

便宜置籍船 問題에 대한 美國의 立法政策과 判例 動向

鄭 暎 錫*

United State's Legal Policy and Cases on the Campaigns of Flags of Conveniences

Yeong-Seok Cheong

< 목 차 >

- | | |
|---------------------------------------|----------------------------|
| I. 머리 말 | IV. 便宜置籍船 問題에 대한 美國의 判例 動向 |
| II. 便宜置籍船의 意義 | V. 1990년대 I.T.F.의 政策 轉換 |
| III. 國際運輸勞動組合聯盟의 便宜置籍船 反對鬭爭과 美國의 立法政策 | VI. 맺 음 말 |

Abstract

This paper deals with the legal policy and tendency of cases of United State's on the campaigns of flags of conveniences. In the marine industries, flag of convenience ship is spread all over the world, and their proportion is over 40% of world's tonnages. But it has maden many troubles in the shipping order, especially labour fields. So ITF has done FOC campaigns since 1950s, and suit for legal struggle. Conclusively speaking, In the United States the legal policy and supreme coutr's decisions are general to FOC ship basis with civil law principles.

I. 머리 말

便宜置籍船은 해운업의 다국적 기업화이고 또 구조조정이라고도 하지만 해운업계 전체의 선복량에서 차지하는 便宜置籍船의 비율은 이미 40%를 상회하고 있는 바와 같이 그 존재를 무시하고는 세계의 해운을 논하기 어려운 상황이 되어 있다. 便宜置籍船에 대하여는 이미 1950년대부터 세계의 해운, 항만, 철도 등 교통노동자로 조직된 國際運輸勞動組合聯盟(International Transport Worker's Feder-

* 韓國海洋大學校 教授, 法學博士

ation; 이하 ITF라 부른다)¹⁾에 의해 보이콧을 비롯하여 I.T.F. 協約 기준의 체결요구 등에 의하여 강력한 반대운동이 이어져왔다. 그리고 이에 대하여 선주 측에서의 반격수단으로서 보이콧을 위법으로 금지를 청구하는 소송이 제기되게 되고, 미국과 유럽 각국을 중심으로 1960년대부터 많은 판례가 축적되어 있다.

이 논문에서는 특히 便宜置籍船 반대운동에 대한 미국의 입법정책과 선주의 司法的 대응에 대한 법원의 判例 動向을 분석하여, 便宜置籍船과 그 반대운동의 합법성 및 허용한계와 I.T.F.의 향후 대응방향에 대하여 고찰하고자 한다.

II. 便宜置籍船의 意義

1. 便宜置籍船의 定義

I.T.F.에서는 便宜置籍船(flags of convenience)의 정의를 “선박이 전통적인 해운 국으로 생각되지 않는 나라의 旗를 게양하고, 선박의 소유권과 감독이 게양된 旗國과는 별도로 취해지는 경우에 이를 便宜置籍船이라 한다”²⁾고 규정하였다.

이러한 정의에 비추어 보면 전통적 해운 국의 선주로서, 便宜置籍船登錄으로 얻을 수 있는 조세감면 등 직접적 운항비 경감외에도 비용을 경감할 수 있는 다른 방법을 생각할 수 있다. 그 방법의 하나가 외국인 선원의 고용이다. 이러한 선원을 I.T.F.는 便宜船員(crews of convenience)이라고 부르고, 선주 측에서는 필요선원(crews of necessity), 또는 “非國籍船員”(non-flag nationality crews)이라고 부르고 있다.

여기서 “便宜船員”이라 함은 “승무하고 있는 선박의 국적을 가지고 있지 않고, 또한 그 선박의 국적의 선원에게 적용되고 있는 것 보다 열악한 노동조건으로 고용되어 있는 선원”³⁾을 말하고 있다.

I.T.F.에 의하면 편의선원은 선진국이나 개발도상국 모두에서 이미 선원의 근로조건에 나쁜 영향을 미치고 있다. 즉, 공업국의 선원은 생활의 장인 직장을 잃게 되고, 그들을 대신하여 고용된 개발도상국의 선원은 열악한 노동조건으로 고용되는 것이다. 편의선원의 사용으로 선원의 노동조합이 정상적인 승무관행으로 돌아가도록 선주에게 압력을 가하도록 하면, 선주는 노동조합이 약하거나 노동조합이 없는 선박관리회사를 통하여 외국선의 등록을 허용하는 국가로 선박을 이적할 위험이 있다.

그러나 몇몇 아시아의 I.T.F. 가입조합은 그들의 회원이 편의선원이 되는 것에 관심을 가지고 있다. 그들은 많은 유럽의 가입조합이 직장에 대한 위협으로 생각되는 편의선원이라는 고용형태를 아시아 선원의 실업률을 내리는 데에 중요한 역할을 하고 있다고 주장하고 있다. 편의선원의 개념은 결코 아시아 지역에 한정되어 있는 것은 아니지만, 이러한 선원의 대부분이 거주하고 있는 것은 아시아 지역

1) 운수관계노동조합의 세계적인 연합체로서 특히 선박의 便宜置籍의 부조리에 대하여 강력한 반대 태도 표명으로 유명하다. 便宜置籍船에 대한 국제운수노동조합연맹의 반대 태도는 더욱 강화되어 동 연맹의 노동조건을 기준으로 선박단위로 靑色證明書(blue certificate)를 발행하고 이의 소지를 정기용선 계약서에 조건으로 삽입했을 뿐만 아니라, 이를 소지하지 아니한 선박에 대해서는 하역을 거부하고 있다(最新 海運·物流用語 大辭典, 제7 增補改訂版, 코리아쉬핑가제트, 1996, 287쪽).

2) 1968년 제29회 ITF 세계대회 채택.

3) 1972년 1월 公正慣行委員會(Fair Practices Committee) 채택.

이라는 것도 사실이다.

한편 I.T.F.는 선원의 공정한 국제노동기준을 확립하는 것을 목적으로 하여, 구체적으로는 주로 便宜置籍船 문제를 다루는 公正慣行委員會(Fair Practice Committee)를 만들었다. 이 위원회는 세계대회에서 선원·항만합동대회에서 선출된 위원으로 구성되고, 의장은 양부회의 회장이 공동의장(co-chairman)을 맡고 있다.

2. 便宜置籍船의 紀元

便宜置籍船이 최초로 등장한 것은 1922년 미국의 선주가 船籍을 파나마의 子會社에 賣却·移籍하여 운항한 것이 시초로 알려져 있다. 편의치적을 하게 된 최초의 동기는 미국의 부유층들이 미국 본국의 禁酒法의 규제를 벗어나 댄스, 도박, 음주를 즐기기 위한 파티를 선상에서 개최하기 위한 것이었으나, 후일 해운 경제적 이유인 선원비의 경감수단으로 이용되기 시작하여 점차 유럽선진국의 선주에게 이용이 확대되기 시작하였다. I.T.F.도 便宜置籍船의 확대를 방관하고 있던 것이 아니라 1933년에는 國際勞動機構(International Labour Organization; ILO)⁴⁾ 合同海事委員會에 제소하였다. 그 이유는 사회적 저수준의 노동조건과 허위의 船籍移籍은 선박의 운항을 위협하게 한다는 것이었다. 당시 I.T.F.도 확대되는 파시즘과의 투쟁에 쫓기고 있었고, 國際勞動機構도 구체적인 조치를 강구할 수 없었던 점도 존재하고 있어서 이 문제는 제2차 세계대전 후로 넘어가게 된다.

