CMI Lex Maritima（仮訳）

飯田秀総
得津晶
増田史子
南健悟

本稿は、The CMI Lex Maritima 2025 の予備規則（Preliminary Rules）および原則（Principles）の仮訳である。CMI Lex Maritima は、各規則と各原則について詳細な注釈が付されているものの、本稿では翻訳の対象にしていない。注釈に興味のある読者にかれては、原文[1]を参照されたい。なお、原文は英語である。

第 1 部　予備規則

規則 1　目的

CMI Lex Maritima の目的は、普遍的に適用される海事法の諸原則を特定して普及させ、これをもって、その特殊性を明らかにし、国際的な統一を促進することにある。

規則 2　定義

CMI Lex Maritima においては、次の用語の定義は以下の通りとする。

(1) 「CMI Lex Maritima」とは、本文書に規定する予備規則及び本原則をいう。

(2) 「本原則」とは、CMI Lex Maritima 第 2 部から第 7 部までに規定する諸原則をいう。

(3) 「船舶」とは、種類を問わず、海上を航行する船舶をいう。

(4) 「実定海事法」とは、国際条約、各国の海事法典若しくは海事法令、判例法又は学説により定められた海事に関する公法及び私法の規則をいい、海事に適用される非海事法の規則を含む。

(5) 「実施」には、承認、適用、導入、効力の付与又は指定を含む。

(6) 「海事慣習」とは、同様の状況にある者に、海事に関して広く知られ、かつ通常遵守されている慣習、実務慣行又は取引慣行をいう。

規則 3　船舶に関する適用範囲

(1)　本原則は、すべての船舶に適用されるものとする。

(2)　(1) の規定は、軍艦、公用船、非商業的目的に供される船舶又はその他の目的に供される船舶をその適用範囲から除外する実定海事法の規定の適用を、妨げるものではない。

規則 4　本原則の法的地位

(1) CMI Lex Maritima は、万国海法会総会によって承認された、普遍的に適用される海事法の諸原則を示すものである。

(2) 本原則は、実定海事法の変更を意図するものではなく、実定海事法が許容する限りで、実定海事法を補完するものである。

(3) 本原則は、法廷が自ら特定した本原則以外の一般海事法の諸原則、特に、次に掲げるものの基礎をなす一般原則を適用することを、妨げるものではない。

(a)　もっとも一般的に適用される国際海事条約

(b)　各国の実定海事法

---

[1] Lex Maritima 2025 は、CMI のウェブサイト（https://comitemaritime.org/work/lex-maritima/）に掲載されている。

(4) 各国の立法者及び国際的な立法機関は、本原則を指針として用いることができる。
(5) 本文書は、「2025 年の CMI Lex Maritima」又は「海事法に関する東京原則」として引用することができる。

規則 5　本原則の適用
本原則は、次に掲げる場合に適用することができる。
(1) 実定海事法が、海事法の一般原則、Lex Maritima 又は lex mercatoria に言及する場合
(2) 法廷が海事法の一般原則、Lex Maritima 又は lex mercatoria を参照することを決定した場合
(3) 契約の当事者が、本原則、海事法の一般原則、Lex Maritima 又は lex mercatoria を当該契約に組み入れることに合意した場合

第 2 部　海事法の法源

原則 1　海事法の解釈
(1) 実定海事法を解釈する際に、法廷は、海事法の統一性と海上輸送及び貿易の促進を支持することが適切であると判断することができる。
(2) 本原則は、実定海事法を解釈する際に利用することができる。

原則 2　海事慣習
(1) 当事者は、当事者間で合意し、又は確認した海事慣習に拘束される。
(2) 法廷は、実定海事法が許容する場合はいつでも、海事慣習を適用することができる。
(3) 法廷は、特に次の事項に、海事慣習を適用することができる。
(a) 海上輸送のための物品の受取り
(b) 甲板積みによる物品運送
(c) 仕向港における物品の引渡し
(d) 運送書類又は電子的運送記録の発行
(e) 港における商業的手続
(a)、(c)、(d)及び(e)に掲げる事項に関しては、その地の慣習又は港の慣習を考慮することができる。

