서 울 고 등 법 원

제 1 0 민 사 부

판 결

사 건	2005나102982 집행판결
원고, 피항소인	A
피고, 항소인	B
제1심 판결	서울중앙지방법원 2005. 10. 14. 선고 2005가합22836 판결
변 론 종 결	2006. 10. 13.
판 결 선 고	2006. 11. 10.

주 문

1. 피고의 항소를 기각한다.

2. 항소비용은 피고가 부담한다.

청구취지 및 항소취지

1. 청구취지

원고와 피고 사이의 홍콩국제중재센터 중재사건에 관하여 중재인 필립 양(Philip Yang)이 2005. 1. 11.에 한 별지 목록 기재 중재판정에 기한 집행을 허가한다.

2. 항소취지

제1심 판결을 취소한다. 원고의 청구를 기각한다.

이 유

1. 기초사실

아래 사실은 당사자 사이에 다툼이 없거나, 갑 1, 2호증의 각 1, 2, 을 1, 3호증의 각 기재, 당원의 주식회사 한진해운에 대한 사실조회결과에 변론의 전취지를 종합하면 이를 인정할 수 있다.

가. 당사자의 지위

원고는 중화인민공화국(이하 '중국'이라고만 한다) 홍콩특별행정국 법률에 따라 설립된 법인으로 해운업에 종사하고 있고, 피고는 철강무역업 등을 목적으로 설립된 국내 법인이다.

나. 정기용선계약 및 항해용선계약의 체결

(1) 원고는 2004. 4. 14. 홍콩에 있는 Pacific Bulk Maritime 사를 통하여 주식회사 한진해운으로부터 한진해운 소유의 '씨 스완(SEA SWAN)호'(이하 '이 사건 선박'이라고 한다)를 정기용선하였다.

(2) 피고는 인도의 할디아(Haldia)항에서 중국의 난통(Nantong)항(이후 하역항이 난통항에서 천진항으로 변경되었다)까지 철광석을 운반하기 위하여 2004. 4. 14. 원고와 사이에 아래와 같은 내용으로 이 사건 선박을 1회 항해용선하기로 하는 계약(이하 '이 사건 항해용선계약'이라고 한다)을 체결하였다.

(가) 화물 : 벌크 철광석 30,000MT

(나) 선적가능일 : 2004. 4. 20. ~ 25.

(다) 선적항 : 인도 할디아항

(라) 하역항 : 중국 난통항

(마) 운임 : 톤당 미화 39.50달러

선하증권상의 물량에 대하여 선하증권의 선적요청 이후 10 은행 영업일 이내, 선하증권이 하역항에 도착 이전에 전액 지급

(바) 체선료/조출료 : 미화 30,000달러/단, 선적, 하역항에서 조출료는 체선료의 절반

(사) 중재와 공동해손이 있는 경우 영국법을 적용하여 홍콩에서 해결한다(ARBN G/A IF ANY TB SETTLED IN HONGKONG AND ENGLISH LAW TO APPLY : 이는 'Arbitration and General Average, if any, to be settled in Hong Kong and English Law to apply'를 줄여서 표현한 것이다).

(아) 기타 사항은 GENCON약관에 따른다.

다. 운송완료 및 운임 등의 미지급

이 사건 항해용선계약에 따라 원고는 철광석 26,440톤(이하 '이 사건 화물'이라 한다)을 이 사건 선박에 선적하고 2004. 5. 31.경 천진항(하역항이 위 난통항에서 천진항으로 변경되었다)에서 이 사건 화물을 하역함으로써 운송을 완료하였으나, 피고는 운임 미화 1,044,380달러 및 체선료 미화 452,059.10달러(= 선적항 미화 441,237.40달러 + 하역항 미화 10,821.70달러) 합계 미화 1,496,439.10달러를 지급하지 아니하고 있다(피고는 위 철광석을 인도의 Zenith Mining 사로부터 매수하여, 중국의 수입상에게 판매하기로 하였는데, Zenith Mining 사가 철광석을 선적예정일보다 늦게 선적하는 바람에 선적항에서의 체선료 채무가 발생하게 되었고, 그 사이에 철광석의 현물가격이 급격하

게 하락하여, 중국의 수입상은 피고와의 수입계약을 파기하면서 위 철광석의 수입을 단념하는 등의 사정이 발생하여, 피고는 수입상으로부터 위 철광석 대금을 지급받지 못하였다. 그 결과 피고는 위 운임 및 체선료 채무를 원고에게 지급하지 못하게 되었다).

