第４章　韓国における貿易取引の私法的規制

成城大学法学部法律学科教授　桑原康行

第一節　総説

本報告では、国際取引のうち、一般に貿易取引といわれる物品の売買およびそれに関連してなされる取引（具体的には、運送、保険、代金決済の各取引）に関する韓国の私法的規制を概観する[1]。

貿易取引は通常次のような過程を経て行われる（ここでは最も典型的なケースである CIF 条件売買で代金決済を荷為替信用状によるとするケースを前提として説明する）。まず、複数国に所在する当事者が売買契約を締結する。次に、買主は売買契約に基づき自己の取引銀行に対して荷為替信用状の開設を依頼する。続いて、買主の取引銀行は荷為替信用状を売主に通知・交付する。一方、売主は売買契約に基づき船会社と運送契約を締結し、損保会社と保険契約を締結する。次に、売主は船会社から入手した船荷証券、損保会社から入手した保険証券に自己の商業送り状を添えて為替手形を振り出す。商業送り状などの売主が買主に提供すべき書類を総称して船積書類という。さらに、売主から船積書類などの提供を受けた買主の取引銀行は支払いを行う。最終的には、買主が取引銀行に支払をして船会社から商品を受け取ることになる[2] [3]。

---

[1] 韓国法については以下の邦書など参照。志津田氏治『海商法の諸問題：韓国海商法との比較』（1984 年）鄭鍾休『韓国民法典の比較法的研究』（1989 年）；石川明他編『韓国民事法の現代的諸問題』（1991 年）；小島武司他編『韓国法の現在（上）（下）』（1993 年）；金祥洙『韓国民事訴訟法』（1996 年）；高翔龍『現代韓国法入門』（1998 年）；早稲田大学編『日本・中国・韓国における会社法・証券取引法の変革と新たなる展開』（2000 年）。

[2] 貿易実務全般については、浜谷源蔵『最新貿易実務（増補改訂版）』（1997 年）に詳しい。貿易取引法一般については、絹巻康史『国際取引法入門　貿易取引への法的アプローチ』（1995 年）；山田鐐一・佐野寛『国際取引法［新版］』（1998 年）などを参照。また、本報告書で検討している国際取引法規を幅広く収録している法令集として、澤田嘉夫編『解説　国際取引法令集』（1994 年）がある。なお、国際取引法規に関する有益なホームページとして以下のものがある。http://www.jus.uio.no/lm/index.html

[3] 貿易取引を含め国際取引一般の契約書式については、国際事業開発株式会社編『国際取引契約書式集』（1992 年）；国際商事仲裁協会『標準契約条項』などがある（国際商事仲裁協会については、注 30 参照のこと）。特に売買については、田中伸幸・中川英彦・仲谷卓芳編『国際売買契約ハンドブック［改訂版］』（1994 年）に詳しい。また、書式ではないが、ハングル語ビジネスレターに関する邦語文献として、ゼイ相烈『ハングル ビジネスレターの書き方』（1997 年）がある。なお、韓国貿易センターのホームページ（http://www.kotra.or.jp/）も参照。

なお、第二節以下では、売買・運送・保険・代金決済に関する私法的規制だけではなく、契約当事者間で紛争が発生した場合に特に重要な国際私法および仲裁に関する法規制についても説明することにしたい[4]。

第二節　国際私法

各国の私法（民法や商法）の内容が異なっていることから、貿易関係のような、国際間にまたがる、いわゆる渉外的私法関係について、いずれの国の法律を適用するかの問題を取り扱うのが国際私法である[5]。そして国際私法によって渉外的私法関係に適用されるものとして決定された私法（例えば民法・商法）のことを準拠法という。

わが国で国際私法に当たるのは「法例」という名称の法律であるが、貿易取引契約の準拠法について、法例は、当事者自治の原則すなわち契約当事者がその準拠法を決定することができるとの原則を採用している（7条1項）。したがって、契約（書）中で「本契約の準拠法は韓国法とする」とか「本契約から生ずるすべての問題は韓国法によって規律される」とされている場合には、韓国法が適用されることになる。

韓国で国際私法にあたるのは「渉外私法」という名称の法律である[6]。本法は、わが国の法例とは異なり、国際私法に関する規定のみをおいている。本法は、全三章からなるが、第一章総則は国際私法の通則を、第二章民事に関する規定は一般に国際私法規定と呼ばれるものを、第三章商事に関する規定は特殊財産関係に関する規定をおいている。第三章商事に関する規定は、わが国の法例にはみられない特色あるものである。

貿易取引契約の準拠法について、渉外私法は9条に規定を設けている。同条によれば「法律行為の成立および効力については当事者の意思に依って適用すべき法律を定める。ただし当事者の意思が分明でないときは行為地法に依る。」ものとされている。わが国の法例の7条1項と2項を一つにまとめたものであると理解できよう。それゆえ、渉外私法においても、貿易取引契約の準拠法について、当事者自治の原則が採用されているといえる。

