

リオデジャネイロにて:万国海法会コロキウム

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 202608

日本海事センター 企画研究部

上席研究員 中村 秀之

万国海法会（CMI）は、今年 5 月 12 日から 15 日にかけてブラジルのリオデジャネイロにおいてコロキウムを開催した。

万国海法会は海事法の統一を目的としたアントワープ所在の国際的非営利団体で、1897 年に創設された。これまで 1910 年船舶衝突条約、1924 年および 1968 年船荷証券統一条約（ヘーグ・ルールズおよびヘーグ・ヴィスビー・ルールズ）などの条約の採択を起草してきた。

昨年は 5 月に東京で万国海法会第 44 回国際会議が開催されたが、国際会議は基本的に四年に一度ということで、今年はやや規模が小さいコロキウムの形での開催となった。各国の海法会や海事産業の関係者ら約 400 名が参加し、我が国からは、地球の裏側での開催ということもあり、藤田友敬教授（東京大学）、後藤元教授（東京大学）、得津晶教授（一橋大学）、南健悟教授（慶應大学）、青木理生弁護士（戸田総合法律事務所）と筆者の 6 名の参加であった。

■ リオデジャネイロ・コロキウムの概要

初日の 12 日には、万国海法会の国際作業部会や常設委員会の個別の会合やウェルカム・レセプションが行われ、開会のイベントは 13 日午前中に開催された。開会イベントでは、万国海法会のアン・フェネック会長、ブラジル海法会のルイス・フェリペ・ガラランテ会長の挨拶の後、IMO アルセニオ・ドミンゲス事務局長、ブラジル副大統領府ペドロ・ゲラ首席補佐官、ブラジル海軍のシルヴィオ・ルイス・ドス・サントス大将の祝辞・挨拶へと続いた。

その後、「1976 年責任制限国際条約 50 周年」と題して、国際海事法研究所（IMLI）所長のノーマン・マルティネス教授がベルリンジェリ・レクチャーの講師を務めた。全体セッションの最後は、「ラテンアメリカ諸国による国際条約の批准と地域航海協定の運用」

とのタイトルの下で、ブラジル、エクアドル、パナマ、アルゼンチン、コロンビアの海法会の会長又は元会長などが登壇し、各国の条約の批准状況、国内担保法の説明などが行われた。

全体セッションの後は、2つの部屋に分かれてセッションが同時に行われるパラレル・セッションとなった。パラレル・セッションで取り上げられたテーマは、表1のとおりであるが、地球温暖化の問題（脱炭素）や自動運航船（MASS）、洋上風力施設などの浮体式オフショア再生可能エネルギー施設（MORU）、地政学的諸課題、譲渡可能貨物書類条約、1910年衝突条約など、多岐にわたっている。

なお、セッションには含まれていないが、「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」（北京条約）が発効要件である3か国目の批准を得て、2026年2月17日に発効したことなど同条約の最新動向について、万国海法会会長から何度も説明、言及が行われた。

■ 万国海法会の最近の活動成果と動向

（1）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（北京条約）

この条約は、ある条約当事国において競売など裁判上の船舶の売買が行われた場合に、他の条約当事国においても、購入者が何の制限や問題もない所有権を有することが認められるようにする仕組みを構築するものである。条約当事国で裁判上の船舶売買が行われる際、その旨の通知が船舶登録機関や抵当権者などの関係者になされ、その後、船舶売買の裁判上の手続が完了すると、購入者に証書が発給されて、その証書がすべての条約当事国において効力を有することになる。なお、通知や証書は、国際海事機関（IMO）によって、公示、保管される。

北京条約は、2007年から万国海法会において議論が行われ、その草案が2014年に採択されて、国連国際商取引法委員会に持ち込まれて、審議が行われ、2022年12月7日に国連総会で条約として採択された。2023年9月5日には署名式が北京で行われ、34の国・地域が署名した。同条約は3か国の批准から180日後に発効するとされており、エルサルバドル、バルバドスに次いでスペインが2025年8月21日に批准したことを受け、2026年2月17日に発効した。その後、3月19日にパナマが批准し、さらに6月18日欧州連合（EU）が承認（欧州連合に権限がある部分について欧州連合がこの条約に拘束される

ことに同意) している。欧州連合の承認を受けて、欧州連合加盟国の批准が進むことが期待されている。

(2) 1910 年船舶衝突についての規定の統一に関する条約(船舶衝突条約)

