

아시아·태평양 해상중재센터 설립 의의와 활성화 방안에 관한 연구

A Study on the Solution for Activation and Establishment Significance of Asia Pacific Maritime Arbitration Center

김 성 룡* Sung-Ryong Kim

| 목 차 |

I. 서론	IV. 해상중재센터 활성화 방안
II. 해상중재제도 개관	V. 결론
III. 해상중재센터 설립 의의	참고문헌
	Abstract

국문초록

본 연구는 국내 최초로 설립되는 해상중재센터에 대한 실무적 관점에서 활성화 방안을 제시하는데 그 목적을 두고 있다. 따라서 해상중재의 특징과 적합성에 대한 조사를 진행하였으며 해상중재센터가 가지게 될 의의에 대해 제시하였다. 그리고 해상중재센터가 앞으로 해상 분야에서 국제적 명성을 얻기 위해서는 다음의 사항들이 계획성 있게 마련되어 진행되어야 할 것이다. 우선 해상중재에 적합한 중재규칙을 제정해야 한다. 그리고 중재에 있어 가장 중요한 요소라 할 수 있는 중재인 양성 프로그램이 준비되어야 한다. 또한 실무분야에 종사하는 사람들과의 공감대 형성을 위해 다양한 프로그램 개발 및 간담회 등을 추진해야 한다. 이밖에 절차 진행이 제대로 이루어지기 위해 법원 등과의 유대관계가 필요할 것이다. 끝으로 중장기적 전략을 수립하기 위한 방

* 경북대학교 경제통상학부 조교수, 주저자

안으로서 학계와 공동으로 연구를 진행해야 할 것이다.

〈주제어〉 APMAC, 해사중재, 중재인, 런던해사중재인협회, 싱가포르 해사중재센터.

I. 서론

1. 연구의 목적

최근 대한상사중재원과 부산시는 해사분쟁의 신속한 해결과 중재산업 진흥을 위해 부산시에 아시아태평양 해사중재센터(Asia Pacific Maritime Arbitration Center, 이하 'APMAC'라 한다) 설립에 관한 양해각서를 체결하였다.¹⁾ 이는 대한민국 주력산업 중 하나인 해운분야의 중요성을 생각해 보았을 때 매우 의미있는 결정이라 볼 수 있다. 특히 분야의 특수성을 감안하여 해사분쟁 전문 중재센터를 항만물류 중심지인 부산시에 설립하고 국내 유일의 중재기관인 대한상사중재원에서 센터를 운영함으로써 상호 협력체제 구축은 물론 중재 노하우까지 전수 될 기회라 여겨진다. 게다가 부산시에서 지역 내 해운 물류 기업들을 대상으로 APMAC 홍보를 확대해 나간다면 향후 계약서에 중재조항 삽입은 물론 관련된 분쟁해결을 APMAC에서 처리할 가능성 역시 높아질 것이다. 이는 기존의 많은 국제분쟁들이 영국을 비롯한 다른 국가 중재기관에서 처리되고 있는 현재의 상황을 국내로 중재지를 선택할 수 있는 계기가 될 것이다.

그러나 해사중재센터의 설립만으로 만족할 경우 자칫 설립의 기본 취지와는 달리 해운 물류 업계의 외면을 받을 수 있다. 당장 외국인 당사자들이 APMAC을 어떻게 신뢰할 수 있을지 방안 마련이 시급하다. 왜냐하면 계약은 일방의 요구만으로 체결되는 것이 아닌 양당사자의 합의에 따라 이루어지기 때문이다. 따라서 양당사자가 APMAC 중재를 선택하도록 기관에 대한 신뢰를 어떻게 구축해 나갈 수 있을지 고민해야 할 것이다. 다시 말해 APMAC 활성화를 위한 다각도의 고민과 노력이 지금부터 필요하다.

이와 같은 취지에서 본 연구는 대한민국 최초로 중재기관과 지방 자치 단체가 공동으로 설립을 추진하는 해사중재센터의 설립 의미와 활성화를 위한 방안 제시에 목적을 두고자 한다. 몇몇 선행연구들을 살펴보면, 우선 김인현(2012, 2016)은 한국해사법정의 활

1) 이흥근, '아태해사중재센터 부산 설립 업무협약'(2017.9.12.), 『국제신문』
available at <http://www.kookje.co.kr/news2011/asp/newsbody.asp?code=0200&key=20170913.22020004866>

용현황과 활성화방안에 대해 제시하였고 또한 싱가포르 해상중재제도에 대해 소개한 바 있다. 특히 싱가포르 해상중재센터의 특징을 분석함으로써 국내 해상중재제도 활성화를 위한 방안을 제시하였다. 다음으로 유병욱(2014, 2016)은 일본 해상중재와 규칙에 대해 분석하고 한국의 해상중재 한계점과 대안에 대해 제시하였고 한·중·일 해상중재제도에 대한 비교 분석으로 국내 해상중재제도의 문제점과 발전방안에 대해 제시한 바 있다. 다음으로 이원정·김성룡(2012)은 런던해사중재인협회(London Maritime Arbitrators Association, 이하 'LMAA'라 한다)와 대한상사중재원의 소액 신속절차에 관한 비교연구를 통해 차이점을 분석하고 실무적 시사점을 제시한 바 있다. 그리고 정해덕(2008)의 연구는 LMAA 중재사건을 통해 해상중재절차의 문제점을 분석하였다. 또한 성재모·김성준(2003)은 해운 분쟁이 주로 런던중재를 이용하는 이유와 개선방안에 대해 제시하였고, 안영환(2003)은 해상중재에 있어 대한상사중재원의 문제점과 중재제도 활성화 방안에 대해 제시하였다. Zhenzhou Jiang(2008)의 연구는 중국 해상중재제도와 중국해사중재센터의 특징 및 규칙에 대해 분석하였다. 이와 같은 연구들은 해상분야의 중요성을 강조하고 해상분쟁 해결을 위해 중재제도 이용이 적합하다는 주장을 공통적으로 다루고 있다.

