

海上保険法に関する CMI ガイドライン案
- 海上保険におけるソフトロー形成の挫折過程

山下友信
東京大学大学院法学政治学研究科

2004 年 12 月

はじめに

2004年6月にカナダのバンクーバーで開催された万国海法会(Comite Maritime International: CMI)国際会議では、海上保険が会議テーマの一つとして取り上げられ、CMIでこのテーマの検討を行ってきた国際ワーキング・グループの座長であるJ.Hare氏が海上保険法の形成に関するCMIガイドライン案を提出した。同ガイドライン案は、各国の海上保険に関する立法や判例法形成に関する国際的ガイドライン案としてまとめられたものであるが、会議では、同ガイドラインは採択されることもなく葬り去られ、CMIにおける海上保険の検討はこれにより終止符を打たれることとなった。CMIガイドラインが成立すれば、CMIが海事私法の国際的統一については歴史的に大きな役割を果たしてきた国際機関であるだけに、海上保険分野における国際的なソフトローとしての地位を占めることになるはずであったが、そうはならなかった。本稿では、このソフトロー形成の試みはいかなる事情に基づいて着手され、またいかなる理由により挫折したのかの過程を辿ることにより、ソフトロー形成に関する一つのケース・スタディとしたい⁽¹⁾。

(1) バンクーバー国際会議については、海法会誌復刊48号(2005年)刊行予定の特集参照。本稿は、同号に掲載の海上保険に関する報告をした拙稿に加筆修正したものである。

背景となる諸事情⁽²⁾

海上保険は、国際的な海運に関わる保険分野であるだけに、元受保険・再保険に関する国際的な保険市場が成立しており、とりわけロンドン市場が国際的センターとしての地位を保ってきた。このことには、歴史的、経済的な事情に加えて、法的な側面において英国の海上保険法がたんに一国の法としてのみならず国際的な共通ルールとして海上保険実務により受け入れられてきたという事情が大いに作用している。英国の海上保険法は、中世の商人法をコモン・ローが吸収して以後判例法として発展してきたものであるが、とりわけ1779年制定のロイズSG保険証券は後述の1980年代はじめの新約款への切り替えまで200年間基本的な約款として慣行的に使用され、これに関する膨大な判例法の蓄積から保険契約に関する法律問題に関する予見可能性が高いことが国際的な共通ルールとして受け入れられて来た大きな理由である。1906年海上保険法(Marine Insurance Act 1906)は、制定時までの判例法をリステイトした立法として制定されたものであり、国際的な共通ルールの中核を占めるものである。MIAの国際的な共通ルールとしての地位は、オーストラリア、カナダなどのコモン・ロー諸国のように、MIAと全面的に同一かまたはほとんど同一の立法をすることにより確保されている場合と、日本のように、国際海運に関わる海上保険契約において英国法を準拠法として合意することにより確保されている場合などがあるが、いずれにせよMIAが国際的な共通ルールとしての意味をもつことに

は変わりはない。

ロイズSG保険証券はきわめて古めかしい約款を含むが、保険実務においては、これと各種の海上保険に関するロンドン市場の海上保険業者の協会が作成する協会約款を組み合わせ引受が行われてきた。このような実務については、1970年代終わりに、きわめてわかりにくいという批判、保険契約者側の利益が十分反映されていないという批判が、とりわけ開発途上国から高まり、国連貿易開発機構（UNCTAD）で海上保険証券の現代化の作業が行われた。しかし、この作業により作成された新保険証券様式は、実務上はまったく使用されていない。これは、ロンドン市場の保険者が、国際的な批判を回避し、ロンドン市場の優位性を確保すべく、ロイズSG保険証券に代わる現代的な新保険証券様式と保険約款を作成し使用するようになったことによるものである。

