

「IMO 法律委員会の最近の動向と 我が国の対応について」

(公財) 日本海事センター企画研究部研究員

中村 秀之



只今ご紹介に預かりました日本海事センターの研究員の中村と申します。ここで少しお時間を頂きまして当センターの活動の報告をさせていただきます。今回は「IMO 法律委員会の最近の動向と我が国の対応について」ということで、若干藤田先生のお話とかぶるところもありますけれどもお話させて頂きたいと思っております。

最初になぜ IMO 法律委員会の活動なのかということですが、当センターの会長の小幡からもお話がありました通り、当センターでは IMO 法律問題委員会という名称で国内の産官学で知恵を出し合う委員会を有しております、IMO 法律委員会における我が国の国際対応をサポートしてきております。その関係で今回 IMO 法律委員会についてお話しさせて頂くわけでございます。

この国内の IMO 法律問題委員会の方ですが、委員長を落合誠一東京大学名誉教授、有識者の委員と致しまして、今お話し頂きました東京大学教授の藤田先生、そして学習院大学の小塚先生、いずれも商法のご高名な先生方ですが、ご参画頂いております、多大な貢献を頂いております。また海運業界、保険業界、石油業界の方々からは、実務面でのご知見をご提供頂き、助けて頂いております。

それでは IMO 法律委員会のお話に入りますその前に、IMO について簡単に説明しておきたいと思っております。IMO は国際海事機関、International Maritime Organization と言いまして、一般的には船舶の安全、船舶からの環境汚染の防止等の海事に関する国連の専門機関と説明されておまして 1958 年に政府間海事協議機関、IMCO として設立され、1982 年に国際海事機関、IMO と名称が変わりました。本部はロンドンにあり、加盟国数は 175 カ国となっております。この IMO で策定された主要な条約として IMO のホームページなんかを見ますと、海上人命安全条約、海洋汚染防止条約、船員の訓練・資格証明等当直基準条約といったもので、海運関係者の方には広く知られたものだろうと思っております。

事務局長は現在韓国の Ki-Tack Lim 氏というふうになっております。IMO を設立する条約、その目的規定を見まして IMO の目的についてかなり大胆に要約しますと、IMO は政府が外航海運を規制する際の協力のための機構であり、船舶の安全運航、効率的航行、海洋汚染防止等の国際基準を作るための機構であり、海運業が国籍や所在地等で差別されることなく、円滑な国際貿易を担うことができるようにするための機構であると言えるのではないかと思います。

ここまでが IMO の一般的な説明ということになりますけれども、IMO 法律委員会は何をやっているのでしょうかということになります、別に航行の安全とか海洋環境の汚染防止というわけでもありま

せんで、それとは別のことをしております。先ほどちょっと藤田先生からもありましたけれども、IMOのホームページに沿って、ちょっと委員会なんかを見ていきますと、まず最初に海上安全委員会が載っておりまして、これは船舶の構造や設備等、海上での安全性に関わる問題を扱っております。次に載っているのが海洋環境保護委員会でございます、これは海洋汚染防止の基準等を扱っています。次に出てくるのがようやく法律委員会でございます、ここで初めて船主の民事責任等の話が出てくるわけでございます。IMOの一般的説明を色んなところで聞くわけですが、ほとんど法律問題については登場してきません。法律委員会はこういう先ほど藤田先生も触れられていましたが、船主の民事責任等に係る条約を主に扱っていると言って良いと思います。この他、技術協力委員会、簡易化委員会、それにMSC（海上安全委員会）及びMEPC（海洋環境保護委員会）の作業の付託先となる小委員会が出てきます。この小委員会につきましては、日本船舶技術研究協会のホームページの説明が非常に分かりやすいので、ちょっといじって掲載しております。それらを支えるIMOの事務局組織、これにつきましては海事局様から頂きました資料を一部見やすくして資料に載せております。