그러나 본 연구는 대한상사중재원과 부산시가 APMAC 설립에 합의함으로써 해상중재 기관이 향후 활성화되기 위해 어떠한 전략적 접근이 필요한지 구체적인 방안을 제시함으로써 기존 연구들과의 차별화를 두었다. 이와 더불어 본 연구를 통해 정부는 물론 APMAC과 관련된 여러 기관들에 정책적 방향을 제시하는데 목적을 두고 있다.

2. 연구방법

연구의 내용과 방법은 다음과 같다. 먼저 II장에서는 해상중재제도에 대한 개관을 제시하고자 한다. 이를 위해 중재제도에 대한 이해와 분야의 특수성을 고려하여 해상중재제도의 적합성에 대해 분석하였다. 다음으로 III장에서는 해상중재센터 설립 의미에 대해 논의하고자 한다. 국내 최초로 설립된 해상분쟁 전문 중재센터가 가지게 될 상징성과 향후 어떠한 기대효과를 가질 수 있을지에 대해 분석하였다. IV장에서는 이와 같은 해상중재센터를 업계에서 적극적으로 활용할 수 있도록 활성화 방안에 대해 제시하고자 한다. 다양한 측면에서 방안 제시와 이를 위해 향후 관계기관들에서 어떠한 정책들을 준비해 나가야 할지 분석하였다. 본 연구를 위해 관련 연구들에 대한 문헌 분석을 실시하였으며 이를 토대로 활성화 방안을 함께 제시하고자 한다. 본 연구가 향후 해상중재센터 활성화에 실무적으로 도움이 되었으면 한다.

II. 해상중재제도 개관

1. 해상중재의 의의

중재제도란 계약당사자들 간 합의를 통해 현존 또는 장래에 발생할 분쟁을 중재인이라는 제3자를 선임하여 판정을 맡기고 당사자들은 그 판정에 복종함으로써 분쟁을 최종적으로 해결하는 제도이다(김경배, 2005). 따라서 당사자 합의에 따라 중재를 선택할 경우 분쟁을 소송이 아닌 중재로서 해결하게 된다. 이때 당사자들은 중재기관을 통한 기관 중재 또는 당사자들이 임의로 중재인과 중재절차를 선택하여 진행하는 임의중재 방식 중 하나를 선택할 수 있다.

중재제도의 주요 장점을 살펴보면, 우선 중재인의 전문성을 들 수 있다. 중재인이란 재판에서 판사와 같은 역할을 수행하는 사람으로 중재절차를 주관하고 중재판정을 내리게 된다. 특히 해당 분야의 전문가를 중재인으로 선정하기 때문에 여러 가지 정황을 고려한 사건 실체 파악이 빠르고 보다 정확한 판단을 내릴 수 있다. 따라서 중재판정에 대한 당사자 만족도가 높다는 장점이 있다.

다음으로 중재는 시간적 손실을 최소화시킬 수 있다. 판정이 내려지기까지 시점을 소송과 비교해 보았을 때 중재는 단심제라 법원의 3심제보다 최종 판정이 내려지는 기간이 대체로 짧은 편이다. 현재 대한상사중재원을 기준으로 국제중재사건과 국내중재사건이 종결되는데 걸리는 평균기간은 국제의 경우 약 7개월, 국내의 경우 약 5개월 정도 소요되고 있다.²⁾ 소송이 대법원까지 평균 3년 정도 걸리는 것에 비하면 빠르다고 볼 수 있다. 그리고 중재절차가 신속하게 마무리되기 때문에 기간이 경과함에 따라 발생하는 비용을 절약할 수 있다. 따라서 중재의 경제성 역시 장점으로 볼 수 있다.

또한 중재와 관련된 협약으로 '외국에서 내려진 중재판정의 승인 및 집행에 관한 유엔 협약(Convention on the recognition and enforcement of foreign arbitral awards 또는 New York Convention)이 있고, 현재 157개 국가들이 이 협약에 가입한 상태이기 때문에 국제분쟁에 대한 외국 중재판정의 승인과 집행이 용이하다는 장점이 있다.³⁾ 우리나라가 교류하는 주요 국가들은 모두 본 협약 체결국이기 때문에 대한상사중재원 또는 해당 국

2) 대한상사중재원 중재 특징(2017.12.29.), available at 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

3) Status of Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards (2017. 12.29.), available at http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/arbitration/NYConvention_status.html

가 내 중재기관에서 내려진 중재판정에 대해 계약국 법원의 승인과 집행이 가능하다는 점에서 국내 법원에서 내려진 판결문을 가지고 해당국에서 집행하는 것보다는 용이하다는 장점이 있다.

끝으로 중재절차에 사용될 언어를 당사자들이 직접 선택할 수 있다. 계약은 당사자차치 원칙에 따라 당사자가 결정할 수 있기 때문에 분쟁해결조항 역시 당사자 결정사항에 해당된다. 따라서 당사자들이 중재조항을 계약서에 포함하기로 결정한 경우 중재절차에 사용될 언어 역시 합의가 가능하기 때문에 당사자들이 편한 언어를 선택할 수 있다. 이는 국제소송의 경우 해당국 언어로만 진행되어야 하는 모습과는 확연히 다른 것으로 이 역시 중재의 주요 장점 중 하나라 볼 수 있다.

2. 해상분쟁과 중재 적합성

(1) 해상분쟁의 유형

해사중재란 중재의 한 유형으로 해상분야에서 발생한 분쟁을 중재를 통해 해결하는 것을 의미한다(유병욱, 2014). 우리나라의 경우 무역의 비중이 매우 높기 때문에 무역과 종속적 관계에 있는 해상분야는 중요할 수밖에 없다. 따라서 해상분야는 우리나라 주력 산업 중 하나로 발전해 왔으며 이로 인한 분쟁 역시 끊임없이 발생해 왔다. 특히 해상 운송은 전 세계적으로 오랜 역사를 가지고 있으며 과거 해상운송을 장악했던 국가가 전 세계를 지배했던 점을 비추어 볼 때 그 중요성은 과거부터 계속 지속되어져 왔다.

