

## 우리나라 해상중재 활성화를 위한 실무적 제언\*

### Practical Suggestions for Promoting Maritime Arbitration in Korea

안건형\*\*

Keon-Hyung Ahn

#### 〈목 차〉

- I. 서론
  - II. 국내 해상중재 현황
  - III. 해외 주요 해상중재기관 현황과 전략
  - IV. 우리나라 해상중재 활성화 방안
  - V. 결 론
- 참고문헌  
Abstract

**주제어** : 해상중재 활성화 방안, 아태해사중재센터, 서울해사중재협회, 대한상사중재원의 해상중재 통계자료(2005-2020), 한국해사표준계약서집, 고려해운 선하증권 약관, 중재조항

\* 이 논문은 2020. 11. 2.부터 12. 31.까지 저자가 책임연구원으로 수행했던 2020년도 대한상사중재원 연구용역 [연구수행기관: 경기대학교 산학협력단, 제목: 해상중재 활성화 방안에 관한 연구]의 일부를 발췌해 수정·보완한 것이며, 이 논문에서 밝힌 의견이나 주장은 대한상사중재원의 입장과 아무런 관련이 없고, 오로지 저자의 사견에 기초하여 작성되었다는 사실을 밝혀둔다.

\*\* 경기대학교 무역학과 조교수, Email: khahn20@kgu.ac.kr.

## I. 서론

중재는 전통적인 분쟁해결 수단이었던 소송의 대체적 분쟁해결(Alternative Dispute Resolution; ‘ADR’) 방식 중 가장 효과적이고 효율적인 제도로서 공고한 입지를 구축하고 있고, 주요 선진국들도 중재를 고부가가치를 창출하는 법률서비스 산업의 하나로 인식하고 자국을 전 세계 국제중재 중심지로 육성하기 위해 최선의 노력을 경주하고 있다.

우리 정부 역시 고부가가치 창출이 기대되는 중재제도를 산업으로 육성하고 국가경쟁력을 강화하며 중재산업이 미래의 성장동력이 될 수 있도록 정부가 체계적으로 지원하는 것을 주된 내용으로 하는 「중재산업 진흥에 관한 법률」 제정안이 2017. 6. 28.부터 시행되고 있고, 동 법 제3조<sup>1)</sup>는 법무부장관이 중재산업의 진흥을 위하여 5년마다 중재산업 진흥 기본계획을 수립·시행할 것을 명시적으로 규정하고 있으며, 이에 근거하여 법무부는 「중재산업 진흥 기본계획」(2019~2023)을 수립하여 2019. 1. 1.부터 시행하고 있다.<sup>2)</sup>

중재제도는 일찍이 무역과 해상운송의 분쟁을 해결하기 위해 개발되어 발전해 온 제도로서 해사 분야에서 발생하는 분쟁은 그 어느 산업 분야보다 더 중재가 효과적인 분쟁해결 수단이 되어 왔고, 실제로 해사 분쟁, 특히 국제적 요소를 가진 해사 분쟁은 거의 대부분 중재로 해결되고 있는 것이 현실이다. 그런데 영국이 오랜 기간 해운과 보험의 전 세계 중심지로서 하드웨어와 소프트웨어 측면 모두에서 필요한 인프라와 노하우가 구축되어 온 결과로서 해사중재에 있어서도 독점적 지위를 구축하고 있으며, 심지어 해사 관련 국내 업체들 간의 분쟁도 영국에서 해결되고 있는 실정이다.

이러한 문제를 해결하고자 국내 유일의 상설 중재전문기관인 대한상사중재원은 부산시와 공동 출자하여 새롭게 제정된 해사중재규칙을 바탕으로 해사 거래에서 발생하는 분쟁을 사전에 예방하고 既 발생된 분쟁을 중재를 통해 신속하고 공정하게 해결하고자 2018

1) 「중재산업 진흥에 관한 법률」 제3조(중재산업 진흥 기본계획의 수립 등)

“① 법무부장관은 중재산업의 진흥을 위하여 5년마다 다음 각 호의 사항이 포함된 중재산업 진흥 기본계획(이하 이 조에서 ‘기본계획’이라 한다)을 수립·시행하여야 한다.

1. 중재의 활성화 및 유지에 관한 사항, 2. 분쟁해결시설의 설치 및 운영에 관한 사항, 3. 중재 전문 인력의 양성에 관한 사항, 4. 중재 관련 연구 및 홍보에 관한 사항,  
5. 그 밖에 중재산업 진흥기반의 조성을 위하여 필요한 사항

② 법무부장관은 관계 중앙행정기관의 장 및 지방자치단체의 장에게 기본계획의 효율적인 달성을 위하여 필요한 협조를 요청할 수 있다.

③ 기본계획의 수립·시행에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.”

2) 안건형, “국제중재절차의 디지털화를 위한 최근 동향과 시사점”, 『무역보험연구』, 제19권 제4호, 한국무역보험학회, 2018, p. 260; 법무부, “2019~2023 중재산업 진흥 기본계획”, pp. 1-18; 한편, 중재법 역시 중재제도 활성화를 위해 2016년 개정된바 있는데, 이에 대한 상세한 내용은 이호원, 『중재법 연구』, 박영사, pp. 71-106과 윤진기, “2016년 개정 중재법의 중재관정 집행에 관한 문제점”, 『仲裁研究』, 제26권 제4호, 한국중재학회, 2016. 참조.

년 3월 아태해사중재센터(Asia Pacific Maritime Arbitration Center; ‘APMAC’)를 국내 최대의 무역항이자 해양융합금융센터 등을 갖춘 부산 지역에 설립하였다. 이에 향후 국내외 해사 관련 사건들을 유치하여 궁극적으로는 아시아태평양 지역 해상중재의 중심지가 되기 위한 해상중재 활성화 방안 마련이 필요한 상황이다. 우선, 우리나라 해상중재 활성화에 관한 국내 선행연구들에서 제시된 활성화 방안들을 정리하면 아래의 <표 1>과 같다.

<표 1> 국내 해상중재 활성화에 관한 선행연구 요약정리표

선행연구	해사중재 활성화 방안
안영환 (2003) <sup>3)</sup>	1) 해상중재위원회 설치, 2) 해상중재인 육성, 3) B/L에 중재조항 삽입
박태원 (2004) <sup>4)</sup>	1) 해상중재기관의 독립적 운영, 2) 해상중재절차 선택의 다양성 및 신속성, 3) 해상중재 운영조직의 슬림화, 4) 표준해사중재조항 사용 권장
김인현 (2012) <sup>5)</sup>	1) 한국형 해사표준계약서의 활용과 추가개발, 2) 해상보험 실무자들의 외국 재보험이 아닌 국내 재보험 가입을 통한 한국준거법 사용, 3) 대한상사중재원의 해상중재팀 확대 또는 독립된 해상중재센터 설치 및 전업 해상중재인 육성, 4) 외국 및 한국의 해상법 판례 및 판정사례 소개 및 공유 시스템 구축, 5) 해사 전문 변호사의 지속적 충원, 6) 한국해사법정 활성화 추진위원회 설립 및 업계와 정부의 적극적 지원
김인현 (2015) <sup>6)</sup>	1) 해사법원 설치(2안: 단계적으로 해사전담부서→전담법관제도→해사법원), 2) 런던/싱가포르 해상중재와 같이 독립된 임의중재 실시, 3) 해상중재 인프라 확대(해상법의 외국소개 작업, 해상법 강의 활성화, 해상법 전문인력 양성)
유병욱 (2016) <sup>7)</sup>	1) 해상중재서비스를 위한 한·중·일 상호 전략적 협력을 위한 협의체 구성, 2) 동 협의체를 통한 해상중재 활성화 방안 연구 및 논의
김인현 (2016) <sup>8)</sup>	1) 소프트웨어 측면으로서 해상중재문화 구축[우수한 해상법 교수 및 변호사 양성을 통한 전문해사중재인 확충, 우리 해상법 관련 중재판정 사례와 법원 판례의 주기적 공간(영문화 포함) 2) 하드웨어 측면으로서 임의중재의 시급한 도입(대한상사중재원의 하나의 부서 또는 독립된 한국해사중재원 설립)
이철원 (2018) <sup>9)</sup>	1) 한국형 표준계약서집 작성, 2) 그 표준계약서집 작성 전문가들을 중심으로 하는 핵심 해상중재인 pool 구성, 3) 외국의 해상중재나 법원절차보다 편리한 절차 마련(소액사건 서류심사 처리, back to back 중재사건의 병합 절차, 선결문제 해결을 위한 중간판정, 외국자료의 무번역 제출, 복잡한 기술적 사건 해결 방안으로서의 증거보전 및 임시적 처분 제도 활용), 중재판정 결과의 공유방법(중재판정의 공개) 마련
이정원 (2018) <sup>10)</sup>	1) 해사분쟁 전문인력 확충, 2) 중재 친화적 환경 조성(중재활성화 관련 법률의 제·개정, 사회전체의 인식 제고, 외국의 중재 인력들의 자유로운 활동을 위한 인프라 구축), 3) 범국가적 노력(싱가포르, 싱가포르 선주협회 등의 유기적 협력 체계 및 특히 싱가포르 해사재단의 전폭적 지원 벤치마킹 필요)

선행연구	해사중재 활성화 방안
최성수 (2018) <sup>11)</sup>	아태해사중재센터의 해사중재규칙 제정 전 해외 주요 해사중재규칙들을 검토하여 도입할 필요가 있는 규정들을 제안하면서, 이 중 특히 1) 서면으로만 심리가 가능하도록 규정, 2) 중재판정의 절차 종료 후 4주 이내로 제한, 3) back to back 중재사건의 병합과 다수 중재절차의 병행 심리 허용, 4) 중재판정부의 비용담보 제도 도입 등을 제안하였고, 특히 5) 신속한 중재절차 규정을 강조(단독중재인 원칙, 중재판정 이유 기재 생략 가능, 서면 심리 가능 규정, 중재판정의 시한 설정, 신속사건 또는 소액사건 절차 운용)
이상하·하충룡 (2019) <sup>12)</sup>	1) 4차 산업혁명과 연계한 중재서비스 시스템 개발 및 활용, 2) 성장 가능성 높은 신규 중재시장 분야 개척, 3) 지정학적 장점 활용한 중재서비스 개발, 4) 침투가격전략(penetration pricing strategy) 활용한 국제중재시장 점유율 확대, 5) 정부의 지원 강화
김인현·문광명 (2019) <sup>13)</sup>	1) SCMA 중재규칙상의 선박충돌중재 규정 도입, 2) 해사표준계약서 작성, 3) 외국인들의 중재절차 참여 가능 명문화, 4) 재정 등 물적 설비 확충 등

출처: 저자 정리

해사중재 활성화 관련 선행연구들에서 제시된 제안들을 검토한 결과, 해사중재 활성화를 위한 방안은 크게 3가지로 요약할 수 있는데, 첫째, 해사중재 인프라 확대 구축(해사중재 전문 인력 양성 및 확보, 정부 및 해운업계의 전폭적 지원 및 협력체계 구축, 해사중재 활용에 관한 인식 확대 등), 둘째, 공정·신속·저렴한 분쟁해결장치를 규정한 법적 환경 마련(해사분쟁 특유의 성질을 반영한 절차규칙 등), 그리고 셋째, 한국 해상법의 우수성, 해사 관련 판례 및 중재판정 결과의 예측 가능성 제고를 위한 적극적인 홍보(해사중재의 법률문제에 한해 상소 허용 또는 판례 및 중재판정의 정기적 공간 및 국내외 홍보 등)로 정리된다. 본 연구에서는 위 제안들 중 해사중재 확대구축을 위한 구체적이고 실무적인

3) 안영환, “우리나라 해사중재 활성화 방안”, 『해운물류』, 2003년 제5호, 한국해운물류학회, 2003, p. 19.  
 4) 박태원, “영국 해사중재제도의 운영실태와 시사점”, 『월간 해양수산』, 제237권, 한국해양수산개발원, 2004, p. 45.  
 5) 김인현, “한국 해사법정 및 한국 준거법 활용현황과 그 활성화 방안”, 『韓國海法學會紙』, 제34권 제1호, 한국해법학회, 2012, p. 19.  
 6) 김인현, “한국해사법정·중재제도 도입에 대한 연구”, 『韓國海法學會紙』, 제37권 제2호, 한국해법학회, 2015, p. 40.  
 7) 유병욱, “한·중·일 해사중재제도에 관한 비교연구”, 『무역보험연구』, 제17권 제3호, 한국무역보험학회, 2016, pp. 172-174.  
 8) 김인현, “싱가폴 해사중재제도와 그 시사점”, 『상사법연구』, 제34권 제4호, 한국상사법학회, 2016, p. 40.  
 9) 이철원, “협회 해사중재의 특수성과 한국에서의 발전방향”, 『韓國海法學會紙』, 제40권 제2호, 한국해법학회, 2018, p. 40.  
 10) 이정원, “해사중재 활성화의 전제조건에 관한 제검토”, 『法曹』, 제732권, 법조협회, 2018, p. 410.  
 11) 최성수, “국내 해사중재규칙에 대한 소고”, 『가천법학』, 제11권 제3호, 가천대학교 법학연구소, 2018, p. 4.  
 12) 이상하·하충룡, “아시아 중재 선진국의 국제중재 허브 육성전략 사례 분석 및 시사점 - 싱가포르와 홍콩을 중심으로”, 『仲裁研究』, 제29권 제4호, 한국중재학회, 2019, pp. 115-117.  
 13) 김인현·문광명, “서울해사중재협회의 임의중재의 법적 쟁점과 발전방향”, 『韓國海法學會紙』, 제41권 제1호, 한국해법학회, 2019, p. 292.

