

資料
〔翻訳〕

1681年フランス海事王令試訳（2）

箱井崇史・訳

第3編 海事契約

第1章 傭船契約*

第1条 [266] 傭船契約と称される、船舶の雇入れ**を目的とするすべての約定は、書面によって作成することを要し、商人と船長または船舶所有者との間で締結される。

第2条 [267] 船長は、船舶所有者の住所地において船舶を傭船に出すときは、船舶所有者の意見に従わなければならない。

第3条 [268] 傭船契約書は、船舶の名称および積量***、船長および傭船者の

* 表題の原文は、Des Chartes-parties, Affretemens, ou Nolissemens と列挙されている。前二者は大西洋沿岸で、後者は地中海沿岸で、いずれも船舶の雇入れを意味する語として用いられており (Valin, tome 1, p. 583.)、その意味では特に訳し分けしないで「傭船契約」とした。また、Chartes-parties は、Affretemens (=Affrètements) のための証書 (書面) をいうこともあり (L'auteur anonyme, p. 508. の解説、本章第1条 [266] および第3条 [268] を参照)、場合により傭船契約書と訳した。

** 原語は loüage d'un Vaisseau である。

*** 原語は Port であるが、ここでも港ではなく積量をいうものと解される。なお、1807年商法典273条でも、傭船契約書の記載事項を列挙しながら「船舶の名称およびトン数」としている。

氏名、船積みおよび荷揚げの地と期間、備船料の額、遅延の場合の賠償金額を含むものでなければならない。また、当事者が約定するその他の条件をこれに加えることができる。

第 4 条 [269] 運送品* の船積みおよび荷揚げの期間は、備船契約書による定めのないときには、これが行われる地の慣習に従って算定する。

第 5 条 [270] 船舶が月を標準として備船され、備船料の期間について備船契約書による定めのないときには、〔この期間は〕船舶が発航する日まで開始しないものとする。

第 6 条 [271] 契約の履行を求める書面による督促の後、その実行を拒み、または、遅滞した者は、損害賠償の責任を負う。

第 7 条 [272] 船舶の発航前であっても、目的地のある国との間で、戦争、報復措置またはその他のために商取引が禁止されたときは、備船契約はいずれの当事者からも損害賠償をなすことなく解除することができる。〔この場合、〕商人は、当該運送品の船積みおよび荷揚げの費用を支払うものとする。ただし、これが目的地のある国でないときは、備船契約は全体として存続する。

第 8 条 [273] 港が単に閉鎖され、または、不可抗力により船舶が一時的に停止させられた場合、備船契約はなお全体として存続する。船長と商人は、いずれの当事者からも損害賠償をなすことなく、相互に港の再開および船舶の解放を待つ義務を負う。

第 9 条 [274] ただし、商人は、港の閉鎖または船舶の停止期間中、再船積みまたは船長への賠償を条件として、自己の費用でその運送品の陸揚げをさせることができる。

第 10 条 [275] 船長は、航海の間、備船契約書および積荷を証明するその他の書類を船内に備え置かなければならない。

第 11 条 [276] 船舶、船具、備船料および船積みされた運送品は、それぞれ備

* 本試訳では、Marchandises を原則として「運送品」と訳している。

船契約の約定の引当てとなる。

第 2 章 船荷証券*

第 1 条 [277] 船舶に船積みされた運送品の確認証である船荷証券は、船長または船舶書記により署名されなければならない。

第 2 条 [278] 船荷証券には、運送品の種類、数量および記号、荷送人の氏名および運送品を受け取るべき者の氏名、出発港および陸揚港、船長の氏名および船舶の名称、ならびに、運送賃・備船料**の額を含まなければならない。

第 3 条 [279] 各船荷証券は、3 通作成される。1 通は荷送人が保管し、もう 1 通は運送品を受け取るべき者に送付され、第 3 のものは船長または船舶書記が保管する。

第 4 条 [280] 船舶に船積みをしたのち24時間〔以内に〕、商人はその署名のために船荷証券を船長に提示し、自己の運送品の関税納付済証を提出しなければならない。これに違反したときは、遅滞の賠償金を支払うものとする。

第 5 条 [281] 船荷証券または備船契約書に記載された運送品を受け取る積荷管理人、運送取扱人その他の者は、船長の請求により、その受取証を交付しなければならない。これに違反したときは、一切の費用、損害賠償金、さらに遅滞の賠償金を支払うものとする。

第 6 条 [282] 同一の運送品に関する船荷証券の〔記載の〕間に相違がある場合、商人または運送取扱人の手により補充されたときは船長の所持する船荷証券が証明力を有する。船長の手により補充されたときは、商人の所持する船荷証券に従う。

* 表題の原文は Des Connoissemens ou Polices de Chargement であるが、前者は大西洋沿岸、後者は地中海沿岸で、いずれも運送品の船積みを確認する証書を意味して用いられ (Valin, tome 1, p. 579.)、現在の connaissance (船荷証券) にあたる。

** 運送賃・備船料については、本編第 3 章表題の注を参照。

第 3 章 運送賃・備船料*

第 1 条 [283] 運送賃・備船料と称される船賃は、備船契約書または船荷証券によって定められる。この〔運送賃・備船料の〕記載は、船舶の全部の備船であるか一部の備船であるか、航海単位であるか月単位であるか、積量を示し、または、示さずに、トン単位ごと、キントル単位ごと、または、積取り方式**、その他の可能な方法による。

第 2 条 [284] 船舶の全部の備船であって、備船者が積荷のすべてを提供しない場合、船長は、備船者の同意なく、運送賃を備船者に支払わずに、他の運送品を船積みしてはならない。

第 3 条 [285] 備船契約書に記載された数量を船積みしない商人は、すべてを船積みしたときと同じ運送賃の支払いを免れず、それより多くを船積みした場合は、超過運送賃を支払うものとする。

第 4 条 [286] 実際より多くの積量をその船舶について表示した船長は、商人に対して損害賠償責任を負う。

第 5 条 [287] 船舶の積量の表示において、〔相違が〕その40分の1を超えない場合には過誤があるものとみなさない。

第 6 条 [288] 船舶が、積取り方式、または、キントル単位もしくはトン単位で船積みされた場合、船舶の発航前に自己の運送品の返還を希望する商人は、運

* 原語は Du Fret ou Nolis であるが、前者が大西洋沿岸、後者が地中海沿岸で、いずれも船賃を意味して用いられた (Valin, tome 1, p. 605.)。したがって、ここでの訳語は両者を同義とみた上で、これを運送賃・備船料とした。各条文訳においては、文意に応じていずれかのみ訳語をあてたところもあり、一般的な叙述においては単に運送賃と訳したところもある。なお、船舶の貸切運送の場合のみならず、小口運送についてもこの語が使われることにつき本章第 1 条 [283] を参照。

** 1 トン (2000 de pesanteur) は20キントル (1キントル=100 de pesanteur) に相当する。海事トンが42立方ピエで換算されることについて、第 2 編10章 5 条 [264] を参照 (v. Valin, tome 1, p. 606.)。もっとも、船長が多数の個人から運送品を集める運送を、大西洋沿岸では charge à cueillette (積取り方式積み)、地中海沿岸では charge au quintal (キントル単位積み) と称していたといわれる (L'auteur anonyme, p. 199.)。

送賃の半額を支払って、自己の費用負担によってこれを陸揚げすることができる。

第7条 [289] 船長は、船舶内で発見した何ら通知を受けていない運送品を〔船積地で〕陸揚げすることができ、または、同種類の運送品について支払われるべき最高額の運送賃を受取することができる。

第8条 [290] 航海の途中で自己の運送品の返還を受ける商人は、船長の行為によってこれらを引き取る場合でない限り、運送賃全額の支払いを免れない。

第9条 [291] 備船者たる商人の行為により船舶が航路もしくは荷揚げの地において停止し、または、往復について備船された船舶が復路を積荷なくして航海するときは、〔前者につき〕遅延の損害賠償金および〔後者につき〕運送賃の全額が船長に支払われる。

第10条 [292] 船長の行為により船舶が荷揚げの地または航路において停止しまたは遅延したときは、〔専門〕知識のある者の評価により*、船長はまた備船者に対して損害賠償の責任を負う。

第11条 [293] 船長が航海中に船舶の修繕を余儀なくされた場合、荷送人はこれを待ち、または、運送賃の全額を支払わなければならない。船舶が修繕できないときは、船長はただちに他の船舶を雇い入れる義務を負う。船長がこれを見つけないときは、航海が進んだ割合に応じた運送賃のみの支払いを受ける。

第12条 [294] ただし、発航のときに船舶が航海不能であったことを商人が証明したときは、船長は運送賃を失い、商人に対して損害賠償の責任を負う。

第13条 [295] 船長は、共同の安全のために海中に投棄された運送品につき、〔共同海損の〕分担義務を負いながら、運送賃の支払いを受ける。

第14条 [296] 船長が食糧、船舶の修繕または他の急迫した必要のために売却

* 原文は au dire de gens à ce connoissans である。本条を継受した1807年商法典295条は、この場合の損害賠償金を鑑定人 (expert) が決ずるとして、より明確な表現となっている。なお、同様の表現は [250] および [599] にみられる。

を余儀なくされた運送品についても、その残余が荷揚げの地で売却される価格に基づいて船長がその価額を支払うことにより、同じく運送賃が支払われる。

第15条 [297] 航海中の船舶が目的地とする国との通商が禁じられ、船舶が積荷とともに引き返すことを余儀なくされた場合、船舶が往復について備船されているときであっても、船長は往路の運送賃のみ支払いを受ける。

第16条 [298] 船舶がその航海中に公権力の命令によって停止*させられた場合、月単位の備船であるときは抑留の期間について運送賃を支払う義務を負わず、航海単位の備船であるときは、追加運送賃の支払い義務を負わない。ただし、抑留の期間の水夫の食料および賃金は、これを海損とみなす。

第17条 [299] 船荷証券において指名された者が運送品の受取りを拒絶した場合、船長は、裁判所によって、その運送賃の支払いを受けるためにこれを売却させ、かつ、残余を倉庫に寄託させることができる。

第18条 [300] 海難により滅失し、海賊により強奪され、または、敵により捕獲された運送品については、何らの運送賃も支払われない。この場合、異なる約定がない限り、船長は受領していた前払金を返還しなければならない。

第19条 [301] 船舶および運送品が買い戻された場合、船長は捕獲の地までの運送賃の支払いを受け、船長が運送品を目的地まで運送したときはさらに運送賃全額の支払いを受ける。ただし、船長は買戻しにつき分担する。

第20条 [302] 買戻しのための分担は、その荷揚地における運送品の市場価格から費用を控除した金額に基づき、ならびに、消費した食糧および水夫に支払われた前払金を控除した船舶および運送賃の全体に基づいてこれを行う。水夫もまた、支払われるべき賃金の残額に応じた割合で運送賃の減額につき分担する**。

* 公権力の命令による停止 (L'arret par ordre souverain) については本編第 1 章 8 条 [273] の「停止」と同じであり、本条は航海中について規定したものと説明される (Valin, tome 1, p. 623.)。両条文を比較してわかるように、この「停止」の語は不可抗力や単純な港の閉鎖による停止から抑留などの場合も含めた広い意味で用いられている。以下 (特に保険の章) では、必要に応じてこの語にも「抑留」の訳語をあてた。

** 本条は分担の基礎について定めるが、投荷に関する本編第 8 章 6 条 [440] および 7 条 [441] が具体的な配分について定めている。

第21条 [303] 船長は、海難から救助された運送品につき、これを目的地まで運送することにより、また運送賃の支払いを受ける。

第22条 [304] 船長が、海難から救助された運送品を運送するための船舶を見つけることができないときは、航海が進行した割合に応じてのみ運送賃の支払いを受ける。

第23条 [305] 船長は、運送賃の支払いがない場合であっても、船舶内に運送品を留め置くことができない。ただし、船長は、荷揚げに際して引渡しを拒絶し、または、舁上にあるときでもこれを差し押えさせることができる。

第24条 [306] 船長は、運送賃のために、当該運送品が船舶内、舁上もしくは埠頭上にある間、さらに第三者の手に渡っていないことを条件として、引渡し後〔であっても〕15日以内の間、運送品の上に先取特権を有する。

第25条 [307] 商人は、船長に対して、その固有の瑕疵または偶発事故により減価し、損耗しまたは劣化した運送品を運送賃として取得するよう強制することはできない。

第26条 [308] ただし、葡萄酒、油、蜂蜜およびその他の液体類など、樽詰めされた運送品について、これが大量に漏出したために樽が空になりまたはほとんど空になった場合には、荷送人たる商人は運送賃として樽を委付することができる。

第27条 [309] すべての仲立人およびその他の者に対して、最初の契約によって定められた金額よりも高い金額で船舶を再備船に出すことを禁止する。これに違反したときは、100リーヴルの罰金を課し、必要があればさらに重い罰を科する。

第28条 [310] ただし、備船者は、全部備船した船舶の船積みを満たすための運送品の運送賃を自己の利益として取得することができる。

第 4 章 水夫の雇入契約および賃金

第 1 条 [311] 船長が乗組員とする約定は書面によって作成すべきものとし、

これには月単位〔の賃金〕もしくは航海単位〔の賃金〕での雇入れであるか、または、利潤もしくは運送賃に持分を有する雇入れ*であるかなど、すべての条件を記載する。書面に記載がなければ、水夫の宣誓により、水夫〔の主張〕を信頼する。

第 2 条 [312] 水夫は、雇入契約に記載されていない限り、携行品その他を名目として、みずからの計算において、運送賃を支払うことなく、いかなる運送品も船積みしてはならない。

