

万国海法会(CMI)第44回国際会議が東京で開催

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 202507

日本海事センター 企画研究部

上席研究員 中村秀之

5月15日付け本紙において、万国海法会（CMI）国際会議の開会式の様子が報じられている。同国際会議は、今年5月13日から17日にかけて東京で開催された。東京での国際会議は2017年に2020年開催と決定されていたが、新型コロナウイルスの感染拡大の影響で延期となり、今年ようやくの開催となった。1969年の第28回東京国際会議以来、半世紀以上を経ての東京での国際会議だ。この会議には、すでに報じられているように、約50か国から450名を超える参加者があった。

1. 万国海法会について

万国海法会についてはすでに何度か書いているので、ご承知の人も多いと思うが、簡単に振り返っておきたい。

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。19世紀後半海事法の国際的な統一が望まれるようになり、1897年に創設された。創設メンバーとなったのは、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か国の海法会である。我が国は創設メンバーではないが、早くも1901年に各国国内支部としての役割を果たす日本海法会を設立して（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）、万国海法会に参加するようになった。

創設からトリー・キャニオンの事故が起き、油濁損害に関する民事責任条約や国際油濁補償基金設立条約が採択されるまでは、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を招集して、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誕生した。船舶衝突統一条約（1910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））などはその例である。

国際油濁補償基金設立条約が国際海事機関（IMO）の下で作成、採択されると、万国海法会の国際条約作成主体としての性格は後退し、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った（例えば、1976年海事債権責任制限条約や1989年海難救助条約）。また1980年代後半からは、このような活動に加えて、契約当事者が採用することで契約内容として通用するようになる「国際的統一規則」の採択にも傾注するようになった（例えば、共同海損に関するヨーク・アントワープ規則や海上運送状統一規則）。

2. 東京国際会議を振り返る

CMI の国際作業部会や常設委員会の個別の会合（都内の弁護士事務所の会議室や、船主協会、当センターの会議室などで行われた）やウェルカム・レセプションを除くと、東京国際会議は、14 日のアン・フェネック CMI 会長、藤田友敬日本海法会理事長、ドミンゲス IMO 事務局長（ビデオ・メッセージ）、水嶋智国土交通審議官（当時）の開会あいさつに始まり、国連法務部の国際貿易法部門、とりわけ国連国際商取引法委員会

（UNCITRAL）で活躍されたホセ・アンヘロ・エストレラ・ファリア氏のベリンジェリ・レクチャー（*）がそれに続いた。

さらに、実質的なセッションのスタートとなる全体会合は、「将来の海上輸送に向けた最近のテクノロジーと経験」という題の下で、我が国での新たなテクノロジーに関わる政策、MEGURI2040 に関わる自動運航船の開発動向、東京海洋大学の自動運航船開発状況などについて説明が行われた。前日に東京海洋大学の厚意で行われた、CMI 関係者の実証船乗船体験についても、この中で語られた。参加者の多くが法律家である中で、現在の我が国の技術開発の動向が説明され、有意義な情報共有、学習の場になったように思われる。

その後は、2 つの部屋に分かれて同時並行でセッションが行われた。各セッションのタイトルは「表 1」のプログラム概要のとおりだが、(a)脱炭素化に向けた課題（①）、(b)自動運航船の法的課題（⑥・⑧）、(c)洋上風力発電施設などの浮体式再生可能エネルギー施設の問題（⑬）、(d)制裁を逃れて運航されるサブスタンダード船、いわゆるダーク・フリートの問題や船舶の不正登録問題（③）、(f)IOPC 基金の抱える課題、HNS 基金の準備状況（⑫）など、海運業界が抱える様々な国際的問題・課題について、法的ないしは法学的な視点からプレゼンテーションが行われ、議論が行われた。これらの問題・課題の多くは国際海事機関（IMO）でも取り組まれている。なお、洋上風力発電施設などの問題については、5 月 30 日付の本紙において戸田総合法律事務所の青木理生弁護士が CMI 東京国際会議に言及しつつ議論内容を整理、説明している。