このような過程を経て約款については現代化が図られたが、英国海上保険の法と約款に関する課題は、決して解決されたものではなかった。新たに海上保険の法と約款は1980年代半ば以降様々な課題を突きつけられた。一方で海上保険法が保険契約者側に不当に不利益を与えるものではないかという問題が生じ、他方で海運の実態に照らして保険者のリスクを限定するために保険契約者側に厳しい法的ルールが必要となるのではないかという問題が生じた。

前者については、保険契約に関する基本原則である最大善意（utmost good faith）の原則の具体化とされる不実表示および不開示（わが国では告知義務に対応する）に関する判例法が保険者に不当な利益を与えるものではないかという観点から、部分的に保険契約者に有利な方向に判例を変更する必要が生じたり、保険事故発生後の保険金請求過程においても最大善意の原則という一般条項を根拠に保険金支払義務の免責を得ようとする保険者の試みを判例が否定するなどといった動きとなって現れている。また、コモン・ロー特有のワランティ法理は、保険者の保険引受に当たってリスクを限定するためにワランティとされた条件違反が生ずると、違反の重要性の如何を問わず、また保険事故の発生との因果関係の有無を問わず、保険保護の喪失という厳格な法理であるが、これも保険契約者にとって過酷な法理でありコモン・ローの後進性を象徴するものとして強く批判を受けているところである。このような英国海上保険法が保険契約者の利益を正当に考慮していないという問題意識は、CMIにおける海上保険法の国際的統一を要望する論者が共通に抱いているところであり、海上保険法の国際的統一ということは実質においては英国の海上保険法の改革ということの意味しているといつて過言でない。

他方で、海上保険においては従来以上に保険契約者にとって厳しい法的ルールが要請されるという点は、国際的な海運の実態において安全性の低いいわゆるサブスタンダード船の増加という事情から保険収支が悪化しており、保険契約上船舶の安全性に関する様々な条件を設定してリスクをコントロールする保険者側の要請が高まっているという事情がある。ロンドン市場の保険者は、このため1983年の船舶保険約款を改定する1995年約款を作成した。しかし、この1995年約款は市場では保険契約者サイドの受け入れる

ところとはならず、現在でも1983年の約款が広く使用されているといわれている。この状況を打開するために2002年および2003年にはさらに新しい約款が作成されたが、これもいまだ市場で使用されるには至っていない。このように海上保険法のあり方の見直しという課題には、保険の面から船舶の安全性の向上を図るという国際海運の課題も関わっているといえる⁽³⁾。

このような海上保険法の見直しという国際的な課題に対しては、すでに個別の国においては、立法や約款の見直しが行われている例がある。

コモン・ロー諸国の中では、オーストラリアで2001年にMIAと内容がほぼ同一である1909年海上保険法の改正案が作成されている。改正案では、ワランティ法理を廃棄するというような重大な改正が提案されている。米国では、1950年代以降の判例法として海上保険についても州の保険法が適用され英国法との乖離が強まる等海上保険の実務を阻害するという問題があり、立法やリステイトメントを求める声の実務家の間では強まっている。

大陸法諸国では、保険契約者保護の観点から強行法的な保険契約法が立法されているが、海上保険については、強行規定性が排除され、海上保険の約款については実務に委ねられているのが通例であり、各国で標準的な約款が作成され使用されている。そのうちでも、国際的に重要な意味をもつ約款としてノルウェー海上保険プランがある。これも1996年に大きな改定があり、船舶の安全性に対するコントロールを強化している。ノルウェー海上保険プランは、ロンドン市場での保険引受においても使用されることがあるといわれており、ロンドン市場の保険者の約款に対する競争的な地位に立つものである。このことが、CMIにおける海上保険の検討においても大きな影響を及ぼすことになる。