라. 중재판정

이에 원고는 홍콩국제중재원(Hong Kong International Arbitration Centre)에 중재를 신청하였고, 2004. 10. 27. 홍콩국제중재원에 의하여 단독중재인으로 임명된 중재인 필립 양(Philip Yang)은 2005. 1. 11. 원고의 중재신청을 받아들여(필립 양은 피고에게 답변서 및 반대신청을 하는 등 중재절차에 응할 것을 요구하였으나, 피고는 위와 같은 요구를 받았음에도 불구하고, 중재절차에 참여하지 않았다), 별지 목록 기재와 같은 내용의 중재판정(이하 '이 사건 중재판정'이라고 한다)을 하였다(단, 원래의 중재판정 제1항은 「피고는 원고에게 미화 1,496,439.10달러 및 이에 대하여 2004. 5. 22.부터 다 갚는 날까지 3개월 단위의 복리에 의한 연 4%의 금원을 지급한다」는 내용이나, 원고는 이 사건 중재판정 제1항과 같이 감축하여 그 집행을 구하고 있다).

2. 원고의 청구에 관한 판단

가. 뉴욕협약의 적용 여부

대한민국은 1973. 2. 8. ① 한국법상 상사관계의 분쟁에 한해서, 또한 ② 내국 중재판정일지라도 그 외국이 이 협약의 체약국인 경우에 한해서 적용한다는 유보선언 하에 '외국중재판정의 승인 및 집행에 관한 국제연합협약(The United Nations Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards)'(이하 '뉴욕협약'이라고 한다)에 가입·비준하였고, 위 협약은 1973. 5. 9. 조약 제471호로 발

효되었으며, 중재법 제39조 제1항은 뉴욕협약의 적용을 받는 외국중재판정의 승인 또는 집행은 동 협약에 의한다고 규정하고 있다.

한편, 이 사건 중재판정이 내려진 홍콩 역시 뉴욕협약에 가입하였고, 원고와 피고 사이에 이 사건 계약과 관련하여 발생한 분쟁은 우리나라 법상 상사관계의 분쟁임이 명백하다.

그러므로 이 사건 중재판정의 승인 및 집행에 관하여는 뉴욕협약이 적용된다.

나. 이 사건 중재판정의 집행 요건

뉴욕협약 제4조에 의하면, 외국중재판정의 승인 및 집행을 신청하는 당사자는 정당하게 인증된 중재판정 원본 또는 정당하게 증명된 그 등본과 중재합의의 원본 또는 정당하게 증명된 그 등본을 제출하여야 하고, 다만 위 중재판정이나 중재합의가 중재판정이 원용될 국가의 공용어로 작성되어 있지 아니한 경우에는 공증인 또는 선서한 번역관, 외교관 또는 영사관에 의하여 증명된 번역문을 제출하도록 되어 있고, 앞서 본 증거에 의하면, 원고는 이 사건 중재판정의 원본(갑 1호증의 2) 및 이에 대한 공증인에 의하여 증명된 번역문(갑 1호증의 1), 중재합의를 포함하는 용선계약서의 원본(갑 2호증의 2) 및 이에 대한 공증인에 의하여 증명된 번역문(갑 2호증의 1)을 제출하였으므로, 뉴욕협약 제5조 제1항 또는 제2항의 거부사유가 없는 한 이 사건 중재판정은 집행할 수 있다.