방안을 도출하기 위해 대한상사중재원의 2005년부터 2020년까지의 16년간의 해상중재 통계자료, 해외 주요 해상중재기관의 현황과 전략 등을 면밀히 분석하여 우리 해상중재 활성화를 위한 시사점과 개선방안을 도출하여 제시하고자 한다.

## II. 국내 해상중재 현황

### 1. 의의

해상중재란 일반적으로 해상운송이나 연안활동 등 해양을 매개로 하는 거래 또는 사고 등으로부터 야기되는 해상분쟁을 중재로 해결하는 것을 의미한다. 그런데 해상분쟁의 범위에 대해서는 약간의 차이가 존재하는데, 김현(2003)<sup>14</sup>과 안영환(2003)은, 해상분쟁의 범위를 (1) 사람 또는 화물에 대한 해운계약 관련 분쟁, (2) 선주와 용선자 간의 선박용선계약 관련 분쟁, 그리고 (3) 선박충돌이나 해난구조 등 선박 관련 기타 분쟁 등으로 구분하고, 이철원(2018)은 해상분쟁의 범위를 (1) 선박의 건조, (2) 선박의 운용, 그리고 (3) 해상운송 관련 계약상의 분쟁 등으로 구분하고 있으며, 이를 좀 더 자세히 요약·정리하면 아래의 <표 2>와 같다.

<표 2> 해상분쟁의 유형 요약정리표

	계약상의 분쟁	계약 외의 분쟁
종 류	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 용선계약</li> <li>• 정기선 운송계약 및 선하증권</li> <li>• 선박의 매매 및 건조계약</li> <li>• 선박의 수리</li> <li>• 해상보험</li> <li>• 공동해손희생 및 공동해손분담 등</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 해상에서의 불법행위에 따른 손해배상</li> <li>• 선박충돌</li> <li>• 해난구조</li> <li>• 유류오염사고 등 해양사고로 인한 사고 분쟁</li> </ul>
중재합의	보통 계약서에 중재조항이 포함되어 있음	사건 발생 이후 별도의 중재합의 필요

출처: 저자가 정리

해상분쟁은 그 어느 분야보다도 높은 중재적합성을 갖는다. 첫째, 전문성 및 신속성이 다. 해상분쟁의 특수한 성격으로 인해 특정 국가의 법원에서 소송으로 해결하기보다 국제

14) 김현, “해상중재사례로 본 해상중재발전방향”, 해상중재인 세미나, 대한상사중재원·대한중재인협회, 2003, p. 31.

적인 효력이 인정되고, 신속하며, 전문성을 보유한 중재인의 판정에 따르는 중재를 통하여 해결하는 것이 매우 적합하다. 둘째, 실효성이다. 외국중재판정의 승인 및 집행에 관한 1958년 국제연합 협약(United Nations Convention on the Recognition and Enforcement for Foreign Arbitral Awards)(이하 ‘뉴욕협약’이라 한다)<sup>15)</sup>의 체결 국가에서는 외국판정을 보다 관대하게 집행할 수 있기 때문에 현지 국가에서 다시 본안 재판을 진행해야 하는 경우를 방지한다. 이를 통해, 국제 소송의 단점으로 지적되는 집행의 어려움을 극복할 수 있어 국제 해사 분쟁뿐만 아니라 대부분의 상거래 분쟁 역시 중재를 통해 해결되고 있는 실정이다.<sup>16)</sup> 셋째, 탄력성이다. 중재절차는 소송절차에 비해 탄력성이 있기 때문에 당사자들이 절차를 상황에 맞출 수 있으며, 기업 비밀이나 이미지 보호를 위해 공개하지 않을 수 있다.<sup>17)</sup> 넷째, 해상관습이다. 높은 중재적합성은 중재제도가 전통적으로도 중세시대 상업 및 해상무역의 발전을 기반으로 두고 있다는 점에서도 찾아볼 수 있다.<sup>18)</sup>

## 2. 대한상사중재원 해사중재 현황

### (1) 개관

대한상사중재원은 별도의 2018년 3월 아태해사중재센터가 설립되기 이전에는 해사중재 전문조직을 설치하지 않고 국내 해사사건은 국내중재팀에서 처리하고 국제사건은 국제중재팀에서 처리하고 있으며, 현재도 아태해사중재규칙의 적용을 당사자들이 명시적으로 합의한 해사중재사건을 제외하고는 국내중재팀과 국제중재팀에서도 처리하고 있다.

2021. 1. 31. 현재 대한상사중재원의 중재인명부에 등재되어 있는 총 1,128명의 중재인 중 해사 전문 중재인은 120명(10.6%)이며, 이들은 법조계 74명(61.7%), 학계 29명(24.2%), 실업계 12명(10%), 공공단체 등 기타 5명(4.2%) 등으로 구성되어 있다.

### (2) 해사중재 통계자료

대한상사중재원에 2005년부터 2020년까지 16년 간 접수되었던 해사중재사건을 전수 조사한 결과 총 284건이 접수된 것으로 파악되었으며, 이는 연평균 약 18건의 해사사건이 접수되고 있다는 사실을 보여주는 수치이다. 총 284건의 해사중재사건 중 국내사건은 215

15) 뉴욕협약은 1958년 제정되었으며, 우리나라는 1973년 협약에 가입하였고 2021. 1. 31. 현재 166개국이 가입하여 국제무역의 주요 국가들은 대부분 가입했다고 보아도 무방할 것이다.

16) 석광현, 『국제상사중재법연구』 제1권, 박영사, 2007, pp. 245-246.

17) 그러나 2019년 ICC가 중재판정의 공개를 원칙으로 하는 중재규칙 개정이 있었으며, 최근 들어 중재판정의 공개에 대한 논의가 활발하게 진행되고 있는 것으로 보인다. 이에 대한 상세한 내용은 안건형, “2019년 개정 ICC 중재 진행에 관한 당사자 및 중재관정부 지침의 주요내용과 시사점: ICC의 중재관정부 정보 공개 및 중재판정의 발간 정책을 중심으로”, 『중재연구』, 제29권 제2호, 한국중재학회, pp. 65-88 참조.

18) 유병욱, “한·일 해사분쟁해결과 중재제도에 관한 고찰”, 『貿易商務研究』, 제64권, 한국무역상무학회, 2014, pp. 68-70;

건, 국제사건은 69건으로 약 76% 대 24%의 비율로 구성되어 있는 것으로 나타났다. 국제사건의 경우 한국의 해사업체가 외국의 업체를 상대로 중재를 신청하는 대외사건이 그 반대의 대내사건보다 약 2.5% 근소하게 많은 것으로 조사되었다. 이를 표로 요약·정리하면 아래의 <표 3>과 같다.

<표 3> 대한상사중재원 국내/국제 구분 해상중재사건 접수 현황(2005-2020)

	건수	비율(%)	금액(USD)	비율(%)
국내	215	75.7	375,332,409.13	67.5
국제	69	24.3	180,535,303.96	32.5
	대내	31	23,144,286.42	4.2
	대외	38	157,391,017.54	28.3
합계	284	100	555,867,713.09	100

출처: 대한상사중재원 사건관리시스템 데이터베이스

총 284건의 해상중재사건을 본부와 지부로 구분해 살펴보면 본부가 215건, 지부가 69건으로 약 76% 대 24%의 비율로 구성되어 있는 것으로 나타났으며, 국제사건의 경우 본부에서 국제사건이 총 해상중재사건에서 차지하는 비율이 약 28.8%인데 비해 지부의 경우 약 10.1%에 그쳐 국제해사사건의 경우 본부에서 접수·처리되는 비율이 높은 것으로 조사되었다. 이를 표로 요약·정리하면 아래의 <표 4>와 같다.

<표 4> 대한상사중재원 본부/지부 구분 해상중재사건 접수 현황(2005-2020)

	본부	지부
국내	153	62
국제	62	7
	대내	29
	대외	33
합계	215	69

출처: 대한상사중재원 사건관리시스템 데이터베이스

총 284건의 해상중재사건 중 신청금액 2억 원 이하 사건은 본부가 139건, 지부가 34건으로 본부와 지부 모두 전체 해사사건 중 약 49%를 차지하는 것으로 나타났으며, 신청금액 100억 원 이상의 고액 사건은 본부의 경우 13건이 존재하는 반면 지부에는 고액의 해상중재사건이 접수된 경우가 없다는 차이점도 향후 사건 유치를 위한 홍보 전략 계획 수

립 시 고려할 필요가 있어 보인다. 이를 표로 요약·정리하면 아래의 <표 5>와 같다.

<표 5> 대한상사중재원 해상중재사건 신청금액별 접수 현황(2005-2020)

	본부	지부	합계
1억 원 이하	73	26	99
1억 원 초과~2억 원 이하	32	8	40
2억 원 초과~10억 원 이하	59	25	84
10억 원 초과~100억 원 이하	38	9	47
100억 원 초과~500억 원 이하	11	0	11
500억 원 초과	2	0	2
금액 없음	0	1	1
합계	215	69	284

출처: 대한상사중재원 사건관리시스템 데이터베이스

총 284건의 해상중재사건을 사건분야별로 구분하여 살펴보면 본부 및 지부를 합쳐 해상운송이 151건(53.2%), 선박 및 부품이 108건(38%)으로 약 91%를 차지하여 대부분의 사건이 운임/용선료 및 선박 및 부품의 매매와 수리 등과 관련된 분쟁됨을 알 수 있다.

그런데 한 가지 주목해야 할 점은 해상중재사건의 사건분야가 본부와 지부 간 유의미한 차이점이 발견되었다는 점인데, 본부의 경우 해상운송과 관련된 사건이 약 60.5%로 압도적인 원인으로 파악된 반면, 부산지부의 경우에는 해상운송 보다는 선박 및 부품 관련 분쟁이 43건(62.3%)로 해상운송 관련 분쟁 21건(30.4%)보다 훨씬 많은 것으로 나타난 점인데, 이는 향후 아태해사중재센터가 부산에 본부를 두고 있는 만큼 이를 적극 고려하여 사건 유치 및 홍보 활동을 수립·이행할 필요가 있음을 시사한다. 이를 표로 요약·정리하면 아래의 <표 6>과 같다.

