

# 로테르담규칙상 유통가능 운송증권에 의한 운송물 인도에 관한 고찰

이 정 원\*

## 차 례

- I. 서 론
- II. 로테르담규칙상 유통가능 운송증권에 의한 운송물인도의 기본원칙
  - 1. 로테르담규칙상 운송물의 인도(Delivery of the goods)
  - 2. 유통가능 운송증권의 상환증권성
- III. 운송증권과의 상환 없는 운송물인도
  - 1. 개 설
  - 2. 로테르담규칙 제47조 제2항의 의의 및 전제조건
  - 3. 송하인 등의 운송물인도지시
  - 4. 운송인의 인도의무의 면제 및 상업적 시사점
  - 5. 송하인 등의 담보제공의무
  - 6. 운송증권과의 상환 없는 운송물인도 후의 법률관계
- IV. 결 론

\* 부산대학교 법학전문대학원 교수, 변호사.  
접수일자 : 2014. 10. 31. / 심사일자 : 2014. 11. 25. / 게재확정일자 : 2014. 11. 28.

## I. 서론

해상물건운송계약의 주체인 운송인은 계약이나 법규에 따라 운송물을 운송한 후 지정된 수하인 등에게 운송물을 인도하여야 할 의무를 부담하고 있다. 이에 따라 우리 상법 제795조 제1항은 「운송인은 자기 또는 선원이나 그 밖의 선박사용인이 운송물의 수령·선적·적부·운송·보관·양륙과 인도에 관하여 주의를 해태하지 아니하였음을 증명하지 아니하면 운송물의 멸실·훼손 또는 연착으로 인한 손해를 배상할 책임이 있다」라고 규정하여 원칙적으로 운송인은 운송물을 수하인 등에게 인도하여야 운송계약상 주의의무를 이행한 것으로 규정하고 있다.<sup>1)</sup> 한편 20세기 해상물건운송계약의 국제적 규범인 헤이그규칙<sup>2)</sup>이나 헤이그비스비규칙<sup>3)</sup>은 운송물의 인도에 관해 많은 주의를 기울이지 않았다. 위 규칙들은 운송물인도와 관련하여, 운송물의 훼손 등에 관한 통지기간과 소제기를 위한 제척기간은 문제가 된 운송물의 인도 시로부터 개시된다는 정도의 규정을 두고 있을 뿐<sup>4)</sup>, 운송인의 운송물 인도 의무가 실정법상의 의무인지 여부 등에 대해서는 명시적 규정을 두고 있지 않다.

한편 로테르담규칙<sup>5)</sup>은 운송물을 목적지로 운송하는 것뿐 아니라 이를

1) 이균성, 『신 해상법 대계』, 한국해양수산개발원, 2010, 503쪽.

2) 정식명칭은 International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading and Protocol of Signature, 1924("Hague Rules")이나, 일반적으로 '헤이그규칙'이라고 칭하고 있으므로 본고에서도 헤이그규칙이라는 용례를 사용한다.

3) 정식명칭은 Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924(Visby Amendments)이지만, 통상 '헤이그-비스비규칙'이라고 칭하므로 이하 동일한 용례를 따라 헤이그-비스비규칙이라고 한다.

4) 헤이그-비스비규칙 제3조 제6항 참조.

5) 정식명칭은 United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea이다. 위 규칙은 2008. 12. 11. 제63차 UN총회에서 정식으로 성립하였으나, 위 규칙의 서명식이 2009. 9. 23. 네덜란드 로테르담에서 개최된 관계로 통상 '로테르담규칙'이라고 통칭되고 있다. 위 규칙은 20개국의 비준·수락·승인·가입서류가 UN사무총장에게 기탁된 날부터 1년이 경과한 날의 다음 날 발효하는데(동 규칙 제94조 제1항), 현재까지 미국을 비롯한 25개국이 위 규칙에 서명하였으나, 현재 3개국만 비준하여 아직까지 발효되지 않고 있다. 위 규칙의 미발효 이유에 관해서는, UN 주도로 성립된 함부르크규칙(United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978)과 마찬가지로 기존의 헤이그규칙 또는 헤이그-비스비규칙 체제에 반해 운송인의 책임강화와 그 적용범위의 획기적으로 변화에 대해 전통적 해운

수하인에게 인도하는 것도 운송인의 기본적 의무라는 점을 동 규칙 제11조에서 명확히 하면서, 동 규칙 제9장 이하에서는 동 규칙상 운송증권(Transport documents) 등<sup>6)</sup>이 발행된 경우의 운송물인도에 관해 상세한 규정을 두고 있다. 특히 동 규칙 제47조는 국제교역에 가장 빈번히 사용되고 있는 유통가능 운송증권이 발행된 경우의 운송물인도와 운송증권의 상환성에 관해 규정하고 있는데, 동 조 제2항은 일정한 경우 운송인으로 하여금 운송증권과 상환하지 않고 운송물을 인도할 수 있도록 규정하고 있다. 로테르담규칙 제47조는 동 규칙 초안의 성안과정에서도 의견이 분분하였던 부분이었고, 특히 동 조 제2항의 규정은 지시식 선하증권의 상환성에 관한 우리나라 및 영국을 포함한 주요 국가들의 법제와도 차별점이 있다.<sup>7)</sup>

이에 본고에서는 로테르담규칙 제47조에서 규정하고 있는 유통가능 운송증권 등이 발행된 경우의 운송물인도에 관해 고찰해 보고자 하는데, 이러한 작업은 로테르담규칙이 향후 범세계적 차원의 운송법제 통일화 작업의 단초가 될 수 있다는 점에서 의미가 있을 뿐 아니라, 유통가능 운송증권이 발행된 경우의 운송물인도에 관한 우리 입법에도 일정한 좌표를 제공할 수 있다는 점에서 그 의미가 크다고 본다. 다만 운송물인도에 관

---

선진국들이 동의하지 않기 때문이 아닌가 생각된다.

6) 로테르담규칙 제35조는 동 규칙 상 운송증권을,

① 유통불능 운송증권(A non-negotiable transport document) 또는 유통불능 전자적 운송기록(A non-negotiable electronic transport record);

② 유통가능 운송증권(A negotiable transport document) 또는 유통가능 전자적 운송기록(A negotiable electronic transport record)으로 구분하고 있다.

다만 위 규칙은 제46조에서 ‘상환을 요하는 유통불능 운송증권(A non-negotiable transport document that requires surrender)’이 발행된 경우의 운송물인도에 관해 규정하고 있지만, 상환을 요하는 유통불능 운송증권도 유통불능 운송증권의 한 종류로 볼 수 있다는 점에서, 로테르담 규칙은 유통성 여부에 따라 두 가지 종류의 운송증권을 예정하고 있다고 볼 것이다.

7) 상법 제861조 및 제129조는 「선하증권이 발행된 경우에 소지인은 이와 상환하지 아니하면 운송물의 인도를 청구할 수 없다」고 규정하여, 선하증권의 상환증권성을 명확히 하고 있다. 이는 배서가 금지된 기명식 선하증권의 경우에도 동일한 것으로, 운송인은 선하증권의 제시가 없는 운송물의 인도청구를 거절할 수 있는 권리와 함께 선하증권과 상환하지 않고는 운송물을 인도하여서는 안 되는 의무를 부담하고 있다(대법원 1992. 2. 14. 선고 91다4249 판결; 대법원 1992. 2. 25. 선고 91다30026 판결 등).

한 로테르담규칙의 해석 상 동 규칙이 규정하고 있는 여러 가지 운송관련 자료들 중 전자운송기록(Electronic transport records)에 관한 논의는 통상의 운송증권에 관한 논의와 상당 부분 유사하거나 겹치는 점이 있으므로, 본고의 고찰범위는 전자운송기록을 제외한 운송증권을 대상으로 한 것임을 밝혀 둔다.

## II. 로테르담규칙상 유통가능 운송증권에 의한 운송물인도의 기본원칙

### 1. 로테르담규칙상 운송물의 인도(Delivery of the goods)

실무적 관점에서나 이론적 관점에서 볼 때, 인도에 관한 적절한 정의는 상당히 중요한 것임에도 불구하고, 로테르담규칙은 앞서 논설한 바와 같이 제11조에서 운송인에 대해 운송물 인도의무를 규정하고 있을 뿐 그 개념에 대한 정의규정을 가지고 있지 않다. 로테르담규칙은 이 문제에 관해서, 첫째, 동 규칙 제12조 및 제13조 제1항에서 운송인의 운송물에 대한 책임이 종료되는 시점에 관해 정의함으로써<sup>8)</sup>, 둘째, 동 규칙 제48조에서 운송물에 관한 운송인의 계약상 책임이 종료된 후에 운송물이 운송인의 관리 하에 있는 상황에 관하여 규율함으로써 우회적으로 대응하고 있다.<sup>9)</sup> 로테르담규칙의 관점에서 본다면, 운송물의 인도는 운송물에 관한 책임을 운송인으로부터 운송물에 대한 정당한 권리자인 수하인 등에게 이전하는 것으로서, 만일 운송물에 대한 정당한 권리자가, 적어도 적절한 시간과 장소에서, 운송물의 인수를 하지 않으려고 하는 경우, 운송인은 그럼에도

8) 로테르담규칙 하에서 운송인의 책임기간(The period of responsibility of the carrier)은 원칙적으로 운송인 등이 운송물을 수령하는 시점부터 운송물을 인도할 때까지이며(동 규칙 제12조 제1항), 운송인은 위 책임기간 내에 운송물의 인도 등에 대한 주의의무를 부담하고 있다(동 규칙 제13조).

9) Alexander von Ziegler·Johan Schelin·Stefano Zunarelli, *The Rotterdam Rules 2008*, Kluwer Law International BV, The Netherlands, 2010, p. 190.

