

## 한·일 해상분쟁해결과 중재제도에 관한 고찰

유 병 옥\*

- 
- I. 서 론
  - II. 해상분쟁과 해상중재제도의 의의
  - III. 일본의 해상중재제도와 한국의 해상중재제도 비교
  - IV. 한국과 일본의 해상중재제도 문제점과 대안
  - V. 결 론

---

주제어 : 해상분쟁, 해상중재, TOMAC, 해상중재규칙, 일본해운집회소,  
KCAB 국제중재규칙

### I. 서 론

국제적으로 증가하는 해상분쟁은 분쟁사건내용의 복잡성을 안고 있기에 분쟁해결의 어려움은 더욱 가중되고 있는 실정이다. 국제적인 상사분쟁해결을

---

\* 목포대학교 무역학과 부교수

위한 대표적인 분쟁해결제도으로써 국제중재제도는 분쟁의 당사자들에게 현실적이면서도 신속한 분쟁해결을 제공하여 왔다는 것은 주지의 사실이다. 해상분쟁에 따른 분쟁해결은 지정학적 특성을 가지고 있는 주요 국가들에 의해 주도되어 오고 있다. 대표적인 국가는 영국이다. 영국은 역사적으로 해상분쟁에 관한 독보적인 지위를 차지하며 국제적인 해상분쟁해결을 주도적인 역할을 해오고 있다. 특히 과거 영국은 무역과 해운 분야에서 독보적인 지위를 차지하며 해운분야에서 미국과 함께 국제적인 주도국의 위상을 유지해왔기 때문에 이 과정에서 해상관행에 따른 해운의 국제적인 상관습을 형성해왔다. 이와 같은 해운관습은 그대로 국제적인 해운에서 야기되는 분쟁해결 서비스를 포함하여 해운시장에서 표준으로 자리잡고 있다. 예를 들면 용선계약에서 사용되고 있는 표준서식<sup>1)</sup>에서 런던중재나 뉴욕중재를 명문화하고 있으며 이는 국제적으로 널리 활용되는 해운업계의 관행이다.

한국과 일본은 바다를 매개로 하는 지정학적 특성을 가지고 있다는 공통점이 있다. 삼면이 바다로 둘러싸인 한국의 경우 국제경제활동의 주 무대인 해운과 항만은 국제운송 지정학적 우위를 점하고 있다. 더불어 국제적으로 선도적인 조선산업 강국으로서 해양산업을 리드하고 있다.

특히 인접한 해양강국으로서 일본은 한국과 경제적인 측면에서 경쟁적이면서도 협력적 관계를 이어오고 있는 가운데 최근에 일본의 해상분쟁해결의 중심기관인 일본해운집회소(The Japan Shipping Exchange : JSE)의 도쿄해사중재위원회(Tokyo Maritime Arbitration Commission : TOMAC)에서 해사중재의 분쟁해결을 위한 중재규칙으로 적용되어 왔던 중재규칙이 새로운 해사중재환경의 변화에 따라 2014년 9월 26일 최신 개정된 중재규칙을 소개하고 있다. 관련 중재규칙은 11월 1일자로 발효되어 이후 해사중재 신청이 이루어지는 분쟁사건에 대하여는 개정된 중재규칙을 적용하게 된다. 일본과 해상분쟁을 다루고 있는 선행 연구논고가 주로 해운법리를 중심으로 연구되고 있어,<sup>2)</sup> 일본의 해사중재와 중재규칙에 관한 연구는 충분하지 않다. 이에 따라 2014년

1) 국제적인 용선계약의 국제표준서식으로는 NYPE나 GENCON 등이 있다.

2) 김상만, “선박수출계약의 주요 조항 및 주요 분쟁사항에 대한 대처방안의 연구”, 무역상무연구, 한국무역상무학회, 제54권, 2012. 5 ; 박광서, “선화주 균형발전을 위한 해운법 및 독점규제법의 개정방향에 관한 연구”, 무역상무연구, 한국무역상무학회, 제49권, 2011. 2.

11월에 발효된 TOMAC의 개정중재규칙을 중심으로 분쟁해결을 위한 중재제도로써 해상중재에 관한 한·일간의 비교고찰을 통하여 한국이 바다를 이용하는 해운분야에서 선박건조 및 해운서비스와 함께 해운관련 분쟁해결을 위한 중재의 경쟁력을 증진하고 해상중재의 동아시아 주요 거점국으로서의 발전과 성장을 위한 한계점과 대안을 살펴보고자 한다.

## Ⅱ. 해상분쟁과 해상중재제도의 의의

### 1. 해상분쟁과 해상중재의 개념

해상분쟁이란 바다를 매개로 하는 거래에 있어서 야기되는 사법상의 법률적 분쟁을 의미한다. 즉, 바다를 매개로 하는 분쟁으로써 해상운송계약과 관련한 분쟁이나 선박의 용선계약에 수반하여 발생할 수 있는 용선자와 선주와의 다툼 그리고 해상 중의 선박충돌이나 해난구조나 해양오염 등 해운과 항만 및 운송수단으로서 선박과 관련하여 발생하는 분쟁 등을 포함한다.<sup>3)</sup> 특히 해상운송은 다양하고 예측하기 힘든 바다 환경으로 위험에 노출되어 활동하고 있으며, 고가의 운송장비와 운송목적물과 함께 하기 때문에 다수의 이해관계자간의 이해충돌 및 손해부담의 문제에 직면할 수 있다.

해상분쟁과 관련한 다툼을 해결하기 위한 법제는 국제화물운송에 따른 운송인과 하주간의 계약과 책임관계를 규율하는 해운법<sup>4)</sup>이 있다. 또한 해상운송에서 처리절차가 복잡하고 각국의 법규도 상이한 가운데 특히 공동해손의 처리 문제를 골자로 하는 요크-엔트워프 규칙<sup>5)</sup>이라는 국제통일규칙 등이 있다.

3) 김현, “해상중재사례로 본 해상중재발전방향”, 해상중재인 세미나, 대한상사중재원, 대한중재인 협회, 2003. p. 31.

4) Hague rule 1924, Hague-Visby Protocol 1968, Hamburg Rules 1978 및 Rotterdam Rules 2009 등이 있다. 양정호, “로테르담규칙에 대한 평가와 전망”, 무역상무연구, 한국무역상무학회, 제51권, 2011. 8.

5) 해상분쟁관련 공동해손 처리의 국제적 통일을 위해 1860년 Lloyd가 주도하여 국제규칙을 마련하게 되었다. 해운 협업에서는 요크-엔트워프규칙(YAR) 1974와 YAR-1994 그리고 YAR-2004를 모두 현행규칙으로 보고 있다.

해사중재는 중재의 한 유형으로서 분류하는 개념이다. 즉, 중재분쟁사건의 성격과 조건 내지는 그리고 범위에 따라 구분하는 경우 상사중재(commercial arbitration), 해사중재(maritime arbitration), 노동중재(labour arbitration) 등으로 구분된다. 이와 다른 분류의 유형으로 일방이(또는 쌍방이 모두)국내에 주된 영업소 또는 주소를 두고 있는가의 여하에 따라 중재사건의 당사자의 소재지에 따라 국내중재(domestic arbitration)와 국제중재(international arbitration)로 구별할 수도 있다. 이외에 분쟁해결기관으로서 상설중재기구의 사전지정여부에 따라 기관중재(institutional arbitration)<sup>6)</sup>와 임시중재(ad hoc arbitration)<sup>7)</sup>로 구분되기로 한다. 따라서 해사중재는 바다를 매개로 하는 거래에서 발생하는 사법상의 법률분쟁을 당사자들의 중재합의에 의하여 중재인의 판단으로 해결하는 자주적 분쟁해결방법이라 할 수 있다.

## 2. 해사분쟁과 해사중재의 특징

해사분쟁은 사람이나 화물에 대한 해상운송계약과 관련한 분쟁, 선박용선계약과 관련한 용선자와 선주와의 법적분쟁, 선박충돌이나 해난구조 등 선박과 관련하여 발생한다. 바다를 대상으로 하여 이루어지는 거래에서 발생하는 해사분쟁은 다음과 같은 특징을 가지고 있다.

첫째, 해사분쟁은 바다라는 특정된 공간범위를 가지는 국제성이 있다. 바다를 매개로 하기 때문에 선박, 해상운송화물이 주 대상으로 제한되며, 해운산업에 따른 선박금융, 해운서비스 등을 포함한다. 국제적 성격의 계약분쟁으로서 해운계약은 계약법(Law of contract)이 적용되지만 매우 전문 성격의 계약인 것이다. 이는 일반적인 국제상사거래 분야보다도 고도의 전문적이며 기술적인 특성을 지닌 독자적인 성격을 인정하지 않을 수 없다.

둘째, 해운은 분쟁해결의 준거법으로 국가법보다는 해상관습과 국제협약이 널리 이용되고 있다. 해운은 바다를 매개로 하며 국제성이 강하기 때문에 국

6) 기관중재는 해당 중재기관의 중재규칙을 적용하게 되며, 검증된 중재기관의 직원에 의한 중재서비스가 제공된다.

7) 임의중재는 상설중재기관이 관여하지 않는 중재로 당사자들의 합의에 따라 자유롭게 정해지며, 일반적으로 중재규칙은 UNCITRAL 중재규칙이 적용된다.

가적 규율로는 통제가 곤란하여 해상중재의 자주성이 인정된다. 해운은 육상 운송보다 위험한 항해를 둘러싼 갖가지 모험을 안고 있으며 항해경험을 바탕으로 하는 관습에 기초를 두고 있기 때문에 일반적인 국내법으로는 관리하기가 힘든 것이 당연하였다.

