

海上衝突予防法史概説 (4)



日本船長協会理事・海事補佐人 岸本 宗久

はじめに

今回から2度にわたって中世の衝突予防規則について概観したい。ここで、中世とは西ローマ帝国の滅亡からコロンブスのアメリカ到達に至るまでの約1,000年というロングスパンである。結論から言えば、この間にも衝突予防規則などなかった。いくつかの海法の中に、衝突予防の一般効果を期待し得る条項が見られるだけである。そこで、以下これらの海法を紹介しながら、そこにある衝突予防のための規則について述べてみたい。今回はヨーロッパの海法を中心とした。

Ⅱ. 中世(1)

中世の地中海はイスラム世界とヨーロッパとの抗争に明け暮れた。互いに相手を海賊視して、憎しみの中に争う様は塩野七生の「続海の都の物語」や「ローマ亡き後の地中海世界(上)(下)」にあますところなく描かれている。そして、その間隙を縫って、北方のノルマン、すなわち“ヴァイキング”の跳梁があった。しかし、これらの国際的紛争は、一方で活発な海上活動をも促した。

476年にローマ帝国は滅亡したが、東ロー

マ帝国(ビザンツ帝国)はコンスタンチノープルに首都を置き、西ヨーロッパとは経済的にも宗教的にも独自の発展を遂げた。中世の中頃、東ローマ帝国領内のみでなく広く地中海諸都市港で採用されていた海法が「ロード人の海法」で、その中に停泊中の船舶が表示すべき灯火についての規定があった。灯火に関する初めての成文規定である。13世紀頃になると、地中海から大西洋沿岸及びバルト海にかけ、その当時の海事慣習をまとめた海法が出来上がっていた。いわゆる“中世の三大海法”—コンソラート・デル・マーレ、オレロン海法、ウイスビー(又はゴトランド)海法—である。

一方、北ヨーロッパでは、ヴァイキングの一部がアイスランドに定住し(860年)、アルシングという独特な国民議会のような組織を作り、運営した。1262年、アイスランドはノルウェーに征服されたが、そのさなかの1280年、「ヨンの書」(Jons-Bok)という法律書を編纂した。その中で初めて船舶の運航方法、即ち航法が定められた。

地中海での海商活動の主役は、ヴェニス、ジェノア等の海洋都市国家であった。とはいっても、中国、インド及び東南アジアの物産、特にコショウや香料がヴェニスやジェノ

アの商人の手に渡るまでの仲介役を果たしたのはイスラム商人であった。その際、中国からインドまでの或いはアラビア又はインド方面から中国へ向かう船舶の中継基地として栄えたのがマラッカである。14～15世紀にはマラッカ王国という海洋国家が成立しており、そこに「マラッカ王国海法」が成立していた。そこでは荒天時の投荷等各種の海法規定が置かれ、船舶間の衝突損害に関する規定もあった。

日本では1192年に武家政権が誕生し、鎌倉に幕府が開かれた。その頃既に律令制は崩壊していた。幕府は海上の物資輸送に対する制令が十分でなく、しかも海賊が跳梁して海路の危険が絶えないことを憂慮し、1223年（貞応2）「廻船式目」を制定した。この中で衝突予防に関する規定を定めた。その後建武の中興を経て室町幕府が成立（1394年）したものの、間もなく応仁の乱を契機として、国内は乱れた（戦国時代）。

1. ロード人の海法 (Lex Rhodia) (Rhodian Sea Law)

「ロード人の海法」は8世紀頃編纂された成文法（典）である。しかし、その成立時期及び既述ロード海法（本稿、I 古代、3）との関連等学説上争いがある。編纂者も不明である。内容はそれまでの永きにわたる慣習を成文化したものであって、言わば海事慣習法をまとめたものである。ユスティニアヌス法典の不足分を補うために編纂されたものと考えられている。「ロード人の海法」は別名、“偽ロード海法” (pseudrhdisches Seerecht) とも呼ばれる。これはこの海法の編者が“ロード海法”の名声にあやかって“ロード”とい

