

便宜置籍船의 勤勞條件改善을 위한 國際運輸勞動組合聯盟의 介入行爲의
合法性에 대한 유럽 主要 海運國의 立法政策과 判例 動向

鄭 暎 錫*

Legal Policy and Cases on the Campaigns of Flags of Conveniences
under the advanced Shipping Countries in Europe

Yeong-Seok Cheong

<목 차>

Abstract	判例動向
I. 머리말	IV. 北유럽 각 國의 立法政策과 判例動向
II. 英聯邦 國家의 立法政策과 判例 動向	V. 맺음말
III. 西유럽 각 國의 立法政策과	參考文獻

Abstract

This paper deals with the legal policy and tendency of cases of Europe shipping countries 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 made 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 Australia and Nordic countries support I.T.F. campaign, but other countries are general to FOC ship basis with civil law principles.

I. 머리말

해운업의 多國籍企業化인 便宜置籍船은 전 세계 해운업계 전체 선복량에서 차지하는 비율이 이미

* 韓國海洋大學校 教授, 法學博士

40%를 초과하고 있는 상태이므로 그 존재를 무시하고는 세계의 해운을 논하기 어려운 상황이 되어 있다. 또 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 Federation; 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, 특히 I.T.F.의 본부가 있는 영국의 런던이나 노동운동에 상대적으로 호의적인 북유럽 각 국을 중심으로 유럽 주요 해운 국에서 1960년대 이래 많은 판례가 축적되어 있다.

[표 1] 세계 편의치적선대 발전추이

단위: 백만DWT

구 분	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1995
세계 선대(A)	173.2	227.2	343.9	419.8	617.9	642.7	702.3
편의치적선대(B)	22.0	40.9	88.4	114.2	195.2	220.7	283.0
편의치적선비율(%)	13.7	18.0	25.7	27.2	31.2	34.3	40.3

자료: ISL, Shipping Statistics Yearbook, 각 연도.

주: 1965-1980: 1,000grt 이상 상선, 1985-1995: 300grt 이상 상선.

이 논문에서는 특히 便宜置籍船 반대운동에 대한 유럽 주요 해운 국을 영연방 국가(오스트레일리아 포함), 서유럽 각 국, 북유럽 각 국으로 나누어 그 입법정책과 法院의 判例 動向을 분석하여, I.T.F.의 便宜置籍船 반대운동의 허용한계에 대하여 고찰하고자 한다.

[표 2] 주요 편의치적국가별 선적현황

단위 : 백만 DWT

구분	파나마	라이베리아	키프러스	바하마	기타	계	
						백만DWT	구성비(%)
그리스	8.5	11.1	23.5	5.1	18.3	66.5	22.0
일본	41.6	8.5	0.2	1.0	0.9	52.2	17.3
미국	2.2	17.3	0.3	7.0	4.0	30.8	10.2
홍콩	12.8	6.1	0.3	0.4	0.8	20.4	6.8
노르웨이	1.2	7.5	1.7	4.9	2.5	17.8	5.9
영국	0.6	5.3	0.2	2.2	2.2	10.5	3.5
한국	9.2	1.6	-	-	0.2	11.0	3.6
기타	20.8	34.5	8.5	13.1	15.8	92.7	30.7
계	96.9	91.9	34.7	33.7	44.7	301.9	100%
구성비(%)	32.1	30.4	11.5	11.2	14.8	100%	

자료: ISL, Shipping Statistics Yearbook, 1996, p. 225.

주: 1965-1980; 1,000grt 선박.

1) 운수관계勞動組合의 세계적인 연합체로서 특히 선박의 便宜置籍의 부조리에 대하여 강력한 반대 태도 표명으로 유명하다. 便宜置籍船에 대한 국제운수勞動組合연맹의 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).

II. 英聯邦 國家의 立法政策과 判例 動向

1. 英國

(1) 勞動關係法の 制定과 그 改正

노동당 정부는 1974년 ‘勞動組合과 勞動關係法’(The Trade Union and Labor Relations Act 1974; 이하 ‘勞動組合關係法’으로 부른다)을 제정하였다. 이 법률은 조건부로 제2차 보이콧과 피케팅을 합법화하였다. 중요한 규정으로는 동 법 제13조 제1항과 제29조 제1항 및 제3항의 규정이다. 또 노동당 정부는 1976년 3월 25일 조합 활동에 더욱 유리하게 개정하였다. 그 목적은 국제적인 同情·連帶罷業을 전면적으로 합법화하기 위한 것이다.

먼저 개정 前의 제13조 제1항의 규정 중에서 합법적으로 면책 받는 행위인 ‘勞動紛爭의 정의’를 확대하여 ‘勞動紛爭의 考察과 助長進行에 있어 행해진 행위는 다음의 요건에 해당하는 경우에만 不法行爲責任을 지는 행동으로 보지 않는다’라고 하였다:

- (a) 어떠한 계약 破棄(개정 전에는 고용계약에 한정된 것을 고용계약만이 아닌이라고 하여 넓은 의미에서의 계약으로 확대하였음)을 일으키는 행위
- (b) 본인이 혹은 타인을 介在하여 계약 수행에 간섭하는 행위(면책을 누리는 것)

여기서, 첫째, “勞動紛爭의 考察과 助長進行” 중 ‘考察’이라 함은 무엇인가가 지금이라도 일어나거나 일어날 수 있다는 것을 관찰·예측하는 일이다. 이 말에는 개입자의 자발적인 의사이며 ‘강제적 개입’이라는 의미는 아니다. 또 勞動紛爭의 ‘助長進行’이란 말에 대해서는 모든 존재하는 분쟁에 적용되는 것이다. 그 행해진 행위가 당사자의 어떠한 혹은 양방의 이익을 촉진시키는 목적으로 행하여졌다는 의미이다. 법 개정 전에 勞動紛爭은 예를 들어 그것이 대영제국 밖에서 일어나고 있는 사건에 관계된 것이었다더라도, 영국의 노동자가 그들 자신의 고용에 관한 분쟁 결과에 의해 영향을 받을 가능성이 있으면, 그 勞動紛爭은 ‘합법적으로 보장된 행위’를 구성한다고 해석하였다. “적법하다고 하기 위해서는 勞動紛爭은, 제29조 제1항 e호 내지 g호의 ‘고용조건의 의미’에 열거되어 있는 주체적 사항에 관계하는 자가 아니어야 한다”라고 하는 조건이 붙여진 것을 개정하여, 이 조건을 배제하게 되었다. 독자적 법률 절차 하에서 어떠한 국제적인 同情罷業· 보이콧 행동은 통상 영국 노동자의 고용의 의의와 조건이 그 분쟁결과에 좌우된다고 생각되기 때문에 적법하다고 볼 수 있을 것이다.