불구하고 통상적인 운송물에 대한 책임으로부터 해방되고 이후에는 동 규칙 제48조 제5항에 따라 책임이 경감된다는 점을 명확히 한 것이다.<sup>10)</sup>

한편 운송물인도에 관한 우리 대법원의 판시를 살펴보면, 운송물의 인도시기는 운송물에 대한 점유의 이전 뿐 아니라 운송물에 대한 지배·관리가 누구의 영역 하에 놓이게 되는가 하는 점에 있는 것 같다.<sup>11)</sup> 여기서 점유의 이전이란 운송물에 대한 지배의 동일성을 유지한 채 이전하는 것을 말하고, 그 핵심은 운송물에 대한 사실상 지배를 이전하는 것을 말하는데, 사실상의 지배란 그 자체가 거래관념 상 물건이 어떤 사람의 지배 아래 있다는 것으로서, 직접적으로 물건에 물리적 영향을 미칠 수 있고 타인의 영향을 배제할 수 있는 가능성에 대한 평가를 의미하므로 반드시 물리적으로 목적물을 잡고 있어야 한다든지 소지하고 있어야 하는 것은 아니라고 볼 것이다.<sup>12)</sup> 따라서 운송물인도를 위해 점유의 이전이라는 물리적 요소가 필수적인 것은 아니라고 볼 것이다.

로테르담규칙 하에서도 약정된 인도시기와 장소에서 수하인 등이 실제로 운송물을 인수한 때에는 운송물에 대한 책임의 이전과 물리적 관리권이 동시에 이전되었지만, 동 규칙 제12조에 따라 운송물에 대한 책임이 수하인 등에게 이전된 이후에도 운송물이 운송인의 대리인(Agent) 등에게 그대로 남아있는 있는 경우도 종종 발생한다.<sup>13)</sup> 이러한 경우 대리인은 인도 이전에는 운송인을 대신하여 행위하고 인도 후에는 수하인을 위해 행위하는 것으로 볼 것이고, 인도 후에도 운송물이 물리적으로 운송인의 지배·관리

---

10) *Ibid.*

11) 대법원은 보세창고업자가 해상운송화물의 실수입자와의 임치계약에 의하여 화물을 보관하는 경우, 운송인 또는 그 국내 선박대리점의 입장에서는 해상운송화물이 자신들의 지배를 떠나 수하인에게 인도된 것은 아니고 보세창고업자를 통하여 화물에 대한 지배를 계속하고 있다고 판시하였고(대법원 2009. 10. 15. 선고 2009다39820판결 등 다수), 운송물이 자가보세창고에 적입된 경우에는 그 운송물은 실제 수입자의 지배 하에 들어가 그 시점에 이미 운송물의 인도가 이루어졌으며, 자가보세창고에 반입된 운송물이 실수입자의 점유 하에 있지 않다고 볼 수 없다고 판시하였다(대법원 1990. 2. 13. 선고 88다카23735 판결).

12) 곽윤직 대표편집, 『민법주해 IV (이인제 집필 부분)』, 박영사, 1992, 210-211쪽.

13) 이러한 현상은 전술한 바와 같이 로테르담규칙이 운송물인도에 관하여 명확한 정의를 내리는 대신, 동 규칙 제12조에서 운송인의 운송물에 대한 책임기간을 운송물인수 시부터 인도 시까지로 우회적으로 규정하고 있기 때문이다.

하에 남겨진 경우에는 운송인은 수하인 등의 대리인으로 행위하는 것으로 볼 여지도 있다는 점에서, 동 규칙의 해석 상 운송물의 인도에 점유의 이전이라는 물리적 요소가 운송물 인도의 필수요소라고 볼 수는 없다.<sup>14)</sup>

## 2. 유통가능 운송증권의 상환증권성

### (1) 유통가능 운송증권의 의의

로테르담규칙 제1조 제14호는 동 규칙상 ‘운송증권(Transport document)’을 ‘운송계약에 기초하여 운송인 또는 이행당사자<sup>15)</sup>에 의하여 발행되는 서류로서, (a) 운송계약 하에서 운송인 또는 이행당사자의 운송물 수령 사실을 증명하고, (b) 운송계약을 증명하거나 포함하는 것’이라고 규정하고 있다. 또한 위 규칙은 유통가능 운송증권을 “지시식(To order), ‘유통가능(Negotiable)’ 또는 해당 증권을 규율하는 법률에 의하여 위 문구들과 동등한 효력을 가진 것으로 인정되는 적정한 문구에 의하여, 운송물이 송하인의 지시, 수하인의 지시 또는 소지인에게 양도된 것을 지시하는 것으로서, ‘유통불능(Non-negotiable or not negotiable)’의 명시적 기재가 없는 것을 말한다”고 규정하고 있다(제1조 제15호).

로테르담규칙은 그 명칭에서 알 수 있는 바와 같이 ‘해상 구간만의 물건운송(Carriage of goods wholly by sea)’을 그 규율대상으로 하지 않는다는 점에서 「선하증권」이 아닌 「운송증권」이라는 용어를 사용하고 있으나, 운송증권이 운송인의 항만 간 해상운송을 위한 운송물의 선적 또는 수령을 표시하는 것이면 선하증권을 의미한다는 점에서<sup>16)</sup>, 실무적 관점에서

14) Alexander von Ziegler·Johan Schelin·Stefano Zunarelli, *op. cit.*, p. 190.

15) 로테르담규칙 상 ‘이행당사자(Performing party)’란,

(a) 운송인 외의 자로서 운송계약 하에서 운송물의 수령, 선적, 적부, 운송, 양륙 및 인도 등에 관한 운송인의 책임의 일부를 실제 이행하거나 실제 이행할 것을 인수한 자로서, 직·간접적으로 운송인의 요청 또는 운송인의 감독을 받는 한도에서 위의 행위들을 하는 자를 의미하는데,

(b) 이러한 이행당사자에는 송하인, 증서상 송하인(A documentary shipper), 처분권자(The controlling party) 또는 운송인을 대신한 수하인에 의하여 직·간접적으로 채용된 자는 포함되지 않는다. 동 규칙 제1조 제6호 참조.

16) 이균성, 앞의 책, 552쪽.



본다면 로테르담규칙상 유통가능 운송증권이란 유통가능 선하증권을 그 주요한 규제대상으로 한다고 볼 것이다.<sup>17)</sup> 한편 로테르담규칙 제47조는 영미법상 권원증권(Document of title)의 개념을 통해 동 규칙상 유통가능 운송증권을 설명하는 것이 아니라<sup>18)</sup>, 특정 운송증권의 유통성(Transferability)<sup>19)</sup> 여부 및 운송물인도를 위한 전제조건으로서의 운송증권의 상환성을 통해 유통가능 운송증권을 설명하고 있다. 이러한 로테르담규칙의 태도는 운송증권의 정당한 소지인 등의 제3자의 보호에 초점을 맞춘 것으로서, 운송계약관계를 주된 규율대상으로 하는 동 규칙의 입법태도와 맥을 같이하고 있다.<sup>20)</sup>

## (2) 운송물 인도의 전제조건

로테르담규칙 제47조 제1항은, 유통가능 운송증권이 발행된 경우 (a) 유통가능 운송증권의 소지인은 운송물이 목적지에 도착한 후 운송인에게 운송물의 인도를 청구할 권리를 가지며, 이 경우 운송인은 동 규칙 제43조에 규정된 시간과 장소에서: 유통가능 운송증권의 상환과 동시에<sup>21)</sup>, 그

17) Alexander von Ziegler·Johan Schelin·Stefano Zunarelli, *op. cit.*, p. 202; Yvonne Baatz·Charles Debattista·Filippo Lorenzon et al., *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, Informa, London, 2009, p. 6.

18) 참고로 영국법 상 운송서류가 권원증권성을 갖추기 위한 요건에 관해서는 명시적 규정이 없으나, 일반적으로 권원증권성 여부의 판단기준으로는 ① 배서 또는 교부 등의 방법에 의한 운송서류상 권리의 양도가능성(Negotiability), ② 운송물을 인도받기 위해 운송서류를 제시하고, 운송인은 운송서류와 상환으로 운송물을 인도하여야 하는지 여부(제시증권성 및 상환증권성)를 들고 있다. Charles Debattista, *Bills of Lading in Export Trade*, Tottel publishing, 2008, pp. 65-68 참조.

19) 영국법상 증권상 권리의 양도가능성을 나타내는 말로는 'Transferability'와 'Negotiability'가 있는데, Debattista교수는 1992년 해상물건운송법(Carriage Of Goods by Sea Act 1992, 이하 '영국해상물건운송법'이라 함)상 선하증권 소지인 등이 운송인과 무관하게 선하증권의 양도에 의해 증권상 권리를 이전할 수 있는 권능이 'Transferability'이고, 운송증권의 양수인이 운송증권 등을 양수받음으로써 1979년 동산매매법(Sale of Goods Act 1979)에 따라 물건이나 금전에 대한 양도인의 권리와 무관하게 물건 등에 관한 권리를 취득할 수 권능을 'Negotiability'라고 구분하고 있다. 그러나 영국법상 위 두 용어는 일반적으로 무차별적으로 사용되고 있다고 한다. Charles Debattista, *op. cit.*, p. 68 참조.

20) D. Rhidian Thomas et. al., *The Carriage of Goods By Sea Under The Rotterdam Rules*, Lloyd's List, London, 2010, p. 277.

21) 로테르담규칙 제43조는, 운송물이 목적지에 도달한 때 운송계약에 따라 운송물 인도

리고 운송증권의 소지인이 동 규칙 제1조 제10호 (a) (i)에 열거된 자<sup>22)</sup> 중의 하나인 경우에는 소지인이 적절하게 자신의 신분을 확인시키는 것을 전제로 동 운송증권의 소지인에게 운송물을 인도하여야 하고, (b) 운송인은 위 조건이 충족되지 아니할 경우 인도를 거절하도록 규정하고 있다. 이에 따라 운송인이 로테르담규칙 제47조 제1항에 따라 운송물을 인도함에 있어서는 아래와 같은 전제조건들을 고려하여야 한다.

