

로테르담규칙상 운송서류의 의의 및 주요 특징에 관한 연구

양정호*

-
- I. 서론
 - II. 로테르담규칙상 운송서류의 의의
 - III. 로테르담규칙상 운송서류의 특징
 - IV. 로테르담규칙상 운송서류의 형태
 - V. 결론
-

주제어 : 로테르담규칙, 운송서류, 전자운송기록

I. 서론

운송서류는 운송계약에 있어서 물품의 인도 및 수령을 위한 핵심적인 역할을 수행할 뿐만 아니라 매매계약상 인도의무의 이행 및 결제과정에서도 매우 중요한 서류이다. 매수인에게 운송서류는 물품이 선적지에서 매매계약상의 조건대로 운송인에게 인도되었음을 증명하는 서류이며 운송서류의 유통을 통해 물품이 선적되어 운송 중에 있는 경우에도 후속적인 매매가 가능하게 된다. 또한 매수인을 대신하여 매도인에게 금융을 제공하는 은행에게는 담보를 제공하는 역할을 수행한다. 따라서 수출 당사자, 운송인, 은행, 보험자 등 무역거래에 관여하는 모든 당사자들은

* 전주대학교 경영대학 물류무역학과 조교수, E-Mail : y4381@yahoo.com

운송서류에 의해 이행되는 거래 메커니즘에 관심을 가지게 된다. 지금까지 국제운송조약은 운송계약 당사자의 의무 및 책임을 규율하는데 주로 집중해왔다. 하지만, 무역거래에 관여하는 당사자들은 운송계약 당사자의 책임 및 의무뿐만 아니라 매매계약 및 그와 연계되어 있는 다른 계약들에 영향을 미치는 운송서류의 모든 측면에 관심을 가지고 있다.

따라서 국제운송계약을 규율하는 법률은 이러한 복잡한 거래가 원활하게 이행될 수 있도록 적절히 보호할 수 있어야 한다. 이러한 취지에서 로테르담규칙은 운송인의 책임에 관한 문제뿐만 아니라 운송계약 및 운송계약에 따른 매매계약 당사자의 이해관계에 대해서까지 그 규율 범위를 확장하고 있다.

로테르담규칙의 두드러진 특징 중 하나는 선하증권의 정의 및 발행에 관하여 일부 제한적인 규정만을 두고 있는 기존의 운송조약과 달리 관습적으로 널리 사용되는 다양한 형태의 운송서류들을 포괄적으로 규정하고 운송서류의 발행과 내용, 형식에 따른 요건, 법률적 효력, 권리의 처분 및 양도, 운송물의 인도 등에 관하여 구체적인 규정을 둬으로써 운송서류에 관한 법률 및 관습의 국제적인 조화를 꾀하고 있다는 점이다.

2009년 로테르담규칙이 제정된 이후로 다양한 쟁점들에 관한 다수의 연구논문들이 발표되었으나 전자운송기록에 관한 논문들을 제외하고 로테르담규칙상의 운송서류에 관하여 심도 있게 다루고 있는 논문은 매우 드물다. 그 중 김진권(2012)¹⁾은 선하증권의 기능과 한계를 정리하고 선하증권 및 기타 운송증권과 관련하여 로테르담규칙에서 변화된 내용들을 요약하여 소개하고 있다.

본 논문에서는 기존의 선하증권을 비롯한 운송서류들에 관한 법률 및 관습의 내용과 로테르담규칙의 규정들을 비교분석하여 로테르담규칙에서 규정하고 있는 다양한 운송서류의 형식 및 요건들이 기존의 운송서류에 관한 법률 및 관습과 어떻게 조화를 이루고 있는지에 대해 보다 심도 있게 분석하고자 한다. 로테르담규칙은 운송서류의 정의부터 전자운송기록, 운송서류의 발행 및 내용, 운송물의 인도, 처분권자의 권리, 권리의 양도에 이르기까지 매우 방대한 규정을 두고 있다. 본 논문은 운송서류의 개념과 발행 및 형식에 초점을 맞추고 운송서류의 내용 및 증거력, 운송인의 확정, 운송증권에 따른 운송물의 인도, 처분권 행사 및 권리의 이전 등 운송증권과 관련한 기타 쟁점들은 후속적인 연구과제로 삼고자 한다.

1) 김진권, “로테르담규칙에서의 운송증권에 관한 소고”, 해사법연구 제24권 제2호, 한국해사법학회, 2012. 7.

II. 로테르담규칙상 운송서류의 의의

1. 운송서류 관련 규정의 구성 및 체계

로테르담규칙에서는 선하증권이나 해상화물운송장과 같이 실무적으로 사용되고 있는 다양한 운송서류를 구체적으로 언급하는 대신 운송서류(transport document)이라는 일반적인 용어에 대한 정의규정을 두고 운송서류 또는 전자운송기록의 발행 및 내용, 운송물의 인도, 처분권자의 권리, 권리의 양도 등에 관하여 별도의 규정을 두고 있다. 로테르담규칙상 운송서류에 관한 규정은 다음과 같은 체계로 구성되어 있다.

<표 1> 로테르담규칙상 운송서류관련 규정의 구성 체계

운송서류 관련 개념정의 (Chapter 1. Art. 1)	
제9항	명의상 송하인
제10항	• 소지인
제12 - 13항	• 처분권 및 처분권자
제14 - 16항	• 운송서류, 유통성/비유통성 운송서류
제18 - 20항	• 전자운송기록, 유통성/비유통성 전자운송기록
제21 - 22항	• 유통성 전자운송기록의 발행 및 양도
제23항	• 운송서류 또는 전자운송기록상 계약명세
전자운송기록 (Chapter 3)	
제8조	• 전자운송기록의 사용과 효과
제9조	• 유통성 전자운송기록의 사용절차
제10조	• 유통성 운송서류 또는 유통성 전자운송기록의 대체
운송서류 또는 전자운송기록의 발행 및 그 내용 (Chapter 8)	
제35조	• 운송서류 또는 전자운송기록의 발행
제36조	• 계약명세
제37조	• 운송인의 확정
제38조	• 서명
제39조	• 계약명세의 흠결
제40조	• 계약명세에서 운송물에 관한 정보의 유보
제41조	• 계약명세의 증거력
제42조	• 운임의 선급

운송물의 인도 (Chapter 9)	
제45조	• 유통성 운송서류 또는 전자운송기록이 발행되지 아니한 경우의 인도
제46조	• 상환이 요구되는 비유통성 운송서류가 발행된 경우의 인도
제47조	• 유통성 운송서류 또는 전자운송기록이 발행된 경우의 인도
처분권자의 권리 (Chapter 10)	
제50조	• 처분권의 행사와 범위
제51조	• 처분권자의 확정 및 처분권의 양도
제52조	• 운송인의 지시이행
제53조	• 인도간주
제54조	• 운송계약의 변경
제55조	• 운송인에 대한 추가적인 정보, 지시 또는 서류의 제공
권리의 양도 (Chapter 11)	
제57조	• 유통성 운송서류 또는 전자운송기록이 발행된 경우
제58조	• 소지인의 책임

2. 운송서류의 개념 및 범주

1) 운송서류의 개념

헤이그비스비규칙은 선하증권 혹은 그와 유사한 권리증권의 발행을 조약의 적용요건으로 삼고 있지만 선하증권의 개념에 관한 직접적인 정의규정을 두지 않고 조약상의 운송계약은 선하증권 혹은 이와 유사한 권리증권이 해상물건운송계약에 관련된 범위 내에서 그러한 운송증권으로 다루어지는 계약에 대해서만 적용한다고 규정함으로써(제1조 b항) 선하증권은 해상물건운송계약에 관련된 증권이라고 파악할 수밖에 없게 되어 있다. 이에 대해 선하증권을 조약적용의 전제로 하고 있지 않는 함부르크규칙에서는 선하증권에 관해 해상운송계약 및 운송인에 의한 운송물의 수령 또는 선적을 증명하는 증권으로 운송인이 그 증권과 상환으로 운송물을 인도할 것을 인수한다는 취지를 나타내는 증권을 말한다고 하고, 운송물을 지정된 사람의 지시인 또는 피배서인 또는 소지인에게 인도한다는 뜻의 증권 상의 규정은 그러한 인수에 관한 약정에 해당한다고 하고 있다(제1조 7호).²⁾ 이에 반해 로테르담규칙에서는 운송서류에 관하여 다음과 같이 정의하고 있다.³⁾

2) 이근성, 해상법 대계, 한국해양수산개발원, 2010, p. 554.