第 3 部　船舶

原則 3　識別、国籍及び旗
(1) すべての船舶は、その名称及び船籍港によって識別される。
(2) 船舶は、その旗を掲げる権利を有する国の国籍を有する。すべての国は、その国籍を船舶に付与するため、その領域内における船舶の登録のため、及び、その旗を掲げる権利のための要件を定めなければならない。国と船舶との間には、真正な関係が存在していなければならない。

原則 4　物権の準拠法
船舶に関する物権及び海事抵当権については、船舶の登録国の法律が準拠法となる。裸傭船登録の場合には、これらの事項は第一次登録国の準拠法にしたがうものとする。

原則 5　所有と管理
(1) 船舶は単一の所有者又は 2 以上の所有者によって所有されうる。
(2) 実定海事法は、次の原則を実施することが一般的である：

(a) 船舶共有者は、その共通の利益又は船舶の利用に影響を与える判断を過半数によって決すること

(b) 船舶共有者は、船舶の持分の価格に応じ、第三者に対する責任を負うこと

(c) 船舶共有者は、船舶管理所有者、船舶の管理人又は船舶管理人を選任できること

(3) 船舶所有者又は船舶の運航者は、裸傭船者、定期傭船者又は航海傭船者に対して船舶を利用させることができる。

(4) 船舶所有者又は船舶の運航者は、船舶の商事事項、海技事項及び／又は乗組員の管理事項につき責任を負い得る船舶管理人を選任することができる。

(5) 船舶所有者又は船舶の運航者は、港内において船舶所有者又は船舶の運航者を代理する船舶代理人を選任することができる。

第 4 部　海事責任

原則 6　船舶所有者及び船舶の運航者の責任

船舶所有者又は、場合によっては、船舶の運航者は、特に、船舶の運航及び安全性、海洋環境の保護、船員の雇用並びに海上安全に関する国際及び国内基準に従う責任を有する。

原則 7　交通法規

1972 年国際海上衝突予防規則はそれ自体、Lex Maritima の一部である。

原則 8　船長

(1) 船長は、船舶の指揮、船舶の適切な管理及び航行、船舶とその乗組員及び旅客の安全、運送品の適切な船積、積付、運送及び荷揚、並びに船内の良好な秩序の維持につき責任を負う。

(2) 船長は、次の行為をしなければならない。

(a) 船員の常務に従うこと

(b) 乗組員及び船内の人の取扱いにつき注意を尽くすこと

(c) 海洋環境を保持する必要があることについて斟酌すること

(3) 船長は、その船舶及び船内の人に対して重大な危険を及ぼさない限り、海上において生命の危険にさらされている人及び、他の船舶と衝突した場合は当該他の船舶を救助することが義務付けられる。

(4) 船長は船荷証券に署名する権限を有する。船長に船舶所有者、船舶の運航者又は第三者を代理して、それ以外の法的行為を行う権限を与えることは、実定海事法にとって一般的である。

原則 9　水先人

水先人は船長を特定海域において嚮導する者である。水先人は、船長の命令にしたがい、船舶を指揮することができる。

原則 10　船舶所有者及び船舶の運航者の連帯及び代位責任

実定海事法は、船舶所有者又は、場合によっては、船舶の運航者は、自らの行為の結果による場合だけではなく、船舶の運航において関連する第三者によってなされた契約又は行為の結果に対しても責任を負うとする原則を実施することが一般的である。

