

로테르담규칙상 운송물 인도와 실무상 유의점

양정호*

-
- I. 서론
 - II. 로테르담 규칙상 운송물 인도
 - III. 운송물 인도불능 시의 절차
 - IV. 실무상 유의점
 - V. 결론
-

주제어 : 로테르담 규칙, 운송물 인도, 운송증권의 상환성

I. 서론

운송계약은 원칙적으로 운송물이 목적지에 도착하여 양륙되고 인도됨으로써 그 목적을 달성하여 종료한다. 따라서 운송인이 목적지에서 운송물의 인도의무를 부담하는 것은 당연하다.¹⁾ 하지만 기존의 해상물품운송협약에서는 운송물 인도의 시기, 방법, 절차 등에 관해 명확히 규정하지 않고, 적용 가능한 법률 및 관습에 일임하고 있다.

헤이그 및 헤이그 비스비 규칙에서는 통지기간 및 제소기한의 기산일과 관련하여 운송물의 인도를 다루고 있지만 운송물의 인도가 운송인의 법적 의무인지 여부에 관해서는 명시적인 규정을 두고 있지 않다. 그 결과 헤이그 및 헤이그 비스비

* 전주대학교 물류무역학과 부교수, E-Mail : y43811@jj.ac.kr

1) 이균성, 新해상법대계, 한국해양수산개발원, 2010, p. 503.

규칙상 운송인의 책임제한에 관한 규정들이 운송인에 의한 謬인도 (misdelivery)의 경우에도 적용되는지 여부는 의문이다. 헤이그 및 헤이그 비스비 규칙상 운송인은 운송물이 양륙된 이후 자신의 책임을 배제할 수 있다는 규정 (Rule VII)에 비추어 볼 때 운송인은 謬인도에 관한 자신의 책임 역시 배제할 수 있다는 주장 역시 가능하다.

로테르담 규칙에서는 운송물의 인도와 관련한 법적 불확실성을 감소시키고, 소위 선하증권의 위기²⁾ (the bills of lading crisis)로 인해 선하증권과 상환하지 않고 보증도 등에 의해 운송물의 인도가 이루어지는 관행에 대한 문제를 해결하기 위해 운송물인도절차 및 방법에 관해 비교적 상세한 규정을 마련하고 있다. 운송물의 인도에 관한 부분은 로테르담 규칙의 제정과정에서 많은 논쟁을 야기하였던 쟁점들 중 하나이다. 특히, 유통성 운송증권이 발행된 경우에 증권과 상환하지 않고 운송물을 인도할 수 있도록 하는 혁신적인 규정은 선하증권의 본질을 훼손할 수 있다는 점에서 많은 논란을 야기하고 있다.

이에 본 논문에서는 로테르담 규칙상 운송물의 인도절차 및 방법들을 전통적인 운송물 인도관행과 비교하여 상세히 분석하고 로테르담 규칙상 운송물인도규정이 미칠 실무적인 영향과 유의점을 고찰하고자 한다.

II. 로테르담 규칙상 운송물 인도

1. 운송물 인도의 기본원칙

1) 운송인의 운송물 인도의무

로테르담 규칙에서는 헤이그 및 헤이그 비스비 규칙상 운송인의 운송물 인도와 관련한 법적 불확실성을 제거하기 위해 제11조와 제13조 (1)항에서 운송물을 목적지까지 운송하는 것뿐만 아니라 수하인에게 운송물을 인도하는 것 역시 운송계약상 운송인의 기본적인 의무임을 명시적으로 규정하고 있다. 그 결과 운송인이 운송물의 인도를 수령할 권리가 없는 자에게 운송물을 잘못 인도한 경우에는 의무위반에 따른 책임을 부담하게 된다.

2) 선박과 항공기의 대형화와 고속화, 컨테이너 운송방식의 출현, 하역기계 등 화물운송시스템의 진보와 발전으로 화물운송기간이 단축됨으로서 화물의 흐름은 신속하게 이루어지고 있으나 서류의 흐름은 단축되지 않아 운송서류가 화물보다 늦게 도착함으로써 발생하는 문제.

이어서 제9장에서는 비유통성 운송증권 (45조), 상환이 요구되는 비유통성 운송증권 (제46조), 유통성 운송증권 (제47조) 등 발행되는 운송증권의 형태에 따라 운송물의 인도절차 및 방법을 구분하여 매우 상세한 규정을 두고 있으며, 인도가 이루어지지 못한 운송물의 처리에 관해서도 구체적인 규정을 두고 있다. 특히, 로테르담 규칙에서는 상환이 요구되는 비유통성 운송증권이 사용되고 있는 현실을 감안하여 국제물품운송협약에서는 처음으로 기명식 선하증권(straight bills of lading)의 사용을 명시적으로 인정하고 있으며, 일정한 조건 하에서 운송인이 유통성 운송서류와 상환하지 않고 운송물을 인도할 수 있도록 함으로써 운송물의 인도에 관한 복잡성을 가중시키고 있다.

2) 인도의 개념

로테르담 규칙에서는 운송물의 인도를 운송인의 기본적인 의무로 규정하면서도 인도의 개념에 대해서는 정의하고 있지 않다. 대신 운송인의 책임이 종료하는 시점과 운송인의 책임이 종료된 이후에도 운송물이 운송인의 관리 하에 있게 되는 상황을 규정함으로써 우회적으로 대응하고 있다.³⁾ 로테르담 규칙상 운송물의 인도는 운송계약상 운송인의 책임이 종료하는 것을 의미한다.⁴⁾ 운송계약 당사자는 운송인의 책임기간을 정할 목적으로 운송물의 수령과 인도의 시기 및 장소를 정할 수 있고, 인도장소의 범람이나 규정에서 운송인으로 하여금 수하인이 화물을 수취할 수 있는 공적 기관이나 제3자에게 인계하도록 요구하는 경우 그러한 공적기관이나 제3자에게 화물을 인계할 때 운송인의 책임은 종료한다.⁵⁾ 만일 운송물이 목적지에 도착하고 인도를 수령할 당사자가 없는 경우 운송인의 책임은 종료하지만 운송인은 인도되지 못한 운송물을 보존하기 위해 합리적인 조치를 취할 의무를 부담하게 된다.⁶⁾

3) 수하인의 인도수령의무

로테르담 규칙의 제정 과정에서 UNCITRAL은 수하인이 물품운송에 일정 부분 관여한 경우 인도를 수락할 의무를 부담하여야 한다는 점을 인정하면서도 수하인

3) Alexander von Ziegler, Johan Schelin and Stefano Zunarellim, *The Rotterdam Rules 2008*, Kluwer Law International, Wolters Kluwer, The Netherlands, 2010, p. 190.

4) Rotterdam Rules Art. 12 (1).

5) Rotterdam Rules Art. 12 (2)(b).

6) Rotterdam Rules Art. 48 (5). 운송인은 동 조항의 규정에 따라 화물이 인도되지 않은 상태로 있는 동안 발생한 멸실 또는 손상에 대해 그러한 멸실 또는 손상이 운송인이 화물을 보존하기 위하여 상황에 따라 합리적인 조치를 취하지 않은 결과로 발생한 것이고 운송인이 자신이 그러한 조치를 취하지 않음으로 인해 물품에 대한 멸실 또는 손상이 발생할 것을 알았거나 알았어야 했음을 청구인이 입증하지 않는 한, 책임을 부담하지 않는다.

에게 운송물의 인도를 수령할 무조건적인 의무를 부과하지는 제안을 단호히 거절하였다. 논의의 주된 쟁점은 수하인이 운송물의 인도를 수령할 의무를 부담하기 위해서는 물품운송에 어느 정도 개입하여야 하는가 하는 것이었다. 이 점에 관해서는 수하인이 운송계약상 [어떠한] 의무를 행사하는 경우 운송물 수령의무를 부담하여야 한다는 견해에 대부분 공감하였다.⁷⁾ 결과적으로 매수인이 운송인으로부터 운송물의 인도를 청구하는 경우에만 운송물 인도를 수령할 의무를 부담하도록 결정하였다. 수하인이 운송물의 인도수령을 거절하는 경우 그 결과는 미인도 운송물의 처리에 관한 제48조의 규정에 따라 결정된다.

운송인은 수하인에게 운송물을 인도함으로써 운송계약상 책임이 종료하고 인도 의무를 면하게 되므로 운송물이 인도되었음을 나타내는 증거는 운송인에게 중요할 수 있다. 제44조에서는 이러한 문제를 다루고 있다. 수하인은 운송인 혹은 이행 당사자의 요청에 따라 도착지에서의 관습적인 방법으로 운송물의 인도수령을 확인하도록 규정하고 있다. 수하인은 운송증권을 운송인에게 상환 (surrender)함으로써 인도수령을 확인한다. 또한 운송인은 수하인이 인도수령의 확인을 거절하는 경우 운송물의 인도를 거절할 수 있도록 규정하고 있다.

2. 운송물 인도절차 및 방법

1) 유통성 운송증권 또는 전자운송기록이 발행되지 않은 경우

제45조는 운송인이 유통성 운송증권 혹은 전자운송기록이나 운송물의 인도를 위해 상환이 요구되는 비유통성 운송증권을 발행하지 않은 경우에 적용된다. 다시 말해 운송인이 통상적인 비유통성 운송증권이나 유통성 운송증권을 발행하지 않은 경우에 적용된다.

