 한 모금의 물, 그리고 허름한 망토와 담요 하나로 노예들은 밤을 지새워야 한다. 그들은 배가 안 움직이는 겨울철에는 지하 감옥에 갇혀 있어야 하고, 죽을때까지 노만 젓는다. 만약 갈레이선이 침몰할 때에는 그들도 함께 침몰한다.

## VI. 해운에 대한 국가의 통제

### 1. 선박에 대한 규제

중세, 선원의 임금이나 노동조건이, 그 이후인 근세나 근대에 비하여 현저히 양호하였을 뿐만 아니라, 해상에서의 인명이나 재산의 안전을 확보하기 위하여 시행하였던 이태리 도시국가들의 규제들은 적어도 19세기초의 영국의 그것보다는 훨씬 앞선 것이었다. 예를 들면 베니스의 해법은 각 선형별로 선박의 길이와 폭, 기타 제기준을 정하여 이를 준수하도록 하고 있다. 이런 규제조치의 실효성을 확보하기 위하여, 선박이 조선소의 선대위에 있을 때부터 정부기관의 규제를 받아야만 했다. 법률중에는 너무 상세한 것까지 규정하지 않고 있는 경우도 많으며, 단순히 선체를 만들어 가는 과정에서 판자와 판자사이의 충진제를 잘 넣어서 침수를 방지하도록 규정하는데 그치는 것도 있었다. 그러나 적어도 베니스의 해법에서는 선내설비까지도 법규에 적합하도록 해야 하도록 되어 있었다. 이들 규정중에서는 선실이나 저장고를 설치하는 위치나 그 이용방법등이 주의 깊게 규정되고 있었다. 그 당시의 선실은 각 항해별로 필요에 따라 설치하기도 하고, 없애기도 하였던 점을 감안한다면 이는 상당한 주의를 기울인 규정이라 할 수 있다.

의장에 관하여도 매우 정밀한 법규가 시행되고 있었다. 많은 해법에서는 각종 선형에 따라, 갖추어야 할 돛의 수와 그 재료, 그리고 닻과 필요한 로프의 수등은 물론 그 외의 색구들에 관하여도 지나치리만큼 엄중하고 상세하게 규정하고 있다. 대부분의 해법이 한 척의 긴 보트를 예방해야 한다고 규정하고 있으며, 베니스의 해법등 몇몇 해법에서는 이에 더하여 소형 보트 한 척을 더 준비해 둘 것을 의무화하고 있다. 그리고 안전성을 보다 높이 확보하고, 각 지방에서 시행하는 해법규정을 모두 충족시킬 수 있는 의장을 확보하기 위하여, 선박소유자가 갖추어야 할 의장에 관하여는 다시 용선계약서가 상세하게 규정하고 있다.

## 2. 만재흡수선과 선급

저하(底荷 : 선박이 톱헤비가 안되도록 하기 위해 선저에 적재하는 화물)와 적하법에 대하여도 규제는 엄격하게 이루어졌다. 베니스에서는 저하는 선장, 선주대리인, 용선자 대리인으로 구성되는 위원회의 감독하에 이루어지도록 되어 있었다. 갑판적 화물은 일반적으로 법률에 의하여, 비단제품이나 각종 용기에 담을 수 있는 아주 가벼운 화물만 적재할 수 있도록 제한된다. 중갑판 적재화물도 제한되었다. 예를 들면 베니스에서는 경량의 잡화만을, 피사에서는 전적하의 4분의 1만을 중갑판에 적재할 수 있도록 허용되었다. 다만 식량운송선, 순례객운송선, 목재운송선이나 마필운송선등 특수화물운송선에 대하여는 예외가 인정되었다.

