

해사중재 활성화를 위한 전제조건에 관한 논의

A Proposal for the Invigoration of Maritime Arbitration

이 정 원*

Jung-Won Lee

〈 목 차 〉

I. 들어가며	IV. 결론
II. 해사중재제도에 관한 비교법적 고찰	참고문헌
III. 국내 해사중재 활성화를 위한 전제조건에 관한 논의	Abstract

주제어 : 해사중재, 해사중재원, 대체적 분쟁해결절차, 상사중재, 런던해사중재인협회, 뉴욕해사중재인협회, 일본해운집회소, 중국해사중재위원회, 대한상사중재원

* 부산대학교 법학전문대학원 부교수

I. 들어가며

사람과 사람 사이에 분쟁이 발생한 경우에, 이를 해결하는 전통적 수단으로는 국가공권력 작용에 의해 분쟁의 해결을 도모하는 소송(litigation)제도가 있다. 소송을 통해 분쟁을 해결하는 경우, 분쟁 당사자는 법률에 정한 바에 따라 절차를 충실히 이행하기만 하면 소기의 목적을 달성할 수 있다는 장점이 있다. 그러나 위와 같은 장점에도 불구하고 소송제도는 모든 종류의 분쟁을 하나의 정해진 절차에 따라 획일적으로 처리함으로써 분쟁해결절차에 있어 개별 분쟁의 특징을 적절히 반영하지 못할 수 있다는 점과 법률절차에 따른 엄격한 분쟁해결을 지향하다 보니 분쟁해결 결과가 구체적 타당성을 해칠 수 있다는 단점이 지적되고 있다. 특히 국제간 상사분쟁에 있어서는, 분쟁 당사자들은 타방 국가의 사법제도에 친숙하지 못함과 함께 언어적 장벽 및 판결의 집행과 관련된 문제 등의 제도 내·외적 장애로 인해 타방 분쟁당사자가 선택한 국가의 법에 의한 소송을 통한 분쟁해결에 상당한 부담과 거부감을 가지는 경우가 많다.¹⁾

위와 같은 소송을 통한 분쟁해결의 단점들을 극복하기 위해 분쟁 당사자들은 분쟁을 자치적으로 해결하기 위한 다양한 분쟁해결 방법들을 고안하였는데, 이를 통상 “대체적 분쟁해결절차(Alternative Dispute Resolution, 이하 ‘ADR’이라 함)”라고 한다. 이러한 ADR로는 ‘협상(negotiation) 및 화해(compromise)’·‘알선(intermediation, mediation)’·‘조정(conciliation)’·‘중재(arbitration)’ 등을 들고 있으나²⁾, 특히 상사적 분쟁에 대해서는 해당 분야에 대한 문외한인 법관에 의한 소송보다는 분쟁해결의 자주성과 합리성이라는 측면에서 중재에 의한 해결을 더 선호하는 경향이 있다.³⁾ 전통적으로 중재제도는 중세시대 상업과 해상무역의 발달을 기반으로 한 해상법과 해사법원의 발달과 그 궤를 같이 하였고, 20세기에 들어와서 각국은 제도의 정비를 통해 상설적인 중재기관을 설립하기에 이르렀다.⁴⁾

우리나라의 경우, 본격적인 중재제도의 활성화는 1966. 3. 16. 법률 제1767호로 중재법이 공포·시행됨으로써 시작되는데, 이후 대한상공회의소 산하에 상사중재위원회가 설립되고, 같은 해 10. 13. 상사중재규칙을 제정함으로써 중재에 관한 법률체계와 기구의 설치가 완료되었다. 그러나 대한상공회의소 산하에 있던 상사중재위

1) 목영준, 『상사중재법』, 박영사, 2011, 3-4면.

2) 위의 책, 4-5면.

3) 같은 취지, 장문철, 『현대중재법의 이해』, 세창출판사, 2000, 200, 218-219면.

4) Gary B. Born, International Commercial Arbitration, 3rd Ed., Wolters Kluwer Law & Business, Austin, 2009, pp. 11-19.

원회는 상사중재의 발전과 중재의 독립성 제고를 위해 해체되고, 1970. 3. 23. 사단법인 대한상사중재협회가 설립된 후, 1980. 8. 29. 그 명칭을 대한상사중재원으로 변경하였고, 중재법도 1999. 12. 31. 법률 제6083호로 전면개정되어 오늘에 이르고 있다.⁵⁾

이미 실시한 바와 같이 연혁적으로 상사중재제도는 각국 해상법 및 해사법원의 발달과 함께 하였으며, 현재도 해상분야에는 널리 사용되는 각종 표준계약서 양식들에 대부분 분쟁해결을 중재에 의하여 해결한다는 취지의 규정이 삽입되어 있는 등 타 분야에 비해 중재가 보다 중요한 분쟁해결 수단으로 작용하고 있다.⁶⁾ 그러나 국내의 경우, 해사분쟁을 포함한 거의 대부분의 상사분쟁이 대한상사중재원에 의해 처리되고 있는데, 건축 등 일반 상사분야에 비해 해사분쟁의 특수성과 전문성을 강조하는 일부 견해는 대한상사중재원의 해사분쟁 처리능력에 의문을 제기하면서 국내 해사분쟁처리의 효율성과 적절성을 제고하고 궁극적으로는 한국법 사용 및 한국 해사중재의 활성화를 도모하기 위해서는 대한상사중재원과 별개의 '해사중재원'을 설립하여야 한다고 주장하여 이에 대한 논의가 있었으며⁷⁾, 최근에는 우리 법조계 일각의 해사법원 설립 움직임⁸⁾과 더불어 국내 해사중재 활성화 방안에 관한 논의가 다시 이루어지고 있다.⁹⁾

이에 본고에서는 국내 해사중재원 설치를 포함한 해사중재 활성화를 위한 전제조건에 대한 논의를 해 보고자 하는데, 이를 위한 방법론으로서 우선적으로 해사중재 제도를 두고 있는 해외 사례에 대한 고찰을 통해 국내 해사중재 활성화를 위한 전제 조건에 대한 좌표를 구해 보고자 한다. 또한 해사중재활성화를 위한 각국 중재규칙 등의 고찰과 함께 우리 법제 하의 해사중재와 관련된 제반 제도적 문제점의 고찰 및 이를 통한 제도적 보완책도 모색해 보고자 한다.

5) 우리나라 상사중재제도 발전의 상세에 대해서는 사단법인 대한상사중재원, 『주식 중재법』, 보명사, 2006, 중재법 개정연혁 참조.

6) 최종현, 『해상법상론』, 박영사, 2009, 606면.

7) 정부는 2001. 6. 26.경 「해운산업중장기발전계획」의 일환으로 가칭 '한국해사중재원을 설립하는 계획을 세웠으며, 대한상사중재원도 2004. 6.경 해사중재 활성화에 대한 설명회를 개최하는 등 국내 해사중재 활성화 및 해사중재원 설립을 위한 논의가 있었다.

8) 부산지방변호사회는 2011. 1.경 특별법원으로서 해사법원을 부산에 설치하는 문제를 제기하였으며, 해운업계도 해사법원 설치문제를 다시 제기하고 있다("해사특별법원 설치하자" 해운산업신문, 2011. 3. 22.자 참조; 김인현, "2011년 '해상법 이슈' (5) 해상사건에서 우리 법과 우리 법정의 활성화 방안", 해양한국 2011년 6월호, 한국해사문제연구소)

9) 김인현, "로스쿨 체제하에서의 해상법 관련 변호사 양성", 해양한국 2011년 2월호, 한국해사문제연구소, 91면 이하.