제45조에서는 운송인의 운송물 인도 의무와 관련하여 43조에 규정된 바와 같이 운송계약에서 합의된 시기 및 장소에서 수하인에게 인도를 하여야 한다고 규정하고 있다. 또한 수하인임을 주장하는 자가 운송인의 요구에 따라 자신이 수하인임을 적절히 확인시키지 못하면 운송인이 운송물의 인도를 거절할 수 있도록 하고 있다. 운송인이 운송물 인도 시 수하인에게 본인확인을 요청하는 것은 운송인의 의무가 아니라 권리이다. 이는 운송인이 誤인도로 인한 책임을 부담할 위험을 가능한 방지

7) Michael F. Sturley, Tomotaka Fujita and G. J. van der Ziel, *The Rotterdam Rules : The UN Convention on Contract for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Sweet & Maxwell, 2010, p. 244.

하기 위한 것이다.⁸⁾

일반적으로 운송인이 비유통성 운송증권을 발행할 때 송하인은 운송인에게 수하인의 이름과 주소를 통지하고 이를 운송증권에 기재한다. 그렇지 않은 경우 제45조 (b)항에서는 처분권자로 하여금 수하인의 이름과 주소를 운송물이 목적지에 도착 전 혹은 도착 시에 운송인에게 통지하도록 규정하고 있다.

2) 유통성 운송증권 혹은 전자운송기록이 발행된 경우

유통성 운송증권 혹은 전자운송기록이 발행된 경우 운송물 인도절차는 제47조의 규정에 따라 이루어진다. 이와 관련하여 제47조 (1)항에서는 원본 선하증권과 상환으로만 운송물을 인도하여야 한다는 전통적인 인도방법에 관하여 규정하고 있다.

유통성 운송증권 혹은 전자운송기록의 적법한 소지인은 운송인에게 운송물의 인도를 청구할 권리를 가진다. 마찬가지로 운송인은 소지인이 운송물의 인도를 청구한 때 운송물을 인도할 의무를 부담한다. 소지인은 ① 운송증권상 송하인 혹은 수하인으로 기명된 자, ② 배서의 연속에 따른 마지막 피배서인, ③ 혹은 증권이 백지배서식이거나 소지인출급식인 경우 그 소지인을 말한다.

운송증권이 백지배서식 혹은 소지인출급식이 아닌 한, 운송증권을 제시하는 자는 당해 증권에 송하인 혹은 수하인으로 기명되어 있거나 운송인이 요청하는 경우 자신이 송하인 혹은 수하인임을 적절히 확인시켜야 한다. 따라서 운송인은 본인확인을 요청할 권리를 가지며 소지인은 자신이 정당한 권리자임을 적절하게 자신을 확인시킬 의무를 부담한다. 소지인이 운송증권을 상환하지 않거나 운송인의 요청에 따라 자신이 수하인임을 적절히 확신시키지 않는 경우 운송인은 운송물의 인도를 거절할 의무가 있다.⁹⁾

유통성 운송증권이 발행된 경우 증권의 상환의무는 운송증권의 기재내용에 관계없이 적용된다. 유통성 운송증권의 경우에는 당해 증권상 제시 및 상환에 관한 의무를 명시적으로 규정하고 있지 않거나 제47조 2항에 규정된 바와 같이 유통성 운송증권의 상환 없이 운송물이 인도될 수 있다는 명시적인 기재를 포함하고 있더라도 운송인에게 제시되고 상환되어야 한다.¹⁰⁾

8) Michael F. Sturley, Tomotaka Fujita and G. J. van der Ziel, *op. cit.*, p. 247.

9) 유통성 운송증권이 발행되지 않은 경우에 적용되는 제45조 a항에서는 자신이 수하인임을 적절히 확인시키지 못하는 경우 운송물의 인도를 거절할 수 있다 (may)고 규정한 반면, 제46조 a항과 제47조 (1)항 b호에서는 의도적으로 “shall”을 사용하여 운송물의 인도거절이 운송인의 의무임을 부각시키고 있다. 하지만 표현상의 차이에 상관없이 운송인이 誤인도로 인해 부담하는 위험은 동일하다.

운송증권은 세 통의 원본을 전통으로 하여 발행되는 관행이 널리 인정되고 있다. 로테르담 규칙에서는 운송물을 인도받는데 원본 한 통을 제시하면 충분하다는 현행 관습을 따르고 있다. 따라서 운송인은 원본 한통이 상환되었을 때 자신의 인도의무를 면하게 되고 나머지 원본은 그 효력을 상실하게 된다. 이와 관련하여 운송인이 복수의 운송증권을 발행하는 경우 운송증권상 발행된 원본 통수를 기재하도록 의무화하고 있는 바, 소지인은 운송증권상 발행된 원본 통수가 기재되지 않은 경우 한 통의 원본이 발행된 것으로 추정할 수 있다. 하지만 발행된 원본의 통수가 복수로 기재된 경우 각각의 소지인은 자신이 원본 전통을 소지하고 있지 않으면 운송물을 인도받지 못할 위험을 부담하게 된다는 것을 알 수 있다.

3. 운송물의 인도와 운송증권의 상환여부

로테르담 규칙에서는 운송물의 인도와 관련하여 상환이 요구되는 비유통성 운송증권과 상환이 면제되는 유통성 운송증권에 관한 규정을 도입하여 각각의 경우에 운송물을 인도하기 위한 요건과 절차를 마련하고 있다.

1) 상환이 요구되는 비유통성 운송증권

제46조에서는 상환이 요구되는 비유통성 운송증권에 관해 규정하고 있다. 비유통성 운송증권의 상환증권성에 대해서는 각국의 입장이 달라서 운송물 인도 시 이를 상환하여야 하는지에 관해서는 약관상에 의도적으로 모호하게 규정하고 있는 실정이다.¹¹⁾ 상환이 요구되는 비유통성 운송서류는 명확하지 않지만 기명식 선하증권 (straight bills)이나 해상화물운송장 등과 같이 배서금지의 취지(non negotiable)가 기재된 운송서류가 이러한 유형에 해당한다고 볼 수 있다.¹²⁾ 그런데 기명식 선하증권(straight or recta bill of lading)의 상환증권성에 관해서는 국가마다 해석이 다르다. 가령, 미국의 경우 기명식 선하증권이 발행된 경우 연방선하증권법에 따라 운송물 인도 시 상환할 것을 요구하고 있지 않으며¹³⁾, 영국과 싱가포르의 경우에는 판례를 통해 기명식 선하증권의 상환증권성을 인정하고 있다.¹⁴⁾ 우리나라의 경

10) Michael F. Sturley *et al.*, *op. cit.*, p. 256.

11) *Ibid.*, p. 251.

12) 양정호, “로테르담 규칙상 운송서류의 의의 및 주요 특징에 관한 연구”, 무역상무연구 제69권, 한국무역상무학회, 2016, p. 321.

13) Federal Bills of Lading Act 1994 Art. 9.

14) *The Rafaela S* [2003] 2 Lloyd's Report 113. 본 사건에서 Rix 판사는 배서금지 기명식 선하증권의 상환증권성을 부인하게 되면 선하증권을 발행하지 않는 일반적인 운송계약의 경우와

우 배서금지문구가 기재된 기명증권은 유통성이 적으므로 유가증권으로서의 효력이 적으나 기명증권도 권리가 증권에 화체된 유가증권이므로 권리의 행사에 증권의 제시가 필요하다는 견해가 일반적이다.¹⁵⁾

제46조의 규정은 운송물 인도 시 비유통성 운송증권의 상환여부에 관한 국제적인 통일을 위해 마련된 조항이다. 이와 관련하여 로테르담 규칙에서는 비유통성 운송증권이 발생된 경우 서류상에 상환이 요구된다는 취지를 표시 (*indicate*)하고 있는 경우에만 운송물 인도 시 증권을 제시하도록 하고 있다. 그런데 일부 국가에서는 운송물의 인도를 위해 증권의 제시가 요구된다는 추가적인 표시 없이 단순히 운송증권의 표제가 선하증권 (*bill of lading*)으로 되어있다는 것만으로 운송물의 인도를 위해 상환이 요구되어지는 경우도 있는 바, 제46조의 규정이 이러한 경우에도 적용될 수 있는지는 의문이다. 논의결과 이와 관련한 문제는 법원의 판단에 맡기자는 결론이 내려졌는데 만일 법원에서 ‘*indicate*’라는 표현을 넓게 해석한다면 로테르담 규칙은 법의 통일성을 높인다는 본래 의도를 달성하기 어렵다.

상환이 요구되는 비유통성 운송서류가 가지는 복합적인 특성상 제46조는 이러한 유형의 운송서류에 적합하다고 인정되는 범위 내에서 제45조와 제47조의 일부 내용을 포함하되, 제46조가 적용되는 운송서류의 특성을 고려하여 약간의 수정을 가하고 있다. 따라서 제46조 (a)항은 제47조 1항 (a)호의 내용과 유사하고 제46조 (b)항은 제45조 (c)항 및 제47조 (2)항 (a)호의 내용과 유사하다.