これから本題に入りまして、IMOの法律委員会について説明させていただきます。法律委員会は、先ほど藤田先生の説明にもちょっとありましたけれども、1967年に発生したトリー・キャニオン号の事故を契機に設立されました。トリー・キャニオン号の事故は大きな油濁損害を引き起こした大事故で、この後様々な条約が作られました。私の本来の専門は国際公法ですが、国際公法分野では介入権条約、もしくは公法条約と呼ばれるものがよく取り上げられます。船舶は公海上では基本的にその登録された国、旗の国と書いて旗国ですが、旗国の管轄下にあります。また領海を航行する場合であっても、外国を旗国とする船舶の場合には、沿岸国の権限は大幅に制限されますが、この介入権条約によって沿岸国はその領海外においても沿岸国に油汚染損害を引き起こす恐れのある船舶について旗国と協議し、利害関係者に通報した上で、海洋汚染の防止軽減除去のための措置をとることができるようになりました。

そしてこの公法条約と対をなすといっても良いと思うのですが、油による汚染損害についての民事責任条約が作られました。その数年後、さらに船主の民事責任を超える損害について保証する国際基金が設立されるわけですが、それは油による汚染損害の補償のための国際基金のための設立に関する条約ということになります。そしてこれらの条約を採択するために設けられたといってもいいと思いますけれども、それが法律委員会です。ちなみにですけれども、いわゆるマルポール条約も、ある意味トリー・キャ

ニオン号の事故を契機として作られたと言われております。その後、民事責任条約と基金条約で、今申し上げました油による汚染損害補償のための国際基金の設立に関する条約で、構築されました IOPCF（国際油濁補償基金）の体制は、ある意味うまく機能して、タンカー事故による油汚染損害の被害者に賠償保障を提供してきています。

この2つの条約は、その後、法律委員会が1992年に改正議定書を作りまして、1992年民事責任条約、1992年基金条約と呼ばれる条約が現行の条約となっています。国際油濁補償基金体制につきましては、我が国は2014年に残念ながら亡くなられた谷川久先生を中心に、1969年の条約の作成過程から積極的に参画してきておりまして、大きな貢献をしてきております。そのため日本はこの体制のある種、設立者ファウンダーとして見られております。この国際油濁補償基金体制については詳細を述べる時間がありませんので、かいつまんで説明しますと、タンカーによる油濁損害について船舶の登録船主に対して無過失責任を、正確には厳格責任ですが、課しつつ登録船主に責任制限を認めます。責任制限を認めた上で、登録船主には責任制限限度額以上の保険を付保することを義務付けます。保険を提供する保険者はいわゆる P&I の保険の提供者ですけれども、この保険者は被害者からの直接請求を受け入れなければならないということになります。

これが民事責任条約の内容で、続いて基金条約では基金は船主の責任制限限度額を超える損害に対して被害者に補償を支払います。この補償の原資は油受取人、概ね原油の輸入者になると思いますけれども、この輸入者が条約の当事国で、基本的には事故が起こる度に前年の油受取量に応じて基金に拠出金を支払います。この国際油濁補償基金体制につきましては、1999年のエリカ号の事故、2002年のプレステージ号の事故を受けまして、基金の補償上限額を上回る損害に対して補償が足りないということで、その補償を行うために2003年に追加基金議定書が作られ、追加基金が設立されております。これは概念図ですけれども、実はこの STOPIA（小型タンカー油濁補償協定）、TOPIA（タンカー油濁補償協定）と書いてある部分があるので、ちょっと複雑なのですが、これは国際グループに加盟する P&I クラブが基金の負担した補償の一部につき実質的に基金に支払いを行うものです。詳細の説明はちょっと細かいのでまた別の機会とさせていただきます。この油濁補償基金体制が、比較的うまく機能しているということで、IMO 法律委員会はこのような民事責任についての条約を作るところとしてある意味成功してきたのかなと思います。そして先ほど藤田先生からも説明された万国海法会で作成されてきた条約の一部が実は