선장내의 화물적재는 일반적으로 선장 및 하역업자의 재량에 맡겨졌으나, 과적을 방지하기 위하여 엄격한 규제가 이루어졌다. 베니스에서는 선체의 외판에 하나의 공정표지를 두어서 출항시에 이의 위반여부를 검사받아야 하였다. 오늘날의 만재흡수선이라 할 수 있다. 만약 이 표지가 흡수선이하 일정량이상 잠기게 되면 관헌이 과적화물을 강제로 하선시키고, 선주는 무거운 벌금을 부과받게 된다. 그리고 허용되는 수심은 선령별로 서로 달랐다. 이 때문에 모든 선박이 3계급으로 구분되었다. 선령 5년미만, 5년이상 7년, 그리고 7년이상인 그것이다. 우리들은 여기서 프림졸 만재흡수선뿐만 아니라 선급제도의 선구를 찾아 볼 수 있다.

끝으로 베니스의 해법에서는 상선의 배승정원에 관하여도 규정하고 있었다. 200미리아리아(milliararia : 선박의 적량척도의 단위이나 복잡하여, 오늘날의 톤수로 환산하기는 어렵다)의 선박에는 전사(戰士)와 요리원을 제외하고, 선원을 20명 승선시켜야 하고, 그 이상이 되면 10미리아리아당 1명을 추가하여 고용하여야 한다. 선원의 배승정원을 법률로 규정하지 않는 도시에서는 이를 용선계약서상에 명시하는 것이 관례화 되어 있었다.

이상에서 보는바와 같이 당시의 선박은( 당시의 기준으로 볼 때), 감항성을 가지고 있어야 하며, 충분한 의장을 갖추고, 적정수의 선원을 배승시켜야만 했다. 항해면에서도 비슷한 노력들이 이루어졌다. 베니스, 제노바, 기타 지중해의 도시국가에서와 같이 상인이 지배계급을 형성하고 있던 곳에서는, 입법기관이 상인의 이해관계를 단순히 운이 좋고 나쁨에 맡겨두지 않고, 국가 권력으로 이를 지키려 하였던 것이다. 그러므로 이 곳에서 이 시대에 시행되던 많은 해법들은 선박소유자와 용선자의 책임을, 그 전의 어느 시대의 그것에서도 찾아볼 수 없을 만큼 정교하고 명백하게 규정하고 있었다.

## 3. 선박의 종류

베니스인의 운명은 고대로부터 전해져 오는 두가지 특화된 선박을 타고 파도를 넘어

찾아온다. 그 하나는 무역화물을 운반하기 위하여 건조된 둥그스름한 모양의 굵은 선박이고, 다른 하나는 전투용으로 설계된 경쾌한 갈레이선이다. 그후 1300년경에 이 갈레이선을 개량하여 상선화하였는바, 갈레아 그로싸(galea grossa)라 불리는 이 선박은 전투용 갈레이선보다 길이와 폭이 훨씬 크고 튼튼하였으며, 돛의 수도 많았으며, 보조 추진력으로 노도 장비하였다. 이 선박은 약 250톤의 부하를 견딜수 있을만큼 대형이었으며 200명이상의 선원과 소상인들을 승선시킬 수 있었다.<sup>25)</sup>

#### 4. 서기(또는 사무장)와 그 임무

이와 같이 통상의 이익을 무엇보다 중시하는 새로운 사상은 서기 또는 사무장(스크리바누스 : Scribanus)의 지위와 책임을 통해서도 잘 나타나 있다. 그들은 중세이전에는 없었던 고급선원이다. 베니스의 해법을 포함하는 많은 해법들은, 각 선박별로 한 사람의 서기(Scribe)를 승선시킬 것을 필수조건으로 규정하고 있으며, 또 그 임무에 관하여도 매우 상세한 규정을 두고 있다. 그는 한 권의 장부 또는 기재장을 유지하여야 하고, 이 장부에는 (a) 용선계약, 기타 선주와 용선자간의 관계를 정하는데 필요한 중요사항들을 모두 기재하고, (b) 선원들의 성명과 각 선원별 고용조건의 상세, (c) 그리고 선적화물 전체에 대한 화물리스트와, 만약에 있다면 각 화물별 포장의 특징 및 화물소유자에 대한 리스트등을 기재 관리한다. 다시 말하면 이 장부는 오늘날의 항해일지와 적하목록과 같은 구실을 하는 것이었다고 할 수 있다. 그리고 서기는 화주로부터의 요구가 있으면 그 사람의 적하에 관한 기재사항의 사본을 교부할 의무가 있다. 이 사본은 화물수취증으로서의 효력을 가지고 있다. 용선계약서도 일반적으로는 적하는 per apertum scriptum (현대적인 용어로는 서명후 교부 : as signed for)의 형식으로 할 것을 정하고 있다. 그러므로 이 사본은 사실상 오늘날의 화물수취증과 선하증권의 중간적인 구실을 하는 것이라 할 수 있다.