상환이 요구되는 비유통성 운송증권이 발행된 경우 운송인은 수하인이 운송인의 요청에 따라 자신이 수하인임을 적절히 확인시키고 비유통성 운송증권을 제시하면 수하인에게 운송물을 인도하여야 한다. 수하인임을 주장하는 자가 운송인의 요청에도 불구하고 자신이 수하인임을 확인시키지 못하는 경우 운송물의 인도를 거절하는 것은 운송인의 권리(*may refuse delivery*)이지만, 비유통성 운송증권을 상환하지 않는 경우에 운송물의 인도를 거절하는 것은 운송인의 의무 (*shall refuse delivery*)이다.

하등의 차이가 없게 되고, 화물의 인도를 엄격하게 하거나 혹은 수하인으로부터 매매대금을 확실하게 지급받을 목적으로 증권의 상환성을 기대하는 등 송하인이 선하증권의 발행을 청구한 취지가 무시되기 때문에 배서금지 기명식 선하증권의 경우에도 상환증권성을 인정하는 것이 타당하다고 하였다. 또한 실무적으로 기명식 선하증권은 전형적인 선하증권 양식을 사용하고 운송인으로부터 운송물을 인도받기 위해 선하증권을 제시하여야 한다는 조항이 포함하고 있는 이상 권리증권으로서의 성격을 가지게 된다는 것이다. *Singapore Court of Appeal in Voss v. APL Ltd* [2002] 2 Lloyd's Report 707. 본 사건에서 싱가포르 법원은 기명식 선하증권의 경우 유통성을 결하고 있지만, 그렇다고 당사자들이 권리증권으로의 성격을 박탈하기 위한 의도로 기명식 선하증권을 발행하였다고 볼 이유도 없고, 당사자들이 해상화물 운송장이 아닌 기명식 선하증권을 발행한 것은 유통성을 제외하고 선하증권이 지니는 다른 법적 성질을 유지하고자 한 것으로 볼 수 있다는 점이다.

15) 정찬형, 어음·수표법 강의, 박영사, 2004, p. 36.

2) 상환이 면제되는 유통성 운송증권

제47조 (2)항에서는 운송서류 혹은 전자운송기록과 상환하지 않고 운송물이 인도될 수 있음을 명시적으로 기재하고 있는 소위 인도조항 (delivery clause)에 따른 새로운 인도방법에 관해 규정하고 있다.

선하증권과 상환하지 않는 운송물의 인도는 통상적으로 원본 선하증권을 입수할 수 없는 경우에 발생한다. 운송인이 원본 선하증권을 회수하지 않고 운송물을 인도한 경우 운송인은 선하증권 소지인의 클레임으로부터 자유롭지 못하다. 이러한 경우 발생하는 법률적인 문제들은 국가마다 다르다. 이러한 문제들에 대한 대안으로 로테르담 규칙은 기존의 운송협약과 다른 운송물인도에 관한 규정들을 마련하고 있다.

먼저, 로테르담 규칙 제47조 1항 (a)호에서는 운송물이 목적지에 도착한 후유통성 운송증권의 소지인은 운송인에게 운송물의 인도를 청구할 권리를 가진다고 규정함으로써 운송물 인도 시 선하증권을 상환해야 할 선하증권 소지인의 법적 의무를 권리로 전하였다. 이는 분명 해상물품운송법상 전통적인 운송물 인도원칙의 본질에 반하는 것이다. 하지만, 제47조에서는 원본선하증권과 상환으로 이루어지는 운송물의 인도절차를 여전히 유지하고 있다는 점에서 전통적인 운송물 인도원칙을 전면적으로 부인하는 것은 아니다.¹⁶⁾ 둘째로, 로테르담 규칙은 특정한 상황, 즉 유통성 운송증권 혹은 전자운송기록상에 증권과 상환하지 않고 운송물이 인도될 수 있다는 명시적인 기재 (expressly states)가 있는 경우에만 선하증권과 상환하지 않은 운송물의 인도를 허용하고 있다는 점이다.

UNCITRAL은 유통성 운송증권의 상환 없이 운송물을 인도하는 관행을 다루어야 하는지에 관해 광범위하게 논의하였고 그 과정에서 견해가 뚜렷이 나뉘었다.¹⁷⁾

최종 안에서 이러한 문제를 다루는데 반대 입장을 견지하였던 측은 법적으로 운송증권의 제시 및 상환 없이 운송물을 인도하도록 하는 것은 국제거래에서 비즈니스 관행으로 오랫동안 유지되어온 전통적인 선하증권 체계의 핵심 기능을 무력화시키는 것이라고 주장하였다. 이는 선하증권에 의해 이루어지는 거래체계를 약화시키고 운송증권의 가치를 떨어뜨리며 바람직하지 않은 인도관행을 제도화할 것이라는 것이다. 더욱이 유통성 운송증권이 발행된 경우 송하인이 운송인에게 운송물의 인도와 관련한 지시를 할 수 있는 권한을 부여한 것은 송하인이 운송인과 결탁하여

16) Edward Yang Liu, "An Analysis of Carrier's Obligation to Delivery of Goods under the Rotterdam Rules", (http://www.seatransport.org/seaview_doc/SV_96/An%20Analysis%20of%20Carrier's%20Obligation%20to%20Delivery%20of%20Goods%20under%20the%20Rotterdam%20Rules.pdf), 2012. 9.

17) 11th Session Report paras 78-90; 16th Session Report paras 231-239; 17th Session Report paras 80-89; 20th Session Report paras 42-67; 21st Session Report paras 158-161; 2008 Commission Report paras 146-165.

운송물에 대한 권리가 없는 자에게 운송물을 인도할 수 있는 위험을 수반하게 된다.

지지자들 역시 운송증권의 제시 및 상환 없이 운송물을 인도하는 관행이 바람직하지 않다는 데는 이견이 없지만, 그러한 관행이 이미 만연하여 전통적인 선하증권 체계를 약화시키고 있고, 운송인과 은행을 포함한 적하이해당사자들에게 법적 확실성을 야기하고 있다는 견해를 피력하였다. 따라서 이러한 관행에 수반되는 비용을 절감하기 위한 차선책으로 협약에서 이러한 문제를 다룸으로써 관련 당사자 모두에게 법적 확실성을 제공하자는 것이다.¹⁸⁾

논의결과 2008년 7월 최종 협상 단계에서 위원회는 제한된 상황에서 유통성 운송증권의 상환 없이 인도를 허용하는 타협안에 합의하였다. 논쟁의 여지가 있는 규정을 제47조 2항으로 재편성하여 유지시키기로 한 것이다. 제47조 2항으로 재편성된 규정은 운송증권의 소지인이 운송물의 인도를 청구하지 않거나 자신이 소지인임을 확인시키지 않는 상황을 다루는 모든 규정들을 포함하였다. 하지만 반대 입장을 견지한 측의 우려를 감안하여 동 조의 규정은 운송증권 혹은 전자운송기록에 상환 없이 인도가 이루어질 수 있도록 허용하는 명시적인 기재를 둔 경우에만 적용하도록 조건을 달았다.

3) 운송물 인도 후 소지인의 지위

로테르담 규칙 제 47조 2항은 일정한 조건 하에서 유통성 운송증권과 상환하지 않은 운송물의 인도를 허용하면서도 운송물 인도 후에도 운송증권의 효력이 유지되는 몇 가지 예외를 인정함으로써 유통성 운송증권 소지인의 권리를 보호하고 있다.

첫째 운송물이 인도된 후에 유통성 운송증권의 소지인이 된 자는 운송인에 대한 운송물인도청구권을 상실하지만, 소지인이 될 당시 그러한 인도가 있었는지에 관해 알지 못하였고 합리적으로 알 수 있는 방법이 없었던 경우에는 운송물인도청구권을 행사 할 수 있다.¹⁹⁾ 이와 관련하여 운송증권에 도착예정시간이 포함되어 있거나 운송물이 인도되었는지 여부에 관한 정보의 취득방법을 표시하고 있는 경우 소지인은 자신이 소지인이 될 당시에 운송물의 인도에 관해 알았거나 합리적으로 알 수 있었다고 추정할 수 있다.²⁰⁾

18) 실무적으로 수하인이 선하증권을 입수하지 못한 경우 운송인에게 선취화물보증서를 제공하고 운송물을 인도받을 수 있지만, 은행의 보증서를 제공하기 위해서는 운송인이 인도지시를 내리는 송하인 혹은 명의상 송하인에게 요구할 수 있는 담보에 비해 훨씬 더 많은 비용이 소요될 수 있다. 대륙법계 국가의 경우 유통성 운송서류가 분실된 경우 일정한 절차를 거쳐 운송서류의 효력을 무효화하는 제권판결 제도가 인정되고 있지만 시간이 소요되기 때문에 자주 활용되지는 않는다.

19) Yovonne Baatz et al., *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, Informa law, 2009, p. 147.

