

メ ッ シ ー ナ 海 法 序 説

栗 田 和 彦

## 目 次

- 1 はしがき
- 2 メッシーナ海事裁判所条項
- 3 総括と展望（むすびにかえて）

## 1 はしがき

イタリア半島のつま先部分とシチリア (Sicilia) 島を隔てる海峡 (Stretto di Messina) にその名を与えたメッシーナは、地の利だけではなく、天然の良港にも恵まれるという幸運が重なった街である。その天然の良港には、多くの船が出入りし、街は、大いに繁栄した。メッシーナ港が、12世紀には、シチリアのもっとも重要な港 (少なくとも、その一つ) になっていたことは、紛れもない事実であろう。海運が発達し、商業が栄えた街には、必然的に海(商)法が発生した。メッシーナも、その例外ではなかった。

メッシーナの海法関連の写本の存在は、散発的ではあったが、かなり以前から、いく人かの研究者によって公表されてきた。それらのなかでもっとも重要なものは、Luigi Genuardi, *Il libro dei capitoli della corte del consolato di mare di Messina*, Palermo, 1924, pp. 28-159 が報じている、第1条から第167条までの通し番号によってまとめられた海事評議員裁判所に関連する規則である<sup>(1)</sup>。

この規定群 (その後、第168条および第169条の一部の写本の断片が発見された) には、編纂者によって、統一的な呼称は与えられていない。これらは、大きく、第1条から第56条まで、第57条から第110条まで、および第111条以下に分けられる。

まず、第1条から第56条までには、以下のような簡略なタイトルが付されている。

*Capitula Consulatus Maris Messane* (メッシーナ海事評議員条項。以下において、「Me 評議員条項」と略称する)

Me 評議員条項は、海事評議員の選任、職責、海事評議員裁判所における訴訟手続きなどについて定めている<sup>(2)</sup>。そのうちのかんりの規定が、カタロニアの立法、とりわけ、1336年から1343年にかけてアラゴン王 Pietro 4 世によって公布されたヴァレンシア評議員規則のいくつかの規定に類似している、といわれている。そして、いくつかの規定がアマルフィ (Amalfi) 海法のいわゆる Foscari 本 (以下において、Am と略称する) 第59条から第65条に類似して

いる、といわれている。

つぎに、第57条から第110条までには、以下のようなかなり長いタイトルが付されている。

*Li capituli et ordinacioni di la curti di mari di la nobili citati di Messina facti et ordinati per la universitati di la predicta citati* (称揚された市共同体のために起草され制定された高貴なメッシーナ市海事裁判所の諸条項と諸規則。以下において、「Me 裁判所条項」と略称する)

この54カ条が Am 第1条から第35条および第39条から第58条と、「正確に対応する」あるいは「正確な翻訳である」といわれるほどに類似(酷似)しているのである。

この Me 評議員条項および Me 裁判所条項が、まさしく、メッシーナ海法の中核・最重要部をなすもの、といいうる(第111条以下は、15世紀から16世紀にかけて公布・裁可された海商に関する規則・布告のリスト)。

今日の通説的見解によると、アマルフィ海法の適用範囲は、広範囲に及ぶものではなく、せいぜいアマルフィ海岸域に限られていた<sup>(3)</sup>、と考えられている。それにもかかわらず、「正確な翻訳」といわれるほど類似した海法が、なぜ、メッシーナに存在したのか。興味は尽きることがない<sup>(4)</sup>。

本稿は、先述の Genuardi の研究にしたがいながら、Am と Me 裁判所条項の類似性の確認・検証を主たる目的とする限られた作業になるが、本稿により、両法の「類似のほど」が具体的に把握されることになる。すなわち、対応する規定の配列順、規定内容、使用文言・表現方法に至るまで、すべてを確認・検証することになる。そして、いうまでもなく、両法の「類似性」の確認・検証作業は、「差異」の確認・検証作業でもある。見過ごしがちな小さな差異の発見により、両法に対する理解の深化が期待される場所である。

メッシーナ海法は、その中核的部分の Me 裁判所条項と Me 評議員条項のいくつかの規定が Am との類似性・関連性が認められる、という意味において興味深いだけでなく、中世イタリア海法について論じる場合にも、メッシーナ海法は、忘れることができない。そのメッシーナ海法の中核的部分について、

読者諸賢は、本稿により、その具体的な構成・規定内容をかなり詳しく知ることができるであろう<sup>(5)</sup>。

- (1) 筆者は、すでに、拙著「アマルフィ海法研究試論」関西大学出版部・2003年（以下において、「試論」と略称する）247頁以下（とりわけ、253頁以下）において、これらの規定群について概略を報じたことがある。なお、Genuardi (1882-1935)の著書は、彼がパレルモ国立古文書館 (Archivio di Stato di Palermo) で発見した17世紀前半の10数種の写本とともに、これらの規定の写本を収めている。
- (2) Genuardi 以前にも、Me 評議員条項について、報告をした者がいる。Raffaele Starrabba, *Consuetudini e privilegi della città di Messina sulla fede di un codice del secolo XV*, Palermo, 1901 が、パレルモ市立図書館 (Biblioteca comunale di Palermo) 蔵の15世紀初頭の写本に基づき、同条項について紹介をしている (Genuardi, *op. cit.*, p. XIII; Dante Gaeta, *Le fonti del diritto della navigazione*, Milano, 1965, p. 68, n. 84)。しかし、Starrabba が紹介しえたのは、同条項の全部ではなかったようである。Genuardi は、同条項を分析・検証するに際して、自分が発見した写本と Starrabba が紹介したものを比較し、両者のちがいを詳細に指摘している。二つの写本にはおよそ2世紀の隔りがあるが、それらが記録している法文にみられるちがいは、おどろくほど小さい。
- (3) Recentemente, ad es., Alfredo Antonini, *Tabula de Amalphi e sua eredità nel diritto attale: Ipotesi di parallelismo fra antichi e odierni istituti*, *Diritto dei trasporti*, 2011, p. 775. たとえ、アマルフィ海法の適用範囲が限定的であったとしても、同法がメッシーナ海法に影響を及ぼしたことは明白である。また、アマルフィ海法が往時もっとも広範な適用範囲を有したコンソラート・テル・マーレの形成に影響を及ぼした可能性を否定することはできないであろう。Cf., Salvatore Corrieri, *Il consolato del mare*, Roma, 2005, pp. 27-30.
- (4) Genuardi は、アマルフィ海法とメッシーナ海法との関連・由来（いずれが他に範を与えたのか）について、メッシーナ起源説を主張している（試論90頁以下）。しかし、現在、この議論は、アマルフィ海法の先行性を認める方向で、ほぼ一致している（試論258頁）。したがって、本稿は、Genuardi のメッシーナ起源説の検証を直接の目的としない。
- (5) メッシーナ海法といっても、本稿の直接の検討対象は、Me 裁判所条項54カ条に限られる。Genuardi の研究書に収められた他の写本、とりわけ、Me 評議員条項の検討は、重要課題であるが、別稿に譲らざるをえない（紙幅の事情もあるが、理由の詳細は、「3—3 残された（当面の）課題」を参照されたい）。本稿は、メッシーナ海法の主要・中核的部分を検討対象としているが、その全体を研究するための「きっかけ (spunti)」というべきものである。そこに、本稿を「メッシーナ海

法序説」と称するいわれが存する。

\*本稿の方針

[Am の対応条文] 2において、Me 裁判所条項の各条について、順次、検討するが、便宜のため、「小見出し」の条文番号のあとに、対応する Am の条文と試論での主たる検証箇所をカッコ書きで表示しておく。①を付してある Am の条文は、ラテン語文の規定を意味する。

[見出し] Me 裁判所条項のすべての条項に「見出し」が付されている。見出しが語・句ではなく、文章になっている条項も多くみられるが、それらの見出しについても、本稿では、可能なかぎり、簡潔な表現で「試訳」をしておく。

[対照方法] Am のラテン語文の規定と Me 裁判所条項の規定を対照する場合、明確に対応する文言もあるが（船舶を表わす *navigium* と *navilio(u)* など）、文法上の差異など、逐一確認・対照するのが不適切なものも存在している。それらの規定の対照は、対応すべき語句の不存在などの指摘が主たる作業とならざるをえない。専門用語・規定内容の類似性に注目する。

Me 裁判所条項が使用しているシチリア方言は、現在の標準イタリア語だけではなく、Am の使用方言ともかなり異なっている。Am のイタリア語文の規定との対照にあたり、差異として認識する用語・表現としないものについて、以下のような方針で臨みたい（ただし、おおよその方針である）。

差異とするもの：動詞の時制と法。定冠詞の有無。関係代名詞の差異・有無。

差異としないもの：単語のつづり（例：*lu patruni* と *lo patrone*）。冠詞前置詞（例：*di li* と *del*）。ラテン語（なまり）とイタリア語（例：*cum* と *con*, *esti* と *è*）。

[規定内容] Me 裁判所条項の多くの条項は、Am の対応条文の試訳を参照すれば、固有の試訳を要しないであろうが、各条項の検討のため、各条項の規定内容を【 】で示すことにする。とくに注意したい部分に下線を施す。なお、各条項の冒頭にある Item（同様に）については、訳語を省略する。

[Guarino の引用方法] 本稿は、Am の各条について詳細な検討を行っている *La Tabula de Amalphi*, diretto da Antonio Guarino, Cava dei Tirreni, 1965 を頻繁に引用する。同書は、以下において、Guarino として引用し、たとえば、p.36-1-2 とした場合、同書36頁にある Am 第1条に関する注の2を意味する。

## 2 メッシーナ海事裁判所条項（Me 裁判所条項）

Me 裁判所条項第57条以下の規定の個別・具体的な分析・検討作業に入るまえに、Me 裁判所条項の形式的特色（留意点）を3つほど確認しておきたい。

(i) まず、「タイトル」である。Me 裁判所条項は、Am と同様に、タイトルを有している。両者を比較すると、Am のそれはラテン語で表記されているが、Me 裁判所条項のそれはイタリア語（シチリア方言）で表記されている。使用言語のちがいは、一部の規定の文言にもみられる。すなわち、Am の21カ条がラテン語で表記されている（残りの45カ条がイタリア語表記）。Am においてラテン語が用いられていることが、Am の時代的な先行性を認める論拠とされている点については、ここで詳しく繰り返すまでもないであろう。

ここでは、別の相違点と共通点について省察しておきたい。便宜のため、Am のタイトルを掲げておく。

*Capitula et ordinationes Curiae Maritimae Nobilis Civitatis Amalfae quae in vulgari sermone dicuntur la Tabula de Amalfa*（通俗的表現ではアマルフィ海法と称されている、高貴なアマルフィ市の海事裁判所の諸条項と諸規則）

両者の前半部分は、実質的に共通している。「高貴な」市の「海事裁判所諸条項・諸規則」である旨が表示されている。

相違点は、後半部分にみられる。Am では、その条項・規則が通俗的表現で *Tabula de Amalfa* と称されている旨（*quae in vulgari sermone dicuntur la Tabula de Amalfa*）の確認がなされている。その呼称（通称・俗称）がいつごろからそしてどのあたりまで広まっていたのかは、もちろん、タイトル自体からうかがい知ることはできない。しかし、その呼称が Am の編纂されたころにはすでに定着していたであろうことは、想像に難くない。

一方、Me 裁判所条項のタイトルの後半部分は、同条項の趣旨を明らかにしている。すなわち、Me 裁判所条項が「メッシーナ市共同体のために起草され制定された（*facti et ordinati per la universitati di la predicta citati*）」ものであることを明示している。往時のメッシーナ市共同体（Me 裁判所条項が想定していた地域的適用範囲）がどのあたりまでの地域を指していたのか、筆者には想像することができない。しかし、タイトルの表現自体から、Me 裁判所条項が広く地中海ないしティレニア海全域に妥当していたことを読み取ることは困難であろう<sup>(1)</sup>。

つぎに、両者の共通点を確認しておきたい。capitula (capituli) と nobilis (nobili) である<sup>(2)</sup>。これらの文言は、それを使用する法律の編纂時期を特定するための絶対的な決め手にはなりえないにしても、決め手の一つにはなりうる、と思われる。すなわち、capitula は、アンジュー王朝期<sup>(3)</sup>、ナポリ王国の諸都市において、法律の規定を指すことばとして普及していた。しかし、それより相当以前からも、capitula は法律の規定を指すことばとして用いられていた。また、都市に nobilis (高貴な) という尊称が与えられた時期についても、14世紀または15世紀よりもかなり古くに遡りうる。

Am および Me 裁判所条項は、かなり古くから使用されていることばを、それぞれのタイトルのなかに有しているのである。

- (1) しかし、Me 裁判所条項のタイトルの後半部分から同条項の制定趣旨がメッシーナ市共同体のためのものであり、そして、その適用範囲がメッシーナ市の勢力範囲に限られていた、というように限定的に捉えることは適当ではないかもしれない。メッシーナの交易範囲がかなり広範囲に及んでいたことは周知のことである。試論251頁以下参照。
- (2) これらの二つのことばに関連する議論については、試論69頁以下、74頁以下および99頁以下などを参照のこと。
- (3) 1266年、Carlo 1世がシチリア王に即位。1282年(シチリアの晩鐘事件により)、シチリア島を失うが、Carlo 2世(1285~1309年)から Giovanna 2世(1414~1435年)まで、ナポリ王を出す。

(ii) つぎに、「前置きのことば」である。Me 裁判所条項は、タイトルのあとにつづけて、第57条の規定のまえに、Imprimis per li navilij chi vannu ad usu di rivera (まず第一に、メッシーナ海岸<sup>(1)</sup>の慣習にしたがい航海する船舶に関して、)という文言を置いている。このことばに正確に対応する文言は、Am 第1条の冒頭部分 (In primis pro Navigijs quae vadunt ad usum de Rivera) にみられる。Me 裁判所条項がこのことばを第57条の規定のなかに組み入れずに、同条の外に置いた理由は定かではない。

最初のことば (Imprimis) は、ラテン語である。イタリア語で記述された Me 裁判所条項の条文中にも、ラテン語が散見される。これと同様の現象は、



同時代に編纂されたと推測される他都市の海法にもみられる<sup>(2)</sup>。

ここで用いられている *navilij* (*naviliu* の複数形) は、「船舶」を表しているが、この用語は、「航海」を表すこともある（「航海」を示すことばとして、*viaggio(u)* も用いられている。たとえば、第61条、第67条など）。同様の現象は、Am においてもみられる。

Me 裁判所条項は、ここで、「海岸」を「*rivera*」（語頭が小文字）と表記している。この表記方法は一貫している<sup>(3)(4)</sup>。一方、Am によると、第1条の冒頭の「海岸」は、最初の文字が大文字で「*Rivera*<sup>(5)</sup>」となっている（同様の表記は、第7条、第36条、第43条および第47条でなされている。語頭を小文字にした表記は、第39条および第41条にみられる）。

- (1) 前置文には「海岸」とだけ表記されているが、明らかに、「メッシーナ海岸」のことである。同様のことは、Am 第1条の「海岸」についても当てはまる。
- (2) 同様の現象がみられる例として、編纂時期を1363年とするのが有力なトラニー海法などをあげることができる。同法については、拙稿「トラニー海法素描」関西大学法学論集55巻4・5合併号1286頁以下を参照のこと。
- (3) Am では、*Rivera* のほかに、*Navilio* や *Ritus* など重要な意味を有する（と思われる）ことばが、時として、語頭が大文字で表記されているが、Me 裁判所条項においては、それらの用語についても、一貫した表示方法（小文字表記）がなされている。
- (4) 筆者は、*Genuardi* のなした復刻による表記しか頼る術を有しない（写真復刻版を有していない）。*Genuardi* が写本どおりに復刻したのか、通常の表記方法（文中のことばは、固有名詞以外、すべて小文字表記）にしたがいが、修正を施したのかは不明である。
- (5) *Guarino*, *op. cit.*, p. 36-1-2 は、語頭大文字表記になっている点が「意味深長である」としている。

(iii) 最後に、「見出し」である。Me 裁判所条項は、第57条から第110条までの連続した54カ条からなっている。そして、各条に「見出し（語・文）」が付されている。この点が Am と大きく異なり、両者の編纂時期の前後関係を解明するうえでの重要な手がかりの一つになっている（Am のほうが時代的に先に制定・編纂された、とする通説の論拠の一つに、Am が「見出し」を有しない

ことがあげられている<sup>(1)</sup>。

(1) Ad es., Mario Murino, *Andar per mare nel medioevo*, Chieti, 1988, p. 316.

## 2—1 第57条 (Am 第1条①：試論・130頁以下)

[Chi divinu fari li marinari incomenziatu lu viaggiu: 海員の航海開始後の義務]

Incomenzatu lu viaggiu et factu l'improntitu<sup>①</sup> li marinari sunnu tenuti dellà innanti serviri et aiutari lu naviliu in tutti comodi auxilii et necessarii di lo navili ad requesta di lu patruni, et si alcunu di li cumpagnuni predicti in suo defectu non ci venissi, fussi in pena secundu arbitriu di lo patruni et tutti li cumpagnuni<sup>②</sup>, la quali pena si digia applicari a la colonna comuni.

① Am では, aliquali solutione(,) seu mutuo。② Am では, sotiorum (ラテン語は, Am にあるままの形で対照し, 語尾変化は論じない)。

本条は, Am 第1条 (前置きのことばを除いた) と後述のような若干の注意点を除くと, ほぼ正確に対応している。

【航海が開始されそして前払い (improntitu) がなされた場合, 海員 (marinari) は, 船長の要求に基づき, 船舶の便宜および必要的援助のために, 船舶に対して尽力しそして援助する義務を負う。そして, 前述の海員 (cumpagnuni predicti) のいずれかが, 不注意により (義務を) 怠った場合, 船長および海員全員 (tutti li cumpagnuni) の裁量により, 詐欺の罰金が課せられ, そして, この罰金は, 共通のコロンナに帰属する。】

先にのべた若干の注意点について確認しておこう。第一点は, 義務発生の前提要件である。本条においては, 「前払いがなされた (factu l'improntitu)」ことがあげられている。Am 第1条では, 「なんらかの支払いまたは前払いがなされた (facta aliquali solutione seu mutuo)」こととされている。実質的には, 両者に違いはないのかもしれないが, 形式的には, Am 第1条におけるほうが, 要件が広く設定されていることになる。

より注意すべきと思われるのは、義務を懈怠した海員に対する制裁（罰金）について裁量権を有する者がだれかである。まず、Am 第1条は、海員を *Nautae* (*nauta* の複数) と呼称し、そのいずれかの者 (*aliquis dictorum*) が義務を怠った場合、「船長および参加商人の裁量により (*ad arbitrium patroni et sotiorum*)」罰金が課せられる旨を規定している。

Am において、*sotius=socius* は、商品または金銭をコロナ契約に出資する「参加商人」を表わす用語として用いられているが、周知のとおり、Am では (Me 裁判所条項においても)、同一用語がちがう意味に用いられている例がいくつみられる。*socius* についても、そのことがあてはまるかもしれない。しかし、ここにいう *socius* については、少なくとも、航海上の損益について持分を有する者、とする立場が有力である<sup>(1)</sup>。その立場によると、その者には、船舶所有者 (共有者)、船長、参加商人のほか、いわゆる「参加海員<sup>(2)</sup>」が含まれる、と考えるのであろう。すなわち、航海から生じる利益・損失の大小・有無にかかわらず固定給を受け取る「賃金海員」は、そこに含まれないことになる。

これに対して、本条は、見出し中および本文で最初に海員を表すことばとして *marinari* (複数形) を用いたあと、前述の海員 (*cumpagnuni predicti*) というように *cumpagnuni* を用いている。明らかに、本条においては、*marinari* と *cumpagnuni* は同義語とされている。しかし、罰金の裁量権者として船長と「海員全員 (*tutti li compagnuni*)」があげられている<sup>(3)</sup>。

本条の *compagnuni* が Am 第1条にいう *sotius* と同義であれば、本条と Am 第1条の規定内容は、実質的には同一とされているであろう。しかし、*compagnuni* が「航海上の損益について持分を有する者」だけではなく、「海員全員」をいうのであれば、両者の規定内容は、かなり異なってくる。すなわち、本条においては、義務懈怠海員に対する制裁の決定 (裁量) に、当該海員を除く他の海員全員も参画する (それらの海員に「参加海員」だけではなく「賃金海員」も含まれる) ことになるのであれば、広い範囲の意見が聴取されることになり、本条の規定は、義務懈怠海員に対する制裁の決定 (裁量) が限

られた範囲の者の意思決定による、と考えられる Am 第1条の規定内容よりも、いわゆる「民主的な」内容になっている、というべきなのであろう<sup>(4)</sup>。

- (1) Travers Twiss, *Capitula et ordinationes curiæ maritimæ nobilis civitatis amalfæ*, *The Black book of admiralty*, vol. 4, in *Rerum britannicarum mediæ ævi scriptores*, Appendix Part IV, London, 1876, p. 3, n. 2., etc.
- (2) 参加海員は、コロンナ契約に労務出資する者として参加する（他の契約当事者と同様、航海から生じる利益・損失の分配・分担をする）。同じ海員でも、賃金海員とは異なる処遇を受ける（試論・126頁以下参照）。
- (3) さらに詳細にみると、本条では、*cumpagnuni* と *compagnuni* が両用されている（同一用語でありながら、綴りが異なる例はよくみられるが、この二つのことばが同一用語であると速断・断定しうるかは不明である）。このあとにも、同一条項において *cumpagnuni* と *compagnuni* の双方が登場することがある（たとえば、第64条、第70条、第78条など）。それらの条項の用語法と本条のそれを整合的に解すべきなのかが問われることになる。
- (4) Am 第1条は参加海員に関する規定、と考えられている（試論・184頁注\*参照）。本条の *compagnuni* が Am 第1条にいう *sotius* と同義であれば、本文でのべたとおり、両者の規定内容は、実質的には同一といえるであろう。なお、*compagnuni* については、2—9で詳論する。

## 2—2 第58条（Am 第2条㊤：試論・183頁以下）

[*Li marinari chi non sequino lo viaggio in chi pena sunno* : 航海を継続しない海員に対する制裁]

Item si alcunu marinaru ha havutu lu impruntu<sup>①</sup>, non volissi sequiri lu viaggiu incomenzatu staya a lu patruni dimandari<sup>②</sup> lu dublu infallibiliter lu cumpagnuni divi pagari, di lu quali dublu la mitati divi haviri lu patruni et l'altra mitati la corti per la maragma et per la reparacioni<sup>③</sup>.

