

韓国商法第816条「複合運送人の責任」 規定における損害発生区間の認定

——韓国最高裁2019年7月10日判決を手がかりに——

金 玲

目 次

- 1 はじめに
- 2 韓国大法院2019年7月10日宣告2019다(그) 213009判決
- 3 若干の検討
 - 3-1 複合運送契約の定義
 - 3-2 複合運送人の責任
- 4 むすびにかえて

1 はじめに

コンテナ輸送の発達に伴い、複合運送が盛んに行われるようになって半世紀余り、日本の商法にも複合運送に関する規定が設けられるようになった。2018年に改正された商法第2編商行為の中に、複合運送人の責任に関する規定がみられる。

日本商法第578条（複合運送人の責任）

「陸上運送、海上運送又は航空運送のうち二以上の運送を一の契約で引き受けた場合における運送品の滅失等（運送品の滅失、損傷又は延着をいう。以下この節において同じ。）についての運送人の損害賠償の責任は、それぞれの運送においてその運送品の滅失等の原因が生じた場合に当該運送ごとに適用されることとなる我が国の法令又は我が国が締結した条約の規定に従う。

2 前項の規定は、陸上運送であってその区間ごとに異なる二以上の法令が適用されるものを一の契約で引き受けた場合について準用する。」

韓国商法第816条「複合運送人の責任」規定における損害発生区間の認定

複合運送の運送人の責任に関する立法例として、大きく、滅失等が発生した区間に適用される法によるネットワーク・システムとあらかじめ設けられた責任制度にしたがい損害発生区間に関係なく同一の責任を負うユニフォーム・システムの二つがある。日本商法第578条第1項の規定によると、日本は、概ねネットワーク・システムを採用しているように見える。そして滅失等の原因が生じた区間が不明である場合については規定を置いていないが、商法第2編商行為の中の第569条に、陸上運送、海上運送および航空運送に関する共通の規定を置いているため、別途の約定がない場合、この商行為編の規定が適用されることとなるであろう。

複合運送の規定が商法内に設けられるまで、複合運送人の責任については、約款などによって規律されてきた。たとえば、よく利用されている一般社団法人国際フレイトフォワードーズ協会（以下、JIFFA という。）の JIFFA 国際複合一貫輸送約款（国際貨物運送事業者協会連合会（以下、FIATA という。）、FIATA の MT B/L の内容を承継）は、滅失等の区間が不明である場合は、滅失等は海上運送区間で発生したものとみなし、運送人は、海上運送区間に適用される法またはヘグ・ヴィスビー・ルールにしたがって責任を負うと定めている¹⁾。

一方、隣国である韓国は、2007年の商法改正の際に、海商編の中に複合運送に関する規定を新設した²⁾。

韓国商法第816条（複合運送人の責任）

「運送人が引き受けた運送に海上以外の運送区間が含まれる場合、運送人は損害が発生した運送区間に適用される法にしたがい、責任を負う。

2 どの運送区間で損害が発生したか不明の場合または損害の発生が性質上特定の地域に限定されない場合、運送人は、運送距離が最も長い区間に適用され

1) JIFFA Multimodal Transport Bill of Lading (2013) 第22条第5項。

2) 日本では、外航物品運送に適用される国際海上物品運送法が商法とは別に定められているが、韓国は、海上物品運送に関して外航・内航の区別をせず、商法の中にその一本化された規定を置いている。

る法にしたがい責任を負う。ただし、運送距離が同一または最も長い区間を定めることができない場合には、運送賃が最も高い区間に適用される法にしたがい責任を負う。」

滅失等の発生区間が不明である場合、複合運送人の責任について、海上運送に関連する法律またはヘーグ・ヴィスビー・ルールを適用すると定めるのが一般的であるが³⁾、韓国海商法は、運送距離の最も長い区間に適用される法にしたがい責任を負うとしている。韓国国内においてもこのような定め方は非常に独特であると評価されている⁴⁾。