유통성 운송증권에 명시적으로 기재되어 있는 인도조항에 따라 증권과 상환 없이 인도가 이루어진 후에 아무런 가치가 없는 선하증권을 정당한 대가를 지불하고 선의로 구매 한 소지인은 제43조에 규정된 기간 내에 운송물의 인도를 수령할 의무를 스스로 위반하지 않았다는 전제하에 운송인에 대해 운송물인도청구권을 행사할 수 있다.²¹⁾ 하지만, 소지인이 될 당시에 이미 운송물의 인도가 이루어진 사실을 인지하였다면 악의의 취득자이므로 보호할 이유가 없다.²²⁾

둘째, 이미 운송물의 인도가 이루어졌음을 의심할 수 있는 상황임에도 운송물의 인도가 이루어지기 전에 체결된 매매계약이나 기타 약정에 따라 유통성 운송증권을 수령해야 하는 경우에는 운송물인도청구권 이외의 다른 권리를 취득하게 된다.²³⁾ 이 경우 운송물인도청구권 외에 유통성 운송증권의 소지인이 가질 수 있는 권리는 운송증권의 조건 및 기타 상황에 따라 달라질 수 있기 때문에 그 권리가 무엇인지에 관해서는 명시적으로 규정되어 있지 않지만 운송물의 멸실 또는 손상에 대한 손해배상 청구는 가능하고 한다.²⁴⁾ 이 경우 소지인은 소지인이 될 당시 이미 인도가 이루어졌는지에 대해 알았거나 알 수 있었다더라도 운송인에 대해 일정한 권리를 가지게 된다. 즉, 인도전에 이루어진 약정에 따라 제공된 선하증권을 거절할 수 없는 경우라면 소지인이 될 당시 선의로 행동하였는지 여부는 무의미하다.²⁵⁾

운송인이 유통성 운송증권과 상환하지 않고 송하인 혹은 명의상 송하인의 지시에 따라 운송물을 인도한 후에도 상기 예외조항에 따라 운송증권의 효력이 유지되는 경우 소지인에 대해 책임을 부담하게 될 수도 있는 바, 그러한 경우에 대비하여 운송인은 운송물의 인도를 지시하는 자에 대해 보상장 (letter of indemnity)과 같은 적절한 담보를 요구할 수 있도록 규정하고 있다. 이는 유통성 운송서류와 상환하지 않고 운송물을 인도한 경우 선의취득자와 운송인의 보호에 있어 균형을 유지하기 위함이다.²⁶⁾ 만일 송하인 혹은 명의상 송하인이 운송인이 요구하는 적절한 담보를 제공하지 않음으로 인해 운송인이 송하인 혹은 명의상 송하인의 인도지시를 거절하는 경우 당해 운송물은 미인도 운송물로 간주되어 제48조의 규정에 따라 운송인이 상황에 따라 합리적으로 요구되는 조치를 취할 수 있다.

20) Rotterdam Rules r. 47 (2)(e).

21) Erik Rosaeg, "New procedures for bills of lading in the Rotterdam Rules", *The Journal of International Maritime Law(JIML)*, Vol. 17, 2011, p. 184.

22) 김인현, "로테르담규칙하에서의 運送物 引渡制度에 대한 研究 : 우리 법과의 비교를 중심으로", 한국해법학회지 제31권 제2호, 한국해법학회, 2009. 11, p. 41.

23) Rotterdam Rules r. 47 (2)(d).

24) Michael F. Sturley *et al.*, para. 8.093; Alexander von Ziegler *et al.*, p. 210.

25) Erik Rosaeg, *op. cit.*, p. 185.

26) 김인현, 전제논문 p. 41.

Ⅲ. 운송물 인도불능 시의 절차

1. 운송물을 인도하기 위한 합리적인 조치

1) 운송물을 인도할 수 없는 상황

로테르담 규칙상 운송물의 인도는 운송계약상 운송인의 기본적인 의무로 운송인은 운송물을 인도할 수 없는 상황에서 운송인은 자신의 의무를 면하기 위해 적극적인 조치를 취해야 한다. 이와 관련하여 로테르담 규칙에서는 운송물을 인도할 수 없는 상황을 세 가지로 나누어 규정하고 있다. 첫째, 운송인이 도착통지를 보낸 이후에 수하인 (혹은 유통성 운송증권의 소지인)이 운송물의 인도를 청구하지 않는 경우, 둘째 수하인 (혹은 유통성 운송증권의 소지인)임을 주장하는 자가 자신이 수하인 (혹은 소지인)임을 적절히 확인시키지 못함으로써 운송인이 운송물의 인도를 거절하는 경우, 셋째 운송인이 합리적인 노력을 기울였음에도 인도지시를 요구하기 위한 수하인 (혹은 유통성 운송증권의 소지인)의 소재를 파악할 수 없는 경우이다. 세 번째 경우는 운송인이 수하인의 소재를 파악하기 위해 적극적으로 탐색하였고, 수하인의 소재를 파악하였다면 수하인이 운송물의 인도와 관련하여 운송인에게 명확한 지시를 제공할 수 있어야 함을 전제로 하고 있다.

제45조 (c)항의 규정은 운송물을 인도할 수 없는 모든 경우를 열거하고 있는 것은 아니다. 가령, 세 번째 경우는 처분권자의 소재를 파악할 수 없는 경우에 관해서만 언급하고 있지만 처분권자의 소재를 파악할 수 있음에도 처분권자가 인도와 관련한 지시를 내리는 것을 꺼리거나 합리적으로 적절한 인도지시를 내릴 수 없는 경우에 대해서는 명시적으로 규정하고 있지 않다. 동 조의 목적은 운송물의 인도와 관련한 문제가 발생하는 경우 실무적인 해법을 찾기 위해 운송인이 접촉해야 하는 당사자의 순서를 제공하는 것이다.²⁷⁾ 운송인이 특정 당사자와 접촉하였으나 만족스러운 결과를 얻지 못하였다면 이러한 순서에 따라 다음 당사자를 접촉하여야 하는 것이다.

2) 인도지시에 따른 운송물의 인도

운송인은 운송물을 인도하기 위해 수하인의 소재를 파악하는데 합리적인 노력을 기울여야 한다. 이와 관련하여 제45조 c항, 제46조 b항 및 제47조 2항에서는 운송물

²⁷⁾ Michael F. Sturley *et al.*, *op. cit.*, p. 249.

을 인도할 수 없는 상황에서 운송인이 취할 수 있는 대안적인 방안을 제시한다.

운송인이 운송물을 인도하기 위한 노력을 다 하였음에도 인도가 어려운 상황인 경우 운송인은 처분권자²⁸⁾에게 운송물의 인도에 관한 지시를 요청해야 한다. 만일 처분권자가 운송인에게 운송물의 인도와 관련한 지시를 내릴 수 없는 입장이거나²⁹⁾ 운송인이 처분권자의 소재를 파악할 수 없는 경우 운송인은 송하인 또는 명의상 송하인에게 운송물의 인도와 관련한 지시를 요청할 수 있다.

로테르담 규칙 초안에서는 운송인이 요청하는 경우 송하인은 운송인에게 인도와 관련한 적절한 지시를 제공하도록 의무화하고 있었다.³⁰⁾ 하지만 협약의 최종안에서는 이를 송하인의 의무로 규정하지 않았다. 송하인은 최종 매수인(혹은 그 거래은행)에 대한 정보를 입수할 수 있거나 혹은 상대적으로 쉽게 확인할 수 있는 입장에 있을 수 있다. 그러한 경우 운송인이 송하인에게 인도와 관련한 지시를 요청하는 것은 합리적이다. 하지만, 소지인이 누구이고 최종 매수인이 누구인지 송하인이 파악할 수 없는 경우도 있다. 가령, 송하인이 물품을 매각하고 운송증권을 양도한 이후에 후속적인 매매가 이루어졌다면 송하인은 최종 매수인 혹은 소지인을 추적하기 어려울 수 있다. 그러한 상황에서, 송하인은 운송인에게 인도와 관련한 적절한 지시를 내릴 수 없다. UNCITRAL에서는 실무적으로 송하인이 운송인에게 적절한 인도관련 지시를 제공할 수 없는 경우도 있을 수 있음을 감안하여 이를 수정한 것이다.

제45조 (C)항은 “제48조의 규정을 침해함이 없이”라는 단서로 시작하고 있다. 그 의미는 운송인이 운송물을 인도할 수 없는 경우에 바로 제48조의 규정에 따라 운송물을 처분하거나 제45조 (C)항의 규정에 따른 절차를 진행한 이후에 제48조의 규정에 따라 물품을 처분할 수 있는 선택권을 가지도록 보장하는 것이다. 가령, 운송물이 목적지에 도착하자마자 세관당국에서 당해 화물을 불법화물로 간주하여 압수하는 경우 운송인은 제45조 (C)항의 규정에 따라 처분권자 또는 송하인으로부터 운송물의 인도에 관한 지시를 받는 것 자체가 무의미하다. 이러한 경우에는 처분권자 또는 송하인에게 운송물에 관한 인도지시를 요청하는 과정을 생략하고 48조의 규정에 따라 미인도 운송물을 처분할 수 있다.

28) 운송계약이 체결된 때에 송하인이 수하인, 명의상 송하인 혹은 기타의 자를 처분권자로 지정하지 않는 한 송하인이 처분권자가 된다(Rotterdam Rules Art. .51 (1) (a)).