셋째, 해운산업에서 준거법의 적용에서는 국제적으로 영국의 준거법이 널리 활용된다. 장기운송계약(contract of affreightment)에서 영국준거법, 선박의 건조계약, 해상운송중의 위험을 담보하는 보험에서도 영국준거법이 절대적으로 사용되고 있다. 영국은 정기용선계약, 항해용선 계약 등 해상기업간의 용선계약, 선박건조계약 및 각종 운항 계약에서 해상전문중재원인 런던해사중재(London Maritime Arbitration)가 분쟁해결기관으로 활용되고 있으며, 각종의 해상분쟁의 해결에서 독보적인 지위를 차지하고 있다.<sup>8)</sup> 해상분야에서 영국의 이러한 위치는 과거 영국이 대영제국을 건설하고 해운과 무역 및 조선 분야에서 독보적인 위치를 차지하고 유지해왔기 때문이다. 이러한 과정에서 영국인들을 통해서 성립된 해상법과 해운관행이 국제적으로 해운업계의 상관습과 표준이 된 것이다.

해사중재는 그 범위 해상을 중심으로 하기 때문에 일반적인 상사분쟁해결과 구별된다. 일반적인 상사중재에서 야기되는 상품과 대금결제 및 계약불이행의 분쟁유형과는 달리 해사중재는 해상에 의한 매우 전문적이며 특수한 분쟁성격을 나타낸다. 즉, 해사중재에는 조선(shipbuilding), 선박의 수리(ship repairing), 선박의 매매(ship sale and purchase), 선박금융(ship financing), 선박임대차(demise charter), 대리업무(agency), 용선계약(charter party) 등 여러 종류의 분쟁이 있을 수 있다. 용선계약은 세분하여 정기용선계약(Time charter)과 항해용선계약(Voyage charter)의 분쟁으로 나누어 볼 수 있다. 정기용선계약의 분쟁은 다시 세분화되어 선박의 인도(Delivery), 선박반환, 감항성(Seaworthiness), 속력 및 연료소비 담보책임(Speed and consumption warranties) 등 여타의 문제에 관한 분쟁들로 구분할 수 있다. 항해용선계약의 경우에도 화물선적량(Quantity of cargo lifted), 부적운임(Dead freight), 정박기간 산정, 체선료와

8) 김성준, “영국 해상중재제도의 역사적 발전과 그 시사점”, 한국물류연구, 제46호, 2005의 영국중재의 발전 과정에 대한 내용을 요약한 내용이다(법제처, “해상운송법제와 해상중재제도의 비교법적 검토”, 2012. p. 14. 인용).

운임지불책임(Demurrage and the liability for freight payment), 이로 (deviation), 선하증권의 선주의 책임(Shipowner's liability under bill of lading) 및 기타의 분쟁이 매우 복잡하고 어렵게 발생할 수 있다.<sup>9)</sup>

이에 따라 해상중재의 독자적인 성격을 인정하지 않을 수 없다. 해상중재는 해상분쟁 그 자체가 지닌 특수성 때문에 상사중재의 범위를 벗어나 새로운 독립분야로 발전되게 마련이다. 특수산업분야에는 여러 가지 복잡하고 고도의 전문성을 요구하는 독특한 문제들이 내재돼 있으므로 중재에서도 그 전문적 성격의 세분화에 따른 변화가 필요하다.

### 3. 각국의 해상중재제도

해상중재의 독자적이며 특수한 성격에 따라 해운에서의 국제적 경쟁력을 기반으로 오랫동안 상관습을 통한 판례 및 해상법제를 선도하고 있는 영국의 해상중재제도, 그리고 한국의 주변국가로서 중국과 싱가포르의 해상중재제도를 살펴보는 것은 의미를 갖는다.<sup>10)</sup>

우선, 영국의 해상중재제도는 일반 상사분쟁과 구별하여 해상분쟁의 특성을 인정하고 별도의 해상중재기관을 일찍부터 설립하여 운영해오며 따라 그 전문성과 역량을 확보하고 있다. 일반적으로 중재제도의 장점으로는 전문성과 신속성을 꼽고 있는데 영국의 해상중재는 이에 적절하게 부합한다. 또한, 청구금액에 따라 분쟁을 세분화 하여 절차의 신속성이 확보될 수 있도록 하고 있어 이용자들의 편의를 도모한다. 해상중재제도의 활성화를 위해 표준해상중재조항 등을 BIMCO와 연계하여 널리 활용될 수 있도록 권장하는 점에서 이점을 가진다.<sup>11)</sup> 하지만 영국 해상중재인협회(London Maritime Arbitrators Association : LMAA)의 경쟁력은 중재원의 내부적인 장점뿐만 아니라 해상관련 국제적인 인프라기반을 보유하고 있다는 특징이 있다. 해운업종은 국제

---

9) A.G. bischoff, *Maritime Arbitration, in International Commercial Arbitration*, Oceana Publications, Inc., New York & The British Institute of International and Comparative Law, London, 1974-1975, pp. 311~312.

10) 법제처, 전계논문, pp. 14~18.

11) 박태원, “영국 해상중재제도의 운영실태와 시사점”, 해양수산, 한국해양수산개발원, 통권 237호, 2004, p. 45.

분쟁이 많아 통상 소송비용을 담보하는 보험을 가입하는 경우가 많으며, 선사의 대외 책임의 리스크를 담보하기 위해 선주상호보험(P&I Club)에 가입하는데 주요 P&I Club이 영국에 소재하고 있어 영국 중재와 소송을 선호하는 경향을 보인다. 또한, 다수의 해상 전문 로펌과 변호사들이 영국에서 활동하고 있고, 해상법 전문 대학원 등 해상관련 교육 기반 시설이 영국에 소재하고 있어 큰 시너지 효과를 갖는다.

영국의 LMAA는 1960년 2월 12일에 설립되었으며, 매년 약 30여명 정도의 LMAA<sup>12)</sup> 전체회원들이 2013년에 2,966건의 새로운 중재신청을 받았으며, 608여건의 중재판정이 내렸다. LMAA 중재는 영국의 중재법(Arbitration 1996)에 따라 진행된다. 일반적인 중재와 마찬가지로 LMAA중재는 계약의 당사자들의 LMAA에 따라 분쟁을 해결하기로 사전에 혹은 분쟁 발생 후에 합의하는 경우에 가능하다. LMAA에서는 중재의 절차에 관한 규정인 LMAA Terms<sup>13)</sup>이 있으면 현재는 LMAA Terms 2012에 따라 진행된다. LMAA Terms은 중재의 적용범위, 중재판정부, 관할권, 중재비용, 중재절차 등에 관해서 규정하고 있다.

아시아지역의 주요 해상중재기관으로 발전해가는 싱가포르의 싱가포르국제중재원(Singapore International Arbitration Centre : SIAC)과 해상전문중재원인 SCMA(Singapore Chamber of Maritime Arbitration)이 있다. SCMA는 2004년 해상전문중재원으로 설립되었다. 2009년 5월 기존의 ICC 중재모델로는 한계를 느끼고 새롭게 런던해상중재협회(LMAA)의 중재모델을 수용하여 해상관련 대중적인 중재모델로 탈바꿈하였다. SCMA는 최근 아시아 지역경제의 발전에 따라 물동량이 증가한 점, 그리고 아시아 국적의 해상기업들이 성장하여 세계의 전체 선복량 중 약 40%에 달하는 선박들이 아시아 지역 선주들에 의해 소유되고 있다는 점에 착안하여 영국 중재의 그 틈새시장을 공략하려는 전략을 하에 설립된 것으로 이해된다. 실제로 SCMA는 자신들의 장점으로 아시아 국가들과 같은 시간대에 속한다는 점과 해상분야에 전문성을 보유하고 있다는 점이나 준거법이 지정 가능하다는 점 등을 들고 있다. 실제로 SCMA는 아시아 국적 선주들이 지리적인 불리함에 불구하고 영국중재를 이

12) LMAA 홈페이지(www.lmaa.org.uk) 자료 참조.

13) LMAA Terms는 현재 2012년 개정규정을 적용하고 있다.

용해야하는 불편함을 착안한 것으로 보인다. 실제로 시차가 많이 나는 지역에서 소송을 진행하는 것은 실무적으로 상당한 불편함이 있음에도 불구하고 그 간 다른 대안이 없어 영국중재를 이용해 온 것이다. 그런데 SCMA는 이점을 착안하여 영국중재와 동일한 서비스를 제공할 수 있다는 점을 장점으로 내세운다. 즉, 영국법과 영국법에 정통한 중재인들을 통해서 영어로 SCMA에서 중재를 진행하는 것이다. 다만, 아직은 중재인의 규모, 싱가포르에 소재한 해상 전문 법률가들의 수는 영국 LMAA에 비해 협소하다. 그러나 최근 싱가포르 중재기관들이 적극적인 마케팅 활동을 전개하고 있고, 그동안 중재가 활발히 이루어지던 홍콩이 편입된 이후 제3국가가 중국 소재 기업과 계약 체결 시 홍콩을 중재지로 지정하는 것을 주저하는 경우도 있기 때문에 앞으로 성장세가 예상된다.

이와 함께 세계무역의 중심국가로 부상한 중국<sup>14)</sup>은 늘어나는 경제 교역에 따라 섭외 중재기구를 설치할 강한 필요성을 가지게 되어 국내분쟁을 해결하는 중재기구보다 섭외 중재기구를 먼저 설치하였다. 1956년 북경에 섭외중재기구로 중국경제무역중재위원회(CIETAC)를 설립하여 국제중재를 담당하게 하였다. 이후 1959년에 해상분쟁을 전문으로 하는 중국해사중재위원회가 설립되었고 이후 1988년 중국해사중재위원회(China Maritime Arbitration Commission : CMAC)로 명칭을 바꾸어 설립되었다. 중국해사중재위원회는 비정부적인 민간단체로서의 성격을 지니고 있으면 중국의 유일한 상설해사중재기구라고 한다. 중국은 일찍이 해상분쟁을 다른 국제 무역분쟁과 다르게 분리하여 취급하여 온 배경이 있었는데, 그 결과 별도의 해사중재기구를 설립할 수 있었던 것으로 보인다. 중국의 해사중재위원회는 베이징에 설립되어 있으며, 중국내 다른 지역에 사무소를 두어 수요에 부응하고 있다.<sup>15)</sup>

중국해사중재위원회는 해상구조, 선박충돌, 정기용선과 선체용선, 해상운송 및 복합운송, 해상 보험 등과 관련하여 발생하는 모든 해사사건을 그 대상으로 한다. 이러한 전통적인 범위에서부터 최근에는 어로분쟁해결센터와 물류분

14) 김석철, “중국중재제도의 국제표준화에 대한 연구”, 중재연구, 한국중재학회, 제18권 제3호, 2008, p. 119.