う名を冠しただけで、“ロード海法”とは全く無関係に成立し、内容も異なっているからだという（寺田四郎：海法淵源史論（一）、損害保険研究第4巻第4号、152頁）。この不名誉な名にも拘わらず、この海法はユスティニアヌス法典とともに東ローマ帝国内外の地に広く行なわれていたようだ。また、南イタリア地方では、東ローマ帝国が滅亡した後も、この海法に依拠し、効力を保持していたという。更には、組合式小規模の海上企業を規律した中世における海法の先駆をなしているものとの評価もある（原田慶吉：偽ロード海法、加藤（正治）先生還暦祝賀論文集、10頁）。

この「ロード人の海法」は3部をもって構成されているが、主要な規定は第3部にある。船舶の衝突予防及び交通規則に関しては、第3部第36条に定められている。

それは、航行中の船舶が停泊中又は絞帆中 (reef) の船舶に衝突し損害を与えた場合、

- (1) 昼間であれば、その責任は全て航行中の船舶にある。
- (2) 夜間であれば、停泊中又は絞帆中の船舶が灯火を表示するか、大声で叫ばなければ、その責任はそれらの船舶にある。

但し、航行中の船舶の船長（※）に過失があったか、或いは見張り員が居眠りをしていたことが立証される場合には、その責任は航行中の船舶にある。

※：日本語訳として「掌帆者」とするものもあるが、“操帆指揮者”を意味するものと考えられることから、ここでは「船長」とした。

というものであって、以下の点に注目すべきである。

- ① 停泊中の船舶は、夜間、灯火を表示しなければならない：

停泊中又は絞帆中の船舶が、夜間、自船の存在を示すために灯火を表示すべきことを成文化した最初の法規定である。“灯火”の種類は不明だが、かがり火や油を燃焼させていたものと思われる。航行中の船舶についての灯火は未だ定められていなかった。

この当時広い水域では夜間航行もしていた。しかし、沿岸航行の場合、灯台等の標識もなかったから、日没後は停泊せざるを得なかった。このため、日没前後の時間帯には港や泊地へは入港船がひしめき合うこととなるので、それらの海域での衝突は多く、何らかの防止対策必要であったのであろう。

- ② 航行船は停泊船及び操船困難な船舶を避ける：

「航行中の船舶は停泊中の船舶を避ける」ということを明示し、一定の状況下においては、一船が他船を避ける義務を定め、船舶交通を規制した。ここにおいて、『操船自由な船舶は操船不自由な船舶を避ける』という航法の原則が成文法において確立したことになる。この原則は、その後1160年ピサ（Pisa）の慣習法に採用されたほか、ヨーロッパ各国の航法に採用された。成文法を有していない国においても、この原則は暗黙に了解されていると見做すことが出来た（津島：前掲書、14頁）。その一方で、停泊船及び操船が困難な船舶には、その状態を示すため、夜間、灯火を掲揚したり、大声で叫ぶなど、接近してくる他の航行船に警告或いは注意を喚起することを義務付

けた。

- ③ 航行中の船舶において、見張り員が居眠りをしていたことにより停泊中の船舶との間に衝突が生じた場合、航行中の船舶に過失責任があるとした。「不可抗力による衝突と船員の過失に帰すべきものとを区別する近代の法と慣習の基礎となる規定である」とも言われる（J.M. Pardessus : Collection de Lois maritimes antérieures au XVIII^e Siècle, t.6, 第1巻第6章254頁）。

2. 中世の3大海法—Consolato del Mare, Rôles d'Oléron and Wisby Seerecht

さて、中世も半ばを過ぎた頃、その当時の地中海における海事慣習をまとめた成文典が出来た。「コンソラート・デル・マーレ」（Consolato del Mare）である。同じ頃、若しくは少し前、フランス大西洋岸の小島、オレロン島の名を冠した「オレロン海法」（Rôles d'Oléron）も成立していた。また、13世紀後半にはバルト海にあるゴトランド島のウイスビーで「ウイスビー（又はゴトランド）海法」（Wisby (Gotland) See-Laws）が制定された。これら3法を“中世の3大海法”という。全てローマ法を基礎とする大陸法系の法典である。これらの海法中にはいずれも衝突に関する規定が置かれている。この他にもいくつかの都市港で海法が成立していたことは前出Pardessusの叢書（第6巻629頁以下、「全資料の年代順目次」）に見られる通りである。“コンソラート・デル・マーレ”は地中海に、“オレロン海法”はイギリス、スコットランド及び大西洋沿岸諸港に、そして“ウイスビー海