① Am では、pecunia seu mutuo。② Am では、sit in arbitrio patroni(,) ab eo petere。③ Am には、ない。

本条と Am 第2条のあいだには、かなり注意を要するちがいが存在しているが、その規定内容は異ならない、と思われる。本条は、前条と同様、義務を履行しない海員に対する制裁に関する規定であるが、海員の支払う制裁金（罰

金)の額・分配方法・割合をも定めている<sup>(1)</sup>。

【いずれかの海員が前払い (impruntu) を受け取ったのち、開始された航海の継続を欲しない場合、船長の裁量により、その海員に対し倍額の請求がなされ、海員は、当然に、その支払義務を負う。その額につき、義務不履行に基づきそして損害賠償として (per la maragma et per la reparacioni)、船長が半額をそして海事裁判所が他の半額を取得する。】

海員の航海継続義務違反に基づく受領金額の倍額の返還義務は、Am 第2条の規定するところとほぼ同じである。しかし、前条と Am 第1条において、海員の義務発生的前提要件に関する若干の相違がみられたように、本条と Am 第2条においても、同様の差異がみられる。すなわち、本条においては、「前払いを受け取った (ha havutu lu impruntu)」ことが要求されているが、Am 第2条においては、「金銭または前払いを受け取った (recepta pecunia seu mutuo)」ことが要求されている。この差異も実質的な内容を伴わない、形式的なものにすぎないのかもしれないが、一応指摘しておくことにする<sup>(2)</sup>。

本条においては、航海継続義務違反の海員に対する制裁の裁量権は、Am 第2条におけるのと同様、船長(のみ)が有するとされている(前条および Am 第1条の規定とは異なる)。そして、制裁金の半額を船長が取得し、残りの半額を海事裁判所が取得するところは、本条と Am 第2条でまったく異ならない。

ただ、本条は、末尾に、Am 第2条に対応する文言を発見しえない“per la maragma et per la reparacioni”を付加している。この部分については、とりわけ、maragma については確証をえられないので、規定内容などから推測せざるをえないが、上記のように「義務不履行に基づきそして損害賠償として」と試訳をしておきたい。この部分は、倍額支払(船長と海事裁判所の折半)の理由・目的を表すのであろうが、注意的・確認的な文言であり、必ずしも本条にとって不可欠というほどのものではないであろう。

(1) Am 第2条については、参加海員と賃金海員のいずれに関する規定なのか、議論が対立している(試論・184頁注\*参照)。同様の議論が本条においても成立するのか、即断を許さないであろう。この議論をするのであれば、Me 裁判所条項の全体

を Am と細部にわたって注意深く対比・検証する必要があるものと思われる。

- (2) Am で二つの用語が選択的・併列的接続詞で併記されている場所に対応するところで、Me 裁判所条項では一つの用語で表わされていることが散見される（たとえば、第64条、第65条、第67条など）。この差異は、たんに形式的なちがいであって、実質的な差異をもたらさないのかもしれないが、少なくとも、立法技術的な観点からは看過しえない。2—12 注\*参照。

### 2—3 第59条 (Am 第3条①：試論・185頁以下)

[Di chi summa lu marinaru si pò carcerari: 拘禁される罰金額]

Item per tari cinco lu predittu<sup>①</sup> cumpagnuni, non havendu undi pagari, si divi mettiri in prixiuni<sup>②</sup> et committendu baractaria expressa <sup>③</sup> si divi carcerari per minu<sup>④</sup> ad arbitriu di lu ufficiali.

① Am には、ない。② Am では、欠落がみられるが、debet carcerari と解されている（試論・185頁 Am 第3条解説文注②参照）。③ Am では、saltim (statim の誤記) が入っている。④ Am には、ない。

Am 第3条は、前（2カ）条を受けて設けられた規定と考えられているが、同様のことは、本条については、その文言からより明確である。すなわち、Am 第3条は、その主語をたんに nauta としているが、本条は、lu predittu cumpagnuni（前にのべた海員）としている。前（2カ）条で規定されている海員が本条の主語とされている。本条は、罰金を支払えない海員（および詐欺的行為をなした海員）が拘禁される旨を規定している。

【制裁金（罰金）が5タリ<sup>(1)</sup>を超え、前にのべた海員が支払手段を有しない場合、その海員は拘禁され、そして、明白な詐欺的行為をなした海員も、少なくとも（per minu）、（海事裁判所の）職員の裁量により、拘禁されなければならない。】

本条と Am 第3条の類似性も明白であるが、Am 第3条にある statim（直ちに）を欠く一方で<sup>(2)</sup>、Am 第3条にはない per minu を有している。これらの語・句の有無は、規定内容の本質に影響を及ぼすものではないであろう<sup>(3)</sup>。

(1) タリ (tari, tarenus) は、謎の多い通貨である。アラブ起源であることは一様に

承認されているが、語源については諸説がある。957年の文書に、アマルフィの指導者・Mastalo 2世が新しい tari で支払いをした旨の記載が残っている、という (tari については、試論・67頁以下、98頁以下参照)。

- (2) statim の欠落は、制裁の即時性を疑わせる論拠になりうるとしても、その用語自体が抽象的なものであり、一定の時間的な「巾」を認めざるをえない。
- (3) per minu の付加は、海事裁判所の職員以外の裁量権者の存在を推測させうる形式になってはいるが、海事裁判所の職員の裁量権を奪うものではない。

2—4・5 第60条 (Am 第4—5条①：試論・186, 176頁)

[Lu patruni divi declarari li parti di lo naviliu：船長の船舶持分の宣言義務]

Item lu patruni divi declarari quanti parti tira lu naviliu, ita quod ciascuno navili divi tirari per ogni salmi dechi di portatu parti una.

本条は、Am 第4条と第5条を一つにまとめたような形式の規定である。なぜ、このようなことが生じたのかは不明というほかない。

【船長は、船舶がいくらの持分を有するかを宣言しなければならず、そして、すべての船舶は、10サルマ<sup>(1)</sup>あたり1持分に相当する。】

本条の前半部が Am 第4条と、後半部が Am 第5条と正確に対応している。Am 第4条と第5条は、それぞれ単独では、意味不明の規定である。両者が合体したような形式の本条も、それ自体だけでは、なお、その意味は不明である。

Am 第4条の意味は、Am 第23条や Am 第47条の規定など (コロンナ契約<sup>(2)</sup>における損益および共同海損〈投荷〉の分担・分配は、各当事者の持分にしたがってなされる旨を定めている) と併せて考えることによって、判明する。同様に、本条の前半部も、第78条や第99条などの助けを借りることによって、ようやく、その意味が判明する。

Am 第5条に対応する本条の後半部は、船舶所有者 (共有者) に与えられる持分の具体的計算基準を明示している。そこで示されている基準は、Am 第5条に示されているものと全く異ならない。

(1) サルマ (salma)：重量の単位。1サルマ=8トモロ、1トモロ=27.73 kg。した

がって、1サルマ=8×27.73 kg=221.84 kg。サルマについては、試論・97頁以下、103頁以下、176頁 Am 第5条解説文注①参照。

- (2) コロンナ (colonna) 契約：船舶所有者（共有者）、金銭・財産の出資者、船長および参加海員によってなされる共同企業を目的とする契約。かつて、有力な商法研究者や経済史研究者によって、同契約が株式会社の始祖であるか否かについて議論がなされた（試論・iv頁注(3)参照）。同契約については、試論・121頁以下参照。

## 2—6 第61条（Am 第6条④：試論・146頁以下）

[Lu navilio et lu denaru accomandato si fa una massa : 船舶および受託金銭による一つの資産の形成]

Item statim chi lu naviliu accumenza lu viaggiu et prindi accomanda per lo viaggiu lu navilio<sup>①</sup> et lu denaru si fa una massa et un corpu et lu naviliu esti tenu tu ali accomandi<sup>②</sup> alo navilio non obstanti qualsivoglia altra obbligacioni antiqua oy novella per qualsivoglia modu facta.

① Am では、viaggiu。その語に関しては、navigio に修正すべきとする意見が支配的である（試論・147頁 Am 第6条解説文注④）。② Am では、et accomandumが入っている。

本条も Am 第6条とほぼ正確に対応している。しかし、解説文の注②でみたように、欠落部が存在している。その欠落部を推測により埋めることができたとしても、本条は、Am 第6条がそうであるように、本来的な意味が不明というほかない。

【航海がはじまり、船舶が航海のために財産を受け取るや、船舶と財産が一つの資産 (una massa) および一つの集合体 (un corpu) をなす。その他のあらゆる古いまたは新しい債務が、いかにして発生していようとも、船舶は財産に対し、(財産は<sup>①</sup>) 船舶に対し責任を負う。】

解説文の注②でみた欠落部を放置したままでは、本条は、意味が通じない。しかし、Am 第6条から推測すると（さらには、いわゆる Mansi 本<sup>②</sup>を手掛かりにすれば）、この欠落部は、容易に埋めることができる。

欠落部を埋めることにより、文章が形式的に完成したとしても、本条につい



ては、Am 第6条についてみられるのと同様の議論の対立がありうるであろう。すなわち、コロナ契約において出資された船舶・財産が独立した共有財産（出資者の私的財産とは分別された独立の財産）を形成するか否かという議論である<sup>(3)</sup>。Am 第6条（ないし Am におけるコロナ契約）については、独立財産の形成を否定する説が有力のようであり、結論的には、否定説を支持すべきと思われる。おそらく本条（ないし Me 裁判所条項におけるコロナ契約）についても、否定説を支持すべきであろう（ただし、筆者の直感的判断の域でないが）。

- (1) 推測により欠落部を補充した。次注(2)で紹介する Mansi 本第6条では、*et lo accomandi* が入っている。これと同旨の文言を補充すれば、本条の意味は通じる。
- (2) 試論・51頁以下で紹介したとおり、アマルフィ海法に関しては、Foscarini 本のほかに、Mansi 本が存在している（ただし、不完全な写本）。本稿は、Foscarini 本と Me 裁判所条項の比較検証を主たる目的としているので、Mansi 本の参照は最小限にとどめたい。Mansi 本については、Salvatore Ferraro, *Gli ordinamenti marittimi di Amalfi. Il "Codice Mansi"*, Roma, 1983に紹介がなされている。本稿は、Mansi 本を引用する場合、同書による。
- (3) 試論・146頁以下。この議論（肯定説）は、コロナ契約が会社における社員の有限責任制度の原始的形態を示すとの議論につながってゆくのであろう。

## 2—7 第62条（Am 第7条①：試論・154頁以下）

[*Constitutu lu patruni di li personali chi potestati ha*：船長の事業遂行権限]

*Item statim chi li patruni di li carati di lo navilio constituyxino et ordinanno alcuno in patruni di lo loru navilio, lu predicto constituto pò prindiri accomanda di qualsivoglia persona meglio li pari et obligari lu navili a qualsivoglia chi voli secundu usu di rivera di la chitati predicta<sup>①</sup>, non obstanti qualsivoglia pacta publico oy privato oy per contrattu oy senza contrattu, lu quali li parti havissiro infra loru factu<sup>②</sup>.*

① Am では、略記されている（*ptter* と解説するのが一般的）。*pertinenter* と理解する立場が有力であるが、Twiss, *op. cit.*, p. 6 は、*prædictæ* と解している（試論・155頁注⑥参照）。② Am では、*e contractu vel ex quasi contractu inito inter partes*。

本条は、船舶共有者の船長の選任権限を明記するとともに、選任された船長の事業遂行に関する権限について規定している。

【船舶共有者が何人かを船長に選任し指名するや、その選任された者（船長）は、彼が適任と思うだけからであれ、委託（*accomanda*<sup>(1)</sup>）を引き受けることができる。そして、船長は、当事者間でなされた契約によるもしくは契約によらない、いかなる公的なもしくは私的な約定にもかかわらず、メッシーナ海岸の慣習にしたがい、意に叶うだれにでも船舶を提供することができる。】

船舶共有者は、通常、自ら船舶に乗り組み航海をすることはなかった（船舶を自分たちが選任・指名した船長に委ねた）のであろう。船舶共有者は、船舶が出帆すれば、船長にすべてを任せるしかなかった。本条において、船長の広範な事業遂行権限が規定されている。

本条と Am 第7条のあいだに（形式的な）差異を求めるとすれば、解読文の注②でみたように、「契約によらない（*senza contratto*）」と「準契約による（*ex quasi contractu*）」であろう。準契約（*quasi contractus*）の意味について、「双方向的合意（契約の本質的要素）を欠くが、契約から生じるものと類似の債務を発生させる適法行為・事実」と一応理解しておく<sup>(2)</sup>。もし、その理解が正しければ、本条と Am 第7条のあいだに、やはり、実質的な差異は認められないことになるのであろう。

(1) 本条は、Am 第7条と同様、コメンダ契約に関する規定と考えられる。おそらく、本条も、コロナ契約に適用が可能であろう（試論・154頁参照）。

(2) 筆者の知る限り、Am の研究者は、Am 第7条の *quasi contractus* の意味・内容について、だれも、議論・説明をしていない。

## 2—8 第63条（Am 第8条：試論・160頁以下）

[*Chi divi fari alcunu di li caratari non volendu risicari*：航海に不同意な船舶共有者の求償権]

Item si alcuno di li patruni di li carati non volissi in alcuno viaggio arrisicari lo sou caratu, lu quali havissiru in<sup>①</sup> lo navili et lu patruni di lo navili si partissi cum<sup>②</sup>

la colonna sua et lu navili patissi naufragiu oy perdissi per qualsivoglia<sup>③</sup> modu, lu predictu navili si divi vindiri et insembla cum<sup>②</sup> la restanti colonna si divi partiri per unza soudo per lira<sup>④</sup>, per quilli persuni li quali adrisicannu in lo viaggio<sup>⑤</sup> et quillo patruni di li carati, lu quali non volsi per quillu<sup>⑥</sup> viaggio adrisicari, divi haviri regressu in li altri beni di lo predicto<sup>⑦</sup> patruni contrafacienti et nulla actioni contra lu navili oy di li carati li quali havi in lo navili<sup>⑧</sup>.

① Am には、ない。② Am では、con。編纂時期が Am より新しいといわれる Me 裁判所条項のなかの本条において、ラテン語（ラテン語風）のことばが散見されるのは興味深い（もう一つの cum, predictu(o)）。cum については、以後、逐一指摘しない。③ Am では、（前置詞 per なしに）qualunque。④ Am では、per onza(,) soldo per libra。⑤ Am では、Navilio。その語については、「船舶」ではなく、「航海」と解するのが一般的である（試論・162頁参照）。⑥ Am では、questo。⑦ Am では、detto。⑧ Am では、不明確であり、（定冠詞なしに）caviale, coviale, couiale とも読める。意味とすれば、cominale あるいは comune に相当する、と解されている（試論・161頁 Am 第8条解説文注⑩参照）。

本条が対応する Am 第8条は、Am のなかに最初に登場するイタリア語の規定である。両者の類似性は、前7カ条以上に容易に認識しうる。いくつかみられる形式的な文言の差異は、航海に反対した（少数持分の）船舶共有者を保護する規定の実質的な内容に、全くまたはほとんど差異をもたらしていない。

【船舶共有者のうちのいずれかが、ある航海において自己の持分を危険にさらすことを望まず、そして、船長がその船舶共有者の財産（colonna）とともに船舶を出帆させ、そして、船舶がどのようなかたちであれ難破しまたは損害をこうむった場合、その船舶は売却され、残りの財産とともに、船舶を危険に曝した者のあいだで、持分の割合に応じて分配されなければならない。この航海について危険を冒すことを望まなかつた船舶共有者は、彼の意見に反対した前述の船長の他の財産に対して求償権を行使しうるが、船舶またはその船舶の船舶共有者に対してはなんの権利も有しない。】

日本商法第695条であれば、新航海に反対の船舶共有者に他の（新航海に賛成の）船舶共有者に対する自己の持分の買取請求権を認めている。類似の規定

は、Amにも、Me裁判所条項にもみあたらない。おそらく、新航海に反対の船舶共有者は、船舶共有から脱退すること（船舶共有契約の一方的解約）ができなかったのであろう<sup>(1)</sup>。彼は、新航海開始前に投下資本の回収をなしえず、彼が恐れていた事態が現実のものになった場合にも、船長に対する求償権は有しても（ただし、権利行使しうる対象の財産が限られているように読める点〈regressu in li altri beni〉に注意を要する<sup>(2)</sup>）、他の船舶共有者に対してはなんら権利も有しないのである。

(1) 試論・152頁参照。

(2) この点は、Am第8条においても変わりはない。本条（およびAm第8条）が少数持分の船舶共有者に対する保護規定として十全のものであったのかの判断は、現代的な法的感覚からなすべきではないであろう。

## 2—9 第64条（Am第9条㉔：試論・163頁以下）

[Non si pò dari parti d'avantaggio ad cumpagnuni \* : 航海者に対する収益付与の禁止]

Item<sup>(1)</sup> nullu patruni pò, nè divi dari parti di avantaggio ad alcuno cumpagnuni<sup>(2)</sup> exceptu li avantaggi saputi di lo nacheri et di lo scrivano<sup>(3) (4)</sup> senza comunicatu consiglio di tutti li partionali soy.