제2차 세계대전은 선박에 의한 대량운송이라는 환경을 낳았고 여기에 便宜置籍船도 대폭 진출할 기회 얻게 되었다. I.T.F.는 1948년 오슬로 대회에서 便宜置籍船에 대한 보이콧전술을 결정하고 1949년부터 실시하였다.⁵⁾

III. 國際運輸勞動組合聯盟의 便宜置籍船 反對鬭爭과 美國의 立法政策

1. I.T.F.의 기본전략과 선주의 대항수단

便宜置籍船에 대한 I.T.F.의 기본전략은 우선, 세계 주요 항에서 I.T.F.의 조사관(Inspector)⁶⁾을 배

4) 국제노동기구는 사회정의의 구현을 통한 세계평화의 달성에 기여할 목적으로 1919년 제네바에서 창설되었다. 1946년 국제연합의 첫 번째 전문기구로 편입되었는데, 유엔산하의 전문기구 중 가장 오랜 역사와 가장 큰 영향력을 발휘하고 있다. 국제노동기구의 조직 내에 해운문제를 전담하는 의결기구는 없으나 해상노동의 특수성을 감안하여 일반총회와는 별도로 필요에 따라 해사총회가 개최된다. 1920년 제네바에서 개최된 해사총회의 발의로 같은 해 이사회의 결의에 의거, 합동해사위원회(Joint Maritime Commission)가 설립되었다. 국제해사기구는 창설 이래 3,800여 개의 각종 노동관계協約을 채택시켰으며 이 중 해상노동協約은 37개이다. 해상노동協約 중 32개는 상선선원에 관한 것이며 그중 22개가 발효되었으며 26개의 권고가 채택되어 있다. 국제노동기구가 채택한 국제노동기준에 관한 協約은 비준한 회원국에만 적용되어 왔으므로 동 기구의 회원국이 아닌 우리나라는 이들 協約의 발효와 무관한 상태이었다. 그러나 항만에 입항하는 외국적 선박에 대하여 안전설비를 포함한 각종 강제검사를 시행할 수 있는 권능을 항만 국에 부여하는 國際勞動機構協約 147호(상선의 최저기준에 관한 協約)가 1981년 11월 28일 발효됨으로써 동 協約 당사국에 기항하는 모든 선박은 이 규정에 따라 검사를 받게 되었다. 검사항목은 선원의 안전기준, 승선조건, 주거설비조건, 후생복지와 사회보장문제 등 선원에 관한 제반사항이 망라되어 있다.

5) 이상 木畑公一, マルシップと便宜置籍船, 東京, 成山堂書店, 1978, 4-9쪽 참조.

6) I.T.F. 가입 조합원에 의한 선박조사원으로 1970년대부터 발족하였다.

치하고, 입항하는 선박이 便宜置籍船인가의 여부를 현장검사하고, 便宜置籍船의 소유자에 대하여 먼저, I.T.F.가 정하는 통일임금기준의 協約을 체결할 것을 요구하고, 이것을 수락하면 I.T.F.는, 靑色證明書(Blue Certificate)를 발행한다. 協約체결을 거부하면, 항만노동자와 협력하여 선박에 대한 하역작업을 보이콧(Boycott)하는 것이다. 보이콧이 실시되고, 그 요구에 따르게 되면 선주는 결국 승무원에 대하여 지급되고 있는 현행임금과 I.T.F.協約 임금과의 차액 분을 「백페이(Back Pay; 선주로부터 과거의 미지급 임금차액의 정수)」로서 I.T.F.에 지급하게 된다. 이것이 I.T.F. 활동의 중요한 자금으로서 선원복지기금설립으로 연결된다.

반면 便宜置籍船의 선주도 I.T.F.의 요구에 무조건 따르는 것이 아니라 여러 가지 대항수단으로 투쟁해 왔다. 즉 ① 보이콧을 불법행위에 의한 하역방해로 규정하여 손해배상소송을 제기하거나, ② 이 중장부·I.T.F. 조사관에 의한 현장검사의 눈을 속이든지 또는 I.T.F.의 協約기준을 합격한 것 같은 위장 임금대장(이중장부가 여기에 해당한다)을 작성하거나, ③ 선원포기·외국 항에 정박 중 선원을 해고하여 임금도 지급하지 않은 채 내버려두고 출항해 버리는 선원유기와 같은 방법으로 투쟁해 왔다. I.T.F.는 便宜置籍船에 대한 투쟁 방법으로서 특히 보이콧전술, 조사관의 파견, I.T.F.協約의 체결, back pay, 복지기금의 관리 등의 전반적인 업무를 수행하기 위하여 앞서 말한 公正慣行委員會를 설립하였다.

2. 便宜置籍船 캠페인을 둘러싼 사법적 분쟁과 법적 규제

便宜置籍船을 둘러싼 노사의 논쟁, 즉 I.T.F.와 선주와의 논쟁은 크게 다음과 같은 두 가지로 요약할 수 있다.

첫째, 便宜置籍船의 규제 내지 배제를 목적으로 하는 協約의 제정을 둘러싼 투쟁으로서, 1984년 국제연합의 선박등록요건協約으로 결실을 맺게 되었다.

둘째, I.T.F.의 便宜置籍船에 대한 보이콧등의 투쟁에 대하여 선주 측은 손해배상청구와 저지소송으로 대항하였다.

(1) I.T.F.에 의한 1958년 보이콧 전술의 성과

I.T.F.는 1948년 대회에서 정식으로 채택된 便宜置籍船에 대한 보이콧 전술을 세계적인 규모로 실천에 옮긴다는 행동을 1958년에 행하였다. I.T.F.報告에 의하면 I.T.F. 서기국지도 하에 선원, 항만, 철도 등 가입조합의 공동 파업지원이라는 형태로 이루어져, 주로 미국, 스칸디나비아 각 국에서 11월 30일부터 12월 4일까지 4일간 행해졌다.

유럽 각 국에서는 동요는 있었지만 미국에서는 便宜置籍船의 42%인 143척에 대하여 보이콧이 행해졌다. 유럽에서는 이 정도로 완벽하지는 못했고 영국에서 9척, 스웨덴 1척, 벨기에가 몇 척을 대상으로 하였다. 당시는 동서냉전의 영향도 있어 공산주의 영향 하에 있는 I.T.F.에 거부하여 프랑스, 이탈리아, 네덜란드에서는 비 가입조합은 보이콧참가를 거부하였다. 서독에서는 전혀 참가하지 않았다.

(2) 1960년대의 I.T.F. 組合 기준의 防衛

해외에서 제3세계 선원의 便宜置籍船으로의 고용에 대하여는, 1960년대의 I.T.F.는 깊은 관심을 가지고 있었다. 1959년 I.T.F. 오델·베크 서기장은 “숙련된 관찰자로서 명백한 것은, 조합(유럽, 북미 조

합)의 임금기준의 방위는 항상 I.T.F.의 反便宜置籍船 반대운동의 마음이었다"라고 언급하였다. 便宜置籍船의 증대라는 위협에 대응할 수 있는 전략을 세우기 위하여 선원과 항만노동자의 합동회의가 1960년 1월 22일 런던에서 개최되어, I.T.F.協約 체결의 새로운 방식을 채택하고, 구 協約의 종결을 만장일치로 선언하였다. 새로운 정책의 가장 중요한 조항은 다음과 같다.

“이상적인 協約으로는, 操船의 실질적인 관리가 공정관행위원회를 통하여 I.T.F.船員部에 의거 의무화되어 있는 바와 같은 국가의 가입조합간에 체결되어야 할 것이다.”

이러한 정책의 변경은, 미국 선원조합의 회의에서 보이콧 활동의 경험을 반영한 것이며, 미국의 2개 해사노동조합의 지도자인 조셉·큐란과 폴·홀은 1958년 公正慣行委員會에 임명되었다. 이전 I.T.F.에 의하여 승인된 協約은 모국의 해상당국에 의하여 승인된 임금기준에 근거한 것이었다.

이와 같이, 미국과 유럽에서는 성공의 정도에 상당한 격차가 있고, 미국에서의 성공은 현저한 것으로 I.T.F.로서도 여기에 최대의 주안점을 두고 1970년대부터 법률적인 투쟁에 도전한 것이지만, 당초 I.T.F.에 호의적이었던 미국최고법원의 자세가 변화함으로써 한 시대의 전환점을 맞이하게 되었다.

(3) 1958년 보이콧의 法律的·公共的 政策

1958년 보이콧의 성공이 어떤 것이었던지, 그 후는 이것에 대한 법률적 규제와 선주로부터의 재판에 의한 도전에서, I.T.F.는 패배하게 되었다. 미국에서는 그러한 법률적 행동은 미국적선과 같은 海員組合의 조합원이 I.T.F.의 便宜置籍船 반대운동을 지원 받기 위하여 미국에 의한 보이콧과 노동법을 활용하려는 노력은 물거품이 되었다.