渉外私法は、特定種類の契約については、特別な規定を設けている。まず、銀行業務（に関する事項および効力）はその銀行が属する国の法によるとされる（渉外私法30条）。次に、運送取扱契約（による当事者の権利・義務）は運送取扱業者の住所地

---

[4] 韓国法を邦訳した文献として、法務大臣官房司法法制調査部編『韓国六法』がある。また、韓国法邦訳のホームページ（韓国 WEB 六法）もあり、そのアドレスは以下のとおりである。http://www.geocities.co.jp/WallStreet/9133/

[5] 国際私法については、木棚照一・松岡博・渡辺『国際私法概論[第3版]』（1998年）など参照。

[6] 韓国国際私法については、久保岩太郎「韓国国際私法」『青山学院創立九十周年記念法学論文集』（1964年）所収、257頁以下参照。同教授による渉外私法の邦訳は、笠原俊宏『国際私法立法総覧』（1989年）202頁以下に転載されている。本報告書の邦訳は、久保教授によった。

法によるとされる（同 32 条 1 項)。この運送取扱業者が商事会社であるときはその営業所所在地の法律によることになる（同 32 条 2 項)。さらに、保険契約（による権利・義務）は保険者の営業所所在地法によるとされ（同 33 条 1 項)、保険証券を基礎とする保険契約上の権利の譲渡または質入は保険業者の営業所所在地法によるとされる（同 33 条 2 項)。

第三節　物品売買

それでは、貿易取引の流れに一応従い、売買、運送、保険、決済の各取引に関する韓国の私法的法規制をみていこう。

売買について、わが国では民法・商法に一連の規定がある[7]が、韓国でも「民法」・「商法」に一連の規定がある。韓国法の諸規定は日本法の諸規定ときわめて類似している[8]。

現在、韓国との貿易取引（売買）においては、どのような商品が輸出入されているのであろうか。この点については、日本で使用されているトレード・タームズの実態調査を行ったある報告書[9]の「 No. 1 アンケート（社団法人日本荷主協会加盟企業の使用するトレード・タームズ）回答分析」からも知ることができる。本報告は、貿易取引を以下の 4 つに分けている。すなわち、船舶利用貿易取引（輸出)、船舶利用貿易取引（輸入)、航空機利用貿易取引（輸出)、航空機利用貿易取引（輸入）の 4 つである。まず船舶利用貿易取引（輸出）においては、不明回答を除く 96 件のうち、化学品 17.7%、その他の一般機械 12.5、繊維品 9.4%、鉄鋼 8.3%、金属製品・非鉄金属 6.3%、精密機械 6.3%、金属加工機械 5.2%、重電機器 5.2%、自動車 5.2%の順位となっている。次に、船舶利用貿易取引（輸入）においては、不明回答を除く 32 件のうち、繊維製品 40.6%、その他の加工製品 15.6%、金属品 12.5%、機械電気機器 9.4%、その他の原材料品 6.3%、化学品 6.3%の順位となっている。続いて航空機利用貿易取引（輸出）においては、不明回答を除く 41 件のうち、金属加工機械 26.8%、精密機械 22.0%、金属製品・非鉄金属 9.8%、事務用機械 7.3%、その他の軽工業品 7.3%、半導体および関連製品 4.9%、繊維品 4.9%の順位となっている。最後に、航空機利用貿易取引（輸入）においては、不明回答を除く 8 件のうち、機械電気機器 50.0%、繊維製品 50.0%の順位となっている。

貿易取引に関しては FOB、CIF 等といった定型取引条件（trade terms）が存在しており、韓国との貿易取引においても使用されている。韓国との取引でどのような定型

---

[7] 日本法の売買に関する諸規定については、例えば、江頭賢治郎『商取引法（第 2 版）』（1996 年）1 頁以下参照。
[8] 具体的には、注 4 の文献参照。
[9] 日本大学産業経営研究所『我国で使用されるトレード・タームズ（貿易定型取引条件）の動向調査』（1997 年）。なお、小林晃『我国で使用されるトレード・タームズの実証的研究』（1999 年）も参照。

取引条件が使用されているかは前記動向調査報告書で取り上げられている。「総合商社A社の使用するトレード・タームズの国別、商品別分析」によれば、以下のとおりである。船舶利用貿易取引（輸出）では、とFOB　76.7%、CIF　15.7%、C&F　6.0%という順序である。船舶利用貿易取引（輸入）では、FOB　64.9%、C&F　24.6%　CIF 9.6%の順序である。航空機利用貿易取引（輸出）では、FOB　76.4%、CIF　15.2%、C&F　4.7%の順序である。航空機利用貿易取引（輸入）では、FOB　88.7%、C&F 4.7%、CIF　4.3%の順序である。

