

美國 新海運法の 影響과 問題點에 관한 研究

李 永 洙*

目 次	
I. 序 論	
II. 新海運法の 立法背景과 主要內容	1. 獨占禁止法 適用免除의 影響과 問題點
1. 法背景	2. 獨自行動權의 影響과 問題點
2. 主要內容	3. 優待運送契約의 影響과 問題點
III. 新海運法の 影響과 問題點	IV. 結 論

I. 序 論

定期船海運이란 不特定多數의 豫想需要者를 對象으로 貨物 또는 旅客을 公表된 運航日程에 따라 規則的으로 정해진 航路를 反復運航하는 海上運送 서비스의 한 形態를 말한다.

定期船海運의 需要는 貨物의 特性上 運送單位가 작기 때문에 不定期船海運의 運送對象이 될 수 없는 少量貨物, 예컨대 完製品, 半製品, 기타 高價品の 경우와 같이 도착지에서 판매하지 않으면 안되는 市場性있는 貨物과 生鮮·食料品과 같이 긴급한 運送을 요하는 貨物이 그 주종을 이루고 있다.

위와 같은 需要의 特性에 비추어 定期船海運의 供給은 規則性, 迅速性 및 安定性이 요구되며, 각 항로에 취항하는 供給者의 수는 당해 航

* 慶北大學校 貿易學科 副教授, 經濟學博士.

로의 物動量의 規模에 따라 차이는 있지만 비교적 少數로 한정된다.

그러나 供給者가 少數임에도 불구하고 定期船海運은 自動供給調節機能이 아주 미약한 非彈力的인 市場을 형성하고 있으므로, 일단 船腹過剩이 발생하면 船腹利用率의 低下에 따른 收益性의 惡化를 보전하기 위해 運賃引下와 같은 市場占有率의 擴大를 위한 競爭에 직면하게 된다.

이러한 狀況 아래에서 運賃引下를 통한 船社의 市場奪取 행동은 競爭關係에 있는 다른 船社로부터 심한 抵抗과 報復을 유발하여 마침내는 破滅的인 運賃引下競爭에 휘말릴 가능성이 높다. 더욱이 運送原價 중에서 固定費의 비중이 높은 費用構造上의 特性때문에 競爭이 長期化될 경우 資本力이 약한 船社들은 도산하고 少數의 大型船社에 의해 市場이 獨占化될 수도 있다. 이러한 이유에서, 定期船市場에서는 船社間의 過當競爭의 排除와 運賃의 安定 등 航路의 秩序維持와 安定化를 위한 제도적인 장치로서 海運同盟을 결성하게 된 것이다.

19世紀 後半 이후 國際定期船海運産業 組織의 主流를 형성해 온 것은, 英國型의 閉鎖同盟으로서 政府不介入·民間自治를 원칙으로 하고 對內的·對外的인 規制力이 강한 國際 카르텔이었다.

이에 대하여 美國은 1890년 제정된 獨占禁止法인 셔먼法(Sherman Act)에 의하여 國際 카르텔인 海運同盟의 結成을 금지하였다. 그 후 海運同盟의 結成을 금지하는 것은 도리어 격심한 競爭을 불러 일으킬 우려가 있으므로, 海運同盟의 獨占到 따르는 弊害를 政府가 직접 規制하는 것을 條件으로 海運同盟에 대한 獨占禁止法의 適用免除를 勸告한 「알렉산더 報告書」(Alexander Report)가 議會에 제출되었다. 이 報告書を 기초로 1916년 美國 海運法이 제정되었다. 美國은 海運國인 英國, 日本, 노르웨이 등에 대하여 貨主國으로 불리어지기 때문에 1916년 海運法의 근저에는 가능한 한 海運同盟의 행동에 제한을 가하여 貨主의 이익을 보호하려는 의도가 있었다.

1916년 海運法에서는 海運同盟이 船社의 자유로운 加入과 脫退를 허용하도록 규정하여 開放同盟이 탄생되게 되었고, 海運規制의 監督機

關으로 美國 船舶院의 新設 등을 규정하였다. 同法은 1961년에 개정되었는데, 통상 “보너法”(Bonner Act)으로 불리어지고 있다.

1961년 보너法은 二重運賃制를 허용하였을뿐만 아니라, 美國航路 定期船海運에 대한 美國 政府의 本格的인 規制를 위한 기존 法體制를 재정비하였다.

그 후 1916년 海運法 가운데 外航海運의 規制에 관한 條項만이 分離·獨立된, 1984년 海運法이 1984년 3월 20일 레이건 大統領의 署名에 의하여 제정되어, 同年 6월 18일에 시행되었다. 舊法은 필요한 削除나 修正을 거쳐, 주로 美國 洲際海運의 規制에 관한 法律로 존속하게 되었다. 1984년 海運法은 독립된 새로운 法이나 그 內容은 1916년 海運法을 基本的으로 답습하고 있다. 그러나 1984년 海運法에서는 獨自行動權, 期間別·物量別 運賃率, 優待運送契約 등 새로운 運賃制度를 도입함으로써 定期船海運에 대한 規制가 政府規制로부터 市場規制로 전환하게 되었다. 즉, 同法에서는 海運同盟의 行동을 規制하는 것만으로는 貨主에게 이익이 되지 않는다고 보고 規制를 완화하여 同盟會員들에게 行동의 자유를 허용하는 것이 運賃의 引下를 가져와 貨主에게 이익이 된다고 판단하였다.