II. 해상중재제도에 관한 비교법적 고찰

1. 중재 유형 일반론

중재는 보통 ① 분쟁의 상행위성 여부에 따라 상사중재(commercial arbitration)와 비상사중재로, ② 분쟁의 성격이나 당사자의 국적에 따라 국내중재와 국제중재로, 그리고 ③ 중재기관의 상시성 유무에 따라 임의중재(ad hoc arbitration)와 상설중재로 구분한다.¹⁰⁾ 그러나 본고의 논의 대상인 해상중재의 활성화 방안과 관련해서 의미가 있는 것은 임의중재와 상설중재의 구분이 될 것으로 사료되므로, 여기서는 임의중재와 상설중재에 관해 간단히 언급을 하고자 한다. 왜냐하면 해상중재는 그 개념상 상사중재의 대상이 되는 경우가 대부분이며 해상법의 국제성과 통일성이라는 특성상 국내중재와 국제중재를 특별히 구별할 필요가 없는 경우가 대부분인 반면, 후술하는 바와 같이 국내의 해상중재 활성화와 관련한 논의의 상당 부분은 상설중재로서의 중재기관의 활성화에 주안점을 두고 있기 때문이다.

임의중재란 통상 두 가지의 의미를 갖고 있는데, 하나는 분쟁이 발생한 후에 당사자가 분쟁해결을 위해 중재합의를 하는 경우 이루어지는 중재가 그것이고, 다른 하나는 현존 또는 장래의 분쟁에 관계없이 절차를 관리하거나 중재규칙을 제공하는 대한상사중재원과 같은 상설의 중재기관에 의하지 아니하고 이루어지는 중재를 말한다.¹¹⁾ 이에 반해 상설중재란 상설중재기관이 마련한 중재규칙에 따라 그 기관들의 관리 아래 중재가 이루어지는 중재를 말한다.¹²⁾ 분쟁 당사자들이 분쟁을 임의중재에 의하여 해결하기로 한 경우, 당사자들은 중재절차를 규율하기 위해 기존 상설중재기관의 중재규칙을 이용할 수도 있고 중재인이 독자적으로 해당 분쟁의 해결을 위한 별도의 중재규칙을 만들 수도 있으며¹³⁾, 상설중재에 의해 분쟁을 해결하는 경우 상설중재기관들은 중재인 선임과 이들의 중립성에 관한 이의결정 등 중재에 관해 일정한 관여를 행하지만, 분쟁의 본질적 사항인 본안에 대한 판단은 중재인이 행하게 된다.¹⁴⁾

10) 목영준, 앞의 책, 20-25면.

11) 위의 책, 24면.

12) 위의 책, 24-25면.

13) Gary B. Born, *op. cit.*, pp. 149-150.에 따르면, 임의중재의 경우, 중재인들은 절차를 규율하기 위해 당사자의 합의에 따라 기존 중재기관의 중재규칙을 이용할 수도 있고, 독자적으로 중재규칙을 만들 수도 있다. 같은 견해, 목영준, 앞의 책, 각주70) 참조.

14) 권동주, “미국 국제상사중재절차에서의 미국법원의 역할 -국제중재합의와 국제중재판정의 승인 및 집행가능성에 대한 미국연방법원 판례의 경향을 중심으로-”, 『외국사법연수논집』, 제29권

한편 현행 중재법 제22조 제1항은, 중재절차는 당사자 간에 다른 합의가 없는 한 피신청인이 중재요청서를 수령한 날부터 개시된다고 규정하여, 주로 상설중재를 전제로 중재기관에 중재신청 또는 중재부탁이 있었던 날로부터 중재가 개시되는 것으로 보았던 구 중재법과 달리 규정하고 있는데, 이는 우리 중재법상 상설중재 뿐 아니라 임의중재도 허용된다는 점을 염두에 둔 것으로 볼 수 있다.¹⁵⁾ 대한상사중재원과 같은 기관중재에 의할 경우 일방 당사자가 중재기관에 중재신청서¹⁶⁾를 제출하면 그 이후에는 중재기관이 해당 기관의 중재규칙에 따라 절차를 진행하지만, 임의중재의 경우에는 위와 같은 규칙이 없으므로 일방 당사자는 우선 상대방 당사자에게 중재요청서를 보내 중재절차가 개시되도록 한 후, 다시 중재인 선정절차를 거쳐 중재인으로 선임된 자에게 중재신청서를 제출하는 절차를 밟게 되는데, 중재법 제22조 제1항이 규정하고 있는 중재요청서는 이러한 취지에서 그 의의가 있다고 볼 수 있다.¹⁷⁾

2. 영국의 해사중재제도

영국에는 1996년 중재법(Arbitration Act 1996)이 제정되어 있으며, 대표적인 중재기관으로는 런던국제중재법원(London Court of International Arbitration, LCIA)이 설립되어 있다.¹⁸⁾ 그러나 영국의 해사중재는 통상 런던해사중재인협회(London Maritime Arbitrators Association, 이하 LMAA라 함)에서 1996년 중재법과 위 협회가 제정한 중재규칙인 ‘London Maritime Arbitrators Association Terms(이하, LMAA 중재규칙이라 함)’에 따라 이루어진다.¹⁹⁾

LMAA에 의한 해사중재의 주요 특징은 다음과 같다.

첫째, 분쟁의 특성에 따라 다양한 해사중재절차가 제공된다는 점이다. 즉 LMAA 중재규칙은 사안에 따라 일반 해사분쟁에 적용되는 ‘LMAA 중재규칙’과 소액분쟁에 관한 ‘The LMAA Small Claims Procedure(이하, 소액분쟁중재절차라 함)’²⁰⁾, 조정에

(2009), 60-61면.

15) 장문철, 앞의 책, 43면; 대한상사중재원, 앞의 책, 97-98면.

16) 중재법 제24조 제1항.

17) 대한상사중재원, 위의 책, 98면.

18) 런던국제중재법원은 1892년 설립되었으며, 그 홈페이지는 www.lcia-arbitration.com이다.

19) 그러나 Lloyd's협회의 해난구조계약(Salvage agreement)과 관련한 분쟁에 대해서는 동 계약서 I항에 따라 Lloyd's Standard Salvage and Arbitration Clauses (“the LSSA Clauses”) and Lloyd's Procedural Rules에 의해 런던에서 중재로 해결하게 되므로 LMAA에 의한 해사중재의 예외가 된다.

20) 현재는 The LMAA Small Claims Procedure 2012가 제정되어 있다.

관한 ‘The LMAA Mediation Terms’ 및 간이절차에 적용되는 ‘LMAA FALCA Rules (이하, 간이중재절차라고 함)’²¹⁾가 별도로 제정되어 있고 분쟁 당사자는 자신들의 분쟁에 적합한 절차를 이용할 수 있는 장점이 있다. 특히 소액분쟁중재절차는 일정한 소액분쟁²²⁾에 대해 보다 신속하고 저렴한 구제방안을 제공하기 위해 고안된 것으로, 분쟁 당사자들이 위 절차에 따라 분쟁을 해결하기로 합의한 경우에 적용된다.²³⁾ 소액분쟁중재절차 주요 특징은 다음과 같다.²⁴⁾

- ① 단독 중재인에 의한 중재판정;
- ② 중재인 보수의 확정(보수의 선불조건);
- ③ 절차의 신속을 보장하기 위해 엄격한 일정관리에 따른 서류 및 증거조사 실시;
- ④ 특별한 사정이 없는 한 구두변론의 불채택;
- ⑤ 불필요한 증거자료 개시(disclosure)의 제한;
- ⑥ 구상가능 중재비용의 한정(2,000 파운드);
- ⑦ 불복신청의 금지.

한편 간이중재절차는 미화 250,000달러를 초과하지 않는 분쟁을 신속하고 저렴하게 해결하기 위해 고안된 것으로서, 분쟁을 간이중재절차에 따라 해결하기로 당사자들이 합의한 경우에 적용된다. 간이중재절차는 위의 소액분쟁중재절차와 상당히 유사한데,

- ① 단독 중재인에 의해 중재절차가 진행되고;
- ② 엄격한 중재일정에 따라 중재가 진행되며;
- ③ 중재인이 특별히 필요하다고 인정하지 않는 한 구두변론은 실시하지 않으며;
- ④ 불복신청이 허용되지 않는다는 점이다.