<표 6> 대한상사중재원 해상중재사건 사건분야별 접수 현황(2005-2020)

	본부	지부	합계
선박 및 부품	65	43	108
해상운송	130	21	151
해상보험	8	0	8
기타(해사)	12	5	17
합계	215	69	284

출처: 대한상사중재원 사건관리시스템 데이터베이스



총 284건의 해상중재사건 중 지부가 본부보다 오히려 사건 수가 많은 분쟁의 원인이 2가지, 즉 용역료(본부 9건, 지부 14건)와 공사대금(본부 0건, 지부 4건)이 눈에 띄는데 부산과 경남 지역에 조선소와 조선수리소가 많다 보니 아무래도 선박의 설계, 건조, 개조 및 위탁 관리 등의 사건이 서울보다 많은 경향이 있는 것으로 파악된다. 이를 표로 요약·정리하면 아래의 <표 7>과 같다.

<표 7> 대한상사중재원 해상중재사건 원인별 접수 현황(2005-2020)

	본부	지부	합계
내용물(규격, 등급, 함량) 상이	3	3	6
손상, 변질	9	1	10
성능, 작동, 봉제불량	3	2	5
기타(품질불량)	5	2	7
불이행	17	6	23
지연	5	2	7
기타(인도 지연 및 불이행)	10	1	11
물품대금(선박 및 부품 등)	11	5	16
용역료(선박설계용역 등)	9	14	23
임차료	1	0	1
공사대금	0	4	4
운임	71	13	84
기타(대금결제)	29	7	36
계약조건 해석	31	8	39
불법행위	2	0	2
기타	9	1	10
합계	215	69	284

출처: 대한상사중재원 사건관리시스템 데이터베이스

위 <표 7>의 원인별 통계에서도 살펴본 바와 같이, 용역계약은 지부가 27건, 본부가 11건으로 지부가 본부보다 오히려 사건이 많았으며, 매매계약의 경우에도 본부는 32건으로 전체 계약 유형 중 약 14.9%에 불과한 반면에 지부는 15건으로 전체 69건 중 약 21.7%로 본부보다 매매계약이 차지하는 비율이 상당히 높은 것을 파악할 수 있었다.

이러한 조사 결과는 보통 선박이나 부품 관련 매매계약이 많은 것으로 파악되므로 아태해사중재센터가 향후 이 분야에 좀 더 집중하여 관련 표준계약서 작성이나 사건유치 및

홍보 활동을 좀 더 강화할 필요가 있다는 사실을 시사한다. 이를 표로 요약·정리하면 아래의 <표 8>과 같다.

〈표 8〉 대한상사중재원 해사중재사건 계약유형별 접수 현황(2005-2020)

	본부	지부	합계
매매계약	32	15	47
판매, 대리점계약	13	1	14
합작투자계약	1	1	2
건설계약	0	1	1
운송계약	130	18	148
용역계약	11	27	38
임가공계약	3	1	4
임대차계약	6	1	7
근로계약	2	0	2
기타	17	4	21
합계	215	69	284

출처: 대한상사중재원 사건관리시스템 데이터베이스

당사자 합의에 의한 신속절차(3인 중재판정부)를 제외하고, 중재규칙 상 1인의 중재판정부로 구성되는 단독절차 및 신속절차의 경우, 본부가 123건으로 약 57.2%를 차지하였고, 지부의 경우 35건으로 50.7%로 본부와 지부 모두 절반을 약간 상회하는 수준을 보였다. 이를 표로 요약·정리하면 아래의 <표 9>와 같다.

〈표 9〉 대한상사중재원 해사중재사건 절차분류별 접수 현황(2005-2020)

	본부	지부	합계
신속절차	62	24	86
신속절차(3인) <sup>19)</sup>	3	1	4
단독절차	61	11	72
일반절차	89	33	122
합계	215	69	284

출처: 대한상사중재원 사건관리시스템 데이터베이스

19) 중재규칙 상 신청금액이 2억 원 이상은 3인의 판정부가 구성되지만 신속절차로 진행되는 사건은 당사자들이 신속절차로 진행하기로 명시적으로 합의한 경우가 대부분이다.

### (3) 소결

대한상사중재원의 해상중재 활성화를 위한 가장 모범적인 홍보 성공사례로 2005년 국내 최초 해상표준계약서집 작성·배포 사업과 2005년 고려해운의 선하증권(B/L) 이면약관에 국내에서 최초로 대한상사중재원 전속관할의 중재조항을 삽입한 사례를 꼽을 수 있다.

우선 해상표준계약서집 성공사례의 경우, 2005년 6건에 불과하였던 대한상사중재원의 해상중재사건 신청 건수가 2006년에는 1년 만에 3배 급증한 18건이 접수되었던 사례를 이미 경험한바 있고, 이후 2006년부터 2020년까지 연평균 약 18건의 해상중재사건이 접수되고 있으며, 아태해사중재센터의 설립을 통해 다시 한 번 해상중재 활성화의 도약의 모멘텀을 만들어야 할 것이다.

고려해운 B/L 이면약관 중재조항 삽입 성공사례의 경우, 고려해운이 2005년에 자체 B/L 이면약관에 대한상사중재원을 관할 중재기관으로, 중재법을 한국법으로 지정하여 개정 후 2006년부터 2020년까지 15년 간 24건의 해상중재사건에 고려해운이 신청인 또는 피신청인으로 참여하였는데, 이 기간 총 278건의 해상중재사건 중 8.6%에 해당하는 수치인 점을 고려할 때 대형 내지 중견 선사의 선하증권에 중재조항을 삽입하는 것이 얼마나 큰 효과를 거둘 수 있는지에 대해서는 통계자료가 이를 확실히 입증해 주고 있음을 명확히 인지하고 아태해사중재센터는 향후 대한상사중재원, 서울해사중재협회 등과 긴밀하게 협력하여 우리나라 해상중재 활성화를 위해 힘을 모아야 할 때이다.

## Ⅲ. 해외 주요 해상중재기관 현황과 전략

전 세계 상선대의 60%를 차지하는 국제선주협의회 격인 발틱국제해사회의(Baltic International Maritime Council; 'BIMCO')는 약 110개국 이상 2,650여 회원(항만, 조선소, 해운사, 선급협회 등)의 비영리 국제기구로 코펜하겐에 본부를 두고 있으며, 각종 용선계약서 및 기타 운송서류의 표준서식을 제정·공인·해석하는 해사 분야 최고의 권위를 인정받고 있으며,<sup>20)</sup> 동 기구는 BIMCO Law and Arbitration Clause 2020에 전 세계 4개 도시만 그들의 표준 중재지로서 포함시키고 있는데, 런던, 뉴욕, 싱가포르, 그리고 홍콩이고, 홍콩은 2020년에 처음으로 포함되었다.<sup>21)</sup> 아래에서는 전 세계 해상중재를 거의 독점하고 있다고 말할 수 있는 영국 런던해사인중재협회(London Maritime Arbitration Center; 이하

20) 임석민, 『국제운송론』 제7판, 삼영사, 2019, p. 110.

21) Grant Hunter, "BIMCO adds Hong Kong to New Shortened Arbitration Clause", 6 October 2020, available at <https://www.bimco.org/news/priority-news/20201006-bimco-adds-hong-kong-to-new-shortened-arbitration-clause> (2020. 12. 15. 최종접속).

‘LMAA’)를 비롯하여 미국 해사중재인협회(Society of Maritime Arbitrators; 이하 ‘SMA’), 싱가포르 해사중재원(Singapore Chamber of Maritime Arbitration; 이하 ‘SCMA’) 및 홍콩 해사중재그룹(Hong Kong Maritime Arbitration Group; 이하 ‘HKMAG’)의 현황과 전략에 대해 차례로 검토하기로 한다.

## 1. 런던해사중재인협회(LMAA)

### (1) 현황

LMAA는 1960년에 설립되었으며 전 세계 해운업계가 이용하는 거의 독점적 지위를 향유하고 있는 해사중재기관이며, 2017 LMAA Terms<sup>22)</sup>이라는 해사중재규칙에 따라 적용범위, 중재판정부, 중재비용, 절차 등 구체적인 사항들이 규정되어 있다.

전속중재인으로 활동하게 되는 18명의 정회원(Full Members), 15명의 예비 정회원(Aspiring Full Members), 그리고 800명 내외의 준회원(Supporting Members)으로 구성되어 있다.<sup>23)</sup> 정회원들은 절반이 법조 경력자이며 나머지는 해사기술직이나 해운업 경력자들로 이루어지고, 나머지 준회원들의 경우에도 국내외 해사 전문 변호사 및 선주상호보험(P&I Club)들<sup>24)</sup>의 임직원 등으로 구성되어 있다.

전 세계 해상분야의 관습과 표준으로 자리 잡은 영국 해상법 및 해상관행을 바탕으로 전문 해사중재인 풀(pool)을 보유하고 있고, 나아가 전 세계 해상분야의 관습과 표준으로 자리 잡은 영국 해상법 및 해상관행을 바탕으로 전문 해사중재 인력을 보유하여 거의 독점적인 신뢰성과 전문성을 확보하고 있다.

### (2) 중재법규

영국은 1996년 중재법이 큰 개정 없이 현재까지도 적용되고 있는데, 법률문제(point of law)에 한해 중재판정의 상소를 허용하는 전 세계 거의 유일한 국가 중 하나이다. 해사중재사건은 런던국제중재법원(London Court of International Arbitration; 이하 ‘LCIA’)에서도 접수가 되지만 대부분의 해사중재사건은 LMAA에 접수되고 처리되고 있다. LMAA는 2017년 개정된 해사분쟁을 중재로 처리하기 위한 3개의 절차규칙, 즉 1) 일반규칙(LMAA Terms), 2) 중간사건절차규칙(Intermediate Claims Procedure; 이하 ‘IPC’), 그리고 3) 소액

22) LMAA 웹사이트, available at <https://lmaa.london/wp-content/uploads/2020/11/THE-LMAA-TERMS-2017-Clean.pdf> (2020. 12. 15. 최종접속).

23) 이들은 전속 중재인 후보 또는 적절한 때(in due course)에 전속 중재인으로 지원할 의사가 있는 사람들의 명단이며, 이 15명의 명단은 <https://lmaa.london/product/aspiring-full-membership> 참조.

24) 해운업종은 국제적 분쟁이 많아 통상 소송비용을 담보하는 보험을 가입하는 경우가 많으며, 선사의 대외 책임 리스크의 담보를 위해 P&I Club에 가입하게 되는데 대부분의 주요 P&I Club들이 영국에 소재하고 있어 영국 중재와 소송을 선호하는 경향이 있다. 유병욱(2014), 전계논문, p. 71.

사건절차규칙(Small Claims Procedure; 이하 ‘SPC’) 등이 존재한다.

### 1) LMAA 일반규칙(LMAA Terms)

기관중재와 달리 중재의 신청인은 중재신청서를 중재기관에 접수시키는 것이 아니라 상대방 당사자에게 직접 통지하는 방식으로 중재절차가 개시되며, 향후 모든 서면 통지는 당사자들이 직접 상대방과 중재판정부에 송부하는 방식으로 진행된다(2017 LMAA Terms, The Second Schedule Art. 1(c)).

중재판정부는 당사자가 달리 합의하지 않는 한, 원칙적으로 3인으로 구성되고 중재신청서 송달일로부터 14일 내에 각 당사자는 자신의 중재인을 선정 통보하고 그렇게 선정된 2인의 중재인들이 제3의 의장중재인을 선정하되, 제3중재인 선정에 실패하는 경우에는 LMAA 회장(President)이 의장중재인을 선정하는 방식이다(2017 LMAA Terms, Art. 8).

영국 중재의 가장 큰 특징은 중재가 단심제가 아니라 법률문제에 한하여 항소를 허용한다는 점인데(영국 중재법 제69조), LMAA 중재규칙은 중재판정에 원칙적으로 이유를 기재할 것을 규정하고 있으며(LMAA Terms Art. 22(a)), 만일 양당사자가 중재판정에 이유를 기재하지 않기로 합의하는 경우에는 영국 중재법 제69조에서 보장하고 있는 중재판정의 법률문제의 법원 항소권을 배제하는 효과가 발생한다는 점은 유의할 필요가 있다.<sup>25)</sup>

### 2) LMAA 중간사건절차규칙(ICP)

동 규칙은 중재신청 또는 반대신청 각각의 청구금액이 미화 10만 달러를 초과하고 40만 달러를 넘지 않는 중간 범위의 청구금액(이자 및 비용 제외)을 갖는 중재사건을 대상으로 분쟁을 좀 더 신속하고 저렴한 비용으로 분쟁을 해결하는데 그 목적이 있으며, 만일 본신청 또는 반대신청의 청구금액이 추후 미화 40만 달러를 초과하게 되는 경우 반대신청 송달일로부터 14일 내에 2017 LMAA Terms에 따라 절차를 진행해 달라는 요청을 할 수 있다(LMAA ICP Art. 1).

