

「万国海法会と海事法の形成」

東京大学大学院法学政治学研究科教授

(万国海法会執行評議員, 公益財団法人日本海法会・理事・事務局長)

藤田 友敬氏



【略歴】

1988 年東京大学法学部卒業、1988～1991 年東京大学法学部助手、1991～1998 年成蹊大学法学部専任講師・助教授、1998～2004 年東京大学大学院法学政治学研究科助教授を経て現職。著作として、“THE ROTTERDAM RULES: THE UN CONVENTION ON CONTRACTS FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS WHOLLY OR PARTLY BY SEA”(Michael Sturley, Gertjan Van der Ziel と共著)、『アジア太平洋地域におけるロッテルダム・ルールズ』(商事法務, 2014 年)〔編著〕、『自動運転と法』(有斐閣, 2018 年)〔編著〕などがある。

ご紹介にあずかりました藤田でございます。これから 30 分程お時間を頂いて「万国海法会と海事法の形成」という題名でお話をさせて頂きたいと思います。

万国海法会、あるいは Comité Maritime International(CMI)といっても、その名前を聞いたことがある方はそれほど多くないかもしれません。海事法の国際的なルールを作る機関と聞いて、多くの方が思い浮かべるのは国際海事機関 (International Maritime Organization: IMO) ではないかと思います。確かに IMO が海事関係で重要な国際機関であることは疑いがありますが、国際的な海事法ルールの形成の仕組みは多層的で、また時代によっても大きな変化がみられます。

この報告では国際的な海事法の形成に一世紀以上に渡って独自の方法によって貢献してきた万国海法会という組織の活動についてお話し、最後に 2020 年に東京で開催することが予定されている国際会議についても簡単にご紹介させて頂ければというふうに思っております。なお、私の職歴と言いますか、肩書は今ご紹介頂いた通りなのですが、本日の報告は大学に在籍する研究者というよりは、万国海法会の執行評議員、及び日本海法会の理事、事務局長という立場で、万国海法会の活動に関係してきた立場も反映しているとご理解頂ければ幸いです。パワーポイントファイルを資料として配布させて頂いておりますので、適宜ご参照頂ければと思います。

それではまず「万国海法会というのは何か」というところからお話ししたいと思います、万国海法会と申しますのは、アントワープを本拠とするベルギー法人で国際的な性格を持つ非営利の私的団体です。万国海法会規約、日本法的に言えば定款のようなものですが、規約 1 条に依りますと「万国海法会の目的はあらゆる方法や活動により海事法のあらゆる局面における統一に資すること」が目的だとされています。そして、この目的のために各国海法会の設立を促進し、他の国際機関と協力に努めるというふうにあります。

そもそも、こういう目的の団体がいつ生まれたのかということからお話ししましょう。万国海法会の誕生に係る事情は今となってはちょっと分からなくなっている面もありますが、文献で確認できたところによりますと次のような経緯です。1885 年国際法協会が、あらゆる海事事項に関する国際的な統一法典を作成しようというような試みを始めました。しかしそういう野心的な試みというのは当然のように失敗して国際法協会は関心を失いました。ただ同じ頃海事法に特化した条約を作成するための団体を作ろうという志を持ったベルギー人の法律家、保険業者等が中心となって、海事法の個別分野に関する個別条

約を作成する専門の国際的な機関を設立するということを目指し国際法協会とも合意の上で万国海法会が設立されたということのようです。

なお余談になるのですが、調べものをする際によく参照されるウィキペディアというウェブサイトがあります。ウィキペディアにはちゃんと「万国海法会」という単語があるのですが、この項目はどなたが書いたのか知りませんが、明らかに誤った情報が多く載せられておりまして、例えば「万国海法会の母体組織は **IMO** である」といったとんでもないことが書いておりますので、決して参照しないようにして頂ければと思います。今の話でお分かりのように、万国海法会は、**IMO** よりずっと古い組織です。万国海法会の歴史については、英語ですが **CMI** のウェブサイトに乗っております。

