

## メキシコシティにて:万国海法会コロキウム

掲載誌・掲載年月日：日本海事新聞 201911

日本海事センター 企画研究部

主任研究員 中村 秀之

万国海法会（Comité Maritime International（CMI））は、本年9月29日から10月2日まで、メキシコのメキシコシティにおいてコロキウム及び総会等を開催した。コロキウムへの参加の機会を得たので以下に報告したい。

万国海法会が主催するコロキウムは、中規模のシンポジウムであり、来年10月20日から東京で行われる予定の「国際会議」とは規模も性質も異なるものである。コロキウム自体は、実質1日半～2日であり、コロキウム以外の理事会、総会等を含めて4日間のスケジュールとなっている。

万国海法会の話では、40か国から約200名が参加したとのことである。参加者の多くは海事関係の弁護士で、そのほかに大学教授、保険関係者、国際機関（国際海事機関（IMO）及び国際油濁補償基金（IOPC Funds）関係者も参加している。日本からの参加者は、江頭憲治郎東京大学名誉教授（日本海法会理事長）、藤田友敬東京大学教授（日本海法会事務局長）、後藤元東京大学教授、増田史子岡山大学教授、飯田秀総東京大学准教授、笹岡愛美横浜国立大学准教授、南健悟日本大学准教授及び久保治郎東京海上日動火災保険専門部長と筆者の9名であった。

### 1. 万国海法会とは

万国海法会については一昨年の10月に本紙掲載の「万国海法会国際会議の東京開催に向けて」において既に説明しているが、簡単に説明しておきたい。

万国海法会は、アントワープを本拠とするベルギー法人で、国際NPO（要するにNGO）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、1897年に設立された。

設立当初のメンバーは、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か国の代表だった。万国海法会は、設立メンバー、国内海法会（万国海法会設立決定後に各国で設立された国内支部としての組織）の代表、万国海法会により特に選ばれた者で構成されることになったが、日本は早くも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。

万国海法会は国際会議などを通じて海事法統一条約の草案を作成してきた。この草案は、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し、同会議で採択された。この

方式で数多くの条約が作られてきた。その例としては、船舶衝突統一条約（1910年）、海難救助条約（1910年及び67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年及び57年）、海上先取特権・抵当権条約（1926年）、船舶アレスト条約（1952年）、海上旅客運送条約（ブラッセル条約（1961年））などがある。

このような条約作成主体としての万国海法会の性格は、1967年の大型タンカー「トリーキャニオン号」の事故を契機に大きく変化する。この事故の後、その対策と将来の海洋油濁事故損害に備えるための法制の整備などを目指し、英仏政府の主導で政府間海事協議機関（IMCO＝現在のIMO）がアドホック（特定の目的）の法律委員会を設置した。これが常設化して、IMCO（又はIMO）法律委員会が条約の作成主体として主役になっていくからである。一方、万国海法会は、IMCOでオブザーバーの地位を確保するなど、海事法に関する専門家集団という立場から、政府間国際組織である国際機関に協力する形で国際条約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、1989年の海難救助条約は、万国海法会で作成した条約案がIMCOに送付され条約として採択された。

1980年代後半になると、万国海法会は国際条約の作成に協力することに加え、「国際的な統一規則」の作成に注力するようになる。国際的な統一規則とは、世界的に採用されている私的約款であり、契約当事者が採用することで、契約内容となる規則のことで、ヨーク・アントワープ規則、海上運送上統一規則、電子式船荷証券統一規則といった規則が万国海法会で作成されている。

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、万国海法会が議論のベースとなる草案を作成し、国連国際商取引法委員会（UNCITRAL）で採択されたロッテルダム・ルールズ（「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」）（2009年）を挙げるができる。

## 2. コロキアム

コロキアムでは、八つのセッションが行われた。コロキアムの内容の詳細については、(公財)日本海法会が発行する『海法会誌』に掲載されることになっている。以下では比較的印象に残った発表について、何が行われたかわかる程度で、ごく簡単に紹介したい。

第一セッションとして、海事法の泰斗で、2018年に亡くなったフランチェスコ・ベルリンジェリ教授に捧げる特別セッションが行われ、同教授の業績を讃えるスピーチが行われた。同教授は、1976年から1991年まで万国海法会の会長を務め、国際海事法研究所(IMLI)の名誉教授でもあった。アントワープ大学、アテネ大学及びボローニャ大学から名誉博士号を授与されている。

