

## 万国海法会第 44 回国際会議が東京で開催される

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 202411

日本海事センター 企画研究部

上席研究員 中村 秀之

2017年にイタリアのジェノヴァで行われた万国海法会（CMI）総会はその最大のイベントである国際会議を2020年に東京で行うことを決定した。しかし2019年末に始まる新型コロナウイルス感染拡大の影響により、2020年の東京での開催は紆余曲折を経て2025年に延期になった。

この間、2022年にベルギーのアントワープにて創設125周年国際会議が、2023年にカナダのモントリオール、2024年にスウェーデンのヨーテボリでコロキアムが開催されている。

この万国海法会国際会議がよいよ来年5月13日から17日にホテルニューオータニで開催される。この国際会議は概ね4年に1度開催されているが、我が国での前回の開催は1969年。それから半世紀以上が過ぎた。1969年の会議は故高松宮殿下が開会宣言をされ、24か国から同伴者も含めて500名超が参加するなど、我が国海事産業界、海法学会を挙げたの一大イベントであったようだ。

そこで今回は、万国海法会およびその会員組織である日本海法会について説明したい。

### 1. 万国海法会(CMI)とは

海運業に従事するビジネスパーソンの中に、ヘーグ・ルールズやヘーグ・ヴィスビー・ルールズを聞いたことがない人はいないだろう。これら、すなわち船荷証券統一条約およびその改正議定書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。わが国の国際海上物品運送法はヘーグ・ヴィスビー・ルールズの国内担保法である。

外航海運を規律する国際的統一ルールを作成するフォーラムとしては国際海事機関（IMO）がよく知られ、実際、船主の民事責任に関連する条約の多くがIMO法律委員会で採択されている。しかしトリー・キャニオンの事故が起きてIMO（当時は政府間海事協議機関（IMCO）。IMCOは1982年にIMOとなるが、以下ではわかりやすくするためにすべてIMOとする。）の法律委員会が設立されるまで、外航海運に関わる民法の問題はほとんど万国海法会により作成され、採択されていた。

万国海法会はアントワープに所在するベルギー法人で、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

に共同海損に関する規則を採択。国際法協会は1890年に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の国際法典作成を構想したがうまくゆかず、世界の海事法統一を目的とした万国海法会が1897年に創設された。創設時のメンバーは、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、創設メンバーと各国国内の海法会（万国海法会創設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、そして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。我が国は早くも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. 万国海法会の歴史と最近の活動

### (1) 万国海法会の創設、発展と変容

創設から1968年までの間、万国海法会が国際会議等を開いて条約草案を作成し、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。この政府間会議で条約草案が審議、採択されるという方式で、数多くの海事法統一条約が採択されていった。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（1924年）、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ（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）など、その例は枚挙にいとまがない。

しかし1967年にトリー・キャニオンの事故が起き、IMOにおいて油濁損害についての民事責任条約の草案が作成され、IMO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。さらに1971年に油濁損害補償の第二層となる国際油濁補償基金設立条約がIMOの下で作成、採択されると、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IMOなどの国際機関に協力する形で国際条約の作成に貢献するようになる。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IMOに送られ、条約として採択されている。

万国海法会は1980年代後半からは国際条約作成への協力に加えて、「国際的な統一規則」（世界的に採用されている私的約款で、契約当事者が採用することで契約内容となる規則。「援用可能統一規則」ともいう。）の作成に力を入れるようになった。「国際的な統一規則」は契約当事者が契約の際に採否を決定する私的約款であり、国際条約のように外交会議の開催を必要としないため、万国海法会のみで採択できる。そのような統一規則の代表例がヨーク・アントワープ規則である。同規則は、国際法協会が1890年に採択、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、2016年と改定してきた。この他、海上運送状統一規則（1990年）や電子式船荷証券統一規則（同年）も「国際的な統一規則」の例である。

## (2) 万国海法会の最近の活動

万国海法会は、常設委員会（海上物品運送、ロッテルダム・ルールズの批准、共同海損、海上保険、船級協会の責任など）と国際作業部会（「海賊、海上暴力・詐偽行為」、脱炭素、自動運航船（MASS）など）で各国海法会にアンケートを送るなどして調査、研究を行うとともに、国際会議、コロキウムなどを開催して国際的に議論を行い、総会において、条約案、国際的な統一規則、ガイドラインなど様々な法的文書を採択している。

万国海法会の最近の活動の成果としては、2016年ヨーク・アントワープ規則、万国海法会がたたき台となる草案を作成し、国連国際商取引法委員会（UNCITRAL）で作成、2008年に国連総会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）、同様に万国海法会が原案を作成し、国連国際商取引法委員会で作成、2022年に国連総会で採択された「裁判上の船舶の売買の国際的効力に関する国際連合条約」などがある。ロッテルダム・ルールズは、発効すれば、ハーグ・ヴィスビー・ルールズに取って代わる可能性を秘めた条約である。