万国海法会は各国の海法会が構成メンバーとなっています。各国海法会がどんな形態をとるかは自由ではあるのですが、1カ国1団体に限って万国海法会のメンバーとして参加することができることとなっています。決して万国海法会の支部が各国にあるというのではなくて、各国の団体が構成員となるというそういう組織です。現在、約 50 カ国少し超えた数の国に海法会が設けられていますが、日本では日本海法会が 1901 年に創立され、万国海法会のメンバーとなっています。これは万国海法会創立メンバーの海法会以外では最も古いメンバーの 1 つで、これまでも 3 名の副会長を輩出する等、非常に存在感を示してきております。

1997 年に万国海法会百周年記念式典において、当時の会長であったアラン・フィリップという方——デンマークのコペンハーゲン大学の教授ですが——が行ったスピーチの中に、万国海法会発足当時の国際化というのはその当時文明化されていたとみなされていた世界、即ちヨーロッパ、日本、アメリカをカバーすることであったというくだりがあります。1901 年、元号でいえば明治 34 年ですが、これは日露戦争の 3 年前で、当時国際法というのは、とりもなおさずヨーロッパ諸国の間の秩序ということでした。当時アジアの小国であった日本の団体が、このような早い時期に国際的な団体に加盟して、海事法の国際秩序の形成に参画しようなどというのはある意味驚くべきことだったということに思われます。以下、万国海法会の活動の歴史を時代を分けて説明して追っていきたいと思います。

19 世紀末に設立された万国海法会は、20 世紀初めから海事法領域で国際条約の作成に着手します。この時代の万国海法会は海事条約の実質的な起草者という立場でした。それは次のような意味です。万国海法会によって、海事法の様々な側面について統一ルールを定める条約草案が作成されますと、その草案が

ベルギー政府に送付され、ベルギー政府はこれを受けて、海事法外交会議と呼ばれる政府間の国際会議を招集し、その草案について審議採択されるというパターンが踏襲されました。その最初の成果は、1910年の船舶衝突条約、1910年の海難救助条約ですが、その他の有名な例としてはヘーグ・ルールズと呼ばれる1924年の船荷証券条約もあります。20世紀前半は世界的なルール統一を目指す統一法運動と呼ばれる機運が高まっていた時期で、海事法に限らずさまざまな領域で多くの国際的な条約が量産された時代なのですが、そういう中、万国海法会は海事関係の多くの統一条約の作成に貢献していくことになります。その影響力は甚だ大きくて、これまた先ほどのアラン・フィリップ教授の講演からの引用ですが、「20世紀の最初の4分の3の期間は万国海法会が海事法の統一を事実上独占していた時期である」といった言葉がみられます。

このように海事法外交会議を通じて万国海法会が作成に貢献した海事条約のリストがあくまでごく一部ですが、これを一覧として掲げてみました（表1）。関心のある方はご覧頂ければと思いますが、第一次世界大戦、第二次世界大戦の間はさすがに停滞を余儀なくされたものも、20世紀前半にいて、私的団体であるにも関わらず、万国海法会が条約の作成に直接関与し海事法の国際統一に貢献してきたということがよく分かります。

【表1】

船舶衝突条約	第3回海事法外交会議	1910年
海難救助条約	第3回海事法外交会議	1910年
船荷証券統一（ヘーグ・ルールズ）	第6回海事法外交会議	1924年
船主責任制限条約	第6回海事法外交会議	1924年
海上先取特権・抵当権条約	第7回海事法外交会議	1926年
国有船舶免責条約	第7回海事法外交会議	1926年
国有船舶免責条約の解釈に関する議定書	第8回海事法外交会議	1934年
船舶衝突民事裁判管轄条約	第9回海事法外交会議	1952年
船舶衝突刑事裁判管轄条約	第9回海事法外交会議	1952年
船舶アレスト条約	第9回海事法外交会議	1952年
船主責任制限条約	第10回海事法外交会議	1957年
密航者責任条約	第10回海事法外交会議	1957年
海上旅客運送条約	第11回海事法外交会議（第1会期）	1961年
原子力船運行者の責任条約	第11回海事法外交会議（第2会期）	1962年