해상운송은 일반적으로 정기선 운송과 부정기선 운송으로 구분할 수 있다. 정기선 운송은 주로 개품운송계약으로 선하증권이 계약서 역할을 한다면, 부정기선 운송은 주로 용선계약으로 정기용선계약, 나용선계약과 항해용선계약으로 구분할 수 있다(이용근, 2017). 따라서 해상관련 분쟁도 이들 계약 유형과 유사하다고 볼 수 있다. 게다가 선박 건조 등 운송수단의 매매계약까지도 해상관련 분쟁의 범위로 확대시킬 수 있다(성재모·김성준, 2003).

그러나 일반적으로 해상중재사건은 주로 항해용선계약에 치중하고 있다. 이는 항해용선계약에서 사용되는 표준계약서와 밀접한 관련이 있기 때문이다. 전 세계적으로 많이 알려진 항해용선 표준계약서는 New York Produce Exchange(NYPE)나 Uniform General Charter Party(GENCON)과 같은 양식인데 이들이 중재조항을 포함하고 있기 때문이다.⁴⁾ 반면에 개품운송계약은 주로 선하증권이 계약서 역할을 대신하기 때문에 이면

4) NYPE2015 54조(준거법 및 중재)는 중재를 뉴욕, 런던, 싱가포르 3군데로 기재하고 있으며, GENCON

약관을 살펴봐야 하는데 일반적으로 중재조항을 포함하고 있지 않다(안영환, 2003). 따라서 해상중재에서 개품운송계약 관련 분쟁이 적은 이유는 중재조항이 불포함된 경우가 많기 때문이다.

(2) 해상분쟁의 중재 적합성

해상분쟁에 대한 중재 적합성 여부는 중재의 일반적인 장점을 기준으로 해상분쟁과 연결해서 분석해 보고자 한다. 우선 해상분야는 실무적으로 매우 복잡하고 전문성을 요구하기 때문에 해당 분쟁에 대한 실체적으로 구체적인 내용을 파악하지 못한 이상 정확한 판단을 내리기 어려운 측면이 있다. 즉 여러 가지 정황을 국제적으로 인지하고 있는 실무사항들이 상이할 수밖에 없으며 이러한 정황을 고려하지 않을 경우 자칫 잘못된 판단이 내려질 수 있다. 특히 해운 관련 분쟁에 국가법보다 국제관습을 많이 이용하고 있어 중재판정을 내릴 중재인의 전문성은 매우 중요한 요소일 수밖에 없다(유병욱, 2014).

다음으로 단심으로 진행되는 중재심리와 중재판정은 해상분야에 있어 매우 큰 의미를 가진다. 예를 들어, 해상운송의 경우 물품을 운송 장치에 싣고 이동하기 때문에 특정한 사정에 의해 분쟁이 발생할 경우 해당 물품을 즉각적으로 처리하지 못한다는 단점이 있다. 1년 전 대한민국 최대 해운회사였던 한진해운이 파산함으로써 수송을 맡았던 화물들이 제 때 처리되지 못했던 일들이나 아예 물건을 포기 또는 외국 항만의 입국거부 등으로 부산항 터미널에 내려놓고 아직까지도 해결하지 못한 컨테이너들이 산재해 있다.⁵⁾ 이는 결국 불필요한 공간을 차지할 뿐만 아니라 보관료의 발생 등 2차 피해가 발생할 수밖에 없다. 따라서 분쟁을 신속하게 처리하고 분쟁당사자들에게 판정을 내려줄 수 있다면 시간이 생명인 해운업계에 분명 유리하게 작용할 것이다.

또한 단심제로 신속하게 분쟁이 해결되기 때문에 비용적 측면에서도 유리한 장점이 있다. 분쟁 해결에 발생하는 비용이 클 경우 영세한 물류기업이나 해운업자들의 경우 억울하지만 법정 싸움을 아예 포기할 가능성도 있다. 그러나 중재의 경우 변호사를 대신해 사건내용을 가장 정확하게 알고 있는 회사 관계자가 직접 심리에 참여할 수 있기 때문에 변호사 비용 등을 절약함과 동시에 단심이기 때문에 분쟁처리에 들어가는 기타 비용들에서도 절약이 가능하다.

중재판정의 경우, New York Convention에 가입되어 있는 국가에서는 외국에서 내려진 중재판정에 대해 법원이 승인하고 집행이 가능하다. 따라서 해상분쟁의 특성 상 전세

1994는 19조는 중재를 런던 또는 뉴욕으로 기재하고 있다.

5) 이영희 '1년 넘게 부산항에 발목인 한진해운 화물들 골칫거리'(2017.9.17.), 『연합뉴스』, available at <http://www.yonhapnews.co.kr/bulletin/2017/09/12/0200000000AKR20170912177300051.HTML>

계를 대상으로 끊임없이 국제거래와 이로 인한 분쟁이 발생하기 때문에 중재판정에 대한 해당국 법원의 승인과 집행의 용이성은 분쟁당사자 입장에서는 매우 유용할 수밖에 없다. 이는 중재판정 이후 집행 역시 신속히 이루어 질 수 있기 때문에 다른 비즈니스에 집중할 수 있기 때문이다.

해사분쟁의 경우 일반적으로 분쟁 당사자가 다양하다. 계약의 직접적 당사자라고 할 수 있는 매도인과 매수인은 물론 물품을 운반해 줄 선박회사를 비롯한 운송업자와 관련 보험을 처리하는 보험업자, 선박관련 금융, 해운서비스업자까지 포함될 수 있다. 게다가 이들 모두 국적을 달리 할 수도 있기 때문에 클레임이 발생했다면 언어로 인한 불편함은 어쩔 수 없는 사안이다. 특히 분쟁해결을 위해 소송을 이용할 경우 법원은 해당 국가의 언어로 진행되기 때문에 타국 분쟁당사자로서는 이해하기 어려울 수밖에 없다. 하지만 중재의 경우 분쟁당사자들이 중재절차 언어를 합의할 수가 있어 당사자 입장에서는 매우 유용하게 사용할 수 있을 것이다.