そもそも2007年商法改正当時、韓国法務部の改正試案の段階では、損害の発生区間が不明の場合、「運送人は主たる運送区間に適用されるべき法にしたがい責任を負う。」となっており、主たる運送区間は運送賃、運送距離などに鑑み、裁判所が決めるとされていた⁵⁾。しかし、損害発生区間不明の場合に適用される法規を事後的に裁判所が決める方法は、事前的な予測可能性を欠いている点で多くの批判を浴びることとなり、最終的には比較的予測可能性のある

-
- 3) たとえば、中国海商法第106条は、海上区間を含む複合運送において運送品の滅失等が発生した区間が特定できない場合、複合運送人は、中国海商法の「海上物品運送契約」の章の運送人の賠償責任および責任制限額についての定めにより賠償責任を負うと定めている。なお、海上区間を含まない複合運送については、別途契約法（第317条～第321条）の中に定めている。
- 4) 鄭映錫 「운송물 손해의 발생구간과 복합운송인의 책임-대법원 2009.8.20 선고 2007다87016 판결의 평석을 중심으로（運送品の損害発生区間と複合運送人の責任—大法院2009年8月20日宣告2007ダ87016判決の検討を中心に）」商事判例研究第22輯第4巻384頁。ほかにも、最も長い区間に適用される法による発想は、海上区間での損害等の発生率が高いことを根拠としているが、そのような考え方にはなんら合理的な根拠がなく、ただ伝統的に海上運送人に有利なヘーグ・ルールを他の運送区間にも拡張してきた慣行にしたがっているに過ぎないとの見解がみられる。徐憲濟 「國際複合運送人の責任에 관한 研究 I—發生区間不明損害 (concealed damage) 에 대한 複合運送人の 責任— (國際複合運送人の責任に関する研究 I—發生区間不明損害 (concealed damage) に対する複合運送人の責任—) 海法会誌第7巻第1号（1985年）108頁。
- 5) 金仁顯 「2007년 商法海商編의 編制 및 複合運送에 대한 改正經緯와 그 内容 (2007年商法海商編の編制および複合運送に関する改正経緯とその内容)」韓国海法学会誌第30巻第1号（2008年4月）38-39頁。

韓国商法第816条「複合運送人の責任」規定における損害発生区間の認定

運送「距離」に基づき損害発生区間を認定する方法が採用されることになった⁶⁾。

これに対して、評価が大きく二つに分かれている。肯定的な立場は、海上区間を含む複合運送の損害発生区間不明の場合に、必ず海上運送区間に適用される法を適用する FIATA の MT B/L のような方法を疑問視し、運送距離の長い運送区間の法を適用するのが最も合理的である、と述べている⁷⁾。

一方、懐疑的な立場から、運送距離の長短という要素は、一応の予測可能性を与えているが、利便性の点からは海上運送法の適用という方法には及ばないとして、損害発生区間不明の場合、海上運送法を一律的に適用すべきであるとの主張⁸⁾ がなされている。

そして近時韓国商法第816条に関連して下された韓国最高裁の判決は、複合運送人の定義および損害発生区間の認定に関するものであり、実務的にも理論的にも興味深い。

2 韓国大法院2019年7月10日宣告2019다(ダ)213009判決

韓国大法院2019年7月10日宣告2019다(ダ)213009判決(以下、2019年判決という。)⁹⁾

[事実の概要]

X(原告・控訴人・上告人兼被上告人)は、住民の福祉の増進、地域社会の発展などを目的に設立された地方公企業であり、飲料湧水などを生産している。

6) 金・前掲注(5)39-40頁。

7) 崔竣瑤「복합운송법의 제정 방향(複合運送法の制定方向)」商事法研究第29巻第1号(2010年)24頁。同氏は、距離基準の妥当性の根拠として、海上—航空複合運送において、損害が航空運送区間で発生する可能性を排除できないため、荷主が航空運送区間に適用する法を主張する場面を想定して論じている(航空運送区間が最も距離の長い区間に該当し、航空運送区間に適用される法にしたがったほうが、海上区間のそれより高額の損害賠償金を請求できるからである)。