韓国との取引においても、他国との取引の場合と同じように、CIF　C&F　FOBの三取引条件が重要であるといえよう。

では、かかる取引条件の解釈はいかなる国際規則に準拠しているのであろうか。かかる取引条件の解釈についてはインコタームズによっているといってよいのではないかと思われる。インコタームズとは、国際商業会議所[10]が作成した「定型取引条件の解釈に関する国際規則」のことである。インコタームズ（2000年版）では、13種の定型取引条件が取り上げられ、そのそれぞれの取引条件について売主及び買主の義務が列挙されている[11]。ここでは実際上の重要性に鑑み、FOB（本船渡）条件、CIF（運賃保険料込み）条件、C&F（運賃込み）条件の3つを中心に取り上げる[12]。

FOB（Free on Board）条件は、売買契約上定められた船積港において売主が船舶に物品を船積みすることにより売主の引渡義務が完了する契約条件である。インコタームズによれば、FOB条件において、売主は以下のような義務を負う。1、売買契約に適合した物品を供給すること（A－1）　2、約定品を約定日（期間内）に買主が指定する本船上で引渡すこと（A－4）　これに対して、買主は以下のような義務を負う。1、売買契約の定めに従って代金を支払うこと（B－1）　2、自己の費用で運送契約を締結し、売主に対して船積に関する十分な情報を与えること（B－3、B－7）　3、本船上で約定品の引渡を受けること（B－4）

CIF（Cost、Insurance and Freight）条件は、売主が売買契約上定められた仕向地までの海上運賃および海上保険料を負担する契約条件である。インコタームズによれば、CIF条件において、売主は以下のような義務を負う。1、売買契約に適合する物品を供給すること（A－1）　2、自己の費用で運送契約を締結し、運送書類を買主に提供すること（A－3）　3、自己の費用で保険契約を締結し、保険書類を買主に提供すること（A－3）これに対して、買主は以下のような義務を負う。1、売買契約の定めに従って代金を支払うこと（B－1）　2、約定品の引渡を受けること（B－4）　3、運送

---

[10] 国際商業会議所（International Chamber of Commerce）は、ヨーロッパとアメリカの産業界のリーダーによって1919年に設立された国際的な民間団体である。一般にICCと略称され、インコタームズのほか信用状統一規則（第六節参照）などを作成している。ICCにはホームページがあるが、そのアドレス は、以下のとおりである。http://www.iccwbo.org/

[11] 『2000年インコタームズ』および『2000年インコタームズの手引き』は、いずれも国際商業会議所日本委員会から入手できる。なお、インコタームズについては、Bredow et al. INCOTERMS 1990 2 Auf. 1994も参照。

[12] これらの取引条件については、Sasson & Merren、CIF. and FOB. Contracts 3rd ed.1984に詳しい。

書類が契約に合致するときはこれを受領すること（B－8）　運送書類の中で最も代表的なものは海上運送に関する書類である船荷証券である。

C&F（Cost and Freight）条件は、CIF 条件といわば兄弟の関係にある条件で、売主に保険契約締結義務がないことを除けば、あとは CIF 条件と同じと考えてよい。

FOB 条件、CIF 条件（C&F 条件も）はいずれも海上運送用の条件であり 10、いずれも船積地において物品を引き渡す積地売買（条件）であることから、船積港において物品が本船の舷側手摺を通過したときに、危険が売主から買主に移転する（FOB　A－5、B－5；CIF　A－5、B－5）。

インコタームズは、売主・買主の権利・義務を定めているが、各当事者がかかる義務に違反した場合の効果については言及していない。従って、義務違反の効果および相手方の救済については、当事者が契約中で定めていなければ、各国国内法または条約の規定が適用されることになる。

韓国法については、すでに述べたように、民法・商法のなかに売買に関する規定が設けられている。

条約については、1980 年の「国際物品売買契約に関する国際連合条約」（1988 年発効）[13]があり、当事国は 2001 年 2 月現在で 58 カ国におよぶが、韓国・日本とも当事国となってはいない。しかし、本条約は今後ますます重要性が増すと考えられるので、ここでも簡単ながらとりあげることとしたい。

本条約は、国連国際商取引法委員会（UNCITRAL）[14]が作成したもので、全文 101 カ条からなり、大きく 4 部に分かれている 11。条約の適用範囲及び総則規定を定めた第 1 部（適用範囲及び総則）に続いて第 2 部（契約の成立）では、申込・承諾などについて規定がある。第 3 部（物品の売買）は、売主・買主の権利・義務について詳細に規定している。売主の主たる義務としては、1　物品の引き渡し　2　関連書類の交付　3　物品の所有権の移転　の 3 つが挙げられている（本条約 30 条参照）。売主の義務不履行の場合に買主に与えられる救済には、1　履行請求　2　契約解除　3　代金減額　4　損害賠償　の 4 つがある（条約 45 条）。買主の主たる義務は、1　代金支払い　2　物品の受領　の 2 つである（条約 53 条）。買主の義務不履行の場合に売主に与えられる救済には、1　履行請求　2　契約解除　3　損害賠償の　3 つがある（条約 61 条）。第 4 部は、最終規定である。