일반적으로 용선계약 관련 분쟁이 소송보다 중재를 선택하는 경향이 뚜렷한 것으로 알려져 있다(성재모·김성준, 2003). 이는 앞에서 살펴본 중재의 장점들이 결국 해사분쟁의 특성에 잘 부합하기 때문이라 볼 수 있다. 따라서 해사중재는 해상운송계약 분쟁을 비롯하여 선박용선 및 관계된 당사자들 사이의 분쟁, 선박 관련 충돌 해난구조 등의 이유로 발생한 분쟁 등까지 적용할 수 있을 것이다(안영환, 2003).

이와 같이 해사중재는 분쟁당사자들에게 있어서 매우 유용한 분쟁해결제도라 할 수 있다. 그러나 국내 중재기관을 이용한 분쟁해결보다는 주로 런던에서 중재로 해결하는 경향이 강하다. 이는 영국 판례가 많이 축적되어 있으며 해상관련 역사가 오래되었기 때문이다. 특히 해사분쟁 전문 중재기관이 있어 분쟁당사자들의 신뢰도가 높다. 아시아에서는 싱가포르가 해사전담 중재기관을 설립하여 해사중재를 특화시켜 나가고 있으며 중국 역시 해사분쟁전담기구를 두고 있다. 따라서 국내에 분야 특수성을 감안한 해사중재센터 설립은 향후 해사중재 활성화를 위한 밑거름이 될 것이다. 다음 장에서는 해사중재센터 설립 의의에 대해 살펴보고자 한다.

Ⅲ. 해사중재센터의 설립 의의

1. 해사중재센터 설립의 중요성

앞에서 살펴 본 바와 같이 중재가 가지고 있는 장점 때문에 이미 많은 국제무역 당사자들이 중재조항을 계약서에 포함하고 분쟁 발생 시 중재로 해결하고 있다. 그럼에도 불구하고 국내에서 처리되는 해사중재사건 수는 그리 많은 편은 아니다.⁶⁾ 이는 중재제도에 대한 불신보다는 해외 중재기관을 통한 분쟁해결이 보다 많기 때문으로 보인다. 결과적으로 국내 분쟁당사자들이 해외까지 이동해 분쟁을 처리해야 하는 불편함과 외국에서 내려지는 중재판정이기 때문에 아시아 정서를 전혀 이해하지 못할 수 있는 중재인에 대한 불안감 및 시간과 비용 등 중재 이점을 제대로 활용하지 못할 가능성도 있다.

최근 대한민국 정부는 ‘중재산업 진흥에 관한 법률’을 제정한 바 있다.⁷⁾ 국내 중재제도를 보다 널리 홍보하고 중재를 하나의 산업으로 간주하여 외국에서 진행하고 있는 중재사건들을 국내에서 처리할 수 있도록 진흥에 앞장서기 위해 제정되었다. 따라서 정부는 앞으로 이와 같은 중재산업 육성 목표를 달성하기 위해 다각도의 고민과 의견 수렴이 필요할 것이다.

이런 관점에서 지역별 맞춤형 중재산업 육성은 매우 중요할 것으로 판단된다. 예를 들어, 이번 부산시와 대한상사중재원이 합의한 APMAC 설립은 해사중재 발전에 기여하기도 하겠지만 큰 틀에서 정부의 중재산업 진흥 목표를 지원하는 의미있는 결정이라 볼 수 있다. 또한 앞에서 언급한 바와 같이 국내당사자들이 해외중재기관에 가서 중재절차를 진행해야 하는 번거로움을 향후 국내에 있는 해사중재센터에서 해결함으로써 국내 기업들 입장에서는 중재의 장점을 제대로 활용할 수 있는 계기가 될 것이다.

물론 해사중재센터를 서울이 아닌 지방에 설치했다는 점에서 여러 가지 논란이 나올 수 있다. 이는 최근에 임의 해사중재기구를 서울에 발족한 것을 보면 어느 정도 이해될 수 있는 사안이라 본다.⁸⁾ 다만 현재의 상황에서 각각의 조직들이 서로 충돌하기 보다는 해사중재를 보다 활성화시킬 수 있는 가장 효과적인 방안을 모색해야 한다. 예를 들어, 서울에서 임의중재(Ad hoc Arbitration) 형태의 중재기구가 설립되고 부산에서 기관중재 형태의 센터가 설립되었기 때문에 부산을 중심으로 기관중재 활성화 방안을, 서울을 중

6) 2013년 상반기 해사사건 11건 2014년 상반기 해사사건 10건(출처 : 대한상사중재원, 『2014 중재판정 사례집』, p.31.).

7) 조재현, ‘중재산업 육성 나선다... 정부, 전문가 양성, 국제센터건립 추진(2017.6.23.)’, 『뉴스1』, available at <http://news1.kr/articles/23029608>

8) 이인해, ‘임의 해사중재기구 ‘서울해사중재협회’발족’, 해양한국, 2017.12. p.23.

심으로 임의중재 활성화 방안을 각각 마련할 필요가 있다. 서울의 경우 해상분야 전문가들이 법조계뿐만 아니라 실무가들도 많기 때문에 임의중재를 할 수 있는 기본 인프라는 구축되어 있다고 본다. 다만 임의중재의 경우 중재인들이 중재절차를 진행함에 있어 보다 신중을 기해야 하기 때문에 이에 대한 실무적 교육이 충분히 준비되어야 할 것이다. 그리고 부산에 설치된 APMAC은 부산을 중심으로 경상도 지역 내 해상분쟁의 처리를 전담하는 중재센터로 성격을 둔다면 대한민국 해상중재 활성화에 도움이 될 것이라 판단된다.