3) Rotterdam Rules Art. 1. (14)

운송서류는 계약에 따라 운송인이 발행하는 것으로

- a) 운송인 혹은 이행당사자가 운송계약에 따라 물품을 수령하였음을 증명하고
- b) 운송계약을 증명하거나 운송계약의 내용을 포함하고 있는 서류를 말한다.

위 정의에 따르면 운송서류는 다음의 네 가지 요건을 충족하여야 한다.⁴⁾ 첫째, 운송서류는 운송계약에 따라 발행된 것으로 운송계약을 전제로 하고 있다. 둘째, 운송서류는 운송인에 의해 발행되어야 한다. 이행당사자가 운송인의 대리인 자격으로 운송서류를 발행할 수 있지만 본인으로서 발행하는 경우에는 운송서류의 요건을 충족하지 못한다. 셋째, 운송서류는 운송인 혹은 이행당사자가 운송계약에 따라 운송물을 수령하였음을 증명하여야 한다. 넷째, 운송서류는 운송계약을 증명하거나 운송계약의 내용을 포함하여야 한다. 따라서 본선수취증과 같이 운송계약이나 그 내용을 증명하지 않는 단순한 화물수령증은 로테르담규칙상 운송서류가 되지 못한다.

상기 개념상 운송서류가 갖추어야 할 요건에는 권원증권으로서의 기능을 포함하지 않고 있다. 이는 유통성 선하증권은 물론 해상화물운송장이나 전자운송기록, 복합운송증권 등도 운송서류의 범주에 포함시키기 위한 의도로 볼 수 있다.⁵⁾

한편, 로테르담규칙은 운송서류와 전자운송기록을 동등하게 취급하고 있다. 로테르담규칙에서는 전자운송증권의 사용을 촉진하기 위해 전자운송기록에 관한 정의 규정을 두고 운송서류와 동일하게 네 가지 요건을 충족하도록 하고 있으며, 제3장에서 전자운송기록의 사용에 관한 당사자 간의 합의와 절차적 요건에 관한 규정을 두고 전자운송기록에 대해 전통적인 종이운송서류와 동일한 효력을 인정하는 등기능성(functional equivalence)에 관해 규정하고 있다. 따라서 전자운송기록이 로테르담규칙에서 요구하는 요건들을 충족하는 한, 종이운송서류와 동일한 효력을 가지게 된다.⁶⁾ 로테르담규칙에서는 전자운송기록에 대해 다음과 같이 정의하고 있다.⁷⁾

“전자운송기록이라 함은 운송계약상 운송인이 전자적 통신수단에 의해 발행한 하나 혹은 그 이상의 메시지에 포함된 정보로 발행과 동시에 혹은 후속적으로 첨부에 의해 전자운송기록과 논리적으로 결합되거나 다른 방법에 의해 전자운송기록에 연결되어 전자운송기록의 일부가 되는 정보를 포함하며, 이는 운송인 혹은 이행당사자가 운송계약상 물품을 수령하였음을 증명하고 운송계약을 증명하거나 그 내용을 포함한다.”

4) M.F. Sturley *et al.*, *The Rotterdam Rules: The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Sweet & Maxwell, 2010, p. 205 [§ 7.006].
 5) Anthony Diamond QC, *The Rotterdam Rules*, LMCLQ [2009] Part 4., p. 496.
 6) Rotterdam Rules Art. 8.
 7) Rotterdam Rules Art. 1. (18).

전자운송기록의 개념 및 구조는 이용 가능한 운송서류를 기초하여 정해진다. 즉, 운송서류 및 전자운송기록에 관한 규정들은 서로 투영되도록 고안되었다. 따라서 운송서류를 규율하는 규정에서 운송증권과 전자운송기록이 같이 언급되는 것을 볼 수 있다.⁸⁾ 다만, 운송서류는 종이 문서의 존재를 전제로 하고 있는 반면, 전자운송기록의 경우 명시적으로 규정된 요건들을 충족해야만 운송서류의 등기능물(functional equivalent)로서 그 효력을 인정받을 수 있다는 점이 다를 뿐이다.

로테르담규칙상 전자운송기록을 사용하기 위해서는 운송계약 당사자 간의 합의가 필요하다. 따라서 송하인은 운송인에게 전자운송기록의 발행을 일방적으로 요구할 수 없다. 운송인 입장에서 전자운송기록을 발행하고 이를 관리할 수 있는 기술적인 능력을 보유하고 있지 않은 경우 송하인의 일방적인 요구를 받아들일 수 없다는 점에서도 이는 당연한 것이다.

2) 운송서류의 범주

헤이그비스비규칙은 원래 선하증권에 관한 조약으로서 선하증권이 발행된 경우만을 다루고 있었다. 이러한 기본적인 원칙은 함부르크규칙에도 그대로 이어지고 있다. 이처럼 기존의 해상운송법 규범에서는 선하증권 이외의 운송서류는 큰 의미를 갖지 못하였다.⁹⁾ 하지만 최근 들어 선하증권을 대체하는 다양한 운송서류가 등장하고 있으며, 특히 해상화물운송장(sea waybill)의 이용이 점차 늘어나고 있다. 이에 로테르담규칙은 선하증권, 해상화물운송장 등으로 적용대상을 한정하지 않고 운송서류(transport document)라는 일반적이고 포괄적인 개념을 채택하여 선하증권 외에 해상화물운송장, 전자운송기록 등 실무적으로 사용되는 다양한 서류들을 운송서류의 범주에 포함시키고 있다, 또한 로테르담규칙의 적용범위가 문전수송으로까지 확장된 만큼 복합운송증권 역시 당해 증권에 의해 증빙되는 계약이 협약의 적용범위에 속하는 한 로테르담규칙에서 규정하는 운송서류 범주에 포함된다. 이러한 접근방식은 선하증권의 발행을 전제로 적용되는 헤이그규칙 및 헤이그비스비규칙의 경우나 운송서류에 관한 규정을 선하증권에 국한하고 있는 함부르크규

8) Rotterdam Rules Art. 8, 10, 35, 57. 본 협약의 제8장(운송서류 및 전자운송기록)은 운송서류와 전자운송기록을 동시에 규정하고 있는 바, 운송인의 권리와 의무, 송하인과 명의상 송하인의 책임, 종이운송서류에 기재되거나 전자운송기록에 저장된 정보의 증거적 효력, 운송서류나 전자운송기록에 포함된 정보의 내용에 기초하여 결정되는 기타 모든 사항에 관련된 규정들은 운송서류와 전자운송기록에 동일하게 적용된다. 마찬가지로 전자운송기록이 사용되는 경우 운송서류에 포함되어야 할 모든 정보는 전자적으로 기록되어야 한다고 하고 있다.

9) 송옥렬, “해상운송에 관한 로테르담규칙의 쟁점 및 전망”, 통상법률, 2009-8 (통권 제88호), 법무부, pp. 85~88.