서기는 자기의 임무를 성실하게 수행할 것을 관헌앞에서 서약하지 않으면 안되었다. 때로는 이에 앞서 서기의 자격을 심사해야 하는 경우도 있었다. 장부에 기재된 것이거나, 한 장의 편지에 기재된 것이거나를 막론하고, 서기에 의하여 작성된 문서는 거의 공문서와 같은 정도의 권위를 가지고 있었다. 그런 면에서 그는 단순한 선장에 대한 보좌인 이상의 특수한 지위를 가지고 있었다. 다시 말하면 그는 화주나 선원, 그리고 선주와 관련된 의무등에 있어서 거의 정부관리와 같은 정도의 지위였다 할 수 있다. 베니스의 법률에서는 서기는 선주의 고용인이었음에도 불구하고, 과적사항을 알면 이를 반드시 관계당국에 보고할 의무를 지고 있었다.

25) MEN SHIPS and the SEA, 75쪽.

## VII. 해법의 발전과 공동해손

### 1. 공동해손

체선료, 공적운임, 선주면책조항등을 둔 것은 중세해법에 공통된다. 예를 들면 베니스의 해법에서는 화주의 동의를 얻어 갑판에 적재한 비단제품에 발생한 손해에 대하여 선주의 배상책임을 면제시키고 있다. 일반적으로 보면 선주는 태만(선체의 침수를 방지하기 위하여 판자의 틈새에 충전제를 불충분하게 넣었기 때문에 화물에 물이 스민 경우등)에 의하여 발생한 손해에 대하여 거의 대부분의 경우 책임을 지도록 되어 있으나, 천재지변등 불가항력에 의한 손해에 대하여는 면책을 인정하고 있다. 이런 규정들은 부분적으로는 불분명한 것이 있거나 예외가 없는 것은 아니지만, 일반적으로 말하면, 비잔틴시대에 생겨나서 중세를 통하여 발전되어 온 중세의 해법에서 확립된 하나의 법원칙이라고 할 수 있다. 이와는 달리 로마법에서는 모험기업에 관여한 당사자 전원의 분담각출금으로 보상되는 유일한 해상손해는, 공동의 안전을 위하여 자유의사에 의하여 생겨난 손해(투하등)로 한정되었었다. 공동해손이라는 신원칙에 의하면, 몇 사람의 과실이나 태만으로 발생한 것이라고 볼 수 없는 원인에 의한 선박이나 적하의 손실은 당해 모험기업에 관여한 당사자 각자의 재산액에 따른 비율에 의하여 선박소유자와 화물소유자가 각출한 분담금에 의하여 보상하도록 하고 있다.

한 사람이 파산하도록 내버려 두기보다는 다수의 사람들이 손해를 조금씩 분담하는 것이 좋다는 위험분담사상은, 그후, 당해모험기업에 전혀 참여하지 아니한 사람들까지도, 일정액의 보수를 지급받을 것을 조건으로, 위험을 분담시키는 보험원리로까지 발전하게 되었다. 용어를 무엇이라고 하였든 근대적인 의미의 해상보험이, 이미 14세기의 전반에 제노아, 피사, 프로렌스등에서 실시되었던 사실에 대하여는 확실한 증거가 있다. 이 점에 있어서는 위에서 열거한 서부 이태리의 도시국가가 베니스보다 앞서 있었던 것으로 보인다. 그것은 론발자인에 의한 은행업의 발달이 앞섰었고, 상인이라기 보다는 자본가 내지는 금융업자라고 해야할 부유계급들이 서부 이태리에서 먼저 성장하였던데 원인이 있었던 것으로 보인다.