第 3 条 [313] 航海が、船舶所有者、船長または商人の行為により船舶の出航前に中止した場合、航海単位で雇い入れられた水夫は、船舶を艤装するために用いた分の日当および賃金の 4 分の 1 の支払いを受ける。月単位で雇い入れられた水夫は、航海の通常の期間に応じた割合賃金の支払いを受ける。ただし、この中止が航海の開始後に生じた場合は、航海単位で雇い入れられた水夫は賃金全額の支払いを受け、月単位で雇い入れられた水夫は、航海に従事した期間および船舶の発航地に帰還するのに必要な期間について支払いを受ける。いずれの場合であっても、さらに同地までの食費の支給を受ける。

第 4 条 [314] 航海の開始前に船舶の目的地との通商が禁止された場合、航海単位または月単位で雇い入れられた水夫は賃金の支払いを受けることができず、船舶を艤装するために用いた分の日当の支払いのみを受ける。これが航海中であった場合は、労務に従事した期間に応じた割合賃金の支払いを受ける。

第 5 条 [315] 航海の開始前に船舶が公権力の命令により停止させられた場合、水夫は同じく船舶を艤装するために用いた分の日当の支払いのみを受ける。ただし、これが航海中であった場合には、月単位で雇い入れられた水夫の賃金は停止期間の半分について支払われ、航海単位で雇い入れられた水夫の賃金は雇入契約の条件に従って支払われる。

* 本条は船員の雇入形態について、特に賃金の支払い条件から 4 類型を示しており、たとえば月単位というのは雇入契約の期間ではない。航海単位の一定額での雇い入れはほとんど行われず、月単位の賃金による場合が多かったとされる。利潤に持分を有する雇入れは、戦時下の私掠船や、漁業目的の船舶にみられた。また、運送賃に持分を有する雇入れは、沿岸航海 (cabotage) のみにみられた。後二者の場合は、船主および船長と水夫との組合契約 (société) が締結された (Valin, tome 1, p. 642.)。

第6条 [316] 航海が延長した場合、航海単位で雇い入れられた水夫の賃金は、その割合に応じて増額される。荷揚げが傭船契約で示された地よりも短距離の地で任意に行われた場合、その賃金はいかなる減額もなされない。ただし、月単位で雇い入れられた水夫であれば、いずれの場合においても労務に従事した期間について支払いを受ける。

第7条 [317] 利潤および運送賃に持分を有する水夫その他の乗組員は、船舶の発航の前後を問わず、航海が不可抗力によって中止し、遅延し、延長した場合には、日当の支払いも、賠償の支払いも求めることができない。ただし、中止、遅延または延長が荷送人たる商人の行為によって生じたときは、船長に支払われる損害賠償金に持分を有する。同じく、その障害が船舶所有者の行為によって生じたときは、船舶所有者は水夫に対して損害賠償責任を負う。

第8条 [318] 船舶および運送品の全部の喪失を伴う捕獲、海難の場合、水夫はいかなる賃金も求めることができない。ただし、すでに受けた前払金を返還する義務は負わない。

第9条 [319] 船舶の一部が救助された場合、航海単位または月単位で雇い入れられた水夫は、救助した船骸の上に配分賃金*の支払いを受ける。運送品だけが救助された場合は、運送賃への持分をもって雇い入れられた水夫であっても、船長が受領した運送賃の割合に応じて船長より賃金の支払いを受ける。さらに、雇入方法のいかんを問わず、水夫は船骸および遭難した財産の救助に用いた分の日当の支払いを受ける。

第10条 [320] 船長が航海の開始前に水夫を正当な理由なく解雇したときは、船長はその水夫の賃金の3分の1を支払う。航海中であれば賃金の全額および帰還費用を支払い、船長はこれを船舶所有者の計算とすることができない。

第11条 [321] 船舶の労務中に負傷し、または、航海中に疾病に罹患した水夫は、その賃金の支払いを受け、かつ、船舶の費用負担により療養手当てを受ける。水夫が、敵または海賊との戦闘によって負傷したときは、船舶および積荷の費用負担により療養手当てを受ける。

* 月単位の雇入れの場合は海難の日までの賃金、また航海単位の雇入れの場合は航海の進んだ割合による賃金の支払いを受ける (Valin, tome 1, p. 669.)。なお、いずれも本章第4条 [314] にいう割合賃金と同じである。

第12条 [322] 水夫が陸上で負傷した場合、許可証なく下船したのであれば、船舶および積荷のいずれの費用負担による療養手当でも受けることができない。〔この場合、〕水夫を解雇することができ、水夫には労務に服した期間に応じた割合賃金のみが支払われる。

第13条 [323] 航海中に死亡した月単位で雇い入れられた水夫の相続人は、その死亡の日までの賃金の支払いを受ける。

第14条 [324] 航海単位で雇い入れられた水夫が往路で死亡したときは賃金の半額、復路であったときは全額〔が支払われる〕。水夫が運送賃または利潤に持分を有しているときは、航海が開始されたことを条件として、その全持分が相続人によって取得される。

第15条 [325] 船舶を防御して死亡した水夫の賃金は、船舶が無事に到着することを条件として、その者が全航海に従事したものとして全額が支払われる。

第16条 [326] 船舶内で抑留され、捕虜とされた水夫は、船長、船舶所有者および商人のいずれに対しても、何らその身代金の支払いを求めることができない。

第17条 [327] ただし、抑留された者が、海上または陸上に船舶の役務として派遣された者であるときは、その身代金は船舶の負担により支払われる。これが船舶および積荷の〔双方の〕ためであった場合は、これらが無事に到着することを条件として、身代金は双方の負担により支払われる。ただし、総額はその賃金とは別に300リーブルを限度とする。

第18条 [328] 買戻しのための金額の割当ては、船舶の到着後ただちに船長の差配によって行われる。その金銭は主要な利害関係人に寄託され、この者は常にこれを買戻しに用いる義務を負う。これに違反したときは、抑留された船員のために4倍額を支払うものとする。

第19条 [329] 船舶および運送賃は水夫の賃金のための特別な引当てとなる。

第20条 [330] 水夫の賃金は、船舶の買戻しのほかは、いかなる海損も分担しない。

第21条 [331] 水夫の賃金、療養手当および身代金に関する本章の定めは、上級船員およびその他の乗組員についても適用する。

第5章 冒険貸借契約*

第1条 [332] 冒険貸借契約は、公証人の面前で、または、私署証書によって、これを締結することができる。

第2条 [333] 冒険貸借貸付金は、全航海または航海の一定期間について、船体、船具、武器および食糧の上に、また、その積荷の全部または一部の上に、同時にまたは格別に** 与えることができる。

第3条 [334] 冒険貸借貸付金を、船体または積荷である商品を引当てとして、これらの価額を超えて受け取ることを禁止する。詐欺的にこれに違反したときは、船舶の滅失または船舶の捕獲にかかわらず、〔貸付金元本〕全額の支払いを強制される。

第4条 [335] また、当該船舶によってもたらされる運送貨および運送品の期待利潤を引当てとし、または、水夫の賃金につき、船長の立ち会いと同意を得ずに、かつ、その半額を超える額を引当てとして冒険貸借貸付金を受け取ることを、〔前条と〕同じ制裁をもって禁止する。

第5条 [336] さらに、何人に対しても、船長の立ち会いと同意を得ずに水夫に対して当該航海の賃金を引当てとして冒険貸借貸付金を与えることを禁じ、これに違反したときは、貸付金の没収と50リーヴルの罰金を課する。

第6条 [337] 船長は、その同意によって水夫に取得された〔貸付金の〕全額について、これが当該水夫の賃金の半額を超えるときは、船舶の滅失または船舶の捕獲にかかわらず、なお自己の名で責任を負う。

* 原文は、Des Contrats à grosse aventure, ou à retour de voyage である。ここでは冒険貸借契約と一語で訳した。

** 原文は conjointement ou séparément である。これは冒険貸借契約が1つの契約によることも、いくつかの別々の契約によることも可能であることを確認するものと解される (v. Valin, tome 2, p. 4.)。

第 7 条 [338] 船舶、船具、武器および食糧さらに運送貨は、航海の必要のために船体の上に与えられた貸付金の元本および利息について、先取特権を伴う引当てとなる。

第 8 条 [339] 船舶所有者の住所地において、その同意を得ずに船長に対して冒険貸借貸付金を与えた者は、この契約が船舶の修繕または食糧のために原因を有するものであっても、船舶および運送貨に関する船長の持分上にもみ抵当権または先取特権を有する。

第 9 条 [340] ただし、船舶の〔発航〕準備のための分担金支払いを拒絶した船舶所有者衆の持分は、船長が船舶の修繕および食糧のために取得した冒険貸借貸付金について、引当てとなる。

第 10 条 [341] 〔冒険貸借契約の〕更新または継続により据置かれた貸付金は、当該航海のために現に提供された貸付金とは何ら競合しない。

第 11 条 [342] すべての冒険貸借契約は、貸付の目的となった財産全部の滅失により無効*となる。ただし、この滅失が〔冒険貸借契約の対象となる〕危険の期間および地において偶発事故によって生じたものでなければならない。

第 12 条 [343] 物品の固有の瑕疵または船舶所有者、船長もしくは荷主たる商人の行為によって生じたすべては、約定による別の定めがない限り、偶発事故とはみなされない。

第 13 条 [344] 〔冒険貸借契約の対象となる〕危険の期間が契約によって定められていないときは、船舶、船具および食糧については発航の時から、船舶が目的港に投錨し、かつ、埠頭に繫留されるまで、また、運送品については、船舶に船積みされもしくは船積みのために艇に載せられた時から、陸上で引き渡されるまでとする。

第 14 条 [345] 運送品を引当てとして冒険貸借貸付金を取得した〔商人たる〕荷送人は、当該金額までの自己の計算における財産があったことを証明するので

* 冒険貸借契約は無効 (nul) とあるが、本条は冒険貸借契約の根本原理を示すものであり、本条の場合には借主が元本の返済義務および海上利潤 (冒険貸借利息) の支払い義務を免れるという意味であることは当然である。なお、1807年商法典325条を参照。

なければ、船舶およびその積荷の滅失によって免責されない。

第15条 [346] ただし、冒険貸借貸付金の取得者が、貸付金の額までの価額の財産を船積みすることができなかつたことを〔みずから〕証明したときは、冒険貸借契約は、〔財産の〕滅失の場合には、船積みされた財産の価額の割合に応じて減じられ、その残余についてののみ存続する。その借主は、契約が締結された地の市場価格に従って、現実の元本の支払いとなるまでの差額を支払わ〔(返還し)〕なければならない。船舶が無事に目的港に到着したときは、船積みされた財産の価額を超える分については差額だけが支払わ〔(返還さ)〕れ、〔その分の〕海上利潤〔(冒険貸借利息)〕は支払われない。

第16条 [347] 冒険貸借貸主は、買戻し、和睦*、投荷、ならびに、船舶および運送品の共同の安全のために切断された帆樫、索具などの大海損を、〔冒険貸借〕借主を免責して分担する。ただし、異なる約定がない限り、借主に生じた単純海損および単独の損害は分担しない。

第17条 [348] ただし、海難の場合、冒険貸借契約は救助された財産の価額まで減じられる**。

第18条 [349] 同一の積荷について冒険貸借契約と保険契約があるときは、冒険貸借貸主はその元本についてのみ、海難から救助された財産上に保険者に対して優先権を有する。

第6章 保 険

第1条 [350] すべての王国臣民、また外国人も、王国の領内で、船舶、運送品および海上または可航河川を運送されるその他の財産につき、保険を引き受け、または、保険を付すことができる。保険者は、これらの財産上の危険を引き受けるための価格〔(保険料)〕を定めることができる。

* 原語は、composition である。海賊などとの買戻しの合意を意味するが、さしあたり和睦と訳しておいた。

** 本条は、海難の場合に冒険貸借借主の返済義務が救助された財産の価額に限定されるとの趣旨である。本条を継受した1807年の商法典327条は、借入金の支払いは救助されかつ契約上引当てとされた財産の価額から救助費用を控除した金額まで減じられると明確に定めている。

第 2 条 [351] 保険契約* と称される契約は、書面によって作成されなければならない、私署証書として作成されることができる。

第 3 条 [352] 保険契約は、保険を付す者の氏名および住所、その所有者または運送取扱人の資格〔の別〕、保険を付される財産、船舶の名称および船長の氏名、運送品が荷揚げされまたは荷揚げされるべき地、船舶が発航する港または発航した港、船舶が船積みまたは荷揚げを行う港、船舶が入港すべきすべての港、危険が開始し、終了する期間、保険を付そうとする金額、保険料**、異議が生じた場合の仲裁に関する当事者の合意、ならびに、総じて当事者が約定しようとするその他の条件を含むものとする。

第 4 条 [353] ただし、欧州に向けて、エシェル・デュ・ルヴァン [(レヴァント)]、アフリカ海岸および世界の他のいずれかの地でなされた船積みについては、荷物を受け取るべき者が保険契約に示されているのであれば、船長および船舶を示さずに、船舶のいずれかにかかわらず保険を付すことができる。

第 5 条 [354] 保険契約が危険の期間を何ら定めていないときは、この危険は冒険貸借につき前章 13 条に定める期間において開始し、終了する。

第 6 条 [355] 保険料は、その全額について、保険契約の署名のときに支払われる。ただし、保険が往復について運送品に付されている場合で、船舶が〔往路の〕目的地に達しながら復路航海をまったく行わないときは、異なる定めのない限り、保険者は保険料の 3 分の 1 を返還しなければならない。

第 7 条 [356] 保険契約は、船積みの有無、発航前または航海中を問わず船体の上に、食糧および運送品の上に、同時にまたは格別に***、軍装船舶への船積みまたは非軍装船舶への船積みで、単独航海または随伴航海で、往路についてまたは復路について、航海全体または一定期間について、これをなすことができる。

