仲裁硏究, 第 31 卷 第 2 號
2021년 6월 1일 발행, pp. 47~76
http://dx.doi.org/10.16998/jas.2021.31.2.47

논문접수일 2021. 05. 09.
심사수정일 2021. 05. 30.
게재확정일 2021. 05. 31.

인도의 민관협력사업(PPP): 분쟁사례와 분쟁해결유형

Cases of Disputes and Patterns of Dispute Resolution in the Area of Public-Private Partnership(PPP) in India

정용균*
Yongkyun Chung

〈목 차〉

Ⅰ. 서론
Ⅱ. 인도의 민관협력사업(PPP) 분쟁사례
Ⅲ. 인도의 민관협력사업(PPP) 분쟁해결유형
Ⅳ. 인도의 민관협력사업(PPP) 분쟁해결 함축성
Ⅴ. 결론
참고문헌
Abstract

주제어 : 인도, 민관협력사업(PPP), 중재, 전문가재정제도

* 국립강원대학교 춘천캠퍼스 국제무역학과 연구석좌교수, ykchung@kangwon.ac.kr

Ⅰ. 서 론

민관협력사업이란 과거 정부의 역할에 속했던 항만, 도로, 환경시설의 건설 등 사회간접자본 건설과 운영에 민간기업이 참여하는 것을 의미한다.[1] 최근 인도를 위시한 여러 대륙에서는 민관협력사업방식(PPP)의 개발이 붐을 이루고 있다.[2] 인도의 민관협력사업에 대한 연구는 Devkar et al(2013), Amir Ullah(2014), Sambrani(2014), Nallanthiger (2017), Swamy et al(2018), Kudtarkar(2020b)에 의하여 수행되어 왔다. 그러나 Kudtarkar(2020a)를 제외하고는, 민관협력사업의 실패 사례에 대한 연구는 많지 않다. 한편 민관협력사업이 난항에 부딪쳤을 때 어떤 분쟁해결방식을 활용하는지에 대한 연구 역시 Harisankar and Seeparathy(2013)와 Riberio-Biadaoui(2018)을 제외하고는 많지 않다. 본 연구는 인도 민관협력사업의 대표적인 분야를 중심으로, 실패사례들을 결집하여, 분석하였으며, 민관협력사업 관련 분쟁이 발생할 때, 어떤 분쟁해결방식을 활용하는지 살펴본 점에서 연구의 차별성이 있다고 하겠다.

인도는 경제성장과 함께 수천 년 동안 농촌에 거주하였던 대다수 인구가 대거 도시로 유입되고 있다. 이는 인도 역사 전체를 놓고 볼 때도 하나의 문명전환기로 파악된다. 아직 도시가 제 기능을 발휘하기 전에 이미 많은 인구가 뭄바이, 콜카타 등 대도시로 모여들고 있어서, 대도시일수록 용수, 주거, 에너지, 교통 등 각 분야에서 어려움을 겪고 있다. 따라서 향후 도시 인프라 구축을 위한 건설 프로젝트가 지속될 전망이다. 인도의 나렌드라 모디 수상은 2015년 6월, 인도 전역에 100개의 스마트시티 건설을 추진하겠다는 스마트 시티 미션을 발표하였다. 인도의 스마트시티는 교통, 전력, 상하수도, 폐기물, 보건문제를 기술집약적 인프라를 통해 해결하는 도시로 풀어볼 수 있다.[3] 그러나 인도는 인프라

1) Public Private Partnership이라는 용어는 외국문헌에서는 PPP로 통칭하고 있으나, 우리나라 문헌에서 민관협력,민관협업, 민관파트너쉽 등으로 다양하게 번역되고 있다. 본고에서는 빈도수가 높아 보이는 '민관협력'으로 번역을 통일하고자 한다.

2) Amir Ullah, "An Analysis of Public Private Partnership(PPP) Policies in South Asia", *International Journal of Humanities and Social Sciences*, Vol.4, No1, 2014, pp.61-69. Adekilekun, M.T., Olatunji, O.A., Gan, C.C., and Akanbi, M.M., "Public-Private Partnership Initiative in Nigeria and Its Dispute Resolution Mechanism: An Appraisal", *Journal of Malay and Comparative Law*, Vol.40, 2014. pp.67-86. Sambrani, N. Vinod, "PPP from Asia and African Perspective towards Infrastructure Development: A Case Study of Greenfield Bangalore International Airport, India", Procedia, 2014, pp.285-295. Osei-Kyei, R., Chan, A., Yu, Y., Chen, C., and Dansoh, A., "Root Causes of Conflict and Conflict Resolution Mechanism in Public-Private Partnerships: Comparative Study between Ghana and China", *Cities*, 2018, pp.185-195.

3) 현재 발표된 바로는 뭄바이, 델리, 첸나이 등 인구 500만 명이상의 대도시 주변 8개, 인구 100-500만 중대규모 41개, 중소규모 도시 48개를 계획하고 있다. 이중에서 상당부분은 델리-뭄바이 간 산업회랑(DMIC)사업과 연계되어 건설된 가능성도 크다. 델리-뭄바이간 산업회랑이란 인도와 일본의 협력사업으로 인도의 수도인 델리와 경제중심지인 뭄바이 간 148킬로미터에 이르는 산업철도를 건설하고 그 주변에 다수의 산업도시를 건설하려는 야심찬 프로젝트이다. 문경연·박현아, "일본 ODA의 민관협업 체계에 관한 연구", 「아태연구」, 제26

구축에 들어가는 재원 마련에 어려움을 겪고 있다. 인도는 재정문제를 해결하기 위하여 세계은행이나 아시아개발은행 등 국제기구에 도움을 요청하고 있으며, 일본에 개발협력자금을 투입해줄 것을 요청하고 있다.[4] 따라서 향후 인도의 사회간접자본 건설의 주된 사업방식은 해외민간자본의 투자유치에 기반을 둔 민관협력사업 형태로서, 주로 민간기업이 공공인프라를 건설하되 운영수익으로 그 대금을 취득하는 형태가 될 것으로 보인다.[5] 인도의 스마트시티는 연방정부 및 주정부가 주관하고 정부 재원 125조원, 외국 및 민간투자 580조원을 조달하여 재원을 마련하고 민관협력방식으로 이루어질 전망이다.[6]

인도는 2020년 기준 13억3천9백만 명이 넘는 인구대국으로 인구규모에서 세계 2위를 점유하고 있다. 또한 범 인도지역으로 볼 수 있는 방글라데시와 파키스탄의 인구는 각각 1억6천만8백만 명과 2억3천8백만 명으로, 범인도 대륙은 세계 최대시장의 잠재력을 가지고 있다.[7] 인도는 1990년대 초 개혁개방 이후 약 20여 년 동안, 외국인직접투자를 유치하면서, 미래 투자유치전망도 가장 높은 국가 중의 하나로 평가받고 있다.[8] 인도는 낙후된 사회간접자본의 한계를 극복하기 위하여 공항, 고속도로, 항만, 용수시설 등 사회 각 분야에 대한 민관협력방식 건설프로젝트를 추진하고 있다. 따라서 우리기업들도 인도시장을 공략할 때, PPP방식에 대한 사전 조사가 필요하다.[9] 민관협력사업은 주로 자국의 인프라를 재구축하기 위하여 해외로부터 자금을 지원받아 수행하고 있는 방식으로서, 장기간을 필요로 한다. 그러나 수행과정에서 문제점들이 노출되고 있으며, 자금을 제공하고 공사를 시행하는 해외투자기업들과 인도의 중앙정부 및 주 정부 간의 분쟁이 적지 않게 발생하고 있다. 해외투자기업과 인도정부 기관들 간의 분쟁들은 상당수 계약상의 허점과 인도 특유의 사법행정상의 문제에 기인한 바가 크다고 알려져 있다. 따라서 민관협력방식의 한계점

권 제3호, 2019, pp.197-224.

4) 장준영, "모디 독트린(Modi Doctrine)과 인도의 동북부 발전전략: 미얀마와의 연계를 중심으로", 「동남아연구」, 한국외국어대학교 동남아연구소, 제29권 제1호, 2019, p.77.

5) 인도 정부의 계획에 의하면 프로젝트 비용의 13%만 정부가 부담하고 80-85%는 민간자본에 의존한다. 임재빈, "인도 스마트시티: 100개 스마트 시티 건설기회 민관협력(PPP)방식 사업 준비해야", *CHINDIA Plus*, 2015, p.57.

6) 2014년 현재 전 세계적으로 600개 이상의 스마트 시티 프로젝트들이 진행되고 있으며 전체 스마트시티 프로젝트 중 중국, 미국, 일본, 유럽, 한국 등 5개 국가 비중이 84% 이상이며 전체 프로젝트의 약 70%가 에너지, 교통, 안전 등 3대 스마트 시티 요소에 집중될 것으로 전망되고 있다. 조영태·박신원·오명택·김병환·조예진, "4차 산업혁명과 Smart City의 도시기반시설", *Geotechnical Engineering*, 2017, p.20. Kumar, N., Goel, S., and Mallick, P.,"Smart Cities in India: Features, Policies, Current Status, and Challenges", *IEEE International Conference on Technologies for Smart City Energy Security and Power (ICSESP-2018), India*, 2018.

7) 위키백과 자료에서 추출한 통계임. ko.wikipedia.org/wiki/인구순 나라목록, 2021.5.9. 다운받음.

8) 인도는 방대하고 우수한 노동력이 가장 경쟁력있는 외국인투자유치의 결정요소가 되고 있으며 외국인직접투자유치는 서비스, 건설 및 부동산 개발, 컴퓨터 관련 산업과 통신 산업에서의 외국인직접투자가 고용창출과 산업성장에 큰 기여을 한 것으로 나타나고 있다. 김관호, "투자협정 정책의 딜레마: 최근 인도사례의 고찰", 「국제·지역연구」, 서울대학교 국제지역원, 제25권 제3호, 2016, p.11.

9) 장지순, "공적개발원조(ODA) 활성화를 위한 민간과의 협력거버넌스 체제 구축방안", 「한국공공관리학보」, 한국공공관리학회, 제26권 제4호, 2012. 조광걸, "KOICA의 민관파트너쉽(PPP) 개발협력사업 도입방안", 「국제개발협력」, 한국국제협력단, 제4권 제3호, 2009를 참조하시오.

을 시정하기 위하여 분쟁해결조항을 두어야 할 필요성이 시급히 요청되고 있다.

인도는 오랜 시절부터 고대로부터 인도 고유의 분쟁해결제도를 운영해왔다. 그러나 판차야트와 같은 인도 고유의 분쟁해결제도는 주로 농촌지역에서 통용되어온 분쟁해결제도이어서, 민관협력프로젝트와 같은 거대프로젝트 상의 분쟁해결수단으로는 적합하지 않다. Gluck(2012)은 일찍이 일반적으로 국내에서 행해지는 중재와 국제상사중재를 구별한바 있다. 즉 국제상사중재는 일반적인 국내중재와는 형태와 방식이 다르다는 것이다. 이러한 국제상사중재에 대한 견해는 인도의 법학자인 Pathak(2016) 역시 긍정하고 있다. 그의 견해로는, 현대 비즈니스 거래가 복잡해지고, 사건의 규모가 커짐에 따라, 예상하지 않는 문제들이 발생할 가능성이 커지고 있다. 그러므로 외국투자를 행하려 계획하거나 외국기업이나 외국정부들과 협력하여 사업을 진행할 경우에는, 양자 간 체결된 협약이 큰 문제없이 시행되도록 하기위하여 효과적인 분쟁해결시스템을 구축할 필요가 절실해진다.[10)]

Ⅱ. 인도의 민관협력사업(PPP) 분쟁사례

본 절에서는 인도의 민관협력(PPP) 프로젝트 수행상의 분쟁 사례들을 살펴보고자 한다. 한국과 인도는 한·인도 포괄적경제동반자협정을 체결하여 무역과 투자 양 부문에서 교역이 활성화되는 토대를 마련하였다. 인도는 전술한 바와 같이 21세기 들어 급속하게 경제성장이 이루어지면서 농촌의 인구가 도시로 유입됨에 따라서 사회구조에 근본적인 변화가 발생하는 단계로 진입하고 있다.[11)] 따라서 인도에서는 민관협력방식으로 많은 인프라 구축이 시행되고 있어, 우리 건설 회사들의 인도 진출이 가시화되고 있다. 이에 따라 국내 건설사들의 해외 건설 수주를 지원하기 위하여 2018년 6월 27일에는 한국해외인프

10) 그러나 중재가 결함이 없는 분쟁해결방법이라는 것은 아니다. 일부 중재는 너무나 복잡하고 분쟁을 해결하는데 있어서 법원에서 이를 해결하는 것만큼이나 시간이 많이 걸린다. 때때로 중재에 들어가는 비용이 소송에 들어가는 비용보다 더 많이 들어가는 경우도 있다. 더구나 보통 당사자들은 중재비용을 공평하게 나누기 때문에 설령 중재에서 이긴다고 하더라도 이익이 많이 않을 수 있다. 또 다른 중재의 문제점은 중재에 패소할 경우, 항소하기가 마땅하지 않다는 점이다. 이는 잘못된 중재판정이 내려질 경우, 이를 시정하기 어렵다는 점이다. Pathak, Harsh, “International Standardization of arbitration as an Alternate Dispute Resolution Forum and Its Acceptance in India”, Judicial Tribune, Vol.6, 2016. p.105.

