

## 조선·해운산업의 효과적 분쟁해결을 위한 긴급중재인 제도 활용방안에 관한 연구

A Study on the Utilization of Emergency Arbitrator for Effective  
Dispute Resolution in Shipbuilding and Shipping Industries

김성룡\*\*

Sung-Ryong Kim

### 〈목 차〉

- I. 서 론
- II. 조선·해운업 분쟁 특성과 중재제도
- III. 긴급중재인제도 적용과 필요성
- IV. 긴급중재인제도 활용방안
- V. 결 론
- 참고문헌
- Abstract

**주제어** : 해운산업, 조선산업, 중재, 임시적 처분, 긴급중재인

\* 경북대학교 경상대학 경제통상학부 조교수, 주저자.

\*\* 본 논문은 2015년도 경북대학교 신입교수정착연구비에 의하여 연구되었음

## I. 서론

대한민국은 세계적인 무역 강국으로서 전 세계 수많은 국가와 교역을 하고 있다. 특히 정부가 자유무역협정(Free Trade Agreement, 이하 'FTA'라 한다)을 적극적으로 추진하고 기업들이 이를 활용하면서 신시장 개척은 물론 해외시장에서 보다 확고한 자리를 구축하게 되었다. 대한민국의 경제를 이끌어 온 주력산업인 반도체, 자동차, 조선 등이 이런 환경에서 지속적인 성장을 해왔다. 그러나 글로벌 금융위기 이후 전 세계 경제가 침체 국면에 들어서면서 우리 주력산업들 가운데 위기에 놓인 경우도 발생하기 시작하였다. 대표적으로 조선업을 들 수 있다. 특히 조선업의 핵심이라고 할 수 있는 선박 수주는 글로벌 금융위기 이후 급격히 감소하여 급기야 회사 존폐를 걱정해야 하는 상황까지 이르고 있다. 예를 들어 우리나라 전체 선박 수주건수는 금융위기 발생 전인 2007년 707척(국내선 3척, 수출선 704척)에서 2008년 467척(국내선 14척, 수출선 453척)으로 줄어들었고 2015년 248척(국내선 27척, 수출선 221척)으로 급격히 감소하였다.<sup>1)</sup> 이와 더불어 관련된 조선소 수 역시 계속해서 줄어들고 있다. 아직까지 중대형 조선소 수는 그대로 유지되는 상황이나 소형 조선소 수는 2007년 57개에서 2008년 49개, 2015년 38개까지 줄어든 상황이다.<sup>2)</sup> 이는 향후 중대형 조선소도 유동성 문제가 심각해질 경우 사라질 가능성이 있음을 시사한다.

이와 더불어 글로벌 경기침체는 해운업 전반에 걸쳐서도 불황의 늪에 빠져들게 만들었다. 2000년대 중반까지 글로벌 경기 호황에 힘입어 적극적으로 사업 영역을 확장해 나가던 국내 해운업계는 글로벌 금융위기 이후 급격히 줄어든 해상물동량으로 인해 기업 존폐를 걱정해야 하는 어려운 환경 가운데 놓이게 되었다. 이들 산업과 관련하여 대표적으로 조선업에서는 대우조선해양을, 해운업에서는 한진해운을 예로 들 수 있겠다.

우선 대우조선해양의 경우 조선업이 불황에 빠지면서 심각한 유동성 문제에 직면하였다. 노동집약적 산업에 해당하는 조선업은 회사 규모에 따라 급기야 수만 명의 직원 고용 문제와 연결된다. 특히 조선업은 1개 회사만의 문제가 아닌 관련 협력업체들까지 있어 지역경제에도 막대한 영향을 미칠 수 있다. 게다가 대형 선박건조는 투입되는 자본 역시 크기 때문에 금융기관들의 피해 역시 불가피할 것이다. 공급과잉인 구조에서 신규수주를 받아오지 못할 경우 조선업 기업들은 유동성 문제를 감당할 수 없을 것이다. 현재 대우조선해양이 기रो에 선 이유이기도 하다.

다음으로 해운업계 1위였던 한진해운이 법정관리에 들어간 점이다. 2000년대 호황이던

1) 한국조선해양플랜트협회, 「조선자료집」, 2016, p.27.

2) 상계서, p.9.

상황에서 비싼 해상운임에도 불구하고 장기 용선계약을 체결하는 등 미래에 대한 전망 실패와 무리한 투자가 결국 2008년 글로벌 금융위기 이후 엄청난 적자를 기록하게 만들었고 감당할 수 없는 부채 증가로 인해 2016년 법정관리에 들어갔다.

이와 같이 조선업과 해운업에서 상당한 문제점들이 노출되고 있기 때문에 경제발전의 주축역할을 담당해왔던 분야이자 핵심기업들의 위기는 우리에게 시사하는 바가 크다. 따라서 여러 전문가들과 다각도의 해결방안 논의는 물론 다양한 정부 정책과 지원이 필요한 시점이다. 또한 학계에서도 향후 더 크게 불어 닥칠 수 있는 기업 및 산업 위기에 대처하도록 다방면의 연구는 물론 관련된 분쟁발생 시 적합한 해결 방안을 제시할 필요가 있겠다.

이들 산업과 관련하여 분쟁 쟁점 및 해결방안에 관한 선행연구들을 살펴보면, 우선, 김인현(2014)의 연구<sup>3)</sup>는 선박과 관련하여 가압류 제도를 영미법계와 대륙법계로 구분하여 비교연구를 한 바 있다. 이와 동시에 국제협약에 따른 선박 가압류에 대해서도 함께 분석하여 국내에 시사하는 바를 제시하였다. 김상만(2012)의 연구<sup>4)</sup>는 선박을 수출하기 위한 계약 체결 시 주의해야 할 조항들과 분쟁 발생 시 대처하기 위한 방안을 제시하였다. 특히 중재제도 활용의 중요성과 기관중재에서 3인 판정부 구성의 필요성에 대해 언급하였다. 이한무(2011)의 연구<sup>5)</sup>는 선박 건조 중에 발생한 법률적 쟁점에 대해 제시하고 있다. 특히 건조 선박의 저당권 가능성과 효력 범위, 강제집행 방법 및 계약 시 문제점 등에 대해 분석하였다. 다음으로 유병욱(2014)의 연구<sup>6)</sup>는 한국과 일본의 해상분쟁을 해결하기 위한 중재제도 활용에 관한 것으로 두 국가의 해상중재제도를 비교하였다. 또한 두 국가의 해상중재제도가 가지고 있는 문제점과 이를 해결하기 위한 대안을 제시하였다. 이정원(2012)의 연구<sup>7)</sup>는 한국 내 해사법원 설립과 국내 해상중재가 활성화되기 위해 필요로 하는 전제조건에 대해 분석하였다. 이와 함께 여러 나라 중재기관들이 보유하고 있는 중재규칙 등을 분석하여 제도적 문제점 및 보안책에 대해서도 제시한 바 있다. 최영봉, 박원형(2008)<sup>8)</sup>은 해상중재에서 중재판정부의 임시적 처분에 대해 법리적 관점에서 검토한 바 있다. 우리 중재법 상 임시적 처분과 다른 나라 임시적 처분 방식에서 나타난 차이점을 비교하였고 법원과의 조력 문제에 대해 다루었다.

3) 김인현, “선박압류/가압류에 대한 비교법적 연구”, 『한국해법학회지』, 제36권 제2호, 한국해법학회, 2014, pp.71-117.

4) 김상만, “선박수출계약의 주요 조항 및 주요 분쟁사항에 대한 대처방안의 연구”, 『무역상무연구』, 제54권, 한국무역상무학회, 2012, pp.3-44.

5) 이한무, “건조중인 선박에 관한 몇 가지 법률쟁점의 검토”, 『한국해법학회지』, 제33권 제2호, 한국해법학회, 2011, pp.85-110.

6) 유병욱, “한·일 해상분쟁해결과 중재제도에 관한 고찰”, 『무역상무연구』, 제64권, 한국무역상무학회, 2014, pp.65-97.

7) 이정원, “해상중재 활성화를 위한 전제조건에 관한 논의”, 『중재연구』, 제22권 제3호, 한국중재학회, 2012, pp.141-163.

8) 최영봉, 박원형, “해상중재에 있어 임시적 처분에 관한 연구”, 『국제상학』, 제23권 제1호, 한국국제상학회, 2008, pp.125-144.

그러나 이들 연구들은 주로 특정 이슈에 대한 법적 쟁점이나 다른 나라 법제와의 차이점을 비교하는데 집중된 경향을 보이고 있어 리스크 관리 차원에서 보다 효과적인 분쟁 해결방안을 제시하는 연구는 부족한 것으로 판단된다. 따라서 본 연구는 이들 산업과 연관된 분쟁을 효과적으로 해결하기 위한 방안으로서 중재제도에 대해 살펴보고자 한다. 특히, 조선업과 해운업 분쟁의 특수성에 기인한 채권자 보호를 위해 임시적 처분과 효과성을 높이기 위한 긴급중재인제도의 필요성 및 활용방안에 대해 집중해 보고자 한다.

최근 중재 선진화를 위해 중재법 개정안 논의가 한창인 우리나라는 지난 5월 중재법 개정안이 국회를 통과하였다.<sup>9)</sup> 중재의 대상을 보다 확대하고 특허와 같은 지식재산권 분쟁 등에 대해서도 중재를 활용할 수 있도록 하는 것이 주요 골자로 알려져 있다. 이런 관점에서 특정 산업 내 기업 및 관련 계약당사자들을 보호하고 피해를 줄이기 위한 방법 중 하나로서 긴급중재인제도의 활용방안 제시는 대한민국 중재선진화에도 상당한 의미를 부여할 것으로 보인다.