* ここでの原語である *Police d'assurance* または単に *Police* という場合、保険契約および保険証券の双方を意味する。本試訳では、原則として「保険契約」の訳語を当てているが、出現した状況に合わせて「保険証券」としたところもある。

** 原語は *la prime ou cout de l'assurance* であるが、合わせて保険料と訳した。

*** 冒険貸借に関する本編第 5 章 2 条 [333] にみられるのと同じ表現であり、これについて同条の注を参照。

第8条 [357] 保険が、船体、船具、武器および食糧、または、一部分について付された場合、その〔財産価額の〕評価は、保険契約によってなされる。ただし、詐欺のある場合には、保険者が新たな評価を行うことを妨げない。

第9条 [358] すべての航海者、旅客およびその他の者は、その人身の自由について保険を付することができる。この場合、保険契約は、保険を付す者の氏名、国、住所、年齢および資格、船舶の名称、船舶が出航する港および航海の最終地、また、捕獲の場合に支払われるべき身代金および帰還費用の金額、その金銭が提供されるべき者、ならびに、いかなる違約罰が課されるかを含むものとする。

第10条 [359] いかなる保険も人の生命に付すことを禁止する。

第11条 [360] ただし、捕虜を買い戻す者は、隷属状態から回復した人々について買い戻しの価格に保険を付することができる。保険者は、買い戻された者が帰還に際して、再捕獲され、殺害され、溺死し、または、自然死によらない他の態様で死亡したときは支払いの義務を負う。

第12条 [361] 妻は、その夫を隷属状態から回復させるために、有効に債務を負担し、かつ、嫁資財産を譲渡することができる。

第13条 [362] 妻が拒絶をして、裁判所の許可により捕虜の買い戻しのために金銭を貸し付けた者は、嫁資財産の返還請求の場合を除き、夫の財産について妻に対する優先権を有する。

第14条 [363] 同じく、未成年者は、その親族の同意を得て、父を隷属状態から回復させるために同種の債務を負担する契約を締結することができる。この場合、未成年者は〔未成年を理由とした財産の〕取戻請求をすることができない。

第15条 [364] 船舶所有者および船長は、自己の船舶から得る運送賃・備船料に保険を付すことはできない。商人は、自己の運送品からの期待利潤に〔保険を付すことはできず〕、水夫は自己の賃金に〔保険を付すことはできない〕。

第16条 [365] 冒険貸借の貸付を受けた者にはこの貸付金に保険を付すことを禁止する。これに違反したときは、当該保険を無効とし、かつ、身体刑を科す

る。

第17条 [366] また、同じく無効の制裁をもって、冒険貸借の貸主には貸付金の利潤について保険を付すことを禁止する。

第18条 [367] 被保険者は、保険契約において全部を保険に付す旨の明示の宣言がない限り、常に船積みした財産の10分の1の危険を負担する。

第19条 [368] 被保険者が船舶内にあり、または、これらの者がその船舶の所有者であるときは、たとえ全部に保険を付す旨の宣言をしたときであっても、10分の1の危険を免れることはできない。

第20条 [369] 保険者は、自己が保険を引き受けた財産について、他者による再保険を付すことができる。また、被保険者は、保険費用および保険者の支払能力について〔保険を付すことができる〕。

第21条 [370] 再保険の保険料は、〔元受け〕保険の保険料を下回ることも、上回ることもできる。

第22条 [371] 1つまたは複数の保険契約によって、財産にその価額を超えた保険または再保険を付すことを禁止する。これに違反したときは、保険契約の無効および運送品没収の制裁を課する。

第23条 [372] ただし、詐欺なくして作成された1つの保険契約が船積みされた財産の価額を超えているときは、保険契約はその評価額まで存続する。滅失の場合には、保険者衆は、それぞれ引き受けた金額の割合に応じてこれを負担する。また、価額を超える分の保険料は、その200分の1*を控除して返還しなければならない。

第24条 [373] 同じく、詐欺なくして複数の保険契約がなされ、第1の契約が船積みされた財産の価額に達しているときは、これのみが存続する。他の保険者は保険契約に入ることはなく、また200分の1を控除して保険料を返還する。

* 原語は demy pour cent (半パーセント)。

第25条 [374] 最初の保険契約が、船積みされた財産の価額に達しないときは、第2の保険者がその超過部分に応じる。保険契約を満たす財産の船積みがあり、その一部が滅失した場合は、保険金は保険契約に示された保険者衆によりその引受価額の割合に応じた比例配分により支払われる。

第26条 [375] 暴風雨、海難、衝突、航路・航海または船舶の変更、投荷、火災、捕獲、掠奪、公権力による抑留、宣戦、報復および総じて他のすべての海上危険によって海上で生じたすべての滅失および損傷は、保険者がその危険を負担する。

第27条 [376] ただし、航路・航海または船舶の変更が、被保険者の指示によって生じたものであり、保険者の同意がないときは、保険者は危険を負担しない。このことは、被保険者の行為または過失〔(フォート)〕によって生じた他のすべての滅失および損傷についても同じとする。この場合、危険がすでに開始しているときは、保険者は保険料の返還義務を負わない。

第28条 [377] また、保険者は、保険契約によって船長の非行*〔による危険〕を引き受けていない限り、船長および海事従事者の過失〔(フォート)〕によって船舶および運送品に生じた滅失および損傷につき支払い義務を負わない。

第29条 [378] 物の固有の瑕疵によって生じた目減り、減少および滅失は保険者の負担としない。

第30条 [379] また、保険者は、水先料、曳船料、港湾水先料、船舶の許可証・検査・報告の諸税および碇泊税、ならびに、船舶および運送品に課せられる他のいかなる税も負担しない。

第31条 [380] 保険証券には、流出しやすい運送品が表示される。これがないときは、保険が外国からの帰路について付されている場合に限り、保険者は荒天によってこれら運送品に生じた損害を填補しない。

第32条 [381] 保険が〔保険証券に〕表示された複数の船舶に分割して付され、

* 原語は la baraterie de Patron である。これは、船長その他の船員のフォートによる損害を保険対象とする保険証券上の条項をいう。

かつ、全部の船積みがそのうち 1 隻の船舶にのみ行われた場合、表示されたすべての船舶が滅失したときであっても、保険者は船積みがなされた船舶について保険を引き受けた金額の危険のみを負担する。保険者は 200 分の 1 を控除して過払いの保険料を返還する。

第33条 [382] 船長が、他の港または寄港地に入港する自由を有するとき、保険者は、保険契約に明示的な約定がない限り、陸上にある財産の危険を負担しない。たとえ、保険の付された船積みのために準備された財産であっても、また、船舶がこれを積み込むために港にあるときであっても〔同じとする〕。

第34条 [383] 保険が一定の期間に限って付されており、航海の表示がない場合、保険者は期間の経過の後には義務を免れる。被保険者は、新たな危険につき保険を付することができる。

第35条 [384] しかし、航海が保険証券に表示されている場合は、保険者は航海全体の危険を負担する。ただし、航海の期間が定められた期間を超えたときは、保険料はその割合に応じて増額され、航海の期間がこれに満たないときでも保険者は何ら〔保険料〕の返還義務を負わない。

第36条 [385] 被保険者が保険者の同意なく、たとえ同一の航路であっても保険証券に表示されたよりも遠隔の地に船舶を航海させたときは、保険者は危険を免れ、保険料の取得を妨げられない。ただし、航海が単に短縮されたときは、保険は全体について効力を有する。

第37条 [386] 航海が船舶の発航前に全部中止されたときは、これが被保険者の行為による場合であっても、保険契約はまた無効となる。保険者は、200 分の 1 を控除して保険料を返還する。

第38条 [387] 被保険物の滅失または到着の後になされた保険は、証券の署名前に、被保険者が滅失を知りもしくは知ることができたとき、または、保険者が到着を〔知りもしくは知ることができたときは〕無効と宣言する。

第39条 [388] 滅失の地または船舶の接岸の地から、1 時間あたり 1 リュー半〔(約 6 キロメートル)*〕で計算して、保険契約の締結の地において〔滅失または到

* 1 リュー (lieue) は約 4 キロメートル。

着の] 通知がその署名以前に到着することができた場合には、被保険者は減失を知っていたものと推定し、また保険者は被保険物の到着を知っていたものと推定する。ただし、後に提出される他の証明を害するものではない。

第40条 [389] ただし、保険が〔単なる〕吉報または凶報に基づいてなされた場合は、1時間あたり1リユー半の証明以外の証明方法によって、保険契約の署名前に被保険者が減失を知っていたこと、または、保険者が船舶の到着を知っていたことが立証されない限り、保険契約は存続する。

第41条 [390] 被保険者に対して反対の証明があったときは、被保険者はすでに受領したものを保険者に返還し、かつ、2倍の保険料を支払わなければならない。反対の証明が保険者に対してなされたときは、保険者は同じく保険料の返還と再度その金額*を被保険者に支払うことを命じられる。

第42条 [391] 被保険者が、保険の付された船舶または運送品の減失、公権力による抑留およびその他保険者の危険となる事故の通知を受けたときは、被保険者は、適時に適地において**委付をなす留保宣言***とともに、速やかにこれを保険者または保険者のために保険契約に署名した者に通告しなければならない。

第43条 [392] ただし、被保険者は、委付の留保宣言の代わりに、保険契約に定められた時に保険金を支払うよう保険者に対してする催告と同時に委付をなすことができる。

第44条 [393] 支払いの時期が保険契約によって定められていないときは、保険者は委付の通知の3月〔以内に〕保険金を支払わなければならない。

* 本条において2倍の保険料 (double prime ; d'en payer le double) というのは、被保険者がすでに保険料を支払っているときは再度同額を支払うことを意味し、保険者については、保険料を返還したうえで、さらに同額を支払うことを意味する (Valin, tome 2, p. 90.)。

** 適時・適地とは保険契約に定められた時と地をいい、この定めがなければ王令の規定による (「時」について本章第48条 [397]・49条 [398] を参照)。被保険者は、事故の通告と同時に委付をすることもできる (次条 [392] 参照) が、事情を見極める必要がある場合はさしあたり通告のみを行い、委付を留保するいわば選択権を認めたものである (Valin, tome 2, p. 91.)。

*** 原語は protestation であるが、留保宣言と意識した。

第45条 [394] 海難の場合、被保険者は、適時に適地においてなすことのできる委付を害することなく、また、費用の償還を害することなく、遭難財産の回復に努めることができる。〔費用の償還は、〕回復された財産の価額を限度として、被保険者の主張を信頼して〔費用を裏付ける書類を請求されることなく〕なされる。

第46条 [395] 委付は、捕獲、海難、公権力による抑留または被保険財産の全部の滅失の場合にのみ、これを行うことができる。その他のすべての損害は海損とみなされるにすぎず、それぞれの関与する割合に応じて* 保険者および被保険者の間で算定される。

第47条 [396] 一部を委付してその余を留保することはできない。また、いかなる海損の請求も、これが100分の1を超えるのでなければなすことができない。

第48条 [397] 委付および保険契約のあらゆる請求は、滅失の連絡が保険契約が締結されたのと同一の地方の沿岸にもたらされたのち、6週内に保険者に対してなされなければならない。王国内の他の地方にもたらされた連絡については、3月内とする。オランダ、フランドル、イギリスの沿岸については4月内とする。スペイン、イタリア、ポルトガル、バルバリ、モスクワ〔大公国〕またはノルウェーの沿岸については1年内、アメリカ、ブラジル、ギニアまたはさらに遠方の国の沿岸については2年内とする。この期間が経過すると、被保険者はもはやその請求を受理されない。

第49条 [398] 公権力による抑留の場合、財産が欧州またはバルバリにおいて抑留されたときは、委付は6月後でなければこれを行うことができない。さらに遠方の国であれば1年後とする。これらはすべて保険者に対する抑留の通知の日から起算する。また、この場合、前条により被保険者に対して課せられる訴訟不受理事由〔の期間〕は、被保険者が行為することができた日から起算する。

第50条 [399] ただし、抑留された運送品が損耗しやすいものである場合、これが欧州またはバルバリにおいてなされたときは、委付は6週後に行うことがで

* 原文は à proportion de leurs interests である。運送品のすべてに保険が付されているときは保険者が負担し、これが一部である場合にはその割合に応じて保険者と被保険者の双方が負担するのであり (Valin, tome 2, p. 100.)、ここでの interests をさしあたり関与と訳した。

きる。さらに遠方の国であるときは、3月後〔に行うことができる〕。同じく、保険者に対する抑留の通知の日から起算する。

第51条 [400] 被保険者は、前2条に定める期間、抑留された財産の解放を得るためにあらゆる努力をしなければならない。保険者は、欲するのであれば、みずからこれを行うことができる。

第52条 [401] 船舶が、航海の開始前に、王国の港で国王の命令により停止させられたときは、被保険者はこの停止を理由としてその財産を保険者に委付することはできない。

第53条 [402] 被保険者は、委付をなすに際して、締結したすべての保険および被保険財産上に冒険貸借で得た金銭を通知しなければならない。これに違反したときは、保険の効果を剥奪する。

第54条 [403] 被保険者が保険または冒険貸借契約を隠匿し、申告したものと合わせて被保険財産の価額を超過するときは、この者は保険の効果を剥奪される。また、船舶の滅失または捕獲にかかわらず、借入金を支払い義務を負う。

第55条 [404] 被保険者が、その財産の価額を超えて保険金の支払いを求めたときは、さらに見せしめ刑をもって罰する。

第56条 [405] 積荷の保険者は、被保険者が船積みおよび滅失を証明した財産の価額までしか、被保険者によって保険金の支払いを強制されることはない。

第57条 [406] 被保険財産の船積みおよび滅失の証明書類は、委付の後ただちに、かつ、保険者に対して保険金の支払いを求める訴えを提起する前に、保険者に通知されなければならない。