15) 현재 상하이, 톈징, 닝보, 다롄, 광저우에 사무소를 두고 있다(www.cmac-sh.org 홈페이지 참조).



쟁해결센터를 설치하여 어로분쟁과 물류분쟁 까지도 그 업무 범위를 넓히고 있다.<sup>16)</sup>

중국 중재의 주요한 특징은 중재와 조정의 상호결합의 정신을 관철하여, 조정이 가능한 모든 사건에 대해서는 가능한 조정으로 해결한다는 것이라고 한다. 조정을 통하여 합의를 추진하고 합의가 이루어지지 않는 경우 중재절차에 따라 중재를 진행하게 된다. 이러한 중국 중재의 태도는 중국법원을 통한 소송에서도 비교적 자주 볼 수 있다. 중국이 사회주의국가임에도 자유시장경제를 일부 수용함에 따라, 중국의 해상중재위원회는 사유권 존중의 원칙과 사적자치 원칙하에 중재판정 시 중국의 법률과 중국이 비준한 조약상의 의무를 포함하는 각종 법률을 철저히 준수하고, 동시에 국제관례를 참조하고, 중재계약 내의 준거법에 관한 약정을 충분히 존중하여 법에 따라 사건을 처리할 것을 고수하고 있다고 한다.

그럼에도 불구하고 중국 국적의 상대방과 계약 체결 시에 해상중재제도를 준거법으로 지정 하기는 여전히 다소 부담스러운 것이 사실이다. 왜냐하면 중국기업의 상당부분이 중국의 국영 또는 중국 국가나 지방정부가 지분을 가지고 있는 기업체들이 많아 이들과의 중재를 이용할 경우 공정성 있는 중재를 기대하기 어려울 수 있다는 우려가 있기 때문이다. 실제로 한국기업들이 중국 소송에서 많은 어려움을 겪고 있는 것으로 알려져 있으며, 이러한 경향 즉 개발도상국의 법원이 자국민을 보호하는 성향은 중국만의 문제가 아니며 일반적으로 개발도상국에서 보편적으로 나타나는 경향이다. 법원을 통한 소송의 경우 판사를 통해 재판이 이루어지게 되는데 만약 일방당사자의 자국법원인 경우에는 자국 판사 혹은 중재인과 관계에서 지리적인 근접성, 언어적 동일성, 문화적 동일성 등에 기인하는 여러 가지의 동질성 때문에 비교적 유리한 입장을 가지게 되는 것이 사실이다.

중재의 경우 당사자들이 중재인을 지정하는 절차를 거치기 때문에 각자 선호하는 중재인을 선임할 기회를 가지고 의장중재인으로 제3국인을 결정할 수 있는 경우가 있기 때문에 소송보다는 비교적 공정한 판정을 기대할 수 있다.<sup>17)</sup>

16) 오세영, “중국의 해상중재제도”, 한국해양 논단, 한국해사문제연구소, 통권 제393호, 2006. 6. p. 7.

17) 그럼에도 불구하고 특정한 국가를 국적으로 하고 있는 중재인들 가운데 제3국 국적자의

### Ⅲ. 일본의 해상중재제도와 한국의 해상중재제도 비교

#### 1. 일본의 해상중재기관

일본의 국제상사중재는 일본상사중재협회(Japan Commercial Arbitration Association : JCAA)가 이끌고 있다. 일본상사중재협회는 도쿄, 오사카, 나고야, 고베, 요쿠하마 등에 지사를 두고 있다. 일본의 해상분쟁과 해상중재에 관해서는 일본해운집회소(Japan Shipping Exchange)의 도쿄해사중재위원회(TOMAC)가 이끌고 있다. 일본의 중재법은 중재지를 일본으로 하는 경우에 중재의 성질이나 당사나 비당사 및 국제 국내중재에 적용한다고 규정하면서<sup>18)</sup> 특히 해상분쟁을 전담하는 JSE의 TOMAC가 해상중재를 독립적이며 전문적으로 다루는 해상중재 상설중재기관으로서 운영되고 있다. 도쿄해사중재위원회는 1924년 설립된 일본해운집회소(JSE) 산하 1926년부터 상설 비영리 조직으로서 해상중재를 운영하고 있다. 일본해운집회소는 해상중재 뿐만 아니라 해상분쟁에 대한 조정, 각종 해상 표준계약서식 등의 업무를 수행하고 있다. 도쿄해사중재위원회는 선화증권, 용선계약, 선박의 매매계약, 선박의 건조, 선박금융 등에서 야기하는 분쟁을 해결하고 있으며, 1996년 이후 매년 평균 15건 내외의 분쟁을 해결하고 있다.

일본의 해상중재에서 JSE의 사무국은 본 규칙이나 중재판정부 혹은 TOMAC에 의해 이루어지는 중재의 모든 운영이나 행정상의 문제를 담당하며, TOMAC와 중재판정부를 위하여 중재관련 업무를 수행한다.<sup>19)</sup> TOMAC의 해상중재인(maritime arbitrator) 명부에 열거된 중재인들은 해상분야의 전문적인 식견과 풍부한 경험을 보유하고 있는 전문가들이다. 2014년 11월 현재 148명의 해상중재인 패널을 확보하고 있으며, 관련 중재인 패널들은 해상 전문 학계 및 법조계(51명)와 함께 해운업계(43명), 선박 및 금융회사(10명), 조선 및 철강업계(11명), 해상보험업계 및 P&I 클럽(9명), 용선브로커 및 선

---

수가 제한되어 있는 듯 현실적인 제한도 존재한다(오창석, “국제거래분쟁의 해결방안으로서의 국제상사중재의 유용성”, 법학논총, 숭실대학교 법학연구소, 제16집, 2006. p. 289).

18) 일본 중재법 2003, 제3조.

19) TOMAC 일반중재규칙 2014, 제4조.

박대리점이나 선박관리(15명) 등의 인사들이 포함되어 있다.

## 2. 일본의 해상중재법제

일본의 해상중재와 관련한 법규에는 2003년 제정된 중재법과 일반해운집회소가 제정한 중재규칙(Rules of Arbitration of TOKYO Maritime Arbitration Commission of the Japan Shipping Exchange, INC)가 있다. 이 TOMAC 해상중재규칙은 1962년 9월 13일 제정되었으며, 2003년 일본 중재법의 개정에 따라 2003년에 개정중재규칙이 이용되어 오다가, 2014년 9월 최신개정본이 동년 11월 1일부터 시행되고 있다. 해상중재규칙의 주요 내용의 특징을 살펴보면 다음과 같다.

### 1) 해상중재지의 제한

TOMAC에 의한 해상중재에서 중재지는 도쿄나 고베가 되어야 한다.<sup>20)</sup> 만약 중재장소가 중재합의나 중재조항으로 지정되지 않은 경우에는 도쿄가 중재지가 되어야 한다. 또는 중재합의나 중재조항에서 중재지로서 도쿄나 고베를 지정하고 있는지가 불명확한 경우에 도쿄를 중재지로 한다.

### 2) 조정과 중재(Med-Arb)의 혼합절차 적용

TOMAC 일반중재규칙에서 사무국은 중재신청을 접수한 이후 중재목적물에 대한 당사자분쟁의 신속하고 우호적이며 간단한 해결을 권할 수 있다. 당사자들의 분쟁에 조정합의가 있는 경우, 조정절차가 종료될 때까지 중재절차는 TOMAC에 의해 중지된다.<sup>21)</sup>

조정절차는 JSE 조정규칙<sup>22)</sup>에 따라 이루어진다. 조정인은 TOMAC 의장에 의해 1인이 선정되며 이전 조항에 언급한 당사자들의 합의가 이루어진 날로부

20) The Rules of Arbitration of TOMAC 2014, Article 13(1).

21) TOMAC 일반중재규칙 2014, 제8조.

22) 일본해운집회소의 조정규칙(Conciliation Rules of JSE)은 1992년 3월 30일 제정되어 그해 7월 1일부터 시행되고 있다.

터 60일 이내에 선정된다. 조정절차는 단독조정인에 의해 진행된다. 조정으로 분쟁이 해결된다면, 중재신청을 위하여 납부된 예납금은 조정규칙으로 발생하는 예비 조사비와 조정비로 충당하게 된다. 만약 조정이 실패한 경우에는 중재절차가 재개되는데 이때 조정인은 당사자들에 의해 합의된 경우가 아니라면 중재절차에서 중재인으로 배제된다.

### 3) 중재합의의 형식과 내용

중재에 의한 분쟁해결을 위해서는 근본적으로 당사자들의 중재합의를 전제 조건으로 한다. 해상중재의 경우에도 예외는 없다. 해상중재를 위하여 당사자들은 분쟁을 중재로 해결한다는 합의에 JSE 또는 TOMAC의 중재규칙에 따른다는 내용을 포함하여야 한다.<sup>23)</sup> 특히 TOMAC은 해상중재가 분쟁금액과 신속한 분쟁해결을 요하는 유형을 구분하여 3가지 유형의 중재규칙을 제시하고 있다. 즉, 일반중재규칙과 간이중재규칙, 소액분쟁중재규칙은 관련 중재합의나 중재조항의 일부를 이루는 것으로 간주된다.