### 3) LMAA 소액사건절차규칙(SPC)

동 규칙은 분쟁금액이 소액인 사건을 대상으로 중재절차를 간소화하여 신속하고 저렴한 비용으로 분쟁을 해결하는데 그 목적이 있으며, 본신청과 반대신청 청구금액이 각 미화 10만 달러 이하인 사건에 적용되며(LMAA SPC Art. 1(a)), 만일 반대신청이 미화 10만 달러를 초과하는 경우 반대신청 송달일로부터 14일 이내에 2017 LMAA Terms나 2017 LMAA 중간사건절차규칙(Intermediate Claims Procedure 2017)에 따라 절차를 진행해 달라는 요청을 할 수 있다(LMAA SPC Art. 1(b)).

25) 영국 중재법 제69조 내지 제70조에 따르면, 중재판정의 법률문제(point of law)에 관해서는 법원에 중재판정일로부터 28일 이내에 항소가 가능하다; 이철원(2018), 전제논문, p. 232.

SPC 절차의 특징으로는 1) 1인 중재인, 2) 중재절차의 3개월 내 종료 목표, 3) 예외적인 경우 제외하고 구술심리 배제, 4) 서류 교환 시 오직 관련 있는 서류만 공개, 5) 항소권 배제, 6) 서면의 글자 수 제한, 그리고 7) 심리종결 후 1개월 내 중재판정 등의 규정을 두어 전문성, 신속성이라는 중재제도의 장점을 잘 활용하고 있다.<sup>26)</sup>

### (3) LMAA 해상중재 사건 현황 및 전략

LMAA는 2018년 1,483건에서 2019년 약 1,668개의 해상중재사건을 런던에서 처리하였다.<sup>27)</sup> LCIA와 ICC 중재사건 수와 합쳐 계산하면, 2019년 런던에서 처리된 국제해사중재사건 수는 약 1,730건이다.<sup>28)</sup> LMAA의 2018년 사건 통계자료를 LCIA와 ICC의 수치와 합산하면, 2018년 런던에서 처리된 새로운 해상중재 사건 수는 약 1,523건이다.<sup>29)</sup> 따라서 2019년 런던은 국제해사중재 사건 수에 있어 약 14% 증가세를 이룬 것으로 나타났다.<sup>30)</sup>

전 세계 분쟁해결 시장에서 싱가포르와 홍콩이 런던의 가장 강력한 경쟁자들로 나타났으며, 특히 싱가포르는 2019년 SIAC, SCMA, LMAA 및 ICC의 사건 수를 합쳐 229개의 새로운 국제해사중재사건이 접수되었는데 이는 런던의 해상중재 사건 수의 약 13%에 해당하는 수치이다.<sup>31)</sup> 2018년 역시 싱가포르는 SIAC, SCMA, LMAA 및 ICC의 사건 수를 합쳐 215개의 새로운 국제해사중재사건이 접수되었는데 이는 런던의 해상중재 사건 수의 약 14%에 해당하는 수치이다.<sup>32)</sup> 홍콩의 경우, HKIAC는 2019년 약 44건의 국제해사중재사건을 처리하였는데, 이는 2018년 38건보다 소폭 상승한 수치이다. 홍콩해사중재그룹(HKMAG)은 2018년에 63건의 해상중재 신청을 접수하였고 2019년에도 소폭 증가하였으며, 따라서 홍콩은 2018년 런던의 해상중재 사건 수의 약 6%에 해당하는 사건들을 처리하였고 2019년에는 7%로 약간 증가하였다.<sup>33)</sup>

2018년과 2019년 런던의 해상중재사건 통계자료들을 런던 밖의 주요 해상중재기관들과

26) 최성수, 전제논문, pp. 17-18.

27) 총 합계에서는 LMAA에서 처리된 개별 중재사건들이 2018년 1,561건이었고 2019년에는 1,756건이었으며, 이 중 런던에서 처리된 사건은 95% 이상을 차지한 것으로 나타났다.

28) 2019년, LCIA 중재규칙 사건들 중 운송 및 상품(transport and commodities) 분야로 분류되는 중재사건 수는 약 61개이고, 이 중 89%에 해당하는 54건이 중재지로 영국이 선택되었다. 2019년, ICC는 869개의 중재신청사건이 접수되었고 우리는 2018년 데이터에 근거하여 이 중 약 8.6%를 차지하는 운송 분야 관련 중재 신청 중 10%가 런던에서 처리된 것으로 추산한다.

29) 2018년, LCIA 중재규칙 사건들 중 운송 및 상품(transport and commodities) 분야로 분류되는 중재사건 수는 약 33개이다. 2018년, ICC의 운송 분야 관련 72개의 중재 신청의 약 10%는 런던에서 해결되었다.

30) Craig Neame and Holy Colaço (2020), "The Maritime Arbitration Universe in Numbers: More on the Statistics", available at <https://www.hfw.com/downloads/002203-HFW-Maritime-arbitration-in-numbers-More-on-the-statistics-July-2020.pdf> (2020. 12. 16. 최종접속).

31) LMAA는 2019년 싱가포르에서 88개 중재 사건을 처리하였고, SCMA는 2019년 41개의 중재 사건을 주관하였다. 우리는 2019년 SIAC이 95건, ICC가 5건의 새로운 중재사건을 접수한 것으로 추측된다.

32) Craig Neame and Holy Colaço, op. cit.

33) *Ibid.*, ICC는 2018년 홍콩에서 약 2개의 운송 관련 신청을 처리했고, LMAA는 홍콩 관련 통계자료를 제공하지 않았다고 한다.

비교해본 결과는 국제해사중재 산업에 있어서 런던의 현행 지배의 정도를 잘 보여주고 있으며, 런던의 중재기관들에 대한 신뢰는 2019년 국제해사분쟁 관련 지역 내 모든 중재사건들의 83%가 런던에서 처리되고 있음을 볼 때 전 세계 당사자들 사이에서 높은 인기를 유지하고 있음을 알 수 있다.<sup>34)</sup>

## 2. 미국해사중재인협회(SMA)

### (1) 현황

SMA는 1963년 해상중재인들이 해상중재의 진흥을 목적으로 설립된 민간단체로서 미국 연방중재법(Federal Arbitration Act; 'FAA'), 뉴욕주 민사소송법, 그리고 SMA 자체 중재규칙에 따라 중재를 진행하고 있으며, 주로 용선계약, 선하증권(B/L) 분쟁, 항만하역계약, 선박 수리 및 부품 공급계약 등의 해상거래 관련 중재가 이루어진다.<sup>35)</sup>

SMA의 경우, 1913년 NYPE (New York Produce Exchange) Time Charter (정기용선) 표준계약이 분쟁해결조항을 뉴욕을 중재지로 하여 중재로 해결하기로 정한 것을 계기로 하여 이후 뉴욕은 용선계약과 화물운송계약과 관련된 중재지로 선정되기 시작하였다.<sup>36)</sup>

2020. 12. 17. 현재 중재인명부(Member Roaster)에 등재되어 있는 패넬은 75명이며 사무국에는 사장(president), 부사장(vice president), 비서(secretary), 회계담당(treasurer) 및 사무실 매니저(office manager)가 근무 중이며, 이사회(Board of Governors)는 10명으로 구성되어 있다.<sup>37)</sup>

### (2) 특징

#### 1) back to back 해상중재사건의 병합절차 규정

해상운송 계약의 경우 전 세계적으로 용선에 채용선, 또다시 채용선 되는 연속된 운송계약이 연쇄적으로 이어지는 특징이 있으며, 이러한 연쇄적 분쟁(back to back claim)의 경우 당사자들만 상이할 뿐 분쟁의 내용은 거의 대동소이한 경우가 많다.

이러한 여러 건의 back to back 분쟁들은 한 중재판정부에 의해 병합(consolidation)되어 절차가 진행되고 판정이 내려지는 것이 무엇보다 중요한데, SMA는 중재규칙 제2조(병합)에서 병합절차를 1인의 중재인으로 선정할 수 있으며, 만약 단독중재인 선정에 실패하는 경우에는 주위적 신청인(primary claimant)이 1인을 선정하고, 최종적인 피신청인(ultimate

34) *Ibid.*

35) 이철원(2018), 전게논문, p. 232; 최동현, “전문성과 공정성 겸비한 해상중재인 양성시급 (별도의 한국해사중재인 설립에는 부정적)”, 해양한국, 2004. 3, p. 86.

36) 이철원(2018), 전게논문, p. 233; 김인현(2015), 전게논문, p.24.

37) SMA 웹사이트, available at <https://www.smany.org/> (2020. 12. 17. 최종접속).

defending party)이 1인을, 그리고 마지막 1인을 남아 있는 중간 당사자(들)가 선정하도록 규정함으로써 해상분쟁의 특징을 잘 포착하여 중재절차의 편의를 도모함으로써 중재 이용자들의 요구를 세심하게 충족시키고자 배려하고 있다.

## 2) 해상중재판정의 전면 발간

SMA 해상중재규칙 제1조에 따르면, “당사자들이, 사전에 반대로 규정하지 않는 한, 이 규칙에 합의함으로써, 중재판정이 SMA 또는 통신원들(correspondents)에 의해 발간될 수 있다는 점에 합의하는 것”이라고 규정하고 있고,<sup>38)</sup> 이 규정에 근거하여 SMA에서 발간하는 모든 중재판정은 SMA Award Service라는 이름의 유료 구독서비스 가입을 통하거나 또는 LexisNexis와 Westlaw를 통해 유료 검색이 가능토록 서비스를 제공하고 있다.<sup>39)</sup> 또한, SMA는 매 분기별로 “ARBITRATOR”라는 정기간행물을 무료로 발행하는데 여기에는 주목할 만한 중재판정의 요지를 게재하고 있다.<sup>40)</sup>

## 3. 싱가포르해사중재원(SCMA)

### (1) 현황

SCMA는 싱가포르국제중재센터(SIAC)의 관리 하에 2004년에 설립, 2009년에 독립적으로 기능하기 시작한 단체(a company limited by guarantee)로 재구성됨으로써 SIAC과 SCMA라는 이원체제로 개편되었으며, 궁극적으로 해상 커뮤니티의 니즈에 부합하는 해상 중재를 위한 프레임워크를 제공하는 것을 목표로 하고 있다.<sup>41)</sup> 설립 초기에는 기관중재인 ICC 중재모델을 채택하였으나, 2009년 임의중재 성격의 LMAA 중재 모델을 수용하면서 재구성하였다. 2020년 12월 17. 현재 중재인 패널은 112명이며 사무국에는 4명의 상근 직원이 근무 중이다.<sup>42)</sup>

싱가포르해사재단(Singapore Maritime Foundation; ‘SMF’)을 설립하여 지속적인 재정 지원을 받고 있는데, 특히 SMF는 2012년 SMCA와 함께 BIMCO의 표준계약서들에 싱가포르를 런던과 뉴욕에 이어 표준 중재지로 지정되도록 하는데 주도적인 역할을 한 것으로 평가받고 있을 정도로 SMF는 싱가포르의 해상중재 제도 발전을 위해 물심양면으로 최선의 노력을 경주하고 있다.<sup>43)</sup>

38) 2018 SMA Maritime Arbitration Rules, Section 1 (Agreement of Parties), available at <http://www.smany.org/arbitration-rules-mar-14-2018.html> (2020. 12. 17. 최종접속).

39) 안건형(2019), 전계논문, p. 80.

40) 이철원(2018), 전계논문, p. 233.

41) 최성수, 전계논문, p. 11.

42) SCMA 웹페이지, available at <https://www.scma.org.sg/> (2020. 12. 17. 최종접속).

43) 이정원, 전계논문, p. 402.