\* cumpagnuni (cumpagnuni または compagni) Me裁判所条項は、すでに一部（第57条から第59条）みたように、航海に参加する人物を表わす用語として cumpagnuni, compagnuni または compagni（以下、cumpagnuni と称する）を用いることがある。この用語に対してどのような訳語が適切なのかは、かなり困難な問題である。同様の問題がAmにおいても存在することを、試論は、何度か、示唆していたが（試論・154頁 Am第41条試訳注①、同167頁 Am第29条試訳注②、同174頁 Am第44条試訳注③参照）、Me裁判所条項における問題は、より複雑なのである。そのことについては、第57条から第59条の解説の場で若干ふれているが、「見出し」においてその用語が初めて登場する本条の場で、より詳しく論じておきたい。

まず、ラテン語文の規定が集中して存在しているAm第1条から第23条に対応するMe裁判所条項第57条から第78条のあいだに、cumpagnuniは、12カ条（の本文）に合計14回、出てくる。そのうち、最初の3カ条の第57条から第59条（の本

文)において, *cumpagnuni* は, 海員 (*nauta*) を表わすために3回(ただし, 第57条および第58条<の本文>は, 海員を表わす用語として, *marinari* または *marinaru* <以下, *marinari* と称する>も用いている), 参加商人 (*socius: sotius*) を表わすために1回(小計4回)用いられている。そして, その3カ条の見出しには, *marinari* の文言がみられる。その3カ条においては, *cumpagnuni* は, 「海員または参加商人のいずれか」を示すために用いられている。

つづいて, Me 裁判所条項は, 第64条から第78条において, 9カ条(の本文)で(残り・小計)10回, *cumpagnuni* を用いている。これらすべては, Am にいう「海員または参加商人」に対応している。そして, その9カ条の本文には, *marinari* は登場しない。第73条を除き, 他の8カ条は, 見出しにも *cumpagnuni* を用いている(第73条が見出しで *marinari* を用いたのは何かの誤りであろう)。すなわち, その9カ条(少なくとも, 本文)においては, *cumpagnuni* は, 「海員および参加商人の双方」を包摂する用語として用いられている。

Am 第24条以下(第38条を除くと, すべてイタリア語文の規定)に対応する Me 裁判所条項第79条以下においては, 9カ条(の本文)で10回, *cumpagnuni* が用いられている。これらすべては, Am にいう *compagni* (*compagno*) に対応している。ちなみに, Me 裁判所条項第79条以下において *marinari* が用いられている場合, Am でも *marinari* が正確に対応して用いられている。すなわち, 少なくとも, 文言上・形式上は, *cumpagnuni* は, *marinari* とは別の人物を表わすために用いられている。すると, その人物とは, 「参加商人」にゆきつくことになりそうである。

しかし, 残念ながら, この推論は, 規定の内容をつぶさに観察すると, 成立しえないようである。Am 第24条以下に登場する *compagni* (*compagno*) について, たとえば, Guarino は, *navigante(i)*, *socio*, *equipaggio*, *marinari* をあてており, Twiss は, *associetes*, *ship's officer*, *ship's company* というように, 訳語を適宜使い分けている。試論は, 航海者と海員(ただし, Am 第47条においてのみ)を使い分けている。

Me 裁判所条項第79条以下で用いられている *cumpagnuni* とそれ以前に登場する *cumpagnuni* に対して別の訳語をあてはめるべきかもしれないが, 同一用語でありながら, 場所ごとにより異なった内容を表わすようである。本稿の主たる目的は, Me 裁判所条項と Am の類似性の検証であり, 特定用語の使用場所ごとの適切な訳語の検討までを含まないので, *cumpagnuni* には, 例外もありうるが, 暫定的・便宜的に, 試論で用いている「航海者」をあてておくことにする。読者諸賢は, そうした暫定的・便宜的所作を了とされたい。

① Am では, *quod* が入っている。② Am では, *cuicumque Nautarum(,) vel sociorum*。③ Am では, *nisi illis(,) quos scimus(:) videlicet Naclerio et scribe*。④ Am では, *et hoc non audeat facere* が入っている。

Am 第9条は、船長の権限に一定の制限を加える趣旨の規定の一つである点については（おそらく）議論の余地のないものであるが、いくつか不明なところを残している。Am 第9条は、Am の66カ条のなかにあつて、注目度の高い・議論の多い規定である。

本条と Am 第9条のあいだには、形式的にはかなり注意を要する差異がみられるが、両者の実質的内容については、（おそらく）差異はないもの、と思われる。解説文の注で指摘したことを繰り返すことになるが、両者の形式的な差異を確認しておこう。

まず、解説文の注②でみた差異は、本条以降にも何度か出てくるものである。本条の *compagnuni* と Am 第9条の *nauta vel socius* の範囲が同一か否かで、規定の実質的内容に差異が生じることになる（収益の付与の禁止対象者の範囲に差異が生じる）。*compagnuni* については、解説文の注\*において、かなり詳しく議論したので、これ以上の深入りはしないことにする。

解説文の注③でみた差異も、注目に値する。Am 第9条の「*nisi illis(,) quos scimus(:) videlicet Naclerio et scribe*（われわれが知っている者、すなわち、上級船員および船舶書記を除き）」は、多くの耳目を集めるところである。*scimus* (*scio* の直説法現在一人称複数形) は、Am 第47条の *ho* (*avere* の直説法現在一人称単数形) とともに、Am 編纂（の一部）に私人が係った、との推論の根拠の一つになるものである<sup>(1)</sup>。

さらに、上掲の表現は、法律の文言としては、いかにも冗長である。少なくとも、現代的な法律の用語方法では、「上級船員および船舶書記を除き」で足りるはずである。このような冗長な表現や繰返しも、私人の表現方法を推測させる根拠とされている。これに対して、本条には、そのような推論の根拠となりうるような用語は存在していない。

解説文の注④でみた差異は、「*et hoc non audeat facere*（そして、それをあえてしてはならない）」に対応する用語の不存在である。上掲の文言は、冗長・繰返しそのものである。これを省略しても、規定の形式・内容とも、いささかも不足は生じない。

【船長は、上級船員および船舶書記の了知された収益 (li vantaggi saputi di lo nacheri et di lo scrivano) を除き、利害関係人の会議に通知することなく、収益の一部をいかなる航海者にも与えることができないし、また、与えてはならない。】

Am 第9条に比べるとかなり簡潔な（無駄の少ない）形式に仕上がっている本条であるが、なお、若干の疑問の余地がある。Am 第9条は、明らかに、収益（の一部）付与の禁止の対象者から、「上級船員および船舶書記」を除外する形式の規定になっている。

これに対して、本条は、「上級船員および船舶書記の了知された収益<sup>(2)</sup>」以外の収益を航海者に与えることを禁じている。すなわち、本条は、航海者に対する付与が禁じられた収益の範囲を画定する形式になっている。したがって、本条においては、上級船員および船舶書記が対象者であるか否かは（直接）読み取ることができない。

しかし、先述のとおり、この両者の形式上の差異は実質的な差異を生じさせるものではない、と思われる。これ以上の議論は、いたずらに混乱を招くだけであろう<sup>(3)</sup>。

(1) 試論・163頁 Am 第9条解説文注③参照。

(2) 本文の訳語は、いかにもこなれが悪いし、これでよいのか議論がありうる。「上級船員および船舶書記の了知の収益」というほうが、こなれているであろう。一方、法律文書において、多義性を有する助詞「の」の使用に細心の注意を要することは多言を要しない。そのため、あえて、本文に掲げた訳語をあてはめておいた。その所作が大過のないものであったとしても、なお、疑問が残る。それは、本条で用いられている前置詞 di に起因する。シチリア方言によると、前置詞 di は、標準イタリア語の前置詞 di と da の意味で用いられるようである。たしかに、Me 裁判所条項においても、Am が da を用いているいくつかの場所で di が用いられている。しかし、シチリア方言にも前置詞 da は存在し、Me 裁判所条項においても、Am が da を用いている場所で da が用いられていることがある（第106条では、di と da が両用されている）。

2—10 第65条 (Am 第10条①：試論・141頁以下)

[Chi divi fari lu patroni facta vila lo navilio: 船長の出帆時の義務]

Item facta vila divi lu patroni mostrari et declarari publicamenti ad tutti li compagnuni<sup>①</sup> tutta la colonna, la quali trahi di la chitati<sup>②</sup> et chi in mercancia et chi in denari comu et undi vaij<sup>③</sup>.

① Am では, cunctis nautis(,) et sotijs (sotiis)。② Am 第10条の対応部 (qui trahunt de Civitate) は, denari に対応する語 (denarios) のあとに置かれている。

③ Am では, et etiam eis narrare(,) quo sunt ituri。

本条においても, 解説文に付した注で分かるように, Am 第10条と若干の差異がみられるが, 規定の趣旨・内容に変わりはない。

【船長は, 出帆に際して, すべての航海者に対して, 市外に持ち出されるすべてのコロナ, すべての商品および金銭ならびに目的地を, 公然と示しそして宣言しなければならない。】

コロナ契約が企画され, 参加者(出資者)が募られ, 徐々に, 参加者および出資財産が増加・蓄積され, そして, いよいよ出帆するに至るまで, コロナ契約に参画する者がすべて, 契約内容の詳細を知っているわけではない。そのことが, 本条から明らかになる。重要事項は, 出帆に際して, 船長によって開示・宣言(確認)されることになる。

2—11 第66条 (Am 第11条：試論・189頁以下)

[Lu patroni non divi investiri ala sua colonna nulla mercancia: 船長のコロナ契約への合算禁止義務]

Item nullu patroni divi mectiri oy investiri<sup>①</sup> ala sua comuni colonna<sup>②</sup> mercancia di nulla specie<sup>③</sup> oy qualitati, exceptu poi venduta la mercancia,<sup>④</sup> extracti li spisi et pagatu lu nolu di lu naviliu, ita quod<sup>⑤</sup>, liquidatu lu denaru, si divi implicari cum la comuni columna.

① Am では, mostrare。② Am では, oが入っている。③ Am では, parte。④ Am では, etが入っている。⑤ Am では, che。



本条に対応する Am 第11条は、同第8条につづいて2番目に登場するイタリア語の規定であり、その解釈について議論が大きく分かれている<sup>(1)</sup>。本条と Am 第11条の対比から、Am 第11条に関する議論の進展に向けた小さな手がかりをいくつかつかむことはできるが、それ以上の成果をえることは無理のようである。

【船長は、いかなる種類 (specie) または品質の商品も、その共通のコロンナに組み入れまたは投資して (investiri) はならない。ただし、商品を売却し、費用を控除しそして船舶の経費 (lu nolu di lu naviliu) を支払ったのち、精算された金銭は、共通のコロンナに算入されなければならない。】

Am 第11条では、「mercancia de nulla parte」の parte の意味について解釈が分かれているが、specie (解説文の注③参照) が入れば、そのような対立は生じないであろう。また、Am 第11条の mostrare (解説文の注①参照) の意味についても議論が分かれているが、やはり investiri のほうが納まりがよい。

本条との対比から Am 第11条に関する議論の進展に示唆をえることができるのは、このあたりまでである。「船舶の経費」については、本条においても、Am 第11条と同様の疑問が残る<sup>(1)</sup>。

(1) ここで用いられている nolo が傭船料を表わすものであるとすると、コロンナ契約の当事者間において傭船料が問題とされる意味が不明とする議論・疑問である (試論・189頁 Am 第11条解説文注\*参照)。

## 2—12 第67条 (Am 第12条①：試論・190頁以下)

[Ogni guadagnu duranti lo viaggio si divi contribuiri alla colonna: 航海中に生じた全収益のコロンナへの帰属]

Item durandu la compagnia oy lu viaggiu<sup>①</sup> qualsivoglia guadagnu oy per trovatura oy per qualsivoglia modu oy per exercitio chi fachissi oy lu patruni oy qualsivoglia compagnuni<sup>②</sup>, si divi contribuiri<sup>③</sup> ala comunitati predicta<sup>④</sup>, verum la persona propria la quali fa lu exerciciu oy trova la trovatura, divi haviri alcuno vantaggiu ad arbitriu dilli consuli.

① Am では, societate(,) vel navigio。その navigio は, 船舶ではなく, 航海を意味する, と考えられている (試論・190頁 Am 第12条解説文注①参照)。② Am では, per nautas et socios。③ Am では, accumulari, communicari。④ Am では, 略記されており, その解釈について, 議論が分かれている (試論・190頁 Am 第12条解説文注⑧参照)。

見出しが明示しているように (本文からも読み取りうるが), 本条は, コロナ契約または航海の継続中に生じたすべての収益について, その帰属・分配関係を規定している。

解説文注②および③でみたように, 本条においては, Am 第12条にみられる同 (類) 義語の反復\*は存在しないが, 同条と本条の類似性は明白である。

【組合または航海の継続中, 船長またはあらゆる航海者によって発見され, または, (営利) 活動によってもしくはその他のあらゆる方法によって獲得されたあらゆる利益は, 先述の共同体に帰属する。しかし, その活動または発見をした人は, 評議員の裁量により, 何らかの優遇を与えられるべきである。】

コロナ契約または航海の継続中に獲得された収益については, その原因を作った人には優遇措置〔割増分配〕が認められるが, 独り占めは認められない。

\* 同 (類) 義語の反復 一つの事項を表わすために同 (類) 義語が反復して使用されることは, 法律の規定のなかではともかく, とくに珍しいことではない。本条の解説文注②および③だけではなく, それ以前にも, その都度, 各条項の解説文の注において指摘してきたように, Am は, Me 裁判所条項が一つの用語で済ませている場所で, しばしば, 二つの用語を用いている。もちろん, Am が一つの用語で済ませている場所で, Me 裁判所条項が二つの用語を用いている例もみられるが (Am 第15条と Me 裁判所条項第70条), そのような逆転現象は, 圧倒的に数が少ない。Am に多くみられる同 (類) 義語の反復は, 法律編纂技術の未成熟さ (編纂時期の古さ) を示す論拠の一つになりうるのかもしれないが, その検証は, 本稿の目的を外れることになるので, 立ち入らないことにする。しかし, 同 (類) 義語の反復例の多さは, Me 裁判所条項との対照・検討作業において, 看過しえない事実であることを指摘しておきたい。

2—13 第68条 (Am 第13条①：試論・136頁以下)

[La spisa divi haviri lu patruni oy compagnuni restandu in terra: 陸上に残った者の費用負担]

Item si alcunu di li compagnuni<sup>①</sup> restassi in terra<sup>②</sup>, di la comunitati<sup>③</sup> divi haviri per soi spisi ut infra<sup>④</sup> videlicet<sup>⑤</sup>:<sup>⑥</sup> per giornu grana cincu, lu scrivanu grana setti, lu patruni grana dechi et si restassi in parti, duvi fussi inopia di vita<sup>⑦</sup>, divi haviri plui secundu lu arbtriu dilli consuli, nenti di minu<sup>⑧</sup> divino haviri la parti loru di lu guadagnu secundu guadagna lu naviliu.

① Am では, aliquis(,) nautarum(,) vel sotiorum。② Am では, in tra または intra と略記されているが, in terra と解されている (試論・136頁 Am 第13条解説文注②参照)。③ Am では, ad utilitatem societatis。④ Am では, declarabitur が入っている。⑤ Am では, 略記されているが, videlicet と解されている (試論・137頁 Am 第13条解説文注③参照)。⑥ Am では, nauta が入っている。⑦ Am では, locis sterilibus。⑧ Am では, nihilinq (略記と思われる) となっており, nihilominus または nihilominusque と解されている (試論・137頁 Am 第13条解説文注⑥参照)。

本条においても, 前条の本文におけると同様, colonna の文言は存しないが, 本条もコロンナ契約に関連する規定であることについて, 疑問はないであろう。本条と Am 第13条の類似性も, やはり明白である。

【航海者のうちのいずれかの者が共同体のために陸上の残った場合, その者は, その経費として, 下記のとおり, すなわち, 1日あたり, (海員は<sup>(1)</sup>) 5 グラーナ<sup>(2)</sup>, 船舶書記は7 グラーナ, 船長は10 グラーナを受け取る。そして, 人跡稀な地に残る場合, その者は, 評議員の裁量に基づき, より多くを受け取る。いずれにせよ, その者は, 船舶の収益にしたがい, その者に属する持分を有する。】

共通の利益のため陸上に残った者が受け取ることができる金額が本条と Am 第13条でまったく異ならない。なお, 後半部の割増給付の受けられる場所に関して, Am 第13条 (locis sterilibus: 不毛の地) と本条とで若干の差異がみられる。しかし, 「不毛の地」は, ほとんど例外なく「無人のまたは人跡稀な地」であるから, その差異は無視しうる表現上のものであろう<sup>(3)</sup>。

- (1) 解説文の注⑥でみたように、本条では、nauta に相当する用語が欠落している。ここで補充されるべき海員は、いわゆる参加海員であろう。Am 第13条から同第15条までが参加海員に関する規定であることに、ほぼ異論はない（試論・184頁 Am 第2条解説文注\*参照）。
- (2) 通貨・グラーナ (grana: granum) は、Am の編纂時期を推測する有力な論拠の一つになっている。アマルフィに関連する文書でグラーナが最初に現れるものは、1261年1月20日の文書といわれている（試論・96頁以下参照）。
- (3) なお、コンソラート・デル・マーレ（ヴェネツィア・1576年イタリア語版）は、第71条および第72条において、本文でみた Am 第13条の文言に類似の表現 (loco sterile) をしている。

2—14 第69条 (Am 第14条①：試論・137頁以下)

[Chi divi haviri lo compagnuni si fosse malatu oy prisu di fusta contra sua voluntati: 病気または海賊に捕獲された航海者の取分]

Item si alcunu compagnuni<sup>①</sup> fussi prisu di fusta<sup>②</sup> oy di qualsivoglia altra persona contra sua voluntati, durante lu viaggiu<sup>③</sup>, divi haviri la sua parti, non obstanti che non servirà ala comunitati<sup>④</sup>; similiter si cadissi malatu, li divi fari li spisi liciti et li curi et darili la sua parti<sup>⑤</sup> et etiam si fussi firutu, defendendu lu navilio, et li divi pagari lu medicu et darili la parti et fari liciti spisi et curi<sup>⑥</sup>.

① Am では、aliquis nautarum(,) vel sotiorum。② Am では、esset apprehensus a Piratis。③ Am では、Navigio になっているが、「航海」の意味に解されている（試論・138頁 Am 第14条解説文注③参照）。④ Am では、societati。⑤ Am では、ultra praedictam partem。⑥ Am では、habeat dietas(,) expensas necessarias(,) et in medico(,) ultra praedictam partem。

本条は、いわゆる参加海員と賃金海員の処遇のちがいの一つを表わす規定であるが、その形式および内容の両面において、やはり、Am 第14条とほぼ正確に対応している。

【航海者のいずれかの者が、その意思に反して、航海中、海賊 (fusta) またはその他のいずれかの者に捕獲された場合、共同体 (comunitati) のために働いていなくとも、彼の持分を受け取る。同様に、病気になった場合にも、正当

な費用，治療を受けるほか，彼の持分が与えられる。そして，船舶を防御しているときに負傷した場合，彼には，外科治療費（*lu medicu*）が支払われ，その持分が与えられ，正当な費用の負担および治療（*liciti spisi et curi*）がなされる。】

本条の *compagnuni* には，Am 第14条の *aliquis nautarum(,) vel sotiorum* が対応しており，その *nautae* は参加海員を指す，とほぼ異論なく解されている。本条の *compagnuni* のなかに含まれる *marinari* も同様に参加海員を指すのであろう。

*fusta* が「海賊」を意味するのか確信を持ちえないが<sup>(1)</sup>，航海中の海員をその意に反して捕獲する者を「海賊」と解しても大過はないもの，と思われる。

捕獲された者または病気・負傷した者が受け取ることができる持分・費用などについて，本条と Am 第14条のあいだにいくつかのちがいがみられるが，それらは，両規定の本質的な差異を示すものではないであろう<sup>(2)</sup>。

(1) 筆者には，シチリア方言にいう *fusta* が「海賊」を意味するとの具体的な根拠を呈示することはできない。わずかな手掛かりとして，定評のある小学館の「伊和中辞典」に，15-16世紀に用いられた「オールと帆で進む戦闘用の船」という説明がみられる。

(2) Am 第14条の最終節は，海員に給付されるもののなかに，「食事」を入れているが，本条にはそれがない。ここに一つの差異を発見する。また，Am 第14条の最終節は，*medico* を掲記しているが，*curae (curas)* を再言していない。この点については，重複を避けただけか，二つのことばの意味が異なるのか，議論が分かれうる（試論・138頁 Am 第14条解説文注⑥参照）。本条の最終節は，二つのことばを列記しているので，本稿では，別の訳語を与えておくことにした。

## 2—15 第70条（Am 第15条①：試論・138頁以下）

[*Si fussi prisu alcunu cumpagnuni et bisognassi aricaptari*：身代金の支払]

Item durante lu viaggiu<sup>①</sup> alcunu cumpagnuni<sup>②</sup> fussi prisu et abisognassi aricaptarisi<sup>③</sup>, si divi aricaptari<sup>③</sup> da tutta la comunitati<sup>④</sup> et similiter si, mandatu ad utili di la comunitati<sup>⑤</sup>, fussi arrobatu, quillu chi perdi, si divi remendari di la comunitati, exceptu dinari oy mercadancia<sup>⑥</sup> lu quali ipsu cumpagnuni non

portassi ad utili di la comunitati, ma ad sua propria eo tunc li divi perdiri lu compagnuni.