TOMAC에 의한 중재규칙의 적용은 당사자들에 의해 TOMAC의 어떠한 중재규칙이 합의되더라도 일반중재규칙이 함께 보충적으로 적용되는 것으로 해석된다.<sup>24)</sup> 즉, TOMAC의 일반중재규칙(ordinary rules)은 간이중재규칙(rules of simplified arbitration)이나 소액분쟁중재규칙(rules of small claims arbitration procedure : SCAP)에서 다루지 않는 중재규정을 보충하게 된다. 하지만 간이중재규칙과 일반중재규칙이 서로 충돌하는 경우에는 간이중재규칙이 우선 적용된다.<sup>25)</sup>

23) TOMAC 해상중재규칙 2014, 제3조 “An arbitration entered into between parties or by an arbitration clause contained in any other contract between parties that any dispute shall be referred to arbitration of JSE or arbitration in accordance with ‘the Rules of Arbitration of TOMAC of the JSE.’”

24) TOMAC 해상중재규칙 2014, 제3조에서는 TOMAC의 3가지 중재규칙의 보충성과 함께 다른 유형의 중재규칙이 해상중재를 신청하는 경우에 일부가 되는 것으로 추정한다고 새롭게 규정함으로써 중재규칙 간의 독자성과 더불어 유기적인 보완관계를 명시하고 있다.

25) TOMAC 간이중재규칙 2014, 제2조. 간이중재규칙은 일반중재규칙에 대하여 특별법적 지위를 가지고 있다고 볼 수 있다. 한편 소액분쟁중재규칙은 일반중재규칙이 보충적 중재규칙의 성격을 가지고 있음을 규정하면서도 양규정이 서로 충돌하는 경우에 우선순위에 규정은 포함되어 있지 않다.

중재합의는 당사자가 모두 서명한 문서, 당사자가 교환한 서신 또는 전보<sup>26)</sup>, 그 밖의 서면 형식에 의하여야 한다. 중재합의는 그 내용을 기록한 전자적 기록<sup>27)</sup>에 의하여 이루어진 경우에는 그 중재합의는 서면에 의한 것으로 본다. 이에는 전자우편을 포함한 전자적 기록에 의한 중재합의를 허용하고 있다.<sup>28)</sup>

전자적 통신수단의 허용은 합의의 기록뿐만 아니라 문서의 송달에 대해서도 새롭게 허용되고 있다. 사무국에 의하여 이루어지는 문서의 송달에 대하여 전자우편이나 팩스 등 당사자들이 지정한 주소나 번호로 이루어지는 경우에도 문서송달의 효력을 인정하고 있다.<sup>29)</sup>

#### 4) 중재판정부의 구성

TOMAC의 해상중재에서 중재인의 수는 일본중재법에 따라 당사자의 수가 2명인 경우에 달리 합의가 없는 경우에는 3인을 중재인으로 결정한다. 다만 중재인의 수를 당사자들이 합의한 경우에는 그 합의에 따른다.<sup>30)</sup>

양당사자분쟁사건의 경우 중재인의 지정은 각 당사자들이 중재인패널 가운데 중재인을 지명하고, 지명된 중재인들이 제3중재인을 지명하도록 한다. 다만 2명의 지명된 중재인들이 합의로서 TOMAC 중재인패널에 포함되지 않은 자를 지명할 수도 있다. 중재인은 달리 필요한 경우가 아니라면 TOMAC의 중재인 패널 중에 선정하여야 한다.<sup>31)</sup>

중재인의 지명에 관하여 중재신청인은 중재신청일로부터 15일 이내에 그리고 피신청인은 중재신청서를 통지받은 날로부터 15일 이내에 각 중재인을 지명하여야 한다. 그리고 지명된 2인이 제3중재인을 지명하는 기한은 그 지명이

26) 팩스, 그 밖의 격지자간 통신수단으로서 문자에 의한 통신내용 기록이 수신자에게 제공되는 방법으로 송신되는 것을 포함한다.

27) 전자적 방식, 자기적 방식, 그밖에 사람의 지각으로 인식할 수 없는 방식으로 만들어진 기록으로써 컴퓨터에 의한 정보처리용으로 제공되는 것을 말한다.

28) 일본 중재법 2003, 제13조 2항 및 4항.

29) TOMAC 해상중재규칙 2014, 제10조 1항 및 2항이 신규 추가되어 전자식 통신으로 전자우편이 규정되어 있다.

30) 일본 중재법 2003, 제17조.

31) TOMAC 일반중재규칙 2014, 제14조.

된 날로부터 30일 이내에 제3중재인을 지명하고 이를 각 당사자와 사무국에 통지하여야 한다. 이렇게 지명된 중재인들은 TOMAC가 중재인으로 선정하게 된다.<sup>32)</sup> TOMAC가 중재인을 선정하는 경우에는 이 위원회의 의장과 부의장이 협의에 따라 이루어진다.

간이중재규칙에서는 중재인의 선정은 TOMAC가 피신청인의 항변진술서를 접수한 날로부터 10일 이내에 TOMAC 중재인패널 가운데 분쟁사안과 이해관계가 없는 자로 홀수의 중재인들 또는 단독중재인을 선정한다.

소액분쟁중재규칙에서는 피신청인의 항변진술서를 접수한 날로부터 10일 이내에 TOMAC가 중재인패널 가운데서 분쟁사안과 이해관계가 없는 자를 단독중재인으로 선정한다.

### 5) 신속한 중재절차의 진행

해사분쟁의 당사자들은 중재절차를 통하여 시간과 비용의 절감을 기대하고 있지만 중재절차가 최근에 문서의 제출 지연이나 증거조사 및 감정인의 평가 지연, 당사자들이나 증인의 신문 등에서 전술적인 지연이나 태만을 이용하면서 중재절차 상 그 기간이 점점 늘어나는 경향을 보이고 있다. 이에 따라 한편에서는 법원의 재판절차가 중재절차보다 통상적으로 더 신속하게 이루어질 수 있다는 자책성 우려의 소리도 나오고 있는 실정이다.<sup>33)</sup>

이에 TOMAC에서는 신속한 중재절차의 진행을 위하여 분쟁금액을 기준으로 상이한 중재규칙을 제시하고 있다. 즉, 신속한 해사분쟁해결을 위하여 분쟁금액을 기준으로 5백만 엔을 초과하지 않는 분쟁사건에 관하여 당사자들이 소액분쟁중재신청을 합의한 경우에 ‘소액분쟁중재규칙’에 따라 단독중재인에 의하여 중재를 진행할 수 있으며, 이 경우 중재판정부는 원칙적으로 서면심사의 방법으로 심리가 이루어진다. 다만 중재판정부가 구두신문이 필요하다고 고려하는 경우에는 구두신문을 개최할 수 있으나 그러하지 않다면 구두신문은 개최되지 말아야 한다.<sup>34)</sup>

---

32) TOMAC 일반중재규칙 2014, 제15조 4항 및 5항.

33) Toshio Matsumoto, “Recent Developments in Arbitration in Japan”, *WaveLength*, JSE Bulletin No. 48, 2004, pp. 2~3.

34) 구두신문이 필요하다고 고려하는 경우 중재인은 중재인으로 선정된 날로부터 15일 이내에

일반중재규칙에서 중재판정부는 구두신문을 하도록 규정하고 있으며 당사자들이 구두신문에 참석할 기회를 제공하도록 하고 있다. 그러나 중재판정부는 분쟁금액과 상관없이 구두신문이 불필요하다고 판단하는 경우 구두신문을 개최하지 않고 제출된 서류만으로 심사할 수 있다고 규정하고 있다.<sup>35)</sup>

또한 TOMAC는 중재절차의 초기 단계에서 중재절차의 예정표 등을 확정하도록 규정하고 있다.<sup>36)</sup> 즉, 중재판정부는 당사자들에게 결정되어야 할 사안과 제기되는 증거, 일정표 등을 최초의 구두신문이 이루어 질 때에 확정하도록 요구하여야 한다. 만약에 구두신문이 이루어지지 않는 상황인 경우에 중재 일정표의 확정은 청구진술서, 변론진술서, 기타 진술서에 작성될 수 있도록 하였다.

중재판정부와 당사자들은 중재일정표를 확정하여 이에 따라 중재절차를 용이하게 진행한다. 이와 같은 일정표의 확정은 당사자들 요구를 충족하기 위한 신속한 중재절차를 위한 효과적이고 유용한 규정이라고 판단된다.

#### 6) 우호적인 화해의 권장 및 중재신청의 철회

일본중재법에서는 중재판정부가 중재절차 진행 중에 분쟁에 대하여 당사자들 간에 화해가 이루어지고 양당사자의 신청이 있는 경우에, 그 화해의 합의를 내용으로 하는 결정을 내릴 수 있다. 이때 화해의 결정은 중재판정으로서 효력을 가진다.<sup>37)</sup> TOMAC 일반중재규칙에 따라 중재판정부는 중재절차 진행 중에 어느 때라도 분쟁의 일부나 전부에 관한 양당사자들간 화해를 할 수 있다. 이는 당사자들에게 분쟁을 우호적으로 해결할 수 있는 시기와 조건 및 그 기회를 충분히 제공받을 수 있도록 개방하고 있는 것으로서 중재의 가치와 목적에도 부합하는 규정이다. 화해가 이루어지지 않는 경우에 중재판정부는 중재절차를 재개하게 된다. 이때, 화해절차를 진행하는 중에 획득한 정보는 중재판정에 적용하지 않도록 규정하고 있다.<sup>38)</sup>

---

모든 당사자의 출석 하에 구두신문을 개최하여야 한다. TOMAC 소액분쟁중재규칙 2014, 제9조 2항.

35) TOMAC 일반중재규칙 2014, 제23조 1항.

36) TOMAC 일반중재규칙 2014, 제22조.

37) 일본 중재법 2003, 제38조 1항 및 2항.

38) TOMAC 일반중재규칙 2014, 제32조.

