

## 〔研究ノート〕

# 中世アドリア海法史素描

——その所在を求めて——

栗 田 和 彦

### 目 次

- I は し が き
- II アドリア海諸都市の海法
  - 1 ヴェネツィア
  - 2 アンコーナ
  - 3 イタリアの諸都市
  - 4 ダルマツィアの諸都市
- III むすびにかえて

### I は し が き

本稿は、13世紀初頭から14世紀末ころまでに、ヴェネツィア（Venezia）をはじめとし、アドリア海（Mare Adriatico）諸都市\*において公布・編纂された海事立法・慣習法について、その所在の確認と概要の把握を意図するものである。

13世紀初頭から14世紀といえば、商業の再生となり、コムーネの時代（età comunale）に入ってから、かなり時が経過し、アドリア海だけではなく、ティレニア海（Mare Tirreno）の諸都市でも、海上交易を規律する規範が慣習法で足りた時代から、実務の変化・要請に対応した特別法としての海事立法（既存の慣習法の編纂・成文化も含めて）を要する時代に、いわば、慣習法の時代から成文法の時代が変わった、海法史研究上、きわめて重要な時期であろう。

従来、そのころの海法の諸制度について、欧州北部海岸と地中海岸で、かなり異なった様相を呈していた、と認識されており、北部海岸の海法と地中海の海法に大きく二つに分類して検討する傾向にあった、といいうる。すなわち、地中海の海法については、便宜上、東西に分けて論じることはあっても、東西で異なった特色・性質を有する、という認識は（ほとんど）なかったようである。

しかし、近年、イタリアの海法研究者の多くは、アドリア海とティレニア海の二つの海域の海法（海事慣習法・海事立法）に共通点がある（もっとも重要な共通点として、二つの海域の海法が共通の基礎にローマ・ビザンツ法を戴いていた）ことを了解しつつ、二つの海域に残された海法のあいだに（明確な）差異を認めている。

アドリア海法史研究で優れた業績を残した Bonolis は、（つねに、いわゆる偽ロード海法やユスティニアヌス帝の学説彙纂などを念頭に置きながら）アドリア海岸のイタリア諸都市だけではなく、対岸の、とりわけ、ダルマツィア（Dalmazia）海岸諸都市の海法を広汎かつ精密に比較検証し、さらに、しばしば、ティレニア海の海法などとの比較検討を行い、同じ地中海であっても、イタリア半島により東西に分けられる二つの海域の海法に差異があることを明らかにした。彼は、二つの海域の海法の差異について、主として、二つの論拠をあげている。すなわち、ローマ・ビザンツ法（とりわけ、偽ロード海法）の影響が、ティレニア海岸諸都市の海法よりも、アドリア海岸諸都市の海法において強く及んでいる点と、ヴェネツィア海法の影響がアドリア海岸諸都市の海法に広く及んでいる点である<sup>1)</sup>。

Bonolis の主張は、1 世紀前のものにもかかわらず、法制度・原則・規定内容の比較検証に基づくものであり、現在も、広く支持をえているが<sup>2)</sup>、主として、実質的・内容的な差異の指摘であるとすれば、それを受け入れながら、補足的に形式的な差異を指摘する者も存在している。地中海全域においてイタリア海法が果たした役割を論じた Riniero Zeno（ヴェネツィア総督 Ranieri Zeno との混同を避けるため〔総督の名は一定していない〕、以下、Zeno 教授という）である。

1) Guido Bonolis, *Il diritto marittimo medievale dell'Adriatico*, Pisa, 1921, pp. 634-639. Bonolis より以前に、Walter Ashburner, *The Rhodian Sea-Law*, Oxford, 1909, pp. cxv-ccxciii が、偽ロード海法と地中海諸都市だけではなく北欧の海法との広汎な比較研究を行っているが、その主目的は、偽ロード海法研究の深化であり、Bonolis がえた結論を先に提示するものではない。

2) Mariano D'Amelio, *Caratteri unitari del diritto marittimo dell'Adriatico*, in *Rivista del diritto marittimo*, 1934, pp. 14-15; Francesco M. Dominedò, *Principi del diritto della navigazione*, vol. 1, Padova, 1957, pp. 22-24; Dante Gaeta, *Le fonti del diritto della navigazione*, Milano, 1965, p. 56; Mirella Tocci, *Sintesi storica delle fonti del diritto marittimo dall'antichità al medioevo*, in *Diritto dei trasporti*, 2002, p. 370; Antonio Lozzi, *Codici e consuetudini nella storia del commercio marittimo, Dal codice di Hammurabi alle repubbliche marinare*, Milano, 2010, pp. 407-414, ecc.

Zeno 教授は、二つの海域の海法の差異として、以下の三点をあげている。まず、立法の歴史は、アドリア海で先行した。ヴェネツィアが最初に公法的な海事立法を行い、その後、ティレニア海のピサ (Pisa) やジェノヴァ (Genova) が追隨した。ヴェネツィア法がダルマツィア海法の革新に特別の作用をした。

つぎに、海事立法に関する国家の作用 (干渉)、すなわち、ヴェネツィア法におけるように、地方的な慣習 (uso locale) に対する強い制限がみられた。ピサ海法やアマルフィ (Amalfi) 海法など、ティレニア海岸諸都市の海法には、「慣習にしたがい (secundum usum)」との表現がしばしば登場するが、ヴェネツィア法では、しばしば、「われわれの法の主旨にしたがい (secundum tenorem nostri statuti)」との文言が用いられている。

そして、規定内容 (実質的側面) に関するものであるが、特殊な制度の存在といくつかの契約形式の優越性 (preponderanza) に差異を認めている。すなわち、トラニー (Trani) 海法の *defensa* 制度やバーリ (Bari) 市慣習法の *protimesi* 制度、アマルフィ海法の *colonna* 契約をみれば、二つの海域でかなり異なった発展があったことが明白である、という<sup>3)</sup>。Zeno 教授は、基本的に Bonolis の主張を受け入れており、うえにみた三点の指摘は、Bonolis の主張を補足・補強するものではあっても、矛盾するものではないであろう。

筆者は、二つの海域の海法の差異については、まだ先の課題として、その前に、アドリア海法の特色を検証したく思っているが、そのためには、海法が規律する諸制度 (船舶、船舶所有者、船長・船員、傭船・運送契約、海損など) の比較検討を要する。本稿自体は、アドリア海諸都市の海法の所在を確認し、その概要を把握するための備忘録にすぎないが、長期の探検・航海には地図・海図が不可欠のように、筆者の計画を遂行するための予備的・準備的な作業 (いわば、筆者の航海のための海図作成作業) である<sup>4)</sup>。

3) Riniero Zeno, *Storia del diritto marittimo italiano nel mediterraneo*, Milano, 1946, p. 156.

4) 本稿が対象とする海法は、慣習法はいうまでもなく、公的な立法者・機関が公布したものであっても、長い交易・航海の慣習のなかから生まれたものや、それに基づいて置くもの、といえる。それらの海法は、それらに先んじて存在した法 (慣習法を含む) と無縁であった、とはいえず、そして、アドリア海法を特徴づける要素として、ローマ・ビザンツ法の強い影響があげられるのであれば、ローマ・ビザンツ慣習法を具現していた偽ロード海法 (あるいは、さらに遡り、ユスティニアヌス

＊固有名詞の表記 本稿の主たる検討対象は、ヴェネツィアの海法であるが、時として、クロアチア共和国の四つの都市——日本製地図により、ザダル（伊語 Zara）、スプリト（伊語 Spalato）、フヴァル（伊語 Lesina）、ドゥブロヴニク（伊語 Ragusa）と表記される都市——の海法に議論が及ぶ。そのとき、便宜上、主たるイタリア語の参考文献にしたがい、Zara 法、Spalato 法、Lesina 法、Ragusa 法と表記したい。同様に、アドリア海に面していない国家・都市の表記も、現地語に通じていないので、参考文献の表記にしたがいたい（可能なかぎり、日本語表記も試みる）。本稿に登場する地名・人名などの固有名詞の表記について対立があっても、本稿は、いずれかの主張に与するものではない。

## II アドリア海諸都市の海法

アドリア海は、ヴェネツィアが位置する最深部からイオニア海（Mare Ionio）と接するあたりまで約800km、イタリア半島とダルマツィア海岸に挟まれた巾約150～200kmの海域であり、海というより、湾というほうが地形的実態をよく表しているかもしれない。

その比較的狭い海域で、いくつもの都市が栄え、その地で生まれた海法は、ティレニア海の諸都市の海法とは異なった特色を有している、という。その検証をするには、まず、アドリア海のどの都市にどのような海法が残されているのかを確かめなければならない。その確認作業は、圧倒的な政治・経済力によって他の都市に優越し、他都市の海法に影響を及ぼしたヴェネツィアからはじめるのが、適切であろう。

### 1 ヴェネツィア

世界的に著名なヴェネツィアではあるが、その海法について議論する前に、その地理および歴史、とりわけ、後者について、海法が公布・編纂されたころまでを、簡略な年表でもって概観しておきたい。ヴェネツィアの海法も、往時の海商・航海の慣習のなかから生まれてきたものであり、それについて議論するには、表層的・断片的であっても、その時代の知識を有していることが便宜にかなう、と思われるからである<sup>5)</sup>。

ㄨヌス帝の学説彙纂など）についても検証すべきかもしれない。しかし、本稿の意図（概略史）、筆者の力量および紙幅の制約などから、前史的検証は、本稿の及ぶところではない。偽ロード海法については、前注(1)でみた Ashburner ほか、原田慶吉「偽ロード海法」・菊井維大編『加藤先生還暦祝賀論文集』・有斐閣・1932年・687-738頁、樋貝詮三『海の慣習法』・良書普及会・1943年・655-675頁。

5) 同様の作業は、イタリア海法の研究書では広く行われており、筆者も、それにノ

【地理】現在のヴェネツィアは、アドリア海の最深部に広がる広大な潟（ラグーナ）の一隅に寄り集まった島々に築かれた都市であり、ヴェネト（Veneto）州の州都である。

現在のヴェネツィアは、豊かな後背地から産出される農産物や天然資源の集散地として、半ば自然発生的に多くの人々が住み着くことによって成立したのではない。先史時代から、主に漁労生活を営む人たちが、現在のヴェネツィアの周辺に点在する島々を生活の拠点としていたことは知られているが、現在のヴェネツィアは、少なくとも、農耕生活には適していないし大規模建築には不向きな場所に計画的・人工的に構築された都市、というる。

周知のとおり、ヴェネツィアは、アマルフィ、ジェノヴァそしてピサとともに、中世イタリアの四大海洋共和国、と称されている。輸出できる産出品は塩しかない、といわれたヴェネツィアが四大海洋共和国の一つとして栄華を極めることができたのは、東部地中海交易の拠点として君臨しえたからにほかならない。

なお、現在のヴェネツィアに本格的な都市建設がなされるようになったのは、9世紀に入ってから、といわれているが、それ以前から、ヴェネツィア（一般的な Venezia のほか、Venetia、Venecia など）という呼称は、現在のヴェネト州およびフリウリ・ヴェネツィア・ジュリア（Friuli-Venezia Giulia）州に対応する（かなり広大な）地域を指すために用いられていた。そして、それらの海岸周辺地域はヴェネツィア・マリッティマ（Venezia marittima——その呼称の確定時期について、検証していない）と称されていた。

【歴史】ヴェネツィアの誕生は、西ローマ帝国の崩壊、それと前後するフン（unno）族の侵入やロンゴバルド（ランゴバルド：longobardo）族の侵入が要因、といわれている。異民族の侵攻から逃れた人々が安全なラグーナに点在する島々に徐々に集まり、やがて共同体を作ったのであろうが、697年、首都をエラクレア（Eraclea）とするヴェネツィア公国（Ducato di Venezia）成立の話しも、伝承上のことでしかない。

726年、偶像崇拜禁止令の混乱のなか、正史上、最初の総督（doge：dux）Orso Ipato を選任。

740年ころ、首都をマラムッコ（Malamocco：当時の Metamauco）に移転。

---

ゝしたがっている。拙著『アマルフィ海法研究試論』・関西大学出版部・2003年（以下、『試論』）・1-21頁、拙著『シチリア海法研究序説』・関西大学出版部・2018年（以下、『序説』）・1-12頁。

811-827年の総督 Angello Partecipazio の治世開始直後、首都をリアルト（Rialto）島に移転。

828年、聖マルコ（Evangelista Marco：ヴェネツィアの守護神）の聖骸、アレキサンドリアから救出・搬送、総督宮殿に到着。

840年、神聖ローマ帝国と協約（pactum Lotarii）締結。交易路確保のため、何度も（865、876、880、887年など）、異民族と抗争。

933年、リアルトの講和（pace di Rialto）により、イストリア（Istria）海岸での商業・航行の自由を獲得。

976年 総督 Pietro Candiano 4世、治世に不満の反乱市民に殺害される。

992年、ビザンツ皇帝から東方貿易に関する特権を認める金印勅書を付与され、東方貿易が繁栄。

1000年ころ、ダルマツィアの諸都市を保護下に置き、アドリア海の制海権を強化・拡大。総督 Pietro Orseolo 2世、「ダルマツィアの総督（dux Dalmatiae）」の称号を獲得。

1032年、Orseolo 家一族を政権から隔離、2名の総督顧問の設置。

1072年ころに始まった叙任権闘争に関し、中立を保つ。

1082年、ビザンツ皇帝からアドリア海の支配権と商圏の拡大を認める金印勅書を付与される。

1096年に始まった第1回十字軍に、当初、参加せず、後に、船隊を派遣。

1104年、海運・海軍力増強のため、国立造船所を創設。

1143年または少し前、総督権限を制限する立法機関（新コムーネ体制を方向付けた）「賢人会議（Consilium Sapientium）」を創設。

1167年、南下する神聖ローマ帝国皇帝 Federico 1世に対抗し、ロンバルディア同盟（Lega Lombardia）に参加。

1172年、失政が重なった総督 Vitale Michiel 2世暗殺。総督選任権限を有する「40人委員会（Consiglio dei XL）」創設はのころ（確かな記録は1223年）。

1202-1204年、第4回十字軍、ヴェネツィアの意向にしたがい、ザダル攻撃後、1204年4月、2度目の攻略でコンスタンチノーブルを制圧。総督 Enrico Dandolo、「全ローマ帝国の8分の3（4分の1と半分）の支配者（Dominus quartae partis et dimidia totius Imperii Romaniae）」の称号をえる。

1205年から約24年間の総督 Pietro Ziani の治世下、内部統治・行政機構の改革・整備が進む。本稿との関係では、1227年3月12日付の Ordinamenta super saornatione,

caricac(t)ione et stivatione navium の公布。

1229年、総督 Jacopo Tiepolo の治世開始直後（6月1日付）、55カ条の本格的な海法の公布。

1255年（8月6日付）、総督 Ranieri Zeno の治世下、ヴェネツィア海法史上、記念碑的な Statuta et ordinamenta super navibus et aliis lignis の公布。これと相前後して、東方交易の利益をめぐり、ジェノヴァとの戦が勃発。

1270年、ジェノヴァと一時停戦、ボローニャ（Bologna）と開戦（ヴェローナ〔Verona〕、フェッラーラ〔Ferrara〕やアンコーナ（Ancona）などがボローニャに与して参戦：1273年、和平合意）。

1277年、アンコーナとの戦いにまさかの敗戦。

1284年（8月6日）、ヴェネツィアと同盟していたピサ共和国、メロリア（Meloria）海戦でジェノヴァに大敗し、衰退に向かう（1405年、フィレンツィエ〔Firenze〕に併呑され消滅）。

1298年、クルツォラ（Curzola）の戦いで、ジェノヴァに歴史的な大敗。

1310年、内乱を治めるため、10人委員会（Consiglio dei Dieci）を臨時創設（その後、常設化）。

1350年、ジェノヴァに対し宣戦布告（一時休戦をはさみ、約30年間続く）。

1379年、ジェノヴァ、ヴェネツィア海岸一帯を攻略し、8月には、キオッジャ（Chioggia）周辺を制圧。ヴェネツィア、ジェノヴァ艦隊を潟の水路に封じ込め、反撃に転じ、1380年6月下旬にはキオッジャの全部を解放。この戦いは、1381年（8月8日）のトリノ（Torino）条約によって終息するが、これ以降、ヴェネツィアは、東地中海域において、ジェノヴァより優位に立つこととなる。

なお、【歴史】の記述は、主に、以下の文献によっている。

*Enciclopedia Italiana di Scienze, Lettere ed Arti*, vol. 35, Roma, 1937 (ristampa, 1950), pp. 48-77.

*Dizionario Enciclopedico Italiano*, vol. 12, Roma, 1970, pp. 678-683.

*Grande Enciclopedia de Agostini*, vol. 22, Novara, 1994, pp. 286-290.

Gino Benvenuti, *Le repubbliche marinare*, Roma, 1989.

塩野七海『海の都の物語』（中央公論社）1980年。

【海法】ヴェネツィアは、【歴史】で省察したように、8世紀後半ないし遅くとも9世紀前半には、かなりの遠方まで渡航・遠征しうる海運力を有していたもの、と思われる。

海商・航海が盛んになれば、それを規律する慣習法だけではなく、成文法が（体系的ではないにしても）必要になるはずである。一般社会生活を規律する命令・布告などに海事法的性質の規定が含まれることもあったであろうし、また、主として宗教的な理由から発せられた奴隷売買禁止令や暴利禁止令などの布告も、その当時は、海商・航海関連事項を規律する法律としての性質を有していた、というべきかもしれないが、本稿では、立ち入らない。

本稿では、1-1 以下にみるように、イタリア海法史関連の文献の扱いにしたがい、1200年代に公布された三つの海事立法を主に省察する。

### 1-1 Ziani 法

ヴェネツィア最古の海事（特別）立法と広く一般的に認識されている法律は、総督 Pietro Ziani の治世下の1227年3月12日付<sup>6)</sup>で公布された“*Ordinamenta super saornatione, caricacione et stivacione navium*”である。この法律を Ziani 法と称しておくことにする。

Ziani 法だけではなく、1-2 の Tiepolo 法および1-3 の Zeno 法（ならびに三つの法の関連法）の復刻・監修にあたった（Predelli とともに）Sacerdoti によると、所蔵機関につき直接言及していないが、Ziani 法は、政府の布告などを記録した総督府書記局の記録簿：Liber communis（Plegiorum と称される）の転写記録のなかにある、という<sup>7)</sup>。

なお、Ziani 法が最初に復刻・公刊されたのは、1477年、ヴェネツィアにおいて、Filippo (di) Piero によつてのことのようである<sup>8)</sup>。そのなかに、1-2 の Tiepolo 法は

6) われわれ（筆者にかぎらない、と思われるが）は、古い法律の「編纂」時期を議論する場合に、厳密に「編纂」の意味を定義づけないまま、議論を進めることがまあり、本稿のように複数の法律を検討する際には、一方で、公的機関による公布日を論じ、他方で、私人が取り纏めた時期を論じることさえある。本稿でみる三つのヴェネツィア海法のように、公的機関による公布日が判明している例は、むしろ、稀な例外に属する。

7) Adolfo Sacerdoti, in Riccardo Predelli e Adolfo Sacerdoti (editi a cura di), *Gli statuti marittimi veneziani fino al 1255*, Venezia, 1903, p. 10; Predelli e Sacerdoti, op. cit., p. 43. 所蔵機関は、創設当時（1812年）Archivio generale veneto と称された現在のヴェネツィア国立古文書館（Archivio di Stato di Venezia）と推測される。

8) Zeno, op. cit., p. 158; Tocci, op. cit., p. 371, n. 60 は、Filippo di Piero の出版物に Ziani 法が含まれていることを指摘しているが、Zeno 法について言及していない。



含まれていたが<sup>9)</sup>、1-3 の Zeno 法は収録されていなかったようである。

(a) 前 文

Ziani 法には、以下に示すように、比較的短い前文が設けられている。

“Nos quidem P. Ziani Dei gratia Veneciarum, Dalmatie atque Chroatie dux, quarte partis et dimidie tocius Imperij Romanie dominus, cum nostris Iudicibus et Sapientibus et laudatione populi Veneciarum, statuantes statuimus hec ordinamenta super saornatione, caricacione et stiuatione nauium de cetero firmiter obseruanda<sup>10)</sup>”

前文から明らかなことおよび推論されうることなどをいくつか確認しておこう。

総督の名は略記されているが、本法の公布日（前文自体に記載されていないが、その前に、法令名および1227年3月12日の記載がなされている）に統治していた総督は、Pietro Ziani その人である<sup>11)</sup>。

本法の実際の編纂者は、おそらく、総督自身ではなく、本法編纂のために選任された裁判官および賢人たち（sapientes）であり、総督の仕事は、彼らが編纂した法案を承認することに限られていたのであろう<sup>12)</sup>。

本法の法令名、すなわち、“Ordinamenta super saornatione, caricacione et stiuatione nauium” が前文自体に記載されている。法令名にある caricacio と stiuatio は、それぞれイタリア語の caricamento, caricazione（船積み）と stivaggio, stivamento（積付け）を容易に推測させる。一方、saornatio に関連する用語は、手元にあるイタリアの海運用語辞典<sup>13)</sup>にも発見できないが、Predelli と Sacerdotiによると、saornare は metter

9) Frederic C. Lane, *Normativa e amministrazione del diritto marittimo, 1250-1350*, in *Le navi di Venezia fra i secoli XIII e XVI*, Torino, 1983, p. 92, n. 7 は、Filippo di Piero の出版物に Tiepolo 法のヴェネツィア語訳が収録されている、とのべてはいるが、Ziani 法について直接言及していない。いずれにせよ、Zeno 法が Filippo di Piero の出版物に収録されている、との指摘はなされていない。前注 8) 参照。

10) Predelli e Sacerdoti, op. cit., p. 46.