29) 처분권자가 은행인 경우와 같이 물품에 대한 담보권(security right)를 가지고 있는 경우. 하지만 은행이 수하인에 대한 정보를 가지고 있는 경우에는 운송인이 수하인의 소재를 파악하는데 도움을 줄 수 있다.

30) Draft Convention WP. 101 arts 47(c), 48(b), 50(d).

3) 유통성 운송증권이 발행된 경우

제47조 2항 역시 “제48조의 규정을 침해함이 없이”라는 문구로 시작된다. 이 단서는 운송물을 인도할 수 없는 경우에 운송인은 바로 제48조의 규정에 따라 운송물에 대한 조치를 취하거나 먼저 제47조 2항의 규정에 따라 송하인 혹은 명의상 송하인의 지시에 따라 운송물을 인도하기 위한 합리적인 노력을 기울인 후에도 운송물을 인도할 수 없는 경우에는 제48조의 규정에 따라 미인도 운송물에 대한 조치를 취할 수 있음을 보장한다.

제47조 2항의 규정이 적용되기 위해서는 운송증권 혹은 전자운송기록상에 운송물이 당해 증권 혹은 기록과 상환 없이 인도될 수 있다는 명시적인 기재가 있어야 한다. 이는 유통성 운송증권 또는 전자운송기록의 소지인은 운송물이 목적지에 도착한 후 운송인에게 운송물의 인도를 청구할 권리를 가진다는 제47조 1항의 규정과 충돌하는 듯 보인다. 앞서 논의한 바와 같이 운송물을 인도받기 위해 운송증권을 제시·상환하는 것은 권리증권인 운송증권의 근간이 되는 핵심적인 요소이다. 따라서 제47조 2항의 단서규정은 제47조의 전체적인 목적에 반하여 운송물의 인도를 위해 제시·상환할 필요가 없는 새로운 유통성 운송증권을 도입하고자 하는 것이 아니고 운송물의 인도와 관련하여 소지인의 권리를 식별하는 운송증권을 입수할 수 없는 경우에 발생하는 문제에 대한 해법을 제공하기 위한 것이다.³¹⁾ 다시 말해, 제47조 2항은 제47조 1항에 따른 인도가 불가능한 경우에만 작동하는 안전밸브와 같다.

증권과 상환 없이 운송물이 인도될 수 있다는 명시적인 기재가 있는 유통성 운송증권이 발행되고 증권과 상환으로 운송물을 인도하는 것이 여의치 않은 경우 송하인에게 이러한 사실을 알리고 운송물의 인도에 대한 지시를 요청할 수 있다.

선하증권과 상환하지 않고 운송물을 인도하는 경우에 운송인에게 인도지시를 한 자는 운송인이 소지인에 대해 부담하는 책임으로 인해 야기되는 손실에 대하여 보상해 주어야 하며, 만일 운송인에게 인도지시를 내리는 자가 운송인이 합리적으로 요구하는 적절한 담보를 제공하지 않으면 운송인은 그러한 지시에 따를 것을 거절할 수 있도록 규정하고 있다.³²⁾

31) 운송증권을 제시·상환하지 못하는 경우는 정기선 운송이 전체 운송의 약 15% 정도이고, 벌크화물의 경우 약 절반가량에 육박한다고 한다. 특히 원유거래의 경우 운송물이 도착한 후에 운송증권을 제시하지 못하는 경우가 대부분이라고 한다(Michael F. Sturley *et al.*, *op. cit.*, p. 264).

32) 운송인이 제47조 2항 (b)호에 따른 인도지시를 거절하는 경우 선하증권 소지인에 대해 誤인도 (misdelivery)로 인한 책임을 부담하여야 하는지는 명확하지 않다.(이 경우 48조 미인도 운송물의 처리에 관한 규정이 적용된다) 동 조의 규정을 엄격히 해석하면 운송인은 제47조 2항 (b)호에 의해 운송인이 인도지시에 따라 운송물을 인도한 경우에만 인도책임을 면하게 된다.

4) 인도지시에 따른 운송물 인도의 효과

운송인은 제45조 c항, 제46조 b항 및 제47조 2항의 규정에 따라 처분권자, 송하인 혹은 명의상 송하인의 인도지시에 따라 운송물을 인도한 경우 운송증권을 회수하였는지 여부에 관계없이 운송계약상 소지인에 대한 운송물의 인도의무를 면하게 된다. 동 규정들은 운송물의 인도 과정에서 운송인이 보다 적극적이고 합리적인 노력을 기울이도록 하는 한편, 수하인에게는 운송물 다른 사람에게 인도될 수 있음을 인지하여 운송물의 인도수령에 보다 적극적으로 나서도록 하는 효과가 있다.

운송인은 송하인 등의 인도지시에 따라 인도한 경우 운송계약상 인도의무를 면하게 되지만 인도가 이루어진 후에 소지인이 된 자나 소지인이 될 당시에 인도가 이미 인도가 이루어졌는지 여부에 대해 알지 못한 선의의 소지인에 대해서 손해배상책임을 부담하게 된다. 이점에 관해서는 송하인이 운송인에게 적절한 담보를 제공하거나 법적으로 보상해 주도록 규정하고 있다. 이러한 조건은 송하인이 운송인에게 인도지시를 내릴 때 부정확하거나 경솔하게 지시를 내리는 것을 경계하도록 하는 효과가 있다. 다만, 제47조 b항은 운송인이 인도지시에 따라 운송물을 인도한 경우에만 적용되므로 인도지시를 내리는 자가 운송인에게 적절한 담보를 제공하지 않음으로 인해 운송인이 인도지시를 거절하는 경우에도 운송계약상 인도의무를 면할 수 있는지에 대해서는 명확하지 않다.³³⁾

2. 미인도 운송물의 처리

운송물이 목적지에 도착한 후 인도가 이루어지지 못하고 여전히 운송인의 점유하에 있게 되는 경우 인도되지 못한 운송물에 대해서 운송인이 취할 수 있는 조치가 무엇인지가 문제로 된다. 이와 관련하여 제48조에서는 일정한 사유로 운송물이 인도되지 못한 경우 운송인이 인도의무를 면할 수 있도록 미인도 운송물에 대해 운송인이 취할 수 있는 조치들을 규정하고 있다.

1) 미인도 운송물로 간주되는 경우

제48조의 규정은 “본 조의 목적상”이라는 문구로 시작해서 운송물이 미인도된 것으로 간주되는 5 가지 상황을 열거하고 있다. 이는 제48조에서 운송인의 계약상 책임기간이 종료하였지만 운송물이 어떤 형태로든 운송인의 관리하에 있게 되는 상황을 다룬다는 것을 보여준다. 제48조에 열거된 (a)-(c)의 경우는 로테르담 규칙

33) Yovne Baatz *et al.*, *op. cit.*, p. 148.

에서 다루어지는 미인도의 경우에 해당한다.

첫 번째 경우는 수하인이 운송물의 인도를 수령하지 않음으로 인하여 채무를 불이행한 경우에 발생한다. 두 번째 경우는 운송물의 인도가 불가능한 상태로 운송인이 처분권자, 소지인, 송하인, 혹은 명의상 송하인의 소재를 파악할 수 없거나, 이들이 운송인에게 적절한 인도지시를 하지 않는 경우이다. 세 번째 경우는 제44조 내지 제47조의 규정에 따라 운송인에게 인도를 거절할 권리가 주어지거나 거절할 것이 요구되어지는 경우이다. 네 번째 경우는 로테르담 규칙이 적용되지 않는 상황에서 발생하는 경우로 인도가 요구되는 장소의 법률이나 규정에 따라 운송인이 수하인에게 운송물을 인도하는 것이 허용되지 않은 경우이다. 마지막으로, 다섯 번째 경우는 기타의 사유로 운송인이 운송물을 인도하는 것이 불가능한 경우이다. 제48조의 규정은 동 조에 열거된 다섯 가지 경우에 한하여 적용되는 실질규정으로 마지막 다섯 번째 경우는 제48조에 열거된 상황에 대한 유연성을 부여한다.

2) 미인도 운송물에 대해 운송인이 취할 수 있는 조치

운송물을 인도할 수 없는 경우 운송인은 본의 아니게 불확실한 기간 동안 운송물에 대해 책임을 부담하게 된다. 이러한 이유로 제48조는 운송인이 상황에 따라 합리적으로 요구되는 조치를 취할 수 있도록 폭 넓은 재량권을 부여하고 있다. 운송인이 취할 수 있는 조치는 상황에 따라 다를 것이지만 제48조에서는 세 가지 예를 제시하고 있다. 첫째 운송물을 적절한 장소에 보관할 수 있고, 둘째 운송물이 컨테이너 혹은 차량에 적입 또는 적재되어 있는 경우 이를 적출하거나 양륙할 수 있고 운송물의 이동을 포함하여 운송물과 관련된 다른 조치를 취할 수 있다. 셋째 운송물을 매각하거나 파괴할 수도 있다.