## II. 조선·해운업 분쟁 특성과 중재제도

### 1. 조선·해운업에서의 분쟁

조선업의 핵심이라고 할 수 있는 선박은 화물이나 사람을 싣고 물에서 항해하는 구조물을 일컫는다. 일반적으로 배의 특징은 적재성, 부양성, 이동성으로 알려져 있다.<sup>10)</sup> 이는 선박의 정의를 생각해 보면 당연한 특징이라 볼 수 있다. 이집트, 로마, 그리스 등 고대 서양에서 패권을 가지고 있었던 국가들이 이동 및 운송수단으로서 배를 건조하였고 중세 시대에 이르러서는 바다를 개척하기 위한 범선을 개발하면서 동서양을 연결하는 바다길이 열리게 되었다. 바다를 통해 국가들은 무역을 하게 되었고 무역규모가 증가함에 따라 바다를 장악하기 위한 쟁탈전까지 일어났다. 그리고 지금까지도 선박은 전 세계 모든 교역에 있어서 가장 많이 그리고 가장 흔하게 사용되는 운송수단이 되고 있다. 따라서 배를 건조하는 조선업의 중요성은 기술발전과 글로벌 경제 환경이 변화됨에 따라 정도의 차이는 있겠으나 과거부터 현재까지 변함없이 유지되고 있다.

선박건조를 중심으로 살펴보면, 건조 작업에는 막대한 자금을 바탕으로 기술과 노하우를 갖춘 전문 인력들이 대거 투입되어야 한다. 또한 수많은 노동력을 필요로 하기 때문에 노동집약적 산업이라고도 말할 수 있겠다. 선박건조계약의 직접적 당사자는 조선사(건조

9) 파이낸셜뉴스(출처: <http://www.fnnews.com/news/201610051707054035>, 최종접속 : 2016. 10. 6.자).

10) 한국조선해양플랜트협회 홈페이지(출처: <http://www.koshipa.or.kr/>, 최종접속 : 2016. 10. 19.).

자)와 선주사(발주자)가 있다. 이와 더불어 선박건조에는 막대한 자금이 필요하기 때문에 금융기관이 포함되기도 한다.<sup>11)</sup> 따라서 분쟁당사자 역시 분쟁 사안에 따라 다자간에 복잡해질 수도 있다.

선박건조과정은 매우 복잡한 프로세스를 거쳐야 한다. 설계에서 가공, 조립, 도장, 탑재 등을 거쳐 시운전까지 완료된 상태가 되어야 하는데 과정이 복잡하기 때문에 분쟁 발생 소지 역시 높다고 볼 수 있다.<sup>12)</sup> 설계 오류로 인한 분쟁, 최초 설계와 실제 선박에 들어간 규격, 장비 등의 차이로 인한 물품적합성 불일치 문제, 계약기간 위반에 따른 문제, 조선사 파산 등으로 인한 계약불이행 문제 등 여러 가지 분쟁 발생 가능성이 열려 있다. 예를 들어, STX 조선해양에 선박 건조를 맡겼던 채권자들이 미국 내 가지고 있던 자산을 압류하려하자 STX 조선해양은 파산보호 신청을 통해 자산 압류를 막은 경우도 있었다.<sup>13)</sup> 그러나 선박건조계약의 경우 일반적인 무역계약에 비해 고도의 전문성이 요구된다. 또한 구조가 복잡하고 규모가 크며 기간 역시 장기간이 될 가능성이 높아 이에 대한 분쟁해결도 신속히 처리하는데 어려울 수 있다. 결국 분쟁이 장기간 지속될수록 그로 인한 손실 역시 계속 증가될 수밖에 없어 신속하게 분쟁을 처리할 방법이 필요하다. 그리고 분쟁당사자의 권리 보호를 위해 임시적 처분 역시 신속히 이루어질 필요가 있다.

그밖에 건조 중인 선박의 소유권 문제와 이에 대한 처분 권한이 국가마다 상이할 수 있다는 점은 분쟁을 보다 복잡하게 만들 수 있을 것이다. 이와 더불어 선박 건조에는 막대한 자금이 투입되기 때문에 금융권이 받을 수 있는 손실 역시 분쟁의 원인이 될 수 있다.

다음으로 해운업을 살펴보면, 해운은 우리나라 경제를 뒷받침하는 국가의 기간산업으로서 외화획득에 기여를 많이 해 왔다. 또한 연간 수입이 약 346억 달러에 이르는 등 국제수지 개선에도 크게 기여해 왔다.<sup>14)</sup> 특히 여러 다른 산업들과 연계되기 때문에 중요도가 높은 산업이며 여러 직종의 고용을 창출하기 때문에 이바지하는 바가 크다.

그러나 최근 해운업은 위기 가운데에 놓여 있다. 대표적으로 국내 1위이며 전세계 7위의 위엄을 자랑하던 한진해운이 올 해 법정관리에 들어간 것을 들 수 있다. 1970년대 처음으로 해운업에 진출했던 한진해운이 중심이 되어 대한민국 해운업계를 이끌어 왔으나 2008년 글로벌 금융위기 이후 유동성 문제를 극복하지 못하고 지금의 초라한 결과를 맞이하게 되었다.

현재 한진해운에 속해 있는 선박들 가운데 일부는 운항을 못하고 있다. 법정관리에 들어갔다는 소식을 접한 다른 국가의 항구 및 계약 당사자들이 대금 지불에 문제가 있을

11) 김인현, “선박건조 표준계약서(SAJ)에 대한 연구”, 『한국해법학회지』, 제34권 제2호, 한국해법학회, 2012, p.156.

12) 김상만, 전개논문, p.7.

13) Steel & Metal News(출처: <http://www.snmnews.com/news/articleView.html?idxno=365081>, 최종접속 2016년 10월 24일).

14) 한국선주협회(출처: <http://www.shipowners.or.kr/about/industry.php>, 최종접속 : 2016년 10월 20일).

것을 우려하여 선지급 요구를 하기 때문이다. 이로 인해 항구에 정박해 아무것도 못하고 멈춰 있는 선박들이 발생하였다. 또한 선박 안에 화물을 적재한 송화인과 납품해야 할 수화인은 이를 하역할 수 없어 2차 피해로 연결되기도 하였다. 특히 농산품과 같이 계절 및 시기에 민감한 화물일 경우 더욱 피해가 늘어날 수밖에 없었다.

한진해운 사태에서 알 수 있듯이 해운업 관련 분쟁 중 선박의 권리 주장 문제는 상당히 중요한 이슈가 될 수 있다. 앞에서 언급한 선박의 특징 중 하나인 이동성으로 인해 선박은 정박기간을 제외하면 바다 위를 항해하고 있을 가능성이 높아 채무자 재산에 대한 채권자의 권리 주장에 어려움이 따를 수 있다.<sup>15)</sup> 다시 말해, 배가 정박해 있는 경우라면 채권자가 권리 주장을 위해 압류 또는 가압류 가능성을 높일 수 있겠으나 바다를 항해 중인 경우 법원 선택 및 집행에 따른 문제 등 이런 주장을 하는데 한계가 있을 것이다. 또는 다른 국가 항구에 입항할 경우 정박한 배를 가압류하기 위해서는 해당 국가의 법원을 통해야 하는 불편한 점이 있다. 결국 해운업에 있어 채무자가 재산을 처분하거나 다른 이의 소유로 변경할 가능성을 사전에 막지 못할 경우 강제집행이 어렵기 때문에 당연히 임시적 처분을 통한 집행가능성을 열어 둘 필요가 있다. 그러나 해당 국가의 법원을 통할 경우 여러 가지 고려해야 할 법률사항이 있을 것이다. 예를 들어 대륙법계와 영미법계 사이 분명 차이점이 있을 것이고 국가마다 임시적 처분에 대한 다른 태도를 보일 수도 있다. 또한 계약당사자에 있어 용선된 선박일 경우 채무자와 선박소유자가 달라질 수 있어 이에 대한 적용 문제도 고민해야 할 수 있다.

## 2. 중재적합성

중재란 당사자 합의를 통해 제3자에게 판정을 맡기고 그 판정에 구속되기를 합의한 것이다.<sup>16)</sup> 일반적으로 알려져 있는 중재제도의 장점을 살펴보면, 절차의 비공개성, 중재인의 전문성, 절차 신속성, 비용의 경제성, 탄력성 등이 있다.<sup>17)</sup> 이들 특징들에 대해 보다 구체적으로 살펴보면, 중재제도의 특징 중 하나인 해당 분야 전문가를 중재인으로 선임하여 중재 판정을 맡을 수 있다는 점이다. 중재는 법원의 소송과 달리 중재인이라는 제3자를 당사자들이 선정하여 이들에 의해 선정된 중재인이 공정하고 공평하게 절차를 진행하고 중재판정을 내리게 된다.

이와 더불어 중재는 일반적으로 법원의 판결보다 신속하게 처리되는 것으로 알려져 있다. 대한민국의 대표적 중재기관인 대한상사중재원의 경우, 국내중재는 대략 5개월, 국제

15) 김인현(2014), 전계논문, p.73.

16) 목영준, 「상사중재법」, 박영사, 2011, p.5.

17) 김성룡·김인경, “중재제도를 활용한 시각정보디자인 보호에 관한 연구”, 「중재연구」, 제26권 제1호, 한국중재학회, 2016, pp.63-66.