---

[13] 国連物品売買条約に関する邦語文献（図書）として以下のものがある。新堀聰『国際統一売買法－ウイーン売買条約と貿易契約』（1991 年）；曽野和明・山手正史『国際売買法』（1993 年）；シュレヒトリーム『国際統一売買法』（1997 年）；甲斐道太郎他編『注釈　国際統一売買法Ⅰ　ウイーン売買条約　』（2000 年）。

[14] 国連国際商取引法委員会（United Nations Commission on International Trade Law）は、「国際商取引法の漸進的調和および統一の促進」を目的として 1966 年に設立された国連総会直属の委員会である。一般に UNCITRAL と略称され、国連物品売買条約のほか国際商事仲裁模範法などを作成している。UNCITRAL にもホームページがあるが、そのアドレスは、以下のとおりである。http://www.un.or.at/uncitral/

第四節　物品運送

次に、運送についてであるが、運送はそれが行われる場所如何により陸上運送、海上運送、航空運送に分けることができるが、以下では海上運送、航空運送を取り上げる。

第一に、海上運送についてであるが、わが国は 1924 年の「船荷証券に関するある規則の統一のための国際条約」（ハーグ・ルール）を批准し、それに伴い国際海上物品運送法を制定している[15]。

これに対して、韓国もハーグ・ヴィスビー・ルールを批准しているが、わが国とは異なり「商法（第五編海商）」のなかにとりいれられている。その内容は、基本的には、国際海上物品運送法と同じであるといって差し支えないように思われる[16]。

海上運送人は、堪航能力注意義務と運送品に関する注意義務を負っている。すなわち、前者の義務についていえば、運送人は、発航当時、船舶が安全に航海をすることができるようにすべきであり、必要な船員の乗船・船舶艤装および必要品の補給をすべきであり、運送品を積載すべき場所を運送品の受取・運送・保存のため適する状態におかなければならない（商法 787 条）。後者の義務についていえば、運送人は運送品の受取、船積、積付、運送、保管、陸揚および引渡に関して注意義務を負っている（同法 788 条 1 項）。運送人は、自己または船員その他の船舶使用人が注意を懈怠しなかったことを証明することができなければ、運送品の滅失、毀損または遅延による損害を賠償しなければならない。韓国商法も、国際海上物品運送法と同じく、運送人の運送品に関する注意義務をその受取から引渡まで延長しており、また、運送人によって賠償されるべき損害として滅失、毀損その他延着による損害を挙げている。

もっとも、運送人は、一定の場合には免責されるものとされている。運送人は、航海上の過失または火災の場合には免責される。すなわち、運送人は、船長、海員、水先人その他の船舶使用人の航海または船舶の管理に関する行為または火災により生じた運送品に関する損害を賠償する責任を免れる（同法 788 条 2 項）。また、運送人は、一定事実の存在および運送品損害がその事実より通常生じうるものであることを証明することができれば、免責される（同法 789 条 2 項）。注目されるのは、一定事実（1 号から 11 号まで）のなかに「船舶の隠れた瑕疵」が含まれていることである（同 11 号）。

運送人は、損害賠償額を、当該運送品の各包装あたりまたは船積単位あたり 500 計算単位の金額まで制限することができる（商法 789 条の 2　1 項本文）。しかし、運送品に関する損害が運送人自身の故意またはその損害が発生するおそれがあることを認

---

[15] ハーグ・ルールを国内法化した国際海上物品運送法については、戸田修三他編『国際海上物品運送法』（1997 年）に詳しい。

[16] 韓国海商法については、志津田・前掲注 1 の文献の他、太平洋合同法律事務所「韓国海商法の改正」海事法研究会誌 115 号（1994 年）18 頁以下も参照。

識しながら無謀にした作為または不作為から生じたものであるときは、この限りではない（同但書）。

韓国商法は、船荷証券についても規定を設けている（同 813 条以下）[17]。

第二に、航空物品運送については、1929 年の「国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約」（ワルソー条約）があるが、韓国も日本もワルソー条約を改正する、1955 年のハーグ議定書を批准しているので、同議定書によって改正されたワルソー条約（改正ワルソー条約）が適用されることになる[18]。

改正ワルソー条約（以下ではワルソー条約と略称）は運送人の責任について過失を推定し、無過失の立証責任を運送人に負わせる一方で、運送人の責任に限度額を設けている。

すなわち、航空運送中の事故による物品の破壊、滅失、毀損による損害及び物品の航空運送における延着から生じる損害について、運送人は責任を負わなければならない（ワルソー条約 18 条 1 項、19 条）。航空運送中とは、物品が飛行場もしくは航空機上においてまたは、飛行場外に着陸した場合には場所の如何を問わず運送人の管理のもとにある期間をいう（18 条 2 項）。運送人が責任を免れるためには、自己およびその使用人の無過失を証明することが必要である（20 条）。運送人の責任限度額は、物品 1 kgにつき 250 フラン（約 6 千円）である（22 条 2 項 a 号）。