① Am では、navigio。そのことばは、「航海」の意味に解されている（試論・139頁 Am 第15条解説文注①参照）。② Am では、aliquis nautarum(,) vel sociorum。③ Am では、redimere, reddimatur。④ Am では、a tota societate。⑤ Am では、ad utilitatem societatis(,) vel comunitatis。⑥ Am では、si ammississet aliquid が入っている。

本条も、若干の注意を要すべき形式的・文言上の差異はみられるが、規定の趣旨は、Am 第15条とまったく異ならない。

【航海者のいずれかの者が、航海中、捕獲され、そして、身代金の支払いが必要とされる場合、身代金の支払いは、共同体全体 (tutta la comunitati) によってなされる。同様に、共同体の役務のために派遣され、そして、強盗にあった場合、失った物は、共同体 (comunitati) によって填補される。ただし、共同体の利益のためでなく、個人的な利益のために所持していた金銭または商品は、そのとき、その航海者がそれを失うものとする。】

確認しておくべき差異は、Am 第15条においては、組合 (societas) と共同体 (comunitas: sic) の類義語の反復がみられるが（解説文注⑤参照）、本条では対応語として comunitati のみが使用されている点、そして、共同体により填補されない航海者の財産について、Am 第15条は抽象的な表現「aliquid (ある物)」を用いているが、本条は「dinari oy mercadancia: 金銭 (あるいは財産) または商品」と具体的な表現をしている点である。

なお、本条の適用対象となる海員は、Am 第15条の適用対象となる海員同様、参加海員であろう。

## 2—16 第71条 (Am 第16条①: 試論・192頁以下)

[Lu cumpagnuni chi fugi duranti lu viaggiu in chi pena è: 逃亡した航海者に対する制裁]

Item si alcunu cumpagnuni<sup>①</sup> fuissi, divi perdiri la parti sua, non obstanti chi

havissi servuto la comunitati etiam<sup>②</sup> lu patruni pò dimandari <sup>③</sup> lu dublu, lu quali dublu si divi dividiri ut supra.

① Am では、aliquis nautarum(,) vel sociorum。② Am では、et esset となっているが、解釈が分かれている（試論・192頁解説文注③，同193頁試訳注\*参照）。③ Am では、ab eo が入っている。

Am 第16条は、(i) 意味不明な文言（解説文の注②でみた et esset）を含むこと、(ii) 制裁金の算定額の基準が明示されていないこと、および、(iii) 本条にも存在する「上述のように（ut supra）」がどの条項を指すのかが不明な点から、いく人かの解釈者により、かなり大胆な補充・解釈がなされている。本条においては、Am 第16条の(i)に対応すべき場所に適切な文言が入っているので、それに関する補充・解釈の必要はない。

しかし、本条にも、Am 第16条の(ii)および(iii)と同様の不明確さが存在している（両者は、形式的には、正確に対応している）。

【いずれかの航海者が逃亡した場合、共同体に貢献していたにもかかわらず、その持分 (parti) を失い、それに加えて (etiam)、船長は、2倍 (duplu) を徴収することができ、それは上述のように (ut supra) 分配されなければならない。】

Am 第16条については、逃亡を企てた者が一般の航海者だけではなく、船長である場合についても規定している、との解釈もみられる<sup>(1)</sup>。本条は、船長が逃亡した航海者に対して制裁（金）の支払いを求める形式になっており<sup>(2)</sup>、船長が逃亡を企てた場合については一切ふれていない。

Am 第16条について、Laband の解釈が比較的多くの支持をえている。すなわち、Am 第16条を同第2条と関連づけて、逃亡を企てた航海者が金銭または前払いを受け取っていたとき、船長は、その者から彼が受領した額の2倍を徴収しうる、との解釈である。これに対して、筆者は、試論において、制裁金の算定額の基準を「持分」と解する可能性を指摘しておいた<sup>(3)</sup>。

このような Am 第16条にまつわる議論・解釈は、そのままの形で（両者の文言が正確に対応するから）、本条においても繰り返されることになるであろう。

- (1) この解釈については、試論・192頁 Am 第16条解説文注③参照。
- (2) 本条には、解説文注③でみたように、ab eo（彼から）に対応する文言がない。制裁金の徴収権者が船長で、支払義務者が逃亡した航海者であることは明白である。Am 第16条におけるように、2倍額が「船長から」徴収されるというような解釈は、もはや成立しえない。
- (3) 本条は、補充・修正を要しない完結した形式の文章になっている。本条には、「金銭または前払い」は登場しない。制裁（金）の算定基準になりうる用語として「持分」が存在している。逃亡した航海者はその「持分」を失うほか、船長は、彼に対して、その倍額の制裁金を請求しうる、との解釈が成立しうる可能性は大いにありそうである。なお、Am 第16条に関する主要な3つの解釈の可能性については、試論・193頁 Am 第16条試訳注\*および①をも参照。

## 2—17 第72条（Am 第17条①：試論・168頁以下）

[A cui resta lu impruntitu: 前払いに関する（船長の）責任]

Item lu impruntitu<sup>①</sup> resta supra lu patruni<sup>②</sup>.

① Amでは、omne mutuuum(,) et impromptum。② Amでは、et eum respicat が入っている。

本条に対応する Am 第17条は、簡略な規定であるが、議論の多い規定である。同条は、とりわけ、航海者に対する賃金および前払いに関する船長の責任を定めた規定であろう、との点に関しては、ほぼ意見の一致をみている。しかし、同条（のみ）から、航海ないしコロナ契約に関するその他の利害関係人との関係などについては、明確な結論を導き出すことは、困難である。そして、同条をどの規定（Am 第16条または Am 第18条）と関連づけて解釈するかで、結論がかなり異なってくる<sup>(1)</sup>。

これと同様の現象（あるいは、それ以上に複雑な対立）が、本条についても生じる。Am 第17条は、簡略な規定であるがゆえに、多くの議論をもたらした、といえる。本条は、【前払いは、船長の負担となる】というように、Am 第17条以上に簡略な規定であるため、より多くの議論の対立を生じる可能性を有するのである。

本条の主語・impruntitu に対して、Am 第17条の主語は、omne mutuuum(,)



et impromptum となっている。Guarino<sup>(2)</sup>によると、mutuum は、imprumptum (および impronto) と同義のようである。すると、Am 第17条は、(Am が他所においてもしばしばなしている) 同 (類) 義語の反復をただけであり、その主語と本条の主語は、異なることになる。

つぎに、本条は、Am 第17条の末尾に置かれた文言 (et eum respicat) を有していない。結論を先にいえば、この文言の有無は、両規定に決定的な差異をもたらすものではない、と思われる。現代法的な感覚からすれば、債務と責任は分離が可能な法概念であろう (一般的常識に合致するかは疑問であるが)。しかし、その現代法のもとにおいても、債務の負担者は責任の負担者でもあり、債務の額は責任の額と一致するのが原則であろう。そうであれば、なおのこと、債務と責任の概念が未分化であったであろう往時において、Am 第17条が【すべての賃金および前払金は、船長の負担となり、船長がそれにつき責を負う】としていても、本条の規定するところと変わらないことになる。

このほか、Am 第17条について存するその他の疑問、たとえば、船長の責任が無過失責任であるか否か、極めて重要な問題であろうが、本条においても、解決の方途は発見しえないままである。

(1) Am 第17条に関連する種々の疑問については、試論・167-168頁参照。

(2) Guarino, op. cit., p. 36-1-6.

## 2—18 第73条 (Am 第18条①：試論・164頁以下)

[Lu patruni non pò implicari ne explicari senza voluntati di li marinari: 航海者の同意なしの算入・除外の禁止]

Item <sup>(1)</sup> nullu patruni divi implicari nè explicari senza expressa coscienza et voluntati di tutti li compagnuni<sup>(2)</sup> oy di la plui parti<sup>(3)</sup>.

① Am では、quod が入っている。② Am では、omnium nautarum vel sotiorum。

③ Am では、saltem maioris partis。

本条と Am 第18条は、ほぼ正確に対応する文章構造からなっている、とい

いう。船長は、航海継続中、多くの重要な判断を迫られる。それらの判断について、船長が権限を有しているにしても、その権限の行使には、一定の制約が課せられる。本条では、すべての航海者またはその過半数の明示的了解・同意が要求されている（見出しは、海員：marinari を用いているが、規定内容は、明らかに、航海者：compagnuni に関するものである）。

【船長は、すべての航海者またはその過半数の明示的了解および意思なくして、（前払金を）算入しまたは除外してはならない。】

まず、本条と Am 第18条に共通の疑問点から確認しておく。本条も、Am 第18条と同様、動詞・implicari および explicari の目的語を明示していない。そのため、Am 第18条にみられたのと同様に<sup>(1)</sup>、二つの動詞の目的語について、解釈が分かれうる可能性がある。しかし、Am 第18条には、文頭の Item のあとに、quod があるため、同第17条と関連づける立場が有力である<sup>(2)</sup>。その立場に立つと、目的語の不存在は、解釈上、それほど大きな障害にならないようである。本条についても、前条と関連づけて解釈をすれば足りるであろう。

quod に対応すべき文言の不存在は、解釈によって補いうるとしても、解読文注③でみた Am 第18条の文末における副詞・saltem と本条の接続詞・oy のちがいは、若干の注意を要する（ただし、これも、実質的な差異をもたらさない、形式的な差異にとどまる、というべきかもしれない）。

本条と Am 第18条が「すべての航海者の同意」を原則としている点では一致しているもの、と思われる。本条においても、たんに「航海者の過半数の同意」で足りる、とは規定されていない。全員の同意と過半数の同意が（選択的な接続詞・oy によって）並列されていても、共同体における意思決定は「全員の同意」が原則（望ましいあり方）のはずである。しかし、このことの道理は、Am 第18条におけるほうがより明確・適切に表現されている、といえる。同条では、【すべての海員または参加商人の、少なくとも (saltem)、その過半数の同意】が要求されている。二つの規定は、すべての航海者の同意がえられない場合、安易に過半数の同意を求めてはならない点では、一致しているのであろう<sup>(3)</sup>。繰り返すことになるが、その道理を明確・適切に表現するためには、

saltem のほうが優れている（ただし、現代法的な感覚からする法令用語の適否については疑問が残るであろう）。

- (1) Am 第18条および同第17条と他の条文との関連づけに関する議論については、試論・165頁 Am 第18条試訳注①, 168頁 Am 第17条解説文注\*参照。
- (2) Ad. es., Guarino, op. cit., p. 60-18-1.
- (3) Am 第18条の意思決定の参加者と決議要件について, Guarino, op. cit., p. 60-18-3 に注目すべき記述がなされている。すなわち、「海員の全員の同意または参加商人の過半数の同意」が要求されている、というのである。また、そこにいう海員は、いわゆる「参加海員: equipaggio *ad partem*」という。「参加海員の全員の同意」または「参加商人 (soci) の過半数の同意」が要求されている、との解釈になるのであろう（その成立の可能性について、筆者は、にわかには判断しえない）。同様の解釈は、本条においては、その文言上、成立しがたいように思われる。

## 2—19 第74条 (Am 第19条①: 試論・144頁)

[Di chi si divi conzari lu naviliu, havendo necessario in viaggio: 航海中の修繕費の負担]

Item partutu lu naviliu da lu portu ben conzatu et apparicchiatu, comu esti licitu, et in lo viaggio<sup>①</sup> si rompissi per mudu chi abisognassi conza<sup>②</sup>, si divi conzari di tutta la colonna di quillo viaggio<sup>③</sup>.

① Am では, ipsa。② Am では, vel aliquo indigeret。③ Am では, quod resarciatur et accomodetur(,) expen colonne ipsius viagij。この部分については、略記された語 (expen) が入っていることから解釈が分かれている（試論・144頁 Am 第19条解説文注③および④参照）。

本条は、船舶が航海中に修繕 (conza<sup>(1)</sup>) を要する事態に陥ったときの修繕費の負担について規定している。

【船舶が、修繕されそして艀装されて港を出たのち、航海中に、修繕を要するほど毀損した場合、その航海のすべてのコロンナ（の費用）で修繕されなければならない。】

本条の規定の趣旨は、Am 第19条のそれと（おそらく）まったく変わらない。解説文の注でみた3つの差異は、（おそらく）形式的な差異にすぎないであろう。

まず、本条において、主語の *naviliu* は、文頭に一度登場するだけであり、解説文の注①でみたように、Am 第19条では、本条の副詞句 (*in lo viaggio*) のところに、主語の *ipsa* (明らかに、船舶) が入っている。連続する二つの文章の主語が同一の場合、後の主語の省略は、珍しいことではない。一方、出帆後の毀損の発生場所は、「航海中に」限られている。その副詞句の有無は、二つの規定の内容に差異をもたらさない。

つぎに、毀損の程度についての表現上の差異であるが、Am 第19条は、「なにかを必要とする (*aliquo indigeret*)」との抽象的な表現をし、本条は、「修繕を要するほど (*per mudu chi abisognassi conza*)」と少し具体性を持たせた表現をしている。この表現方法の差異が実質的な差異をもたらすのかは、疑問である。

最後に、作業に関する表現であるが、やはり、本条が一つの用語 (*conzari*) を用いている場所において、Am 第19条では、同 (類) 義語の併用 (*resarciatur et accomodetur*) がみられる。

- (1) 広く、修理または修繕の意味を有するようであるが、アマルフィ方言 (*concia*) では、「つめものをする」ことを意味する、といわれている (試論・143頁 Am 第20条解説文注①参照)。

## 2—20 第75条 (Am 第20条①：試論・143頁)

[*Si la conza l'havissi bisognu innanti lu viaggiu cui la divi pagari*: 発航前の修繕義務]

Item si la conza<sup>①</sup> l'havissi abisugnatu anti chi parta da lu portu,<sup>②</sup> si divi sulamenti conzari<sup>③</sup> ad spisa di li carati, non obstanti chi la conza sia fatta infra lo viaggio, poy durante<sup>④</sup> pero ca<sup>⑤</sup> li carati divinu dari lu naviliu<sup>⑥</sup> aptu ad navigari.

- ① Am では、*navis*。② Am では、*et concia* が入っている。③ Am には、ない。*fieri* を補充する見解が有力である (試論・143頁 Am 第20条解説文注②参照)。④ Am には、ない。⑤ Am では、*patroni(,) vel* が入っている。⑥ Am では、*viaggium* となっているが、一様に、*navigium* (船舶) が入るべき、と考えられている (試論・143頁 Am 第20条解説文注③参照)。

Am 第20条は、形式的には、欠落部（解読文の注③参照）と要修正箇所（解読文の注⑥参照）を含んでいるが、通説的見解にしたがって、補充と修正を行えば、内容の理解に困難は伴わない。

これに対して、本条においては、形式上の欠落は、みられない。しかし、文章の構造をつぶさに観察すると、奇異に思われる点はいくつかみられる。もっとも大きな差異は、本条の条件節の主語と Am 第20条の条件節の主語が異なっている点である。便宜のため、Am 第20条の前半部（条件節を含む）をここに示しておく。

“Jtem si navis antequam egrediretur de portu egeret refectio(,) et conzia debet (fieri) expensis de caratis . . .”

ここでは、主語が船舶であり、目的語が修理・修繕になっている。【同様に、船舶が出帆前に修理・修繕を要する場合、……船舶共有者の費用で（なされ）なければならない……】というような意味になるであろう。

一方、Me 裁判所条項第75条においては、条件節の主語が *conza* であり、目的語は助動詞の前に置かれた人称代名詞 (*l'havissi*) で、それは、*conza* を指しているのであろう。再帰動詞の例にみられるように、同一文中の主語と目的語が同一のものを指すことはありえよう。たとえば、「修繕が (*la conza*)、それを要する場合 (*l'havissi abisugnatu*)」という文章の構造も成り立つかもしれない。

しかし、“*anti chi parta da lu portu*” の *parta* をいかに解釈するかが問題である。このことばが、動詞：*partire*（出帆する）の活用形であれば、その動作の主体（船舶）を容易に推測しうるにしても、解釈で補充しなければならない。

もし、*parta* が *partenza*（出帆）を意味する名詞であれば、本条は、原文どおりでも、意味は通じるであろう。しかし、シチリア方言（あるいは南部イタリア方言）の *parta* が標準イタリア語の *partenza* を意味する名詞であるかについて、筆者は確証をえられない。

ちなみに、Mansi 本は、「Jtem si la conzia li bisognasse avante la partuta dalo porto se deve solamente conziare ale spese dele carate . . .」となっている。下

線で示したように、本条の *parta* に対応する場所に「出帆」を意味する名詞が入っている。そうであれば、内容の把握は、かなり容易になる。

【(船舶の) 出帆前に修繕が必要とされる場合、その修繕が航海中、その最中になされるときにも、船舶共有者の費用だけでなされなければならない。船舶共有者は、航海に適した船舶を提供しなければならないからである。】

最後に、小さな差異を指摘しておこう。やはり、類義語の併用の問題である。本条は、修繕費用の負担者として、船舶共有者 (*carati*) のみを掲げている。一方、Am 第20条は、船舶所有者 (*patroni*) と船舶共有者 (*carati*) を掲げている。講学上、船舶所有者は船舶共有者を包摂する用語であるが(船舶共有者という用語は単独の船舶所有者を包摂しない)、本条が単独の船舶所有者の義務を排除するものでないことは自明のことであろう。

いくつかの疑問点がそこに存在しているが、上掲文の内容に落ち着くのであれば、本条と Am 第20条の規定内容に格別の差異を求める必要はないであろう。

## 2—21 第76条 (Am 第21条①：試論・194頁)

[*Si in lo viaggiu si rompi oy perda cosa alcuna quid faciendum: 航海中の滅失・毀損の負担*]

*Item si infra lu viaggiu si rumpi oy perda cosa alcuna di lo navilio si divi refari et acaptari per tutta la comunitati* <sup>①</sup>.

① Am では、*vel societate* が入っている。

本条は、Me 裁判所条項第74条を要約・再言したような形式の規定である (Am 第21条と Am 第19条の関係と同じ)。本条は、解説文の注①でみた同(類) 義語の反復を除けば、Am 第21条の正確なイタリア語訳と叫ぶほど、Am 第21条に正確に対応している。

【航海中、船舶のいずれかの物が毀損または滅失した場合、共同体全体によって修繕および購入される。】

Me 裁判所条項第74条から本条までの3カ条は、船舶の修繕・補修費用につ

いて定めている。同第74条と同第75条が対象とする修繕・補修は、航海中の予測不能なものと同日常的なものに分類が可能である。本条は、第74条と類似しているが、より概括的・抽象的な形式になっている。そのため、本条の適用範囲は、第74条のそれより広がるのかもしれない<sup>(1)</sup>。

- (1) Am 第21条についてであるが、Guarino, op. cit., p. 60-21-1 は、同条が船上の運送品の滅失の場合をも含みうる、との解釈の成立可能性を示唆している（試論・194頁 Am 第21条解説文注\*参照）。

## 2—22 第77条（Am 第22条：試論・194頁以下）

[Lu naviliu chi leva menzi portati non leva calamentu: 部品交換の禁止]

Item quandu lu navilio leva menzi purtati<sup>①</sup> non divi di corredu<sup>②</sup> ruttu livari calamentu<sup>③</sup>, nè remenditu<sup>④</sup> di gumina truncata<sup>⑤</sup> et dilli autri cosi quasi<sup>⑥</sup> in tuttu in arbitriu di li consuli.