11) 우리나라는 1970년대 농촌인구가 도시로 유입되면서 산업구조가 농업에서 제조업 중심으로 바뀌었다. 2020년 현재 한국의 도시화 율은 81.4%이다. 인도의 경우 2020년 현재 도시화 율은 34.9%이며 2050년에는 52.8%로 증가할 것으로 추정되고 있다. 인도의 경우 2000년대 들어서 정보통신산업상의 경쟁력으로 말미암아 국가 전체가 변화가 발생하여 수천 년간 지속되어왔던 농촌 중심의 사회가 도시 중심의 사회로 변모하는 과정에 있다고 판단된다(도시화 율 통계는 ko.wikipedia.org/wiki/도시화에 따른 나라목록에서 출력하였음). 아시아 전체 평균 도시화 율은 2000년 35.5%에서 2050년 62.9%로 증가할 것으로 전망되고 있어서, 도시 시설 정비에 많은 설비투자가 이루어져야 할 필요성에 직면하고 있다. Kala Seetharam and Guang Hua(eds), *Urbanization in Asia: Governance, Infrastructure and the Environment*, Springer, 2014. p.250.

라 도시개발지원공사가 출범하였다.[12] 그러나 최근 사회간접자본 건설 실행에 대한 사례 분석 문헌들을 참조하면, 성공사례 못지않게 적지 않은 실패사례들이 보고되고 있다.[13] 우리가 인도 건설시장에 진입하기 위해서는 결국 인도 정부 및 주정부의 요구에 따라서 민관협력방식의 프로젝트를 수행할 가능성이 크다고 할 것이다. 따라서 민관협력방식의 성공사례[14] 못지않게 해외기업들의 인도시장 분쟁 사례들에 대한 연구가 중요하다고 하겠다.

1. 분쟁사례

본 절에서는 인도에서 민관협력사업(PPP)을 시행한 결과 프로젝트가 성공하지 못하고, 분쟁단계에 진입한 사례들을 소개하고자 한다. 과거 수십 년 동안 인도에서는 경제성장과 더불어 많은 건설공사들이 시행되고 있다. 그런데 최근에 들어서는 부족한 재원을 조달하기 위하여 해외투자기업들과 인도 정부와의 민관협력 형태로 이루어져 왔다.[15] 최근 인도 중앙정부 모디 수상은 인도 전역에 스마트 시티를 세울 계획을 발표하였다. 이 역시 민관협력사업에 의한 재원조달방식을 기초로 할 것으로 예상된다. 그러나 World Bank Group(2014)이 조사한 바에 따르면, 258개 운송관련 공사 중에서 실제 공사비가 예상했던 공사비보다 28% 더 많이 소요된 것으로 나타났으며, 유럽과 북미지역을 제외하면, 실제공사비는 예상 공사비보다 65% 더 많이 들어간 것으로 나타났다. 또한 183개 도로공사를 조사한 결과 수송량 예측이 정확하지 않은 것으로 나타나고 있다.[16] 따라서 민관협력방식의 사업은 앞으로도 이해관계자들 간에 분쟁이 발생할 가능성이 클 것으로 전망된다. 본 절에서는 인도의 경우, 제조업 부문 성장에 동반되는 전기에너지 수요의 팽창, 백 년 전, 영국 식민정부 시절 구축한 수도관의 노후화로 인하여 수돗물 누출로 말미암아, 일주일에 두세 번, 제한 급수를 하고 있는 인도 물 사정, 급증하는 물류를 소화하기 위한 철도와 고속도로 구축의 필요성 등을 고려하여 공항, 고속도로, 발전소, 철도, 하수도처리시설, 수돗물 공급시설 건설공사에서 분쟁사례를 선택하여 제시하고자 한다.[17]

---

12) 윤덕근·이동주, "민관협력(PPP)사업의 리스크 관리를 위한 제도개선 연구", 「법과 정책연구」, 한국법정책학회, 제18집 제3호, 2018, p.127.

13) 1990-2014년 기간 동안 전 세계 개발도상국의 총 6,318개 민관협력프로젝트 중 4.7%가 취소된 반면, 동 기간 동안 인도의 민관협력프로젝트 총 834개 중, 4%가 취소된 바 있다. Fratap, V. Kumar, "The Increasing Incidence of PPP Project Cancellation in India", *Economic & Political Weekly*, Vol.L1, No.39, 2016. p.27.

14) 논문에서 그린필드방갈로르 공항 건설프로젝트를 성공사례로 보고하고 있다. 성공원인으로는 강력한 민간 콘서시움 결성, 인도 중앙정부와 주 정부가 일치단결하여 협상 창구를 단일화한 것, 건설공사 중에 어떤 변동이 없었던 것 등을 열거하고 있다. Sambrani, N. Vinod, "PPP from Asia and African Perspective towards Infrastructure Development: A Case Study of Greenfield Bangalore International Airport, India", *Procedia*, 2014, p.293.

15) 여기서 인도 정부는 중앙정부와 각 주정부를 포괄한다. 거대 프로젝트의 경우 중앙정부와 주 정부의 보증이 들어간다.

16) World Bank Group, *Public-Private Partnerships Reference Guide Version* 2, 2014, 1.3.2절 참조.

(1) 나비 뭄바이 공항

나비 뭄바이 공항 실패 사례는 해당 지역 토지소유자들로부터 토지수용이 지체되고 환경허가 취득이 늦어진데 그 원인이 있다. 인도 뭄바이는 인도를 대표하는 도시이며 경제성장 속도가 빠른 도시이기도 하다. 따라서 외국으로부터 많은 비즈니스맨들과 관광객들이 쇄도하는 도시이며, 인도 비즈니스맨들이 해외로 출국하는 도시이기도 하다. 국제공항의 수용력은 한계에 부딪친 지 오래이다. 따라서 인도 뭄바이 국제공항 당국은 시설을 확장할 필요성을 제기해 왔다. 이에 인도정부는 1998년 기존의 뭄바이 공항 근처에 별도로 나비 뭄바이 신 공항을 건설하기로 하였다. 뭄바이 신공항 건설프로젝트는 전형적인 민관협력방식으로 이루어졌다. 공항건설은 활주로를 건설하고 공항부대시설 등을 건설해야하는 만큼 방대한 토지 수용을 전제로 한다. 그러나 나비 뭄바이 공항 프로젝트는 민관협력방식의 가장 큰 장애요인으로 지목되고 있는 토지수용상의 애로사항으로 인해서 공사는 답보상태에 머물러 있다.[18] 구체적으로 말하면 토지수용과정에서 해당 지역 토지소유자들과 공사이행기관 간의 분쟁과 해안 인접시설에 대한 규제 문제로 말미암아 환경허가 취득에 시간이 걸려서, 공사자체가 지금까지도 시작되지 않고 있다. 더구나 새로운 토지수용법이 발효됨에 따라서 농부들에게 지급해야할 토지수용대가가 시장가격의 4배까지 상승함에 따라서 프로젝트의 총비용은 천정부지로 치솟았다. 국제 입찰에서 2017년 현행 뭄바이공항의 운영회사인 GVK가 시공사로 선정되었다. 그러나 오늘날까지 건설은 시작되지 않고 있다. 그리고 현재진행중인 코로나 19 바이러스 유행으로 인하여 앞으로도 당분간 건설은 지체될 전망이다. 한편, 법적인 문제들이 발생하여, 2020년 8월에는 기존의 GVK 대신에 아다미 인프라스트럭추어가 새로운 시공사로 선정되었다. 2018년 기존의 뭄바이 국제공항의 승객 및 화물처리 용량이 포화상태에 다다름에 따라서, 뭄바이 시를 국제항공허브도시로 개발하려는 야심찬 계획은 실현되지 못하고 있다.[19]

(2) 카르나타카 주 수자원 개발공사

카르나타카 주(州) 수자원 개발공사 사례는 민관협력사업의 이해관계자 중에서 주 정부 당국이 사업 범위를 제대로 정하지 못한 것과 이에 따른 주민들의 반발로 사업이 실패한 사례이다.[20] 인도는 전형적인 물 부족 국가이다. 인도는 13억3천만 명을 초과하는 인구로

---

17) 본고에서는 최대한 대표적인 실패 및 분쟁사례를 선정하려고 하였다. 그러나 성공사례에 관한 문헌들은 많으나 실패 및 분쟁사례에 관한 문헌은 많지 않아서, 사례 선택은 저자 자의의 선택임을 밝혀둔다.

18) 나비 문바이 공항 사례는 아래의 논문에서 자료를 얻었음. Kudtarkar, G. S., "Resetting PPP in Infrastructure Model in India Post-COVID-19 Pandemic", *Indian Economic Journal*, Vol.68, No.3, 2020b, p.370.

19) 상계논문, p.371. 한편 아래의 논문에 따르면, 민관협력프로젝트 여러 단계 중, 공사단계에서 가장 중요한 성공요인으로 토지수용을 들고 있다. Nallanthiga, Ramakrishna, "Factors Affecting the Success/Failure of Road Infrastructure Projects under PPP in India". *KICEM Journal of Construction Engineering and Project Management*, Vol.7, No.4, 2017, p.6

20) 카르나타카 주 분쟁사례는 앞의 사례와 같이, Kudtarkar(2020b)에서 자료를 얻었음.

전형적인 인구과밀 국가이다. 인도는 제한된 국토에 많은 인구가 거주하고 있으며, 경제성장이 가속화됨에 따라서 제조업 분야에서 수자원의 수요가 급증하고 있으며, 인구증가에 따른 음용수 수요도 커지고 있다. 이에 비하여 상대적으로 수자원 개발은 속도가 느려서 국민들이 음용수 부족으로 고통을 받고 있는 국가이다. 따라서 인도에서 수자원 개발은 개발전망이 높은 분야이기도 하다. 인도에서는 수자원개발프로젝트가 다수 진행되고 있다. 인도 카르나타카 주(州)정부는 벨가움의 용수부족 지역들에 음용수 공급을 제공하기 위하여 건설공사 프로젝트를 시작하였다. 이 건설공사 프로젝트는 민간기업과 주(州)정부를 계약당사자로 하는 민관협력사업으로서, 2004년부터 2008년까지 4년에 걸쳐서 공사를 하는 프로젝트였다. 카르나타카 주(州)정부는 주민들에게 적정 가격으로 물을 공급하기 위하여 사업을 개시하였다. 그러나 동 프로젝트는 시행과정에서 다양한 문제에 직면하고 있다. 공사계약불이행의 주요 원인으로는 카르나타카 주(州)정부가 공사대금을 회수하기 위하여 무리하게 물 사용료를 너무 높게 책정한 것이 거론되고 있다. 동 프로젝트에서 용수 확보는 계절성 몬순기후에 따라 내리는 강우량과 고아지역의 만다비 강으로부터 얼마나 물을 끌어오느냐에 달려있다. 결국 카르나타카 주(州)와 고아 간의 물 분쟁은 물의 공급수원인 니르 사가르 저수지가 말라져가도록 하는 결과를 초래하였다. 시민단체들은 주정부가 프로젝트 규모를 확대하는 사업변경을 하였으며, 이러한 의사결정은 지방 주민들 없이 내린 결정이어서 효력이 없다고 주장하고 있다. 또한 프로젝트 비용이나 수도요금과 관련 의혹들이 있다고 불만을 제기하고 있다. 동 수자원개발 프로젝트는 사업 발주자인 카르나타카 주(州)정부에게는 너무 비싼 공사로 나타나고 있다.[21] 카르나타카 주(州) 수자원 개발공사 사례는 여러 실패 유형 중에서 민관협력사업 초기 단계인 사업설계에서 실패한 유형으로 판단된다.

(3) 다브홀 발전소 건설사업

다브홀 발전소 건설 실패사례는 민관협력사업의 이해관계자 중, 발주처인 주 정부당국 내부의 정치적 변화가 시발이 되어서, 발주처와 시공사간의 분쟁으로 비화된 것이 사업지체의 원인으로 나타난 사례이다.[22] 인도가 경제성장의 엔진을 돌림에 따라서 제조업은 눈부시게 발전하고 있다. 그러나 제조업이 가동되기 위해서는 많은 전력이 필요하다. 그만큼 전력이 부족한 국가가 인도이다. 따라서 인도정부는 발전소 건립에 중점을 두어 왔다. 인도 정부는 1990년대부터 개방형 경제정책으로 전환하면서 해외직접투자를 유치하는데 노력하였다.[23] 이러한 환경 하에서 다브홀전력회사가 세워졌고 이는 미국의 다국적기업인

21) 상게논문, p.372.
22) 다브홀 발전소 분쟁사례는 아래의 논문에서 자료를 얻었음. Bettauer, Ronald, "India and International Arbitration: The DABHOL Experience", *George Washington International Law Review*, Vol.41, No.2, 2009, pp.381-387.
23) 김관호, "투자협정 정책의 딜레마: 최근 인도사례의 고찰", 「국제·지역연구」, 서울대학교 국제지역원, 제25권 제3호, 2016.