한편 美國 海運法은 분명히 美國의 國內法에 불과하지만, 北美航路가 世界 最大의 定期船航路이므로,¹⁾ 美國 海運法이 國際定期船海運에 미치는 영향은 至大한 것이다.

따라서 本 論文은 美國 新海運法이 國際定期船海運에 미친 영향을 분석하고 問題點을 파악하여, 앞으로의 美國 海運法制의 改正方向을 제시하는데 그 目的이 있다. 특히 우루과이 라운드(UR) 협정이 발효

1) 北美航路는 1992년에 약 600萬 TEU의 컨테이너 貨物이 運送되었으며, 1993년 6월말 현재 우리 나라를 포함한 美國, 日本 등 13個國 21개 船社의 폴컨테이너船 274척이 運航中인 世界 최대의 定期船航路이다. 北美航路에는 현재 美國, 日本 등 先進國家 船社들이 就航中에 있으며 우리 나라도 韓進海運, 現代商船, 朝陽商船 등 遠洋 定期船社들이 참여하고 있다. 현재 우리 나라 3개 船社가 北美航路에 運航中인 컨테이너 船腹量은 우리 나라 전체 컨테이너 船腹量의 약 80%를 차지하여, 北美航路는 우리 나라 定期船海運에 매우 중요한 航路이다.

될 경우 우리 나라의 처지에서, 이러한 美國 海運法制的 研究은 앞으로의 海運政策이나 海運法規의 정비를 함에 있어서도 중요하다.

II. 新海運法の 立法背景과 主要內容

1. 立法背景

1970年代에 접어들면서 두 차례에 걸친 石油波動으로 인한 世界經濟의 退潮에 따라 海運市場의 需給不均衡이 초래되고, 海上運送의 컨테이너화와 複合運送의 進전에 의한 國際定期船航路의 運營이 다양화함으로써 既存의 海運法으로는 美國 海運産業의 合理的인 規律이 어렵게 되었다. 따라서 이러한 國際海運環境의 급격한 變化에 대처하기 위하여 새로운 海運法²⁾이 필요하게 되었는데, 그 主된 原因은 다음과 같다.³⁾

첫째, 美國의 國際的 地位의 變化이다. 1961년 보너법은 美國의 國威가 全盛期일 때의 産物이었으나, 시대가 變化하고 특히 海運에 있어서 國際的 地位의 相對的 下落으로 美國은 海運規制政策을 變化시키지 않을 수 없게 되었다.

둘째, 美國의 海運規制政策에 대한 批判이다. 1961년 改正海運法, 곧 보너법에서의 “公共利益”이라는 基準이 二重運賃制와 同盟協定の 認可基準에 追加된 것과 海運同盟에 대한 獨占禁止規制의 強化는 세계 각국의 불만을 高潮시켰다. 또한 規制機關의 節次遲延과 複雜, 訴訟의 增加에 따른 無益한 費用·努力, 規制의 不明確·不確實性 등은 美國 船社의 장래를 향한 長期計劃樹立에 차질을 가져와 美國內에서의 불만도 동시에 가져왔다. 그리하여 獨占禁止法의 適用免除의 原則確立과 그 동안 논란 및 비난이 많았던 協定の 認可基準의 明確化 및 迅速化

2) 1984년 海運法은 1916년 海運法(舊法)과 對比하여 “新海運法”으로 불리어지고 있다.

3) 日本 海事産業研究所, 1984年美國海運法の解説, 成山堂, 1984, 48-51面.

가 요구되었다.

셋째, 國際海運市場의 構造變化이다. 1960年代 末부터 1970年代를 통하여 國際定期船市場은 현저한 變化를 겪었다. 유럽, 美國, 日本 등의 傳統的 海運國 중에서도 新興船社가 많이 등장하였고, 또한 中進國을 위시한 開發途上國의 國營·民營船社, 그리고 소련을 위시한 社會主義國家의 國營船社들이 國際定期船市場에 참여함으로써 國際海運市場은 극심한 혼란이 야기되었다. 특히 美國航路는 物動量이 풍부하고 開放同盟制度를 취하고 있기 때문에, 各國의 船舶이 집중하여 船腹過剩과 運賃不安定으로 인한 競爭激化現象이 만성화되었다. 이와 같은 競爭激化는 競爭力이 열세인 美國 定期船社의 脫落을 초래하였으며, 自國商船隊의 유지를 위해서 海運規制政策의 再檢討가 필요하게 되었다.

또한 定期船同盟行動規範協約(Code of Conduct for Liner Conferences)이 1983년 10월 6일부터 美國·日本·대부분의 EC 國家들이 署名하지 않은 채 發效된 이후, 美國은 世界的인 海運保護主義에 대처하는 동시에 美國의 船社들과 大貨主를 保護하기 위한 政策으로 轉換하지 않을 수 없었다.