IMO 法律委員会が設けられたことで、IMO 法律委員会で段々作られるようになっていくわけですが、とは言いましても先ほど藤田先生のご説明にありました通り、万国海法会は IMO の重要なオブザーバーとして法律委員会での議論に大きく貢献してきているということは強調しておきたいと思います。実はこの第一案とか第一草稿が万国海法会で作成された草案であるということはこれまでもよくあつたと聞いております。

IMO 法律委員会が作成した民事責任に絡む条約の一覧を見ていきますと、先ほど藤田先生からもご指摘がありました通り、船主責任制限条約、76 年と 96 年のいわゆる LLMC（海事債権についての責任の制限に関する条約）と言われているものですが、IMO 法律委員会で作られております。それからいわゆる国際海上運送される旅客や手荷物に対する船主の責任に関する、いわゆるアテネ条約ですね。それからアテネ条約議定書、これは船主に対して付保義務が課されると共に被害者が保険者に対して直接請求できることとされております。また燃料油による汚染損害についての民事責任条約につきましては、LLMC の責任限度額まで登録船主に付保義務が課されると共に被害者が保険者に直接請求できることが認められています。さらに海難残骸物の除去に関する条約でも同様に付保義務と直接請求が規定されています。

そして最近最も注目されているのが HNS 条約です。1996 年に一度採択されましたが発効せず 2010 年に同条約を改正する議定書が採択されました。船主責任制限条約、アテネ条約、バンカー条約、それから海難残骸物の除去のナイロビ条約、いずれも発効してございまして、HNS 条約が責任・補償に関連する条約の中でまだ発効していないということで、残された最後のピースとして法律委員会では発効を促進するための活動が行われています。この HNS 条約は国際油濁補償基金体制をベースとして作られた有害危険物質版の基金体制です。登録船主や保険者は国際油濁補償基金体制と同様の義務を負いますが、油濁補償基金と異なるのは、有害危険な化学物質の他、非持続性油、一般的には白物油と呼ばれるものですが、それから LNG、LPG によって生じた損害について補償するという点。そしてそのための資金を LNG、LPG を含めた有害危険物質の受取人、正確にはバラ積み貨物として受け取った受取人から拠出してもらうということになっております。なお、HNS 条約は人身損害や物的損害も補償の対象となるので、これも油濁補償基金とは異なる重要な点です。この条約につきましては、2017 年 4 月にノルウェーが批准しまして、EU も加盟国に対して批准を認める決定を行ったことから、いよいよ発効に向けて動き

出すのではないかともしられておまして、注視しているところでございます。

次にいきまして IMO 法律委員会は責任とか補償の条約だけをやってきたのかということ、必ずしもそうではありません。不成功、無報酬、いわゆる No cure No pay の原則と言われるようなものを確認しつつ、環境汚染損害が絡むケースで特別補償が得られるということを定めた 1989 年の海難救助条約や船舶におけるハイジャック、シージャックともいわれますが、そういったことが行われた場合に、旗国、犯罪行為地国等が容疑者を処罰することを定めた海洋航行不法行為防止条約、いわゆる 1974 年の SUA 条約です。さらに船舶を使用したテロ行為や大量破壊兵器その関連物質、そういったものの輸送行為等を犯罪とすることを求めて、それらを防止、抑止するための円滑な乗船検査を可能にするため、2005 年の SUA 議定書なども採択されています。これはいずれも IMO 法律委員会で採択された条約でございます。この他 UNCTAD、国連貿易開発会議と共同で作成された海上先取特権及び抵当権に関する国際条約や、船舶のアレストに関する国際条約などもあります。このように IMO 法律委員会は海運ビジネスに関わっている方々、海運業でなくても荷主として関係している方々も含めまして、どこかで聞いたことのある関係したことのある法律、またはその前提となる条約を作る場であり、世界での有数の海運業を有する我が国にとって非常に重要なフォーラムであることが理解できると思います。