칙의 경우와 대비된다. 이는 선하증권이나 해상화물운송장 등 운송서류에 관한 보통법상의 전통적인 분류방식이 모든 국가에 동일하게 적용되기 어렵고 운송계약의 형태에 따라 구분함으로써 운송서류의 변화를 보다 유연하게 수용하고자 하는 의도로 해석될 수 있다.¹⁰⁾

Ⅲ. 로테르담규칙상 운송서류의 특징

1. 운송서류의 발행

헤이그비스비규칙에서 운송인은 송하인의 요구에 따라 송하인에게 선하증권을 발행하여야 한다.¹¹⁾ 따라서 송하인의 요구가 선하증권의 발행에 대한 유인이 된다. 함부르크규칙 역시 헤이그비스비규칙의 경우와 마찬가지로 송하인의 청구에 따라 송하인에게 선하증권을 발행하도록 규정하고 있다.¹²⁾

로테르담규칙에서는 송하인 혹은 송하인이 동의하는 경우 명의상 송하인(documentary shipper)은 운송서류를 취득할 권리를 가진다.¹³⁾ 운송서류의 발행에 관한 로테르담규칙의 규정은 헤이그비스비규칙의 경우와 유사하지만 다음과 같은 점에서 본질적인 차이가 있다. 헤이그비스비규칙에서 운송인은 송하인의 청구(demand)에 따라 선하증권을 발행할 의무가 발생하지만 로테르담규칙에서는 송하인 혹은 송하인의 동의를 얻은 명의상 송하인은 반대의 합의, 관습, 관례, 관행이 없는 한 운송서류의 교부 청구 없이 운송서류를 수령할 권리를 가지게 된다(“entitled”).¹⁴⁾

헤이그비스비규칙에서 운송인이 선하증권을 발행하는 대상은 송하인이지만 송하인의 개념을 정의하지 않고 있지 않다. 대신 송하인과 운송계약을 체결하는 선주 혹은 용선자를 운송인으로 정의하고 있는 바, 이를 통해 송하인이 운송인의 계약당사자임을 추정할 수 있지만, 그렇다고 하여 송하인이 항상 운송인의 계약상대방이라고 단정 지을 수는 없다. 이에 반해 함부르크규칙에서는 “직접 운송인과 해상물품운송

10) R. Williams, ‘Transport Documentation - the new approach’ in ‘A New Convention for the Carriage of Goods by Sea - The Rotterdam Rules’, R. Thomas(Ed.), Lawtext Publishing Limited (2009), p. 193.

11) Hague Visby Rules Art. III r. 3.

12) Hamburg Rules Art. 14 (1).

13) Rotterdam Rules Art. 35.

14) Yvonne Baats *et. al.*, *op. cit.*, p. 100.

계약을 체결하거나 자기 명의로 혹은 자신을 대신하여 운송인과 해상물품운송계약이 체결되는 자이거나 해상물품운송계약과 관련하여 직접 혹은 자기명의로 혹은 자신을 대신하여 운송인에게 물품을 인도하는 자”를 송하인으로 정의하고 있다.

로테르담규칙에서도 송하인에 대한 정의 규정을 두고 있는데, 함부르크규칙상의 송하인에 대한 정의와 다소 차이가 있다. 로테르담규칙상 송하인이라 함은 “운송인과 운송계약을 체결하는 자”로 운송인의 계약 상대방이 된다. 또한 운송증권에 송하인으로 기재될 것을 수락한 송하인 이외의 자를 명의상 송하인¹⁵⁾(documentary shipper)이라 하여 운송계약의 당사자인 송하인(shipper)과 구분하고 있다. 이는 FOB 계약의 경우처럼 운송계약의 당사자(매수인)인 송하인(shipper)과 운송인에게 운송물을 위탁하는 송하인(매도인: consignor)이 반드시 일치하지 않는 현실을 고려하여 종래의 헤이그비스비규칙이나 함부르크규칙과 달리 운송서류에 송하인으로 기재된 자가 운송계약의 당사자인 송하인은 아니라 하더라도 송하인에 준하여 취급하도록 새롭게 정한 규정이다.¹⁶⁾

이와 같이 헤이그비스비규칙에서는 운송인이 운송계약의 당사자인 송하인 이외의 다른 자에게 운송증권을 발행할 수 있는지 여부의 문제를 국내법에 일임하고 있다. 함부르크규칙의 경우 선하증권의 발행 대상인 송하인의 정의를 통해 운송계약의 당사자인 송하인 이외의 다른 당사자에게 운송증권을 발행할 수 있는 여지를 두고 있다. 이 점에 관해서는 로테르담규칙의 경우도 마찬가지이지만 먼저 세 가지 조건이 충족되어야 한다. 첫째, 송하인이 동의하여야 하고, 둘째, 송하인 이외에 운송증권이 발행되는 당사자의 명의를 운송증권에 기재되어야 하며, 마지막으로 송하인 이외의 자가 자신의 명의를 운송증권에 기재되는 것에 동의하여야 한다.

2. 운송서류의 발행과 협약의 적용

헤이그비스비규칙에서는 “선하증권 혹은 그와 유사한 권리증권에 의한 계약”에만 적용된다는 취지를 규정함으로써 발행되는 운송서류의 형태에 따라 적용여부를 결정하는 문서적 접근방식을 취하고 있다.¹⁷⁾ 헤이그비스비규칙에서는 선하증

15) Rotterdam Rules Art. 1 (9).

16) 김인현·이태중, “제16차 운시트랄 운송법회의 보고서”, 한국해법회지 제28권 제1호, 한국해법학회, 2006, p. 511.

17) M.F. Sturley · Tomotaka Fujitan & Gertjam van der Ziel, *The Rotterdam Rules: The UN Convention on Contracts for the International carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Sweet & Maxwell, 2010, pp. 24~25.

권 이외에 다른 운송서류에 관해서는 언급하고 있지 않으며 그 적용 역시 선하증권의 발행여부에 따라 결정된다. 함부르크규칙에서는 모든 해상물품운송계약에 적용된다고 함으로써¹⁸⁾ 운송계약을 증빙하기 위해 발행되는 운송서류의 형태에 관계없이 당사자 간에 체결되는 계약의 형태에 따라 적용여부가 결정되는 계약적 접근방식을 취하고 있다. 즉, 함부르크규칙은 송하인이 운송인에게 선하증권의 발행을 요구할 수 있는 권리를 부여하고 있지만 선하증권의 발행을 전제로 협약의 적용여부가 결정되는 것은 아니다.

로테르담규칙 역시 본 협약은 운송계약에 대해 적용된다고 함으로써 계약적 접근방식을 취하고 있다.¹⁹⁾ 로테르담규칙상 운송계약이라 함은 운송인이 운임을 대가로 한 장소에서 다른 장소로 물품을 운송할 것을 인수하는 계약을 말한다.²⁰⁾ 로테르담규칙은 협약의 적용이 운송서류의 발행여부에 좌우되지 않는다는 점에서 선하증권을 발행을 전제로 하여 적용되는 헤이그비스비규칙의 경우와 다르고 협약이 적용되는 운송계약을 해상운송계약으로 한정하고 있지 않다는 점에서 해상물품운송계약에 대해서만 적용되는 함부르크규칙의 경우와 다르다.

3. 운송서류의 발행시기

로테르담규칙은 운송증권의 발행 시기에 대해서도 기존의 운송조약과 다소 차이를 보이고 있다. 헤이그비스비규칙과 함부르크규칙에서는 운송인이 자신의 관리하에 물품을 수령한 때(when the carrier takes the goods in his charge) 송하인의 청구에 따라 선하증권을 발행할 의무를 부담한다고 규정하고 있다.²¹⁾ 반면, 로테르담규칙에서는 물품이 운송을 위해 운송인 혹은 이행당사자에게 인도된 때(upon delivery of the goods for carriage to the carrier or performing party) 송하인 혹은 송하인의 동의를 얻은 명의상 송하인은 운송인으로부터 운송서류를 취득할 권리를 가진다고 규정하고 있다.²²⁾

물품이 운송을 위해 운송인 혹은 이행당사자에게 인도될 때 운송증권을 발행하도록 규정한 것은 컨테이너운송 및 복합운송에 있어서 운송서류가 수취식으로 발행되는 관행을 고려한 것이다. 이와 관련하여 헤이그비스비규칙에서는 송하인이

18) Hamburg Rules Art. 2 (1).

19) Rotterdam Rules Art 5 (1).

20) Rotterdam Rules Art. 1 (1).

21) Hague Visby Rules Art. III r. 3; Hamburg Rules Art. 14.

22) Rotterdam Rules Art. 35.