8) 金・前掲注(5)41頁。

9) 大韓民国法院綜合法律情報 <https://glaw.scourt.go.kr/wsjo/panre>、ケースノート <https://casenote.kr/> に掲載。

Xは、湧水の販売圏域を三つに分け、A圏域についてはY₁ら（被告・被控訴人・被上告人）と、B圏域については訴外Zと、そしてC圏域についてはY₂ら（被告・被控訴人・上告人）とそれぞれ物流業務に関する請負契約を締結した。

契約書には、契約の主な内容として、①、Xが生産した製品をXの工場から受け取り、Xの販売代理店またはXが別途指定した場所まで運送する物流関連の諸般業務、②、Xが必要とするすべての調達物品を調達物品工場または保管場所から受け取り、Xの生産工場まで運送する物流関連の諸般業務、上記①②という物流関連の諸般業務とは、陸上運送、海上運送、港における船積み・荷揚げ、保管および移動などの一切の物流関連業務をいう、と記載されている。さらに、契約書には、Y₁ら、Y₂らまたはZの帰責事由による運送および荷役の遅延により期限内に運送の完了が難しいとXが判断した場合は、Xは代わりに他の者に運送・荷役の業務を行わせることができ、その際Y₁ら、Y₂らまたはZはいかなる異議も唱えることができないと定めている。契約期間は、2012年1月1日から2014年12月31日までである。

Y₁ら、Y₂らが2014年1月から6月までの間、海上区間における運送を履行しなかったため、Xは訴外Zにその代替運送を依頼した。そして、2016年12月にチェジュ地方裁判所に、代替運送により発生した追加の費用およびその利息を求めて、Y₁らおよびY₂らを訴えた。

チェジュ地方裁判所は、Y₁ら、Y₂らは、海上運送と陸上運送を引き受ける複合運送人に該当するとし、複合運送人の場合は、損害が発生した運送区間に適用される法にしたがって責任を負うべきであると判示した。すなわち、Xの損害は、Y₁ら、Y₂らが海上運送を怠ったために生じたものであるため、商法第816条第1項の規定にしたがい、その損害賠償に関しては商法の海上運送に関する規定が適用されるべきであるとした。そして、運送品が引き渡されるべき日である2014年7月末日から商法が定める海上運送に関する1年の除斥期間を経過したことを理由に、Xの請求を退けた。Xが控訴。

控訴審裁判所であるクァンジュ高等裁判所は、本件の場合は、韓国商法第

韓国商法第816条「複合運送人の責任」規定における損害発生区間の認定

816条第2項の規定を適用し、運送距離の最も長い区間に適用される法にしたがうべきとし、Y₁らには海上運送に関する法を適用し、XのY₁らへの控訴を棄却、Y₂らには陸上運送に関する法を適用し、Y₂らにXへの損害賠償金の支払いを命じた。

XとY₂らのうちの一会社が不服として上告。上告棄却。

[判旨]

「複合運送契約とは、運送品を陸上運送、海上運送、航空運送のうち、少なくとも二つ以上の異なる運送手段を結合して運送を履行することをいう。旧貨物流通促進法から2007年8月3日法律第8617号で全部改正された物流政策基本法は、物流の範囲を既存の財貨の運送・保管・荷役などを中心にする物的流通に限定していたのを、財貨の調達・生産・消費および回収・廃棄までの全過程を含むことに拡張し（法第2条第1項第1号）、旧貨物流通促進法上の複合運送取扱人（原文：複合運送周旋人）を国際物流取扱人（原文：国際物流周旋人）とみなすと定めている（附則第7条第1項）。そして、この法の施行規則によると、国際物流取扱業者とは、自己の名で船荷証券と航空貨物運送状を発行することができる者であるため（第5条第2項第2号参照）、国際物流取扱業者が自己の名義で運送契約を締結し、運送を引き受ける場合には、複合運送人の地位を取得し、該当運送契約の権利・義務の主体になる。このように、当事者間で複合運送だけでなく、港における船積み・荷揚げ、保管および移動、ひいては物流情報の活動など、一切の物流関連活動を含む内容の総合物流運営に関する契約を締結した場合、最も核心的な要素は、複合運送であるとみるべきである。