11) 3代前の総督に同姓の Sebastiano Ziani がいるが、その治世は1172-1178年であり、その時代にはまだヴェネツィア総督に「全ローマ帝国の8分の3の支配者」の称号は与えられておらず、また、Predelli e Sacerdoti, op. cit., p. 43によると、本法が記録されている Liber communis が始まったのは、1223年のようである。

12) Zeno, op. cit., p. 157.

13) Lega Navale Italiana, *Dizionario enciclopedico marinaresco* (a cura di Memmo Caporilli), 1972, Milano, (ristampa 1990).

le zavorre (バラストを積む)を意味する用語として紹介されており<sup>14)</sup>、多くのイタリアの海法研究者も、saornatio がバラスト (zavorra) 調整行為であることを理解している<sup>15)</sup>。

すると、法令名 (バラスト、船積みおよび積付けに関する命令) から明らかなように、本法は、船舶の安全な航海にとって重要な三つの行為を (主として) 規制する法であることが分かる。一般的な社会生活関連事項を主たる規制対象とする法のなかに海事関連事項が含まれているような例 (たとえば、多数説によると、編纂年が1204年とされているバー市慣習法) を除けば、Ziani 法は、アドリア海における最古の海法 (海事特別法) と考えられている。

#### (b) 規定形式

復刻・監修者である Predelli と Sacerdoti が指摘しているように、写本の原文は、前文に続いて、改行なしに (当然のことながら、「条文番号」も「見出し」もなしに) 法文を記載しているようである<sup>16)</sup>。「条文番号」も「見出し」もない法律は、少なくとも形式的には、未成熟の立法段階のもの、といわざるをえない。

その記載形式にしたがえば、Ziani 法は、Murino がいうように、ラテン語で記載された長文の 1 カ条からなる法律、ということも可能であろうが<sup>17)</sup>、Predelli と Sacerdoti は、規定内容にしたがって (改行を設けて)、Ziani 法を18カ条からなるもの、としている<sup>18)</sup>。多数は、復刻・監修者にしたがい、18カ条からなるもの、としている<sup>19)</sup>。

#### (c) 規定事項

Ziani 法は、ヴェネツィアだけではなく、アドリア海における最古の海法 (海事特別法) と考えられているにもかかわらず、他の二つの立法、とりわけ、Zeno 法に比べて、あまり重要視されていない。たとえば、Bonolis でさえ、「ほぼ全面的に船舶の構造に

14) Predelli e Sacerdoti, op. cit., p. 207.

15) Ad es., Mario Murino, *Andar per mare nel medioevo: Le antiche consuetudini marittime italiane*, Chieti, 1988, p. 75, n. 2; anche Giovanni Cassandro, *La formazione del diritto marittimo veneziano*, in *Saggi di storia del diritto commerciale*, Napoli, 1978, p. 330, ecc.

16) Predelli e Sacerdoti, op. cit., p. 46, n. 1.

17) Murino, op. cit., p. 75.

18) Predelli e Sacerdoti, op. cit., pp. 46-49.

19) Zeno, op. cit., p. 158; Tocci, op. cit., p. 371; Lozzi, op. cit., p. 383.

関する規定からなっている<sup>20)</sup>」との認識を有しており、深く検討の対象にしていない。

たしかに、船舶の計測方法（４条）、船室の配置（５条）、旅客（巡礼者）運送船の船室設置（１８条）などは、船舶の構造に関する規定に属するかもしれない。しかし、Ziani 法は、タイトルが示している船積み・積付け（２条）、甲板積みの原則禁止（３条）、バラストの調整（１条）に関する規定のほか、満載喫水印（６条）、荷主・船主間紛争の仲裁（７条）、遵法義務・義務違反の制裁（８～１０条、１５条）、特殊運送品（１６条）、食料品運送（１７条）に関しても規定を設けている。

Zeno 教授が作成した Ziani 法、Tiepolo 法および Zeno 法の対応関係の対照表によると、Ziani 法１８カ条のうち１０カ条が Tiepolo 法および／または Zeno 法の規定と対応している、という<sup>21)</sup>。

しかし、Ziani 法の規定との対応関係が認められている Tiepolo 法および Zeno 法の規定も、Ziani 法の規定をそのまま・文言どおり継承しているわけではなく（深化・詳細化された形式のものもみられる）、Zeno 教授の対照表にある１０カ条のほかにも、対応関係を認める規定が存在するかもしれない。すると、Ziani 法は「ほぼ全面的に船舶の構造に関する規定からなっている」との Bonolis の主張を無条件に受け入れることが妥当か、疑問を残すことになりそうである。

#### (d) 追加立法

Predelli と Sacerdoti は、Ziani 法に関連する文書として、① 1228年 9月13日付の文書（*Exemplum capitularis nauium*）と② 1229年 1月 7日付の布告を掲載しているが、①は、非ヴェネツィア人へ船舶（持分）を売却しない旨の船舶所有（共有）者がなすべき宣誓の形式を示したものであり、立法的性質を帯びたものではない、と解されている<sup>22)</sup>。

②は、新造船の最低寸法（長さ56ペス〔pes〕、巾34ペス、高さ9ペス）を定めた布告であるが、地中海での海商の支配権を獲得・維持するための政策に基づくものであろう<sup>23)</sup>。その政策を遂行するには、強力な海運力、有能な海員と巨大な船腹量が不可欠のはずである。統治者としては、その政策に適するよう、私人の行為である造船に干

20) Bonolis, op. cit., p. 606. Gaeta, op. cit., p. 57, n. 45 は、これに疑問を呈している。

21) Zeno, op. cit., p. 163.

22) Zeno, op. cit., pp. 158-159; Lozzi, op. cit., p. 371, n. 60.

23) Murino, op. cit., p. 72, n. 2 によると、古いヴェネツィアの 1 piede は、0.3473メートルに相当する、という。すると、上記の最低寸法は、およそ、長さ19.45メートル、巾11.81メートル、高さ3.13メートルになる。

渉・介入するようになったのであろう。

## 1-2 Tiepolo 法

Ziani 法自体の公布（1227年3月12日付）から約2年、船舶の寸法に関する追加的な布告（1229年1月7日付）がなされてからではわずか5カ月足らずで、総督 Jacopo Tiepolo の統治開始直後の1229年6月1日、55カ条からなる海法が公布された<sup>24)</sup>。本法を Tiepolo 法と称しておく。

Predelli と Sacerdoti は、サン・マルコ図書館（Biblioteca Marciana di Venezia）所蔵の13世紀後半のもの、と思われる写本に基づき、Tiepolo 法を復刻・公刊しているが<sup>25)</sup>、Tiepolo 法に関する写本は、他にもいくつか存在するようである<sup>26)</sup>。

### (a) 前 文

Tiepolo 法にも、以下に示すように、比較的短い前文が設けられている。

“In nomine Dei eterni. Anno Eiusdem millesimo ducentesimo vigesimo nono, indictione secunda, prima die mensis Junii. Temporibus equidem domini nostri Jacobi Teupuli Dei gratia incliti ducis Venetiarum, Dalmatie atque Croacie, et domini quarte partis et dimidie totius Imperii Romanie. Hec sunt ordinamenta per ipsum dominum ducem facta, et per Minus et Maius Consilium et XL, atque in concione publice perlecta et cum laudatione populi approbata<sup>27)</sup>.”

本法の前文の意味は、Ziani 法のそれと大きく異なるものではない、と思われるが、両者を比べて、気付いた点をいくつか列記しておくことにする。

公布年月日は、Ziani 法の前文には示されていないが、本法の前文には明示されている。

総督に冠せられている称号は、両者の前文に共通である。

24) Predelli e Sacerdoti, op. cit., pp. 69-76 によると、その後、3回にわたり（1233年5月に2カ条、1233年8月15日に5カ条、1236年8月15日に1カ条）、計8カ条の追加がなされたようであるが、Zeno, op. cit., p. 159; Tocci, op. cit., p. 371 は、1233年5月に2カ条と1233年8月（25日？）に6カ条、計8カ条の追加がなされた、としている。

25) Predelli e Sacerdoti, op. cit., p. 43.

26) Lane, op. cit., loco cit. によると、Tiepolo 法に関する写本は、少なくとも四つ（サン・マルコ図書館、ヴェネツィア国立古文書館、米国国会図書館などに）残されているようである。ただし、Predelli と Sacerdoti は、他所に存在する写本についてはほとんどなにも語っていない。

27) Predelli e Sacerdoti, op. cit., p. 52.

法令名は、Ziani 法の前文には明示されていたが、本法のそれには明示されていない。

法典編纂・承認に係わった機関が、Ziani 法では法典編纂のために選任された裁判官および賢人であったが、本法では大小の評議委員会、そして、(おそらく) 40人委員会になっている。一方、総督と民衆の関与の在り方は、二つの法で異ならないであろう。

#### (b) 規定形式

Predelli と Sacerdoti は、55カ条のすべてに、算用(アラビア)数字を全カッコで包んだ条文番号を付して、見出しをイタリック体で示している。たとえば、第1条であれば、[1]. *Qualiter patroni\* naues debent exhibere conzatas*. というように。

Predelli と Sacerdoti が復刻・監修した写本の原文に条文番号が付されていたのかは不明であるが、条文数が大きく増加しただけではなく、規定事項も多様化しており、見出しが各条に設けられていることなどから判断しても、Tiepolo 法は、Ziani 法の公布からわずか2年で、少なくとも形式的には、格段の進化を遂げている。Tiepolo 法は、ヴェネツィア最古の本格的な海事立法、といって過言ではないであろう。ただし、章・節・款・項・目に分けて規定を設ける近代的方法は、まだ採用されていない。

\* *patronus* : 船長 第1条の見出しにみられる「船長」は、13世紀中葉までのヴェネツィアであれば(その他の地中海海域でも同様)、船舶所有者みずから、所有船舶に乗り込み、操船にたずさわるのが、まだ常態であったようである。一人が船舶所有者と船長の二つの地位(資格)を兼備することになる。いわゆる「船主船長」あるいは「同時船長」と称される形態である(現在の日本においても、俗に「一杯船主」と称される小規模経営者にもみられる)。ヴェネツィア海法だけではなく、同時代の他の都市の海法も、そのような自己所有船舶に乗船し航海を行う者を“*patronus*”と称している(小町谷操三「船舶所有者の責任の変遷」『海商法研究第3巻』・有斐閣・1931年・67頁は、“*patronus*”を「航海をする船舶共有者」と認識しておられる)。本稿では、もっぱら運航の責任者としての地位について論じるとき、“*patronus*”には「船長」との訳語を与えることにする(共有関係について論じるときには、「(船舶) 共有者」を用いる)。

さらに、当時、船舶の単独所有は稀で、むしろ、一艘の船舶に複数の所有者がおり、彼ら共有者が実際に乗り込み操船・運航するのが一般的であったようである。複数の共有者が同時に乗船することも稀ではなく、このような船舶共有者も、単独の所有者と同様、“*patroni* (*patronus* の複数形)”と称されていた。

複数の共有者が同時に乗船している状況は、いくつかの規定より明らかである。

Zeno 法第3条は、Ziani 法第1条および Tiepolo 法第3条の方針を維持し、バラスト設置につき、原則として、2名の商人（傭船者）、上級船員（*nauc(er)i(us)*）および船長たちのうちの1名の判断にしたがい、船長たちの費用でなされるべき、としている。

また、Zeno 法第23条は、同一船上に複数の船長が乗船しているときに、それらのなかから「海員」に算入することが許される人数を定めている。同条によると、乗船している船長が1名または2名のとき、海員に算入することは許されない（第1文）。乗船船長が3名のとき1名を、乗船船長が4名のとき2名を海員に算入することが許されるが、それを超えて（3名以上）海員に算入することはできない（第2～4文）。

複数の船舶共有者が乗船する場合、航海術に長けた者に船長の役割を担わせ、そうでない者は、船上で海員として働けば、運航の役に立ち、報酬を得ることができるうえ、雇い入れるべき海員の数を減らし、人件費の削減も可能となる。また、複数の共有者が乗船していれば、航海期間中に船長の交代が可能になるなど、当時は、いくつものメリットがあった。船舶所有者・共有者全員が陸に残り他人を船長に選任し所有船舶の運航を委ねる運営形態は、——かつて、ローマ帝国が繁栄したころに存在したが、ローマ帝国の衰退・崩壊に伴い、地中海から長いあいだ消滅していた——かなり時代が下ってから現れるようになった、といわれている。

### (c) 規定事項

Tiepolo 法は、55カ条からなり、条文数において、Ziani 法の18カ条をはるかに上回っているだけでなく、各条文がかなり詳細化しており、一つの条文で複数の事項を規律しているものもみられる。

Tiepolo 法55カ条の規定事項を逐一列記しても、Tiepolo 法の概略を知ることは、困難であり、むしろ混乱に陥る恐れなしとしない。ここでは、Zeno 教授の分類方法にしたがい、Tiepolo 法の規定事項の概要を把握しておきたい<sup>28)</sup>。

船舶の堪航性（1～6条）、公海航行の安全性（22～29条、34条、55条）、商品の船積みおよび船長・船舶書記の責任（17条、19条、第20条、24条、47～50条）、乗船海員数（8～16条）、海員の権利・義務（31条、39条、40条）、海損（35～37条、53条）、傭船

28) Zeno, *op. cit.*, *loco cit.* なお、Zeno 教授は、「商品の船積みおよび船長・船舶書記の責任」に関する規定について、第24条を2度掲げている。それが誤植であることは明白であるが、何条を指す意図であったのかは不明である。

(26条、41条、42条)、海員・船長・運送品所有者間の紛争解決方法(43~46条)。

先に(1-1(c))みたように、Zeno 教授によると、Ziani 法の10カ条が Tiepolo 法(および/または Zeno 法)の規定と対応しているが、Tiepolo 法においてはじめて規定事項となったもの(たとえば、船舶書記)もみられる。

詳細は別稿に譲るが、ここでは、ヴェネツィア海法の特徴の一つ(私的行為に対する公的介入)が明確に表れている第8条から第16条の規定とそれらに関連する(一見矛盾するような)いくつかの規定に注目しておきたい。

Tiepolo 法の立法者は、船舶に乗り組む海員の数、装備する錨や索具の数などを、原則として、船舶所有者や利用者の自主的判断に委ねることなく、積載量<sup>29)</sup> 200ミリアリウム<sup>30)</sup>(約95,000kg)以上の船舶について、100ミリア.ごと(乗船海員の数については50ミリア.ごと)に区切り、それぞれの数を具体的数値でもって定めている。すなわち、乗船海員と錨の数だけを見るが、200ミリア.の船舶であれば、海員20名、錨6個、300ミリア.の船舶であれば、海員30名、錨10個、550ミリア.の船舶であれば、海員55名、錨14個、というように、1,000ミリア.の船舶(海員100名、錨20個)まで定めている。

必要・充分な海員の配乗および属具の装備は、安全な航海(航行の安全性)に必要・不可欠である。安全な航海は、航海者の私益にのみ係わるものではなく、ヴェネツィア国の繁栄を支える基盤でもある。ヴェネツィアの立法者は、船舶の堪航能力・航海の安全性について強い関心を有しているが、その一方で、堪航能力の内容をすべて法律によ

29) 当時の通商・交易の規模を推定するうえで、船舶の容量・規模を表す単位(tonnellaggio)の確定がきわめて重要であることは、おそらく異論はない(Lane, *I tonnelli nel medioevo e in epoca moderna*, in *Le navi di Venezia* cit., p. 124)。しかし、Tiepolo 法では“nauis de CC milliariis”という表示しかなされていない(以下、1,000ミリア.まで同様)。当時のヴェネツィア人にはそれで足りたのであろう。Bonolis, op. cit., p. 72; Murino, op. cit., p. 78, n. 1, ecc. が“portata”と、Lozzi, op. cit., pp. 391-392 は“stazza lorda (総トン数)”と解している。

30) 【milliarium と kantarium】度量衡は、不変のものではなく、場所と時代により(計量の対象によっても)変わる。1ミリア.が1,000リブラ(libbra grassa)に、1カンタリウムが150リブラに相当する、との認識は、(おそらく)一致している。1カンタ. = 150リブラについて、Predelli e Sacerdoti, op. cit., p. 205 と Murino, op. cit., p. 86, n. 2 は71.224kg、Bonolis, op. cit., p. 73, n. 1 は71.225kg、と解しており、1リブラは「約」475gに相当する、と概数で示している(上記の4名は、1ミリア. = 「約」475kgで一致している)。これに対して、Lane, op. cit., pp. 131-132 は、13世紀のヴェネツィアの1ミリア.は477kgに等しい、としている。

り規律することなく、その一部を契約当事者の合意あるいは当事者（とりわけ、傭船者）の判断に委ねている。

【合意事項】(i) 油性品の塗布 Tiepolo 法第2条は、“*Ordinamus quod naus palmicetur secundum quod patroni fuerint concordēs cum naulizatis.*”と定めている。船長は、傭船者との合意にしたがって、船舶を塗装すべき旨の規定であろう（多数説によると、動詞 *palmico* は、「(油性品を) 塗る : *spalmare (d'unguento)*」と解されている）。

油性品の塗布は、木造船にとって、防水・防虫、劣化防止、堪航能力の維持に不可欠の作業であろう。この重要な作業について、合意の有無・内容が当事者に委ねられている。Zeno 法第2条は、合意違反した船長に罰金を科（課）した後半部分を除けば、Tiepolo 法第2条と内容的には一致している。

(ii) 帆の数 Tiepolo 法第8条から第16条および Zeno 法第8条は、船舶の大きさに応じて、装備すべき錨や索具の数および海員数を具体的に示しているが、「帆」については、「ほぼ全面的に」契約当事者の合意に委ねている、と思われる。すなわち、Tiepolo 法第8条および第9条は、200から300ミリア.台の船舶について、“...*in uelis sic ornetur ut concordēs fuerint patroni cum naulizatis...*”というように、帆に関しては、船長と傭船者が合意したように、装備すべき、としている。

同法第10条は、400ミリア.台以上の船舶について、“...*in medio uelum unum et dolonum de banbacino uel barachamo...*”と定めているが、中央部に1枚と船首の帆の設置を求め、それ以外の帆の選択は契約当事者の合意に委ねる趣旨、と思われる。

そして、第11条から第16条は、500ミリア.台から1000ミリア.以上の船舶について、“...*in uelis sic ornetur ut dictum est de naue de CCCC milliariis...*”というように、400ミリア.台の船舶に関する規定に準じるよう定めている。Tiepolo 法の基本的な方針は、「帆」に関しては、「ほぼ全面的に」契約当事者の合意に委ねている、といっても大過ないであろう。