중세 후반기의 지중해의 통상활동이란, 고대와 근세의 기묘한 혼합물이라고 할 수 있다. 아주 정교하게 만들어진 용선계약서나, 공동해손과 투하에 관한 아주 상세하고 사려깊은 법전, 고도로 발달된 은행제도, 해상보험제도의 발전등 아주 근세적인 제도가, 고대의 공동모험기업제도의 잔해라 할 수 있는 제규정들과 기묘한 혼합을 이루고 있었다고 할 수 있다.

## 2. 기묘한 운임계산방법

특히 이런 고대적 요소는 운임계산방법에 많이 남아 있다. 공정한 운임을 산정하는 것도 어려운 일이었다. 이는 특히 중세의 선박적량 측정방법이 확실하지 않은데도 그 원인이 있었다. 선박의 적재능력은 통상, 중량단위로 표시된다. 그러나 같은 중량의 화물이라도 선박의 공간을 점하는 비율이 현저하게 다르다는 것은 고금을 통해서 같다. 이런 문제에 대처하기 위하여 두가지 방법이 채용되었다. 화물의 크기에 비하여 고가인 화물의 경우에는 그 화물가액의 몇 %로 운임을 책정하고, 나머지 상품에 대하여는 등가환산표가 제정되었다. 선박의 적량능력은 당해 선박 소속의 모항으로부터 수출되는 주요상품의 톤수(또는 이에 상당하는 중세의 그 지방의 단위)를 가지고 계량되고, 이를 기초로 하여 톤당 운임이 책정된다. 주요수출품이외의 상품은, 그 상품이 점하는 선박의 공간을 개산하여, 이에 상당하는 운임을 정하였다. 예를 들면 튀니스항에서는 피혁의 단위인 칸타로를 기준으로 하여 운임이 계산되었다. 그래서 같은 항의 다른 수출품으로 중량이 같으면서 공간은 그 반만을 점하는 상품은 그 반액의 운임이 적용되었다. 반면에 피혁보다 비중이 적은 설탕의 경우에는 그 두배의 운임이 적용되었다. 이런 종류의 등가환산표는 무역관습을 위한 편람이 되고, 복잡한 계산을 생략하기 위하여, 때로는 그 지방의 법률에도 규정되기에 이른다. 그러나 선주 또는 용선자는 특별한 약정으로 이를 무시하는 것도 허용되었다.

## 3. 용선계약서

Porto Pisano(피사의 항만)과 Bugea간을 항해하기 위하여 1263년에 작성된 하나의 용선계약서는, 13세기에 지중해에서 선주업무가 어떻게 이루어졌는가를 아주 명확하고 완벽하게 보여주고 있다. 그것은 본서의 제2장에서 인용한 고대의 실례보다 훨씬 여러 가지 필요한 사항들을 망라하고 있어, 놀랄 만큼 현대적인 감각을 지닌 조항들이 삽입되어 있다. 이것은 A, B, C, 3명의 선주(아마도 보다 많은 선박공유인의 대리인이었을 것이다)와 자기들과 그 이외의 상인을 위하여 본선을 용선한 D, E, F, G, 4인의 상인간에 체결된 것으로서 그 주요조항은 다음과 같다.

선주는 본선을 양호한 상태로 유지하여야 하며, 규정된 색구(索具)와 의장을 갖추고, 36명의 유능한 선원(선장 및 서기, 그리고 화물관리인을 포함한다)과 6명의 잡부를 본선에 배승시킬 것을 약정한다. 그리고 선장과 선원은 적당한 무장을 하고 있어야 한다.

선주는 화물을 피사로부터 본선까지 운반하기 위하여, 자기의 비용부담으로 부선을 준비하여야 한다. 계약일로부터 10일 이내에 화물을 적재완료하고 Porto Pisano를 출항하여야 한다. 출항에 앞서, 선주는 자기의 조합원, 선장, 선원, 그리고 하역업자와 함께

계약사항을 준수할 것을 서약하여야 한다.