제48조에 열거된 예시는 전통적인 선하증권 약관 및 각 국가의 국내법을 참조한 것으로 기 존재하는 상관행과 부합된다. 하지만 동 조에 열거된 상황들은 단순히 예시에 불과하다. 중요한 것은 운송인의 조치가 상황에 따라 합리적으로 요구되는 것이어야 한다는 점이다. 운송인에게 주어지는 재량권은 운송증권 대신 파손화물 보상장과 상환으로 운송물을 인도하는 것을 포함할 만큼 충분히 포괄적이다.

운송인은 자신이 송하인, 처분권자, 수하인에 대해서 가지는 다른 권리를 침해함이 없이 자신에게 허용된 조치를 취할 수 있다.³⁴⁾ 가령 앞서 언급한 당사자가 운송계약상 채무를 불이행하여 운송물을 인도할 수 없는 경우 운송인은 당사자에 대해

34) 수하인은 운송계약상 운송물에 대한 권리자이지만 제48조의 규정은 운송계약이 종료된 이후의 상황을 다루므로 경우에 따라 수하인 이외에 화주 혹은 담보권자가 운송물에 대한 권리자가 될 수도 있다.

서 손해배상을 청구할 수 있다. 계약법의 일반원칙에 따라 위험은 채무자의 의무이행을 악의적으로 거절한 채권자에게 이전하게 된다. 운송물을 인도할 수 없는 경우는 [항상 그러한 것은 아니지만] 화주 측의 과실에 기인하는 것이 일반적이다. 이러한 경우 제48조에 따라 운송인이 취한 조치에 대한 위험 및 비용은 운송물에 대한 권리자가 부담하는 것이 맞다.

3) 미인도 운송물의 처리절차 및 요건

운송인이 제48조에서 부여하는 권리를 행사하기 위해서는 다음과 같은 절차 및 요건을 충족하여야 한다.

① 합리적인 통지

운송인은 제48조에 따른 권리를 행사하기 전에 ① 계약명세에 기재된 통지처, ② 운송인에게 알려진 수하인, 처분권자, 송하인 순으로 예정된 조치에 대해 통지하여야 한다. 이는 미인도 운송물에 대한 운송인의 조치로 인해 운송물에 대한 권리자가 입을 수 있는 피해를 최소화하기 위한 것이다.

통지는 합리적이어야 한다. 통지가 합리적인지 여부는 주어진 상황에 따라 달라질 수 있지만 통지를 하도록 하는 목적에 비추어볼 때 합리적인 통지는 운송인이 취하고자 하는 조치를 대략적으로 명시하고 운송인이 제안한 조치를 방지하고자 하는 경우에 대안적인 조치를 강구할 수 있도록 합리적인 시기에 통지되어야 한다.

② 지역의 법률 및 규정

운송인이 운송물을 매각하거나 파괴하는 경우 운송인은 운송물이 존재하는 지역의 관례 또는 법률 및 규정에 따라 조치를 취하여야 한다.

③ 매각절차

운송물이 매각되는 경우, 운송인은 운송물에 대한 권리자의 이익을 위해 매각절차를 진행하여야 한다. 이 경우 운송인은 매각과정에서 운송인이 지출한 비용 및 운송과 관련하여 운송인이 부담한 금액을 공제할 수 있도록 허용하고 있다.

4) 미인도 운송물에 대한 운송인의 책임

인도할 수 없는 운송물에 대한 운송인의 관리는 일반적으로 화주 측의 과실에 기인하므로 운송인은 운송물이 인도되지 않은 상태로 있는 동안 발생하는 운송물에 대한 멸실 또는 손상에 대해 책임을 부담하지 않는다. 하지만 운송인이 운송물을 보존하기 위하여 합리적인 조치를 취하지 아니하였고 운송인이 그러한 조치를 취

하지 않음으로 인해 운송물의 멸실 또는 손상이 발생할 수 있음을 알았거나 모를 수 없었다는 것을 청구권자가 입증하는 경우에 운송인의 면책은 인정되지 않는다.

제48조 5항에서 규정하고 있는 운송인 면책에 대한 예외는 책임제한 이익의 상실에 관해 규정하고 있는 제61조의 표현과는 다르지만 두 경우 모두 운송인이 자신의 행위 혹은 행위를 하지 않은 결과로 멸실 또는 손상이 발생할 수 있음을 알았거나 알고 있었던 것으로 추정한다는 점에서 그 효과는 상당부분 유사하다.

IV. 실무상 유의점

1. 운송물인도 절차 및 방법

1) 수하인의 운송물 수령의무

제43조에서는 목적지에서 운송물 인도청구를 한 수하인은 운송물의 인도를 수령할 의무가 있다고 규정하고 있다. 동 조항의 취지는 운송물의 수령을 거절함으로써 운송물 인도와 관련한 법적 책임을 회피하고자 하는 수하인의 행태에 대응하여 운송인의 부담을 경감하고자 한 것이다.³⁵⁾ 하지만 수하인은 운송물의 인도를 청구하지 않을 권리도 있기 때문에 제43조의 실질적인 효과는 다소 제한적이다.

2) 誤인도 (misdelivery)에 대한 운송인의 책임

로테르담 규칙에서는 운송물의 인도를 운송인의 기본적인 의무로 규정하고 책임기간 역시 운송인이 운송을 위하여 화물을 수령한 때로부터 인도한 때까지로 규정하면서 운송인의 책임은 운송물에 대한 멸실, 훼손, 연착의 경우로 한정하고 있다.³⁶⁾ 운송물이 잘못 인도된 경우 운송인은 운송계약상 의무위반에 따른 책임을 부담하여야 하지만, 운송물이 현실적으로 멸실, 훼손, 연착된 것으로 보기 어렵기 때문에 이 경우 운송인의 책임은 적용 가능한 국내법에 따라 다루어져야 한다. 이러한 절차에 따라 誤인도에 관한 운송인의 책임이 결정되면, 운송인의 책임한도는 로테르담 규칙 제59조의 책임제한 규정에 따라 정해지게 된다.³⁷⁾

35) 이정원, “개품운송계약상 수하인의 운송물 수령의무 등에 관한 고찰”, 동아법학 제61호, 동아대학교 법학연구소, 2013. 11, p. 202.

36) Rotterdam Rules, Art. 11, 12, 17.

37) Michael F. Sturley *et al.*, p. 241.

3) 운송물 인도를 위한 본인확인절차

유통성 운송증권 혹은 전자운송기록이 발행되지 않은 경우 운송인은 운송계약에서 합의된 시기 및 장소에서 수하인에게 인도를 하여야 하며, 수하인임을 주장하는 자가 운송인의 요청에 따라 자신이 수하인임을 적절히 확인시키지 못하면 운송인이 운송물의 인도를 거절할 수 있도록 하고 있다.

통상적으로 기명식 선하증권이나 해상화물운송장과 같은 비유통성 운송증권이 발행된 경우 운송물 인도를 위한 본인확인절차는 운송증권을 상환하는 과정을 대체하는 것이다.³⁸⁾ 따라서 상환이 요구되지 않는 통상적인 비유통성 운송증권이 발행된 경우에 운송인이 본인확인절차를 거치지 않고 운송물을 인도하였다면 운송인은 誤인도로 인한 책임을 부담하게 된다.

하지만, 상환이 요구되는 비유통성 운송증권이 발행된 경우 운송인이 운송물의 인도를 위해 수하인에게 본인확인을 요청하는 것과 수하인이 운송인의 요청도 불구하고 자신이 수하인임을 적절히 확인시키지 않은 경우에 운송물의 인도를 거절할 것인지 여부는 전적으로 운송인의 선택에 따른 문제이다. 따라서 상환이 요구되는 비유통성 운송증권이 발행된 경우에는 운송인이 수하인에게 본인확인절차를 거치지 않더라도 운송증권과 상환으로 운송물을 인도하였다면 誤인도로 인한 책임을 면할 수 있다.³⁹⁾

4) 상환이 면제되는 유통성 운송증권

유통성 운송증권에 명시된 인도조항은 소지인이나 신용장 거래에서 금융을 제공하는 은행의 지위를 불안정하게 함으로써 실무적으로 연속매매 (string sales)와 같이 선하증권에 의한 거래를 위축시킬 수 있는 소지가 있다. 또한 인도조항을 명시하고 있는 유통성 운송증권은 그 기초가 되는 매매계약 및 무역결제관행상 매매 당사자인 매도인이나 신용장거래상 수익자의 의무를 이행하는데 어려움을 초래할 수 있다는 점에서 주의가 요구된다.

CISG에서는 매수인의 대금지급시기가 정해지지 않은 경우 매도인이 물품이나 물품을 처분할 수 있는(controlling disposition of the goods) 서류를 매수인의 처분하에 두는 때에 대금을 지급하여야 한다고 규정하고 있다.⁴⁰⁾ 물품을 처분할 수 있는 서류는 당해 서류가 상징하는 물품에 대한 점유를 지배하는 전형적인 서류로 해상 운송인이 발행하는 유통성 선하증권을 염두에 둔 것으로 볼 수 있다.⁴¹⁾ 증권과 상

38) Charles Debattista, *Bills of Lading in Export Trade*, Tottel Publishing, 2008, paras 2.30 and 2.34.

39) Yovne Baatz et al., *op. cit.*, p. 137.

40) CISG Art. 58 (1).