이와 함께 새롭게 2014년 개정중재규칙에 추가된 규정으로서, 사무국이 피신청인에게 신청인의 청구진술서 사본을 전달하기 전에 신청인은 피신청인의 동의없이 중재신청을 철회할 수 있다.<sup>39)</sup> 신청인이 중재판정부가 구성되기 전에 중재신청을 취소하고자 하는 경우에 TOMAC는 피신청인이 이를 거부하지 않는다면 중재신청의 취소를 허용할 수 있다. 중재신청의 취소를 허용하면 TOMAC는 중재절차의 종료를 결정하여야 하며, 그 결정은 중재판정부가 구성되어 있지 않기 때문에 TOMAC 위원회의 의장과 부의장의 상의 하에 결정된다. 만약에 중재판정부가 구성된 이후에 중재신청인이 중재신청의 취소를 구하는 경우 중재판정부는 피신청인의 거부가 없다고 본다면 그 취소를 허용할 수 있다. 중재신청의 취소가 허용되면 중재판정부는 중재절차의 종료를 결정한다.

## 7) 중재절차의 병합

병합중재에 관한 규정은 2014년 최신 개정된 해상중재규칙 이전인 2003년 해상중재규칙에서부터 다수당사자의 중재절차들을 병합하여 하나의 중재절차로 진행할 수 있도록 명시적으로 등장하기 시작하였다.

분쟁의 법적 문제나 사실의 문제가 상호 관련이 있는 다수 중재절차가 개시되는 상황에서 TOMAC는 당사자의 신청이나 자유재량으로 다수의 중재절차를 하나의 중재절차로 병합하기로 결정할 수 있는 권한이 부여되어 있다.<sup>40)</sup> 이는 기존의 다수 중재사건에서 합리적인 이유가 없이 절차의 병합을 거절하는 당사자로 인한 최종적인 중재판정이 지연되는 경우를 보완하고 있는 것이다.

이와 같은 병합중재의 도입에 대하여 중재제도의 당사자자치원칙에 심각한 영향을 주는 것으로 문제가 제기되기도 했으나, 해상분쟁에서 선박이나 해상 거래에서 원계약의 따른 다수의 하청계약들의 거래행위가 보편적으로 연결되

39) TOMAC 일반중재규칙 2014, 제34조.

40) 최신 개정 이전의 해상중재규칙에서는 중재병합의 경우 모든 당사자들이 거부하지 않는 경우에 병합을 결정하거나 TOMAC의 적절한 판단으로 모든 당사자의 동의없이도 다수중재절차를 단일한 중재절차로서 하나의 중재판정부에 위임할 것을 명령할 수 있었으나, 2014년 개정 중재규칙 제27조에서는 당사자들의 동의여부와 관계없이 TOMAC의 자유재량으로 이를 결정할 수 있음을 규정하고 있다. 더불어 TOMAC에 부여된 결정사안은 본 위원회의 회장과 부회장의 회의에서 내려지는 결정으로 대체될 수 있다.



어 있기에 중재절차의 병합의 불가피한 필요성을 인식되어 개정규정에 포함·유지되고 있다.<sup>41)</sup>

## 8) 중재판정의 공개

중재판정부에 의해 내려진 중재판정은 양 당사자들이 사전에 반대의 이의가 없는 경우에 공개될 수 있다. 중재판정의 공개와 관련하여 2014년 개정중재규칙에서는 TOMAC에 의해 발행되는 중재보고서에서 모든 중재판정의 정보가 당사자들의 동의와 상관없이 포함되어 공개될 수 있음을 추가하였다. 다만, 당사자의 신원과 관련된 정보와 관련되는 상당어는 노출되지 않도록 한다.<sup>42)</sup>

중재판정의 공개는 중재제도에 대한 이해를 넓히고 분쟁에 직면한 당사자들에게 중재판정의 예측가능성을 높일 수 있다. 분쟁당사자들이 중재제도를 꺼리는 여러 가지 이유 가운데 그 결과의 예측이 어렵다고 호소되어 왔음을 고려하면 매우 긍정적인 규정의 개정이라고 판단된다. 더불어 중재판정의 공개는 분쟁당사자들의 우호적인 분쟁해결의 가능성을 높일 뿐만 아니라 결과적으로 중재제도에 대한 인식과 홍보에도 기여하게 된다.

## 9) 당사자의 파산과 중재절차의 진행

당사자의 파산관련 규정은 2014년 개정 해상중재규칙에서 신규 추가되었다.<sup>43)</sup> 중재의 신청이 수리된 이후 일방당사자가 파산이나 개인이나 기업의 신용회복에 관한 신청이 있는 경우 중재절차는 정지되며, 파산법이나 개인신용회복법이나 기업신용회복법의 절차규정에 따라 재개된다.<sup>44)</sup>

중재절차가 정지된 경우 중재판정부는 당사자에게 중재절차진행에 관한 서면 의견을 요구할 수 있다. 만약 당사자의 자산관리권이 이전된 경우에는 그 자산관리권자에게 이를 요구하게 된다. 당사자들이 합의한 경우 즉시 중재절

41) 최신 개정 TOMAC 해상중재규칙의 제27조 1항의 구문에 다수당사자 계약으로는 동일선박의 용선계약, 선박건조계약, 선박의 매매나 구매계약 또는 법적으로나 사실상의 분쟁이 서로 관계되는 당사자 상호간에 발생하는 경우로 그 예시를 추가하였다.

42) TOMAC 일반중재규칙 2014, 제43조.

43) TOMAC 일반중재규칙 2014, 제40조.

44) 이 파산신청절차가 외국에서 개시되는 경우에 유사한 외국의 파산절차규정이 적용된다.

차는 진행된다. 비록 중재판정부가 당사자들 모두로부터 합의를 얻을 수 없을 지라도, 중재판정부는 모든 중요한 상황을 적절하게 고려한 경우 중재절차를 진행할 수 있다.

#### 10) 법률적 조력에 따른 변호사 보수의 회복

중재비용과 관련하여 중재에서 승소한 당사자의 경우에 관련 승소를 위하여 불가피하게 법적 조력을 받아야 하는 경우가 일반적이다. 특히 해상분쟁은 이 해관계자들이 다수이고 복잡하며 고도의 전문성을 특징으로 하고 있기 때문에 변호사의 도움이 절실한 것이 현실이다. 변호사 보수의 회복 규정은 TOMAC 의 2003년 중재규칙에서 신설된 규정으로 변호사의 보수에 대한 상환을 규정하고 있다. 본 규정은 2014년 개정된 해상중재규칙에서도 유지되고 있다. 즉, 당사자의 변호사보수와 중재절차 경비의 회복에 관하여 중재판정부는 중재판정의 내용을 고려하여 합리적인 범위에서 중재판정을 통하여 또는 별개의 명령으로 그 상환을 인정할 수 있다.<sup>45)</sup>

### 3. 한국의 해상중재제도

#### 1) 대한상사중재원의 국제중재 현황

대한상사중재원은 국내 및 국제 상거래에서 발생하는 각종 분쟁을 알선, 조정 및 중재로 해결하는 사실상의 유일한 중재기관으로 현재 다양한 분야에서 국내외 업무를 처리하고 있다. 대한상사중재원의 중재관할 대상은 상사분쟁만을 그 대상으로 하며 한국 상법상의 동산, 부동산, 유가증권 기타의 재산의 매매 등에 대한 중재를 진행한다.

---

45) TOMAC 일반중재규칙 2014, 제46조 2항.

〈표 1〉 대한상사중재원 중재처리 건수

연도	국내중재	국제중재	총 중재 건수
2006	168	47	215
2007	261	59	320
2008	215	47	262
2009	240	78	318
2010	264	52	316
2011	246	77	323
2012	275	85	360
2013	261	77	338

자료: 대한상사중재원

대한상사중재원은 연간 중재 처리 건수는 매년 꾸준한 증가추세를 보이고 있다. 2006년 이전까지 200여건이던 중재 건수는 그 후 300여건으로 증가하여 2013년 338건을 처리하고 있는 실정이다.

2012년 기준으로 총 360건의 중재를 처리하였는데, 이 가운데 국제 중재는 85건으로 약 23.6%에 해당한다. 2013년 기준으로 대한상사중재원은 총 338건의 중재를 처리하고 있으며, 이 가운데 국제중재는 77건으로 전체의 약 22.8%를 차지하고 있다.

국제계약에서 한국 국적의 기업이 일방 당사자인 경우에도 대한상사중재원을 국제중재관할로 지정하는 합의를 도출하는 것은 쉽지 않을 것으로 생각된다. 왜냐하면 여전히 대한상사중재원의 국제적인 위상은 만족할 만한 수준으로 인식되지 못하기 때문이다. 관련 통계는 이러한 사정이 반영된 결과로 추측된다. 즉, 대한상사중재원은 국내기업 간에 신속성이나 비밀유지 등을 이유로 소송이 아닌 중재를 통해 해결하고자 하는 국내계약의 분쟁에서는 적극적으로 활용되거나, 국내의 당사자 일방이 계약교섭 시 유리한 지위를 가지면서 국내 중재기관을 지정할 협상력을 가진 계약인 경우 또는 제3국간의 국제 계약에서 분쟁해결을 중재로 합의하는 경우에 그 편리성과 전문성에 기한 중재 기관으로서 대한상사중재원이 지정된 경우에 분쟁해결 기관으로 활용되는 것으로 판단된다.

대한상사중재원을 통한 국제중재건수는 늘어가는 추세와 더불어 과거에는 국내당사자가 외국당사자를 상대로 중재를 제기하는 건수가 많았던 반면에, 최근에는 외국당사자가 국내당사자를 상대로 중재를 제기하는 비율이 상대적으로 높아지는 추세를 보이고 있다. 이 경우 건당 청구금액 역시 고액의 클레임이 제기되는 추세이다.

## 2) 대한상사중재원의 해상중재 현황

대한상사중재원의 조직구성을 살펴보면, 중재원장 산하에 2본부, 3센터, 1실 및 1지부로 구성되어 있다. 기획관리본부는 사업계획과 인사 대외업무 등을 관장하는 경영기획팀과 사업개발과 홍보 등을 관장하는 진흥전략팀이 있다.