第二セッションは、「IXTOC I事故から40年後のオフショア・エナジー・インダストリー」という題で行われた。アルゼンチンのジョルジュ・ラドヴィック教授が司会を務め、ガード(Gard)のフランク・ガイナー弁護士が保険の観点から、オーストラリア連邦裁判所

裁判官のステイヴン・レアズ判事が法制度面から講演を行った。さらに、ラファエル・ムリリオ弁護士がメキシコのオフショア開発の状況及び法規制について、カミラ・メンデス・ビアナ・カルドソ弁護士がブラジルのオフショア開発の状況及び法規制について発表し、最後にメキシコの実務局長であるフランシスコ・ハビエル・フェルナンデス・ペローニ船長がオフショア開発における石油業界と海運業界の関係などについて説明を行った。

第三セッションは、「海事弁護士の未来」という題で CMI の若手中心のセッションが行われた。オランダのロバート・ホペル弁護士が司会を務め、イタリアのテラモ大学助教授のマシミアノ・ムシ博士が、ロス (ROSS) などの人口知能 (AI) が弁護士となる状況を踏まえたうえでの弁護士の将来を考察し、エクアドルのハビエル・カルドソ・アンドラーデ弁護士が、スマート・コントラクトと呼ぶ自動契約の可能性について発表した。

第四セッションは、「海事法の将来の統一に向けての提言」と題して行われた。アウレリオ・フェルナンデス・コンチェッソ弁護士が司会を務め、アントワープ大学教授のエリック・ファン・ホーイドンク博士が万国海法会のプロジェクトとして進めている「Lex Maritima (海事法)」の進捗状況の説明を行い、コロンビアのホセ・ビンセント・グスマン・エスコバル教授がラテン・アメリカ諸国における海事法の異同についての調査結果を報告した。

第五セッションは、「今日の海運世界における女性」という題で、国際油濁補償基金のリリアナ・モンサルベ弁護士と万国海法会副会長のアン・フェンチ弁護士が司会を務め、元 IMO 技術協力部副部長でコンサルタントのパメラ・タンジー氏、弁護士のカトリーナ・ブスコビッチ・ペレス博士、トトテオ・マリタイム (Tototéo Maritime) の最高経営責任者デスピナ・パナイトウ・テオドシウ氏、エリザベス・サラス・ヒメネス弁護士がそれぞれの体験等をもとに発表を行った。

第六セッションは、「サイバー犯罪と保険の対象範囲の問題」と題して、ジョー・グラッソ弁護士が司会を務め、シェリー・チャペルスキ弁護士、アメリカン P&I クラブのポリアナ・ファラー弁護士、エルナン・ロペス・サーベドラ弁護士が、サイバー攻撃によって生じる損害が保険でカバーされていない現状について、それぞれの立場から説明した。

第七セッションは、「民事責任条約、IOPC 基金条約及び HNS 条約ーラテン・アメリカ政府はこれらの条約を批准する時か? (第一部)」という題で、万国海法会の事務局長で、元 IMO 法務・渉外部長であったロザリー・バルキン博士が司会を務め、ホセ・マウラ IOPC 基金事務局長、IMO 法務部のヤン・デ・ボーア上級法務官、国際海運会議所 (ICS) のキラン・コスラ法務部長、国際 P&I グループのデイビット・ベイカー氏が、それぞれの視点から民事責任条約、基金条約、HNS 条約についての説明を行った。

第八セッションは、「民事責任条約、IOPC 基金条約及び HNS 条約ーラテン・アメリカ政府はこれらの条約を批准する時か? (第二部)」で、IOPC 基金のリリアナ・モンサルベ請求部長の司会の下、ブラジルからルイス・レベン・シアノ弁護士、チリからホセ・マヌエル・ザピコ弁護士、コロンビアからハビエル・フランコ弁護士、エクアドルからホセ・モデスト・アポロ弁護士、パナマからフランシスコ・リナレス弁護士、ベネズエラからアウレリ