第58条 [407] 被保険者がその船舶から何らの連絡も受けない場合、(通常航海について、発航の日より起算する)1年の経過および(遠洋航海について)2年の経過により、被保険者は、何ら滅失の証明書類を要することなく保険者に委付をなし、その支払いを求めることができる*。

* 本条の()書きは原文の通り。

第59条 [408] フランスから、モスクワ〔大公国〕、グリーンランド、カナダ、テール・ヌーヴ〔(ニューファンドランド)〕諸島、アメリカのその他の海岸および島々、ベルデ岬、ギニア海岸、ならびに、回帰線を越えた他のすべての地への航海は、これを遠洋航海とみなす。

第60条 [409] 委付が通知された後は、被保険財産は保険者に帰属し、保険者は船舶の帰還を理由として保険金の支払いを免れることはできない。

第61条 [410] 保険者は、証明書類に対して反対の証明をなすことができる。ただし、被保険者が保証人を立てることにより、保険者は保険金の仮の支払いを命じられる。

第62条 [411] 自己の計算でその船舶に積み込んだ運送品に保険を付した船長は、滅失の場合、その運送品の買入れを証明しなければならず、かつ、船舶書記または水先人が署名した当該運送品の船荷証券を提出しなければならない。

第63条 [412] フランスにおいて保険を付した運送品を外国から持ち帰る海事従事者またはその他の者は、船積みの地に領事館があるときは、その船荷証券を領事または書記に提出しなければならない。領事館がないときは、フランス国民団の著名な商人に提出するものとする。

第64条 [413] 運送品の価額は、船積帳簿または送り状により証明される。これがなければ、保険証券によって運送品価額の評価がなされていない場合、その評価は、船積みの時および地における市場価格に従って、船積みまでのすべての税および費用を含めてこれを行う。

第65条 [414] 保険が、物々交換による取引だけが行われる国からの帰路についてなされた場合、運送品の評価は、交換に与えられた運送品の価額および運送のために要した費用に基づいてこれを行う。

第66条 [415] 捕獲の場合、被保険者が保険者に対してその通知をすることができないときは、被保険者は保険者の指示を待たずにその財産を買い戻すことができる。ただし、行った和睦を事後に書面により保険者に通知することを条件とする。

第67条 [416] 保険者は、〔捕獲された財産について〕自己の関与する割合に応じて、和睦を自己の利益とすることができる。この場合、保険者は、即座にその宣言をなし、買戻しの支払いに現実に分担し、かつ、帰還の危険を負担しなければならない。さもなければ、買い戻された財産についていかなる主張もなしえずに、保険金を支払わなければならない。

第68条 [417] すべての保険記録所書記、市保険局職員、公証人および仲立人には、何らかの空欄のある保険証券に署名させることを、すべての損害賠償金〔を支払う〕制裁をもって禁止する。同じく、みずから直接にまたは他人を介して間接に利害関係のある保険証券に署名させること、および、被保険者の権利を譲り受けることを禁止する。これに違反したときは、最初であれば500リーヴルの罰金を、再度であれば解職の制裁を課するものとし、この制裁は軽減されえない。

第69条 [418] これらの者には、〔前条と〕同じ制裁をもって、海事裁判所代行官により一葉ごとに略署名された記録簿を保持し、これにみずからが作成したすべての保険証券を記録することを命じる。

第70条 [419] 保険契約が仲裁の合意を含んでおり、当事者の1人がいかなる訴訟も開始する前に仲裁に付されることを請求したときは、他方の当事者はこれに同意しなければならない。この同意がない場合、裁判官は拒絶した当事者のために仲裁人を選任する。

第71条 [420] 仲裁人の選任から8日後に、当事者は仲裁人に〔証拠書類を〕提出する。続く8日後に、仲裁人のもとにあるもの〔証拠書類〕に基づいて対審または欠席での仲裁判断がなされる。

第72条 [421] 仲裁判断は、これがなされた地を管轄する海事裁判所において承認される。〔海事裁判所〕裁判官には、これを名目として実質的審理を行うことを禁止する。これに違反したときは、無効の制裁、ならびに、すべての費用および当事者への損害賠償金の支払いの制裁を課する。

第73条 [422] 仲裁判断およびその承認に対する控訴は、高等法院の管轄に服する。ただし、合意によって定められた違約金が支払われない限り、これを受理しない。

第74条 [423] 仲裁判断は、これを承認した〔海事裁判所〕裁判官のもとに保証人を立ててする〔高等法院への〕控訴にかかわらず、執行される。

第7章 海 損

第1条 [424] 船舶および運送品に、同時にまたは格別に生じるすべての異常な費用、および、その船積み、発航から帰還、荷揚げまでに生じた損害は、これを海損とみなす。

第2条 [425] 船舶のみまたは運送品のみのための異常な費用、および、これらに単独に生じた損害は単純海損・単独海損とする。運送品と船舶の共同の安全のために支出された異常な費用および被った損害は大海損・共同海損とする*。

第3条 [426] 単純海損は、損害を被りまたは費用を発生した物によって負担され、支払われる。共同海損は、船舶および運送品の双方にかかり、すべてを比例配分で割り当てる。

第4条 [427] 荒天または他の海上危険により生じた錨綱、錨、帆具、檣および索具の滅失、船長その他の乗組員の過失〔(フォート)〕により運送品に生じた損害、または、艙口を十分に閉鎖せず、船舶を十分に繫留せずもしくは良好な巻上げ具を提供しないことなどによって運送品に生じた損害は単純海損であり、船長、船舶および運送貨がこれを負担する。

第5条 [428] 固有の瑕疵、荒天、捕獲もしくは海難によって運送品に生じた損害、運送品の救助のために支出した費用、または、税、賦課金等は、また単純海損であり〔運送品の〕所有者の計算に帰するものとする。

第6条 [429] 和陸による船舶および運送品の買戻しのために海賊に与えられた物、共同の安全のために海上に投荷された物、切断された錨綱もしくは帆檣、または、遺棄された錨その他の財産、投荷に際して船舶内に残された運送品に生じた損害、船舶を防衛して負傷した水夫の療養手当および食糧、ならびに、港または河川に入るためにする荷揚げの費用または船舶を浮上させるための費用は、

* 単純海損・単独海損の原語は *Avaries simples et particulieres* である。また、大海損・共同海損の原語は *Avaries grosses et communes* であり、以下では、あわせて共同海損と訳したところもある。なお、本章第8条 [431] の注も参照。

共同海損とする。

第7条 [430] 公権力により航海中に抑留された船舶の水夫の食糧および賃金は、当該船舶が月単位で備船されているときは同じく大海損とみなす。船舶が航海単位で備船されているときは、単純海損として、船舶のみがこれを負担する。

第8条 [431] 港もしくは河川に入航し、または、これから出航するための港湾水先料は小海損*であり、その3分の1は船舶により、また3分の2は積荷により支払われる。

第9条 [432] 船舶許可証、船舶検査および航海報告にかかる税、トン税ならびに浮標税は海損とはみなされず、これらは船長によって負担される。

第10条 [433] 船舶の衝突の場合、これが航行中、投錨地または港で生じたのであっても、その損害に対しては、これを与えた船舶とこれを受けた船舶によって等しく支払われる。

第11条 [434] ただし、衝突が船長の1人の過失〔(フォート)〕によって生じたときは、損害はこれを生じさせた者によって賠償される。

第8章 投荷および分担

第1条 [435] 荒天、敵または海賊の追跡により、船長が積荷の一部を海上投棄〔投荷〕し、帆檣を切断もしくは破壊し、または、錨を放棄しなければならないと考えるときは、船長は商人および主要な乗組員の意見を聴取する。

第2条 [436] 意見に相違があるときは、船長および乗組員の意見に従う。

第3条 [437] 最も必要性が低く、最も重量があり、安価な船舶の老朽船具その他の物を第一に投棄する。次いで、第一甲板の運送品〔を投棄する〕。ただし、すべては乗組員の意見を聴取して船長の選択するところによる。

* 原語は *munuës avaries* である。1807年の商法典ではこれらを海損と認めず (406条)、海損の種類を大海損・共同海損および単純海損・単独海損の2種類としている (399条)。

第 4 条 [438] 船舶書記またはその職務を行う者は、できる限り迅速に、決議を自己の記録簿に記載し、意見を述べた者に署名させ、署名をしなかったときはその理由を記載する。さらに、可能な限り、投荷されまたは損害を受けた物の覚書を作成する。

第 5 条 [439] 船舶が寄港する最初の港において、船長は、海事裁判所があれば同裁判所裁判官に対して、これがないときは通常裁判官に、投荷を行い、その帆樫を切断または錨を遺棄した理由を届け出なければならない。外国に寄港したときは、船長はフランス国民団の領事に対してその届出を行うものとする。

第 6 条 [440] 滅失または損害の報告書は、船長の差配により、船舶の荷揚げの地において作成する。投荷された運送品および救助された運送品の評価は、同地における市場価格に基づいてこれを行う。

第 7 条 [441] 滅失または損害の支払いに関する割り当ては、救助された財産および投荷された財産の上に、ならびに、船舶および運送賃の 2 分の 1 の上に、その価額の比例配分でこれを行う。

第 8 条 [442] 海上に投荷された財産の種類・品質*を判断するために船荷証券が提出される。送り状があれば、同じくこれも提出される。

第 9 条 [443] いずれかの運送品の種類・品質が船荷証券において事実と異なって表示され、実際の価額が荷送人たる商人の申告によって〔証券上に〕表わされた価額よりも高額である場合、当該運送品が救助されたときは、運送品はその実際の価額に基づいて分担し、また、当該運送品が滅失したときは、運送品は船荷証券〔の記載〕に基づいて支払いを受ける。

第 10 条 [444] 反対に、運送品が〔実際は〕より低額である場合には、当該運送品が救助されたときは、運送品は申告に基づいて分担し、また、これが投荷されもしくは損傷したときは、その〔実際の〕価額に基づいて支払いを受ける。

第 11 条 [445] 武器弾薬および糧食ならびに水夫の賃金および所持品は、投荷

* 運送品・財産の *qualité* という場合、一般に「種類」の訳語が適切であると思われるが（たとえば前出 [278] の「運送品の種類」）、本条および次条などでは「品質」という訳語も示す必要があると考え、このように訳しておいた。

に何らの分担もしない。ただし、これらが投荷されたときは、他のすべての財産から分担による支払いを受ける。

第12条 [446] 船荷証券のない財産は、これが投荷されたときであっても何らの支払いも受けない。この財産が救助されたときは、分担を免れない。

第13条 [447] 甲板上の財産が投荷され、または投荷により損傷した場合、これに対する支払いのための分担は請求されえない。この場合、〔当該運送品の〕所有者が船長に対してする請求を妨げない。ただし、甲板上の財産が救助された場合には、これらの財産は分担するものとする。

第14条 [448] 船舶に生じた損害については、これが投荷を容易にすることを意図してなされたものでなければ、また何らの分担もなされない。

第15条 [449] 投荷が船舶を救助しなかったときは、いかなる分担の余地も存しない。海難から救助されえた運送品は、投荷されまたは損害を受けた運送品について分担の支払義務を負わず、弁償の義務も負わない。

第16条 [450] ただし、船舶が投荷によって救助され、航行を継続しながら滅失したときは、海難から救助された財産は現存する状態におけるその価額に基づいて、かつ、救助の費用を控除して、投荷に分担する。

第17条 [451] 投荷された財産は、いかなる場合であっても、救助された運送品について投荷の後に生じた損害に対する支払いを分担しない。運送品も、〔投荷の後に生じた〕船舶の滅失または損壊による支払いを〔分担しない〕。

第18条 [452] ただし、船舶が、主要乗組員、および、そこにあれば商人を含めた決議により、運送品を取り出すために〔破壊〕開口された場合には、運送品は、これらを抜き取るために船舶に生じた損害について分担する*。

第19条 [453] いずれかの港または河川に入る際に、船舶を軽くするために小船〔(艇)〕に積まれた運送品が滅失した場合、その〔分担の〕割当ては、船舶およびその積荷全体について行う。

* 本条は、本章第14条 [448] の場合にあたる。

第20条 [454] ただし、船舶が残りの積荷とともに滅失した場合、舢に積まれた運送品には、舢が無事に目的港に到達したときでも、いかなる〔分担の〕割当でもなされない。

第21条 [455] 分担をなすべき者のいずれかが分担金の支払いを拒絶したときは、分担を確保するために、その分担部分に応じるまでの運送品を留め置き、さらに裁判所によりこれを売却させることができる。

第22条 [456] 投荷された財産が配分の後に所有者によって取り戻された場合は、所有者は分担において受領したものを、投荷によって被った損害および取戻しの費用を控除して、船長および他の利害関係人に返還しなければならない。

第9章 捕獲

第1条 [457] 何人も、提督の軍装船舶許可証を得ることなく、船舶を軍装してはならない。

第2条 [458] 船舶を軍装するために軍装船舶許可証を取得した者は、その儀装を行う地の海事裁判所書記課にこれを登録し、1万5000リーヴルの金額の保証人を立てなければならない。これは、国王代訴官の立ち会いにより〔海事裁判所〕代行官によって受理される。

第3条 [459] すべての王国臣民には、外国の国王、君主または国家から船舶を軍装するための許可証を取得し、その旗印の下で航海することを、これが〔フランス〕国王の許可によるものでなければ禁止する。これに違反したときは、海賊としての取り扱いを受ける。

第4条 [460] 国王の敵に属する船舶、海賊、または、いかなる君主もしくは主権国家の許可証もなく航海するその他の者の船舶〔の捕獲〕は、正当な捕獲である。

第5条 [461] その許可証を取得した国と異なる旗の下で、または、2つの異なる君主または国の許可証を得て戦闘するすべての船舶〔の捕獲〕は、また正当な捕獲である。当該船舶が軍装しているときは、船長および上級船員は海賊として罰せられる。