이 예는 같은 직종의 노동 시장에서 만족하는 I.T.F.의 최저기준보다 低賃金으로 고용되어 있는 외국선박의 선원실태에 항의하는 영국 선원의 경우에서 들 수 있다. 그러나 많은 예에서 필요로 하는 紐帶와 관련이 쉽게 확립될 지의 여부는 의심스럽다. 이러한 상황은 제29조 제3항이 개정되어 효력을 발생하였을 때 급속히 변화하였다.

이번 개정은 영국 노동자의 고용조건이 영향 받는 등의 필요성은 제일 먼저 없어지는 것과 같이 제29조 제3항의 조건을 배제하였던 것이다. 그 결과 특히 영국 勞動組合 지도자가 I.T.F. 활동을 지지하는 경우 국제적인 勞動組合의 동정적 파업 등의 행동빈도가 늘어났다. 영국 勞動組合關係法이 개정되기 이전에조차 노동당 정부의 태도는 I.T.F.와 그 압력을 증대시키는 가입조합을 의심 없이 격려하였다.

는 것을 본 법정은 인정한다고 생각한다. 현재의 경우 제29조 제1항의 의미는 고용의 정의와 조건과 관계가 있는 분쟁이 있다는 것은 異論의 여지가 없으므로, 노동자를 보이콧하도록 유도하기 위해 피고에 의해 이루어진 보이콧이라는 強拍의 시도는 '고용의 정의와 조건과 관계된 분쟁'에 의해 행해진 것이므로, 피고는 제13조의 면책규정에 의해 보호받는다라는 것을 충분히 입증한 것이 된다."

그러나, 영국 법은 이 사건을 최초로 마지막으로 I.T.F.의 편에서 떠났다. 서처 보수당 정부가 그 막을 열면서 1980년 雇傭法을 제정하였기 때문이다.

(4) 1980년 雇傭法の 制定

1) 마리나쉬핑과 1980년 雇傭法

保守黨 정부는, 1980년에 雇傭法(The Employment Act) 제정에 의해 영국 법제도의 재정비를 시작하였다. 이 법률 중 勞動組合의 제2차 보이콧·피케팅에 참가하는 권리를 제한하는 제16조⑥와 제17조⑦가 있다.

이 법이 왕실의 동의승인을 받은 후 하루港에 입항한 선박 한 척이 I.T.F. 계획에 따라 보이콧되었다. 이 통상적 사건 발생이 다소 상이한 중요성은 하루港 관리자와의 계약은 용선자를 위한 것으로 선박소유자를 위한 것은 아니다. 분쟁은 선박소유자와 보이콧을 실시한 조합간의 문제이므로, 한편 선원을 위한 계약은 항만당국과 용선자 사이에서 행해지므로 법원은 보이콧을 비합리적인 제2차 보이콧이라 판단하였다. 용선자에게 배를 정박시키고 정리시키는 일 보다 선박소유자는 이리하여 영국의 I.T.F. 보이콧을 저지하기 위한 합법적인 구제를 얻을 수 있게 되었다. 또한 1982년 改正 雇傭法の 규정을 활용할 수 있게 되었다.

2) 유니버스 탱커 쉽과 I.T.F.

유니버스 랑겔號는 영국의 해운회사 유니버스 탱커 쉽이 소유하는 리베리아 선적의 유조선으로 273,000톤의 원유를 싣고 페르시아灣으로부터 밀포드港의 정유공장으로 운송하는 임무를 맡았다. 그런데 1975년 12월 I.T.F.의 협약체결에 합의할 때까지 예인선 승무원에게 操船 보조를 거부당하는 사건이 있었다. 이것을 계기로 I.T.F. 대표와 유니버스 탱커 쉽 대표가 1976년 1월 런던에서 선원의 고용조건, 안전기준, 선원정원 등에 관해 교섭을 행하였다. 그러나 쌍방의 견해는 고용의 정의와 조건에서부터 대립하여, 회사측은 유니버스 랑겔號의 서인도에서 고용되어 승선한 혼승 선원에 의한 勞動組合이 결성되어 있고, 이 勞動組合이 교섭대표권한을 가지고 있으므로 I.T.F.가 그들의 고용조건에 대해 교섭할 권리가 없다고 주장하였다. 반면, I.T.F.는 이 勞動組合은 회사의 고용조합에 지나지 않는다고

6) 제16조(피케팅)

1974년 勞動組合關係法 제13조에 있어서 어떠한 행위도 그것이 동 법 제15조에 의해 합법적으로 보호되는 것이라 보여지는 경우가 아니면, 당해 피케팅은 불법행위 책임을 면할 수 없다.

7) 제17조(제2차 보이콧)

(1) 분쟁이 일어난 문제의 계약이 고용계약이 아닌 경우에는 不法行爲責任을 묻는다.

(2) 다음 3가지의 경우에는 면책이 예외적으로 인정된다.

- a. 제2차 보이콧이 분쟁 당사자인 사용자와 고용계약 하의 사용자 사이의 제품이나 서비스제공의 분쟁에 관한 공급을 파괴 방해하는 일에 관계된 경우
- b. 사용자의 지시에 대해서 보이콧이 관계된 경우
- c. 1974년 법 제13조에 의한 제2차 보이콧 행위가 동 법 제15조에 의해서 합법적이라고 선언된 경우(제16조)

주장하는 등 팽팽히 맞섰다. 이러한 경과를 거쳐 1980년대에 들어, I.T.F.와 영국의 가입조합, 運輸一般勞動組合은 유니버스 탱커 쉽과의 교섭을 위해 양보하려했다. 그 결과 1982년에는 I.T.F.로서는 대폭적인 법률적 후퇴를 가져오는 결과를 낳았다. 그것은 1982년 보수당 정부의 運輸一般勞動組合에 대한 보이콧 조항의 개정에 先行한 것이었다.

사건의 쟁점은 다음과 같다. 즉, 밀포드항의 예인선 선원들은 71,710달러를 선원에게 배분하기 위해 선사가 이 금액을 I.T.F.에 지급할 때까지 유니버스 랑겔號의 출항을 인정하지 않았다. 한편 유니버스 탱커 쉽은 일단은 요구하는 금액의 현금을 지급하였으나, 협박에 의하여 지급되었다고 하여 영국법원에 그 금액의 반환청구 소송을 제기 하였다. 大法院에서 I.T.F.는 협박행위를 인정하였지만, 勞動組合關係法에 의하여 면책을 요구하였다. 그러나 大法院의 판결은 “勞動組合關係法 제14조, 제15조는 적용되지 않는다. 왜냐하면 동 법 제14조, 제15조는 불법행위에 적용되는 것임에 대하여, 이 소송상의 청구는 경제적 강압을 원인으로 한 법률행위의 무효를 주장하고 있기 때문이다”라고 하는 것이다.