둘째, LMAA는 그 조직과 구성이 상당히 간단하다는 특징이 있다. 대부분의 상설 중재기관과 달리 LMAA는 행정적 보조조직을 갖추고 있지 않으며, 소수의 인원으로 행정업무를 처리하면서 실제 중재는 LMAA 외부에서 전문회사 중재인들에 의해 임의중재(Ad hoc Arbitration)로 이루어지고 있다.²⁵⁾

21) FALCA는 ‘Fast and low cost arbitration’의 약자이다.

22) 현재는 주된 청구 또는 반대 청구(counterclaim) 모두 미화 50,000달러를 넘지 않는 분쟁에 대해 소액분쟁중재절차를 이용하도록 권유하고 있으나, 논쟁의 소지가 크지 않은 경우 위 금액을 초과하는 분쟁도 소액분쟁중재절차에 의해 해결되기도 한다. <http://www.lmaa.org.uk/faq.aspx?pkFaqCatID=25b62ff5-2030-4971-9d99-1db5d412efc0> 참조

23) 통상적으로 표준용선계약서식 중 소액분쟁중재절차에 따라 장래 분쟁을 해결한다는 조항이 포함되어 있는 경우가 많다.

24) Clare Ambrose · Karen Maxwell, “London Maritime Arbitration”, Second Ed., Informa Professional UK, 2002, London, p. 7.

25) 장문철, 앞의 책, 329면; 박태원, “영국 해사중재제도의 운영실태와 시사점”, 월간 해양수산 통

셋째, LMAA 중재인에는 크게 두 종류의 중재인이 있는데, 약40명 안팎의 전속 중재인(full member)²⁶⁾과 이를 보조하는 800명 내외의 보조 중재인(supporting member)이 그것이다. 전속 중재인들의 약 절반 가량은 변호사 등 법조 경력자이며, 나머지는 해사기술직이나 해운업 종사 경력자들이다.²⁷⁾ 한편 보조 중재인들의 경우는 실질적으로 중재인으로 활동하지는 않지만 대부분 법조계·선주책임상호보험조합(P&I Club)의 임직원 등으로 구성되어 있다.

3. 미국의 해사중재제도

미국 해사중재는 일반적으로 미연방중재법(The Federal Arbitration Act)²⁸⁾의 적용을 받는데, 연방중재법 제2조는 “해상거래 또는 계약(maritime transaction or contract)에서 발생하는 분쟁을 중재에 의하여 해결하고자 하는 서면합의는 유효하고, 취소불가능하며 집행이 가능한 것이어야 한다”라고 규정하고 있다. 여기서 해상거래(maritime transaction)란 용선계약, 해상운송인의 선하증권, 부두하역계약, 선용품 공급계약 또는 선박의 수리 등과 관련되는 계약 및 선박충돌, 또는 연방법원의 해사관할권의 대상이 되는 외국과의 상사적 거래를 포함한다.²⁹⁾ 그러나 연방중재법은 중재절차에 관하여 몇 가지 기본적인 중요한 사항에 대해서만 규정을 두고 있을 뿐 세부사항에 관해서는 당사자 간 합의에 맡기고 있으므로, 중재인 선임도 원칙적으로 분쟁 당사자에게 일임되어 있다.³⁰⁾ 따라서 분쟁 당사자들은 중재합의시 중재절차를 규율할 특정 중재규칙을 적시할 필요가 있는데, 통상 미국중재협회(American Arbitration Association, AAA), 해사중재인협회(The Society of Maritime Arbitration, SMA) 또는 국제연합국제거래법위원회(The United Nations Commission on International Trade Law, UNCITRAL) 등과 같은 상설중재기관이 제정한 중재규칙을 사용하고 있다.³¹⁾

미국의 해사중재기관으로는 대표적으로 미국중재협회가 있으나, 위 협회는 해사

권 제237호(2004. 6.), 한국해양수산개발원, 45면

26) 현재 LMAA에 소속된 전속 중재인은 38명이다. <http://www.lmaa.org.uk/membership-browse.aspx?mtype=1> 참조

27) Clare Ambrose · Karen Maxwell, *op. cit.*, pp. 2-3.

28) 9 U.S.C. Section 1-14, 201-208.

29) 9 U.S.C. Section 1.

30) 9 U.S.C. Section 5.

31) Thomas J. Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law*, 3rd Ed., West Group, St. Paul, MN., 2001, p. 1046.

중재 뿐 아니라 상사·건설·특허·부동산거래 등 해상중재 외 다양한 분쟁을 처리하고 있다. 한편 해상중재인협회는 1963년 해상중재의 건전성 제고 등을 목적으로 뉴욕에 설립된 비영리 법인으로서 해상전문중재인들의 결합체인데, 이 협회는 개별 중재절차에 관여하지는 않는다. 다만 해상중재인협회는 앞서 언급한 바와 같이 동 협회가 제정한 중재규칙에 근거하여 중재절차를 진행하도록 표준중재조항 등을 제공하고 있을 뿐이다.³²⁾ 미국 해상중재인협회는 ‘해상중재규칙(Maritime Arbitration Rules)’과 함께 ‘간이중재규칙(Rules For Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc)’을 제정하여 일정한 해상분쟁에 대해서는 신속하고 저렴한 중재제도를 마련하고 있다. 해상중재인협회에 의한 중재의 주요 특징은 다음과 같다.

첫째, 간이중재규칙을 제정하여 간략한 중재절차를 마련하고 있는데, 이에 따르면

- ① 단독 중재인에 의한 중재절차의 진행;
- ② 절차의 신속성을 보장하기 위한 엄격한 중재일정의 확립;
- ③ 서면에 의한 중재;
- ④ 필요한 경우 외에는 증거개시절차의 불인정;
- ⑤ 중재인 비용의 사전 확정(미화 3,500 이하) 등이 그것이다.³³⁾

둘째, 해상중재인협회는 전문중재인들의 결합체로서, 그 자체 중재절차에 행정적으로 관여하지 않는다. 대부분의 해상중재는 상설중재기관이 아닌 임의중재(Ad hoc Arbitration)에 의해 처리되므로 중재와 관련된 행정비용 등이 거의 발생하지 않는다.

셋째, 해상중재인협회의 중재인들은 해상분야의 다양한 경력을 소지한 자들로 구성되어 있는데, 법조계 및 해당 분야에서 10년 이상 종사한 경력이 있는 자(commercial men)에서 충원되고 있다.

4. 일본의 해상중재제도

일본의 해상중재는 비영리 민영 사단법인인 일본해운집회소(The Japanese Shipping Exchange) 내 해상중재위원회(Tokyo Maritime Arbitration Commission)에서 처리되고 있다.³⁴⁾ 일본해운집회소는 해상중재 뿐만 아니라 해상분쟁에 대한

32) 미국 해상중재인협회에 대한 상세는 <http://www.smany.org/sma/about2.html> 참조.

33) 미 해상중재인협회 간이중재규칙(Society of Maritime Arbitrators, Inc. Document No. 2) 참조.

34) 일본해운집회소에 대한 상세는 <http://www.jseinc.org/index.html> 참조. 일본해운집회소의 해상중재는 1912년 고베해운조합이 해상중재를 개시한 것을 시초로 하는데, 1921년 일본해운집회소

조정·각종 해사관련 계약서식의 제정·선박매매 및 건조 관련 업무·선박금융 등 다양한 업무를 수행하고 있으며, 총회·이사회·사무국 등의 조직을 갖추고 이사회 산하에 해사중재위원회 등을 두고 있다. 한편 해사중재와 관련된 법규에는 우선적으로 2003년경 제정된 중재법³⁵⁾과, 일본해운집회소가 제정한 중재규칙이 있다. 위 중재규칙에는 보통중재규칙 및 간이중재규칙과 소액중재규칙이 있는데, 계쟁금액이 2,000만엔을 초과하는 사안은 보통중재규칙, 계쟁금액이 2,000만엔 이하인 경우는 간이중재규칙, 계쟁금액이 500만엔 이하인 사안은 소액중재규칙이 각 적용된다.