### 1) 운송인의 운송물 인도의무

로테르담규칙 제47조 제1항의 해석과 관련해서 특이한 점은, 동 조항은 운송인의 운송물 인도의무를 적극적으로 규정하는 것이 아니라, 일정한 경우에 유통가능 운송증권의 소지인이 운송인으로부터 ‘운송물의 인도를 청구할 권리를 가진다(is entitled to claim delivery of the goods)’라고 규정하고 있다는 것이다. 따라서 위 조항의 해석상 운송증권의 소지인이 운송인에 대해 적극적으로 운송물 인도청구를 하지 않는 경우, 운송인이 적극적으로 운송물을 인도할 방법이 있는지, 그리고 운송물을 인도하지 못하고 있는 동안 발생한 운송물의 손해에 대해 운송인이 책임이 있는지 의문이 있다. 이에 관해 로테르담규칙 제43조는 목적지에 운송물이 도착한 사실을 인지하였음에도 불구하고 운송물 인수를 거절함으로써 운송물 인도와 관련된 법적책임을 회피하고자 하는 수하인의 행태에 대응하기 위해 운송물 인도청구를 한 수하인은 일정한 경우에 운송물수령의무가 있다고 규정하고 있지만, 동 조항에 의해 운송물인수의무를 부담하는 자는 운송물 인도청구를 한 자에 한정되므로, 정작 수하인의 운송물 수령거절 등으로 인한 운송인의 부담을 경감하고자 하는 동 조항의 입법취지는 반

---

를 요구한 수하인은 운송계약에서 약정한 시각 또는 기간 내에서 합의된 장소, 또는 그러한 합의된 장소가 없는 경우에는 계약내용, 거래 관행과 운송의 상황을 참작하여 운송물을 수령하여야 한다고 규정하여, 운송물인도청구를 한 수하인에 대해 운송물 수령의무를 부과하고 있다.

22) 로테르담 규칙 제1조 제10호 (a)(i)은 유통가능 운송증권의 소지인을, 운송증권이 지시적인 경우에는 동 운송증권상 송하인 또는 수하인으로 확인되는 자, 또는 운송증권이 정당하게 그 앞으로 배서된 자로서, 유통가능 운송증권을 점유하고 있는 자로 규정하고 있다.



감되었다.<sup>23)</sup> 이러한 경우에 대비하여 로테르담규칙 제48조는 미수령 운송물(goods remaining undelivered)<sup>24)</sup>의 처리에 관해 규정하고 있는데, 운송인은 운송물에 대한 권리를 가지는 자의 책임과 비용으로 운송물을 ① 적절한 장소에 보관하거나, ② 운송물이 컨테이너나 차량에 실린 경우 이를 꺼내거나, 그 밖에 운송물을 이동하는 것을 포함하여 운송물과 관련된 다른 조치를 취하거나, ③ 운송물이 당시 위치하는 장소의 관례 또는 법률이나 규정에 따라 운송물의 매각 또는 파괴하는 것 등을 포함하여 상황에 따라 합리적으로 요구되는 행동을 취할 수 있다고 규정하고 있다(동조 제2항). 또한 운송물 미수령 상태에서 운송물에 발생한 손해 등에 대해 운송인이 미수령 운송물의 보존 등에 관해 합리적으로 요청되는 조치 등을 취하지 않는 등의 귀책사유가 없는 한 운송인은 손해배상책임을 부담하지 않는다(동조 제5항).

## 2) 유통가능 운송증권의 소지인

유통가능 운송증권이 발행된 경우, 그 소지인만이 운송인에 대해 운송물 인도청구를 할 수 있는데, 로테르담규칙상 소지인이란 유통가능 운송증권을 점유하고 있는 자로서 ① 운송증권이 지시식인 경우에는 송하인 또는 수하인으로 기재된 자, ② 지시식 운송증권상 배서의 연속이 있는 최종 피배서인, ③ 운송증권이 백지식 또는 소지인출급식인 경우에는 그 소지인을 의미한다[동규칙 제1조 제10호(a)]. 유통가능 운송증권의 소지인에 대한 위와 같은 규정은 후술하는 운송증권의 상환성과 함께 유통가

23) 이정원, “개품운송계약상 수하인의 운송물수령의무 등에 대한 고찰”, 동아법학 제61호(2013. 11.), 동아대학교 법학연구소, 202쪽.

24) 로테르담규칙 제48조 제1항은 아래의 다섯 가지를 미수령 운송물로 간주하고 있다.  
(a) 수하인이 동규칙 제43조에 규정된 시간과 장소에서 운송물의 인도를 수령하지 아니한 경우  
(b) 처분권자, 소지인, 송하인 또는 증서 상 송하인을 찾을 수 없거나 또는 운송인에게 동규칙 제45조, 제46조 그리고 제47조에 따른 적절한 지시를 하지 아니한 경우  
(c) 운송인에게 동규칙 제44조, 제45조, 제46조 그리고 제47조에 따라 인도를 거절할 권리가 주어지거나 거절할 것이 요구되는 경우  
(d) 인도가 요구되는 장소의 법규에 따를 때 운송인이 수하인에게 운송물을 인도할 것이 허용되지 아니한 경우 또는  
(e) 그 밖의 사유로 운송인이 운송물을 인도하는 것이 불가능한 경우.

능 운송증권의 정당화 기능을 제공하고 있는데, 운송증권의 소지인은 증권 자체에 의해 증권상 운송물 인도청구권의 존재 여부에 대한 확신을 가질 수 있고, 운송인에 대해서는 증권에 기재된 자에 대한 운송물 인도으로써 운송물 인도의무를 이행할 수 있다는 확신을 제공하기 때문이다.<sup>25)</sup>

한편 운송증권의 소지인에 관해 비교법적으로 고찰해 보면, 우리나라의 경우 선하증권상 권리를 가지는 자는 선하증권의 ‘정당한 소지인’ 내지 ‘적법한 소지인’으로서, 정당한 소지인이란 원칙적으로 선하증권상 형식적 자격과 함께 실질적 권리도 가진 자를 의미한다.<sup>26)</sup> 선하증권 소지인의 형식적 자격이란 배서에 의해 양도되는 기명식이나 지시식 선하증권의 경우에는 「배서의 연속」<sup>27)</sup>, 교부 만에 의하여 양도되는 무기명식이나 소지인출급식 선하증권의 경우에는 단순한 「소지」를 의미한다.<sup>28)</sup> 따라서 우리 상법상으로는 기명식이나 지시식 선하증권의 경우에는 배서의 연속이 있는 선하증권의 소지인이, 무기명식 선하증권의 경우에는 증권의 소지인이 각 정당한 소지인이므로<sup>29)</sup>, 운송인이 선하증권의 형식적 자격을 갖춘 소지인에게 운송물을 인도한 경우에는 그가 실질적 권리자가 아닌 경우에도 운송인이 선의이고 중대한 과실이 없는 한 운송인은 면책된다.<sup>30)</sup>

영국해상물건운송법 제2조 제1항<sup>31)</sup>은 선하증권의 ‘적법한 소지인(the

25) Alexander von Ziegler·Johan Schelin·Stefano Zunarelli, *op. cit.*, p. 203.

26) 최종현, 『해상법상론』, 제2판, 박영사, 2014, 446쪽.

27) 우리나라의 경우 기명식 선하증권도 배서금지의 기재가 없는 한 배서에 의하여 양도할 수 있는 법률상 당연한 지시증권이다(상법 제861조, 제130조). 다만 대법원은 기명식 배서금지의 뜻을 기재한 경우에는 그 선하증권은 지명채권의 양도방법에 의하여 양도하여야 한다고 판시하고 있다(대법원 2001. 3. 27. 선고 99다17890 판결).

28) 최종현, 앞의 책, 446쪽.

29) 정영석, 『선하증권론』 제3판, 텍스트북스, 2008, 231-232쪽.

30) 최종현, 앞의 책, 257쪽; 유중원, 『운송증권』, 법률문화원, 2009, 81쪽. 대법원 1997. 04. 11. 선고 96다42246 판결은 “해상운송계약에 따른 선하증권이 발행된 경우에는 그 선하증권의 정당한 소지인이 상법 제11조에서 말하는 '수하인'이라고 할 것인데, 단순지시식으로 발행한 선하증권을 소지하고 있고 그 이면에는 송하인의 대표자의 서명이 기재되어 있는 경우, 선하증권 이면에 기재된 송하인의 서명은 민법 제513조 제1항 소정의 약식배서로서 유효한 것이므로 약식배서에 의하여 그 선하증권을 취득한 자는 정당한 소지인으로 추정되어 상법 제811조 소정의 '수하인'에 해당하고 가사 그 선하증권을 담보의 목적으로 소지하고 있다 하더라도 그 수하인으로서의 지위는 변함이 없다”라고 판시하였다.

lawful holder)'이 운송계약의 당사자로서의 권리를 訴求할 수 있다고 규정하고 있다. 여기서 위 법률이 규정하고 있는 訴求權(rights of suit)이 무엇을 의미하는지 동 법률은 명확히 규정하고 있지 않지만, 운송물인도청구권이 이에 포함된다는 점은 분명해 보인다.<sup>32)</sup> 그렇다면 선하증권의 적법한 소지인이 운송인에 대한 운송물인도청구권을 포함한 운송계약상 당사자로서의 권리를 소구할 수 있는데, 영국해상물건운송법은 선하증권의 적법한 소지인을 선하증권의 소지인으로서 ① 선하증권에 수하인으로 기재되어 있거나, ② 지시식 선하증권의 최종 피배서인 또는 무기명식 선하증권의 소지인, ③ 거래의 결과에 따라서는 위 ① 또는 ②에서 규정하고 있는 선하증권의 소지인이 될 수 있었을 자가, 해당 거래가 유효하게 성립되지 않음으로 인해 선하증권의 점유가 운송인에 대한 관계에서 더 이상 선하증권에 기재된 운송물의 점유를 표창하지 않게 되었을 경우에, 해당 선하증권의 선의(in good faith)의 소지인을 적법한 소지인으로 본다<sup>33)</sup>고 규정하고 있다(동 법 제5조 제2항). 영국해상물건운송법상 선하증권 소지인의 적법성을 판단하는 기준이 되는 선하증권 소지의 선의성에 대해서는 논의가 있으나<sup>33)</sup>, 적어도 소지인이 선하증권을 절취 또는 기망 등의 수단을 통하여 소지한 경우에는 선의성을 부정하고 있다.<sup>34)</sup>

로테르담규칙은 운송물인도청구권을 행사할 자를 단순히 운송증권의

31) 2. Rights under shipping documents

(1) Subject to the following provisions of this section, a person who becomes (a) the lawful holder of a bill of lading (중략) shall have transferred to and vested in him all rights of suit under the contract of carriage as if he had been a party to that contract.