SMF의 경우, 2011년 1월경에는 싱가포르 선박매매계약 표준양식(Singapore Ship Sale Form)을 제정하고 배포하여 동 양식이 단기간 내에 주요 선박매매계약 양식의 하나로 자리 매김하는데 일조하기도 하였으며,<sup>44)</sup> SCMA는 중재 신청인들에게 행정비용을 전혀 받지 않고 싱가포르 정부가 조성한 SMF의 기금으로 행정비용을 충당함으로써 사실상 연 수입의 약 60%가 SMF의 지원금이라고 할 정도로 싱가포르 해상중재 제도 발전에 없어서는 안 될 존재이다.<sup>45)</sup>

## (2) 특징

### 1) 주요 전략

아시아 지역 선주들이 세계 전체 선박량 중 약 40%를 소유하고 있다는 점에 착안하여 영국 해상중재의 틈새시장을 공략하였으며, LMAA 중재인들을 패널로 영입하여 영국 중재와 동일한 서비스를 제공하는 전략을 취하고 있다. 나아가, 아시아 지역에서의 경쟁력 강화를 위해 해상중재인 및 해상중재 로펌 등에 조세 혜택 등 다양한 인센티브 제도를 마련하여 시행 중이다. 특히, 싱가포르 정부는 외국중재인에 대하여 원천징수(withholding tax)를 하지 않으며, 나아가 근로허가증(work permit)을 요구하지도 않는다.<sup>46)</sup>

### 2) 중재규칙

SCMA 중재규칙 내에 참고할 만한 규정들이 존재하는데, 바로 소액사건절차(Small Claims Procedure; 이하 ‘SCP’) 규정과 선박충돌사고 손해결정을 위한 신속절차(SCMA Expedited Arbitral Determination of Collision Claims’ 이하 ‘SEADOCC’) 규정이다.

첫째, SCMA 중재규칙 제46조는 1) 미화 15만 달러 미만의 분쟁(이자 및 비용 제외)의 경우 원칙적으로 구술심리 없이 서면심리로만 진행되고, 2) 중재판정은 원칙적으로 단독 중재인에 의해 중재신청서 접수 후 21일 이내에 내려져야 하며, 그리고 3) 중재인 보수와 중재비용에 상한액(cap)이 규정되어 있다<sup>47)</sup>

둘째, SCMA 규칙 제47조는 선박충돌사고의 당사자들이 SCMA 규칙 부칙(Schedule B)의 규정에 따라 분쟁을 해결할 수 있음을 규정하고 있으며, 동 규칙의 제48조에서 연료유(Bunker) 관련 분쟁<sup>48)</sup> 역시 해상중재로 해결할 수 있는 규정을 마련함으로써 다른 주요

44) *Ibid.*

45) 김인현(2016), 전제논문, p. 214, p. 223.

46) *Ibid.*, p. 214.

47) 이정원, 전제논문, p. 397; 중재인수당은 원칙적으로 미화 5천 달러가 상한으로 규정되어 있으나, 반대신청이 있는 경우에는 미화 8천 달러를 상한액으로 규정하고 있으며, 중재비용의 경우에는 원칙적으로는 미화 7천 달러가 상한이액지만, 반대신청이 있는 경우에는 미화 1만 달러가 상한액이 된다.

48) *Ibid.*, pp. 398-399; SCMA 중재규칙 48조에 따르면, 연료유의 구매 또는 공급계약의 당사자들이 싱가포르 항만청(Maritime and Port Authority of Singapore)이 제정한 “Singapore Standards Council SS600:2014”에 규정된 ‘싱가포르 연료유분쟁 해결절차(Singapore Bunker Claims Procedure (SBC Terms))’에 따라 중재로 해결

해사중재기관에서 보기 힘든 신규영역 개척의 여지를 마련한 것으로 평가할 만하다.<sup>49)</sup>

#### 4. 홍콩해사중재그룹(HKMAG)

##### (1) 현황

홍콩은 해사중재의 중심지로서 특별한 장점들을 보유하고 있는데, 과거 영국령에 속한 관계로 영국법으로 대표되는 오랜 보통법의 역사와 전문성, 그리고 영어뿐만 아니라 중국어(만다린과 광둥어)를 모두 구사할 수 있는 풍부한 해사중재인 및 해사 분야 전문가 pool을 갖추고 있다.

홍콩의 대표 중재기관으로 홍콩국제중재센터(Hong Kong International Arbitration Centre; 이하 'HKIAC')가 1985년 설립된 이후 해사중재사건 포함 모든 유형의 중재사건들을 처리해 오고 있으며, HKIAC의 해사중재에 특화된 한 부서로서 홍콩해사중재그룹(Hong Kong Maritime Arbitration Group; 이하 'HKMAG')을 설치하였는데, HKMAG는 해사분쟁의 중재인으로 활동 가능한 홍콩 거주 전문가 그룹으로 시작되었다.<sup>50)</sup>

HKMAG는 홍콩 내 중재와 조정의 발전과 이용을 촉진하기 위한 목적으로 2019년 3월 독립적인 해사중재 전문 기구로 독립하였으며, HKIAC는 기관중재의 성격을 갖는데 반해, HKMAG는 LMAA 모델을 차용하여 임의중재의 성격을 갖는 이원화 체제를 갖추고 있으며, 이는 싱가포르와 유사한 체제이다.<sup>51)</sup>

HKMAG는 최고의사결정기구로 HKMAG 위원회(committee)가 있으며, 동 위원회에서 선출된 HKMAG 의장을 포함하여 5인의 정회원(Full Members)으로 구성되어 있으며, 나아가 LMAA와 유사하게 11명의 정회원, 25명의 회원(Members), 그리고 2명의 준회원(Supporting Members)으로 구성된 중재인명부를 갖추어 운영되고 있다.<sup>52)</sup>

##### (2) 특징

###### 1) 중재법규

중재지가 홍콩인 경우 홍콩 중재법 제609장(Arbitration Ordinance Cap 609)이 적용되며, 2011년 개정된 동 법률은 UNCITRAL 모델중재법을 전폭 수용한 결과물로 홍콩에서 진행되는 거의 대부분의 중재는 UNCITRAL 모델중재법에 따라 규율된다고 볼 수 있다.<sup>53)</sup>

할 수 있는 것으로 규정하고 있다.

49) *Ibid.*

50) Sik Kwan Tai and Bing Chan, "Hong Kong maritime arbitration under the Arbitration Ordinance 2011", *Maritime Arbitration Review*, Vol. 2, No. 4, 2017, p. 368.

51) HKMAG 웹사이트, available at <https://www.hkmag.org.hk/home> 2020. 12. 17. 최종접속.

52) *Ibid.*

53) 이정원, 전제논문, pp. 387-388.

홍콩의 대표적인 중재기관인 HKIAC의 2018년 개정 기관중재규칙에서 주목할 점은 당사자 일방은 신청과 반대신청(또는 상계항변이나 교차신청) 가액의 총합이 중재요청서 제출일 당시 HKIAC가 그 웹사이트에 명시한 금액을 초과하지 아니하는 경우(2018년 HKIAC 기관중재규칙 제42(1)(a)조) 신속절차로 진행된다고 명시되어 있는데 반해, 2013년 개정 전 중재규칙 제41조(신속절차)는 가액의 총합이 2천 5백만 홍콩 달러를 초과하지 않는 모든 분쟁으로 규정되어 있었던 것이 개정되었다는 사실을 유의할 필요가 있다.

특히, 2018년 개정 HKIAC 기관중재규칙에서는 조기 판단절차(Early Determination Procedure) 규정을 신설하였는데, 동 조항에 따르면 1) 문제되고 있는 법리적 또는 사실적 쟁점이 명백한 경우, 또는 2) 문제되고 있는 법리적 또는 사실적 쟁점이 중재판정부의 관할 범위를 넘어서는 쟁점임이 명백한 경우, 또는 3) 상대방 당사자가 제기한 법리적 또는 사실적 쟁점이 타당하다고 가정하더라도, 해당 당사자에게 유리한 판정이 내려지지 아니할 경우에 한해 일방당사자의 요청이 있는 경우 다른 당사자들과 협의 후 사건의 하나 또는 둘 이상의 법리적 또는 사실적 쟁점을 조기 판단절차에 따라 판단할 수 있는 규정을 신설함으로써 중재절차의 신속성을 획기적으로 개선하고 그에 따라 시간과 비용을 줄일 수 있는 가능성을 제고하였는바, 이는 아태해사중재센터도 추후 적극 검토하여 도입할 필요가 있을 것으로 판단된다(2018년 HKIAC 기관중재규칙 제43조 제1항).<sup>54)</sup>

## 2) HKMAG 해상중재규칙

HKMAG 중재규칙은 특별히 해상분쟁을 위해 설계된 기본 틀/framework)을 제공함으로써 사중재(私仲裁)에 가까운 임의중재가 아닌 기관중재의 장점을 일부 수용한 것으로서, 동 규칙은, 예를 들어, “중재는 홍콩에서 HKMAG 중재규칙에 따라 HKMAG 소액사건절차로 진행하며, 홍콩법에 의해 규율된다.”와 같은 명시적 중재합의가 있으면 적용되고, HKMAG 중재규칙은 또한 단독중재인 또는 당사자 지명 중재인들이 그들의 선정에 동 규칙이 적용되는 경우에도 적용된다.<sup>55)</sup> 동 규칙의 장점은 아래와 같다.

첫째, 임의중재로 주로 진행되던 해상중재 사건들이 HKMAG 중재규칙이 제정됨으로써 기관중재를 위한 절차를 갖게 되었으며, 이는 당사자들이 최근의 “중국 본토나 홍콩 자치구의 법원들에 의해 중재절차를 지원하기 위해 법원이 명령한 임시적 처분 상호협력 관련 협정”의 혜택을 받을 수 있게 되었다는 것을 의미하며, 따라서 중국 본토의 기업들과 계

54) 아태해사중재센터(APMAC) 해상중재규칙 제29조(중간판정 및 일부판정) 제1항에서 “중재판정부는 중국판정뿐만 아니라 중간판정 또는 일부판정을 내릴 수 있다.”고 규정하여 HKIAC 기관중재규칙 제43조상의 조기 판단절차를 내릴 수 있는 근거규정은 갖추었다고 할 수도 있으나 추후 규칙 개정 시 좀 더 구체적이고 명시적으로 규정하여 중재절차의 예측 가능성을 제고할 필요가 있다고 생각된다.

55) Bill Amos, “Maritime Arbitration: Three developments that strengthen Hong Kong maritime arbitration”, 4 September 2020, available at <http://www.hk-lawyer.org/content/maritime-arbitration-three-developments-strength-hong-kong-maritime-arbitration> (2020. 12. 17. 최종접속).

약을 체결하는 해운회사들은 그들의 홍콩 해상중재의 협조에 있어 중국 법원들로부터 임시적 명령 및 가치분을 획득할 수 있게 되었기 때문에 홍콩을 중재지로 선택할 추가적인 이유가 생긴 것으로 판단할 수 있다.<sup>56)</sup>

둘째, 구술변론 없는 서면심사 가능성을 제고하였다. 홍콩 중재법 제52조는 “당사자들이 대면심리 없이 절차를 진행하기로 합의하지 않는 한, 중재판정부는 일방당사자가 요청하는 경우, 절차의 적절한 단계에서 심리를 개최하여야 한다.”라고 규정하고 있어 1996년 영국 중재법과 대비되며,<sup>57)</sup> 이 조항으로 말미암아 채무자가 구두심리가 필요하다고 주장함으로써 절차를 지연시킬 수 있는 빌미를 제공하고 있었다. 이러한 문제점을 피하기 위해 해상분쟁의 경우 HKMAG 중재규칙에 따르기로 하는 중재합의를 함으로써 해결할 수 있게 된 것인데, HKMAG 중재규칙 제13조에 따르면, 중재판정부가 구술심리를 개최할지 여부, 또는 서류만으로 절차를 진행할지 여부에 대해 결정할 권리를 명시적으로 부여하고 있다. 요컨대, HKMAG 중재규칙은 적절한 경우, 서류심사(documents only) 방식으로 해상중재가 진행되도록 보장하며, 이는 자연스럽게 시간과 비용을 절감시켜 주며, 서류심사 중재는 일반적으로 사실관계 증인 또는 전문가 증인의 신뢰성이 문제가 되지 않는 경우의 분쟁들에 적합할 것이다.<sup>58)</sup>

### 3) BIMCO 표준계약서 제4의 표준 중재지 - 홍콩

전 세계 해운산업의 각종 표준약관 제정 및 홍보에 특화되어 해운산업에 있어 선도적 국제기구인 BIMCO는 개정 분쟁해결조항이 종래의 런던, 뉴욕 및 싱가포르 외에 홍콩을 4개의 지정된 중재지들 중 하나로 포함시킬 것이라고 공식적으로 발표한바 있으며,<sup>59)</sup> 이는 증대되고 있는 해상분쟁 해결에 있어서 홍콩의 역할에 대한 이러한 국제적인 인정이자 중요한 진전으로 평가될 수 있으며, 향후 장기적 과제로 우리나라도 BIMCO 표준계약서의 표준 중재지로 지정될 수 있도록 노력하여야 할 것이다.