일본 해사중재의 주요 특징으로는,

첫째, 각 계쟁 사안별로 사안에 적용되는 중재규칙을 달리 규정하고 있는데, 이는 각 사안의 중요도와 특성에 따라 신속하고 저렴한 중재절차를 진행할 수 있는 장점이 있다. 특히 계쟁금액이 500만엔을 초과하지 않는 소액중재의 경우 단독 중재인을 해사중재위원회가 직권으로 선임함으로써 중재절차를 신속히 진행할 수 있으며, 구두심리는 중재인이 특히 필요하다고 인정하는 경우 1회에 한하여 진행할 수 있도록 규정하고 있다. 또한 당사자의 합의가 있는 경우 중재판정부는 중재판정의 이유 기재를 생략할 수 있다.³⁶⁾

둘째, 각 중재규칙에 따른 경우, 중재절차는 중재규칙이 정한 일정에 따라 진행되는데, 평균적으로 보통중재의 경우 국내사건의 경우 9개월, 국제사건의 경우 13개월, 간이중재의 경우 3 내지 5개월, 그리고 소액중재의 경우는 5 내지 10주 정도의 심리기간이 소요된다.

셋째, 중재인의 구성을 살펴 보면 2010년 말 현재 151명의 해사중재인이 있는데, 해운업계·일반상사 및 리스업계·조선 및 철강업계·보험업계·선박대리점 또는 선박관리업·학계 및 법조계 인사들이 해사중재인으로 활동하고 있으며, 학계 및 법조계 인사는 58명으로서 대부분의 중재인들이 해사관련 산업계 종사자들로 구성되어 있음을 알 수 있다.³⁷⁾

가 설립된 후 1926년에는 해운집회소가 고베해운조합의 중재업무를 계수하게 된다. 이후 해사 전반에 걸쳐 다양한 경험을 가진 자들을 중재인으로 참여시킴으로써 일본해운집회소의 중재업무는 확대 발전하게 되어 1933년경 본부를 고베에서 동경으로 이전하였다(사단법인 일본해운집회소, 『중재핸드북』, 1면).

35) 일본은 2004년경 중재법 제정 이전에는 별도의 중재법을 갖추고 있지 않고 민사소송법에 중재 관련 조항을 두고 있었다. 현재 중재법은 부칙을 제외한 10장 55조의 체계를 갖추고 있다.

36) 보통중재규칙 제38조 제2항.

37) http://www.jseinc.org/search/meibo_result.php, 平成 22·23년도 해사중재위원회 중재인명부 참조.

5. 중국의 해상중재

중국의 중재기관으로는 중국국제경제무역중재위원회(China International Economic and Trade Arbitration Commission, CIETAC)³⁸⁾와 중국해사중재위원회(China Maritime Arbitration Commission, CMAC)³⁹⁾가 있는데, 중국은 해상분쟁을 대외무역 관련 분쟁과 달리 취급하여 오고 있는 관계로 중국에서의 해상분쟁은 항무감독·해사법원과 함께 해상중재위원회에 의해 처리되고 있다.⁴⁰⁾ 중국에서의 중재에는 우선적으로 중화인민공화국 중재법이 적용되며, CIETAC⁴¹⁾ 및 CMAC⁴²⁾도 각 자체 중재규칙을 갖추고 있다.

CMAC는 중재규칙 제2호에 따라 해상, 물류와 관련된 분쟁과 기타 계약적, 비계약적 청구에 관한 분쟁들을 처리하는데 그 상세는 다음과 같다.

- ① 용선계약, 복합운송계약, 선하증권·운송장 등 운송증권과 관련된 해상에서의 물건 또는 여객운송계약과 관련된 분쟁;
- ② 선박매매, 건조, 수리와 관련된 계약, 선박금융, 해난구조, 충돌, 예선계약과 관련된 각종 분쟁과 그 외 기타 운송용구의 매매, 임대 등과 관련된 각종 분쟁;
- ③ 해상보험, 공동해손 및 선주책임상호보험과 관련된 분쟁;
- ④ 선용품 및 연료의 공급, 선박보안, 선박대리점 또는 선원 노무공급과 관련된 분쟁;
- ⑤ 해저자원의 개발 및 이용, 해양환경 오염손해에 관한 분쟁;
- ⑥ 운송주선, 무선박화물운송계약, 육상·항공운송, 컨테이너 화물의 적입·반출과 관련된 분쟁, 창고계약 등 화물의 물류와 관련된 제반 분쟁;
- ⑦ 수산물 또는 수산업과 관련된 분쟁;
- ⑧ 기타 당사자가 중재에 의하여 해결하기로 합의한 분쟁 등이 그것이다.

38) 중국국제경제무역위원회에 대한 상세는 홈페이지 <http://www.cietac.org/index.cms> 참조.

39) 중국해사중재위원회는 1959년에 설립된 중국국제무역촉진위원회에 기원을 두고 있으며, 1988년 중국해사중재위원회로 개명하여 오늘에 이르고 있다. 중국해사중재위원회는 현재 북경에 본부, 상해 및 중경에 부분부(subcommission)를 두고 있으며, 중국 내 다섯 개 주요 도시에 연락소(liaison offices)를 두고 있다. 중국해사중재위원회에 대한 상세는 홈페이지 <http://www.cmac-sh.org/> 및 김추, “중국 해사임시중재제도 구축에 관한 연구”, 한국해법학회지 제34권 제2호(2012. 11.), 한국해법학회, 381-382면 참조.

40) 강성은, “우리 나라의 해상중재제도에 관한 소고”, 법률행정논총 제21집 제2호(2001. 12.), 전남대 법학연구소, 234-235면.

41) CIETAC는 보통중재규칙인 CIETAC Arbitration Rules 외에도 금융·전자상거래·건설업 관련 분쟁에 관한 별도의 중재규칙을 갖추고 있다.

42) CMAC의 최신 중재규칙은 2004. 10. 1.부터 시행되고 있으며, 4장 89조의 상세한 규정을 두고 있다.

한편 CMAC는 물류 관련 분쟁의 효율적 처리를 위해 ‘물류분쟁해결센터(The Logistics Dispute Resolution Center of the Arbitration Commission)’와 수산업 관련 분쟁을 전담하는 ‘수산분쟁해결센터(The Fishery Dispute Resolution Center of the Arbitration Commission)’를 각 두고 있으며, 수산업 관련 분쟁에는 특별히 ‘The Special Provisions On Fishery Disputes Cases of CMAC Arbitration Rules’이 적용된다.⁴³⁾

중재판정부는 통상 3인의 합의판정부를 구성하는데, 분쟁당사자가 합의하거나 공동으로 CMAC 의장에게 위임한 경우 단독중재인을 선임할 수 있고⁴⁴⁾, 중재판정부는 원칙적으로 중재판정부가 구성된 날로부터 6월 이내에 중재판정을 하여야 한다.⁴⁵⁾

중국해사중재에 있어 주목할 부분은 일정 금액 이하의 분쟁에 대해서는 절차의 신속과 저렴한 분쟁해결을 위해 ‘약식절차(The Summary Procedure)’를 규정하고 있는데, 원칙적으로 총 분쟁액이 1백만 인민폐를 초과하지 않는 분쟁과 분쟁액이 1백만 인민폐를 초과하는 사안에서 분쟁당사자들이 약식절차에 의하기로 합의한 경우에는 단독중재인에 의해 약식절차에 따라 분쟁을 처리할 수 있다.⁴⁶⁾ 약식절차에서도 중재인은 구두심리를 행할 수 있으나, 구두심리를 하는 경우에는 원칙적으로 1회만이 허용된다.⁴⁷⁾ 약식절차에 의한 경우, 중재판정은 원칙적으로 구두심리를 행한 경우는 구두심리를 한 날 이후 30일 이내에, 서면심리만에 의해 중재판정을 하는 경우는 중재판정부 구성이 완료된 날 이후 90일 이내에 하도록 함으로써⁴⁸⁾ 신속한 중재절차를 도모하고 있다.