32) Charles Debattista, *op. cit.*, p. 33; Stephen Girvin, *Carriage of Goods By Sea*, 2nd Ed., Oxford University Press, New York, 2011, p. 97, fn. 216.

33) Charles Debattista, *op. cit.*, pp. 34-36; Guenter H. Treitel·F.M.B. Reynolds, *Carver on Bills of Lading*, 3rd Ed., Sweet & Maxwell, 2011, pp. 230-232; Richard Aikens·Richard Lord·Michael Bools, *Bills of Lading*, Informa, London, 2006, p. 167.

34) The Law Commission and The Scottish Law Commission, *Rights of Suit in Respect of Carriage of Goods by Sea*, 1991, p. 11. 참조. *The Aegean Sea Traders Corp v. Repsol Petroleo S.A.* 사건에서 재판부는 선하증권 소지인의 선의성이란 단순한 정직한 행위(honest conduct)를 의미한다고 보아야지, 이를 넘어 상거래의 체결 및 이행에 관한 합리적 상거래 관행을 준수하는 것과 같은 광의로 해석할 수는 없다고 보았다. [1998] 2 Lloyd's Rep. 39 at 60.

소지인이라고 규정할 뿐, 우리나라나 영국과 같이 운송증권 소지의 적법성을 요구하고 있지는 않다. 이는 동 규칙이 규정하는 운송증권의 정당화 기능이라는 것이 형식적인 것으로서, 설령 운송증권의 소지인이 증권을 절취한 경우에도(운송인이 그러한 사실에 대하여 선의인 한) 운송인은 운송증권을 제시하는 자에게 운송물을 인도함으로써 운송물에 대한 책임이 종료된다는 점에 대한 확신을 가질 수 있기 때문이다.<sup>35)</sup>

### 3) 운송증권의 제시 및 상환

로테르담규칙 제47조 제1항은, 유통가능 운송증권이 발행된 때에 운송인은 운송증권과 상환(surrender)하여 운송물을 인도하도록 규정하고 있다. 이는 유통가능 운송증권의 소지인에 관한 동 규칙의 규정과 함께 운송증권의 정당화 기능을 보장하는 것이다. 즉 운송인은 동 규칙이 규정하는 유통가능 운송증권의 소지인으로부터 운송증권의 제시를 받은 후 이와 상환으로 운송물을 인도함으로써 운송계약상 인도의무를 이행하게 되는 것이다.<sup>36)</sup>

유통가능 운송증권의 제시증권성 및 상환증권성은 이미 각국의 실정법에 의해 인정되고 있는 것으로서, 영국의 경우 보통법(common law)에 의해 선하증권의 제시를 받은 후 이와 상환으로 운송물을 인도하지 않는 것은 계약위반이라는 법리가 형성되어 있으며<sup>37)</sup>, 이미 실시한 바와 같이 영국해상물건운송법은 선하증권의 적법한 소지인과 관련하여 제5조 제2항에서 운송물인도청구를 하기 위해서는 청구권자는 '선하증권의 소지인(a person with possession of the bill)'이어야 한다는 점을 명확히 하고 있다. 우리나라의 경우 상법 제861조 및 제129조는 선하증권이 발행된 경우에는 이와 상환으로 운송물인도를 청구하도록 규정하고 있고, 대법원은 선하증권과의 상환에 의한 운송물인도를 운송인의 권리이자 의무로 파악하고 있다.<sup>38)</sup>

35) Alexander von Ziegler·Johan Schelin·Stefano Zunarelli, *op. cit.*, p. 191.

36) *Ibid.*, p. 203.

37) *Sucre Export SA v. Northern Shipping Ltd, The Sormovskiy* 3086 [1994] 2 Lloyd's Rep 266; *The Stettin* (1889) 14 PD 142 at 147.

#### 4) 소지인의 신분확인(identification as holder)

로테르담규칙 제47조 제1항은, 운송증권이 무기명식 또는 소지인출급식이 아닌 한, 운송증권의 소지인은 해당 운송증권에서 언급된 자로서 운송인의 요청이 있는 경우에는 자신이 운송물인도청구권자임을 적절히 확인시켜야 한다고 규정하고 있다. 따라서 운송인의 요구에 따라 자신의 신분을 확인시켜야 하는 자는, 위 규칙 제1조 제10항 (a)(i)에 열거된 ① 운송증권이 지시식인 경우에는 송하인 또는 수하인으로 기재된 자, ② 지시식 운송증권상 배서의 연속이 있는 최종 피배서인이다.

로테르담규칙이 위의 자들에 대해 적절한 신분확인을 요구한 취지는 운송물의 '誤引渡 내지 불법인도(misdelivery)'를 가능한 막아 보고자 하는 것이지만<sup>39)</sup>, 이에 대해서는 유통가능 운송증권의 정당화 기능은 운송증권 소지인의 증권소지의 정당성 내지 적법성에 관한 규제 및 증권의 상환증권성 및 제시증권성의 요구에 의해 충분히 확보된다는 점에서 위 규칙의 신분확인에 대한 요구는 불필요할 뿐 아니라 운송물인도에 관한 비용상승·인도지연 등의 부작용만을 초래할 것이라는 비판이 있다.<sup>40)</sup> 또한 운송인의 요구에 따라 자신의 신분을 확인시키는 경우에도 위 규칙은 단지 '적절히(Properly)' 확인시킬 의무를 부과하고 있는데, 위 문구의 불명확성으로 인해 과연 운송인이 정확히 무엇을 어떻게 확인하여야 하는지 하는 문제는 전적으로 운송인과 신분확인 의무자에게 맡겨져 있다는 점에서 추가적 분쟁의 소지도 있다.<sup>41)</sup>

38) 대법원 1991. 12. 10. 선고 91다14123 판결.

39) Yvonne Baatz·Charles Debattista·Filippo Lorenzon et al, *op. cit.*, p. 143; Alexander von Ziegler·Johan Schelin·Stefano Zunarelli, *op. cit.*, pp. 203-204.

40) Yvonne Baatz·Charles Debattista·Filippo Lorenzon et al, *op. cit.*, p. 143.

41) *Ibid.*

### Ⅲ. 운송증권과의 상환 없는 운송물인도

#### 1. 개 설

로테르담규칙 제47조 제2항은, ① 운송증권의 소지인이 운송물 도착통지를 수령한 이후에도 동 규칙 제43조에 규정된 기간 내에 운송인에게 운송물인도청구를 하지 않거나, ② 운송증권의 소지인임을 주장하는 자가 자신이 위 규칙 제1조 제10항 (a)(i)에 열거된 자 중의 하나임을 적절히 확인시키지 못하여 운송인이 인도를 거절하거나, ③ 운송인이 인도에 관한 지시를 요구하기 위하여 합리적 노력을 기울였음에도 불구하고 소지인을 찾지 못하고, 유통가능 운송증권 등에 운송증권과의 상환 없이 운송물이 인도될 수 있다는 명시적 기재가 있는 경우에는 운송인은 송하인에게 그러한 사실을 통지하고 그에게 운송물의 인도에 관한 지시를 요구할 수 있고, 만약 합리적 노력을 하였음에도 불구하고 운송인이 송하인을 찾을 수 없는 경우에는 운송인은 증서상 송하인에게 그러한 사실을 통지하고 그에게 운송물의 인도에 관한 지시를 요구할 수 있다고 규정하고 있다.<sup>42)</sup> 이 경우 송하인 또는 증서상 송하인의 지시에 따라 운송물을 인도한 운송인은, 그에게 운송증권이 제시되었는지의 여부를 불문하고 운송물을 인도할 의무를 면한다.<sup>43)</sup>

한편 유통가능 운송증권의 상환증권성을 규정하고 있는 로테르담규칙 제47조 제1항은 유통가능 운송증권이 발행된 경우의 운송물인도에 관한 원칙적 규정으로서, 위 조항 전체에 적용된다고 해석하여야 한다.<sup>44)</sup> 따라서 유통가능 운송증권이 발행된 때에는 원칙적으로 운송인은 운송증권과 상환으로 운송물을 인도하여야 하나, 여러 가지 사정으로 인해 운송물이 목적지에 도착한 후에도 운송증권과 상환할 수 없음으로 인해 운송물인도가 지연되거나, 운송증권과의 상환 없이 운송물이 인도되는 상황은 계속적으로 발생하고 있다. 위와 같은 문제점을 해소하기 위해 실무상 “화

42) 로테르담규칙 제47조 제2항(a).

43) 위 규칙 제47조 제2항(b).

44) Alexander von Ziegler·Johan Schelin·Stefano Zunarelli, *op. cit.*, p. 202.