넷째, 컨테이너화의 영향이다. 1960年代의 後半부터 시작된 컨테이너화는 定期船海運産業構造에 커다란 변혁을 가져왔다. 즉, 港灣荷役의 能率을 極大化시키고, 이에 따라 規模의 經濟가 실현되었으며, 컨테이너를 모체로 하는 內陸輸送과의 연결에 따라 複合一貫輸送이 출현하였다. 이러한 컨테이너화는 海運産業의 競爭을 심화시켜 企業聯合(consortium),⁴⁾ 連繫運送(joint service),⁵⁾ 船腹賃借(space charter)⁶⁾ 등 종래의 同盟과는 다른 새로운 企業結合形態를 가져왔으며, 특히 美國

4) 방대한 資本投下를 요하는 企業의 共同目的을 수행하기 위하여 結成한 企業聯合을 말한다.

5) 두 개 이상의 船社가 同一한 航路에 각자 一定量의 船腹을 提供하여 連繫運送하는 方式을 말한다.

6) 여러 船社가 一定量의 船腹을 提供하여 각 船社가 船腹을 賃借하는 것을 말한다.

의 경우 內陸輸送에 관한 規制와 관련하여 복잡한 法的 問題가 제기되었다. 또한 複合運送體系가 발전되고 無船舶運送人(NVOCC)이 등장하자 이들에 대한 規定도 필요하게 되었다.

다섯째, 美國政府의 一般經濟政策의 影響이다. 1981년 레이건 大統領은 美國經濟의 活性化를 강력히 추진하였다. 그 經濟活性化의 方案으로 企業의 活力增強, 政府介入의 縮小, 市場機構의 最大한의 活用 등을 통해 傳統적인 自由競爭體系를 정착시키고자 하였다. 그리하여 航空, 鐵道, 트럭 등의 運送·通信分野와 金融分野에서 規制緩和政策들이 당해 産業의 合理的 運營을 위하는 方向에서 시행되었다.

2. 主要內容

1984년 新海運法の 主要內容을 1916년 海運法과 비교해 보면 다음의 <表 2-1>과 같다.⁷⁾

Ⅲ. 美國 新海運法の 影響과 問題點

本章에서는 美國 新海運法の 세가지 中心的 要素인 獨占禁止法の 適用免除, 獨自行動權, 優待運送契約 등이 國際定期船海運에 미친 影響과 그 問題點을 살펴보고자 한다.

1. 獨占禁止法 適用免除의 影響과 問題點

海運同盟에 대한 獨占禁止法の 適用免除는 海運法の 制定에 앞서 신중한 검토를 거친 후 허용되었다. 즉, 美國의 議會는 대부분의 美國 産業에 일반적으로 적용되는 自由競爭의 論理가 國際定期船海運産業에는 적합하지 않다는 定期船海運의 特殊性을 고려한 것이다.

일반적으로 定期船海運市場에서 自由競爭이 적합하지 않는 이유는

7) 자세한 내용은 日本 海事産業研究所, 前掲書, 73-175面 참조.

다음과 같은 8가지 要因이 引用되고 있다.⁸⁾

- ① 船腹過剩과 運賃競爭
- ② 運賃의 變化에 敏感

<表 2-1> 美國 新·舊 海運法の 比較

	1916년 海運法	1984년 海運法
同盟加入	開放同盟	左同
獨占禁止法の 適用免除	適法하게 認可받은 協定에는 免除됨	申告하여 發效된 協定에는 免除됨. 또한 合理的인 根據에 의해 發效된 協定の 範圍內로 判斷되는 活動에는 免除됨
協定の 發效	① 事前認可 ② 認可基準이 抽象的 ③ 認可基準에 適合한 舉證 責任은 申請人에게 있음	① 申告 후 45日이 경과하면 發效됨. 다만, FMC가 法院에 發效中止를 要求할 수 있음 ② 訴訟에 대한 舉證責任은 FMC에 있음
獨自行動勤(I/A)	規定 없음	同盟加入 船社가 10일 이내 同盟에 事前通告하면 獨自의인 運賃 또는 서비스를 提供할 수 있음
優待運送契約 (S/C)	規定 없음	船社 또는 同盟은 一定期間에 一定量의 貨物提供을 約束한 貨主와 特別運賃 또는 서비스를 約定할 수 있음
期間別·物量別 運賃(TVR)	規定 없음	運賃率은 一定期間의 貨物量에 따라 差異를 들 수 있음
誠實契約	一定한 要件아래 FMC 認可로 可能함	獨占禁止法에 適合한 경우 이외에는 原則的으로 禁止됨
複合運送 管轄權	規定 없음	FMC에 管轄權 있음
NVOCC	規定 없음	貨主에 대해서는 運送인이 되며, 船社와는 貨主의 처지가 됨
貨主團體	規定 없음	貨物의 確保 또는 分配를 行할 수 있는 貨主의 非營利團體임
美國籍船의 差別에 대한 措置	規定 없음	三國間 航路에서 美國船社가 外國船社 또는 外國政府에 의해 不當하게 損害를 입을 경우 FMC는 運賃率表의 停止나 기타 適切한 措置를 執行할 수 있음
海運同盟諮問委員會	規定 없음	海運同盟諮問委員會를 設置하고 同委員會는 新海運法을 綜合的으로 檢討하여 同法の 改正에 관한 最終報告書를 提出하여야 함

8) 자세한 內容은 ACCOS, *Report of the Advisory Commission on Conferences in Ocean Shipping*, 1992, pp.68-77 참조.