IMO 法律委員会の最近の動向でありますけれど、先ほども申し上げました通り最も注力されているのが、HNS 条約ということになるのではないかと思います。この来る 4 月にもロンドンでワークショップが開催されることになっております。我が国は国際油濁補償基金の創設と維持発展には大きな貢献をしてきたという経緯があります。また国際海運業の責任、補償の問題については、国際裁判管轄や準拠法、準拠法というのはどこの国の法を適用するかということですが、そういったこともありますし、またいざどこかの国で判決を得ましても、それを外国で執行できるかどうかといった国際礼儀、もしくは国際相互主義に基づく判決の承認・執行に関する問題等、国際民事訴訟上の様々な問題がありまして、被害者救済の観点からはどうしても国際的な枠組みで考える必要があります。その意味では既に発効しているバンカー条約や海難残骸物の除去に関するナイロビ条約、2010 年 HNS 条約等、我が国も国際的な枠組みへの参加を検討していく必要があるように思います。とはいえ HNS 条約に関して言いますと、化学物質や LNG、LPG、石油精製品等の受取人、輸入者、主としてバラ積み貨物として受け取られる方々ですが、そういった方々が関係する大きな条約であり、関係者から様々な意見を聞きながら勉強を進め

ていく必要があるのではないかと考えられます。

次に今後のお話ですが、先ほど海事局長や藤田先生からもお話がありました通り、ここに来て海運業界、海事産業、IoTとかAIの技術に注目が集まっておりまして、正に造船業や海運業のビジネスに大きな影響を与えそうだとこのところに来ております。このような技術の進展がありますと、法律の見直しが必要ということになるわけですが、国際的枠組みで作られる国際条約もその例外ではありません。先ほど局長様の方からMSCでの議論についてお話がありましたけれども、法律委員会の方でも法律委員会が策定した条約についてレビューしようという声が出てくるのが自然であろうと思われまます。その意味ではこれから法律委員会もこの手の話で活発な議論が行われるのではないかと思います。海上輸送について誰がどのような民事上の責任を負うのか、他の輸送モードでも状況は同様であろうと思われまますけれども、民事上の責任の分担を巡って、もしかしたら大きな地殻変動が起きる可能性もあります。ですので、将来、法律委員会の役割は相当大きなものになるのではないかと予想しております。

最後にIMO法律委員会について一言申し上げておきますと、実は他にも先ほど藤田先生の議論でも出てきましたけれども私法の関係の条約、いわゆる私法統一条約を採択してきている国家間のフォーラムというものがございます。ハーグ国際私法会議とか、UNIDROIT（国際私法統一協会）とかUNCITRAL（国連国際商取引法委員会）がそういったフォーラムに当たります。例えば船荷証券規則統一条約、いわゆるハーグ・ルールズとか、ハーグ・ヴィスビー・ルールズにとって代わるかもしれないロッテルダム・ルールズ、これは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際連合条約ですが、これは藤田先生がファウンディング・ファーザーのお1人でありまますけれども、この条約はUNCITRALで作成されております。

このように私法の法律に貢献している他のフォーラムを利用するのはもちろん手でもありまますけれども、IMOは法律委員会以外の委員会を見てもお分かりになります通り、海運業、造船業といった海事産業の実状を比較的好く理解しているフォーラムだという特徴がございまます。ですので、先ほど藤田先生よりお話がありました万国海法会の動き、そしてその活用といったことも含めまして、IMO法律委員会をどう活用していくか、私法に関する国際ルール、少なくとも我が国に不利にならないように、適切なレベル・プレイング・フィールドを確保していくために、戦略を好く考えていく必要があるのではないかと考えいまます。幸い我が国では国際油濁補償基金創設からの実績があり、またマリタイム・ローの関係では国際

的に知名度の高い藤田教授がおられまして、先生は万国海法会や UNIDROIT、UNCITRAL などにおいて条約、規則、約款等を作成する国際フォーラム、ネットワークでよく知られた存在となっております。ですので、今後も商法の先生方の多大なるご協力を得つつ、産官学の協議の場である当センターの法律問題委員会をご活用頂きまして、また海事産業の方々、保険業界、石油業界の方々の実務面からの知見のインプット、この面からのご協力も得ながら、知見を集約し、ご活用頂いて、これまで以上に積極的な、そして勝てる国際対応に向けて、海事局の方々にはご尽力をお願いしたいと思っております。ご清聴ありがとうございました。