海上先取特権・抵当権条約	第 12 回海事法外交会議（第 1 会期）	1967 年
旅客手荷物条約	第 12 回海事法外交会議（ Ⅱ ）	1967 年
製造中の船舶の権利の登録条約	第 12 回海事法外交会議（ Ⅱ ）	1967 年
海難救助条約改正議定書	第 12 回海事法外交会議（ Ⅱ ）	1967 年
船荷証券条約改正議定書（ヴィスビー議定書）	第 12 回海事法外交会議（第 2 会期）	1968 年

このような万国海法会の活動は 1960 年代後半に至って大きく変わることになります。そのきっかけとなったのが、有名なタンカー事故であるトリー・キャニオン号事件です。1967 年リベリア船籍のトリー・キャニオン号が英国シリー島とランズエンドの間の航海上で座礁し、大量の油が流出し非常に大きな汚染事故を引き起こしました。この事故を機にイギリス、フランス政府の主導で政府間海事協議機関(IMCO)に法律委員会が設けられることになります。IMCO は元々船舶の安全や船舶からの海洋汚染の防止等を促進するために国連の専門機関として 1958 年に設立されたものですが、そこに新たに法律委員会が設けられたわけです。その理由は油による海上汚染に関する国際的な賠償スキームを作るためです。背景には、従来の万国海法会と海事法外交会議の方式では時間がかかりすぎるというイギリス及びフランス政府の思惑があったと言われています。

最終的に IMCO 法律委員会によって 1969 年の民事責任条約、71 年の基金条約という油濁 2 条約が成立することになります。このような動きは、それまで海事法関係の多国間条約の作成を事実上独占してきた万国海法会に衝撃を与えるものでした。自分達の職域が奪われるという危機感が万国海法会を襲います。そこで当時の会長であったアルベール・リラル氏というベルギーの政治家の方が迅速な対応をみせます。トリー・キャニオン号の事件は 1967 年 3 月で IMCO 法律委員会創設はその 5 月なのですが、偶然同時期に第 12 回海事法外交会議がブリュッセルで開催されていました。そのためちょうど万国海法会の主要メンバーがベルギーにいたわけですが、リラル会長は急遽これらのメンバーを集めて油濁損害に関する法律問題を検討する委員会を立ち上げ、万国海法会として直ちにこの問題の検討を始めました。同時に IMCO の方にも働きかけて万国海法会がオブザーバーとしての地位を確保します。

このリラル氏は著名な政治家であり、先がよく読める人だったようです。おそらくこのように考えたと思われます。つまり IMCO 自体は暫定的なものかもしれないけれども、いずれ海事法の領域における多国間条約の作成は国際機関主導になっていくであろうこと、その場合ベルギー政府がいつまでも海事

法外交会議のスポンサーを務めてくれる保証はなくなるであろうこと、しかし現在（1960年代後半）ではIMCOにはまだ海事私法にかかる国際条約作成にかかる専門的な知識はなく海法会の方が遥かにノウハウを持っている。そこで今なら自分たちの専門的知識を売り込める、そして今やっておかないといずれ我々は職を失う。このように考えてIMCOと対立するのではなく、いわばコンサルタント的な地位でしっかり食い込むという巧みな戦略をとったように思われます。

実際リラール会長の読み通り——あくまで私がそう読んだと想像しているだけですけれども——、ベルギー政府はほどなく海事法外交会議の招集を止めてしまいます。IMCOはしかもその後1982年にIMOと改称され、海事関係の多国間条約の作成のためになくてはならない重要な機関となっていきます。そして万国海法会は舵取りを誤らなかったために、IMOと適度な距離を置きつつ、うまく共存していくことになります。

以上のような経緯を経て、1970年以降の海事法関係の多国間条約の作成方式と万国海法会の活動の性格は一転します。海法会プラス海事法外交会議という条約作成の方式はその歴史的な役割を終え、海事関係の条約作成は国際機関の手に移っていきます。まずIMCO及びその後進であるIMOは、その後も様々な条約を作成していきます。元々は船舶の安全だとか海洋汚染に関する後方的な規制を主として行ってきた国際機関だったのですが、1970年代からは重要な海事私法条約、私の領域に属する条約も作成していきます。最初のものが作られますが、例えば1974年の旅客運送に関するアテネ条約ですとか、1976年の海事債権の責任制限に関する条約（LLMC）が採択されます。