중재사업본부는 국내중재팀과 건설중재의 접수와 처리 등을 담당하는 건설중재팀, 그리고 국제중재사건을 담당하는 국제중재팀으로 구성되어 있다. 분쟁지원 및 상담과 알선을 담당하는 분쟁종합지원센터, 국제투자분쟁의 연구 및 조사 그리고 투자자와 국가간 분쟁(ISD) 포럼 운영 및 투자분쟁의 상담을 담당하는 투자중재센터를 두고 있다. 그리고 일반조정과 조정인을 관리하는 조정센터, 남북한의 경험사업관련 남북상사중재실 및 부산지부이다.<sup>46)</sup> 특히 중재사업본부의 건설중재팀은 중재접수사건의 약 1/3정도(2011년 기준)를 차지하는 건설중재의 전문성 제고 및 효율성을 향상하기 위하여 건설중재팀을 2011년에 신설한 것이다. 건설관련 분쟁에 대한 중재처리 현황은 2013년에도 약 38%로 나타나고 있으며 분야별로 여전히 가장 큰 비중을 차지하는 분야이다.

한편 한국의 해상중재는 대한상사중재원을 통해서 해결되는 통계를 살펴보면, 2010년도에 발생한 해상중재 건수는 총 19건이고 분쟁 금액 미화 101,281,544 달러에 달하는 분쟁을 처리하였다. 이는 2010년 대한상사중재원이 처리한 총 건수 대비로는 6%, 금액 대비로는 18%에 해당하는 처리 실적이다. 즉, 해상 클레임의 경우 건당 분쟁금액이 비교적 큰 분야라는 점을 알 수 있다.

46) 대한상사중재원 홈페이지([www.kcab.or.kr](http://www.kcab.or.kr)) 참조.

〈표 2〉 대한상사중재원 분야별 처리 현황

(단위: 건, 천달러)

구 분	2013		2012		2011년		2010년	
	건수	금액	건수	금액	건수	금액	건수	금액
건설	128	399,937	119	1,207,934	114	226,509	91	244,596
국내상거래	6	3,308	14	17,446	89	38,606	98	12,286
무역	67	56,449	73	269,186	63	49,153	52	36,819
해사	23	13,887	13	5,784	19	5,573	19	101,282
부동산	81	102,192	109	57,564	7	363	12	109,977
ICT 등	33	25,230	32	417,260	31	62,643	44	29,911
총 계	338	601,001	360	1,975,174	323	382,847	316	534,872

자료: 대한상사중재원

대한상사중재원에서 처리하는 해상중재의 건수는 2008년 16 건, 2009년 28 건, 2010년 및 2011년 각 19건, 2012년 13건 그리고 2013년에는 23건으로 나타난다.<sup>47)</sup> 2008년 말부터 시작된 해운불경기로 인해 2009년 세계적으로 해상분쟁이 대폭 증가한 바 있는데 이러한 경향이 대한상사중재원의 2009년 해상중재처리 현황에도 반영된 것이다. 2009년의 금융위기 시점의 분쟁폭증을 제외하더라도 꾸준한 증가추세에 있는 것으로 나타나지만 뚜렷한 성장세라고 하기에는 중재처리건수와 그 금액을 고려할 경우 부족한 면이 적지 않다.

### 3) 한국의 해상중재와 중재법제

한국은 해상중재를 특화하고 있는 중재법제는 없다. 한국은 삼면이 바다로 둘러싸인 지리적 특성과 해양산업의 발전에 부응하여 해양강국으로서의 세계

47) 〈연도별 대한상사 중재원 해상중재 처리 현황〉

(단위 : 건수, 천달러)

구 분	2013		2012		2011년		2010년		2009년		2008년		2007년	
	건	금액	건	금액	건	금액	건	금액	건	금액	건	금액	건	금액
해사중재	23	13,887	13	5,784	19	5,573	19	101,282	28	10,428	16	1,889	11	8,686

자료: 대한상사중재원

적인 경쟁력을 가지고 있다. 세계 최고의 조선산업을 비롯하여 해상운송 및 물류서비스, 항만운영에서 세계적인 수준에 이르고 있다.

해사관련 다양한 분야에서 우수한 경쟁력을 갖추고 있음에도 불구하고 해사 분쟁해결을 위한 독자적인 분쟁해결제도는 미흡한 실정이다. 반면에 한국의 주변국으로서 주요 경쟁대상국가인 일본은 상사분쟁해결과는 별개로 해사분쟁을 전문적으로 해결하는 ‘도쿄해사중재위원회’(TOMAC)를 (사)일본해운집회소(JSE) 내에 운영하고 있다. 중국 역시 ‘해사중재위원회’를 별도로 설치 운영 중에 있는 실정이다. 북한의 경우에도 대외경제중재법에서 분쟁사건을 심리해결과 분쟁당사자들의 권리와 이익을 보호할 목적으로 ‘조선국제무역중재위원회’와 함께 해상수송과 해난구조, 공동해손과 같은 해사분쟁의 해결을 위한 ‘조선해사중재위원회’를 구분하여 운영한다고 규정하고 있는 실정이다.<sup>48)</sup>

대한상사중재원은 중재규칙은 국내외를 구분하지 않고 적용되었으나, 2007년 ‘국제중재규칙’을 별도로 제정하여 당사자들이 합의하는 경우 국제중재규칙을 적용할 수 있도록 하였다. 이후 기존의 중재규칙을 보완하고 국제중재에 통용되는 관행을 대폭 수용하여 2011년 중재규칙을 이원화하였다. 즉, 대한상사중재원은 국내중재규칙과 국제중재규칙으로 구분하여 중재규칙을 적용하고 있다.

국제중재규칙은 중재합의가 이루어지고 관련 분쟁이 국제중재에 해당하는 경우에는 별도의 합의 없이 국제중재규칙에 적용받을 수 있도록 함으로써 기존의 당사자합의를 요구하던 제한을 삭제하였다.<sup>49)</sup>

개정된 국제중재규칙에서는 중재절차의 신속한 처리와 비용부담을 완화하기 위하여 특히, 소액사건을 위하여 신속절차 포함하고 있다. 국제중재규칙에서 새롭게 규정하고 있는 ‘신속절차’는 당사자들이 신속절차에 따르기로 합의한 경우 또는 신청금액이 2억 원 이하인 경우에 적용가능하다.<sup>50)</sup> 신속절차는 심리를 1회로 종결함을 원칙으로 하고 있다. 또한 신청금액이 2천만원이하의 사건은 별도의 구두심리없이 서면만으로 심리가 진행된다.<sup>51)</sup> 신속절차에 따라

48) 북한 연감, 대외경제중재법, 제2조.

49) 대한상사중재원의 2007년 ‘국제중재규칙’에서는 국제중재규칙을 적용하기 위해서는 당사자들의 합의를 조건으로 한다고 규정되어 있었다(동 규칙 제2조 참조).

50) 대한상사중재원, 국제중재규칙 2011, 제38조.

51) 대한상사중재원, 국제중재규칙 2011, 제42조.

이루어지는 중재에서 중재판정부에 의한 중재판정의 기한은 구성된 일자로부터 3개월 이내로 제한되어 있다.

국제중재규칙을 통하여 국제적 기준에 부합하는 중재규정과 신속한 분쟁해결을 위한 신속절차를 수용함으로써 글로벌 수준과 통일화에 동조하는 경향을 보이고 있다는 데에는 일견 바람직하다고 여겨진다. 그러나 대한상사중재원의 조직구성과 운영현황이나 기 시행되고 있는 중재규칙을 통해서 살펴볼 때 해상분쟁의 경향과 추세에 비추어 분쟁의 범위와 분야별 특성이 고려되는 고도화와 전문성 그리고 복합적 분쟁사정을 담고 있는 기관이나 차별화된 중재규칙의 부재는 아쉬움이 크다.

#### 4. 한국의 국제중재규칙과 일본 TOMAC의 해상중재규칙의 비교

한국이 해상중재규칙으로 특화된 중재규칙이 부재한 가운데 대한상사중재원의 국제상사중재규칙에 따른 중재제도와 일본의 TOMAC의 해상중재규칙의 주요한 내용을 비교함으로써 중재규칙에서 나타나는 특징을 아래의 표로 정리해 보았다. 이를 통하여 독자적인 해상중재규칙의 필요성 여부나 그 가치를 이해할 수 있을 것이다.