또 I.T.F.의 행동이 동 법 제29조 제4항에 근거하여 면책을 받을 수 있느냐 없느냐 하는 문제가 大法院에 의해 검토되었다. 여기서 대법원은 71,720달러의 환급, 1800명의 조합원을 위한 贈與의 요구는 고용의 定義와 조건을 포함한 勞動紛爭의 조장을 일으키는 요구이므로 제29조 제4항에 의해 보호되는 것이라고 판결하였다. 그러나, 6,480달러의 복지기금의 지급에 관해서는 다수의 의견은 “유니버설 센츨號(유니버스 탱커 쉽이 소유하는 유조선으로 유니버스 랑겔號의 자매선)의 선원들은 이 기금에서 이익을 얻을 권리를 당연히 가지고 있다는 것을 나타낼 어떤 이유도 없으며, 또한 기금으로부터의 지급은 선박소유자와 선원간의 노사의 신뢰관계에 의존하는 것이 아니기 때문에, 그 지급은 使用人의 고용의 정의 및 조건과는 관계없다”는 것이다. 이러한 판단에서 大法院은 I.T.F.의 6,480달러의 기금 지급의 요구는 위법한 협박으로 판단하게 되었다. 복지기금에 대한 贈與는 반환되어야 한다고 판시함으로써, 이 사건은 I.T.F.에 큰 문제를 일으켰다. I.T.F.의 요구에 굴복하여 영국에서 I.T.F. 福祉基金으로 선원 1인당 200달러를 지급한 선박소유자는 영국법의 규정에 따라 6년 이내에 소를 提起하여 기금에 지급한 부분을 돌려 받을 수 있게 된 것이다.

그러나 1983년 초기까지는 I.T.F.의 보복을 두려워해 선박회사들이 이러한 재판은 두 번 다시 제기하지 않았다. 그럼에도 불구하고 I.T.F. 역시 이 문제의 법률적으로 내포하고 있는 잠재적 위험성을 고려하여 영국에서는 복지기금을 요구하지 않았다.

(5) 僱傭法の 1982년 改正

僱傭法(The Employment Act)의 1982년 개정 취지는 대영제국의 産業勞動紛爭 관련 법률에 있어 근본적인 변화를 가져오게 하려는 것이다.

우선 합법적인 爭議行爲의 범위를 극히 좁게 한정함으로써 勞動組合은 오히려 爭議行爲(보이콧 등)에 대하여 불법행위책임으로부터 면책을 받을 수 없게 되어, 손해배상 책임은 물론 불법행위에 대한 금지청구를 받게 된다(1982년 僱傭法 제14조,⁸⁾ 제15조⁹⁾).

8) 제14조

(1) 1974년 勞動組合關係法 제13조에 있어서 다음의 경우 불법행위 책임을 지지 않으면 안 된다.

- a. 조합원이 되는 것을 강제 혹은 유도하는 일.
- b. 본법 제12조 (2), 제13조 (3)의 조합원 요건의 금지사항을 위반하는 일.

또한 개정법 제18조는 1974년 雇傭法 제29조를 개정하여 ‘勞動紛爭’의 정의를 전면 개정하는 것이다. 자세한 내용은 다음과 같다:

① 이전의 勞動組合關係法 제29조는 불법행위로부터의 면책을 위한 근거로써 勞動紛爭의 관찰과 조장 위에 규정된 ‘행동’의 정의를 합법적인 勞動紛爭으로 제한하도록, 종전의 ‘이 조항에 기재된 산업 사건의 하나 혹은 그 이상의 일과 관계가 있는 분쟁’이라 하였다. 그러나 1982년 개정 雇傭法은 ‘전체로써 주로 어떤 특정 사건과 관계 있는 분쟁’으로 개정되었다.

② ‘勞動紛爭’의 定義로서 이전의 條文은 노동계약관계가 없는 ‘使用者團體나 勞動組合 등’도 포함되도록 정의되어 왔다. 개정 후의 條文에서는 ‘만약 使用人이 그들 자신의 使用者와 분쟁하고 있는 것과 같은 분쟁만이 이것에 해당한다’고 되었다.

또한 ‘勞動紛爭’ 중으로부터 ‘노동자와 노동자’라고 하는 용어를 배제한 것이다. 그 결과 합법적 ‘보이콧’ 활동이라 하기 위해서는 그 사용이 분쟁에 포함되지 않은 ‘고용관계의 어떤 사용자’에 향해져서는 안되게 되었다. 예를 들면 사용자가 非組合員을 고용한 경우 다른 제2의 사용자에게 고용된 조합원은 제1의 사용자와 관계된 勞動紛爭關係는 성립되지 않게 된다. 이렇게 되면 I.T.F.와 便宜置籍船의 선박소유자와의 고용계약이 없기 때문에 그 선박의 선원의 근로조건과 관련하여 다툼이 있다. 한편 그 선원과 선박소유자와는 고용계약관계에 있지만 대개의 경우 스스로 노동조건에 관해서 선박소유자와 싸우지는 않기 때문에, I.T.F.와 便宜置籍船의 선박소유자와의 분쟁은 1982년 개정 雇傭法에 의하여 합법적인 면책 대상이 되는 ‘勞動紛爭’에서 제외된다. 그러므로 외국인선원의 노동조건에 대한 I.T.F. 캠페인이 영향을 받게 될 것이다.

③ 해외에서 일어난 사건에 관계하는 분쟁은, 그것이 영연방에 있어서 노동자가 그 결과에 영향 받지 않는 한 배제된다. 1974년 勞動組合關係法에 있어서 勞動紛爭의 정의에는 영연방의 해외에서 일어난 사건도 포함되어 있었다. 그러나 1982년의 개정으로, 예를 들면 노동자가 다국적기업의 使用人이라 하더라도 해외에서 勞動組合의 지원활동은 배제되었다. 그리고 I.T.F.의 便宜置籍船에 대한 캠페인도 그것이 해외에서 일어나고 있는 사건에 대한 행동이므로 이 영향을 받은 것일 것이다. 더욱이 ‘노동자와 사용자간의 분쟁을 제외’가 ‘勞動紛爭’이라 정의되게 되어, 勞動組合 혹은 使用者團體가 당사자가 되는 것과 같은 분쟁은 이러한 성질의 ‘勞動紛爭’이라고는 하지 않게 되었다.

(2) 상품이나 서비스의 제공(계약이 있거나 없거나)을 방해 또는 그러한 영향을 주는 것과 같은 행위를 한 경우, 다음의 요건에 해당하는 경우, 不法行爲責任이 있다.