原則 11　一般トン数責任制限

実定海事法は、船舶所有者、船舶の運航者及び救助者は、特定の種類の請求に対する責任を制限する権利を有するとする原則を実施することが一般的である。

この目的のために、実定海事法は、特に、次に掲げる原則を実施することができる。

(1) 責任制限は、船舶のトン数に基づいてなされ、一般的な制限と旅客の請求に対する制限とを区別する。
(2) 責任を負う者は、損害を生じさせる意図を持ってした、又は、損害の発生のおそれのあることを認識しながら無謀にした自己の作為又は不作為によって損害が生じたことが証明された場合には、自らの責任を制限する権利を有しない。
(3) 責任を負う者は、請求権者に分配される制限基金を形成することができる。
(4) 債権者は、制限基金を形成した者、又はそのために制限基金が形成された者のその他の財産に対して、いかなる権利をも行使してはならない。
(5) 責任の制限は、制限基金を形成することなく援用することもできる。

原則 12　汚染責任
(1) 実定海事法は、油濁汚染損害に関連する請求に対する船舶所有者の厳格民事責任という原則を実施することが一般的である。
実定海事法は、この目的のために、特に、次に掲げる原則を実施することができる。
(a) 不可抗力又は第三者の損害を発生させる意図のような特段の事情がある場合には、船舶所有者は責任を負わない。
(b) 船主の被用者又は代理人、乗組員、傭船者、救助者若しくは損害措置を執った者に対しては補償を請求することはできない。
(c) 船舶所有者の求償権は妨げられない。
(d) 船舶所有者は、船舶のトン数に基づく責任制限にしたがい、その責任を制限する権利を有する。
(e) 船舶所有者は、損害を生じさせる意図を持ってした、又は、損害の発生のおそれのあることを認識しながら無謀にしたした自己の作為又は不作為によって汚染損害が生じたことが証明された場合には、その責任を制限する権利を有しない。
(f) 責任制限の利益を享受するためには、船舶所有者は請求権者に対して分配するための制限基金を形成しなければならない。
(g) 船舶所有者は、保険又はその他の財産的保障を維持し、各船舶はそれに関する証明書を備置しなければならず、いかなる請求も、保険者又は財産的保障を提供する第三者に対して直接なすことができる。
(h) 各国は、船舶所有者の厳格責任が不充分な範囲内において、油濁汚染損害に対する補償を行うための国際的な資金確保の仕組みに参加することができる。
(2) 実定海事法は、燃料油濁損害、危険物及び有害物質によって生じた損害並びに船外撤去費用について、特に、厳格民事責任、強制保険又は財産的保障及び直接請求という原則を実施することが一般的である。

第 5 部　海事契約

原則 13 海事契約の自由
実定海事法の範囲内において、当事者は海事契約を締結し、その内容を自由に定めることができる。

原則 14 裸傭船契約
(1)　裸傭船契約とは、船舶所有者又は船舶運航者（以下「船主等」という。）が、傭船料の支払の対価として、傭船者に船員を配乗しない船舶を提供し、傭船者が合意された期間、当該船舶を占有し、使用し、船員を配乗し、運航する契約をいう。
(2)　実定海事法又は契約においては、特に次に掲げる諸原則が含まれていることが一般的である。

(a) 契約には、場所及び日付、当事者、船舶の詳細、引渡場所、引渡時期、解約期限、返還場所、航行区域、傭船期間及び傭船料を明記するものとする。

(b) 船主は、船舶を、航海に堪える、運送の準備がされ、かつ、適切な書類を完備した状態で、安全な係留施設又は係留場所で引き渡すものとする。

(c) 船舶は、合意された航行区域内で適法な物品の輸送のための適法な貿易に使用するものとする。

(d) 傭船者は、船舶を、良好に修繕され、効率的な運航状態に置かれ、かつ良好な商業的管理の慣行に適するように、適切に維持するものとする。

(e) 傭船者は、自己の費用において、船舶に乗組員を配乗し、食料を調達し、航行し、運航し、物資を供給し、燃料を補給し、維持管理を行い、かつ修繕を行ない、船舶の使用及び運航に関連する一切の費用及び支出について責任を負うものとする。乗組員はあらゆる目的に関し傭船者の使用人とする。