임의중재의 경우 중재기관의 개입 없이 중재가 이루어지기 때문에 당사자들 간 합의만 잘 이루어질 수 있다면 활용도가 높을 수 있다. 현재 싱가포르 해상중재센터(Singapore Centre for Maritime Arbitration, 이하 'SCMA'라 한다)가 중재인을 중심으로 절차를 진행하는 임의중재 방식을 채택하고 있다(김인현, 2016). SCMA는 행정비용이 발생하지 않아 당사자들에게 중재비용에 대한 부담을 줄여 주고 있다는 점에서 국내 기관중재와는 차별화된 요소라 볼 수 있다. 또한 영국의 대표적 해상중재기관인 LMAA도 별도의 중재규칙들을 두고 해상분쟁을 처리하고 있다. 특징은 소수 인원으로 행정업무를 처리하면서 실제 중재사건은 임의중재 형식으로 처리된다는 점이다(이정원, 2012).

그러나 해외에서와 같이 중재가 활성화되어 있지 않은 국내 사정으로는 특히 지방 내 당사자들이 포함된 중재의 경우 임의중재보다는 기관중재를 통해 절차적 편리성을 확보하는 것이 해상중재 활성화를 위해 보다 바람직하다고 판단된다. 또한 임의중재를 제대로 진행하기 위해서는 중재인의 역량이 매우 중요한데 사건 분석과 판정 이외에 절차적인 부분까지 능숙하기란 쉽지 않기 때문에 절차 진행에 도움을 받을 수 있는 기관중재가 보다 적합하다고 본다. 이와 같은 관점에서 APMAC은 기관중재 성격을 가지는 것이 적합하다고 판단되며 다음 자에서는 이에 대한 활성화방안에 대해 제시해 보고자 한다.

2. 해상중재센터 설립에 따른 기대효과

해양산업의 중심지인 부산시에 해상중재센터가 설립됨으로서 향후 발생할 수 있는 기대효과들은 여러 가지가 있다. 이에 대해 몇 가지를 살펴보면, 우선 해상분야 전문성을 겸비한 분쟁해결기관의 존재로 계약당사자들은 물론 이와 관련된 직·간접적 당사자들에게까지 중재제도에 대한 홍보와 계약서에 중재조항을 삽입할 가능성이 보다 높아진다는 점이다. 중재제도에 대해서는 아직까지 무역업자임에도 불구하고 조정제도와 혼동하는 경우가 많고 소송을 통한 분쟁해결만을 고집하는 경우가 많기 때문에 전문화된 분쟁해

결기관의 설립이 중재제도에 대한 홍보는 물론 당사자들에게 분쟁해결방법의 다양성을 높여 주는 계기가 될 것이다.

다음으로 부산의 해양산업 경쟁력 강화에 밑거름이 될 것이다. 부산은 대한민국 최대 항구가 있는 도시로서 상당히 많은 무역관계자들이 방문하는 곳이다. 이곳에 해사중재센터가 설립됨으로서 분쟁을 손쉽게 처리할 수 있을 뿐만 아니라 분쟁처리를 위해 국내·외 여러 중대형 로펌들이 보다 부산으로 진출할 가능성이 높아질 것이다. 이는 부산이 해사중재의 허브 역할을 할 기회가 만들어짐을 의미한다. 이와 더불어 이들이 머물기 위한 호텔과 식당 등 서비스업은 물론 사무소 개설을 위한 사무실 임대 등 중재제도가 하나의 산업으로 발전할 수 있는 기회를 만들 수 있을 것이다. 그리고 궁극적으로는 대한민국 정부가 계획 중인 중재산업 발전에 이바지할 것이다.

끝으로 대한상사중재원이 공동으로 참여하여 설립하는 해사중재센터이기 때문에 센터 운영에 있어 불필요한 시간과 비용 낭비를 줄일 수 있다. 그리고 중재원이 가지고 있는 중재 노하우를 전수받아 해사분쟁에 알맞게 특화시켜 나갈 수 있기 때문에 아시아 시장을 넘어 전세계 해사분쟁 관련 중재사건을 유치해 나갈 수 있을 것으로 기대된다. 특히 부산이 가지고 있는 입지적 우위요소를 잘 활용할 수 있다면 국내당사자가 포함된 분쟁뿐만 아니라 다른 국적 분쟁당사자들이 제3지역으로 부산을 선택할 가능성 또한 높아질 것이다.

IV. 해사중재센터 활성화 방안

앞 장에서는 해사중재센터의 필요성과 기대효과에 대해서 살펴보았다. 그러나 이런 기대효과도 센터를 제대로 활성화시킬 실질적인 방안들이 제대로 수립되지 않는다면 반감되거나 나타나지 않을 것이다. 따라서 본 장에서는 APMAC이 국제적인 명성을 가질 수 있는 해사중재 전문 분쟁해결기관이 되기 위해 어떠한 활성화 방안들을 필요로 하는지 제시해 보고자 한다.

1. APMAC 해사중재규칙 제정

대한상사중재원은 2007년 국제중재규칙을 별도로 제정하여 현재는 국제중재와 국내중재로 구분하여 사용하고 있다. 현재 사용되고 있는 중재규칙들은 이미 대한상사중재원에

서 오랜 기간 중재사건을 맡아 처리하면서 국제성과 사건 진행의 적합성을 높이기 위해 개정작업 등을 통한 결과물이다. 그러나 해상분쟁의 경우 그에 따른 분쟁의 특수성이 있기 때문에 현행과는 다른 차별화된 해상중재용 중재규칙이 필요하다.

현재 해상중재로 가장 잘 알려져 있는 LMAA의 경우 해상분쟁에 대한 전문성을 높이기 위해 해상중재규칙을 별도로 두고 있다. 또한 중국도 해상분쟁만 전담하는 기관을 설치하여 별도의 중재규칙을 두고 있다(김중훈·Xiaoxue, Li, 2012). 특히 2009년에는 상하이에 국제해운센터를 설립하여 해운중심지로 거듭나기 위해 노력하고 있다(유병욱, 2016).