선적선하증권을 요구한 경우 물품이 적재된 후 운송인, 선장 혹은 운송인의 대리인에 의해 송하인에게 발행되는 선하증권은 선적선하증권이어서 하고, 만일 송하인이 선적 이전에 운송물에 대한 권리증권을 취득하였다면 당해 증권과 상환으로 선적선하증권을 발행받을 수 있으며 운송인의 선택에 의해 운송인, 선장 혹은 운송인의 대리인은 당해 증권 상에 선적항에서 물품이 선적된 선박명과 함께 선적일자를 기재할 수 있다고 규정하고 있다.²³⁾ 함부르크규칙에서는 운송물이 선적된 이후에 송하인의 요구가 있으면 운송인은 운송물이 선적된 선박명과 선적일자가 기재된 선적선하증권을 발행하여야 한다고 하고, 선적이 이루어지기 전에 선하증권 혹은 그와 유사한 권리증권을 발행한 경우 송하인은 당해 증권과 상환으로 선적선하증권을 수령할 수 있다고 규정하고 있다.²⁴⁾

하지만 로테르담규칙에서는 선적선하증권의 발생 혹은 선적일자의 기재에 관한 운송인의 의무를 명시적으로 규정하고 있지 않다. 대신 운송서류나 전자운송기록의 계약명세에는 운송인 또는 이행당사자가 운송물을 수령한 날짜, 또는 운송물이 선박에 적재된 날짜 또는 운송서류나 전자운송기록이 발행된 날짜가 포함되어야 한다고 규정하고 있다.²⁵⁾ 동 규정에 의해 운송인은 운송서류에 기재하는 날짜와 관련하여 세 가지 선택권을 가지게 되므로 송하인이 운송인에게 선적선하증권의 발행을 요구할 수는 없는 것으로 판단된다.²⁶⁾ 하지만, 운송서류나 전자운송기록의 계약명세에 기재된 날짜가 물품의 수령일인지 선적일인지 아니면 운송서류의 발행일인지 여부가 명확하지 않은 경우 계약명세에 운송물이 선박에 적재된 것으로 표시되었다면 선적일로 간주하고 그렇지 않은 경우에는 운송인 또는 이행당사자가 화물을 수령한 날로 간주한다.²⁷⁾ 즉, 운송계약명세에 날짜가 포함되어 있고 당해 날짜가 의미하는 바가 무엇인지 명확하지 않은 경우에 운송물의 적재여부에 관한 표시는 선적일 혹은 운송물의 수령일을 구분하는 묵시적인 기준이 된다. 로테르담규칙상 계약명세는 계약조건(terms), 표시(notation), 서명 및 배서를 포함하여 운송증권 또는 전자운송기록에 들어갈 운송물에 관한 모든 정보를 의미한다.²⁸⁾ 따라서 컨테이너 운송 혹은 복합운송에서 선적이 이루어지기 전에 운송증권이 발행되고 실제로 선적이 이루어지고 난 후 본선적재부기(on board notation)가 이루어졌다면 운송계약명세에 포함된 날짜는 선적일로 간주될 수 있다.

23) Hague Visby Rules Art. III r. 7.

24) Hamburg Rules Art. 15 (2).

25) Rotterdam Rules Art. 36 (2)(c).

26) Yvonne Baats *et al.*, *The Rotterdam Rulers: A Practical Annotation*, Informa London, 2009, p. 106.

27) Rotterdam Rules Art.39 (2).

28) Rotterdam Rules Art. 1 (23).

4. 운송서류의 발행형식

로테르담규칙에서는 선하증권 외에 다양한 형태의 운송서류에 대한 규정을 두고 있으며 운송서류의 발행형식에 관해서는 헤이그비스비규칙²⁹⁾이나 함부르크규칙³⁰⁾의 취지와 마찬가지로 송하인에게 선택권을 부여하고 있다.³¹⁾ 즉, 로테르담규칙에서는 선하증권 외에 다양한 유형의 운송증권에 관한 규정을 두고 있으며 운송인이 발행하는 운송서류의 형태는 송하인의 선택에 의해 결정된다. 다만 운송서류의 발행 및 형식과 관련하여 몇 가지 예외를 인정함으로써³²⁾ 유연성을 부여하고 있다는 점에서 일반원칙에 대한 예외를 인정하지 않는 함부르크규칙의 경우나 통상적인 상업적 운송(ordinary commercial shipment)이 아닌 경우와 운송화물 및 운송사정을 고려할 때 당사자 간의 특약(special agreement)이 인정되는 경우 운송인에게 선하증권의 발행을 거절할 수 있도록 허용하고 있는 헤이그비스비규칙³³⁾의 경우와 다르다.

이와 관련하여 로테르담규칙상 운송인은 송하인과 합의한 경우나 거래의 관습이나 관행이 존재하지 않으면 [유통성] 운송서류의 발행을 거절할 수 없다는 점에서 헤이그비스비규칙과 비교할 때 운송인의 선택권(opt-out right)을 제한하는 것이라는 견해와³⁴⁾ 운송인은 송하인과 합의한 경우 또는 [유통성] 운송서류를 사용하지 않는 거래의 관습이나 관행이 있는 경우 [유통성] 운송서류를 발행하지 않을 수도 있음을 인정함으로써 운송인의 [유통성] 운송서류 발행의무를 완화시킨 것이라는 견해가 있다.³⁵⁾

1) 운송서류의 발행 및 형식에 관해 당사자 간에 합의한 경우

운송인과 송하인 간에 운송서류나 전자운송기록을 사용하지 않기로 합의한 경우 운송인은 운송서류나 전자운송기록을 발행할 의무가 없으며 송하인 역시 운송인에게 운송서류나 전자운송기록의 발행을 요구할 수 없다. 또한 운송서류의 발행과 관련하여 당사자 간에 반대의 합의가 존재하지 않는 경우에도 운송서류의 발행

29) Hague Visby Rules Art. III. r. 3.

30) Hamburg Rules Art. 14 (1).

31) Rotterdam Rules Art. 35.

32) Rotterdam Rules Art. 35.

33) Hague Visby Rules Art. VI.

34) R. Williams, 'Transport Documentation - the new approach' in 'A New Convention for the Carriage of Goods by Sea - Rotterdam Rules', R. Thomas(Ed.), Lawtext Publishing Limited (2009), p. 196.

35) 김진권, 전게논문, p. 258.

형식과 관련하여 운송인과 송하인 간에 유통성 운송서류나 전자운송기록을 사용하지 않기로 합의하였다면 송하인이 운송인에게 요구할 수 있는 운송서류는 비유통성 운송서류나 전자운송기록으로 제한된다.

2) 운송서류의 발행 및 형식에 관한 거래관습이 존재하는 경우

운송서류나 전자운송기록의 발행여부 및 형식에 관하여 운송인과 송하인 간에 반대의 합의가 없더라도 운송서류나 전자운송기록을 사용하지 않는 것이 거래의 관습이나 관례 또는 관행인 경우 운송인은 운송서류나 전자운송기록을 발행할 의무가 없으며, 유통성 운송서류나 전자운송기록을 사용하지 않는 것이 거래의 관습이나 관례 또는 관행인 경우 송하인은 운송인에게 유통성 운송서류나 전자운송기록의 발행을 요구할 수 없다.

이와 관련하여 로테르담규칙은 헤이그비스비규칙의 경우와 달리 운송서류의 발행 여부에 따라 적용여부가 달라지지 않으므로 운송서류의 발행 여부는 로테르담 규칙상 운송인의 의무 및 책임에 영향을 미치지 않는다. 다만, 유통성 운송서류나 전자운송기록이 발행되지 않는 경우 매매계약상의 매도인의 인도 의무나 서류와 상환으로 이루어지는 대금결제 과정에서 문제가 발생할 소지가 있다. 따라서 매도인은 매매계약조건이나 결제조건에 따라 매수인에게 인도해야 할 서류의 형태와 관련하여 거래의 관습이나 관례 및 관행을 고려하여야 한다. 36)

3) 적절한 유통성 운송서류

로테르담규칙상 운송인은 유통성 운송서류나 전자운송기록을 발행하지 않기로 송하인과 합의한 경우, 그리고 거래의 관습에 따라 유통성 운송서류나 전자운송기록을 발행하지 않는 경우를 제외하고 송하인이 요구하는 경우 유통성 운송서류나 전자운송기록을 발행하여야 한다. 하지만 송하인의 요구에 따라 운송인이 유통성 운송서류나 전자운송기록을 발행할 때 운송서류 또는 전자운송기록과 상환하지 않고 운송물이 인도될 수 있다는 명시적인 기재를 포함할 수 있다.³⁷⁾ 운송인이 유통성 운송서류나 전자운송기록에 그러한 취지의 기재를 포함시킬 때 송하인의 동의를 구하거나 거래의 관습이나 관행에 따라야 한다는 요건이 없고, 그러한 취지의 명시적인 기재를 포함한 유통성 운송서류나 전자운송기록은 운송물의 인도와 관련한 경우를 제외하고는 모든 면에서 유통성이 인정되므로 제35조 (b)항상 송하인

36) Yvonne Baats *et. al.*, *op. cit.*, p. 100.