IMO法律委員会の最近の動向と我が国の対応について



第23回海事立国フォーラム
IN 東京 2018
（公財）日本海事センター企画 研究部
研究員 中村秀之

1. IMOの概要

- 船舶の安全、船舶からの環境汚染の防止等、海事に関する国連の専門機関
- 1958年設立、本部ロンドン、加盟国数175カ国(準加盟3地域を含む。)
- 1958年、「政府間海事協議機関」(IMCO)として設立。1982年に国際海事機関(IMO)と改称。
- IMOで策定された主な条約
海上人命安全(SOLAS)条約:船舶の構造・設備の基準
海洋汚染防止(MARPOL)条約:船舶による環境汚染防止
船員の訓練・資格証明・当直基準(STCW)条約:船員の訓練要件等
これまでに59の条約を策定(船舶のグローバルスタンダード)

1. IMOの概要

- 最近の取り組み:
船舶からの温室効果ガス排出削減
極海を航行する船舶の設備基準
アフリカ・ソマリア沖を始めとする海賊対策等
- 事務局長:
韓国のKi-Tack Lim(韓国名イム・ギテク)氏(2016年1月1日に就任(任期4年))

【歴代事務局長】

任期	氏名	任期	氏名	任期	氏名
1959-1961 (在任3年)	Ove Nielsen (デンマーク)	1964-1967 (在任4年)	Jean Roullier (フランス)	1968-1973 (在任6年)	Colin Goad (英国)
1961-1963 (在任3年)	William Graham (英国)	2004-2011 (在任8年)	Efthimos E. Mitropoulos (ギリシャ)	1974-1989 (在任16年)	Chandrika Prasad Srivastava(インド)
1990-2003 (在任14年)	William A. O'Neil (カナダ)	2012-2015 (在任4年)	嗣水 康司 (日本)	2016-	
					林 基沢 (韓国)

国土交通省海事局提供資料より抜粋

1. IMOの概要 <①設立条約>

- IMO(国際海事機関) 設立条約の目的規定から見ると
- IMOは、
外航海運に影響のある政府の規制及び慣行に関する政府間の協力のための機構
 - その目的は、
海上の安全・効率的航行、船舶による海洋汚染の防止・規制に関して実行可能な基準の採用を促進
海運業が世界の通商において差別なしに利用されることを促進
政府による差別的な措置及び不必要な制限で国際貿易に従事する海運に影響のあるものの除去を奨励
など

1. IMOの概要 <②委員会>

海上安全委員会 (Maritime Safety Committee (MSC))

- 船船の構造・設備、危険貨物の取扱い、海上の安全に関する手続き、要件、安全の見地からの配員、その他海上の安全に直接影響のある事項を審議、検討し、関連する国際条約の採択、改正及び各国への通報、条約の実施を促進する措置の検討等

- 関連条約: SOLAS条約等

海洋環境保護委員会 (Marine Environment Protection Committee (MEPC))

- 船舶に起因する海洋汚染の防止に関する国際条約の採択、改正及び各国への通報、条約の実施を促進する措置の検討等
- 関連条約: MARPOL条約等

1. IMOの概要 <②委員会>

法律委員会 (Legal Committee (LEG))

- 船主の民事責任等、海事に関する法的事項全般についての検討
- 関連条約: 民事責任条約、基金設立条約、船主責任制限条約等

技術協力委員会 (Technical Cooperation Committee (TC))

- 技術協力プロジェクトの実施等

簡易化委員会 (Facilitation Committee (FAL))