환 없이 운송물이 인도될 수 있다는 취지의 명시적인 기재를 포함하고 있는 유통성 운송증권은 운송물의 처분이 서류 자체에 의해 이루어지는 것이 아니라 송하인의 인도지시에 따라 이루어지는 것이므로 CISG에서 규정하는 완전한 의미의 유통성 운송서류로 볼 수 없다.

한편, Incoterms 2010 CFR/CIF 규칙 A8에서는 매도인이 매수인에게 제공하는 인도서류는 매수인이 목적지에서 운송인에 대해 물품의 인도를 청구할 수 있는 것이어야 하고, 달리 합의되지 않는 한, 매수인이 후속 매수인에게 운송증권을 양도함으로써 또는 운송인에 대한 통지으로써 운송 중에 물품을 매각할 수 있는 것이어야 한다고 규정하고 있다.

신용장 거래에서도 이와 유사한 문제가 발생할 수 있다. 은행은 매수인이 명시적으로 허용하지 않는 한 인도조항이 명시된 유통성 운송증권의 수리를 꺼릴 것이다.

운송증권에 운송물이 증권과 상환하지 않고 인도될 수 있다는 명시적인 기재가 포함되어 있다는 것은 유통성 운송증권을 발행할 당시 그러한 상황을 염두에 두었다는 의미이다. 이와 관련하여 로테르담 규칙에서는 제45조에서 유통성 운송증권이 발행되지 않은 경우의 인도방법 및 절차에 관해 규정하고 있으므로 그러한 상황에서 해상화물운송장과 같은 비유통성 운송증권의 발행을 요구하는 것이 더 현명할 수도 있다.⁴²⁾ 다만, 운송인이 유통성 운송증권을 발행하면서 증권과 상환하지 않고 운송물을 인도할 수 있다는 취지의 명시적인 기재를 포함시킬 것인지에 대해 송하인의 동의를 구하거나 거래의 관습이나 관행에 따라야 한다는 요건이 없기 때문에 송하인이 운송인에게 그러한 취지의 문구를 삭제하도록 요구하거나 상환이 요구되는 유통성 운송서류를 적극적으로 요구하지 않는 한 제47조 (2)항의 적용을 피할 수 없다⁴³⁾

2. 운송물 인도불능 시의 절차

1) 인도지시에 따른 인도

운송물이 목적지에 도착하고 인도가 어려운 상황에서 운송인은 송하인 등의 인도지시를 받아 운송물을 인도함으로써 인도의무를 면할 수 있다. 이러한 상황을

41) M. Davis, "Documents that Satisfy the Requirements of CISG Art 58", *Belgrade Law Review*, Year LIX, No. 3, 2011, pp. 39~66.

42) 로테르담 규칙상 운송인과 송하인은 유통성 운송증권 또는 전자운송기록을 사용하지 않기로 합의할 수 있다(Rotterdam Rules Art. 35 (b)).

43) 양정호, 전게논문, p. 314.

회피하는 길은 운송물 도착 시 수하인 혹은 소지인이 합의된 시간과 장소에서 운송인에게 운송물의 인도를 청구하고 자신이 수하인 혹은 소지인임을 확인시키는 방법 밖에 없다.

인도조항이 명시된 유통성 운송증권이 발행된 경우에 운송인은 송하인 혹은 명의상 송하인의 인도지시에 따라 운송물을 인도함으로써 운송계약상 인도의무를 면하게 되지만 소지인은 인도가 있었는지에 관해 알지 못하였고 합리적으로 알 수 있는 방법이 없었던 경우를 제외하고 운송물인도청구권을 상실하게 된다. 따라서 소지인은 유통성 운송증권을 인수할 때 증권과 상환 없이 운송물이 인도될 수 있다는 명시적인 기재가 포함되어 있는지 여부를 확인하여 자신의 이익을 보호하기 위한 조치를 강구하여야 한다. 즉, 이미 운송물의 인도가 이루어졌는지 여부가 불확실하다면 소지인이 되기 전에 운송인에게 연락하여 운송물의 소재에 관해 문의하는 것이 바람직하다. 제36조에서는 운송증권에 운송인의 이름과 주소를 기재하도록 요구하고 있으며, 디지털 시대에 운송물에 관한 정보를 얻기 위해 운송인과 접촉하는 일은 상대적으로 쉽다.

운송물의 인도가 이루어졌음을 의심할 수 있는 상황에서 유통성 운송증권의 양도가 이루어지는 경우 예정된 양수인이 자신을 보호할 수 있는 방법은 운송증권의 수령을 거절하는 것이다. 하지만 운송물의 인도가 이루어지기 전에 체결된 운송물의 인도가 이루어지기 전에 매매계약이나 기타 약정에 따라 유통성 운송증권을 수령을 거절할 수 없는 경우라면 소지인이 될 당시 운송물의 인도가 이루어진 사실을 알고 있었는지 여부에 관계없이 운송인을 상대로 손해배상을 청구하거나 운송물의 인도를 지시한 송하인 혹은 명의상 송하인을 상대로 손해배상을 청구하여야 할 것이다. 하지만 누구에게 인도하도록 지시하여야 하는지에 관한 구체적인 방향이 제시되어 있지 않기 때문에 운송물의 인도지시와 관련하여 송하인 혹은 명의상 송하인의 과실여부를 입증하기 어려운 점이 있다.⁴⁴⁾

인도조항이 명시된 유통성 운송서류는 운송물이 일정한 상황에서 소지인이 아닌 다른 누군가에게 인도될 수 있기 때문에 신용장 거래에서 금융을 제공하는 은행에 담보로 활용되기 어렵다. 선하증권을 소지하고 있는 은행이 운송물의 인도를 청구하였을 때는 인도조항에 따라 운송물이 이미 다른 누군가에게 인도되었을 수 있다. 따라서 신용장 개설 시 은행은 담보금의 예치 등과 같이 선하증권 이외의 다른 담보를 요구하는 등 상황에 따라 적절한 대비를 하여야 할 것이다.

44) Erik Rosaeg, *op. cit.*, p. 186.

2) 인도지시에 따른 운송물 인도와 운송인의 책임

제45조 (d)항, 제46조 (c)항 및 제47조 2항 (b)호에 서는 운송인이 처분권자, 송하인 혹은 명의상 송하인의 인도지시에 따라 운송물을 인도한 경우 운송증권을 회수하였는지 여부에 관계없이 운송계약상 소지인에 대한 운송물의 인도의무를 면하게 된다고 규정하고 있다. 하지만, 제47조 2항 (c)호에 따르면 운송인에게 인도지시를 내린 자는 운송인이 그러한 인도지시에 따라 운송물을 인도함으로써 부담하게 될 손해에 대해 보상을 하여야 한다고 규정하고 있는 바, 이는 운송인이 불법인도에 따른 책임을 부담할 수 있음을 전제로 한 것으로 판단된다. 운송물의 인도책임을 면하게 된 운송인이 다시 불법인도에 따른 책임을 부담한다는 것은 논리적으로 맞지 않으며⁴⁵⁾, 운송인이 이러한 위험을 감수하면서 송하인 등의 인도지시에 따라 운송물을 인도할 이유가 명확하지 않다.⁴⁶⁾

한편, 송하인이 유통성 운송증권을 소지하고 있는 경우에는 운송인이 송하인에게 인도와 관련한 지시를 요청하는 것은 문제될 것이 없지만, 송하인이 소지인이 아닌 경우 운송인이 송하인의 인도지시에 따라 운송물을 인도하는 경우 적법한 소지인에 대한 인도의무를 면할 수 있는가 하는 점도 의문이다.⁴⁷⁾

3) 운송물인도 후 소지인의 지위와 관련한 문제

운송인이 운송물을 인도한 후에 인도가 이루어지기 전에 체결된 계약이나 기타 합의에 따라 유통성 운송증권의 소지인이 된 자는 운송물인도청구권을 상실하지만 운송인에 대하여 운송계약상 다른 권리를 취득한다고 하고 있다. 이와 관련하여 소지인이 운송인에 대하여 가질 수 있는 운송물인도청구권 외의 권리로 운송물의 멸실 또는 손상에 대한 손해배상을 청구할 수 있는 권리를 언급하고 있지만 운송물이 이미 다른 누군가에게 인도되었다면 소지인이 운송물의 상태를 확인하기 어려울 것이고 따라서 물품의 멸실 또는 손상 등을 이유로 운송인에게 손해배상을 청구하는 것은 쉬운 일이 아니다.

45) Časlav Pejovič, "Article 47(2) of the Rotterdam Rules: solution of old problems or a new confusion?", *Journal of International Maritime Law(JIML)*, Vol. 18, 2012, pp. 353~354.

46) 선하증권과 상환하지 않고 운송물을 인도한 경우 운송인이 부담하는 책임에 대해서는 P&I 클럽에서도 보상하지 않는다.

47) 운송증권 혹은 전자운송기록이 발행된 경우를 제외하고 운송계약이 체결된 때 송하인이 수하인, 명의상 송하인 또는 기타의 자를 처분권자로 지정하지 않는 한 송하인이 처분권자가 되고 상환이 요구되는 비유통성 운송증권이 발행된 경우 처분권자는 송하인이 되며 유통성 운송증권이 발행된 경우 소지인이 처분권자가 된다. 또한 소지인은 유통성 운송증권을 양도함으로써 처분권을 양도할 수 있다(Rotterdam Rules Art. 51. (1)-(3)).