〈표 3〉 KCAB 국제중재규칙과 TOMAC 해상중재규칙의 주요 내용 비교

구 분	KCAB 국제중재규칙	TOMAC 해상중재규칙		
		O-R (일반해상중재규칙)	S-R (간이중재규칙)	SCAP (소액분쟁중재절차 규칙)
중재의 대상	규정없음 (사법상 분쟁)	JSE에서 개최되는 해상분쟁에 적용		
적용규칙의 세분화	-	해상일반중재규칙	2천만엔 이하 분쟁사건	5백만엔 이하 분쟁사건
규칙간의 관계	-	본 규칙 적용 및 타 규칙들과는 보충적인 적용규칙의 관계	본 규칙의 우선 적용	본 규칙의 우선 적용
신속중재절차	국제중재규칙 내에 포 함(2억엔 이하 분쟁사 건 또는 당사자의 합 의 시에 제한적 적용)	-	분쟁금액에 따라 구분하여 별개의 중재규칙 적용하여 신속한 분쟁의 해결 도모	

구 분	KCAB 국제중재규칙	TOMAC 해사중재규칙		
		O-R (일반해사중재규칙)	S-R (간이중재규칙)	SCAP (소액분쟁중재절차 규칙)
중재지	당사자합의	일본의 도쿄나 고베로 제한		
중재판정부의 구성	원칙적으로 단독중재 인	3인 중재인	홀수의 중재인 혹 은 단독중재인	단독중재인
중재판정의 기한	심리종료 후 45일 이 내 판정 <sup>52)</sup>	심리종료 후 30일 이 내 판정	좌동(OR이 보충 규정으로 적용)	심리종료 후 즉 시 중재판정
조정 - 중재 절 차의 적용	-	중재신청수리 후 JSE 사무국에 의해 권고 조정의 기한은 조정합의일로부터 60일 이내		
다수당사자 중재절차병합	규정없음 (다만, 복수의 중재신 청인과 피신청인 및 공동의 중재인 선정을 규정) <sup>53)</sup>	다수당사자 중재절차의 병합규정 포함 TOMAC는 자유재량으로 다수당사자 중재절차의 병합을 결정할 수 있음 다수당사자중재의 예시로서동일선박의 용선계약, 선박건 조계약, 선박매매, 선박구매계약 등을 추가		
변호사 비용의 상환	필요비용은 당사자 부담	변호사 비용의 상환 인정		
당사자파산과 중재절차	규정없음	파산관계법에 따른 중재절차 중지 및 중재절차의 진행규 정 포함		
비밀유지	비공개	TOMAC 발행 보고서에 당사자들의 동의없이도 중재판 정정보 공개(단, 당사자 신원은 비노출)		

대한상사중재원은 한국의 유일한 국제상사분쟁해결기관으로서 위상을 가지  
고 있다. 대한상사중재원의 관련 중재규칙은 해사중재에 대하여 특화되어 있

52) 단, 신속절차는 중재판정부 구성된 날로부터 3개월 이내 판정하여야 한다(대한상사중재원  
국제중재규칙 제43조).

53) 대한상사중재원 국제중재규칙 제2조에 따르면 중재신청인 및 피신청인이 1인이 되는 경우  
뿐만 아니라 복수의 당사자들을 포함하는 경우를 규정하고 있다. 또한 동 규칙 제12조 3항  
은 당사자들의 중재인 선정권과 관련하여 신청인들이 공동으로 중재인의 선정에 참여하고,  
피신청인들의 경우도 동일한 방법으로 선정할 수 있음을 규정하고 있다. 본 규정이 국제중  
재규칙에 포함된 것은 국제중재환경에서 나타나는 복잡하고 고도화된 분쟁환경과 중재제  
도의 경향을 반영하고 있다는데 의의가 있다.



지는 않다. 그렇다고 할지라도 해상분쟁의 해결을 대한상사중재원에서 다룰 수 없다는 것은 아니다. 관련 국제중재규칙으로 충분히 해상분쟁을 포함하여 여하한의 사법상의 국제상거래분쟁을 해결하는데 무리는 없다. 다만, 해상분쟁의 특수한 성격을 고려한다면 관련 중재규칙을 제정하는 것이 국제중재기관으로서의 보폭을 넓히고 다양한 유형의 중재규범을 통한 국제적 경쟁력을 높일 수 있을 것으로 여겨진다.

대한상사중재원이 현행 중재규칙을 기존의 단일한 중재규칙을 포기하고 국제중재규칙과 국내중재규칙으로 이원화하여 시행하고 있다는 점을 상기한다면 다양한 중재규칙의 예비는 그 가치와 의미가 적지 않을 것이다.

#### IV. 한국과 일본의 해상중재제도 문제점과 대안

한국과 일본은 지정학적으로 해양을 중심으로 하는 무역강국이다. 그럼에도 해상분쟁을 다루는 중재제도와 관련하여 접근은 상당부분 차이를 가지고 있다.

첫째, 한국은 해상분쟁을 전담하는 해상중재기관이 별도로 설치되어 있지 않다. 대한상사중재원에 의해 상사분쟁을 포함하는 중재사건을 모두 관장하고 있다. 반면에 일본은 도쿄해사중재위원회에 의해 해상중재만을 전담하는 중재기관을 설치하고 있다. 일본의 TOMAC에서 해사사건과 관련하여 특히 선박소유권, 선박입대차, 용선, 해상물품운송, 개품운송계약, 복합운송, 해상보험, 선박의 매매, 조선, 선박의 개조 또는 수리, 해난구조, 해손 등과 같은 계약으로부터 발생하는 분쟁 또는 선박과 관련된 모든 해상분쟁을 중재대상범위로 한다.

둘째, 중재인 현황과 해상중재인의 전문성문제이다. 대한상사중재원의 중재인 현황을 살펴보면,<sup>54)</sup> 총중재인 수는 1,080명으로 국내중재인은 총 923명이며 순수 국제중재인은 157명이다. 중재인패널의 전문분야를 살펴보면 무역전문 중재인이 399명, 상거래 370명, 건설전문 중재인이 약 237명에 이르고 있으며, 운송분야는 111명 등으로 나타난다.<sup>55)</sup> 운송분야를 전문분야로서 나타내

54) 대한상사중재원 홈페이지(www.kcab.or.kr) 참조.

55) 중재인들의 전문분야는 중복검색된 수치이다.

고 있는 중재인들이라고 할지라도 해운관련 전문가적인 역량을 고려할 때 만족할 만한 수준은 아니다.

또한 현재 중재인 현황을 고려하는 경우 중재인법조계 중재인은 532명으로 총 중재인패널 1,080명 중 절반이상을 차지하고 있어 법조계의 패널의 과중함을 나타내고 있다. 특히 국제중재인의 패널 현황을 살펴볼 때에는 법조계의 비중은 2/3를 넘고 있는 실정이다.<sup>56)</sup> 해운관련 전문가의 역량을 고려할 때 해상법에 특화하고 있는 학계 전문가는 5명 내외로서 일본에 비하여 많지 않다. 또한 해운 실무자들의 경우는 영국의 법과 관습에 의해 분쟁처리되는 환경에서 한국의 현실과는 괴리가 존재하고 있는 실정이다.<sup>57)</sup> 이에 해사전문 중재인 패널의 확보와 해사전문인력양성교육이 확대되어야 한다.

셋째, 해운과 해상보험계약에서 영국의 법과 관습의 관행적 이용의 문제이다. 한국과 마찬가지로 일본의 해운사의 경우에도 해운업의 국제성을 고려하여 국제적인 분쟁해결기관을 이용하고 있는 실정이며, 선사들이 관행적으로 표준계약서식으로서 영국의 표준계약서를 이용하고 있다.<sup>58)</sup> 예를 들어 국제해상운송에서는 영국의 해운거래소인 BIMCO(Baltic and International Maritime conference)가 제정한 표준계약서식이 사용된다. BIMCO의 표준계약서식에는 항해용선계약서, 선화증권, 정기용선계약서 등 화물별로 70여종의 표준계약서식과 함께 관련 다양한 표준약관이 제시되고 있다. 또한 해상분쟁의 주요 대상이 되는 해상보험분야에서도 영국의 ILU(Institute of London Underwriters)가 제정한 협회적화약관(Institute Cargo Clauses)과 협회기관약관(Institute Hull Clauses)이 사용된다. 영국의 법과 관습이 해상보험관련 분쟁해결에 판례법으로 남아있는 현실에서 영국법을 준거법으로 포함하고 있는 현실이다.

이와 함께 해상분쟁이 해운 및 해상보험과 밀접하게 연결되고 있는 실정이

56) 순수하게 국내중재인을 포함하지 않는 경우 국제중재인 총 157명 가운데 법조계가 116명으로 70%를 상회하고 있는 실정이다. 반면에 실업계는 6명으로 4%도 이르지 못하고 있으며, 학계의 구성비율은 약 12%이다(대한상사중재원 홈페이지 '중재인 소개' 참조).

57) 김인현, "한국해사법정 활용현황과 그 활성화 방안", 해양한국 논단, 한국해사문제연구소, 통권 제460호, 2011.

58) 윤일현, "일본 해사중재기관의 발전과 한계", 사회과학논문집, 대전대학교 사회과학연구소, 제23권 제1호, 2004, p. 121.

며, 관련 분쟁해결을 위한 준거법 및 관할에서 영국을 지정하게 하는 유인을 제공하고 있는 것이다. 더불어 많은 경우에 있어서 국내 당사자간의 사건도 외국중재기관을 기계적으로 분쟁해결기관을 계약서에 명시하고 있는 해운업계의 관행 문제로 지적된다. 일본해운집회소에서 행하는 해운 표준서식의 제정을 통한 분쟁해결조항의 표준계약서를 다양하게 제공할 필요가 있다.

넷째, 해상판례의 집적이 미흡하다. 한국과 비슷하게 일본의 TOMAC의 연간 중재신청건수가 약 20건 내외이며, 중재판정 건수는 이보다 더 적은 실정이다. 해상분쟁이 전통적으로 중재를 통해 널리 해결되는 경향이 있음에도 처리 실적이 저조하다는 점에서 아쉬움이 크다. 영국해사중재에 관한 연구 결과에 따르면, 2002년 한국의 4개 선사가 런던해사중재원에서 진행하고 있는 중재의 개수만 126건으로 집계되었다.<sup>59)</sup> 해운업의 경우 2002년부터 2007년까지 이어진 호경기에 힘입어 급격한 선복량을 대폭 증대한 바 있으며, 2008년 이후의 해운불경기 동안 선사간 분쟁건수가 급격히 증가하였다는 점을 고려해볼 때 해상분쟁에서의 영역확대를 위한 한국의 해사중재를 위한 관련 기관의 보다 적극적인 전략이 요구된다.