중재는 대략 7개월 정도 소요되는 것으로 알려져 있다.<sup>18)</sup> 이는 소송이 평균 대법원까지 수년의 기간이 필요한 것과는 매우 대조적이다.

그리고 대부분의 국제중재기관들은 심리절차의 비공개성을 자신의 중재규칙 안에 조항으로 두고 있다. 예를 들어, 대한상사중재원 국제중재규칙 제30조 4항에 “심리는 당사자들이 달리 합의하거나 법에 달리 규정되어 있는 경우를 제외하고는 비공개로 한다.”고 규정하고 있다. 이와 같이 대부분의 중재기관들이 심리를 비공개로 하고 있는데 이는 기업의 기술이나 노하우 등이 다른 사람들에게 알려지는 것으로부터 보호하기 위함이다.<sup>19)</sup>

중재는 법원의 소송처럼 3심제가 아니기 때문에 소송과 비교해 본다면 비용이 저렴한 편이며, 중재관리에 필요로 하는 비용도 재판의 1심 소송비용과 비교해 봤을 때 저렴하다. 예를 들어 대한상사중재원과 대한민국 법원의 비용을 상호 비교해 본다면, 신청금액 1억 기준 시 중재관리비용이 1심 소송비용의 80% 수준, 1천만 원 기준 시에는 41% 정도 수준에서 중재를 진행할 수 있는 것으로 알려져 있다.<sup>20)</sup> 국가에 따라 이들 비용은 달라질 수 있겠으나 일반적으로 알려진 바에 따르면 중재가 소송비용보다는 저렴한 것으로 소개되고 있다.

끝으로 탄력성은 법원 일정에 따라 재판을 받는 것과 달리 중재는 중재판정부 선정부터 절차기한 등 당사자 합의를 통해 직접 분쟁당사자들이 결정할 수 있다는 점을 의미한다.<sup>21)</sup> 법원의 절차는 매우 엄격하게 진행되기 때문에 상황에 맞게 탄력적으로 변동될 가능성이 거의 없는 반면, 중재의 경우 당사자들 간 합의만 잘 이루어진다면 언제든지 중재 절차에 대한 내용을 변경할 수 있다.

이와 같은 중재제도의 일반적인 특징들은 조선업과 해운업에서도 긍정적인 영향을 미칠 것으로 판단된다. 우선 조선업의 경우 거대한 자본이 집중되어 조선사와 선주사 뿐만 아니라 금융기관 등 다수 당사자가 포함될 수 있다. 게다가 설계에서부터 여러 전문가들이 포함되어 수년간에 걸쳐 진행되기 때문에 조선업에서 발생한 분쟁, 특히 가장 핵심적 사업이라고 할 수 있는 선박건조와 관련된 분쟁은 전문가 판단이 반드시 수반되어야 할 것이다. 그런 면에서 고도의 전문성을 요구하는 조선업에서 전문 지식을 가진 중재인이 내리는 중재 판정은 법원 판사에 비해 보다 사안 분석을 구체적으로 잘 할 수 있을 것으로 판단된다.

또한 막대한 자본이 투자되는 선박건조의 경우 분쟁가액 자체가 매우 크기 때문에 단심제인 중재를 통해 신속하게 분쟁을 처리할 수 있다는 점은 조선업 자체의 특징을 고려

18) 대한상사중재원 홈페이지(출처 : [http://www.kcab.or.kr/jsp/kcab\\_kor/arbitration/arbi\\_01\\_02.jsp?sNum=0&dNum=0&pageNum=1&subNum=1&mi\\_code=arbi\\_01\\_02](http://www.kcab.or.kr/jsp/kcab_kor/arbitration/arbi_01_02.jsp?sNum=0&dNum=0&pageNum=1&subNum=1&mi_code=arbi_01_02), 최종접속 :2016년 10월 20일).

19) 목영준, 전게서, p.8.

20) 대한상사중재원 홈페이지(출처 : [http://www.kcab.or.kr/jsp/kcab\\_kor/arbitration/arbi\\_01\\_02.jsp?sNum=0&dNum=0&pageNum=1&subNum=1&mi\\_code=arbi\\_01\\_02](http://www.kcab.or.kr/jsp/kcab_kor/arbitration/arbi_01_02.jsp?sNum=0&dNum=0&pageNum=1&subNum=1&mi_code=arbi_01_02), 최종접속 :2016년 10월 20일).

21) 목영준, 전게서, p.6.

해 보았을 때 당사자들을 위해 적합하다고 본다. 그리고 해운업에 있어서도 특정 국가의 항구에 가압류되어 있어 선적된 화물의 신속한 양하 및 처리가 필요로 할 경우 중재제도의 신속성은 당사자 만족도를 높이는 계기가 될 것이다. 또한 기간이 짧아질수록 발생하는 법률비용도 줄어 들 수 있고 법원 소송에 비해 중재비용이 보다 저렴한 것으로 알려져 있어 전반적으로 지출되는 법률비용이 법원 소송에 비해 저렴할 것으로 보인다.

다음으로 비공개성은 조선업에 있어서 매우 중요한 요소가 될 것이다. 특정 선박에 대한 선주사의 요구사항을 반영하고 조선사 특정기술로 제작되는 선박건조에 있어 노하우 등이 외부로 알려질 경우 다른 경쟁사들에게 기술을 알려주는 계기가 될 수도 있어 절차 비공개성은 당사자들 입장에서 매우 유용할 것으로 보인다. 또한 해운업에 있어서도 선박의 전세계 이동성이 중요하기 때문에 특정기업의 분쟁 소식은 화주 입장에서 불안감을 조성할 수 있다. 그리고 해운업체로서는 경쟁업체들에게 자신들의 자리를 빼앗길 수 있다는 걱정을 줄 수 있어 중재의 비공개성을 선호할 수밖에 없을 것이다.

끝으로 탄력성은 전세계 어느 지역에 있는 당사자들 간의 분쟁이라 할지라도 절차 개시 후 중재지 및 준거법, 중재인 선임 및 심리 진행 장소 등 당사자들간 합의를 통해 진행할 수 있다는 점에서 분명 법원의 소송보다는 당사자 만족도가 높을 것으로 사료된다. 따라서 일반적인 중재제도의 특징은 조선업과 해운업에 있어서도 적합한 것으로 판단된다. 다음 장에서는 이들 분야에서 발생한 분쟁 특수성에 기인하여 보다 분쟁 당사자 입장에서 필요로 하고 효과적으로 해결하는데 도움을 줄 수 있는 긴급중재인제도에 대해 살펴 보도록 하겠다.

### Ⅲ. 긴급중재인제도 적용과 필요성

본 장에서는 중재제도에 있어서 임시적 처분과 긴급중재인제도 필요성에 대해 살펴보고자 한다. 이를 통해 긴급중재인제도가 조선·해운업에서 발생하는 분쟁에 적용하는 것이 적합한지도 함께 논의해 보고자 한다.

#### 1. 임시적 처분과 긴급중재인제도 적용

중재에서 당사자들의 입장을 존중하고 중재판정이 내려질 때까지 그 상황이 변동되지 않기 위해서는 임시적 처분(Interim measure)이 필요한데 이는 중재판정부가 직접 내리거나 법원의 보전처분을 통해 할 수 있다.<sup>22)</sup> 일반적으로 임시적 처분은 최종적으로 분쟁이

22) 최영봉, 박원형, 전계논문, p.126.



해결될 때까지 분쟁당사자들의 권리를 지켜주기 위한 구제수단으로 알려져 있다.<sup>23)</sup> 임시적 처분은 가처분 등에 대한 법원의 보전처분과 중재판정부가 권한을 가지고 부여하는 방법으로 구분된다.<sup>24)</sup> 다만, 이와 관련하여 뉴욕협약에서는 중재인의 임시적 처분 판정에 대해서 구체적으로 포함하고 있지는 않다.<sup>25)</sup>

임시적 처분과 관련하여 UNCITRAL 국제상사중재 모델법(UNCITRAL Model Law on International Commercial Arbitration, 이하 ‘모델법’이라 한다)은 제 4장 임시적 처분과 사전 명령(Preliminary Orders)에서 다루고 있다. 양당사자의 별도 합의가 없는 한 임시적 처분을 명하도록 중재판정부에 권한을 부여하였고 이와 더불어 사전 명령이 가능한 긴급구제조치를 취할 수 있도록 하였다. 중재판정부는 동일 문제에 대해 사전 명령을 받아들이거나 수정이 가능하지만 일반적으로 20일만 유효하다는 원칙을 세우고 있다.<sup>26)</sup>

현행 우리 중재법 제18조는 ‘당사자 간에 합의가 없는 경우 중재판정부는 일방 당사자 신청에 따라 임시적 처분을 내릴 수 있다’고 규정하고 있다.<sup>27)</sup> 이와 동시에 2013년 개정 중재법에는 불명확하던 중재판정이 내려지기 전 구체적으로 판단할 수 있는 범위를 설정하여 잠정적 처분으로 한다는 점을 명시하여 2016년 11월 말부터 시행에 들어간다.<sup>28)</sup> 이는 중재판정부가 내리는 임시적 처분에 대한 보다 구체적인 방법을 인정한다는 점과 법원의 집행에 있어서도 실효성이 높아졌다는 점에서 그 의미를 찾을 수 있겠다.