もっとも、責任限度額の適用されない例外の場合が 3 つ存在している。第一に、荷送人が運送人に物品を引き渡す際に、その価額を申告し、必要な割増料金を支払った場合には、この限度額は適用されない（同号但書）。第二に、物品の損害が、運送人またはその使用人の「損害を生じさせる意図をもって、または無謀にかつ損害の生ずるおそれがあることを認識して行った」行為から生じたことが証明された場合には、運送人は責任限度額を援用することはできない（25 条）。この規定は英米法の考えをとりいれたものと理解されているが、改正前の規定と類似性のあるものといえよう。改正前ワルソー条約 25 条では、運送人は故意または故意に相当すると認められる過失がある場合には責任限度額を援用することはできないものとされていた。最高裁判決で、故意に相当すると認められる過失とはわが国では重過失のことであるとするものがある。第三に、航空運送の書類である航空運送状の不発行、ワルソー条約に関する注意書の航空運送状への不記載の場合には、運送人は責任限度額を援用することはできない（9 条）。

---

[17] 海上運送で使用される書類、例えば船荷証券・傭船契約書などの書式については、日本海運集会所『日本海運集会所契約書式集』に収録されている。ちなみに、日本海運集会所（Japan Shipping Exchange Inc.）は、海事に関する商取引の健全な進歩発達を図り、広く海事関係諸産業の隆盛に寄与することを目的として 1921 年に創立された機関である。本集会所にもホームページがあるが、そのアドレスは以下のとおりである。http://www.jseinc.org/

[18] （改正）ワルソー条約については以下の文献参照。まず邦語文献としては、坂本昭雄『国際航空法論』（1992 年）236 頁以下；関口雅夫『国際航空運送人の責任制度』（1998 年）4 頁以下；坂本昭雄『新しい国際航空法』（1999 年）147 頁以下、次に外国語文献としては、Giemulla et al.、Warschauer Abkommen - Internationa-les Lufttransportrecht - Kommentar 1986；Goldhirsch、The Warsaw Convention An-notated A Legal Handbook 1988

航空運送において、海上運送の船荷証券に相当する書類は航空運送状であるが、航空運送状は、荷送人が作成して運送人に交付することになっている（5条1項）。実務では、航空貨物代理店がこれを作成している。航空運送状の記載事項も、船荷証券と同じように法定されている（8条）[19]。

第五節　貨物保険

続いて、保険のなかで最も重要な海上保険について説明する。

わが国では商法の中に海上保険に関する規定はあるが、国際貨物保険（一般に外航貨物保険と呼ばれる）は、イギリスの法と慣習に準拠してなされている[20]。「イギリス海上保険法」によれば、海損（海上損害）は、全損と分損に分けられる。全損とは被保険利益―貨物につき保険事故が発生することにより保険契約の利益を受ける者が損害を被る恐れのある経済的利益のこと―が全部滅失した場合をいい、それ以外の場合が分損である。分損の中には、被害を受けた者のみが損害を負担する単独海損とそれ以外の者も損害を負担する共同海損が含まれる。また、分損には、損害防止費用や救助料などの費用損害も含まれる。

わが国の損保会社は、今日二種の保険証券を使用している。依然として多く使用されているのが一般に旧証券と略称される、ロイズSG保険証券を模範とした英文保険証券であり、その裏面には一般に旧約款と略称される協会貨物約款が印刷されている。もう一種が一般に新証券と略称されるロイズ海上保険証券を模範とした英文保険証券であり、その裏面には一般に新約款と略称される新協会貨物約款が印刷されている[21]。

以下ではわが国の保険証券を対象としてその内容を説明することにしたい。わが国においては依然として旧証券が多く使用されていることから、旧証券について詳しく説明し、新証券については簡単に言及するにとどめたい。

旧証券の表面のうち右側3分の2の部分が「証券本文」と呼ばれるもので、これに対して追加的な規定を設けているのが左側3分の1の「欄外約款」である。これらの証券表面に対し、さらに裏面にある協会貨物約款が契約内容の補足・修正をなしており、きわめて複雑な様式の証券といえる。証券本文のなかでもっとも重要な約款がい

---

[19] 航空運送状については、来見田実『新訂 航空貨物の理論と実務』（1995年）111頁以下参照。国際航空運送協会は（International Air Transport Association）は、航空産業を代表し、かつ同産業に貢献することを目的として1945年に設立された協会である。一般にIATAと略称され、航空運送状の統一様式も作成している。本協会にもホームページがあるが、そのアドレスは以下のとおりである。http://www.iata.org/

[20] わが国の外航貨物保険については、東京海上火災保険株式会社編『損害保険実務講座 4 貨物保険』（1987年）56頁以下参照。イギリスの海上保険については、Arnould、The Law of Marine Insurance and Average、16th ed. 1981 など参照 。