① Am では、mele portate となっているが、mele が意味不明のため、mezze あるいは meze と解する者がいる（試論・195頁 Am 第22条解説文注②）。② Am では、correrio, corriero そして corredio などと解説が分かれている。③ Am では、tusumento。④ Am では、eccetto が入っている。⑤ Am では、abumina trenciata。⑥ Am では、guaste。

本条に対応する Am 第22条は、ラテン語文の規定群のなかに挿入された最後（3番目）のイタリア語文の規定であるが、解説の分かれることばがいくつか存在している。Am 第22条の解釈・翻訳は、極めて困難であり、ほとんどの研究者は、その作業をあきらめるか、あるいは、推測の域を出るものではない旨をことわっている<sup>(1)</sup>。

本条と Am 第22条を比較検討しても、やはり、困難な状況に変化はなく、むしろ、謎が深まったようにさえ感じられる。

まず、Am 第22条についてであるが、最初の leva とあとの levare（本条では livari）では、同一語でありながら意味が異なる、との説が存在している<sup>(2)</sup>。その議論に関連し、Am 第22条の“leva mele portate”の部分の解釈が分かれて

いる（有力なところでは、「古くなった帆を交換する場合」のほかに「出帆するに際し」や「半分の荷で航海する場合」など<sup>(3)</sup>）。本条の“leva menzi purtati”は、残念ながら、上記の議論に決定的な手掛かりを与えてくれない。

つぎに、とりわけて注意を要するのは、解説文の注④で指摘した *eccetto* (*excepto*) の不存在である。Am 第22条では、本文にあたる前半部と、*eccetto* 以下の後半部（但書き）に分かれているが、本条では、その分離がみられない。*eccetto* の不存在のまま、“non divi”以下の主節の翻訳を試みても、おそらく、意味不明のものになるであろう。

最後に、小さく見落としがちな文言について一瞥しておこう。本条の解説文の注⑥で指摘した“*quasi*”である。Am 第22条では、“*guaste*”になっている。この差異は、法的には、かなり大きな差異をもたらすものであろう。すなわち、Am 第22条の“*guaste*”は、明らかに形容詞であるから、「破損したその他の物を (*altre cose guaste*) 全部 (*in tutto*) ……」との訳が成り立つ。それに対して、本条の“*quasi*”は、副詞である。したがって、本条では、「その他の物を (*autri cosi*) ほとんど全部 (*quasi in tutto*)」と訳すべきことになるであろう。

上記のことを念頭に置いて、Am 第22条の試訳をもとに本条の内容を大胆に（合理的な論拠を示しえないほど）推察すると、以下のようになる。

【船舶は、古くなった部分 (*menzi*<sup>(4)</sup>) を交換する場合、壊れた船舶用具のロープ部分 (*calamentu*) を交換してはならない。ただし (*eccetto* を補充する<sup>(5)</sup>)、摩耗した索 (*gumina truncata*) および、評議員の裁量により、その他の物を (*autri cosi*) ほとんど全部 (*quasi in tutto*) 交換する場合は、このかぎりではない。】

資料に存在しない文言の補充が厳に慎むべき行為であることは、筆者もよく理解しているところである。しかし、うえにのべたように、*eccetto* の不存在が本条を意味不明なものにしてしまうように思われる。*eccetto* を補充しないまま、本条の内容をあえて推察すれば、以下のようになるかもしれない。

【船舶は、古くなった部分を交換する場合、壊れた船舶用具のロープ部分を交換してはならず、評議員の裁量により、摩耗した索およびその他の物のほと



んど全部を補修 (remenditu) してはならない。】

eccetto を補充しないままの内容の推察 (試訳) が、日本語の文章の形式を一応採りうるにしても、法的な義務内容に示しているのかは、大いに疑問である。eccetto の補充の要否および是非の判断は、読者諸賢に委ねるしかない。

- (1) 試論・195頁 Am 第22条解説文注②および同197頁参照。
- (2) 試論・195頁 Am 第22条解説文注①参照。
- (3) 試論・197頁 Am 第22条試訳注①参照。
- (4) シチリア方言で menzu は、標準イタリア語の mezzo, avere や forza を意味するようである。
- (5) eccetto の補充は、あくまでも筆者の判断による。

## 2—23 第78条 (Am 第23条①：試論・127頁以下)

[Finito lo viaggio lo patruni li divi fari raxuni: 船長の航海終了後の決算報告義務]

Item, finitu lu viaggiu, et extracti li spisi, divi lu patruni fari raxuni di compagnuni<sup>①</sup> in loru presencia<sup>②</sup> in la curti et extracti li spisi, lu guadagnu si divi partiri ad parti, comu è consuetu, et si li cumpagnuni<sup>③</sup>, <sup>④</sup> citati, non comparissiro alu mettiri di la raxuni, non ponno opponiri ala raxuni, et<sup>⑤</sup> si lu patruni non li fachissi reuediri in lu tempu dillu calculu, quandu voglanu lu ponnu <sup>⑥</sup> contra opponiri.

- ① Am では、navis(,) vel sotijs (sociis) となっているが、nautis(,)… と読むべきとされている (試論・127頁 Am 第23条解説文注②参照)。② Am では、略記されているが、presentia (praesentia) と解されている (試論・128頁 Am 第23条解説文注⑤参照)。③ Am では、nautae(,) vel sotij (socii)。④ Am では、ad hoc が入っている。⑤ Am では、verum。⑥ Am では、et valeant(,) が入っている。

本条は、解説文の注①および②においてみたように、Am 第23条について存在している若干の要注意点を解きほぐす手がかりを与えている。その規定の内容は、Am 第23条と異なる。

【航海を終了し、そして、費用を控除すれば、船長は、海事裁判所において、航海者のまえで説明をしなければならず、費用を控除したのち、慣習のとおり、利益を持分に応じて分割しなければならない。航海者は、呼ばれたにもかかわらず、決算報告に出席しなかった場合、報告に意義を唱えることができず、そして、船長が航海者を決算報告時に呼ばなかった場合、航海者は、欲するとき何時でも、異議をのべることができる。】

Am 第23条においては、船長が決算報告すべき相手方として、参加海員および（「または：vel」となっているが、意味は「および」）参加商人とされている。Am 第23条は、Am のなかにあつて、参加海員と賃金海員の処遇を分けて規定している例の一つに数えられている。本条も、おそらく、同様の規定であろう。いわゆる賃金海員は、航海の収益のいかんにかかわらず、固定給のみを収受しうるに過ぎないから、決算報告を受ける利益を有しない。

## 2—24 第79条（Am 第24条：試論・176頁）

[Quantu è ciascuna parti: 持分の価格]

Item ciascuna parti divi essiri unzi cinco.

本条と対応する Am 第24条は、Am の後半部に集中しているイタリア語文の規定群の最初の規定である。本条では、主語と動詞（述語）が正置されているが、Am 第24条では、倒置されている。両規定間にみられる差異は、それだけである。

本条は、【各持分は、5オンスとする】という簡略な規定である。本条も、Am 第24条と同様、前条を補足するものであろう<sup>(1)</sup>。

なお、Am には、【船舶の各持分を16オンス】とする旨の第36条が存在しており、その規定と Am 第24条との関係（矛盾関係の有無）が問われている<sup>(2)</sup>。しかし、Me 裁判所条項には、Am 第36条に対応する規定が存在しないため、Am にみられるような議論は生じない。

(1) Am 第24条と Am 第23条との関連については、試論・176頁参照。

(2) 二つの規定の編纂の時期について、半世紀以上の隔りがある、との説も提唱さ

れている（試論・82頁以下，同・176頁注(60)参照）。あわせて，本稿・2—36～38 (i)参照。

2—25 第80条（Am 第25条：試論・198頁以下）

[Comu divi esseri creatu lu scrivanu: 船舶書記の宣誓]

Item ogni lignu<sup>①</sup>, lu quali mina scrivanu, divi veniri alla curti et fari juramentu<sup>②</sup> allu scrivanu, comu requedi lu rithu, et di illà<sup>③</sup> innanti la sua scriptura divi esseri acceptata in la curti comu propria scriptura publica di notaru<sup>④</sup> publicu.

① Am では，Navilio。② Am では，jurare。③ Am では，dalla。④ Am では，N. と略記されているが，公証人（notaro）と同様に解されている（試論・199頁 Am 第25条解説文注⑦参照）。

本条と Am 第25条のあいだにみられるいくつか差異は，互換性のある呼称および方言のちがいにすぎず，両規定の内容に差異をもたらさない。

往時，船長および海員以外に，船舶に乗り込み実際に航海する者のなかに，船舶書記が存在した。船舶書記は，重要な職責を担うものであった。

【船舶書記を帯同する船舶（の船長<sup>(1)</sup>）は，海事裁判所に赴き，そして，規則<sup>(2)</sup>が要求するところにしたがい，船舶書記に宣誓をさせなければならない。そして，それ以降，彼の（作成する）文書は，海事裁判所において，公証人の真正の公文書として受理されなければならない。】

(1) Am 第25条の対応部の Navilio について，船長または乗組員と解する立場も有力である（試論・198頁 Am 第25条解説文注①参照）。船舶は，しばしば擬人化されるので補足の必要はないかもしれないが，試論・199頁では，「船舶（の船長）」と補足・試訳しておいた。本条においても，同様の所作をとっておく。

(2) Am 第25条に登場する「規則（Rito）」は，同第32条に出てくる「新しい規則（novi Ritus）」とは別のものであろう，と解する立場が有力であるが，しかし，どの規則を指すものかは不明である（試論・198頁 Am 第25条解説文注⑤参照）。同様の議論が本条と Me 裁判所条項第87条についても生じうる。

2—26 第81条 (Am 第26条：試論・199頁以下)

[Li marinari chi su tenuti rumpendo oy essendo priso lu naviliu : 難破・捕獲時の海員の義務]

Item si alcunu naviliu rumpissi oy fussi prisu, quillu lu quali resta si divi partiri per unza soudu lira<sup>①</sup>, ala quali perdita li marinari non sunnu tenuti, ben<sup>②</sup> tamen divinu restituiri lu impruntitu.

① Am では、per onza(,) soldo per libra。② Am では、verum。

本条と Am 第26条との差異は、極めて小さく、内容にまったく影響を及ぼさない。本条は、船舶が難破しまたは捕獲された場合の海員の処遇に関する規定である。

【いずれかの船舶が難破しまたは捕獲された場合、残存する物は、持分の割合に応じて (per unza soudu lira) 分配されなければならない、損失に対して、海員は責任を負わない。しかし、前払いを返還しなければならない。】

本条が対応する Am 第26条は、参加海員を対象とする規定であり、賃金海員に関する類似の規定は、別 (Am 第52条) に設けられている。同様の関係は、本条と Me 裁判所条項第104条にみられるであろう。

2—27 第82条 (Am 第27条：試論・200頁)

[Li marinari chi su tenuti quandu lu naviliu pati naufragiu : 海難時の海員の義務]

Item chi<sup>①</sup> si alcunu naviliu patissi naufragiu<sup>②</sup> per modu chi<sup>③</sup> potissi habilimenti prindiri conza et comu<sup>④</sup> li compagni sunnu tenuti aiutari, mentri si conza, la<sup>⑤</sup> quali conza si divi estrahiri di tuttu lu comuni etiam<sup>⑥</sup> li marinari per la parti loru di lu guadagnu tamen fattu<sup>⑦</sup>.

① Am には、ない。② Am では、et fusse が入っている。③ Am には、ない。④ Am には、ない。⑤ Am では、alla。⑥ Am では、et. etiam の略記との推測もなされている (試論・200頁 Am 第27条解説文注③参照)。⑦ Am では、in quello viaggio が入っている。

本条と Am 第27条については、解説文の注でみたいいくつかの差異よりも、海難時の修繕費用の負担義務者を表わす文言の一致に注目すべきかもしれない。Me 裁判所条項は、これまでに何度か、Am の「海員または（および）参加商人」に対応すべき用語として、「航海者 *compagnuni*」という単一の文言を用いている。Me 裁判所条項は、第84条以降においても（第101条までのあいだに）、いくどか *compagnuni* を使用している。それに対応して、イタリア語文からなる Am の後半部の規定は、より短い *compagni* を用いている。Am において *compagni* が登場するのは、本条に対応する第27条が最初である。

しかし、本条においては、Me 裁判所条項において常用されている *compagnuni* ではなく、*compagni* が使用されている。そして、Me 裁判所条項は、本条以外の場で、*compagni* を使用していない。Me 裁判所条項において、*compagnuni* と *compagni* が同じ航海者を表わすのか（Me 裁判所条項にいう *compagnuni* と *compagni* に対して、Am は、すべて、*compagni* をあてている）、深い検証を要するのかもしれないが、本稿においては、上記の事実の指摘に留まらざるをえない。

【いずれかの船舶が難破し、そして、適切に修繕を受けることが可能であった場合、航海者（*compagni*）は、修繕中に助力する義務を負い、その修繕につき、共同の資金から、そして海員（*marinari*）からは、（その航海において）生じた利益のうちの彼らの持分より、控除がなされなければならない。】

上掲文の（その航海において）は、解説文の注⑦でみた Am 第27条の末尾の文言を参考にした補充である。その文言は、コロナ契約が単一の航海についてのみ形成されたものではないことを表している、と説く者がいる<sup>(1)</sup>。本条においても（上記の文言を欠いているが）、同様の解釈が可能であろう。

(1) 試論・200頁 Am 第27条解説文注④参照。

## 2—28 第83条（Am 第28条：試論・200頁以下）

[A chi su tenuti li patruni et marinari, potendusi recaptari lu vaxellu: 捕獲

された船舶の買戻義務]

Item si fussi prisu et<sup>①</sup> potissi recuperari, lu patruni esti<sup>②</sup> tenuto affannari<sup>③</sup> juxta posse<sup>④</sup> fari lu arricattitu<sup>⑤</sup>, lu quali arricattitu<sup>⑥</sup> si divi fari per lu comuni, allo quali li marinari non sunnu tenuti, ben tamen<sup>⑦</sup> havendu li spisi di la comunitati<sup>⑧</sup>, sunnu tenuti aspettari ad haviri<sup>⑨</sup>, et aiutari lu salvamentu et lu arricattitu<sup>⑤</sup> di lo navilio.

① Am では、o。ただし、e とする者もある（試論・201頁 Am 第28条解説文注②参照）。② Am では、ne è。③ Am では、affrancare。④ Am には、a が入っている。⑤ Am では、recatto (ricatto)。⑥ Am には、ない。⑦ Am では、verum non。⑧ Am では、comone。⑨ Am では、et vedere。

Am 第28条は、前条と強く関連する規定であるため、最初の条件節の主語（船舶）の省略が了解されている<sup>(1)</sup>。本条にも同様の了解がなされるであろう。前半部における両規定間の差異は、おそらく、内容に及ぶ差異をもたらさないと思われる。

Am 第28条の後半部の解釈は、かなり分かれている。とりわけ、ジェルンディオで導かれる節について、種々の解釈がなされている<sup>(2)</sup>。本条は、その解釈の対立に有益な示唆を与えるものであろうが、決定的な解決の方向性を示しうるものではないであろう。

【（船舶が） 捕獲され、そして、取り戻すことが可能な場合、船長は、買戻しをなしうる可能性にしたがい、船舶を買い戻す義務を負い、その買戻しは、共同の資金によってなされなければならないが、海員は、責を負わない。しかし、共同体の費用でするときでも、海員は、受け取りを待ち、そして、船舶の救助および買戻しに助力する義務を負う。】

上掲文全体についてもあてはまることであるが、とりわけ、後半部分は、筆者の推測の域を出ない「意識」でしかない。しかし、この意識が成立可能であれば、本条の後半部も、解説文の注⑦および⑨でみた差異にもかかわらず、Am 第28条の後半部でなされている議論の範囲内に収まりうるのかもしれない。

- (1) 試論・201頁 Am 第28条解説文注\*参照。
- (2) 「共通の費用が不足するとき」「費用負担義務のない海員を除き」などの解釈がなされている（試論・202頁 Am 第28条試訳注③参照）。

2—29 第84条（Am 第29条：試論・166頁以下）

[Lu patruni non po portari mercancia per si de unza una in susu: 船長の携行商品に対する制限]

Item nullu patruni di navilio pò, ne divi portari cosi in mercancia supra naviliu, chi custi da unza una ultra in susu<sup>①</sup> et si la portassi tuttu lu guadagnu lu quali sindi fachissi<sup>②</sup>, si divi contribuiri<sup>③</sup> et invistiri in la comunitati et similiter lu cumpagnuni.

① Am では、un'onza ultra。② Am では、se ne facesse。③ Am では、contraire。ただし、contrarre など種々の解説・解釈がなされている（試論・166頁 Am 第29条解説文注③参照）。

本条と Am 第29条のあいだにみられる差異は、方言上の用語・つづりの差異にすぎない。本条は、船長の利己的行為を禁じる趣旨の規定であろうが、その詳細については不明な部分を残すものである。

【船長は、1 オンス<sup>(1)</sup>以上する商品を船舶で運送することができず、そして、してはならない。そして、もし、それを運送した場合、それから生じるすべての収益は、共同体（comunitati）に帰属し組み入れられなければならない。他の航海者（cumpagnuni）も同様とする。】

船長が船舶をもってする事業の共同参加者（たとえば、コロナ契約の当事者）である場合、船舶の運航をつかさどる船長は、他の共同参加者（たとえば、陸上に残った投資家）に比べて、容易に自己の利益を獲得しうる立場にある。他の共同参加者は、船長の利己的行為に一定の制約を課す必要がある。本条はそのような趣旨の規定、と考えられる。

- (1) Am 第29条において、オンス（onza）が重量または価格のいずれの単位を表すものなのか不明のため、規定内容の解釈が多様に分かれことが指摘されている

(Guarino, op. cit., p. 72-29-3)。同様のことが本条にもそのままあてはまりうる。

2—30 第85条 (Am 第30条：試論・202頁以下)

[Li patroni sonno tenuti scriviri loru colonna ali acti di la corti: 船長のコロンナ記載義務]

Item tutti li patruni di li vaxelli, li quali<sup>①</sup> navigano a l'usu dittu<sup>②</sup> siano tenuti fari scriviri tutta<sup>③</sup> loru colonna particularmenti (quilla), la<sup>④</sup> quali extrahinu di la<sup>⑤</sup> chitati, in li acti di la curti.

- ① Am では, che。② Am では, predetto。③ Am には, la が入っている。④ Am では, quelli(,) li。イタリック体の文言は, Genuardi による補充, とされる。  
⑤ Am では, dalle。

本条と Am 第30条とのあいだには, 特記すべき差異は存在していない。したがって, 規定内容にも変わりはない。

【前述の慣習にしたがって航海する船舶のすべての船長は, とりわけ, 市(メッシーナ)から離れる者は, すべてのコロンナを海事裁判所の書類に記載する義務を負う。】

2—31 第86条 (Am 第31条：試論・203頁以下)

[Lu accomandatariu si divi prindiri la sua mercancia in defectu di vendicioni: 委託者の返品受取義務]

Item si alcunu patruni di naviliu oy compagnuni prindissiro in accomanda di<sup>①</sup> qualsivoglia persuna mircadancia<sup>②</sup>, la quali per difectu di vendicioni in posterum la tornassi, che eo casu lu accomandatario diggia prindiri la<sup>③</sup> sua mercancia tali quali li esti retornata, non obstanti chi<sup>④</sup> lu contrattu fussi celebratu in nomu di vendicioni oy in qualsivoglia<sup>⑤</sup> altru essiri<sup>⑥</sup>.

- ① Am では, da。② Am では, mercantia。③ Am には, ない。④ Am には, ない。⑤ Am では, qualunque。⑥ Am では, modo。



本条は、Am 第31条と同様、コメンダ契約に関する規定と考えられている。本条と Am 第31条は、用法が疑問視されている文言についても、正確な対応を示している。

【いずれかの船長または航海者が、いずれかの人から商品を受託し、その商品が売買不成立のため、その後、戻ってくれば、その場合、契約が売買の名目またはその他いかなる態様で締結されていたかにかかわらず、委託者 (accomandatario) は、返されてきた彼の商品そのものを受け取らなければならない。】

上掲文においてカッコ書きで示したように、本稿は、本条の accomandatario に「委託者」との訳語を与えている（見出しにおいても、同様の所作をしている）。

Am 第31条においても、本条との対応場所で、accomandatario が用いられている。有力な見解によると、そこには、accomandante を入れるべき、と解されている<sup>(1)</sup>。少なくとも、現代的法律用語によると、accomandante または accomandatore が正しい用語であろう。では、なぜ、用法が疑問視されるような現象が生じたのか。考えられるのは、コメンダ契約の委託者を当時「accomandatario」と称したか、または、編纂者・転記者の法的素養の欠如ないし転記者の転記ミスかであろう。

まず、最初の仮説であるが、コメンダ契約の委託者について、動詞 (accomandare) から人を表わす名詞を作る場合の一般的な文法に反するような逆転が生じたのか、他に同類の例が多くみられないかぎり、成立は困難であろう。第二の仮説であるが、Am または Me 裁判所条項のいずれか単独であれば、説得力を有しうるであろう。しかし、二つの異なる法に関して、同じ形で、編纂者・転記者の法的素養の欠如ないし転記者の転記ミスが生じうるか、はなはだ疑問である。いずれにせよ、不可解な現象の一致は、二つの法に関する大きな謎の一つである<sup>(2)</sup>。

(1) 試論・203頁 Am 第31条解説文注③参照。

(2) ちなみに、Mansi 本は、当該箇所では、accomandatore を用いている。Mansi 本の用語方法は、本文でみた最初の仮説の成立の可能性をより困難にする。

2—32 第87条 (Am 第32条：試論・169頁以下)

[Lu accomandataro chi frauda la mercancia è tenuto di ognunu nolu: 商品を詐取した受託者の傭船料支払義務]

Item si alcunu patruni di navili oy qualsivoglia<sup>①</sup> altru mercadanti<sup>②</sup> in lo fari di la<sup>③</sup> sua raxuni<sup>④</sup> per qualsivoglia<sup>①</sup> modu et via fraudassi a<sup>⑤</sup> lu sou<sup>⑥</sup> accomandataru et in posterum lu predittu accumandataru putissi pruvare l'iugannu, chi<sup>⑦</sup> eo casu lu fraudanti patruni oy mercadanti<sup>②</sup> sia tenuto infallibiliter<sup>⑧</sup> pagari di ognunu noiu<sup>⑨</sup> et chi contra lu mercanti oy patruni si pozza fari execucioni<sup>⑩</sup>, non obstanti chi<sup>⑪</sup> lu contrattu fussi cassatu<sup>⑫</sup>, ni etiam prescriptu di tempu juxta formam novi rithus<sup>⑬</sup> non obstanti chi lu contrattu non<sup>⑭</sup> fussi di<sup>⑮</sup> li causi<sup>⑯</sup>, in li quali cadi<sup>⑰</sup> execucioni<sup>⑱</sup>.