대한상사중재원의 국제중재규칙에 따르면 당사자들의 다른 합의가 있지 않은 이상 중재판정부가 보전 및 임시적 처분을 명할 수 있다고 규정하고 있다.<sup>29)</sup> 이 때 중재판정부는 적절한 담보 제공을 전제로 이들 조치를 명할 수 있으며 명령이나 판정 등의 형식에 따르게 하고 있다. 그리고 기존 대한상사중재원 국제중재규칙에는 없던 긴급중재인제도를 올 해 하반기부터 신설하여 적용하고 있다.<sup>30)</sup>

여기서 언급하는 긴급중재인제도란 중재를 이용하는 당사자 입장에서 자신들의 권리를 보호하고자 중재판정부가 구성되기 이전이라도 임시적 처분을 법원이 아닌 중재기관에서 받을 수 있게 한 제도이다. 이는 이미 여러 국제중재기관들이 도입하여 시행중에 있는 제도로서 학계 및 실무분야에서 꾸준히 그 필요성에 대해 강조된 바 있다.

23) Ali Yesilirmak, *Provisional Measures in International Commercial Arbitration*, Kluwer Law International, 2005, p.5.

24) 목영준, 전게서, p.182.

25) Gary B Born, ‘*International Arbitration Cases and Materials*’, Second edition, Wolters Kluwer, 2014, p.872.

26) UNCITRAL 모델법 Article 17C (4).

27) 중재법 개정 2016. 5. 29.

28) 중재법 제 18조 2항 1. 본안에 대한 중재판정이 있을 때까지 현상 유지 또는 복원. 2. 중재절차 자체에 대한 현존하거나 급박한 위협이나 영향을 방지하는 조치 또는 그러한 위협이나 영향을 줄 수 있는 조치의 금지. 3. 중재판정의 집행 대상이 되는 자산에 대한 보전 방법의 제공. 4. 분쟁의 해결에 관련성과 중요성이 있는 증거의 보전. <시행일 : 2016. 11. 30.>

29) 대한상사중재원 국제중재규칙(2016) 제32조 보전 및 임시적 처분 ; 국제중재규칙(2011) 제28조 보전 및 임시적 처분.

30) 2016 대한상사중재원 국제중재규칙 별표 3.

긴급중재인제도는 미국중재협회 국제분쟁해결센터(American Arbitration Association International Centre for Dispute Resolution, 이하 ‘AAA ICDR’이라 한다)에서 2006년 처음으로 중재규칙을 통해 소개되면서 다른 중재기관들의 주목을 받기 시작하였다. AAA ICDR은 국제중재규칙 제37조에 긴급중재인제도에 대해 규정하였고 옵트 아웃(Op-out) 방식으로 당사자들의 반대 합의가 없다면 자동으로 적용되도록 하였다.<sup>31)</sup> 중재 신청 시 즉각적인 구제 조치가 필요할 때 법원에 임시적 처분을 구할 경우 비밀성 유지에 어려움이 발생하고 시간과 비용 문제가 발생할 수 있기 때문에 AAA ICDR에서 이에 대한 보완적 차원에서 긴급중재인제도를 도입하였다.<sup>32)</sup> 또한 스톡홀름 상업회의소 중재기관(Arbitration Institute of Stockholm Chamber of Commerce, 이하 ‘SCC’라 한다)의 경우 2010년 개정 중재규칙을 통해 긴급중재인제도를 도입한 바 있다. SCC 역시 당사자들이 중재판정부 구성 전에 임시적 처분이 필요할 경우 법원을 통한 방법밖에는 없어 당사자들의 편의를 도모하고자 기피조항(opt out clause)방식을 채택하게 되었다.<sup>33)</sup> 그리고 국제상업회의소(International Chamber of Commerce International Court of Arbitration, 이하 ‘ICC’라 한다), 싱가포르 국제중재센터(Singapore International Arbitration Centre, 이하 ‘SIAC’라 한다), 홍콩국제중재센터(Hong Kong International Arbitration Centre, 이하 ‘HKIAC’라 한다), 일본상사중재협회(Japan Commercial Arbitration Association), 호주국제상사중재센터(Australian Centre for International Commercial Arbitration), 멕시코시티 국립상공회의소(Mexico City National Chamber of Commerce), 마드리드 중재법원(Madrid Court of Arbitration), 포르투갈 상공회의소 중재센터(Arbitration Centre of the Portuguese Chamber of Commerce and Industry), 스위스상공회의소 중재기관(Swiss Chambers of Arbitration Institution) 등에서 도입하여 운영 중에 있다.

앞에서 언급하였듯이 한국도 최근 긴급중재인제도를 도입하여 시행에 들어갔다. 대한상사중재원의 최근 개정된 국제중재규칙에 따르면, 제32조에 보전 및 임시적 처분이 가능하다고 규정을 두고 있으며 규칙 시행일 이후 중재합의에 대해서는 다른 중재기관들처럼 옵트 아웃(OPT-OUT) 방식을 적용토록 하였다.<sup>34)</sup> 대한상사중재원의 긴급중재인 절차는 별표로 작성되어 있다. 이에 따르면 당사자는 중재판정부 구성 전 사무국에 서면으로 신청이 가능하다고 명시하고 있다. 이와 동시에 긴급중재인에 대한 기피신청도 할 수 있다. 따라서 기피신청이 접수될 경우 사무국에서 기피신청에 대한 결정을 하도록 규정하고 있다.<sup>35)</sup>

31) 정교화, “긴급중재인제도에 대한 고찰”, 『법학평론』, 제5권, 서울대학교 법학평론 편집위원회, 2015, p.71.

32) 오원석, 김용일, “국제분쟁해결센터의 ‘긴급구제’제도에 관한 연구”, 『중재연구』, 제21권 제1호, 한국중재학회, 2011, pp.240-241.

33) 안건형, 김성룡, “스톡홀름 상업회의소 중재기관의 긴급중재인제도와 임시적 처분의 인정요건에 관한 연구”, 『중재연구』, 제21권 제2호, 한국중재학회, 2011, p.67.

34) 대한상사중재원 국제중재규칙 제32조(시행일 2016년 6월 1일).

35) 대한상사중재원 국제중재규칙 별표 3 긴급중재인에 의한 긴급처분 제2조(시행일 2016년 6월 1일).

아직은 여러 중재기관들에서 긴급중재인제도를 도입한 지 몇 년 지나지 않아 많은 사례들이 축적되지는 않았다. 다만 우선적으로 도입하여 적용한 몇몇 중재기관들에서 사례를 찾아볼 수 있는데 대표적으로 ICDR의 경우 49건의 사건이, ICC 14건, SIAC 42건, SCC 13건 정도가 긴급중재인제도 도입 후 이를 이용하려는 시도가 있었음을 밝힌 바 있다.<sup>36)</sup>

(1) SIAC CASE STUDY<sup>37)</sup>

우선 SIAC에서 내려진 긴급중재인 관련 사건을 살펴보면, 인도네시아와 중국 기업 간의 석탄매매와 관련된 내용의 사례를 들 수 있다. 본 사건은 배에 선적된 석탄의 질(Quality)과 관련된 것으로 인도네시아 측 당사자는 송화인(송화인)이자 중재 신청인이다. 송화인은 본 사건에 관계된 석탄을 가치가 더 이상 떨어지기 전에 판매하기를 원하였고 이를 위해 긴급중재인을 선임할 의사를 SIAC 사무국에 전달하였다. 이에 따라 SIAC 사무국은 해운업에 충분한 경험과 전문성을 겸비한 변호사 1인을 긴급중재인으로 선임하였고 바로 다음 날을 심리 기일로 공지하였다. 심리에서 긴급중재인은 석탄매매를 할 수 있도록 명령을 내렸고 피신청인인 중국 기업에도 선적된 화물이 이동할 수 있도록 협조할 것을 명령하였다. 이와 같이 운송선박에 적재되어 있는 일차상품(Commodities)들의 신속한 판매 명령은 긴급중재인제도가 필요한 중요한 요인이 될 것이다.

두 번째 사례는 중재 관련 당사자가 다수일 때 긴급중재인제도를 사용한 내용이다. 신청인들은 네덜란드, 싱가포르 및 미국이 연합된 기업체이며 피신청인은 같이 연결되어 있는 홍콩 기업이다. 이들은 상호 공급 및 유통계약을 체결하였고 분쟁이 발생하여 접수된 사건이다. 신청인들은 피신청인이 주장하는 계약 종료 통지와 관련하여 긴급중재인을 선임하기를 희망하였고 계약의 종료를 막기 위한 다양한 조치 및 처분을 원하였다. 긴급중재인은 1 영업일 이내에 선임되었고 바로 다음날 절차 명령을 내려 3일 뒤에 심리를 개최하게 되었다. 그리고 중재판정부가 구성되어 명령을 내릴 때까지 피신청인이 계약 종료와 관련된 행동을 하지 않을 것을 명령하였는데 긴급중재인이 선임된 지 5일 만에 이루어진 결정이었다. 본 사례는 조선계약이나 해운계약에서도 계약의 연속성 유지를 위한 긴급중재인 결정이 중요한 요인이 될 수 있음을 알려주는 예시라 판단된다.