この条約は船舶衝突の賠償責任を過失割合に応じて決めることを定めたもので、当事国は 80 か国以上にのぼり、幅広く受け入れられているが、1 世紀以上前のかかなり古い条約である。一方、同条約に関連して 1952 年に「衝突についての民事管轄権についてのある規則の統一に関する国際条約」が採択されたが、批准国は多くない。また、1977 年には「船舶衝突に関する裁判管轄、準拠法及び外国判決の執行に関する条約案」(リオ草案) も作成されているが、草案にとどまっている。1987 年には船舶衝突における損害賠償額算定に関する規則としてリスボン規則が採択されているが、条約ではない。このような状況を受けて、万国海法会は 2022 年から国際作業部会を設置して衝突条約の見直しを始めている。論点となっているのは、条約の適用の条件として衝突船舶の双方の旗国が条約当事国であることを求める規定の見直し、排他的経済水域への適用の可否や、裁判管轄や適用法規、判決の承認・執行に関する規則、貨物に対する損害に関する規定及び第三者損害(衝突船舶の外での損害)に関わる規定などの必要性、責任主体・責任集中、強制保険、保険者への直接請求権などである。

(3) 浮体式オフショア再生可能エネルギー施設(MORU)に関する条約

万国海法会は、洋上風力施設などの浮体式オフショア再生可能エネルギー施設をめぐる法的不確実性や国際海事法上のギャップの存在の可能性を探るべく、2023 年に国際作業部会を設置し、各国海法会からの質問状への回答の分析、万国海法会のコロキウム/国際会議などを通じた議論などを行ってきた。我が国は、浮体式洋上風力は国連海洋法条約上「施設及び構築物」と解しているが、船舶安全法上は「特殊船」として扱っている。とはいえ、各国の考え方は多様であり、浮体式洋上風力を船舶として登記・登録する国もあるようだ。

国際作業部会では、洋上風力等の浮体施設が国境を越えて移動し得る高額の資産であることを踏まえ、登録や金融に焦点を当てた条約草稿が提示され、議論が始まっている(戸田総合法律事務所 青木理生弁護士の「激増する電力需要ー浮体式再エネ施設の期待と課

題、事業性向上へ標準化検討を」も参照（2025年5月30日付本紙）。論点としては、①所有権の登録と公示、②担保と優先順位の可視化、③責任制限と保険制度などがある。

（4）その他

リオデジャネイロ・コロキアムでは、海上ルートの武器化や、不正登録・偽装登録機関の問題も取り上げられたが、前者は地政学リスクの実態に関する話であり、後者は本紙に繰り返し書いている（2026年6月29日付本紙参照）ので割愛する。

（イ）譲渡可能貨物書類(NCD)に関する国際連合条約

この条約は、船荷証券の利点を他の輸送モードにまで拡大しようとするもので、譲渡可能貨物書類は荷送人との合意により運送オペレーターが発行し、同書類の所持人のみが運送品引渡請求権などの諸権利を行使できるとするものである。この条約は、中欧班列をはじめアジアと欧州を結ぶ鉄道やトラックによる運送の利便性の向上を考え、中国のイニシアティブで国連国際商取引法委員会において作業が始まり、起草、議論が行われて、2025年12月15日に国連総会で採択された。2026年10月にはガーナのアクラにおいて署名式が行われることとなっている。

万国海法会は、これまでの船荷証券に関する法や慣行との整合性を確保するべく条約作成の際の議論に積極的に参加してきた。なお、前述のとおり、ヘーグ・ルールズやヘーグ・ヴィスビー・ルールズも万国海法会で起草された条約である。また、万国海法会が起草し、国連国際商取引法委員会において議論、採択された船荷証券に関する最新の統一ルールとしては、ロッテルダム・ルールズがあり、同条約は海上運送を含む複合運送も対象としている。「譲渡可能貨物書類に関する国際連合条約」は、当初、陸上運送や陸空等の複合運送を想定して議論が行われてきたものであるが、海上運送を含む複合運送のみならず、海上運送そのものについても適用関係が整理されておらず、コロキアムでも懸念の声が聞かれたが、その一方で懸念は解消し得るものという指摘もあった。

（ロ）代替燃料と国際油濁損害補償体制

脱炭素のセッションでは、万国海法会における国際作業部会での議論状況が報告された。その中で、IMO 第113回法律委員会に万国海法会が提出した文書についての説明も行われた。万国海法会としては、船舶の運航に使われているバイオ燃料によって生じる損