① Am では, qualunque。② Am では, mercante (mercanti)。③ Am には, ない。④ Am では, 略記されているが, ragione (または razione) と解されている (試論・169頁 Am 第32条解説文注①参照)。⑤ Am には, ない。⑥ Am では, alcuno。⑦ Am には, ない。⑧ Am では, 略記されているが, infallibilmente (または infallanter) と解されている (試論・170頁 Am 第32条解説文注⑥参照)。⑨ Am では, nove。ただし, nuove の誤記とする者もある (試論・170頁 Am 第32条解説文注⑧参照)。⑩ Am では, 略記されており, exequire または exequitione と解説する者に分かれている (試論・170頁 Am 第32条解説文注⑨参照)。⑪ Am には, ない。⑫ Am では, cosi facto。⑬ Am では, et が入っている。⑭ Am には, ない。⑮ Am では, in。⑯ Am では, cae となっており, 読み方が分かれている (試論・170頁 Am 第32条解説文注⑫参照)。⑰ Am では, non accade。⑱ Am では, 略記されているが, executione 以外にありえない, と解されている (試論・170頁 Am 第32条解説文注⑬参照)。

本条と Am 第32条とのあいだには, 解説文の注でみたように, 形式的には多くの差異が存在しているが, Am 第32条で略記されている文言に対応するもの, 方言上の差異ないし表現上の新旧の差異など, 両規定の内容に差異を生じさせない (であろう) ものがかなり含まれている。

略記は, しばしば, 解釈・解説をめぐる対立の原因となるが, 本条では (も), 略記はなされていない。しかし, 本条においても, やはり, いくつかの

謎は残る。以下に、それらを見てみよう。

まず、見出しが規定の内容と異なっているように思われる。見出しから検討してみよう。見出しを直訳すれば、「商品を詐取した受託者 (accomandatario) は、すべての傭船料につき義務を負う」となりそうである。委託者から預かった商品を詐取した受託者が一定の制裁金を支払わなければならない、というのであれば、納得のえやすい構文である。

しかし、規定の内容をみると、船長またはその他の商人が詐欺行為の主体であり、被害者は受託者 (accomandatariu) となっている (Am 第32条の対応部も同じ)。もし、ここにいう「accomandatariu」も、前条におけるそれと同様、「委託者 (accomandante)」をいうのであれば、規定の内容としては、つじつまが合いそうである。しかし、そうなると、見出しと矛盾することになる。

また、Am 第32条において、nove が一つの (大きな) なぞとなっている<sup>(1)</sup>。本条においてそれに対応する語は、noiu である。筆者の手元にあるシチリア語辞典 (ただし、ごく簡単な古いもの) のなかに noiu を発見できない。考えられるのは、見出しにある nolu (傭船料) の誤植である。そうであれば、本条は、Am 第32条の規定 (nove; nuove) とかなり離れてしまうが、規定の形式としては、スマートなものになるであろう。その内容は、おおよそ以下のとおりである。

【いずれかの船長またはその他の商人が、利益を確定するにあたり、いずれかの方法および手段により、委託者 (accomandatariu) を欺き、そして、その後、その委託者が詐欺を立証しえれば、詐欺を行なった船長または商人は、間違いなく、すべての傭船料 (ognunu nolu) を支払わなければならない。契約が新しい規則の形式にしたがい時効により消滅したにもかかわらず、そして、契約が執行を認める原因 (causi) に基づくものでなくとも、その商人または船長に対して、執行することができる。】

(1) Am 第32条の pagare d'ogn'uno nove にまつわる議論については、試論・170頁 Am 第32条解説文注⑧、同条試訳注①および試論・171頁参照。

2—33 第88条 (Am 第33条：試論・205頁以下)

[Quando lu naviliu pati naufragiu comu si divi extimari: 難破船の評価]

Item quando lu naviliu perdi, oy pati naufragiu, et divisi vindiri per contribuirisi soudu per liura<sup>①</sup> a li carati et a la colonna, si divi<sup>②</sup> extimari per homini experti quantu putia valiri lu naviliu in tempu chi incomenzao lo viaggio oy ala<sup>③</sup> compagnia et pertantu divi tirari et mettirisi in cuntutu secundu la stima<sup>④</sup> preditta<sup>⑤</sup> et non per quantu fussi forsi vendutu<sup>⑥</sup>.

① Am には、ない。② Am では、vede となっているが、文脈上、deve と解されている (試論・205頁 Am 第33条解説文注③参照)。③ Am では、la。④ Am では、l'extima (または l'estima)。⑤ Am では、略記されているが、predetta と解する立場が有力 (試論・206頁 Am 第33条解説文注⑧参照)。⑥ Am では、valuto。

本条は、船舶が難破し売却がなされるべきときに、船舶共有者などの利害関係人に対する分配額決定のためにする船舶の価格評価について定めている。本条と Am 第33条のあいだに実質的な差異を求めるとすれば、解説文の注⑥でみた最後の用語の相違に基づくものであろう。

【船舶が滅失または難破し、持分に応じて (soudu per liura) 船舶共有者およびコロンナ参加者に分配するため、売却されなければならない場合、鑑定人によって、航海または組合を開始した時点において有しえた価格が評価されなければならない。そして、それ故、請求および割当ては、前述の評価に基づいてなされなければならない。船舶が多分売却されたであろう価格によってはなされてはならない。】

本条の前半部において、売却されるべき船舶の価格評価は、鑑定人によってなされるべきこと、そして、航海開始時の価格によるべき旨が定められている。これは、Am 第33条の前半部の規定内容とほとんど異ならない (本条には、「持分に応じて (soudu per liura)」が入っているくらい)。

本条の後半部は、分配・分担が推定売却価格によってはならない旨を確認し、Am 第33条の後半部は、(海難時に) 有していたはずの価格によってはならない旨を確認しているもの、と思われる。

両規定とも、前半部において評価方法・基準時について定めており、後半部では、確認のための注意喚起がなされているにすぎない。両規定の前半部の評価原則が確定していれば、後半部は不要ともいいうる。したがって、その部分における差異を過大評価すべきではない、と思われる。

2—34 第89条 (Am 第34条：試論・206頁以下)

[Non si pò vindiri nixuno vaxello senza commissioni et incantu di la curti :  
海事裁判所の許可のない船舶売却の禁止]

Item nullu naviliu cuvertu, nè discovertu, si pò, nè divi vindiri senza commissioni di la corti preditta et<sup>①</sup> incantu et si li parti non fussiro<sup>②</sup> in concordia di lu tempu di la liberacioni, divino li consuli mettiri lu tempu et si esti lignu covertu in lu tempu<sup>③</sup> di la liberacioni, divinu ipsi oy alcuno di loru esseri presenti, si è lignu discovertu si pò per lu notario liberari et si altramenti alcunu patruni presummissi contra lu preditto<sup>④</sup> capitulu, la vendicioni non vali et lu patruni si esti lignu covertu<sup>⑤</sup> esti ad<sup>⑥</sup> unzia una di pena, si esti discovertu<sup>⑦</sup> ad tari<sup>⑧</sup> septi et grana<sup>⑨</sup> dechi da<sup>⑩</sup> essiri pagata all'opera<sup>⑪</sup> di la curti preditta.

① Am では、ピリオド。② Am では、contente(,) o vero が入っている。③ Am には、ない。④ Am では、略記されており、prescritto と解する者が多数であるが、predetto とする者もある (試論・207頁 Am 第34条解説文注⑱参照)。⑤ Am では、scoverto となっているが、明らかな誤記であり、covertu の意味に解されている (試論・207頁 Am 第34条解説文注⑳参照)。⑥ Am では、in。⑦ Am では、è が入っている。⑧ Am では、tt. (略記)。⑨ Am では、gr. (略記)。⑩ Am では、ad。⑪ Am では、all'es°. または all'ez°. と略記されており、解説が分かれている (試論・208頁 Am 第34条解説文注25および注\*参照)。

Am 第34条は、いくつかの不明な文言を含んでいるほか、おそらく欠落している部分があるため、解釈が困難な規定である。本条は、Am 第34条に関する議論に有益な示唆を与えてくれる (解釈で補っていた部分について、その補足の正しさを支えてくれる)。

【有蓋船であれ無蓋船であれ、前述の海事裁判所の許可なく売却されること

はなく、されてはならない。当事者が売却時期について合意していない場合、評議員は、売却時期を決定しなければならない。そして、船舶が有蓋である場合 (si esti lignu covertu), 売却時に、当事者またはそのうちのいずれかの者が立ち会わなければならない。船舶が無蓋である場合、公証人によって、売却されうる。そして、それと異なり、いずれかの船長が本条 (preditto capitulu) に違反した場合、売却は無効である。そして、船長は、船舶が有蓋である場合、罰金1オンスを、そして、船舶が無蓋である場合、7タリ10グラーナを前述の海事裁判所に支払わなければならない。】

上掲文でみたように、本条は、船舶が有蓋の場合と無蓋の場合に分けて、それぞれに条件節を設けている。しかし、Am 第34条には、船舶が無蓋である場合の条件節が存在しているが、船舶が有蓋である場合を明示した文言がみあたらない(解説文の注③でみた節の不存在)。つとに、後者の場合については、解釈で補う努力がなされている<sup>(1)</sup>。本条においては、そのような解釈努力を要しない。

(1) 試論・208頁 Am 第34条試訳注②参照。

## 2—35 第90条 (Am 第35条：試論・158頁以下)

[Ad petitioni di alcunu caratariu si pò vindiri lu vaxellu: 船舶持分売却の自由と禁止]

Item qualsivoglia<sup>①</sup> persuna havissi parti oy carati in alcuno naviliu et non volissi plui veniri<sup>②</sup> in comuni cum li altri soi partionali<sup>③</sup> oy teniri parti in quistu<sup>④</sup> naviliu, ad sua petitioni si divi vindiri, ita quod<sup>⑤</sup> non si pò costringiri<sup>⑥</sup> viviri in comuni contra sua<sup>⑦</sup> voluntati, exceptu chi<sup>⑧</sup> cum sua espresa consciencia lu patruni di lu naviliu lu havissi obligatu oy<sup>⑨</sup> ad nolu<sup>⑩</sup> oy ad alcunu viaggiu.

① Am では、qualunque。② Am では、vivere più。③ Am では、porzionali。④ Am では、detto。⑤ Am では、jtaque。⑥ Am では、astringere a。⑦ Am では、la。⑧ Am には、ない。⑨ Am には、ない。⑩ Am では、altro。

本条は、Am 第35条と同様、船舶共有者の持分売却の自由とその制限について定めている。本文が持分売却の自由について定め、但書き (exceptu 以下) がその制限について規定している。

【船舶に持分または割合を有する者が、他の共有者と組合に加入しつづけまたはその船舶の持分を保持することを欲しない場合、その者の請求により、持分は売却されなければならない、その者は、その意思に反して組合にとどまることを強制されない。ただし、船長が、その者の明示的合意により、船舶を備船 (nolu) または他の航海に提供しているときは、このかぎりではない。】

上掲文の「組合に加入しつづけ」は、plui veniri in comuni に対する試訳である。本条解説文注②でみたように、Am 第35条の対応部は、vivere più in comone (組合にとどまり) となっており、意味が異なるのかもしれない。しかし、本条でも viviri in comuni が用いられおり、Am 第35条の対応部と同義と思われる。

解説文の注⑩でみたように、Am 第35条の対応部は、altro となっており、解釈 (試訳) に困難を覚える箇所になっている<sup>(1)</sup>。本条のように nolu になっていたほうが、おそらく意味は通じやすい。

本条の但書きの趣旨も、Am 第35条の但書きのそれとなんら変わらないもの、と思われる。船舶共有者は、自分が明示的合意を与えた航海が終了するまで、持分の売却を禁じられる。航海中の持分売却の禁止は、中世の海法に広く承認されていたようである<sup>(2)</sup>。

(1) 試論・159頁は、Am 第35条のそのあたりを「船舶を他人 (altro) にまたは他の航海に……」と試訳しておいたが、「船舶を他のまたはいずれかの航海に……」との訳も成り立ちえよう。ただし、それでは、altro と alcuno の前後関係が気になる。

(2) 試論・160頁参照。

## 2—36～38 対応関係の中断

Am と Me 裁判所条項の対応関係は、Me 裁判所条項第57条から第90条までで、一時中断です。Me 裁判所条項には、Am 第36条から Am 第38条④に対

応する規定が存在しない。Am の3カ条に関する議論・疑問を省察しながら、対応する規定の不存在がどのような意味を有するのか、若干検討しておきたい。

(i) Am 第36条（試論・209頁以下） まず、Am 第36条は、Am のいくつかの大きな謎のうちの一つを抱えている。

同条は、【アマルフィ海岸の慣習にしたがって航海するすべての船舶は、各持分を16オンスとする。】との規定である。

この規定と Am 第24条の【各持分は5オンスとする。】とする規定の関係が、Am の大きな謎の一つとされている。この点について、おおよそ、3つの説が唱えられている。両者が矛盾する、とする説（Laband）、両者が同年代に編纂されたものではない、とする説（Alianelli など）および Am 第24条と第36条は、それぞれ、前条（第23条と第35条）を補充する規定であり、両者のあいだには、矛盾も、時代的な隔たりもない、とする説（Monti）である<sup>(1)</sup>。

いずれの説が真実を言い当てているのかは不明、というほかない。そして、二つの規定に関する謎は、Am 第36条に対応すべき規定が Me 裁判所条項に存在しないため、Me 裁判所条項においては生じえない。Am 第36条に対応すべき規定の不存在は、Laband であれば、Me 裁判所条項にはそうした矛盾する規定が存在しない、というだけのことかもしれない。しかし、Monti のように考えると、Me 裁判所条項第78条には補充規定（同第79条）が存在するにもかかわらず、同第90条には補充規定が置かれていないのか、という疑問が生じてくる。

(1) 試論・82頁以下参照。

(ii) Am 第37条（試論・210頁） つぎに、Am 第37条は、Am のなかにあっても、かなり簡略な規定である。

【航海中、いずれかの物が破損または滅失した場合、共同体全体によって購入されなければならない。】

本条は、Am 第21条および同第19条との関連性・類似性を指摘されている規



定である<sup>(1)</sup>。もし、本条が Am 第21条または同第19条の内容を再言しただけの重要性・固有性に欠ける規定であり、同様の規定を設ける意味がないのであれば、Me 裁判所条項は、そのような（ほとんど）無用の規定を設ける無駄を省いただけなのかもしれない。

(1) 試論・144頁 Am 第19条解説文注④，同194頁 Am 第21条の注\*参照。

(iii) Am 第38条①（試論・210頁以下） さらに、Am 第38条も、なぞ・疑問の多い規定である。同条は、第24条から始まるイタリア語文の規定群のなかに一つだけ置かれた最後の（21番目）ラテン語文の規定である。その配置場所がいかにも謎めいている。

その内容は、コンセルヴァ（conserva）契約といわれる、異なる船舶所有者の所有に属する複数の船舶間における航海の安全と協力に関する合意について定めるものである<sup>(1)</sup>。

コンセルヴァ契約自体は、往時の海法にとって稀なものではなく、むしろ広く普及していたもの、と思われる<sup>(2)</sup>。Me 裁判所条項がこの契約について規定を設けていないのは、ある意味で不思議である。

(1) この契約は、船舶所有者間でなされるほか、同じ共助目的で、同じ船舶の乗組員間でも締結されたようである。なお、Am 第38条が規定する契約は、任意的なもののようにあるが、都市によっては、締結を強制することもあったようである。

(2) もちろん、国・地方により、呼称は異なったが、偽ロード海法、コンソラート・デル・マーレ、マルセーユ海法（1253～1255年）などがコンセルヴァ契約について規定している（Guido Bonolis, *Il diritto marittimo medievale dell'Adriatico*, Pisa, 1921, pp. 574-576; Twiss, *op. cit.*, p. 26, n. 2 ecc.）。

(iv) 最後に指摘しておきたいのは、Am とは別のアマルフィ海法に関する写本である Mansi 本が、Am 第35条に対応するところまでで終わっていることである。Am と Me 裁判所条項の対応関係が一時中断する箇所と Mansi 本の終了する箇所が一致している。

この事実がなにを意味するのか、3つの写本の関係（とりわけ、成立・編纂

時期の前後関係)をいかに理解すべきかに係ってくるのか、それとも、単なる偶然の一致にすぎないか、いまの筆者には理解が及ばない。単なる推測の域を超えた説得力のある仮説の定立までには、研究の蓄積が求められる。

2—39 第91条 (Am 第39条：試論・211頁以下)

[Ogni naviliu è tenuto fari raxuni in la curti: 海事裁判所における決算報告義務]

Item tutti li<sup>①</sup> navili li quali<sup>②</sup> vayno ad usu di revera<sup>③</sup>, tantu si veninu da<sup>④</sup> infra regnu quantu extra<sup>⑤</sup>, tantu cum navili coverti quantu<sup>⑥</sup> discoverti, siano tenuti fari<sup>⑦</sup> raxuni in la curti in<sup>⑧</sup> presentia dilli consuli lu quali capitulu fu ordinatu alli iiii di marzu della viij inditioni 1384<sup>⑨</sup>.

① Am には、ない。② Am では、che。③ Am では、判読が困難であり rivera, de Rivera または per mera というように、解読が分かれている (試論・211頁 Am 第39条解読文注③参照)。④ Am には、ない。⑤ Am では、lo Regno が入っている。⑥ Am では、con Navilij が入っている。⑦ Am では、dare。⑧ Am では、et。⑨ Am では、ò determinatione si deve stare。

本条の規定内容は、おそらく、Am 第39条のそれと変わらない。しかし、解読文の注⑨でみた本条の最終節が、Me 裁判所条項の施行されていた時期を明示している点において、Me 裁判所条項 (および Am) を検証するうえで、看過しえない規定である。Me 裁判所条項において、本条以外に、年月日を明示した条項は存在していない。Am との対応関係が再開する最初の条項において、注目すべき事態が生じている。

【メッシーナ海岸の慣習にしたがって航海するすべての乗組員 (tutti li navili) は、王国の内部からまたは外部から、有蓋船でもってまたは無蓋船でもって来る者であれ、海事裁判所において評議員のまえで、決算報告をしなければならない。その規定は、1384年3月4日に定められた。】

海商による収支決算は、利害関係人にとって最大の関心事であったはずである。本条は、その決算報告が厳正になされるべき旨を定めている。その点は、

先述のとおり、Am 第39条と変わらない。

Am 第39条において、決算報告の義務主体 (tutti Navilij) を文字通りに「船舶」と解するか、文脈から「乗組員」と解するかで、説が分かれている。本条においても、同様の議論がありうるであろう<sup>(1)</sup>。

本条と Am 第39条の規定の趣旨・内容が同一であれ、両者には、看過しえない差異が存在している。すなわち、両者の末尾が決定的に異なっている。Am 第39条の末尾は、本条解説文注⑨でみたように、“ò determinazione si deve stare.” となっている。このままでは、意味が不明である。そこで、“ò” について、“e ala loro (et a la loro など)” とする解釈努力がなされている。すべての乗組員は、……評議員のまえで、決算報告をしなければならず、【そして、評議員の決定に服しなければならない】と解するのである<sup>(2)</sup>。それはそれで、筋が通っているように思われる。決算報告が海事裁判所において評議員の立会いのもとになされるべきであれば、その適否について最終的な判断は評議員がなすことになり、決算報告者(乗組員)がその決定(判断)にしたがうべきは、当然の理にかなっている。

本条においては、Am 第39条の末尾に相当する節が存在しない。決算報告者が評議員の決定したがうべきが当然の理であれば、あえて明文化する必要はないのかもしれない。その意味では、Am 第39条の末尾に相当する節の不存在は、本条の欠陥にならないであろう。

これに対して、本条の末尾は、決算報告に関する準拠規定の制定日を明示している。その規定の内容がいかなるものか (Am 第39条の末尾の規定内容と同じか否か)、筆者に知る術はない。しかし、準拠規定の制定日が明示されていることは、いうまでもなく、本条 (または、Me 裁判所条項) の編纂時期がそれ以前であることを示している。このことは、Am と Me 裁判所条項の前後関係の議論に大きな手がかりを与えることになる。

(1) 試論・211頁 Am 第39条解説文注①参照。もちろん、船舶を海商の権利義務主体のように擬人化するのは、広く行なわれていた (る) 表現方法であることを考慮すれば、いずれに解 (訳) しても大差はないであろう。

(2) 試論・212頁 Am 第39条解説文注⑨参照。

2—40 第92条 (Am 第40条：試論・212頁以下)

[Chi divinu haviri li consuli di ogni vaxellu : 評議員に対する報酬支払義務]

Item chi<sup>①</sup> li consuli digianu haviri per loru <sup>②</sup> affannu di ogni naviliu granu<sup>③</sup> menzu<sup>④</sup> per ogni salma da la patruni<sup>⑤</sup> di lo navilio insembra cum li notari<sup>⑥</sup>.

