

## 万国海法会国際会議の東京開催に向けて

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 201710

日本海事センター 企画研究部

研究員 中村 秀之

2017年9月8日、イタリアのジェノアで開催された万国海法会(CMI)の総会において、万国海法会の最大の会議である国際会議が2020年に東京で行われることが決定された。この国際会議は、概ね4年に一度、開催されており、2016年にはニューヨークで開催された。我が国での開催は1969年以来で約半世紀ぶりとなる。

1969年の会議は、東京プリンスホテルで行われ、24か国から同伴者も含めて500名を超える参加があり、高松宮殿下が開会宣言をされるなど、我が国海事産業会、海法学会を挙げての一大イベントであった。万国海法会の国際会議では、通常、国際条約の草案や国際的統一規則が採択されるが、東京会議では海上旅客・手荷物運送条約案が採択された。これはその後1974年のアテネ条約として結実する。

そこで、今回は、万国海法会及びその会員組織である日本海法会について紹介し、その活動の意義について考えてみたい。

### 1. 万国海法会(CMI)とは

多くの実務家は「万国海法会」または「CMI」の名前を聞いたことがないかもしれない。その一方でヘーグ・ルールズやヘーグ・ヴィスビー・ルールズについてはよく知っているのではない。これらのルールとはつまり船荷証券統一条約及びその改正議定書であり、これらの国際条約は万国海法会において作成され、ベルギー政府が招集する外交会議において採択されたものである。これら条約を我が国国内で担保する法が国際海上物品運送法である。

現代では、外航海運を規制する国際的統一ルールはIMOで作られるというのが常識と思われているが、実際にはIMOだけが外航海運に関わるルールを作成する場ではない。外航海運に関する国際的統一ルールの重要性を認識し、その作成に尽力し、成功を収めてきた団体、その元祖が万国海法会であると言って良い。

万国海法会は、アントワープを本拠とするベルギー法人であり、国際的な非営利団体である。19世紀後半、海事法の国際的な統一が強く望まれるようになり、国立社会科学協会が1864年に最初の共同海損に関する規則を採択。1890年には国際法協会(ILA)が共同海損

に関するヨーク・アントワープ規則を採択した。その後、国際法協会は、海事法事項を包括する国際法典作成を企図したが成功せず、世界の海事法を統一することを目的とする万国海法会が 1897 年に設立された。このときのメンバーは、ベルギー、デンマーク、フランス、ドイツ、イタリア、オランダ、ノルウェー、英国の 8 か国の代表であった。万国海法会は、設立メンバー、国内海法会（万国海法会設立決定後に各国で設立することになった、各国国内支部としての役割を果たす組織）の代表、万国海法会により選ばれた者により構成されることになったが、日本は早くも 1901 年（明治 34 年）に日本海法会を設立し、万国海法会に参加するようになった。

## 2. 万国海法会の活動

誕生から 1968 年までの期間、万国海法会は「国際条約」を作成する主体として活動した。万国海法会の国際会議等において条約草案が作成され、ベルギー政府が海事法外交会議と呼ばれる政府間会議を招集して、条約草案が審議、採択されるという方法で、数多くの海事法統一条約が採択されていった。その例としては、船舶衝突統一条約（1910 年）、海難救助条約（1910 年／1967 年）、船荷証券統一条約（ヘーグ・ルールズ及びヘーグ・ヴィスビー・ルールズ）（1910 年／1968 年）、船主責任制限条約（1924 年）、海上先取特権・抵当権条約（1926 年）、船舶アレスト条約（1952 年／1957 年）、海上旅客運送条約（ブラッセル条約）（1961 年）などがある。

このような条約作成主体としての万国海法会の性格を大きく変えたのは、1967 年のトリ一キャニオン号の事故である。同船の事故後、その対策と将来の海洋油濁事故損害に備えるための法制の整備等を目指して、英仏政府の主導により、政府間海事協議機関（IMCO（現在の IMO））がアドホックの法律委員会を設置した（これが常設となって現在の IMO 法律委員会となる。）。万国海法会は、IMCO においてオブザーバーの地位を確保し、油濁損害についての民事責任条約の草案を作成した。同草案は、1969 年に IMCO により招集されたブラッセルでの外交会議で採択される。しかし、油濁損害補償の第二層となる国際油濁補償基金を設立する 1971 年の条約については、万国海法会は積極的役割を果たすことができなかった。この頃から万国海法会は国際条約作成主体としての性格を後退させ、海事法に関する専門家集団という立場から、政府間国際組織である国際機関に協力する形で、国際条約作成に協力するようになる。例えば、1976 年の海事債権責任制限条約や、1989 年の海難救助条約は、万国海法会で作成された条約案が IMCO に送付され、条約として採択されている。