3. 피고의 주장 및 판단

가. “중재합의가 존재하지 않았다”는 주장에 대한 판단

(1) 피고 주장의 요지

이 사건 항해용선계약의 내용 중 위 1.의 나. (2) (사)항(이하 ‘이 사건 중재관

련 합의부분'이라고 한다)의 의미는, 이후에 원, 피고 사이에 분쟁을 중재에 의해 해결하기로 하는 합의가 있을 경우, 중재지를 홍콩, 중재준거법을 영국법으로 지정한 것에 불과하다. 따라서, 위 내용은 원, 피고 사이의 분쟁을 중재에 의하여 종국적으로 해결하기로 한다는 중재합의가 아니다. 또한, 일반적으로 중재합의 조항은 「… 이 사건 계약으로부터 발생하는 분쟁은 … 중재규칙에 따라 … 중재에 의하여 해결한다」는 식의 명확한 중재합의 문구가 삽입되어 있어야 하는데, 이 사건 중재관련 합의부분은 위와 같은 명확한 중재합의 문구로 기재되어 있지 않다. 따라서, 이 사건 중재판정은 원고와 피고 사이에 중재합의가 없었음에도 불구하고 이루어진 것으로 그 효력이 없다.

(2) 뉴욕협약의 규정

뉴욕협약 제5조 제1항 (a)호 후단은 「'당사자들이 준거법으로 지정한 법령에 의하여 또는 지정이 없는 경우에는 판정을 내린 국가의 법령에 의하여 중재합의가 무효인 경우' 중재판정의 승인과 집행이 거부될 수 있다」고 규정하고 있다.

위 조항에 의하면 중재합의가 없거나 무효인 경우 중재판정의 승인과 집행이 거부될 수 있으며, 중재합의의 유무 또는 그 효력에 대한 판단은 우선적으로 당사자들이 준거법으로 지정한 법령에 의하여, 지정이 없는 경우 중재판정을 내린 국가의 법령에 의하여 판단되어야 한다.

(3) 판단

이 사건 항해용선계약에 유효한 중재합의가 존재하는지 여부는 이 사건 중재관련 합의부분을 구속력 있는 중재합의로 인정할 수 있는지 여부의 문제에 귀결되는 바, 우선 원·피고는 이 사건 항해용선계약에 적용될 준거법 내지 적어도 중재합의에 관한 준거법으로 영국법을 지정하였다고 인정되므로, 중재합의의 해석 및 그 효력에

대한 판단도 당사자들이 준거법으로 지정한 영국법을 따름이 마땅하다고 할 것이다.

갑 3, 4, 5호증, 을 9호증의 각 기재에 변론의 전취지를 종합하면, 영국법은 「'Arbitration, if any, by I.C.C. rules in London'과 같은 합의만으로도 전반적으로 당사자들이 그들 사이에 발생하는 분쟁을 ICC규칙에 따라 런던에서 중재에 의하여 해결하는 것을 의도한 것으로 해석되어 구속력 있는 유효한 중재약정에 해당하고, 그 중 'if any'란 문구는 불필요한 군더더기 혹은 '만약 분쟁이 있다면(if any dispute arise)'의 축약어에 불과하다」고 보고 있는 사실{위 영국법의 법원(法源)은 'Mangistaumunaigaz Oil production Association v. United World Trade Inc. [1995] 1 Lloyd's Rep 617' 판결이다. 위 판결은 선고된 이후 현재까지 번복된 바 없다} 및 이 사건 항해용선계약이 체결될 당시의 GENCON약관(1994년 개정)은 용선계약에 관한 분쟁에 관하여 중재로 해결함을 규정하고 있는바, 위 약관은 「중재지 및 그 준거법만이 공란으로 되어 있어, 용선계약의 당사자들이 이를 선택하여 기재할 수 있되, 만일 당사자가 중재지 및 준거법을 선택하지 아니하면, 용선계약의 해석에 대하여는 영국법을 적용하고, 용선계약으로부터 발생하는 모든 분쟁은 영국 중재법에 따라 영국 런던에서의 중재에 따라 처리한다」라고 규정한 사실을 인정할 수 있는바, 이러한 점을 종합하면 이 사건 중재관련 합의부분은 중재지는 홍콩, 준거법은 영국법으로 지정한 영국법상 구속력 있는 유효한 중재약정으로 해석된다. 따라서, 피고의 위 주장을 받아들이지 않는다.

나. "중재판정의 집행이 공서양속에 반한다"는 주장에 대한 판단

(1) 피고 주장의 요지

이 사건 중재판정의 집행을 허용하게 되면 다음과 같은 이유로 집행국인 대한민국의 선량한 풍속 기타 사회질서에 반하게 된다.