法”は北海、バルト海方面でそれぞれ採用され、その後も永くその効力を継続した。以下、これらの海法規定のそれぞれにつき、その概要を記す。記述に当たっては、主として下記文献に拠った。

- イ. 住田正一編：海事大辞典、海文堂
- ロ. 樋貝詮三：海の慣習法、良書普及会
- ハ. 寺田四郎：「コンソラート・デル・マーレ」ニ就テ、法学協会雑誌、38巻8号
- ニ. 寺田四郎：海法淵源史論(1)、(2) 損害保険研究 4巻4号、5巻1号
- ホ. 松波仁一郎：オレロン海法、土方教授在職25年記念私法論集 有斐閣
- ヘ. 松波仁一郎：ウィスビー海法論、商法論文選：岡野敬次郎先生教授在職二十五年祝賀記念、有斐閣書房

(1) コンソラート・デル・マーレ (Consolato del Mare) —海の慣習法

13世紀頃、イタリアのピサ (Pisa)、ジェノア (Genova) 及びヴェネチア (Venezia) 或いはバルセロナ (Barcelona) やバレンシア (Valencia) 等には海事に関する特別の「海事裁判所 (Consolato del mare)」が存在していた。

“海事裁判所”の職務は、司法事務としては船長と商人の争訟を裁判し、行政事務としては海賊の鎮圧及び没収物の決定又は海員の傭入契約の監督であった。そして、この“海事裁判所”が職務を執行する際に用いる根拠規則を文書に編纂したものが“コンソラート・デル・マーレ”或いは“海の慣習法”と呼ばれるものである。それは海事に関する慣習、実例、判例、学説及び意見等をまとめた一種の規則集とも言える

(ハ-7頁)。このようなことから、この規則集は当初「裁判所法」(“Unde consulares lege dictae sunt”)と呼ばれていたのであるが(ハ-8頁)、1494年「リーブレ・デ・コンソラート・デ・マー」(“Livre de Consolat de mar”)と改められたもののようである(ニ-184頁)。

その内容は海事に関する諸種の事項に及んでおり且つ地中海のみでなく、アジア・アフリカ等の商業中心地の法制度・慣習も取り入れ、ギリシア・ローマの古法の趣旨をも参酌している(ハ-88頁)。「完全な海事法の原型」と言われる由縁である(ハ-61頁)。但し、オレロン海法と同様、海上保険と冒険貸借についての規定はない(イ-231頁。ロ-92頁)。

全文334条だが、本文もしくは固有とも言うべき条項は第46条から第297条までの252条で、この中に港及びその付近における船舶の衝突予防に関する規定がいくつかある(ロ-379~387頁)。

それは、港内、港外錨地 (roadstead) 或いは水道 (channel) での錨泊方法についてである。その当時から、これらの場所には船舶の出入が多かったのである。

① 第155条 錨地では先に錨泊した船舶が優先：

或る船舶が、港内、海岸の沖、浜辺の沖又は泊地 (roadstead) に先に錨泊したときは(このような状況にある船舶を“先船”(さきぶね)という)、その船舶よりも後に到着した船舶(このような状況にある船舶を“後船”(あとぶね)という)は、先船に損害を与えないような態勢と方法

(form and manner) により錨泊しなければならない。もし損害を与えた場合は、後船がその損害を賠償しなければならない。しかし、荒天のために適切な投錨が出来ず、このため先船に何らかの損害を与えた場合であれば、後船に責任はない。後船には過失がないからである。しかし、荒天の状況及び後船に過失がないということの認定は、当事者間で争われることは必定である。そこで、その場合の損害については“航海技術において非常に熟練せる堪能者”(Prudhommes, who are skilled and well versed in and out of the sea) (注1) の判断に委ねることにした。