第6条 [462] 備船契約書、船荷証券または送り状のない積荷をもつ船舶〔の捕獲〕は、やはり正当な捕獲である。捕獲を行った船舶のすべての船長、上級船員および船舶乗組員には、これら〔捕獲物〕を領得することを禁止する。これに違反したときは、身体刑を科する。

第7条 [463] 国王の敵に属する財産を船積みしているすべての船舶、および、敵の船舶にある王国臣民または同盟国民の運送品〔の捕獲〕は、同じく正当な捕獲である。

第8条 [464] 王国臣民の船舶が、24時間〔以上〕敵の手中にあったのちに取り戻された場合、この捕獲は正当になされる。取戻しが24時間内になされたときは、取戻しを行った船舶に与えられる3分の1を留保して、船舶はその船舶内にあるものとともに船舶所有者に返還される。

第9条 [465] 当該船舶が助力を受けることなく敵により放棄され、または、荒天もしくはその他の偶発事故によって、船舶が敵のいずれかの港に入港させられる前に王国臣民の占有に帰したときは、これが24時間を超えて敵の手中にあったときでも、1年1日以内に請求をなすその所有者に返還される。

第10条 [466] 海賊から取り戻された王国臣民または同盟国民の船舶および財産は、海事裁判所に対してなされた届出から1年1日内の請求により所有者に返還され、当該船舶および運送品の価額の3分の1が取戻費用として支払われる。

第11条 [467] 国王の敵のために運送される武器、火薬、弾丸その他の軍事補給品、さらに馬および乗組員は、その運送する船舶のいかんにかかわらず、王国臣民であれ、同盟国民であれ、いずれの者に属するかを問わず、これを没収する。

第12条 [468] 国王の船舶または王国臣民の軍装した船舶から命令を受けながら帆を降ろすことを拒絶したすべての船舶には、火炮または他の方法によってこれを強制することができる。抵抗または戦闘があった場合、船舶は正当に捕獲される。

第13条 [469] すべての軍装船舶の船長には、帆を降ろし、船荷証券を提示した王国臣民、友好国民または同盟国民の船舶を抑留すること、および、これらを

捕獲しまたは捕獲させることを、生命罰の制裁をもって禁止する。

第14条 [470] 外国の船舶許可証を所持する船長により捕獲されたいかなる船舶も、荒天により留められ、または、この捕獲が海賊に対してなされたのでなければ、24時間を超えて王国の港に留まることはできない。

第15条 [471] 被捕獲船舶が、外国の許可証を有する軍装船舶により王国の港に連行されこれに王国臣民または同盟国民に属する運送品がある場合、王国臣民の運送品* は〔その所有者に〕返還される。その他の運送品は、これを倉庫に保管してはならず、また、何人もいかなる名目によってもこれを買入れることはできない。

第16条 [472] 軍装船舶の船長がいずれかの〔被捕獲〕船舶の指揮権を掌握したときはただちに、船長は船舶許可証、外国船舶許可証、補給許可状、傭船契約書、船荷証券、および、船舶の積荷および目的地に関するその他の書類、ならびに、保管庫、戸棚および船室の鍵を押収し、かつ、昇降口および運送品のあるその他の場所を閉鎖させる。

第17条 [473] 何らかの捕獲を行った船長に対して、被捕獲船舶を捕虜とともに艦装した地の港に連行しまたは連行させることを、その〔捕獲による〕権利の喪失および裁量的罰金の制裁をもって、命じる。荒天または敵により、他の港に寄港せざるをえないときは、船長はただちに艦装の利害関係人に通知しなければならない。

第18条 [474] すべての司令官、兵士および水夫に対して、捕獲を隠蔽するために捕獲した船舶を沈没させ、また捕虜を遠隔地の島または海岸に降ろすことを、生命罰の制裁をもって禁止する。

第19条 [475] 捕獲者が、被捕獲船舶もその乗組員も確保することができず、運送品のみを取り出し、または、和睦によりすべてを解放したときは、書類を押収し、かつ、被捕獲船舶の少なくとも 2 名の主要な上級船員を連行しなければならない。これに違反したときは、捕獲によって受け取るべきすべてを剥奪し、必

* 前節にある「同盟国民の運送品」がここに挙げられていないことにつき、Valin, tome 2, p. 254. の解説を参照。

要があれば身体刑も科する。

第20条 [476] [捕獲者には、] 保管庫、包み、袋、大樽*、樽および戸棚を開くことを禁止し、捕獲した何らかの運送品を譲渡することも、売却することも禁止する。何人にも、捕獲の判決がなされ、裁判所によって命じられる前に、これを購入し、または、隠匿することを禁止する。これに違反したときは、4倍額の返還を課し、かつ、身体刑を科する。

第21条 [477] 被補獲船舶が王国の投錨地または港に連行されたときは、捕獲を行った船長があれば船長が、さもなければその任を負う者が、ただちに海事裁判所の官職者に対してその報告を行い、書類および捕虜を引き渡し、ならびに、船舶が捕獲された日時、場所、高度、船長が帆を下ろすことを拒絶したか否か、船舶許可証の提示を拒絶したか否か、攻撃をしたか否か、防御をしたか否か、いかなる旗を掲げていたか、および、その捕獲と航海の事情を届け出なければならぬ。

第22条 [478] [捕獲の] 届出が受理された後、海事裁判所の官職者は、投錨地に停泊中であれ、または、港に入港しているのであれば、当該船舶に赴き、運送品の数量および種類、ならびに、船舶の船室、戸棚、昇降口および船倉の状態について調書を作成する。次いで、海事裁判所の印章をもって閉鎖、封印する。また、封印の保存を監視し、かつ、財産の領得を防止するため、船舶に管理人を選任する。

第23条 [479] 海事裁判所官職者の調書は、被補獲船舶の船長の立ち会いにより作成する。船長がないときは、主要な上級船員または水夫の2人、加えて捕獲した船舶の船長または上級船員、および、さらに出頭していれば〔捕獲物に対する〕請求者の立ち会いにより、これを作成する。

第24条 [480] 海事裁判所官職者は、捕獲の事実について、必要があれば被補獲船舶の船長およびその主要乗組員、さらに捕獲を行った船舶の上級船員および水夫から事情を聴取する。

第25条 [481] 船舶が、捕虜、傭船契約書および船荷証券なくして連行された

* 原語は Pipes, Bariques であるが、あわせて大樽と訳した。

場合、捕獲した船舶の上級船員、兵士および乗組員は、捕獲の状況および船舶が捕虜なくして連行された理由について個別に尋問を受ける。船舶および運送品は、可能であれば何人に対して捕獲がなされたかを知るために鑑定人により検査を受ける。

第26条 [482] 乗組員の供述ならびに船舶および運送品の検査によっても、何人に対して捕獲がなされたかを判明しえないときは、1年1日以内に請求があればその帰属する者に返還するため、すべてについて目録を作成し、鑑定を行い、善良かつ確実な保管者に委ねる。請求がない場合には、難破物として国王、提督および艦装者に等しく分配する。

第27条 [483] 損耗を避けるために捕獲判決前に運送品を船舶から取り出す必要がある場合には、国王代訴官および関係当事者衆の立ち会いにより調書を作成し、これらの者が署名できるときは調書に署名をさせる。次いで、〔当該財産を〕弁済資力のある管理人に託するか、または、3つの異なる鍵により施錠された倉庫に入れる。その1つの鍵は船舶艦装者に、もう1つは提督収税吏に、残る1つは、請求者があればこの者に、さもなければ国王代訴官に引き渡される。

第28条 [484] 保存することができない運送品は、関係当事者の請求により売却される。これは、3日間の3度の入札、事前に行われる布告*、および、慣行による方法でなされる掲示ののち、公判廷における国王代訴官の立ち会いによって、最高値競買人に売却される。

第29条 [485] 〔前条の競売の〕売得金は、捕獲判決の後にそれが帰属すべき者に交付するため、支払能力のある市民の手に預託される。

第30条 [486] 海事裁判所の官職者には、捕獲の事実についてなされた判決をただちに執行し、また、即座に遅滞なく〔差押えの〕解除された船舶、運送品および財産を引き渡させることを命じる。これに違反したときは、停職ならびに500リーヴルの罰金およびすべての費用、損害賠償金の支払いを課する。

第31条 [487] 〔捕獲物の〕分配の前に、国王代訴官および利害関係人の立ち会

* 原語は proclamations であるが、船舶競売の場合の criée (第1編14章4条 [150] を参照) と同じと解して布告と訳した。

いにより海事裁判所代行官によって確認された一覧表に従って、荷揚費用ならびに船舶および運送品の管理費用として要した金額が収受される。

第32条 [488] 前条による控除ののち、捕獲物の10分の1が提督に取得され、次いで裁判費用が徴収されたのち、その余が組合〔契約〕の条件に従って利害関係者間で分配される。

第33条 [489] 何らの組合契約も存在しない場合は、3分の2は船舶ならびに補給品、武器および食糧を提供した者に帰属し、その余は上級船員、水夫および兵士に帰属する。

第34条 [490] 海事裁判所の官職者には、船舶、運送品および捕獲された他の財産について、直接または間接に競落人となることを禁止する。これに違反したときは、没収、1500リーヴルの罰金および停職の制裁を課する。

第10章 報復認可状*

第1条 [491] 自己の船舶またはその他の財産が、戦争行為でなくして他国の臣民により捕獲されまたは停止させられた王国臣民は、国王の報復認可状を請求する前に、下船の地から最も近い海事裁判所の裁判官によってその財産の抑留を調査させ、職権によって選任される鑑定人による財産の評価をさせなければならない。この鑑定人には、備船契約書、船荷証券および船舶と積荷に関するその他の証拠書類を提出する。

第2条 [492] 作成された尋問調書、および、捕獲され抑留された財産の価額を証明する調書に基づいて、王国臣民は、報復認可状を取得するために国王のもとに参じることができる。ただし、報復認可状は、その臣民が掠奪を行った国および君主と結んだ条約により定められた方式および期間において国王の大使による手続きをさせたのちでなければ与えられない。

第3条 [493] 報復認可状には、抑留されまたは奪取された財産の価額を記載し、抑留した物の返還を拒絶した国の臣民の財産を停止させ、かつ、差し押える

* ここでの原語は Des Lettres de Marque ou Represailles である。各条文の中では、Lettres de Represailles が用いられている。

許可を含み、ならびに、その有効期間を定める。

第 4 条 [494] 報復認可状の取得者は船舶を艀装する地の海事裁判所書記課にこれを登録し、また、同じ裁判所の官職者に対して、奪取された財産価額の半額までの保証人を立てなければならない。

第 5 条 [495] 国王の報復認可状に基づき海上でなされた捕獲は、国王の敵に対してなされるのと同じ形式と方法によって、連行され、予審に付され、裁判される。

第 6 条 [496] 捕獲が正当であると宣言されたときは、海事裁判所裁判官の下でその〔捕獲物の〕売却がなされ、報復認可状が認めた金額までの代金とその取得者に交付される。余剰金があれば、これが帰属する者に返還するために書記課に預託される。

第 7 条 [497] 〔報復認可状の〕取得者は、金銭の受領に際して、報復認可状に受領した金額を裏書きし、その良好かつ有効な受領証を交付しなければならない。これは海事裁判所書記課に提出され、一件書類に同綴される。

第 8 条 [498] 報復認可状の記載が真実でなかった場合、取得者は差し押えた財産の所有者に対して損害賠償金を支払い、かつ、受領した金額の 4 倍額の返還を命じられる。

第11章 海上死亡者の遺言および相続

第 1 条 [499] 航海中の死亡者によって海上でなされた遺言は、遺言者自身によって作成され署名されたものであるか、または、遺言者とともに署名する 3 人の証人の立ち会いで船舶書記により受領されたときは、これを有効なものとする。遺言者が署名できないときは、署名しない理由を記載する。

第 2 条 [500] 何人も、船舶書記に受領される遺言によって、自己が船内に有する財産および自己に支払われるべき給金のみを処分することができる。

第 3 条 [501] この〔遺言による〕処分は、船舶の上級船員の利益のためには効力を有しない。ただし、これらの船員が遺言者の親族である場合はこの限りで

ない。

第4条 [502] 海上死亡者の死後ただちに、船長の差配により、船舶書記はこの者が船内に残した財産の目録を、その親族があればその立ち会いにより、さもなければ〔目録に〕署名する2人の証人の立ち会いにより作成する。

第5条 [503] 船長は死亡者の財産を管理し、帰還の後に、これを目録とともに相続人、受遺者またはその財産の帰属するその他の者に交付しなければならない。

第6条 [504] 遺言をしなかった者が残した財産が外国に向けて船積みされたものである場合、船長はこれを〔現地で〕取引し、その売却代金を持ち帰ることができる。この場合、運送賃に加えて、保管費用の支払いを受ける。

第7条 [505] また、〔死亡した〕海事従事者および旅客の身廻品および動産を売却することができる。このために檣の下にこれらを集め、最高値を提示した者に交付する。これは船舶書記により一覧表が作成され、船長により計算されなければならない。

第8条 [506] 島および国王に従属する国に派遣されたすべての軍士官および裁判所官職者には、船上で死亡した海事従事者および旅客の財産を領得し、その処分または移動を妨害することを、いかなる名目とするのであっても、見せしめ刑の制裁をもって禁止する。

第9条 [507] 相続人がなくかつ遺言もなく死亡した海事従事者または旅客の身廻品は、この者たちのために神に祈るために用いられる。船上に他の財産があるときは、その3分の1を王領の取税吏に引き渡し、3分の1を提督に、残りの3分の1を船舶が帰還する地の救貧院に与える。ただし、死亡者の債務は、この〔分配〕以前に、すべての財産によって支払われる。