여러 나라에서 I.T.F.와 선주의 법률적 논쟁의 정황은, 각각 후속 판례에 의해 무엇보다도 잘 나타나고 있다.⁷⁾

3. 제2차 보이콧에 대한 미국의 입법정책

제2차 세계대전 전의 루즈벨트 대통령의 뉴딜 정책의 일환으로 와그너 정책의 제정에 의한 노동조합보호정책 관련법, 1932년 노리스·R·가디파법이 제정되어, 제2차 보이콧이 정당성을 얻었다. 그러나 제2차대전후의 1947년의 타우터 하드레이법(이후 타하법이라함) 제8조(b)(4)(A)에 의해 제2차 보이콧을 노동조합의 부당노동행위로 보아 금지시켰다. 그런데 이 금지규정을 피하기 위해 이른바 ‘핫 카고조항’⁸⁾이라는 노사합의 협정조항⁹⁾의 활용에 의해, 보이콧은 그 후에도 널리 행해지게 되었다.

이 때문에 피해를 입은 사용자측은, 대응책으로서, 1959년 렌더렘 그래핀법(이후 ‘러그법’이라함)과 이것에 근거한 타 하법의 수정 제8조(e)에 의해, 핫 카고조항을 위법이라 하여 금지하려했던 것이다. 이러한 입법정책에 근거한 관련법령의 적용은, 국내 일반산업의 노동쟁의에 있어서는 便宜置籍船과 같이 하나, 외국인선원과 관련된 문제의 경우는 그리 간단하지 않다. 다음에 서술하는 것과 같이, 便宜置籍船에 관한 판례에 있어서, 특히 핫 카고조항의 적용에 의해, 법의 규제를 피할 수 있는 문제는 아니

7) Edward B Shils, "Flag of Necessity", "Flag of Convenience" "Runaway Ships" Labor Law Journal vol. 13 (12, 1962), p. 1017 참조.

8) 일반적으로는 파업이 발생한 지역으로 가는 화물을 다른 항구로 회항양륙 했을 때 이를 hot cargo라고 한다.

9) “불공정상품에 대한 노동의 제공거부는 권리로 보장된다고 하여, 이것을 이유로 해고 혹은 차별대우를 금지한다”는 규정을 말함.

다. 그러나 I.T.F.의 보이콧활동에 대해, 초기의 미국 노동법이 관대히 허용함에 따라, 海員組合은 이 같은 법령에 의한 면책을 부여받았던 것이다.

12개의 파나마·리베리아의 해운회사는, 조합이 I.T.F.에 의한 1958년 4일간의 보이콧에 대해, 중지할 것을 요청한 바, 법원은 라가디아법의 반규제규정에 따라 却下한 예가 있다.

IV. 便宜置籍船 問題에 대한 美國의 判例 動向

1. 보이콧을 둘러싼 最高法院 判例

(1) McCulloch 사건¹⁰⁾

미국 海員組合이 勞動關係局에 대해서 온두라스 해운회사가 소유하고 있는 온두라스 국기를 게양하고 있는 선박에 승선하고 있는 해원(해기사 자격을 소지하지 않은 선원)의 대표로써의 자격을 신청하였다 이 선원은 전원이 외국인이며 온두라스 거주권을 청구하고, 온두라스 선박에 대한 승선계약에 서명하여, 온두라스 해운회사와의 단체協約을 맺고 있는 온두라스 조합에 의해 대표되고 있었다.

미국의 해운회사는 이 선박을 운송조직에 통합시켜, 기항해야 할 항구·화물·항해항로를 결정해 왔지만, 그들 대부분은 중남미항과 미국항의 사이에 있었다. 노동관계국은 대표자의 선거를 명했고, 이에 대하여 온두라스 회사는 미국 뉴욕남부의 지방법원에 선거집행의 금지를 청구하였으나 이 청구는 기각되었다. 제2 순회항소법원은 이것을 뒤집어, 연방법은 문제의 선박에는 적용되지 않는다고 판시하였다. 온두라스조합의 선거의 적용에 관해서 콜롬비아주의 지방법원은 노동관계국의 구성원이 선거를 집행하는 것을 금지하였다

上告에서 연방최고법원은 이 결정을 지지해서, “온두라스 국기를 게양하고 있는 외국선박의 내부관리운영에 관한 사항에 미국의 관할권을 행사하여 법률을 적용하도록 하는 것과 같은 타 하법의 해석의 근거는 없다. 해당 선박의 기국(온두라스)의 법률이 내부문제에 대해서 통상 지배권을 가지고 있다고 하는 확립된 국제법의 원칙에 주목해야 할 것이다”라고 하고, 미국노동관계법의 관할에 관한 규정은 외국인 선원을 고용하고 있는 외국선박의 해상운항에는 적용되지 않는다고 판결하였다. J. 더글라스 판사는 이 판결의 의견을 설명하고 있지만, “이 판결의 실천적 효과는, 미국 소유의 상선이 국가적 필요가 있는 동안 연방을 위해 적절하게 활용할 수 있도록 보장하기 위한 실행정책을 재정적으로 지지할 책임을 납세자로부터 선원에게 이전하는 것에 있다”라고 하는 것이다.

미국 노동관계법 제49조는, 외국선박에 배승하는 외국선원에게는 동 법률은 적용되지 않는다고 규정하고 있다.

노동관계국의 이 사건에 관한 결정의 취지는 다음과 같은 것이다.

“해상운항이라 함은, 팽대한 현재의 외국과의 교섭접촉에도 뛰어난 실질적인 미국의 접촉을 포함하는 것이다. 온두라스선 엔프라자호는, 상법 제2조(6)의 의미에서 “商事”에 종사하고 있으며, “선박해상 운항”은, 제2조(7)의 의미에 의해 “商事”에 영향을 미치고 있다.” 그것은 제9조(c)(1)의 요건에 합치하고

10) McCulloch v. Sociedad Nacional de Marineros de Honduras, 372 U.S. 10, 9 L ed 2d 547, 83, S Ct 671 (2, 18, 1963); 보이콧과 직접적으로 관련된 사건은 아니지만, 외국선박에 미국 노동관계법을 적용하여 교섭대표자의 선거실시가 가능한가의 여부를 다룬 점에서 의미가 있다.

있다.

미국 상법 제152조(7) “商事に 영향을 미친다”라 함은 “商事的 자유거래를 방해, 노동분쟁을 조장하는 행위”를 뜻한다.

다시 말해서, 노동관계국 결정의 취지는, 商事무역과 국내의 노동분쟁과의 관계로부터 연방법(타 하법)을 외국인선원에게도 적용하지 않을 수 없다는 근거를 명백히 하고 있다.

이에 대해, 최고법원이 이것과 반대의 취지에서 위와 같은 판결을 내린 이유는 국제분쟁에 대한 배려가 있다. “노동관계국의 결정은 법규정의 특수한 금지규정에 위반하고 있는 것은 아니지만, 최우선적으로 고려하지 않을 수 없는 것은 외국적선의 외국인선원의 대표선거를 행하는 결정의 주장은, 외국 정부로부터 항의가 있을 수 있으며, 국제문제를 야기할 수 있는 가능성이 있다. 이러한 문제에 관해서는 연방의회의 명확한 의견표명이 있어야 한다. 현재까지는 명확한 의견표시는 나와 있지 않다.”

이러한 외교상의 국제환경에 대한 배려는 이후의 최고법원 판례에도 계승되었다.

(2) Inces Steamship Company 사건¹¹⁾

외국 국적선에서 외국인 선원을 조직화하려는 시도에 맞서, 미국 海員組合은 리베리아 선적의 여객선에 피켓을 설치하였다. 등 선박에는 리베리아 해운협약에 서명한 비거주선원을 배승시켜 완전히 이탈리아의 회사가 소유하고 있는 리베리아의 해운회사에 의해서 운항되고 있다. 그래서 뉴욕항과 카리브항간을 매년 7개월간 정기적으로 항해해 왔다.