현재 CMAC에는 192명의 해사중재인들이 있는데, 이 중 19명은 외국인이며, 8명은 홍콩과 마카오에서 활동하고 있는 자들로서 중재인들은 해상운송·보험업·물류업·금융업·법조계·학계 등 해사 관련 다양한 경력을 소지한 자들로 구성되어 있다.⁴⁹⁾

6. 소결

지금까지 해사중재가 활성화되어 있는 주요국의 현황을 살펴보았는데, 이들 국가

43) CMAC 중재규칙 제7조.

44) CMAC 중재규칙 제27조.

45) CMAC 중재규칙 제59조.

46) CMAC 중재규칙 제71조, 제72조.

47) CMAC 중재규칙 제74조 내지 제76조.

48) CMAC 중재규칙 제79조.

49) <http://www.cmac-sh.org/en/arbitrators.asp> 참조.

의 해상중재와 관련한 주요 공통 특징들은 다음과 같이 요약할 수 있다.

첫째, 해상중재가 활성화될 필요조건이라고 할 수 있는 저변이 확대되어 있다는 공통점이 있다. 특히 현장에서 해상중재를 진행하는 해상중재인과 관련해서는 법조계나 학계 뿐 아니라 해운산업과 직·간접적 관련이 분야의 다양한 전문가들이 해상중재인으로 활동함으로써, 중재 본연의 목적인 관련 분야 전문가(commercial men)들에 의한 자율적인 해결에 상대적으로 충실하다는 점이다.

둘째, 중재 본연의 특징인 신속하고 저렴한 분쟁해결⁵⁰⁾에 충실한 제도적 장치를 갖추고 있다는 점이다. 특히 앞서 살펴 본 주요국의 해상중재는 일정한 분쟁에 관해서는 신속하고 저렴한 분쟁해결을 위해 다양한 방안을 강구하고 있는데, 엄격한 중재일정의 관리·소액 또는 간이한 중재를 위한 별도의 규칙제정·중재행정의 간소화·원칙적인 서면심리 등을 들 수 있다.

셋째, 특히 영국과 미국의 경우 해상중재는 중재기관에 의한 상설중재 보다는 임의중재에 의해 해결되는 비율이 상당히 높다는 점이다. 이는 중재절차의 간소화와 중재비용의 절감으로 이어져 중재의 활성화에 큰 기여를 하고 있음을 알 수 있다.

Ⅲ. 국내 해상중재 활성화를 위한 전제조건에 관한 논의

1. 해상중재 활성화를 위한 저변의 확대

가. 국내 조선 및 해운산업의 발전 및 연관산업으로서의 해사서비스산업의 발전 촉진

이미 오래 전부터 국내에는 해상중재의 활성화를 위한 논의가 진행되어 오고 있으며, 이를 위한 다양한 방안들이 제시되고 있다.⁵¹⁾ 그러나 필자의 견해로는 국내 해상중재의 활성화를 위해 무엇보다도 시급하고 중요한 것은 해상중재 활성화를 위한 저변의 확대가 이루어져야 한다고 본다. 이를 위해서는 먼저 해운관련 산업이 발달하여야 할 것이다. 우리나라의 경우 주지하다시피 조선업은 세계 1-2위를 다투고 있으며, 해운업도 2010년말 기준으로 선적국가별 선복량 기준 세계 11위, 지배상선대 기준 세계 5위의 규모를 갖추고 있다는 측면에서는 상당히 고무적이다.⁵²⁾

50) 중재법 제1조.

51) 강성은, 앞의 논문, 239면 이하; 성재모·김성준, “우리 나라 해상중재의 현황과 개선 방안”, 해운물류: 이론과 실천 2003년 5월호, 한국해운물류학회, 14면 이하; 안영환, “우리 나라 해상중재 활성화 방안”, 해운물류: 이론과 실천 2003년 5월호, 한국해운물류학회, 26면 이하.

그러나 위와 같은 하드웨어적 측면에서의 발달에 비해 선박보험·선박금융 및 선박관리업 등 주변 산업의 발달은 아직도 미진한 상태에 있으며, 특히 해사중재와 밀접한 관련이 있는 해상법 및 관련 법률·해상보험 등 서비스산업의 영미 종속현상은 우려할 만한 수준에 이른 것 같다.⁵³⁾ 일부 견해는 위와 같은 해사중재의 영미 편중을 탈피하기 위한 방안으로 국내 해사표준계약서의 제정 및 활용·국내 업체 간 해사 관련거래에 국내법 및 국내 중재조항의 삽입·해사법원 및 해사중재원의 설립 등을 거론하고 있는데⁵⁴⁾, 필자의 경험으로는 위와 같은 방안들도 국내 해사중재 활성화에 일정 부분 기여를 할 수 있겠지만 더 시급한 문제는 해사관련 분쟁을 국내에서 해결하는데 대한 국내 실무계 일부의 우려를 잠식시키는 것이 더욱 시급한 것으로 보인다. 특히 국내 실무계는 국내 법원이나 대한상사중재원의 해사관련 분쟁 해결능력에 대해 불만과 함께 의구심을 갖고 있는 것으로 보이며, 이러한 현상은 이미 언급한 바와 같이 대한상사중재원과 별개의 해사중재원 설립 움직임으로 나타나고 있다. 이와 같은 현상은 해사관련 분쟁의 국내 법원이나 중재에 의한 해결의 회피로 나타나고, 이는 다시 국내 해사관련 분쟁해결역량의 약화와 신뢰성 저하로 이어져 결국 영국·미국·싱가포르·홍콩 등 영미계 중재에 의한 분쟁해결로 이어지는 악순환이 계속되고 있다.

그러나 단순한 애국심에 호소하여 국내 해사관련 분쟁을 국내법에 의해 국내에서 처리해 달라는 요구는 너무도 순진한 방식이거나 그렇지 않으면 기업의 생리를 이해하지 못하는 것이라고 볼 수 밖에 없다. 기업의 입장에서는 고비용·저효율·불확실성으로 인식되는 국내 중재를 선택하기가 부담스러운 것이 사실이다. 특히 해사관련 거래는 단순 내국거래보다는 섭외적 거래가 압도적 다수를 차지한다는 점에서 국내 법률과 중재에 어두운 외국의 상대방을 설득하기는 어려움이 있을 것이다.

나. 국내 해사분쟁 처리능력의 제고 및 해사분쟁 전문인력의 확충

이러한 문제인식을 기반으로 할 때, 필자의 생각으로는 국내 해사중재를 활성화하기 위해서는 앞서 언급한 각종 활성화 방안과 함께 우선적으로 국내 해사관련 업

52) 한국선주협회, 『2011 해사통계집』, 46-47면.

53) 조사에 따르면 2007년부터 2010년까지 대한상사중재원의 중재건수 중 해상사건의 비율은 3 내지 8%에 그치고 있으며, 국내 해운선사들의 용선계약상 준거법은 거의 전부 영국법이며 분쟁 해결도 영국에서 중재에 의해 해결하는 것으로 규정되어 있다고 한다. 김인현, “한국 해사법정 및 한국 준거법 활용현황과 그 활성화 방안”, 한국해법학회지 제34권 제1호(2012. 4.), 한국해법학회 참조.

54) 강성은, 앞의 논문, 239면 이하; 성재모·김성준, 앞의 논문, 14면 이하; 안영환, 앞의 논문, 26면 이하; 김인현, “한국 해사법정 및 한국 준거법 활용현황과 그 활성화 방안”, 79면 이하.