以上の海上保険に関する法や約款の見直しの動向に間接的に関わる近時の事情として、EU加盟国のうちの大陸法諸国において、1990年代以降、陸上保険契約法の制定や大改正が相次いで行われたり提案されているという事情があることも無視できない。これは、EUの保険市場の統合により各加盟国の保険者が自由に域内で営業できることになることに対して、各加盟国が自国居住者を保護する必要性ということにねざすものであり、1980年代はじめに挫折したEUにおける保険契約法の調整に代わる意味をもつものであり、これら各国の保険契約立法により保険契約に関する保険契約者保護は大きく強化かつ現代化されてきている。このような大陸法諸国の動きに対して、加盟国の中でも英国は大きく事情が異なる。英国では、EU諸国の中では唯一といってよいほど保険契約一般に関する制定法をもたず、海上保険法と基本的には同じコモン・ローが適用され、保険契約者の保護という面では大きく立ち後れた状況にある。この問題は英国でも早くから意識されており、とりわけ問題の大きな不実表示・不開示およびワランティについては保険契約者を保護するための立法が繰り返し提案されているが、今日に至るも実現していない。このことは、他国からみれば英国の保険法の著しい後進性と写るものであり、そのような英国法の後進性という認識が海上保険法分野においても国際的な共通ルールとしての地位をもつ

英国海上保険法に対する不信感を強めさせる原因となっているものと思われる。

(2) 本節で述べた海上保険法に関する近時の国際的な動向について、詳細は、山下友信「海上保険法の動向」落合誠一＝江頭憲治郎編集代表『海法大系』517頁(商事法務、2003年)を参照。現在では、さらに英国の海上保険法は、最大善意の原則が契約締結後の保険金請求に関しても適用されるかといった、これも著名な Star Sea 号事件判決の提起した問題に関して動揺を見せていることについては、2004年10月の日本海法学会大会における榊素寛助教授の報告で検討されたところである。なお、この問題については、榊素寛「特別解約権の基礎」『落合誠一先生・還暦記念・商事法への提言』738頁以下(商事法務、2004年)参照。

(3) 船舶保険約款の改定の動向については、中西正和「英文船舶保険証券の問題点」落合＝江頭編・前掲(注2)547頁以下参照。

バンクーバー国際会議

1 バンクーバー国際会議までの経緯

CMIによる海上保険法の検討は、1997年のアントワープ国際会議における英国の Mustill 卿の海上保険法に関する国際的ハーモナイゼーションの検討を求める提案にはじまる。このことの大きな契機となったのが、英国の不実表示・不開示に関する判例法の問題点を浮き彫りにした1995年の貴族院の Panatlantic 判決である。1999年には正式に検討課題とする決定があり、国際ワーキング・グループ(以下、IWGという)が設置された。以来、IWGでの検討が行われ、2001年シンガポール国際会議では、海上保険が正式議題として取り上げられた。もっとも、IWGの検討およびシンガポール国際会議での審議での大勢は、海上保険法に関しては、とりわけ国際的な影響力を有する英国法に多くの問題点があるものの、条約、モデル法、モデル約款等によるこの分野の法の国際的ハーモナイゼーションを図ることは適当ではないというものであったが、シンガポール国際会議では、このテーマについての検討を終了せず、次回国際会議に向けてなおIWGの検討を継続するという決定が行われた⁽⁴⁾。シンガポール国際会議では、IWGの検討テーマとされた12項目のうち、最大善意の原則、告知義務、ワランティ、危険の変動についての報告と質疑が行われたが、その後IWGは、さらに被保険者の非行のテーマを追加し、その中間的な報告が2003年のボルドー・コロキウムで行われた⁽⁵⁾。そして、2004年のバンクーバー国際会議ではこの課題についての最終的な審議が行われる予定であることが予告されていた。

2 事前配付レポート

IWGにより事前に準備されたテーマ別の報告は、CMI Yearbook 2003, Vancouver 1 に収録されている。これは、Clarke 教授(英国)による危険の変動に関する報告、Staring

弁護士（米国）によるワランティおよび条件に関する報告、Tulloch 弁護士（オーストラリア）による最大善意の原則に関する報告、Wilhelmsen 教授（ノルウェー）による被保険者の非行に関する報告の4編である。これらは、それぞれの個別テーマについて、各国海法会に対する質問状とそれに対する回答の分析を含めた詳細な比較法的検討を行っている⁽⁶⁾。