第10条 [508] 前条の分配は、船舶の帰還から起算して1年1日を経てからでなければ実行することができない。この期間、財産は弁済資力のある市民に預託される。

第11条 [509] 残された財産が、重大な減少なくして1年1日の期間を保存で

きない場合、これらは海事裁判所官職者の権限によって売却され、代金は前述の通り預託される。

第 4 編 港、沿岸、投錨地および海岸の治安

第 1 章 港*

第 1 条 [510] 港はその水深と清掃において維持整備されなければならない。港にいかなる廃物を投棄することも、10リーヴルの罰金の制裁をもって禁止する。この罰金は、船長の使用人については船長が支払い、また、子供については父母が支払うものとする。

第 2 条 [511] 出入港する船舶の通航を容易にし、舳い綱を解き、および、すべての必要な作業を行うために、港にある船舶には常に水夫を船内に置かなければならない。これに違反したときは、船長に対して50リーヴルの罰金を課する。

第 3 条 [512] 海事従事者は、そのために用意された繫留環および杭にのみその船舶を繫留することができる。これに違反したときは、裁量的罰金を課する。

第 4 条 [513] 最初に航海報告を行った船長の船舶が、最初に埠頭に接岸する。船長は、その荷揚げ後ただちに埠頭から離れる義務を負う。

第 5 条 [514] 港内で錨を降ろそうとする船舶の船長は、これを標示するために錨に浮標**を装着しなければならない。これに違反したときは、50リーヴル

* 表題の原語は Des Ports et Havres である。Port は Havre を含む概念であり、両者は厳密には同義語といえないが (Valin, tome 2, p. 414.)、Havre をここで訳し分ける必要はないと考え、あわせて港と訳した。なお、L'auteur anonyme, p. 365. は同義語と指摘する。また、本編の表題にある「港」は Port であり、Havre は現れていない。

** 原文では、horin, botée ou gaviteau と列挙されているが、いずれも木材またはコルク

の罰金を課し、それにより生じたすべての損害の賠償責任を課する。

第6条 [515] 船舶内に火薬を保持する者は、船舶の到着後ただちにこれを陸揚げしなければならない。これに違反したときは、50リーヴルの罰金を課する。これらの者は、港から出たのちでなければ、これを再船積みしてはならない。

第7条 [516] 商人、積荷管理人および運送取扱人は、その運送品を3日を超えて埠頭上に放置してはならない。この期間の経過後、その地に埠頭長が選任されていれば埠頭長の差配により、さもなければ海事裁判所の国王代訴官の差配により、その所有者の費用負担によってこれを除去する。さらに、所有者には裁量的罰金を課する。

第8条 [517] 各港には、船舶の修繕および填隙作業を行い、また綱具にタールを塗布するために整えられた場所を設ける。このために必要な火は、他のすべての構造物から100ピエ*の距離を置き、かつ、埠頭から20ピエの距離を置いて着火しなければならない。これに違反したときは、50リーヴルの罰金を課し、再度であればより重い罰金を課する。

第9条 [518] 潮の干満のある港にある船舶の船長は、〔前条と〕同じ制裁をもって、船倉を〔除湿のために〕暖める間、その船舶の甲板上に2つの水桶**を置く義務を負う。また、潮の干満のない港では、水を汲み取るのに適した柄杓を備えなければならない。

第10条 [519] ここ〔(各港)〕には、同じく、船舶が船積みするための場所、荷揚げをするための他の場所、また老朽船舶を破棄し碎断する場所、および、船舶を新たに建造する場所を設ける。

で作られた浮標を意味するものと思われる (L'auteur anonyme, p. 367.)。

* 1ピエ (pied) は約32,5cm。

** 原語は deux poinçons d'eau である。poinçon の訳語の手がかりとしては、Grand Larousse encyclopédique en dix volumes のこの項目に—Métrol. Anc. mesure de contenance pour les liquides, dont la capacité à varié. との解説がある。ここでは「計量升」をいうが、干満のある港での干潮時にも水の準備を必要とするとの本条の趣旨から、mesure の語義の範囲内で升ではなく桶と訳した。なお、柄杓とした部分の原文は Sasses ou pelles creuses であるが、いずれも当時の語義は確認できず文意からあてた訳語である。

第11条 [520] 航海不能の状態にある老朽船舶の所有者は、これを破棄し、船骸を速やかに取り除かなければならない。これに違反したときは、没収および50リーヴルの罰金を課する。この罰金は、埠頭および堤防の修理費用に充てることができる。

第12条 [521] 船舶を修繕するために港に穴を掘った者は、同じく50リーヴルの罰金の制裁をもって、当該船舶が港を離れたのち24時間〔以内〕にこれを埋め戻す義務を負う。

第13条 [522] 運河、港および碇泊区の壁、堤防および防波堤の修繕のために雇い入れられた建築職人およびその他の者は、瓦礫を除去し、作業終了後にその場を清掃しなければならない。これに違反したときは裁量的罰金を課し、かつ、その費用負担により必要な作業を行う。

第14条 [523] 何人にも、緊急の必要があり、かつ、埠頭長の立会いまたは許可がある場合のほか*、碇泊区および港にある船舶内で夜間に火を維持または着火することを禁止する。

第15条 [524] 埠頭に面して家屋および酒場を有する宿屋の主人、酒場の店主、ならびに、タバコ、ビールおよびブランデーの販売者には、夜の前にこれらを閉じることを命じる。また、これらの者には、夜明け前に何人をも受け入れ、かつ、外出させることを禁止する。これに違反したときは、初回であれば50リーヴルの罰金を課し、再度の場合はその地から退去させる。

第16条 [525] 港にある船舶の索具、金具または道具を盗取した者は、錨形の焼き印を押し、不正を行った地から永久に追放する。錨綱の切断または盗取が船舶の滅失または人身の死亡をもたらしたときは、この者は極刑をもって罰せられる。

第17条 [526] 何人も、水夫および船舶の僚員から、船舶の索具、金具および他の道具を買い受けてはならない。これに違反したときは、身体刑を科する。

* 緊急の必要があっても、埠頭長の立会いまたは許可を要した (L'auteur anonyme, p. 374.)。

第18条 [527] 何人にも、〔前条と〕同じ制裁をもって、船長または船舶所有者の命令による場合でなく、船舶の老朽索具から楨皮*を作り、または、これを売却することを禁止する。船長または船舶所有者は、自己の船舶に由来する楨皮のみを売却することができる。

第19条 [528] 海事裁判所官職者の承認を受け、港の最も見やすい場所に掲示された税額表において定めたもののほか、いかなる（封主の）物品税、埠頭税、航路標識税、底荷税および碇泊税を徴収することも、公金横領の罰をもって禁止する。

第20条 [529] 船舶の繋留のための杭および繋留環、ならびに、運送品の船積みおよび陸揚げのために建設された埠頭は、市の公金により維持される。市長および市参審員はこれを監督する義務を負い、違反した場合には自己の名で責任を負う。

第21条 [530] ただし、港において〔封主の〕物品税または繋留税を享受する者〔がある場合、この者〕は埠頭および繋留環の修繕義務を負う。これに違反したときは、その権利を〔一時的に〕剥奪**し、これをその地にある遺跡の修復〔費用〕にあてる。

第22条 [531] 港の下水渠を担当する、都市の市長、市参審員、住民団体代表および市参事会員***には、ただちにこれに鉄の格子を備えることを命じ、また、海事裁判所官職者には、これを監督することを命じる。これに違反したときは、各自の名において損害を賠償する責任を負う。

第23条 [532] ただし、本王令は、いずれかの港の治安について制定された個別の規則を、これが正式に承認されている限り、害しようとするものではなく、ま

* 麻縄などをほぐして楨皮を作り填隙材としていたものと思われる。

** これは絶対的かつ永続的な権利剥奪ではなく、権利の一時的な停止にすぎなかったとされる (Valin, tome 2, p. 439.)。

*** 「市参事会員」とした部分の原文は Jurats, Capitouls, et Consuls と列挙している。いずれも各地方における市参審員 (Eschevins) に相当する役職の名称であり、あわせて市参事会員と訳した。参審員と訳し分ける実質の意味はないが、同一条文に離れて出現しているため別の語をあてた。なお、本条にいう鉄格子は廃物等の流入を防止するためのものである。

た、これを管轄する市参事会員、市参審員および他の裁判官を害しようとするものではない。そのために、本王令の公布から 6 月後〔まで〕に、規則およびこれらの者の管轄権限を証明する書類を海軍を所管する国务尚書に対してみずから提出すべきものとする。提出がない場合には、これらの者に対して本王令がその方式と内容に従って実施される。

第 2 章 埠頭長

第 1 条 [533] 埠頭長は、〔海事裁判所〕代行官のもとで宣誓を行い、その任地の海事裁判所書記課に受任状を登録させなければならない。

第 2 条 [534] 埠頭長は、船舶を港内で接岸させ繋留させることを任務とし、埠頭および港の治安に関するすべてを監督し、これらを理由として必要なすべての訴えの提起を行わせる。

第 3 条 [535] 港長がない場合、国王の船舶〔(海軍艦隊)〕が港にあるときは、〔埠頭長は〕碇泊区の周囲の必要な巡回を行い、夜間は毎日、旗艦* に泊まるものとする。

第 4 条 [536] 国王の船舶が港にあるときは、〔埠頭長は〕港に投錨しまたは接岸した船舶、舢艀およびその他の商船において、昼夜を問わずいかなる火を焚くことも防止する。

第 5 条 [537] 〔埠頭長は、〕船舶を〔除湿のために〕暖め、綱具にタールを塗布し、船舶の修繕および填隙作業を行うため、ならびに、船舶の底荷の積み込みおよび取出しのために適した場所を指定する。また、灯台、航路標識、浮標をその地の慣習および規則に従って必要な場所に設置し、かつ、維持する任務を負う。

第 6 条 [538] 埠頭長には、月に 1 度および荒天の度ごとに、〔港の〕水深が変化していないことを確認するため、船舶の通常の通航を検査し、これを海事裁判所に報告することを命じる。これに違反したときは、初回であれば 50 リーブルの罰金を課し、再度であれば罷免の制裁を課する。

* 原文は à bord de l'Admiral である。これは、dans le vaisseau l'amiral の意味であり (L'auteur anonyme, p. 382.)、「旗艦の中」を意味する。

第7条 [539] 埠頭長は、船長または船舶内にあるその他の者が、再三の口頭による命令の後にも解くことを拒絶した舫い綱を、必要な場合に切断することができる。

第3章 港湾水先人*

第1条 [540] 港および可航河川からの入出航において船舶を嚮導するために港湾水先人を選任する必要がある港においては、その員数は市参審員および最も著名な市民衆の意見に基づいて海事裁判所の官職者により定められる。

第2条 [541] 何人も、25歳に達し、海事裁判所官職者および2人の市参審員または著名な市民の立ち会いのもとで、2人の古参港湾水先人および2人の古参船長**による試験を受けた後、海事裁判所官職者により承認されるのでなければ、港湾水先人の職務を行うことができない。

第3条 [542] 港湾水先人は、船舶の操作および構造、総じて潮汐、砂洲、潮流、岩礁、および、その他自己の任地の河川および港の入出航を困難にしうる障害物について有すべき知識および経験を試験される。

第4条 [543] 港湾水先人は、錨および櫂を備えた短艇を常に保持し、最初の要請または信号をもって船舶の支援に向かう準備を整えておく義務を負う。これに違反したときは、10リーヴルの罰金を課し、必要があればさらに重い罰を科する。

第5条 [544] 港湾水先人として何ら認められていないすべての海事従事者には、港または河川の入出航に際して船舶の嚮導を申し出ることを、身体刑の制裁をもって禁止する。

第6条 [545] ただし、港湾水先人がない場合、船長は船舶の嚮導のために漁

* 原語は、Des Pilotes Lamaneurs ou Locmans であるが、あわせて港湾水先人と訳した。
 なお、藤崎道好・水先法の研究 (1967年・成山堂) 93頁以下に本章18箇条の邦訳があり、同書の歴史的叙述は本章の理解に大いに有益である。もっとも、藤崎訳は英訳からの邦訳であるため拙訳との微妙な相違がみられるほか、特に第5条、第12条および第15条の訳文は拙訳の理解と相当に異なっているのでここに注記しておく。

** 古参港湾水先人および古参船長の「古参」との訳については、前掲 [166] の注を参照。

師を利用することができる。

第 7 条 [546] 港湾水先人が漁師を乗船させた船長に対して、危険な地を通過する前に〔嚮導を〕申し出たときは、船長は港湾水先人を選任しなければならないが、漁師の給金は港湾水先人のそれから控除する。

第 8 条 [547] 港湾水先人が、酩酊しながら船舶を嚮導しようとしたときは、100ソルの罰金を課し、1 月間の水先業務停止とする。

第 9 条 [548] 港湾水先人には、最初に申し出た船舶を嚮導することを命じ、また、最寄りの船舶よりも離れた船舶を選ぶことを禁止する。これに違反したときは、25リーヴルの罰金を課する。

第10条 [549] 港湾水先人には、港に入航しようとする船舶を迎えに投錨地より先に出向くこと、船長の意に反して船舶に乗り込むこと、入航する船舶が港に投錨しまたは繫留する前に船舶を離れること、および、出航する船舶が沖合に達する前に船舶を離れることを禁止する。これに違反したときは、その給金を失わせ、かつ、30リーヴルの罰金の支払いを課する。

第11条 [550] 船長は、港湾水先人の乗船後ただちに、水先人に対して自己の船舶の喫水値を申告しなければならない。これに違反したときは、申告されなかった喫水の 1 ピエにつき 25リーヴルの罰金を課し、港湾水先人の利益とする。