- ③ 寡占(oligopoly)에 露出되기 쉬움
- ④ 國際友誼(international comity)의 必要性
- ⑤ 國際海運市場에서의 共通的인 商慣行의 必要性
- ⑥ 國籍船社에 대한 補助金의 支給 및 特惠의 賦與
- ⑦ 健全한 美國 商船隊 育成의 必要性
- ⑧ 運航效率性 提高의 必要性

한편 新海運法에서는 전통적인 海運同盟만을 獨占禁止法의 適用免除對象으로 삼고 있지 않고, 船社間 또는 港灣間에 체결되는 모든 協定에 대해서도 獨占禁止法의 적용을 면제함으로써 獨占禁止法 適用免除對象의 範圍를 확대하였다.⁹⁾

(1) 獨占禁止法의 適用免除의 影響

① 超大型 海運同盟의 結成

新海運法の 發效 이후 美國關聯의 定期船航路에서는 群小 海運同盟들의 統合으로 新海運法の 發效 전의 海運同盟의 管轄區域보다 훨씬 확대된 管轄區域을 가진 超大型 海運同盟(super conference)의 結성이 크게 늘어났다.¹⁰⁾

② 船社의 協定締結의 增加

FMC가 海運同盟諮問委員會에 제출한 統計資料에 따르면, 1984년 海運法の 發效 전에 비하여 同法の 發效 후에 더 많은 船社들의 協定이 申告된 것으로 나타났다¹¹⁾. 그 例로서, 同法の 發效 전인 1981~83년 期間 중에 FMC에 申告된 船社들의 協定件數는 57件이었던 반면 同法の 發效 후인 1985~91년 期間 중에는 347件的 協定이 申告되었다. 한편, 일반적으로 船社들이 체결하는 協定은, ① 海運同盟 및 運賃協定, ② 連繫運送協定, ③ 共同計算協定, ④ 配船協定과 船腹賃借協定 및 ⑤ 協議協定으로 구분되고 있다.¹²⁾

9) 同法 第7條.

10) ACCOS, *op. cit.*, pp.39-42.

11) ACCOS, *op. cit.*, pp.25-27.

12) 기타 協定으로는 裝備相互交換協定, 換積協定 등을 들 수 있다.

③ 複合運送의 活性化

新海運法에서는 일단 協定이 FMC에 申告되면 同協定은 獨占禁止法の 적용이 면제되는 것으로 看做하여¹³⁾ 同協定과 관련한 어떠한 活動에도 獨占禁止法の 적용이 면제된다. 이와 같은 獨占禁止法の 適用免除는 美國의 輸出入 貨物運送과 관련하여 제공되는 複合運送 中の 陸上運送에도 적용됨으로써, 獨占禁止法の 適用免除範圍를 海運同盟이 제공하는 通運賃率(through rate)에 해당하는 複合運送까지 확대시키고 있다.

한편 同法の 發效 전의 內陸運送用 小量貨物의 貨主들은 鐵道會社와 トラック會社와의 內陸運送費用의 協商의 경우 運賃割引이 불가능하였다. 그러나 同法の 發效 후에 貨主는 定期船社에 複合運送運賃만 지급하면 정기선사가 화주를 대신하여 철도 회사나 트럭 회사와 내륙운송비를 협상할 수 있게 되었다. 따라서 貨主는 定期船社를 통하여 鐵道會社나 トラック會社의 大量貨物 優待運賃을 이용할 수 있게 될 뿐만 아니라, 종전에 揚荷港에서 발생하였던 內陸運送貨物의 換積費用도 節減할 수 있게 되었다.¹⁴⁾

(2) 獨占禁止法の 適用免除의 問題點

新海運法은 獨占禁止法の 適用免除의 對象과 協定認可條件을 명확히 하였으나, 獨占禁止法の 適用免除의 「基準」에 대하여는 여전히 論難의 여지를 남기고 있다.

海運業에 있어서 業體들 간의 競爭에 적용되는 法律은 新海運法 第6條 (g)項과 현재 美國 대부분의 産業에 적용되고 있는 셔먼法(The Sherman Act)이다.

現行 新海運法에서는 定期船海運産業을 일반 獨占禁止法の 적용으로부터 면제하고 있다. 그러나 이는 新海運法이 定期船海運産業의 모든 競爭과 관련된 부분을 獨占禁止法の 적용으로부터 면제한다는 의

13) 同法 第7條.

14) Sandra L. Kusumoto, *Summary of Results of the Shipper Survey*, 1988, pp.50-51.

미는 아니다. 新海運法 第6條 (g)項에서는 FMC로 하여금 다음과 같은 反競爭의인 結果를 초래할 수 있는 船社의 協定에 대하여 發效禁止를 시킬 수 있는 權限을 委任하고 있다.