加えて、CMI が草案を作成し、UNCITRAL で採択された(g)「ロッテルダム・ルールズ」（ヘーグ・ルールズやヘーグ・ヴィスビー・ルールズに代わる条約）や「裁判上の船舶の売買の国際的効果に関する北京条約」の発効促進（⑨）に関する議論や、(h)我が国でも電子船荷証券に関する法制化の議論のベースとされている「電子的移転可能記録に関するモデル法（MLETR）」（UNCITRAL 採択）（Young CMI）に関する議論も行われている。

なお、東京国際会議の最大の成果は Lex Maritima 東京原則（海事法の東京原則）の採択であった（「表 2」参照）。Lex Maritima は海事法に係る共通原則を記述するもので、条約でも、モデル法でも、ガイドラインでもなく、これまでに先例のない CMI による宣言的確認文書であって、世界的に受け入れられた海事法の諸原則の特定、収集、文書化を行い、海事法の特徴を明確化し、それらを通じて法の統一に貢献することを目的としている。東京国際会議において、条約でもなく、モデル法でも、ガイドラインでもない、ある

種の宣言的文書が採択されたことについては評価の分かれるところでもある。また、専門家から見ると、さらに色々と物申したくなる内容だとの指摘もある。とはいえ、説明によれば、この東京原則は、情報共有、教育、立法者へのインスピレーション、法の補完的法源としての活用が期待されているとのことであり、この東京原則を基礎として、様々な議論が積み重なり、様々な解釈、説明が付されていけば、海事法を学び始める初学者から研究者まで、多くを学び取れるような書籍や論文、コメンタリーが次々に誕生する源泉となるのではないかと考えられる。そうなれば、この東京原則が非常に画期的な文書であったということになるのではないかと。そういう可能性を秘めた文書の採択であるように思う。多くの実務家、研究者が東京原則に色々と申し立てを行い、コメントを付して、今後さらに発展・成長させてくれることを期待したい。

3. 東京国際会議に参加しての所感

東京国際会議は、CMI 会長をはじめ海外の参加者から称賛の声が相次いだ。正直、海外で主催された他のイベント（国際会議やコロキウムなど）に比べ、整然とよく組織された大会であったし、また質的にも、規模的にも十二分な大会であったように思う。これも我が国海事産業界（邦船社、船級協会、保険会社など）や関係の弁護士事務所など多方面からの後押しがあつてこそである。海外からの参加者は、我が国の海事法及びそれを支える海事産業のポテンシャルを感じられたように思うし、海事条約草案の作成やガイドライン、統一規則の作成といった CMI の活動の意義、影響の大きさを実感できたのではないと思う。

また今回の国際会議では、非常に多くのセッションに日本人のスピーカーが登壇した。法律家であると同時に、英語ができる人は、少し前まではそれほど多くはなかったように思う。海事法の専門的な議論に、これだけ多くの日本人が壇上で議論に参加できたことは隔世の感があり、日本人の英語への苦手意識の克服を予感させるものであった。このような法律家がさらに増えていくことを期待したい。

4. 今後に向けて

これまで、海事法の統一は私法を中心に行われてきたが、最近の議論の内容は必ずしも私法にとどまらず、IMO が取り上げている様々な問題についても、法律の専門家が集まる団体として、法律の側面から議論が行われている。議題の中には IMO 法律委員会と重なるものもある。IMO 法律委員会は、名称こそ「法律」委員会ではあるが、各国の代表が必ずしも法律家ではなく、専門性の高い議論が行われにくくなっているという印象がある。その意味では、法律の専門家を中心とした CMI での議論やそれを反映した CMI 提出文書が、今後さらに IMO での議論を助け、補完してくれることを期待したい。

今回の国際会議でも、国際油濁補償基金（IOPC Funds）の事務局長やロザリー・バルキン氏、フレッド・ケニー氏といった IMO の元法務部長が参加していた（バルキン氏は CMI 事務局長）。さらにベリンジェリ・レクチャーで登壇したホセ・アンヘロ・エストレ

ラ・ファリア氏は私法統一国際協会（UNIDROIT）や UNCITRAL で活躍した人である。CMI は、こういった人々の知見を活かして、これからさらに IMO はじめ、様々な国際機関における法的議論や、これらの機関で採択されるような条約、ガイドライン、統一規則などの草案の作成などに貢献していくものと思われる。ファリア氏がベリンジェリ・レクチャーで語ったように、CMI は、その所管していた条約の多くが IMO や UNCITRAL が引き取られてからも、柔軟にその役割を変え、国際海事法の発展や統一に大きな貢献をしてきた。我が国政府、業界、法曹の関係者も、国際的な場において、我が国の常識感を反映し、我が国に有利なロー・メイキングが行われるよう、引き続き、このような国際的な議論の場、国際的なネットワークを十二分に活用していくべきであろう。

