



우리나라의 국제투자 분쟁 사례

2015. 5. 30.

대한상사중재원 부산지부 김태훈 지부장



ADR

- ADR(Alternative Dispute Resolution, 대체적 분쟁 해결제도) : 소송을 대체하는 분쟁해결 방식
- 일반적인 형태: 화해, 조정, 중재



조정, 소송, 중재 비교

화 해

- 당사자간의 양보에 의한 자주적 분쟁해결 방식
※ 합의의 효력

조 정 Mediation, Conciliation

- 조정인이 당사자간 합의 유도(제3자의 중개가 필수적)
- 조정안에 대하여 합의해야 성립
- 합의 실패 시 중재, 소송 필요

중 재 Arbitration

- 당사자의 합의에 의해 중재인의 중재판정에 따른 해결(사적 재판)
- 법원의 확정판결과 동일한 효력
- 단심제
- 국내 및 국제적 효력 인정(외국중재판정의 승인 및 집행에 관한 유엔협약)

소 송 Litigation

- 공권력에 의한 판단을 구하는 행위(재판, 강제집행)
- 자유롭게 소송 제기 가능(헌법 제27조)
- 3심제
- 국내에서 효력 인정

중재합의

- 분쟁당사자간의 **중재합의** 필요

중재합의란?

- 분쟁을 중재에 의해 해결하기로 하는 당사자간 합의
- 서면주의
- **사전합의**: 분쟁발생 전에 계약서에 기재하여 두는 방식
- **사후합의**: 분쟁이 발생한 후에 별도로 합의서 작성



중재합의 예시

국문 표준중재조항

- 이 계약으로부터 발생하는 모든 분쟁은 **대한상사중재원의 국내중재규칙에 따라 중재로 최종 해결한다.**

영문 표준중재조항

- Any dispute arising out of or in connection with this contract shall be finally settled by arbitration in Seoul in accordance with the international Arbitration Rules of The Korean Commercial Arbitration Board.



중재합의

- 중재합의가 있는 경우 중재신청 가능

중재신청

- 중재신청서 제출 및 중재비용 예납
- 사무국 중재절차 개시

중재인선정

- 중재인 수 : 통상 1인 또는 3인
- 당사자선정이 원칙

중재심리

- 심리는 비공개가 원칙

중재판정

- 중재인의 중재판정

화해판정

- 당사자 합의 시 화해판정

용인경전철(주) V 용인시

사건의 개요

- ▶ 2004. 7. 용인경전철(주)(캐나다 Bombardier사 및 국내 5개사 컨소시움)과 용인시는 미화 6억 달러 규모의 경전철(LTS) 사업의 건설 및 운영협약을 체결하고 2005년 착공. 경전철의 소유권은 용인시에, 운영권은 용인경전철(주)에 30년간 주어지는 BTO방식(민간 사업자가 건설비용을 부담하고 이후 운영비로 투자비를 회수하는 방식)으로 건설
- ▶ 협약서에 이용승객이 예상승객수의 90%를 밑돌 경우 용인시가 적자분을 보전해주는 최소운영수입보장(MRG)조항이 포함되어 있으며, 사업계획을 확정 한 2004년 용역보고서에는 하루 평균 예상승객수를 14만명으로 보고했으나, 2010년 경기개발연구원의 조사에선 3만명수준으로 전망됨



투자자 대 지자체 분쟁 사례

- ▶ 당초 2010.7 완공과 동시에 개통할 예정이었으나 용인시는 2010년 지방선거에서 전임시장이 낙마하고 신임시장이 취임하자 계약상의 MRG조항을 지킬 수 없다며 파기를 요구하고 개통을 승인하지 않았음.
- ▶ 용인경전철은 시운전까지 마친 상태이나 MRG비율과 하자보수문제 등으로 마찰을 빚다 2011년1월 용인경전철(주)가 용인시의 실시협약 위반을 이유로 동 협약을 해지함

중재판정

- ▶ 용인시와 사업자 간 계약상의 분쟁해결관할은 프랑스 파리 소재의 ICC 국제중재법원이며, 사업자는 2011년2월 ICC에 국제중재를 신청.
- ▶ ICC는 2011년 10월 양자간 이견이 없는 공사비에 관하여 사업자에게 5,159억원을 지급하라고 판정하였으며, 2012년 2차 판정에서 경전철 미운행으로 인한 손실 2,627억원을 사업자에게 배상할 것을 판정하였음.