第12条 [551] 各港では、国王代訴官の差配により、かつ、市参審員または著名な 2 人の市民の意見を聴いて、海事裁判所代行官により港湾水先人の給金規則を定めるものとする。これは一覧表に記載され、〔海事裁判所〕書記課および埠頭に掲示される。

第13条 [552] 港湾水先人および〔水先業務を行う〕海事従事者は、暴風および明白な危険があるときでない限り規則に定められたよりも多くの金額を受領することができない。これに違反したときは、身体刑を科する。暴風および明白な危険があるときについては、行った労務および遭遇した危険に応じて、2 人の商人の意見を徴した上で、海事裁判所官職者により個別的な料金が定められる。

第14条 [553] 海難の危険の中で、港湾水先人と他の海事従事者とでなされた

すべての約束は無効であることを宣言する。

第15条 [554] 港湾水先人には、その任地の投錨地を毎日点検し、そこに放置された錨を引き上げ、その24時間後〔まで〕にこれについて海事裁判所書記課に届け出ることを命じる。

第16条 [555] 港湾水先人は、水深および船舶の通常の通航において何らかの変化を認めたととき、ならびに、浮標および航路標識が適正に配置されていないことを認めたとときは、10リーヴルの罰金の制裁をもって、海事裁判所官職者および港長にこれを報告する義務を負う。

第17条 [556] フランス船舶および外国船舶の船長は、入港のために適当な港湾水先人を選択する自由を有し、出港に際しても、〔当該〕船舶を入港させた水先人の利用を強制されない。

第18条 [557] 無知によって船舶を座礁させた港湾水先人には、鞭打ちの罰を科し、永久に水先業務を剥奪する。悪意をもって船舶を砂洲もしくは岩礁に座礁させ、または、海岸に乗り上げさせたときは極刑を科し、その死体を海難の地の付近に打ち込んだ檣に吊す。

第 4 章 底荷の積み込みおよび取出し

第 1 条 [558] 海から入航したすべての船舶の船長は、海事裁判所官職者に対して報告をなす際に、船内にある底荷の量を届け出なければならない。これに違反したときは、20リーヴルの罰金を課する。

第 2 条 [559] 都市および住民団体の代表および市参審員は、底荷が海によって押し流されることのないように、底荷を受け取るために必要かつ十分な場所または用地を指定し、必要があればこれを提供しなければならない。

第 3 条 [560] 船舶から底荷を取り出した後、そのために雇い入れられた船舶または艇の船長は、取り出した〔底荷の〕トン数を海事裁判所官職者に申告しなければならない。これに違反したときは3リーヴルの罰金を課する。

第 4 条 [561] 底荷を積み込みまたは取り出すすべての船舶は、船舶と艇の双

方の船縁に繋いだ防護幕*を保持しなければならない。これに違反したときは、船舶および舢の船長に対して連帯して50リーヴルの罰金を支払う制裁を課する。

第5条 [562] すべての海事従事者は、船舶乗組員と同じく、船舶の底荷の積込みおよび取出しに使用されることができる。

第6条 [563] 船舶のすべての船長には、その底荷を港、運河、碇泊区および投錨地に投棄することを禁止する。これに違反したときは、初回であれば50リーヴルの罰金を課し、再度であれば船舶を差し押え、没収する。底荷取出人には、このために用意された場所以外の場所に底荷を運ぶことを禁止する。これに違反したときは、身体刑を科する。

第7条 [564] また、自己の船舶から底荷を取り出す船長および底荷の取出しを行う舢または船舶の船長には、〔前条と〕同じ制裁をもって、夜間にいかなる船舶についても底荷の積込みまたは取出しの作業を行うことを禁止する。

第8条 [565] 埠頭長には、底荷の積込みまたは取出しが本王令に従って行われていることを監督するよう命じる。これに違反したときは、みずから損害を賠償する責任を負うものとし、かつ、裁量的罰金を課する。

第5章 沿岸警備司令官

第1条 [566] 沿岸警備司令官、その代行官および警備隊士官は、提督または任地の海事裁判所代行官の面前で宣誓を行い、同裁判所に任命状を登録させる。

第2条 [567] 各警備司令部は、その住民が海の警備に従事すべき一定数の聖堂区により構成される。

第3条 [568] 沿岸警備司令官は、その警備司令部の担当区域において、毎年5月1日に海事裁判所官職者の立ち会いにより、海の警備に従事すべき住民の点呼・要員検閲を行う。海事裁判所官職者は、その書記課に登録簿を保持する。

* 原語は *voile* であるが、ここでは帆ではなく、底荷の上げ下ろしをする際に海中に底荷が落ちることを防止するために張るシートを意味するものと解し、防護幕と訳しておいた (v. Valin, tome 2, p. 477.)。

第4条 [569] 各警備司令部の担当区域には、海の警備に従うべき住民に対して要員検閲に参加し警備隊を組織するよう通知し、同じく義務不履行者を記録するために、提督またはその代行官により委任された1名の警備隊監察官を置く。

第5条 [570] すべての沿岸警備司令官には、海難、難破物および漂着物* について管轄すること、ならびに、これらに由来する財産を領得することを、きわめて明確に禁止する。

第6条 [571] 沿岸警備司令官、その代行官および警備隊士官は、軍役招集の免除を享受する。

第6章 海の警備に従事すべき者

第1条 [572] 海の警備義務に従う聖堂区の住民は、命じられたときには沿岸警備を行う義務を負う。これに違反したときは、懈怠者に対して初回であれば30ソルの罰金を課し、再度であれば見せしめ刑を科する。

第2条 [573] ただし、海に面した都市、城館および要塞の警備義務を負う聖堂区の住民を含めるものではない。こうした住民は、沿岸警備ではなく、これらの警備をなす義務を負う。

第3条 [574] 海事裁判所の代行官は、警備隊監察官の報告に基づき罰金の裁判をなし、警備隊監察官はこれを徴取する。収納金は、国王代訴官の差配により、警備部隊の装備修繕に充てる。

第4条 [575] 警備隊監察官は、支払われた罰金および支払われるべき罰金の目録を6月ごとに海事裁判所書記課に対して提出する。これに違反したときは罷免とする。

第5条 [576] 合図の信号は昼間は煙により、夜間は火によって行う。

第6条 [577] 海の警備義務に従う聖堂区の住民は、いつでも各自の自宅にマ

* 原語は varechs であり、ヴァレクという海藻である。この語が漂着物も意味することにつき、[622] および [631] の注を参照。

スケット火縄銃または鉄砲を 1 丁、剣を 1 振り、半リーヴル* の火薬および 2 リーヴルの弾丸を保持する義務を負う。これに違反したときは、100ソルの罰金を課する。

第 7 条 [578] すべての執行吏には、たとえ国王の歳入金であれ、負債のために〔前条において〕前述した武器および弾薬を差し押えることを禁止する。これに違反したときは、50リーヴルの罰金を課する。違反の場合、この罰金は、海事裁判所官職者によって支払いを命じられる。たとえ当該差押えの根拠となった証書および判決が〔海事裁判所ではない〕他の裁判官によって与えられたものであっても同じであり、国王はその裁判権〔の行使〕を禁止する。

第 7 章 海 岸

第 1 条 [579] 新月と満月の間に〔海水に〕覆われまたは〔水面上に〕現れるすべて〔の部分〕で、浜の上に 3 月〔(春分)〕の大波が達するまでのところを海岸** とみなす。

第 2 条 [580] 何人も海岸には〔建物などを〕建造することができず、ここに何らかの杭を打ち込み、航海の障害となりうる工作物を作ることを禁止する。これに違反したときは、当該工作物を解体し、資材を没収したうえ裁量的罰金を課する。

第 8 章 投 錨 地

第 1 条 [581] 国王の支配する所領においては、投錨地は国王臣民および同盟国民のすべての船舶に自由であることを望む。資格および身分のいかんを問わず、何人にも、これらの船舶にいかなる混乱も障害ももたらすことを禁止する。これに違反したときは、身体刑を科する。

第 2 条 [582] すべての船長には、荒天により錨綱を切断し、錨を投錨地に遺棄することを余儀なくされたときは、これに浮標を装着することを命じる。これに違反したときは、錨〔の権利〕を失わせ、これを引き上げた者に帰属させるこ

* 計量単位のリーヴル (livre) であり、約 500 グラム。

** 原語は Bord et Rivage de la Mer である (本章の表題の原語は Du Rivage de la Mer)。本条で定義される海岸は、公共の利用のために次条の対象となる。

ととして、かつ、裁量的罰金を課する。

第3条 [583] 投錨地に入った船舶の船長は、錨および錨綱が絡んで損害を生じさせることのないように、他の船舶から一定の距離で投錨しなければならない。これに違反したときは、損害賠償金の支払いと裁量的罰金を課する。

第4条 [584] 同一の投錨地にいくつかの船舶があるときは、最も海寄りにある船舶は、海から来る船舶に知らせるために夜通し船尾灯*をつけなければならない。

第5条 [585] 投錨地にある船舶が夜間に発航しようとするときは、船長はその前日に、同じ投錨地にある船舶と衝突しまたはこれに損害を与えることのないよう、適切な場所に移動しなければならない。これに違反したときは、すべての費用および損害賠償金を支払う制裁を課し、かつ、裁量的罰金を課する。

第9章 海 難**

第1条 [586] 荒天により王国の沿岸に打ち上げられ、または、ここに他の原因により座礁した船舶、その乗組員および積荷、または、総じて海難から逃れたすべてについて、国王の保護および庇護の下に置くことを宣言する。

第2条 [587] 国王の臣民には、海難の危険にある人々を救助するために、あらゆる責務を果たすことを命じる。その生命および財産を侵害した者は、いかなる恩赦も与えられることなく死刑により罰せられるべきである。恩赦は、今より国王が無効を宣言し、すべての裁判官にはこれを一切考慮することを禁止する。

第3条 [588] 海に隣在する領主および聖堂区の住民は、海難がその領地に面して生じた後ただちに、これを聖堂区の所在地を管轄する海事裁判所の官職者に

* 原語は le feu au fanal であるが、当時は船尾の最頂部に設置した大きなランタンを意味していたとの指摘から (L'auteur anonyme, p. 414.)、ここでは船尾灯と訳した。

** 原語は, Des Naufrages, Bris, et Eschoüemens である。ここでは、原因や態様を問わずあらゆる海難を含む趣旨 (本章第1条 [586] を参照) と解して海難の訳語をあてた。なお、すでに [017] で注記したように、これらの語が個別的に現れたときには、たとえば Eschoüemens を「座礁」と訳すなど (動詞で現れた場合も同じ) 必要に応じて訳し分けている。

通知しなければならない。このために、毎年始めに、海難を監視する 1 人または数人の者を任命する。これに違反したときは、〔難破物の〕強奪があればこれに責任を負うものとする。

第 4 条 [589] さらに、〔前条の領主および住民は、海事裁判所の〕官職者の到着を待ちながら、海難に遭遇した財産を救助し、財産の強奪を防止しなければならない。これに違反したときは、同じく自己の名をもってすべての滅失、損傷について責任を負う。この制裁は、〔強奪の〕容疑者を引き渡し、または、これを明らかにして裁判において証人となるのでなければ免責されない。

第 5 条 [590] 救助作業に用いられた者および他のすべての者には、自己の居宅に、または、海岸砂丘、砂浜もしくは断崖の上に用意された場所以外の所に、遭難した船舶の財産および運送品のいかなる部分も隠匿することを禁止する。同じく保管庫を壊し、包みを開き、索具または帆檣を切断することを〔禁止する〕。これに違反したときは、4 倍額返還の制裁を課し、かつ、身体刑を科する。

第 6 条 [591] 〔海難の〕通知を受けた後ただちに、〔海事裁判所の〕官職者は海難の地に赴き、財産を速やかに救助するための作業を行わせ、遭難船舶の船荷証券、その他の書類および証拠物を押収し、船長、水先人および他の乗組員の申告を受理し、船舶の状態に関する調書を作成し、救助された運送品の目録を調製し、これを倉庫または確実な場所に運搬・保管させ、強奪の捜査を行い、容疑者を訴追する。これに違反したときは、停職とし、利害関係者に対して自己の名においてすべての滅失および損傷について責任を負うものとする。

第 7 条 [592] 〔荷馬車の〕御者、荷車夫および海事従事者は、海事裁判所官職者または海難の利害関係人からの最初の要請によって、海難の地に馬、荷車および船舶とともに赴かなければならない。これに違反したときは、拒絶した者の各々につき 25 リーヴルの罰金を課する。

第 8 条 [593] 作業従事者は、上げ潮の期間を単位として、または、1 日を単位として雇い入れられる。作業従事者の登録簿が作成され、毎日の開始時と終了時に点呼がなされる。〔海事裁判所の〕官職者の到着後は、これにより選択された者でなければ作業に加わることができない。これに違反したときは、鞭打ちの刑を科する。

第9条 [594] 同じ官職者は、救助された財産を倉庫に運ぶために使用された荷馬車の一覧表を保持する。〔この荷馬車の〕御者には、海難の地を出発する際に積荷確認証が交付され、御者はこれを〔倉庫など保管場所の〕管理者に引き渡す。

第10条 [595] 〔倉庫などの〕管理者は、各々の御者により運搬されたものの一覧表または登録簿を保持する。

第11条 [596] 救助された運送品が倉庫に運搬された後、海難の地で作成された目録および御者に交付された積荷確認証と、〔倉庫〕管理者により作成された登録簿に基づいて、〔海事裁判所の〕官職者による確認と検真の手続きが行われる。次いで、作業員に対して、その作業の態様に基づく合理的な給金の算定が行われる。