리베리아 해운회사는 뉴욕주 법원에 조합을 제소하여, 등 법원은 등 선박에 피켓을 할 것과 선원에게 선상에서 파업의 선동을 영구히 금지하였다. 그러나 뉴욕 항소법원은 노동관계국이 스스로 분쟁에 개입하는 것을 거부할 때까지, 州法院은 관할권을 가지고 있지 않다는 이유로 원판결을 뒤집어 파기하였다. 상고에 대하여 연방 최고법원은 선례에 따라 외국에 등록되어 외국인선원을 고용하고 있는 선박에 대해서는 노동관계법은 적용되지 않는다는 이유로 항소법원의 결정을 다시 파기하였다.

(3) Ariadne Shipping Company 사건¹²⁾

리베리아와 파나마의 해운회사가 카리브해 화물운송을 위해 선박운항을 했으나, 선원은 외국인선원협약에 따르는 것이다. 항만노동조합은 수시로 항만작업을 위해서 선박에 고용되어 있는 미국 거주자가 기준이하의 임금을 받고 있다고 주장하여, 그러한 임금이 항의하여 미국의 항에 정박해 있는 동안 선박 가까이에 피켓을 했다.

해운회사는, 플로리다주 디도지방의 순회법원에 피켓저지 소송을 제기하여 피켓을 방지할 수 있었다. 플로리다주 제3순회 항소법원은 이것을 지지한 플로리다주 최고법원은 논평을 거부하여 실질적으로 동판결을 지지하였다

그러나 연방최고법원은 이것을 뒤집는 판결을 내렸다. 그 이유에 대해 J. 프레넨 판사는 다음과 같이 설명하고 있다. “미국 항만노동자의 조합활동은 외국선적선의 해운업의 의미에 있어서 행동이라기

11) Inces Steamship Company, Ltd, Petitioner v. International Maritime Workers Unio and Shnnon J. Wall 372 U.S. 24, 9 L ed 2d 557, 83 S Ct 611 February 18, 1963.

12) Longshoremen v. Ariadne Shipping Company 397 U.S. 195, 25 L Ed 2d 218, 90 S Ct 872 March 9, 1970.

보다는 오히려 노동관계법 제2조(6)의 의미에 있어서 「商事의 범위내」에 있으며, 그래서 기준이하 임금지급에 대한 항의로써 행해진 조합의 평화적인 제1차 보이콧 피켓팅은 그 법률에 관해서 노동관계국이 배타적 관할권을 가지고 있다는 등 법률 제7조의 “보호받는 행동의 요건에 해당되는 것이기 때문에, 법원은 피켓을 금지하는 등의 관할권을 가지지 않는다.”

사실은, 이 사건이 근년의 최고법원 판결 가운데, 피켓을 적법하다고 한 유일한 판례이다. 다른 사건과의 상위점은 피켓팅이 미국 海員組合이 아닌 항만노동자에 의해 행해진 제1차 보이콧(직접 사용자인 항만회사에 대한 것이라는 의미에서)이라고 하는 것이다.

한편, 판결문에서는 다음과 같이 기술하고 있다. “미국 거주자인 단기고용 항만노동자가, 외국법에 의해 지배되고 있는 선박내부문제에 관여되어있다는 증거는 없다. 긴급한 문제는 미국거주자인 항만노동자의 활동이 지금까지의 판례에서 미국의 법률의 적용범위 밖이라고 한 외국선적선의 해상운항의 범위내에 있는가 아닌가하는 점에 있지만, 당해 법원은 그 활동이 배제되어야 할 “操船運航”의 범위내에 있다고는 생각하지 않는다. 미국의 단기 불규칙 고용의 항만노동자의 각 선박과의 우연한 관계를, 선박의 “내부규율과 명령”과의 어떠한 관련이 있는 것과 같이 오인한 인상을 받지만, 그러한 관계는 없다는 것이다. 임금지급에 관한 분쟁을 해결하기 위한 미국법의 적용은 외국 또는 국제법과의 충돌까지 부르는, 외국선적선의 내부문제에 간섭할 염려는 없을 것이다. 따라서 항만작업문제는 제2조(6)의 의미에 있어서 “商事”의 범위 내에 있다.

이 “商事의 범위 내에 있다” 또는 “商事에 영향을 준다”라 함은, 이것을 통해서 국내 노동분쟁에 관계하고 있다. 즉, 연방법의 관할 하에 있다고 하는 의미이다. 다시 말해 이것은 노동관계국의 권한에 의한 규제 중에 있다고도 생각할 수 있다. 즉 본 건은 「충분히 논증할 것처럼」법 제7조, 제8의 관할 하에 있다.

항만노동조합의 평화적 제1차 피켓팅은 기준이하 임금에 항의하기 위한 것이고, 충분히 입증하기 위하여 법 제7조에서 보호된 활동을 구성하는 것이다.

(4) Windward Shipping 사건¹³⁾

리베리아 국적선 노스윈드호와 테오마나호 2척의 소유자와 선원고용대리인은 리베리아 국기를 게양하고 외국항과 미국 사이의 화물을 운송하였다. 또 동선박에는 외국조합에 의해 대표되고, 외국과의 협정하에 고용되어 있는 외국인 선원이 승선하고 있다.

미국 海員組合이 선원의 기준 이하 임금에 대한 항의와 국가가 해당선박을 지원하지 않도록 설득하기 위해 휴스턴항에서 피켓팅을 하던 도중, 前記 선주들은 海員組合의 피켓을 막기 위해 텍사스주의 하리스 지방법원에 소송을 제기하였다. 법원은 “법원의 관할권은 우선되어 있지 않다. 왜냐하면 분쟁이 입증되는 바와 같이 노동관계국의 관할 하에 있기 때문이다”라고 하는 이유로 소송을 기각하였다. 텍사스주 항소법원도 이것을 지지하였다.

상고에서 연방 최고법원은 이를 뒤집어 파기하였다. J. 랭기스드판사의 의견은, 다수의 의견으로써, “동법 제29조, 미국 상법 제152조(6)과 (7)에 의한 문제의 조합활동은, 商事에 영향은 주지 않으나, 노동관계법에 의한 우선권은 없다”고 하는 것이다. 판결은 이 결론을 끌어내기까지 주로 3가지의 선례를

13) Winward Shipping Limited et al v. American Radio Asso 415 U.S. 104, 39 L. Ed 2d 195 2, 19, 1974.

들었는데, McCulloch 사건, 벤츠사건, Ariadne Shipping Company 사건을 들었다. McCulloch 사건과 벤츠 사건은 같은 내용으로서, Ariadne Shipping Company 사건과 대립하는 결과를 가져왔다.

McCulloch 사건과 벤츠 사건에서는 다음의 3가지를 지적한다. ① 노동관계법은 미국노동자에게만 적용되어야 하는 것이기 때문에, 이것을 의회의 명확한 의사표시 없이, 국내법을 외국무역에 영향을 주는 것과 같은 형태로 외국선박에 적용하는 것은 주저하게 한다. ② 노동관계국이 부당노동행위에 대해 관할권을 주장하는 근거로, “商事에 영향을 주는” 환경에 근거한다고 하는 것에 있지만, 외국인선원을 고용하는 외국선의 운항에 관해서는 제2조(6), 제29조, 상법 제152조(6)의 의미에서의 “商事”의 개념에는 들어 있지 않다는 결론을 내렸다. ③ Ariadne Shipping Company 사건에서는 사용자가 미국인인 비조합원을 임시로 고용하는 일에 관한 분쟁에 즉, 항만노동자 자신에 의한 제1차 보이콧에 대해 다루었지만, 벤츠, Incres Steamship Company 사건에 있어서는 그러하지 않다. 본 건도 벤츠, Incres Steamship Company 사건과 마찬가지로 동일한 범주에 속한다.

특히, ②의 문제 “商事에 영향을 주는가 아닌가”를 결정함에 있어서, ③의 문제가 극히 중요하다는 점을 이유로 들고 있다.