これらと併せて、Vancouver 1 には、2003年11月に開催されたIWGの審議結果の簡潔な報告が掲載されている。これによれば、IWGのメンバーのなかでも、海上保険法の改善およびハーモナイゼーションのために積極的な方策がとられるべきであるとするHare 座長と、立法的な介入によるよりも裁判所と市場による是正に委ねるべきであるとするClarke 教授との間に意見の相違があり、バンクーバー国際会議においては、フォーマルな国際文書を提出する見通しは立たないとしたうえで、会議では、Hare 座長がIWGの作業結果について要約し、検討された問題点に関する勧告を含んだ wrap-up ペーパーを提出するが、これはIWGのメンバー全員の意見を集約したものではないと説明されていた⁽⁷⁾。

3 Hare 座長の会議報告書

バンクーバー国際会議の直前に、CMIのウェブサイト上に、Hare 座長の会議向け報告書が掲載され、これが国際会議の席上でも配付された⁽⁸⁾。これが、前記2で言及されている wrap-up ペーパーである。その要旨は、大要、海上保険法については最大善意の原則、ワランティなどの側面において改善すべき問題点があり、合理的な内容の国際的ハーモナイゼーションが実現されることが望ましいが、条約、モデル法、あるいはモデル約款という手法によるハーモナイゼーションは実現可能性がなく、残された手段としてガイドラインによりあるべきルールを示すことが、各国における海上保険に関する立法や判例法の形成にとって有意義であり、また海上安全の促進といった海上保険法の果たすべき機能という点でも有意義である、というものである（ガイドライン案の内容については後述6参照）。

しかし、このようなガイドラインの提案というHare 座長の方針に対しては、大陸法からのIWGメンバーであるReme 弁護士（ドイツ）およびWilhelmsen 教授から批判が事前に寄せられていたことが紹介されている。それによれば、Reme 弁護士は、大要、座長のガイドライン案は大陸法がほとんど反映されていないという問題があること、および座長の立場は立派な海事法律家により認められたガイドラインにより法の改善のあり方を示せば立法者は良き法を作るであろうというものであるが、実際にはそうでないことがありうることを認識すべきであるという。その例として、Reme 弁護士は、ドイツでは、海上保険契約については商法典に規定がおかれているが、それは任意規定であり、また、1908年制定の保険契約法でも海上保険契約については適用除外をしているため、実務は統一的な海上保険約款（ADS）を制定しこれにより動いてくることができたが、現在準備中の保険契約法改正作業においては同法の海上保険の適用除外規定を削除することを提案しており、これはナイーブな保険契約者を保護しようとする保険契約法を商人法として市場でルールが形成されるべき海上保険契約にも適用するという問題を含むものであって、この例

はまさに立法者が海事法律家の意見に耳を傾けないことがありうるという事例であり、コモン・ロー諸国でもこのようなことがないとは限らないという。また、Wilhelmsen 教授は、このガイドラインはコモン・ローを念頭におくもので大陸法、とりわけスカンジナビア諸国の法にとっては不適切である、なぜならばスカンジナビア諸国では最大善意の原則やワランティといった概念をそもそも用いておらず、保険契約者の義務違反に対する制裁的な効果についてもコモン・ローと異なりスカンジナビア法では適切な解決をしているのであり、ガイドラインはせいぜいコモン・ロー諸国の問題に対象を限定すべきであるという。

このような I W G 内部での意見の対立をふまえつつ、Hare 座長の報告は、法のハーモナイゼーションないし改善の可能性について国際会議では参加者の意見を聴きたいと結んでいる。

4 セッションでの報告・審議

Hare 座長の唐突なガイドライン案の提案があったため、国際会議 3 日目午前に予定されていた海上保険に関するセッションの成り行きが懸念されたが、セッション冒頭に Hare 座長がそのような懸念を意識したためか、このセッションでは何も決議をすることを予定していないという発言をし⁽⁹⁾、これでガイドライン案は空振りに終わることが明確となり、以後、セッションは研究報告会として進行し、時間の制約もあり質疑もほとんどなされずに終了した。