複合運送の過程において運送品の滅失・毀損などにより損害が発生した場合に、運送人がどの運送手段に適用される法にしたがい責任を負うべきかが問題となる。複合運送人の責任について商法は損害が発生した運送区間に適用される法にしたがい責任を負うべきであると定めている（商法第816条第1項）。そしてどの運送区間で損害が発生したか確かでない場合または損害の発生が性質

上特定の地域に限定されていない場合は、運送人は運送距離の最も長い区間に適用される法にしたがい責任を負うべきであり、運送距離が同一または最も長い区間を決められない場合には、運送賃の最も高い区間に適用される法にしたがい責任を負うべきであると定めている（第2項）。したがって、損害が発生した運送区間が明らかでないまたはその性質上特定の地域に限定できない場合、海上運送区間が最も長ければ、海上運送に関する規定を適用すべきである。

海上運送人の荷送人または荷受人に対する債権または債務は、その請求原因の如何にかかわらず、運送人が荷受人に運送品を引き渡した日または引き渡すべき日から1年以内に裁判上の請求がなければ消滅する（商法第814条第1項）。ここでいう『運送品を引き渡すべき日』とは、通常運送契約がその内容に沿って履行されていれば、引渡しが行われるべきであった日を指す。運送品が物理的に滅失した場合だけでなく運送人が運送品の引渡しを拒否するまたは運送人の事情により運送が中断されるなどの事由により運送品が引き渡されない場合にも、『運送品を引き渡すべき日』を基準に提訴期間が徒過したか否かを判断すべきである¹⁰⁾。]

複合運送に関する規定が存在しない旧商法のもと、複合運送人の責任について判示したのものとして、韓国大法院2009年8月20日宣告2007다(ダ) 87016判決（以下、2009年判決という）¹¹⁾がある。2009年判決は、陸上運送、海上運送を含む複合運送中に運送品が毀損したが、どの運送区間において毀損が発生したか不明であった事案に関するものである。運送人が陸上運送に関する韓国旧商法第146条第1項¹²⁾を根拠に、責任がないと主張したのに対して、韓国大法

10) 陸上運送に関する法が適用される場合、運送人の責任は、荷受人が運送品を受け取った日または運送品を引き渡すべき日から1年が経過すれば消滅するが（韓国商法第147条）、Y₂らが時効消滅の主張をしなかったため、韓国最高裁がXの主張を認めたように思われる。

11) 前掲注（9）に掲載。

12) 韓国旧商法第146条第1項

「運送人の責任は、荷受人または貨物引換証の所持人が留保なしに運送品を受

韓国商法第816条「複合運送人の責任」規定における損害発生区間の認定

院は、損害発生区間が明らかでない場合にも、旧商法第146条第1項の適用を認めると、損害発生区間が海上区間である可能性があるにもかかわらず、海上運送に適用される強行規定である旧商法第800条の2第1項、第2項¹³⁾の適用が排除され不合理であるとし、損害発生区間が不明である場合には、旧商法第146条第1項の適用はないと判示した。旧商法第800条の2が適用される場合、荷受人は、運送人の帰責事由により滅失等が発生したことを証明し、運送人の責任を追及することができるからである。

このように、韓国最高裁が複合運送における運送人の責任について判示したのは、2019年判決が最初ではないが、2019年判決は、複合運送人の責任に関する商法第816条を初めて適用し、そして商法第816条の適用範囲について指針を示したものとしてその意義を有している¹⁴⁾。

3 若干の検討

3-1 複合運送契約の定義

一般的に、複合運送契約とは、単一の運送人が異なる運送手段を組み合わせて出発地から目的地までの全運送区間を自己の責任として引き受ける物品運送

ゝけ取り、かつ運送賃その他の費用を支払ったときに消滅する。ただし、運送品に直ちに発見できない毀損または一部滅失がある場合においては、運送品を受け取った日から2週間以内に運送人にその通知を發したときはこの限りでない。」