또한, ①의 문제에 관해서는 의회의 의사표명에 관해서, 역사적으로 이제까지의 의회에서 내려진 논의의 번복, 피켓팅 활동과 외국선과의 관계에 깊이 관여하는 것은 국제무역의 관점에서 볼 때 중대한 영향을 미치고, 피켓팅의 목적이 외국선박의 선원비용을 미국소유선박과 동등 수준까지 끌어올리는 것이라면 해운비용의 막대한 증가를 초래하여 세계적 규모로 이들 외국선박의 해상운항에 중대한 영향을 미치는 것이 된다.

이러한 이유로, 앞에서 내린 결론과 같이, 미국 海員組合에 의한 외국선에 대한 노동관계법 및 수정노동관계법(타 하법)에 의한 “보호된 행동”이 아니라도, 실질적으로 피켓팅에 대한 저지를 용인한 것이다.

마지막으로, Mobile Sream 사건(1974년)에서도, 연방최고법원은 “원고의 일부에는 미국의 곡물해운회사와 하역작업회사도 포함되어 있으나, 외국선도 포함되어 있으므로 노동관계국에게는 피켓에 대한 관할권은 없다”라고 하여 텍사스주 항소법원의 피켓에 대한 금지를 용인한 판결은 지지되었던 것이다.

이 판결이 실질적으로 I.T.F. 내지 미국의 海員組合에 의한 便宜置籍船에 대한 보이콧전술효과를 보여준 것이며, 이것에 의해 海員組合운동은 큰 벽에 부딪혀 그 방법을 바꾸지 않을 수 없게 되었다. 그렇게 된 배경에는, 미국의 해운사정의 변화가 있다. 즉, 이 무렵부터 미국 해운회사는 그리이스 정부가 동국 선적선을 순수한 便宜置籍船으로 이적하는 절차를 취한 것과 연대하여 미국선적의 선박을 그리이스 선적에 이적한 것이다. 또 미국의 新建造船은 영국선적으로 등록되었다. 1960년 11월 리베리아는 200척의 선박을 그리이스와 타국에 18개월 간에 걸쳐 매각하였다고 선언하였다.

이러한 미국에 있어서의 최고법원 판례를 포함한 “역풍”에 대응하기 위해, I.T.F.와 미국 海員組合으로서 새로운 전술을 모색하게 되었다. 그것이 다음에 언급하는 “二重帳簿方式”의 채용이다.

2. 임금에 대한 二重帳簿 訴訟

(1) 二重帳簿의 의의와 목적

I.T.F.의 便宜置籍船 반대운동이 직면한 壁은 해상 육상을 막론하고, 자본주의 경제하의 노동운동에 있어서의 “자본과 노동의 투쟁”의 표현형태이기도 하다. 1980년대에 들어 미국·유럽·일본에서도 자

본과 국가권력, 의회, 사법부와 연계하여 반격에 나섰다. 그 수단은, 제2차 보이콧을 위법으로 하는 입법정책이 각 국 공통으로 행해진 것이다. 보이콧·파업이라는 집단적 노동관계의 정의법리에 대해서, “시민사회법리”의 수단으로 반격을 한 것이다. 이러한 반격이 일단 성공한 것을 보고, I.T.F.로써도 이제까지의 전략전술을 바꾸지 않을 수 없어 종전의 “실력행사”에 의한 반격이 아닌 정당한 “시민법적 법리”에 의한 수단을 쓴 것이 “二重帳簿追及”이다.

二重帳簿라는 것은 간단히 말해서 I.T.F.가 정한 기준임금에 대해 便宜置籍船의 선주는 보이콧되는 것을 회피하기 위해 표면상 그 기준에 따라 임금을 지급하고 있다고 하는 “증거”로 “임금대장”(위조임금대장)을 제출하여, I.T.F.로부터 靑色證明書를 교부받는다. 그러나, 실제로 선원에게 지급하는 것은 이것보다 훨씬 낮은 “기준이하 임금”이었다. I.T.F.도 이러한 실태를 모르는 것은 아니나, 이중장부의 증거를 잡는 것이 그리 쉽지 않았다. 먼저 조사원을 대상선박에 승선시켜 선원에게 묻는 등의 조사를 하여 증거를 수집하고, 선주에게 이중장부여부를 지적하여, 이것이 “사기행위”임을 밝혀 기준임금과 실제 지급된 임금과의 차액 지급을 내용으로 한 손해배상청구를 하는 것이지만, 교섭에 의해 해결되지 않는 경우는 소송 제기하게 된다. 청구내용으로는 “선원에 대한 소급임금지급이라고 하는 것보다는 I.T.F. 선원복리기금에의 기부”로 해결된다.

(2) 二重帳簿의 실태

I.T.F. 보이콧을 회피하기 위해 혹은 I.T.F.협약 논쟁 자체를 회피하기 위해, 그리고 선박이 보이콧을 피하기 위한 용선자의 요구를 따르기 위해서, 便宜置籍船의 선주는 긴 세월을 걸쳐 극동에 있어서 I.T.F.協約에 서명하고, I.T.F.복리기금을 지급하여 왔다. 그뿐 아니라 거기에 존재하는 旗國(便宜置籍船의 선적을 가진 나라)의 조합과의 개별協約에 서명하였다. 그 외에도 I.T.F.協約기준 또는 I.T.F.에 의해 승인된 총선원비協約(Total Crew Cost Agreement: T.C.C.)¹⁴⁾ 척도보다 월등히 낮은 비율의 임금을 지급해왔다.

I.T.F.는 마드리드, 제네바에서 실시된 정책에 앞서, 이러한 이중장부라는 실태가 있음을 사실상 인정한 것이다. 즉, I.T.F.의 표면상 “공식적 정책”으로써 I.T.F. 가입조합은 I.T.F.協約에 서명한 선박에 런던에서의 I.T.F.에 의한 청색증명서를 발행하는 것을 명확히 하였다

그러나, 극동아시아의 조합 또는 선원이 이중장부에 대해 모르고 있는 것과 같은 일은 있을 수 없는 일이다. 1983년의 경우, 선주와 運航者, 海員組合집행부, 일본, 태국, 싱가포르, 홍콩의 정부당국과의 인터뷰에서 이중장부는 싱가포르를 제외한 모든 국가에서 자유롭고 널리 이용할 수 있다는 정보가 있었다. 그리고 인터뷰의 한 당사자는 필리핀, 대만, 한국에서도 이와 같다고 밝혔다. 그들은 모두가 일단은 이중장부는 특히 오스트레일리아의 해운무역에서 필요하다고 하고 있다. 싱가포르를 제외하고 제3세계의 각국에서는 해원에게 지급되는 임금은 육체노동자로서 얻어지는 임금 가운데에서 최고로 높은

14) I.T.F. 임금기준은 선진해운국의 평균임금에 맞춘 금액으로 되어있기 때문에, 이것을 개발도상국의 선원이 승선하고 있는 선박에 기계적으로 적용시키면, 기준을 하향하게 된다. 이 때는 불합격되어 보이콧의 대상으로 하거나, 임금차액의 지급을 요구하는가 하면, 개발도상국의 선원이 실직하는 결과를 초래할 수 밖에 없다. 여기서 I.T.F.는 아시아 선원을 위한 특별 대책의 한 가지가 TCC 協約이다. 주로 便宜置籍船의 선원 배승이 유럽과 아시아 선원이 같이 승선하도록 되어있는 경우에 해당하는데, 선진국과 개발도상국 선원의 임금격차를 인정하여 I.T.F. 기준보다 낮은 일정 수준의 임금을 지급하면 된다고 하는 것이다.