36) King & Spalding LLP, 'The emergency arbitrator: doubling as an effective option for urgent relief and an early settlement tool', 2005. 5. (출처: <http://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=e786221a-8823-4f25-8307-d28df1078fdc>, 최종접속 : 2016. 11. 7.)  
 37) Raja Bose & Ian Meredith, 'Emergency Arbitration Procedures: A Comparative Analysis' International Arbitration Law Review, Issue 5, 2012, p.189.  
 (출처 : [http://www.klgates.com/files/Publication/33e561cb-b459-47f5-bab1-856c51d8459b/Presentation/PublicationAttachment/f5e1a648-049e-4f63-afcf-f8d4dc91bae2/Emergency-Arbitration-Procedures\\_A-Comparative-Analysis.pdf](http://www.klgates.com/files/Publication/33e561cb-b459-47f5-bab1-856c51d8459b/Presentation/PublicationAttachment/f5e1a648-049e-4f63-afcf-f8d4dc91bae2/Emergency-Arbitration-Procedures_A-Comparative-Analysis.pdf), 최종접속일자: 2016. 11. 8.).

(2) ICDR CASE STUDY<sup>38)</sup>

ICDR의 첫 번째 관련 사례는 유럽 서비스 전문 기업이 미국 조사업체를 대상으로 중재를 신청한 사건이다. 본 건은 합작마케팅계약(Joint Marketing Agreement)의 위반에 관한 사안으로 신청인은 피신청인이 가지고 있는 신청인 회사의 특정 기밀 내용이나 민감한 자료를 사용하거나 노출할 수도 있어 이에 대한 금지 명령을 내려줄 것을 긴급중재인제도를 통해 요청하였다. 본 사건과 관련하여 긴급중재인은 당사자들의 서면을 받은 이후 2차례의 전화회의를 거쳤고 당사자 요청에 따라 ICDR에 갖추어져 있는 화상시스템을 통해 증인신문 역시 이루어졌다. 긴급중재인은 긴급중재 신청 이후 2주 이내에 관련 신청에 대해 결정을 내린 바 있다. 선박 매매계약과 같이 선박 건조의 노하우 및 설계 등 기밀보호가 중요한 계약에서는 이와 같은 보호 명령이 필요로 할 것이다.

다음 사건은 미국투자회사가 유럽회사를 상대로 중재를 제기한 경우이다. 신청인은 피신청인이 구매 및 판매계약을 비롯 특정 기술에 대한 자문 서비스 계약까지 위반하였다고 주장한다. 중재판정부가 구성되기 전에 신청인은 여러 종류의 긴급구제조치를 신청하였는데 그 내용을 살펴보면 우선 신청인이 사건 관련 자산의 독점적 소유자임을 확인해 줄 것과 피신청인이 신청인에게 해당 자산을 주도록 명령을 내려줄 것, 해당 자산의 유통 금지 명령을 비롯하여 에스스로우 계좌 개설 및 분쟁과 관련된 정보를 노출시키는 것을 금지하도록 명령을 내려 줄 것을 요청하였다. 이에 대해 긴급중재인은 서면신청서 제출일을 기준으로 2주 내에 결정을 내린 바 있다. 조선업과 해운업에서도 건조 중인 선박의 소유권 문제 또는 용선계약에 의한 정박된 선박 및 화물의 소유 문제 등은 긴급중재인제도를 통해 신속히 결정될 수 있을 것이다.

세 번째 사례는 이전 소비에트연방에 속해있던 에너지 관련 회사가 미국 에너지 회사를 상대로 에너지 장치 계약 위반으로 중재를 신청한 경우이다. 이에 대해 피신청인은 중재 판정부가 구성될 때까지 분쟁지역에 있는 장비들의 해체를 신청인이 방해하지 못하도록 해 줄 것을 긴급중재제도를 통해 신청하였다. 신청인은 긴급중재인의 기피신청을 하였고 ICDR 사무국은 이에 대해 양당사자가 만족할 수 있는 긴급중재인 선임의 필요성을 인정하여 첫 번째 긴급중재인은 바로 다음 날 사임을 하였다. 그리고 1 영업일 이내에 두 번째 긴급중재인이 선임되어 이에 대한 판단을 내리게 되었다. 기피신청을 통해 대체 중재인 선임까지 불과 5 영업일 이내에 이루어진 점은 매우 고무적이라고 볼 수 있다. 앞에서 잠시 언급했던 STX 조선해양의 채권자들이 다른 국가에 속해있는 채무자의 자산에 압류를 행사하고자 신청한 경우처럼 이와 같은 일들에 대한 판단 문제도 신속하게 내려질 필요가 있기 때문에 긴급중재인제도를 활용하는 것이 바람직할 것이다.

38) Guillaume Lemenez and Paul Quigley, 'The ICDR's Emergency Arbitrator Procedure in Action' *Dispute Resolution Journal*, 2008, pp.2-5(출처 : [https://www.icdr.org/icdr/ShowPDF?doc=ADRSTG\\_004356](https://www.icdr.org/icdr/ShowPDF?doc=ADRSTG_004356), 최종접속일자: 2016. 11. 8.).

## 2. 긴급중재인제도 필요성

이상에서 살펴본 바와 같이 긴급중재인제도는 현재 많은 국제중재기관들에서 당사자의 권리를 보호하기 위한 수단으로서 폭넓게 활용되고 있다. 특히 긴급중재인제도를 우선적으로 시행했던 SIAC 이나 ICDR 의 경우 이미 여러 건의 긴급중재인을 선임한 사례가 있었다. 이와 같은 분위기에 편승하여 대한상사중재원도 최근 긴급중재인제도를 도입하였다. 이는 최근 법무부에서 중재선진화법을 추진하는 것과 더불어 대한민국이 중재중심지 역할을 감당하기 위해 여러 가지 제도적 보완이나 새로운 제도를 도입하려는 노력과 상관성이 있다고 본다.

앞에서 제시한 바와 같이 조선업이나 해운산업에서 분쟁이 발생하였을 때 여러 가지 특징들을 살펴볼 수 있다. 선박 건조의 경우 기간이나 비용이 많이 발생할 뿐만 아니라 금융기관의 개입도 있기 때문에 다수 당사자가 될 수도 있다. 바다 위를 운항 중인 선박에 대해 계약 당사자들의 권리를 보호하기 위해 법적 조치가 필요할 수도 있다. 특히 시간적 여유가 없는 상황에서 조속한 처리가 이루어져야 하는 경우는 앞서 살펴본 것처럼 수일 내에 결정 또는 명령이 내려질 수 있는 긴급중재인을 활용하는 방법이 매우 적합하다고 판단된다.

예를 들어, 선박을 소유하고 있는 계약당사자의 재산을 가압류하고자 할 경우 법원의 명령을 받지 않더라도 긴급중재인을 통해 할 수 있다면 시간적 손실을 줄일 수 있을 것이다. 또한 용선된 배에 대해서 가압류를 해야 할 경우 계약구조와 당사자 간의 관계 등 보다 자세한 내용을 알고 있는 분야 전문가를 긴급중재인으로 선임할 경우 분쟁을 보다 효과적으로 처리할 수 있을 것이다. 그리고 건조중인 선박에 대해서도 소유권 주체는 물론 이에 대한 가압류 등 결정이나 명령을 내려야 할 상황에 대해 긴급중재인이 역할을 감당할 수 있을 것이다. 그밖에 계약의 연속성 유지 여부를 결정하는데도 사용될 수 있을 것이다. 선박에 적재된 화물 처분에 대한 결정 역시 신속히 이루어질 수 있을 것이다. 또한 기밀 내용 노출을 막기 위한 기밀 보호에 대한 결정도 받을 수 있을 것이다.

이와 같이 긴급중재인제도는 제도 도입 취지와 조선업과 해운업의 분쟁 특징을 연결하여 살펴보았을 때 당사자의 권리를 보다 잘 보호하고 분쟁을 조기에 종식시킬 수 있도록 지원할 수 있는 적합한 제도라 판단된다. 그러나 아무리 좋은 제도를 두고 있다고 하여도 이를 제대로 활용할 수 있는 방안을 찾지 못한다면 아무런 소용없는 제도에 불과할 것이다. 다음 장에서는 긴급중재인제도를 이들 분야에서 보다 잘 활용하기 위한 방안을 실무적 관점에서 분석해 보도록 하겠다.

## IV. 긴급중재인제도 활용방안

### 1. 활용방안

#### (1) 기관 간 파트너십 구축 및 홍보전략 수립

현재 대한상사중재원은 국내중재규칙과 국제중재규칙으로 구분하여 이원화된 규칙을 사용하고 있다. 그리고 최근 국제중재규칙의 개정을 통해 주요 국제중재기관들에서 시행중인 긴급중재인제도를 도입하였다. 따라서 긴급중재인제도가 활용되려면 대한상사중재원의 국제중재규칙 개정과 특히 긴급중재인제도가 도입된 배경 및 구체적 내용에 대해 국내 기업체들은 물론 국내 진출한 해외기업체들을 대상으로 적극적인 홍보 마케팅 활동이 필요하다. 이를 위해서는 대한상사중재원의 독자적 마케팅 능력만으로는 부족할 것이다. 수출·입 기업이나 다국적기업과 직·간접적으로 관련이 있는 대한무역투자진흥공사, 한국무역협회, 대한상공회의소, 한국수입업협회 등과 협력 관계가 필요하다. 예를 들어 중재를 비롯한 분쟁해결 방안에 대한 공동 설명회를 추진하고 대한상사중재원의 사건 처리 경험과 중재규칙의 최신 동향 등에 대해 적극적으로 홍보할 필요가 있겠다.