このようにIMO法律委員会の条約作成作業に万国海法会は関与を続けます。IMO法律委員会に出席されたことのある方は、万国海法会が今日なおオブザーバーとして盛んに発言するということをご存知かもしれません。さらに昨年は万国海法会の新しい事務局長にIMO法律部長であった方を迎えるなど一層緊密な関係が築かれています。

1970年代はIMOのみならず、それ以外の国連系の国際機関による海事条約の立法も行われていくことになります。とりわけ国連貿易開発会議（UNCTAD）が、伝統的な海事法制は先進国に不当に有利にできているという問題意識から、いわゆる南北問題の観点から関心を示し、海事法関係の立法に着手し始めます。その最初の例は1974年の定期船同盟憲章ですが、その後、国連国際商取引法委員会（UNCITRAL）に必要な立法作業を委託するという形で海上物品運送条約の作成を目指すようになります。それが最終

的には国連海上物品運送条約（ハンプルグ・ルールズ）として採択されることになるわけですが、国連の一連の動きを万国海法会との関係で申し上げますと、最初から非常に協調的な関係が築けた IMO の場合と比べ、もう少し紆余曲折がありました。と言いますのも、UNCTAD の当初の問題意識というのは伝統的な海事条約の内容というのは先進国を不当に利するものであったというものだったわけですが、万国海法会というのは、こういう伝統的なアンフェアな伝統的秩序を体現する憎い敵と言わざるを得ないからです。

UNCTAD は、船荷証券条約（いわゆるヘーグ・ルールズ）に代わる新しい海上物品運送条約を作成する作業を行うわけですが、その作業には万国海法会はほとんど影響を与えることができませんでした。不公正な内容で直さなくてはいけないというときに、そのようなルールを作った人達をわざわざ呼んだりするわけがないわけですね。ですから万国海法会と国連系の国際機関との関係というのは、最初はどうもごちないものでした。しかし国連主導で作った海事関係の条約、ハンプルグ・ルールズだとか、あるいはその後似たような内容で作られた複合運送条約等がいずれも内容的にはあまり成功しなかったことに加えて、万国海法会のメンバーもかつてのように「文明化された国」ではなくて、世界各国に広がり途上国も万国海法会のメンバーとなる例が増えてきたという事情、さらには海上先取特権、抵当権条約やアレスト条約の作成に当たって、IMO と UNCTAD が共同で作業をすることが増えたといったこと等も手伝って、現在では万国海法会は UNCITRAL 等とも一定の協力関係が築けるようになってきております。

ここに国連系の国際機関条約の一覧がありますが（表 2）、その一番下に全部または一部が海上運送による国際物品運送契約に関する国連条約（ロッテルダム・ルールズ）が上がっておりますが、これは 1996 年に UNCITRAL が万国海法会に対して検討を依頼し万国海法会が作成した条約草案を元に、2001 年から 8 年間かけて UNCITRAL で検討され、採択されたものです。このように UNCITRAL とも今となつては非常に平和な協力関係が確立しているという例として挙げるができるかと思います。

【表 2】

油濁民事責任条約／改正議定書	1969 年, 1992 年	IMCO(IMO)
油濁基金条約／改正議定書	1971 年, 1992 年	IMCO(IMO)
アテネ条約／改正議定書	1974 年, 1990 年, 2002 年	IMCO(IMO)
国連定期船憲章条約	1974 年	UNCTAD

海事債権責任制限条約／改正議定書	1976 年, 1996 年	I M O
国連国際海上物品運送条約	1978 年	UNCITRAL
国連複合運送条約	1980 年	UNCTAD
海難救助条約	1989 年	IMO
ターミナル・オペレーター条約	1991 年	UNCITRAL
海事先取特権・抵当権条約	1993 年	UNCTAD・IMO
船舶アレスト条約	1999 年	UNCTAD・IMO
バンカー条約	2001 年	IMO
海難残骸物の除去に関する国際条約	2007 年	IMO
全部又は一部が海上運送による国際物品運送	2009 年	UNCITRAL