화물은 관행대로 운임을 받고, 운송하는 것으로 한다. 용선자와 그 조합의 동료와 그들의 개인에 속하는 동산은 운임을 받지 않고 운송해 주는 것으로 한다.

Bugea에 도착하면, 선주는 화물을 양륙하여, 이를 서류에 서명한 상인에게 인도하는 것으로 한다.

선주는 Bugea에 도착한 후, 10일 이내에 복항화물의 적재를 개시하여, 일개월이내에 지정된 량의 화물을 적재완료하도록 한다. 각상인 별로 적재할 예상량은 미리 약정되어 있는 대로다. 복항화물의 본선에의 반입에 소요되는 비용은 상인의 부담으로 하나, 선주는 이를 적절하게 반입하여 적부할 수 있도록 편의를 제공하여야 한다. 계약당사자 쌍방에 의하여 선정된 검량인은, 선주의 비용부담으로, 화물을 검량한다. 그리고 그 중량은 서기에 의하여, 본선에 비치된 장부에 기입되어야 한다.

제3갑판과 선미루는, 상인과 그들의 개인적인 용품을 위하여 개방되어야 한다.

복항화물에 대한 운임은 칸타리움(contarium : 운임계산단위)당 소정의 운임이 적용된다. 양모나 양피를 적재할 때, 이것이 적당량이하로 압축되는 경우에는, 그 압축비율만큼 운임을 감액하도록 한다. Porto Pisano에서 정식으로 인도되는 상품 이외의 운임을 청구할 수 없다. 그리고 Porto Pisano에서 인도되는 복항화물의 인도는 선주의 비용부담으로 한다. 선주는 양륙이 완료될 때까지 선장 및 선원의 4분의 3이상을 본선내에 체류케하여 근무에 임하도록 하여야 한다.

항해는 Porto Pisano와 Bugea간을 왕복항을 모두 직항하는 것으로 한다. 선주는 용선자와 그의 조합원 동료외의 다른 사람으로부터도 화물운송을 인수할 수 있다. 다만 용선자와 그 조합원 동료들이 본선을 만재시킬만한 화물을 적재할 경우에는 그러하지 아니하다. 선주는 왕항 또는 복항중에 색구가 상실되거나 손상된 경우에는 그 보상을 청구할 수 있다. 또 선원이 행방불명이 된 경우, 선주는 그를 찾기 위한 노력을 하여야 한다. 다만 이 경우는 해손은 성립하지 않는 것으로 한다.

운임은 Porto Pisano에서 복항화물이 인도후 8일 이내에 통화 또는 금으로 지급하여야 한다. 만약 화물이 운임지불전에 현실적으로 인도되는 경우에는 은행업자의 보증장을 필요로 한다.

선주는 폭풍 기타 불가항력에 의한 경우를 제외하고는 계약사항을 전부 준수할 것을 서약한다. 만약 태만으로 인하여 손해가 발생한 경우에는, 선주는 손해액의 2배의 제재금을 물어야 한다. 용선자측에 계약불이행이 있는 경우에는, 발생한 손해액의 2배에 상당하는 액에 운임을 가산한 액을 지불하여야 한다.