37) Rotterdam Rules Art. 47 (2).

에 대한 의무를 다한 것으로 볼 수 있다.³⁸⁾ 하지만, 이러한 형태의 유통성 운송서류는 그 기초가 되는 매매계약 및 신용장 조건상 매도인 혹은 수익자의 의무를 이행하는데 어려움을 야기할 수 있다는 점에서 송하인에게 중대한 문제를 야기할 수 있다. 따라서 매매계약이나 신용장 조건상 송하인이 운송인으로부터 운송물의 인도를 위해 상환이 요구되는 유통성 운송서류를 취득하는 것이 필요한 경우라면 송하인은 운송계약상 그러한 취지의 조건을 두는 것이 바람직하다.

이와 관련하여 제35조 (b)항에서는 ‘적절한’ 유통성 운송서류(*appropriate negotiable transport document*)라는 표현을 사용하고 있다. 로테르담규칙의 준비작업(*travaux preparatoires*)에서는 ‘적절한’이라는 표현이 의도하는 바를 설명하고 있지 않지만 그럼에도 불구하고 이는 당해 서류가 수취식으로 발행되어야 하는지 아니면 선적식으로 발행되어야 하는지 여부, 그리고 해양선하증권이 아닌 다른 유통성 운송서류가 사용되는 경우를 예상한 것으로 추정해 볼 수 있다. 한편, ‘적절한’이라는 표현은 특정 운송(*particular carriage*)과 송하인의 니즈(*needs*)에 대한 적합성을 의미하는 것으로 볼 수도 있다. 그러한 경우 송하인이 운송물의 인도를 위해 상환이 요구되는 유통성 운송서류를 운송인에게 요구하였다면 서류와 상환하지 않고 운송물이 인도될 수 있음을 기재하고 있는 유통성 운송서류는 제35조 (b)항 상의 적절한 유통성 운송증권에 해당하지 않는다고 주장할 수 있다. 실무적으로도 운송인이 고객의 명시적인 요구를 무시하기 어렵다는 점을 감안한다면 그러한 상황은 발생할 가능성이 적다고 볼 수도 있다.

IV. 로테르담규칙상 운송서류의 형태

1. 로테르담규칙상 운송서류의 구분

로테르담규칙에서는 운송서류의 개념에 관한 정의규정과 별도로 운송서류를 그 요건에 따라 다양한 형태로 구분하고 있다. 먼저 운송서류를 그 매체에 따라 종이를 이용하는 운송서류(*transport document*)와 전자적인 매체를 사용하는 전자운송기록(*electronic transport record*)으로 나누고 각각 유통성이 있는 것과 없는 것으로 구

38) Anders MΦllmann, From bill of lading to transport documents - the role of transport documents under the Rotterdam Rules, JIML (2011) vol. 17. no 1., p. 55.

분하고 있다.³⁹⁾ 또한 유통성이 없는 비유통성 운송서류는 목적지에서 운송물의 인도 시 상황이 요구되는 것과 그렇지 않은 것으로 구분되며 유통성 운송서류 및 전자운송기록의 경우도 운송물의 인도와 관련하여 상황이 면제되는 경우를 규정하고 있다.⁴⁰⁾

<표 2> 로테르담규칙상 운송서류의 유형

운송서류 (Transport Document)	유통성	상황이 요구되는 것
		상황이 요구되지 않는 것
	비유통성	상황이 요구되는 것
		상황이 요구되지 않는 것
전자운송기록 (Electronic Transport Record)	유통성	상황이 요구되는 것
		상황이 요구되지 않는 것
	비유통성	

2. 유통성 운송서류 또는 전자운송기록

1) 유통성 운송서류

로테르담규칙에서는 유통성 운송서류의 개념을 다음과 같이 정의하고 있다.⁴¹⁾

“지시인에게”(to order)나 “유통 가능한”(negotiable) 또는 그 밖에 증권에 적용되는 법률에 의해 동일한 효력이 인정되는 적절한 문언에 의해 운송물이 송하인의 지시인이나 수하인의 지시인 또는 소지인(bearer)에게 인도된다는 것을 나타내고 “유통성 없음 또는 유통할 수 없음”(non negotiable or not negotiable)과 같은 명시적인 기재가 없는 운송서류를 의미한다.

위 정의에 따르면 유통성 운송서류는 두 가지 요건을 충족하여야 한다. 첫째 유통 가능성을 표시하는 문구(to order 혹은 negotiable)를 포함하여야 하며, 둘째 이른바 배서금지조항(rekta clause)과 같이 유통할 수 없다는 명시적인 기재를 포함해서는 안 된다.

로테르담규칙에서는 국제적인 통일법과 국내법의 조합을 통해 유통성 운송서류

39) Rotterdam Rules Art. 1. r. 15, 16, 19, 20.

40) Rotterdam Rules Art. 46 and Art 47 r. 2.

41) Rotterdam Rules Art. 1 r. 15.

를 정의하고 있다. 로테르담규칙상 “지시인에게” 혹은 “유통성 있는”과 같은 문구를 포함하고 있는 운송서류는 유통할 수 없다는 문구를 포함하지 않는 한 당연히 유통성 운송서류로 인정된다. 한편, 통상적인 경우는 아니지만 “지시인에게” 혹은 “유통성 있는”과 같은 문구가 아니더라도 다른 적절한 문언에 의해 유통성 운송서류와 동일한 효력을 인정하는 국내법과 조화를 꾀하고 있다.⁴²⁾ 이는 증권에 ‘to order’ 혹은 ‘negotiable’과 같은 문구가 없이 선하증권이라는 명칭만으로 유통성을 인정하는 국가의 법률을 고려한 것이다. 가령, 영국의 경우 최근 *The Rafaela S.* 사건에서 기명식 선하증권의 권리증권성과 상환증권성을 인정하였지만 그 권리는 선하증권의 배서 또는 교부에 의해 양도 내지 처분할 수 없다.⁴³⁾ 미국에서는 연방 선하증권법⁴⁴⁾에서 기명식 선하증권의 경우 반드시 배서금지(non negotiable)의 문구를 기재하도록 함으로써 유통성을 인정하지 않는다. 반면 스칸디나비아 해상법⁴⁵⁾에서는 운송증권에 기명된 특징인 앞으로 발행된 선하증권은 배서금지조항(rekta clause)을 포함하지 않는 한 지시식 선하증권(order bill of lading)으로 간주된다고 규정하고 있으며, 우리나라 상법 역시 기명식 선하증권도 증권 상에 배서금지의 기재가 없으면 법률상 당연한 지시증권으로⁴⁶⁾ 배서에 의한 양도가 가능하다⁴⁷⁾고 규정하고 있다. 따라서 운송서류가 유통성을 가지기 위해 ‘to order’나 ‘negotiable’ 같은 표현이 반드시 필요한 것은 아니며, 운송서류 상에 그러한 표현 없더라도 배서금지의 문구가 없으면 로테르담규칙상의 유통성 운송서류로 간주될 수 있다.⁴⁸⁾

로테르담규칙에서는 유통성 운송서류(negotiable transport document)와 관련하여 유통성(negotiability)이라는 표현을 사용하고 있지만 이는 보다 분명하게는 양도성(transferability)을 의미한다. 선하증권의 유통성에 관한 영미법계와 대륙법계의 입장은 약간 다르다. 영국법에 의하면, 선하증권은 배서에 의한 양도가 가능하다는 점에서 유통증권의 법적 성질을 일부 인정하되 완전한 유통증권(流通證券, negotiable document)으로 인정하지는 않는다.