[21] わが国損保会社が使用している英文保険証券については、葛城照三『1981年版 英文積荷保険証券論』（1981年）で詳細な検討がなされている。 なお、ロイズにもホームページがあるが、そのアドレスは以下のとおりである。http://www.lloydsoflondon.co.uk/homepages/welcome.html

わゆる危険約款である。本約款によれば、保険者が担保する危険は以下のものである。1　海固有の危険　2　軍艦　3　火災　4　外敵　5　海賊　6　漂盗　7　強盗　8　投荷　9　捕獲免許状　10　報復捕獲免許状　11　襲撃　12　海上における占有奪取　13　あらゆる国王・君主および人民の強留・抑止および抑留　14　船長・海員の悪行　15　その他一切の危険　である。このうち欄外約款で免責される危険を除くと、証券表面で保険者が担保する危険は以下の六つであることになる。すなわち、1　海固有の危険　2　火災　3　強盗　4　投荷　5　船長・海員の悪行　6　その他一切の危険である。これらの幾つかについては、イギリス海上保険法解釈規則に規定が設けられている。海固有の危険につき、解釈規則7条は「海固有の危険という文言は海の偶然な事故または災害のみをいう。この文言は風および波の通常の作用を含まない」と定義している。強盗につき、解釈規則9条は「強盗という文言は、ひそかな窃盗、または、海員であると旅客であるとを問わず乗船者のある者の行った窃盗を含まない」と定義している。船長・海員の悪行につき、解釈規則 11 条は「船員の悪行という文言は、船主または場合によっては傭船者に損害を及ぼす船長または海員の故意に行った一切の不正行為を含む」と定義している。その他一切の危険につき、解釈規則 12 条は「その他一切の危険という文言は、保険証券に列挙された危険と同種類の危険のみを含む」と定義している。これらの危険に加えて、証券裏面に印刷されている協会貨物約款のなかでさらに保険者が担保する危険が追加されている。

保険者は本来担保危険によって生じた損害をすべててん補することになるはずであるが、外航貨物保険の場合には保険者はあらかじめ約定した損害のみをてん補することになる。保険証券裏面に印刷されている協会貨物約款5条によれば、基本的な損害てん補条件は、分損不担保条件、分損担保条件、全危険担保条件の三つである。全危険担保条件は、原則として、すべての危険によって生じた損害をてん補するが、1　貨物の固有の欠陥・性質による損害　2　遅延による損害　3　戦争による損害　4　ストライキによる損害は除外される。分損不担保条件は、全損、共同海損および費用損害をてん補するが、単独海損は、船舶の座礁・沈没・大火災、または火災、爆発、船舶の衝突など特定の事故によるもの（特定分損と呼ばれる）のみをてん補する。分損担保条件は、分損不担保条件における損害に加えて、特定の事故によらない単独海損（不特定分損と呼ばれる）をもてん補する。　新証券は、旧証券と異なり、担保危険に関する規定もなく、いわば約款の受け皿のようなものである。したがって新協会貨物約款が契約内容を自己完結的に規定している。新約款も三つあり、それぞれＡ条件、Ｂ条件、Ｃ条件と呼ばれている。新約款においては第1条に掲げられた担保危険によって生じた損害がてん補されるが、第4条から第7条までに該当する場合にはてん補されない。ちなみに、第4条は一般免責約款、第5条は不堪航および不適合免責約款、第6条は戦争免責約款、第7条はストライキ免責約款である。わが国の損保会社は、いわゆるロイズ SG 保険証券を模範とした英文保険証券を使用しており、その裏面には協会貨物約款が印刷されている。

第六節　代金決済

韓国との貿易取引においては、どのような決済手段が利用されているのであろうか[22]。

前記動向調査においては、代金決済手段についてもアンケート調査している（No.1アンケート回答分析)。それによれば、1．船舶利用貿易取引（輸出）においては、不明回答を除く90件のうち、信用状付荷為替手形90.0%、信用状なし荷為替手形4.4%、送金為替3.3%%、その他2.2%　の順位となっている。2．船舶利用貿易取引（輸入）においては、回答39件のうち、信用状付荷為替手形79.5%、送金為替17.9%、信用状なし荷為替手形2.6%の順位となっている。3．航空機利用貿易取引（輸出）においては、回答47件のうち、信用状付荷為替手形57.4%、送金為替25.5%、信用状なし荷為替手形12.8%、その他4.3%の順位となっている。4．航空機利用貿易取引（輸入）においては、回答12件のうち、信用状付荷為替手形66.7%、送金為替33.3%となっている。