最近、万国海法会において検討されているトピックの主なものとしては、既述のロッテルダム・ルールズや裁判上の船舶売買条約の批准拡大に向けた活動のほか、①自動運航船（MASS）に関する法的課題、②海運の脱炭素化に関連した新燃料に関わる民事責任や脱炭素化によって生じる契約上の問題、③浮体式オフショア再生可能エネルギー施設（洋上風力発電施設など）の法的課題、④世界中の海事法の共通基盤や一般原則を、教育、解釈、国内法の起草などに役立てるために文書化しようとする *Lex Maritima* プロジェクト、⑤船舶に対するテロ等の攻撃、海賊行為、その他の戦争リスクにかかわる諸問題、⑥1910年船舶衝突条約の改正問題、⑦極域航行に関する諸問題、⑧国際油濁補償基金（IOPC Funds）の最近の課題などである。とくに、*Lex Maritima* プロジェクトで起草され、ソフトローとしての効果が期待される「海事法の一般原則を宣言する文書」は2025年の東京国際会議において採択される可能性がある。



2023 年のモントリオール・コロキウム  
南健悟慶応大学教授



2024 年のヨーテボリ・コロキウム  
スウェーデンの Paula Bäckdén 氏から次回開催の日本の藤田友敬東京大学教授に CMI の旗が  
渡される

### 3. 日本海法会の歴史と最近の活動

#### (1) 日本海法会の創設

日本海法会の創設は 1901 年（明治 34 年）で、海法の調査及び統一をその目的とする。設立時の発起人は、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（敬称略）など、学会、政界、実業界からの 33 名。日本海法会は、万国海法会の会員である国内海法会であり、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。ちなみに国内海法会としては世界で 9 番目に設立された海法会であり、万国海法会創設メンバーに準じる古参メンバーで、これまで 3 名の副会長を輩出している（石井照久、鴻常夫、谷川久（敬称略））。

## (2) 最近の活動

日本海法会は、万国海法会の常設委員会や国際作業部会に委員を送り込み、また国際会議やコロキウム等が開催されると、議論に参画するべく代表者を派遣する。重要な課題については、万国海法会の検討状況に合わせ、日本海法会が委員会を設けて、海商法を専門とする学者だけでなく、邦船社の法務部長や損保会社の専門家などの実務家などからの知見の提供を得て検討が行われる。最近では、電子船荷証券に関する委員会や船舶衝突条約に関する委員会、Lex Maritima に関する委員会が設置され、開催された。活動は国際会議等への参加にとどまらず、近年では、約 120 年ぶりの大改正となる商法（運送・海商関係）改正に当たり、検討の場をいち早く設け、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（とりわけ海事私法）は国際的な統一が最も進んだ法領域と言われる。それは、国際的な海上貿易を支える外航海運業が高度に国際的性質を有し、国際的な法の統一を必要としてきたからであろう。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少しでも確保できる統一ルールはビジネスを容易にすることになる。また国際貿易の阻害要因が軽減されるとすれば、外航海運業だけでなく、国際貿易を必要とする荷主、フォワーダーや、さらには保険業界にも利益があるのではないか。さらに、国際海上物品運送法の諸規定が商法改正に与えた影響を考えると、海商法、海事法の国際的な動向が内航海運業やその周辺の業界にも及び得ると言える。なお万国海法会で議論されている最近のトピックは自動運航船や浮体式オフショア再生可能エネルギー施設のように造船業界をはじめとする様々なメーカーなど、海洋開発に進出する事業者にも関係してくるように思われる。

万国海法会は、海商法、海事法の国際的な統一の出発点を提供することができ、また国際的な議論の方向性を変えることができる組織であり、フォーラムである。どの組織もそうであるように、当然ながらすべての議論が有意義な実りをもたらすわけではないが、わが国もこの組織、フォーラムをより有効に活用していくべきだろう。

## 5. おわりに

昨今、海商法、海事法分野では国際的な法の統一よりも、英国法を準拠法とすることで実質的な統一法として活用しているように思われ、法の統一を推進する求心力が弱まっているように思われる。しかし電子船荷証券のための法改正をめぐる議論は、英国法（コモンロ

一) もしくは英国法的なルールと大陸法を継受して発展してきた日本法とのギャップを改めて認識させる機会になったように思われる。わが国の法意識、ビジネスの常識により近いルールが国際的統一ルールとなればわが国のビジネス関係者には利益があるはずである。

また万国海法会の国際会議、コロキウム等には法学者だけでなく、多くの海事弁護士、海事産業の法務関係者、保険業界関係者、船級関係者、IMO 関係者が参加する。東京国際会議は海事関係の法務、保険の関係者にとって、最良のネットワーキングの機会となるであろう。

さらに万国海法会の活動への積極的な貢献は、わが国の当局にとっても大きな意義があるように思う。高度な法治国家であるわが国は、国際社会のルール・メイキングにおいてより大きな貢献ができる潜在能力をまだまだ有している。万国海法会の国際会議やコロキウムなどを通じて構築されるネットワークは海事外交のセカンド・トラック、バック・チャンネルとして活かせるはずである。

万国海法会の最大のイベントである国際会議が東京で行われる。産業界、行政の関係者はこの機会をぜひ有効に活用してもらいたい。