② 第156条 先船に賠償責任なし：

先船が、次の理由によって後船に損害を与えても賠償の責任はない。

- (i) 先船の錨索が切れたり、或いは係止力の限度以上に錨索を伸出する以外になくなり、しかもどのように努力しても錨索が入手出来ない状況下で荒天となったために、後船に損害を与えたとき。
- (ii) 先船が全ての錨索を喪失した場合において、後船に損害を与えないように全ゆる努力をしたとき。
- (iii) しかし、船舶が錨索を入手することが出来る状況下で、後船が先船に対し、安全に錨泊することに注意を払い、好天ではないこと及び荒天となるおそれがあることを告げたのに対し、先船が更に安全な錨泊を行わない場合、実際に荒天となり、先船が後船に損害を与えたときは、後船が先船に対して伝えた警戒事項を先船は無視したのだから、先船は後船に対

し賠償を免れることはできないとする。

③ 第157条 先船の義務：

もし先船が錨又は錨索を移動させたことにより、(先船が後船に衝突して) 後船が先船に損害を与えた場合は、後船は全ての損害を賠償するには及ばず、一部のみを負担すればよい。なぜなら、155条及び156条で明らかにされた“先船は後船の損害を賠償しない”という原則は、先船が後船の錨泊に対し、“自船(先船)の錨又は錨索を移動させない”ということが前提となっているからである。とはいうものの、後船が先船に生じさせた損害の割合については当然両者間で争いとなる。その損害分担については、“海事技術について十分且つ正確な知識を有する熟練航海者”(skilled and experienced men, who are well and accurately versed in the art of the sea) の判断に委せるべきであるとした。

また、後船が錨又は錨索を移動したことによって先船に損害を及ぼしたときは、後船は全ての損害を賠償しなければならない。なお、本条では“skilled and experienced men”と“Prudhommes of the Sea”とは若干ニュアンが異なっているように見える。“Prudhommes of the Sea”は、ここでは“海事事件に管轄を有する治安判事”の一種であって、彼等の指示の下に、前示熟練航海者(skilled and experienced men)が当該損害割合を評価するものと考えたい(注1参照)。

④ 第158条 複数の船舶が同時に錨泊する場合：

数隻の船舶が同時に錨泊する場合は、互いに損害を与えないように相当の距離を保って (at such a distance from the others) 錨泊すべきである。この場合には錨地先占権は生じない。荒天のときは十分且つ強固に錨泊し、他船に損害を与えないようにしなければならない。そして荒天下においてたまたま索具を失い、他船に損害を与えた場合、索具を失った船舶が錨泊するために為し得る全ての努力をし、且つそれらの索具類が十分且つ良好であったとすれば、その船舶に賠償の義務はない。しかし、索具類が弱かったり不良であった場合には、その船舶の船舶管理人 (後出、注 2 参照) は他船に与えた損害を賠償しなければならない。

⑤ 第206条 見張り：(ロ-483頁)

見張りについては厳しい規定を定めている。その中で、“航行中” (when they are under sail) の見張りにおいて居眠りしたときは、一日中ワインを飲むことが出来ない (they ought not to have wine to drink during the whole day) とするのみである。しかし“水道、港又は湾” (in a roadstead or in a port or in a harbour) での見張りにおいて居眠りした場合は、それが友国の地 (in the land of friends) であればワインは一切飲めず、またパンとともに食べる副食物も与えられない。もし、敵地 (in the land of enemies) であったとすれば、見張り員が前部甲板員 (a mariner of the fore-castle) の場合には、一日中ワインもパンも副食物も与えられず、そのうえ裸にされて全乗組員からなぐられるか又はヤード