＊ベリンジェリ・レクチャーは、Francesco Berlingieri 氏の功績を称える記念レクチャー。同氏は 1976 年から 1991 年にかけて CMI 会長を務めた。また祖父の代から三代にわたりイタリア海法会会長を務めた。

（表 1）CMI 東京国際会議の主なプログラム

日時	プログラム	日本の登壇者 (順不同／肩書・敬称略)
13 日		
9 時～17 時	国際作業部会や常設委員会の会合	
14 日		
9 時～	開会	水嶋智 国土交通省 藤田友敬 東京大学
9 時 45 分～	ベリンジェリ (Berlingieri) ＊・レクチャー	
11 時～	全体会合：将来の海上輸送に向けた最近のテクノロジーと経験	大坪新一郎 運輸総合研究所 舟本浩 国土交通省海事局 小山智之 日本海洋科学 安藤英幸 MTI 清水悦郎 東京海洋大学
14 時～	1. 国際作業部会の作業の進捗－海事分野の脱炭素と産業界の知見 2. Lex Maritima－東京草案	畔上雅彦 日本政策投資銀行 高橋正裕 日本海洋科学 引間透 商船三井 藤田友敬 東京大学
16 時～	3. 困難なグローバル・セキュリティの状況における敵対行為や不正行為への対応 4. Lex Maritima－東京草案	藤田友敬 東京大学
15 日		
9 時～	5. アジア太平洋の知見：各国海法会の見解 6. 自動運航船 (MASS)	池山明義 阿部・阪田法律事務所 後藤元 東京大学
11 時～	7. クルーズ産業の法的課題 8. 自動運航船 (MASS)	増田史子 岡山大学 南健悟 慶應大学
14 時～	9. 裁判上の船舶の売買の国際的効果に関する北京条約及びロッテルダム・ルールの発効促進 10. 衝突条約	藤田友敬 東京大学 笹岡愛美 横浜国立大学
16 時～	11. 極域航行 12. IOPC 及び HNS 基金の将来	奥田耕史 石油海事協会

16 日		
9 時～	13. 浮体式オフショア再生可能エネルギー施設 (MORU) に関する質問票への回答及び MORU の統一枠組のための事例 14. アカデミック・セッション	小出篤 早稲田大学
17 日		
9 時～	全体会合：Lex Maritima に関する決議案	
11 時～	Young CMI 海事法のデジタル・トランスフォーメーション：電子船荷証券 (BL) における法の発展と課題に関する比較検証	山下和哉 東町法律事務所
13 時 30 分～	CMI 総会	

出典：CMI ウェブサイトから筆者作成。社交、ネットワーキングのためのイベントは省略。

(表 2)

Lex Maritima 東京原則の項目	
序	
第 1 部	予備的規則
第 2 部	海事法の法源
第 3 部	船舶
第 4 部	海事上の責務と責任
第 5 部	海事契約
第 6 部	海難事故
第 7 部	海事担保及び時効
引用文献及び略語	

出典) 東京国際会議のプレゼンテーション資料より作成

◆万国海法会会長ほか関係者が中野洋昌国土交通大臣を表敬訪問した



左から水嶋智国土交通審議官、飯田秀聡東京大学教授、中野洋昌国土交通大臣、アン・フェネク万国海法会会長、藤田友敬日本海法会理事長、ピーター・ローリッセン万国海法会理事
出典）国土交通省プレスリリースより

◆日本海法会の関係者



左から後藤元教授、藤田友敬教授、飯田秀聡教授（いずれも東京大学）
出典）万国海法会東京国際会議ウェブサイト <https://cmi2025tokyo.org/gallery.html> より

◆14日全体会合の様子



マイク：小山氏

右から大坪氏、舟本氏、安藤氏、清水氏、バーチ氏、ステフン氏

出典）万国海法会東京国際会議ウェブサイト <https://cmi2025tokyo.org/gallery.html> より