1980 年代後半になると、万国海法会は、国際条約の作成に協力することに加え、「国際的な統一規則」の作成に注力するようになる。国際的な統一規則とは、世界的に採用されている私的約款であって、契約当事者が採用することで契約内容となる規則のことである（「援用可能統一規則」ともいう。）。国際的な統一規則は、国際条約と異なり、私的約款であり、

契約当事者が契約の際に採否を決定するものであるため、外交会議の開催を必要とせず、万国海法会のみで採択できる。万国海法会で作成された国際的な統一規則のうち、代表的なものとして、共同海損に関するヨーク・アントワープ規則が挙げられる。本規則は、国際法協会が 1890 年に採択して普及したが、その後、万国海法会が 1924 年、1950 年、1974 年、1990 年（1990 年修正 1974 年ヨーク・アントワープ規則）、1994 年、2004 年と改定し、昨年、万国海法会国際会議において 2016 年ヨーク・アントワープ規則が採択されている。他にも、海上運送状統一規則（1990 年）、電子式船荷証券統一規則（同年）といった国際的な統一規則が万国海法会で作成されている

さらに、万国海法会は、裁判や立法に指針を与えるガイドライン等の作成も行うようになる。その成果が、船舶衝突損害算定規則（1987 年）や油濁損害に関する CMI ガイドライン（1994 年）等である。

万国海法会の最近の活動の成果としては、上掲の 2016 年ヨーク・アントワープ規則、そして、万国海法会が議論のベースとなる草案を作成し、国連国際商取引法委員会（UNCITRAL）で採択されたロッテルダム・ルールズ（「全部又は一部が海上運送による国際物品運送契約に関する国際連合条約」）を挙げることができる。後者は、今後加盟国が増えて発効し、ハーグ・ヴィスビー・ルールズ体制に取って代わる可能性がある。

現時点で、万国海法会において検討されている主なトピックは、無人船舶の使用から生じる法的問題、極域航行に関連する私法統一条約、船舶の **Wrongful Arrest**（不法／不当仮差押）に係る責任、外航海運会社の倒産に係る債権保全に関連するモデル規則、可動物件の国際担保権に関する条約（ケープタウン条約）の船舶に関する議定書策定などであり、外航海運業界等がまさに今抱えている法的問題を積極的にとりあげ、海事法の国際的な統一に関する活動を行っている。外航海運業に関しては、電子的取引から極域航行まで時代環境に適応した新たなサービスや、AI などを利用した自律航行船といった最先端技術を利用した海運ビジネスのイノベーションが模索されており、それに合わせて国際的統一ルールの必要性が指摘されている。万国海法会もそのような新たな国際的統一ルールの策定の一翼を担うことになる。

### 3. 日本海法会の活動

日本海法会は、1901 年（明治 34 年）に、海法の調査及び統一を目的として創設された。設立発起人は、穂積陳重、梅謙次郎、近衛篤磨、渋沢栄一、大倉喜八郎、松波仁一郎など学会、政界、実業界からの 33 名。万国海法会の会員国内海法会で、海事法学者、海事弁護士、海運業界・保険業界などの実務家で構成されている。ちなみに、会員国内海法会としては世界で 9 番目に設立された、万国海法会創立メンバーに準じる古参のメンバーで、歴代 3 名

の CMI 副会長（石井照久、鴻常夫、谷川久）を輩出している。万国海法会の国際会議やセミナー等が開催されると、日本海法会が代表者を派遣し、審議に参画する。万国海法会での検討状況に合わせ、重要な課題がある場合には、日本海法会が委員会を設けて、海法を専門とする学者だけでなく、邦船社の法務グループ長や、損保会社の専門家などの実務家からの知見の提供を得て、検討が行われる。現在の主な委員会としては、海難救助委員会、共同海損委員会、海上保険委員会、海賊委員会、避難港委員会、責任制限条約に関する手続法的ルール委員会、運送法委員会、船舶競売に関する委員会、商法（運送法・海商法）改正委員会、Wrongful Arrest 委員会、船舶ファイナンス委員会がある。理事長は江頭憲治郎教授（東京大学名誉教授）が務めている。