ここでは韓国との貿易取引でも使用されている荷為替手形と荷為替信用状を特に取り上げる。このうち、荷為替手形は、船積書類（船荷証券、保険証券、商業送り状など）の添付された為替手形のことをいう。かかる荷為替手形には2つの種類がある。一つはD／P（Documents against Payment）条件のものであり、もう一つはD／A（Documents against Acceptance）条件のものである。前者は為替手形の支払と引換に船積書類を引き渡す条件のものであり、後者は為替手形の引受と引換に船積書類を引き渡す条件のものである。為替手形の引受とは為替手形の支払人が手形金額の支払義務を負担することをいう。

かかる荷為替手形の取り立てに関しては、国際商業会議所が1978年に作成した「取立統一規則」（最新版は1995年版）[23]がある。本規則（1995年版）は全部で23カ条からなり、総則と定義、義務と責任、呈示、支払、引受などの見出しのもとに取立取引における手続き、当事者の義務および責任について規定している。

次に、荷為替信用状であるが、これは、買主（発行依頼人）の依頼に基づいて、その取引銀行（発行銀行）が一定の条件の下に売主（受益者）が提供する書類の支払いなどを約束した書面のことである[24]。売主および買主が売買契約の中で代金決済を荷為替信用状（以下、信用状と略称）によることを合意した場合に、買主は自己の取引銀行に売主に対する信用状の開設を依頼する。買主の取引銀行が信用状開設に同意す

---

[22] 決済手段一般については、例えば、高桑昭・江頭賢治郎編『国際取引法（第2版）』（1993年）201頁以下、さらに、荷為替手形については、吉原省三編『現代銀行取引法』（1987年）頁以下参照。

[23] 『取立統一規則　1995年改訂版』は、ICC日本委員会から入手できる。これに関連するICCの出版物として、『取立統一規則の手引き』（1996年）がある。

[24] 荷為替信用状については以下の文献参照。東京銀行システム部編『貿易と信用状』（1996年）；アイゼマン/シュッツェ『荷為替信用状の法理概論』（1994年）（この本は、Eisemann /Schütze、Das Dokumentenakkkreditiv im Internationalen Handelsverkehr 3 Auf. 1989 の翻訳である）

ると、買主・取引銀行間に信用状開設契約が締結される。本契約に基づき、取引銀行は売主に対して信用状を開設する。売主は信用状で定められた書類を発行銀行に呈示して支払を受けることになる。

荷為替信用状に関しては、国際商業会議所が 1983 年に改訂した「荷為替信用状に関する統一規則及び慣例」(以下統一規則と略称—最新版は 1993 年版) がある[25]。本規則 (1993 年版) は全部で 55 カ条からなり、総則と定義、信用状の形式と通知、義務と責任、書類、雑則および譲渡の見出しのもとに信用状取引における手続き、当事者の義務および責任について規定している。

信用状は、発行銀行の確約の有無を基準として、取消不能信用状と取消可能信用状に分けられる (統一規則 7 条)。取消不能信用状は、関係当事者全員の同意がなければ発行銀行が取消・条件変更のできない信用状のことをいう (統一規則 10 条)。これに対し、取消可能信用状は、発行銀行が事前の通知なしにいつでも取消・条件変更のできる信用状のことをいう (統一規則 9 条)。実務では圧倒的に取消不能信用状が利用されている。

信用状には 2 つの重要な原則がある。その一つは独立抽象性の原則であり、もう一つは厳格一致の原則である。独立抽象性の原則とは、信用状 (債務) は信用状発行の原因となった売買契約その他の契約から独立した、別個の債務であるということである (統一規則 3 条)。かかる原則の認められる根拠は、信用状を売買契約などの原因関係から切断することによって、信用状の迅速かつ円滑な取引をはかることにあるとされている。独立抽象性の原則の効果として、発行銀行は、売買契約上の事由 (例えば、売主による債務不履行) をもって、売主に対して支払を拒絶することはできない。また、発行銀行は、信用状開設契約上の事由 (例えば、買主の破産) をもって、売主に対して支払を拒絶することもできない。

厳格一致の原則とは、売主の提供する書類が信用状に定められた条件と厳格に一致していなければならないとの原則である。わが国の判決で、信用状条件として包装明細書が要求されているのに、包装明細書が独立の書類となっていない「重量・包装および品質明細書」を売主が提供した場合に、条件不一致はないとしたものがあるが、批判がある。信用状取引においてはすべての関係当事者は書類の取引を行うものであって、その書類がかかわる物品の取引を行うものではない (統一規則 4 条)。したがって、銀行は相応の注意をもってすべての書類が信用状条件と文面上一致しているかどうかを点検・確認すればよい。文面上相互に矛盾している書類は信用状条件と文面上一致していないものとみなされる (統一規則 13 条)。

---

[25] 『荷為替信用状に関する統一規則および慣例　1993 年改訂版』も、ICC 日本委員会から入手できる。これに関連する ICC の出版物として、『標準荷為替信用状関係書式』(1994 年) および『荷為替信用状取引の手引き』(1995 年) がある。1983 年版統一規則については、ICC Publication No.400 の他、朝岡良平編著『実務家のための逐条信用状統一規則』(1985 年) ; Balossini、NORME ED USI UNIFORMI RELATIVI AI CREDITI DOCUMENTARI、4 ed. 1988 参照。なお、小峰登『1974 年信用状統一規則 (上) (下)』は、1974 年版統一規則に関するものであるが、統一規則についてきわめて詳細な検討をしている文献である。