제너럴 일렉트릭이 지분의 10%, 벡텔이 지분의 10%, 미국 대기업인 엔론이 지분의 80%를 소유하고 있었다. 다브홀 전력회사는 마하라스트라 주정부 전력위원회와 발전소 프로젝트에 대한 계약체결에 들어갔다. 내용은 2단계로 구성되어 있었다. 일 단계공사는 700 메가와트 화력 발전소를 건설하고 2단계 공사로 1400 메가와트 규모의 가스발전소를 짓는 것이었다. 두 번째 공장은 다브홀 항구를 통해서 액체 상태의 천연 가스를 수입하는데 의존하고 있었다. 다브홀프로젝트는 당시 미화 20억 달러 규모의 자금이 들어가는 인도 최대의 해외직접투자 프로젝트였다. 동 사업관련 첫 번째 분쟁은 1995년 발생하였다. 다브홀 발전소 건설사업이 진행되던 때, 마하스트라 주(州)에서 선거가 있었다. 선거결과, 다브홀 발전소 건설을 추진했던 주정부는 선거에서 패배하였으며 새로운 마하스트라 주정부가 임기를 시작하였다. 새 정부는 다브홀 프로젝트 계약에 부패협의가 있다며 다브홀 프로젝트에 적대적인 태도를 취하였다. 마하스트라 주(州) 새로운 정부는 다브홀 프로젝트관련 건설공사를 중단시켰다. 이에 다브홀 회사 측은 영국 런던에서 인도 마하스트라 주(州)정부를 상대로 하여 계약위반 사유로, 중재절차를 개시하였다. 마하스트라 주(州)정부는 관할에 대하여 다투었으며 사기를 이유로 하여, 계약 자체를 무효화하기 위하여 인도 봄베이 주재 고등법원에 소를 제기하였다. 그러나 양 당사자는 소송이 진행되는 도중, 협상을 통해서 분쟁을 해결하였으며 이로 인하여 중재와 소송 자체가 중단되었다. 그러나 분쟁이 종료된 것은 아니었다. 그로부터 5년이 경과한 후에 마하라스트라 주(州)정부 전력위원회는 계약에 명시되어 있는 공사대금 지불의무를 이행하지 않았다. 이에 2001년 1월 다브홀회사는 마하스트라 주(州)정부와 인도정부의 대금지급 보장을 근거로, 공사대금 지불을 요구하였으나 이행되지 않았다. 2001년 4월 다브홀 회사는 마하라스트라 주(州)정부, 마하라스트라 주(州)정부 전력위원회, 인도 중앙정부를 상대로 하여 중재절차를 개시하였다.[24] 다브홀 프로젝트 분쟁의 특징은 첫째, 프로젝트 이해관계자들 중에서 계약의 일방인 투자유치국 자체에 문제가 생겨서 분쟁이 발생한 사례라고 볼 수 있다. 둘째, Ribeiro-Bidaoui et al(2018)이 제시하듯이 이해관계자들이 복잡하게 얽혀있는 대표적 사례이다. 즉 인도 중앙정부, 인도 주정부, 인도 주정부 전력위원회, 콘소시움을 이루고 있는 여러 외국기업들이 관계된 사건이다.[25] 셋째, 소송과 투자중재, 협상 등 다양한 분쟁해결 방식이 동원된 사건이며, 넷째, 분쟁 해결에도 많은 시간이 소요된 대표적인 분쟁사례이다.

24) Bettauer, 전게논문, pp.381-387.

25) 민관협력사업은 다차원 사업이며 많은 이해관계자들이 참여한다. 프로젝트 추진 회사는 자금을 융자해주는 회사와 융자계약을 체결해야 하며, 건설시공사와는 도급계약을 맺어야 한다. 그리고 건설자재를 공급해주는 회사와는 자재공급계약을 체결해야한다. 시설 준공 후 시설운영회사와는 운영 및 보수 계약을 체결해야 하며, 주재국 정부와는 양허계약을 체결해야 한다. Ribeiro-Biadaoui, Joao, Andriotis, T. Lee, S., and Taguchi, Jan, "Settling Direct Disputes with Sovereigns : Striving for Transparency in the Settlement of Public-Private Partnership Disputes", *Journal of International Business and Law*, Vol.17, No.2. 2018, p.220. Delmon, Jeffrey, *Creating a Framework for Public-Private Partnership(PPP) Programs: A Practical Guide for Decision-makers*, World Bank Group, 2015 참조.

(4) 알란두르 하수처리프로젝트

알란두르 민관협력사업이 실패한 것은 지방자치단체 자체가 민관협력사업을 수행할 능력이 부족한데 기인한 사례이다.[26] 인도에서의 민관협력사업은 단지 인도 중앙정부나 주(州)정부만이 시행하는 것이 아니라 지방자치단체 수준에서도 시행하고 있다. 인도 첸나이시 남부에 위치해 있는 알란두르 지역은 전형적 인도 농촌에서 갓 벗어난 도시지역으로서 1990년대 중반, 하수 처리 시설이 미흡하여 알란두르 주민들의 건강에 영향을 주고 있었다. 알라두르의 경우, 지방자치단체가 알란두르의 도시 서비스 공급에 대한 책임을 지고 있다. 1996년 알란두르 지방자치단체는 하수처리시설을 세우기로 결정하였다. 프로젝트의 범위에는 자금조달, 건설공사, 시설 운영 및 유지보수, 지하에 묻혀있는 처리시설과 하수처리 정화시설 건설이 포함되어 있었다. 당시 문제는 공사를 시행할 알라두르 지자체가 하수처리 프로젝트를 시행할 만한 능력과 자금이 부족한 것이었다. 결과적으로 그들은 PCA라는 자문회사의 도움을 받았는데 이 회사는 인도 각 지역에서 민관협력사업을 수행하는 업체였다. PCA는 건설에 필요한 자금조달문제를 해결하기 위하여 민관협력사업방식을 제안하였으며, 알란두르 지자체 공무원들에게 이에 관하여 자문을 하였다. PCA는 하수처리시설을 건설하는데 있어서 자금조달은 알라두르 주민들이 담당하고, 하수처리시설 건설과 운영부문은, 시공회사가 건설하고 운영 후, 지자체에 시설을 양도하는 BOT(Build-Operation-Transfer)방식을 제안하였다. 이 방식에 따라서 민간건설회사들이 입찰에 응하였으며, 2단계 입찰과정에서 민간 시공사가 결정되었다. PCA는 알란두르 지자체가 사업을 수행할 능력이 부족한 것을 파악하고, 시공사의 사업진행을 감독하기 위하여 프로젝트관리 컨설턴트를 임명하였다. 그러나 알란두르 지자체는 컨설턴트를 제대로 관리하는데 실패하였다. 더구나 알란두르 지자체는 정확하게 컨설턴트의 계약상 의무가 무엇인지 알지 못하였으며 이로 인해 많은 분쟁이 발생하였다. 알란두르 하수처리 프로젝트 분쟁사례는 지방자치단체와 주민들이 경제성장의 성과에 고무되어 사업을 시작하기는 하지만, 복잡하기 그지없는 민관협력사업 방식의 프로젝트를 수행하는데 있어서 역량이 미흡할 수 있다는 점을 깨우쳐주는 사례라고 할 수 있다.[27]

(5) 마하스트라 주 고속도로건설사업

마하스트라 주 고속도로 건설사업이 실패사례로 나타난 것은 무엇보다도 사업 설계 단계에서 기대수익 예측에 오류가 발생했기 때문이다.[28] 구체적으로는 2012년 10월 마하스

26) 다브홀 발전소프로젝트 분쟁사례는 아래의 논문에서 자료를 얻었음. Devkar Ganesh, Mahalingam, Ashwin and Kalidindi, Satyanarayana, “Competencies and Urban Public Private Partnership Projects in India: A Case Study Analysis”, *Policy and Society*, Vol.32. No.2, 2013. p.133.

27) 알란두르 사례는 아래의 논문에서 자료를 얻었음. Devkar Ganesh, Mahalingam, Ashwin and Kalidindi, Satyanarayana, “Competencies and Urban Public Private Partnership Projects in India: A Case Study Analysis”, *Policy and Society*, Vol.32. No.2, 2013. p.133.

트라 주 고속도로 건설 및 운영프로젝트 초기 설계과정에서 나식 근처의 교통량 분산으로 인해서 교통량이 예상보다 적어진 것을 고려하지 못했고, 고속도로 건설 후 실제 통행료 수익이 기대수익에 미치지 못하자, 고속도로 운영회사는 통행료를 변경하였으며, 이로 인해 시설 사용자들인 지역주민들과 갈등이 지속되었다. 인도의 경제발전을 가속화하는데 중요한 인프라 중 하나는 교통망의 구축이다. 고속도로 건설사업을 난관에 빠트리는 요인 중의 한 가지는 프로젝트 인근의 다른 도로로 교통량이 분산됨에 따라서 프로젝트 운영회사가 기대수익을 거두지 못하는 경우이다. 마하스트라 주(州)정부는 3자간 협약의 당사자임에도 불구하고, 고속도로 주변의 서비스 시설 공사에 대한 추가적인 담보 보증을 하지 않았다. 동 사건에 대하여 봄베이고등법원은 해당 지방행정당국에 고속도로 주변의 서비스 시설을 포함한 고속도로 건설프로젝트에 대한 법과 질서를 보장하라고 명령하였다. 법원의 이러한 명령은 지방행정당국에 의하여 이행되지 않았다. 더군다나 매일 평균 통행료 수입은 처음 예상액보다 현저히 낮았다. 2014년 통행료의 변경이 있는 후에서 조차도 평균매일 통행료 수입은 회사의 최초 예상 수입에 비하여 크게 밑돌았으며 결국 적자를 기록하였다.[29] 결과적으로 고속도로 운영회사는 손실을 보고, 발주처에 통행료 수입의 일부 지급을 중지하였다. 2016년 3월 시공사와 아소카 빌드콘 회사, L&T 인프라 회사는 발주처에 불가항력상의 이유를 들어 사업계약 종료 통지를 하였다. 불가항력의 사유로는 마하스트라 주(州)정부가 계약서여 명시되어 있는 지원을 하지 않은 것을 근거로 들었다. 결과적으로 시공사는 주 정부의 지원부재를 종료 사유로 제시하였다.[30] 인도의 경우 고속도로 건설사업이 실패하는 주요 이유로는 설계과정에서 교통량을 과대 예측하는 경우가 많다는 점이다. 그리고 교통량 예측에 실패하는 이유로는 인근에 새로운 도로가 건설됨으로써, 교통량이 분산되는 것을 설계단계에서 포함시키지 못하고 있기 때문이다. 인도는 주(州) 정부가 하나의 독립된 의사결정 주체이며, 각 주(州)는 세부 지역으로 나누어지며, 각 세부 지역은 지방자치단체가 관리하고 있다. 그러다 보니, 세부 지역 간 전체적 차원의 조율이 잘 이루어지지 않고 있다.

(6) 뭄바이 물프로젝트

뭄바이 물 프로젝트의 실패는 사업초기에 민관협력사업의 여러 이해관계자들의 반대와 프로젝트 자문단의 평가오류가 겹친 것이 주요 실패원인으로 나타나고 있다.[31] 특히 거주

28) 마하스트라 주 고속도로 건설 분쟁 사례는 아래의 논문에서 자료를 얻었음. Kudtarkar, G. S., "Failure of Operational PPP Projects in India Leading to Private Developer's Apathy to Participate in Future Projects: A Case Study Based Analysis", *Indian Journal of Finance and Banking*, Vol.4 No.2, 2020a, pp.17-27.

29) 아래의 논문에 따르면, 민관협력프로젝트 여러 단계 중, 기획단계에서 가장 중요한 성공요인으로 통행료 등 정확한 요금산정을 들고 있다. Nallanthiga, Ramakrishna, "Factors Affecting the Success/Failure of Road Infrastructure Projects under PPP in India". *KICEM Journal of Construction Engineering and Project Management*, Vol.7, No.4, 2017, p.6

30) Kudtarka(2020a), 전게논문, p.22.