13) 韓国旧商法第800条の2第1項、第2項

「荷受人が運送品の一部滅失または毀損を發見した場合には、受け取った後遅滞なくその概要について運送人に書面による通知を發しなければならない。ただし、その滅失または毀損が直ちに発見できない場合には、受け取った日から3日以内にその通知を發しなければならない。

第1項の通知がない場合には、運送品が滅失または毀損なしに荷受人に引き渡されたものと推定する。」

14) 金仁顯、ベク・ジス「중합물류계약과 복합운송의 구별-대법원2019.7.10. 선고 2019다213009 판결- (綜合物流契約と複合運送の區別-大法院2019年7月10日宣告2019다213009判決-)」商事判例研究第33輯第1卷69頁、李泌馥「복합운송에 관한 계약의 법적성질 결정-대법원2019.7.10. 선고 2019다213009 판결 (複合運送に関する契約の法的性質決定-大法院2019年7月10日宣告2019다213009判決)」海洋韓國2019年8月号94頁。

を目的とした、単一の契約をいう¹⁵⁾。たとえば、海上運送と陸上運送、海上運送と航空運送、航空運送と陸上運送などの異なる運送手段の使用である。

しかし、韓国商法の海商編にある第816条は、複合運送人の責任に関する条文でありながら、海上運送区間が必ず含まれる複合運送のみに限定して適用している。日本と同様、実質海に囲まれている韓国の地理的条件を考慮すると、複合運送に海上運送が含まれる確率は高いにしても、このような定め方では、たとえば航空運送と陸上運送が組み合わせられた複合運送の場合には適用されず、複合運送のすべてのパターンを網羅できない欠点がある。これについて、「立法的には複合運送の場合に海陸の複合運送の場合が最も一般的であるが、陸空複合運送、あるいは鉄道と道路による運送が組み合わせられた複合運送も多く利用されるため、海上区間を必ず含む複合運送に限定すべきではないと考えられる。そのため、商法の海商編に複合運送規定を置くのは果たして合理的なのかとの疑問が生じ、商行為編の中に規定するのが合理的ではないかと思われる¹⁶⁾」との批判が提起されている。

2019年判決は、複合運送の概念について触れているが、韓国商法第816条を適用しながらも、韓国商法が定める複合運送の定義にとらわれることなく、「複合運送契約とは、運送品を陸上運送、海上運送、航空運送のうち、少なくとも二つ以上の異なる運送手段を結合して運送を履行することをいう。」と定義している。複合運送の定義を海上運送を必ず含むものに限定すべきでないとの立場を明らかにしたものとというる。

3-2 複合運送人の責任

前述のとおり、日本商法に新設された複合運送人の責任に関する規定は、基本的にネットワーク・システムを採用している。そして、滅失等が発生した区間が不明の場合については明示していないが、当事者間で別の約定がない限り、

15) 栗田和彦「複合運送契約」日本海法会創立百周年祝賀『海法体系』（商事法務、2003年）314頁。

16) 鄭・前掲注（4）385-386頁。

韓国商法第816条「複合運送人の責任」規定における損害発生区間の認定

商法第2編商行為編の運送に関する一般的な規定が適用されるであろう。これに対し、韓国商法では、滅失等が発生した区間が不明の場合（または損害の発生が性質上特定の地域に限定されない場合）は、運送人は、運送距離が最も長い区間に適用される法にしたがい責任を負い、運送距離が同一または最も長い区間を定めることができない場合には、運送賃が最も高い区間に適用される法にしたがい責任を負うとされている。運送距離が最も長い区間に適用される法にしたがい責任を負うとの定め方は、他に類をみない¹⁷⁾点では特殊であるが、滅失等の区間が不明の場合に準拠されるべき法を指し示したことは注目に値する。