물선취보증장(Letter of Guarantee, 또는 Letter of Indemnity, 이하 ‘보증장’이라 함)”이 사용되고 있는데, 보증장이란 운송인이 선하증권과 상환 없이 운송물을 인도하면서, 선하증권을 입수하는 대로 즉시 운송인에게 제출하겠다는 것 및 선하증권과 상환하지 않고 운송물을 인도함으로써 운송인에게 발생하는 손해를 은행 등의 보증장 발행인이 보상하겠다는 취지의 문서이며, 보증장을 받고 선하증권과 상환 없이 운송물을 인도하는 실무관행을 소위 ‘保證引渡 내지 保證渡’라고 한다.<sup>45)</sup>

그러나 보증도의 관행이 실무상 국제적 관행화 되어 있다 하더라도 여전히 보증도는 운송인과 은행 등의 보증인에 대해 법적 불안정과 비용부담 상승요인으로 작용하고 있다.<sup>46)</sup> 특히 우리나라의 경우 보증도 자체의 적법성에 관해 견해가 일치되어 있지 않으며<sup>47)</sup>, 대법원은 보증도 자체의 적법성 여부에 관해 직접적으로 언급하고 있지는 않지만, 간접적으로 보증도 자체가 무효는 아니라는 전제 하에 상법 제129조가 운송인에게 선하증권의 제시가 없는 운송물 인도청구를 거절할 수 있는 권리와 함께 인도를 거절할 의무가 있음을 규정한 것이라고 해석하여<sup>48)</sup>, 운송인이 보증도로 인하여 선하증권의 정당한 소지인에게 운송물을 인도하지 못한 경우에는 운송계약상 채무불이행책임과 불법행위책임을 부담한다고 판시하고 있다.<sup>49)</sup> 또한 유통가능 선하증권이 발행된 경우에, 보증장에 의한 운송물 인도를 하는 운송인 등은 실화주 등 보증장 소지인과의 개별적 신뢰관계 등에 기인하여 보증장을 수령하고 운송물을 인도하지만, 원칙적으로는 선하증권 소지인에 대한 법적책임을 자신이 부담한다는 전제 하

45) 이균성, 앞의 책, 607-608쪽; 최종현, 앞의 책, 259-260쪽; 김인현, 『해상법』, 제3판, 법문사, 2011, 289-290쪽. 한편 국내의 보증장 발행 관행에 대해서는 김인현, “인도지시서와 화물선취보증장을 이용한 인도에 관한 소고”, 한국해법학회지 제33권 제1호(2011. 4.), 한국해법학회, 82쪽 이하 참조.

46) Alexander von Ziegler·Johan Schelin·Stefano Zunarelli, *op. cit.*, pp. 205-206.

47) 보증도에 관한 국내의 법률적 평가의 상계에 관해서는 이정원, “운송물의 인도제도-보증도와 인도시기를 중심으로-”, 법학연구 제52권 제1호(2011. 2.), 부산대학교 법학연구소, 197쪽 이하 참조.

48) 대법원 1992. 2. 14. 선고 91다4249 판결.

49) 대법원 1991. 12. 10. 선고 91다14123 판결; 대법원 1992. 2. 14. 선고 91다4249 판결; 대법원 1992. 2. 25. 선고 91다30026 판결 등 다수.

에 추후 보증장 발행인에 대한 구상권 행사를 통해 자신의 손해를 전보받겠다는 의도를 갖고 있다.<sup>50)</sup> 그러나 선하증권의 정당한 소지인에 대한 손해배상 후 자신의 손해를 보증인으로부터 구상 받을 수 있는가 하는 문제는 전적으로 보증인의 보상능력에 의존할 수밖에 없다는 한계가 있고<sup>51)</sup>, 보증인의 도산 등으로 인한 운송인의 손해는 통상적인 선주책임상호보험(Protection & Indemnity insurance, 이하 'P&I보험'이라 함)의 보상대상도 아니라는 문제가 있다.<sup>52)</sup>

위와 같은 보증도의 문제점들을 감안하여, 국제연합국제거래법위원회(United Nations Commission on International Trade Law, UNCITRAL)는 유통가능 운송증권과의 상환 없는 운송물인도 방안에 관해 집중적으로 논의하였는바, 참여한 찬반논의의 결과 로테르담규칙 제47조 제2항을 존치하는 것으로 결론이 났다.<sup>53)</sup>

## 2. 로테르담규칙 제47조 제2항의 의의 및 전제조건

로테르담규칙 제47조 제2항은 한편으로는 유통가능 운송증권과의 상환 없는 운송물인도방안에 관해 규정하면서, 다른 한편으로는 운송물 도착 후 미수령 상태에 있는 운송물의 처분방안에 관한 동 규칙 제48조의 적용가능성(without prejudice to article 48)을 여전히 열어 두고 있다. 따라서

---

50) 김인현, 앞의 글, 83쪽.

51) 이로 인해 운송인은 실화주 등이 발행한 보증장 보다는 신용도가 높은 은행이 발행한 보증장이나 실화주와 은행의 공동발행 보증장을 선호하고 있다.

52) 일반적으로 P&I보험이란, 선박소유자 등에게 선박의 운항에 수반하여 발생하는 각종 손해 중 기술적 또는 상업적 이유로 일반 선박보험 등에 의한 보상이 불가능하거나 어려운 손해에 대해 선박소유자의 상호조직(Club)의 결성을 통해 손해배상책임의 이행으로 인한 선박소유자 등의 부담을 상호분담하기 위해 기금을 조성한 것이다. 윤민현, 『P&I 보험과 실무』, 도서출판 여울, 1988, 9-12쪽. 한편 거의 대부분의 P&I보험은 선하증권의 제시 및 상환 없는 운송물인도에 대해서는 보상이 불가능하다는 점을 명시하고 있다. Steven J. Hazelwood·David Semark, *P&I Clubs Law and Practice*, 4th Ed., Lloyd's List, London, 2010, p. 149.

53) 로테르담규칙 제47조 제2항의 입법경과와 찬반논거에 관한 자세한 설명은 Michael F. Sturley·Tomotaka Fujita·Gertjan 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. 265-266 참조.

운송인은, 위 규칙 제47조 제1항(a)에 따라 운송증권과 상환으로 운송물 인도를 하는 것이 여의치 않을 경우, 자신의 선택에 따라 ① 곧장 동 규칙 제48조에 따라 미수령 운송물로서 처리하든가, ② 제47조 제2항에 따라 운송물 인도절차를 밟을 수 있다.<sup>54)</sup>

한편 운송인이 위 규칙 제47조 제2항에 따라 운송증권과 상환 없이 운송물을 인도하기 위해서는, 운송증권에 운송물이 운송증권과의 상환 없이 인도될 수 있다는 취지가 ‘명확하게(expressly)’ 기재되어 있어야 한다. 이는 원칙적으로 유통가능 운송증권이 발행된 경우에는 운송물은 로테르담 규칙 제47조 제1항에 따라 운송증권과 상환으로 인도되어야 하지만, 동 조 제1항에 따라 운송물을 인도할 수 없는 일정한 상황 하에서는 운송증권에 운송증권과의 상환 없이도 운송물이 인도될 수 있다는 명시적 기재가 되어 있는 경우에 한하여 운송물을 인도할 수 있다는 것으로서, 유통중의 운송증권 소지인에 대해 적시에 운송증권을 제시하지 않는 등의 경우에는 운송물이 운송증권과의 상환 없이도 인도될 수 있다는 경고 내지 주의를 환기시키는 작용을 한다.<sup>55)</sup> 따라서 운송증권상 위의 기재는 가능한 상세하고도 구체적으로 작성되어야 할 것이고, 단순히 용선계약서에 위와 같은 취지의 기재가 되어 있고 용선계약 하에서 발행된 선하증권에 용선계약서의 내용이 편입된다는 사실만으로는 부족하다고 보아야 할 것이다.<sup>56)</sup>

54) *Ibid.*, p. 266.

55) Alexander von Ziegler·Johan Schelin·Stefano Zunarelli, *op. cit.*, pp. 207-208; Michael F. Sturley·Tomotaka Fujita·Gertjan van der Ziel, *op. cit.*, pp. 266-267.

56) Report of the United Nations Commission on International Trade Law, 41st Session, U.N. GAOR, 63d Sess., Supp. No. 17, Annex I, U.N. doc. no. A/63/17 (2008), paras 160-161, 165 참조. 참고로 우리 대법원은, “일반적으로 용선계약상의 중재조항이 선하증권에 편입되기 위해서는 우선, 용선계약상의 중재조항이 선하증권에 ‘편입’된다는 규정이 선하증권에 기재되어 있어야 하고, 그 기재상에서 용선계약의 일자와 당사자 등으로 해당 용선계약이 특정되어야 하며(다만 위와 같은 방법에 의하여 용선계약이 특정되지 않았더라도 선하증권의 소지인이 해당 용선계약의 존재와 중재조항의 내용을 알았던 경우는 별론으로 한다), 만약 그 편입문구의 기재가 중재조항을 특정하지 아니하고 용선계약상의 일반조항 모두를 편입한다는 취지로 기재되어 있어 그 기재만으로는 용선계약상의 중재조항이 편입 대상에 포함되는지 여부가 분명하지 않을 경우에는 선하증권의 양수인이 그와 같이 편입의 대상이 되는 중재조항의 존재를 알았거나 알 수 있었어야 하고, 중재조항이 선하증권에 편입됨으로 인하여 해당 조항이 선하증권의 다른 규정과 모순이 되지 않아야 하며,