따라서 해상중재센터 설립과 함께 국내·외로 홍보를 높이기 위해서는 분야의 특수성을 감안한 해상중재규칙을 별도로 두어야 한다. 이는 분쟁당사자들의 만족도와 연결되기 때문에 반드시 선행될 필요가 있다. 해상중재센터에서 다른 중재기관의 중재규칙을 사용할 경우 다른 나라 무역업자들에게 APMAC의 신뢰성을 떨어뜨릴 수도 있기 때문이다. 오히려 UNCITRAL 중재규칙을 이용한 임의중재방식에 센터는 기본적인 행정적 지원만 하는 것이 보다 적합할 수도 있다.

해상중재규칙을 별도로 두고자 한다면 대한상사중재원이 보유하고 있는 국제 및 국내 중재규칙을 기본적으로 채택, 인용하고 해상분쟁의 특수성에 기인한 몇몇 조항들만 추가적으로 넣는 것이 바람직할 것으로 판단된다. 이를 위해서는 우선 해상분야 전문가들의 의견을 수렴하여 어떤 내용들이 규칙에 필요로 할지 논의와 검토의 시간을 가져야 최대한 빠른 시일 내에 마련해야 할 것이다.

또한 해상분쟁은 신속한 해결이 매우 중요하기 때문에 분쟁 처리의 신속성을 높이기 위해 대한상사중재원의 조정규칙을 활용할 수 있는 방법도 함께 논의해야 할 것이다. 예를 들어 조정-중재절차의 연계방안이나 중재절차 개시와 동시에 조정절차를 함께 진행할 수 있게 당사자들이 선택할 수 있도록 설정해 둘 수 있다면 분쟁 처리의 신속성과 절차 유연성 및 연결성이라는 다중 효과를 가질 수 있을 것이다.

2. 관계기관 간 협력체제 구축

앞에서 살펴보았듯이 중재의 특성 중 하나는 분쟁처리의 신속성에 있다. 따라서 분쟁 당사자들의 만족도를 높이기 위해서는 불필요한 행정절차를 간소화하고 절차 진행을 신속히 할 수 있도록 기관 간 협력 체제가 구축되어야 한다.

예를 들어, 한진해운 파산으로 한진해운이 운송중이거나 항구에 적재되어 있던 컨테이너들에 대한 처리는 큰 문제가 된 바 있다. 그 때 당시 배에 물건을 적재한 수출자 또

는 수입자 입장에서는 물건을 찾기 위한 법적 처리에 상당한 시일을 소요할 수밖에 없는 상황이었다. 현재 대한상사중재원 국제중재규칙에는 임시적 처분 규정이 있다.⁹⁾ 특히 최근 개정작업을 통해 긴급중재인제도를 도입한 바 중재판정부 구성 이전이라도 긴급중재인을 선임하여 해당 물품의 임시적 처분이 가능하도록 하였다.¹⁰⁾ 긴급중재인제도란 중재신청 이후 중재판정부가 구성되기 전 긴급한 보전 및 임시적 처분이 필요할 경우 긴급중재인을 별도로 선정하여 처리할 수 있게 한 제도를 의미한다.

그러나 이와 같은 중재절차를 두었다 할지라도 임시적 처분의 승인과 집행을 위한 법원의 협력이 잘 이루어지지 않는다면 절차 진행에 어려움이 발생할 것이다. 또한 증거조사를 위해 법원의 협력이 필요로 하는 경우도 마찬가지일 것이다.

또한 기관 간 협력체제는 홍보에 있어서도 필요로 한다. 다시 말해, 국내 해사관련 기업들에게 중재제도를 홍보하고 계약서에 중재조항을 넣을 수 있도록 다양한 홍보 행사가 공동으로 진행될 필요가 있다. 특히 관련된 기업들에게 홍보가 잘 될 수 있도록 기업 중심의 설명회를 부산시 등과 공동으로 추진하고 기업들로부터 애로사항을 직접 청취할 수 있는 자리를 정기적으로 마련해야 할 것이다. 이를 통해 해사중재센터 설립 홍보를 비롯한 중재합의와 중재조항에 대한 설명도 가능할 것이다. 또한 기업으로부터 중재제도를 이용하는데 따른 리스크나 문제점을 보다 실무적 관점에서 청취할 수 있어 해사중재 활성화에 도움이 될 것이다. 가령 현대상선, 고려해운 등은 선하증권 이면약관에 한국법을 준거법으로 쓰고 있다(김인현, 2012). 이들이 만일 한국법을 준거법으로 사용하고 있지만 중재제도를 선택하지 않고 있다면 실질적인 원인 분석이 가능할 것이다.

그리고 대한상사중재원은 지속적으로 법률전문가들과의 만남을 통해 중재제도를 알려야 할 것이다. 예를 들어, 지역 내 해사 관련 기업들의 사내변호사들과 정보 공유는 물론 중재관련 사업들에 대한 홍보활동까지 뒷받침되어야 할 것이다.

게다가 홍보 효과를 보다 높이기 위해 단기 사업과 중장기 사업으로 구분하여 기관 간 협력체제를 구축한다면 보다 효과적일 것이다. 예를 들어, 단기적 효과를 높이기 위해서는 계약 당사자들과 직접적으로 만날 수 있는 서비스인 계약서 자문 및 리스크 관리 등의 상담업무를 들 수 있다. 이때 APMAC의 표준중재조항을 만들어 함께 제공할 수 있어야 할 것이다. 따라서 해사중재센터를 비롯한 관계기관에서는 공동으로 기업 상담이 가능한 창구를 마련하고 법률전문가와 연결될 수 있는 시스템을 구축해야 할 것이다.

다음으로, 중장기적 홍보방안으로 미디어, 신문 잡지 등을 활용한 지속적 노출효과를 들 수 있다. 이는 해사중재센터의 설립과 중재제도에 대한 특성을 지속적으로 알릴 수

9) 국제중재규칙 제32조 보전 및 임시적 처분.

10) 국제중재규칙 부칙 별표3 긴급중재인에 의한 긴급처분.