① Am では、si。② Am では、salario(,) et が入っている。③ Am では、gr. (略記)。④ Am では、空白になっている。⑤ Am では、delle portate。⑥ Am には、ない。

本条に対応する Am 第40条には、空白部分があるため、その解釈にあたり、推測を働かせざるをえないが、本条は、形式的には完結している。本条は、評議員（および公証人）の職務に対する報酬について定めている。

【評議員は、すべての船舶に関する業務に対して（per loru affannu di ogni naviliu）、船長から（da la patruni di lo navilio）（積載量）1サルマあたり、半グラーナを、公証人とともに受け取るものとする。】

本条と Am 第40条のあいだには、規定内容について、相互に矛盾・排斥しあうほどの差異をもたらすほどのものかは、しばらくおくとして、形式上・文言上、明白な差異がいくつか存在している。

まず、解説文の注④でみた Am 第40条の空白箇所<sup>(1)</sup>、具体的な数量（menzu）が表示されている。つぎに、解説文の注⑥でみた文末の文言（insembra cum li notari）である。これに対応する文言は、Am 第40条にはない。

この二つの外形上の差異ほど明白ではないが、いくつか細かな差異に気付く（おそらく、内容上の差異につながらない）。

それらを確認しておくとして、まず、本条は、Am 第40条にみられる「報酬（salario）」という文言を用いてはいない。しかし、「業務に対して（per loru affannu）」という表現の存在は、先の文言の不存在を補充しうるであろう。

つぎに、本条は、評議員の報酬支払義務者（船長：patruni）を明示してい

るが（解説文の注⑤参照），Am 第40条にはそのような明示はなされていない。しかし，やはり，Am 第40条にのいても，解釈上，船長が評議員の報酬支払義務者とされるであろう。

そして，報酬額の算定基準が，本条では「1サルマあたり」に対し，Am 第40条「積載量1サルマあたり」になっている。これも，おそらく解釈上，補充しうるものであろう。

- (1) その空白は，半行ほどのものである。空白が自然に生じた，とは考えがたい。一つの考えとして，興味深いのは，Am 第40条は私法的性質の規定，とするものである（Guarino, op. cit., p. 88-40-3）。おそらく，その説によると，Am 第40条では，評議員の報酬は固定化されておらず，その都度，合意・決定される，と解することになるのであろう（あらかじめ，具体的な金額・数量を書き込んでおけない）。

## 2—41 第93条（Am 第41条：試論・152頁以下）

[Lu cumpagnuni augmentandosi di condizioni pò abandonari lu naviliu: 航海者の一方的契約解除権]

Item si alunu marinaru oy cumpagnuni tantu di naviliu<sup>①</sup> di rivera, quantu di soudu<sup>②</sup> <sup>③</sup> trovassi ad accanzari<sup>④</sup> sua condizioni, aumentandosi in officio in lu quali officiu may altra volta fussi statu, havutu l'improntito oy lu soudu<sup>⑤</sup>, pò abandonari lu naviliu da lu<sup>⑥</sup> quali havissi havutu <sup>⑦</sup> l'imprentitu di lu sondu<sup>⑧</sup>, dummodo quillu<sup>⑨</sup> faccia adsapiri alu patruni di lu naviliu tri jorni innanti<sup>⑩</sup> chi lo navilio diggia fari vila et restituisca<sup>⑪</sup> manualiter l'imprentitu oy lu soudu.

- ① Am には，ない。② Am では，sodu。③ Am では，下線部⑤が入っている。  
④ Am では，vanzare。⑤ Am では，{③} に入っている（これらの文言の解説・解釈については，試論・153頁 Am 第41条解説文注②，③および④参照）。⑥ Am では，del。⑦ Am では，o ritenuto が入っている。⑧ Am では，suedo. suodo の誤記と解されている（試論・153頁 Am 第41条解説文注⑪参照）。⑨ Am では，che lo。⑩ Am では，avante。⑪ Am では，deve restituire。

本条と Am 第41条のあいだにみられるいくつかの差異は，大半が方言による表現上のものであり，両規定の内容に差異をもたらすものではない，と思わ

れる。

【メッシーナ海岸のまたは陸上の船舶のいかなる海員または航海者も、前払いまたは支払いを受けたのち、以前になかった地位につき、その境遇を獲得することができる場合、船舶が出帆する3日前に船長に通知し、そして、前払いまたは支払いを手ずから返却しなければならないが、前払いを受けた航海を取り下げることができる。】

メッシーナ海岸の船舶の海員または航海者は、従前に就いたことがない地位・条件をえることができた場合、すでに支払い・前払いを受領していても、出帆の3日前までに、との時間的な制約を受けるが、船長に通知をし、さらに、支払い・前払いを返却しさえすれば、船長（おそらく、または、船舶共有者）の同意なしに、就航を約束した航海に参加しない自由を有する。この権利の行使には、受領した支払い・前払い額のみでの返還で足り、違約金の支払いを要しない（違約金の支払いは、明文上、要求されていない）。本条が労働条件向上の機会をえた海員の保護規定であるは明白である。

## 2—42 第94条 (Am 第42条：試論・171頁以下)

[A navili, chi è allu spachamentu, non si pò mettiri pena: 積み残しをした船舶に対する制裁の禁止]

Item <sup>①</sup>naviliu, lu quali esti<sup>②</sup> a lu spachamentu<sup>③</sup> per lassari marinaru oy compagnuni, non si pò mettiri pena et si misa li<sup>④</sup> fussi, non li<sup>⑤</sup> vali, nè teni exceptu chi <sup>⑥</sup>lu propriu patruni havissi gabatu alu<sup>⑦</sup> credituri, minandulu per palori per fina<sup>⑧</sup> ad quillu puntu chi<sup>⑨</sup> sarrà allu spachamenti<sup>③</sup>.

① Am では、alが入っている。② Am では、esce。③ Am では、spacciamento。

④ Am では、messali。その解釈をめぐり議論が分かれている（試論・172頁 Am 第42条解説文注⑤参照）。⑤ Am には、ない。⑥ Am では、seが入っている。⑦ Am では、il。⑧ Am では、menando si(,)。⑨ Am には、ない。

本条と Am 第42条のあいだにおいても、特筆に値する差異はみられない。したがって、Am 第42条において議論の分かれた点に示唆を与えうるような情

報を、本条から読み取ることは困難である。しいてあげれば、解説文の注⑧の文言くらいである。

本条と Am 第42条の前半部（本文）は、海員などを置き去りにして出帆する船舶に対して制裁を課しえない旨を定めている。後半部（但書き）は、本文に対する例外を定めている。

【海員または航海者を置き去りにして航海に出る船舶は、制裁を課せられることがなく、課せられても、それは効力を生ぜず妥当しない。ただし、船長が、航海に出る時まで、誓約により、債権者を留めおいて、債権者を欺いた場合は、このかぎりではない。】

試論は、Am 第42条但書きに【船長が、航海に急遽に着手して、債権者を欺いた場合は、……】との試訳を付けてある。筆者の推測の域を出ないが、本条但書きの趣旨も、Am 第42条但書きのそれと大きくは異なっていないもの、と思われる<sup>(1)</sup>。

- (1) Am の翻訳を試みた者は、第42条但書きについて(も)かなり大胆な解釈・推測をなしている。筆者は、とりわけ、本条但書きに対して、まったく手がかりのないまま（本条について「翻訳」「解釈」をしている者を知らない）、「試訳」といえども、「翻訳」を付すことに逡巡せざるをえない。

## 2—43 第95条（Am 第43条：試論・214頁）

[Lu improntitu di li marinari è salvu in terra: 海員に対する前払金の執行禁止]

Item lu improntitu<sup>①</sup>, lu<sup>②</sup> quali si fa ali marinari<sup>③</sup> di riviera, esti<sup>④</sup> sempri salvu in terra<sup>⑤</sup>.

- ① Am では、all'impronto。② Am には、ない。③ Am では、marini となっているが、marinari と解されている（試論・214頁 Am 第43条解説文注③参照）。④ Am では、esce。⑤ Am では、tra と略記されているが、terra と解することで一致している（試論・214頁 Am 第43条解説文注④参照）。

本条は、Am 第43条と近似しており、Me 裁判所条項のなかでもっとも簡略

な規定の一つである。しかし、末尾の文言が Am 第43条の解釈に対立をもたらしたのと同様、本条の末尾の文言“salvu in terra”が同様の対立をもたらすであろう。

【メッシーナ海岸の海員に対して与えられる前払いは、つねに、海上の危険に服しない。】

上掲文が適切であつとしても、この格言めいた規定がなにを意味するのかは、かなり困難な問題というほかない。

Am 第43条の“salvo in terra”について、種々の解釈がなされている<sup>(1)</sup>。海員に対する前払金は、つねに、「陸上で回収しうる<sup>(2)</sup>」という意味なのか、前払金が当該航海の海員の取分より大きくとも、いったん下船すれば、「差額の返還を要しない<sup>(3)</sup>」という趣旨なのか、そのほかにも、いくつかの解釈が成り立ちそうである。

(1) Am 第43条の“salvo in terra”に関する解釈については、試論・214頁 Am 第43条解説文注④、同条試訳注①参照。

(2) Twiss, op. cit., p. 29.

(3) Guarino, op. cit., p. 92-43-1 は、本文で示したような意味に解しているが、ほかに3つの解釈の可能性を示している。

## 2—44 第96条 (Am 第44条：試論・173頁以下)

[A chi è tenuto lu patruni, quandu si perdi qualchi cosa di lo navilio : 船舶の一部喪失に関する船長の責任]

Item lu patruni di lo navilio esti tenuto, quandu perdi alcuna cosa di lo navilio, tantu zoè di<sup>①</sup> colonna,<sup>②</sup> capitali oy<sup>③</sup> di formentu di naviliu oy<sup>④</sup> corredi<sup>⑤</sup>, tractari per tuttu seu<sup>⑥</sup> pudiri per recuperari tuttu quillu<sup>⑦</sup> perduto havirà, et quistu si intendi per qualsivoglia<sup>⑧</sup> modu la<sup>⑨</sup> perdissi oy li fussi livata et si per sua negligencia zoè chi in tempu et locu la<sup>⑨</sup> potissi recuperari et non tractassi la<sup>⑩</sup> ditta recuperacioni, sia tenuto lu patruni remendirila<sup>⑪</sup>, la quali arecuperata oy arremandata si divi partiri soudu per liura<sup>⑫</sup> per tutti quilli parcionali et<sup>⑬</sup>



cumpagnuni, li quali havirannu<sup>⑭</sup> statu in quillu viaggiu.

- ① Am では, della。② Am では, del。③ Am では, come。④ Am には, ない。  
⑤ Am では, correre o。⑥ Am では, suo。⑦ Am では, il quale が入っている。  
⑧ Am では, qualunque altro。⑨ Am では, lo。⑩ Am には, ない。⑪ Am では,  
corredarla。⑫ Am では, soldo per lira。⑬ Am では, o。⑭ Am では, saranno。

本条と Am 第44条のあいだには, かなり多くの不一致がみられるが, それらは, 両規定に本質的な差異をもたらさうほどのものではないであろう。本条は, 船舶の調度品・備品やコロナ契約に投下された財産などを失った場合の船長の回収義務について定めている。

【船長は, 船舶のいずれかの物, すなわち (zoè), コロナの財産, 船舶の調度品または備品を失った場合, 失った物を取り戻すため, その能力のすべてをもって, 努力しなければならない。船長がどのようにして物を失いまたは取り去られた場合も, 同様である。そして, 船長の過失による場合, すなわち (zoè), しかるべき時間と場所において, 取り戻すことができたのに, 回収をしなかった場合, 船長は, それを賠償する責に任じなければならない。取り戻されまたは修繕された物は, その航海に参画しているすべての船舶共有者および航海者のあいだで, 持分の割合に応じて, 分配されなければならない。】

本条は, Am 第44条がなしているのと同様, zoè (Am 第44条では cioè) 以下の説明句・文を2度挿入して, 規定の趣旨を明らかにしようとしている。こうした所作がなされていることから, Am 第44条の編纂に私人が係わった, との推測がなされている<sup>(1)</sup>。立法形式上は必ずしも必要とされないような文言の挿入がなされている点まで, 本条と Am 第44条は近似している。

(1) 試論・174頁 Am 第44条試訳注①参照。

## 2—45 第97条 (Am 第45条: 試論・214頁以下)

[Comu si divi remendari robba di marinari persa: 海員の喪失物の補償]

Item di<sup>①</sup> robba di marinari si perdissi et<sup>②</sup> fussi casu chi la colonna si dovissi

ammindari<sup>③</sup> et lu dittu marinaru non potissi provari la valuta<sup>④</sup> di quilla robba, <sup>⑤</sup> divi esseri remendata<sup>⑥</sup> tari<sup>⑦</sup> sey et quista<sup>⑧</sup> si intendi di robba di cupriri et di vestiri<sup>⑨</sup> sulamenti.

① Am では, se。② Am では, o。③ Am では, l'havesse a dimandare。④ Am では, lo valore。⑤ Am では, li が入っている。⑥ Am では, rifatto。⑦ Am では, tt. (略記)。⑧ Am では, questo。⑨ Am では, vestire(,) et coperire。

本条も, Am 第45条に類似した海員の保護規定の一つである。海員の衣類と毛布が失われた場合の補償限度額について定めた規定である。

【海員の物品が滅失し, そして, コロンナがそれを補償すべき事態であり, その海員がその物品の価格を立証しえない場合, 6 タリが補償されなければならない。そして, この補償は, 毛布と衣類についてのみとする。】

本条と Am 第45条は, 補償対象物を毛布と衣類に限定している点 (末尾の sulamenti) および補償額 (6 タリ) が一致している点において共通している。なお, 両規定の形式からすれば, 海員が喪失した毛布と衣類の価格を立証しえた場合には, その額まで (6 タリを超えて) 補償を受けられるのであろう<sup>(1)</sup>。

(1) 本条 (および Am 第45条) には, いくつかの疑問が残る。往時の海員・航海者にも, 毛布と衣類以外にも航海の必需品があったはずであるが, 本条は, それらについての補償の有無・限度について, なにも語っていない (試論・215頁 Am 第45条試訳注①, 同注②参照)。

## 2—46 第98条 (Am 第46条: 試論・215頁以下)

[Lu cumpagnuni restandu in terra ad utilitati di la colonna chi divi haviri :  
コロンナの利益ために陸に残った航海者の持分]

Item, di<sup>①</sup> alunu cumpagnuni restassi in terra mandatu ad utilitati di la culonna, lu quali non fussi in<sup>②</sup> sou difettu lu non<sup>③</sup> sequiri di<sup>④</sup> lu viaggio, <sup>⑤</sup> et si per fari li facti soy restassi senza commissioni di lu contingenti<sup>⑥</sup>, divi perdiri la parti ad si contingenti, la quali si divi contribuyri<sup>⑦</sup> ad tutta la comunitati.

① Am では, se。② Am では, per。③ Am では, che non potesse。④ Am に

は、ない。⑤ Am では、*deve avere la sua parte del guadagno di tutta lo viaggio*が入っている。⑥ Am では、*padrone* (または *patrone*)。⑦ Am では、*distribuire*。

本条は、Am 第46条<sup>(1)</sup>に対応する、陸上に残った航海者の利益保護の規定であるが、欠落部（解説文注⑤参照）および修正を要する文言（解説文注⑥参照）があるため、そのままでは、意味が通じない。

【いずれかの航海者がコロナの利益のために陸上に残り、航海を継続しえないのが彼の過誤によるのではない場合、（全航海の収益の彼の持分を受けるべきである<sup>(2)</sup>）。そして、自分の仕事のために船長<sup>(3)</sup>の依頼なしに残った場合、彼に帰属する持分を失わなければならない、それは、共同体全体に帰属されなければならない。】

明らかな欠落部分と不適切な用語を補充・修正すれば、本条は Am 第46条にほぼそのまま対応することになる。最後に用いられている本動詞の差異（*contribuyri* と *distribuire*）は、両規定に本質的な差異を生じるものではないであろう<sup>(4)</sup>。

- (1) Am 第46条は、Am 第13条から Am 第16条または Am 第2条、Am 第13条および Am 第16条の内容を再現した規定、といわれている。また、同様の規定は、中世の海法の多くにみられるようである（試論・216頁 Am 第46条試解説文注\*参照）。
- (2) 本条の解説文注⑤の部分に、Am 第46条の対応部の文言を補充すべき、と思われる。
- (3) 本条の解説文注⑥を付したことは、Am 第46条の対応部の *padrone* (または *patrone*) に修正すべき、と思われる。
- (4) 航海者が受領しえない持分をコロナ契約の当事者「全員に帰属させる」というのと、コロナ契約の当事者「全員で分配する」というのは、結局同じことである。

## 2—47—1 第99条 (Am 第47条の一部：試論・132頁以下)

[*Di fattu di jectitu ad compra: 転売目的の積荷の投荷*]

Item <sup>(1)</sup>naviliu di rivera, lu quali sarrà caricatu di mercancia ad compra, si ad quillu naviliu virrà casu fortuytu oy<sup>(2)</sup> per tempestati di tempo oy per megliu

defensarisi di<sup>③</sup> inimichi oy per qualsivoglia<sup>④</sup> autra supravenienti fortuna, li serrà necessariu fari gettitu<sup>⑤</sup>, lu patruni di lu naviliu, guardandu beni si per ogni raxuni<sup>⑥</sup> ad loru esti necessariu gettari, et comu per loru serrà deliberatu fari gettitu, divi primu<sup>⑦</sup> incomenzari ad<sup>⑧</sup> gettari oy dari licencia alli compagnuni di gettari, et divino gettari per fina chi alloru parirà<sup>⑨</sup> esseri<sup>⑩</sup> salvamentu, lu dannu di lo quali gettitu si divi pagari di lu guadagnu, lu quali<sup>⑪</sup> lu naviliu factu havirà<sup>⑫</sup> et quillu<sup>⑬</sup> restu di<sup>⑬-2</sup> guadagnu, lu quali da<sup>⑭</sup> poi restirà, si divi partiri, comu esti di supra dittu<sup>⑮</sup> di li navili di rivera, et si per aventura lu dittu guadagnu non bastassi pagari lu dannu<sup>⑯</sup> predittu, tuttu quillu guadagnu divi essiri lassatu per raxiuni<sup>⑰</sup> di rimendita<sup>⑱</sup> di lu jectitu predittu, allu quali dannu li marinari non su tenuti refari, ma si divi refari intra<sup>⑲</sup> la colonna et lu naviliu(*sic*) secundu li parti chi lu naviliu terrà<sup>⑲</sup>, et cossi etiam si lu naviliu predittu non havissi nullu<sup>⑳</sup> guadagnu, verum li marinari intandu<sup>㉑</sup> sunnu tenuti refari li spisi di loru<sup>㉒</sup> mangiari et<sup>㉓</sup> tutti li spisi per loru vita facti et lu improntitu.