活動は国際会議等への参加にとどまらない。最近では、100年ぶりの大改正となる商法改正（運送・海商関係）に当たり、検討の場をいち早く設けるとともに、法制審議会商法（運送・海商関係）部会に様々な提言を含む意見書を提出している。

#### 4. 活動の意義

海商法、海事法は、国際的な統一が最も進んだ法領域と評される。それは、外航海運業がその高度に国際的な性質上国際的法統一を必要としてきたからであり、その意味では、外航海運業は海事法の国際的な法統一の最大の受益者と言えるかもしれない。そもそも国をまたいで貨物を運送する外航海運業にとって、国によってルールが異なることはビジネスの阻害要因であり、法的な予見可能性が確保できる国際的統一ルールはそれだけでビジネスを容易にし得る。また、海商法、海事法には、海上運送の特殊性を反映し、陸上運送では考えられないような特別規定が多く見られることにも留意する必要がある。

さらに、既に言及した諸条約、規則を見れば、海商法、海事法の国際的な統一の直接的又は間接的影響が外航海運業だけでなく、国際貿易を必要とする荷主、フォワーダー、海事弁護士、P&I 保険、海上保険、さらには船級協会や造船業界にも及ぶことがわかる。また、国際海上物品運送法の諸規定が商法（運送・海商関係）の改正に与えた影響を見れば、内航海運業及びその周辺業界にも及ぶと言える。そして、このように重要な国際的な法統一に大きな役割を果たしてきたのが万国海法会である。

#### 5. おわりに

我が国の海運ビジネス・モデルと、欧州を中心とする外国の海運ビジネス・モデルはかなり違うという話を時折耳にする。だとすれば、我が国のビジネス・モデルを反映した国際的な法統一を推進することは、我が国の国際貿易、海事関係業界の利益につながるのではないだろうか。万国海法会での議論は、時に国際条約の草案として結実し、時に国際的統一規則の採択に至る。その意味では、万国海法会は海商法、海事法に関する国際的統一ルールの大

きな源の一つである。我が国の海運ビジネスに関する理解を醸成し、我が国のビジネス・モデルや法意識により近い国際的統一ルールを形成していくためには、我が国の海運ビジネス関係者が、日本海法会というチャンネルを通じて直接的、間接的に万国海法会の会議に参画していくことが重要である。また、海事関係業界にとってはもう少し身近な利益もある。ニューヨークで行われた万国海法会の国際会議には筆者も参加したが、そこには非常に多くの海事法学者、海事弁護士、海運会社法務関係者、保険会社関係者、船級関係者、そしてIMOなどの国際機関関係者が参加していた。海事関係の法務、保険の関係者にとっては、最良のネットワーキングの機会となるのではないか。

万国海法会の活動への積極的貢献は、我が国政府にとっても大きな意義があると思われる。法が整備されて浸透し、実際に運用されている高度な法治国家として、我が国は、国際社会のルール・メイキングにおいて大きな貢献ができる潜在能力を有している。そのような貢献を通じて、我が国の国際的なプレゼンスを高めることは我が国の国益にかなうものであろう。また、政府にとっては、万国海法会の会合や、その会合を通じて構築されるネットワークを海事外交のセカンド・トラック、バック・チャンネルとして利用できる。

万国海法会最大の会議である国際会議が東京で行われるということは、ビジネスの観点からも、外交という観点からも、我が国のプレゼンスをこれまで以上に発揮するチャンスであり、我が国の海運業界、海事産業界がその底力を示す最良の機会となるのではないだろうか。

(以 上)

#### 最近の国際会議開催状況

第 42 回会議 (ニューヨーク、2016 年)

第 41 回会議 (ハンブルク、2014 年)

第 40 回会議 (北京、2012 年)

第 39 回会議 (アテネ、2008 年)

第 38 回会議 (バンクーバー、2004 年)

日本での前回の会議は、第 28 回会議で 1969 年に東京で開催された。

1969年の万国海法会国際会議（東京）の様子



（出典：日本海法会『万国海法会第28回総会（東京総会）報告書』より）

2016年の万国海法会国際会議（ニューヨーク）



（出典：筆者撮影）

2016年の万国海法会国際会議（ニューヨーク）



（出典：（公財）日本海法会提供）

2014年の万国海法会国際会議（ハンブルク）



（出典：（公財）日本海法会提供）

2014年の万国海法会国際会議（ハンブルク）



中央は藤田友敬東京大学教授  
（出典：（公財）日本海法会提供）