있기 때문에 신뢰 형성에 도움이 될 수 있다. 특히 국제계약을 체결할 경우 외국인 당사자에게 APMAC을 포함한 중재조항 삽입은 매우 어려울 것이다. 따라서 국외 미디어나 전문잡지 등을 통한 지속적인 노출로 외국인당사자들에게 소개될 필요가 있다. 이와 더불어, 현지 중재기관과 연합하여 중재제도 및 중재기관을 홍보한다면 이들에게 보다 큰 신뢰를 줄 수 있을 것이다. 따라서 해외 공동설명회에 대한 노력이 필요하며 다른 중재기관들과 적대적 관계가 아닌 상생 관계로 접근해야 할 것이다. 이를 위해서는 중재조항 내에 APMAC 이외에도 다른 중재기관을 선택할 수 있도록 가능성을 열어둔 중재조항을 표준화시키는 작업이 있어야 할 것이다.

3. 해상중재인 위촉과 전문 교육시스템 구축

현재 대한상사중재원에 속해있는 중재인은 총 1,059명이고 이들 중 해상분야 전문 중재인의 숫자는 외국인 포함 총 125명으로 집계되어 있다.¹¹⁾ 이는 전체 중재인 중 12% 정도에 해당되는 수치이다. 여러 분야들을 고려했을 때 상당히 많은 수의 해상분야 전문 중재인을 두고 있다. 다만, 이들 중 대부분은 주로 서울지역에 분포되어 있기 때문에 APMAC이 설립되는 부산을 비롯한 경상도 지역에 해상중재인을 보다 많이 양성할 필요가 있다.¹²⁾ 따라서 해상분야 전문 중재인 위촉이 시급히 이루어져야 할 것이다.

그러나 해상 전문가라 하여 반드시 중재인으로 위촉되어서는 안 될 것이다. 왜냐하면 중재에 대한 기본 지식도 전무한 상태에서 중재인으로 위촉된다면 설령 법지식이 충분한 법조계 인사라 할지라도 중재제도의 특성을 살리지 못하고 법원의 소송과 별반 차이가 나지 않을 수 있기 때문이다. 다시 말해 중재제도에 대한 이해 없이 중재인이 되어 사건을 처리할 경우 자칫 소송과의 차별성을 잃을 가능성이 있다.

따라서 중재인을 위촉하고 중재사건을 맡기 위해서는 양질의 중재인 양성 교육시스템을 구축해야 할 것이다. 이를 위해서는 중재기관과 대학 간의 협력 체제 구축이 전제되어야 한다. 기관에서 가지고 있는 전문성과 교육시스템이 갖추어져 있는 대학 간의 상호협력체제 구축은 중재인 양성을 위한 좋은 교육시스템 대안이 될 수 있다. 특히 실제 해상분쟁의 중재인이 될 경우를 가정한 시뮬레이션교육을 강화하여 중재절차를 정확히 이해할 수 있도록 하고 사건의 판단 및 판정문 작성 교육까지 실현되어야 할 것이다.

11) 대한상사중재원 중재인 현황(2017.12.29.), available at http://www.kcab.or.kr/jsp/kcab_kor/arbitration/arbi_05_01_02.jsp?sNum=4&dNum=0&pageNum=1&sub_Num=5&mi_code=arbi_05_01_02

12) 해상중재인 위촉을 위한 대한상사중재원 중재인 위촉기준을 반영할 필요가 있으며 해당분야 전문성을 충분히 인정받을 수 있는 국내외 인재풀을 추천 등을 통해 지원받을 수 있음.

이는 판사가 아닌 이상 실제 판결문을 작성해 본 경험이 없는 변호사들을 비롯한 해사 업계 전문인들에게 중재 판정문 작성까지 사전에 경험하도록 만드는 것이 매우 중요하기 때문이다.

4. 학계와 공동으로 중장기적 발전방안 수립

해사중재센터가 국제적인 명성을 얻도록 발전하기 위해서는 학계와의 공동연구가 수반되어야 할 것이다. 예를 들어, 국내외 해사분쟁의 종류와 국내사건의 비율에 대한 조사, 글로벌 동향과 연계된 분쟁 추이 등을 조사하여 세부분야에 면밀한 검토는 물론 해사중재규칙의 적합성과 만족도를 높이기 위한 조항 신설 등의 연구를 들 수 있다. 이는 신규 중재인 위촉 분야에 대한 사전 자료로 활용될 수도 있다. 또한 조사 연구 기능 강화로 해사중재센터 직원들의 전문성을 보다 높일 수 있을 것이다. 그리고 해사중재판정 사례집 역시 발간할 수 있을 것이다. 결국 이와 같은 결과물은 추후 해사분야에 종사하는 실무가들이나 관련 기업들에게 중재제도를 이해시키고 리스크관리를 위한 방안 마련에 큰 도움이 될 것이다.

이밖에 분쟁당사자 영역을 보다 확대하여 복합운송인을 비롯한 관련 국내 운송업자 및 업계 관련자들 사이에서 발생할 수 있는 분쟁까지 수용할 수 있도록 지속적인 연구 결과물들을 생산해 낸다면 장기적 관점에서 수립해야 할 기관의 전략 수립에도 매우 유용할 것이다.

다만 용선계약의 경우 주로 NYPE나 GENCON 양식이 사용되고 있어 국내중재기관을 통해 분쟁을 해결할 수 있도록 이들 양식들의 중재조항 변경을 위한 실무자 중심의 교육도 추가되어야 할 것이다. 따라서 학계와 공동으로 어떤 접근 전략이 필요한지 논의가 필요하며 국내 선사와 용선자들 사이에 국내 중재기관을 통한 분쟁해결의 필요성을 논의할 간담회와 특히 대형 화주들과의 대화가 상당히 중요할 것이다(성재모·김성준, 2003). 이와 더불어 선하증권의 이면약관에 해사중재센터를 통한 분쟁해결이 가능하도록 중재조항 삽입의 필요성과 접근방법, 실무적 유용성 등에 대한 방안 역시 계속적 연구가 진행되어야 할 것이다.