특히 본 연구의 주제 분야인 조선업이나 해운업에 종사하고 있는 기업체를 대상으로 대한상사중재원의 중재규칙을 홍보하고 표준중재조항을 계약서 조항에 넣기 위해 중대형 조선소는 물론 소형 조선소에 이르기까지 모든 기업체들에게 정보를 제공하고 교류할 기회를 가져야 한다. 현재 조선업 불황으로 이미 많은 기업들이 분쟁예방 및 해결방안에 대해 관심이 높아져 있고 정부도 대책마련에 고심이기 때문에 정부 및 관련기관 등과 공동으로 기업보호와 분쟁해결에 관한 설명회 및 간담회를 추진한다면 분명 시너지 효과가 있을 것이다. 게다가 조선업의 경우 건조중인 선박 가압류 등 앞에서 살펴 본 임시적 처분에 대한 문제가 있기 때문에 긴급중재인제도의 활용 가능성에 대한 구체적인 설명이 뒷받침된다면 분쟁 특성에 비추어 보건대 분명 당사자 입장에서는 중재에 관심을 가질 것이다.

그리고 조선업에서 언급한 내용과 동일하게 해운업에서도 한국관세물류협회, 한국항만물류협회, 한국국제물류협회, 한국선주협회 등 해운업에 종사하는 기업체들과 깊은 관련이 있는 여러 협회들과의 관계 역시 중요할 것이다. 또한 한국 내에서 임시적 처분과 관련하여 대한민국 법원은 대한상사중재원과 협력관계가 구축되어 있기 때문에 긴급중재인제도는 계약 체결 시 중재조항에 대한 신뢰와 효용성 측면에서 선택의 기회를 분명 높이는데 기여할 것이다. 즉 중재기관 선정 시 대한상사중재원을 선택하는데 분명 이점으로 작용할 수밖에 없을 것이다.

## (2) 한국식 표준계약서 작성과 중재조항 삽입

다음으로는 국내의 선주, 하주를 비롯하여 선박회사, 조선사 등 관련 기업체들을 위한 한국식 표준계약서를 만들어 중재조항 삽입을 적극적으로 홍보할 필요성이 있다. 현재까지 선박건조에 주로 사용되는 표준계약은 1974년 제작된 일본 조선소협회 서식(The Shipbuilder's Association of Japan, 이하 'SAJ 서식'이라 한다)과 1999년 제작된 서유럽 조선소협회 서식(Association of West European Shipbuilders, 이하 'AWES 서식'이라 한다), 노르웨이 조선계약 서식(Norwegian Shipbuilding Contracts Form), 미국 상무성 해운청 서식(Maritime Administration of United States Department of Commerce) 등이 있는데 이 가운데 아시아 지역을 중심으로 많이 사용되는 서식은 SAJ 서식이다.<sup>39)</sup> 이 서식의 경우 분쟁해결 조항은 중재로서 일본 중재법 적용에 따른 일본의 해운집회소에서 처리하도록 되어 있다.<sup>40)</sup> 다만 실무적으로는 건조되는 배에 대해서는 주로 영국법을 준거법으로 하는 경우가 많은 것으로 알려져 있다.<sup>41)</sup> 그러나 이는 영국법이 우리와 법체계가 다르기 때문에 오는 어려움과 영국중재기관에서 영국법을 공부한 중재인들이 선임될 가능성이 높기 때문에 주로 선박을 만드는 조선사 입장에서는 불리할 수밖에 없다. 즉 우리 기업들로서는 불필요하게 시간을 낭비하고 경제적으로 비효율적인 결과를 초래할 수 있음을 시사한다. 또한 금융기관 등이 포함된 다수당사자 계약 역시 법체계가 다름으로 인해 올 수 있는 어려움을 감안해야 할 것이다. 따라서 우리나라도 한국의 조선업과 해운업 특징에 맞게 표준계약서를 적극적으로 사용하고 국내 중재기관에서 내린 중재판정에 대한 신뢰성을 높이기 위해 노력한다면 국내 기업뿐만 아니라 외국 기업들도 긍정적으로 검토할 것이다. 이를 위해서는 관련 사례를 축적하고 여러 언어로 작성된 사례집을 작성하여 배포할 필요가 있겠다. 또한 영국 등 상당수 유럽지역의 중재기관들이 아직 긴급중재인제도를 도입하지 않고 있어 당사자 권리 보호 입장에서 대한상사중재원의 국제중재규칙을 홍보하는 것은 선택의 기회를 높일 것으로 판단된다.

대한상사중재원은 업계 편의를 위해 이미 선박건조를 비롯한 해상표준계약서를 제정하여 배포한 바 있다.<sup>42)</sup> 그러나 아직까지 제대로 홍보되지 못한 측면도 있어 이들 표준계약서의 실제 활용은 그리 많지 않을 것으로 보인다. 따라서 대한상사중재원은 보다 구체적인 홍보전략을 수립해야 할 것이다. 또한 관련 조항들에 대한 지속적인 연구와 면밀한 검토를 통해 최신 업계 동향을 반영한 표준계약서를 사용할 수 있게 노력해야 할 것이다. 이를 위해서는 국내외 전문가들과 연속성 있는 연구 모임을 이어가야 할 것이다. 법조계 인사를

39) 김인현(2012), 전계논문, p.159.

40) 상계논문, p.192.

41) 이철원, "SAJ 선박건조표준계약에 대한 영국판례 검토", 「한국해법학회지」, 제35권 제1호, 한국해법학회, 2014, p.115.

42) 대한상사중재원은 홈페이지에 항해용선, 정기용선, 조선표준, 선박매매, 석탄용 항해용선 표준계약서 등을 제공하고 있다.

비슷한 현업에 있는 여러 협회, 기관 및 기업체 관계자들이 포함될 때 보다 활용도가 높은 표준계약서가 나올 수 있으며 또한 업계 내 홍보효과 역시 높일 수 있을 것이다.

추가적으로 중재기관 선택에 대한 협상력을 높이기 위해서는 현재 대한상사중재원이 제정한 표준계약서에 대한상사중재원 중재만 가능하도록 하기 보다는 양당사자 합의를 통해 중재기관을 선택할 수 있으며 별도의 선택이나 합의가 없는 경우 대한상사중재원의 중재로 진행된다고 조항을 변경한다면 외국인 당사자와 계약서 협상 시 한국식 표준계약서 사용에 대한 선택을 높일 수 있을 것으로 판단된다.

### (3) 법원과의 협력 관계 유지 및 법률적 지원

앞에서 잠시 언급한 바와 같이 한국은 중재기관과 법원과의 관계가 잘 구축되어 있다. 예를 들어 대한상사중재원은 중재규칙 개정 시 대법원 승인을 필요로 하였다.<sup>43)</sup> 이는 중재기관의 절차 변경도 법원과 협력을 바탕으로 진행되고 있음을 알 수 있다. 그리고 2016년 개정 국제중재규칙에 따르면 ‘보전 및 임시적 처분’에 대한 조항이 기존 국제중재규칙에 비해 보다 구체적으로 판단할 수 있는 내용을 적시하여 분명해졌다는 점에서 의의를 찾을 수 있다. 이는 대한민국 중재법에 2016년 임시적 처분과 관련된 개정 내용을 그대로 반영한 것으로 중재법과 중재규칙이 일치되도록 만들었다. 또한 중재법에 임시적 처분의 요건과 변경, 정지 또는 취소, 담보 제공, 고지의무, 손해배상, 임시적 처분의 승인 및 집행에 대해 관련 조항을 신설하였다. 이는 임시적 처분에 대한 법원과의 관계를 보다 명확하게 했다는 점에서 향후 긴급중재인제도 활용을 기대하는 당사자 입장에서는 대한민국의 중재기관을 선택할 가능성이 높아질 것으로 사료된다.

다만 임시적 처분과 관련하여 법원의 조력이 중재판정부나 당사자 입장에서 필요로 하는 시점 내에 처리될 수 있을지는 미지수이다. 특히 채권자 입장에서 이에 대한 신속한 조치가 이루어지길 원하고 있을 경우 법원의 조력이 즉각적으로 이루어지지 않았을 때 채무자의 재산 처분 등으로 인한 채권자 피해는 결국 당사자의 몫이 되고 말 것이다. 따라서 중재기관에서는 중재를 사용하는 당사자들의 편의를 위한 보다 다양하고 적극적인 제도 도입이 이루어져야 할 것이다. 앞에서 살펴본 바와 같이 다른 주요 국제중재기관들의 경우 이미 긴급중재인제도를 도입하였고 몇몇 국가에서는 긴급중재인을 인정하는 내용을 중재법 내에 두기도 하였다.<sup>44)</sup> 사건 수가 많고 적음의 문제가 아닌 당사자 사이에서 어떤 문제가 발생할지 모르는 상황에 대한 제도적 보완장치가 준비되어 있는지 여부가 결국 당사자 만족도를 높이고 중재제도 활성화에 돕는 역할을 하게 될 것이다. 따라서 법원과 중

43) 개정 국제중재규칙(2011.9.1.발효) 첫 페이지에 대법원 승인 날짜가 기록되어 있음.

44) King & Spalding LLP, ‘The emergency arbitrator: doubling as an effective option for urgent relief and an early settlement tool’, 2005. 5.(출처: <http://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=e786221a-8823-4f25-8307-d28df1078fdc>, 최종접속 : 2016. 11. 7.)



재기관 사이에 협력 관계가 좋지 않을 경우 긴급중재인의 임시적 처분은 오히려 중재 장점을 가로막는 저해 요인이 될 수 있기 때문에 앞으로도 계속해서 법원과 중재기관 사이의 소통이 필요할 것이다.