Zeno 法は、「帆」の選択に関して、Tiepolo 法よりさらに、契約当事者の合意に委ねる方針を強めているのかもしれない。すなわち、Zeno 法第8条第1項は、200ミリア.台の船舶について、“...*in uelis ornetur ut patroni concordabuntur cum naulizatis.*”と定めているが、うえにみた Tiepolo 法第8条および第9条の文言と同じ趣旨であろう。

しかし、Zeno 法第8条第2項から第9項は、300ミリア.台から1000ミリア.以上の船舶の「帆」について、まったくなにもふれていない。「帆」に関する言及の不存在は、



300ミリア.台以上の船舶についても、第1項と同様に、契約当事者の合意に委ねる趣旨、と思われる。

帆船にとって属具の中でも重要度の高い「帆」に関して、これほどに契約当事者の合意（とりわけ、傭船者の意思）が尊重されているのは、立法者が無知・無関心であったからではなく、往時の傭船者の多くが航海の熟達者であったからであろう。

(iii) バラストの設置 船舶の安定を維持するバラストは、つねに一定の数・量が要求される錨や索具などと異なり、航海ごとに要否自体と数量が変わりうる。

ヴェネツィア海法の立法者は、バラストの設置については、船舶の規模に応じて必要数量をあらかじめ法定しておく方法を採用せず、船長、上級船員および2名の傭船者の4名の合議・決定に委ねている（4名で合意に達しえなかった場合、公的機関により5人目の委員の選任がなされ、過半数により決せられる）。委員会の決定に基づくバラストの設置が終わるまで、委員会の承諾なしに、いかなる貨物も積み込むことはできない。この基本的方針は、Ziani 法第1条以来、Tiepolo 法第3条および Zeno 法第3条に継承されている。

【傭船者の判断】 船舶は、複雑な構造を有し、「合成物」に分類される（いまは、独木舟など議論していない）。竜骨、舷側板、甲板など、たがいに不可分的に結合し「船体」を構成している部分と、錨、索具、帆など、船体から分離して存在する「属具」を区別することは、比較的容易かもしれないが、Tiepolo 法第4条は、船体との結合性が高いように思われる「帆柱、帆桁、船首帆の桁および舵」の4種類の装備（ornamentum）について、船舶を大小に分けることなく、“...decenter sit nauis ornata（……船舶は適切に装備されていなければならない）”と定めている。

Zeno 法第7条も、200ミリア.以上の船舶について、Tiepolo 法第4条と同じ趣旨の規定を設けており、装備が「適切に（decenter）」なされているか否かの判断は、とりわけ、傭船者に委ねられている。

4種類の装備は、すべて外部に露出しており、必要数が少なく（帆柱なら3本くらいまで）、船舶に詳しい人（当時の航海商人たち）であれば、「適切に装備されている」か否か、外部からそれほど困難を伴わず判断できたもの、と思われる。

なお、Tiepolo 法第8条から第16条の規定は、200ミリア.未満の船舶については規律対象に入れていない。比較的小型の船舶に厳格な法規制をかけるのは、その所有者に酷なだけでなく、国家としても必要性を感じなかったのであろう。そして、第8条から第16条の規定は、修正・進化した形式になっているが、Zeno 法第8条から第11条、第

20条、第27条および第29条に継承されている、といいうる<sup>31)</sup>。

#### (d) 追加立法

Predelli と Sacerdoti は、Tiepolo 法に関連する追加条文として計8カ条（1233年5月付2カ条、1233年8月15日付5カ条、1236年8月15日付1カ条）を掲載している<sup>32)</sup>。これらの8カ条は、Tiepolo 法を補完する趣旨の規定であり、実質的には、Tiepolo 法は、計63カ条からなる、ともいいうるであろう<sup>33)</sup>。

ここで、ヴェネツィア海法の特徴がよく表れている、と思われる1233年8月15日付の追加条文第1条に注目しておきたい。同条は、Tiepolo 法第8条から第16条に類似の手法で（より詳細に）「航行の安全性」の担保を試みるもの、といいうる。すなわち、積載可能積荷重量を定めるにあたり、積載量1,000ミリア（以上）から200ミリアの船舶について、10ミリアごと（80段階）に区分し、各段階の船舶の積載可能積荷重量を具体的数値でもって定めている。

まず、1,000ミリア（以上）の船舶は、積荷1,050カンタリウムの積載が可能とする。以下、積載容量300ミリアに至るまで、10ミリア小さくなる（70段階）ごとに、積載可能積荷重量は、12カンタ小さくなる（990ミリアの船舶は、1,038カンタの積載が可能であり、300ミリアの船舶は、210カンタの積載が可能）。それより積載容量が少ない200ミリアまでの船舶については、10ミリア小さくなる（10段階）ごとに、積載可能積荷重量を10カンタ少なくしてゆく（200ミリアの船舶は、110カンタまで積載が可能）。

1233年8月15日付の追加条文第1条は、積載容量10ミリアごとに積載可能積荷重量を逐一・具体的数値で示しているため、長文化しているが、対応関係が一目瞭然のため、積載可能積荷重量の計算ミス・混乱を回避でき、ひいては、超過船積みを予防できる。同条は、用語の変更を除けば、そのまま（内容的にも、形式的にも）、Zeno 法第102条に受け継がれている。

#### 1-3 Zeno 法

多くの研究者によってヴェネツィア海事立法史上もっとも重要なものと位置付けられ

31) Zeno 法では、乗船海員の数、10ミリア増すごとに1名の増員が要求される（20条）、錨については、200と400～900ミリアの船舶には、Tiepolo 法の定める数より、それぞれ、1個の上積みされている（8条1項、3～8項）。

32) Predelli e Sacerdoti, op. cit., pp. 69-76.

33) Zeno, op. cit., loco cit.; Lozzi, op. cit., p. 382.

ている法律は、総督 Ranieri Zeno 治世下の1255年8月6日付で公布された “Statuta et ordinamenta super navibus et aliis lignis” である。この法律を Zeno 法と称しておく。

Zeno 法は、規定内容によっても、また、アドリア海諸都市の海法に対して及ぼした影響の大きさからも、他のヴェネツィア海事立法より重要視されており、多くの研究者は、「総督 Zeno の法律により、ヴェネツィアの実事立法は、その最高の光彩を獲得した<sup>34)</sup>」との賛辞を惜しまない。

もちろん、Zeno 法も、完全・無欠の法でありうるわけがなく、時代の要請にしがたい、何度も改正・追加を受けているが<sup>35)</sup>、イタリア海法史上の意義・重要性は、不変のままであろう。

Zeno 法の最初の復刻出版は、Canciani, *Barbarorum leges*, V, Venezia, 1792, pp. 20 e segg. のようであるが、それは、Querini-Stampalia 財団が所有する写本（以下、Querini 本という）に依拠していたようである<sup>36)</sup>。

Predelli と Sacerdoti は、Zeno 法の復刻・監修をした時点で、英国グロスタシャー (Gloucestershire) にある Phillips 文庫所蔵の写本（以下、Phillips 本という）の存在を知っていたが<sup>37)</sup>、それを実見することはできず、Querini 本と対照しながら、ヴェネツィア国立古文書館所蔵の写本（以下、ASV 本という）を復刻した。

Zeno 法に関する写本は、上掲の3点以外に、あと数点（不完全なものも含めて）確

34) Zeno, op. cit., p. 164. それを引用するのは、Giuseppe Di Martino, *Statuti e consuetudini marittime (Storia del diritto)*, in *Novissimo Digesto Italiano*, vol. 18, Torino, 1957, p. 406; Lane, *normativa* cit., 91; Lozzi, op. cit., p. 386.

35) Zeno, op. cit., loco cit. は、1302年、1328年と1343年改正・追加に言及している。1346年、総督 Andrea Dandolo の治世下、民法第6篇に “Additiones et correctiones super statutis navium et navigantium” のタイトルで追加された9カ条は、Jean M. Pardessus, *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII<sup>e</sup> siècle*, tom. 5, Paris, 1839, pp. 60-64 に収録されているが、Zeno 法の体系を変更するものではなく、むしろ、その方針に沿うもの、と解されている (Cassandro, op. cit., p. 323, n. 8)。

36) Pardessus, tom. 5, pp. 20-59 が復刻したほか、オーストリアのウィーン科学院監修 “*Fontes rerum austriacarum* (vol. XIV)” にも Querini 本の復刻がなされているようである。Cf., Sacerdoti, op. cit., pp. 12-14; Zeno, op. cit., p. 160. なお、Zeno 法の復刻については、Predelli と Sacerdoti の優秀性が広く支持されているので、本稿も、それにしがたっていくが、Pardessus の復刻も参考にすることがある。

37) Sacerdoti, op. cit., p. 13, n. 1. なお、Phillips 本は、現在、米国国会図書館に所蔵され、研究者に公開されているようである (Lane, op. cit., 93)。

認しうるにしても、決して数多くはない。「偽ロード海法」の研究者として著名な Walter Ashburner は、写本の数が多い「偽ロード海法」の重要性を強調するため、Zeno 法でさえ3点の写本しか存在しないことを指摘している<sup>38)</sup>。現存する写本の数の多さは、その法の重要性・普及度を計るうえで重要な要素になりうるが、すべてではないもの、と思われる。

(a) 前 文

Zeno 法の前文も、Ziani 法と Tiepolo 法のものに比べると、少し長い、直接引用に差し障るほどではない。Predelli と Sacerdoti が提示する ASV 本の前文は、以下のようである。

“In nomine Domini amen. Hec sunt statuta et ordinamenta super nauibus et aliis lignis que, de mandato domini Rainerii Geno Dei gracia incliti ducis Uneciarum et sui consilii, reformata, composita et facta fuerunt per nobiles uiros Nicholaum Quirinum de confinio sancte Marie Formose, Petrum Badouarium de confinio sancte Marie Magdalene, Marinum Dandolum de confinio sanctorum Apostolorum, et per ipsum dominum ducem et suum Consilium Minus et Maius et Quadraginta laudata et approbata, et postmodum in Concione publica per collaudacionem populi Uneciarum confirmata. Anno Domini millesimo ducentesimo quinquagesimo quinto, indicione tercia decima, die sexto intrante mense augusti, in ecclesia sancti Marci.”<sup>39)</sup>

法令名と公布年月日の双方が前文に明示されているのは、Zeno 法の前文のみである。また、Ziani 法と Tiepolo 法の前文では、ordinamenta のみが用いられていたが、Zeno 法の前文では、それとともに（それよりも前に）statuta が用いられている。

法典編纂・承認に係わった機関に大小の評議委員会、（おそらく）40人委員会および民衆が明示されているのは、Tiepolo 法と同様である。

Nicola Quirini（イタリア語表記で）など3名（おそらく、法律の専門家）が立法作業にたずさわったことが示されている。

Zeno 法の前文でもっとも注目すべきは、“reformata, composita et facta” との文言である。とりわけ、“reformata（改正された）”は、本法が先行の法律（おそらく、

38) Ashburner, op. cit., p. xlviii.

39) Predelli e Sacerdoti, op. cit., p. 77. なお、Predelli e Sacerdoti, op. cit., pp. 77-78 は、Querini 本の前文も掲載しており、両者に形式的なちがいがいくつか存在しているが（逐一指摘しない）、実質的な内容は変わらない。

Tiepolo 法)を改正する(一部にしても)趣旨のものであったことを示している、という。

後にみるように、Zeno 法は、Tiepolo 法(公布時には55カ条)に比べて、条文数が多い(ASV 本では117カ条)だけではなく、新たな規律事項を含んでおり、二つの法の差異は大きい、と評価する説も有力であるが<sup>40)</sup>、Tiepolo 法およびその追加規定の大半の規定を継承しており、まったく新しい立法というより、Tiepolo 法との連続性を認めるものなのであろう<sup>41)</sup>。この点については、1-4 で省察したい。

なお、本法は、その名称よりも明らかなとおり、あらゆるタイプの船舶を適用対象としているが(*super nauibus et aliis lignis*)、これも、立法政策の変更を意味しないであろう。

\*船舶 前文にある法令名が示すように、Zeno 法は、「船舶およびその他の船」に関する法律・規則である。船舶は、海(商)法の適用範囲を画するうえで重要な物的設備であるが、Zeno 法も、他の二つの海法と同様、「船舶」の定義規定を有していない。往時も、船舶には、形状・規模・用途などにより、多くの種類のものが存在し、それらを包括する一般的な用語としての“*navis* (伊語: *nave*)”や“*lignum* (伊語: *legno*)”のほか、一定の形状・規模のものを呼称するための用語が多く存在した。

Tiepolo 法では、*navis* のほか *banzonus* が用いられているが、Zeno 法では、これらに加え、*lignum* (*lignum coopertum*)、*buzus navis* (*buzusnavis*)、*buzonavis* も使用されている。*banzonus* や *buzusnavis* は、一定の形状・規模を有する船舶を指していたもの、と思われる。Zeno 法で頻繁に登場する *buzonavis* は、2層甲板・2本マスト・ラテン帆を有する船舶であり、丸形船(*nave tonda*: 舷側が高く幅広で丸みを帯び、推進力はもっぱら帆〔風力〕に依存した)に属するものだったようである。

ヴェネツィア海法の立法者は、船舶の形状を無視したわけではないが(たとえば、船舶が2層甲板を備えていることを前提した規定など)、Zeno 法に頻繁にみられる“*aliud lignum* (その他の船舶)”が明示的に確認しているとおり、あらゆるタイプの船舶を適用対象にしていたもの、と解される(Tiepolo 法の立法者もしかり、*navis* と *banzonus* のみを適用対象としていたわけではない)。Ziani 法のころから、ヴェネツィア海法の立法者が形状より規模を重視していたことは、明白である

40) D'Amelio, op. cit., p. 14.

41) Cassandro, op. cit., p. 325.

(1-1(d))、1-2(e)、1-2(d))。

(b) 規定形式

Predelli と Sacerdoti は、ASV 本117カ条のすべてに、ローマ数字で示した条文番号とイタリック体で見出しを付している。たとえば、第1条であれば、I. *Qualiter patroni debent naues et alia ligna dare conciatas*. というように<sup>42)</sup>。

条文数が増え、かなり大部の法になっているが、章・節・款・項・目に分けて規定を設ける近代的な方法は、まだ採用されていない。

Zeno 法は、Tiepolo 法の公布から四半世紀以上をすぎてから公布された法であるが、前文の文言“reformata (改正された)”にもあるように、また、Tiepolo 法の55カ条のほとんどすべて (51カ条) に対応する規定を有している<sup>43)</sup>。さらに、Tiepolo 法には、3度にわたり<sup>44)</sup>、計8カ条が追加されたようであるが、Predelli と Sacerdoti は、そのうちの7カ条についても、Zeno 法に対応する規定を発見している<sup>45)</sup>。

Zeno 法は、Tiepolo 法に対応する規定を発見することができない規定を、新たに、それも Tiepolo 法にはみられないような長文の規定を設けていることも事実であるが、Tiepolo 法およびその追加規定との連続性を認めるべきであろう。

(c) 規定事項

Zeno 法は、117カ条からなり、条文数において、Tiepolo 法 (55カ条) の2倍を超える。新たな規定事項を加えているほか、先行の二つの法と同じ規定事項でもより深化・詳細化した条文もいくつかみられる。

先に (1-2(e)) Tiepolo 法について行ったように、Zeno 教授の分類方法にしたがい、Zeno 法の規定事項の概要を把握しておきたい<sup>46)</sup>。

船舶の安全性・堪航性 (1～17条、22条、29～31条、44～47条、103条、104条)、乗船海員数・交代要員 (20条<sup>47)</sup>、21条)、海員・船長・商人間の関係 (23条、32～39条、

42) Predelli e Sacerdoti, op. cit., p. 78. なお、Pardessus の復刻によると、Querini 本は129カ条からなっているが、条文番号と見出しの付け方は、ASV 本と同じになっている。

43) Predelli e Sacerdoti, op. cit., pp. 52-69; Zeno, op. cit., p. 163.

44) 追加改正を2度とする立場もあるが、3度が正しい、と思われる。1-2注24) 参照のこと。

45) Predelli e Sacerdoti, op. cit., pp. 69-76.

46) Zeno, op. cit., pp. 161-163.

47) Zeno, op. cit., p. 161 では、第19条になっているが、第20条の規定を引用している。

52条、67条、116条)、船積み・積付け・陸揚げ(48～51条、61～66条、69条、71条、72条、85条、87～89条、93条、105条、107～110条)、船上委員会(73条)、船内警察(90条、91条、100～102条、113～115条)、海員の乗組み(24～28条、31条、34条、55～59条、80条、82条、99条)、海員の年齢制限(24条、25条)、賃金海員<sup>48)</sup>(40条)、船舶書記(41～43条)、傭船(36条、54条、60条、68条、97条)、訴訟手続き(83条、84条、86条、98条)、規定の解釈・修正権限(117条)。

上掲の Zeno 教授の分類は、おそらく紙数の制限から項目を絞って分類しているものと推測される(たとえば、共同海損に関する言及はない)。いくつかの項目に多くの条文がまとめて揭示されているのは、そのためであろう。それとは逆に、たとえば、船上委員会の権限はかなり広範であり、多くの規定と関連するはずであるが、関連規定として第73条のみがあげられている。もし、それらの規定をすべて船上委員会の関連規定として掲げれば、いたずらに混乱を招くはずである。上掲の分類は、Zeno 教授の多大な労苦によるものであろう。

#### (d) 追加立法 (Statuta tarretarum)

すでにみたように(1-3注35))、Zeno 法も何度か追加・修正を受けているが、Predelli と Sacerdoti は、それらの追加・修正を示しておらず、Zeno 法に関連する法律として、56カ条からなる Statuta tarretarum (以下、Tarreta 法)を掲載している<sup>49)</sup>。

往時も、形状・種類・大きさ・用途などによって、船舶を表わすことばは、かなり多く存在した(それも、地域によりかならずしも一定ではなかった)ようであるが、tarreta (あるいは tareta、その他、いくつも類似の呼称があった)も、船舶を示すことばの一つだったようである。Zeno 法が規制対象としていたのが船舶一般であったのに対して、Tarreta 法の規制対象は、tarreta と称された船舶であった。

tarreta について、Murino は、大量貨物運送用の大型帆船——3本マスト、ラテン帆(3角帆)、平底、高い甲板、広い積付スペースを有し、少人数の乗組員で運航——

48) 往時、海員の報酬の定め方として、大きく、乗船した船舶が航海でえた収益に応じて報酬額が変動する方法と、航海の収益にかかわらず定額で支払う方法があり、筆者は、前者の方法により報酬をえる(収益の分配を受ける)海員を「参加海員」、定額の報酬支払いを受ける海員を「賃金海員」と仮称している。二つのタイプの海員は、ティレニア海にも存在した。アマルフィ海法に関しては、拙著『試論』・126-140頁、メッシーナ(Messina)海法に関しては、拙著『序説』・142-144頁、176-177頁、220-221頁などを参照。

49) Predelli e Sacerdoti, op. cit., pp. 168-183.

と解しているが<sup>50)</sup>、Zeno や Lane は、むしろ、Zeno 法の適用に適しない沿岸航海用の小型船、と理解している<sup>51)</sup>。

Tarreta 法は、前文を有しておらず (Predelli と Sacerdoti の復刻によると、Incipiunt statuta tarretarum の文言の後、直ちに、第1条が始まっている<sup>52)</sup>)、公布年月日、立法者などについて、確証はない。半ば必然的に、編纂時期について、説が分かれている。

Tarreta 法は Zeno 法と同時期に総督 Ranieri Zeno の治世下に公布されたもの、と推測する説 (同時期説) の主たる論拠は、(参照した写本において、) Zeno 法に続いて、Tarreta 法が前文なしに、条文が始まっていることである<sup>53)</sup>。同時期説は、かつて有力であったが、近年は、Tarreta 法は Zeno 法より後に (何年後なのかは明示されていないが) 公布された、と解する立場 (後年説) が広く支持されているようである。たしかに、後年説がいうように、写本において二つの法が連続して配置されているだけでは、二つの法が同時期に公布されたことの根拠として薄弱、といわざるをえない。

一方、200 ミリア (約95,000kg) 以上のあらゆる種類の船舶を適用対象とし、1,000 ミリア (約475,000kg) 超の船舶も想定している Zeno 法だけでは実際上の不都合が感じられるようになったため、後年、比較的小型の tarreta だけを適用対象とする Tarreta 法が制定された、との後年説は、かなりの説得力を有する。

その推測を支える (主たる) 論拠は、大きく二つである。まず、Zeno 法のタイトル “Statuta et ordinamenta super navibus et aliis lignis” に第一の論拠を求めている。タイトルにあるように、Zeno 法は、「船舶およびその他の船」を適用対象としており、そのなかには、tarreta も含まれたはずである。それなのに、同じ総督 (Ranieri Zeno) がその種の船舶 (tarreta) についてのみ、別に法律を公布しなければならない理由が理解できない。つぎに、二つの法の規定内容の対照・分析から論拠をえている。Tarreta 法の規定内容がほとんど Zeno 法と変わらず、異なるのは、Tarreta 法が tarreta についてのみ言及している点だけであり、Tarreta 法において、頻繁に、“ut in statuto nauium continetur” と明示的に (ここにいう statutum nauium は Zeno 法)、

50) Murino, op. cit., p. 77, n. 1.