- a. 제3자에게 고용계약의 파기 혹은 수행 방해를 교사한 때.
- b. 본인 혹은 해당 제3자가 고용되어있는 계약 하에 계약을 파기하거나, 계약수행을 방해하도록 제3자를 強拍한 경우.

(3) 다음 경우도 조합에 불법행위의 책임이 있다.

- a. 상품 서비스 제공자가 (2)에서 말하는 문제의 고용계약의 사용자가 아닌 경우.
- b. 보이콧의 이유에 대해서 해당 제공자가 제13조에서 말하는 조합의 인식요건의 금지사항의 「인식, 교섭, 상담」도 하고 있지 않았다고 하는 사실 혹은 확신이 있는 경우.

9) 제15조

勞動組合에 대한 不法行爲責任의 소송이 제기된 경우, 그 불법행위가 조합의 책임이라는 지도자(실행위원회, 위원장 및 事務總長, 그 외 법적 권한을 가진 자 등)에 의해 행해진 것이라 보여지는 경우에는 조합은 불법행위 책임을 지게 된다.

이와 같은 일로부터 I.T.F.가 스스로 분쟁에 개입할 수 있는나라는 문제를 제기한 것이다. 물론, 영국의 가입조합은 그렇게 할 수 있을 것이다. 그러나 使用人이 그 행동에 참가하지 않고 있으면, 1982년 改正法에서는 그것이 勞動紛爭인가의 여부를 명확히 하고 있지 않다. 만약, 명확히 하고 있다면 禁止·損害賠償을 부과하는 것에 대한 어떠한 장애도 없어졌다는 것이 된다. 이 법률용어는 I.T.F. 福祉基金으로의 贈與를 제외한 유니버스 탱커 쉽의 결정을 강화한 것으로 생각된다.

1982년 雇傭法은 이와 같이 I.T.F.의 활동을 제한하도록 구성되어 있다. I.T.F.는 보이콧 당하고 있는 선박의 선원에 의하여 선택된 그들의 대표자이다. 그러나 유니버스 탱커 쉽 사건에서는 勞動紛爭은 기본적으로 I.T.F. 자신과 선박소유자 사이의 일이다. I.T.F.의 행동은 터그만이란 대표를 통해 행동하고, 반드시 보이콧된 선박의 선원이 아니라 오히려 만약 I.T.F. 基準賃金率의 지급으로 합의했다면 고용되었을 것으로 말하는 선원을 대상으로 하고 있다. 1982년 雇傭法 제18조 제2항의 문언은, '勞動紛爭'을 '노동자와 사용자간의 분쟁'으로 제한하고 있다.

유니버스 탱커 쉽 사건에서는, '노동자와 사용자간'에 어떤 분쟁도 존재하지 않을뿐더러, 터그만은 선박소유자의 使用人이 아니므로 만약 이러한 분쟁이 1982년 이후에 일어났다면, 선박소유자는 爭議行爲禁止權과 損害賠償請求權을 얻을 수 있게 된다.

이와 같이 1982년 雇傭法은 광범위하게 제2차 보이콧·피케팅을 禁止 또는 規制하고 있다. 특히 제14조 제3항 a 호와 같이, 제1차 사용자·제2차 사용자의 관계에 있어서 상품이나 서비스의 제공이 행하여지는 경우에 분쟁당사자가 고용관계가 있는 경우에만 위법행위를 면하게 되고 그 외의 경우는 불법행위책임을 지게 된다. 또한 제15조에서 노동조합 책임자의 지도에 의해 보이콧이 일어나는 경우에는 모두 위법한 일이 되는 등, 1974년 雇傭法에 의한 면책규정은 거의 적용의 여지가 없어졌다.

1980년 雇傭法, 1982 改正 雇傭法과 大法院의 판결(전술한 유니버스 탱커 쉽 사건)을 연계하여 보면, 대영제국에 있어서의 I.T.F.에 의한 보이콧은 실질적으로 허용되지 않게 되었다. 이는 다시금 보이콧 선박의 선원이 그들의 대표로써의 I.T.F. 또는 그 가입조합을 사퇴하지 않는 한, 그리고 선박소유자가 강요 없이 I.T.F. 福祉基金에 贈與하지 않는 한 복지를 위한 기금모집을 점점 더 어렵게 한 것이다.

더욱이, 1984년 勞動組合關係法 제10조는 1974년 雇傭法 제13조에 의해 勞動組合에 부여되어 있던 법률절차로부터의 면책조항을 박탈하는 것으로 되었다. 즉, ① 조합원이 참가하고 있는 고용계약에 간섭하거나, 이것을 파기하는 것과 같은 파업 혹은 제2차 보이콧을 합법화하여 권위를 갖게 하기 전에 투표를 실시하지 않는다면, 또한, ② 제2차 보이콧이 일어나기 전에 4주간 이상 경과한 후에 투표가 행해진다면, 또는, ③ 동 법 제11조에 의한 투표요건을 충족시키지 않는다면 이러한 경우의 보이콧은 면책권을 박탈하는 효과가 있다.

이상 영국에서의 I.T.F.의 제2차 보이콧 활동에 대한 노동입법정책과 판례의 전개를 보았으나, 시민법의 법리에 충실한 판단을 함으로써 I.T.F.의 보이콧에 규제를 가하게 되었다. I.T.F.도 최종적으로 영국을 대상으로 한 투쟁에서 한발 물러서지 않을 수 없게 되었다.

2. 오스트레일리아

(1) 立法政策

오스트레일리아는 便宜置籍船에 관한 문제를 예의 주목하고 있었다. 오스트레일리아는 핀란드, 스웨

덴과 함께 I.T.F. 캠페인의 강력한 지지자일 뿐 아니라, 또한 同國의 공산주의자에 의해 지도되었던 赤色海員組合(Communist led Seamen's Union of Australia)을 자랑스럽게 생각하고 있었다. 이 조합은 예인선의 操船者의 지도 하에 I.T.F.와 같은 확고한 신념으로 그들 자신의 캠페인을 행하여 왔다. 오스트레일리아 港灣勞動組合聯盟은 I.T.F. 가입조합의 중핵이며, I.T.F.의 反便宜置籍船 캠페인을 이 나라에서 강력하게 전개하여 왔다. 그리고, 海員組合과 공동 투쟁하는 때때로 서로 교차되는 목적으로 일해 왔다.

오스트레일리아에서의 보이콧은 이제까지 전통적으로 법률에 의해 보호되어왔다. 현대에서도 보이콧에 대한 소송절차의 가능성은 보장되어 있지 않으며, 또한 미래에도 보장될 가능성은 없다. 1974년 이전 보이콧된 사용자의 유일한 희망은 계약에 있어서 시민법, 혹은 勞動紛爭 하에서의 爭議禁止 등을 바라는 것이다. 실제로 쟁의금지를 얻은 사례도 있으나 그것은 어디까지나 원칙에 대한 예외였다.