しかし、この一見シンプルな定め方であるが、依然として不明瞭な点が残っている。

まず、「滅失等の発生した区間が不明」の意味である。運送中に滅失等が発生したことは確かであるが、どの区間で発生したのかが分からない場合に限定されるべきなのか、それとも2019年判決の事実のように、運送の不履行のため実施した代替運送により損害が発生した場合をも含むかどうかである。この点に関しては、韓国でなされた議論および韓国最高裁の判示が日本の議論にも示唆を示すことになるであろう。

つぎに、韓国商法第816条が強行規定であるか、それとも任意規定であるかである。

以下においては、この2点について検討してみよう。

2019年判決は、海上運送区間の代替運送により発生した追加費用の損害を、損害が発生した運送区間が明らかでないまたはその性質上特定の地域に限定できないものとして、韓国商法第816条第2項が適用されるべきであると判示した。この判示に対して、評価が分かれている。

17) 日本においても、商法（運送・海商関係）等の改正案の段階では、損害発生区間不明の場合は、最も距離の長い運送区間で生じたものと推定するとの内容で検討がなされていたが、最終的には「距離の長短」基準は採用されなかった。商事法務研究会「運送法制研究会報告書」（平成25年12月）43-45頁、商法（運送・海商関係）部会資料42頁。

2019年判決を支持する見解は、「損害発生の根本的な原因が発生した運送区間が特定されていたとしても、実質的な損害が発生した運送区間が限定されないのであれば、第816条第2項によるのが妥当である。結局、商法第816条第1項は実際の運送過程において損害発生区間が明らかである場合に限定して適用されるべきであり、それ以外の場合は、商法第816条第2項によると結論づけることができる¹⁸⁾」と述べている。

反対に、2019年判決に批判的な見解は、商法第816条は運送品に損害が生じた場合に適用される規定として限定され、契約自体を履行していない場合は、商法第816条の範囲を逸脱しているとみるべきか否かが議論になりうるとし、「第816条は複合運送の履行中に発生した損害に対してどの法を適用すべきかというところに焦点を当てている。運送契約を履行しなかった場合は、民法の債務不履行の法理で判断することができる。消滅時効については、それが商行為であるため、5年の消滅時効が適用されるべきである¹⁹⁾」と主張している。

2019年判決の事案のように、運送自体が履行されず、その代替運送による追加費用発生の損害は、韓国商法第816条第2項でいう「損害の発生が性質上特定の地域に限定されない場合」と理解できなくもないように思われる。韓国商法は、「損害」という用語しか使用していないが、仮にここでいう「損害」を、日本商法でいう滅失、損傷または延着を含む「滅失等」と同義に理解するのであれば、海上区間運送の不履行を広い意味での「延着」と解釈し、代替運送による追加費用発生の損害を「海上区間における延着の損害」と理解することもできるであろう。このような理解のもとで議論すると、本件の場合は、海上区

18) 李・前掲注(14)94-95頁。

19) 金、べく・前掲注(14)同所。同氏は、2019年判決における契約は、複合運送契約より範囲の広い総合物流契約とみなすべきであると主張する。また同氏は、韓国商法は、総合物流契約を営業的商行為と定めていないため、韓国最高裁が2019年判決に韓国商法第816条を適用したことには一定の理解を示しつつも、将来的には韓国商法の中に総合物流契約に関する規定を置くべきであると主張する。ちなみに、Xは本件契約には韓国商法第2編「商行為」の総則規定を適用し、5年の消滅時効に服すべきであると主張している。

韓国商法第816条「複合運送人の責任」規定における損害発生区間の認定

間において発生した損害といえるため、韓国商法第816条第1項の規定が適用される余地があるとも思われる。もちろん、延着が複数の運送区間に渡って発生した場合（あるいは運送品の毀損が複数の運送区間に渡って段階的に発生した場合は、「損害の発生が性質上特定の地域に限定されない場合」に該当するであろう。

つぎに、2019年判決においては特に問題となっていないが、複合運送契約において、韓国商法第816条と異なる約定がなされた場合、その約定は有効であるかどうかである。