한국과 일본의 해사중재가 확대되기 위해서는 그 기반으로써 해상분쟁관련 판례의 집적을 위한 인프라 구축이 우선되어야 할 것이다. 연 평균 약 20여건의 중재신청으로는 턱없이 부족하며, 다양한 판례의 집적을 통한 분쟁해결결과의 예측가능성을 높이는 문제가 중요하다. 한국의 해상분쟁관련 판례가 많이 누적되어 있지 않은 상황에서 해상분쟁을 위한 판례는 다시금 영국판례를 참조해 결정하게 된다. 대표적인 해사중재기관인 영국 런던해사중재의 경우 연평균 해사중재 건수가 약 3천여 건에 연 평균 판결은 약 5백여 건에 이르는 대단한 수준이다. 이에 따라 축적된 판례는 해상분쟁당사자들에게 예측가능성을 부여하며 신뢰성을 증진하는 역할을 하고 있다.<sup>60)</sup> 반면에 한국은 해사중재를 위한 설비와 전문인력 및 해사중재제도가 미흡한 가운데 해사중재사건 판례가 미약하고 참조부분이 많지 않아 영국의 판례를 참조하고 있는 실정이다.

다섯째, 후속적인 해사전문인의 육성기반이 흔들리고 있는 실정이다. 해사판

59) 성재모·김성준 “우리나라 해사중재의 현황과 개선 방안” 해운물류, 한국해운물류학회, 제 5권, 2003. p. 5.

60) 이인애·강미주, “신년기획 2013 해상법 이슈 회고 좌담회”, 해양한국, 2013. 12. 30.

런 해운법 연구와 교육인프라가 대학교육을 비롯하여 학회에서도 더 확대되지 못하고 있을 뿐만 아니라 오히려 감소하거나 축소되는 면을 보이고 있다는 사실은 안타까운 현실이다.<sup>61)</sup> 해상중재를 국제적인 표준 준거법인 영국법에 따라 충분히 진행할 수 있는 해상중재인을 육성함으로써 국제적 해상분쟁사건을 유인할 수 있는 효과적인 방법이 있음을 간과되고 있는 실정이다. 우선적으로 전문적인 역량을 갖춘 전문 해상중재인의 양성과 육성이 시급하고 중요하게 고려되어야 한다.

특히 영국이 중심이 되고 있는 해상중재시장에서 해상중재의 확대를 위하여 싱가포르가 취하고 있는 중재유인전략을 눈여겨볼 필요가 있다. 싱가포르는 세계해운산업의 40% 선복량을 점하고 있는 아시아 지역의 선주들을 고려하여 싱가포르의 국제화환경과 지정학적 이점을 통하여 아시아 선사들을 위한 해상중재서비스를 싱가포르해상중재원(Singapore Chamber of Maritime Arbitration : SCMA)에서 제공하고 있다. SCMA는 특히 영국해상중재인협회(LMAA) 중재모델을 채택함으로써 해상중재의 예측가능성을 높임과 아울러 싱가포르의 지정학적 특성에 따라 싱가포르의 막대한 해상분쟁과 동일 시계의 아시아지역의 해상분쟁해결의 중심국가로서의 위상을 높이고 있는 실정이다.

무역강국인 일본이나 중국을 주변인접국가로 두고 있는 한국으로서는 해상분쟁을 한국에서 해결할 수 있도록 유인이 가능하다. 사회주의 국가로서 중국에서의 해상중재를 제3국에서 기피하고 있는 현실과 일본해상중재의 상대적 고비용의 틈새를 한국이 해상중재제도 구축을 통하여 흡수할 수 있을 것이다.<sup>62)</sup>

## V. 결 론

한국에서 해상중재 활성화와 관련하여서는 다양한 논의가 전개된 바 있다. 실무계를 중심으로 중국과 일본 등에 해상중재원이 설립되었음을 근거로 해상중재원 설립의 필요성을 제기한 바 있으나 한국은 주요 해운국가 중 하나임에

61) 이인애·강미주, “신년기획2013 해상법이슈회고좌담회”, 해양한국, 2013. 12. 30.

62) 법제처, 전개논문, p. 25.

도 불구하고 해상분쟁에 관한 경험이 일천하고, 한국에서 이루어지는 해상중재의 규모를 고려하면 독립적인 해상중재기관을 설립할 타당성은 다소 부족하다. 해상분쟁에서는 중재기관으로서 특히 영국의 해상전문중재기관인 LMAA에서 중재가 활발히 이루어지고 있는데 이는 전통적으로 해상분야에서 영국법이 준거법으로 널리 활용되어 오랜 기간동안 관련 분야의 경험이 축적된 결과라 할 것이다.

다만, 현재 한국의 대한상사중재원에서 처리되는 해상중재의 규모가 연간 20건 정도에 불과하다는 점을 감안하면 별도의 중재기관을 설립하는 방안은 현실적이지 못하다.

현재의 경쟁력을 기준으로 사안을 회피하는 것은 장기적으로는 바람직한 것이라 할 수 없다. 비록 경쟁력이 미흡하더라도 끌고 가는 것이 장기적으로 필요하며, 또한 국가의 잠재력 발굴과 성장을 위해서도 중요한 사안이라고 판단된다. 선도적으로 경험을 가지고 있는 일본의 해상중재기관의 한계점을 고려하여 한국이 일본과 해상중재관련 상호 협력적이며 보완적인 중재환경을 구축하고, 국제적 거래규모의 증대와 해상분쟁의 증대가능성을 고려할 때 전문해사중재제도의 필요성을 다시금 상기할 필요가 있다. 다만, 한국 당사자들간의 해상분쟁의 경우에도 영국해사중재기관으로 사건을 가져가는 현실을 고려할 때 국내 해상중재원을 별도로 설립하는 방안 보다는 우선 국내 해상중재를 활성화할 필요가 있다. 이를 위해 국내 기업들간의 해상운송계약에서 중재약정을 포함하도록 적극 권장해야 한다. 국내해사중재의 판례와 경험이 축적함으로써 점차적으로 제3국의 국제해사계약에서도 한국을 중재지로 하는 해상중재를 기대할 수 있을 것이다.

## 참 고 문 헌

- 곽영실·김석철, 상사중재론, 도서출판 두남, 2008.
- 김상만, “선박수출계약의 주요조항 및 주요 분쟁사항에 대한 대처방안의 연구”, 무역상무연구, 한국무역상무학회, 제54권, 2012.
- 김석철, “중국중재제도의 국제표준화에 대한 연구”, 중재연구, 한국중재학회, 제18권 제3호, 2008.
- \_\_\_\_\_, “한국중재의 영역확대 방안에 관한 연구”, 중재연구, 한국중재학회, 제20권 제3호, 2010.
- 김성준, “영국 해상중재제도의 역사적 발전과 그 시사점”, 한국물류연구, 한국해운물류학회, 제46호, 2005.
- 김인현, “한국해사법정 활용현황과 그 활성화 방안”, 해양한국 논단, 한국해사문제연구소, 통권 제460호, 2011.
- 김현, “해사중재사례로 본 해상중재발전방향”, 해상중재인 세미나, 대한상사중재인, 대한중재인 협회, 2003.
- 박광서, “선화주 균형발전을 위한 해운법 및 독점규제법의 개정방향에 관한 연구”, 무역상무연구, 한국무역상무학회, 제49권, 2011. 2.
- 박태원, “영국 해상중재제도의 운영실태와 시사점”, 해양수산, 한국해양수산개발원, 통권237호, 2004.
- 법제처, “해상운송법제와 해상중재제도의 비교법적 검토”, 2012.
- 성재모·김성준 “우리나라 해상중재의 현황과 개선 방안” 해운물류 이론과 실천, 한국물류학회, 제5호, 2003.
- 양정호, “로테르담 규칙에 대한 평가와 전망”, 무역상무연구, 한국무역상무학회, 제51권, 2011. 8.
- 오세영, “중국의 해상중재제도”, 한국해양 논단, 한국해사문제연구소, 통권 제393호, 2006. 6.
- 오창석, “국제거래분쟁의 해결방안으로서의 국제상사중재의 유용성”, 법학논총, 숭실대학교 법학연구소, 제16집, 2006.
- 윤일현, “일본 해상중재기관의 발전과 한계”, 사회과학논문집, 대전대학교 사회과학연구소, 제23권 제1호, 2004.

이인애·강미주, “신년기획 2013 해상법 이슈 회고 좌담회”, 해양한국, 2013.  
12. 30.

A.G. bischoff, *Maritime Arbitration, in International Commercial Arbitration*,  
Oceana Publications, Inc., New York & Th British Institute of  
International and Comparative Law, London, 1974-1975.

Toshio Matsumoto, “Recent Developments in Arbitration in Japan”,  
*WaveLength*, JSE Bulletin No. 48, 2004.

## ABSTRACT

### A Study on the Arbitration and Maritime Dispute Resolution in Korea and Japan

Yu, Byoung yook

Arbitration is the dispute methods for speedy and economic resolutions in international commercial areas.

In maritime disputes cases in East Asia, Korea and Japan are the regional benefits to cover and deal with the maritime cases on arbitration. And Korea and Japan are the competitive maritime industry for heavy shipbuilding industry, cargo carrier, processing and transshipment service on ports, and ship financial services in national competitive areas.

Japan is the Tokyo maritime arbitration commission(TOMAC) as an uniquely capable of dealing with arbitrations involving problems arising in the sea field. TOMAC provides amended its arbitration rules 2014 aiming at matching with the maritime disputes circumstances with three maritime arbitration rules as ordinary rules, simplified rules and the rules of small claims arbitration procedure.

KCAB however, as the unique commercial arbitration board in Korea is dealing on all of the commercial disputes on only the international commercial arbitration rules in 2011. Though KCAB is dealt with maritime dispute cases on international arbitration rules in Korea, it is small and simple compared with TOMAC in Japan.

Maritime disputes are highly complicated and embroiled with multi-parties contract and subcontracts arising under contracts relating to bills of lading, charter parties, sale and purchase of ships, shipbuilding, ship financing and so forth.

This paper is to provides a discussion and comparison on recently



arbitration rules focus on the maritime aspects on Korea and Japan. We need to consider to make an independent and special institute and maritime arbitration rules including the multiparty consolidation and med-arb provisions for handling the disputes and resolution of maritime conflict cases in Korea.

Key Words : Maritime Dispute, Maritime Arbitration, TOMAC, Maritime Arbitration Rules, Japan Shipping Exchange, KCAB International Arbitration Rules