42) M.F. Sturley *et al.*, *The Rotterdam Rules*, Sweet & Maxwell, 2010, p. p. 207(§7.011).

43) J.F. Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, 5th ed., Pearson Longman, 2004, p. 163.

44) 1916년에 제정된 Pomerene Bills of Lading Act를 개정한 1994년 연방선하증권법(Federal Bills of Lading Act - 49 USC 801)에서는 선하증권을 negotiable B/L과 non negotiable B/L(1916년 Pomerene Bills of Lading Act상의 ‘Straight B/L’이 non negotiable B/L로 변경됨)로 구분하고 non negotiable의 경우 화물이 특정의 수하인에게 인도될 것과 non negotiable 이라는 기재를 하도록 규정하고 있다(Art. 3(b)).

45) Scandinavian Maritime Code § 292 (2).

46) 상법 제861조 - 제130조.

47) 상법 제65조.

48) Anders Møllmann, *op. cit.*, p. 52.

영국법상 증권상의 권리가 배서·교부 또는 단순한 교부에 의하여 양도되는 증권을 양도증권(讓渡證券, transferable instrument)라 하는데 이 양도증권 중에서 선의취득자(善意取得者)에게는 항변권(抗辯權)이 절단되어 양도되는 증권을 ‘유통증권’(negotiable instrument)이라 한다. 유통증권은 양도증권보다 좁은 개념이며, 양수인이 양도인보다 더 큰 권리를 취득할 수 있다. 영국법상 이러한 의미의 유통증권에 해당하는 대표적인 것은 환어음, 약속어음, 수표 등이 있다. 그러나 선하증권과 같은 물품에 대한 권리증권은 배서 또는 교부에 의하여 양도되므로 양도증권(transferable instrument)이지만, 동 증권의 선의취득자에게 항변권이 절단되어 이전되는 것이 아니므로 유통증권(negotiable instrument)은 아니라고 한다.⁴⁹⁾

반면, 대륙법계에서는 보다 넓은 의미에서 선하증권의 유통성을 인정하고 있다. 선하증권은 지시식으로 발행되는 한 환어음과 마찬가지로 유통증권이 되며 이전소지인(양도인)의 권리유무에 관계없이 선하증권을 선의취득한 양수인은 선하증권에 표창된 모든 권리를 취득하게 된다. 즉 운송물의 인도가 이루어진 후에 소지인이 된 경우 당해 소지인이 운송물이 인도된 사실을 모르고 선하증권을 선의취득하였다면 양수인의 권리는 보호된다.

로테르담규칙의 초안 과정에서 유통성(negotiable)이라는 표현의 사용에 관해 충분히 논의가 이루어졌고, 일부 국가에서 유통성의 의미가 다르다는 점을 고려하여 보다 중립적인 양도성(transferability)이라는 표현을 사용할 수도 있었지만 그럼에도 불구하고 유통성이라는 표현을 그대로 사용한 이유는 당해 용어가 국제적인 관점에서 잘 이해되고 있기 때문이라고 한다.⁵⁰⁾

2) 유통성 전자운송기록

로테르담규칙에서는 운송서류와 마찬가지로 유통성 전자운송기록을 정의하고 전자운송기록도 유통 가능한 형태로 발행될 수 있도록 규정하고 있다. 유통성 전자운송기록의 개념은 다음과 같다.⁵¹⁾

(a) ‘유통성 전자운송기록은 “지시인에게”(to order)나 “유통성 있는”(negotiable) 또는 그 밖에 기록에 적용되는 법률에 의해 동일한 효력이 인정되는 적절한 문언에 의해 운송물이 송하인의 지시인이나 수하인의 지시인에게 인도된다는 것을 나타내고 “유통성 없음 또는 유통할 수 없음”(non negotiable or not negotiable)과

49) 정찬형, 어음·수표법강의, 전개서, p. 7.

50) UNCITRAL Doc A/CN.9/WG.III/WP.21 Working Group III (9th session 15-26 April 2002) Transport Law - Preliminary draft instrument on the carriage of goods by sea Annex para 13.

51) Rotterdam Rules Art. 1, r. 22.

같은 명시적인 기재가 없는 것을 말한다.’

(b) 유통성 전자운송기록의 사용을 위한 절차적 요건을 충족하는 것.

유통성 전자운송기록의 개념은 유통성 운송서류의 개념과 유사하지만 몇 가지 차이가 있다. 첫째, 유통성 운송서류의 경우 ‘to order’ 또는 ‘negotiable’과 같은 문언에 의해 운송물이 송하인의 지시인이나 수하인의 지시인 또는 소지인에게 인도됨을 나타내지만 유통성 전자운송기록의 경우 그러한 문언에 의해 운송물이 소지인에게 인도됨을 나타낸다는 표현이 빠져 있다. 이는 물리적 점유가 가능한 운송서류와 달리 전자운송기록은 물리적으로 점유할 수 없고 전자운송기록의 내용과 권리의 행사 내지 처분행위가 분리되어 운영되는 사정을 고려한 것으로 판단된다. 둘째, 유통성 전자운송기록이 유통성 운송서류의 등기능물로서 동일한 효력을 인정받기 위해서는 제9조 1항에 규정된 절차적 요건⁵²⁾을 충족하여야 한다. 제9조에서 규정하고 있는 절차적 요건들은 유통성 전자운송기록의 사용을 위한 시스템이 충족하여야 할 기능적 조건들로 구체적인 절차 및 기술적 방법은 시스템 제공자가 결정할 문제로 남겨두고 있다.

3. 비유통성 운송서류 또는 전자운송기록

1) 비유통성 운송서류

비유통성 운송서류는 유통성 운송서류가 아닌 것을 의미한다.⁵³⁾ 즉, 비유통성 운송서류는 유통성 운송서류의 요건을 충족하지 않는 운송서류를 말한다. 따라서 유통성 운송서류의 개념은 유통성 운송서류와 비유통성 운송서류 간의 경계를 구분하는 역할을 한다. 유통성 운송서류의 개념에 비추어 비유통성 운송서류를 정의하면 “지시인에게” 혹은 “유통성 있는”과 같은 문구나 그밖에 그와 동일한 효력이 인정되는 적절한 문구를 포함하고 있지 않거나 유통할 수 없다는 명시적인 기재를 포함하고 있는 운송서류는 비유통성 운송서류로 간주된다. 해상화물운송장 이에 해당하는 것으로 볼 수 있다.

운송서류는 유통성을 가지는지 여부에 따라 법률적 효과가 달라지기 때문에 운송인이나 송하인에게 그 구분은 중요한 의미를 가진다. 그런데, 실무적인 오류로

52) ① 예정된 소지인에 대한 유통성 전자운송기록의 발행 및 이전을 위한 방법 ② 유통성 전자운송기록의 무결성을 보장할 수 있는 방법 ③ 유통성 전자운송기록의 소지인을 입증할 수 있는 방법 ④ 소지인에 대한 인도가 이루어졌다거나 유통성 전자운송기록의 효력이 종료되었음을 확인할 수 있는 방법.

53) Rotterdam Rules Art 1. r. 16.