この点についても、学説上、見解は分かれており、韓国商法第816条を強行規定とみる見解（強行法規説）と任意規定とみる見解（任意法規説）に大きく二分される。強行法規説を複数確認できたが、その論拠は必ずしも一致していない。すなわち、複合運送取引に予測可能性と法的安定性を付与することをその根拠とするもの²⁰⁾、商法第816条が個品運送契約の節に位置するため、同節の商法第799条第1項²¹⁾（運送人の責任軽減禁止）の類推適用を受けることを根拠とするもの²²⁾がある。

反対に、任意法規説は、陸上運送に適用される規定の中に責任制限規定がないため約定を無効にする基準がないことおよび第816条を強行規定とする明文の規定がないことを根拠に、当事者間に特約がない場合に限り、第816条が適

20) 崔・前掲注（7）11頁。さらに同氏は、複合運送に関する国際規則や外国立法例のほとんどが複合運送規定を強行規定と扱っている点を考慮すると、今後韓国商法に複合運送編の規定を新設する際には、このような国際立法の傾向にしたがうのが合理的であると述べている。

21) 韓国商法第799条第1項

「第794条から第798条までの規定に反し、運送人の義務または責任を軽減または免除する当事者間の特約は、効力を有しない。運送品に関する保険の利益を運送人に譲渡する約定またはこれに類似する約定も同様とする。」

22) 鄭・前掲注（4）同所。同氏は、商法第799条第1項の類推適用を受けるため、商法第816条の規定より運送人の責任を軽減または免除する特約は無効であると主張する。しかし、韓国商法海商編の強行規定（第799条第1項）に抵触する当事者間の約定は無効であるとの主張が、商法第816条を強行規定と解釈する根拠になるかは懐疑的である。

用されると主張している²³⁾。

ほかに、韓国商法第816条により準拠される法に片面的強行規定がある場合（たとえば、海上運送法または航空運送法）、当事者間の約定により適用される法がその（片面的）強行規定に違反し、運送人の義務または責任を軽減または免除すれば、そのような約定は無効であり、第816条により準拠される法に強行規定がない場合（たとえば、陸上運送法）は、当事者間の約定は有効であると主張するものがある²⁴⁾。このような見解は任意法規説と理解できるであろう。

ちなみに、複合運送に関する日本商法第578条は、改正案の段階から任意規定として位置づけられ、日本の法令および日本が締結国となっている条約の強行規定に抵触しない限り、当事者間で適用されるべき規定について異なる合意を行うことが可能である²⁵⁾。

4 むすびにかえて

韓国商法においては、第2編商行為第9章の中に陸上運送に関する規定が設けられている。そして、商法第5編が海商に関する規定で、その中に海上運送に関する規定がある。複合運送規定の新設を検討する際、商法の中にまだ航空運送に関する規定がないこと、そして、韓国における複合運送は、そのほとん

23) 金・前掲注(5)42頁。同氏はさらに、陸上運送に責任制限規定を設けたいえ、商法第816条を強行規定として明記すべきと提案している。すなわち、解釈論的には任意法規と解しているが、立法論的には強行法規説の立場である。

同じく、複合運送規定の実効性を高めるためには、海商編の運送人の責任同様、一定範囲において複合運送規定を強行規定とする必要があるが、その範囲が今後解決すべき課題であると、立法論的に強行法規説に立つものとして、金孝信「복합 운송 규정의 도입에 따른 법적 과제 (複合運送規定の導入に関する法的課題)」商事判例研究第20輯第3巻(2007年)409頁がある。

24) 李・前掲注(14)95頁。

25) 後藤元、増田史子「物品運送契約—運送人の責任・複合運送（ハンブルク・シンポジウム報告）」海法会誌第61号(2017年)106頁。法務省民事参事官室「商法（運送・海商関係）等の改正に関する中間試案の補足説明」別冊NBL第152号(2015年)58頁。

韓国商法第816条「複合運送人の責任」規定における損害発生区間の認定

どが海上運送を含むものであるとの認識のもと²⁶⁾、複合運送に関する第816条の規定を2007年に海商編の中に編入し新設した。それから4年遅れた2011年に商法第6編に航空運送に関する規定が新設された。