민들을 설득하는데 실패한 것이 분쟁과 사업 실패의 주요 원인이라고 볼 수 있다. Swamy 등(2018)에 의하면 인도 용수사업의 경우, 이해관계자의 동의 여부가 사업의 성공에 가장 중요한 요인으로 나타나고 있어서[32], 뭄바이 용수 사업은 이해관계자의 동의를 얻는데 실패한 사례를 보여준다고 하겠다. 인도의 경제수도라고 할 수 있는 뭄바이는 계속적으로 유입되는 인구로 말미암아 총인구가 이미 1,200만 명을 넘어서고 있으며, 도시 거주 인구의 56%가 빈민으로 알려져 있다. 정확한 추계는 어려우나 대략 뭄바이에는 빈민가에 거주하는 인구가 5-6백만 명으로 알려지고 있다. 거주민의 증가와 함께 도시 내 기업부문의 발전에 따라서 용수에 대한 수요가 크게 증가하고 있어서, 일주일에 2-3일만 물을 공급받는 제한급수를 시행되고 있다. 뭄바이 수도시설은 영국 식민통치 때 건설된 시설로서 현재 도관이 낡아 총 수돗물의 20%가 중간에서 누수현상으로 최종 소비자에게 도달하지 못하고 있으며, 총 수돗물의 20%는 물을 훔쳐가는 사람들에 의하여 유출되고 있는 형편이다. 더구나 수돗물이 하수도와 섞여서 수인성 전염병의 확산으로 도시 거주민들의 건강을 위협하고 있다.[33] 인도 중앙정부는 1987년 국가 물 정책(National Water Policy)을 선포함과 동시에, 정부주도 물 공급방식에서 민영화를 통한 물 공급방식으로 정책전환을 하였다.[34] 뭄바이 물공급개선프로젝트(WDIP)는 이러한 물 부족 상황을 타개하기 위하여, 민관협력사업 방식으로 시작되었다. 그러나 사업타당성 조사단계에서부터 빈민가에 거주하는 주민들의 반발과 함께, 실질적으로 물 공급을 담당하고 있는 뭄바이 지방자치단체 소속 엔지니어들 역시, 새롭게 들어설 민간회사가 물을 공급하고 관리하게 되면, 지금까지 물 공급 실무작업현장에서 자신들이 누려왔던 권한이 민간회사에 넘어갈까 두려워 사업을 반대하는 입장이었다. 한편 빈민들은 민영화에 따라서 수도세가 올라갈까 두려워하여 반대하였다. 그동안 빈민가에 거주하던 이들은 하나의 수도꼭지에서 10-15가구가 단체로 수돗물을 공급받고 있었다. 그러나 민영화를 하는 경우 매 가구당 수도꼭지가 할당되어 가구당 각각 수돗물을 공급받게 되면, 자연적으로 가구당 음용수 조달비용이 올라갈 가능성이 커지게 된다. 따라서 뭄바이 빈민가 거주자들은 동 프로젝트에 반대하고 있다. 그 결과 사업이 시행되기도 전에 사업 초기 단계에서 사업의 주무기관이 해체되었다.

---

31) 뭄바이 물 프로젝트에 대해서는 다수의 논문들이 발표되고 있다. World Bank Group, *Public-Private Partnerships Reference Guide Version* 2, 2014, 1.3.2절 Box 1.4 사례 참조.

32) 인도 도시 음용수 프로젝트에 영향력 있는 요인에 대한 서베이 연구결과 이해관계자의 중요성이 22.1%로 나타났으며 프로젝트 구조의 견고함이 17.4%, 구체적인 정보의 활용가능성이 16.2%, 적절한 수도료 산정이 13.9%로 나타나고 있다. Swamy, R., Tiwari, P., and Sawhney, A., "Assessing Determinants of PPP Project Performance: Applying AHP to Urban Drinking Water Sector in India", *Liverpool John Moores University*, 2018, p.18.

33) Graham, S., Desai, R., and McFarlane, Water Wars in Mumbai, *Public Culture*, Vol.25, No.1, 2013.

34) Karmarkar, Dipesh, "Impact of Water Privatization on the Urban Poor: A Case of Mumbai", *Online International Interdisciplinary Research Journal*, Vol.11, No.1, 2012, p.64.

(7) 콜카타 동서지하철 공사프로젝트

콜카타는 영국 식민정부 시절 인도-버마제국의 수도였다. 콜카타의 예전 이름은 캘커타였고 노벨문학상 수상자인 라빈드라 타고르가 태어난 도시이다. 콜카타는 현재 서뱅갈 주의 주도이다. 콜카타 지하철 공사 사례는 공기지연의 전형적 사례이다.[35] 인도는 전체적으로 도로 사정이 열악하다. 인도인들은 상당수 도보로 걸어가거나 자전거를 활용하는 등, 거주지에서 직장까지 통근하는데 상당한 시간이 소요되고 있다. 더구나 도로 자체가 협소한 반면, 운전자들이 자동차를 거칠게 운전해서, 교통사고도 많이 발생하고 있다. 예를 들어 인도는 매년 교통사고로 인한 사망자가 8만 명에 이르고 있으며 병원치료가 필요한 중상자도 120만 명 정도 발생하고 있다.[36] 이에 따라서 시민의 안전을 보장하고, 직장에서부터 거주지까지 통근 거리를 단축시켜줄 수 있는 도시 지하철 도입이 요청되어 왔다. 콜카타 시는 일본국제협력단(JICA)의 자금지원을 받아 주정부가 지하철공사를 시작하였다. 콜카타 지하철공사 프로젝트는 정확하게 민관협력사업방식은 아니다. 그럼에도 불구하고 동 사례를 포함시킨 것은 공사구간 중에 하천 밑을 통과하는 등, 공사난이도가 높아서 동 프로젝트 시행기간이 상당히 지체되어 확장구간까지 완성되는데, 2022년에야 완공이 예상되기 때문이다. 원래 동 프로젝트는 2006년 7월 시작하여, 2010년 12월에 완공될 예정이었다. 그러나 다시 계획이 변경되어 2009년 2월부터 2014년 10월까지로 공시기간이 변경되었다.[37] 따라서 건설공사의 문제점인 공기연장의 전형적 사례를 보여주는 사례라고 하겠다. 더구나 처음 공사를 설계할 때, 공사 자체에 내재되어 있는 비용을 포함시키지 못하였다. 예를 들어 공사기간 중 건설한 우회도로로 인하여 전체 공사비용이 예상보다 커진 것으로 나타나서, 공사의 타당성이 처음 공사를 발주하던 때에 비하여 상당히 약화된 것으로 나타나고 있다. 현재 콜카타 지하철은 상당한 적자를 보이고 있는 것으로 나타나고 있다. 그러나 콜카타 동서 지하철 이후 델리 지하철의 경우에는 공기가 크게 단축되었으며,[38] 작년 2020년 건설이 완료된 하이데라바드 시의 지하철은 민관협력사업방식으로 지어서 콜카타 사업방식과는 차이를 보이고 있다. 또한 하이데라바드 지하철공사는 적정공기를 맞추고 있다. 앞으로 여러 도시들에 지하철 공사가 예상되고 있어서 민관협력방식이 연구될 필요가 있다고 하겠다.

---

35) 콜카타 동서지하철 공사 사례는 아래의 논문에서 자료를 얻었음. Das, Sutapa, “Hidden Cost in Public Infrastructure Project: A Case Study of Kolkata East-West Metro”, Kala Seetharam and Guang hua(eds), *Urbanization in Asia: Governance, Infrastructure and the Environment*, Springer, 2014, pp.149-164.

36) Pucher, J., Korattyswaropam, N, Mittal, N., and Ittyerah, N., “Urban Transport Crisis in India”, *Transport Policy*, Vol.12, 2005, p.189.

37) Das, Sutapa, “Hidden Cost in Public Infrastructure Project: A Case Study of Kolkata East-West Metro”, Kala Seetharam and Guang hua(eds), *Urbanization in Asia: Governance, Infrastructure and the Environment*, Springer, 2014, pp.149-164.

38) Sharma, Rohit and Newman, Peter, “Urban Rail and Sustainable Development Key Lessons from Hong Kong, New York, London, and India for Emerging Cities”, *Transportation Research Procedia*, Vol. 26, 2017. p.100.

2. 민관협력사업(PPP) 평가

민관협력사업(PPP)은 몇 가지 주요한 특징을 가지고 있다. 먼저 과거의 정부주도 개발 방식과는 달리 민간회사가 프로젝트 자금조달에서 더 많은 비중을 담당하는 구조이다. 그리고 시설 설비의 최종소유권은 발주처인 정부당국이 가지게 된다.[39] 이러한 특징들로 인해서 정부기관 입장에서는 자금 조달의 부담도 덜고. 최종적으로 시설의 소유권도 가지게 되므로 환영하는 사업방식이라고 할 수 있다. 한편 민간회사 입장에서는 사업에 참여하여, 시공 뿐 만 아니라 장기간 시설을 운영하여 지속적으로 수익을 창출하는 기회를 가지므로 역시 민관협력방식의 해외시장진출에 적극적이게 된다. 그러나 이러한 민관협력사업은 장점과 아울러 문제점들이 내재하고 있다. 첫째, 민관협력사업(PPP)은 본질적으로 사업 참여자가 많은 구조이므로 이해관계자들 간 의견의 불일치가 발생할 가능성이 크다. 더구나 불완전한 입찰 절차, 충분하지 못한 프로젝트 설계 등으로 위험이 제대로 측정되고 이전되지 않는다면 많은 문제를 발생할 가능성이 있다. 이러한 문제점들은 다브홀 발전소 건설 사례에서 보듯이. 정치적 환경변화 등으로 인한 예상하지 못한 위험 증가로 인해서 이해당사자 간 분쟁이 발생할 가능성이 상존한다. 둘째, 민관협력사업은 입찰과정이라는 경쟁적 상황을 거쳐야 하므로, 사업의 자세한 내용을 외부에 밝히기 어려운 점이 있으며, 발주처와 시공사간 내부정부 교환으로 인하여 투명성이 결여되기 쉬운 구조이다. 일반적인 경우 민관협력사업 옹호자들은 PPP를 작동시키는데 있어서 정보에 대한 접근권한을 배제해야 된다고 주장한다. 그러나 이러한 주장은 결국 공공서비스가 제공되는 조건들에 대하여 일반 사람들이 알아야 할 권리를 침해하게 된다.[40] 셋째, 나비 문바이 공항건설사례에서 보듯이 상당수 민관협력방식의 프로젝트들은 정부가 제시하는 계약상의 의무를 시행하는데 지체하여 실제적으로 공사비용이 천정부지로 뛰게 된다. 결국 시공사는 정부에 통행료 등 서비스 요금을 올려달라고 요구하게 되고 이는 많은 경우 받아들여지는 경우가 대다수이다. 부패한 관리와 시공사 간의 담합은 민관협력프로젝트를 시행하는데 극복해야 할 문제이다.

인도 민관협력사업(PPP)의 문제점들을 전체적으로 요약해 보면 <표1>에서 보듯이, 다양

39) Mohan, B. and Nair, Latha, "PPP at Cross Roads: Alternative Models an Imperative", *SCMS Journal of Indian Management*, 2017. p.6. 금융측면에서 민관협력 프로젝트는 3가지 유형으로 분류할 수 있다. 첫째, 지분참여형식이다. 즉 수원국 정부가 직접 특정 프로젝트에 자금을 투여하는 방식으로 프로젝트의 안정성 측면에서 가장 선호하는 방식이다. 둘째 보증방식이다. 이 방식은 개발도상국들이 최근 많이 활용하는 방식으로 수원국 정부가 관련 프로젝트의 재원조달에 직접 보증을 제공하거나 개별사업에 대해 최저수입보장(Minimum Revenue Guarantee)을 제공하는 방식이다. 이는 수원국 정부가 직접 금융을 제공하기 어려운 경우 사용된다. 셋째, 우회적인 방식이다. 이는 수원국 정부투자기관이나 해당국의 ECA기관 등을 통한 우회적인 방법을 이용하는 방식이다. 이 경우 정부가 발주하는 특정 프로젝트 또는 정부가 육성하고자 하는 공공인프라 산업에 대하여 외국자본 참여를 유도함으로써 부족한 기술력과 부족한 자본을 확충하는 방식이다.

40) Mohan, B. and Nair, Latha, "PPP at Cross Roads: Alternative Models an Imperative", *SCMS Journal of Indian Management*, 2017. p.9.

하게 나타나고 있다. 동 표에서 가장 수위를 점하는 프로젝트 중단 사유로는 토지수용의 지체로 나타나고 있다. Babatunde 등(2017)에 의하면 토지수용상의 지체의 원인으로는 가장 빈도수가 높게 나타난 사유가 소송으로 인한 프로젝트의 지체였다. 두 번째 지체 사유로는 프로젝트 시행지역 주민들의 재정착 문제로 나타나고 있다. 세 번째 사유로는 법적 다툼이며 네 번째 사유로는 종교적 문제나 종교관련 분쟁으로 나타나고 있다. 다섯째 사유로는 소유권관련 분쟁이며 여섯째 사유는 토지 수용에 따른 보상 문제로 인한 분쟁이다. 일곱째 사유로는 정치적 동기에 의한 저항 문제이며 여덟째 사유로는 토지에 대한 공적 수용 이후 적시 건설에 필요한 토지의 부족으로 인한 지체이다. 그 외에도 프로젝트 시행으로 인한 토지 가격 상승으로 인한 프로젝트 전체 비용 증가. 주민들의 재정착 비용 증가 등이 거론되고 있다.[41] 따라서 프로젝트의 성공을 위해서는 토지수용상의 지체 문제를 해결하는 것이 가장 중요한 요인으로 판단된다. 두 번째 중단사유는 재원조달의 책임을 맡고 있는 스폰서의 자금조달능력이 취약해서 공사를 진행할 수 없는 경우이다.