① 즉, 원고는 이 사건 화물에 관하여 중국 해상법상 유치권 및 경매권을 행사할 수 있었음에도 어떠한 권리도 행사하지 아니하였으므로, 원고의 피고에 대한 운임 등의 청구권이 실효되었다. 그런데, 중재인인 필립 양은 원고가 제출한 의견서(「운송인인 원고는 이 사건 화물의 소유자가 아니므로, 위 유치권 내지 경매권을 행사할 수 없다」는 변호사 의견서이다)만을 근거로 하여 「이 사건 화물에 관하여 중국 해상법상 유치권 및 경매권을 행사할 수 없다」고 판단하고, 원고의 중재신청을 인용하였는바, 위 중재판정은 명백하게 법리를 오해하였다.

② 한편, 원고는 이 사건 화물의 화주로부터 운임조로 미화 590,000달러를 회수하였다. 따라서, 원고가 이 사건 중재판정에 따라 집행하면 위 금액 부분만큼은 이중으로 이득을 취하게 된다.

(2) 관련법규

(가) 뉴욕협약 및 해석

뉴욕협약 제5조 제2항 제2호는 「중재판정의 승인이나 집행이 그 국가의 공공의 질서에 반하는 경우에는 집행국 법원은 중재판정의 승인이나 집행을 거부할 수 있다」고 규정하고 있는데, 이는 중재판정의 승인이나 집행이 집행국의 기본적인 도덕적 신념과 사회질서를 해하는 것을 방지하여 이를 보호하려는 데 그 취지가 있는 것으로, 그 판단에 있어서는 국내적인 사정뿐만 아니라 국제적 거래질서의 안정이라는 측면도 함께 고려하여 제한적으로 해석하여야 하고, 해당 중재판정을 인정할 경우 그 구체적 결과가 집행국의 선량한 풍속 기타 사회질서에 반할 때에는 승인이나 집행을 거부할 수 있다. 집행판결은 외국중재판정에 대하여 집행력을 부여하여 우리나라 법률상의 강제집행절차로 나아갈 수 있도록 허용하는 것으로, 그 변론종결시를 기준으로 하

여 집행력의 유무를 판단하는 재판이다. 그러므로, 중재판정의 성립 이후 채무의 소멸과 같은 집행법상 청구이의의 사유가 발생하여 중재판정문에 터잡아 강제집행절차를 밟아 나가도록 허용하는 것이 우리 법의 기본적 원리에 반한다는 사정이 집행재판의 변론과정에서 드러나면, 우리 법원은 뉴욕협약의 위 조항에 해당하는 것으로 보아 그 중재판정의 집행을 거부할 수 있다(대법원 2003. 4. 11. 선고 2001다20134 판결 참조).

(나) 중국 해상법 및 우리나라 상법

중국 해상법 제87조 및 제88조의 규정에 의하면 운송인에게 운임, 체선료 등의 채권을 담보하기 위하여 화물에 관한 유치권이 인정되고 유치된 화물이 하역항에 도착한 후 60일 내에 아무도 가져가지 아니한 경우에는 경매권이 인정되며, 우리나라 구 상법(1991. 12. 31. 법률 제4470호로 개정되기 전의 것)에 의하면 선장은 운임, 부수비용 등의 지급을 받기 위하여 화물을 유치할 수 있고(제800조 제2항), 선박소유자는 그러한 금액을 지급받기 위하여 법원의 허가를 얻어 운송물을 경매할 수 있으며(제804조 제1항), 선박소유자가 운송물에 대한 경매권을 행사하지 아니한 때에는 용선자 또는 송하인에 대한 청구권을 잃는다(제805조)고 규정하고 있었으나, 1991. 12. 31. 법률 제4470호로 개정되면서 제805조가 삭제되었다.

(3) 판단

(가) 법리오해 주장에 관한 판단

살피건대, 중재판정은 확정판결과 동일한 효력을 가지고 있다는 점을 고려하여 보면, 집행판결을 요구받은 법원이 중재판정의 내용에 대한 당부에 대하여 심리한 후, 그 판정이 효력이 없다고 판단하는 것은 원칙적으로 허용되지 않는다.