## VIII. 해적과 호송선단제도

### 1. 해적과 보복

위 용선계약서에서 선원이 적당한 무장을 해야 한다는 조항을 명시적으로 두고 있는 점을 주의할 필요가 있다. 이는 당시로서는 아주 필요하고 적절한 규정이었다. 로마제국이 멸망하면서 지중해에는 다시 해적이 횡행하게 되었고, 이런 현상은 중세전기를 통하여 하나도 개선되지 아니하였다. 베니스, 제노바, 피사등 도시국가들은 이를 방지하기 위하여 대해군국으로 발전하였으나, 지중해전역의 제해권을 장악하기는 어려웠으며, 자기 혼자 힘으로 해적을 완전히 진압할 세력으로 발전하지 못했다. 여기에 더하여 이들 도시국가간의 반목과 질투는 해적을 진압하기 위한 유효한 단결과 단체행동을 하는 것을 방해하였다. 오히려 반대로 무슨 이유에서든지 전쟁이 발발하면, 이들 해상도시국가들은 거의 대부분이 멋대로 사략면장<sup>26)</sup> 상당의 문서를 남발하였다. 그 결과 사략면장을 가진 사략선과 해적선은 그야말로 종이 한 장 차이에 지나지 않았다. 해적선 중에서도 특히 신앙심이 강하고, 존경받던 것은 콜세아(corsair)라고 불리는 사략선이다. 그들은 성지를 순례하기 위하여 자금을 차입하고, 이 차입금을 상환하기 위하여 해상에서 활동을 한다(신의(神意)에 따라)고 하는바, 이들조차도, 그 약탈행위를 적국인으로 한정하지 않고, 외국인이면 거의 무차별적으로, 그리고 전시뿐만 아니라 평시에도 서슴지 않았다. 그들은 자국선만 습격하지 않으면 하등 부끄러울 것이 없다고 생각하였다. 그 방법도 아주 야만적이었다. 예를 들면 1165년에 수명의 피사시민이 당시 유명하였던 제노바 사략선인 콜세아를 해상에서 만났다. “그쪽 배는 어디로 가는가?”하고 묻자, 그 대답이 “우리는 너희들을 잡아서 그 물건들을 모두 빼앗고, 너희들 코를 싹둑 잘라주러 간다”는 것이었다.

이와 비슷하게 남용된 것중의 하나에 “보복(報復)”제도가 있는바, 이 제도는 중세에 발생하여 17세기까지 존속하였다. 당시 국제법은 아직 확립되지 않은 상태였고, 국가의 대표를 외교관으로 파견하는 제도도 불완전하였고, 교통통신수단의 발달 또한 낙후되었다. 그러므로 무슨 일이 생겨서 A국의 시민이 B국의 시민에게 손해배상을 청구할 일이 생겨도, 이를 유효하게 실행한다는 것이 아주 곤란하였다. 그래서 그 구제책으로 생각해 낸 것이, 그가 입은 손해액 상당의 금액을 한도로, B국의 소속시민 누구로부터라도 그 화물을 포획할 수 있는 허가장을 정부가 내주는 제도다. 그 결과는 악순환을 가져오게 된다. 한번 이 보복이 시행되면, 이로 인하여 피해를 받은 B국시민은, 다시, 자국정부로

26) letter of marque : 적국선박의 나포를 개인에게 허가한 정부의 면허장. 1856년의 파리국제회의에 의하여 금지됨.



부터 같은 보복면장을 받아서 자기 피해를 보상받으려 한다. 이에 더하여 보복행동을 하는 사람이 정말 양심적으로 자기 피해액만을 보상받고 나머지를 약탈할 수 있는데도 그대로 놓아준다고 기대하기 어렵다. 보복의 확대재생산이다.

## 2. 선단제도와 호송선대의 발전

위에서 본바와 같이 해상에는 적함대, 사략선, 보복권을 행사하는 상인의 선박등이 우글거려, 해운업을 더욱 모험기업화시켰다. 특히 터어키의 발흥과 북아프리카 해안에 세력을 둔 회교세력이 강화되면서 상황은 더욱 악화되었다. 터어키와 기독교국간에는 전쟁이 꼬칠 날이 없었고, 북아프리카 해안의 회교세력은 아예 해적활동이 본업이었다고 할 만큼 국가적으로 중요시하는 사업이었다.

이런 상황하에서는 해법에서도 용선계약서에서도 선박과 선원의 무장에 관하여 규정하는 것은 당연한 자위행위라고 할 수 있다. 많은 용선계약서에는 직업적인 전사나 사수(射手)등을 승선시킬 것을 의무화하고 있다. 그리고 거의 대부분의 경우, 선박은 단독으로 항해하는 것이 아니라, 서로 방위해 줄 것을 약속하고, 2-3척이 선단을 구성하여 항해하게 되었다. 이 경우 선주와 상인은 해적때문에 입은 손해를 공동으로 분담할 것과, 그들이 획득한 포획물의 수익 또한 공동으로 분배할 것을 협정한다. 장거리 무역은 단거리무역에 비하여 중요성도 더하였고, 이익도 더 많이 보장되었다. 그러나 그만큼 위험 또한 크므로 이에 종사하는 선박은 보다 중무장을 해야하고, 선단규모도 더 키워야 했다. 그 결과 항행시기도 일정기간으로 한정되고, 정부의 통제도 보다 엄격해지고, 전투함이 호송하는 제도로 발전하게 되었다.