#### (4) 긴급중재인과 기관 담당자의 사전 교육 및 예비인력 구성

긴급중재인 활용에 있어 시행 초기부터 장애를 없애려면 사전에 충분한 교육이 선행되어야 할 것이다. 또한 보다 적극적인 제도 활용과 미숙한 운영을 없애기 위해서는 긴급중재인으로 투입될 수 있는 인력들을 각 분야별로 사전에 영입하고 지속적인 교육이 수반되어야 할 것이다. 이는 일반적으로 중재기관에 소속되어 있는 중재인의 역할과 차이가 있기 때문에 절차적으로 문제와 오해의 소지를 없애기 위해서라도 긴급중재인에 대한 교육이 반드시 진행되어야 할 것이다. 특히 해상거래가 많은 대한민국의 경우 중재인 이외에 언제나 긴급중재인에 투입될 수 있는 별도의 풀을 구성해 두어야 한다. 또한 조선업과 같이 고도의 기술이 포함된 거래에 대해서도 전문성이 충분히 인정되는 긴급중재인 풀을 구성해 두어야만 할 것이다.

현재 대한상사중재원은 각계 전문가들로 구성된 중재인단이 1,000명 이상 위촉되어 있다. 현실적으로 사건이 한정되어 있어 아직까지 중재사건을 한 번도 경험하지 못한 중재인들도 있을 것이다. 따라서 이들 가운데 긴급중재인으로 투입될 수 있는 분야별 전문가들을 별도로 구성할 필요가 있다.

절차에 있어서는 통상 긴급중재인제도를 도입한 기관의 경우 명령이나 결정이 내려지기까지 대부분 수일에서 수주가 소요된다. 현행 대한상사중재원의 긴급중재인제도는 긴급중재인 선정 후 2영업일 이내에 절차를 나타내는 일정표를 작성토록 하여 당사자들이 일정에 대한 예상을 할 수 있도록 했으며 긴급중재인 선정일로부터 15일 이내에 결정을 내리게 하고 있다. 긴급중재인 선정 시 2영업일, 긴급처분에 대한 결정이 15일 이내라 규정하여 용어를 달리 한 것은 일자를 기준으로 긴급중재인 선임일로부터 15일 이내에 결정토록 한 것으로 해석된다. 다만 사안에 따라 기한 연장의 가능성을 열어두어 실제 중재판정부가 구성되기 전까지는 긴급중재인의 활동이 보장 받을 수 있을 것으로 판단된다. 따라서 당사자 권리 보호 및 불만을 없애기 위해서는 절차 지연이 발생하지 않도록 다양한 사례를 통한 시뮬레이션 교육이 있어야 할 것이다.

그리고 대한상사중재원 국제중재규칙은 긴급중재인에 대한 당사자 기피신청이 가능한데 일방의 주장에 대한 형평성을 고려한 것으로 보인다. 다만 기피신청이 긴급중재인제도의 긍정적 요소를 방해할 수 있음을 기억해야 한다. 긴급중재인제도의 가장 중요한 요소 중 하나인 신속성을 저해한다면 당사자 만족도 역시 떨어질 수 있을 것이다. 따라서 다른 중재기관들에서 사용되는 긴급중재인제도를 면밀히 살펴볼 필요가 있다. 기피신청을 받아들

일지 중재판정부의 사후 판단에 맡길지 제도 보완 측면에서 고민이 필요할 수도 있겠다.

이와 더불어 해외 중재기관들의 긴급중재인제도 활용사례들을 수집하고 이를 통한 오류를 미연에 방지하기 위한 중재기관 자체에서의 준비과정도 있어야 할 것이다. 이는 긴급중재인 이외에도 이를 관리하는 중재기관 사무국의 중재사건담당부서 직원들의 교육 역시 함께 병행되어야 함을 의미한다. 특히 다른 중재기관들에 이미 축적되어 있는 사례들을 수집하고 이에 대한 분석과 교육이 병행되어 이루어진다면 중재기관 직원들의 전문성을 높일 수 있을 뿐만 아니라 긴급중재인으로 활동하게 될 중재인들에게도 오류 방지 차원에서 좋은 방안이 될 수 있을 것이다.

#### (5) 온라인 진행 가능성 제공

이미 여러 중재기관에서는 절차적 신속성을 유지 및 강화하기 위해 다양한 방법으로 노력해 왔는데 그 중 하나가 신속절차 규정이다. 이런 측면에서 긴급중재인제도는 절차 신속성에 시너지 효과를 줄 수 있을 것으로 판단된다. 예를 들어 당사자 합의로 신속절차 규정을 적용하기로 한 경우 이들에게는 절차적으로 시간 단축이 가장 큰 이슈 중 하나가 될 가능성이 높다. 그런데 긴급중재인제도를 도입함으로써 분쟁에서 보다 빠른 절차 진행이 가능하게 된다면 이는 당사자 만족도를 높이게 될 것이다.

이와 더불어 국제거래에서 해외에 있는 당사자 또는 다른 지역에 있는 당사자에게 온라인을 통한 긴급중재인 신청 및 심리 진행이 가능하게 할 경우 당사자 만족도를 보다 높일 수 있을 것이다. 현재 대한상사중재원 긴급중재인제도에서 심리기일은 긴급중재인 필요에 따라 개최될 수 있다고 규정하고 있다. 이와 더불어 전화회의나 서면제출로 심리기일을 대신할 수 있다고 하였는데 내용 보강이나 증인 등 기타 다른 필요한 사안이 발생한 경우를 대비하여 또한 당사자 참석 및 합의 도출에 편리하도록 온라인을 통한 화상시스템으로 절차 진행이 가능하도록 한다면 보다 편리한 제도로 자리 잡을 수 있을 것이다.

이상에서 살펴본 바와 같이 긴급중재인제도는 조선업과 해운업 분쟁에서 분쟁당사자의 권리를 보호하는데 유용하게 사용될 수 있을 것이다. 따라서 여러 유관기관들과의 파트너십을 통한 당사자들에 대한 홍보 강화와 표준계약서 서식을 지속적으로 최신화시켜 나간다면 긴급중재인제도 역시 보다 활용도가 높아질 것이다. 또한 법원과의 협력 관계도 임시적 처분을 위해 매우 중요하기 때문에 중재법과 중재규칙에 대한 이해를 법원과 함께 할 수 있어야 할 것이다. 이와 더불어 절차 장애가 발생하지 않도록 기관 담당자는 물론 긴급중재인 교육도 철저히 이루어져야 할 것이며 절차적인 편리성을 위해 온라인 접근 역시 가능하게 만든다면 당사자 만족도 역시 높아질 것이다. 이는 결과적으로 대한민국 중재 허브를 구축하는데 역할을 할 수도 있을 것이다.

## 2. 시사점

그러나 앞에서 살펴본 활용방안 이외에도 주의해서 살펴볼 사항들도 분명 있을 것이다. 따라서 이런 부분들에 대해서도 지속적으로 연구해야 하며 사전에 여러 전문가들의 자문을 통해 준비해 나가야 할 것이다. 예를 들어 대한상사중재원의 국제중재규칙을 조선업 및 해운업 관련 기업체들에게 적극적으로 홍보해야 한다고 했지만 이들 분야의 경우 관련 협력업체들 또한 상당수 존재한다. 조선업의 경우 선박 건조에 있어서 직접적 당사자는 조선사와 선주사가 되겠으나 조선사와 관련된 협력업체까지 분쟁 내용에 영향을 받을 수 있기 때문에 국제중재규칙으로 다 해결이 안될 수도 있다. 즉 협력업체들과 개별계약들이 존재할 수 있기 때문에 국내중재규칙 적용 가능성도 염두에 두어야 하며 긴급중재인도 활용 가능하도록 해야 할 것이다. 또한 위탁계약이나 대리점계약 등 국내중재로 연결될 내용도 있을 것이다. 대한상사중재원은 최근 국제중재규칙을 개정하여 긴급중재인제도를 도입하였으나 아직까지 국내중재규칙에는 긴급중재인제도를 도입하지 않고 있다. 따라서 국제와 국내중재규칙의 균형을 맞출 수 있도록 준비해 나갈 필요성이 있다.

긴급중재인 선정과 관련하여 대한상사중재원 국제중재규칙은 긴급중재인의 권한은 중재판정부 구성될 때까지로 하고 있다. 그리고 당사자 서면 합의가 없는 이상 당해 분쟁의 중재인이 될 수 없음을 규정하고 있다. 그러나 사건 신속성을 생각해 본다면 이미 사건의 성격이나 분쟁 내용을 어느 정도 파악하고 있는 긴급중재인이 본 사건 중재판정부에 포함될 때 분명 이점도 있을 것이다. 오히려 어느 당사자의 반대 표시만 없다면 긴급중재인을 중재판정부 후보에 포함할 수 있도록 하는 것이 좋다고 판단된다. 이는 긴급중재인 풀을 구성하는데 있어서도 분명 도움이 될 수 있다. 예를 들어 긴급중재인이 해당 사건의 중재인이 될 수 없다고 하였을 때 풍부한 경험과 노하우가 있는 중재인들은 오히려 긴급중재인이 되는 것을 꺼려하여 긴급중재인 풀에 포함되는 것을 포기할 수도 있다. 이는 긴급중재인의 질을 떨어뜨릴 가능성도 있다고 본다. 따라서 긴급중재인에 대한 당사자 반대만 없다면 당해 분쟁의 중재인이 될 수 있는 여지를 남겨 둘 필요도 있다고 본다.