이밖에 금융기관을 포함한 논의 역시 중요하다. 신용장 등 대금결제와 관계된 금융기관에서 중재조항에 대한 인식과 지원이 병행된다면 이 역시 좋은 방안으로 연결될 수 있을 것이다. 따라서 학계를 중심으로 여러 전문가들이 함께 공동으로 연구할 수 있는 장을 마련하는 것이 상당히 중요할 것으로 판단된다.

V. 결 론

본 연구는 국내 최초로 설립이 추진 중인 해상중재센터에 대한 중요성과 향후 APMAC의 활성화를 위해 어떠한 실무적 방안이 필요한지에 대해 분석하였다. 대한민국 무역과 직결되는 해상분야의 중요성은 강조하지 않아도 충분히 알 수 있을 만큼 미치는 영향이 매우 크다. 이로 인해 관련된 분쟁도 많기 때문에 접근할 수 있는 분쟁해결방안을 다양하게 모색해 두는 것이 필요하다. 이는 분쟁당사자 입장에서 기업 경쟁력을 강화시킬 수 있는 전략이 될 수 있기 때문에 중요할 수밖에 없다. 이와 같은 관점에서 해상중재는 기업들에게 매우 효율적이고 효과적인 분쟁해결제도이다. 따라서 국내에 최초로 설립되는 해상중재센터를 적극적으로 사용할 수 있도록 활성화 방안을 마련해 두어야 할 것이다.

결과적으로 본 연구는 APMAC이 보다 활성화되기 위해 몇 가지 실무적 방안을 제시하고 있는데 우선 전문적인 해상중재규칙의 제정이다. 그리고 법원을 비롯한 관련 기관들 간의 협력체제 구축이 수반되어야 할 것이다. 또한 단기 및 중장기 홍보방안도 함께 모색해야 한다. 다음으로 중재의 가장 중요한 요소 중 하나라 할 수 있는 중재인 풀을 구성하는 문제는 가장 시급히 이루어져야 할 사항이다. 이를 위해 교육시스템을 정비하고 분야에 대한 보다 구체적인 연구 활동이 학계를 중심으로 공동으로 이루어져야 할 것이다.

향후 APMAC이 대한민국 해상분쟁 해결의 주도적 역할을 할 것이며 국내를 넘어 아시아는 물론 세계적인 해상 전문중재기관이 되기를 기대한다.

참고문헌

- 김경배(2005), “국제무역분쟁과 ADR”, 무역경영사. pp.173-174.
- 김인현(2016), “싱가폴 해상중재제도와 그 시사점”, 『상사법연구』, 제34권 제4호, pp.211-237.
- _____(2012), “한국 해사법정 및 한국 준거법 활용현황과 그 활성화 방안”, 『한국 개발연구』, 제12권 제1호, pp.3-19.
- 김중훈·Xiaoxue, Li(2012), “중국 해상중재의 특징에 관한 연구”, 『해양비즈니스』, 제23호, pp.43-67.

- 성재모·김성준(2003), “우리 나라 해상중재의 현황과 개선 방안”, 『해운물류:이론과 실천』, 제5호, pp.5-18.
- 안영환(2003), “우리 나라 해상중재 활성화 방안”, 『해운물류:이론과 실천』, 제5호, pp.19-32.
- 유병욱(2016), “한·중·일 해상중재제도에 관한 비교연구”, 『무역보험연구』, 제17권 제3호, pp.169-200.
- _____(2014), “한·일 해상분쟁해결과 중재제도에 관한 고찰”, 『한국무역상무연구』, 제64권, pp.65-97.
- 이영희 ‘1년 넘게 부산항에 발목인 한진해운 화물들 골칫거리’(2017.9.17.), 『연합뉴스』, <http://www.yonhapnews.co.kr/bulletin/2017/09/12/0200000000AKR20170912177300051.HTML>
- 이용근(2017), 『무역실무』, 삼영사. pp.412-413.
- 이원정·김성룡(2012), “해상중재에서 런던해상중재인협회와 대한상사중재원간의 소액·신속절차에 관한 비교연구”, 『한국해법학회지』, 제34권 제1호, pp. 263-290.
- 이인해, “임의 해상중재기구 ‘서울해상중재협회’발족”, 해양한국, 2017.12. p.23.
- 이정원(2012), “해상중재 활성화를 위한 전제조건에 관한 논의”. 『중재연구』, 제22권 제3호, pp.141-163.
- 이흥곤, ‘아태해상중재센터 부산 설립 업무협약’(2017.9.12.), 『국제신문』
available at <http://www.kookje.co.kr/news2011/asp/newsbody.asp?code=0200&key=20170913.22020004866>
- 정해덕(2008), “영국 런던해상중재절차의 문제점”, 『해상보험법연구』, 제4권 제1호, pp.89-102.
- 조재현, ‘중재산업 육성 나선다... 정부, 전문가 양성, 국제센터건립 추진’(2017.6.23.), 『뉴스1』, available at <http://news1.kr/articles/?3029608>
- Zhenzhou Jiang(2008), “Maritime Arbitration: Law and Practice in the People’s Republic of China”, Lund University, 2008, pp.1-69.
- 대한상사중재원 국제중재규칙
- 대한상사중재원(2017.12.29.), available at 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
- Status of Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards (2017.12.29.), available at http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/arbitration/NYConvention_status.html

A Study on the Solution for Activation and Establishment Significance of Asia Pacific Maritime Arbitration Center

Sung-Ryong Kim

Abstract

This study considers the activation of the Asia Pacific Maritime Arbitration Center(APMAC) established for the first time in South Korea. This research investigates the suitability of arbitration for maritime disputes through literature review, as well as the importance and expectations of the establishment of the APMAC. In order to activate the APMAC, maritime arbitration rules must be established. Second, a cooperative body should be established between the courts and related institutions. Third, related institutions need to create a short term and long term promotion plan. Fourth, the APMAC should appoint professional arbitrators in the maritime field. Fifth, an educational system should be established for new arbitrators. Finally, APMAC should link to universities for research activities.

〈Key Words〉 APMAC, Maritime Arbitration, arbitrator, LMAA, SCMA.