このように 1970 年代以降の万国海法会は、海事法外交会議とタイアップした条約作成主体としての地位は失い、多国間条約の草案作成のための国際機関のいわば立法コンサルタント的な役割、さらにはこれらの機関が取り上げるべき課題を見つけたり必要な立法資料を用意したりする、そういう間接的な形で国際的なルールメイキングに関わることになります。1980 年代の後半になりますと、万国海法会の役割は、さらに多様化していきます。即ち多国間条約の作成以外の形で海事法の統一に着手し、そちらへの傾斜を強めていくわけです。例えば条約のように国家を拘束する文書ではなく、私人を名宛人として契約当事者が採用すれば契約内容となるルール（援用可能統一規則）だとか、拘束力のない解釈ガイドラインの類を数多く作成するようになるわけです。よく知られたものとして、海上運送上に関する CMI 統一規則だとか、共同海損に関するヨーク・アントワープ・ルールといったものを作る。また油濁損害に関する CMI ガイドライン、船舶衝突損害の算定に関するルール、海事犯罪に関する国内立法のためのガイドラインといった条約ではない立法あるいは条約の解釈のためのガイドラインを発表するようになります。さらに近年になりますが、さらに近年では海事関係のデータベースの作成といったサービスの提供といったことも、その活動に加えるようになります。

以上をまとめますと、約 1 世紀に渡る万国海法会における海事法の形成の歴史は次のようになります。元々は私的な団体でありながら、外交会議に直結する形で多国間条約を作成する准立法機関的な存在で

した。ところがその後様々な政治的な環境変化により、活動の性格を変えていくことになります。そして海事法に関する専門家集団としての特性を生かし、国際機関のために条約のドラフト作りや立法のための調査協力をする立法コンサルタントのような立場を確保することで、国際的なルールメイキングへの関与を続けるという立場をとります。国際条約作成による海事法の統一という手法だけではなくて、いわゆるソフトローの作成の主体という性格も併せ持つようになっていくことになります。さらに近年では海事関係のデータベースの作成といったサービスの提供にまで手を広げるなど活動内容は多様化していくことになります。

最後に万国海法会の現在の活動状況についても若干お話ししたいと思います。万国海法会があるプロジェクトを取り上げるかどうかは、執行評議会という機関が決定するのですが、最初は調査等から始めるのが通例で、各国の海法会に質問状を送って各国の状況を把握することに努めるのが普通です。その上で万国海法会として何かやった方がいい、とりわけ何かルールを作った方がいいというに判断されますと、国際小委員会という組織を立ち上げ検討を開始することになります。国際小委員会という組織は各国海法会から少なくとも一人はメンバーが参加することができるというもので、実際の出てくる人はバックグラウンドは様々ですが、海事弁護士等の実務家、船会社、保険会社の法務関係者、あるいは大学の先生といった人が多いように思います。業界団体、例えばICSとかあるいは国際PIグループからのオブザーバー等も参加することがあります。ただ注意して頂きたいのは、万国海法会の私的な性格上、各国の政府関係者——法務省や運輸省——がその資格で参加するということはありません。みんな私的な資格で参加することになっています。

国際小委員会で審議が進むと、節目毎に各国海法会に質問状を送付したり、条約のドラフトについてのコメントが求められたりします。国際委員会での審議、各国海法会への意見聴取などを経て、最終的には万国海法会の国際会議において文書が採択されることになります。

国際会議において文書が採択されると申し上げましたが、国際会議というのは原則として4年に1度開催される万国海法会の正式の会合です。世界各国から350から450人ぐらい海事法関係者——弁護士、学者、実務家、その他の業界関係者——が4日間程の間集まって議論する、海事法関係では恐らく世界最大級のイベントです。直近の国際会議は2016年にニューヨークで開催されておりまして、その際には共同海損にかかるヨーク・アントワープ・ルール（2016年版）が採択されました。またその前のハンブル