다만 신속성만을 강조했을 경우 부작용이 나타날 수도 있기 때문에 이에 대한 연구도 지속적으로 이루어질 필요가 있겠다. 예를 들어 앞의 사례 가운데 하나는 긴급중재인이 선임된 바로 다음날 심리기일로 지정하였는데 이는 피신청인 입장에서 불만 요소가 될 수도 있을 것이다. 오히려 절차 불공정성을 주장할 수도 있을 것으로 보인다. 따라서 중재기관에서는 절차 신속성과 공정성 사이에서 양당사자들의 만족도를 높이는 것 이외에 만족도를 떨어뜨리지 않을 방법에 대해서도 고민해야 할 것이다.

또한 비용측면에서 긴급중재인 수당을 1,500만원으로 결정하고 있는데 조선업과 같이 거대 계약이 포함되어 있는 경우 임시적 처분에 해당하는 목적물 자체가 엄청난 금액이

될 수도 있어 사건의 사안에 따라 수당을 조정할 여지를 남겨둔다면 앞에서 언급한 동일 사건에서 긴급중재인과 중재인 선임의 충돌 문제를 어느 정도 상쇄시킬 수 있을 것으로 보인다.

또한 현행 긴급중재인제도는 중재신청과 동시에 또는 중재신청 이후에 서면으로 신청이 가능하다고 규정되어 있다. 그러나 중재신청 전이라도 경우에 따라서는 긴급중재인을 선임해야 할 수도 있을 것으로 판단된다. 따라서 이런 경우에 대한 사례를 중재 사무국 입장에서는 발굴해 보아야 할 것이며 만일 그런 가능성이 분명 있다면 이에 대한 고려도 논의가 되어야 할 것이다.

## V. 결 론

한국의 주력산업이었던 조선산업과 해운산업은 위기의 중심에 놓여 있다. 글로벌 경제가 나빠짐으로 인해서 이들 산업들은 존재 위기에 몰려 있다. 이는 곧 분쟁이 많이 발생할 수밖에 없음을 시사하기도 한다. 그런데 세계가 항상 동일한 법체계 가운데 판결이나 판정이 동일하게 결론나지는 않는다. 시간적 손실과 경제적 낭비를 방지하기 위해서는 우리에게 유리하거나 최소한 우리 기업 입장에서 공정하다고 인정할 수 있는 곳에서 분쟁을 해결할 필요가 있다.

이런 관점에서 본 연구자가 주로 다루었던 조선산업과 해운산업에 발생한 분쟁의 해결을 위해 중재를 사용하는 것은 당사자 입장에서 유리한 측면이 많다고 본다. 특히 대한상사중재원처럼 긴급중재인제도를 도입한 기관의 경우 이들 산업의 분쟁 특수성에 기인하여 활용 측면이 많다고 본다. 따라서 이들 산업과 연관된 국내 기업이나 국내에 들어와 있는 외국기업들도 한국의 중재에 대해 긍정적으로 검토해 볼 필요가 있다.

그러나 아직까지 해당업계에서 중재에 대한 바른 인식이 부족하고 실령 중재제도에 대한 인식이 있더라도 국내 유일의 중재기관인 대한상사중재원의 중재를 사용하기보다는 유럽 중심의 ICC나 LCIA와 같은 중재기관에서 중재를 받는 것으로 알려져 있다. 따라서 중재기관에서는 우리 기업들의 만족도를 고려하고 당사자 편의를 제공할 수 있도록 기업이 필요로 하는 내용을 담을 수 있도록 조사가 필요하다. 또한 보다 선진화된 중재 제도를 도입하고 보완해 나간다면 이들 산업에 종사하는 기업들이 향후 대한민국 중재를 사용하기 위해 계약 체결 시 노력할 가능성은 높아질 것이다. 특히 본 연구가 집중한 긴급중재인제도처럼 당사자 권리를 직접적으로 보호하기 위해 마련된 제도적 특징을 실무자들에게 잘 설명할 기회를 갖추어 나간다면 이에 대한 활용성은 매우 높아질 것으로 판단된다.

본 연구는 긴급중재인제도의 활용을 높이기 위해 몇 가지 방안과 주의점에 대해 제시

하였다. 우선 절대 중재기관 독자적 힘으로는 긴급중재인제도를 비롯한 선진화된 중재제도를 기업 깊숙이 홍보할 수 없다. 유관기관들과의 관계를 계속해서 넓혀나가고 공동 사업을 통한 소비자인 기업체들에게 전달되도록 노력해야 할 것이다. 또한 제도의 실질적 활용에 도움이 될 수 있도록 법원과의 협업 역시 지속적으로 이루어져야 할 것이다. 그리고 새로운 제도를 도입함에 있어 실수를 줄이기 위한 시뮬레이션 및 교육이 체계적으로 갖추어져야 할 것이다. 끝으로 새롭게 도입된 긴급중재인제도를 진행함에 있어 오류를 최소화시키기 위한 연구는 물론 지속적인 관련 분야 전문가들과 협의를 통해 발전시켜 나가야 할 것이다. 이와 같은 노력은 정부 차원에서 대한민국을 국제중재 허브로 만들고자 하는 의지에 도움을 줄 것이며 분명 기대효과 역시 크게 나타날 것이라 판단된다.

## 참고문헌

- 김상만, “선박수출계약의 주요 조항 및 주요 분쟁사항에 대한 대처방안의 연구”, 「무역상무연구」 제54권, 한국무역상무학회, 2012.
- 김성룡·김인경, “중재제도를 활용한 시각정보디자인 보호에 관한 연구”, 「중재연구」, 제26권 제1호, 한국중재학회, 2016.
- 김인현, “선박압류/가압류에 대한 비교법적 연구”, 「한국해법학회지」, 제36권 제2호, 한국해법학회, 2014.
- \_\_\_\_\_, “선박건조 표준계약서(SAJ)에 대한 연구”, 「한국해법학회지」, 제34권 제2호, 한국해법학회, 2012.
- 목영준, 「상사중재법」, 박영사, 2011.
- 안건형, 김성룡, “스톡홀름 상업회의소 중재기관의 긴급중재인제도와 임시적 처분의 인정요건에 관한 연구”, 「중재연구」, 제21권 제2호, 한국중재학회, 2011.
- 오원석, 김용일, “국제분쟁해결센터의 ‘긴급구제’제도에 관한 연구”, 「중재연구」, 제21권 제1호, 한국중재학회, 2011.
- 유병욱, “한·일 해상분쟁해결과 중재제도에 관한 고찰”, 「무역상무연구」, 제64권, 한국무역상무학회, 2014.
- 이정원, “해사중재 활성화를 위한 전제조건에 관한 논의”, 「중재연구」, 제22권 제3호, 한국중재학회, 2012.
- 이철원, “SAJ 선박건조표준계약에 대한 영국판례 검토”, 「한국해법학회지」, 제35권 제1호, 한국해법학회, 2014.

이한무, “건조중인 선박에 관한 몇 가지 법률쟁점의 검토”, 『한국해법학회지』, 제33권 제2호, 한국해법학회, 2011.

정교화, “긴급중재인제도에 대한 고찰”, 『법학평론』, 제5권, 서울대학교 법학평론 편집위원회, 2015.

최영봉, 박원형, “해사중재에 있어 임시적 처분에 관한 연구”, 『국제상학』, 제23권 제1호, 한국국제상학회, 2008.

Ali Yesilirmak, *Provisional Measures in International Commercial Arbitration*, Kluwer Law International, 2005.

Gary B Born, *International Arbitration Cases and Materials*, Second edition, Wolters Kluwer, 2014.

Guillaume Lemenez and Paul Quigley, ‘The ICDR’s Emergency Arbitrator Procedure in Action’, *Dispute Resolution Journal*, 2008.

King & Spalding LLP, ‘The emergency arbitrator: doubling as an effective option for urgent relief and an early settlement tool’, 2005. 5.

Raja Bose & Ian Meredith, ‘Emergency Arbitration Procedures: A Comparative Analysis’ *International Arbitration Law Review*, Issue 5, 2012.

대한상사중재원(<http://www.kcab.or.kr>).

한국선주협회(<http://www.shipowners.or.kr>).

한국조선해양플랜트협회(<http://www.koshipa.or.kr>).

파이낸셜뉴스(출처: <http://www.fnnews.com/news/201610051707054035>).

Steel & Metal News(<http://www.snmnews.com/news/articleView.html?idxno=365081>).

UNCITRAL 모델법.

대한민국 중재법.

대한상사중재원 국제중재규칙.

## ABSTRACT

### A Study on the Utilization of Emergency Arbitrator for Effective Dispute Resolution in Shipbuilding and Shipping Industries

Sung-Ryong Kim

Arbitration has grown a unique resolving method for international commercial disputes. However, it has considered a similar court process, such as interim relief, during arbitration proceedings. Further, it would be asked for urgent measures before the arbitrators are constituted in the proceedings. In this case, the disputing party has to apply in the court. This is an unattractive factor in international arbitration; therefore, some institutions are trying to reform such an inconvenient system by adopting the emergency arbitrator.

The purpose of this study is to look into ways of utilizing the emergency arbitrator for effective dispute resolution in shipbuilding and shipping industries. The emergency arbitrator needs to solve problems such as making a decision on leaving cargos in the ship, matters involving a ship arrest, or issues regarding vessels under construction.

In order to utilize the emergency arbitrator system, it needs to make a close partnership with related institutions, prepare Korean-style standard shipbuilding and shipping contracts, and provide training programs for new emergency arbitrators and staff of institutions. Next, the arbitration institution has to have a great working relationship with a court. Finally, it should try to implement a new system, such as on-line service, for the procedures of the emergency arbitrator.

**Key Words** : Shipbuilding Industry, Shipping Industry, Arbitration, Interim Relief, Emergency Arbitrator