(f) 傭船者は、傭船者による船舶の運航に起因し、又はこれに関連して生じた滅失、損傷又は費用について、船主を補償するものとする。

(g) 傭船期間の満了時、船舶は、傭船者により返還されなければならず、船主が指示する容易にアクセスすることのできる安全な係留施設又は係留場所で船主が引き継ぐものとする。

原則 15　定期傭船契約

(1)　定期傭船契約とは、船主又は船舶運航者（以下「船主等」という。）が、傭船料の支払の対価として、傭船者に船員を配乗した船舶を提供し、傭船者がこれを合意された期間使用する契約である。

(2)　実定海事法又は契約においては、特に次に掲げる諸原則を実施することが一般的である：

(a) 契約には、場所及び日付、当事者、船舶の詳細、引渡場所、引渡時期、解約期限、返還場所、航行区域、傭船期間及び傭船料を明記するものとする。

(b) 船舶は、引渡場所で、航海に堪える状態で、意図された業務に従事するためにあらゆる点で適した状態で、資格のある船長、海員及び乗組員を完全に備え、その船倉は清潔で、あらゆる点で貨物の受け入れ準備が整った状態で、傭船者に引き渡されるものとする。

(c) 船舶は、合意された航行区域内で適法な物品の輸送のための適法な貿易に使用するものとする。

(d) 船舶は、安全に進入・停泊・出発が可能である限り、傭船者が指示するすべての安全な停泊地、係船地または場所で船積み及び荷揚げを行うものとする。

(e) 船主等は、船舶保険、食料、備品、賃金及び乗組員費用を負担する；そして、船舶の船級を維持するとともに、船体・機器・設備を完全に効率的な状態に保つものとする。

(f) 傭船者は、燃料油、港湾・水路使用料、水先案内料及び曳船料の全額を負担するものとする。

(g) 船長は、雇用及び代理業務に関する傭船者の指示に従い、航海を最速で遂行するものとする；傭船者は、船長の監督下において、自己の危険及び費用で全ての貨物取扱業務を遂行するものとする。

(h) 船舶は、通常の摩耗・損傷を除いて、良好な状態及び条件で、引渡場所において船主等に返還されるものとする。

原則 16　航海傭船契約

(1)　航海傭船契約とは、船舶所有者又は船舶運航者（以下「船主等」という。）が、運賃の支払の対価として、傭船者に乗組員を配置した船舶を提供し、傭船者がこれを合意された航海に用いる契約をいう。

(2)　実定海事法又は契約においては、特に次に掲げる諸原則を実施することが一般的である：

(a) 契約には、場所及び日付、当事者、船舶及び貨物の詳細、船積場所、積込準備完了予定日、荷揚げ場所、運賃率、積載時間、滞船料及び解約期限を明記するものとする。

(b) 船舶は、合意された船積場所、又は安全に到達可能で常に浮遊状態を保つことのできる近くの場所まで航行し、傭船者が運送を約束した全ての貨物を完全に船積みし、船積みしたまま、船舶は荷揚げ場所、又は安全に到達可能であり、かつ常に浮遊状態を保つことのできる近くの場所まで航行し、貨物を引き渡すものとする。

(c) 船主等は、貨物の滅失、損傷又は延着が、船舶を航海に堪える状態に置くこと、及び適船員の乗組み、船舶の艤装及び需品の補給を適切に行うことについて、船主等側が注意義務を尽くすことを自ら怠ったこと、又は船主等の自らの行為若しくは過失によって貨物の滅失・損傷又は延着が生じた場合を含む、特定の場合に限って、滅失・損傷又は引渡遅延について、責任を負うものの、運送人としての立場において船主等が主張しうる抗弁が認められる場合には、この抗弁に従う。

(d) 貨物は、傭船者によって、船倉への搬入、船積み、積荷整理及び／又は位置の変更、数量集計、固定及び／又は固定、船倉からの搬出及び荷揚げがなされなければならず、船主等はいかなる危険、責任及び費用も負わないものとする。