そのため、現行韓国商法の複合運送規定は、海上運送を含む複合運送のみに適用し、すべての複合運送をカバーする規定は存在しない。そして、海上運送規定には責任制限、除斥期間に関する規定がある一方で、陸上運送規定には責任制限がなく、中断が可能な消滅時効に関する規定になっている。このような陸上運送規定と海上運送規定のインバランスのため、2019年判決のように、損害発生区間の不明が争われる事案においては、荷主側は自身に有利な陸上運送ひいては商行為編の総則規定の適用を主張し、運送人側は海上運送の規定の適用を主張する傾向がある。

このような現状を踏まえ、韓国においては早くも複合運送規定の改正の動きがみられた。2010年から韓国法務部の商法複合運送規定改正委員会、商法特別分科委員会（運送編）が作成した改正案が幾度の廃案、修正を経て、2014年10月に韓国国会に提出（以下、2014年改正案という。）されたが、2015年5月29日韓国国会の任期満了により、再び廃案となった。しかし、2014年改正案には韓国における複合運送に関する検討の結果が盛り沢山含まれているため、その内容を以下の通り簡単に紹介しておく²⁷⁾。

- 韓国現行商法第816条を削除し、商法第2編商行為第9章の中に複合運送人の責任に関する規定を新設した（第9章第1節は陸上運送、第2節は複合運送）。
- 複合運送契約の定義を、陸、海、空のすべての複合運送パターンを含むものに改めた。

26) 金・前掲注 (23) 397頁。

27) クォン・ギフン「운송 관련 상법 개정안의 주요 내용과 과제（運送関連商法改正案の主な内容と課題）」法と政策研究第16輯第3号（2016年9月）3-29頁、ファン・ヒョンヨン「2014년 운송 관련 상법 개정안의 주요 내용과 과제（2014年運送関連商法改正案の主な内容と課題）」商事法研究第34巻第3号（2015年）213-251頁を参照。

- 複合運送における陸上運送区間に、海上運送同様の責任制限規定を設けた。
- 複合運送人の責任に関する条文を強行規定として明文化した。

前述の批判を受けての改正であるが、複合運送人の責任に関する条文を強行規定として明文化したことは、疑義を残すものと思われる。複合運送に関する立法は、新たな典型契約規定の整備をするという点で十分な意義を有しているが²⁸⁾、既存の条約および強行的国内法との抵触を避けるためにも、標準約款の使用の選択肢を残す意味においても、任意規定として位置づけるのが望ましいであろう。

そして、現行商法第816条第2項の「運送賃の高低」基準は、多くの批判²⁹⁾を受けて一度改正案で削除されたものの、最終的には復活した。すなわち、同条第2項の、「運送距離の長短」基準および「運送賃の高低」基準は、2014年改正案においても維持された。2014年改正案においては、ほかにも、複合運送証券、立証責任、運送人の調査および通知義務などについて検討し、条文を設けているが、2019年判決が判断した複合運送における「損害発生区間の認定」については検討対象としていない。特定運送区間における運送の不履行による代替運送で発生した追加費用の損害は、(複合運送に関する商法規定でいう)損害発生区間不明のケースに該当するかどうかは、依然として議論を尽くすべき問題である。

唯一それについて判示した2019年判決は、韓国商法第816条の解釈に一つの方向性を示しただけではなく、日本商法第578条の解釈に新たな問題を提起しそして有益な示唆を与えるであろう。

28) 小塚莊一郎「複合運送契約に関する立法」上智法学論集第43巻第4号(2000年3月)203頁。

29) 「運送賃の最も高い区間」を決める基準がないとの批判として、崔・前掲注(7)11頁、李・前掲注(14)95頁:「運送賃の最も高い区間」を、運送賃の総額で判断すべきか、それとも単位あたりで判断すべきか、仮に単位あたりで判断するにしても、運送距離を基準にすべきか、それとも運送品の重量または容積を基準にすべきかなど、解釈上不明な点が多いとの批判として、鄭・前掲注(4)385頁がある。