‘non negotiable’로 표기된 운송서류에 ‘to order’ 문언이 기재되어 발행되는 경우가 종종 발생한다.⁵⁴⁾ 이러한 경우 다양한 해석기준을 통해 사실상 유통 가능한 혹은 지시증권으로 인정될 가능성이 높다. 가령, 운송서류에 표기된 ‘non negotiable’ 문언이 표준계약조항의 일부를 구성한다고 가정할 때 그와 별도로 운송서류에 기재된 ‘to order’ 문언은 표준조건에 우선한다.⁵⁵⁾ 이와 관련하여 로테르담규칙상 운송서류에 관한 명확한 정의는 운송서류의 유통성 여부를 판별함에 있어서 잠재적인 문제를 야기할 가능성이 있다. 로테르담규칙상 유통성 운송서류로 인정되기 위해서는 유통 가능함을 표시하는 문구를 포함하고, 동시에 유통할 수 없다는 명시적인 기재를 포함해서는 안 된다. 따라서 ‘non negotiable’ 문언이 표기된 운송서류에 ‘to order’ 문언을 기재하여 발행한 경우 이러한 운송서류는 로테르담규칙상 운송물의 인도를 위해 상환이 요구되는 비유통성 운송서류로 분류될 여지가 있는 반면, 일부 국가에서는 계약의 해석을 통해 유통성 운송서류로 인정될 수 있다.

2) 비유통성 전자운송기록

비유통성 전자운송기록은 유통성 전자운송기록이 아닌 것을 의미한다.⁵⁶⁾ 비유통성 전자운송기록 역시 제3조와 제8조의 요건에 따라 그 사용에 있어서 거래 당사자의 쌍방의 동의를 요한다. 다만, 그 효력을 인정함에 있어서 제9조의 절차적 요건은 적용되지 아니한다.

4. 운송서류 또는 전자운송기록의 상환성

로테르담규칙상 운송물의 인도를 위해 운송서류의 상환이 요구되는지 여부에 따라 운송서류의 형태를 구분하는 기준은 운송서류의 정의에는 나타나 있지 않지만 로테르담규칙의 실질적인 규칙들로부터 유추될 수 있다.

제41조 (b)항 ii)호, 제46조 및 제51조 (2)항에서는 운송물을 인도받기 위해 상환이 요구됨을 표시(indicates)하고 있는 비유통성 운송서류에 관해 규정하고 있다. 또한 제47조 (2)항에서는 운송서류 또는 전자운송기록과 상환하지 않고 운송물이 인도될 수 있다는 명시적인 기재(expressly states)가 있는 유통성 운송서류 또는 유통성 전자운송기록에 관해 언급하고 있다. 전자운송기록의 경우 상환이 요구되는 비

54) R. Williams, *op. cit.*, p. 194.

55) K Lewison, *The interpretation of Contracts*, 3rd ed., Sweet & Maxwell London, 2004, p. 412.

56) Rotterdam Rules Art. 1. r. 20.

유통성 전자운송기록에 관한 규정이 없다는 점에서 비유통성 운송증권의 경우와 다소 차이를 보인다.

운송서류의 형태 중 상환이 면제되는 유통성 운송서류와 상환이 요구되는 비유통성 운송증권은 물품의 인도와 관련하여만 구분되며⁵⁷⁾, 그 외의 경우에는 모두 유통성 운송서류와 비유통성 운송서류로 간주된다. 즉, 운송서류와 상환하지 않고 운송물이 인도될 수 있음을 명시적으로 기재하고 있는 유통성 운송서류의 경우 운송물의 인도와 관련한 경우를 제외하고는 모든 면에서 유통성이 인정된다. 다시 말해 운송물의 인도에 관련한 운송서류의 상환여부는 운송서류의 유통성에 영향을 미치지 않는다.

1) 상환(surrender)이 요구되는 비유통성 운송증권

UNCITRAL 작업반은 [운송물의 인도를 위해] 상환을 요구하는 비유통성 운송서류와 관련하여 ‘표시하는’(indicates)이라는 표현을 의도적으로 선택하였다. ‘규정하는’(provides)과 ‘지정하는’(specifies)이라는 표현이 대안으로 고려되었지만 ‘표시하는’(indicates)이라는 표현이 유연성을 부여하는데 가장 적합하다는 판단이었다. 그러한 판단의 근거는 상환을 요구하는 비유통성 운송서류에 관한 규정의 도입은 그러한 운송서류를 사용하는 일부 국가의 현행 관습을 수용하기 위한 것인 만큼 각국에서 그러한 범주에 속하는 운송서류와 관련한 관습이 지속적으로 유지되도록 하기 위해 유연성을 부여할 필요가 있다는 것이었다. 가령, 일부 국가에서는 운송서류 상 선하증권이라는 표제만으로 운송물의 인도를 위해 증권이 제시되어야 함을 묵시하는데 충분하다.

로테르담규칙상 상환이 요구되는 비유통성 운송서류로 간주될 수 있는 운송서류의 형태는 명확하지 않지만 기명식 선하증권(straight bills)이나 해상화물운송장 등과 같이 배서금지의 취지(non negotiable)가 기재된 운송서류가 이러한 유형에 해당한다고 볼 수 있다. 그런데 기명식 선하증권(straight or rekta bill of lading)의 상환증권성에 관해서는 국가마다 해석이 다르다. 가령, 미국의 경우 기명식 선하증권이 발행된 경우 운송물의 인도를 위해 상환할 것을 요구하고 있지 않은 반면⁵⁸⁾, 영국의 경우에는 상환을 요구할 가능성이 높고⁵⁹⁾ 스칸디나비아 국가들의 경우 반드시

57) Rotterdam Rules Art. 46. and Art. 47. r. 2.

58) Federal Bills of Lading Act 1994 Art. 9. 운송물의 인도를 위해 상환이 요구되지 않는 해상화물운송장이나 미국의 연방선하증권법이 적용되는 기명식 선하증권에 대해서는 제45조의 규정에 따라 운송물에 대한 인도가 이루어지게 된다.

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

(definitely) 상환을 요구한다.⁶⁰⁾ 우리나라의 경우 배서금지문구가 기재된 기명증권은 유통성이 적으므로 유가증권으로서의 효력이 적으나 기명증권도 권리가 증권에 화체된 유가증권이므로 권리의 행사에 증권의 제시가 필요하다는 견해가 일반적이다.⁶¹⁾

한편, 주지한 바와 같이 로테르담규칙에서는 상환이 요구되는 비유통성 전자운송기록에 관한 규정을 두고 있지 않다. 그 이유는 현재 기명식 전자선하증권이 사용되고 있지 않고 그러한 유형의 운송서류를 신설하는 것 역시 바람직하지 않다는 믿음 때문이다.

2) 상환(surrender)이 면제되는 유통성 운송서류

제47조 (2)항에서는 유통성 운송서류가 발행된 경우 운송물이 당해 서류와 상환 없이 인도되기 위해서는 그러한 취지가 운송증권에 명시적으로 기재(expressly states)되어 있어야 한다. 상환이 요구되는 비유통성 운송증권의 경우처럼 단순한 표시만으로는 충분하지 않다. 이는 운송서류와 상환하지 않고 인도가 이루어짐으로써 발생할 수 있는 잠재적 위험을 경계하기 위함이다. 이 규정은 여러 가지 이유로 목적지에서 선하증권을 입수할 수 없는 현행 무역관행상의 일부 문제들을 극복하기 위한 시도로 도입된 것이다. 하지만, 이러한 새로운 체제는 당사자 간에 합의를 하고 그러한 취지가 운송서류 상에 명시적으로 표시된 경우에만 적용된다. 이러한 유형에 해당하는 운송서류로는 전통적인 운송서류는 아니지만 실무적으로 사용되고 있는 권리포기 선하증권(surrender B/L)이 있다.