(e) 船主等は、船舶の荷役用具及びその運用のために十分な動力を無償で使用させなくてはならない。これら全ての設備は、良好な作動状態におくあるものとする。

(f) 船主等は、船舶に通常課される全ての賦課金、料金及び税金を支払うものとする。傭船者は貨物に通常課される全ての賦課金、料金、関税及び税金を支払うものとする。

原則 17　貨物運送契約

(1)　海上貨物運送契約とは、運送人が運賃の支払の対価として、貨物を海上である地点から他の地点へ運送し、荷受人に引き渡すことを引き受ける契約である。

(2)　荷送人は、海上運送契約及び当該契約に基づく運送人による貨物の受け取りを証明する船荷証券その他の海上貨物運送の運送書類を運送人から取得する権利を有する。当該運送書類は、譲渡可能であることも譲渡不能であることもある。

(3)　海上貨物運送に関連して、実定海事法は特に次に掲げる諸原則を実施することが一般的である：

(a) 運送人の責任期間は、制限される。

(b) 運送人は、船舶を航海に堪える状態に保つこと、適切に、船員を配置し、装備を整え、補給を提供すること、および貨物が積載される船倉と船舶のその他のすべての部分を、貨物の受入れ、運送および保管に適した安全な状態に保つために、相当の注意を払うものとする。

(c) 貨物は、特定の場合に限り、甲板上で運送することができる。

(d) 特定された場合には、運送人は責任を免除されるものとする。

(e) 貨物の滅失又は損傷に対する運送人の責任は、滅失又は損傷した貨物の包又は単位あるいは重量キログラム当たり特定の金額に制限される。

(f) 貨物の滅失又は損傷の通知は、特定の期限内にしなければならない。

(g) 強行法として定められた運送人の責任を免除し、又は軽減する運送契約における条項は、これを無効とする。

原則 18 – 旅客運送契約

(1)　海上旅客運送契約とは、運賃の支払の対価として、旅客及びその手荷物をある場所から別の場所へ海上により運送することを運送人が引き受ける契約である。

(2)　海上旅客運送に関して、実定海事法は特に次に掲げる諸原則を実施することが一般的である：

(a) 旅客は、乗船券と、当該旅客券に含まれるか否かにかかわらず、手荷物に対する受取証を運送人から取得する権利を有する。

(b) 運送人は、旅客の死亡又は人身傷害及び手荷物若しくは車両の滅失又は損傷の結果として生じた損害について、特定された条件を満たし、かつ、特定の限度内で責任を負う。

(c) 手荷物の滅失又は損傷の通知は、特定の期限内にしなければならない。

(d) 運送人は、保険その他の経済的保障を備え、各船舶は、これに関連する証明書を携行するものとする。

(e) 強行法的に定められた運送人の責任を免除し、又はこれを軽減する運送契約における条項は、これを無効とする。

第 6 部　海事事故

原則１９　衝突

(1) 衝突が一方の船舶の過失によって生じた場合には、損害を填補する責任は当該過失を犯した船舶に帰属する。

(2) 二隻以上の船舶に過失がある場合には、各船舶はそれぞれの過失の程度に応じて責任を分担する。死亡又は人身傷害による損害については、過失のある船舶は第三者に対し連帯して責任を負うが、これによってそれぞれの船舶による求償権の行使は妨げられない。

(3) 諸般の事情を考慮しても各船舶の過失の程度を立証することができない場合、又は各船舶の過失が同程度であると認められる場合には、責任は等しく分担される。

(4) 衝突が偶然に生じた場合、不可抗力によって生じた場合、又はその原因が不明である場合には、損害はこれを被った者が負担する。

原則 20　救助

(1) 危険にさらされている船舶に対する自発的な援助は、救助活動を構成する。

(2) 有益な結果をもたらした救助活動は、救助報酬を受ける権利を発生させる。救助活動が有益な結果をもたらさなかった場合には、救助報酬は支払われない。

(3) 救助報酬は、救助された船舶その他の財産の価額を超えてはならない。

(4) 救助報酬は、関連する事情を考慮し、かつ救助活動を奨励する観点から定める。

(5) 実定海事法又は契約は、救助者は、環境に対する損害を防止し又は限定するために支出した費用について補償されるとの原則を実施することが一般的である。

原則 21　共同海損

(1) 海上冒険を共にする財産を危険から守る意図をもって、共同の安全のために、故意にかつ合理的に、異常の犠牲を払い、または費用を支出した場合に限り、共同海損行為が成立する。