김해시 V 부산시

사건의 개요

- ▶ 2011. 9. 부산김해경전철(주)(출자자 발해인프라투자회사 및 포스코건설 외 4 컨소시움)와 부산시, 김해시는 부산 - 김해간 경전철 사업의 건설 및 운영협약을 체결하고 2006년 착공. 경전철의 소유권은 부산시, 김해시에, 운영권은 부산김해경전철(주)에 30년간 주어지는 BTO 방식(민간사업자가 건설비용을 부담하고 이후 운영비로 투자비를 회수하는 방식)으로 건설
- ▶ 협약서에 이용승객이 예상승객수의 74%에 못 미칠 경우 부산시와 김해시가 적자분을 보전해주는 최소운영수입보장(MRG)조항이 포함되어 있으며, 사업계획을 확정시 한국교통연구원 용역보고서에는 2014년의 경우 하루 평균 예상 승객수를 약 21만명으로 보고했으나, 실제수요는 약 4만 3천명으로 예상수요에 턱없이 못 미치고 있음.



지자체 대 지자체 분쟁 사례

- ▶ 2011. 9. 완공 이후 최소운영수익보장(분담비율 김해시 60%, 부산시 40%)에 따라 2011년 141억원(김해시 90억원, 부산시 51억원)을 2012년 518억원(김해시 334억원, 부산시 184억원)을 2013년 663억원(김해시 398억원, 부산시 265억원)의 수입부족분을 부산김해경전철(주)에게 지급하였음. 앞으로 20년간 부족분을 계속 부담 해야 되는 상황임.
- ▶ 이에 부산시와 김해시 간에 위 분담비율을 두고 갈등이 발생하여 김해시는 부산시를 상대로 양측간에 중재합의에 따라 대한상사중재원에 부담비율을 50% 대 50%으로 조정해 달라는 중재신청을 함.

중재판정

- ▶ 중재판정부는 부산시와 김해시 간에 계약내용을 변경하는 절차가 없었다는 이유로 본 건 중재신청을 기각하였음.

(주)마창대교 V 경상남도

사건의 개요

- ▶ 2003. 5. (주)마창대교(대주주 호주계 공모펀드 맥쿼리한국인프라투자회사 및 미국계 펀드 다비하나)와 경상남도는 2,648억원 규모의 마창대교 건설 및 운영협약을 체결하고 2008. 6. 마창대교를 완공하였음.
마창대교의 소유권은 경상남도에, 운영권은 (주)마창대교에 30년간 주어지는 BTO방식(민간 사업자가 건설비용을 부담하고 이후 운영비로 투자비를 회수하는 방식)으로 건설
- ▶ 협약서에 이용객수가 예상이용객구의 75%를 밑돌 경우 경상남도가 적자분을 보전해주는 최소운영수입보장(MRG)조항이 포함되어 있으며, MRG 조항에 따라 경상남도는 2013년도 재정지원금 131억원을 (주)마창대교에 지급해야 하지만 이를 지급하지 않았음.



투자자 대 지자체 분쟁 사례

- ▶ 경상남도는 2008. 7. 마창대교 개통 이후 2012. 12.까지 MRG 재정지원금을 545억원을 지급하였음. 통행량이 당초 예측량보다 적어 30년동안 연 평균 260억원을 지급해야 할 처지에 놓이자 경상남도는 (주)마창대교와 자본 재구조화 협상을 벌이었고 양자간 견해차가 커 결론을 못내고 있었음.
- ▶ (주)마창대교는 도로부터 재정지원금 131억원을 받기 위해 프랑스 소재 ICC 국제중재법원에 2014. 9. 중재를 신청함.

국제 중재 취하

- ▶ 중재신청 이후 경상남도는 승소가능성이 희박하다고 판단하여 도의회에 예결특위 가결을 통해 MRG 지원금 2013년 131억원과 지연이자 7억원 및 2014년 82억원을 지급하기로 하고 (주)마창대교에 중재신청 취하를 요구함.
- ▶ 이에 (주)마창대교는 취하 조건으로 MRG 지원금 외에 국제소송에 들어간 비용 20억원 (중재인수당, 중재착수금, 대리인 비용 등)의 지급을 요구하였고, 도는 이를 수용하였음.

감사합니다