“만약 協定申告 후에 또는 協定發效 후에 FMC가 同協定이 競爭의 縮小를 통하여 부당하게 運送 서비스를 줄이거나 運送費를 인상시킬 可能性이 있다고 결정할 경우, FMC는 協定申告者에게 통보한 후 新海運法 第6條 (h)項에 의하여 協定の 發效禁止命令을 내릴 수 있다.”

競爭에 있어서 부당한 阻害要因에 역점을 둔 위의 規定은 「合理性의 原則(rule of reason)」에 의하여 去來制限을 判定하는 許면法과 매우 類似하다. 그러나 新海運法 第6條 (g)項은 최소한의 다음과 같은 세 가지 점에서 許면法에 비하여 適用範圍가 좁다.¹⁵⁾

첫째, 新海運法이 協定の 發效禁止前에 부당한 結果를 초래할 수 있다는 단정적인 證據提示를 義務化하고 있는 반면, 許면法에서는 效率性 提高를 위한 協定이 수반하지 않은 價格決定에 있어서 부당한 結果를 초래할 수 있다고 推定하고 있다.

둘째, 新海運法の 制定 당시에 제출된 報告書(The Conference Report)에서 現行의 第6條 (g)項의 草案이 定期船海運에 일부 獨占禁止法의 原則의 自動的인 적용이라는 이유로 거부되었던 점을 지적하였기 때문에, 第6條 (g)項은 獨占禁止法의 積極적인 실시를 억제하려는 경향이 있다.

셋째, 新海運法에서는 다만 運賃引上의 結果를 초래할 수 있는 協定の 發效를 금지시키며, 현재의 運賃水準의 維持와 運賃下落을 방지하기 위한 反競爭의 協定에 대해서는 協定發效를 금지시킬 수 없다.

위와 같은 이유 때문에 일부의 人士는 海運同盟이나 船社의 協定에는 獨占禁止法의 適用免除를 폐지하여야 하고, 新海運法 第6條 (g)項 보다는 오히려 許면法の 規定에 따르도록 하여야 한다고 주장하기도 한다. 그러나 만약 獨占禁止法이 적용될 경우에는, 競爭助長的

15) ACCOS, *op. cit.*, p.82.

(procompetitive)인가 또는 反競爭的(anticompetitive)인가를 반드시 구별하게 될 것이고, 이에 따라 달리 취급하게 될 것이다. 예를 들어 新規 서비스의 제공과 관련된 協定은 競爭助長的인 것으로 취급되어 허용될 것이고, 반면에 海運市場을 分割하는 協定은 反競爭的인 것으로 취급되어 獨占禁止法에 의하여 금지될 것이다.

여기서 문제가 되는 것은 獨占禁止法의 內容의 不確實性和 過剩抑制이다. 비록 協定の 加入船社가 同協定이 새로운 運航效率性を 기할 수 있다고 확신할지라도, 獨占禁止法의 執行機關이 반드시 船社와 意見を 같이 한다고는 볼 수 없다. 그 결과, 船社의 運航效率性を 提高시킬 수 있는 協定の 發效가 獨占禁止法의 執行機關으로부터 허용되지 않을 수도 있으며, 그렇게 될 경우 船社는 貨主들에게 運航合理化를 통하여 良質의 서비스를 제공할 수 있는 기회를 포기할 수 밖에 없게 된다.

2. 獨自行動權의 影響과 問題點

新海運法은 모든 海運同盟船社가 10일 전에 海運同盟에 通報만으로 태리프에 申告된 共通運賃 또는 서비스 대신에 獨自的인 運賃 또는 서비스를 제공할 수 있도록 規定하였다.¹⁶⁾

이와 같은 獨自行動權이 1916년 海運法에서는 海運同盟이 任意的으로 채택할 수 있도록 규정하고 있었으나, 新海運法에서는 모든 海運同盟이 義務的으로 채택하도록 하였다.

(1) 獨自行動權의 影響

① 海運同盟 固有의 機能의 弱화

과거 海運同盟이 非同盟船社에 대한 對抗手段으로 또는 貨主拘束手段의 하나로 많이 사용하였던 二重運賃制를 新海運法에서는 實質적으로 금지시키는 대신에, I/A, TVR, SC 등과 같은 新運賃制度를 도입함으로써 海運同盟의 運賃體系에 많은 變化를 초래하였다. 특히 I/A의

16) 同法 第5條 (6)-(8).

義務化로 海運同盟의 固有機能인 共同運賃制(collective pricing)의 機能이 약화되었다.

② 定期船運賃의 下落

그 동안 I/A가 가장 많이 실시된 北美 太平洋航路에서는 主要 品目에 대한 I/A運賃이 海運同盟의 一般運賃에 비하여 약 10~40% 낮은 水準으로 나타났다.¹⁷⁾ 예를 들면 1988年末 日本에서 北美西岸으로 輸出된 타이어의 경우 FEU 당 一般運賃이 4,004달러인 반면에 I/A 運賃은 2,278달러에 불과하였다. 그리고 北美西岸에서 日本으로 輸入된 古紙(waste paper)의 I/A 運賃이 1,194달러로 一般運賃 1,666달러에 비하여 약 30% 낮은 水準이었다.