(2) 共同海損となる犠牲および費用は、万国海法会により適宜改訂され、それ自体 Lex Maritima の一部を構成するヨーク・アントワープ規則の最も一般的に適用される版に従い、各種の分担利益が負担する。

原則 22　難破物の除去

(1) 本原則において難破物とは、沈没し又は乗り揚げた船舶またはその一部、及び船舶から失われた物体であって、乗り揚げ、沈没し、又は海上に漂流しているものをいう。

(2) 実定海事法は、次の原則を実施することが一般的である。

(a) 船舶が難破物を生ずる海難に関与したときは、船舶所有者、船舶運航者又は船長は、遅滞なく当局に報告しなければならない。

(b) 当局が危険を構成すると認定した難破物については、船舶所有者又は船舶運航者がこれを除去しなければならない。このため当局は合理的な期限を設定することができる。

(c) 船舶所有者又は船舶運航者が当局の定めた期限内に難破物を除去しない場合、又は即時の措置を要する場合には、当局自ら難破物を除去することができる。

(d) 特別の事情がある場合を除き、かつ責任制限の権利を害することなく、船舶所有者又は船舶運航者は、難破物の位置の特定、標示及び除去に要する費用について責任を負う。

第 7 部　海事請求権

原則 23　優先請求権

実定海事法は、次の原則を実施することが一般的である。

(1) 特定の範疇の船舶に関する債権者は、優先順位に従い、他の債権者に優先する権利を与えられる。かかる優先権には、特別の立法上の権利、海事先取特権、抵当権その他これに類する登記可能な担保権及び第二順位の先取特権が含まれ得る。

(2) 海事先取特権によって担保される債権は、範疇間の順位に基づき順序付けられ、場合に応じて、航海の順序及び債権発生の時点が考慮される。

(3) 裁判上の競売の場合を除き、海事先取特権は、所有権又は登録の変更があったとしても、船舶に付従する。

(4) 海事先取特権は、一定期間の経過により消滅する。

原則 24　船舶の拘束

(1) 船舶は、アレスト、差押え、行政的抑留又は留置権に基づき航行を禁止されることがある。

アレストとは、債権の担保のため、債権者の請求に基づき裁判所の命令によって船舶を拘束することをいう。

差押えとは、船舶の強制売却を目的として、判決又はその他の執行力ある文書の執行のため、当該船舶を拘束することをいう。

行政的抑留とは、公法上の権限を有する機関が、債権を担保するために、又は法律若しくは規則の違反が疑われる又は認められた場合に、船舶を拘束することをいう。

留置権とは、債権の担保のため、債権者が自己の占有する船舶を拘束することをいう。

(2) 実定海事法は、船舶は特定の範疇の海事請求権を担保するためにのみアレストされ得るとする原則を実施することが一般的である。

(3) 正当な権限のある司法当局は、十分な担保が提供された場合には、アレストされた船舶の解放を許可する。

原則 25　期間制限

実定海事法は、特定の期間内に裁判、仲裁又はその他の紛争解決手続が開始されなかった場合、若しくは同等の効力を有する他の事象が発生しなかった場合には、海事上の実体的権利又は訴権は期間制限にかかるものとするとの原則を実施することが一般的である。

【謝辞】

仮訳の作成にあたり、後藤元教授と笹岡愛美教授から貴重なコメントを頂戴しました。心よりお礼申し上げます。