편이었다. 공식기준으로는 이중장부는 분명히 받아들여지지 않는 것이다. 그러나 아시아인의 견해는 명백히 이와는 다른 견해를 갖고 있다. 이중장부를 이용하여 I.T.F.에 의해 만들어진 환경(이것이 국제 운수노동조합연맹에 의해서 만들어진 청색증명서를 가지고 있는 선박이라고 하는 “공식적인 권위”라고 말해야 하는가)을 가지고 행하려는 것을 의도하는 것은, 한편 현실적으로 세계의 여러 가지 영역에 걸쳐 생활환경, 생활비, 취직의 기회가 크게 다름에도 불구하고, 특히 선진국과 제3세계 간의 기준이 다름에도 불구하고, 세계적 임금기준을 확립하려 하고 있는 “최대공약수적인 의도”가 존재한다. 그들은 이러한 생각을 이중장부는 선박운항을 가능케 하고, “승리자 없는 낭비적 논쟁”을 피할 수 없도록 하는 실천적 문제해결 방법이라는 사상과 결부되어 있다. 이러한 관점에서 보면, 이중장부는 이해될 수밖에 없는 합리적인 문제해결법이 된다. 이중장부는, 반드시 선원을 속이는 것을 의미하는 것은 아니다. 海員組合서기국은 그래서 어쩌면 해원 자신도 이중장부를 눈치채지 못한 것임이 틀림없다. 필리핀에서는 예를 들어 법률에 의해 정부로부터 자격을 부여받은 유일한 선원공급원으로 되어 있는 선원공급대리회사는 선원에 대해 이중장부가 포함되어 있다고 하는 諒解 하에 취업을 주선하고 있는 것이다. 이중장부가 일이 극히 적은 경제여건아래에서 직업을 유지하기 위한 수단이라는 것은 선원에 의해 명백해졌다. 어떤 필리핀 선원은 항해하는 동안 이 “계략”에 참가하기 위해 항해에 앞서 매월 수당을 받았다. 더욱이 그들은 만약 이중장부에 불만을 가지면, 공급이 수요를 웃돌고 있기 때문에 미래에는 직업을 가지는 것이 곤란하게 된다는 것을 알고 있었을 것이다. 선원은 채용기간을 통해 국가 또는 시장임금을 받고 그 영수증에 서명한다. 선원은 또한 I.T.F. 賃金表에 기준한 임금지급에 서명한다. I.T.F.임금표는 간혹 선박의 약관이나 책에 썩어 있다. 하나는 실제 지급된 임금표이다. 다른 하나는 I.T.F.임금표. I.T.F.는 물론 긴 세월간 이중장부를 알고 있었다. 그러나, 그 증거를 발견해 내는 일 혹은 이중장부를 삭감하는 것은 어렵다는 것을 알고 있었다. I.T.F.의 1986년 보고에서 다음과 같이 말하고 있다.

“선원공급회사대리점은 선주가 일단 청색증명서를 취득한 경우에 이것을 교묘히 이용해 I.T.F.기준 적용을 회피하기 위해, 대리점의 특별 「보증」에 대한 상세한 자료를 선주들에게 배부하고 있다. 그 보증의 수단과 방법이라는 것은 I.T.F.가입조합으로서 받아들여지는 고용기준을 보증하는 수단으로서 청색자격증명서의 소지를 고집하는 선원과 용선자를 속이는 일이다. 단지, 선원을 협박하였다하여 일어난 일과 결부된 ”이중계산“이라는 개념은 I.T.F. 조사관에게 I.T.F.협약과 부합여부에 대한 하는 근본적 문제의 검증실시라는 말도 안되는 문제를 제공하고 있다.

(3) 美國法과 二重帳簿

미국항에 있어서 便宜置籍船을 보이콧하려한 I.T.F.와 가입조합의 시도는 그것이 성공한 것처럼 보여진 뒤 1960년부터 1970년까지 일련의 최고법원의 판결(그것은 전에 설명한 것과 같이, 의회가 특별 의사표명을 한 경우를 제외하고 노동관계국은 便宜置籍船에 대한 조심스런 관할권을 행사할 수밖에 없다는 것)에 의해 극적으로 변화하여 대폭 삭감되었다. I.T.F.의 便宜置籍船에 반대하는 행동은 이중장부논쟁이 1989년에 일어나기까지 대부분은 중지되었던 것이다.

미국에서 건국 이래 선원의 임금지급 확보에 관한 “임금법”등의 독자적 법률이 있으나, 이중장부에 관한 판례는 이 법률의 확대해석에서 온 것인지의 여부 혹은 이중장부가 발각되었을 때, 사기, 감정적

고통, 그 외에 제기된 피해에 대한 손해배상이 인정되는가라는 문제를 포함하고 있었다. 당시 이 질문은 원고에 의해 결과적으로 큰 손해를 입어가면서도 평화롭게 승리할 수 있었다. 그러나 서해안에서 당시의 승리에 불구하고 결과는 재정적 면에 극히 소극적인 것이었다. 그럼에도 불구하고, 화해와 소송은 미국에 입항하는 선박에서 二重帳簿을 동결시키는 수단이 되었다.

(4) 二重帳簿 事件의 事例

1) 최근의 사례

첫째, 최초의 사례는 1988년 홍콩선박 MV 파르비아 호 사건이었다. 동선박은 리베리아선적에 등록되어 뉴올레앙항에 억류되었다. 세인트 제임스·루이지아나 주 지방법원의 재판전 절차에서, 451,080달러의 지급조건으로 풀려났으나, 회사가 화해협정의 해원의 방어적 명령에 따르지 않았을 경우에는 263,494달러가 추가되어지게 되어 있었다.

둘째, 1989년의 사례는 미국의 항에서의 이중장부의 위험성에 대해서 海事世界에 주의경고를 한 바가 있다. 선주는 홍콩에 본부를 두고 필리핀 선원을 배승시키고 있었으나, 선원을 위협해 온 대리인을 파견하여 이 문제를 해결하였다. 이중장부와 I.T.F.정책의 배경은 분명히 피고측에는 알려져 있지 않다. 선주는 미국 임금법의 대변환 전에 좋은 해석으로 손해배상금 외에 함께 1,174,000달러의 합의금을 지급하였다.

I.T.F.는 이 결과에 흥분하여 1960·70년대의 법정에서의 I.T.F.의 제2차 보이콧에 의한 손해가 있었기 때문에, 미국항에 있어서 便宜置籍船에 대한 공격을 위한 법적 절차를 추진해 왔다. 미국은 便宜置籍船登録船의 제2의 큰 이익 소유자를 가지고 있기 때문에 파이스턴 트레이더호 사건에 있어서의 이중장부에 대한 성공적 공격은 I.T.F.의 답변과 같다.

I.T.F. 뉴스는 다음과 같이 말하고 있다:

“便宜置籍船 반대운동을 위한 역사적 승리는,……I.T.F.반대운동은 큰 성과를 얻었다. 기록을 깬 미국 법원의 합의금을 받아낸 것, 24인의 회원을 위한 1,174,000달러를 파나마선적의 회사인 파이스턴·트레이더호로부터 받아낸 일이다. 그것은 또한 미국법률활용에 있어 극히 뜻깊은 진전을 제공받은 것이다.”

셋째, 제2의 큰 공헌은 플로리다주 잭슨에서 일본인회사 소유의 파나마국적선 파이오니어리더 호사건이다. 선주는 I.T.F.의 188,000달러 요구에 대해서 1,030,000달러로 해결하였다.

2) 해외에서 해고된 외국선원문제

첫째, 서해안에서 일본 소유선을 포함한 4개의 사건 중에서 3개가 필리핀선원, 하나가 한국인 선원 사건이 1989년, 1990년의 같은 시기에 재판이 있었다. 결정되어야 할 제1의 사건과 하나로서 하나의 결정에 병합된 항소법원인 제9순회법원의 사건은 파인 포레스트호 사건으로, 버뮤다선적선으로 타코마, 워싱턴에 계류되었던 선박의 것이다. 선주는 사건이 화해로 해결될 것을 희망하여, 선박을 떠난 13인의 선원들의 임금으로 267,586달러를 제안하였다. 그러나 선원은 소송을 제기하였다. 미국의 주지방법원, 서부지방법원, 워싱턴지방법원은 선원에게 32,657,536달러 외에 변호사비용을 지급하였다. 이는 시애틀에서 선박을 떠난 자뿐만 아니라 이와 같이 해외에서 해고된 8명을 위한 국가의 형벌, 미래 수입의 손실, 정서적 불안, 손해액 등 모두가 포함되어 있다.