유통성 운송증권이 발행된 경우에는 당해 서류에 명시된 인도조항에 따라 운송증권과 상환하지 않고 운송물이 인도된 경우 소지인을 보호하기 위한 규정들⁴⁸⁾을 마련하고 있는 반면, 상환이 요구되는 비유통성 운송증권이 발행된 경우에는 운송물을 인도할 수 없는 상황에서 송하인 등의 인도지시에 따라 운송증권과 상환하지 않고 운송물을 인도한 경우에 소지인을 보호하기 위한 규정을 두고 있지 않다는 점이 다르다. 하지만 상환이 요구되는 비유통성 운송증권의 경우에도 운송물의 인도를 위해서는 증권의 제시가 필요하고 수하인이 상환이 요구되는 비유통성 운송증권을 제시하지 못함으로써 운송인이 인도를 거절하고 송하인 등의 지시에 따라 다른 사람에게 운송물을 인도한 경우 운송인에 대해 증권상의 권리를 행사할 수 없게 되는 문제가 있다.

4) 송하인 등의 보상의무

유통성 운송증권과 상환하지 않고 송하인 혹은 명의상 송하인의 지시에 따라 운송물을 인도함으로써 운송인이 소지인에 대해 부담하는 책임에 대해서는 운송인에게 인도지시를 내린 송하인 혹은 명의상 송하인이 보상해야 한다. 따라서 송하인 혹은 명의상 송하인은 운송인에게 인도지시를 내릴 때 신중하게 행동하여야 하며, 인도지시가 불확실한 경우에는 이를 거절하는 것이 바람직하다.

실무적인 관행과 차이가 있다면 운송물의 인도를 위해 운송인에게 담보를 제공하는 주체가 수하인에게 송하인으로 바뀌었을 뿐이다. 수하인이 운송물을 인도받기 위해 운송인에게 담보를 제공해야 할 명분이 있지만 송하인이 운송인에게 담보를 제공해야 하는 이유는 무엇인지 분명하지가 않다.⁴⁹⁾ 또한 이미 처분권을 양도한 송하인이 운송인에게 인도지시를 내림으로써 운송인이 선의의 소지인이 대해 부담하게 되는 책임을 보상해 주어야 하는 위험을 감수할 이유도 없다.

한편, 유통성 운송증권이 발행되지 않은 경우나 상환이 요구되는 비유통성 운송증권이 발행된 경우에는 운송물의 인도가 어려운 상황에서 송하인 등의 지시에 따라 운송물을 인도하는 경우에 운송인이 부담할 책임에 대해 인도지시를 내린 송하인 등이 보상을 하거나 적절한 담보를 제공하도록 하는 요건이 없다. 이러한 상황에서 운송인은 송하인 등의 지시에 따라 운송물을 인도하기 위한 합리적인 절차를 진행할 명분이 약하다.

48) Rotterdam Rules Art. 47 (2) (d)-(e).

49) Časlav Pejovič, *op. cit.*, p. 356.

V. 결 론

로테르담 규칙에서는 운송물의 인도에 관한 법적 통일성을 높이고 운송물 인도와 관련한 법적 실무적인 문제를 해소하기 위해 해운실무 및 관행을 반영하여 운송물의 인도에 관한 여러 가지 대안들을 제시하고 있다. 운송인은 발행되는 운송증권의 형태에 따라 요구되는 절차 및 방법으로 운송물을 인도하기 위한 합리적인 노력을 기울이되 운송물의 인도가 여의치 않을 경우 송하인 등의 인도지시에 따라 운송물을 인도함으로써 인도의무를 면할 수 있다. 또한 운송물을 인도하는 것이 불가능한 상황에서는 상황에 따라 합리적으로 요구되는 조치를 취할 수 있다.

이러한 대안들은 실무적으로 운송증권과 상환으로 운송물을 인도하도록 하는 원칙하에 보증도 등에 의해 선하증권과 상환하지 않은 운송물의 인도가 빈번하게 발생한다는 사실을 감안할 때 이상적인 것은 아니지만 목적지에서 운송물의 인도와 관련하여 수령지체가 발생하는 경우의 실무적인 문제를 해결하는데 어느 정도 일조할 것으로 보인다.

하지만, 로테르담 규칙에서 도입하고 있는 인도규정은 선하증권에 의한 전통적인 인도관행에 혼란을 야기할 수 있으며, 운송인이나 송하인, 선하증권 소지인 등 운송물의 인도에 관련된 당사자들에게 실무적으로 새로운 부담을 안겨준다. 송하인은 운송물 인도지시에 따른 책임을 부담할 수 있고 운송인에게 담보를 제공하여야 한다. 운송인은 송하인의 인도지시에 따라 운송물을 인도하였음에도 불구하고 운송증권의 소지인에 대해 운송계약상의 책임을 부담하게 될 것이다. 소지인은 운송물을 인도받는 대신에 제한된 범위 내에서 손해배상청구권만을 가지게 될 수 있다. 특히, 유통성 운송증권은 국제거래에서 중요한 역할을 수행하는 바, 운송물 인도와 관련한 실무적인 문제를 해결하기 위해 도입한 인도규정이 매매계약상의 의무를 이행 대금결제과정에서 문제가 될 소지가 있다.

따라서 운송계약 당사자들은 위에서 검토한 실무상 유의점을 고려하여 운송증권의 발행단계에서 매매계약조건이나 결제방식에 적합한 운송증권의 발행을 요구하고, 운송증권의 유통 과정에서 운송증권의 수령 전 운송물의 인도여부를 확인하는 한편, 운송물의 인도를 위한 지시를 요청하고 지시를 하는 경우에도 신중한 주의가 요구된다.

참 고 문 헌

- 김인현, “로테르담규칙하에서의 運送物 引渡制度에 대한 研究 : 우리 법과의 비교를 중심으로”, 한국해법학회지 제31권 제2호, 한국해법학회, 2009. 11.
- 양정호, “로테르담 규칙상 운송서류의 의의 및 주요 특징에 관한 연구”, 무역상무연구 제69권, 한국무역상무학회, 2016. 2.
- 이균성, 新해상법대계, 한국해양수산개발원, 2010.
- 이정원, “개품운송계약상 수하인의 운송물 수령의무 등에 관한 고찰”, 동아법학 제61호, 동아대학교 법학연구소, 2013. 11.
- _____, “로테르담규칙상 유통가능 운송증권에 의한 운송물 인도에 관한 고찰”, 법제연구 제47호, 한국법제연구원, 2014. 12.
- 정찬형, 어음·수표법 강의, 박영사, 2004.
- Baatz Yovvne *et al.*, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, Informa law, 2009.
- Davis M., “Documents that Satisfy the Requirements of CISG Art 58”, *Belgrade Law Review*, Year LIX, No. 3, 2011.
- Debattista C., *Bills of Lading in Export Trade*, Tottel Publishing, 2008.
- Pejovič Časlav, “Article 47(2) of the Rotterdam Rules: solution of old problems or a new confusion?”, *Journal of International Maritime Law(JIML)*, Vol. 18, 2012.
- Rosaeg Erik, “New procedures for bills of lading in the Rotterdam Rules”, *Journal of International Maritime Law(JIML)*, Vol. 17, 2011.
- Sturley M. F., Fujita T. and van der Ziel G, *The Rotterdam Rules: The UN Convention on Contract for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Sweet & Maxwell, 2010.
- Von Ziegler Alexander, Schelin Johan and Zunarellim Stefano, *The Rotterdam Rules 2008*, Kluwer Law International, Wolters Kluwer, 2010.
- Yang Liu Edward, “An Analysis of Carrier’s Obligation to Delivery of Goods under the Rotterdam Rules”, (http://www.seatransport.org/seaview_doc/SV_96/An%20Analysis%20of%20Carrier’s%20Obligation%20to%20Delivery%20of%20Goods%20under%20the%20Rotterdam%20Rules.pdf), 2012. 9.

ABSTRACT

Practical Implications on Delivery of Goods under the Rotterdam Rules

Jung-Ho YANG

The Rotterdam Rules introduces new issues that have been ignored by previous international transport conventions. Among them, provisions on delivery of goods have been a much debated topic as it deviate from well established principles.

Rotterdam Rules provides several alternatives in order to resolve uncertainty regarding delivery practice. The carrier have to make a resonable effort to deliver the goods following the required procedure which is different from transport document issued. Where the goods are not deliverable, the carrier could discharge from its obligations to deliver the goods when he deliver the goods by delivery instruction of shipper. In addition, he can take actions reasonably required according to circumstances if it is impossible to deliver the goods.

These alternatives are not ideal, but they seem to be partly helping to solve practical problems arising in the process of delivery. However the delivery regime under the Rotterdam Rules could cause confusion in the traditional delivery principle. On the other hand, it puts a new burden on the parties concerned.

In conclusion, the parties concerned should consider practical implications in issuing and transferring transport document as well as requesting and instructing delivery of goods.

Keywords : Rotterdam Rules, Delivery of The Goods, Presentation of a Bill of Lading