## 3. 항해통제의 강화

이런 항해통제는 베니스에서 가장 발달하게 되었다. 적어도 13세기에서 15세기 사이에는 베니스는 유럽의 최강국의 하나였다. 베니스 선대는 해상을 석권하여, 다른 나라들은 앞 다투어 베니스와 동맹관계를 희망하였다. 베니스보다 백배의 주민을 갖고, 베니스 영토의 수백배에 달하는 국토를 가진 국가조차도 베니스를 적으로 하는 것을 두려워 하였다. 베니스의 이런 국력의 바탕은 그 부에 있었으며, 그 부는 전적으로 해상을 통한 통상활동으로부터 왔다. 그래서 베니스 총독의 주재 하에서 베니스와 아드리아해와의 결혼식을 거의 년례행사로 시행하였음은 전술하였다. 역대 어느 베니스 총독도 그 첫째 정책목표는 베니스의 무역과 해운의 발전에 두었다. 이는 무역상인계급과 지배자계급이 전적으로 같은 도시국가에서만 가능한 것이었다고 할 수 있다. 외국의 항만에서 베니스의 선박과 베니스의 상품의 특권을 확보하기 위하여 수단방법을 가리지 않고 보복과 강압을 행하였다. 차별관세, 차별선박세, 외국선의 취항을 제한하는 항행법규, 수출입 금지령등

은 베니스의 상투적인 외교수단이였다. 무역과 해운은 언제 어디서 어떤 형태로든 국가의 통제를 받아 왔다. 해상항로의 이용을 촉진하고, 선박수요를 증대시키기 위하여 육로로 수입되는 상품에 대하여는 특별관세가 부과되었다. 개인소유선의 선주는 국가의 허가를 필요로 하였으며, 적재할 화물과 운임은 국가의 통제를 받았다. 가장 이익이 많았던 원거리 항로는 국가자신의 소유선에게 유보되었다.

#### 4. 베니스의 국유선대와 그 항로

이들 국유선대는 시간이 지남에 따라 저 유명하였던 가레아스 상선으로 발전하였다. 이 상선은 전투용인 가레이션과 보통상선의 성능을 겸비한 선박으로서, 중앙의 건현이 낮아서 돛으로도 노로도 항행할 수 있게 되어 있다. 이들 가레아스 상선은, 당시로서는, 아주 대형선이었으며, 이 선박의 주운송대상화물이 고가화물이었으므로, 그 척수는 그리 많지 아니하였다. 예를 들면 잉글랜드와 북유럽과의 무역의 꽃이라 불리는 “프랑다스 가레이션대”(Flanders Galleys)의 경우도 그 척수가 5척을 넘지 못하였다.

적어도 12세기에는, 이미, 이들 국유선대는 매년 정해진 항로에 호송선단 형태의 조직적인 항해를 하고 있었다. 예집트, 시리아방면으로는, 일년에 두차례의 선단이 출범하였다. 하나는 봄에 출항하여 9월에 돌아 왔고, 다른 하나는 8월에 출범하여 외국에서 겨울을 나고, 이듬해 5월에 귀항하였다. 로마니아<sup>27)</sup>방면(다시 말하면 콘스탄티노플 및 발칸방면)으로는 년 3회 항해하였다. 한번은 봄에, 두번째는 6월말에 그리고 마지막은 8월(외국에서 월동)에 출발하였다. 위의 예집트, 시리아 항로는 나중에 예집트 항로와 시리아 항로로 분리되어, 알렉산드리아 항은 년 2회, 베이루트항은 년 1회 호송선대가 항행하였다.