アーム (帆桁の端部) から吊るしたロープで 3 回海中に沈められる。そのいずれに処するかは船舶管理人及び船長 (the managing owner of the ship and the mate) (注 2) の決するところによる。一方、見張り員が後部甲板員 (a mariner of the poop) (帆船ではかつて、前部乗組員を甲板員、後部乗組員を職員 (航海士) としていたという) の場合には、パン以外の食物とワインを失い、頭を下に向け、そこにバケツ一杯の水を掛けられる。そしてこのようなことが 3 回以上に及んだ場合は、その航海の賃金は支払われず、既に支払われている場合にはそれを払い戻し、且つ海中に沈められる。そのいずれを選ぶかは船舶管理人及び乗組員 (crew) によって決する。本条でいう見張りは停泊中に加えられる外部からの侵入又は外敵からの攻撃に主眼をおいているように見える。このことはまた船舶の航行中は外敵からの攻撃も少なく、また船舶間の衝突も港湾等に比して少なかったことを示しているとも言えよう。或いは、航海中の当直者は数も多く、それに比べ、停泊中は当直者を少なくし、他の乗組員は休ませる。このため、数少ない当直者が怠けないようにその責任を明確にしようとしたものであろうか。

注 1：海事に通じた堪能者のことで“海事堪能者”ともいう。“Prudhomme”という用語はノルマン時代の初期に用いられ、かつては、イギリス法上の不動産自由保有権者 (freeholders) 又は身分のある自由都市の公民 (respectable burgesses) を象徴する一般的な意味にも用いられ、場合に

よって行政長官 (magistrates) や判事 (judge) のような専門職を指した (Black Book : 第 4 巻、186 頁)。海事、商業、バルセロナ自治団体或いはブドウ酒桶屋のギルド等にそれぞれ“堪能者”がおり、通常 2 人が出席したという (Black's Law Dictionary : 第 4 版、1392 頁)。

第 150 条 “荒天又は他の事件により擱座する船舶について” (Of a ship from bad weather or other accident has to take the ground) では、事故の起こった船舶の評価に関し商人と船舶管理人との間に生ずる争いは、「海事堪能者即ち海上の技術的な事柄に於いてよく了解し且熟練し居り従って如何な事柄も彼等によく見え且これを決定し得る者の判断に委さるべきものにしてまたこれに従うべきものなり。」

...., ought to be submitted to the adjudication of the prudhommes who understand and are well versed in the art of the sea, and whatever thing shall seem well to them and they shall decide, ought to be followed.

Black Book : 第 3 巻、267 頁

とする (ロ-370 頁)。

なお、裁判において裁判官以外に、特別な技術的知識を有する“堪能者”を審理に参加させる訴訟手続は現在もイギリスの Admiralty Court で行われている。そこでは “Prudhommes of the sea” は “Nautical Assessor” と呼ばれる。“Nautical Assessor” は 2 名の Trinity House の古参船長 (Elder Brethren) から成っている。この “Elder Brethren” が “who are skilled and well versed in the art of the sea” であることは言うまでもない。彼等は通常 seaman-ship に関する事項について裁判官に助言

を与えるものとされており、Prudhommes の果たした役割と極めて類似しているやに見受けられる。

注 2 : ここに出て来る “mate” は、文脈から見て、第 17 条における “Ship's mate” と同じ職務と考えられる。“Ship's mate” につき、樋貝詮三は前掲書にて「水夫長」と記し、その理由として「船長は近代的意義におけるものとしては未だ発現しておらず、水夫長として純然たる航海技術に終始したに過ぎない」という (ロ-3 頁)。しかし、第 17 条の標題は “Of the oath which the ship mate ought to take” とされ、同条における “ship mate” (mate) は、たとえ後部甲板職員 (the officer of the poop) の同意を得るとしても (with the council)、航行に関する総ての事をなす権限を有している (has authority to do all other things)。だからこそ “mate” は、

イ. 船舶の進路の設定・変更、帆の増減及び貨物の積付等についての能力を有し、且つ敵の攻撃を上手に避ける技術を知っていなければならない。

ロ. 以上のことを知らないとき、若し前部又は後部甲板職員がそれを知っていれば、“mate” は解任される。また、“mate” が為すべきことを為さなかったことによって船舶が受けた損害及び費用は総て “mate” が賠償しなければならない。