オ・フェルナンデス・コンチェツソ弁護士、メキシコからホセ・ルイス・エルナンデス・ア  
ブダラー船長、アルゼンチンから弁護士のディエゴ・チャミ博士が、それぞれの国の状況に  
ついて説明を行った。

### 3. 東京で行われる国際会議に向けて

今回のコロキウムは、中規模のシンポジウムということで、一つの会場でセッションが行  
われ、複数のセッションが平行に行われることはなかったが、メイン会場の外では、国  
際作業部会、常設委員会等の会合が開かれた。そのような委員会・作業部会としては、①海  
上物品運送に関する常設委員会、②海事条約の履行及び批准促進に関する常設委員会、③海  
運に関するサイバー犯罪についての作業部会、④船員の公正な取扱い・疫病の蔓延・移民に  
関する作業部会、⑤船舶の不法なアレストについての責任に関する作業部会、⑥船舶金融に  
係る担保の実務及びコンテナ金融に関する作業部会、⑦船級協会の責任に関する作業部会、  
⑧極域航行に関する作業部会、⑨船舶の定義に関する作業部会、⑩オフショア活動－汚染損  
害その他の問題に関する作業部会、⑪無人船に関する作業部会（IMO の検討に合わせて  
MASS (Maritime Autonomous Surface Ship) に関する作業部会と名称が変更になった。）、  
⑫外国における裁判上の船舶売買の承認に関する作業部会、⑬Lex Maritima の再確認に  
関する作業部会が、実際にコロキウム期間中に開催されている。

①については、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズに取って代わる可能性を有しているロッテ  
ルダム・ルールズの理解、批准促進や、ブロックチェーン技術の船荷証券への利用に関する  
法的問題等の検討が行われており、⑦については、Prestige 号事故の関係で現在進行中の船  
級協会 ABS に対する求償訴訟などが扱われるものと考えられる。⑧の極域航行に関連する  
諸条約の検討は重要な課題であるし、⑫の裁判所における船舶競売の結果の承認の問題は、  
UNCITRAL の議題となっている。⑤の船舶アレストは海運業界にとって大きな問題であろ  
うし、⑪の自動運航船に関する法規制については、国際海事機関 (IMO) の重要議題の一つ  
である。いずれの問題も、海運業界、海事弁護士関係者、海上保険業界が直面しているもし  
くは直面するであろう問題を取り上げたもので、実務の上でも重要な論点と言える。

メキシコシティで開催された常設委員会、作業部会が取り上げているトピックについて  
は、東京での国際会議において何らかのセッションが行われるであろう。

これらに加えて、現在、IMO 法律委員会で取り上げられることになった条約の統一解釈  
の問題についても、万国海法会でフォローしていく可能性がある。これは、条約作成時の意  
図に反して船主の責任の制限が特定国の裁判所において簡単に否定されてしまうような事  
態に対処しようとしているもので、海運業界にとっては大きなトピックの一つである。

さらに、東京での国際会議では、ヨーク・アントワープ規則のガイドラインの議論も行わ  
れる見通しである。

#### 4. おわりに

最終日の午後で開催された総会では、国際会議を開催する東京の宣伝ビデオが上映され、オリンピックさながらに、万国海法会の旗がメキシコ海法会の代表から日本海法会の代表に手渡されるというセレモニーも行われた。

海事法の国際的整備が進む原動力は、やはり海運業界を中心とした業界の声であろう。業界が直面する法的な障害、問題の中で国際的なフォーラムで解決できるものはまだまだあるのではないか。

1969年以來、約半世紀ぶりに来年10月に東京で開催される万国海法会の国際会議では、海事系の弁護士事務所の関係者はもちろんであるが、海運や造船業界、保険業界、さらには政府、行政の関係者の方々にもぜひ参加してもらいたい。法律の議論の中にはエキスパートにしかわからないようなものもあるとは思いますが、法的な障害や問題に直面する実務に携わる人々の問題意識なしには、このような活動に魂が宿らず、何の原動力も生まれないように思う。

最後に、メキシコシティでのコロキウムでは、会議運営面の重要性を改めて認識した。東京での国際会議では、議論の内容面での充実に加えて、日本人のホスピタリティ、「おもてなし」の精神で、スムーズな、隅々まで目の行き届いた運営を見せてもらいたいと期待してやまない。