베니스의 전성기였던 14-5세기에는 베니스 국유선대는 6개의 항로로 나뉘어 취항하였다. 예집트항 선대, 시리아항 선대, 그리고 로마니아항 선대는 베니스에게 고가의 동방물산을 공급해 주고, 이를 재수출하므로써 베니스의 부가 형성되었다. 발마리 방면으로 향하는 선대는 년 일회 장기 항해를 하였으며, 시라크사, 트리포리 기타 북아프리카 연안의 제항과 스페인의 마라가와 알메니아에 기항하였고, 북항에는 튜니스에도 기항하였다. 이 선대는 상기 동방 삼개항로를 통하여 수입된 사치품을 배급하는 기능을 담당하였던 것으로 추정된다. 나머지 두선대는 상기 동방의 사치품 외에도, 지중해와 베니스에서 생산되는 상품을 북유럽 제국으로 공급하였다. 그 하나인 아케몰트 갈레이션대(Galleys of Acquemorte)는 북부 스페인과 프랑스의 제항에 기항하였다. 다른 하나인 프랑다스 가레이션대는 지중해제항을 여기저기 기항한 후, 지브랄탈 해협을 빠져나와 영

27) Romania : 현재의 Rumania. 이 지명은 이곳이 옛날 로마의 영지였고, 다수의 로마인이 여기 정착했던 데서 유래한다.

국해협에 와서 두갈래로 갈라진다. 하나는 런던과 샌드위치(후년에는 사잠프턴으로)로 향하였고, 이들의 판매수입으로 양모를 구입하여 선적하였다. 다른 하나는 안트워프 및 프랑다스 제항으로 향하였다. 다만 이들 두선대는 북항에서는 다시 합류하여 선단으로 귀향하였다. 그리고 이 항해를 한번 마치는데 꼬박 일년이 걸렸다.

이들 국유선대를 개인에게 이용하게 할 때에는 특수한 방법으로 운임을 책정하였다. 그 방법이란 선박의 스페이스를 경매하는 방법이었다. 개인간의 경쟁은 결코 금지되지 아니하였으나, 만약 이로 인하여 국유선이 선창을 채울 수 있을만한 화물을 확보할 수 없게 되었을 때에는, 개인 소유선에 상품을 적재한 상인은, 일반적으로는 운임의 4분의 1, 때로는 2분의 1에 상당하는 벌금을 지불하여야 한다.

지브랄탈 해협이 지금과 같이 붐비는 현대적인 감각으로 생각한다면, 이와 같은 프랑다스 가레이선대 및 제노아 캐락선에 의하여서만 수세기만에 걸쳐 지중해와 북유럽이 연결되었다는 것은 믿기 어려울지 모른다.

그러나 이런 시대상황 속에서도 북 유럽은 이들 이태리 선대가 가르쳐준 조선기술, 해상기업, 통상조직에 관한 지식을 이용하여 새로운 경제활동을 전개하는 조선업자, 해운업자, 상인, 그리고 정치가들이 나타나고 있었다. 이제 우리는 이런 북유럽 사람들의 활동에 눈을 돌려 북방에서의 해운업의 발전과정을 더듬어 보기로 한다. 다만 다음 장에서는 인도로 가는 신행로의 발견에 따른 대서양 시대가 본격적으로 개시되기 이전까지의 시기로 한정한다.

## 參 考 文 獻

- 1) C. Ernest Fayle, 佐佐木 誠治 역 : 世界海運業小史(A Short History of the World's Shipping Industry, 1933), 日本海運集會所, 1957년.
- 2) 시오노 나나미 지음, 정도영 옮김, 바다의 도시 이야기 - 베네치아공화국 1천년의 메시지 - 상권, 한길사, 1996년.
- 3) Haws & Hurst, The Maritime History of The World, Vol. 1, TEREDO BOOKS LTD.
- 4) Capt. Alan Villiers, MEN SHIPS and the SEA, National Geographic Society, 1973.
- 5) H. Hearder : D. P. Waley 저, 오두영 역, 이탈리아사, 학사원, 1990년.
- 6) 이영범, 유공조, 김남현 공저, 서양문화사, 양서원, 1991년.