(2) 獨自行動權의 問題點

海運同盟에 獨自行動權을 義務적으로 채택하도록 한 立法趣旨은 海運同盟에 인정되고 있는 獨占禁止法의 適用免除가 남용되지 않도록 하는 制動裝置로서 考안된 것이다. 즉, 개개의 同盟會員이 自社에 대해서 最善이라고 생각되는 行動을 同盟이 방해하지 못하도록 하려는 意圖이었던 것이다.

따라서 理論적으로는 獨自行動權의 義務化가 同盟의 테두리 안에서 會員으로서의 地位를 계속하여 維持하면서 競爭上의 柔軟性을 확보할 수 있을 뿐만 아니라, 이로 인하여 초래되는 商業上의 자유로 盟外船社도 同盟에 가입하게 될 것이다. 또한 獨自行動權은 運賃을 떨어 뜨릴뿐 아니라, 올리는 데에도 사용될 수 있는 것이어서, 顧客의 要求에 용이하게 適應할 수 있기 때문에 同盟을 강화시킬 것이다.

그러나 現實적으로는 北美航路의 船腹過剩으로 인하여 獨自行動權이 例外가 아닌 原則으로 되어 버렸다. 즉, 同盟船社는 貨主의 運賃引下 要求를 거부할 수 없게 되었을 뿐만 아니라, 오히려 船社 측에서 市場占有率의 확대를 위하여 獨自行動權을 내걸지 않을 수 없는 사태가 되어 버렸다. 獨自行動權條項이 同盟協定の 運賃安定 機能을 빼앗

17) 海運産業研究院, 「海運産業動向」, 1990. 9, 32面.

아 버린 것이다.

周知하는 바와 같이, 美國에서는 海運同盟의 競爭制限의인 성격 때문에 海運同盟이 계속적으로 의심을 받아 왔으나, 法的으로는 必要惡으로서 인정되어 온 것이다. 海運同盟에 관해서는, 여러 學者나 機關이 研究를 거듭해 왔는데, 安定된 運賃과 서비스를 확보하기 위하여서는 인정되어야 한다는 것이 그 結論이다. 그러나 獨自行動權은 運賃競爭을 加速化하여 海運同盟의 最大利點인 運賃과 서비스의 安定을 위협하게 되었다.

3. 優待運送契約의 影響과 問題點

新海運法에서는 船社 또는 海運同盟만이 貨主 또는 貨主團體와 優待運送契約을 체결할 수 있으며, 無船舶運送人은 자신의 顧客인 貨主들과 優待運送契約을 체결할 수 없다.¹⁸⁾

현재 모든 優待運送契約과 契約書의 主要內容이 FMC에 申告되고 있으므로, FMC는 契約關聯 諸般書類를 보관함과 동시에 新海運法の 優待運送契約의 關聯規定의 履行與否를 확인하기 위하여 契約書와 主要內容을 檢討한다. FMC가 檢討對象으로 하고 있는 規定은 한정된 것은 아니지만, 優待運送契約의 適用區間, 契約內容의 修正, 契約終了, 契約違反, 서비스 約束, 保證物量 등이 주로 檢討對象이 되고 있다.

(1) 優待運送契約의 影響

① 大型貨主의 交渉力의 強化

新海運法の 發效 후 大型貨主의 船社 또는 海運同盟과의 交渉力이 크게 강화되었다. 특히 北美 太平洋航路에서는 船舶의 供給過剩으로 貨主의 船舶利用이 용이해 졌을뿐만 아니라, 同法이 규정한 優待運送契約의 실시로 大型貨主는 자신의 貨物船積과 관련하여 海運同盟의 一般運賃이나 共通 서비스 대신에 特別 서비스를 제공받을 수가 있으며, 優待運送契約의 締結의 경우에도 대폭 割引된 運賃을 이용할 수

18) 同法 第3條 (21)項.

있어서 運賃交渉力이 현저히 강화되었다¹⁹⁾.

② 美國 輸入航路에서의 利用의 增加

美國關聯 主要航路의 海運同盟의 優待運送契約 利用貨物의 推移를 살펴보면, 輸入航路 海運同盟이 輸出航路 海運同盟에 비하여 優待運送契約을 많이 이용하고 있는 것으로 나타났다.

이는 美國의 輸入航路에서는 충분한 物動量으로 海運同盟의 運賃引上이 용이하였으며, 貨主들은 契約期間 중에 運賃引上을 피하고 안정된 運賃과 서비스를 제공받기 위하여 海運同盟과 優待運送契約을 체결하였다. 반면에 美國의 輸出航路에서는 物量不足에 따른 船腹量의 過剩으로 運賃이 계속적으로 下落하였다. 따라서 輸出航路의 貨主들은 契約期間 중에 運賃變更이 불가능한 優待運送契約을 체결하지 않고 海運同盟船社들이 제시하는 매우 저렴한 獨自行動權運賃을 이용하게 되었다.²⁰⁾

(2) 優待運送契約의 問題點

① 類似한 條件을 갖춘 貨主의 不明確性

新海運法에서는 貨主들의 優待運送契約 利用率을 높이기 위하여 이미締結된 優待運送契約의 主要內容을 FMC에 申告한 후 30일 이내에 「類似한 條件을 갖춘 貨主(similarly situated shipper)」가 관련 海運同盟이나 非同盟船社와 同一한 運送契約을 체결하도록 규정하고 있다.²¹⁾

그러나 同法에는 「類似한 條件을 갖춘 貨主」에 대한 명확한 定義가 없다. 이는 일부의 貨主들의 優待運送契約의 締結에 커다란 障礙要因이 될 뿐만 아니라, 船社들 또한 누가 유사한 條件을 갖춘 貨主인지를 판단할 수 없어 契約締結을 할 수 없게 된다.