이에 대하여 피고가 항소하려 하여 지급실시 유보를 청구한 바, 법원은 59,000,000달러의 보증금으

로 집행정지명령을 내렸다. 그럼에도 불구하고 피고는 제9순회법원에 항소하였다. 동 법원은 하급심법원이 벌칙의 관리를 정지하려는 소급입금의 지급을 허가하지 않았을 때, 잘못을 범하였기 때문에 보증금에 대하여 파기하였다. 그래서 이 사건을 새로운 보증금을 설정한다는 한정적인 목적을 위해서만 지방법원으로 환송하였다. 이 사건은 승패를 도의시하여 제9순회법원에 항소되었다.

둘째, 사우던 아스타호 사건이다. 이 사건에서 동선박의 선원은 모두가 해외에서 해고되었다. 미국 연방지방법원, 오레곤 지방법원은 외국의 항에서 외국선주, 외국선적선에서 해고된 선원에게는 본국의 법률은 적용되지 않는다는 이유로, 소송상의 청구(해고에 관한 임금청구와 손해배상청구)를 기각하였지만, 불법행위의 배상청구도 便宜置籍船이 아니라고 하는 이유로 파기하였다. 파기의 조건으로, 선주는 한국법원의 관할에 따르기로 동의하였다. 셋째, 완성하게 된 것은 MV 포그로우호 사건이다. 동선박은 전술한 파인 포레스트 호의 자매선이며 워싱턴이 아닌 오레곤에 계류되었다. 그래서 사우던 아스타호 사건과 같은 법정에서 심문되었다. 그리고 워싱턴법정에 의한 결론과는 전혀 다른 결론이 내려졌다. 선주는 I.T.F. 기준협약에 따라 지급되지 않은 임금을 지급하였다. 그리고 선박은 보증금지급을 조건으로 석방되었다. 그리고 필연적으로 법원은 “원고의 이증장부가 사기라는 청구”에 대해, 이것에 반대하는 요약된 판정을 내리고, 필리핀법을 도입시키기 위해 적용된 법률분석의 논쟁은 유보된 불법행위청구에 적용되어야 한다고 하여, 원고의 거짓재판 청구를 기각하였다.

이 최종결정에 있어서 법원은 I.T.F.의 기준임금률은 항해전에 약속된 저임금보다도 오히려 상선의 협정조항에 있어서 실시되어 왔으나, 이것을 이행하는 것이 선주의 의무라고 판시하였다. 이 결정에 이르기까지 법원은 底荷로써 운반된 가치 없는 海水는 법률적 의미에서 “운송물”은 아니고, 그리고 법률에서 사용되고 있는 “항해의 종료”는 각각의 여행이나 항에서의 정박은 아니다. 계약상의 의무를 완료이행되지 않았던 것으로서도, 해원이 해고된 때는 오히려 항해는 종료한 것이라고 判定하였다.

사우던 아스타호 사건에서는 동 법원은 외국항에서 해고된 선원에게는 미국 임금법은 적용되지 않는다고 판시하였다. 따라서 동판결은 이 카테고리에 있어 포크로우호의 예전의 해원이 이 사례에 있어서 소송참가개입하는 것을 거부하였다. 임금의 보류는 완전한 一航海 과정에 있어서 계획의 일부이므로, 그 계획전체로 볼 때 불가결한 지도가 법률의 관할요건을 충족하지 않았으므로 미국에서 발생한 사건을 이유로 법의 확대해석을 거부한 것이다.

법원은 또한 해원이 법의 요구에 기해서 반액임금의 벌칙을 발동시키는 것을 거부하였다. 왜냐하면 해원은 선장에게 그 요구를 알리지 않았기 때문이다. 이증장부협정의 일부로서 임금수령증에의 서명은 고지 대체조치라고는 볼 수 없었다.

여러 가지 이른하에서의 실질적인 불법행위손해배상청구, 사기의 청구, 임금계획표의 미 제시, 감정적인 비통 등 이것들은 모두가 입증되지 않았다고 기각되었다. 블랙리스트의 소송은 해고의 이유가 해원의 수첩에 기록되어 있기 때문에, 이것도 마찬가지로 기각되었다. 그러나, 법원은 미국에 있어서 해고된 해원의 변호사비용만은 인정하였다. 항소심에서 제9순회법원의 이들 사건에 관한 병합의견은 논쟁의 기원에 있어서 잘 理論 붙여졌다. 이 사건이 외국항에서 외국선에서 해고된 선원에 대해, 미국 임금법의 조항이 확대적용되어야 하는가의 해결을 구하고 있다는 것을 지적한 바, 법원은 다음과 같이 말하고 있다:

“의회는, 임금법을 이 이상 확장 적용하였을지도 모르지만, 우리는 그것은 없었다고 결론지었다. 구

조, 역사, 다시 중요한 법률의 명백한 용어는, 이 결과를 지적하고 있다. 의회는 미국연방법의 치외법권적 적용에 대한 강한 추정을 극복하기 위해, 명확히 의견을 표명해야한다. 그러나 그것은 행해지지 않았다.”

이리하여, I.T.F.기준이나 기준이하임금의 어느 것이 적용될 수밖에 없는가의 논쟁을 언급한 후, 법원은 이증장부에 내재하는 논쟁을 이해하였다고 말하고 있다.

“원고의 요구의 근원이 되는 것은, 선주와 가입海員組合 산하의 조직화된 I.T.F.간에 진행중인 논쟁이다. 조합은 해원이 미개발 각국으로부터 요구되고 있는 것보다 훨씬 뛰어난 세계적인 임금률을 유지하는 것을 추구하고 있다.”

이들 사례에 포함된 역사와 논쟁재판을 요약한 후, 제9순회법원은 사우던 아스타호 사건과 파그로브호 사건의 청구의 주요쟁점의 파기를 지지하여 파인포레스트 호사건을 뒤집었다. 이것을 받아들여 최고법원도 상고를 기각하였다.

이들 사건은 貨金法의 의미와 관련한 청구에 관한 논쟁에 종지부를 찍은 것으로 보여진다.

순회법원의 의견은, ① 선원은 임금이 충분히 지급되지 않은 것을 증명할 책임이 있다. ② 상선항해에 있어 실행되고 있는 임금률은 임금을 지급하지 않으면 안되는 임금률이라는 점, ③ 미국항에서 해고된 외국선원에게는 미국의 임금법이 적용되지만, 외국항에서 해고된 외국선원에게는 본법은 적용되지 않는다는 것, ④ 底荷는 운송물이 아니다. 항해는 一旅行의 수단이 아니라, 선원이 해고될 때까지의 모든 여행을 포함하는 것이다. ⑤ 반액임금에 관한 조항규정은 선장에 대한 선원의 효과적인 청구를 요건으로 하고 있다. ⑥ 인용된 어떠한 증거도 실질적인 불법행위에 의한 손해배상, 사기, 정신적 고통, 블랙리스트에 대해 배상을 인정할 수는 없었다고 하는 판단을 내렸다.

3) 샌프란시스코 사건

이 사건은, MS 키소라고 하는 일반 화물선으로, 리베리아 회사의 소유이며 일본의 회사에 실질적으로 지배되어 필리핀선원을 배송시키고 있지만, 파그로우 호 사건 전에 소송제기 되었다. 그리고 이것은 I.T.F. 가운데 이증장부의 내용을 자리잡기 위한 소송이었다. 판결을 요약하면, 주법원, 캘리포니아 주 북부법원은 “① 이 사건은 이증장부의 모든 희생자와 키소 호 혹은 같은 회사소유의 다른 선박에 승선하고 있는 모든 선원을 포함한 선원노동자계급의 소송이다. ② 그리고 선박조항에 포함된 I.T.F.協約은 고용관계를 제한하고 있다. ③ 항해의 종료는 목적지의 최후의 항에서 확립되며, 중간지점의 운송물에 의해서는 결정되지 않는다. ④ 외국항에서 해고된 선원에게는 임금법은 적용되지 않는다. ⑤ 임금청구에는 완전한 심문을 필요로 한다”라고 하는 취지의 판결을 내렸다.