## 5. 미래 전망과 시사점

### (1) 미래 전망

영국이 EU를 탈퇴하고, 세계가 COVID-19 사태와 그에 따른 경제적 타격을 해결하기 위해 노력하고 있는 가운데, 미래의 해상중재 전망을 확실성을 갖고 예측하기는 어렵지만,

56) *Ibid.*

57) 1996년 영국 중재법 제34조는 당사자들의 합의에 따라, 구두 또는 서면 심리를 개최해야 하는지 그리고 개최한다면 어느 정도까지 해야 하는지를 포함한 모든 절차 및 증거의 문제에 대한 중재판정부의 판단 권한을 부여하고 있다.

58) Bill Amos, *op. cit.*

59) Grmat Hunter, *op. cit.*

기업들이 경제적 난관에 직면해 있고 코로나 사태 이후의 전 세계 경기침체의 결과로서 해상분쟁들이 많이 발생할 것은 자명하므로, 중재의 이용 역시 증가할 것으로 예측된다. 런던은 국제분쟁해결을 위한 중심지로서의 공고한 명성을 향유하고 있고, 2021년 이후에도 해상중재의 독점적 중심지로서 계속 발전할 것으로 예측된다.<sup>60)</sup>

95%의 해상중재사건이 런던에서 처리되는 LMAA는 최근 회원들(Members)에게 런던 해상중재사건의 약 80%가 서면절차(documents only)로만 진행되었고, 그들의 현행 활동의 대부분은 평소와 다를 것이 없으며 COVID-19 규제의 영향을 받지 않고 있다며 안심시킨 바 있다고 한다.<sup>61)</sup>

LMAA는 또한 해당 중재규칙이 허용한다면 비디오 화상회의 소프트웨어를 이용하여 원격 심리를 행하는 것이 더 이상 낯설지 않으며, 이러한 새로운 현실에 신속하게 적용할 수 있었다고 하며,<sup>62)</sup> 단독중재인 사건과 신속절차에 기초한 서면심리(documents only) 중재사건들이 증가함에 따라, 절차들을 효율적으로 다룰 수 있도록 그들의 기술을 연마해야 할 것을 제안하기도 한다.<sup>63)</sup>

## (2) 시사점

향후 중재기관들이 해상분쟁사건들을 지속적으로 유치하기 위한 핵심은 이러한 적응능력이 될 것이므로 비대면 온라인 분쟁해결(Online Dispute Resolution; ‘ODR’)에 대한 관심 및 적응이 필요하며 아태해사중재센터도 향후 게임 체인저로서 ODR을 통한 국제해사중재의 판을 와해적으로(disruptive) 뒤집어버리는 방식의 승부수를 거는 방법도 생각해 볼 수 있을 것으로 판단된다.

싱가포르의 런던과 경쟁하기 위한 조치, 예를 들어, 영국 중재법 제69조의 태도와 같이 사실의 문제가 아닌 법률의 문제(point of law)에 한해 상소를 허용할지의 여부에 대해 논의를 시작하였으며, 다른 중재기관들도 이러한 추세를 따를 것으로 보이는 만큼, 우리도 이에 대한 논의를 시작할 필요가 있다.

마지막으로, 일반대중은 대부분의 중재사건들이 당사자 선정방식에 의해 선정된 3인의 중재판정부가 대부분의 사건에서 대면심리를 통해 판정을 하고 있다고 추정할 것으로 보이는데, 특히 코로나 상황 이후, 위 통계자료들은 3인 중재판정부가 통상적으로 진행하는 절차는 이제 예외에 해당된다는 사실을 부여주고 있으며, 나아가 소액사건들을 위한 단독

60) Craig Neame and Holly Colaço, “The Maritime Arbitration Universe in Numbers: More on the Statistics”, July 2020, available at <https://www.hfw.com/downloads/002203-HFW-Maritime-arbitration-in-numbers-More-on-the-statistics-July-2020.pdf> (2020. 12. 17. 최종접속).

61) *Ibid.*

62) *Ibid.*

63) James Clanchy, “Arbitration Statistics 2019: Rise of Sole Arbitrator”, 30 July 2020, available at <https://www.lexisnexis.co.uk/blog/dispute-resolution/arbitration-statistics-2019-rise-of-the-sole-arbitrator> (2020. 12. 17. 최종접속).

중재인 앞에서 서류로만 진행되는 중재사건과 신속절차의 이용이 증가하고 있다는 사실 역시 아태해사중재센터의 추후 중재규칙 등 법제 정비나 홍보전략 수립에 시사하는 바가 크다는 점 또한 주목할 필요가 있다. 특히, 비대면 중재사건 유치 및 홍보 전략 개발에 더욱 노력해야 할 것으로 판단된다.

#### IV. 우리나라 해사중재 활성화 방안

위 III장에서는 해외 주요국 및 해사중재기관들의 중재법규, 그 중에서도 특히 우리가 참고·도입할 가치가 있는 해사분쟁 특유의 성격을 반영하고 있는 중재규칙 상의 관련 규정들에 대해 검토한 결과, 아태해사중재센터 해사중재규칙에 HKIAC 기관중재규칙 제43조의 조기 판단절차에 관한 구체적 규정을 제외하고는 대부분 이미 반영되어 있는 것으로 보인다. 그렇다면 아래에서는 대한상사중재원의 해사중재 통계자료(2005-2020)의 비교·분석 결과 가장 효과가 큰 것으로 파악된 해사표준계약서집 성공사례와 고려해운 선하증권(B/L) 이면약관 중재조항 삽입 성공사례에 대해 상세하게 살펴보고 향후 해사중재 활성화를 위한 방안들에 대해 실무적 제언들을 구체적으로 제시하고자 한다.

##### 1. 해사표준계약서집 성공사례

이미 위에서 언급한 바와 같이, 2005년 6건에 불과하였던 대한상사중재원의 해사중재사건 신청 건수가 2006년에는 1년 만에 3배 급증한 18건이 접수되었던 사례를 이미 경험한 바 있고, 이후 2006년부터 2020년까지 연평균 약 18건의 해사중재사건이 접수되고 있으며, 아태해사중재센터의 설립을 통해 다시 한 번 해사중재 활성화를 위한 도약의 모멘텀을 만들어야 할 것이다.

##### (1) 해사중재 관련 기관 및 단체들의 긴밀한 협력체계 구축 절실

###### 1) 아태해사중재센터와 대한상사중재원 간 협력

아태해사중재센터는 부산과 경남 지역에 국내 최대 무역항, 조선소, 조선수리소, 그리고 선박관리업체 등이 많다 보니 아무래도 선박의 매매, 설계, 건조, 개조 및 위탁 관리 등의 관련 사건이 서울보다 많은 경향이 있으므로 부산에 본부를 두고 있는 만큼 이를 적극 고려하여 사건 유치 및 홍보 활동을 수립·이행할 필요가 있다.

대한상사중재원 서울 본부의 경우 해상운송 사건이 많은 것으로 파악된 만큼 아태해사중재센터와 긴밀하게 공조하여 해상운송과 관련된 사건 유치 및 홍보 활동을 수립·이행할 필요가 있으며, 이 때 국내중재 및 국제중재 부서가 함께 협력해야 시너지 효과를 극대화할 수 있을 것이다.

## 2) 해사 분야 각종 학회 및 협회 등과의 긴밀한 공조체계 구축

아태해사중재센터나 대한상사중재원 단독으로 해상중재 활성화 사업을 기획하고 시행하는 것은 불가능하며, 반드시 해사 분야 각종 학회 및 협회 등과의 긴밀한 공조체계 구축이 절실하다. 그 중에서도 서울해사중재협회와의 협력관계 복원이 가장 시급하다.

2005년에 대한상사중재원 해사중재팀<sup>64)</sup>과 한국해법학회<sup>65)</sup>가 공동으로 한국형 해사표준계약서집 작성·배포 사업을 추진할 당시 한국해법학회 측 간사가 서울해사중재협회 창립을 주도한 고려대학교 법학전문대학원의 김인현 교수이고, 현재 그렇지 않아도 영국 등 외국 해사중재기관들에게 해사중재시장의 상당 부분을 잠식당한 상황 하에서 아태해사중재센터와 서울해사중재협회가 협력하기 보다는 경쟁하고 있는 모습을 보이는 현재의 상황은 매우 안타깝고 조속한 기간 내에 해결되어야만 한다.<sup>66)</sup>

위 표준계약서집이 작성된 후에는 홍보를 위하여 서울과 부산에서 설명회를 개최한바 있고, 당시 해사분야 단체들과의 공조가 매우 큰 도움이 되었는데, 각 기관 간 업무는 1) 대한상사중재원(표준계약서집 제공, 설명회 개최·진행 주관), 2) 한국해법학회(강사 선정 및 파견), 3) 한국무역협회(장소 제공, 회원사 참석 독려), 4) 부산상공회의소(장소 제공, 회원사 참석 독려), 5) 한국선주협회(강사료 등 경비 분담, 회원사 참석 독려), 그리고 6) 한국해운조합(강사료 등 경비 분담, 회원사 참석 독려) 등으로 분장이 이루어져 유기적으로 진행된바 있다. 향후 아태해사중재센터는 이러한 사례를 면밀하게 검토하여 적극 추진하면 많은 도움이 될 것으로 생각된다.

## 3) 해사표준계약서의 추가 필요 유형 및 홍보 방안

예선 계약 및 바지선 임대차 계약: 국내 당사자들 간 빈번히 체결되는 연안 운송·운항에서 발생하는 분야부터 먼저 표준약관을 제정하고 마련할 필요가 있다. 이외에도 어선매매계약, 선박 매매 중개계약, 중소형 조선소의 선박수리 계약, 시멘트 전용선 계약 등도 아직 표준계약이 정립되지 못하였다고 한다.<sup>67)</sup>

64) 대한상사중재원 해사중재팀에서 당시 이영호 팀장과 안건형 과장이 참여하였다.

65) 한국해법학회에서는 당시 배병태 전 해운산업연구원장, 박길준 연세대 교수, 임동철 한국해양대 교수, 최종현 법무법인 세경 대표변호사, 최준선 성균관대 교수, 정완용 경희대 교수, 김인현 고려대 교수가 참여했다.

66) 저자는 최근 김인현 교수와 직접 만나 아태해사중재센터·대한상사중재원과 서울해사중재협회 간의 전략적 협력관계 복원에 대해 논의한 적이 있으며, 김인현 교수의 긍정적 의사를 확인한바 있다.

67) 이철원(2018), 전계논문, pp. 243-244.