グ会議では「外国における船舶競売の承認に関する条約草案」が採択されております。ごく最近の国際会議の一覧をこの通りレジメにも掲げたのですが（表3）、一番下を見て頂きますと、赤字で書かれております通り 2020 年は東京で開催されるということになっております。日本海法会がホストとして万国海法会の国際会議を東京に招致するということになりました。時期的には 2020 年 10 月下旬を想定しております。万国海法会の国際会議は日本では過去に 1969 年に東京で開催されたことがあります、それから約 50 年振りの開催ということになります。1969 年の国際会議は、高松宮殿下による開会式ですとか、当時の首相、当時の佐藤栄作総理による式辞とか、実に豪華なものでした。内容的にも複合運送に関する東京ルールズとか、油濁損害民事責任に関する条約案ですとか海上旅客手荷物物品運送条約案ですとか、多くの文書が採択されました。いずれもこれはその後の海事法のルールにとって大きな影響を与えた重要な文書です。

【表 3】

第 28 回会議	1969 年	東京
第 29 回会議	1972 年	アントワープ（創立 75 周年）
第 30 回会議	1974 年	ハンブルグ
第 31 回会議	1977 年	リオデジャネイロ
第 32 回会議	1981 年	モントリオール
第 33 回会議	1985 年	リスボン
第 34 回会議	1990 年	パリ
第 35 回会議	1994 年	シドニー
第 36 回会議	1997 年	アントワープ（創立 100 周年）
第 37 回会議	2001 年	シンガポール
第 38 回会議	2004 年	バンクーバー
第 39 回会議	2008 年	アテネ
第 40 回会議	2012 年	北京
第 41 回会議	2014 年	ハンブルク
第 42 回会議	2016 年	ニューヨーク
第 43 回会議	2020 年	東京

万国海法会では現在様々なプロジェクトが実施されていますが、2020年の国際会議においても、それらの成果としてなんらかの文書が採択されることになるかと思われます。まだ会議の具体的なアジェンダが決まっているわけではないのですが、現在のところいわゆる自律航行船の法律問題等が重要な研究テーマとなる可能性が少なくありません。最初の蒲生局長のプレゼンテーションと関係してくるわけですが、海事法を巡る従来の国際ルールは船員が乗り組んだ船舶を暗黙の前提としたものが少なくありません。従って乗船した船員ではなくて、陸上施設から遠隔操作する、さらには船舶上の機器の意味では自律的の航行できるとなると適用に困るルールが多々あります。たとえば船員は必ず船橋に1人はいなくてはならないといったルール、無人船の利用の障害になるわけですね。さらにそういうふうな規制関係のルール以外に船舶所有者や運送人の過失によって責任の有無や内容が決まる、そういった私法ルールはどういう形で適用されるかといった根源的な問題もあります。

万国海法会ではIMOと協力しながら現在こういった問題についての検討を進めております。実は2月1日には最初の検討結果をIMOに送付したばかりなのですが、調査研究を国際機関の立法のための準備作業としてやるというのは、今や万国海法会の最も重要な役割ですので、ここでもうそういうことを行っているわけです。

また遠隔操作船、自律航行船以外にも極域航行だとか船舶ファイナンスといったその他の問題についても検討が進められています。2020年の万国海法会東京会議ではこういった重要な先進的なテーマについて、何等かの文書がとりまとめられ、採択される重要な会議となることが期待されています。

国際会議に向けてホスト国の日本海法会にとって課題は山積みですが、皆様におかれましてはどうかよろしくご支援の方を頂ければと思います。ご清聴どうもありがとうございました。

万国海法会と海事法の形成

東京大学大学院法学政治学研究科
藤田 友 敬



万国海法会 (CMI) とは

万国海法会規約

第1条 (名称及び目的)

本組織の名称は「万国海法会 (Comité Maritime International)」とする。本会は、1897年アントワープにおいて設立された非政府・非営利の国際組織であり、その目的は、あらゆる適切な方法や活動により海事法のあらゆる局面における統一に資することである。この目的のため、万国海法会の設立を促進し、他の国際機関との協力を努めるものとする。

2

万国海法会の歴史

【万国海法会の歴史に関する文献】

- ✓ Albert Lilar and Carlo Van Den Bosch, Le Comité Maritime International
- ✓ F. L. Wiswall, A Brief History
- ✓ Nigel H. Frawley, A Brief History of the CMI and its Relationship with IMO, the IOPC Funds and other UN Organisations
以上は、<http://www.comitemaritime.org/>で入手可能。

【日本語のものとして】

- ✓ 谷川久「万国海法会の百年 (1) (2・完)」海法会誌復刊44号3頁 (2000年)、46号53頁 (2002年)