무 종사자와 외국의 해사관련 종사자에 대해 한국법과 국내 해사분쟁 처리능력에 대한 신뢰의 제고가 무엇보다 우선적으로 이루어져야 한다고 본다. 이를 위해서는 비록 아직은 적은 숫자지만 국내에서 처리되는 해사분쟁의 처리가 세계적 수준에 근접할 수 있도록 관련업계 종사자의 전문성이 제고되어야 할 것이고, 특히 법조계의 경우 적정 수의 해상전문 법조인력의 공급이 이루어져야 할 것이다. 국내의 경우 해운이나 조선업의 규모에 비해 전문성을 갖춘 해상전문 법조인력의 수가 턱없이 부족한데, 이는 장기적으로 국내 해상법 관련 법률시장의 황폐로 이어질 수 있다는 점에서 우려할 만한 것이다. 다행스러운 점은 법학전문대학원의 설치로 법조인력의 공급이 현저히 증가될 것으로 기대되며, 법학전문대학원 학생들 중에는 해상이나 국제거래에 관심을 가진 학생들이 상당 수 있다는 점이다. 그러나 해상법 과목이 엄연히 상법의 일부임에도 불구하고 해상법은 여전히 사법시험 출제빈도가 현저히 낮을 뿐 아니라 앞으로 실시될 변호사시험에의 출제여부도 불투명하며, 이로 인해 각종 시험에서의 출제가능성이 낮은 해상법의 대학 또는 대학원에서의 강의는 피상적으로 이루어지고 있다는 문제점이 있다. 이러한 현상을 타파하지 않고서는 국내 해사분쟁 처리능력의 제고와 해상중재의 활성화는 요원한 것으로 보인다.

따라서 이러한 문제의식을 염두에 두고, 이하에서는 필자가 생각하는 국내 해상중재 활성화 방안에 대해 간략히 언급하도록 한다.

2. 신속절차의 확립

대한상사중재원의 중재규칙에 의하면, 분쟁 당사자 간 합의가 있거나 신청금액이 1억원 이하인 국내중재의 경우 신속절차에 따라 분쟁이 해결될 수 있다.⁵⁵⁾ 이 경우 당사자 간에 별도의 합의가 없는 경우 사무국은 중재인명부 중 1인의 중재인을 선정하고⁵⁶⁾, 심리는 원칙적으로 1회에 한하여 허용되며⁵⁷⁾, 중재판정은 원칙적으로 심리종결일로부터 10일 이내에 하여야 한다.⁵⁸⁾

그러나 해사관련 분쟁의 경우, 대부분의 분쟁이涉外적 성격을 띠고 있다는 점에서 대한상사중재원이 제정한 국제중재규칙⁵⁹⁾의 적용대상이 될 것인데 정작 국제중재규칙에는 위와 같은 신속절차에 관한 규정이 없다. 따라서 국제중재의 경우에는

55) 대한상사중재원 중재규칙 제56조.

56) 위 규칙 제57조.

57) 위 규칙 제58조 제2항.

58) 위 규칙 제59조.

59) 2007. 1. 25. 대법원 승인.

분쟁 당사자의 합의가 없는 한 신청금액이 소액인 경우에도 신속절차에 따라 분쟁을 해결하지 못함으로 인해 신속·저렴한 분쟁해결이라는 중재제도의 취지를 살리지 못할 우려가 있으며, 이는 해사중재가 활성화된 주요국에 비해 국내 해사중재를 기피하게 만드는 한 요인으로 작용할 수 있다.

3. 전문 중재인력의 확충

이미 살펴본 바와 같이 해사중재가 활성화된 주요국의 경우 다양한 분야의 경력과 학식을 갖춘 해사 전문인력이 해사중재인으로 활동하고 있다. 특히 법조계나 학계 뿐 아니라 말 그대로 관련 산업계의 전문가들이 중재인으로서 분쟁을 법리적 관점에서만 판단하는 것이 아니라 상거래의 관점에서 해결하고자 하는 점은 국내 해사중재의 활성화를 위해 눈여볼 대목이다. 국내의 경우 대한상사중재인에 등록된 중재인 중 법조계나 학계 출신 인사는 많지만 해사관련 산업계의 전문가들은 상대적으로 적은 것으로 파악되고 있으며, 이들 해사관련 산업계 전문가들도 실제 사건 해결능력을 보유하고 있다고 보이는 실무자보다는 명망가 위주로 선발되고 있다는 점이 지적되고 있다.⁶⁰⁾

한편 전문 중재인력의 확충과 관련해서 한 가지 언급을 요하는 부분은 중재언어의 문제인데, 대한상사중재원이 제정한 국제중재규칙에 의하면 당사자 간에 합의가 없으면 중재판정부가 중재언어를 결정하며⁶¹⁾, 통역 등 중재를 위한 비용은 당사자가 부담하도록 규정하고 있다.⁶²⁾ 국제중재의 경우 필연적으로 분쟁의 한쪽 당사자는 외국인일 가능성이 높으며, 비록 중재대리인이 선임되어 있는 경우에도 중재언어가 한국어일 경우 각종 절차에 대한 설명 등을 위해 번역이나 통역이 필수적일 수밖에 없는데, 이는 국내 해사중재의 불편함을 넘어 중재인에 대한 신뢰의 저하 및 비용 및 시간의 증가로 이어질 가능성이 높다는 측면에서 대한상사중재원의 중재인 선정에 있어 해당 중재인 후보의 언어적 능력을 고려하는 것이 국내 해사중재의 활성화를 위해서는 상당히 중요한 요소라고 보인다. 이를 위해서는 외국의 해사전문가들을 해사중재인으로 적극적으로 활용할 필요가 있다고 본다.

60) 같은 취지, 성재모·김성준, 앞의 논문, 14면. 대한상사중재원 자료에 따르면, 대한상사중재원에 등록된 중재인 1090명(순수 국제중재인 84명 포함) 중 법조계 461명, 실업계 252명, 학계 243명, 기타 134명으로서, 법조계와 학계 출신 중재인이 70% 이상의 다수를 차지하고 있는 구조임을 알 수 있다. http://www.kcab.or.kr/jsp/kcab_kor/arbitration/arbi_05_01_02.jsp?sNum=4&dNum=0&pageNum=1&subNum=5 최후방문, 2012. 11. 26.

61) 동 규칙 제24조.

62) 위 규칙 제41조.

4. 해사중재원 설립 논의에 대해

국내 해사중재 활성화를 논의함에 있어 거의 대부분의 논자들이 거론하는 문제점 중 하나가 해사분쟁의 해결과 관련한 기존 대한상사중재원의 비효율성과 전문성 결여를 거론하면서⁶³⁾, 그 대안 중 하나로 가칭 ‘해사중재원’의 설립을 제시하고 있다.⁶⁴⁾ 이러한 견해는 앞서 살펴 본 주요국의 해사중재제도에 영향을 받은 것으로 보이며, 해사중재원이라는 별도의 조직을 갖추면 해사중재의 효율성 및 전문성이 제고되어 국내 해사중재가 활성화될 것으로 기대하는 것 같다. 그러나 필자의 견해로는 단지 해사중재원이라는 별개의 조직을 갖춘다고 해서 국내 해사중재가 단기간에 활성화될 것이라고 기대하지는 않는다.⁶⁵⁾ 오히려 국제거래의 필수적 요소로서의 해상운송이나 항공운송을 염두에 두는 경우, 해사관련 분쟁과 일반상사 관련 분쟁이 명확히 구분되기 어려운 경우가 대부분이며, 일반 상사분쟁과 확연히 구분되는 순수 해사분쟁의 숫자가 어느 정도가 될 것인지 헤아리기 어렵다는 측면에서 본다면 대한상사중재원과 별개의 해사중재원을 설립하는 경우 屋上屋의 기관을 설치하여 행정비용의 증가로 이어질 가능성이 높아 보인다.

이미 언급한 바와 같이 문제는 별도의 해사중재원이 없다는 것이 아니라 중재인의 자질과 신속·저렴한 분쟁해결절차의 미비 등 해사중재활성화를 위한 전반적 여건의 미비에 있다고 보여진다. 해사중재가 활성화된 주요국의 경우에서 본 것처럼 이들 국가의 해사중재는 상설중재기관에 의한 중재보다는 임의중재에 의한 분쟁해결이 더 선호되고 있다. 그러나 기존 중재기관과 별개의 해사중재원 설립에 관한 논의는 해사분쟁을 상설중재기관에서 그 중재규칙에 따라 해결하는 것을 전제로 하고 있으나, 중재는 반드시 상설중재기관에서 그 중재규칙에 따라서 이루어질 필요가 없다는 점에서 임의중재의 활성화는 해사중재활성화의 한 방안이 될 수 있을 것이다. 대한상사중재원의 중재가 아닌 임의중재도 중재의 효력은 법률상 아무런 제한이 없다는 점에서 해사중재 활성화 방안으로서 임의중재의 활성화 방안은 유력한 대안이 될 수 있을 것이다.

