

K/G Fund 조세혜택이 점차 축소되고 있으나 장기안정적으로 활발히 운영되고 있다. 선박인도 후 2년 이내에 Tonnage Tax를 적용 받을 것인지 결정하고 Tonnage Tax를 적용 받으면 10년간 독일국적을 유지해야 한다.

노르웨이의 K/S(Kommandit Selskap) Fund는 1920년부터 해운업 등 분야에서 이용하기 시작해 오다가 최근에는 부동산분야에서 많이 활용되고 있으며 K/S Fund는 고속상각율 17% 적용하며 Fund 존속기간은 단기(2년)로 투기적인 경영스타일이다. 노르웨이는 Tonnage Tax를 K/S와 연계하지 않고 NIS 등록선박에 적용하고 있다.

선박투자회사제도는 뮤추얼 펀드와 같으며 현재 선박전용 Fund가 없는 우리나라에서는 절실히 요구되고 있는 현실이다. 선박투자회사제도의 도입시 자본시장을 통한 선박건조자금의 안정적 공급으로 선박회사의 국제경쟁력에 제고해야 할 것이다. 이 선박투자회사제도는 모집한 자금을 선박에 투자하여 선박회사에 선박을 대여하므로 용선료 수입을 얻어 투자자에 배당하는 금융기법이다. 우리나라의 새로운 선박투자회사제도의 도입으로 갖추어야 할 몇가지 지원내용을 병행 실시해야 한다. 첫째, 선박에 대한 조세제도를 개편과 톤세제도를 도입하여 해운산업의 경쟁력 강화시켜야 한다. 둘째, 투자자들에 대한 안정적 투자제도라는 것을 인식시켜야 한다. 셋째, 안정적인 자금조달방안이 마련되어야 한다.

2. 東北아시아에서의 島嶼紛爭에 關한 研究

-獨島 領有權 紛爭을 中心으로-

해사법학과 조 규 운
지도교수 김 영 구

「UN해양법협약」은 1951년 짧지 않은 세월 동안의 난항 끝에 1982년 체결되었으나 그 효력을 발생하기 위한 요건이었던 60개국의 비준서가 UN 사무국에 도착한 1994년 11월 16일 이후에 발효(發效)하였고, 세계의 각국은 앞을 다투어 비준(批准)해온 오늘날에 있어 2002년 2월 현재 157개국이 서명하고 138개국이 비준한 《바다의 대헌장(大憲章)》으로서의 위상을 정립하였다.

「UN해양법협약」은 바다에서 국제법 주체들간의 분쟁을 해소하거나 이미 발생한 분쟁을 평화적으로 해결하기 위함을 큰 목적으로 하고 있다. 동북아시아에서는 이 협약이 그 목적을 달성하기 보다는 오히려 이른바 “역효과”를 발생시켰다고 할 수 있다. 「UN해양법협약」은 연안국의 배타적인 권리를 적극적으로 규정하고 있고, 육지영토와 마찬가지로 연안국들은 해양에 관하여도 관할권(管轄權)이 미치는 범위의 확대를 끊임없이 갈망하고 있기 때문이다. 특히 동북아시아에서는 바다를 사이에 두고 한국과 일본, 중국, 대만, 러시아 등이 그 이해관계를 놓고 대립중이다. 이들 국가는 모두가 해양의 중요성을 깊이 인식하고 있는 만큼 분쟁의 여지는 어렵지 않게 찾아볼 수 있다.

동북아시아에는 3가지의 도서 분쟁이 존재하고 있다. 쿠릴열도 남부의 작은 섬들에 대하여 러시아와 일본이 대립중이며, 대만 부근의 작은 섬에 대하여도 대립이 진행중이다. 전자는 러시아와 일본간의 일본이 칭하는 “북방영토”에 관한 분쟁이며, 후자는 중국 내지는 대만과 일본이 대립하는 일본명칭으로 “센카쿠 열도”에 관한 분쟁이다. 그리고 우리 나라와 골깊은 대립이 진

행중인 “독도” 문제이다. 이 3가지의 도서 분쟁에는 일본이 그 대립의 당사국이다. 일본은 인접국이 없는 태평양을 향한 방향을 제외하고는 모든 인접국과 각 방향에서 도서분쟁을 진행하고 있는 것이다.

모든 인접국과 도서분쟁을 벌이고 있는 일본은 독도에 대한 자국 영유를 꾸준히 주장해 오고 있다. 우리로서는 독도에 대하여 “독도는 당연히 우리땅이기 때문에 일본과의 분쟁은 존재하지 않는다.”고 주장하지만 분쟁을 걸어오는 쪽은 일본이다. 또한 일본은 주변의 다른 국가들과 도서 분쟁을 계속 진행하고 있다. 이러한 현실에서 우리는 일본의 다른 도서분쟁의 진행 경과를 주의 깊게 관찰할 필요가 있다.

본 논문은 동북아시아에서 진행중인 일본과 관련된 도서 분쟁을 고찰하면서 독도 문제와의 역학관계를 알아봄으로써 일본에 대한 대응방안을 다시금 고민하는 계기를 마련함을 그 목적으로 한다.

3. 海洋紛爭의 平知的 解決에 관한 研究

해사법학과 송 영 주
지도교수 김 영 구

序 論

분쟁(dispute)이란 어떤 사실이나 법 또는 정책에 관해 의견 불일치가 있고, 한 쪽의 요구나 주장이 다른 쪽에 의해 거부당하거나 혹은 상대방의 맞대응 요구(counter-claim)에 직면하는 때에 생긴다. 국제분쟁(international dispute)은 방금 정의한 분쟁들 중에서 정부 또는 서로 다른 나라에 속하는 기관이나 회사 혹은 개인들이 개입된 것이다.

본 논문에서 다루고자 하는 해양문제에 관련된 분쟁은 본래 국제법상 일반적인 분쟁해결제도와 별도로 다루어질 문제로는 생각되지 아니하였다. 그러므로 많은 해양분쟁 사건은 국제법상 일반적으로 알려진 평화적 분쟁해결 절차 즉, 주선, 중개, 조정 및 국제재판들을 통하여 그 해결이 시도되었다. 그러나 해양법 규범의 통일된 해석과 충돌 발생시 적절한 제3자적 사법기관에 의한 분쟁해결 수단이 가용토록 보장한다는 의미에서 해양법 관련 분쟁의 해결을 위한 별도의 사법적 절차를 마련하는 일이 필요하게 되었으며, 1982년의 해양법 협약이 1994년 11월에 마침내 발효되어, 매우 복잡한 해양관련 분쟁해결제도가 그 기능을 하기 시작했다.

본 논문은 해양분쟁이 발생할 경우 어떻게 하면 국가간의 무력적 충돌이나 국교단절과 같은 극단적인 결과를 야기시키지 않고, 평화적인 방법으로 원만히 해결할 수 있을 것인가를 논하는데 그 목적이 있다.

본 연구는 해양분쟁의 평화적 해결방법으로 전통 국제해양분쟁 해결방법을 크게 정치적 해결방법과 사법적 해결방법으로 나누어 연구·검토하고, 유엔 해양법협약 분쟁해결제도를 고찰하여 제시한다.

마지막으로 앞에서 검토한 결과를 요약·정리하고, 해양분쟁을 평화적으로 해결하기 위해 나아 가야 할 방향에 대해 제시하면서 결론을 맺었다.