- 不要な形式要件の排除や、国際海上交通の簡易化等

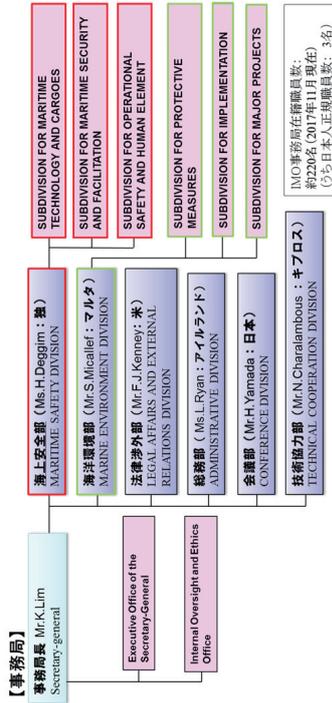
小委員会 (Sub-Committee)

- IMOにおける審議の効率を図るため、その所属する上部委員会 (MSC及びMEPC) の付託を受け、専門的な技術的事項について審議

小委員会名	主な活動等
人的因子訓練当直小委員会 (HTW-Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping)	訓練と航海当直の人的因子、船員の訓練及び資格に関する技術面及び運用面の問題を取り扱う。
IMO慣例審議小委員会 (II-Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments)	訓練当直基準小委員会 (STW) の名称を変更。 航行安全、海軍保安及び埋没保護に関するIMO規則の世界での効率的な実施とその実効性確保等を取り扱う。 旗国実施小委員会 (FSI) の名称を変更。
航行安全・無線通信・捜索救助小委員会 (NSR-Sub-Committee on Navigation, Communications and Search and Rescue)	航行安全、無線通信及び埋没救助(COMSAR)の2つの小委員会を統合。 航行安全 (NAV) と無線通信・捜索救助 (DSC) の2つの小委員会をPPRと統合。
汚染防止・対応小委員会 (PPR-Sub-Committee on Pollution Prevention and Response)	船舶その他の海事活動による海洋環境汚染管理と防止についての技術面及び運用面の問題を取り扱う。 ばら積液体・気体貨物 (BLG) と危険物・固体貨物 (DSC) の2つの小委員会をPPRとCCCIに再編。
貨物運送小委員会 (CCC-Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers)	貨物のコンテナの取り扱いの関連条約、行動規範その他の規則、推奨事項の効率的な実施に関する技術面及び運用面の問題を取り扱う。
船舶設計・建造小委員会 (SDC-Sub-Committee on Ship Design and Construction)	船舶デザイン、建造、解撤、安定性、浮力などについての技術面及び運用面の問題を扱う。 船舶設計・設備 (DE)、防火 (FP) 及び復原性・満載喫水線・漁船安全 (SIF) の3つの小委員会をSDCとSEIに再編。
船舶設備小委員会 (SSE-Sub-Committee on Ship Systems and Equipment)	機械設備、電子機器等のシステム、設備などに関する技術面及び運用面の問題を取り扱う。

(一附) 日本船舶技術研究協会ウェブサイトより抜粋

1. IMOの概要 <③組織図>



国土交通省海事局提供資料より作成

2. IMO法律委員会 <①設立>

1967年 トリーキヤニオン号の事故

- リベリア籍の大型タンカー「トリーキヤニオン号」がウエートで原油を満載し、英国(ミルフォードヘイブアン)に向けて航行中、1967年3月18日に、英国南西部のシリール島とランズエンドの間の浅瀬に座礁した。

→IMO法律委員会の設立(1967年)

- 介入権条約(1969年)(1975年発効)(日本:1971年受諾)
- 油による汚染損害についての民事責任条約(CLC)(1969年)(1975年発効)(日本:1976年加入)
- 油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する条約(IC)(1971年)(1978年発効)(日本:1976年受諾)
- 環境汚染防止:海洋汚染防止条約(MARPOL73→MARPOL78)(1973年/78年)(1983年発効)(日本:1983年加入)

9

2. IMO法律委員会

<②成果:国際油濁補償基金>

現行

- 1992年 油濁二条約の改正議定書(1996年発効)(日本:1994年加入)
→ 1992年民事責任条約・1992年基金条約
- 2003年 追加基金議定書(2005年発効)(日本:2004年加入)
- 登録船主:厳格責任、船主責任制限、付保義務
- 保険者:被害者からの直接請求に対応
- 基金:登録船主、保険者の責任を超える補償の支払い
- 油受取人:前年油受取量に応じて基金に拠出
- 政府:油受取人・油受取量の報告、付保の確認(証書の発行)