〈표1〉 인도 민관협력사업(PPP) 종료 사유

순 위	프로젝트 종료 사유	건 수	구성비(%)
1	토지수용 지체	35	36.46
2	재정적으로 취약한 스폰서	21	21.88
3	관계당사자간 분쟁	11	11.46
4	삼림 문제	6	6.25
5	정부의 비협조, 정부정책 변화	5	5.21
6	비효율적인 계약자	4	4.17
7	기대수익의 미흡	3	3.13
8	환경문제	2	2.08
8	대중 불만 폭발	2	2.08
10	다른 도로로 인한 수익 감소	2	2.08
11	공사기간 중 원자재 가격 상승	1	1.04
12	불가항력 사유	1	1.04
13	사업범위 변경	1	1.04
14	프로젝트 디자인 변경	1	1.04
15	기타 사유	1	1.04
합계		96	100

주: 표의 내용은 Kudtarkar(2020b)의 표3(p.370)의 내용을 저자가 재구성한 것임.

41) Babatunde, O. Solomon Adeniyi, Onapepo, and Awodele, Oluwaseyi, “Investigation into the Causes of Delay in Land Aquisition for PPP Projects in Developing Countries”, *Journal of Engineering Design and Technology*, Vol.15, No.4, 2017. p.561

제3순위는 관계당사자간 분쟁의 프로젝트 중단사유로 나타나고 있다. 제4순위는 삼림문제로 나타나고 있으며, 제5순위는 정부의 비협조 및 정부정책의 변화로 나타나고 있다. 그 외에 기대수익의 미흡이나 원자재 가격의 상승 등도 원인으로 나타나고 있다. 이러한 통계를 살펴보면 프로젝트 관계당사자들 간의 분쟁이 공사중단 원인들 중 세 번째로 상당히 높게 나타나고 있다. 따라서 분쟁해결에 대한 문제는 아무리 강조해도 지나치지 않는 문제라고 하겠다 이와 아울러 분쟁을 방지하거나 신속하게 해결하는 것이 무엇보다도 중요하게 나타나고 있다. 따라서 다음 절에서는 인도에서의 분쟁해결 유형과 방식에 대하여 고찰하기로 하자.

Ⅲ. 민관협력사업(PPP) 분쟁해결유형

인도 대륙은 수천 년간 고유의 문화적 전통을 지켜오고 있으며 분쟁해결방식에 있어서도 독특한 분쟁해결방식을 유지해오고 있다. Ravindra(2018)에 의하면 인도는 판차야트(panchayat)라는 오랜 분쟁해결전통을 가지고 있다. 판차야트는 우의적 분쟁해결방식으로서 서로 잘 아는 마을 주민들 사이에 분쟁이 발생하면, 판차(pancha)라는 분쟁해결담당자가 주도하여 마을의 분쟁을 해결하는 제도이다.[42] 즉 인도인들은 협상과 타협에 익숙하다. 이 연구의 중심주제인 민관협력사업 방식의 프로젝트의 경우, 해외투자기업은 시설을 운영하여 수익금을 내는 구조이므로 그 자체가 장기계약이다. 그러므로 분쟁은 성격상 장기적 성격을 가지며 분쟁해결도 시간이 많이 소요된다. 따라서 소송이나 중재에 의지하기보다는 최대한 협상과 알선, 조정을 통하여 해결하는 것이 바람직하다고 하겠다. 또한 건설공사 자체가 특수한 전문지식을 필요로 하기 때문에 엔지니어 등 전문가를 분쟁해결의 담당자로 내세우는 것도 고려된다.

1. 우의적 해결, 알선, 조정

인도정부 및 인도 주정부와 외국기업간의 해외직접투자가 이루어지고 있는 상황에서 분쟁이 발생하면, 먼저 고려할 수 있는 것이 우의적 분쟁해결을 시도하는 것이다. 건설공사 관련 분쟁해결과정을 연구한 홍콩시립대의 Cheung교수(1999)에 의하면, 분쟁당사자들은

42) Ravindra, Geetha, “India: Panchayats Mediation and Lok Adalat People’s Court Conciliation and the Institutionalization of ADR”, Stephanie P. Stobbe, *Conflict Resolution in Asia*, Lexington Books, 2018. 정용균, “인도의 분쟁해결문화와 ADR제도: Panchayat와 Lok Adalat을 중심으로”, 「중재연구」, 한국중재학회, 제29권 제2호, 2019, pp.201-223.

신속한 해결과 저렴한 비용, 관계의 지속성을 원하기 때문에 협상을 선호한다고 한다.[43] 국제건설공사 프로젝트는 인도 주정부와 외국 투자기업의 프로젝트 당사자 간 상호 신뢰를 바탕으로 하기 때문에 만약 공사관련 분쟁이 발생하면 먼저 우의적 해결을 위한 노력이 선행된다. 일반적으로 건설계약은 장기 계약인 경우가 대다수여서 계약 당사자 간 우의를 훼손하는 것은 바람직하지 않다. 따라서 가능한 한 우의적으로 분쟁을 해결하는 것이 상호 이익이 된다. 인도에서의 건설계약 관련 분쟁에서는 두 가지 유형의 조정인이 우의적 해결을 도모한다.[44] 한 가지는 건설도급공사에 전문지식을 갖추고 있는 엔지니어가 조정인 역할을 수행하는 경우가 있으며, 다른 한 가지 유형은 인도 고등법원이 지명한 조정인이 고등법원 조정규칙을 토대로 하여 분쟁을 해결하는 경우이다. 분쟁 초기에서는 알선이나 조정을 통해서 서로의 입장 차이를 해결하는 것이 바람직하다. 알선이나 조정은 당사자들의 시간과 비용을 절약하게 해준다. 그러나 조정이나 알선방식은 타결에 성공했다고 하더라도, 양 당사자에게 법적 구속력을 가지지 못한다는 약점이 있다.[45]

2. FIDIC 분쟁재정위원회

국제건설엔지니어링계약은 주로 국제엔지니어링협회가 제정한 FIDIC 표준계약서를 사용하는 경우가 많다. FIDIC계약조건의 경우, 중재에 들어가기에 앞서서 분쟁재정위원회를 거치는 것을 의무화하고 있다.[46] 동 계약조건에서는 분쟁해결절차를 두 단계로 하고 있다. 분쟁사건을 중재에 회부하기 전에 먼저 일차적으로 분쟁재정위원회에서 분쟁을 해결하도록 하고 있다. 본래 분쟁재정위원회의 모태가 되는 분쟁위원회는 미국에서 기원하였으며 영국과 터키 등 여러 국가에서 사용되어온 분쟁해결제도이다. 국제엔지니어링협회는 2017년 개정에서 분쟁재정위원회의 예방적 기능을 강조하기 위하여 위원회 명칭을 분쟁방지재정위원회로 변경하였다.[47] 분쟁재정위원회에 소속이 된 엔지니어는 사업 초기부터 현장에 자주 나와서 공사 진행 및 분쟁가능성을 선제적으로 조치하는 역할을 함으로써 실제 분쟁이 발생하는 것을 상당히 예방하고 있다.[48] 국제매매계약의 결제에서 사용되는 신용장통

43) Cheung, Sai On, "Critical Factors Affecting the Use of Alternative Dispute Resolution Processes in Construction", *International Journal of Project Management*, Vol.17, No.3, 1999, p.190.

44) 조정(mediation)과 화해(conciliation)으로 구분하고 있으나, 다른 문헌의 경우, 알선을 conciliation을 알선으로 표현한 경우도 있다. 박찬호, "인도의 사법제도와 소송외 분쟁해결제도", 「아시아법제연구」, 2007, p.96.

45) Harisankar K S, and Seeparathy, G. "Rethinking Dispute Resolution in Public-Private Partnerships for Infrastructure Development in India", *Journal of Infrastructure Development*, Vol.5, No.1, 2013. p.27.

46) 원어는 Dispute Adjudication Board라고 한다. 김승현, "FIDIC 계약조건에서 국제중재 전 선결절차로서의 분쟁재정위원회(Dispute Adjudication Board)의 효용성연구", 「국제사법연구」, 한국국제사법학회, 제24권 제1호, 2018, p.383.

47) 원어는 Dispute Avoidance Adjudication Board

48) Bowes, Denise, "Identifying Barriers to the Establishment of Dispute Boards in UK Construction", in Dainty A(ed), *Proceedings of 24th Annual ARCOM Conference*, Cardiff, 2008, p.860.

일규칙(UCP)도 현재 2020년 판이 나와 있지만 상당수 무역상들은 익숙한 2010년 판이나 2000년 판을 사용할 가능성도 적지 않다. 계약서에 UCP2000이라고 명시하면 아무리 2020년 판이 나왔더라 하더라도 2000년 판을 사용해야 한다. 마찬가지로 아직 다수가 1999년 판 FIIDIC 표준계약을 사용한다고 보고, 1999년 FIDIC의 분쟁재정위원회 절차를 살펴보기로 하자. 일단 발주자와 시공자간에 분쟁이 발생하면 당사자는 그러한 분쟁을 분쟁재정위원회에 서면으로 회부한다. 분쟁재정위원회는 분쟁이 회부되거나 비용 예치금을 받은 날로부터 84일 이내에 결정을 내려야 한다. 당사자 일방이 만족하지 못하면 28일 이내에 상대방에게 불복의 통지를 한다. 불복 통지가 이루어지면 양 당사자는 56일 이내에 우호적인 화해를 시도할 수 있다. 당사자간 화해가 이루어지지 않으면 중재에 회부하여 최종 결정을 내린다.[49] 분쟁재정위원회의 결정은 당사자들에게는 구속력을 가지나, 기판력은 가지지 못한다. 따라서 분쟁재정위원회의 결정이 최종적이고 구속력을 가지기 위해서는 중재절차를 통해야 하는 번거로움이 있다.

3. 중재

본래 민관협력사업(PPP)은 본질적으로 해외투자기업들이 건설공사에 들어가는 자본을 제공하는데 그 핵심이 있다. 따라서 막대한 거액을 투자하는 외국기업 입장에서는 분쟁이 발생할 경우, 법적인 보호를 받고자 함은 당연하다. 프로젝트의 실현이 수십 년 걸리는 경우, 중간에 무슨 일이 벌어질 지는 예견하기 힘들다. 따라서 해외투자기업의 입장에서는 매우 강력한 보호조치를 원하게 된다. 그리고 분쟁해결 수단 역시 자신들에게 익숙하고 친숙한 방식을 선호할 것이다. 그런 관점에서 Dezalay and Garth(1996)이 제시하듯이 1960년대 이후 전 세계적으로 사용되어온 표준적인 국제상사중재는 외국투자기업이 선호하는 방식이라 하겠다.[50] 그러나 인도정부의 관점에서 보면, 중재는 국제상사계약을 이행하는 과정에서 외국의 시공자와 발주처인 인도정부기관 간 분쟁을 해결하는데 있어서 비교적 최근에 들어온 분쟁해결제도라고 볼 수 있다. 20세기 초에 영국에서 독립하여 인도라는 국가가 건국된 후, 국가 역사의 초기에는 국제무역과 해외직접 투자유치를 통한 경제발전보다는 인도의 정신적 스승이라고 할 수 있는 마하트마 간디의 독자생존방식에 의한 경제발전에 방점이 찍혀 있어서 외국자본과의 제휴를 통한 경제발전전략을 취하지 않았다. 그러나 21세기 들어서, 인도는 미국의 실리콘 벨리와 협력을 하고 인도공과대학을 졸업한 인재들이 전 세계 각지에서 두각을 나타내면서, 인도정부는 해외기업들에 인도시장을 개

49) 김승현, “FIDIC 계약조건에서 국제중재 전 선결절차로서의 분쟁재정위원회(Dispute Adjudication Board)의 효용성연구”, 「국제사법연구」, 한국국제사법학회, 제24권 제1호, 2018, pp.384-385.

50) Dezalay, Y. and Garth, B., *Dealing in Virtue: International Commercial Arbitration and the Construction of a Transnational Legal Order*, The University of Chicago Press, 1996.

방하기 시작하였다. 이러한 과정에서 인도의 경제발전이 가속화되면서 인도대륙에 대한 외국기업의 직접투자가 활발하게 이루어졌다. 그만큼 해외직접투자 기업과 인도 중앙정부 및 주정부간의 상사분쟁 역시 빈도수가 많아졌다. 중재는 이러한 상황에서 채택된 분쟁해결제도이다.