② 貨主의 免責條項 要求

船社들의 新造大型船의 大量投入으로 主要 定期船航路에는 船腹過

19) 金萬石, “美國 新海運法에 관한 一考察”, 韓國外國語大學校 貿易大學院 碩士學位論文, 1989, 37面.

20) 海運産業研究院, 前掲書, 25面.

21) 同法 第8條 (c)項.

剩 現狀을 초래하게 되었다. 이에 따라 航路內의 海運同盟 및 非同盟 船社들은 運賃水準을 고려하지 않고 多量의 優待運送契約 貨物誘致競爭으로 船舶利用率의 提高에만 몰두하게 되었다.

따라서 海運同盟 및 非同盟船社들은 優待運送契約을 締結할 때 貨主들의 要求로 最惠貨主條項(most-favored shipper clause)²²⁾, 크레이지 에디 條項 (Crazy Eddie clause)²³⁾, 偶發事故條項(contingency clause)²⁴⁾ 등과 같은 貨主免責條項을 契約書에 포함시켜 매우 불리한 처지에서 集貨活動을 하게 된다.

③ 貨主의 契約期間 및 最小物量保證의 惡用

新海運法에서는 優待運送契約을 締結할 때 貨主로 하여금 海運同盟 또는 非同盟船社로부터 契約期間 중에 安定된 運賃 및 서비스를 제공 받는 대신에 最小物量(minimum quantity)을 제공토록 규정하고 있다. 그러나 그동안 船腹量 過剩狀態에서 一部航路에서는 現行規定에 契約期間과 最小物量이 明示되지 않은 점을 이용하여, 많은 定期船社들이 貨主들의 要求에 따라 다만 運賃割引을 위하여 中小貨主와 小量貨物(예컨대 10 TEU)의 短期契約(예컨대 5日間)을 체결하는 事例가 많아 優待運送契約의 根本趣旨에 어긋나고 있다.²⁵⁾

④ 中·小貨主의 契約不履行 事例의 增加

新海運法은 優待運送契約의 誠實한 履行을 위하여 船社 또는 貨主의 契約違反時 罰則金條項(liquidated damage clause)을 契約書에 포

22) 最惠貨主條項(most-favored shipper clause)을 優待運送契約 實施期間中 船社가 關聯貨物의 테리프 一般運賃을 引下할 경우 契約運賃도 自動的으로 引下하도록 한 條項을 말한다.

23) 크레이지 에디 條項(Crazy Eddie clause)은 뉴욕의 常設 電子製品 割引賣場의 名稱을 딴 條項으로 優待運送契約의 實施期間 중에 契約貨主가 다른 船社 또는 海運同盟으로부터 發效 중인 契約內容보다 유리한 條件(運賃 또는 서비스)을 제시받을 경우 契約을 체결한 非同盟船社 또는 海運同盟은 相應하는 條件으로 契約內容을 再調整하거나 貨主에게 罰則金を 부과하지 않고 契約을 解止하도록 한 條項을 말한다.

24) 偶發事故條項(contingency clause)은 優待運送契約의 實施期間 중에 貨主측의 經營上의 문제, 輸出不振, 不況 등에 의한 契約不履行을 免除하도록 한 條項을 말한다.

25) 海運産業研究院, 前掲書, 29面.

합시키도록 규정하였다. 그동안 체결된 優待運送契約에는 貨主가 契約期間 중에 保證한 最小物量을 船積하지 못할 경우 不足分에 대해 運賃賠償을 規定한 것이 대부분이었다. 이와 같은 경우에 일정한 기준이 없어 그 동안 船社와 貨主 간에 많은 紛爭이 발생하였다. 특히 中·小 貨主를 대표한 貨主團體가 優待運送契約을 締結한 후 保證物量을 제공하지 못한 경우 貨主團體에 가입한 貨主가 運賃賠償責任을 회피한 事例가 많아 海運同盟이나 非同盟船社들은 貨主團體와의 優待運送契約 체결을 기피해왔다.²⁶⁾

IV. 結 論

美國 新海運法은 外航海運規制만을 분리시켜 全文 23個條로 구성되어 있는데, 獨占禁止法 適用免除의 明確化, 獨自行動權의 導入, 優待運送契約의 導入 등이 그 骨子이다.

그리고 美國 新海運法の 影響과 問題點에 대하여는 獨占禁止法 適用免除, 獨自行動權 및 優待運送契約으로 구분하여 다음과 같이 분석하였다.