### 3. 송하인 등의 운송물인도지시

운송인은 운송물인도 장애사유를 송하인에게 통지하고, 그에게 운송물 인도에 관한 지시를 요청할 수 있다. 또한 운송인의 합리적 노력에도 불구하고 송하인의 소재를 파악할 수 없는 때에는 ‘증서상 송하인 (documentary shipper)<sup>57)</sup>에게 그러한 사실을 통지하고 운송물인도에 관한 지시를 요청할 수 있다.<sup>58)</sup> 이는 운송물의 목적지 도착 후 미수령 운송물의 처리와 관련해서, 운송물의 정당한 수령권자가 누구인지 모르거나 운송물 수령권자가 운송물을 수령하지 않을 경우, 통상적으로 운송인은 자신의 운송계약 상대방인 송하인에게 정당한 운송물 수령권자에 대한 조언을 구하는 실무상 관행을 입법화한 것으로서, 송하인 또는 증서상 송하인은 미수령 운송물의 처리와 관련하여 상대적으로 이해관계가 크다고 보기 때문이다.<sup>59)</sup> 그러나 유통가능 운송증권이 발행된 경우, 이러한 증권은 그 본질상 轉傳流通될 것을 예정하고 있는 것으로서, 운송계약의 당사자일 뿐 운송증권의 양도 후에는 증권상 권리의무의 주체로서의 지위에 있지 않는 송하인 등에게 운송물 인도지시권을 부여한 것은 지나치게 운송인의 입장만 옹호한 것이 아닌가 하는 비판적 견해가 있다.<sup>60)</sup>

---

용선계약상의 중재조항은 그 중재약정에 구속되는 당사자의 범위가 선박 소유자와 용선자 사이의 분쟁뿐 아니라 제3자 즉 선하증권 소지인에게도 적용됨을 전제로 광범위하게 규정되어 있어야 할 것이다”라고 판시하였다(대법원 2003. 1. 10. 선고 2000다70064 판결). 한편 영국법의 태도를 살펴보면, 용선계약 중의 중재조항이 선하증권에 편입되기 위해서는 ① 선하증권에 특정편입문구(Specific words of incorporation)가 기재되어 있어야 하고, ② 특정편입문구가 선하증권의 명시적 조항들과 모순되지 않아야 한다. 영국법상으로도 일반편입문구로도 용선계약상의 중재조항이 선하증권에 편입된다고 보는 판례들도 있으나 최근의 판례들은 용선계약상 중재조항의 선하증권에의 편입을 위해서는 선하증권의 편입문구가 용선계약상 중재조항을 편입할 정도로 광범위하여야 한다고 판시하고 있다고 한다. Stewart C. Boyd *et al.*, *Scrutton on Charterparties and Bill of Lading*, 21st Ed., Sweet & Maxwell, pp. 75-76.

57) 증서상 송하인이란, 송하인 외의 자로서 운송증권 또는 전자운송기록에 송하인으로 기재될 것을 승낙한 자로서(로테르담규칙 제1조 제9호), 로테르담규칙은 운송증권의 유통성을 강조하기 위해 증서상 송하인도 일정한 권리와 의무의 주체가 되는 것으로 규정하고 있다. 한국해양수산개발원, 『로테르담규칙, 제정과 발효, 협약의 주요내용 해설, 우리나라 대책』, 한국선주협회, 2009, 12쪽.

58) 로테르담규칙 제47조 제2항(a).

59) Michael F. Sturley·Tomotaka Fujita·Gertjan van der Ziel, *op. cit.*, p. 249.

한편 로테르담규칙 제47조 제2항(a)의 해석상, 운송인은 송하인 등에게 운송물 인도지시를 구할 의무를 부담하는 것이 아니라 운송물 인도지시를 청구할 수 있는 권한을 가지고 있을 뿐이므로, 비록 송하인 등이 운송물인도에 관한 지시를 한 경우에도 운송인이 이를 따를 의무가 있는 것은 아니고, 송하인 등의 지시에 따르지 않았다고 해서 법적 책임을 부담한다고 보기도 어렵다.<sup>61)</sup> 다만 운송인이 송하인 등의 운송물 인도지시에 따를 경우에는 운송인은 운송물인도의무를 면하고 운송물의 불법인도 등으로 인한 책임도 부담하지 않지만, 운송인의 운송물인도지시 요청에 따라 송하인 등이 인도지시를 하였음에도 불구하고 이에 따르지 않음으로 인해 결과적으로 운송물수령권이 없는 자에게 운송물을 인도한 경우에는 운송물 불법인도의 책임을 면할 수 없다고 볼 것이다.<sup>62)</sup>

#### 4. 운송인의 인도의무의 면제 및 상업적 시사점

로테르담규칙 제47조 제2항(a)의 규정에 따라 운송물을 인도한 운송인은, 운송물과 운송증권의 상환여부에 상관없이, 운송계약상 운송물을 소지인에게 인도해야 할 의무를 면한다.<sup>63)</sup> 그러나 이러한 법적 결과는 유통가능 운송증권이 사용된 거래에 있어 거래참여자들, 특히 운송증권 소지인이 목적지에서 운송물의 도착 여부 및 그 소재에 관해 보다 많은 주의를 기울일 것을 요구한다.<sup>64)</sup> 로테르담규칙 제47조 제2항(b)의 입법취지를 옹호하는 견해는, 전세계적 규모로 전자통신이 활성화된 현대에 있어 운송인과 운송물에 대한 이해관계자가 상호 연락을 취하는 것이 과거에 비해 상대적으로 용이해졌고, 특히 동 규칙 제36조 제2항(b)가 운송증권의 계약명세에 기재되어야 할 사항으로 운송인의 이름과 주소를 요구하고 있으므로, 운송물의 도착 여부에 대해 주의를 요구하는 동 규칙의 태도가 소지인에게 그리 큰 부담으로 작용하지 않는다고 본다.<sup>65)</sup>

60) 이정원 “개품운송계약상 수하인의 운송물수령의무 등에 대한 고찰”, 209-210쪽.

61) Yvonne Baatz·Charles Debattista·Filippo Lorenzon et al, *op. cit.*, p. 146.

62) *Ibid.*, pp. 146-147.

63) 로테르담규칙 제47조 제2항(b).

64) Alexander von Ziegler·Johan Schelin·Stefano Zunarelli, *op. cit.*, p. 209.



이에 관한 국내 실무처리 현황을 살펴보면, 국내 선사들의 경우 수하인 등으로 하여금 적시에 운송물에 대한 통관 및 인도가 가능하도록 준비를 돕는다는 측면에서, 통상 운송물 도착 전 10일 내지 2일 전까지 ‘화물도착예정통지(arrival notice)’를 선하증권상 수하인 또는 통지처(notify party)에 발송하고 있다.<sup>66)</sup> 그러나 운송인의 화물도착예정통지는 수하인이나 통지처 등 사전에 운송인에게 도착예정통지를 받을 자로 지정된 자에 한정된다는 문제가 있다.<sup>67)</sup> 또한 우리 대법원이 운송인에 대해 선하증권의 제시가 없는 운송물인도청구를 거절할 권리 및 의무가 있다고 판시하고 있음으로 인해<sup>68)</sup>, 운송인 등은 선하증권과의 상환 없는 운송물인도를 극히 꺼리게 되며, 보증도의 경우에도 추후 자신이 부담할지 모르는 손해에 대한 안전장치를 과도하게 요구하는 경향이 있다. 그러나 운송물인도와 관련한 상법 규정들의 규범력 상실<sup>69)</sup>로 인해 국내 운송인들이 미수령 운송물 처리와 관련한 과도한 업무 부담을 지고 있는 점을 감안할 때, 유통가능 운송증권에 운송물이 운송증권과 상환 없이 인도될 수 있다는 명시적 기재가 있는 경우에는 운송증권 소지인에 대해 운송물 適時引受를 위한 주의를 요구하는 로테르담규칙 제47조 제2항의 입법취지는 우리 법제의 운영에도 참고할 가치가 있다고 본다.

---

65) *Ibid.*

66) 주식회사 한진해운 인재경영팀, 『자기개발교육 III』, 제6차 개정판, 주식회사 한진해운, 2007, 58쪽.

67) 물론 이 경우에도 운송인이 운송증권 소지인의 소재를 알고 있고 그 자와 연락이 닿는 경우에는, 운송인은 운송증권 소지인에게 운송물 도착예정통지를 발하여 적시에 운송물을 수령하도록 할 것이지, 만연히 운송증권과 상환 없이 운송물을 인도하여서는 안 된다고 해석할 것이다.

68) 위 대법원 91다14123 판결.

69) 상법 제802조는 운송물의 도착통지를 받은 수하인은 당사자 사이의 합의 또는 양륙항의 관습에 의한 때와 곳에서 지체 없이 운송물을 수령하여야 한다고 규정하고 있지만, 위 조항에 대해서는 입법론적으로 운송물에 대한 권리를 행사하지 않은 선하증권 소지인 등에게 운송물수령의무를 부담시키는 것은 문제가 있다는 비판적 견해가 있으며(최종현, 앞의 책, 266-267쪽; 이정원, “개품운송계약상 수하인의 운송물수령의무 등에 대한 고찰”, 199쪽), 수하인의 운송물수령거절 등의 경우에 운송인으로 하여금 운송물을 공탁하거나 법령에 정한 관청의 허가를 받은 곳에 인도함으로써 인도의무를 면하게 한 상법 제803조의 관련규정도 하부법령 미비로 인해 사실상 사문화되어 있다.



## 5. 송하인 등의 담보제공의무

운송인의 운송물인도지시요청에 따라 운송물인도지시를 하는 송하인 등은, 운송증권과의 상환 없이 운송물을 인도함으로써 인해 운송인이 운송증권 소지인에 대해 손해배상책임 등을 부담하는 경우 운송인을 면책시켜 주어야 한다. 이 경우 운송인은 송하인 등에 대해 합리적 수준의 담보제공을 청구할 수 있으며, 송하인 등이 담보제공을 거부하는 경우 운송인은 송하인 등의 운송물인도지시를 따르지 않을 수 있다.<sup>70)</sup>

후술하는 바와 같이, 운송인은 선하증권과의 상환 없는 운송물인도 후에 운송증권의 소지인이 된 자로서 소지인이 될 당시에 운송증권과의 상환 없는 인도가 있었는지 알지 못하였고, 또한 그러한 사정을 합리적으로 알 수 없었던 선의의 소지인에 대해 운송계약상 책임을 부담한다.<sup>71)</sup> 따라서 로테르담규칙은 송하인 등의 지시에 따라 운송증권과의 상환 없는 운송물인도를 한 운송인이 추후 선의의 소지인에 대해 부담할 수 있는 손해에 대한 면책의무 및 운송인의 청구에 의한 담보제공의무를 송하인 등에게 부담시킴으로써, 운송인을 보호함과 동시에 운송물인도지시를 하는 송하인에 대해서도 보다 신중한 대응을 요청함으로써 선하증권과의 상환 없는 운송물인도의 안전성을 제고하고자 한 것으로 보인다.<sup>72)</sup> 다만 현실적 측면에서 운송계약의 당사자에 불과한 송하인 등이 운송인에 대한 담보제공 내지 면책책임을 부담하면서까지 운송물인도에 관한 지시를 할지는 의문이다.