ハ. “Mate” は、上に述べた事項を遂行するため、健康といえども裸で睡眠してはいけない。

ニ. “Mate” は安全に錨泊することに心掛けなければならない。

ホ. “Mate” は速やかに種々の事務を処理

しなければならない。

へ、“Mate”は、商人若しくは船舶管理人に対して或いは海員など旅客その他の公衆に対し、信義に従い誠実に処すべきである。

とされているのではなかろうか。

確かにここでは、“Ship's mate”には近代意義における公法上の権限は認められていない。しかし、一船の安全運航を維持し、航海を成就させるための指揮権を有していたことは明らかである。

しかもこの指揮権は船舶管理人に対する宣誓により、私法上の特別権限として付与されたもので、船舶の運航に当たって現実に行使されるものであった。とすれば、ここでいう“Mate”は船舶共同体における実質的な運航指揮者である。また、船舶の管理者としての“Senyor de le nau”を Black Book は“managing owner”と英訳し、日本語訳は“船舶管理人”とされる。しかし、その意味・内容は現代の船舶管理人と同じではない。ここで言う船舶管理人は実際に船舶に乗船し、海上を航行し、且つ交易も行っていた。言わば“船主船長”である。とすれば、“Ship mate”は“航海船長”とも言うべき立場の者である。ちなみに、“ship's mate”は Catalan 語では“notxer”で航海船長又は首席航海士 (Sailing master or chief mate) である (Black Book 添付「Glossary of Catalan Words」: 226頁)。つまり、Mate はいわゆる普通の船員などとは明白に区別されるきわめて地位の高い、船長に準ずる高級船員である (佐波宣平: 海の英語、研究社、270~273頁)。中世においては、未だ船主船長或いはmanaging

owner と航海船長たる ship's mate が共同し合って船舶の運航に当たっていた。つまり“船長”と呼ばれる立場の者が二人いたということである。このように理解すれば、コンソラート・デル・マーレにおける ship's mate は“水夫”ではなく“船長”という呼称を用いるべきが相当ではなかろうか (後述オレロン海法参照)。

(2) オレロン海法 (Rôles d'Oléron/Laws of Oleron (The Judgments of the Sea))

12世紀後半、オレロン島 (フランス南西部大西洋岸。北緯45.9度、西経1.3度) で編纂された“海法”である (本来は「オレロン法」だが、内容が海事に関するものが多いので、便宜的に、いつしか「オレロン海法」というようになったらしい)。その内容はオレロン島の海事裁判所判決及びイギリスの海事慣習をまとめたものである。海事に関わる商人および船員等の私法上の権利義務を定めたもので、公法上のもの (たとえば、海事裁判所管轄権等) はない。編者も不明である。オレロン島はビスケー湾に面した小島でイギリスとフランス両国にまたがる貿易港として栄えた。また、地中海と北海方面との中継地点としても船舶の往来が盛んであった。このためオレロン海法は数世紀にわたりフランス大西洋岸、イギリス、スコットランド及びノルウェー等バルト海沿岸諸都市港の共通海法として海事裁判所で採用された。

条文構成は全部で54条とされている。第1部が24条、第2部が2条、第3部が8条、そして第4部が20条。この中で最も重要な

のが第1部の24ヶ条とされている。他のものは後から徐々に追加されたものではないかという（イ-229頁、ホ-35頁、）。衝突予防関連の条文は第1部の15条と16条にある（ロ-683頁）。

① 第15条 衝突損失は両船等分：

港や錨地に錨泊している船舶（先船）に、後から入港して来た船舶（後船）が、誤って、衝突し、その船舶に損害を与え、双方のワインが漏出したときは、両船が折半して（half to half）その損失を分担する。また、両船の船舶内で生じたワインの損失は商人間で分担しなければならない。その場合、他の船舶に衝突した船舶の船長（master）（※）は故意に衝突させたのではないことを宣誓し、また商人も船長とともにそのことを宣誓しなければならない。