1977년 보수당 정부는 勞動組合의 제2차 보이콧에 대한 禁止 등의 소송을 허용하기 위한 1974년 勞動實踐法과 獨占禁止法을 개정하였다. 1978년 이들 법률은 다시 강화되었다. 오스트레일리아의 사용자는 대중적인 勞動組合의 보복을 두려워해 왔다. 1983년 3월 노동당 정부 하에서의 선거는 쟁의금지 등의 구제방법에 영향을 끼치는 법률에 변화를 가져올 것이라 생각하였다. 선거 직후 勞動組合은 勞動實踐法 제45조 제D항과 제45조 E항을 無效로 하고 제2차 보이콧에 관한 제한을 철폐하도록 압력을 가할 것이라 생각하였기 때문이다.

(2) 유타·인터내셔널 사건

이 회사는 오스트레일리아 최대의 광산회사로부터 再建·성장하였다. 1970년 이 회사는 제너럴 일렉트로닉사에 引受合併되었다. 1983년 동 회사는 다시 오스트레일리아 최대의 콘체른 브로큰 힐프로파티에 賣渡되었다.

1977년에 분쟁이 발생하였는데, 그때 예인선에 고용된 赤色海員組合의 구성원은 태국 이포인트港에 양륙하게 되어 있었으나, 유타號의 操船을 거부하였다. 회사는 노동조합이 요구하는 상당부분(그것은 I.T.F. 福祉基金을 상회하는 것)을 수용하였다. 赤色海員組合은 스페인 선원을 오스트레일리아 인으로 교체하도록 요구하였다. 회사는 聯邦地方法院에 勞動實踐法 제45조 위반으로 爭議行爲禁止를 구하는 소송을 제기하였다. 1977년 12월 2일 보이콧 중지를 명하는 禁止請求가 허가되었다. 그리고 勞動實踐法 제45조를 무효로 하는 시도는 1978년 11월 28일 抗訴高等法院에 의해 거부되었다.

Ⅲ. 西유럽 각 국의 立法政策과 判例動向

1. 프랑스

프랑스에서는 제2차 보이콧에 대한 특별한 입법정책을 취하고 있지 않고, 시민법의 일반원칙에 따라 위법한 것으로 판단하고 있다.

(1) 글로벌 머드號 사건

글로벌 머드號는 리베리아 船籍의 선박으로 1979년 프로뉴港에서 프랑스 民主勞動聯盟(I.T.F.)와 공

조하고 있다)에 의해 보이콧되었다. 이 선박은 그리스 회사소유로 인도인 선원이 승선했다. 하급법원의 爭議行爲禁止 허용 결정에도 불구하고 프랑스 경찰은 개입을 거부하였다. 선박소유자는 勞動組合의 요구를 최종적으로 허용하여 返還金으로 32명의 선원에게 116,126달러를 지급하고, 새로이 I.T.F. 基準賃金으로 선원을 고용하였다. 프랑스 民主勞動聯盟은 이 결과를 '대승리'라 불렀다. 이 선박의 해방 후에 抗訴法院은 앞의 하급심법원의 판결을 지지하여 보이콧을 강제하기 위해 물리적 폭력을 행사하는 것은 위법이라고 판단을 내렸다. 그리고 보이콧 기간 중의 계류에 의한 손해 액의 청구, 노동조합에 지급한 금액의 반환을 명하였다. 그리고 선박소유자는 선박을 해방하기 위해서 선박소유자에게 強拍당하여 선원에게 지급된 追加賃金의 반환을 청구할 것을 확신하였다. 판결은 또 I.T.F.와의 協約은 強拍 하에서 서명된 것으로 프랑스 민법 제1112조에 의해 無效라고 판단하였다.

선박소유자가 기금의 반환을 요구하여 받았는지의 여부는 알려지지 않았다. 관련된 많은 경우, 선박소유자는 복수를 두려워하여 실제로 기금의 반환을 청구하지는 않았을 것으로 보고 있다.

(2) 긱 페이스號 사건

1981년 6월 리베리아 船籍의 긱 페이스號는 샌터널港에서 2일간 보이콧되었다. I.T.F.와 프랑스 民主勞動聯盟은 I.T.F. 協약기준에의 서명·福祉基金에의 贈與에 의한 노동조건의 개선을 촉구하였다. 프랑스 勞動者同盟 소속의 港灣勞動組合은 정치·사상적 대립관계에서 프랑스 民主勞動聯盟과 I.T.F.의 피켓라인을 존중하지 않았다. 데모참가자는 선박의 출항을 저지하려하였기에 선박소유자는 법원에 爭議行爲禁止를 청구하여 법원은 프랑스 民主勞動聯盟에 대해 보이콧 중지와 벌금을 부과하였다.

2. 西獨(동서 분열 시대)

당시의 서독의 법률은 보이콧에 대해 결코 호의적이 아니었으나, 公共事業勞動組合과 獨逸運送通信 勞動組合(독일 勞動組合聯盟의 가입조합임)은 I.T.F.의 강력한 지지자였다. 동 조합은 많은 기회마다 강력하게 便宜置籍船의 선원에 의한 파업을 주장하여 선원이 파업하고 있는 동안 법원은 개입하지 않을 것이라고 낙관적인 견해를 가지고 있었다.

1983년 그리스 회사 소유로 필리핀선원을 태운 리베리아 船籍의 그라호키號는 키르港의 브른스 북텔에서 1개월 이상 계류하여 왔다. 獨逸運送通信 勞動組合에 따르면 동 선박의 선원은, I.T.F.기준에 맞춘 67,000마르크의 遡及 賃金支給을 요청하였다. 동선은 소련의 트랜스 포트 쿠반 슈갈에 賃貸借되어 있었다. 리베리아 선박소유자의 顧問은 충돌을 두려워하여 키르港을 피하도록 권고하였다. 동시에 그라호키號는 보이콧되었는데, 獨逸運送通信 勞動組合에 의한 보이콧은 함부르크에서 便宜置籍船 바르사 I號를 계류하였다. 동 선박에 필리핀 선원이 배승하여, 288,000달러를 요구하였다. 이 보이콧은 1983년 중반의 독일 勞動法院의 爭議行爲禁止 판결에 의해 저지되어, 그라호키號를 해방하게 되었다.