害について、現行の賠償・補償体制では十分カバーされていないという考え方に賛成であり、また、既存の燃料油にバイオ燃料を混ぜて使用する場合、どの程度の割合でのブレンドであれば、既存の油濁損害に関する民事責任条約や燃料油汚染損害の民事責任条約の適用範囲になるのか、すなわち、そのようなブレンド油がこれら条約上の持続性のある鉱物性炭化水素油と言えるのか、について統一的な判断基準が必要との立場である。なお、これらの問題については、2026年6月29日付け本紙でも述べた通り、法律委員会で設置されたコレスポンデンス・グループにて検討が行われている。

(ハ) 自動運航船(MASS)

自動運航船については、IMO 法律委員会と状況は似ていて、非強制 MASS コードの採択を待って、具体的に動いていこうというスタンスのように思われる。リオデジャネイロ・コロキウムでは、東京大学の後藤教授が非強制 MASS コード案の概要を説明したほか、P&I クラブ国際グループから、船長が船上にいない場合についてどう考えるかといった課題や遠隔操船者の責任の問題などが論点として提示され、解釈のためのガイダンスの必要性が指摘された。

■ 今後に向けて

1910 年衝突条約の見直しについては、まだ議論が道半ばであり、条約案にどこまで規定するか、条約案のスコープも定まっていないようである。とはいえ、仮に新たな条約案が作成され、国際機関で採択されるとなると、海運業界に大きく影響する可能性がある。大きな海運会社を擁する国はそう多くない。今後の動向を注視しつつ、我が国関係者からも必要なインプットを積極的に行っていく必要があるだろう。

洋上風力に関する条約案については、我が国と欧州の考え方の違いから、どう対応するか、様々な困難があるようだ。しかしながら、作成する万国海法会としても幅広い支持を得られる条約案策定を企図しており、国際社会の多様性を包摂できるような条約案が策定されることがベストであると考えられることから、実際に開発を推進している我が国からのインプットは重要なものとなるだろう。

すでに発効している裁判上の船舶の売買に関する条約については、我が国国内での業界の関心は必ずしも高くないようである。そもそも我が国では外国の裁判所での競売を通じ

て船舶を入手することはほぼ想定されず、国内での船舶競売により外国に売り渡されることもほとんどないようである。一方、我が国が条約を批准する意義として、他国における担保権実行の効力が我が国で確実に認められれば、我が国金融機関にとってもメリットがあること、登記所にとっても事務コストの軽減につながることで、長期的には環境整備が進むことで我が国における船舶執行の数にも影響する可能性があることなどが指摘されている。一口に海事産業と言っても、非常の多くのセクターが関係し幅広い。関心のある海事関係者にはぜひ声をあげていただきたい。

代替燃料や自動運航船の民事責任に関する議論は IMO 法律委員会を中心に行われると考えられ、我が国からの積極的な議論への参画を期待したい。



アン・フェネック万国海法会会長による開会スピーチ(筆者撮影)

＜万国海法会リオデジャネイロ・コロキアムのプログラム＞

日時		プログラム	
5月12日	9時～17時	常設委員会や作業部会の会合など	
5月13日	9時～	開会	
	9時45分～	ベルリンジェリ（Berlingieri）＊・レクチャー 1976年責任制限条約の50年（ノーマン・マルティネス教授）	
	11時～	全体会合 ラテンアメリカ諸国による国際条約の批准と地域航海協定の運用	
		Room 1	Room 2
	14時30分～	脱炭素の最新情報	譲渡可能貨物書類国連条約
	16時30分～	脱炭素の港湾・ターミナルへの影響	不正登録・偽装登録機関とは何か？
5月14日	9時～	コンテナにおける担保権	自動運航船（MASS）
	10時30分～	＜Young CMI＞ 変化する世界におけるセキュリティ、地政学と海事法	CMIのLex Maritima*** これまでの道のりとこれから
5月15日	9時～	MORU**セクターの活性化 海事金融とMORUファイナンス条約	アカデミック・セッション
	11時～	1910年船舶衝突条約の見直し	海上ルートの武器化 海運は最前線にいるのか？

*ベルリンジェリ・レクチャーは、Francesco Berlingieri氏の功績を称える記念レクチャー

**浮体式オフショア再生可能エネルギー施設（洋上浮力施設など）

***世界各国の海事法に共通すると認められる一般原則を整理・明文化したもの

万国海法会（CMI）HP より筆者作成 （社交やネットワーキングのためのイベントなどは除く）