※master の古語

どうしてこのような判決が出されたのか。それは『航行船が錨泊船を避ける』との原則を悪用し、航行中の他船が衝突して来そうな場所に、故意に、ぼろ船を錨泊させ、損害を受けることで賠償を得ようとする弊害が多くなったからである。そこで、錨泊船がそのまま錨泊する権利（先占権）は認めるものの、他船が通常利用する通行路（航路）には錨泊してはならないという義務を錨泊船にも負わせようとする傾向が生じてきた。本海法ではその趣旨を採用したものに外ならない（注1）。これを『適当な錨泊地の原則』という。この原則は後出ウィスビー海法にも採用されている（ウィスビー海法第29条、第30条）。

② 第16条 錨浮標（Anchor buoy）装着義務：

この当時の錨は有鐸錨（Stock anchor）であった。このため、下げ潮で水深が浅くなると、自船又は他船の錨爪（fluck）や錨鐸（stock）に押しつけられて、外板に破口が生ずることがあった。このようなことを防ぐため、他船の錨が自船の近くに投ぜられたときには、他船に対しその錨の移動を要求することが出来るものとした。他船がその要求に従わず、その錨によって錨泊船に損害を与えた場合は、その他船は全面的に賠償しなければならない。

また錨に浮標（anchor buoy）を付けずに投錨し、このためその錨によつて損害を与えられた場合は全面的に賠償しなければならない。

このようなことから、錨には浮標（anchor buoy）のような目印（marks）を結び付け、常に錨の所在を明らかにするようにした。

もっとも、錨にロープで浮標を結び付けておくことにした本来の目的は、船舶の振れ回りを予防するためであったという。錨索が過度に張らないようにするためには、ヤードのトリミングを調整したり、当舵をとったり又は錨索を取り入れたりすることがある。その際には錨のその時の状態を知る必要があり、それは浮標の様子を見ることで判るからである。

この規定はヨーロッパ全域で認められるようになったという（津島：前掲書、23頁）。

注1：Black Book：第1巻、オレロン海法第15条、脚注、109頁によれば、以下のよう

「Black Book の英訳は “Rutter (of the Sea)” の記述とは全く異なる。Black Book の意味するところは “もしぼろ船の船長が損害は全て賠償してもらえることを知っていたとすれば、彼は故意にその船舶を新しい船舶の進路上に置くかもしれない。しかし、もしその損害は 2 隻で分担することを知っていたとすれば “彼は決してしない” ということと思う。」

なお、“Rutter” はフランス語の routier で、ポルトガル語の roteiro から来ており、“route or road” の意。“Rutter of the Sea” は海上から見た沿岸航路や港湾の対景図を挿絵とした航海記の一種であろう。

(3) ウィスビー海法 (Wisby Sea-Laws) (Gotland Sea-Laws)

13世紀後半にバルト海のごトランド島 (Gotland) で制定された海法。首都ウィスビー (Wisby) にちなんで“ウィスビー海法” (Wisby Sea-Laws) と呼ばれるが、原典は“ゴトランド海法” (Gotland Sea-Laws) である。最も古い写本は現在コペンハーゲンの王立図書館にある“写本 No.3123”で、文字は低地ドイツ語 (注1) で書かれている。Twiss はこれをもって“Gotland Sea-Laws”という表題の写本 No.3123 は“Wisby Sea-Laws”として現在知られている海法典の最も古い、最も忠実な原典だとする (Black Book、第4巻: Introduction xxiv)。よって本稿においても、その写本 No.3123 にある“Gotland Sea-Laws”をもって“Wisby Sea-Laws”とする (注2)。

その規定は全部で66条である。内容は船舶の所有権、共有或いは修理及び船舶の管

理等、船員の権利・義務、運送、共同海損及び船舶債権等に及んでいる。但し、各規定間に統一性はなく、また、重複する規定も多い。その中にある船舶の衝突及び衝突の防止に関する規定がいくつかある。