함부르크 노동법원은 바르사 I號에 있어서 I.T.F.와 獨逸運送通信 勞動組合의 행동을 위법이라 판단하였다. 특히, 파업 선원의 구성원에 의한 선박의 점거는 위법이다. 또한 I.T.F.와 獨逸運送通信 勞動組合에 의한 부당한 賃金請求를 위한 파업은 선원을 위한 노동조합협약이 존속하는 다른 나라에서 교섭한 경우에는 무효라고 판정하였다. 더욱이 판결은 그러한 협약에서 발생한 賃金 문제가 있다면 법정은 파업이 아닌 회의토론의 장으로 이용되어야 한다고 판단하였다. 이리하여 遡及 賃金支給과 복지기금

으로의 贈與라는 I.T.F.의 요구는 대부분의 便宜置籍船의 경우에 독일의 법률에 반한다고 판결하였다.

3. 네덜란드

네덜란드의 법률도 또한 I.T.F.의 보이콧에 대해 적대적이었다. 여기에서 유럽에서의 便宜置籍船 문제의 중심적 화제가 되었던 사우디 인디펜던스號 사건을 들어보면 다음과 같다.

이 선박은 사우디아라비아 국기를 달고 필리핀선원을 배승시켜 그리스에 본사를 둔 해운회사에 의해 운항되고 있었다. 1981년 노틀담港에서 선원은 低賃金과 식량부족을 호소하여 I.T.F.와 교섭하였다. 그때 I.T.F.는 파업을 총동하여, ① 선원의 불만이 해소될 것, ② I.T.F. 協約에 서명할 것, ③ 遡及賃金支給과 福祉基金에의 贈與를 요구하였다. 선박소유자는 당연히 파업금지를 청구하는 소송을 제기하였다.

노틀담 지방법원은 선박소유자의 보이콧금지청구를 인정하여 罷業禁止와 I.T.F. 행동의 종결을 명령하였다. 판결은, “첫째, 선원과 선박과의 관계에는 I.T.F.의 관여와 파업과 같은 행동을 금지하고 있는 필리핀의 법률이 적용된다. 둘째, 使用人은 적절한 고용계약 하에 있으며 상황의 변화에 대응하는 적절한 告知를 하고 있지 않았다”라고 판단하였다.

抗訴法院은 이 판결을 지지하여 I.T.F.에 관해 다음과 같이 판시하였다. “I.T.F.는 선원과 다른 취급을 받아야 하는지, 특히 I.T.F.에는 선원과 대조적으로 네덜란드法이 적용되어야 하는가 라는 문제가 있다. 이런 관점에서 네덜란드 법에 따르면 허가받지 않은 파업을 기획하여 실행하는 것은 위법이라 보여진다는 것이 중요하다. 따라서 I.T.F.에 의해 계획된 파업은 위법이며, I.T.F.의 不法行爲責任은 성립되었다. 정치적 계획파업의 위법성은 필리핀 법에 따라 판단되어야 한다는 것은 전혀 본질적인 일이 아니다. I.T.F.는 국제적 수준의 일에 종사하고 있다. 따라서 I.T.F.가 잘 이해하고 있는 법률 시스템의 파업에 관한 규정에 따라야 한다.”

抗訴法院은 또한, I.T.F.의 행동은 선원의 賃金 수준이 國際勞動機構 기준이하이기 때문에 정당하다고 하는 주장도 고려하였다. 그러나 항소심 판결은 선원의 賃金 수준이 고용계약이 체결된 당시의 國際勞動機構 권고기준에 합치하고 있으며, 國際勞動機構가 고용계약 기간 내에 賃金の 증가를 권고한 일은 적절하지 않았다고 판단하였다.

항소심 판결에 대하여 I.T.F.는 당연히 大法院에 上告하였다. 그때 선원의 행동이 필리핀 법률에 따라 違法이라 결정된 것은 부당하며, I.T.F.의 행동의 합법성은 네덜란드 법률에 따라 판단되어야 한다고 주장하였다. 그러나 네덜란드 大法院은 항소심의 판결을 지지하여 만약 네덜란드 법률이 I.T.F.의 행동에 적용된다 하더라도 적용되지 않는 외국법인 필리핀 법 아래에서는 위법이라 사료되는 파업을 敎唆하고 있으므로 네덜란드 법에서도 위법이라 판단하였다.

IV. 北유럽 각 국의 立法政策과 判例動向

1. 핀란드

선박소유자는 핀란드에서 무엇보다 참담한 상황에 처하였다. 1978년 8월 핀란드 海員組合과 導船士聯盟은 레바논 船籍의 그리스회사 소유의 유라비아 스카이號를 보이콧하였다. 25,000달러의 지급에도

불구하고 보이콧은 중지되지 않았다. 회사는 헬싱키 법원에 보이콧의 중단과 지급금액의 반환을 청구하는 소송을 제기하였다. 法院은 도선사의 보이콧에 대하여는 도선사가 공무원 신분이므로 爭議行爲를 못하게 되어 있는 국내법에 따라 違法이라고 判示하였다. 그러나 海員의 爭議行爲는 그들이 國際勞動機構의 최저기준을 엄수하고 있기 때문에 적법하다고 判示하였다. 레바논 國籍船에는 레바논의 노동협약을 체결하고 있는 선원이 配乘하고 있다는 사실은 본질적인 문제가 아니기 때문에 지급 금액의 반환과 보이콧 중단 청구는 棄却되었다.

핀란드와 스웨덴의 노동조합은 I.T.F. 캠페인을 강화하기 위하여 노력하는 국가에 속하기 때문에 적어도 이들 국가에서만, I.T.F.의 靑色證明書없이 해당 선박은 보이콧될 것은 쉽게 예상할 수 있다. 즉, 이 두 나라를 중심으로 노르딕 각 국에서의 I.T.F. 연대활동의 강화를 도모하고 있다.

2. 스웨덴

유럽에서도 특이한 입지에 있는 북유럽 각 국 중 I.T.F. 거점의 하나였던 스웨덴의 판례 동향은 다음과 같다.

(1) 에비아 룩號 사건

1980년 영국에서 보이콧規制法이 성립될 즈음, 에비아 룩號는 스웨덴의 어느 港口에서 보이콧되었다. 이때 선박소유자가 I.T.F.와의 협약에 서명하고 영연방 법에 따른다는 조건으로 보이콧이 중단되었다. 이 때문에 I.T.F. 본부가 있는 런던에서 I.T.F.에 대한 소송을 제기하는 戰術을 취하였다. I.T.F.는 당연히 보이콧이 행하여진 스웨덴의 국내법이 적용되어야 한다고 반박하였다. 準據法 결정은 大法院에 상정되어 선박소유자 측의 승리로 끝났다.

(2) 나비온號 사건

1980년 초에 선박소유자는 남스칸디나비아 각 국민 노르웨이, 스웨덴, 핀란드에 입항하기를 꺼렸다. 이들 나라의 법률은 상당한 정도로 사용자에게 불리하게 되어 있고, 노동조합과 노동자측에 同情의이 있기 때문이다.