3

万国海法会の誕生

- ✓ 設立の詳細な経緯ははっきりしない
- ✓ 1885年 国際法協会による海事に関する国際的な統一法典の作成の試み → 失敗
- ✓ ベルギー人の法律家・保険業者等が中心となり、海事法の個別分野に関する国際条約を作成する専門の国際機関を設立を目指す
- ✓ 1997年 万国海法会設立 (国際法協会と協力を約束。1996年)

4

万国海法会の誕生

日本海法会と万国海法会

✓万国海法会にはメンバーである各国海法会が参加（「支部」ではなく、独立の団体）

✓日本海法会は1901年に創立された

✓万国海法会の創立メンバーに次ぐ古参メンバー

“Internationalization at that time meant coverage of what was then regarded as the civilized world: Europe, Japan and the United States.”
(CMI百周年記念におけるAllan Philip CMI会長（当時）のスピーチ）

万国海法会の活動：誕生から1968年頃まで

海事法外交会議との組み合わせで海事法に関する国際条約を作成

“The first three quarters of the century was a period where CMI had a virtual monopoly of the unification of maritime law.” (CMI百周年記念におけるAllan Philip CMI会長（当時）のスピーチ)

万国海法会が草案を作成

↓

ベルギー政府が海事法外交会議 (Diplomatic Conference of Maritime Law) を招集

↓

条約の採択

万国海法会の活動：誕生から1968年頃まで

万国海法会作成の海事条約の例

船舶衝突条約	第3回海事法外交会議	1910年
海難救助条約	第3回海事法外交会議	1910年
船舶証券統一条約（ハーグ・ルールズ）	第6回海事法外交会議	1924年
船主責任制限条約	第6回海事法外交会議	1924年
海上先取特権・担当権条約	第7回海事法外交会議	1926年
国有船舶免責条約	第7回海事法外交会議	1926年
国有船舶免責条約の解釈に関する議定書	第8回海事法外交会議	1934年
船舶衝突民事裁判管轄条約	第9回海事法外交会議	1952年
船舶衝突民事裁判管轄条約	第9回海事法外交会議	1952年
船舶アレスト条約	第9回海事法外交会議	1952年
船舶主責任制限条約	第10回海事法外交会議	1957年
船舶主責任制限条約	第10回海事法外交会議	1957年
海上救済条約	第11回海事法外交会議（第1会期）	1961年
原子力船運行者の責任条約	第11回海事法外交会議（第2会期）	1962年
海上先取特権・担当権条約	第12回海事法外交会議（第1会期）	1967年
旅客手荷物条約	第12回海事法外交会議（第2会期）	1967年
船中の船舶の権利の登録条約	第12回海事法外交会議（第3会期）	1967年
海難救助条約改正議定書	第12回海事法外交会議（第4会期）	1967年
船舶証券条約改正議定書（ヴィスビー議定書）	第12回海事法外交会議（第5会期）	1968年

万国海法会の活動：転機

トリニダード・トバゴ事件と政府間海事協議機関（IMCO）の誕生

1967年3月18日 トリニダード・トバゴの座礁事故（英仏領海の油濁汚染）

1967年5月5日 政府間海事協議機関（IMCO）の法律委員会設置決定

1967年5月 第12回海事法外交会議

→万国海法会の対応

—油濁損害法制検討の国際小委員会を立ち上げる

—IMCOにおけるオブザーバー・ステータス確保

万国海法会の活動:1970年代以降

海事条約(特に私法関係)の作成主体の変化

- ✓ 海事法外交会議の廃止(1968年)
 - ✓ 政府間海事協議機関(IMCO)が海事私法条約の作成にも着手(油濁2条約(1969, 1971年), アテネ条約(1974年), 海事債権責任制限条約(1976年)等)
- その後、政府間海事協議機関(IMCO)は国際海事機関(IMO)へ改組
- ✓ 国連貿易開発会議(UNCTAD)が海事法の領域にも着手
- 定期船同盟憲章条約(1974年), 国連海上物品運送条約(1978年), 国連複合運送条約(1980年)