이와 관련해서 언급을 요하는 부분은, 해사중재가 활성화된 주요국의 해사중재의 경우 비록 해사중재원이 설립되어 있다 해도 그 조직이 매우 단순하여 중재와 관련된 행정비용 등이 절감되는 구조로 되어 있다는 점이다.

63) 강성은, 앞의 논문, 219-227면.

64) 박태원, 앞의 자료, 45-46면; 김인현, “한국 해사법정 및 한국 준거법 활용현황과 그 활성화 방안”, 69면.

65) 같은 취지, 성재모 · 김성준, 앞의 논문, 16면.

5. 적극적 홍보의 필요성

일반론으로서 소송에 대비한 중재의 장점으로는 통상 신속성과 경제성을 들고 있는데⁶⁶⁾, 해사중재의 경우에는 용선계약서 등 계약문서에 중재에 의한 분쟁해결조항이 삽입되어 있는 관계로 분쟁의 중재에 의한 해결이 보편적으로 이용되고 있으나, 국내중재의 경우 일반 국민이나 법인들의 중재에 의한 분쟁해결에 대한 친숙도가 그리 높지 않은 것 같다. 이는 중재가 소송에 비해 저렴하고 신속한 권리구제 수단이라고 일반적으로 알려져 있는 것과 달리 경우에 따라서는 여러 가지 이유로 인해 신속성과 경제성을 충족시키지 못하는 경우가 있는 것⁶⁷⁾도 한 원인일 것이다. 그러나 해사중재의 경우를 살펴보면, 해사분쟁은 대부분의 경우涉外적 분쟁으로서 분쟁해결의 중립성 확보라는 관점에서 분쟁 당사자들은 소송보다는 통상 중재에 의한 해결을 선호한다. 그러나 분쟁의 외국인 당사자들은 자신들이 잘 알지 못하는 국가의 중재보다는 익히 잘 알려 있음으로 인해 상대적으로 분쟁결과의 예측가능성이 확보되어 있다고 볼 수 있는 영국을 포함한 주요국의 해사중재를 선호하게 된다. 따라서 국내 해사중재를 활성화하기 위해서는 먼저 위에서 언급한 해사중재 활성화를 위한 필요조건들을 충족해 가는 한편, 한국법과 한국 해사중재가 신뢰할 수 있다는 점에 대한 활발한 홍보가 필요하다. 이를 위해서는 다양한 중재판정의 소개 및 외국의 기업·변호사들이 우리나라를 중재지로 선택하는데 동의하게 하기 위한 중재법이나 중재규칙 등 법적·제도적 환경을 중재우호적이고 중립적으로 만들고 이를 적극적으로 홍보하는 작업을 게을리하지 않아야 할 것이다.⁶⁸⁾

IV. 결 론

해상법과 해운업은 그 국제성으로 인해 국제상사중재의 寶庫라고 할 수 있다. 선하증권·용선계약·선박금융계약 등 해운업과 관련된 다양한 계약 또는 비계약에서 발생하는 분쟁의 상당수가 중재에 의하여 해결되고 있다. 우리나라의 경우 해사중재의 대부분이 대한상사중재원의 중재에 의해 처리되고 있으나, 그 처리 건수는 우리나라 전체 해사관련 분쟁 발생 건수에 비해 미미한 수준인 것으로 파악된다.⁶⁹⁾

66) 목영준, 앞의 책, 10면.

67) 위의 책.

68) 같은 취지, 위의 책, 352면.

69) 김인현, “한국 해사법정 및 한국 준거법 활용현황과 그 활성화 방안”, 63면 이하 참조.

국내에서 발생하는 대부분의 해사관련 분쟁의 처리는 영국과 미국 등 외국의 중재에 의해 처리되는 것으로 파악되는데, 그 이유는 여러 가지가 있겠으나 우선적으로 국내 해사관련 업무 종사자들의 국내 해사중재에 대한 신뢰성의 부족이 큰 몫을 하고 있는 것으로 사료된다. 일례로, 국내 굴지의 해운회사가 국내 조선소에 발주한 선박건조계약과 관련해서 선박건조계약의 당사자는 국내 기업들임에도 불구하고 정작 계약서상 분쟁해결조항에는 영국에서 영국법과 관습에 의해 분쟁을 해결한다고 규정되어 있어, 국내에서 내국 당사자 간의 계약임에도 영국의 관례와 교재를 살펴 보아야 한다는 웃지 못할 일도 실제로 벌어지고 있다.

그러나 위와 같은 현상을 단순히 내국 법인 또는 관련 업종 종사자의 애국심 부족으로 치부하기에는 석연치 않은 점이 많다. 이미 언급한 바와 같이 영리를 목적으로 하는 기업의 입장에서 국내에서 한국법을 준거법으로 하여 분쟁을 해결하는 것이 자신에게 이득이 된다고 한다면 굳이 비용과 시간 면에서 이로울 것이 없는 외국의 중재절차를 이용할 이유가 없을 것이다. 이는 국내 해사중재 내지 상사중재에 대해 아직까지 내국 법인이나 관련 업종 종사자들의 중재판정 결과의 예측가능성과 신뢰도가 만족할 수준으로 제고되어 있지 않다는 점에 기인한다고 본다. 이러한 현상은 다시 국내에서 처리되는 사건 수의 저하로 이어지고, 더욱더 국내의 해사중재 처리역량은 저하되는 악순환으로 이어지고 있다.

이와 같은 악순환의 고리를 타파하기 위해서는 이미 여타 선행연구에서 제시된 바와 같은 국내 해사중재 활성화를 위한 다양한 방안들과 함께 시급히 해사중재 활성화를 위한 저변의 확대가 이루어져야 할 것이다. 이를 위해 우선적으로 국내 해사중재 전문가 양성을 위한 프로그램이 가동되어야 할 것인데, 현행과 같은 해상법교육의 파행적 현상과 사법시험 및 변호사시험에서의 해상법과목의 도외시 현상은 시급히 시정되어야 한다. 국내 우수한 해사전문인력의 양성없이 내국 법인과 관련 업계 종사자의 국내 해사중재에 대한 불신현상은 불식되기 어려울 것이고, 이를 개선하지 않고서는 국내 해사중재의 활성화는 요원한 것으로 보인다. 그러나 법학전문대학원 제도의 출범 후 많지는 않지만 일부 학생들이 해상법과 국제거래 및 국제상사중재에 관심을 가지고 있다는 점은 향후 국내 해사중재 내지 상사중재 활성화를 위한 귀중한 밑거름이 된다는 측면에서 고무적인 일이다.

한편 해사중재가 활성화된 국가들의 제도를 살펴보면, 중재의 장점으로 꼽히는 신속하고 저렴한 분쟁해결을 위해 다양한 제도들을 마련해 두고 있는데, 대표적인 것이 간이중재 내지 약식중재절차를 두고 있다는 점이다. 대한상사중재원의 중재규칙은 제8장에서 '신속절차'에 관하여 규정하고 있으나, 그 이용대상이 국내중재와 당

사자들이 신속절차에 의하기로 합의한 경우로 제한되어 있다는 점에서 통상 국제성을 특징으로 하는 해사중재의 활성화 방안으로는 한계가 있다. 따라서 국제중재에도 신속절차가 이용될 수 있도록 제도적 정비가 마련되어야 할 것이다.