51) Zeno, op. cit., p. 164; Lane, op. cit., p. 95.

52) Predelli e Sacerdoti, op. cit., p. 168.

53) Sacerdoti, op. cit., pp. 40-41, n. 2; forse anche, Antonio Brunetti, *Diritto marittimo privato italiano*, vol. 1, Torino, 1929, p. 83.



Zeno 法への参照がなされている、というのである<sup>54)</sup>。

Tarreta 法のほぼすべての規定が Zeno 法の規定と対応関係にあることは、後年説だけではなく、同時期説も認めるところである。なお、後年説の Cassandro は、極端な例に属するのかもしれないが、Tarreta 法の編纂時期の議論にほとんど意義を認めず<sup>55)</sup>、また、論稿における同法の扱いは (Tiepolo 法に比べてもはるかに) 軽微であり、その重要性をほとんど認めていないかのようなようである。

#### 1-4 立法の連続性

Ziani 法、Tiepolo 法および Zeno 法、とりわけ、後二者間の連続性の評価について、1-3(a)と1-3(b)でふれたとおり、説が大きく二つに分かれている。便宜上、後二者間の連続性を肯定する立場を「肯定説」、両者間の差異を指摘する立場を「差異説」と称しておく。

肯定説は、Zeno 法と Tiepolo 法が強く結びついており、前者は後者の深化・修正・補完そのものであり、また、Zeno 法の前文にある“reformata (改正された)”は Zeno 法が Tiepolo 法を改正した (一部にしても) ものであることを示している、という。たしかに、Zeno 法と Tiepolo 法の対応関係は、かなり明確であり、後者の55カ条のほとんどが (Predelli e Sacerdoti および Zeno 教授によれば、51カ条が) Zeno 法の規定と対応している。

そして、肯定説に立つ Cassandro は、ヴェネツィア法の「統一的性質 (carattere unitario)」という表現をしているが、Tiepolo 法に関しては、明示的な廃止の痕跡がなく、黙示的・暗黙的廃止がなされた、と考えるのも、正しくない、としている。すなわち、1477年の Filippo di Piero の出版物に (Ziani 法とともに) 収録されていたのは、Tiepolo 法であって Zeno 法ではなかったことを指摘している。したがって、Cassandro によると、Zeno 法と Tiepolo 法は、統一的に考察されるべき、ということになる<sup>56)</sup>。

54) Zeno, op. cit., pp. 160-161, p. 163; Lane, op. cit., loco cit. 同時期説からの反論は聞かれぬが (同説支持者が鬼籍に入ってしまったせい)、後年説の二つの論拠により同時期説を完全に否定しえているかは疑問である。Tarreta 法の参照文言は、かならずしも、後年に制定された法律に固有のものではない (同種の文言は、同時期に制定された「特別法と一般法の関係にある」二つの法律においても採用される)、と思われる。筆者自身は、後年説のほうに説得力を覚えるが、同時期説からの反論の可能性は否定できない、と感じている。

55) Cassandro, op. cit., p. 322.

56) Cassandro, op. cit., pp. 325-326.

差異説の D'Amelio は、これに対して、とりわけ、Zeno 法が数多く導入した航海警察 (polizia di navigazione) のための規定および規定不遵守に対する罰則規定がもたらした差異は大きい、としている<sup>57)</sup>。彼は、それ以上詳しく論じないが、その趣旨は容易に推察しうる。

Tiepolo 法のほとんどの規定が Zeno 法の規定との対応関係を認めうるにしても、そっくりそのまま Zeno 法の規定において再現されているわけではなく、時代の要請に対応するため、多くの規定で修正・深化がみられるのも事実である。

また、Tiepolo 法には、罰則を伴う規定（以下、罰則規定という）が6カ条（第46条から第51条）しかみられなかったが、Zeno 法では50数カ条に大幅に増加している（なお、本稿では、合意違反の海員が船長に支払うべき賠償金の金額を定めた Tiepolo 法第39条や Zeno 法第80条などの規定は、罰則規定に含めていない<sup>58)</sup>）。

罰則規定の大幅な増加は、船舶の機装に関する合意、商品の船積み、陸揚げ・碇泊、コレガンツィアの出資限度額など、本来、私的利益に関する事項であっても、航海の安全・公益保護に係わるものであれば、躊躇なく罰則が設けられたからである（Tiepolo 法の罰則がない規定に対応する Zeno 法の規定で罰則が設けられるようになった例は多い）。それに伴い、罰金額を具体的数値で明示した規定も多くみられるようになった（Tiepolo 法には1カ条、Zeno 法では20数カ条）。

たしかに、罰則規定の大幅増加、適用事項の拡大および罰金額の詳細化が、Zeno 法において初めて生じたのであれば、差異説の主張を裏付けるように思われる。

しかし、立法の経緯を少し探ると、上記の現象が Zeno 法において初めて生じたのではないことに気づかされる。

Ziani 法第9条は、規定違反の船長に対して200ヴェネツィア・リブラの罰金を科し

57) D'Amelio, op. cit., p. 14. 航海警察 (polizia di navigazione) は、D'Amelio が多く依存している Bonolis, op. cit., pp. 594-602 が用いる用語。船内警察 (polizia navale : Sacerdoti, op. cit., p. 37; Zeno, op. cit., p. 162; Murino, op. cit., p. 71, ecc.) あるいは海事警察 (polizia marittima : Gaeta, op. cit., p. 57) などと表現されている。

58) いわゆる「手付流し」や「手付金の倍額支払い」などは、合意違反者に対する「私的な制裁」の性質を帯びているかもしれないが、Tiepolo 法第39条や Zeno 法第80条などは、裁判官が決めた額の上乗せも認めているので、罰則規定から除外するのは不適切かもしれないが、本稿では、罰金の納付先がヴェネツィア国 (comune) になっている規定を罰則規定として計算している。

ており、Tiepolo 法第51条がそれを継受した、と考えられているが、Zeno 法には対応する規定がみられないので、Ziani 法については、これ以上立ち入らないでおく。

Tiepolo 法は、第46条から第50条で新たな罰則規定を設けたが、罰金額を明示していない。第46条については、写本に欠損部があり、断言はできないが、第47条から第49条にある（船長は）“...debeant emendare in duplum communi Uenec(t)iarum. (……ヴェネツィア国に2倍にして納付しなければならない。)”と同じ文言を有していたもの、と推測される（下線部が欠損部）。第50条も、罰金額を明示せずに、“...quod similem penam habeant.”と規定している。

Tiepolo 法第46条から第50条には、Zeno 法第14条、（第60条および）第63条、第87条、第88条、第89条が対応しているが、これらの規定も、（ほぼ共通の文言で）“...in duplum nostro comuni patronus debeat emendare...”と具体的な罰金額は明示していない（違反発生部・商品の額の2倍が罰金額）。Tiepolo 法第46条から第50条の実質的な部分は、Zeno 法にそのまま受け継がれた、といえる。

つぎに、われわれは、1-2(d)でふれた Tiepolo 法の追加立法の計8カ条（1233年5月付2カ条、1233年8月15日付5カ条、1236年8月15日付1カ条）に注目しなければならない。

1233年5月法第1条は、稼働6年超の船舶の最大積載量を減少させる規定であるが、罰則はない。この規定に対応する、と考えられている Zeno 法第61条は、稼働期間を5年と7年に区切り、2段階に分けて最大積載量を減少させており、さらに、罰則を設けている（“...in duplum naulum...nostro comuni debeat emendare, ...”）。

1233年5月法第2条は、マレア（Malea：多分、ペロポネソス半島最南端部）を超えて航海する船舶に関する罰則を有しており、“...sub pena soldorum XX uenecialium...nostro communi debeant emendare.”というように罰金額を具体的数値（20ヴェネツィア・ソルド）で明示している。本条は、Zeno 法に対応する規定はないが、Tiepolo 法の下における新しい動向、といえる。

1233年8月法第1条と第2条は、それぞれ、Zeno 法第102条と第105条から第109条に対応するが、両法とも、罰則を設けていない。

1233年8月法第3条は、超過船積みについて、“...nostro communi emendare teneatur duplum...”との文言で罰則を設けており、Zeno 法第64条も、類似した文言を有している。

1233年8月法第4条は、船舶書記の配乗義務に違反した船長に対して “...sub pena

librarum C, ...” の罰金を科している。Zeno 法第41条は、2名の船舶書記の配乗義務を定めているが、違反した場合、やはり、1名につき100リブラの罰金を科している。

1233年8月法第5条は、巡礼者運送の合意に違反した船長に対して、船舶1ミリア（約475kg）につき20ソルドの罰金を科している（“...nostro communi emendare teneatur soldos XX pro quolibet miliario nauis...”）。Zeno 法第115条は、罰金の表示を修正しているが（“soldos uiginti uenecianorum paruorum”）、規定の趣旨は変わらない。

1236年8月法は、常時在船義務に違反した船長に対して25リブラの罰金を科しており、Zeno 法第32条および第33条は、同様の義務違反に対する罰金を50リブラに増額している。

Zeno 法に継承された Tiepolo 法の追加立法7カ条のうち4カ条が罰則規定であり、その罰金を定める文言も Zeno 法とほぼ共通している。とりわけ、罰金額を具体的数値で明示した1233年8月法第4条、同第5条および1236年8月法は、数は少ないものの、Zeno 法に多くみられる同種の規定を先導したもの、といえる。

「立法の連続性」の問題について、筆者自身、確たる回答を用意していないが、中世アドリア海法史を論じる場合、Zeno 法だけではなく、Tiepolo 法および Ziani 法を検討対象に含めても（多くの研究者がそうしているように）、大過ないもの、と考えている。

#### 1-5 偽ロード海法の影響・痕跡

アドリア海法の特色の一つとして、偽ロード海法の影響がティレニア海諸都市の海法より強くみられることがあげられるのであれば、当然、その影響は、ヴェネツィア海法にもみられるはずである。それを探るには（それはアドリア海法ないしヴェネツィア海法研究の究極目的であろう）、ヴェネツィア海法が規律する制度ごとの検討を要するが、アドリア海諸都市の海法について、その所在の確認と概要の把握を意図する本稿の及ぶところではない。ここでは、制度ごとの検討に備え（続稿以降で行いたい）、偽ロード海法の影響ないし（Bonolis によれば）痕跡がみられるところを列挙するにとどまる。

ヴェネツィア海法がビザンツの海事慣習ないし偽ロード海法から影響を受けたことをもっとも端的に表すものとして、“secundum usum（慣習にしたがって）”をあげることができる。この文言は、一覧したかぎりでは、Tiepolo 法に3度（第7条、第26条および第35条）と Zeno 法にも3度（第68条、第76条および第77条）みられ（Tarreta 法は除外する）、ここにいう“usus（慣習）”は、偽ロード海法に集約されているビザンツの海事慣習（法）と考えられている。しかし、Tiepolo 法の3カ条の規定は、かならずしも、そのまま Zeno 法に承継されたわけではない。

Tiepolo 法第7条と Zeno 法第19条は、ともに、ヴェネツィア港から出港するための

費用の負担について定めた規定であり、類似・対応関係にある、といわれているが、前者は、“de communi habere nauis, et etiam de ipsa naue, secundum usum（船上の財物<sup>59)</sup> およびその船舶によって、慣習にしたがって）” 分担するよう命じており、後者は、“expensis patronorum（船長たちの費用で）” 負担するよう求めている。Zeno 法第19条は、慣習にしたがうことを止めたことになる。

Tiepolo 法第26条と Zeno 法第68条は、ともに、寄港地で新たに締結した傭船契約の傭船料につき、その4分の1を船舶（船主）が取得し、残り4分の3を“per homines（男〔海員〕たちで）”「慣習にしたがって」分配すべき、としている。両者間に若干の用語のちがいはみられるが、規定内容はまったく変わっていない<sup>60)</sup>。

（共同）海損に関して、中世の海法は、大きく、ほぼ完全に規律するタイプといくつかの特別規定のみを設けるタイプの二つに分かれ、ヴェネツィア海法は、後者に属するようである<sup>61)</sup>。後者のタイプの法は、規定を設けない部分を慣習法かまたは当事者の合意に委ねるのであろう。

Tiepolo 法第35条は、帆柱、帆桁、錨、帆、舵およびその他の属具（cor(r)edus）の修繕費用の負担について、「……船上の財物およびその船舶によって、慣習にしたがって」分配するよう命じている。Bonolis によると、属具の損害の負担に関して、Tiepolo 法は、ほとんど文字どおり、偽ロード海法第3部第43条を再現している、と解されているが<sup>62)</sup>、Zeno 法は、若干の制限を設けている（少し慣習から離れる）。

まず、Zeno 法第74条および第75条は、Tiepolo 法第35条との対応関係を認められているが、「帆柱、帆桁および舵」の損害については、（共同）海損には入らず“de

59) Ashburner は、commune habere nauis に goods on board をあてるときと、cargo (on board) をあてることがある (op. cit., p. cclxxiv, p. cclxxv)。分担財団には、時として、船舶および積荷以外の財物も含まれうるから、訳語を統一するのに困難を伴う。

60) 両者とも、違反者に対して傭船料の倍額の国庫への納付を科している。これらの規定が守ろうとしている保護法益に関して、船長と海員間の利益の共有なのか超過船積みの防止（航海の安全）、あるいは、両者ともなのか、議論が分かれるかもしれない。また、ここにいう海員は、参加海員と賃金海員のいずれなのか、双方を含むのかも問われるであろう。

61) Ashburner, op. cit., p. cclxviii によると、Ragusa 海法、Zara 海法および Spalato 海法がこのタイプに属し、前者のタイプには、ピサ市慣習法（Constitutum usus）とアンコーナ海法が属する、という。

62) Bonolis, op. cit., p. 421.

hauere patronorum (船長たちの財物で)”負担するよう定めている。すなわち、帆柱、帆桁および舵以外の属具(帆や錨など)については、明示的言及をしていない。それらの損害については、Tiepolo 法第35条と同様、「……、慣習にしたがって」分担する趣旨なのであろう。

そして、Zeno 法第76条と第77条は、「帆柱、帆桁および舵」の損害について、例外的に(時価を超える修繕費を要するときと他船との戦闘により損害が生じたとき)、「……、慣習にしたがって」分担するよう命じている<sup>63)</sup>。

このような明示的な指示文言だけが、ヴェネツィア海法と偽ロード海法の結びつき(由来)を証明するものではない。ヴェネツィア海法のいくつかの規定が、もちろん、修正・変更を経てはいるが、偽ロード海法の内容と一致しており、あるいは、偽ロード海法のわずかな痕跡を残している。

Bonolis は、研究の結章において、うえにみた(共同)海損のほかに、両法の結びつき(偽ロード海法の痕跡)を示す例として、以下のものを挙列している<sup>64)</sup>。

コメンダ(commenda<sup>65)</sup>)、古いコイノニア(κοινωμία)を想起させる船上委員会(consiglio di bordo)の設立を介し商人に認められる航海決定への参加<sup>66)</sup>、上級船員

63) 分担財団に船舶が含まれる場合、「慣習にしたがって」船価の評価および分担額の減額を定めた偽ロード海法第2部第16条に準拠すべきかが問われることになるであろう。

64) Bonolis, op. cit., p. 605.

65) コメンダは、大きく、出資者のみが資本出資する一方的コメンダ契約(一方的コ契約)と商人(航海者)も資本出資する双方的コメンダ契約(双方的コ契約)に分かれる。わが国では、前者が先に生成・発展し、後に商人(航海者)も資本出資するようになり、これはコレガンツィア(colleganza)と称された、との認識が定説的地位を占めている。しかし、このような見解は、イタリアにおいては(も)、(ほとんど)超克されている。早期の文書には、むしろ、双方的コ契約が多くみられ、一方的コ契約は遅れてみられるようになり、そして、ヴェネツィアでは(二つのタイプともコレガンツィアと称されていた)、1204年、一般的には、双方的コ契約を禁止する趣旨と解されている法改正がなされた。その辺の事情に関しては、備忘録にすぎないが、「コメンダ契約について」・拙著『試論』・267-305頁を参照された。なお、筆者は、『試論』・277頁および294頁注(7)において、複数の文献(著者名は伏せる)にしたがい、「1204年の総督 Ranieri Dandolo の改正法」と紹介したが、Ranieri Dandolo は、dominus と称されることはあっても、総督ではなかった。備忘録には、その他にも訂正を要する箇所があるが、他日を期したい。

66) ヴェネツィア海法は、1-2(b)\*patronus: 船長でもふれたように、出航の時点から航海途中でも、重要事項の決定、たとえば、バラストの設置について、船長、✕

(*nauc(er)ius*<sup>67)</sup>) に付与された重責、古い参加海員制度の痕跡<sup>68)</sup>、難船時の救助義務<sup>69)</sup>、偽ロード海法制度の発展形をなす船長の積荷保管・保存に関する責任の決定<sup>70)</sup>、

↘上級船員および2名の商人(傭船者)の4名からなる船上委員会(*consiglio di bordo*)の合議・決定にしたがってするように求めており、4名で合意に達しえなかった場合、5人目の委員の選任がなされ、過半数により決すべき旨を定めている。この基本的方針は、Ziani 法第1条以来、Tiepolo 法第3条および Zeno 法第3条に継承されている。また、Zeno 法第73条は、ドゥブロヴニク以遠に向かう船舶について、船長、上級船員および3名の商人の5名からなる船上委員会の構成を義務づけている。偽ロード海法にしばしば登場するコイノニアの法的性質について、荷主と海員間の利益共有、運航者と荷主間の利益共有、コロナと類似のもの、海上企業の利害関係人のすべてを結ぶ連合的なきずなど、多様な見解が存在しているが、Bonolis, *op. cit.*, pp. 123-126 は、コイノニアがつねに同じ様相を呈しているわけではなく、海員を含む場合もありうる、としている(原田・前掲・698-701頁も参照のこと)。

67) *nauc(er)ius* は、偽ロード海法では船舶運航の最高責任者(船主兼船長)を指すギリシャ語のナウクレロス(*ναύκληρος*)からラテン語に転訛したことばであるが、さらに、イタリア語に転訛し、*nocchiero*, *nacherio* などとなっている。ヴェネツィア海法およびそれと同時代のイタリア海法では、船長に次ぐ立場の船員を示すので「上級船員」と訳している。ヴェネツィアでは、960年ころからの文書にみられるようである(Bonolis, *op. cit.*, p. 605, n. 2)。

68) 1-3(c)注48)において、海員の報酬の定め方として、大きく、二とおりあることを紹介した。航海による収益の分配を受ける参加海員は、比較的小規模の船舶による海上交易が主流であったところに多くみられ、収益の多寡にかかわらず約定の賃金を受け取る賃金海員は、時代が下がってから、大規模船舶による海上交易が盛んになってから多くみられるようになった、といわれている(ただし、偽ロード海法にも、賃金海員に関する規定[第3部第5条や第46条]が存在している)。Ashburner, *op. cit.*, p. clxxii は、ヴェネツィア海法には *profit-sharing system* (参加型)の痕跡はない、と考えているが、Bonolis, *op. cit.*, pp. 217-219 は、ヴェネツィア海法においては賃金型が主流であることを認めつつも、先にみた Tiepolo 法第26条および Zeno 法第68条や越冬時の(傭船料の増額に応じて)海員報酬の増額を認める Tiepolo 法第41条、同第42条および Zeno 法第82条に参加型のかすかな痕跡を見出している。