21세기 들어 인도에도 중재는 분쟁해결수단으로 자리잡아가고 있다. 인도계약법 28조에 의하면, 법적 절차를 절대적으로 제한하는 계약은 법적으로 무효이지만, 중재절차를 계약서에 포함시키면 예외가 된다. 2002년 펀잡주(州) 인프라개발규제법은 중재절차를 의무화하고 있다. 인도의 중재는 1996년에 제정된 중재법에 의하여 규율이 되며 동법은 UNCITRAL 모델법에 기초하고 있다. 중재법은 중재판정이 법적으로 구속력을 지니도록 효력을 부여하고 있으며 중재판정이 내려지면, 동 사건에 대한 항소가능성은 낮다. 그러나 민관협력(PPP)관련 분쟁에서 중재가 모든 것을 해결한다고 생각하는 것은 옳지 않다. 사안에 따라서는 중재절차 자체에 상당한 시간을 소요하기도 한다. 나트파 자크리 수력발전 프로젝트의 경우, 중재절차가 시간을 지체하고 비용을 얼마나 증가시키는지 보여주는 사례이다. 동 프로젝트는 수트레즈 강에 1500메가와트 수력발전 댐을 건설하는 프로젝트였다. 계약 1단계에서는 강을 우회하게하고 이는 56개월 내에 공사를 완료하도록 계약서에 명시하고 있으나 실제에 있어서 동 프로젝트는 131개월 만에 최종적으로 완료되었다. 건설비용 역시 크게 증가하였다. 이처럼 공사가 지체된 데는 중재절차의 지연도 일부 이유로 나타났다.[51]

4. 전문가재정제도

인도에서는 최근 해외직접투자 관련 민관협력사업(PPP) 분야의 분쟁해결에서 법률전문가와 기술 분야 전문가 등 여러 분야 전문가들로 구성된 준사법기구를 통한 재정이 선호되고 있는 추세이다. 원래 인도에서 전문가재정제도가 행해지는 사례로는 인도 전기부문에서 2003년 전기 법 하에서 설치되어 있는 중앙전기규제위원회와 항소판정부를 들 수 있다. 중앙전기규제위원회는 엔지니어링분야, 금융 분야, 법률분야, 경영분야, 상업분야 전문가들로 구성되어 있다.[52] 전문가재정제도는 상당히 많은 장점을 가지고 있다. 동 규제

51) 상당히 많은 클레임들이 분쟁해결위원회(Dispute Resolution Board)에 의하여 해결되었다. 그러나 당사자들은 3년이 지난 후에도 Extension Time Claims(EoT)에 근거하여 분쟁해결청의 제안들을 거부하였다. 2005년 4월 중재판정기구가 구성되어, 2008년 5월 지체 때문으로 인한 시간과 비용의 계약자 확장 판정을 내렸다. 최종적으로 2008년 12월에 당사자들 간의 타결로 지불이 공사도급인(contractor)에게 행해졌다. 이는 계약의 지정된 완료일로부터 10년이 지난 뒤였으며 이는 중재절차의 지연도 일부 기여를 하였다. 이중에서 3년은 중재로 인한 지체이다.

52) Harisankar K S, and Seeparathy, G. "Rethinking Dispute Resolution in Public-Private Partnerships for Infrastructure Development in India", *Journal of Infrastructure Development*, Vol.5, No.1, 2013. p.29. 우리나라의 경우, 2012년에 접수된 중재사건 3인판정부의 경우 중재인 184명 중에서 법조계가 102명, 학계가 44명, 실업계가

당국의 전문성은 특정 분야의 기술적 분야, 재무적 분야, 법률적 분야에서의 전문성이 보장된다. 인도 전기 법에 의하면, 전기료 결정에 관련된 사안의 경우, 동 위원회에는 일 단계 분쟁해결의 경우, 120일의 기간을 부여하고 있으며, 항소심에서는 180일의 기간을 부여하고 있다.[53] Valasek and Wilson(2013)에 의하면, 전문가재정제도는 최근 민관협력 방식의 프로젝트에서 분쟁을 해결하는 방식으로 각광을 받고 있다. 그 이유는 전문가재정방식이 기존의 소송이나 중재보다도 더 처리 속도가 빠르고, 형식에 구애받지 않고, 비용이 저렴하기 때문이다.[54] 사실 Dezalay and Garth(1996)가 제시하듯이, 국제상사중재제도에 대해서는 형식면에 있어서 점점 영미법계통의 소송제도를 닮아가서, 국내중재가 누렸던 절차의 단순함과 분쟁해결 처리 속도가 신속하다는 장점이 점점 사라지고 있다는 비판이 있어 왔다. 그런 반면, ADR 자체의 고유한 특성을 지니고 있는 알선 및 조정은 중재만큼 정교하지 못하고 조정인 자체가 전문성을 가지지 않는다는 선입견이 있어서 선뜻 거액이 걸려있는 국제상사분쟁의 해결방식으로 나서고 있지 못하는 면이 있다. 전문가 재정제도는 조정 및 알선제도와 중재제도 사이에 위치한 제도라고 해석할 수도 있다. 전문가재정제도는 아직 많은 연구가 이루어지지지 않는 실정이다. 동 제도는 중재제도와도 유사한 면이 있기 때문에 혼란을 주기도 한다. 그러나 중재제도와 전문가재정제도는 분명한 차이가 존재한다. 첫째, Valasek and Wilson(2013)에 의하면, 중재제도와 전문가재정제도의 주요 차이점은 중재제도는 중재인이 분쟁 당사자들이 제출한 서류들을 토대로, 법적인 절차 안에서 판단하는 반면, 전문가재정제도는 전문가가 법적인 절차에 구애되지 않고, 자신의 전문가적 지식에 의거하여 판단한다는 점이다.[55] 둘째, 건설업 자체가 단독으로 수주를 하는 경우보다는 여러 하도급 업체가 참여하는 형태로 수주를 하고, 콘소시움을 형성했던 기업과 언제 다시 사업상 협력을 할지 모르는 상황이기 때문에 관계를 중시할 수밖에 없다. 따라서 일반 기업 사이의 분쟁보다는 장래를 생각해서 관계를 중시해야 하므로 우의적 해결을 선호한다. 따라서 옳고 그름만을 따지기 보다는 미래까지 생각해야 하는 점에서 중재절차와는 차이가 있다. 셋째, 건설업이란 전문성을 가지고 있기 때문에, 일반인이 분쟁의 실체에 접근하기 어렵다. 전문가재정제도는 전문성을 확보하기 위하여, 관련 분야 전문가를 직접 분쟁해결자로 초빙한다는 점에서 중재와 차이가 있다.

29명인 것으로 나타났다. 여기서 학계와 실업계 중재인은 일종의 전문가로 보아도 될 것이다. 안건형, "비변호사 중재인 활용의 문제점과 개선방안", 「중재연구」, 한국중재학회, 제25권 제1호, 2015 p.52.

53) 상게논문, p.29. 홍석모(2010)는 중재절차의 약점으로 항소제도가 없는 점에 대하여 지적하며 중재제도에서도 항소를 허용하자는 견해를 제시한 바 있다. 논리는 국제상사분쟁을 해결하는데 있어서도 소송과 마찬가지 문제가 있다는 것이다. 소송제도가 판사의 잘못으로 인한 억울한 피해를 구제하기 위하여 항소제도를 운영하고 있는 것처럼, 국제간의 상사분쟁에서도, 항소제도를 허용하자는 것이다. 현재까지는 중재제도는 단심제인 반면, 인도의 전기분야 전문가재정제도는 항소심을 허용하고 있는 점에서 차이가 있다.

54) Kendall, J, *Expert Determination*, Sweet & Maxwell, 4th edition, 2008. Valasek, Martin and Wilson, Frederic, "Distinguishing Expert Determination from Arbitration: The Canadian Approach in a Comparative Perspective", *Arbitration International*, Vol.29, No.1, 2013, pp.63-87.

55) Valasek, Martin and Wilson, Frederic, "Distinguishing Expert Determination from Arbitration: The Canadian Approach in a Comparative Perspective", *Arbitration International*, Vol.29, No.1, 2013, p.85.

Ⅳ. 인도의 민간협력(PPP) 분쟁해결 함축성

1. 계약상의 유의사항

현대 비즈니스 거래가 복잡해지고, 사건의 규모가 커짐에 따라서 그리고 세계화의 여파로 말미암아 예상하지 않는 문제들이 발생할 가능성이 커지고 있다.[56] 그러므로 외국투자를 행하려 계획하거나 외국기업이나 외국정부들과 협력하여 사업을 진행할 경우에는, 그들이 체결한 협약이나 정책이 부드럽게 작동하게 하기 위하여 효과적인 분쟁해결시스템을 구축할 필요가 절실해진다. 계약상 사적 정의를 보장하기 위하여 중재는 현실적으로 절대적인 수단이다. 인도의 법률전문가들은 해외투자기업들에 분쟁이 발생할 때를 대비하여 계약서에 중재조항을 삽입하라고 조언하고 있다.[57] 중재는 1996년에 제정된 중재법에 의하여 준거되며, 이 법률은 대부분 1985년에 UN국제무역법위원회(UNCITRAL)가 채택한 국제상사중재에 관한 모델법에 기초하고 있다. 동 중재법은 인도에서의 외국중재판정의 집행 및 잠정조치에 관한 근거를 제공하고 있다. UN국제무역법위원회가 채택한 국제상사중재에 관한 모델법에 기초인도의 중재법은 인도 지방법원들이 중재조항이 있는 사건 본안에 대하여 어떤 견해를 취하는 것을 금지하도록 하는 효과를 가져 온다. 인도 중재법은 두 부분으로 구성되어 있다. 즉 국내 사건에 관한 것과 국제사건에 관한 것이다. 인도법원은 국제중재 역시 관할할 능력을 가지고 있다. 그러므로 만약 중재가 인도 밖에서 발생한다고 하더라도 분쟁당사자들은 임시적 사법구제를 위하여 인도법원에 접근이 가능하다. 인도중재법은 인도인들 간에 벌어진 중재에 적용될 뿐 만 아니라 국제상사중재에도 적용된다. 그리고 국제상사중재는 인도에서 행해지거나 인도 밖에서 행해질 수 있다. 인도 밖에서 행해진 국제상사중재는 뉴욕협약 체약국에서 행해지거나 비체약국에서 행해질 수 있다. 그러나 인도 중재법은 오직 중재판정을 국내중재판정과 외국중재판정 두 가지로만 분류한다. 인도중재법 제2부[58]에 의하면, 중재절차가 체약국내에서 이루어진 경우에만 외국중재판정으로 인정된다. 따라서 뉴욕협약을 비준하지 않은 뉴욕협약 비체약국에서 선고된 중재판정은 인도중재법 하에서는 외국중재판정으로 간주되지 않는다. 그들은 인도중재법 제2부의 적용을 받지 않는다. 따라서 비체약국에서 행해진 중재절차에 의하여 선고된 중

56) Gluck, G., "Great Expectations: Meeting the Challenge of a New Arbitration Paradigm", *American Review of International Arbitration*, Vol.23, 2012. p.236.

57) Pathak, Harsh, "International Standardization of arbitration as an Alternate Dispute Resolution Forum and Its Acceptance in India", *Judicial Tribune*, Vol.6, 2016. p.101.

58) part 2를 제2부로 해석하였다.

재판정은 인도 국내에서 이루어진 국내중재판정으로 해석될 수 있다.[59] 이러한 경우, 인도법원은 그 중재판정을 뉴욕협약의 취지에 기초하여 다루지 않아도 되며, 해당 중재판정은 강한 인도적 정서나 인도 특유의 문화의 영향력 내에 있게 될 것이다. 이와는 별도로 중재가 결함이 없는 분쟁해결방법이라는 것은 아니다. 일부 중재는 너무나 복잡하고 분쟁을 해결하는데 있어서 법원에서 이를 해결하는 것만큼이나 시간이 많이 걸린다.[60] 때때로 중재에 들어가는 비용이 소송에 들어가는 비용보다 더 많이 들어가는 경우도 있다.[61] 따라서 해외투자기업의 관점에서는 계약 체결 시 이러한 여러 가지 유의사항들에 주의를 집중해야 할 필요가 있다.