해사중재 활성화를 위한 개별 해사중재인과 중재기관의 역량 증대 측면을 살펴보면, 먼저 대한상사중재원의 중재인 선정과정에서 개별 중재인의 능력과 경력 등을 면밀히 심사하여 중재인들의 분쟁해결능력이 분쟁 당사자들로부터 신뢰를 받을 수 있도록 하여야 할 것이다. 특히 상사중재의 주된 목적인 동종 업계 종사자에 의한 자율적 분쟁해결의 측면에서 고찰할 때, 실무능력과 문제해결능력을 겸비한 해사 관련 업종 종사자의 중재인 선임이 요망된다고 할 것이다. 특히 해사중재의 국제성을 감안할 때 영어구사능력을 겸비한 실무가의 중재인 선임은 외국 당사자의 국내 중재에 대한 신뢰도 제고와 함께 중재비용의 감소를 위해 필수적이라고 본다. 이러한 점에서 대한상사중재원의 중재인 구성은 지나치게 법조계와 학계 중심으로 되어 있는데, 해사중재가 활성화되어 있는 주요국의 사례와 비교했을 때 관련 업계 종사자의 적극적 충원이 필요하다 본다.

국내 해사중재의 활성화 방안으로 대한상사중재원과 별개의 해사중재원을 설립하려는 시도가 해운업계를 중심으로 지속적으로 이루어지고 있으나, 해사중재원 설립이 곧바로 해사중재 활성화를 담보하지는 않는다는 측면에서 별도의 해사중재조직을 구성하는 것보다는 기존 중재기구의 조직의 간소화를 통한 중재의 신속성·경제성을 확보하는 것이 바람직하며, 특히 상설중재기관에 의한 중재보다는 임의중재를 활성화함으로써 중재에 소요되는 행정비용 등 각종 비용을 절감함으로써 신속하고 저렴한 중재 활성화를 도모할 수 있을 것으로 본다.

마지막으로 해사중재 활성화를 위한 위와 같은 여러 가지 제안과 함께 국내 해사 전문기구 및 인력의 우수성과 전문성을 국내외에 널리 알려서 내국인과 외국인이 국내 해사중재에 대한 신뢰를 확보하는 것이 반드시 필요하다. 이를 위해서는 대한상사중재원과 각 중재인 그리고 정부 기관이 합심하여 국내 해사중재의 활성화를 위한 홍보와 지원을 아끼지 말아야 할 것이다.

참고문헌

- 목영준, 『상사중재법』, 박영사, 2011
- 사단법인 대한상사중재원, 『주식 중재법』, 보명사, 2006
- 사단법인 일본해운집회소, 『중재핸드북』
- 장문철, 『현대중재법의 이해』, 세창출판사, 2000
- 최종현, 『해상법상론』, 박영사, 2009
- 한국선주협회, 『2011 해사통계집』
- 강성은, “우리나라의 해사중재제도에 관한 소고”, 법률행정논총 제21집 제2호(2001. 12.), 전남대 법학연구소
- 권동주, “미국 국제상사중재절차에서의 미국법원의 역할 -국제중재합의와 국제중재 관정의 승인 및 집행가능성에 대한 미국연방법원 판례의 경향을 중심으로-”, 『외국사법연수논집』, 제29권(2009)
- 김광수, “남북상사중재제도 활성화를 위한 남북협력방안”, 중재연구 제21권 제1호(2011. 3.), 한국중재학회
- 김석철, “한국 중재의 영역확대 방안에 관한 연구”, 중재연구 제20권 제3호(2010. 12.), 한국중재학회
- 김인현, “로스쿨 체제하에서의 해상법 관련 변호사 양성”, 해양한국 2011년 2월호, 한국해사문제연구소
- 김인현, “2011년 ‘해상법 이슈’ (5) 해상사건에서 우리 법과 우리 법정의 활성화 방안”, 해양한국 2011년 6월호, 한국해사문제연구소
- 김인현, “한국 해상법정 및 한국 준거법 활용현황과 그 활성화 방안”, 한국해법학회지 제34권 제1호(2012. 4.), 한국해법학회
- 김추, “중국 해사임시중재제도 구축에 관한 연구”, 한국해법학회지 제34권 제2호(2012. 11.), 한국해법학회
- 박원형, “대한상사중재원 국제중재규칙의 개정 동향”, 중재연구 제22권 제2호(2012. 8.), 한국중재학회
- 박태원, “영국 해사중재제도의 운영실태와 시사점”, 월간 해양수산 통권 제237호(2004. 6.), 한국해양수산개발원
- 성재모 · 김성준, “우리 나라 해사중재의 현황과 개선 방안”, 해운물류: 이론과 실천 2003년 5월호, 한국해운물류학회
- 안영환, “우리 나라 해사중재 활성화 방안”, 해운물류: 이론과 실천 2003년 5월호,

한국해운물류학회

“해사특별법원 설치하자” 해운산업신문, 2011. 3. 22.자

Gary B. Born, International Commercial Arbitration, 3rd Ed., Wolters Kluwer Law & Business, Austin, 2009

Clare Ambrose · Karen Maxwell, “London Maritime Arbitration”, Second Ed., Informa Professional UK, London, 2002

Thomas J. Schoenbaum, Admiralty and Maritime Law, 3rd Ed., West Group, St. Paul, MN., 2001

www.lcia-arbitration.com

<http://www.lmaa.org.uk/faq.aspx?pkFaqCatID=25b62ff5-2030-4971-9d99-1db5d412efc0>

<http://www.smany.org/sma/about2.html>

<http://www.jseinc.org/index.html>

<http://www.cietac.org/index.cms>

<http://www.cmac-sh.org/>

<http://www.kcab.or.kr>

Abstract

A Proposal for the Invigoration of Maritime Arbitration

Jung-Won Lee

In Korea, although nearly all maritime arbitration cases are dealt with by the Korean Commercial Arbitration Board (KCAB), the total number of cases that are referred to the KCAB is relatively small compared with the total number of maritime cases that occur in Korea. There may be reasons why maritime arbitration is not utilized more in Korea. However, of the above reasons, the superseding one may be that there is still a lack of confidence in the credibility and foreseeability of maritime arbitration in Korea. To expand the use of maritime arbitration in Korea, it is essential that the base surrounding maritime arbitration be expanded. In addition, it is also necessary that specialists receive training in maritime law. In this context, it is strongly recommended that maritime and admiralty law be taught in law schools and be included as a regular subject on the Korean bar exam. Additionally, to promote maritime arbitration, a rule should be introduced allowing for shortened arbitration proceedings in Korea. Although Chapter 8 of the KCAB Arbitration Rules provide for "Expedited Procedure," this process alone is not because the rules for Expedited Procedure generally apply in arbitration cases where both parties have agreed in a separate agreement to follow the procedures provided or in any domestic arbitration valued at less than 100,000,000 Korean won. Therefore, the KCAB Arbitration Rules for Expedited Procedure must be reformed to encompass international arbitrations. Additionally, experts who are experienced in the maritime sector should be elected as arbitrators. Given the fact that a fair number of arbitration cases can be characterized as international, it is important that businesspersons who are very fluent in English be appointed as arbitrators in order to increase the reliability of maritime arbitration in Korea and save costs.

Meanwhile, because lawyers and scholars constitute a considerable portion of KCAB arbitrators, commercial persons from relevant industries should be enlisted as arbitrators. Even though there are arguments for the establishment of an independent maritime arbitration board in Korea, establishment of a separate maritime arbitration board will not directly guarantee the prosperity of maritime arbitration in Korea. Instead of instituting a new maritime arbitration board, it is better that a reorganized KCAB modify existing arbitration proceedings to make them faster and more economical if maritime arbitration is to prosper. In this regard, ad-hoc arbitration would be an option for speedy and thrifty maritime arbitration. Finally, to gain the confidence of domestic and foreign parties, we cannot ignore the importance of advertising the specialties and qualifications of the KCAB and its personnel among business entities.

Key Words : Maritime Arbitration, Maritime Arbitration board, ADR, Commercial Arbitration, London Maritime Arbitrators Association, LMAA, The Society of Maritime Arbitration, The Japanese Shipping Exchange, China Maritime Arbitration Commission, Korean Commercial Arbitration Board