그러나 나비온號 사건에서는 예상외로 노동조합에 불리한 판결이 내려진 전환점이 된 사건이었다. 나비온號는 스웨덴의 어느 항에서 보이콧 당해서 I.T.F.의 협약에 서명하였다. 그렇지만 선박소유자는 I.T.F.와의 협약에 의한 고용계약에 근거한 賃金을 선원에게 지급하지 않았다. 선원은 I.T.F.의 지원을 받고 I.T.F. 基準賃金의 지급을 청구하기로 하였다. 이 때 선원들은 보이콧을 행하지 않고 선박을 대상으로 한 해사소송을 제기하였다. 따라서 노동법원이 아닌 商事法院에 소송을 제기하였다. 이 사건에서 스웨덴 商事法院에서는 '보이콧 등 노동운동'의 결과로써 도입된 '계약의 유효성'을 검증하기 위해 어떠한 법률이 적용되어야 하는가 라는 문제에 부딪혔다. 특별한 경우가 아니면 旗國의 법률이 적용되며, 旗國은 파나마였다. 스웨덴 국내법 하에서의 사건과 동일하지는 않더라도 파나마의 법률에 따르면 협박을 수단으로 체결한 계약은 무효가 된다. 따라서 선박소유자는 오히려 不當利得返還請求소송을 제기하여 승소하였다. 그리고 이 판결은 스웨덴 大法院에 의하여 확인되었다.

에비아 룩號 사건, 나비온號 사건 후에도 I.T.F.가 스웨덴의 準據法 조항을 스웨덴에 의해 보이콧

하에서 합의한 단체협약에 삼입한 것은 놀랄만한 일은 아니다. 그러나 이 전술로도 필립스 알칸사스 사건에서는 스웨덴 법원에서조차 성공하지 못하였다. 이 사건에서 선박은 스웨덴의 어느 항에서 보이콧되었으나, 스웨덴 법원은 노사협정은 旗國法인 리베리아법에 의해 무효가 된다고 판단하였다.

(3) JSS 프리다니아號 사건

JSS 프리다니아號는 키프로스에 船籍된 선박으로 고텐부르크港으로 항해할 예정이었으나, I.T.F. 협약의 체결을 요구하는 스웨덴의 海員組合과 I.T.F.에 의하여 보이콧되었다. 선박소유자는 필리핀의 海員組合과 團體協約이 이미 체결되어 있다는 이유로 보이콧의 금지를 청구하였다. 법원은 외국인 선원조합과의 團體協約을 갖고 있는 선박소유자에 대해 스웨덴의 海員組合에 의한 보이콧은 違法이므로 보이콧 禁止請求가 받아들여졌다.

그러나 JSS 프리다니아號 사건이후 노동당 정부는 勞動法을 다음과 같이 개정하였다. “스웨덴의 團體協約에 의한 개입이 위법성을 남긴다 하더라도, 團體協約이 외국인 組合과의 協約인 경우는 허용된다.” 이 법을 ‘브리다니아法’이라고도 한다. 보수당 정부는 브리다니아法을 다시 개정하려 하였으나 실패하였다. 이 법의 제정 결과가 에스트릴號 사건에서 명확하게 된다.

(4) 에스트릴號 사건

1991년 7월1일 ‘브리다니아法’이 발효한 후인, 1993년 1월 프랑스 소유의 카규에렌旗를 게양한 에스트릴號가 스웨덴의 월렐港에서 보이콧 당하였다. 포르투갈인 선원은 I.T.F.에 가입된 組合과의 유효한 團體協約을 가지고 있었다. 그러나 I.T.F.는 선박에 I.T.F. 基準賃金에 대한 요구를 지지하기 위한 보이콧을 받아들일게 하려 하였다. 이 사건은 스웨덴 勞動法院에서 다루어져 브리다니아法の 관점에서, 조합의 개입은 違法이 아니므로 보이콧 禁止請求는 인정될 수 없다고 판결하였다.

(5) 유럽연합法(EU law)과 브리다니아法

에스트릴號 사건 당시 스웨덴은 유럽공동체의 회원이 아니었다. 그리고 브리다니아法이 로마協約과 유럽의 海事法과 모순되는가의 여부에 관한 문제는 아니었다.

1995년 1월, 스웨덴이 유럽연합(EU)에 가입한 이후 스웨덴이나 그 외 나라의 많은 학자와 변호사는 브리다니아法이 유럽연합法の 여러 조항, 특히 제6조의 민족차별, 제59조의 봉사, 제65조의 ‘제한이 존재하는 한, 민족성을 근거로 한 구별 없이 취급하지 않으면 안 된다. 또한 민족성을 이유로 한 근본적인 차별금지는 제6조에 포함된다’라는 조항과 모순된다는 의견을 표명하였다. 가입국간의 海上運送에 관한 동 협약 제61조의 위반 가능성도 있다. 이리하여 브리다니아法の 유효성이 스웨덴의 법정 혹은 유럽 법원에서 도전 받는 일은 이제 시간문제에 지나지 않게 되었다.

3. 덴마크

덴마크의 선박소유자와 사용자연맹은 노동조합의 경계에도 불구하고 덴마크特別勞動組合聯盟, 使用人組合聯盟 및 덴마크勞動組合에 의해 발생한 보이콧이나 同情罷業의 合法性에 대해서 法廷에서 도전되어 왔다. 노동법원은 덴마크에서의 同情罷業의 실시계획이 이루어지기 5일 전인 1976년 5월 6일 최

초의 심문을 하였다. 덴마크에서는 勞動組合 혹은 덴마크勞動組合 가입조합과 사용자연맹에 의해 조직된 사용자와의 분쟁은 1973년의 노동협약에 따라 처리되게 되었다. 외국의 선박소유자는 덴마크의 사용자연맹에 가입되어 있지 않기 때문에 선원에 의한 便宜置籍船의 보이콧은 덴마크 노동법의 규제의 범위에 들지 않기 때문이다. 덴마크 一般勞動組合, 機能勞動組合에 의한 港에서의 행동지원은 1973년 勞動協約에 따르게 된다. 이 협약은 노동자는 가입조합을 통해 덴마크勞動組合에 가입, 덴마크사용자연맹에 가입하고 있는 使用者集團에 의해 고용되어 왔으므로 告知요건을 포함하고 있다.