또한 국내 조선소들은 일반상선의 경우 선박 건조계약의 표준계약서로 BIMCO가 아닌 일본조선소협회(Shipbuilders Association of Japan; 'SAJ')가 제정한 SAJ Form을 주로 사용하고 있고 여기에는 영국법의 선례성이 약한 편이므로 더 늦기 전에 선박 건조의 선진국인 우리나라의 표준 선박 건조계약서를 제정하여 활용할 필요가 있으며, 특히 해양 원유시추설비 건조계약의 경우 아직 업계 표준계약서가 없으므로 우리가 선도적으로 제정하는 것도 좋을 것이라고 제안한다.<sup>68)</sup>

위 해상표준계약서의 활용 및 홍보 방안으로서, 우리 대형화주들의 장기운송계약의 경우 국내선사는 물론 외국선사에 대해서도 甲의 위치에 있기 때문에 대한상사중재원과 한국준거법을 주장하는 것이 충분하며, 나아가 제2, 제3의 운송계약을 요하지도 않으므로 영국법이나 기타 중립적 준거법을 요구할 필요도 없다.<sup>69)</sup>

또한, 우리 선박회사들 간의 용선계약 간에 2005년 용선표준계약서를 활용하여 계약 체결이 가능할 수 있는데, 만일 연속되는 용선 사슬(chain)에서 외국회사들이 관련되는 경우 영국법정 및 영국준거법을 요구할 수 있기 때문에, 선박소유자가 우리 회사이고 다음 용선자가 우리 회사인 경우에는 우리나라 중재기관과 한국준거법을 주장하는 것이 가능할 수 있으며, 이를 위해 2005년 한국해사표준계약서집 또는 개정본의 활용도 제고를 위해 적극적이고 공격적인 홍보가 필요하다.<sup>70)</sup>

마지막으로, 장기적 과제로서 서울이나 부산을 BIMCO 표준계약서 양식에 런던, 뉴욕, 싱가포르 및 홍콩에 이어 제5의 표준 중재지로 선정할 수 있도록 우리나라 해사 분야 전문가들이 모두 머리를 맞대고 협력하여 추진할 필요가 있다.

## 2. 고려해운 선하증권(B/L) 이면약관 중재조항 삽입 성공사례

이미 위에서 언급한 바와 같이, 고려해운이 2005년에 자체 B/L 이면약관에 대한상사중재원을 관할 중재기관으로, 중재법을 한국법으로 지정하여 개정한 후 2006년부터 2020년까지 15년 간 24건의 해상중재사건에 고려해운이 신청인 또는 피신청인으로 참여하였는데, 이 기간 총 278건의 해상중재사건 중 8.6%에 해당하는 수치인 점을 고려할 때 대형 내지 중견 선사의 선하증권에 중재조항을 삽입하는 것이 얼마나 큰 효과를 거둘 수 있는지에 대해서 통계자료가 이를 확실히 입증해 주고 있다.<sup>71)</sup>

68) 이철원(2018), 전계논문, p. 244; 이철원, "SAJ 선박건조표준계약에 대한 영국판례 검토: 한국법 준거법 및 한국중재의 대안 가능성 고려", 『韓國海法學會紙』, 제35권 제1호, 한국해법학회, 2013, p. 111.

69) 김인현(2012), 전계논문, p. 79; 석광현, "외국법제로의 과도한 도피와 국제사법적 사고의 빈곤", 법률신문(2011. 4. 11) 제3926호, available at <https://m.lawtimes.co.kr/Content/Opinion?serial=138674> (2020. 12. 18. 최종접속).

70) 김인현(2012), 전계논문, p. 80.

71) 당시 대한상사중재원 해상중재팀은 고려해운 성공사례를 적용하여 2006년 펜스타라인닷컴이라는 부산과 오사카 간 페리 및 화물 운송업을 영위하는 선사를 대상으로도 선하증권 이면약관에 대한상사중재원을 관할



### (1) 고려해운 선하증권(B/L) 이면약관상의 준거법 및 중재 조항

우리나라에서 최초로 한국 준거법과 대한상사중재원의 전속관할 중재조항을 삽입한 사례는 고려해운이 최초의 사례였으며, 선하증권 이면약관 제3조(준거법 및 중재)는 아래와 같이 규정되어 있다.

#### “3. GOVERNING LAW AND ARBITRATION

[A] *The contract evidenced by or contained in this Bill of Lading shall be governed by **Korean Law** except as may be otherwise provided for herein.*

[B] *Any and all claims, disputes, controversies or differences whatsoever which may arise between the Carrier and the Merchant, out of or in relation to or in connection with or under this Bill of Lading, or for the breach of any obligation of the Carrier or the Merchant under this Bill of Lading shall be finally settled by arbitration in Seoul, Korea in accordance with the **Arbitration Rules of the Korean Commercial Arbitration Board and under Laws of Korea**. The award rendered by the arbitrator(s) shall be final and binding upon both parties concerned.*

[C] *The terms “action” or “suit” or whatsoever of similar nature as provided in Hague Rules, Hague/Visby Rules, US COGSA or any similar legislation of any country or this Bill of Lading shall be construed as meaning any action needed to start arbitration in accordance with the **Arbitration Rules of the Korean Commercial Arbitration Board** for the purpose of application of this clause.”*

고려해운 사례가 매우 성공적으로 평가할 수 있는 이유는 1) 고려해운의 사내변호사로 근무했던 A변호사는 한 언론사 인터뷰에서 고려해운이 적극적으로 선하증권 이면약관에 대한상사중재원의 전속적 중재조항을 규정함으로써 분쟁해결의 전문성과 신속성을 기한 것은 우리나라 해운물류 법률시장의 역량을 반영하는 좋은 예가 될 수 있을 것”라고 긍정적인 의견을 밝힌바 있으며,<sup>72)</sup> 2) 고려해운이 2005년에 B/L 이면약관에 대한상사중재원을 관할 중재기관으로, 중재법을 한국법으로 지정하여 개정된 후 2006년부터 2020년까지 15년 간 24건의 해상중재사건에 고려해운이 신청인 또는 피신청인으로 참여하였는데, 이 기간 총 278건의 해상중재사건 중 8.6%를 차지하고 있다는 점, 그리고 3) 고려해운은 이와

중재기관으로, 중재법을 한국법으로 지정하는 것으로 개정하는데 성공한 사례가 있으나, 팬스타라인닷컴 관련 중재사건이 접수된 경우가 없었던 점을 고려하면, 소규모 선사보다는 중대형 이상의 선사들을 전략적으로 검토하여 그 추진 대상으로 정할 필요가 있다.

72) 정창훈, “인터뷰/고려해운 재직 경험 해상법 전문변호사 수행능력 배가시켜”, 『코리아쉬핑가제트』, 2012. 11. 5차, available at [https://www.ksg.co.kr/news/news\\_print.jsp?bbsID=news&pNum=85432](https://www.ksg.co.kr/news/news_print.jsp?bbsID=news&pNum=85432) (2020. 12. 18. 최종접속).

같은 “준거법 및 중재 조항”을 16년 째 아무런 문제없이 사용하고 있다는 점 등을 들 수 있을 것이다.

## (2) 중대형 선사 선하증권 중재조항 추가 삽입을 위한 실무적 제언

중대형 선사를 대상으로 선하증권에 중재조항 삽입을 시도할 때, 반드시 최고위급 경영진, 사내 법무팀 임직원, 자문 변호사 등의 협조가 절대적이며, 이들 중 한 명이라도 반대하면 실패하기 쉬우므로 매우 조심스럽고 전략적으로 접근하여야 한다.

좀 더 구체적으로 업무의 프로세스에 대해 설명하자면, 1) 관련 부처 실무담당 직원과 고위층에 개정 가능성에 대한 의견을 우선 타진하고 그 가능성을 확인한 후, 2) 자문변호사가 누구인지 파악하여 그 자문변호사에게 협조를 요청하고 법률의견서 작성을 위한 자료 제공 등 필요한 모든 협조를 제공하며, 마지막으로 3) 해당 선사의 최고경영자를 설득하기 위해 해사중재 및 해운분야 원로들이 협력하여 선사의 최고경영자를 설득하여 최종 승인을 받을 수 있도록 진행하는 것이 좋을 것이다.

## 3. 해사중재 전문 인력 양성 등 저변 확대 방안

해사중재 전문 인력 양성을 책임지는 큰 축은 학부의 경우 무역학과이고 대학원의 경우에는 로스쿨인데, 양쪽 모두 상당히 위축되어 있는 상태로 파악되고 있다.

### (1) 학부 무역학과/국제통상학과

우선 4년제 대학 학부 무역학과와 국제통상학과의 경우, 해사중재 전문 인력 양성과 직결되는 과목들은 무역상무원, 국제운송물류론, 무역보험론, 국제거래분쟁해결론, 상사중재론 등이 있는데, 예전에 비해 이들 과목을 강의하는 대학과 교수도 감소하였고, 특히 국제운송물류론의 경우 과도하게 경영학, 경제학 및 공학적인 방향으로 기울고 있는 실정이며, 향후 법리적 접근방식이 강한 무역상무 전공 교수요원들을 지속적으로 양성할 필요가 있으며, 이를 위해, 산업통상자원부, 해양수산부 및 대한상사중재원의 행정·재정적 지원이 절실한 상황이다.

이와 관련하여, 종래에는 무역학과 학부생들을 대상으로 하는 모의중재대회, 학교별 모의중재경연 자료 제공 및 심사위원 파견 등 많은 교류가 있었으나 현재는 이런 관심과 교류가 거의 부재한 상태이므로 개선이 시급하다.

### (2) 법학전문대학원

로스쿨의 경우 출범 시 풍부한 해사전문 우수 법조 인력의 공급이 기대되었으나, 변호

사시험에 해상법, 중재법 등의 과목이 변호사시험에 포함되지 않아 이들 교과목을 수강하는 학생들조차 급감하고 있어 변호사시험에 이들 과목을 포함시키고 중재산업이 좀 더 발전하여 유망한 분야라는 희망을 지속적으로 로스쿨 학생들에게 보여주고 비전을 제시해 줄 수 있어야 할 것이다.

그나마 다행인 점은 「중재진흥에 관한 법률」 제6조에서 중재전문인력의 효율적인 양성을 위한 방안 마련을 법률로서 규정하고 있고, 법무부에서 이 법률을 관장하는 부처가 법무실 산하 상사법무과이고 변호사시험을 관할하는 부처 역시 법무실 산하의 법무과 내지 법조인력과이므로 변호사시험에 최소한 중재법 관련 시험문제 출제는 법무실장과 로스쿨 중재법 담당 교수들과 협의하여 추진할 수 있을 것이다.

### (3) 해상중재 전문 인력의 재교육

해사중재 전문 인력의 재교육도 중요한데, 해사중재 관련 6개월 최고위 과정이나 1년 기간의 연구과정을 개설하여 해운회사와 보험회사 등의 임직원, 그리고 해사중재에 관심 있는 젊은 변호사들을 대상으로 해상법과 중재에 관한 지식과 실무를 교육하고, 나아가 이들 간의 만남의 장을 제공함으로써 해사중재의 저변을 확대할 수 있을 것이며, 이를 위해서는 정부의 지원이 반드시 필요할 것으로 생각된다.<sup>73)</sup>

## 4. 중재 결과의 예측 가능성 제고 방안

### (1) 해상중재판정사례집 및 저널 발간

이미 한글 해상중재판정사례집은 발행되어 오고 국내 해사 관련 기업들에 홍보가 되고 있으나 아태해사중재센터가 중국이나 일본 관련 해사기업이 동 센터를 이용하게 하기 위해서는 영어, 중국어, 일본어 등으로 번역된 우리의 해상중재판정사례 및 저널의 발간이 필요하다. 이와 관련하여, 영국과 미국의 해상중재가 활성화된 여러 이유들 중 하나가 영국의 Lloyd's Law Reports, 미국의 AMC 등 해상중재판정 사례뿐만 아니라 해사 판례들을 집대성하여 매달 전 세계에 알리는 활동이 영국과 미국의 해상중재가 활성화되는데 큰 기여를 하였으므로 우리도 이를 벤치마킹 할 필요가 있다.<sup>74)</sup>

### (2) 중재판정의 법률문제 대한 항소 허용 여부

1996년 영국 중재법 제69조는 중재판정의 법률문제(point of law)에 한해 항소를 허용하

73) 김인현(2015), 전계논문, p. 34-35.

74) 김인현, “한국근대 해상법 120년의 성과와 과제”, 제9회 한국법률가대회 제4세션 제4분과 세미나 발표자료집, 성균관대학교 600주년기념관 법학관 101A호(2014. 10. 25), p. 36.