다만, 뉴욕협약 제5조 제2항 제2호에 따라, 중재판정의 승인이나 집행이

우리나라의 공공의 질서에 반할 경우 그 판정의 승인이나 집행을 거부할 수 있으나, 이를 판단함에 있어서도, 앞서 살펴본 바와 같이, 국내적인 사정뿐만 아니라 국제적 거래질서의 안정이라는 측면도 함께 고려하여 되도록이면 제한적으로 해석하여야 한다. 우선 「이 사건 중재판정에는 중국 해상법에 대한 법리오해가 있었다」는 피고의 주장을 인정할 증거가 없다. 그리고, 우리나라 상법의 해석상, 운송인의 운송물에 대한 유치권 및 경매권은 권리로서 인정될 뿐, 의무로서 반드시 행사하여야 하는 것은 아니라고 판단되므로, 위 권리를 행사하지 않았다고 하여 운송인의 운임 등의 청구권이 소멸하는 것도 아니다. 그러므로, 가사 이 사건 중재판정에 피고가 주장하는 바와 같은 법리오해가 있었다고 하더라도, 원고에게 여전히 운임 등의 청구권이 있다고 본 이 사건 중재판정의 승인이나 집행이 우리나라의 선량한 풍속 기타 사회질서에 반한다고 볼 수도 없다. 피고의 위 주장을 받아들이지 아니한다.

(나) 이중 이득 취득 주장에 관한 판단

살피건대, 피고의 주장(피고의 주장을 '이 사건 중재판정 이전 또는 그 이후에 원고가 운임 미화 590,000불을 지급받았다'라고 선해하면, '이 사건 중재판정 이전에 원고가 운임 미화 590,000불을 지급받았다'는 주장 부분은 중재판정 이전에 발생하였던 사유를 문제삼는 것으로, 이는 원칙적으로 청구이의의 사유에도 해당되지 않는다)에 부합하는 듯한 을 10, 11호증의 각 기재와 제1심 증인 박동환의 증언은 믿기 어렵고(피고의 주장은 「원고가 인도의 화주 Zenith Mining 사로부터 이 사건 항해용선계약의 운임 중 일부인 미화 590,000불을 지급받았다」는 것인데, 그 주장대로라면, 피고는 자신과 물품계약을 체결하였던 당사자인 위 Zenith Mining 사를 통하여 위 주장사실을 어렵지 않게 입증할 수 있었다고 보여지는데, 그러한 입증을 전혀 하고 있지 못

하고 있는 점에 비추어 볼 때, 위 서증들과 증언은 더더욱 믿기 어렵다), 을 1 내지 4호증의 각 기재만으로는 이를 인정하기에 부족하며 달리 이를 인정할 증거가 없다{갑 1호증의 1, 2, 을 4호증, 을 5호증의 1, 2, 3의 각 기재에 변론의 전취지를 종합하면, 원고는 2004. 7. 19.경까지 이 사건 화물에 대하여 유치권 내지 경매권을 행사한 사실이 없었고(원고는 중국 상하이에 있는 중국 변호사를 통하여 「중국법에 의하면 운송업자가 화물의 소유자일 경우에만 유치권 및 경매권을 행사할 수 있다」고 판단한 나머지 오히려 위와 같은 권리의 행사를 사실상 포기하였던 것으로 보인다), 오직 약정한 중재합의에 따라 중재절차를 진행시키려고 하였던 사실을 알 수 있을 뿐이다}. 피고의 위 주장 역시 받아들이지 아니한다.

4. 결론

그렇다면, 원고의 이 사건 청구는 이유 있어 이를 인용할 것인바, 제1심 판결은 이와 결론을 같이 하여 정당하므로, 피고의 항소를 기각한다.

재판장 판사 이종오 _____

판사 강인철 _____

판사 안호봉 _____

중 재 판 정

1. 피고는 원고에게 미화 1,496,439.10달러 및 이에 대하여 2004. 5. 22.부터 다 갚는 날까지 연 4%의 비율에 의한 금원을 지급한다.
2. 피고는 원고에게 홍콩화 21,500달러를 지급한다. – 이상 –