69) Zeno 法第92条は、船舶が海難に遭遇したとき、海員に対して、15日間の離船禁止・救助義務を課す一方で、救助した財物の3パーセント相当額の報酬を認めている。Bonolis は、同条に関して詳細な解説を行っていないが(筆者の見過ぎかもしれないが)、この規定が偽ロード海法第3部第31条や第45条から第47条に通じる、と考えているのかもしれない。

70) Tiepolo 法第17条によると、船長は、貨物が船積みされ書面をもって(*per* ↗



および、おそらく、とことわりながら、高価品の保存に関する規定<sup>71)</sup>。

しかし、このような古い痕跡を残しながら、ヴェネツィア海法は、交易の発展・拡大に伴う新しい要請に対処するため、進化・発展を続け、そして、Zeno 法は、以前の立法にはみられなかった規定を設け、さらに、国家による介入がより積極的になったため、規定の数を大幅に増やした。小規模の商業に適した古い形式からますます離れ、大型船舶による現代的な交易形態に接近したのである。Zeno 法は、後続のヴェネツィア海法にとって基点となっただけではなく、アドリア海諸都市の海法改正のモデルとなり、そして、アドリア海法の発展に大きく寄与した。

Zeno 法の立法者は、地方的な慣習を強く制限し、法の適用対象者に対して、法律に準拠すべきことを繰り返し（“secundum tenorem nostri statuti [われわれの法律の主旨にしたがい]” だけで10数回）求めており、慣習の適用範囲は、国家の積極的な立法的介入によって、狭められたであろう。しかし、慣習が消滅することはなかったのは、Zeno 法やそれに影響を受けた海法の各所に“secundum usum”の文言が残っていることから、明らかであろう。国家は、修正を要する関係およびより確固とした規範を要する関係についてのみ、規定を設けたからである。

---

scriptum) 受け取ると、保管義務を負い、猛威 (uiolentia)、火事 (ignis)、時化 (fortuna temporis) の場合を除き、(目的地で) 貨物をすべて損なわれていない状態 (原状のまま) で (cum omni integritate) 返還しなければならず、水密不良による (per malam calcaturam) 貨物の損害については、時化によって生じたことを立証しなければ、賠償責任を免れられない。前半部は、いわゆる不可抗力による場合の除き、貨物の保管・返還をなすべき一般的な義務について定め、後半部は、日常の継続的な船体の水密性の維持・管理によって防止しうる損害の賠償責任の規定である。Zeno 法は、第51条において Tiepolo 法第17条の前半部と同様の規定を設け (一般的な保管・返還義務)、貨物の濡れ損害については、第53条を別に設けている。同条によると、責任の有無および損害の算定に関して船長と商人間に争いがある場合、その判断は官憲 (consules または rectores) に委ねられ、船長は、一般の貨物の濡れ損害については、消化活動または時化によって生じたこと立証できれば、免責され、液状貨物 (油、蜂蜜、ワインなど) の損害については、船長の過失に因るか否かによって責任が定まる。

- 71) 偽ロード海法は、金・銀・高価品に関して、船長に寄託しないかぎり、所有者は、その損害の賠償を請求しえない旨を何度か繰り返している (第2部14条、15条および第3部13条)。これらの規定を文言どおりに再現した規定は、Tiepolo 法と Zeno 法には発見できないが、Tiepolo 法第17条は、キャムレットや絹織物など50リブラ未満の軽量品に関しては、商人が保管をし、船長は、保管の引受けの責に任じない旨を定めている。



## 2 アンコーナ

「商法学の父」と尊称されている Benvenuto Stracca\* が生まれ、その生涯のほとんどを過ごしたアンコーナは、海運で栄えた街であり、たとえつねにヴェネツィアより劣位にあったにしても、アドリア海の都市のなかでは、ヴェネツィアにとってもっとも手強いライヴァルであった。そして、アンコーナでは、ダルマツィアの諸都市の立法が落ち着いてから、かなりの年を経て、編纂がなされたためか（それ以前に、個々の規定や慣習法などは成立していたであろうが）、洗練された海法が伝承されている<sup>72)</sup>。その法について議論する前に、アンコーナについても、その地理・歴史の概略を知っておきたい。

\* Benvenuto Stracca の略歴を本節末尾で紹介しておく。

【地理】アンコーナは、マルケ（Marche）州のアドリア海沿岸線のほぼ中央に位置し、現在、州都である。イタリア半島のアドリア海沿岸（とりわけ、アンコーナ以南）は、対岸のダルマツィア地方とは対照的に、なだらかな海岸が続き、プーリア（Puglia）にある良港に至るまで、風待ちをするのに適した場所に乏しい。

さいわい、アンコーナは、ギリシャ人には「肘」のような形にみえた岬に囲まれた天然の良港に恵まれており、アドリア海を往来する船舶にとって、まさしく、交通の要衝である。アンコーナの地名がギリシャ語の肘を表わす *Ἀγκών* に由来することは、周知のことであろう。

【歴史】紀元前4世紀（伝承によると、暴君 Dionisio 1世がいた紀元前390年ころ）、シチリア（Sicilia）を逃れてきたシラクーサ（Siracusa）のギリシャ人によって、基盤が形成される。

その後（2世紀ほど後）到来したローマ人によって、街は、徐々にローマ化される。

115年（ころ）、ローマ皇帝 Traiano、その戦略的・商業的重要性に着目し、港を改築。

476年、西ローマ帝国崩壊後、Odoacre、東ゴート族の統治に服する。

551年、ビザンツ帝国によるゴート族艦隊排撃の後、ラヴェンナ（Ravenna）総督府の五都市連合（pentapoli）に列せられる。

728年、偶像破壊運動に反対しスポレート（Spoleto）公を頼る。

774年、ローマ教皇領になる（Carlo Magno の寄進）。

848年、アラブ人の略奪・破壊を受ける。

917年、アラブ人の侵攻を排撃。

---

72) D'Amelio, op. cit., p. 18.

1000年ころより、独立の道を辿り、11世紀末頃には、自由都市（comune libero）、立派な海洋共和国に成長。

1137年、1167年と1173年、神聖ローマ帝国軍の包囲を排撃。

1170年ころから、独自の通貨（Agontano：Anconetano）を発行。

1183年、1229年、1257年、1271年、ヴェネツィアと戦争（その間のヴェネツィアによる商業上の封鎖、とくに、1226年の封鎖は深刻）。その度ごとの和平・条約により制限・制約を受けるが、海上交易は継続・拡大。

1345年、ヴェネツィアと通商条約締結後、ドゥブロヴニク（1372年と1397年）やザダル（1388年）などと通商条約を締結、交易は継続・拡大。

1348年から1383年、Malatesta 家の支配を受け、一時的に自由を失う。

1397年、海事、造船所および税関に関する三つの法を編纂（ただし、編纂年につき疑問あり）。

15世紀に入っても、いくつかの地域と通商条約を締結、海上交易が途絶えた形跡はない。なお、【歴史】の記述は、主に、以下の文献によっている。

*Enciclopedia Italiana di Scienze, Lettere ed Arti*, vol. 3, Roma, 1929 (ristampa, 1949), pp. 151-159.

*Dizionario Enciclopedico Italiano*, vol. 1, Roma, 1970, pp. 414-415.

*Grande Enciclopedia de Agostini*, vol. 2, Novara, 1994, pp. 74-75.

【海法】一般に、アンコーナ海法とは、同市の歴史古文書館（Archivio storico comunale）に残されたいくつかの写本・史料から Ciavarini の監修のもと復刻・公刊された三つの法律を指している。すなわち、復刻者が現代イタリア語で呼称している Statuti del mare（イタリア語文・全87カ条とラテン語文・付則1カ条。以下、St. mare と略すことがある）、Statuti del terzenale（ラテン語文・全21カ条。以下、St. terzenale と略すことがある）および Statuti della dogana（ラテン語文・全160カ条。以下、St. dogana と略すことがある）である<sup>73)74)</sup>。

73) C. Ciavarini (a cura di), *Statuti anconitani del mare, del terzenale e della dogana e patti con diverse nazioni*, vol. 1, Ancona, 1896. 本書は、Ciavarini による（アラビア数字表示の）19頁からなる前文の後に、やはり、アラビア数字表示の本論部に（1頁から228頁まで）三つの法を収録している（その後、アンコーナが締結した条約などが14個と用語説明も収録している）。Ciavarini の引用個所を頁数のみで示すときは、本論部のそれであり、前文を引用するときは、prefazione, p.\* \* \*で表示する。

74) AAVV, *Aspetti dello statuto del mare di Ancona (XIV secolo)*, in *Archivio* ↗

Ciavarini は、三つの法とも1397年に編纂された、と考えているが、内容的には、それ以前に成立していたことは確かであろう。

## 2-1 Statuti del mare

もし、上記の三つの法を“Corpus juris maritimi (海法大全)”と総称するのであれば、その中心的存在は、海員の権利・義務、雇入契約、船長、上級船員・船舶書記、海損、船舶の競売、紛争解決手続きなどについて詳細な規定を設けている本法であろう。

### 2-1-1 Pardessus の復刻 (1839年)

本法に関して、Ciavarini より先に復刻・公刊した研究者がいる。だれであろう、フランスの巨人 Pardessus である。

Pardessus が入手した本法に関する史料は、アンコーナ歴史古文書館の司書(姓名は伏せておく)から送られてきたアンコーナの高名な地図製作者 Grazioso Benincasa が1435年に作成した航海案内書に収録されていたものである。

収録された法は、(Ciavarini の復刻より10カ条多い)全97カ条からなっており、すべて、俗イタリア語で記載され、見出しが付されているが、ヴェネツィアの三つの海法にあるような法律名や公布日などを示した前文は付せられていない(Benincasa のもの、と思われるメモが付いている)。また、章・節・款・項・目に分けて整序する方法は、採られていない。

Pardessus は、タイトルを“STATUT MARITIME D'ANCÔNE DE 1397”とし、全97カ条にフランス語訳を付けて、*Collection* の第5巻116頁以下に収録している(その後、1567年の保険証券など、関連史料を追加収録)。

イタリア語で記載されている点も本法の特色(あるいは、謎)の一つであるが、規律事項の列举が大量で説明が詳細、時には、法適用の例示がみられることから、法典とい

---

「*giuridico*, 1981, pp. 149-232 がアンコーナ海法について、七つの論点を設定し、多角的に検証している。この研究グループは、故 Gustavo Romanelli ローマ大学名誉教授(1923年11月27日生れ、2005年5月24日永眠)が、若い研究者の養成と研究発表の機会を与えるために構成されたものである。同名誉教授は、現行法の理解に過去の法規の知識が有用である、との考えを持っておられ、他にも、若手研究者と研究グループを形成し同様の研究を行われた。特筆すべきは、同名誉教授が、生前、若手研究者の指導・養成に熱心であっただけではなく(現在活躍中の優れたイタリア航行法研究者のなかに多くの門下生がおられる)、彼・彼女らに対して敬意をもって接しておられたことである。*Diritto dei trasporti*, 2005, pp. 409-423 に4名の著名な航行法研究者による追悼文が寄せられており、それらが同名誉教授の研究・教育業績と人となりを紹介している。

うより手引書のようにもある、といわれている<sup>75)</sup>。

最終の第97条の直後に“Lo soprascripto statuto apare nell libro de S. Selvestro cancelliero del nostro M. comuno d'Anchona del MCCCXC VII（上記の法律は、われわれの偉大なるアンコーナ市の書記官 Selvestro 氏の1397年の文書にある）”との記載がなされている<sup>76)</sup>。

Pardessus は、「1397年のアンコーナ海法」とタイトルを付しているが、1397年は、市の書記官（cancelliero）Selvestro が作成した文書ないし記録簿の作成年であって、法律制定（rédaction）年ではない（制定はより以前になる）ことに注意を喚起している<sup>77)</sup>。

## 2-1-2 Ciavarini の復刻（1896年）

Ciavarini は、Pardessus に遅れること約60年、St. mare だけではなく、Pardessus が発表しえなかった St. terzenale と St. dogana（ならびに、アンコーナが締結した14の条約などと用語説明）を併せて復刻・公刊した。

Ciavarini が三つの法（および14の条約など）の復刻に利用した主要な写本・史料は三つ（そのほかに全部で180）であり、そのうちの 하나가、Pardessus が依拠した Benincasa の航海案内書である。そして、背に司書 Camillo Albertini の手書きで《Statuta | mss. | 1397 | Mare》と記された写本 n. 3 と背に《Statuto | mss. | anni | 1400 | 》と記された写本 n. 19 である<sup>78)</sup>。三つの写本・史料の概要は、以下のようである。

写本 n. 3 は、頁番号がローマ数字 CLXXXVIII から CCCVIII と付された後、アラビア数字で309から347とふられており、大略、4部に分けられる。CLXXXVIII から CCXXVII には、税関や海事に関する雑多な法律のいくつかの規定が収録されており、CCXXX から CCXXXVIII には、St. terzenale が、CCXLV から CCCVIII には、160カ条の St. dogana 収録されている。そのあと、頁番号の表記がアラビア数字に変わり、条文番号も（第1条から第87条まで）アラビア数字で表記された St. mare が収録されている。

写本 n. 19 は、154条からなる St. dogana（1頁から80頁）と St. mare のはじめの32

75) Murino, op. cit., pp. 101-102.

76) Pardessus, tom. 5, p. 101.

77) Pardessus, tom. 5, p.198, n. 1.

78) Ciavarini, op. cit., prefazione, pp. 15-17.

カ条（126頁から137頁）を収録している。

Benincasa の航海案内書の68頁から95頁に、Pardessus が復刻・公刊した97カ条からなる St. mare が収録されている。

(a) 前 文

Ciavarini の復刻によると、まず、簡略な前文 “In Christi nomine amen. Infrascripte sonno le rubriche de l'infrascripti statuti de mare, cio è imprima” があり、つぎに、アラビア数字で番号表示された全87カ条の見出しが列挙されており<sup>79)</sup>、その後に、イタリア語文の全87カ条とラテン語文の付則1カ条が掲載されている。

簡略な前文からは、本法の公布日を知ることはできないが、写本 n. 3 の表記《Statuta | mss. | 1397 | Mare》から、本法が1397年に市の公簿に記載されたこと（一応、「編纂」ということにする）が分かる。Ciavarini が本法の編纂年を1397年としたことは、古文書学の作法に叶っているのであろう。

一方、前文から、本法の公称が “statuti de mare” であったことがうかがえる。すると、本法第37条と第38条が本法を示す（と解される）“capitoli del mare” の写本の携帯を船舶書記（scrivano de nave）と在外の評議員（consoli de ultramare）に義務づけた表現と矛盾することになる。この外形的矛盾は、いくつかの規定内容の差異が示しているように<sup>80)</sup>、本法のすべての規定が同じ時期に成立したものではないことを論証するものかもしれない。

(b) 規定形式

章・節・款・項・目に分けて整序することなく、すべての条文をイタリア語で記載している点では、Pardessus の復刻と共通しているが、両者のイタリア語には、かなりの差異がみられる（筆者には、いずれが優雅な語調かは判断できない）。

St. terzenale および St. dogana と異なり、本法がイタリア語で記載されていた点に関して、説が分かれている。一つは、最初からイタリア語で記載されていた、と推測し、その理由として、当時、本法の利用・適用が予定されていた海事・商事関係者がラテン語に詳しくなかったで、それらの人の理解を容易にするためではないか、とするもの

79) Ciavarini, op. cit., pp. 3-6.

80) Bonolis, op. cit., p. 629, n. 2 は、本法第79条が1314年のジェノヴァ法のコルシカ（Corsica）のための規定と文言がほぼ類似していること、および、本法第80条（コンスタンチノープルへの渡航者に聖ステファノ [S. Stefano] 教会の維持費用を課した規定）がより古く12世紀に遡ることを指摘した説（Manfroni）を紹介している。

である<sup>81)</sup>。

他方、時期を特定することはできないが古い時代に存在していた先行の法律（ラテン語で起草されていた）が、その後に生じた要請・問題を規律するために必要とされた規定によって補正・補充され、後に推敲され、俗イタリア語に翻訳された、とする立場もある<sup>82)</sup>。

なお、ここで紹介した二つの立場は、St. mare が公的な立法であることを認める点では一致している、と思われるが、本法は、真の法律（vere leggi）ではなく、海事慣習法（consuetudini marinaresche）の範疇に属する、とする説が存在している<sup>83)</sup>。

さらに注目すべきは、本法第87条の直後に置かれた付則である。この付則がラテン語で表示されているのかについて、議論がありうるが、趣旨は明白である。本法と抵触するすべての法律を破棄・無効にする<sup>84)</sup>。これは、本法以前の法の存在を示している<sup>85)</sup>。

しかし、先行の法が存在したことを推測させる論拠をいくつか列挙することは容易であるが、その法の成立時期を正確に論証しうる史料は（残されてい）ない（本節末尾の\*\*1532年の混乱で言及する）。

#### (c) 規定事項

本法の規定事項は、先述のとおり、広汎にわたり、一般的な海法が規律対象にしている事項を、ほとんど包含している。先にヴェネツィアの Tiepolo 法と Zeno 法について行ったように、Zeno 教授の分類にしたがって、本法の規定事項の概要を把握しておきたい<sup>86)</sup>。

81) Zeno, op. cit., p. 172; Murino, op. cit., p. 96 は、Pardessus, *Collection* cit., tom. 5, p. 101 の見解として紹介しているが、そこまで断定しうるか、疑問を残す。

82) Zeno, op. cit., p. 173; Bonolis, op. cit., pp. 629-634 は、この立場であろう。

83) Paul Boselli, *Le droit maritime en Italie*, Turin-Naples, 1885, pp. LXXIV-LXXV は、本法について、コンソラート・デル・マールに非常に似ているが、それが普及する以前のアドリア海における一般慣習法の状況を示すもの、と解している。Murino, op. cit., pp. 96-97 は、それに同調している。

84) 第88条 (De aliis statutis et aliis reformationibus cassandis) “...omnia et singula statuta et leges reformationes dicti comunis Ancone que in aliquo contradicerent supradictis statutis inserti in hoc volumine statutorum sint cassa et irrita, ...”

85) Zeno, op. cit., loco cit.

86) Zeno, op. cit., pp. 174-175.

海員の権利・義務（7条、8条<sup>87)</sup>、16条、20条、31条、33条、35条、42条、44条、52条、54条、57条）、二つの型の海員雇入契約（3条、5条、18条、41条、66条）、船長・船舶共有者（parzionatevole）・商人（傭船者）の関係（5条、32条、46条、49条、51条、53条）、上級船員・船舶書記（4条、9条、15条、27条、29条、52条、79条）、傭船（1条、13条、22条、25条、28条、49条、51条、65条、69条、78条）、海損（17条、58条、66条、72条、86条、87条）、船舶の競売（6条、67条）、船上委員会（consiglio di bordo：32条）、紛争解決手続き（11条、43条、62条）、航海中の遺言による財産処分（14条）、外地死亡者の財産相続（21条、23条）、船内・港湾警察（24条、34条、55条、56条、59～61条、67条、71条、73条、74条、76条、78条、81～85条）。

一覧して、本法は、船内・港湾警察の規定の占める割合が少し大きいようであるが、海法が規律すべき事項については、バランスよく規定を設けている、といえる。そのなかで、航海中の遺言による財産処分に関する第14条は、アドリア海の他の諸都市の海法には類するものがないようである<sup>88)</sup>。

また、本法には、先行する法の存在を推測させる文言・規定が存在していることは、先の(a)と(b)でふれたとおりであるが、さらに、古い時代に形成された（と思われる）規定が混在し、（おそらく）すべての人が認めるところであろうが、他の都市の法・慣習法の影響・痕跡を残す規定がかなり含まれている。これらについては、つぎに節を改めて、概要を確かめておきたい。

#### (d) 特 徴

(i) 古い時代の記憶 本法第37条と第38条は、船舶書記と在外の評議員に“capitoli de mare”の写本の携帯を義務づけており、一般的には、“capitoli de mare”は本法自体を指すもの、と考えられている（コンソラート・デル・マーレと解する立場も存在したようであるが）。すると、なぜ、二つの規定は、前文と同様“statuti de mare”あるいは「本法（questi statuti）」とのべなかったのかが問われるであろう。そのとき、本法の前身（先行）の法として“capitoli de mare”と称される法が存在していたのでは、との一つの仮説が成り立つかもしれない。

このような仮説と異なって、(b)でみた最終の第87条の直後に置かれた付則は、先行の法の存在に対する疑念の余地を排除する。疑問として残るのは、先行の法がいつごろ存

87) Zeno, op. cit., p. 174 では、第87条になっているが、誤植と判断し、筆者の一存で修正した。

88) Zeno, op. cit., p. 175.