2. 중재판정의 집행

인도에서 소송을 통하지 않고 분쟁을 해결하는데 있어서 중요한 대체적 분쟁해결방식은 중재라고 볼 수 있다. 현대 사회에 들어와서 중재는 국제간 분쟁을 해결하는데 있어서 마치 국내에서 소송을 하는 것과 같은 효과를 발휘하고 있다. 그 결과 국제상사중재는 외적으로는 소송과는 다른 분쟁해결절차이지만 실제적으로는 소송과 같은 역할을 수행하고 있다. 그 결과 국제상사중재는 중재 자체의 비용이 적지 않게 들고, 시간도 많이 소요되지만, 표준화된 절차의 견고함, 판정의 객관성으로 인해서, 유력한 분쟁해결수단으로 환영받고 있는 실정이다.[62] 그러나 중재를 통하여 국제간 분쟁을 해결하는데 있어서는 큰 장애물이 존재한다. 왜냐하면 설령 중재판정부가 해외투자기업에 유리한 중재판정을 내린다고 하더라도, 중재판정을 인도현지에서 집행하기 위해서는 인도법원의 도움을 집행판결을 받아야 하기 때문이다. 그러나 현실에 있어서 인도법원은 외국중재판정의 집행을 보장하는데 어려움을 주고 있다는 견해가 존재한다.[63] 특히 문제가 되는 부분은 공서양속의 문제이다. 인도의 경우 공서양속 또는 공공정책(Public Policy)에 대한 정의가 중재법에 모호하

59) Pathak, Harsh, "International Standardization of arbitration as an Alternate Dispute Resolution Forum and Its Acceptance in India", Judicial Tribune, Vol.6, 2016, p.103.

60) 기업의 중재인 선택에 있어서 처리 속도와 중재인 명성에 관한 실증적 분석은 아래의 논문을 참조하시오. Chung, Yongkyun and Ha, Hong-Youl and Kim, Kwang-Soo, "The Moderating Effects of Fairness of Arbitration and Speed of Arbitration on Korean Traders' Attitude toward Arbitration", *Journal of Korea Trade*, Vol.18, No.2, 2014. Chung, Yongkyun and Ha, Hong-Youl, "Arbitrator Acceptability in International Commercial Arbitration: The Trading Firm Perspective", *International Journal of Conflict Management*, Vol.27, No.3, 2016.

61) Pathak, Harsh, "International Standardization of arbitration as an Alternate Dispute Resolution Forum and Its Acceptance in India", Judicial Tribune, Vol.6, 2016, p.105.

62) 결국 고객들의 선호를 반영하여, 아시아의 중재 허브 역할을 하는 싱가포르는 싱가포르국제중재센터(SIAC)을 통해서 중재사건을 해결하는 창구를 마련함과 동시에, 법원을 통한 분쟁해결창구를 열어놓고 있다. 양선희·김선정, "싱가포르 국제상사분쟁해결 허브 전략으로서의 국제중재센터(SIAC)과 국제상사법원(SICC)", 「무역보험연구」, 한국무역보험학회, 제17권 제4호, 2016. pp.55-79.

63) Ranjan, Prabhash and Raju, Deepak, "The Enigma of Enforceability of Investment Treaty Arbitration Awards in India", *Asian Journal of Comparative Law*, Vol.6, No.1, 2011, pp.1-33.

게 규정되어 있으며 법원의 판례에 의하면 인도 국내법을 위반하는 것도 공공정책 위반에 들어간다. 만약 해외 투자기업과 인도 정부가 분쟁에 들어가서 중재나 국제투자 중재에 들어갔을 때, ICSID가 해외투자기업의 손을 들어주었다고 하더라도, 인도법원은 공서양속 위반을 근거로 중재판정의 집행을 거부할 수 있다.[64] 따라서 향후 중재가 인도에 정착되기 위해서는 현재 인도 중재법에 규정되어 있는 공서양속에 의한 예외조항을 보다 구체적으로 설정해야할 것이 필요하다.

3. 법원의 영향력

인도에서 건설 프로젝트 등을 하는데 있어서 외국투자기업들이 어려움을 겪는 이유 중의 하나는 인도의 법률자체의 특성에 기인한다는 견해가 있다.[65] 구체적으로 말하면, 인도의 사법제도는 영미법 특유의 디스커버리 절차를 요구함으로 인해서, 방대한 량의 문서작업을 필요로 하고 있다. 따라서 상당히 많은 사건들이 해결되지 못하고 법원에서 지체되고 있는 실정이다. 일례로 하나의 소송사건이 완료되는 데만 10년 가까이 소요되는 극단적인 경우도 발생하고 있다. 이로 인해서, 비즈니스 관점에서 볼 때는 인도 법원은 종국적인 판결을 내리는 기관이기 보다는 중간적 조치를 내리는 기관으로 사용되고 있는 것이 현실이다. 소송사건에 휘말린 대부분의 기업들은 유지명령(injunction)을 받아내기 위하여 법원에 가며 가능한 한 법원을 기피하고 있는 실정이다. 중재절차에 법원이 개입하는 것은 또 다른 문제이다. 일례로 1990년대 인도에서 해외직접투자 규모 상 가장 큰 규모 프로젝트였던 다볼발전프로젝트 관련 분쟁은 법원이 중재절차에 개입한 결과 분쟁해결이 지연되는 전형적 사례로 일컬어지고 있다. 인도정부는 1996년 중재법을 제정하고, 외국중재판정의 집행에 관한 뉴욕협약을 비준하였다. 다볼발전프로젝트 분쟁이 발생했을 때, 인도 중앙정부나 마하라스트라 주정부는 국제중재를 통한 분쟁해결을 피하고 있었다. 더구나 투명성의 결여, 부패 연루, 환경문제 기타 인권문제 등이 복잡하게 얽혀있었다. 그 당시 인도는 동 사건을 중재에 회부하지 않았고, 동 사건에 법원이 개입하였다. 이는 장기적으로 인도정부의 신인도를 떨어뜨렸다. 중재판정에 법원이 개입할 가능성이 커지게 되면 중재의 장점은 줄어든다. 더구나 퇴직 판사나 변호사가 중재판정부를 구성하게 되면 절차에 집착해서 중재의 장점이 줄어든다.[66] 향후 인도에서 분쟁해결 가능성을 제고하기 위해서는 법원과 대체적 분쟁해결수단 간의 구분이 명확히 되어야할 것이다.

---

64) Ranjan, Prabhash and Raju, Deepak, "The Enigma of Enforceability of Investment Treaty Arbitration Awards in India", *Asian Journal of Comparative Law*, Vol.6, No.1, 2011. pp.18-22.

65) Pathak, Harsh, "International Standardization of arbitration as an Alternate Dispute Resolution Forum and Its Acceptance in India", *Judicial Tribune*, Vol.6, 2016, p.101.

66) Harisankar K S, and Seeparathy, G. "Rethinking Dispute Resolution in Public-Private Partnerships for Infrastructure Development in India", *Journal of Infrastructure Development*, Vol.5, No.1, 2013, p.28.

4. 문화적 전통의 존중

일찍이 저명한 중재인이었던 Cremades(1998)는 중재를 함에 있어서, 분쟁 당사국의 법률문화를 고려해야 한다는 견해를 밝힌 바 있다. 외국투자기업들이 인도에서 사업을 영위하다가 분쟁이 발생했을 때에는, 인도의 문화적 전통을 고려해야 한다. 아시아의 여러 국가들은 현대적 법률제도가 존재한다고 하더라도 20세기 이후의 법 제정 동향은 근대법과 자국에서 내려오는 문화적 전통을 융합시킨다는 특색을 보이고 있다. 필리핀의 경우에는 촌락내 조정을 제도화하여 Katalungang Pambaranggay(KP)를 1978년 입법하여 운영하고 있다. KP내 조정판정부인 판카트는 배우자 폭력, 계약분쟁, 토지분쟁 뿐 만 아니라 1년 미만 징역형 형사사건도 다루고 있다.[67] 라오스 역시 1975년 설립된 마을조정위원회(Neoy Gai Geer)를 통하여 분쟁을 해결하고 있다.[68] 촌락 내에서 마을 연장자나 촌장을 통해서도 분쟁이 해결되지 않는 경우, 공식기구인 마을조정위원회를 통하여 분쟁을 해결한다. 캄보디아 역시 신민사소송법에서 명시적으로 협상에 의한 타결을 강조하고 있다. 신민사소송 법 제97조에 의하면 소송이 어떤 단계에 있다고 하더라도 법원이 화해에 의한 타결을 명문화하고 있다.[69] 인도 역시 Lok Adalat제도를 통하여 문화적 전통과 근대 법을 융합하고 있다.[70] 인도 중재법의 정식명칭도 중재 및 알선법이다. 인도 법원이 사건이 적체되어 있어서, 분쟁해결에 많은 시간이 소요된다는 점을 고려하면, 화해나 알선을 통한 분쟁해결을 시도할 정당성이 있다고 할 것이다.

Ⅴ. 결 론

우리는 오일쇼크로 인하여 유가가 급속히 상승하였을 때, 중동에서 건설사업을 통해서 석유수입대금을 지불할 수 있었으며, 1960년대 말 지하철 공사를 하기 시작한 이래 풍부한 지하철 공사 경험을 가지고 있다. 또한 경부고속도로를 비롯한 다수의 고속도로를 건

67) 정용균, "필리핀의 분쟁해결문화와 비즈니스 협상전략", 「국제지역연구」, 국제지역학회, 제28권 제4호, 2019a, pp.78-82.

68) 정용균, "라오스의 분쟁해결제도와 비즈니스 협상문화", 「분쟁해결연구」, 단국대학교 분쟁해결연구소, 제16권 제3호, 2018b, pp.96-97.

69) 정용균, "캄보디아의 분쟁해결문화와 협상방식", 「동남아연구」, 한국외국어대학교 동남아연구소, 제28권 제2호, 2018a, p.17. 이외에도 말레이시아나 중국 역시 중재를 하더라도 조정을 병행하는 독특한 제도를 운영하고 있다. Chung, Yongkyun, "Combining Arbitration with Mediation: Two Cultures of China and Malaysia", *Journal of Arbitration Studies*, Vol.26, No.3, 2016.

70) 정용균, "인도의 분쟁해결문화와 ADR제도: Panchayat와 Lok Adalat을 중심으로", 「중재연구」, 한국중재학회, 제29권 제2호, 2019b.

설한 경험 역시 가지고 있으며 스마트 시티 역시 건설한 경험을 가지고 있다. 우리 건설사들은 어느 국가보다도 건설 공사에 풍부한 경험을 가지고 있다고 하겠다. 인도는 지속적인 경제성장으로 말미암아 수천 년 동안, 농촌에 거주하였던 인구가 농촌을 떠나서 도시로 이주하기 시작하고 있으며, 인도 역시 최근 도시화 비율이 급격하게 올라가고 있다. 2015년부터는 이미 전 세계 인구의 56%가 도시에 거주하고 있으며, 인도의 경우, 2026년에는 도시 거주 인구 비율이 40%에 이를 것으로 예상되고 있다.[71] 도시인구의 팽창으로 말미암아 도시는 각종 다양한 문제에 봉착하고 있다. 교통수단의 건설, 용수문제, 폐기물 처리문제 등 도시는 각종 문제로 시달리고 있다. 결과적으로 이러한 문제들을 해결하기 위하여 사회간접자본의 건설은 인도 입장에서는 시급한 문제이기도 하다. 따라서 미래에 민관협력사업을 통한 건설프로젝트는 지속될 것으로 전망된다. 그러나 민관협력사업은 다수의 참여자가 들어가는 구조인 동시에 장기간 지속되는 사업이어서, 당사자 간 분쟁은 불가피하다고 볼 수 있다.[72] 앞으로 민관협력을 통한 프로젝트 수행에 있어서 분쟁해결에 대한 준비가 매우 중요하다고 하겠다. 더구나 최근 인도정부는 외국투자기업과의 투자중재 분쟁에서 패소하는 일이 발생하고, 외국기업으로 부터 피소되는 사례가 잇달음에 따라서[73], ICSID중재를 기피할 가능성 역시 고려해야 한다.[74] 민관협력사업(PPP) 방식은 상당히 많은 이해관계자가 참여하는 사업구조이고, 건설공사가 완료하더라도, 시설운영까지 포함되는 형태여서, 구조 자체에 분쟁가능성을 내재하고 있다. 결국 PPP상의 한계점을 시정하기 위하여 분쟁해결조항을 두어야 할 필요성이 시급히 요청되고 있다. 본 연구에 의하면 인도는 다양한 분쟁해결기구를 가지고 있다. 우리 기업들이 인도에 진출할 때에는 현지에서 다양한 분쟁해결제도들이 어떻게 사용되고 있는지 숙지해야할 것이다.

---

71) Bharne Smita and Patil, Suryakant, "Exploring in the Context of Development of Smart Cities in India", V K Gunjan and J M Zurada(eds), *Proceedings of International Conference on Recent Trends I Machine Learning IoT Smart Cities and Applications, Advances in Intelligent Systems and Computing*, 1245, 2021, p.365.

72) Fratap, V. Kumar, "The Increasing Incidence of PPP Project Cancellation in India", *Economic & Political Weekly*, Vol.L1, No.39, 2016. 정대영·홍세진·강신영·김영태, "국가별 민관협력사업(PPP) 제도 및 진출환경 평가를 통한 글로벌 인프라시장 진출전략", 「GRI 연구논총」, 경기연구원, 제19권 제3호, 2017.

73) 김관호,"투자협정 정책의 딜레마: 최근 인도사례의 고찰", 「국제·지역연구」, 서울대학교 국제지역원, 제25권 제3호, 2016.