第七節　紛争解決

国際取引（貿易取引も含めて）に伴う紛争解決手段の代表的なものは、訴訟（裁判）と（国際商事）仲裁である[26]。仲裁とは、当事者の合意により、第三者に紛争の解決を委ね、その判断に当事者が服するという裁判外の紛争解決制度である。仲裁は、裁判と比較して、一審限りで時間も余りかからず、費用も比較的低廉であり、判断内容が原則として非公開であることなどの利点がある。韓国においても、紛争解決手段としての仲裁の重要性が認識されており、1999 年末には「仲裁法」の改正もなされている[27]。

韓国では仲裁機関として大韓商事仲裁院がある。1966 年 3 月大韓商工会議所のなかに商事仲裁委員会が設置されたが、1970 年 3 月同委員会は社団法人大韓商事仲裁協会として独立した機関となった。1980 年 8 月同協会は拡大・改編されて大韓商事仲裁院となり、現在に至っている。同仲裁院の仲裁規則は二つあるが、一つが大法院（最高裁判所）の承認が必要な「仲裁規則」であり、もう一つが同規則の規定に基づく UNCITRAL 仲裁規則[28]による仲裁のための「UNCITRAL 仲裁規則による仲裁管理規則」である。前者の仲裁規則は、UNCITRAL 仲裁規則を参考にしているとされる。

大韓商事仲裁院による処理事件数（1999 年）についてみると、総受付事件数 150 件のうち国際事件は 40 件で、前年度より 32 パーセントもの減となっている。国際事件 40 件のうち、韓国の当事者が他国の当事者を相手に申し立てたのが 27 件で、他国の当事者が韓国の当事者を相手に申し立てたのが 13 件という状況である。前者（27 件）の請求額合計は 3300 万ドルであるのに対して、後者（13 件）の請求額合計は 5600 万ドルである。国家別件数では、アメリカが 32 件と最も多く、日本は 8 件となっている[29]。日韓間の動きとしては、1973 年 10 月に、大韓商事仲裁院と国際商事仲裁協会[30]との間に商事仲裁協定が締結されており、同協定 1 条は「両協会は、それぞれ、

---

[26] 国際取引にともなう紛争の解決については、例えば、石川明・小島武司編『国際民事訴訟法』（1994 年）参照。なお、本報告で言及している仲裁法規は、国際商事仲裁協会編『仲裁法規集』にもれなく収録されている。

[27] 韓国における仲裁については、以下の文献など参照。松浦馨「韓国国際商事仲裁制度の概観（1）～（3）」JCA ジャーナル 41 巻 9 号～11 号（1994 年）；金祥洙「韓国改正仲裁法(1)～(4)」JCA ジャーナル 47 巻 8 号～11 号（2000 年）。

[28] UNCITRAL 仲裁規則については、高桑昭『UNCITRAL 仲裁規則』（1979 年）1 頁以下；同「国際商取引法委員会仲裁規則」小島武司他編『注解 仲裁法』（1988 年）所収 879 頁以下、など参照。

[29] 大韓商事仲裁院による仲裁判断の具体例については、たとえば、以下の文献参照。角矢訳「大韓商事仲裁院の仲裁判定事例—品質不良による損害賠償請求事例」JCA ジャーナル 30 巻 2 号(1983 年）10 頁以下、同「大韓商事仲裁院の仲裁判定事例—契約不履行による損害賠償請求」JCA ジャーナル 30 巻 3 号（1983 年）26 頁以下、同「大韓商事仲裁院の仲裁判定事例—品質不良を原因とする損害賠償」JCA ジャーナル 30 巻 5 号（1983 年）31 頁以下、同「大韓商事仲裁院の仲裁判定事例—代理店でも貿易内容に沿う責任を」JCA ジャーナル 30 巻 6 号（1983 年）28 頁以下、同「大韓商事仲裁院の仲裁判定事例—輸出代行商社の責任問題」JCA ジャーナル 31 巻 2 号（1984 年）14 頁以下。

[30] 国際商事仲裁協会（Japan Commercial Arbitration Association）は、商事紛争の解決を図り、外国貿易を促進して、わが国の産業経済の確立に資するために 1950 年に設置された協会である。本協会にもホームページ があるが、そのアドレスは以下の通りである。http://www.jcaa.or.jp/

大韓民国と日本との間の経済取引を行う企業に対して、それら企業間の契約に…仲裁条項をそう入するよう勧告する」ものとしている。また、韓国も、わが国と同じく、「外国仲裁判断の承認及び執行に関する条約」（ニューヨーク条約）の当事国となっている。