## 6. 운송증권과의 상환 없는 운송물인도 후의 법률관계

### (1) 운송증권과의 상환 없는 운송물인도 후 소지인이 된 자의 지위

송하인 등의 운송물인도지시에 따라 운송인이 운송증권과의 상환 없이 운송물을 인도한 이후 운송증권 등의 소지인이 된 자는, 운송인에 대해

70) 로테르담규칙 제47조 제2항(c).

71) 위 규칙 제47조 제2항(e).

72) Michael F. Sturley·Tomotaka Fujita·Gertjan van der Ziel, *op. cit.*, p. 269.

운송물인도청구권을 제외한 운송물 인도 전에 체결된 운송계약 또는 다른 약정에 따른 운송계약상 권리를 취득한다.<sup>73)</sup> 이는 후술하는 로테르담 규칙 제47조 제2항(e)의 사유를 제외한, 운송증권 보다 운송물이 더 빨리 목적지에 도착한 경우를 상정한 것으로서<sup>74)</sup>, 위 규칙이 새로이 규정하고 있는 운송증권과의 상환 없는 운송물인도의 법적 효력을 확고히 하기 위한 것으로 보인다.

다만 운송증권과의 상환 없는 운송물인도 후 운송증권을 소지하게 된 자는 운송물인도청구권을 제외한 운송계약상 권리만을 행사할 수 있는데, 이 경우 운송증권 소지인이 행사할 수 있는 운송계약상 권리가 무엇을 의미하는지 로테르담규칙은 명확히 규정하고 있지 않다. 운송증권 소지인이 행사할 수 있는 권리는 원칙적으로 선하증권이나 운송계약의 내용에 따라 결정될 것이지만<sup>75)</sup>, 로테르담규칙 제47조 제2항(d)의 입법배경이 된 영국해상물건운송법 제2조<sup>76)</sup>의 취지를 고려할 때, 위 규칙 제47조 제2항(d)에 따라 운송물인도 후 운송증권을 소지하게 된 자는 영국해상물건운송법 제2조 제2항이 규정하는 소위 ‘스펜트 선하증권(spent bill of lading)’

73) 로테르담규칙 제47조 제2항(d).

74) Alexander von Ziegler·Johan Schelin·Stefano Zunarelli, *op. cit.*, p. 210.

75) *Ibid.*; Michael F. Sturley·Tomotaka Fujita·Gertjan van der Ziel, *op. cit.*, p. 270; Yvonne Baatz·Charles Debattista·Filippo Lorenzon et al, *op. cit.*, p. 148.

76) Section 2. Rights under shipping documents

(1) Subject to the following provisions of this section, a person who becomes

(a) the lawful holder of a bill of lading

... 중략 ...

shall (by virtue of becoming the holder of the bill or, as the case may be, the person to whom delivery is to be made) have transferred to and vested in him all rights of suit under the contract of carriage as if he had been a party to that contract.

(2) Where, when a person becomes the lawful holder of a bill of lading, possession of the bill no longer gives a right (as against the carrier) to possession of the goods to which the bill relates, that person shall not have any rights transferred to him by virtue of subsection (1) above unless he becomes the holder of the bill

(a) by virtue of a transaction effected in pursuance of any contractual or other arrangements made before the time when such a right to possession ceased to attach to possession of the bill; or

(b) as a result of the rejection to that person by another person of goods or documents delivered to the other person in pursuance of any such arrangements.

의 법리<sup>77)</sup>에 따라 운송물인도청구권을 제외한 운송계약 당사자로서 가지는 모든 권리를 행사할 수 있다고 볼 것이다.<sup>78)</sup>

## (2) 운송증권의 선의의 소지인의 보호

한편 로테르담규칙 제47조 제2항에 의해 운송물이 운송증권과의 상환 없이 인도된 경우에도, 인도 이후에 운송증권의 소지인이 된 자가 운송증권의 취득 당시에 그러한 인도가 있었는지 알지 못하였을 뿐 아니라 합리적으로 알 수 없었던 경우에는, 소지인은 운송증권이 표창하는 권리를 취득한다. 다만 계약명세에 운송물의 예정 도착시각이 기재되어 있거나, 운송물의 인도 여부에 관한 정보의 획득방법이 기재된 경우, 운송증권의 소지인은 운송증권 취득 당시에 운송물의 인도 사실을 알았거나 합리적으로 알 수 있었던 것으로 추정된다.<sup>79)</sup>

이미 앞서 설시한 바와 같이, 로테르담규칙은 유통가능 운송증권이 발행된 경우에도 운송증권의 소지인 등과 운송인은 운송물인도에 관해 긴밀히 협조할 것을 기대하고 있다.<sup>80)</sup> 이에 따라 위 규칙 제47조 제2항은 일정한 경우에는 운송물은 운송증권과의 상환 없이도 인도될 가능성을 제시하면서, 운송물인도 여부에 관해 무관심한 운송증권 소지인 등에 대해서는 운송물인도청구권을 제한하고 있다. 그러나 운송증권의 소지 당시 운송증권과의 상환 없이 운송물이 인도된 사실에 대해 선의인 운송증권 소지인에 대해서도 위의 법리를 적용하는 것은 운송증권 소지인에 대해

77) 1992년 영국해상물건운송법 제정 이전에 선하증권에 관한 법률관계를 규율하고 있던 1855년 선하증권법(The Bill of Lading Act 1855)에 의하면, 운송의 대상인 매매목적물이 인도된 후에 선하증권을 양수 받는 등의 경우에, 이러한 선하증권이 영국법상 권원증권(a document of title)으로서 효력을 가지는지 하는 문제에 대해 논의가 분분하였는데, 영국해상물건운송법 제2조는 일정한 전제조건 하에서 운송물 인도 후에 선하증권을 취득한 자도 운송인에 대해 운송계약상 권리를 소구할 수 있는 권리를 부여하고 있다. Guenter H. Treitel·F.M.B. Reynolds, *op. cit.*, p. 258; 심재두, 『해상운송법』, 길안사, 1997, 301-302쪽.

78) *Ibid.*, p. 260; Richard Aikens·Richard Lord·Michael Bools, *op. cit.*, p. 172.

79) 로테르담규칙 제47조 제2항(e).

80) 로테르담규칙 제28조 내지 제29조는 운송물의 적절한 취급과 운송을 위한 정보의 제공과 지시에 있어서의 송하인과 운송인의 협력의무 및 송하인의 운송인에 대한 정보·서류 등의 제공의무를 규정하고 있는데, 이러한 운송인과 송하인 등의 협력의무는 로테르담규칙 전반을 관통하는 것으로서 운송물인도의무의 이행에 있어서도 적용된다고 본다.

가혹한 결과를 초래할 뿐 아니라 유통가능 운송증권이 사용되는 거래의 안전을 심각하게 위협할 우려가 있다. 따라서 로테르담규칙 제47조 제2항 (e)의 입법취지는 위와 같은 정책적 고려의 산물이라고 보여 지고, 위 규정이 명시적으로 규정하고 있지는 않지만 선의의 운송증권 소지인은 운송물인도청구권을 포함한 운송계약상 모든 권리를 행사할 수 있다고 본다.<sup>81)</sup>

한편 위 규칙은 계약명세에 운송물의 예상 도착시각이 기재되어 있거나, 운송물의 인도 여부에 관한 정보입수 방법이 기재되어 있는 경우에는, 운송증권 소지인이 증권 소지 당시에 운송물이 인도된 사실을 알았거나 알 수 있었을 것이라고 추정하고 있는데, 이와 같은 추정적 효력의 이면에는 운송증권 소지인으로 하여금 보다 적극적으로 운송물의 인도 및 소재 파악에 관심을 기울이라는 정책적 고려가 내재되어 있다.<sup>82)</sup>

#### IV. 결 론

로테르담규칙 제47조는 유통가능 운송증권이 발행된 경우의 운송물인도에 관해 다소 혼란스러울 정도로 상세한 규정을 하고 있는데, 이는 애당초 로테르담규칙 입안자들의 정책적 목표가 전세계적 해운관행을 새로운 입법체계의 구축에 의해 변화시키려는 것이 아니라, 기존 해운관행에 일정한 규범력을 부여하고자 하는데 있었기 때문이다.<sup>83)</sup> 이에 따라 동 규칙 제47조 제1항은 선하증권으로 대표되는 유통가능 운송증권에 의한 운송물인도의 전통적 정당화 기능을 보장하는 방향으로 입법이 되었다. 그러나 동 규칙 제47조 제2항은, 운송인에 의한 운송물인도준비는 되었으나 다양한 원인으로 인해 운송물의 인도가 지연되는 등의 경우에 운송인의 운송물인도의무를 일정한 요건 하에 면책하고 있는 점은 주목을 요한다. 특히 유통가능 운송증권 자체에서 운송물이 운송증권과의 상환 없이 인도될 수 있음을 명시적으로 적시하고 있는 경우 운송인은 송하인 등에게

81) Michael F. Sturley·Tomotaka Fujita·Gertjan van der Ziel, *op. cit.*, p. 270

82) *Ibid.*, pp. 270-271.