在したのかだけであろう。これについては、正確に答えることは不可能であり、本法に存在する古い時代に形成された（と思われる）規定から、おおよそのことを推測するしかない。

まず、2-1-2(a)注80)でふれたとおり、第80条は、コンスタンチノーブルへの渡航者に聖ステーフアノ教会の維持費用を課しているが、この課税は12世紀に遡る、といわれている。

上級船員（nocchiero）と船舶書記に船舶運航に関する重要任務を認める第40条は、船舶所有者が所有船舶に運航責任者として乗船しなくなり、その任務を上級船員が担うようになったところに追加された規定、と考えられているが、それ以外の技術的事項に関する規定は、古い時代の規定ということになりそうである。

海員の報酬の定め方として、「参加型」がより古い（小型船舶による沿岸小航海が主流であったころ）、と考えられている。本法においては、「賃金型」報酬（大型船舶による遠距離航海が盛んになったころ）が主流のようであるが（たとえば、第54条は、月払い）、第18条や第44条などに「参加型」報酬の定めが設けられている。

そして、Bonolis は、研究の結章において、具体的な条文間の対応関係を示していないが<sup>89)</sup>、ビザンツの慣習法（偽ロード海法のことであろう）を思い起こさせる規定として、いわゆる不積み運送賃について規定している第51条、高価品に関する責任の特則である第64条、水密不良（mala calcatura）の責任の第4条、碇泊期間に関する第13条前半部および傭船者の手付金に関する第65条の5カ条を列举している。

しかし、各条の関連する検討箇所にもどっても、5カ条のすべてについて偽ロード海法の具体的な関連が明確になるわけではない（他都市の海法と偽ロード海法の条文間の対応関係は明示されていることが多い）。むしろ、本法における偽ロード海法の痕跡があったにしても、わずかなものにすぎないことをうかがわせる記述がみられる。たとえば、碇泊期間に関する規定の対応関係は、比較的把握しやすいが、偽ロード海法第3部第25条、第28条および第29条の検討の直後で、「アドリア海諸法のなかでは、いくつか、本件に関して、偽ロード海法にしたがっているにすぎない。それどころか、それらの少数は、同法に逐一詳細にしたがってはいない。現に、アンコーナ海法（第13条）は、合意期間の遵守を原則として規定するにとどまっている<sup>90)</sup>」とのべている。

89) Bonolis, op. cit., p. 630. つぎの(ii)でみる他都市の海法が本法に与えた（であろう）

影響・痕跡に関しては、対応する規定を具体的に示しているのと、明らかに異なる。

90) Bonolis, op. cit., pp 337-338. 反対に、高価品に関する偽ロード海法の規定



(ii) 他都市の海法の影響・痕跡 筆者は、折にふれ、「一都市の海法が他の都市の海法の影響を受けずに独自に生成・発展した、というようなことは、ほとんど考えられない<sup>91)</sup>」とのべているが、本法は、そのことばがもっともよくあてはまる例かもしれない。

Bonolis は、研究の結章において、本法に影響を与えた法として、バーリ海事慣習法、トラネ海法、Zeno 法、コンソラート・デル・マーレなどをあげ、本法との規定間の対応関係を、若干の例外を除いて、具体的に示している<sup>92)</sup>。具体的に規定間の対応関係を明示しうるのは、上掲の四つの法の公布・編纂時期が、偽ロード海法が効力を有していた時期よりも、St. mare の編纂時期に近いことにある、と思われる。

しかし、バーリ海事慣習法とは、(おそらく) ほぼ2世紀、Zeno 法とでも約1世紀半のへだたりがある。「これらすべての類似性は、いくつかを除き、ほとんど文字どおりのものではない。広汎で進化したアンコーナ法は、他の法律の考え方にならないながらも、それらを溶け合わせそして自らの文言で表現している<sup>93)</sup>」と了解しておくべきであろう。そのうえで、Bonolis のいう対応関係をみることにしよう。

まず、本法第1条の前半部が、多数決による共有船舶の利用について定めたバーリ海事慣習法 Sparano 本第36条第3項と文字どおりではないにしても、その実質的な内容を再現しており、本法第3条も、同項から派生している(ただし、Ragusa 法第17条により近い)、という<sup>94)</sup>。

トラネ海法との対応関係は、複数の条文間にみられる。遺失物の発見・救助に関する第60条は、トラネ海法第19条および第21条のいくつかの点を再現している。共同海損の成立・計算に関する第86条および第87条は、トラネ海法第3条および第12条に共通した文言を有している。海員の解雇事由に関する第54条は、トラネ海法第9条に対応している<sup>95)</sup>。

Zeno 法の影響を受けた規定は、より多く、以下のとおりである。逃亡した海員の拘束権限に関する第41条は、Zeno 法第80条と明らかに対応する。船上委員会の第32条は、

---

↘(第2部14条、15条および第3部13条)と本法の第86条と第64条のあいだに、強い類似性を認めている(Bonolis, op. cit., pp 365-366)。

91) 拙著『試論』・247頁、拙著『序説』・233頁、313頁など。

92) Bonolis, op. cit., pp. 631-633.

93) Bonolis, op. cit., p. 634.

94) Bonolis, op. cit., p. 631. バーリ海事慣習法および Ragusa 法の模倣は、ほとんど、内容的なもの、としている。なお、バーリ海事慣習法については、3-2参照。

95) トラネ海法については、3-1参照。

Zeno 法第73条と、海員の船内持込み禁止物に関する第42条は、Zeno 法第55条と確かな対応関係にある。傭船料支払いの担保に関する第22条は、Zeno 法第83条、第84条および第86条と対応する。

Zeno 法（ないしヴェネツィア海法）の対応規定を明示していないが、商人の航海決定への介入に関する第49条<sup>96)</sup>、第33条および第87条ならびに甲板積み禁止に関する第45条は、ヴェネツィア海法<sup>97)</sup>を模倣している、という<sup>98)</sup>。

最後に、コンソラート・デル・マーレの本法に対する影響は、船舶書記の規定、とりわけ、公証人の性質および帳簿の信用についてみられ、前者の第194条と本法第3条は、いくつかの点で類似している。

以上、省察したように、本法に残る古い時代の記憶や他都市の海法の影響・痕跡は、そのほとんどが、わずかなものかもしれないが、本法は、ビザンツの慣習に基礎を置いた先行の法を受け継ぎ、アドリア海諸都市の海法、とりわけ、Zeno 法の影響を受けながら、そして、さらに後には、コンソラート・デル・マーレも受け入れながら、いまに伝わる姿に成長したもの、と思われる。

## 2-2 Statuti del terzenale

Ciavarini が復刻に利用した三つの写本・史料のなかでは、写本 n. 3 のみが St. terzenale を収録している。なお、“terzenale”は、現代イタリア語の“arsenale（造船所）”を意味する。

本法には前文は設けられておらず、公布日・法律名・編纂者などを直接知ることができない。Ciavarini は、他の二つの法と同様、1397年編纂（書記官による公簿記載年）と考えているが、異論があることは、すでにのべたとおりである。

しかし、本法の公称が“Statuti del terzenale”であったことを示す有力な証拠は、

96) Bonolis, op. cit., p. 632 は、第19条（衝突船舶の免責・責任の規定）を掲げているが、第49条の誤り、と思われるので、筆者の一存で修正した。ヴェネツィア法は、商人の航海決定への介入を広く（バラストの設置、航路変更・寄港、投げ荷など）認めているので、Bonolis は、逐一、対応関係を示さなかったのであろう。1-5注66)を参照のこと。

97) 甲板積み禁止は、Ziani 法第3条以降、Tiepolo 法第49条と Zeno 法第88条に受け継がれている。

98) Bonolis, op. cit., loco cit. は、本法第45条と Zeno 法第48条、本法第83条と Zeno 法第59条および本法第53条と Zeno 法第54条の類似性については、不確かもの、と考えている。

St. mare 第73条が本法に言及している点に求めうる。

21カ条の規定に、条文番号は付されていないが、見出しは施されている。すでにふれたが、本法（および St. dogana）は、全文ラテン語で記載されており、St. mare が付則を除く全87カ条がイタリア語で記載されているの異なる。本法の主たる利用者・適用対象が公職者（それも、高位の）であったことからすれば、ラテン語での記載に不便・不都合はなかったのかもしれない。

規定事項は、港湾・造船所長官の選任、港湾・造船所の維持・管理、船舶係留の管理、船積み・陸揚げの監視、碇泊税の徴収などである。St. mare が私法的性質の規定を多く含んでいるのとは異なり、本法の規定は、すべてが、行政法的性質のものである<sup>99)</sup>。

### 2-3 Statuti della dogana

Ciavarini が復刻に利用した写本 n. 3 と写本 n. 19 に、それぞれ、160カ条と154カ条からなる St. dogana が収録されている。Ciavarini は、160カ条の St. dogana として復刻・公刊している。

本法にも前文はなく、公布日・法律名・編纂者などを直接知りえないこと、全文ラテン語で記載されていること、また、Ciavarini が本法の編纂年を1397年としたことに異論が寄せられていることは、“St. terzenale” と事情は同じである。

ただ、本法について、写本19が“Septima collatio statutorum comunis Ancone de duana, dattis et gabellis”と表示しているので、本法の公称は“statuta comunis Ancone de duana, dattis et gabellis”であったのかもしれない。

本法は、工芸・商業・サービス業を含め、多様な生産・経済活動に関する課税について詳細な規定を設けた租税法典、というべきものである（税金に関する用語が三つ列挙されている）。本法が当時のアンコーナの商業・経済活動を知るうえで有用な史料になることは、広く支持されているが<sup>100)</sup>、いくつかの海事関連規定も、他都市の海法との比較検証の場では、あまり（ほとんど）利用されることはない<sup>101)</sup>。

99) Murino, op. cit., p. 116. なお、第6条は、修繕・補修のためアンコーナ港に碇泊した船舶に対する税金に関する規定であるが、そこに“..., secundum antiquam consuetudinem（古い慣習法にしたがって）”という文言がみられる。本法にも、先行する慣習法が存在した。

100) Zeno, op. cit., pp. 175-176; Murino, op. cit., p. 122.

101) 海事関連規定としては、第14条（港内での積替えの許可と監督）、第18条（荒天避難船舶に対する港湾使用税）、第19条（穀物運搬船に対する出港制限）、第21条（湾外からの来航船に対する荷揚制限）などであるが、公法的な性質のものである。

なお、本法の利用者・適用対象者には、St. mare と同様、ラテン語に詳しくなさそうな人も多く含まれていそうである。にもかかわらず、ラテン語での記載されたのは、納税者には不便・不都合でも、徴税者にすれば、それで不便・不都合はなかったからかもしれない。

\* Benvenuto Stracca (Straccha) 1509年(月日不詳) Antongiacomo Stracca と Fiordalisa (姓不詳) のあいだにアンコーナで誕生。\* \* 1532年の混乱により、街の有力者が数十名追放されたが、そのなかに、Benvenuto と父も含まれていた(ようである)。ポローニャ (Bologna) で法律学を修め、アスコリ・ピチエーノ (Ascoli Piceno) で市の要職を勤めた(1539年5月～1540年5月) 後、帰郷し、弁護士のほか公職にも就く。

1553年、ヴェネツィアで出版した “*Tractatus de Mercatura seu de Mercatore*” は、世界最初の商法の体系書であり、彼が「商法学の父」と尊称される所以でもある。同書は、以下のように、8章からなっている。

第1章：商業、商人、商業と手工芸の差異。第2章：商人の義務、商業帳簿の保存。第3章：商人資格の取得と制限。第4章：商業の対象商品と除外商品。第5章：商事契約(委任、担保、保険を含む賭け)。第6章：海商(船員、船舶、航海)。第7章：商人資格の喪失(死亡、終業、刑事処分、破産)。第8章：商事裁判手続き。

*Tractatus de proxenetis et proxenetis*, Venezia, 1558 は、仲介人・仲介手数料を扱っているが、*de Mercatura* 同様、大変な好評を博し、欧州各地で重版がなされた(最終で、アムステルダム [Amsterdam] 1669年、ジュネーヴ [Ginevra] 1718年、ケルン [Colonia] 1754年など)。

*Tractatus de assecurationibus*, Venezia, 1569 は、*de Mercatura* の第5章の保険に関する記述不足を補充する保険(法)学上きわめて貴重な文献。

1578年12月26日アンコーナで逝去(ただし、Luigi Franchi, *Benvenuto Stracca giureconsulto anconitano del secolo XVI*, Roma, 1888 [ristampa, Darmstadt, 1975], pp. 18-19, p. 124 は、26日は、聖アヌンチャータ [SS. Annunziata] 教会の記録簿に Stracca 死亡の記載がなされた日であり、その1日か2日前に亡くなった、と推測している)。

文中で参照したもの以外の文献。Mario Chiaudano, *Stracca Benvenuto*, in *Novissimo Digesto Italiano*, Vol. XVIII, Torino, 1957, pp. 468-469; Alessia Legnani

Annichini, *Stracca Benvenuto*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. 94, 2019 ([https://www.treccani.it/enciclopedia/benvenuto-stracca\\_\(Dizionario-Biografico\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/benvenuto-stracca_(Dizionario-Biografico)/)) ; ポール・ユヴラン原著＝小町谷操三訳『商法史』再版・有斐閣・1970年・100－101頁、服部栄三『商法総則』第3版・青林書院新社・1983年・111頁。

＊＊1532年の混乱 アンコーナは、ヴェネツィアや後にみるドゥブロヴニクが13世紀にはすでに海法を有していたのに対して、1世紀以上遅れて、1397年ようやく海法が編纂された、と考えるのは、直感的に不可解なだけではなく、St. mare に関する2－1－2(a)および(b)でふれたように、先行する法の存在を推測させる複数の論拠を列挙することができる。しかし、先行する法に関する史料は、いまだ発見されておらず、失われてしまった、と考えるしかないであろう。

筆者は、1532年9月、ローマ教皇（Clemente 7世）軍の封鎖・占領・破壊行為によりアンコーナが大混乱に陥った際、失われてしまったのではないかと推測している。9月20日、為政者 Bernardino della Barba によって、市の古文書館の蔵書・史料などがアンツィアナレ（Anzianale）宮の窓から投棄されてしまった。Clemente 7世は、その2年後、1534年9月25日に亡くなるが、その間、貴重な蔵書・史料などは、回収されず、つぎの教皇 Paolo 3世が、ようやく、それらの回収を命じた。しかし、回収された古文書館の原本は、ごくわずかであり、それらもひどく汚染・破損・劣化していた。かろうじて滅失を免れたもののなかに、Ciavarini が復刻に使用した写本・史料が含まれていたのである（Ciavarini, op. cit., prefazione, p. 14）。

### 3 イタリアの諸都市

アドリア海に面した都市のなかでは、ヴェネツィアが長いあいだ首位を占め、アンコーナがそれにつぐ海運・商業力を有していたが、その他にも、いくつかの海洋都市・港湾都市が繁栄していた。それらの都市に「海法」関連の史料が残されているのか、一瞥しておこう。

ラヴェンナは、もともとは、アドリア海に面した干潟地帯に人工的に建造された街であり、その成り立ち様は、ヴェネツィアのそれに似ている。現在のラヴェンナの中心部は、海岸から8km程度奥まっているが、草創期の街の姿は、港湾都市であった、ともいいうる。

なにより、ラヴェンナは、6世紀以降、ビザンツ帝国のイタリア総督府として経済的

に恵まれた街であった。ビザンツ帝国の衰退、カール大帝の度重なる略奪にもかかわらず、ラヴェンナの商業が途絶えることはなかった。

しかし、ヴェネツィアの台頭に伴い、ラヴェンナの通商の自由は制限され、交易圏もほとんど沿岸部に限られてしまったためか、本稿が興味を有する「海法」関連の史料は、報告されていない。“cercare Maria per Ravenna” 見つかる当てのないものを探しても無駄なのであろう。

リミニ (Rimini) は、フラミニア街道 (Via Flaminia) とエミリア街道 (Via Emilia) を結ぶ交通の要衝として、古くから栄えた (ラヴェンナ総統府の「五都市連合」の一つ)。

マレッキア河 (Fiume Marécchia) 口に築かれたこの町は、水運にも適していたが、交易圏は、沿岸部に限られ、交易品も農作物が主であった。それでも、周辺地域との通商で、街はかなり経済的に潤っており、その通商を支える港湾施設・設備の維持・補修に配慮がなされていた。わずかではあるが、そうした配慮の有様などを示す「海法」関連の史料が残されている<sup>102)</sup>。

ペーザロ (Pesaro)、ファーノ (Fano)、セニガッリア (Senigallia) は、アンコーナ、リミニとともに「五都市連合」に選ばれた港湾都市であるが、それらには、(少なくとも、本稿の興味の対象となる時代の) みるべき「海法」関連の史料は残されていない<sup>103)</sup>。

フェルモ (Fermo) は、アンコーナを海岸沿いに約60km南下したポルト・サン・ジョルジョ (Porto S. Giórgio) から7kmほど内陸部に入った山間の街であり、それ自身の海法関連の史料は存在しないようであるが、海法関連のエピソードを残す街として知られている。

102) Pardessus, tom. 5, pp. 113-114 が、1303年11月26日採択の通称マラテスト法 (statut de Malatesta) 第3編第56条、第4編第138条および第141条を掲載している。その後、V. Franchini, *Appunti di diritto marittimo riminese nel secolo XIV*, Bologna, 1913 が、1334年法にみられる、主として地域的な要請に対処するための海事行政法的な規定 (および公証人の文書) を紹介しているようであるが、筆者は、入手しえていない。

103) Pardessus, tom. 5, pp. 114-115 が、1532年ペーザロ法第5編第118条と1591年4月10日勅令115を掲載しているが、時期的に本稿の興味の対象外である。ちなみに、前者は、地方的な警察法規にすぎず (Pardessus, tom. 5, p. 114, n. 1)、後者は、難破品の取扱いを定めているようである。

1507年（1496年～1509年、フェルモはヴェネツィアの統治下にあった）、ヴェネツィアにおいて、フェルモの市法を収録した書物が公刊されたが、それに、プーリア州のトラニーの海法が付加されていたのである<sup>104)</sup>。

マルケ州、アブルッツォ (Abruzzo) 州、モリーゼ (Molise) 州の海岸は凹凸に乏しく、また、船が風待ちをするのに適した島影らしきものもほとんどない。本稿のつぎの寄港地は、トラニーである。トラニーとバーリは、海法史研究上避けて通れない街であるから、項を設けることにしたい。

### 3-1 トラーニ

トラニーは、直線距離でもフェルモから約300km（海岸沿いなら、さらに約100km）離れたアドリア海に面する（いまでは、小さな）港街であるが、その地の海法が遠く離れたフェルモの市法に付加されたかたちで、しかも、ヴェネツィアにおいて印刷・出版されたのかは、不明としかいいようがない。

後背地では野菜・果物が豊かに実り、また、建築用資材として古くから重用されてきたトラニー石（大理石）は、街に富をもたらしてきた。その支配権をめぐり、異民族の争いの対象になっていたのは、他の南イタリアの諸都市の歴史と共通しており、南イタリアの統治権を争う者にとって、トラニーは、アドリア海南部における重要な商業拠点であった。

#### 『トラニー海法』

その商業上の最盛期は、15世紀中葉から16世紀中葉であった、といわれているが、それより（おそらく）1世紀ほど以前に、中世イタリア海法史研究上（ごく控え目にいえば、中世アドリア海法史研究上）きわめて重要な意義を有する“*Ordinamenta et consuetudo maris edita per consules civitatis Trani*（トラニー市の評議員によって公布された海の諸規則および慣習。以下、トラニー海法という）”が、たしかに存在したのである。

筆者は、トラニー海法について、忘備録を発表したことがあるが、以下の記述は、それを要約したものである（若干の補筆あり<sup>105)</sup>）。

104) その書物のタイトルは、*Statuta Terrae Appignani* のようである。フェルモの市法（およびトラニー海法）は、その後、1589年、1688年および1691年に再出版されている。Cf. Saverio Nisio, *Degli “Ordinamenta et consuetudo maris” di Trani*, Bari, (1964 ?), p. 7.