74) 2011-2020년 기간 동안 내려진 ICSID 중재판정 213건 가운데 84건에 대하여 취소신청이 제기되었다. 84건의 취소신청가운데서 53건은 기각되었으며 24건은 당사자 사이의 화해로 취소심리절차가 종료되고 7건은 인용되었다. 김용일·오현석, "ICSID 중재판정 취소를 통한 불복", 「중재연구」, 한국중재학회, 제31권 제1호, 2021, p.6.

참고문헌

김관호, “투자협정 정책의 딜레마: 최근 인도사례의 고찰”, 「국제·지역연구」, 서울대학교 국제지역원, 제25권 제3호, 2016.

김승현, “FIDIC 계약조건에서 국제중재 전 선결절차로서의 분쟁재정위원회(Dispute Adjudication Board)의 효용성연구”, 「국제사법연구」, 한국국제사법학회, 제24권 제1호, 2018.

김용일·오현석, “ICSID 중재판정 취소를 통한 불복”, 「중재연구」, 한국중재학회, 제31권 제1호, 2021.

문경연·박현아, “일본 ODA의 민관협업 체계에 관한 연구”, 「아태연구」, 제26권 제3호, 2019.

박찬호, “인도의 사법제도와 소송외 분쟁해결제도”, 「아시아법제연구」, 2007.

안건형, “비변호사 중재인 활용의 문제점과 개선방안”, 「중재연구」, 한국중재학회, 제25권 제1호, 2015.

양선희·김선정, “싱가포르 국제상사분쟁해결 허브 전략으로서의 국제중재센터(SIAC)과 국제상사법원(SICC)”, 「무역보험연구」, 한국무역보험학회, 제17권 제4호, 2016.

윤덕근·이동주, “민관협력(PPP)사업의 리스크 관리를 위한 제도개선 연구”, 「법과 정책연구」, 한국법정책학회, 제18집 제3호, 2018.

임재빈, “인도 스마트시티: 100개 스마트 시티 건설기회 민관협력(PPP)방식 사업 준비해야”, *CHINDIA Plus*, 2015.

장준영, “모디 독트린(Modi Doctrine)과 인도의 동북부 발전전략: 미야마와의 연계를 중심으로”, 「동남아연구」, 한국외국어대학교 동남아연구소, 제29권 제1호, 2019.

장지순, “공적개발원조(ODA) 활성화를 위한 민간과의 협력거버넌스 체제 구축방안”, 「한국공공관리학보」, 한국공공관리학회, 제26권 제4호, 2012.

정대영·홍세진·강신영·김영태, “동남아시아 민관협력사업(PPP)에 관한 법제도 현황 및 진출전략: 베트남 인도네시아를 중심으로”, 「GRI 연구논총」, 경기연구원, 제19권 제1호, 2017.

정대영·홍세진·강신영·김영태, “국가별 민관협력사업(PPP) 제도 및 진출환경 평가를 통한 글로벌 인프라시장 진출전략”, 「GRI 연구논총」, 경기연구원, 제19권 제3호, 2017.

정용균, “캄보디아의 분쟁해결문화와 협상방식”, 「동남아연구」, 한국외국어대학교 동남아연구소, 제28권 제2호, 2018a.

정용균, “라오스의 분쟁해결제도와 비즈니스 협상문화”, 「분쟁해결연구」, 단국대학교 분쟁해결연구소, 제16권 제3호, 2018b.

정용균, “필리핀의 분쟁해결문화와 비즈니스 협상전략”, 「국제지역연구」, 국제지역학회, 제28권 제4호, 2019a.

정용균, “인도의 분쟁해결문화와 ADR제도: Panchayat와 Lok Adalat을 중심으로”, 「중재연구」, 한국중재학회, 제29권 제2호, 2019b.

조광걸, “KOICA의 민관파트너쉽(PPP) 개발협력사업 도입방안”, 「국제개발협력」, 한국국제협력단, 제4권 제3호, 2009.

조영태·박신원·오명택·김병환·조예진, “4차 산업혁명과 Smart City의 도시기반시설”, *Geotechnical Engineering*, 2017.

홍석모, “중재상소제도에 대한 연구”, 「중재연구」, 한국중재학회, 제10권 제1호, 2010.

Adekilekun, M.T., Olatunji, O.A., Gan, C.C., and Akanbi, M.M., “Public-Private Partnership Initiative in Nigeria and Its Dispute Resolution Mechanism: An Appraisal”, *Journal of Malay and Comparative Law*, Vol.40, 2014.

Almarri, K., “Improving PPP Contract Design for Procurement of Public Projects”, Proceedings of the 10th International Conference on Project Management(ProMAC2016), 2016.

Amir Ullah, “An Analysis of Public Private Partnership(PPP) Policies in South Asia”, *International Journal of Humanities and Social Sciences*, Vol.4, No1, 2014.

Babatunde, O. Solomon Adeniyi, Onapepo, and Awodele, Oluwaseyi, “Investigation into the Causes of Delay in Land Aquisition for PPP Projects in Developing Countries”, *Journal of Engineering Design and Technology*, Vol.15, No.4, 2017.

Bettauer, Ronald, “India and International Arbitration: The DABHOL Experience”, *George Washington International Law Review*, Vol.41, No.2, 2009.

Bharne Smita and Patil, Suryakant, “Exploring in the Context of Development of Smart Cities in India”, V. K. Gunjan and J. M. Zurada(eds), *Proceedings of International Conference on Recent Trends I Machine Learning IoT Smart Cities and Applications, Advances in Intelligent Systems and Computing*, 2021.

Bowes, Denise, “Identifying Barriers to the Establishment of Dispute Boards in UK Construction”, in A. Dainty(ed), *Proceedings of 24th Annual ARCOM Conference*, Cardiff, 2008.

Cheung, Sai On, “Critical Factors Affecting the Use of Alternative Dispute Resolution Processes in Construction”, *International Journal of Project Management*, Vol.17, No.3, 1999.

Chung, Yongkyun, "Combining Arbitration with Mediation: Two Cultures of China and Malaysia", *Journal of Arbitration Studies*, Vol.26, No.3, 2016.

Chung, Yongkyun and Ha, Hong-Youl and Kim, Kwang-Soo, "The Moderating Effects of Fairness of Arbitration and Speed of Arbitration on Korean Traders' Attitude toward Arbitration", *Journal of Korea Trade*, Vol.18, No.2, 2014.

Chung, Yongkyun and Ha, Hong-Youl, "Arbitrator Acceptability in International Commercial Arbitration: The Trading Firm Perspective", *International Journal of Conflict Management*, Vol.27, No.3, 2016.

Cremades, B. M., "Overcoming the Clash of Legal Cultures: The Role of Interactive Arbitration", *Arbitration International*, Vol.14, No.2. 1998.

Das, Sutapa, "Hidden Cost in Public Infrastructure Project: A Case Study of Kolkata East-West Metro", Kala Seetharam and Guang Hua(eds), *Urbanization in Asia: Governance, Infrastructure and the Environment*, Springer, 2014.

Delmon, Jeffrey, *Creating a Framework for Public-Private Partnership(PPP) Programs: A Practical Guide for Decision-makers*, World Bank Group, 2015.

Devkar Ganesh, Mahalingam, Ashwin and Kalidindi, Satyanarayana, "Competencies and Urban Public Private Partnership Projects in India: A Case Study Analysis", *Policy and Society*, Vol.32. No.2, 2013.

Dezalay, Y. and Garth, B., *Dealing in Virtue: International Commercial Arbitration and the Construction of a Transnational Legal Order*, The University of Chicago Press, 1996.

Fratap, V. Kumar, "The Increasing Incidence of PPP Project Cancellation in India", *Economic & Political Weekly*, Vol.L1, No.39, 2016.

Gluck, G., "Great Expectations: Meeting the Challenge of a New Arbitration Paradigm", *American Review of International Arbitration*, Vol.23, 2012.

Graham, S., Desai, R., and McFarlane, "Water Wars in Mumbai", *Public Culture*, Vol.25, No.1, 2013.

Harisankar K S, and Seeparathy, G. "Rethinking Dispute Resolution in Public-Private Partnerships for Infrastructure Development in India", *Journal of Infrastructure Development*, Vol.5, No.1, 2013.

Karmarkar, Dipesh, "Impact of Water Privatization on the Urban Poor: A Case of Mumbai", *Online International Interdisciplinary Research Journal*, Vol.11, No.1, 2012.

Kendall, J, *Expert Determination*, Sweet & Maxwell, 4th edition, 2008.

Kudtarkar, G. S., "Failure of Operational PPP Projects in India Leading to Private Developer's Apathy to Participate in Future Projects: A Case Study Based Analysis", *Indian Journal of Finance and Banking*, Vol.4 No.2, 2020a.

Kudtarkar, G. S., "Resetting PPP in Infrastructure Model in India Post-COVID-19 Pandemic", *Indian Economic Journal*, Vol.68, No.3, 2020b.

Kumar, N., Goel, S., and Mallick, P., "Smart Cities in India: Features, Policies, Current Status, and Challenges", *IEEE International Conference on Technologies for Smart City Energy Security and Power (ICSESP-2018)*, India, 2018.

Mohan, B. and Nair, Latha, "PPP at Cross Roads: Alternative Models an Imperative", *S C M S Journal of Indian Management*, 2017.

Nallanthiga, Ramakrishna, "Factors Affecting the Success/Failure of Road Infrastructure Projects under PPP in India". *KICEM Journal of Construction Engineering and Project Management*, Vol.7, No.4, 2017.

Osei-Kyei, R., Chan, A., Yu, Y., Chen, C., and Dansoh, A., "Root Causes of Conflict and Conflict Resolution Mechanism in Public-Private Partnerships: Comparative Study between Ghana and China", *Cities*, 2018.

Pathak, Harsh, "International Standardization of arbitration as an Alternate Dispute Resolution Forum and Its Acceptance in India", Judicial Tribune, Vol.6, 2016.

Pucher, J., Korattyswaropam, N, Mittal, N., and Ittyerah, N., "Urban Transport Crisis in India", *Transport Policy*, Vol.12, 2005.

Ranjan, Prabhash and Raju, Deepak, "The Enigma of Enforceability of Investment Treaty Arbitration Awards in India", *Asian Journal of Comparative Law*, Vol.6, No.1, 2011.

Ravindra, Geetha, "India: Panchayats Mediation and Lok Adalat People's Court Conciliation and the Institutionalization of ADR", Stephanie P. Stobbe, *Conflict Resolution in Asia*, Lexington Books, 2018.

Ribeiro-Biadaoui, Joao, Andriotis, T. Lee, S., and Taguchi, Jan, "Settling Direct Disputes with Sovereigns : Striving for Transparency in the Settlement of Public -Private Partnership Disputes", *Journal of International Business and Law*, Vol.17, No.2. 2018.

Sambrani, N. Vinod, "PPP from Asia and African Perspective towards Infrastructure Development: A Case Study of Greenfield Bangalore International Airport, India", *Procedia*, 2014.

Sharma, Rohit and Newman, Peter, "Urban Rail and Sustainable Development Key Lessons from Hong Kong, New York, London, and India for Emerging Cities", *Transportation Research Procedia*, Vol. 26, 2017.

Swamy, R, Tiwari, P, and Sawhney, A., "Assessing Determinants of PPP Project Performance: Applying AHP to Urban Drinking Water Sector in India", *Liverpool John Moores University*, 2018.

Valasek, Martin and Wilson, Frederic, "Distinguishing Expert Determination from Arbitration: The Canadian Approach in a Comparative Perspective", *Arbitration International*, Vol.29, No.1, 2013.

World Bank Group, *Public-Private Partnerships Reference Guide Version* 2, 2014.

ABSTRACT

Cases of Disputes and Patterns of Dispute Resolution in the Area of Public-Private Partnership(PPP) in India

Chung, Yongkyun

India is one of the fast growing country in the world. For the acceleration of economic growth of India, it is indispensable for Indian government to construct infrastructure, such as railroad, airport, harbor, power plant, and water management system. For example, Modi, prime minister of federal government of India proclaimed that Indian government plans to construct 100 smart cities in 2015. In recent times, India is expected to be the largest recipient of Public-Private Partnership(PPP) type projects in the world. Owing to PPP, it is possible for India to pursue her objective to transform the whole economy into digital economy beyond agricultural society. One of major problem related with implementation of PPP type projects is the growth of disputes concomitant to the rising phenomena of PPP type projects in order to build infrastructure in India. Because of this, non-negligible number of projects has been cancelled during last two decades. This study investigates seven failure cases of PPP in India. Those include Nabi mumbai airport, Dabhol power plant, Munbai water project, and Kolkata subway project. Main types of dispute resolution are mediation or conciliation, dispute review board, arbitration, expert adjudication in PPP.

Key Words : India, Public-Private Partnership(PPP), arbitration, expert adjudication

* Chair Professor, Department of International Trade and Business, Kangwon National University, Chuncheon South Korea