사용자연맹은, 법정절차에 있어서 다음과 같이 주장하였다. “① 소송절차에 있어서 어떠한 합법적 분쟁도, 단지 4~6천 톤의 편지의 발송에 의해 일어나는 일은 없으며, ② 네덜란드 勞動組合은 선박의 全船員을 위한 노동협약에 의해서 협약체결을 요구할 수도 없다. 또한, ③ 조합의 어떤 구성원은 便宜置籍船에 승선하지 않은 자도 있으므로 그들 구성원을 위한 협약을 바라고 있다고 주장할 수 없다. 이 소송은 전통적인 덴마크 노동법의 조정절차의 범위 밖이며, 적법하다고는 선언할 수 없었다.” 법원은 이 주장을 받아들이지 않았다.

더욱이, 사용자연맹은 “주요한 분쟁이 합법적이든 아니든, 동정파업에는 법적 근거가 없다”라고 주장하였다. 이 논쟁에서 사용자연맹은 1959년 1월 법정에서의 ‘和解協定’을 인용하였다. 그것에 의하면 便宜置籍船에 대한 미래의 동정적 보이콧은 합법적이라 보여진다. 그 협정은 합법적인 주요한 분쟁을 假定하여 그 조건을 다음과 같이 규정하고 있다: “덴마크사용자연맹은 다음을 인정한다. 즉, ① 덴마크 勞動組合聯盟이 9월의 화해협정 제2절의 규정에 따라 I.T.F.에 의해서 그렇게 할 것을 요청 받은 ‘분쟁’을 I.T.F.가 결정하는 범위와 기간까지 확대 선언 할 수 있을 것이다. ② 또한, 이후 덴마크 勞動組合聯盟은 I.T.F. 가입조합이 존재하는 다른 서유럽 각 국에서 이것과 같은 범위까지 실행되는 同情 罷業 등의 행동을 실시할 수 있다.”

덴마크 使用者聯盟은 모든 화해조건이 충족되었다고 法廷이 지지하지 않았다고 주장하여 법원도 이것을 지지하였다. 특히 법원은 “I.T.F.에 의해 결정된 어떠한 平行한 동정적 행동도, 서독, 네덜란드, 영국에서 시작되었다고 하는 것은 증명되지 않았으므로 주목할 만한 동정파업은 필연적·합법적으로 확립되었다고 할 수 없다”라고 판단하였다. 만약, 이들 나라에서 동시에 지원파업이 일어났다면 덴마크의 보이콧은 합법화될 것이다. 덴마크 使用者聯盟의 이 소송의 결과 勞動組合聯盟의 보이콧은 덴마크에서는 실패하였다.

그리고 노르웨이는 물론 스웨덴·핀란드에서도 마찬가지였다. 덴마크에서는 어떤 일도 일어나지 않았다. 법원의 결정은, 장래의 지역적인 보이콧에 대해 어떠한 조합의 중요한 관여도 억제하게 되었다.

V. 맺음말

세계 각지에서 I.T.F.의 便宜置籍船 반대운동은 계속되고 있다. 이 중 오스트레일리아는 I.T.F.의 중요한 거점으로서의 역할을 해 왔다. 특히 獨占禁止法은 일찍이 선박소유자에 대한 ‘위협’이 되어 왔으며, 노동당정부에 의해 개정된 新勞動法은 I.T.F.에 의한 보이콧 압력을 제한하거나 금지하지 못하게 되었다. 港灣勞動組合은 I.T.F.의 강력한 지지자이지만 또한 장기적으로 공산주의자에 의하여 주도되는 赤色海員組合은 I.T.F.의 지배 하에 들고 말았다. 석유회사는 상당기간 오스트레일리아 항만에서

I.T.F.를 무시하여 왔으나, 현재 靑色證明書を 가진 독립된 備船者에게 해상운송을 맡기든지, 靑色證明書を 가진 오스트레일리아 國籍船으로 화물을 인수받아 운송하고 있다. 몇몇의 아시아 국가 혹은 기타 국가의 國旗를 게양하고 있는 선박이 오스트레일리아의 항에서 I.T.F.의 압력을 피하기 위해 1980년대에 있었던 이중장부를 현재도 채용하고 있는지의 여부는 알려지지 않다. 미국의 최신 이중장부사건은 이 사건의 해결에 합당한 제도상의 도달점을 보여주었다. 선박소유자가 미국 항에서 이중장부를 행사할 경우에 현행의 실질적인 벌칙규정에 따른다 라는 것이다.

유럽에 있어서 결정되어져야 하는 큰 문제는, 유럽연합 내에 적용되는 법률에 관한 스웨덴법과 로마협약의 해당 조항 사이의 모순에 있다. 그리고 I.T.F.에 지급한 복지기금에의 증여금액의 반환청구의 한도액 문제는 보이콧이라는 일종의 強拍으로 증여가 이루어 졌다면 이는 返還이 허용되는 것으로 보인다.

또 I.T.F.의 본부가 런던에 있으므로, 그것을 다른 나라 혹은 다른 주소로 이전하지 않는 한 I.T.F.는 영국 법원의 관할권에 따라야 할 것이다. 그리고 지급금의 반환에 있어서는 로마협약 하에서의 유효성 문제가 고려되어야 할 것이다.

결국 I.T.F.의 가입행위는 국제법적인 질서형성 차원에서 다루어지기 보다는 개별국가의 노동관계법상 정당한 노동행위의 범주로 인정되는가, 그렇지 않으면 민사상·형사상위법행위로 귀결되는가의 문제로 요약되고 있다. 결국 기업적 측면에서의 일반법리가 설득력을 얻고 있는 듯 하다.

參 考 文 獻

- 강종희, 편의치적제도의 국제적 확산과 제2선적제도의 도입, 現代海洋, 통권 제327호, 1997. 7.
김인현, 便宜置籍船 보이콧 사건, 海洋韓國, 통권 제298호, 1998. 7.
金周德, 便宜置籍의 방법에 의한 船舶輸入 行爲, 關稅, 제333호, 1998. 6.
最新 海運·物流用語 大辭典, 제7 增補改訂版, 코리아쉬핑가제트, 1996.
尹允秀, 便宜置籍船, 裁判資料, 제73호, 1996.
木畑公一, マルシッブと便宜置籍船, 東京, 成山堂書店, 1978.
木畑公一, 便宜置籍船-海の多國籍企業, 東京, 成山堂書店, 1975.
最新 海運·物流用語 大辭典, 제7 增補改訂版, 코리아쉬핑가제트, 1996
Camellia Tanker Ltd. SA v. International Transport Workers' Federation and J Nelson 1976 IRLR, p. 183.
McCulloch v. Sociedad Nacional de Marineros de Hondururas, 372 U.S. 10, 9 L ed 2d 547, 83, S Ct 671 (2, 18, 1963)
Edward B Shils, "Flag of Necessity", "Flag of Convenience" "Runaway Ships" Labor Law Journal vol, 13 (12, 1962).
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.
NW Ltd. v. J Nelson and Loughton, 1979 IRLR, p. 478.

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

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