105) 「トラニー海法素描」関西大学法学論集・55巻・4-5合併号（2006年）・1286-1328頁。

(a) 最初の公刊

トラニー海法は、4度出版されたが、最後の出版（1691年）以降、1世紀以上、忘れ去られた存在であった。その全貌を再度世に示したのは、やはり、Pardessus である。

彼は、*Collection* の第1巻において、編纂年を1063年とするトラニー海法の存在についてふれていたが<sup>106)</sup>、同第5巻において、パリ王立図書館（La Bibliothèque royale de Paris）所蔵のフェルモ市法を掲載した1507年と1589年の書物に付加されていた全32カ条からなるトラニー海法を復刻・公刊した<sup>107)</sup>。

(b) タイトル

本法のタイトルは、上掲のとおり、ラテン語の比較的短いものである。このタイトルと最後の第32条の直後に置かれた結語“Expliciunt ordinamenta maris edita per consules Trani”のみが（短い語句を除いて）ラテン語で記載されている。

本法は、元来ラテン語で起草されていたが、後世、イタリア語（ヴェネツィア方言混じりの）に翻訳されたのではないか、との推測がなされているが、その説によれば、タイトル（および結語）がラテン語のまま残されたことになる。そうした推測もさることながら、タイトルにある“consul”は、本法の編纂時期を推定する論拠の一つになりうるであろう。

(c) 前 文

本法には、条文を列挙するのに先立ち、前文が設けられているが、こうした例は、中世イタリア海法において、とくに珍しいものではない。その一部のみを抜粋・再現してみよう（3名の編纂者はイニシャルのみで示す）。

「……1063年、最初の15年紀……下記の諸規則および道理は、……このアドリア湾において発見されえたもっとも有能な人物として、航海者の組合において選ばれた評議員、トラニー市の A de B 氏（misser）、S de B 氏および N de R 伯爵（conte）によって、制定され……」

この前文のなかにも、本法の編纂時期を推測させる手がかりがいくつか含まれている。まず、最初の年数表示は、たしかに、有力な手掛かりになりうるものであろう。

106) Pardessus, *Collection* cit., tom. 1, Paris, 1828, p. 141.

107) Pardessus, tom. 5, p. 217, pp. 237-247. 全32カ条にフランス語訳が付されている。その後、トラニー海法は、いく人かの研究者によって公刊され、活発な議論の対象になっている。なお、Nisio, op. cit., Appendice が、1507年の出版物に収録されているトラニー法の写真印刷を掲載している。



Pardessus が本法の編纂年を1063年と信じた論拠である。

Pardessus と同様、1063年の表示を素直に受け入れ、そのまま本法の編纂年とする説は、Alianelli や Schupfer など南イタリアの歴史に詳しい研究者の多くに支持されているが、近年、ほとんど支持者を失っている。

本法の編纂時期に関しては、1063年説に対抗するかたちで、多くの学説（1183年説、1363年説、1453年説など）が提唱されてきたが、現在もっとも有力なのは、1363年とする立場であろう。

1063年説を否定する立場の有力な論拠として、1063年当時、法律の起草にイタリア語が使用されていなかったことのほか、3人の編纂者の姓名と爵位があげられている。すなわち、編纂者の一人に伯爵（conte<sup>108)</sup>）が冠せられているが、当時、トラニーにはそうした者は存在せず、また、3人とも、姓が付されているが、やはり、当時、トラニーにおいて、姓は用いられていなかった<sup>109)</sup>。そして、タイトルにある consul は、1063年当時、トラニーにはいなかった、との指摘もなされている<sup>110)</sup>。

#### (d) 規定形式

本法は、全32カ条からなり、すべてイタリア語文で記載されている。32カ条の形式は、ほぼ一定している。すなわち、各条文は、“Propone dice et definisce li dicti consuli che (当該評議員は、以下のとおり、提案し、のべそして判断する)” またはこれに類似の表現によってはじまっている。

各条文は、条文番号も見出しも付されておらず、また、章・節に分類して配置されることもない。形式的な統一性にもかかわらず、体系的ないし有機性に欠け、いくつかの

108) なお、Travers Twiss, *Ordinamenta et consuetudo maris edita per consules civitatis Trani*, in *The black book of the admiralty*, vol. 4 (in *Rerum britannicarum medii ævi scriptores*, vol. 55-4), Appendix-Part 4, London, 1876, p. 523, n. 2 は、conte に対して海軍用語でいう commander (admiral につぐ地位にある者) をあてている。貴族の爵位を表すほどのものではない、という意味であろう。

109) 前文のなかに、1063年説を否定する論拠を求めると、11世紀、年数表示はビザンツ皇帝の在位年でもってなされていたことがあげられる。編纂時期に関する学説の対立状況の概要は、前掲(注105)拙稿・1322-1326頁を参照。

110) 「海の評議員」制度は、11世紀のイタリアには存在しなかった、という説が有力のようである。Cf., Gennaro Maria Monti, *Note sulla datazione della Tavola amalfitana e degli Ordinamenti del mare di Trani*, in *Rivista del diritto della navigazione*, 1938, I, pp. 227-8; Luigi Carci, *Gli ordinamenti marittimi di Trani*, Cosenza, 1936, p. 16.

制度について、順不同に条文を並べており、さらに、一個の条文によって、複数の制度が規律されていることもある。

32カ条は、すべて同時代に形成されたものではなく、形成時期にかなりの隔たりがみられるようである<sup>111)</sup>。

#### (e) 規定事項

先述のとおり、一個の条文で複数の制度が規律されていることがあるため、若干の困難が伴うが、おおよそ、以下のように規定事項を分類することができる。

(共同) 海損に関する規定がもっとも多く、9カ条を占めている(1～4条、8条、13条、22条、23条、26条)、傭船(5～7条、24条、25条、29条、32条)、海員(9～12条、14条、15条)、船舶書記(16条)、船長(17条、27条、30条、31条)、売買委託(18条)、遺失物の救助(19～21条)。defensa に関する第28条は、本法を著名にした要因の一つかもしれない。

32カ条を一覧すると、先述のとおり、すべての規定が同一時期に成立したものではないことが分かる。いくつかの規定は、古い慣習法ないし偽ロード海法の影響を受け<sup>112)</sup>、また、他のいくつかの規定は、ヴェネツィア法の影響を受けているもの、と思われる<sup>113)</sup>。

本法の特色として、全32カ条がすべて私法的性質を有する<sup>114)</sup>、とまでいうことはできないが<sup>115)</sup>、多くの規定が私法的性質を有するのは事実であろう。そして、多くの規

111) たとえば、第11条は、海員の離船権を承認する事由の一つにスペインのコンポステラ(Compostella)サン・ジャコモ(S. Jacomo)教会への参拝をあげているが、海員の参拝が盛んであったのは、12～13世紀のようである。前掲(注105)拙稿・1310～1311頁参照。

112) たとえば、(共同)海損の成立に関する第8条は、偽ロード海法第3部第4条に類似している。第8条については、前掲(注105)拙稿・1301～1302頁参照。Bonolis, op. cit., p. 435 は、投げ荷に関する第4条が偽ロード海法第3部第37条に類似している、としている。なお、Pardessus, tom. 5, p. 239, n. 2; Twiss, op. cit., p. 527, n. 2 は、第4条が学説彙纂 lib. 14, tit. 2, fr. 1 および5に一致している、としている。第4条については、前掲(注105)拙稿・1301頁参照。

113) たとえば、第2条にみられる(共同)海損を表わす“varea”をはじめ、ヴェネツィア方言と思われることばが、本法にしばしば登場する。第2条については、前掲(注105)拙稿・1299～1300頁参照。

114) Gaeta, op. cit., p. 61.

115) たとえば、defensa(船長の過剰な権力行使に対する海員の自衛行為)に関する第28条は、私法的性質を有するようには思われない。第28条については、前掲

定が、直接、航海に関連して生じる事項について規律しているが、その一方、他の海法が規定を設けているコメンダ契約やコロナ契約などの海上取引に直接関連した規定が存在しない（第18条<sup>116)</sup>を除く）。海上取引に関する規定が乏しい点は、本法を特徴づける要素の一つであろう。

### 3-2 バーリ

バーリは、現在、プーリア州の州都であるが、豊かな後背地（Conca di Bari、さらに広くいえば、Terra di Bari）から産出される多くの農作物の集散地として古くから栄えた街である。そして、その港の重要性は、すでに紀元前2世紀ころには、ローマ人によって認識されていたようである。

西ローマ帝国崩壊後、バーリは、南イタリアの多くの都市と同様、幾人もの支配者に服し、しばしば、異民族の略奪・破壊を受けた。

バーリに大きな幸運がもたらされたのは、1087年ころ、東方交易に従事していた航海者が、ミラ（Mira）で聖ニコラ（S. Nicola）の聖骸を入手し、バーリに持ち帰ったことによる。その後、バーリに多くの巡礼者が訪れるようになった。また、バーリは、十字軍の出帆地の一つとして知られている。

スワヴィア王朝の Federico 2 世は、バーリの重要性を認識し、築城と新たな港の建築を命じ、種々の特権を付与した。このころ、バーリ港は、旧港では足りないほど、内外の船舶で溢っていたのであろう。しかし、統治者がアンジュー王朝に代わってから、バーリは、衰退期に入って行った。

#### 『バーリ海事慣習法』

バーリは、アドリア海に面し、しかも、天然の良港に恵まれ、中世に栄えた都市でありながら、そのタイトルに海事法であることを明示した編纂物を有していない。海事法に関する（固有の独立した）編纂物を有していない、という事実は、往時のバーリに海運が存在しなかったことを意味しないし、また、海事法が形成されていなかった、というわけでもない。バーリには、イタリア海法史上、重要性が認められている海事慣習法が存在したのである。

筆者は、バーリ海事慣習法について、忘備録を発表したことがあるが、以下の記述は、

↘(注105)拙稿・1320-1322頁参照。

116) 第18条は、意味不明の部分を含んでおり、直訳が困難であり（Twiss, op. cit., p. 534, n. 1）、また、コメンダ契約やコロナ契約などの具体的な海上取引を推測させない。第18条については、前掲(注105)拙稿・1317-1318頁参照。

それを要約したものである<sup>117)</sup>。

(a) バーリ市慣習法（二つの編纂物）

その原典の存在は知られていないが、バーリには、“*Consuetudines praeclarae civitatis Bari*（名誉あるバーリ市慣習法）”に関する二つの情報が残されている。Andrea と Sparano の2人（おそらく、法律職）によって収集された二つの編纂物である（それぞれを、Andrea 本、Sparano 本と称しておく）。二つの編纂物は、同じバーリ市の慣習法を扱ったものであるが、条文数、規定の形式・用語などにちがいがみられる<sup>118)</sup>。

Andrea 本は、18カ条からなり、その規定の形式・用語が（概して）無味乾燥・正確・概要的であるのに対して、Sparano 本は、52カ条からなり、冗長・誇張がしばしばみられる。

これらの編纂時期について、おおよそ、三つに議論が分かれているが、それほど大きな隔たりはない。① 1180～1200年のあいだ、② 12世紀末から13世紀初頭（Federico 2世が法律を公布した1231年以前）、③ 1204年（近年の有力説）の3説である。いずれの説に立つにしても、ヴェネツィアの Zeno 法より早く編纂されたことになる。

(b) バーリ海事慣習法

バーリは、(a)でみたバーリ市慣習法のなかに若干の海法関連の規定（以下、バーリ海事慣習法という）を有するにすぎない。

市（の一般的な）慣習法のなかに若干の規定を残すだけで、なぜ独立した海法の編纂物を有していないのかについて、存在していたはずのものが「失われてしまった」とあるとか、偽ロード海法がアドリア海の一般海事慣習法として海運を規律していた、という説明などがなされているが、いずれも、確たる説得力を有するものではなさそうである<sup>119)</sup>。

いずれの規定をもって海法のそれとするのか、かなり議論が分かれており、①

117) 「バーリ海事慣習法瞥見」関西大学法学論集・59巻・3-4合併号（2009年）・799-837頁。

118) Vito Giustiniani, *Il diritto consuetudinario in Terra di Bari*, in *La Terra di Bari*, vol. 1, Trani, 1900, pp. 205-237 が Andrea 本と Sparano 本の全文を収録している。

119) 独立した海法は失われた、というのは、市慣習法が残されており、そのなかに海法の規定が存在しているので、説得力に欠ける。また、偽ロード海法が存在していたので、海法を必要としなかった、というのも、他のアドリア海の都市に海法があることを説明しえない。

Sparano 本第36条のみ、② Sparano 本第22条と第36条の2カ条、③ Andrea 本第11条ならびに Sparano 本第22条、第25条、第36条および第37条とするなどがある<sup>120)</sup>。

規定の全体が海法に関連する規定をあげれば、Sparano 本第22条と第36条の2カ条かもしれない。しかし、一部のみがあるいは間接的にのみ海法に関する規定であっても、海法研究上の重要性を否定することができないであろう。

後者の立場に立つと、農耕地などの共有者の持分譲渡・処分に関して、他の共有者に優先的権利を認めた先買権が船舶に適用される旨を定めた Andrea 本第11条第1項および Sparano 本第37条第6項、海事金銭（冒険貸借）に関する Sparano 本第22条、応訴義務の猶予に関する Sparano 本第25条第7項、船舶共有と海損に関する Sparano 本第36条を海法関連規定とすることが可能であろう。

バリー市慣習法のなかにみられる海法関連の規定は、間接的に関連するものも含めても、数は少なく、体系性を伴わない断片的なものでしかない。しかし、それらの規定は、偽ロード海法以降のものであれば、もっとも古い海法の一つ、という意味において貴重なかだけではなく、アドリア海の他の都市の海法に影響を及ぼした（であろう）<sup>121)</sup>、という意味においても重要な意義を有するものであろう。

研究者間で一致しているのは、バリー海事慣習法（とりわけ、Sparano 本第36条）には難解・不明な点（おそらく、ギリシャ語源と思われる用語など）が多く、分析・検討・翻訳に大きな困難を伴うことであるが<sup>122)</sup>、そうした困難のなから、バリー海事慣習法がビザンツ法の影響を受けていたことがみえてくる<sup>123)</sup>。

120) Andrea 本第3条第1項の「証人」に関する規定を含める立場もあるが、同項の規定は不明な部分があり、内容を正確に理解することが困難である。Andrea 本第3条第1項については、前掲(注117)拙稿・816-817頁参照。

121) 出帆準備を終えた者の応訴義務の免除に関する Sparano 本第25条第7文「猶予」がアンコーナ海法 St. mare 第26条に摂取された、とする説は有力のようである（前掲(注117)拙稿・822-823頁）。また、Andrea 本第11条第1項第3文および Sparano 本第37条第6項の「先買権」がアンコーナ海法 St. mare 第76条に影響を及ぼしたのか否かについて、議論が分かれている。なお、Brunetti, op. cit., p. 127は、Andrea 本第11条第1項の原則が1340年のオレロン（Oléron）海法、コンソラート・デル・マーレ第10条および1667年スウェーデン海法第3章第5条などに摂取された、としている。前掲(注117)拙稿・820頁・注(3)参照。

122) 規定の翻訳を試みた研究者は、その試みが裁量的なものあるいは可能性を示すものである旨をことわっている。前掲(注117)拙稿・816頁・注(9)参照。

123) Andrea 本第11条第1項第3文および Sparano 本第37条第6項の「先買権」ならびに Sparano 本第36条第4項第2文および第4文にみられるギリシャ語源と思

ブリンディジ (Brindisi) は、バーリから100km少し海岸沿いに下ったところに位置する港街であり、アッピア街道の終着地として知られている。東方に向かうには、バーリより地理的に有利な場所であり、交通の要衝として、とりわけ、十字軍の出帆の地としても、大いににぎわった。おそらく、この港街にも、海事法・海事慣習法は存在したもの、と推測されるが、そうした史料は、いまだ報告されていない。

オートラント (Otranto) は、イタリア半島のアドリア海沿岸最南端に位置し、その前でイオニア海が始まる港街であるが、海法関連の史料の存在は知られていない。

#### 4 ダルマツィアの諸都市

アドリア海の東側、ダルマツィアの沿岸には、強い波風を防ぐ防波堤のように島々が連なり、その奥に補給・風待ちには絶好の港がいくつも存在している。アドリア海最深部に位置するヴェネツィアにとって、湾外との交易上、ぜひとも押さえておきたい場所である。

ヴェネツィアは、1000年ころ、ダルマツィアの諸都市を保護下に置き、アドリア海の制海権の強化・拡大に努めていたが、総督 Pietro Orseolo 2 世は、ビザンツ皇帝から「ダルマツィアの総督」の称号を付与された。このことから、ダルマツィアの諸都市がヴェネツィアの影響を受けていたことは明白であるが、その商業・交易活動が封殺されたわけではない。以下にみる四つの都市には、海法が残されている。

ただし、筆者がダルマツィア海岸の（主要な）海法に関して利用可能な情報は、Pardessus の *Collection* に収められているザダルとフヴァルの海法の抜粋のみである<sup>124)</sup>。それら以外のダルマツィア海岸の海法については、主に、Bonolis の記述にしたがうほかない<sup>125)</sup>。

なお、Bonolis によると、ダルマツィア海岸の海法は、大きく、ドゥブロヴニクとフヴァル（など）のグループとザダルとスプリト（など）のグループの二つに分類が可能

---

ゝわれる用語などが、ビザンツ法の影響を想起させる。前掲(注117)拙稿・817-820頁、824-826頁参照。

124) Pardessus, *Collection* cit., tom. 6, Paris, 1845, pp. 605-625. なお、Pardessus, tom. 5, p. 96 には、クルツォラの1214年編纂の民事法に難破船・難破物に関する2カ条の規定（難破物の売買を禁じた）が掲載されているが、一般に（海法の規定としては）重要性を認められていない。

125) Bonolis, op. cit., pp. 17-25, pp. 611-620 のほか、Zeno, op. cit., pp. 165-170; Murino, op. cit., pp. 90-93; Lozzi, op. cit., pp. 407-411 などを参照する。

のようである<sup>126)</sup>。

#### 4-1 ドゥブロヴニク（伊語 Ragusa）

ダルマツィアの海洋・港湾都市のなかでは、ドゥブロヴニクが、もっとも活発に活動していた。12世紀のあいだに、対岸のいくつかの都市、アンコーナ、バーリ、バルレッタ（Barletta）などと条約を締結していただけてだけでなく、1169年には、イタリア半島の反対側のピサと友好条約を結ぶほどであった。

ヴェネツィアとの関係で、1205年条約により、ヴェネツィア総督が任命する（大委員会の指名に基づき）ヴェネツィア人を“comes”として受け入れることになったほか、1232年と1236年の条約により、ドゥブロヴニクが海外からヴェネツィアに持ち込む商品の関税について合意するなど、政治的・経済的制約を受け入れたが、その交易範囲は、シリア（Siria）、エジプト（Egitto）、バルベリア（Barberia）などにも及んだ。

#### 『Ragusa 法』

この街に残る1272年編纂の“Liber statutorum civitatis Ragusii”第7編67カ条が一般的にドゥブロヴニクの海法（以下、Ragusa 法という。条文番号のみで示す場合、第7編の規定を指す）と認識されているものである。この法は、ダルマツィア海岸の主要な海法のなかでは、もっとも早く編纂されたものであるが、既存の法の改正法である、といわれている<sup>127)</sup>。本法についても、Zeno 教授の分類にしたがって、その規定事項の概要を把握しておきたい<sup>128)</sup>。

商品の船積み・運送に適した船舶の提供義務および上位者（suprapositus）・上級船員の商品所有者に対する責任（2条、3条、6条、8条、12条、40条）、海員の権利・義務、参加海員・商品所有者間の航海の危険・利益の分担・分配、上級船員による船内規律およびエンテガ（entega）契約<sup>129)</sup>における海員・第三者間の関係（12条、15～17

126) Bonolis, op. cit., p. 617. なお、古い法の編纂年につき対立・異論はつきものであり、条文数に関する不一致も複雑である。本項のダルマツィア諸都市の海法の編纂年・条文数の表示は、通説・多数説にしたがう。ただし、後注141) 参照。

127) Bonolis, op. cit., p. 611.