⇒ 海事条約(特に海事私法条約)作成の場は国連系の国際機関へと移る

9

万国海法会の活動:1970年代以降

国連系国際機関により採択された条約の例

油濁民事責任条約/改正議定書	1969年, 1982年	IMCO(IMO)
油濁基金条約/改正議定書	1971年, 1982年	IMCO(IMO)
アテネ条約/改正議定書	1974年, 1980年, 2002年	IMCO(IMO)
国連定期船運送条約	1974年	UNCTAD
海事債権責任制限条約/改正議定書	1976年, 1986年	IMO
国連国際海上物品運送条約	1978年	UNCTRAL
国連複合運送条約	1980年	UNCTAD
海難救助条約	1989年	IMO
ターミナルオペレーター条約	1991年	UNCTRAL
海事先取特権・抵当権条約	1993年	UNCTAD-IMO
船舶アレスト条約	1995年	UNCTAD-IMO
ハンガー条約	2001年	IMO
海難残骸物の除去に関する国際条約	2007年	IMO
全部又は一部が海上運送による国際物品運送条約に関する国連条約	2009年	UNCTRAL

10

万国海法会の活動:1970年代以降

万国海法会の役割の変化(多様化)

- ✓ 1960年代までの実質的立法機関としての地位を失う
- ✓ 海事法の専門家として, 国際機関のコンサルタント的地位, 立法課題の発見, 情報提供等
- ✓ 条約ではないソフトウェアの作成(ガイドライン, 統一ルール等)
- ✓ 条約草案を自発的に作成⇒関心のある国際機関に送付
(例: ロッテルダム・ルールズ)

11

万国海法会の活動:1970年代以降

万国海法会により作成された主要なソフトウェア

ヨーク・アントワープ・ルール(1974年版)	1974年
海上運送状に関するCMI規則	1990年
電子船荷証券のためのCMI規則	1990年
ヨーク・アントワープ・ルール(1994年版)	1994年
船舶衝突損害の算定に関するルール(リスボン規則)	1994年
油濁損害の損害賠償に関するガイドライン	1994年
船級協会に関するモデル契約条項	1995年
海事事故の際の船員の公正取り扱いのためのガイドライン	2006年
海事犯罪の関する国内立法のためのガイドライン	2007年
ヨーク・アントワープ・ルール(2016年版)	2016年

12

万国海法会の活動

- ✓新しい問題についての国際作業部会・国際小委員会による検討
 - ※各国海法会への質問状
- ✓国際会議における文書の採択
- ✓条約・ソフトローの普及活動
- ✓データベースの構築等

13

万国海法会国際会議

- ✓万国海法会の行う最も大きなイベント
- ✓原則として4年に1度開催される
- ✓国際会議では、海事法の領域の重要なテーマを議論し、国際ルール of 採択が行われる
 - (最近の例)
 - ヨーク・アントワープ規則〔2016年版〕(第42回国際会議(ニューヨーク))
 - 船舶競売に関する条約草案(第41回国際会議(ハンブルク))
- 「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〔ロッテルダム・ルールズ〕の原案(第37回国際会議(シンガポール))

14

万国海法会国際会議

第28回会議	1969年	東京
第29回会議	1972年	アントワープ(創立75周年)
第30回会議	1974年	ハンブルグ
第31回会議	1977年	リオデジャネイロ
第32回会議	1981年	モントリオール
第33回会議	1985年	リスボン
第34回会議	1990年	パリ
第35回会議	1994年	シドニー
第36回会議	1997年	アントワープ(創立100周年)
第37回会議	2001年	シンガポール
第38回会議	2004年	バンクーバー
第39回会議	2008年	アテネ
第40回会議	2012年	北京
第41回会議	2014年	ハンブルク
第42回会議	2016年	ニューヨーク
第43回会議	2020年	東京

15

万国海法会国際会議



上 第42回国際会議(ニューヨーク)の様子
左 第28回国際会議(東京)における、高松宮殿下による開会宣言

16

万国海法会国際会議

第43回万国海法会国際会議における検討アジェンダ

- ✓遠隔操作船・自律航行船(無人船)の法律問題
- ✓極域航行にかかる法律問題
- ✓船舶ファイナンス
- ✓その他

17