① 29条、第30条及び第31条について:

これら3条は前出オレロン海法の第15条及び第16条に規定するところと殆ど差がない (へ-16頁)。

(i) 第29条は “It happens that a ship lies in a haven moored [with hawsers, and another ship comes in with the tide and strikes against the ship which is there moored], so that it suffers damage from the blow, … (以下略)” (Black Book: 第4巻、89頁) で始まり、その日本語訳は「船舶が港において錨索をもって投錨し居れるに、他の船舶が潮に乗って入り来り之に衝突し、因って其の船舶が損害を受けることあり、…」とする (ロ-710頁)。“Moored” 以下に続く [with hawsers, and another ship comes in with the tide and strikes against the ship which is there moored] の部分は、写本 No.3123 にはない (Black Book: 同上)。

なお、1705年にイギリスで発行されたテキストでは “a ship lies in a haven moored” の部分を “a ship riding at anchor in a harbour” とする (Black Book: 第4巻、272頁)。

(ii) 第29条及び第30条によれば、航行中の船舶が停泊中の船舶に損害を与えた場合、両船はその損害を折半する (half and

half)。しかし、ワインの漏出による損害は「ワインの価額と両船舶中に在る貨物の価額とに従って (according to the price of the wines and of the goods in both ships) 支払われる。」(Black Book: 第4巻89頁)(ロ-710頁)

- (iii) オレロン海法は後船が先船の近くに投錨し、危険な場合、先船が後船に移動を要求することが出来るとしている。しかし、本法は第31条で、これ以外の状況として、港の水深が浅くなり乗り揚げってしまう場合 (grounds) についても同様な規定を置いた (ロ-711頁)。

また、港内が干上がってしまった場合も、ブイローブを付けて錨索を延ばしておくことを義務づけている。潮が満ちてきた際、潮流に対応した把駐力が直ちに生ずるようにするためである。

- ② 第49条、第50条及び第51条について：

これらはフランドース系(*)の法典から採り入れたものと考えられる (Black Book: 第4巻、Introduction, xlv)。

*一般に、ベルギー及びフランスの北海に沿う低地を指して言う。

- (i) 第49条は「船舶が『アムステルダム』其の他の港より航行し、故意なしに他船に乗懸た(衝突した)ときは、」とあることから、全ゆる航行中の船舶に適用されるものと考えてよいであろう。故意ではなく (unintentionally)、他船に衝突 (sail into) したときはその損害の半分会を支払わなければならない。しかし、故意に (intentionally) 衝突 (run into) させた場合は、その損害の全額を支払わな

ければならないとする (ロ-721頁)。

- (ii) 第50条は、前条と同様に「アムステルダム」その他の港に停泊している船舶が他船に衝突された場合の損害の分配に関するものである。この場合は両船等分 (half and half) に負担することになっている。この規定は前示第29条及びオレロン海法第15条と同旨と考えてよい。
- (iii) 第51条は、前示第31条と考え方は同じである。しかし、錨浮標 (anchor buoy) をつけておかなかったことにより生じた損害について、第31条は「其の損害の如何を問はず之を賠償する義務あり」とするのに対し、ここでは「損害の半額を賠償すべし」(it shall make good half the damage) としており、一致していない。
- ((i)、(ii); ロ-722頁)

注1: Low-German 語。北部ドイツに用いられる方言とも、標準ドイツ語 (High-German 語) 以外の“西部ゲルマン語”の総称で英語やオランダ語も含むとも言われる。

注2: 英語版の“Gotland Sea-Law”は18世紀初頭“Laws of Wisbuy”という表題でイギリスに導入され、最初“A General Treatise of the Dominion of the Sea, and a compleat body of Sea Laws”の第2版の中で発表された。この論文 (treatise) の第1版は1705年に発行されているという。第2版は、その写しがリンカーン法学協会図書館 (Lincoln's Inn Library) に保管されているものの、日付がない。しかし、内部資料によれば1709年であるとされているようだ。(Black Book: 第4巻、265頁脚注)。

(以下次号に続く)