セッションでは、まず Hare 座長により、I W G のメンバーによる上記各報告の要約的な報告があった後、Staring 弁護士のワランティに関する報告として、現在のワランティ法理には問題があり、この法理を廃棄し、条件(condition)として約定していくことが望ましいが、ハーモナイゼーションは標準的な契約条項による実現が望ましいとの意見の表明がなされた。次いで、ホスト国であるカナダの Strathy 弁護士の報告として、カナダの陸上保険法を含む保険法の近時の動向についての紹介があった上で、結論としては、海上保険法には改革を要する部分があるが、立法ではなく契約実務の改善によるのが有益であるという意見の表明があった。

以上の報告に対して、Taylor 氏(英国)の、C M I の作業は 2 0 0 3 年の新 Hull Clauses にも影響しており意義があった旨の発言等、若干の発言があった後、セッションは終了した。

5 本会議での決議

総会では以下の決議が採択された⁽¹⁰⁾。

「海上保険法の若干の問題点に関する I W G により完了された作業、および C M I 第 3 8 回国際会議における海上保険のセッションにおける討議に適切に留意し、

I W G は、継続して、海上保険の法および実務の発展をモニターし、これに基づき C M I の執行評議会(Executive Council)および総会に対して定期的に報告することを求め、

IWGは、継続して、現在の調査によりカバーされる問題点に関する海上保険法の形成に関するCMIガイドラインを作成し、執行評議会により求められることのある海上保険のその他の問題点について調査を行い適切なガイドラインを作成し、また、シンガポールにおいてIWGが受け取った文書にしたがい形成されたガイドラインをCMI総会に対して検討およびありうる承認のために提出することを求める。」

これによれば、IWGの検討作業、とくにガイドライン案の作成作業はなお継続されるかのように見えるが、これまでのようにCMIの検討課題として行われるものではなく、海上保険に関するCMIの検討は一応今回の国際会議で終局を迎えたものである。

6 Hare 座長によるガイドライン案

以上のような経緯で、Hare 座長の作成にかかるガイドライン案は、IWGの研究成果をふまえているとはいえ、個人的な提言としての意味しか有さず、CMIとしての機関的な決定を何ら経たたものではないが、その点は別として、ガイドライン案は海上保険法のいかなる点を問題としていたのであろうか。

まずは、ガイドライン案を訳出する⁽¹¹⁾。

海上保険法の形成に関するCMIガイドライン案

第1章 善意性(good faith)、開示、危険の変動および重要な契約条件

1 海上保険契約は善意契約である。各当事者は、他方当事者に対する関係で、判断が下される社会により承認された客観的な規範にしたがい、保険契約のすべての重要な側面に関して、善意で行為することを求められる。

2 善意で行為するためには、各当事者が契約の前および継続中ならびに保険金請求において、すべての重要な(material)ことがらとの関係で誠実であること、すべての重要な事実を開示しまたはすべての重要な事実について不実の開示をしないことを求められる。また、保険証券の継続中のすべての重要な危険の変動を開示することを求められる。

3 契約条件として、当事者により契約において厳格な合致を要するものと約定することができる。契約により、一方当事者による厳格な合致がない場合においては、他方当事者は、厳格な合致がなかったことが損害の原因であったか否かにかかわらず、契約を解除する権利を有するものと(または、契約は自動的に終了するというをも)約定することができる。このことは、海上における安全性、船級、所有、管理およびISMコードの遵守に関して妥当すべきである。「ワランティ」という呼称は、使用されるべきでなく、ワランティおよびその効力に関する英国法は廃棄されるべきである。