第12条 [597] 救助された財産の確認調書は、船長があれば船長の、これがない場合は最も重要な乗組員の立ち会いにより作成し、この者および財産を保管している管理者が署名する。

第13条 [598] 財産が救助されたのち1月内に請求者が現れないときは、〔海事裁判所〕官職者により最も損耗しやすい運送品の売却手続きが行われ、その売得金は作業員の給金に充てられ、その調書が作成される。

第14条 [599] 倉庫に寄託された運送品が損傷したときは、管理人は〔海事裁判所〕官職者の検査ののち、その許可を得て、可能な限り原状に回復するよう〔専門〕知識のある者たちによる作業を行わせなければならない。

第15条 [600] この損傷が修復し得ないほどのものであり、また損傷した運送品が重大な滅失に堪えない場合には、海事裁判所官職者はこれを売却させ、その売得金を確実な者に預託しなければならず、この預託にはこれら官職者がなお責任を負う。

第16条 [601] 海事裁判所官職者には、直接的にも間接的にもみずから競落人になることを禁止する。これに違反したときは、4倍額の返還および職務剥奪の制裁を課する。

第17条 [602] 海難*の際に、船荷証券により運送品の荷受人とされている所有者もしくは運送取扱人または船積みをした者が、みずから整理をするために出頭したときは、海事裁判所官職者には、退去をして、これらの者に必要なことを行う完全なる自由を与えることを命じる。

第18条 [603] ただし、海事裁判所の裁判官が海難の原因、船舶の帰属国、船舶および運送品の種類、ならびに、これらの財産の帰属先を調査することを望む。また、座礁が任意に行われた場合、船舶が敵の船舶または海賊の船舶である場合、または、運送品が密輸品である場合には、海事裁判所裁判官が人、船舶および運送品を確保することを望む。

第19条 [604] 海難に由来する財産を海底から引き上げまたは海上で発見したすべての者には、これを安全な場所に置き、遅くとも24時間後〔までに〕自己の接岸した地を管轄する海事裁判所の官職者にその届出をなすことを命じる。これに違反したときは、〔難破物の〕隠匿者として罰する。

第20条 [605] また、海岸で何らかの遭難財産または波に打ち上げられた財産を発見した者には、〔前条の定めと〕同じ期間に同じ届出をなすことを、〔前条と〕同じ制裁をもって命じる。この財産が海の生育物**であると、海難に由来するものであるとを問わない。

第21条 [606] 海または海岸で発見された、海難に由来する財産は、海事裁判所の国王代訴官の差配により、港および最寄りの海事都市の聖堂区における説教に際して通達される。

第22条 [607] 通達状は、財産の種類、これらが発見された地および時を含むものとする。主任司祭は、これを公示しなければならない。これに違反したときは、その聖職禄を差し押える。

第23条 [608] 〔遭難した〕財産の中から発見された外国語で書かれた傭船契約書、船荷証券およびその他の文書は、〔該当国の〕国民団の領事および通訳員に

* 原文は *echoüement* であるが、座礁に限らずあらゆる海難にも適用されるとの指摘があり (Valin, tome 2, p. 562.)、ここでも海難と訳した。

** たとえば、真珠、真珠貝、珊瑚、竜涎香 (アンバークリス) など (v. *L'auteur anonyme*, p. 428.)。なお、本章第29条 [614] を参照。

伝達される。これらの者には、これを関係者および文書に示された〔遭難船舶艀装の〕地の官吏に通知することを命じる。

第24条 [609] 海上または海岸で発見された、座礁した船舶および海難に遭った他の財産については、あらかじめなされた公告から1年1日以内に〔返還の〕請求をなすことができる。これらは、救助のために要した費用を支払うことにより、所有者またはその運送取扱人に返還される。

第25条 [610] 〔遭難した財産の〕所有者は、船荷証券、送り状およびその他の同種の書類によりその権利を証明しなければならない。また、運送取扱人は、さらにその資格を十分な委任状* によって〔証明しなければならない〕。

第26条 [611] 海岸で座礁しまたは発見された船舶および財産が1年1日以内に〔返還〕請求されないときは、これらは国王（または国王がその権利を譲渡した領主）** と提督との間で分配される。救助費用および裁判費用は財産全部からあらかじめ控除する。

第27条 [612] ただし、遭難した財産が沖合で発見され、または、海底から引き上げられたときは、その3分の1を、即座にかつ費用を控除することなく、現物または現金で*** これらを救助した者に引き渡す。残りの3分の2は、前述の期間内になされる請求があったときに所有者に返還するため預託される。この期間の経過後は、この3分の2から裁判費用を控除して、同じく国王と提督との間で分配される。

第28条 [613] 海底から引き上げられた錨は、届出がなされたのち2月内に〔返還〕請求がないときは、これを引き上げた者にすべてが帰属する。

* 十分な委任状 (pouvoir suffisant) の要件については、Valin, tome 2, p. 577. の解説を参照。

** 本条の () 書きは原文の通り。

*** ここまでの原文は *incessamment et sans frais, en espee ou en deniers* である。費用を要しない (*sans frais*) というのは、本条後段にあるように、残りの3分の2が費用を負担するために控除を受けないという意味である。また、*en espee* (= *espèce*) は現在では現金の意味で用いられるが、ここでは *en nature* と同じく現物の意味と解される。現物での分割が可能であれば現物により、そうでなければ換価したのちに売得金 (*deniers*=現金) が分配される (Valin, tome 2, p. 589.)。

第29条 [614] 竜涎香、珊瑚、脂身魚* およびその他の同種のもののように、海で生育するものであり、何人にも帰属していないものは、同じくすべてがこれらを海底または海上から引き上げた者に帰属するものとする。これらを海岸で発見したときは、発見者はその3分の1のみを取得し、残りの3分の2は、国王または国王がその権利を与えた者と、提督との間で分配する。

第30条 [615] すべての各領主、軍士官または裁判所官職者には、海難〔由来物〕について何らかの管轄権をもつこと、その土地、官職または職務を理由としてこれらを自己のものとする事、および、これについて海事裁判所官職者を妨害することを禁止する。これに違反したときは、封、官職および職務を剥奪する。また、すべての兵士および騎士には〔命令なくして〕海難に駆けつけることを禁止する。これに違反したときは、生命罰の制裁を科する。

第31条 [616] 海港都市および沿岸地域にある現地防衛司令官および駐屯地司令官は、海難の場合に、海事裁判所官職者および利害関係人の要請があるときは、これらの者に協力し、指揮下にある士官および兵士をこのために派遣しなければならない。

第32条 [617] 海岸で溺死体を発見した者には、これを波にさらわれない場所に置き、ただちに海事裁判所官職者に通知し、これらの官職者に死体から発見された物を報告することを命じる。発見者には、これらの物を奪い取り、または砂の中に隠すことを禁止する。これに違反したときは、身体刑を科する。

第33条 [618] 通知を受けた後ただちに、〔海事裁判所〕官職者は、死体の状況および死体とともに発見された物の調書を作成するために現場に赴く。

第34条 [619] 主任司祭は、死者が聖なる公同の使徒的ローマカトリック教に属していたことが認められるときは、その聖堂区の墓地に死体を埋葬する義務を負う。これを行うように、主任司祭は聖職禄の差押えによる強制を受ける。

* 原語は Ambre, corail, poissons à lard である。Ambre は琥珀も意味しており、琥珀もやはり漂着物として海岸で発見されていたことが知られている。いずれの意味であるかは断言しえないが、本条では海で生育するものの筆頭にあげられていることから、竜涎香（アンバークリス）の意味ではないかと考えた（前出 [605] の注も同じ）。また、脂身魚（poissons à lard）とは、クジラ、アザラシ、マグロなど脂身の多い生物（このように魚には限られない）を意味し、油を採るためにも使われていた（Valin, tome 2, p. 601.）。

第35条 [620] 死体の着衣は、これを海岸から引き上げ、墓地に運搬した者に引き渡される。

第36条 [621] 死体から貨幣、指輪またはその他の価値ある物を発見した場合には、1年1日内の請求があったときにはこれが帰属すべき者へ返還するために、すべては海事裁判所書記課に預託される。請求がないときは、これらは同じく国王、提督および発見者の間で分配される。裁判費用および埋葬費用は〔分配前に〕あらかじめ取得される。

第37条 [622] ノルマンディー慣習法により海に隣在する封保有領主に付与された漂着物取得権*を、これらの領主が本王令の定める義務を履行する限りにおいて、本王令により害しようとするものではない。

第38条 [623] ただし、これらの領主には、海事裁判所官職者の到着前に、かつ、難破物が官職者による検査を受け、目録が作成されるまでに、難破物を居宅に運搬させることを禁止する。これに違反したときは、すべての積荷について責任を負うものとし、かつ、その〔漂着物取得の〕権利を〔当該海難について〕失う。

第39条 [624] ノルマンディー沿岸に選任された海事裁判所官職者は、救助された財産の目録を作成した後、これらの財産を封保有領主またはこの者が不在であるときは弁済資力のある者に引き渡す。これに違反したときは、当該財産について自己の名において責任を負う。

第40条 [625] 遭難財産の救助のために領主の下で使用された作業従事者の給金は、本章第11条および第13条に定める方法によって算定され、支払われる。海事裁判所官職者は、領主に対して、救助税、報酬、または、漂着物の保管のために用いたと主張される日当として、いかなる支払いもなすことはできない。領主には、これを名目としていかなるものも要求することを禁止する。これに違反したときは、4倍額〔の返還〕および1500リーヴルの罰金を課し、その権利〔(漂着物取得権)〕を剥奪する。

* 原語は droit de Varech (ヴァレクという海藻の権利) であるが、訳語については [631] の注を参照。

第41条 [626] 領主は、座礁した船舶を軽くし、これを再浮上させるために乗組員を利用する船長を、漂着物取得権を名目として妨害してはならない。また、みずからの従者および家士を利用するよう強制してはならない。これに違反したときは、4倍額の返還および1500リーヴルの罰金を課し、その権利を剥奪する。

第42条 [627] また沿岸住民は、漂着物取得権を名目とするのであっても、海上で発見され、または、沖合から引き上げられ〔ながら〕、〔その後〕その領主に帰属する地の海岸に持ち込まれた財産にはいかなる持分も主張することができない。漁師の〔ような〕やり方*によってこの海岸に誘導し、追い立てた脂身魚その他についても同じとする。

第43条 [628] 各封保有領主は、本王令の公布ののち6月〔以内に〕海岸に達するその領地たる沿岸地を境界画定しなければならない。これに違反したときは、生じた損害の賠償義務を課する。

第44条 [629] 漂着物取得権または他の何かを名目として利得をするために、その領地に接する海岸で船舶を座礁させるよう水先人または港湾水先人に強要した、海に隣在する封保有領主および他のすべての者には死刑を科する。

第45条 [630] 船舶を誘引し、沈没させるために夜間に海岸および危険な場所で偽装の灯火をつけた者には、同じく死刑を科し、その死体をその者が火をつけた場所に打ち込んだ樁に吊す。

第10章 海藻の採取

第1条 [631] 海の沿岸に面して位置する聖堂区の住民は、毎年1月の第1日曜日に、その領域の地の海に生育し、ヴァレク、ヴレック、サールまたはグスモン**と称される海藻について、その採取を開始すべき日および終了すべき日を

* 原文は *par l'industrie des pecheurs* である。ここでの *pecheurs* は必ずしも職業としての漁師に限定されない (Valin, tome 2, p. 617.)。また、*industrie* はソシエテ契約の労務 (出資) などを意味する語であり、ここでは漁師のするようなノウハウをもって人為的な作業によって鯨などを意図的に海岸に誘導することを意味するものと解した。なお、脂身魚 (*poissons à lard*; 本条での原語は *poissons gras*) については本章第29条 [614] の注を参照。

** この海藻は海岩に生育し、沿岸住民によって肥料として用いられていた。ノルマンディ

決めるために聖堂区のミサの終了時に集会する。

第2条 [632] 集会は、聖堂区の〔住民団体の〕代表者または聖堂区財産管理者*により招集される。〔集会の〕結果は公告され、この者の差配により、教会の主要な門に掲示される。これに違反したときは、10リーヴルの罰金を課する。

第3条 [633] 住民には、夜間およびその住民団体の決議により定められた期間外にヴァレクを採取し、自己の聖堂区の領域外でこれを摘み取り、これを〔他地の〕旅商人に売却し、または、他の領地に持ち出すことを禁止する。これに違反したときは、50リーヴルの罰金を課し、馬および馬具を没収する。

第4条 [634] 海に隣在するすべての封保有領主には、ヴァレクの生育する岩のいかなる部分も自己のものとし、摘み取りを認められた期間にこれを採取する〔住民の〕船舶を妨害し、その〔採取の〕自由を与えるとして何らかの物を要求し、および、他の者にその〔採取の〕許可を与えることを禁止する。これに違反したときは、公金横領の罰を科する。

第5条 [635] ただし、何人にも区別なく、いつでも、いかなる場所でも、波によって海岸に打ち上げられたヴァレクを採取し、これを欲する場所に持ち運ぶことを許可する。

—沿岸では、VarechまたはVraicqと呼ばれ、同じ海藻がオニス地方（ラ・ロッシュェル周辺）ではSarと呼ばれ、またブルターニュ地方ではGouesmonと呼ばれていた（L'auteur anonyme, p. 447.）。なお、ノルマンディー地方の沿岸領主が有する漂着物取得権はdroit de Varechと呼ばれており、本試訳では海藻採取権と直訳せず、実態を表すように漂着物取得権と訳した。

* 原文はMarguilliers ou Trésoriersである。これらは同義であり、前者はバリなどで用いられ、後者はノルマンディーなどで用いられた呼称であって（L'auteur anonyme, p. 448.）、ここでは聖堂区財産管理者と訳した。