고 있으나, 이러한 영국 중재법의 항소 허용 여부 때문에 해상중재의 독점화를 가져온 것이라고 보기는 힘들며 영국이 오랜 기간 해운, 보험 분야의 중심지로서 해상중재 관련 법률·제도적 전문성과 노하우가 축적된 결과이다.

해사중재 분야를 제외한 다른 분야의 국제상사중재의 경우 ICC, SIAC, ICDR, HKIAC 등과 같은 세계적인 국제중재기관들을 보유한 국가들 중에 중재의 단심제를 포기하고 항소를 허용하는 국가가 없다는 점, 단심제가 역으로 신속한 해결을 달성할 수 있다는 점에서 큰 장점으로 작용하고 있는 점을 고려하면 중재판정의 법률문제에 관한 항소 허용 여부는 당분간 고려의 대상이 될 수 없다고 생각한다.

다만, 위에서도 언급한 바와 같이, 싱가포르에서 중재판정의 항소 허용 여부에 대한 논의가 시작된 것으로 보이는 만큼 이러한 논의 경과에 대해서는 우리도 예의 주시할 필요는 있을 것이다.

## V. 결 론

대한민국은 2020년 전 세계 조선업 수주량 1위를 기록하였고, 수출액 기준으로 전 세계 5위를 차지할 만큼 발전을 거듭하고 있는 반면, 해상중재 산업은 한국 해운기업 간의 분쟁도 영국 등 해외에서 해결되고 있는 등 활성화되지 못하고 있다. 이러한 해사산업과 해사중재 간의 불균형은 한국 경제의 발전에도 부정적 영향을 주고 있다.

이러한 문제를 해결하고자, 이 연구는 i) 우선 해상중재 활성화에 관한 국내외 선행연구들을 검토하고, ii) 국내 해상중재 현황을 살펴보고 대한상사중재원의 2005년부터 2020년까지 16년간의 해상중재사건 통계자료를 분석하며, iii) LMAA, SMA, SCMA 및 HKMAG 등을 포함한 해외 주요 해상중재기관의 현황과 전략에 대해 고찰하고, 마지막으로 iv) 우리나라 해상중재 활성화를 위한 실무적인 방안들을 제안하고자 한다.

위 제언들과 관련하여, 저자는 구체적인 해상중재 활성화 방안으로 1) 해상표준계약서 집의 작성·배포, 2) 중대형 선사의 선하증권 이면약관에 중재조항 삽입 방안을 집중적으로 단시간 내에 신속하게 실행할 필요가 있고, 3) 해상중재 전문 인력 양성 등 저변 확대 방안을 모색하며, 그리고 4) 중재 결과의 예측가능성 제고를 위해 해상중재판정사례집이나 저널을 주기적으로 발간하여 전 세계에 홍보하고, 또는 중재판정의 법률문제에 대한 항소 허용 여부에 대해 검토를 시작할 필요가 있음을 주장한다.

이를 위해서는, 아태해사중재센터와 대한상사중재원(국내 및 국제부서) 간의 긴밀한 공조가 매우 중요하며, 나아가 해운 분야 관련 학회 및 협회, 특히 그 중에서도 서울해사중

재협회의와의 협력 체제 구축이 가장 시급해 보인다. 또한 우리나라 해상중재의 활성화를 위해서는 임의중재의 활성화도 중요하다는 주장에 전적으로 공감하지만, 우리나라 유일의 해상중재기관인 아태해사중재센터가 안정적으로 정착하기도 전에 위축되어 있는 동일 시장을 대상으로 경쟁적 구도를 벌이는 지금의 형국은 국내 해상중재시장의 어려운 상황들을 살피건대 해상중재의 활성화에 별 도움이 되지 않을 것으로 판단되는 바, 지금은 아태해사중재센터를 중심으로 우리 해상중재시장의 경쟁력과 규모를 확대시킨 후, 장기적 관점으로 영국, 미국, 싱가포르 및 홍콩과 같이 기관중재와 임의중재의 이원체제의 장점들을 접목하는 쪽으로 나아가는 것이 보다 바람직한 방안이라고 판단된다.<sup>75)</sup>

요컨대, 해상중재 활성화를 위한 방안들은 이미 국내외적으로 충분히 제시된바 있으며 결국 궁극적인 성공 여부는 그 동안의 해상중재시장의 변화된 상황을 최대한 정확하게 포착하여 얼마나 구체적이고 실행 가능한 전략과 전술들을 만들어 낼 것인지 여부가 관건이 될 것이다. 이를 위해, 다시 한 번 강조하지만, 아태해사중재센터, 대한상사중재원 및 서울해사중재협회 등 해상중재의 가장 중요한 주체들의 의지와 열정, 그리고 협력과 실천이 그 무엇보다 중요하다고 생각한다.

75) 同志, 이정원, 전계논문, p. 410.

## 참고문헌

- 김인현, “한국 해상법정 및 한국 준거법 활용현황과 그 활성화 방안”, 『韓國海法學會紙』, 제34권 제1호, 한국해법학회, 2012.
- \_\_\_\_\_, “한국근대 해상법 120년의 성과와 과제”, 제9회 한국법률가대회 제4세션 제4분과 세미나 발표자료집, 성균관대학교 600주년기념관 법학관 101A호(2014. 10. 25).
- \_\_\_\_\_, “한국해사법정, 중재제도 도입에 대한 연구”, 『韓國海法學會紙』, 제37권 제2호, 한국해법학회, 2015.
- \_\_\_\_\_, “싱가폴 해상중재제도와 그 시사점”, 『상사법연구』, 제34권 제4호, 한국상사법학회, 2016.
- \_\_\_\_\_, 문광명, “서울해사중재협회의 임의중재의 법적 쟁점과 발전방향”, 『韓國海法學會紙』, 제41권 제1호, 한국해법학회, 2019.
- 김현, “해사중재사례로 본 해상중재발전방향”, 해상중재인 세미나, 대한상사중재원·대한중재인협회, 2003.
- 박태원, “영국 해상중재제도의 운영실태와 시사점”, 『월간 해양수산』, 제237권, 한국해양수산개발원, 2004.
- 법무부, “2019~2023 중재산업 진흥 기본계획”, 2018. 12.
- 석광현, 『국제상사중재연구』 제1권, 박영사, 2007.
- \_\_\_\_\_, “외국법제로의 과도한 도피와 국제사법적 사고의 빈곤”, 법률신문(2011. 4. 11) 제3926호, available at <https://m.lawtimes.co.kr/Content/Opinion?serial=138674>.
- 안건형, “국제중재절차의 디지털화를 위한 최근 동향과 시사점”, 『무역보험연구』, 제19권 제4호, 한국무역보험학회, 2018.
- \_\_\_\_\_, “2019년 개정 ICC 중재 진행에 관한 당사자 및 중재판정부 지침의 주요내용과 시사점: ICC의 중재판정부 정보 공개 및 중재판정의 발간 정책을 중심으로”, 『仲裁研究』, 제29권 제2호, 한국중재학회, 2019.
- 안영환, “우리나라 해상중재 활성화 방안”, 『해운물류』, 2003년 제5호, 한국해운물류학회, 2003.
- 유병욱, “한·일 해상분쟁해결과 중재제도에 관한 고찰”, 『貿易商務研究』, 제64권, 한국무역상무학회, 2014.
- \_\_\_\_\_, “한·중·일 해상중재제도에 관한 비교연구”, 『무역보험연구』, 제17권 제3호, 한국무역보험학회, 2016.

- 윤진기, “2016년 개정 중재법의 중재판정 집행에 관한 문제점”, 『仲裁研究』, 제26권 제4호, 한국중재학회, 2016.
- 이상하·하충룡, “아시아 중재 선진국의 국제중재 허브 육성전략 사례 분석 및 시사점 - 싱가포르와 홍콩을 중심으로”, 『仲裁研究』, 제29권 제4호, 한국중재학회, 2019.
- 이정원, “해사중재 활성화의 전제조건에 관한 재검토”, 『法曹』, 제732권, 법조협회, 2018.
- 이호원, 『중재법 연구』, 박영사, 2020.
- 이철원, “SAJ 선박건조표준계약에 대한 영국관례 검토 - 한국법 준거법 및 한국중재의 대안 가능성의 고려”, 『韓國海法學會紙』, 제35권 제1호, 한국해법학회, 2013.
- \_\_\_\_\_, “협회 해상중재의 특수성과 한국에서의 발전방향”, 『韓國海法學會紙』, 제40권 제2호, 한국해법학회, 2018.
- 임석민, 『국제운송론』 제7판, 삼영사, 2019.
- 정창훈, “인터뷰/고려해운 재직 경험 해상법 전문변호사 수행능력 배가시켜”, 『코리아슈핑 가제트』, 2012. 11. 5자, *available at* [https://www.ksg.co.kr/news/news\\_print.jsp?bbsID=news&pNum=85432](https://www.ksg.co.kr/news/news_print.jsp?bbsID=news&pNum=85432).
- 최동현, “전문성과 공정성 겸비한 해상중재인 양성시급 (별도의 한국해사중재원 설립에는 부정적)”, 해양한국, 2004. 3.
- 최성수, “국내해사중재규칙에 대한 소고”, 『가천법학』, 제11권 제3호, 가천대학교 법학연구소, 2018.
- Amos, B., “Maritime Arbitration: Three developments that strengthen Hong Kong maritime arbitration”, 2020, *available at* <http://www.hk-lawyer.org/content/maritime-arbitration-three-developments-strengthen-hong-kong-maritime-arbitration>.
- Clanchy, J., “Arbitration Statistics 2019: Rise of Sole Arbitrator”, 2020, *available at* <https://www.lexisnexis.co.uk/blog/dispute-resolution/arbitration-statistics-2019-rise-of-the-sole-arbitrator>.
- Hunter, G., “BIMCO adds Hong Kong to New Shortened Arbitration Clause”, 6 October 2020, *available at* <https://www.bimco.org/news/priority-news/20201006-bimco-adds-hong-kong-to-new-shortened-arbitration-clause>.
- Neame, C. and Colaço, H., “The Maritime Arbitration Universe in Numbers: More on the Statistics”, 2020, *available at* <https://www.hfw.com/downloads/002203-HFW-Maritime-arbitration-in-numbers-More-on-the-statistics-July-2020.pdf>.
- Tai, S. K. and Chan, B., “Hong Kong maritime arbitration under the Arbitration Ordinance 2011”, *Maritime Business Review*, Vol. 2, No. 4, 2017, pp. 367-375.

## ABSTRACT

### Practical Suggestions for Promoting Maritime Arbitration in Korea

Keon-Hyung Ahn

While maritime arbitration industry has not been prevalent in Korea, Korea ranked fifth in terms of export volume and its shipbuilding industry ranked top globally in shipbuilding order volume in 2020. The discrepancy between the maritime industry's productivity and relative lack of maritime arbitration has had a negative impact on Korea's economic development.

To address these problems, this paper i) reviews preceding research, ii) examines the Korean maritime arbitration system's status and analyzes the KCAB's maritime arbitration statistics from 2005-2020, iii) examines major foreign maritime arbitration institutions' status and strategies including LMAA, SMA, SCMA, and HKMAG, and lastly iv) suggests practical ways to promote maritime arbitration in Korea.

The Suggestions for promoting maritime arbitration are 1) to prepare and promote various maritime standardized forms for the Korean shipping industry, 2) to insert an arbitration clause in medium and large-size Korean shipping firms' B/L clause, 3) to expand professional maritime manpower training and other infrastructure, and 4) to enhance the predictability of the result of arbitration through maritime arbitral awards or by examining the feasibility of the appeal system against the arbitral award only on a point of law in the future.

In conclusion, the success or failure of promoting maritime arbitration in Korea depends on the will, passion, cooperation and practice of the most important key players in maritime arbitration, such as the Asia Pacific Maritime Arbitration Center (APMAC), the Korean Commercial Arbitration Board (KCAB) and the Seoul Maritime Arbitrators Association (SMAA).

**Key Words** : Promoting Maritime Arbitration, Asia Pacific Maritime Arbitration Center (APMAC), Seoul Maritime Arbitrators' Association (SMAA), KCAB's Maritime Arbitration Statistics (2005-2020), Korean Maritime Standard Contracts, Bill of Lading (B/L) Clause of KMTC, Arbitration Clause