4 善意性の欠如、不開示、不実開示または(厳格な合致が求められない)契約上の条件の違反に関する重要性は、重要性が判定される社会の規範および取引の文脈にしたがい

行為する合理的な保険者および合理的な被保険者が、その行為が、保険者による危険の引受、保険料の算定または請求の査定、および被保険者による保険担保の受入に影響を及ぼしたとみなすであろうか否かという二重の基準にしたがい判定される。

5 重要性ということにより、違反と損害または保険金請求との間に因果関係があることが求められる。

6 重要な善意性の欠如、開示または不実開示しない義務の重要な違反または契約の基礎に関わる本質的な(essential)契約条件の重要な違反により、侵害を受けた当事者は、損害賠償を請求する権利とともに、違反のあった時から契約が終了したものとみなすことができる。善意性、開示または不実開示に関しない本質的でない契約条件であって、契約上厳格な合致が求められないものの重要な違反によっては、違反が治癒されるまで保険担保が停止する。

7 重要でない善意性欠如、開示または不実開示しない義務の重要でない違反で保険契約を解除する権利を根拠づけられないものは、それにもかかわらず損害賠償の権利を発生させる。

さて、このようなガイドライン案をみると、ワランティに関する英国法は廃棄されるべきであるというような、一見したところきわめてドラスティックな内容を含むものであるが、CMIにおける海上保険の検討を通じて古典的なワランティ法理、すなわちがそのままでは現代的な合理性を持ち得ないということについては国際的にもほぼコンセンサスができつつあるように見受けられ、その意味ではワランティの廃止という提言もそれほど突出したものではない。現に、2001年に提案されたオーストラリアの海上保険法の改正案では、ワランティの概念を廃止し、従来ワランティとして行われてきたような保険者の保険担保責任の限定は、明示の契約上の条件として約定することにより行われるべきであるという解決を示しており、ガイドラインの3もまさにそれと同様の方向を示唆しているものと推測される⁽¹²⁾。また、大陸法の概念でいえば、告知義務、危険の変更、保険金請求に関する通知・説明義務などの問題について、それらがいずれも最大善意の原則の派生法理であるという観念の支配するコモン・ローの立場を前提としつつ、保険契約者側が告知や通知すべき事実が保険者の危険引受に対する影響度の大小により場合を分けて、それぞれに適切な義務違反の制裁的效果を定めようとするガイドラインの方向性自体も、やはり、望ましい海上保険法に関するこれまでの国際的な議論をふまえたもので、多くの共感が得られるであろうが、個々のガイドラインのルールの内容についてそれほど議論が固まっているわけではなく、仮にコモン・ローについてのみ妥当するガイドラインとして位置づけるとしても、なお議論を重ねなければ到底国際的ハーモナイゼーションのスタンダードを示すものとしては認められないであろう。

もっとも、このようにガイドライン案は私的提言として提示され、議論もなく葬り去られることになったが、そこでの提言に含まれている内容は、前記テイラー氏の発言にもあ

るように、2003年の International Hull Clauses(01/11/03)におけるワランティ概念の廃棄というように、実務の流れと合致している部分があることには留意を要する⁽¹³⁾。

(4) シンガポール国際会議の検討結果については、井口俊明「海上保険」海法会誌復刊45号33頁(2001年)。

(5) 落合誠一=江頭憲治郎=井口俊明=山下友信=藤田友敬「万国海法会2003年ボルドー・コキアム報告 五 海上保険」〔山下友信〕海法会誌復刊47号15頁(2003年)。

(6) Clarke, Alteration of Risk; Staring, Harmonization of Warranties and Conditions: Study and Proposals; Tulloch, Utmost Good Faith; Wilhelmsen, Misconduct of the Assured and Identification, CMI Yearbook 2003, p.499 et seq.(2004).

(7) Report on the IWG Meeting in London, Nov 2003, CMI Yearbook 2003, p.573 et seq.

(8) Hare, The CMI Review of Marine Insurance: Report to the 38th Conference of the CMI Vancouver, 2004.