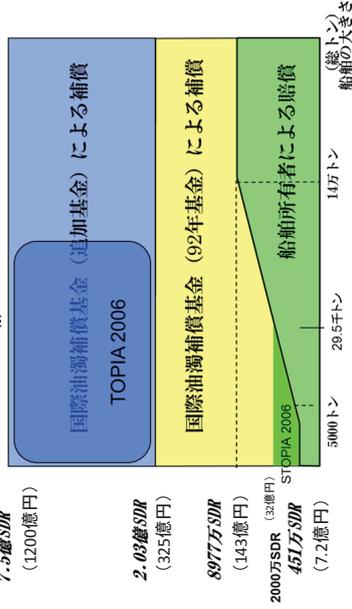
10

2. IMO法律委員会

<②成果:国際油濁補償基金>

(賠償・補償額)
7.5億SDR
(1200億円)

※ 1SDR=約160円で計算(2018年1月)



11

2. IMO法律委員会

<②成果:責任・補償関係>

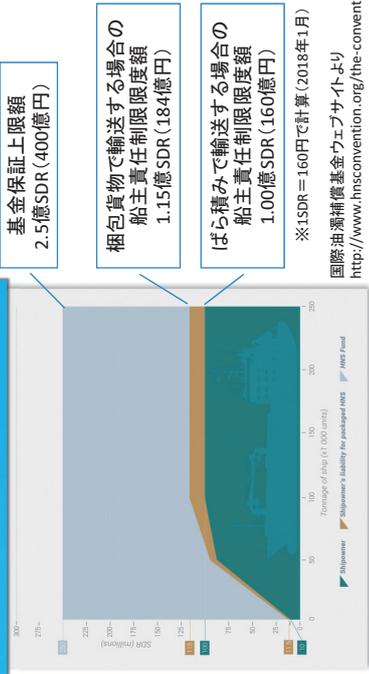
責任・補償に関する条約(採択年)	通称	発効	日本
海事債権についての責任の制限に関する条約(1976年)	LLMC76	1986	1982加入
海事債権についての責任の制限に関する条約(1996年)	LLMC96	2004	2006加入
旅客及びその手荷物の海上輸送に関するアテネ条約(1974年)	アテネ条約	1987	未締結
アテネ条約議定書(2002年)	アテネ議定書	2014	未締結
燃料油による汚染損害についての民事責任条約(2001年)	ハンカー条約	2008	未締結
海難残骸物の除去に関するナイロビ条約(2007年)	ナイロビ条約	2015	未締結
危険物質及び有害物質の海上輸送に関連する損害についての責任並びに損害賠償及び補償に関する条約(1996年、2010年に議定書により改正)	HNS条約	未発効	未締結

12

2. IMO法律委員会

〈②成果：責任・補償関係〉

【2010年HNS条約概念図】



13

2. IMO法律委員会

〈②成果：その他〉

その他の条約(採択年)	通称	発効	日本
海難救助に関する国際条約(1989年)	SALVAGE	1996	未締結
海洋航行不法行為防止条約(1988年)	SUA条約	1992	1998加入
海洋航行不法行為防止条約に関する議定書(2005年)	SUA議定書	2010	未締結
IMO/UNCITADIによる作業			
海上先取特権及び抵当権に関する国際条約(1993年)		2004	未締結
船舶のアレストに関する国際条約(1999年)		2011	未締結

14

3. 最近の動向

IMO法律委員会としては、

2010年HNS条約の発効の促進

今後は、

- 。自動運航船などの技術進歩による条約の見直し？

15

4. 今後の対応について

海運、海事産業の実情を理解しているフォーラムとしての

IMO法律委員会



私法統一条約の他のフォーラム
ハーグ国際私法会議
UNIDROIT(私法統一国際協会)
UNCITRAL(国連国際商取引委員会)

16



ご清聴、ありがとうございました。