첫째, 獨占禁止法의 適用免除의 影響은 超大型 海運同盟의 結成, 船社의 協定締結 增加, 複合運送의 活性化 등으로 나타난 반면, 그 問題點으로는 獨占禁止法 適用免除의 基準에 대해 여전히 論難의 여지가 있는 점이다.

둘째, 獨自行動權의 影響은 海運同盟 固有의 機能의 弱화, 定期船運賃의 下落 등으로 나타난 반면, 그 問題點으로는 獨自行動權의 濫用으로 同盟協定の 運賃安定機能을 빼앗아 버려 定期船運賃이 不安定하게 된 점이다.

셋째, 優待運送契約의 影響은 大型貨主의 交渉力의 強化, 美國 輸入

26) 上掲書, 29面.

航路에서의 利用의 增加 등으로 나타난 반면, 그 問題點으로는 「類似한 條件을 갖춘 貨主」의 不明確性, 貨主의 免責條項 要求, 貨主의 契約期間과 最小物量保證의 惡用, 中小貨主의 契約不履行 事例 增加 등에 따른 問題點을 들 수 있다.

한편 1984년 新海運法은 制定 당시 兩院의 異見으로 同法이 施行된 때로부터 5년이 경과한 후의 再檢討를 거쳐 改正·施行하도록 되어 있으나, 아직까지 實行에 옮기지 못하고 있다. 따라서 向後에 新海運法이 구체적으로 어떻게 改正될 것인지는 단언할 수 없지만, 그 改正方向을 나름대로 展望해 보면 다음과 같다.

첫째, 海運同盟은 航路의 安定을 위하여 계속 존속할 것이며, 同盟體制도 현재의 開放同盟體制를 유지할 것이다.

둘째, 獨自行動權은 그 實施의 濫發을 막고 定期船運賃의 安定을 기하기 위하여 「義務的」인 獨自行動權에서 「任意的」獨自行動權으로 전환하게 될 것이다.

셋째, 優待運送契約은 「類似한 條件을 갖춘 貨主」에 대한 명확한 定義規定을 新設하는 등 一部の 修正이 불가피할 것이다.

마지막으로 美國은 傳統的인 貨主國으로서 新海運法の 制定 당시에 定期船社에 대한 規制를 완화해 주는 대신에, I/A, SC, TVR 등과 같은 自國貨主에 絶對적으로 유리한 新運賃制를 도입하여 立法化하였다. 따라서 新海運法 改正의 경우에는 대폭적인 修正보다는 小幅修正에 그칠 것이 확실하다.

나아가서 우루과이 라운드 협정이 發效하여 運送서비스 市場이 開放될 경우 우리 나라도 美國의 同盟船社와 경쟁하기 위해서는 美國 新海運法과 같이 海運同盟의 運賃政策에 柔軟性을 부여할 필요가 있다고 생각된다.

參考文獻

- 金萬石, “美國 新海運法에 관한 一考察”, 서울: 韓國外國語大學校 貿易大學院 碩士學位論文, 1989.
- 코리아 쉬핑가제트, “Korea Shipping Gazette”, 1992. 9. 28~1993. 2. 15.
- 海運産業研究院, 『海運産業動向』, 1990. 9.
- 宮本清四郎, “美國新海運法の問題點”, 『海運經濟研究』, 第19號, 東京: 日本海運經濟學會, 1985.
- 日本海事産業研究所, 1984年美國海運法の解説, 東京: 成山堂, 1984.
- 川上博夫, “美國新海運法制定の意義”, 『海運經濟研究』, 第18號, 東京: 日本海運經濟學會, 1984.
- ACCOS, *Report of the Advisory Commission on Conferences in Ocean Shipping*, U.S. Government Printing Office, 1992.
- Buderi, Charles L.O., “Conflict and Compromise: The Shipping Act of 1984”, *International Tax and Business Lawyer*, Vol. 3, 1986.
- Department of Justice (U.S.A.), *The Department of Justice Analysis of the Impact of the Shipping Act of 1984*, 1990.
- Department of Transportation (U.S.A.), *Comments of Department of Transportation on the Effects of the Shipping Act of 1984*, 1989.
- Federal Maritime Commission (U.S.A.), *Section 18 Report on the Shipping Act of 1984*, 1989.
- Federal Trade Commission (U.S.A.), *An Analysis of the Maritime Industry and the Effects of the 1984 Shipping Act*, 1989.
- Friedmann, Peter A. & Devierno, John A., “The Shipping Act of

1984 : The Shift from Government Regulation to Shipper Regulation", *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 15, No. 3, July, 1984.

Grifman, Phyllis (ed.), *The Shipping Act of 1984: A Debate of the Issues*, Los Angeles: Sea Grant Publication, 1988.

Kusumoto, Sandra L. and Ellsworth, Robert A., *Findings on the Impact of the Shipping Act of 1984 Four Years After Enactment*, FMC, 1988.

U.S. Government Printing Office, *Code of Federal Regulations (Title 46-Shipping)*, 1992.

_____, *The Merchant Marine Act, etc. 99-A*, 1985.