128) Zeno, op. cit., pp. 166-167.

129) Ashburner, op. cit., pp. ccxlviii-ccxlix; Zeno, op. cit., p. 167 は、ダルマツィアの実務家としてエンテガ契約の研究者 Francesco Gondola の説を紹介している。それによると、エンテガ契約は、船舶所有者と商人（目的地で売却する商品を仕入れるための金銭を出資・先払いする）との組合（società）であり、損益の分担・分配は合意にしたがうが、合意がないときは、3分の1ずつ、船舶所有者、商人および海員で分け合う。時により、金銭の出資に替え、商品が給付されることもある（49条）。



条、22条、24条、29条、34条、42条、43条、48条、53条、57条)、上級船員・船舶書記(4条、8条、11条、20条、31条、67条)、二つの形式のエンテガ契約(17条、47条、49条)。

なお、この法は、新旧の二つの部分に分かれ、古い部分について偽ロード海法の影響を認める点では、学説は一致している。Bonolis は、偽ロード海法が Ragusa 法に及ぼした影響に関して、とりわけ、Ragusa 法が偽ロード海法に特有の多様な海上企業の利害関係人間の全体的な連合制度を子細に反映している、と評価しており、以下の制度・規定のなかに偽ロード海法の影響・痕跡を発見している。すなわち、コイノニア制度に関する言及が第12条、第48条、第52条および第58条にみられる。数多くの参加海員に関する規定とそれに結びついたエンテガに関する規定が存在する。第8条の属具(attrezzatura)に関する合意。第15条、第57条および第58条の上級船員に関する規定がビザンツ法のナウクレロス制度の再生である。解約時の傭船料支払いに関する第37条は偽ロード海法第3部第20条および第23条に類似している。そして、多分と断っているが、海上貸借(冒険貸借: prestito a cambio marittimo)に関する規定とコレガンツィアの規定(第51条)は、偽ロード海法に由来するとしている<sup>130)</sup>。

Ragusa 法の新しい部分に関するヴェネツィア法の影響について、Bonolis は、否定するか、認めるにしても小さい、とする説の存在を承知しているが、その影響を小さいものではない、としている<sup>131)</sup>。

130) Bonolis, op. cit., p. 613.

131) Rudolf Wagner, *Handbuch des Seerechts*, Bd. 1, Leipzig, 1884, S. 61 は、ヴェネツィア海法がダルマツィア諸都市の海法、とりわけ、Zara 法と Spalato 法に影響を与えたことを認めている(Lesina 法や Cattaro 法などにもふれている)が、Ragusa 法については言及していない。これに対し、Bonolis, op. cit., pp. 613-614 は、Ragusa 法とヴェネツィア法の類似・対応関係についても詳細に列挙している。Ragusa 法第3条と Zeno 法第8条、Ragusa 法第6編第66条(1358年の追加規定)と Ziani 法の1229年1月7日付の追加布告および Zeno 法第101条、Ragusa 法第11条と Zeno 法第81条(文字どおり対応する)、Ragusa 法第9条および第10条と(それぞれ) Zeno 法第48条および第55条、libacio(入港前にする荷卸し)および海賊による損害に関する Ragusa 法第7条第3項と Zeno 法第77条、第95条および第96条、コレガンツィアに関する Ragusa 法第50条およびログディアに関する Ragusa 法第52条はヴェネツィア法に由来、水密不良の責任および属具の損害に関する Ragusa 法第6条および第7条と Tiepolo 法第17条および第35条。なお、Bonolis, op. cit., p. 614 は、Ragusa 法第17条がバーリ海事慣習法を想起させる、とのべているが、バーリ市慣習法の具体的な規定をあげてはいない。



#### 4-2 フヴァル（伊語 Lesina）

ダルマツィア本土から少し離れた（同じ名の）島にあって、きわだった明媚さを誇るフヴァルは、大きな港街ではなかったにしても、アドリア海での安全な航行を欲する（ヴェネツィア人の）航海者にとって、決して海賊の手に渡してはならない重要な港の一つであった。12世紀ころには、ヴェネツィア商人が、この街を盛んに訪れるようになった。

##### 『Lesina 法』

この街には、その編纂年について、多数説によると1331年とされる（1313年説も有力）“Statuta civitatis Lesinae”が残されており、その第5編の16カ条（以下、Lesina法という。ラテン語で記述されており、見出しはない）は、アドリア海法史研究上、重要性を認められている。

同法は、Ragusa 法から約60年（あるいは約40年）も遅れて編纂されたが、いくつかの一致点を有している。その共通性・類似性は、二つの法が一つの共通の淵源（una fonte comune）に由来するため、というよりも、Lesina 法が Ragusa 法を模倣（受容）したからであろう、と考えられている<sup>132)</sup>。本法についても、Zeno 教授の分類にしたがって、その規定事項の概要を把握しておきたい<sup>133)</sup>。

船長・船舶所有者の商人（荷主）に対する責任（1条）、商人の海損分担義務（2条）、海員の権利・義務（3条、5～7条、9条）、傭船料の支払い・陸揚港における積荷の引渡し（10条、12条、13条）。

なお、法文中にある本法の規定に対する参照・言及の存在と編纂者の個人的な痕跡を残すいくつかの文言から、本法が私的な編纂物ではないか、との推測がなされているが、推測者自身が、Lesina 法16カ条の意義が減殺されることはない、と断っている<sup>134)</sup>。

132) Bonolis, op. cit., loco cit. によると、Lesina 法と Ragusa 法の類似・対応関係は、以下のようなものである。Lesina 法第1条、第2条および第4条と Ragusa 法第6条、第7条および第13条、Lesina 法第3条と Ragusa 法第11条および第12条第5項、Lesina 法第5条と Ragusa 法第22条および第24条、Lesina 法第6条から第13条と Ragusa 法第32条、第34条、第35条、第54条、第56条、第58条、第60条および第63条が対応している。Zeno, op. cit., p. 168 は、Lesina 法第3条および第5条と Ragusa 法の関係について言及していないが、基本的には、Bonolis に同調している、といいうる。

133) Zeno, op. cit., loco cit.

134) Zeno, op. cit., pp. 167-168. たとえば、第2条の“quod Deus avertat（神が遠ざけているところの）”や、Pardessus, tom. 6, p. 623 がそこだけを斜体で復刻している第7条の不可解な挿入句“revertamur Pharam（ファラ〔フヴァルの旧称〕）”

#### 4-3 ザダル (伊語 Zara)

ザダルは、本稿が取り上げるダルマツィアの4都市のなかでは、地理的にヴェネツィアにもっとも近い場所に位置しているだけではなく、政治的・経済的にもヴェネツィアに強く結び付いていた(支配されていた)、というのであろう。しかし、ヴェネツィアに反乱を起こすこともあった。

1180年、ヴェネツィアに対して反乱を起こし、ハンガリー王の保護下に入ったが、それも、それほど長くは続かなかった。

1202年、ヴェネツィアの意向を受けた第4回十字軍により、徹底的に破壊される。11月、ヴェネツィアとの和平条約により、ヴェネツィア人の伯爵と司祭の受入れ、年貢の支払い、艦隊保有の禁止を承認。

1242年、ハンガリー王に保護を求め、ヴェネツィアのくびきから免れることができ、独立した共同体の設立に成功し、ヴェネツィアとの交易も活発になる。おそらく、このころには、航海者の要望に応じて海法が制定されていたもの、と推測される<sup>135)</sup>。

#### 『Zara 法』

編纂時期について定説を欠くが、1300年(ころ)ともいわれている5編からなる“Statuta Jadertina”の第4編81カ条(および第3編第40条)が海事事項を規律しており(以下、これらの規定群をZara法という。ラテン語で記述されており、見出しはない)、Bonolisによると、明らかに、二つの部分に分かれ、一方はヴェネツィア法の影響を受けており、他方は独自のもの、という<sup>136)</sup>。なお、本法の第1編第2条が、本法は先行法の改正である旨を明言している。本法についても、Zeno教授の分類にしたがって、その規定事項の概要を把握しておきたい<sup>137)</sup>。

船舶の修繕・パラスト・海員の数・出帆前の艀装(2条、3条、5～12条)、船舶書記(15～20条、51条)、船長の積荷所有者に対する義務(21条、36条)、海員の乗組み(4条、14条、25～27条、32条、33条、43条、44条、52条、53条、57条<sup>138)</sup>、58条、

---

ゝへ帰ろう)”などである。

135) 以上の記述は、主に、Zeno, op. cit., pp. 168-169 によっている。

136) Bonolis, op. cit., p. 615. 編纂時期につき、14世紀、13世紀、13世紀前半などに説が分かれるが、Brunetti, op. cit., p. 84 が1300年、Wagner, a.a.O., S. 61 が1300年ころ(um 1300)としている。

137) Zeno, op. cit., p. 169.

138) Zeno, op. cit., loco cit. では、第37条になっているが、誤植と判断し、筆者の一存で修正した。

60～63条、65条、66条、68条、69条、76～78条、81条)、備船契約(1条、13条、22条、30条、34条、35条、37条、42条、67条)、船舶の売買(46条、49条、59条、64条)、船舶書記が立ち会い記帳した荷送人・船長間合意の効力(40条)、コメンダ契約(48条)、海員参加型の航海(71条)、船舶衝突(53条)、海損(23条、24条、31条、38条、39条、45条、55条、56条、74条、75条、80条)、遺失物の回収(72条、73条)、船上での紛争の解決(41条、70条)。

一覧して、海員の乗組みに関連する規定が25カ条を占めることと、私法的な性質を有する(備船契約、海損、コメンダ契約など)、と思われる規定が充実していることに目を惹かれる。

いわゆる「参加海員」は、船舶所有者および商人(荷主)とともに、航海上の損益を(全部ではないにしても)分担・分配するので、共同事業者の側面を有する。彼らが船舶所有者および商人と交わす損益分担・分配に関する合意は、私益に関する私法的性質のものであろう。すると、本法における私法的性質の規定の割合は、一覧した以上に増えることが考えられる。

先述のとおり、Bonolis によると、Zara 法は、大きく二つの部分に分かれ、第1条から第17条、第19条から第40条および第42条の40カ条(以下、「Zara 法前半40カ条」という)が Zeno 法の33カ条の規定(以下、「Zeno法33カ条」という)と類似・対応し(4-4で確認する)、さらに、Zara 法第18条が Tiepolo 法第17条に類似・対応する<sup>139)</sup>。

Zara 法の制定・編纂者が、ヴェネツィア法の影響を受けた規定を前半に集中的に配置し、そうでない規定を後半に集中して置いたのは、偶然ではなく、明確な意図をもった結果であることは、自明であろう。

なお、Bonolis によると、Zara 法は、「前半40カ条」だけではなく、後半部のなかの17カ条(以下、「Zara 法後半17カ条」という)もつぎにみる Spalato 法の規定と類似・対応しているが、その関係についても、4-4でみることにしたい。

#### 4-4 スプリト(伊語 Spalato)

スプリトは、ザダルから海岸沿いに約140～150km南下したところに位置している。街の発展は、ローマ皇帝 Diocleziano(245-316年:在位284-305年)の退位後の隠棲用の宮殿が建設されたことから始まった、といわれている。ここにも、アドリア海法史研究上重要な海法が残されている。

139) Bonolis, op. cit., loco cit.

『Spalato 法』

1312年に編纂されたスプリトの民法は、いくつかの先行する法を融合させたものであるが、その第6編第42条から第73条の32カ条が海事事項を規律しており、一般に、スプリトの海法とは、これらの条文群を指す（以下、Spalato 法という）。

Bonolis によると、Spalato 法と Zara 法のあいだには、多くの一致がみられ、時には、類似性は文字表現にまで及んでいる。両者は、共通の淵源に由来するが、法文の文体などから判断すると、Spalato 法のほうが早く成立していた、と推測されており、ともに、ヴェネツィア法（とりわけ、Zeno 法）の影響を受けている、と考えられている<sup>140)</sup>。

ここで、Spalato 法、Zara 法およびヴェネツィア法（Zeno 法）の類似・対応関係をみておきたいが、Bonolis と Zeno 教授では、かなり異なっている。

まず、Bonolis は、Spalato 法（全32カ条）のうち、①約15カ条の規定（以下、「Spalato 法約15カ条」という）が、「Zara 法前半40カ条」と「Zeno 法33カ条」に類似・対応し、②残り17カ条のうちの、とりわけ、16カ条（以下、「Spalato 法とりわけ16カ条」という）が「Zara 法後半17カ条」に類似・対応する、と考えている<sup>141)</sup>。①と②の関係を具体的な条文番号で示すと、以下のような対照表になる。

Bonolis の対照表（条文番号、数字のみで表示）上段が①の関係、下段が②の関係

Spalato 法	Zara 法	Zeno 法
「約15カ条」 具体的表示はないが、おおよその推測は可能。注141参照。	「前半40カ条」 1～17, 19～40, 42	「33カ条」 3, 6, 17, 26～29, 37, 40～42, <u>51～60</u> , 78～85, <u>94～97</u>
「とりわけ16カ条」 42～47, 52～59, 71, 72	「後半17カ条」 66, 69, 72, 74, 75, 79, 46, 50, 52, 54, 56～58, 62, <u>43</u> , <u>41</u> , 70*	

\* 「Zara 法後半17カ条」の順不同は、「Spalato 法とりわけ16カ条」との関係を示すため<sup>142)</sup>。

これに対して、Zeno 教授は、Spalato 法が Zara 法および Zeno 法と密接な関係にあ

140) Bonolis, op. cit., pp. 615-616.

141) Bonolis は、「Spalato 法約15カ条」の具体的な条文番号を示していないが、「Spalato 法とりわけ16カ条」を具体的に列挙しており、「Spalato 法約15カ条」のほとんどが推測可能である。なお、Spalato 法の条文数を31カ条とする立場が多数であるが、本稿は、Bonolis の立場（32カ条）にしたがう。前注126) 参照。

142) Bonolis, op. cit., p. 616, n. 1.

ることを認めているが、Bonolis の見解より、かなり制限されている。

同教授は、Bonolis が認めた①の関係を認めておらず（「Spalato 法約15カ条」と「Zara 法前半40カ条」には言及せず）、「Spalato 法とりわけ16カ条」と「Zara 法後半17カ条」と「Zeno 法33カ条」の関係を論じている。そして、「Zara 法後半17カ条」から2カ条と「Zeno 法33カ条」から10カ条を除外している<sup>143)</sup>。Zeno 教授が示す関係は、いたってシンプルであり、以下のようにまとめることができる。

Zeno 教授の対照表（条文番号、数字のみで表示）

Spalato 法	Zara 法	Zeno 法
「とりわけ16カ条」 Bonolis と同じ	「後半17カ条」から 下線の <u>43</u> と <u>41</u> の2カ条を 除外	「33カ条」から 下線の <u>52</u> ～ <u>59</u> および <u>95</u> と <u>96</u> の10カ条を除外

二つの対照表をみれば、Bonolis と Zeno 教授の見解の差異は、一目瞭然であろうが、いずれが三つの法の類似・対応関係を正しく評価しているのかは、三つの法の精査・対照を要するので、ここでは、両者間にあるちがいを指摘するに留めておく。

### Ⅲ むすびにかえて

【本稿の成果】はしがきでのべたように、近年、イタリアの海法研究者の多くは、アドリア海とティレニア海の二つの海域の海法に共通点があることを了解しつつ、そのあいだに（明確な）差異を認めている。その差異を検証するには、二つの海域の海法が規律する諸制度・事項ごとの実証的な比較検証を要するが、その作業は、先の長い困難なものになるであろう。

本稿は、その作業計画の予備的・準備的な作業として、アドリア海諸都市の海法の所在を確認し、その概要を把握するための備忘録であるが、一応、執筆目的を達成しえたであろう。

そして、筆者は、繰り返しのべているが、「一都市の海法が他の都市の海法の影響を受けずに独自に生成・発展した、というようなことは、ほとんど考えられない。一都市の海法に特化した個別的研究を行う際にも、たとえ概略的なものであれ、一定海域の海法全体を鳥瞰する概略史研究・全体的知識は、有用（不可欠）である<sup>144)</sup>」という思い

143) Zeno, op. cit., p. 170.

144) 拙著『試論』・247頁。

をますます強くしている。

読書諸賢は、本稿が二つの海域の海法の差異を検証する作業計画の予備的・準備的な作業であると同時に、単体としても、「アドリア海全体を鳥瞰する概略史研究・全体的知識」としての意義を有することをご理解いただけるであろう。

【展望と課題】 今後、アドリア海法の特徴を検証すべく、13世紀初頭から14世紀末ころまでに公布・編纂されたアドリア海諸都市の海法が規律する諸制度・事項（船舶、船舶所有者、船長・船員、傭船・運送契約、海損など）の比較検討を順次行つてゆきたい。

しかし、さいわいなことに、本稿作成の過程で、いくつか（かなり踏み込んだこともあったので）、みえてきたことがある。

偽ロード海法の影響・痕跡について、都市によってかなり濃淡がみられ、たとえば、比較的古い立法に属する Ragusa 法にはかなり多くの影響・痕跡が存在し、新しい立法のアンコーナの St. mare では稀のようである。

また、古い経営形態（偽ロード海法の影響・痕跡がみられる）に属する、と考えられている参加海員、コロナ契約<sup>145)</sup>や航海決定に関する海員・傭船者（商人）の介入については、むしろ、アマルフィやメッシーナにより強くあるいは完全なかたちで残されている、ともいいうる<sup>146)</sup>。それでもなお、偽ロード海法の影響が、アドリア海において、さらに、大都市においても、より完全で、より長期間にわたり及んでいた、といえるのか、重要な論点になるであろう<sup>147)</sup>。

145) 海上企業参加者の連合形態の典型は、コロナ契約（とりわけ、海員全員が参加海員の）であろうが、アドリア海諸都市の海法は、それにつきほとんど関心を示していない。

146) Bonolis, op. cit., p. 608 は、危険の共有や海上企業参加者の全体的連合（associazione generale dei partecipanti all'impresa marittima）の考え方は、ヴェネツィア法に、明確ではないにしても、いくつかの痕跡がみられるが、その具体的な表現としての船舶共同体（compagnia de nave）はすたれてしまった、としている。それに対して、アマルフィ海法においては、共同体を表わす羅語の“communitas”は、第15条などに、伊語の“comunità”は、第29条などにみられるほか、それに類する（と解される）羅語の“societas”、伊語の“tutto lo comone”、“tutta la compagnia”などは、多くの規定に存在している。また、メッシーナ海法においては、アマルフィ海法の“communitas”、“societas”および“comunità”に対応するほぼすべての箇所、で、“comunitati”が用いられている。両法の対応関係は、拙著『序説』・135-233頁に詳しい。

147) アンコーナの St. mare 第66条に“comunità de la nave”との文言が存在している。また、Ashburner, op. cit., p. ccxliii によると、Ragusa 法第21条などにも

## 中世アドリア海法史素描

ヴェネツィア海法が他都市の海法に及ぼした影響についても、やはり、都市によってかなり濃淡がみられるようである。この場合、都市というより、海域というべきかもしれない。すなわち、ヴェネツィア海法の影響は、イタリア半島沿岸におけるより、ダルマツィア海岸の諸都市の海法に多くないし濃厚にみられるようである。さらに、ダルマツィア海岸の都市であっても、ヴェネツィアと距離的に近く政治的従属関係が強かったザダルと距離的に遠く従属関係が比較的弱かったドゥブロヴニクでは、前者の海法にヴェネツィア法の影響が強くみられるようである。

もちろん、上述のことは、まだ、印象の段階であり、詳細な比較検証を要するが、アドリア海法史研究を継続するうえで予備的知識として有していても差支えはないであろうし、また、ティレニア海法を検証するにも有益、と思われる。

(2021年3月10日脱稿)

---

↘ “*comunitas navis*” が存在するようである。