(9) Hare 座長のレポート(前掲注8)でも冒頭脚注で、ガイドライン案は、ディスカッション文書として提出されるものであり、この段階でのフォーマルな採択のためのものではないとの注意が喚起されてはいた。

(10) CMI, Resolutions of the Assembly as Recommended by the Plenary Session, Marine Insurance.

(11) CMI Guidelines for the Formulation of Marine Insurance Law [Draft for Discussion], in, Hare, supra note 8.

(12) ワランティに関するIWGの検討状況やオーストラリアの改正法案などについては、山下・前掲(注1)539頁以下参照。なお、条件(condition)として特約が行われた場合には、その条件への厳格な合致がないと即時免責や契約の終了という効果を約定することができるというのが前提となる理解のようである。この点については、Staring, supra note 6, at 527.

(13) 2003年約款では、1983年約款では航海に関するワランティとされていた条項につき、navigation provisionsとして被保険者が航海に関してしてはならない義務を約定したうえで、違反があった場合は被保険者が直ちに通知し契約条件の変更が合意されない限り違反の継続中に違反により生じた損害については保険者が免責となる旨定めている。また、船級の維持およびISMコードの遵守等に関しては違反の場合の即時終了が規定されているなど、事柄の性格に応じた条件および違反の制裁の効果を定めるようになっている。ガイドライン案は、このような約款実務の方向性を踏まえたものであると思われる。なお、現在でも船舶保険市場では一般的に使用されている1983年約款(Institute Time Clauses-Hulls(01/10/83)と2003年約款との比較をしたものとして、Hill Taylor Dickinson, International Hull Clauses, Comparing the International Hull Clauses(01/11/03)and the Institute Time Clauses - Hulls(01/10/83)(2nd.ed., 2003).

おわりに

においてバンクーバー国際会議で海上保険に関する国際的なガイドライン案が葬り去られる過程を描写した。英国の海上保険法に大きな問題があることについては、英国自身の法律家・保険実務家も含めて国際的にはほぼコンセンサスがあるということができる。英国法が海上保険法の分野で国際的な共通ルールを提供しているということから、英国法の問題点はたんに国内的な問題にとどまらず国際的な問題としての意味を有することになる。C M I では海上保険の国際的な法のハーモナイゼーションという問題の取り上げ方をしているが、実質においては英国法の改革問題ということができる。ガイドライン案を提案した Hare 座長も広い意味でのコモン・ロー諸国に属する南アフリカの研究者であり、今回 I W G 内部での消極的な意見を押し立ててまでガイドライン案を提出したのは、母法ともいふべき英国法の改革を強く求める動機があるということであろう。

それにもかかわらず、このガイドライン案に限らず、条約、モデル法、モデル約款といった C M I によるハーモナイゼーションのあらゆる試みに対して消極的な結果に終わったことの原因としては、条約に限らずモデル法、モデル約款、ガイドラインといったソフトローといえども自由な契約内容形成を制約するおそれのある法源の創出に対するほぼ一致した会議参加者の消極的な姿勢があげられる。海上保険のような企業間取引においては、条約や立法だけでなくガイドラインなどのようなソフトローといえどもそれがいったん作成されると硬直的なルール設定となりやすいことが問題視され、それよりは、約款など契約実務の中でルールの改善を図るほうが実際的であるという、これまた C M I における討議を通じて明確にされた多くの海事法実務家の考え方にも合致しているであろう。しかし、国際的なソフトロー形成の途が開かれないのは、そればかりではなく、英国市場の保険者が約款形成をすることにより従来どおりこの分野での法形成の主導権を維持しようとしていること、他方でノルウェー海上保険プランという英国に対する有力な競争者があることといった、海上保険市場特有の事情も大いに作用しているようである。このような事情が、同じく国際的な貿易や運送に関しては条約のようなハードローが多く形成されていたり、国際商業会議所等によるソフトローの形成が進んでいるのと対照的な状況を生みだしているものと推測されるところであるが、その点については市場と実務の実情に関する実証的な調査がなお必要である。