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 平和的 解決에 관한 硏究

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 가야할 방향에 대해 제시하면서 결론을 맺었다.

195360

要約 및 結論

전통적인 국제해양분쟁을 평화적으로 해결하는 방법에는 정치적 해결에 의한 방법과 사법적 해결에 의한 방법으로 구분할 수 있다. 정치적 해결에 의한 방법에는 당사자들간의 직접교섭, 국제회의를 통한 교섭, 주선, 중개, 국제심사 및 국제조정 등이 있으며, 사법적 해결에 의한 방법에는 중재재판과 상설사법법원에 의한 재판 등으로 구분된다.

해양법협약에서 규정하고 있는 분쟁해결 제도는 해양이라는 중요한 영역의 활동 규제와 관련해서 생기는 문제점 및 이런 문제들을 현대 국제사회가 다루는 방법을 보여주고 있다. 해양법협약은 국제사법재판소, 상사중재 등을 포함한 전통적 분쟁해결수단을 모두 활용하여 다루며, 여기에 '국제해양법재판소'와 이에 속한 '해저분쟁특별부'라는 두 개의 새로운 기관, 조정위원회의 형태로 된 다양한 임시 기구들, 그리고 일반적 및 특수한 중재기관들이 추가되었다. 관할권은 서로 겹치거나 정교하게 만들어 기술적인 분쟁을 실질적으로 처리하고, 특정한 쟁점들에는 제3자에 의한 재검토를 완전히 배제시키며, 또 다른 종류의 문제들은 재판보다는 조정을 통해 해결하고 있다. 그리고 중재, 해저분쟁특별부, 혹은 기타 다른 방법에 의해 구속력 있는 결정을 확보하려는 장치가 상당히 광범위하게 마련되어 있다.

비록 1982년 유엔 해양법협약이 체결된지 약 11년이라는 긴 시간 끝에 발효되었지만, 당초에 목표한 바, "해양의 모든 문제를 전체적으로 고려한 해양 관습국제법의 法典化와 현대적 해양 이용 활동에 상응하는 새로운 전진적 입법"의 결정체로서 명실상부한 바다의 대헌장으로 기능하게 되었다. 그러나 협상을 통해 최종적으로 확정된 해양법협약의 분쟁해결제도는 매우 복잡할 뿐만 아니라 만족스럽지 못한 측면도 있다. 협약이 기반으로 삼은 원칙은 당사국들의 자유로운 선택에 의한 평화적 해결이며, 당사국들이 하나의 해결방법에 합의를 하지 못하거나 합의로 선택한 방법이 성공하지 못한 경우에는 구속력 있는 결정을 수반하는 강제절차에 대해 규정하고 있는 협약 제15장 제2절이 적용된다. 그리고 제3절 제297조와 제298조와 같은 규정을 둠으로써 분쟁의 강제적 해결에 관한 협약의 적용 범위를 제한하였다. 물론 제297조가 몇 가지 부류의 분쟁들에 제2절에 의한 절차의 적용을 배제한 것과 제298조가 또 다른 경우에 배제의 가능성을 열어 준 것과 같은 제한 및 예외를 인정하지 않는 한, 구속력 있는 해결절차를 해양법협약의 핵심적 부분으로 채택하지 못했을 것이다. 그러나 만약 국가들이 이러한 제한 및 예외 조항들이 주는 기회를 많이 활용한다면 강제적 해결의 원칙에 미치는 부정적 효과는 매우 클 것이다.

그러므로 제3절 적용의 제한과 예외에 관한 규정은 분쟁성질별로 이에 상응하는 자세한 해결방법이 협약에 명시되어야 한다. 그러한 한가지 방법으로 일정한 요건을 규정하고, 그 요건에 부합하는 경우에 '확대 관할권 원칙(forum prorogatum)'을 적용하는 방법이 있다. PCIJ 시절부터 확립 되어온 관행에 의하면, 선택조항을 통해서건 아니면 다른 어떤 방식을 통해서건 일단 ICJ의 관할권이 성립되면 당사국들은 재판진행 중에 비공식적으로도 동의를 표시하여 ICJ의 관할권을 확대할 수 있다. 1948년의 Corfu Channel 사건에서 PCIJ는 이 원칙을 일방적 제소에까지 확대 적용하였다. 다시 말해, 분쟁의 한 당사국이 일방적으로 재판을 청구하고, 상대국이 이를 수용한 경우에 ICJ는 일방적 제소에 근거하여 관할권의 성립을 허용했던 것이다. '확대 관할권' 원칙을 인정함으로써 국가들은 특별협정을 체결하지 않아도 되고, 이미 진행 중인 분쟁에 관해 재판소의 관할권을 인정하는 또 다른 대체적 수단을 갖게 된다. 국제사회의 실제 관행을 보면, 재판을 통해서 분쟁을 해결할 준비가 되어있는 국가는 특별협정을 체결하길 원하는데 반해, 재판을 피하려는 국가는 '동의'를 한 것으로 해석될 여지가 있는 행동을 하지 않으려고 주의를 기울인다. 그러므로 유엔해양법협약 제XV부 제3절 연안국의 권리나 재량권의 행사 및 해