83) Alexander von Ziegler·Johan Schelin·Stefano Zunarelli, *op. cit.*, pp. 212-213.

운송물인도에 관한 지시를 요청할 수 있고, 운송인은 송하인 등의 지시에 따라 운송물을 인도함으로써 운송물인도의무를 면한다. 다만 이 경우에도 운송인은 운송증권과의 상환 없는 운송물인도 사실에 대한 선의의 운송증권 소지인에 대해서는 운송물인도청구권을 포함한 운송계약상 책임을 부담하지만, 계약명세에 운송물의 예상도착시각 내지 운송물의 기인도 여부에 대한 정보획득 방법이 기재된 경우에는 운송증권 소지인이 증권 소지 당시에 위 사정들을 알았거나 알 수 있었을 것으로 추정하고 있다.

로테르담규칙 제47조 제2항의 위와 같은 규정태도는, 기본적으로 보증도를 포함한 운송물인도에 관한 국제적 관행을 존중하면서, 운송계약당사자 및 운송물에 관한 이해관계자들의 운송물 도착 및 소재 등에 대한 보다 많은 주의를 요구하고 있다. 운송물인도 관련자들에 대한 추가적 주의를 촉구하고 있는 위 규칙의 태도는 운송관련 정보의 획득이 과거에 비해 훨씬 용이해진 21세기 해운환경에 적절한 것으로 평가되고 있다. 다만 로테르담규칙 제47조의 규정을 감안할 때, 향후 운송인 등은 다음과 같은 점을 유의할 필요가 있다고 본다.<sup>84)</sup>

첫째, 운송증권에는 항상 명확한 문구들을 사용할 필요가 있다. 특히 양도가능 운송증권의 경우, 목적지에서 운송물의 도착 후 운송증권의 제시가 없는 경우에 동 규칙 제47조 제2항이 규정한 절차가 개시될 수 있다는 점을 명확하게 규정해야 한다.

둘째, 운송물의 인도를 위해 운송증권이 제시되어야 하는지 또는 상환되어야 하는지에 대해 항상 명확하게 규정하여야 한다.

셋째, 운송물의 소재파악과 인도 여부확인을 위한 목적으로 운송증권상에 운송인의 이름과 적당한 연락처 등을 상세히 기재하고, 운송인은 운송관련자들에게 운송관련 정보에 대한 접근권을 보장할 수 있는 내부 시스템을 구축하여야 한다.

넷째, 장기적으로는 무역, 운송 등에 관한 전자상거래시스템 구축에 대해 소비자들과 합의를 도출하고, 이에 의해 선하증권 등 선적서류의 이전과 관련된 현행 문제점들을 제거해야 할 것이다.

---

84) *Ibid.*, p. 213 참조.

## 참 고 문 헌

- 곽윤직 대표편집, 『민법주해 (IV)』, 박영사, 1992
- 김인현, 『해상법』, 제3판, 법문사, 2011
- , “인도지시서와 화물선취보증장을 이용한 인도에 관한 소고”, 한국해법학회지 제33권 제1호(2011. 4.), 한국해법학회
- 심재두, 『해상운송법』, 길안사, 1997
- 유중원, 『운송증권』, 법률문화원, 2009
- 윤민현, 『P&I 보험과 실무』, 도서출판 여울, 1988
- 이균성, 『신 해상법 대계』, 한국해양수산개발원, 2010
- 이정원, “개품운송계약상 수하인의 운송물수령의무 등에 대한 고찰”, 동아법학 제61호(2013. 11.), 동아대학교 법학연구소
- , “운송물의 인도제도 -보증도와 인도시기를 중심으로-”, 법학연구 제52권 제1호(2011. 2.), 부산대학교 법학연구소
- 정영석, 『선하증권론』 제3판, 텍스트북스, 2008
- 주식회사 한진해운 인재경영팀, 『자기개발교육 III』, 제6차 개정판, 주식회사 한진해운, 2007
- 최중현, 『해상법상론』, 제2판, 박영사, 2014
- 한국해양수산개발원, 『로테르담규칙, 제정과 발효, 협약의 주요내용 해설, 우리나라 대책』, 한국선주협회, 2009
- Alexander von Ziegler·Johan Schelin·Stefano Zunarelli, The Rotterdam Rules 2008, Kluwer Law International BV, The Netherlands, 2010
- Charles Debattista, Bills of Lading in Export Trade, Tottel publishing, 2008
- D. Rhidian Thomas et. al., The Carriage of Goods By Sea Under The Rotterdam Rules, Lloyd's List, London, 2010
- Guenter H. Treitel·F.M.B. Reynolds, Carver on Bills of Lading, 3rd Ed., Sweet & Maxwell, 2011
- Michael F. Sturley·Tomotaka Fujita·Gertjan 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
- Report of the United Nations Commission on International Trade Law, 41st



Session, U.N. GAOR, 63d Sess., Supp. No. 17, Annex I, U.N. doc. no. A/63/17 (2008)

Richard Aikens·Richard Lord·Michael Bools, Bills of Lading, Informa, London, 2006

Stephen Girvin, Carriage of Goods By Sea, 2nd Ed., Oxford University Press, New York, 2011

Steven J. Hazelwood·David Semark, P&I Clubs Law and Practice, 4th Ed., Lloyd's List, London, 2010

Stewart C. Boyd et al., Scrutton on Charterparties and Bill of Lading, 21st Ed., Sweet & Maxwell

The Law Commission and The Scottish Law Commission, Rights of Suit in Respect of Carriage of Goods by Sea, 1991

Yvonne Baatz·Charles Debattista·Filippo Lorenzon et al., The Rotterdam Rules: A Practical Annotation, Informa, London, 2009

## <국문초록>

로테르담규칙 제47조는 유통가능 운송증권이 발행된 경우의 운송물인도에 관해 규정하고 있는데, 동 조 제1항은 운송물인도 시 운송증권의 상환을 요구함으로써 선하증권으로 대표되는 운송증권에 의한 운송물인도의 전통적 정당화 기능을 보장하는 방향으로 입법이 되었다. 그러나 동 조 제2항은, 운송인에 의한 운송물인도준비는 되었으나 다양한 원인으로 인해 운송물의 인도가 지연되는 등의 경우에 운송인의 운송물인도의무를 일정한 요건 하에 면책하고 있다. 특히 유통가능 운송증권 자체에서 운송물이 운송증권과의 상환 없이 인도될 수 있음을 명시적으로 적시하고 있는 경우 운송인은 송하인 등에게 운송물인도에 관한 지시를 요청할 수 있고, 운송인은 송하인 등의 지시에 따라 운송물을 인도함으로써 운송물인도의무를 면한다. 다만 운송인은 운송증권과의 상환 없는 운송물인도 사실에 대한 선의의 운송증권 소지인에 대해서는 운송물인도청구권을 포함한 운송계약상 책임을 부담하지만, 계약명세에 운송물의 예상도착시각 내지 운송물의 기인도 여부에 대한 정보획득 방법이 기재된 경우에는 운송증권 소지인이 증권 소지 당시에 위 사정들을 알았거나 알 수 있었을 것으로 추정한다. 로테르담규칙 제47조 제2항의 위와 같은 태도는, 기본적으로 로테르담규칙 입안자들의 정책적 목표가 보증도를 포함한 운송물인도에 관한 국제적 관행을 존중하면서 기존 해운관행에 일정한 규범력을 부여하고자 하는데 있었다는 점을 고려한 것이다. 이에 따라 위 규칙은 운송계약당사자 및 운송물에 관한 이해관계자에 대해 운송물의 도착 및 소재 등에 관한 보다 많은 주의를 요구하고 있다. 운송물인도에 관한 이해 관련자들에 대한 추가적 주의를 촉구하고 있는 위 규칙의 태도는, 운송관련 정보의 획득이 과거에 비해 훨씬 용이해진 21세기 해운환경에 적합한 것으로 평가할 것이다.

**주제어** : 운송물의 인도, 로테르담규칙, 양도가능 운송증권, 선하증권의 상환, 선하증권의 제시

## Delivery of Goods When A Negotiable Transport Document Is Issued in Rotterdam Rules

Lee, Jung-Won\*

Article 47 of the Rotterdam Rules provide the carrier's obligation to deliver the goods when a negotiable transport document is issued. As article 47(1) of the Rotterdam Rules require the surrender of a negotiable transport document against the delivery of the goods, it lays down the heart of the classic bill of lading system. However article 47(2) is intended to provide a solution for the problems that arise if a transport document is unavailable when it should perform its legitimation function. To this sense, article 47(2) stipulates that in certain situation the goods may be delivered without the surrender of the transport document. Especially when the negotiable transport document expressly states that the goods may be delivered without the surrender of the transport document, the carrier may advise the shipper or the documentary shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods. If the carrier delivers the goods upon instruction of the shipper or the documentary shipper, the carrier is discharged from its obligation to deliver the goods under the contract of carriage irrespective of whether the negotiable transport document has been surrendered to it or not. Notwithstanding the carrier may be liable for any damages which occurred to a holder of the negotiable transport document that becomes a holder after delivery of the goods, and that did not have and could not reasonably have had knowledge of such delivery at the time it became a holder, if the contract particulars state the expected time of arrival of the goods, or indicate how to obtain information as to whether the goods have been delivered, it is presumed that the holder at the time that it became a holder had or could reasonably have had knowledge of the delivery of the goods.

---

\* Professor · Attorney at Law, School of Law at Pusan Nat'l University

In conclusion, the aim of article 47(2) is not to undermine the bill of lading system, but to restore legal certainty in as many cases as possible when no bill of lading is timely available. Therefore article 47(2) requires more substantial efforts in relation to the level of cooperation between the parties on the matter of delivery, and it can be evaluated a reasonable standard for the delivery of goods for the 21st century.

**Key Words** : Delivery of the goods, Rotterdam rules, The negotiable transport document, Surrender of a bill of lading, Presentation of a bill of lading