한편, 유통성 운송서류에 운송물이 당해 서류와 상환 없이 인도될 수 있다는 취

와 하등의 차이가 없게 되고, 송하인이 선하증권의 발행을 청구한 취지, 예를 들어 화물의 인도를 엄격하게 하거나 혹은 수하인으로부터 매매대금을 확실하게 지급받을 목적으로 증권의 상환성을 기대하고 있는 경우에 송하인의 기대가 무시되기 때문에 배서금지 기명식 선하증권의 경우에도 상환증권성을 인정하는 것이 타당하다고 하였다. 또한 실무적으로 기명식 선하증권은 해상화물운송장과 달리 전형적인 선하증권 양식을 사용하고 운송인으로부터 운송물을 인도받기 위해 선하증권을 제시하여야 한다는 조항이 포함하고 있는 이상 권리증권으로서의 성격을 가지게 된다는 것이다. 한편, 싱가포르의 경우에도 기명식 선하증권의 상환증권성을 인정한 판결이 있다. 법원의 판결 요지는 기명식 선하증권의 경우 유통성을 결하고 있지만, 그렇다고 당사자들이 권리증권으로서의 성격을 박탈하기 위한 의도로 기명식 선하증권을 발행하였다고 볼 이유도 없다. 당사자들이 기명식 선하증권을 발행한 것은 유통성을 제외하고 선하증권이 지니는 다른 법적 성질을 유지하고자 한 것으로 볼 수 있으며, 만일 그렇지 않다면 선하증권 대신 해상화물운송장을 발행하기로 하였을 것이라는 점이다(Singapore Court of Appeal in *Voss v. APL Ltd* [2002] 2 Lloyd's Report 707).

60) Scandinavian Maritime Code § 292(선하증권에 관한 정의), § 302-304(운송물의 인도) 참조.

61) 정찬형, 어음·수표법 강의, 박영사, 2004, p. 36.

지를 명시적으로 기재함으로써 운송인이 유통성 운송서류와 상환하지 않고 송하인의 인도지시에 따라 운송물을 인도한 경우 운송인이 운송물인도에 따른 자신의 의무를 면하게 된다면 적법한 절차에 따라 유통성 운송서류를 취득한 소지인은 운송인을 상대로 운송물인도청구권을 행사할 수 없게 되고, 이는 유통성 운송서류의 본질을 훼손한다는 비판이 있다.⁶²⁾

IV. 결 론

로테르담규칙에서는 다양한 형태의 운송서류들을 포괄적으로 규정하고 운송서류의 발행과 내용, 형식에 따른 요건, 법률적 효력, 권리의 처분 및 양도, 운송물의 인도 등에 관하여 구체적으로 규정하고 있다. 이는 선하증권의 정의 및 발행에 관해 일부 제한적인 규정만을 두고 있는 기존의 운송조약과 차이를 보이지만, 운송서류에 관한 각 국의 법률 및 관습과 국제적인 조화를 이루고 있다. 본 논문에서는 운송서류에 관한 로테르담규칙의 규정과 선하증권을 비롯한 운송서류에 관한 주요 국가의 법률과 관습을 비교분석한 결과 다음과 같은 시사점을 도출할 수 있다.

첫째, 로테르담규칙은 운송서류의 발행 및 내용, 그리고 운송서류의 요건 및 형태에 따른 법률적 효과 등에 관하여 기존의 운송조약보다 훨씬 포괄적으로 규정함으로써 운송서류관련 관습의 국제적인 조화를 꾀하고 있다.

둘째, 로테르담규칙상 운송서류에 관한 규정들은 운송서류의 개념, 운송서류의 발행 및 형식 등 여러 측면에서 헤이그비스비규칙이나 함부르크규칙과 많은 차이를 보이고 있다. 적용대상 운송서류의 범위 및 발행 등에 관해 매우 제한적인 규정을 두고 있는 기존의 운송조약과 비교할 때 로테르담규칙은 운송서류의 범위, 발행, 형식 등에 관하여 다양한 운송실무와 관습을 고려하여 상황에 따라 유연하게 적용될 수 있는 규정들을 마련하고 있다.

셋째, 로테르담규칙이 적용되는 경우 동 조약상 운송서류의 개념 및 구분은 운송서류에 관한 각국의 법률과 관습에 비추어 다소 혼란을 야기할 소지가 있다. 가령, 운송서류의 발행과 관련하여 유통성 운송서류나 전자운송기록을 사용하지 않는 것이 거래의 관습이나 관례인 경우 서류와 상환으로 대금이 지급되는 대금결제

62) Erik Røsæg, New procedures for bills of lading in the Rotterdam Rules, *JIML* (2011) 17, p. 183 ; Časlav Pejovič, Article 47(2) of the Rotterdam Rules: solution of old problems or a new confusion? (2012) 18 *JIML*, p. 355.

과정에서 문제가 발생할 소지가 있고, 국가마다 해석이 다른 기명식 선하증권의 상환성과 관련하여 해석상의 문제가 발생할 수 있다. 따라서 국제운송실무에서 통상적으로 사용되는 표준운송서류는 당해 서류에서 사용하고 있는 표현에 따라 법률적 효과가 달라질 수 있다는 점을 고려하여 로테르담규칙에서 구분하고 있는 운송서류의 형태와 요건을 고려하여 보다 명확하고 구체적인 표현을 사용하는 것이 바람직하다.

마지막으로 본 논문의 연구범위에서는 제외되었지만 운송서류의 선택은 그 형태에 따라 증거적인 가치, 운송 중인 물품에 대한 처분권, 운송물의 인도 등 여러 측면에서 상이한 법률적인 효과를 발생시킨다. 로테르담규칙에서는 이러한 법률적인 효과에 대해 기존의 운송조약보다 훨씬 광범위하게 규정하고 있으며, 따라서 운송서류 자체의 내용과 적용 가능한 국내법에 의존하기 보다는 국제적인 차원의 조화를 이룰 것으로 판단된다.

참 고 문 헌

- 김인현·이태중, “제16차 운시트랄 운송법회의 보고서”, 한국해법회지 제28권 제1호, 한국해법학회, 2006.
- 김진권, “로테르담규칙에서의 운송증권에 관한 소고”, 해사법연구 제24권 제2호, 한국해사법학회, 2012. 7.
- 박세운, “선하증권 인쇄약관에 관한 연구”, 무역상무연구, 제49권, 한국무역상무학회, 2011. 2.
- 박세운·한기문, “기명식 선하증권의 담보효력” 무역상무연구, 제53권, 한국무역상무학회, 2012. 2.
- 송옥렬, 해상운송에 관한 로테르담규칙의 쟁점 및 전망, 통상법률, 2009-8 (통권 제88호), 법무부, 2009.
- 이균성, 해상법 대계, 한국해양수산개발원, 2010.
- 한낙현, “국제무역거래에서 선하증권의 위험관리에 관한 연구”, 무역상무연구, 제37권, 한국무역상무학회, 2008. 2.
- 정찬형, 어음·수표법 강의, 박영사, 2004.
- Baats Yvonne *et. al.*, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, Informa (2009)
- Sturley M.F. *et al.*, *The Rotterdam Rules: The UN Convention on Contracts for the International carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Sweet & Maxwell, 2010.
- Pejovič Časlav, Article 47(2) of the Rotterdam Rules: solution of old problems or a new confusion? (2012) 18 *JIML*.
- Røsæg Erik, New procedures for bills of lading in the Rotterdam Rules, *JIML* (2011) 17.
- Thomas R.(Ed.), ‘*A New Convention for the Carriage of Goods by Sea - The Rotterdam Rules*’, , Lawtext Publishing Limited (2009).
- Wilson J.F., *Carriage of Goods by Sea*, 5th ed., Pearson Longman, 2004.
- Diamond QC Anthony , *The Rotterdam Rules*, LMCLQ [2009] Part 4.
- MΦllmann Anders, ‘From bill of lading to transport documents - the role of transport documents under the Rotterdam Rules’, *JIML* [2011] Vol. 17. No 1.

ABSTRACT

A Study on the Meaning and Main Features of Transport Documents under the Rotterdam Rules

Jung-Ho YANG

The Rotterdam Rules regulate both transport documents and the legal effect of the choice of document much more comprehensively than the existing maritime convention to bring international harmonization of issues relating to transport documents.

The Rotterdam Rules use the generic term 'transport documents' rather than referring to specific title such as bills of lading, sea waybills. The generic term 'transport documents' allow four types of transport documents to be identified as follows. 1. negotiable 2. negotiable which dispense with surrender 3. non-negotiable which require surrender 4. non-negotiable.

Each types of transport documents has its requirements to be satisfied. Also, the choice of transport documents affects legal effect. Thus parties to the contract of carriage not only need to know how the document will be classified at the time it is issued but also consider what the documents will bring legal consequences.

Keywords : Rotterdam Rules, Transport Documents, Electronic Transport