dCollection

양경계획정, 군사활동 등에 관한 적용의 제한과 예외에 대하여 확대 관할권을 적용하여 해양분쟁의 강제적 해결 원칙에 한층 더 가까워질 수 있다.

4. 한국컨테이너터미널 마케팅전략 수립에 관한 연구

무역학과 하 형 탁
지도교수 김 재 봉

오늘날 선사들의 전략적 제휴를 통한 컨테이너터미널의 수요자의 영향력이 커졌으며, 선박 또한 대형화, 고속화되면서 기항하는 항만이 감소하는 추세에 있다. 특히 동북아시아 지역의 경우 그 물동량이 지속적으로 증가하고 있으며, 그에 따라 중국 및 일본 기타항만으 경우 항만의 시설을 확충하고 있으며, 하역장비를 설치하며, 컨테이너터미널을 찾는 선사에게 편리한 항만서비스를 제공하고자 노력하고 있다. 또한 향후 동북아 지역의 항만간에는 어느 항만이 중심항, 허브항이 되는가의 경쟁속에 있기 때문에 향후 지속적인 물동량을 유치하기 위해서는 부산컨테이너터미널의 경우 항만마케팅의 필요성이 강력히 대두되고 있다.

본 논문의 항만마케팅을 기존의 마케팅믹스이론인 4P's를 제품, 가격, 촉진과 인원에 변형시켜 현황을 살펴보았다.

제품의 경우는 현재 부산컨테이너 터미널은 체선현상은 전혀 없으나, 향후 지속증가하는 물동량을 유치하기 위해서는 시설이 부족하다. 특히 고객인 수요자에게 차별화된 서비스를 제공할 수 없는 현상에 처해 있기에 저가전략으로서 타 터미널에 대외비로 처리하며 하역요율을 하락시키는 인센티브제를 취하고 있다. 또한 항만물류시스템의 경우 항만하역 장비의 자동화가 외국항만에 비해 떨어지는 상황이고, 항만서비스의 효율성을 제공하는 물류정보망도 또한 통합이 되어있지 않아 항만운영의 효율성을 저해하고 있다. 내륙연계시스템의 경우 모든 터미널은 트레일러를 통한 내륙운성에 의존하여 물류비용을 증가시키며, 사회에도 교통혼잡, 환경오염등을 유발시키고 있다.

가격의 경우는 항만시설사용료와 하역요율인 항만요율로 제시할 수 있다. 항만시설사용료의 경우 해양수산부가 가격을 결정하여 고시하고 있으며, 하역료의 경우는 각 터미널에서 산정하여 해양수산부에 신고를 하게 되어있다. 항만시설사용료의 경우는 선박입항료, 접안료, 정박료, 화물입출항료, 화물장치료, 화물체화료로 구성되며, 이 항목상 요율체계에 문제점이 발생하고 있다. 즉 시설사용료와 개별시설사용료의 상호관계가 복잡하며, 선박입항료 및 화물입항료의 원가관계가 불투명하며, 항만별 동일요율제도를 채택하여 항만시설사용료의 탄력성이 결여되어 있으며, 현재의 시설사용료 수준을 판단할 수 있는 객관적인 근거가 없으며, 경직적인 요율결정체제는 각 터미널이 가지고 있는 조건을 적용시키기에 어려움이 있으며, 부두별 동일한 접안료를 부과하고 있다.

하역료의 경우 각 터미널이 산정하므로 터미널 운영자가 이용할 수 있는 마케팅수단이지만, 현재의 하역요율을 각 터미널간에 비교해 보면 큰 차이가 없다. 이는 현재 부산항 내의 터미널간은 과점시장의 형태를 취하고 있기 때문에, 타 터미널의 하역요율에 민감하게 반응을 보이기 때문에 하역요율은 큰 차이가 없다.

dCollection