그래서 원고는 어떤 부가급부가 지급되지 않았다고 청구하였으나, 이 청구는 기각되었다. 재판의 후속조치로 지방법원은 미지급된 임금청구의 잔여분과 위약금에 관해서, 선원의 청구에 반대하는 판결을 내렸다. 동 법원은 임금은 휴가중의 임금을 포함하여 적절한 시기에 지급되어야 하므로 시기에 늦어졌음에도 불구하고 적절히는 지급되었음을 확인하였다. 왜냐하면 그 지연은 지급청구를 하지 않음에 원인하기 때문이다. 항소심에서 순회법원은 이 결정을 지지하였다.

(5) 二重帳簿의 結論的 評價

이증장부사건은 미국 항에서의 I.T.F.의 힘을 증대시키려는 노력에 있어 큰 의미를 가지는 기록이다.

그러나, 이 사건들은 보이콧을 규제하는 미국 연방 법률에 그 속내를 두고 便宜置籍船을 공격하는 수단을 제공할 수는 없었다. 더욱이 이증장부의 수단과 유행에 주의를 끄는 일 외에는 이 사건은 타국 항에서의 이증장부에 영향을 주지 않는다. 따라서 미국과 어떠한 특정 유럽 국가들 이외의 항에서 이증장부가 유행하는 것은 현실적으로 가능하게 되었다는 점에서 이증장부문제에 대한 I.T.F.의 사법적 투쟁의 한계를 보여준 것이다.

V. 1990년대 I.T.F.의 政策 轉換

I.T.F.의 便宜置籍船 반대운동의 목적은 노동자로서의 선원의 평등·공정한 대우와 안전항해의 확보라는 법률 이념이지만, 법원도 해운경제의 관점에서 便宜置籍船의 존재가치를 고려하지 않을 수 없었기 때문이다.

이에 I.T.F.로써도, 1970·80년대의 선진 각국의 便宜置籍船 보이콧을 둘러싼 법정 논쟁의 결과를 보고, 그 전략의 전환을 추구하지 않을 수 없게 되었다. 물론, 便宜置籍船에 대한 규제의 필요성이 없어지는 않았지만, 그 결과는 1996년 세계대회에서 I.T.F.의 보이콧 반대운동에 대한 再考로 표현된 것이다. 이 대회에서 발표된 기안서 내용 중 몇 가지 중요한 문제점 중을 들어보면 다음과 같다.

첫째, 便宜置籍船의 입항시 해상에서의 평화적 '마중' 항의

단순한 실력행사에 의한 보이콧이나 피켓이 법원에 의해 위법이라 판시되어, 저지당하거나 손해배상 청구 당하는 전례를 반성하여, 세운 새로운 전략이다. 여기에 더하여 여론의 지지가 중요하다는 점에서 대중 매체를 대상으로 한 여러 가지 전술의 필요성도 강조되었다.

둘째, 항만노동자와의 연대 확보 방안강구

항만노동자조합에 대해 선주나 사용자 측에서 압력을 행사하여 항만관리의 합리화를 구실로 한 항만관리의 민영화·노동조합 파괴가 아시아, 아프리카 등지에서 적지 않게 일어났다. 이러한 상황에 직면하여 I.T.F.로써도, 한층 더 선원과 항만노동자 연대의 필요성을 호소하는 것이 중요하다는 것을 확인하였다.

셋째, 국제協約을 기준으로 한 최저기준의 필요성

이제까지 기준 이하 선박에 대한 보이콧을 통해, I.T.F.의 최종목적은 I.T.F. 기준協約에 근거한 최저국제기준이 적용되어야 한다고 하였다. 한편, I.T.F.가 그 당사자의 일원인 國際勞動機構에 있어서는, 선원의 최저임금기준 설정하여 왔으나, 1996년 國際勞動機構 海事總會에서, 1998년 1월 이후의 에이블시맨(Able-Seaman; 해기자격 선원)의 최저임금권고를 435달러로 하였다. I.T.F.로써는, 이 國際勞動機構 기준은 자국선에 타는 자국민의 임금으로 수용불가능한 최저기준이라고 하였으나, I.T.F. 캠페인의 대상을 '便宜置籍船'뿐 아니라, 이러한 자국선적의 기준이하선박에도 확대시키고 있는 점에 주목하여야 할 것이다. 자국선적선의 열악한 노동조건이 폭로되었을 때, 거기에 해당하는 기국이 국제여론에 민감하다면 선원 측에게 유리한 국면을 조성할 수 있다는 것이다.

넷째, 고용과 노동력공급 및 항해의 안전에 관한 문제

해상운송이 국제화되고, 글로벌화 됨에 따른 인권침해 문제가 제기되고 있다. 선진해운국의 사관과 개발도상국의 부원선원이 혼승하는 혼성선박에 있어서, 개발도상국의 선원이 I.T.F.와 접촉하거나, 기

항한 선진국의 海員組合에 가입하는 등의 교류를 금지하고 있으며, 그러한 '계약서'에 서명 당하여, 위반한다면 그 나라에 돌아갔을 때 실업을 피할 수 없다거나 처벌받을 위험마저 있다. 이러한 비참한 상황을 개선하기 위해 대응할 수 있는 국제協約은 적으며, 1920년 國際勞動機構 海員紹介協約(1996년 근본적으로 개정되어, 「선원의 모집 혹은 직업소개에 관한 協約」으로 되었다) 및 1976년 선원의 고용 승계에 관한 조약(國際勞動機構 제145호 協約)등이 있다. I.T.F.로서는 유능한 선원의 계속적 고용의 중요성을 실감하여, 이것을 國際勞動機構 제147호 상선의 최저기준協約(便宜置籍船을 규제하기 위한 제일 근본이 되는 協約) 부칙에 덧붙여 줄 것을 요청하였으나, 1996년 國際勞動機構 海事總會에서는 실현되지 못하였다. I.T.F.가 便宜置籍船을 고발하게 된 유일한 공식적 이유는 무자격무면허운전에 의한 해양안전사고의 발생을 방지하는 것이다. 이 해양안전사고방지와 안전운항에 관해서는 국제해사기구에 의한 ISM Code와 STCW 協約의 제제가 있다.

VI. 맺 음 말

미국은 입법정책상 제2차 보이콧에 대한 금지입법이 실시되고 있으나, 便宜置籍船에 관해서는 외국선에 대한 국제 사법적인 관점에서의 관할권 유무에서, 보이콧을 규제하는 경향을 보이고 있다. 이에 따라 당초의 보이콧 허용에서 금지로 최고법원의 판례법리의 변경이 있었다.

I.T.F.의 便宜置籍船 반대운동의 목적은 노동자로서의 선원의 평등·공정한 대우와 안전항해의 확보라는 법률 이념이다. 보이콧이라는 실행행사에 대한 선주의 반대는 법률에 의한 규제로 나타나 시민법 대 노동법의 대결은 반드시 노동법의 승리로 이어지지는 않는다는 결과를 가져온 것이다. 그 이유는 노동운동에 대한 '反動'으로 시민법이 부활하였다기보다는, 법원도 해운경제의 관점에서 합리화라는 경제원리의 힘, 즉, 便宜置籍船의 존재가치, 유용성, 특히 세계해운에 있어서 便宜置籍船의 선복량의 비율이 40%를 넘고 있다는 현실을 고려하지 않을 수 없었기 때문이다.

이에 I.T.F.로써도, 1970·80년대의 선진 각국의 便宜置籍船 보이콧을 둘러싼 법정 논쟁의 결과를 보고, 그 전략의 전환을 추구하지 않을 수 없게 되었다. 물론, 便宜置籍船에 대한 규제의 필요성이 없어지지는 않았지만, 그 결과는 1996년 세계대회에서 I.T.F.의 보이콧 캠페인의 재고로 표현된 것이다.

결국 I.T.F.가 이제까지 추구하여 온 것은 해운에 있어서의 경제와 법률원리의 균형이다. 그것은 해상에서 뿐 아니라 항공육상교통에도 공통되는 것이나, 이익추구를 위한 경제의 법칙과 안전확보와의 균형을 어디에 둘 것인가 하는 것을 일깨워준다.