① Am では、loが入っている。② Am には、ない。③ Am では、da。④ Am では、qualunque。⑤ Am では、jetto。⑥ Am では、略記されているが、ragioneと解する説が有力（試論・133頁 Am 第47条試解説文注⑩参照）。⑦ Am では、il patroneが入っている。⑧ Am では、farが入っている。⑨ Am では、si à loro parere potere。⑩ Am では、aが入っている。⑪ Am には、ない。⑫ Am では、si deve rifare del guadagnoが入っている。⑬ Am では、il。⑬-2 Am では、del。⑭ Am には、ない。⑮ Am では、come ho detto di sopra。⑯ Am では、guadagnoとなっているが、dannoと修正されるべきと、一様に解されている（試論・134頁 Am 第47条試解説文注⑱参照）。⑰ Am では、la rimonda。⑱ Am では、tra。⑲ Am では、tirarà。⑳ Am では、alcuno。㉑ Am では、in tantum。㉒ Am では、del。㉓ Am では、bere(,) etが入っている。

本条は、議論の多い Am 第47条の前半部に対応する規定である。Am 第47条は、Am の66カ条のなかでも、議論の多い規定の一つである。とりわけ、第一人称を用いた表現（解説文注⑮でみた“come ho detto di sopra”）が Am 第47条の編纂に私人が関与したことを推測させる（論拠の一つ）、といわれている。

る<sup>(1)</sup>。また、本条および Am 第47条は、投荷（成立要件、損害の分担、海員の自己負担費目など）について規定するものであるが、解釈の分かれる文言（mercancia ad compra）を含んでいる。

【転売するための積荷を船積みしているメッシーナ海岸の船舶に、時化、敵に対するよりよい自己防衛またはその他のあらゆる不測の事態に基づく偶然の事故が生じ、投荷をなすことが必要になった場合、船長は、すべての事情から投荷が必要かをよく考慮し、そして、投荷をなすことを決すれば、最初に投荷を開始するか、または、航海者に対して投荷の許可を与えなければならず、投荷が安全のためになりうる、と考えれば、投荷をしなければならない。投荷損害は、船舶がえた収益により補償されなければならない（si divi pagari di lu guadagnu, lu quali lu naviliu factu havirà），そして、そのあとに残る収益の残額は（quillu restu di guadagnu, lu quali da poi restirà），メッシーナ海岸の船舶について先にのべられているように（comu esti di supra dittu），分割されなければならない。そして、場合により、その収益が前述の損害（lu dannu predittu）を填補するに足りなければ、すべての収益は、前述の投荷の清算のために、充当されなければならない。その損害につき、海員は、填補する責を負わず、コロナと、船舶の有する持分にしたいがい、船舶（共有者<sup>(2)</sup>）とのあいだで、填補されなければならない。前述の船舶がまったく収益を有しない場合も、同様である。しかし、この場合、海員は、その食費、生活費および前払金を填補する責を負う。】

本条が Am 第47条の前半部とほぼ同一の内容を有していることは、一目瞭然である。しかし、いくつかの注目すべき差異が存在している。

まず、本条は、上掲文に付した第1、第2および第4のカッコで引用したように、Am 第47条の対応部よりも解釈が適切・容易になしうる表現を含んでいる。

つぎに、Am 第47条編纂への私人の関与を推測させる論拠の一つとされている第一人称の使用（解説文注⑮でみた“come ho detto di sopra”）は、第3のカッコで示したように、本条においては、回避されている。ただし、先のどの

条文と係わるのかは、本条においても、明らかではない。

最後に、本条は、Am 第47条の最終部に対応せず、その対応をつぎのMe 裁判所条項第100条に委ねている。本条と Am 第47条の対応部の規定は、いわば通常の投荷（原則）に関連するものである。Me 裁判所条項第100条と Am 第47条の最終部の規定は、2—47—2 で検討することになるが、例外的事象について定めている。

原則を定め例外を次条に委ねた本条と、原則と例外を一つの規定にまとめた Am 第47条のいずれが、立法技術上、優れているのかは、人により判断が異なるであろう。いずれにせよ、このような分離現象は、これまでに検討してきた条項に関してはみられなかった（Am の2カ条を1条にまとめた例はある。2—4・5 および 2—48・49 参照）。

(1) 試論・84頁以下、同・135頁 Am 第47条試訳注②参照。

(2) naviliu にそのまま「船舶」をあてても、また、「船舶共有者」をあてても、海商法の研究者であれば、それほど違和感はないであろう（試論・136頁 Am 第47条試訳注③参照）。

## 2—47—2 第100条（Am 第47条のつづき：試論・133頁以下）

〔Li bivati su tenuti allu jettitu: 不心得海員の投荷損害分担義務〕

Item<sup>①</sup> et si in lu naviliu predittu<sup>②</sup> fussia buttati<sup>③</sup> cum loru mercancia oy denari oy altra robba sunnu tenuti a lu predittu refachimentu<sup>④</sup> di lo jettitu soudu per libra<sup>⑤</sup>.

① Am には、ない。② Am には、ない。③ Am では、viciati。④ Am では、rifaramento（または rifabamento）となっているが、rifacimento と解されている（試論・134頁 Am 第47条解説文注⑤参照）。⑤ Am では、soldo per lira。

本条は、Am 第47条の最終部にほぼ正確に対応している。そして、前条のつづきであることは、その文言上も明白である（Item のあとの et および二つの形容詞・predittu）。

【そして、前述の船舶のなかに、商品、金銭またはその他の物品を持った不

心得な海員 (buttati<sup>(1)</sup>) がいる場合、その海員は、(その物品の価格の) 割合に応じて、前述の投荷の填補につき、責を負わなければならない。】

- (1) このことばに Am 第47条の viciati が対応している (解説文注③参照)。viciati の意味については、解釈がかなり分かれているが (試論・134頁 Am 第47条解説文注参照)、buttati の意味についても、同様に、かなり議論を呼びそうである。

2—48・49 第101条 (Am 第48—49条：試論・217頁以下)

[Di factu di jectitu ad nolu: 傭船契約の積荷の投荷]

Item si lu predittu naviliu fussi caricatu di mercadancia di mercanti ad nolu, et<sup>(1)</sup> comu di supra dictu esti, <sup>(2)</sup> fussi necessariu gettari, lu patruni di lo navilio divi di zò<sup>(3)</sup> consultarisi<sup>(4)</sup> cum li mercanti oy<sup>(5)</sup> cum lu<sup>(5)-2</sup> so facturi, si lu mercanti personalmenti non chi fussi<sup>(6)</sup> oy cum qualsivoglia<sup>(7)</sup> persona, la quali fussi per parti di lo predittu mercanti, narranduli comu per ogni raxuni<sup>(8)</sup> ad loru esti necessariu jectari per salvamentu de la mercancia etiam<sup>(9)</sup> di li pirsuni ed intandu consultari supra quista raxuni<sup>(8)</sup> lu mercanti primu oy cui sarrà per illu, divi<sup>(10)</sup> incomenziari<sup>(11)</sup> ad gettari comu di supra dittu esti, in lu<sup>(12)</sup> quali dannu non sunnu tenuti li marinari, verum lu dannu la quali<sup>(13)</sup> la barca di zò consentirà<sup>(14)</sup>, si divi refari di lo guadagnu, lu<sup>(15)</sup> quali factu havirà, et si soverchirà<sup>(16)</sup> guadagnu, lu quali factu havirà<sup>(17)</sup>, si divi partiri, comu di supra dittu esti, et si non bastirà, divi esseri di lu<sup>(18)</sup> lu patruni, a lu quali li marinari non sonno tenuti et si bivati<sup>(19)</sup> in chi havirà<sup>(20)</sup>, si<sup>(21)</sup> divinu contribuiiri comu di supra fu declaratu.

Et si persona non fussi per lu dittu mercanti, ne ipsu <sup>(22)</sup> chi fussi, di lo gettito predittu divi<sup>(23)</sup> consultari lu patruni lu nuchero<sup>(24)</sup> cum tutti oy <sup>(24)-2</sup> mayor parti di li compagnuni, et quandu per loru serrà deliberatu<sup>(25)</sup> per salvamentu fari lu dittu jectito, lu ponnu fari, comu (si<sup>(26)</sup>) lu propriu mercanti fussi presenti et consentissi et cussi etiam<sup>(27)</sup> audirà lu dannu predittu soudu per libra<sup>(28)</sup> infra<sup>(29)</sup> lu naviliu, <sup>(30)</sup> li mercanti, <sup>(31)</sup> si per aventura la robba serrà di multi mercanti.

Et si<sup>(32)</sup> alcunu marinaru oy bivatu<sup>(33)</sup> senza licencia di lo patruni, oy di lo<sup>(34)</sup>

mercanti, presummirà incomenzari<sup>35</sup> a <sup>36</sup> fari jectitu, serrà tenuto di<sup>37</sup> amendari tuttu quillu lu quali per quillu jettitu perduto si trovarà.

\* Item si lu mercanti fussi persona avara, comu per lu mundu si trova, (per) la quali cosa<sup>38</sup> voli plui tostu<sup>39</sup> muriri ca<sup>40</sup> perdiri alcuna cosa, la quali per extrema avaricia non vulissi consentiri lu jectitu, ma repugnassi, intandu<sup>41</sup> lu patruni insembla cum li nacheri<sup>42</sup> et li altri boni homini di lu naviliu, di<sup>43</sup> comunicatu consigliu, lu divinu requidiri, mustrandu li raxuni<sup>8</sup> et deklaracioni, comu per ogni raxuni<sup>8</sup> esti necessariu fari lu<sup>44</sup> jectitu per <sup>45</sup> liberacioni di lo naviliu, <sup>46</sup> di li pirsuni et di la mercancia et si ipsu puru perseverassi cum la<sup>47</sup> sua avaricia, repugnandu intandu<sup>41</sup> lu patruni di lu naviliu, si divi protestari davanti tutti li cumpagnuni et intandu<sup>41</sup> pò incomenziari ad gectari et non li esti<sup>48</sup> nullu detrimentu<sup>49</sup>.

Et ad ogni<sup>50</sup> factu di gectitu si divi intendiri chi<sup>51</sup> lu patruni carrichi lu sou naviliu tantu quantu li raxuni<sup>8</sup> di lu so naviliu requedi, ca si ipsu<sup>52</sup> lu supracarrichirà, non sia<sup>53</sup>, dubin nullu, ca ipsu<sup>54</sup> esti tenuto ad ogni dannu, missioni<sup>55</sup> et interessi.

① Am には、ない。② Am では、et が入っている。③ Am には、ない。④ Am では、consigliarsi。⑤ Am では、et。⑤-2 Am には、ない。⑥ Am では、non ci fossero personalmente。⑦ Am では、qualunque altra。⑧ Am では、raggione。⑨ Am では、et。⑩ Am には、ない。⑪ Am では、comenzarà。⑫ Am では、et lo danno del quale jettito si deve partire soldo per lira tra la mercantia(,) et la Barca, come di sopra è detto, al。⑬ Am では、che。⑭ Am では、consequerà。⑮ Am には、ない。⑯ Am では、si ci rimanerà。⑰ Am には、ない。⑱ Am には、ない。⑲ Am では、vitiati。⑳ Am では、ce fossero。㉑ Am では、ci。㉒ Am では、ne が入っている。㉓ Am では、si deveno。㉔ Am では、Nochiero。㉔-2 Am では、la が入っている。㉕ Am では、deklarato sarà。㉖ Am には、ない (Genuardi の補足と思われる)。㉗ Am では、et。(略記)。㉘ Am では、soldo per lira。㉙ Am では、fra。㉚ Am では、et が入っている。㉛ Am では、et が入っている。㉜ Am には、ない。㉝ Am では、viciato。㉞ Am には、ない。㉟ Am には、ない。㊱ Am では、jettare(,) et が入っている。㊲ Am には、ない。

\* これ以降が Am 第49条に対応している。ここに出てくる商人は、単数形で表さ



れているので、関連する動詞、形容詞も単数形になっている（Am 第49条では複数形になっているが、その差異については逐一指摘しない）。③⑧ Am では、li quali。③⑨ Am では、più presto。④⑩ Am では、che。④① Am では、all' hora。④② Am では、Nocchiero。④③ Am には、ない。④④ Am には、ない。④⑤ Am では、la が入っている。④⑥ Am では、et が入っている。④⑦ Am では、alla。④⑧ Am では、sarà（または farà。試論・223頁 Am 第49条解説文注①⑦参照）。④⑨ Am では、detrimento alcuno。⑤⑩ Am では、d'ogni。⑤① Am には、ない。⑤② Am では、et quando。⑤③ Am では、ci è。⑤④ Am では、che lo patrone。⑤⑤ Am には、ない。

前2条が合わさって Am 第47条に対応しているのに対して、本条は、1条で Am 第48条および Am 第49条の2カ条に対応しており（類似の例は、Me 裁判所条項第60条にみられる）、Me 裁判所条項のなかではもっとも長文の規定である。

Am 第47条から Am 第49条の3カ条は、その編纂に私人が関与したことをうかがわせ、また、Am の他のイタリア語の規定とのあいだに、様式、表現方法などにおいて、大きな差異がみられる、ともいわれている<sup>(1)</sup>。そのような主張の論拠に類似のものが、本条と前条にも発見される。以下に、本条の規定内容を確認しておこう。

【前述の船舶が運送賃払いの商人の商品を船積みし (fussi caricatu), そして、先にのべられているように (comu di supra dictu esti), 投荷が必要になった場合、船長は、それについて (di zò) 商人またはその代理人、もし、商人自身がそこに存在しなければ、前述の商人のためにいるいずれかの人に相談しなければならない。すべての事情から、彼らにとって、商品および人命の安全のために投荷が必要であることを彼らに説明し、そして、この事情につき相談したのち、商人は、先にのべられているように、最初にまたは彼のために、投荷を開始しなければならず、その損害について、海員は、責を負わない。船舶がこうむる損害は、えられた収益から控除されなければならない。収益が上回った場合、先にのべられているように、分配されなければならない。そして、不足すれば、船長がそれを負担しなければならず、海員は、それについて責を負わないが、不心得な船員が存在した場合、先に宣告されているように、

損害を分担しなければならない。

そして、前述の商人のかわりになる人も商人自身もそこに存在しない場合、前述の投荷について、船長は、上級船員およびすべてのまたは過半数の航海者と協議しなければならない。そして、彼らによって、安全のために投荷をなすことが決定された場合、あたかも、当該商人が立ち会いそして合意したかのよう、投荷をなすことができ、前述の損害は、船舶および商人のあいだで、割合に応じて分担される。偶然、商品が複数の商人の物である場合も同様とする。

そして、いずれかの海員または不心得な海員が、船長または商人の許可なく、投荷を開始してしまった場合、その投荷によって失われるすべてを賠償する責を負う。

同様に（\*Item<sup>(2)</sup>）、商人が世界中にいるような、なにか品物を失うよりもむしろ死ぬことを欲するような欲張りな人間（*persona avara*）であり、そして、過度の貪欲のため投荷に同意することを望まず、むしろ反対した場合、その時、船長は、上級船員および船舶のその他の良識人と相談をなし、すべての事情から、船舶、人命および商品の安全のために、投荷をなすことが必要であることの説明および宣言をし、投荷を主張しなければならない。そして、商人がなおも投荷に反対し、その貪欲さを持続した場合、その時、船長は、すべての航海者のまえで言明し、そして、その時から、投荷を開始することができ、そして、彼になんらの損害も生じない。

そして、すべての投荷の場合において、船長は、彼の船舶の積載量が許すだけしか、船積みしていないことが前提とされるべきである。過度に船積みしていた場合、船長がすべての損害、使命（*missioni*）および利益につき責を負うことは、まったく疑いはない。】

うえにみたように、本条においても、Am 第48条および Am 第49条と同様に、私人の編纂への関与ないし編纂者の主観（偏見）が色濃く表れている。そのいくつかを列挙してみよう。

まず、前半部（Am 第48条の対応部）からみることにする。「先にのべられているように」は、Am 第47条の「私が先にのべたように」ほどではないにし

でも、やはり、私人の編纂への関与を推測させるに充分であろう。公的編纂者に相応しい表現・用語方法であれば、具体的な規定場所を示すか（参考例として、参照規定の制定年月日を明示している Mes 裁判所条項第91条）、あるいは、Mes 裁判所条項第87条にみられる“prescriptu”を用いて、「先に規定されているように」という表現になるであろう。

叙法の不統一も先の推測の論拠となりうるであろう。たとえば、Me 裁判所条項第99条は、最初の節において、直説法・単純未来形（sarà caricatu）を用いているが、本条は、最初の節において、接続法・半過去形（fussi caricatu）を用いている。このような不統一は、立法担当者や公的編纂者よりは、私人がよくなすところであろう。

つぎに、後半部（Am 第49条の対応部）について確認しておく。まず目につくのは、Am 第49条にみられたのと同様の、貪欲な商人に対する「嫌悪感」ともいうべき執拗な評価である。すなわち、【なにか品物を失うよりもむしろ死ぬことを欲するような欲張りな人間】との表現は、公的な立法者の用いる表現には程遠く、本条の編纂者は私人であるかのような推量をもたらす。

また、最後の段落全体が本条の解釈に関する説明・確認になっており、少なくとも、現代的な立法技術に適合していない<sup>(3)</sup>。さらに、そこで用いられている用語についても、公人というより、私人がよく使用するものがみられる。それと同趣旨の表現は Me 裁判所条項第96条および同第97条などにもみられるが、本条では、かりに、【前提とされるべきである】と訳しておいた“si divi intendiri chi”も、やはり、立法者の表現というより、評釈者のそれであることをうかがわせる<sup>(4)</sup>。そして、Am 第49条にも類似の表現が存在しているが、【non sia, dubin nullu（まったく疑いはない）】という表現は、立法者の表現としては奇異というほかない。

以上のように、もし、そこで用いられている文言・表現方法から（とりわけ、個別・具体的なそれから）Am 第47条から同第49条の編纂に私人の関与を証明しうるのであれば、Me 裁判所条項第99条から同第101条についても、ほぼ同様の証明が可能であろう。

- (1) 試論・84頁以下, 218頁 Am 第48条解説文注\*, 221頁 Am 第48条試訳注①および③ならびに222頁 Am 第49条解説文注\*参照。
- (2) 解説文の第4段目 (Item のところ) から Am 第49条との対応関係が始まる。前半の Am 第48条との対応部と分けるため, \*を付しておいた。
- (3) ただし, 近年の条約やわが国の立法のなかには, 当事国間の解釈の矛盾を避けるため, あるいは, 国民の理解がえやすいように, 説明的・確認的な表現を含むものが増えているようである。もちろん, その現象と本稿で論じている問題は, 次元・時代が異なる。
- (4) 評釈者の表現という意味では, Me 裁判所条項第96条および同第97条などの類似表現 (si intendi) より, 本条の表現のほうがより強くそれを感じさせる。

## 2—50 第102条 (Am 第50条: 試論・224頁以下)

[Li marinari, havutu lu soldu, a chi é tenuto: 金銭を受け取った海員の義務]

Item incontinenti chi lu patruni oy<sup>①</sup> lu scrivanu day<sup>②</sup> lu soldu ad alcunu marinaru, esti tenuti ad requesta di lo patruni, <sup>③</sup> di lo scrivanu et<sup>④</sup> nacheri veniri et serviri la navi<sup>⑤</sup> in li servitii, li quali<sup>⑥</sup> serrannu commissi, et si per aventura requestu non venissi ad aiutari, divi essiri in pena ad arbitriu<sup>⑦</sup> di li consuli, exceptu chi<sup>⑧</sup> per legittima causa non<sup>⑨</sup> fussi impachiatu<sup>⑩</sup>.

① Am では, et。② Am では, danno。③ Am では, oが入っている。④ Am では, o del。⑤ Am には, ない。⑥ Am には, ない。⑦ Am では, al parere。⑧ Am では, si。⑨ Am には, ない。⑩ Am では, impedito。

本条と Am 第50条のあいだには, 使用文言の差異・有無がいくつみられるが<sup>(1)</sup>, それらは, やはり, 両規定の内容上の差異をもたらすものではない, と思われる。

Am 第50条は, 同第1条との関係 (矛盾) が議論されている。両規定は, 金銭を受け取った海員が労務を提供しなかった場合の制裁に関する規定であるが, 制裁を課す判断者が異なる点をいかに理解するべきか, 議論が分かれているのである<sup>(2)</sup>。同様の議論が, 本条と Me 裁判所条項第57条に関しても生じうるであろう。

【船長または船舶書記がいずれかの海員に金銭を与えるや, 海員は, 船長,

船舶書記および上級船員の要求に応じて出頭し、委ねられる役務を提供する義務を負い、そして、偶然、要求に応じ助力しに来なかった場合、評議員の裁量により、処罰を受けなければならない。ただし、正当な理由により妨げられた場合は、このかぎりではない。】

本条においても、処罰（ないし制裁：pena）の種類・内容（たとえば、身体的拘束か金銭賠償か）については、ふれられていない。

- (1) たとえば、解説文の注①でみたように、本条が「oy（または）」を用いている場所で、Am 第50条は「et（および）」を用いている。その差が、解説文の注②でみたように、3人称単数形の day と3人称複数形の danno につながっている。しかし、法文上、「または」が「および」の意味に用いられることがあるのは周知のことである。解説文の⑨でみた non の有無についても、non は、salvo che, eccetto che などのあとで、冗語として（否定の意味をもたずに）用いられる。
- (2) Am 第50条と同第1条との関係については、225頁 Am 第50条試訳注①参照。

## 2—51 第103条（Am 第51条：試論・225頁以下）

[Lu marinaru non divi contari, tornandu la navi infra huri 24 : 船舶が24時間以内に帰港した場合の海員の報酬]

Item si per aventura alcuna navi oy vaxello partissi dallu<sup>①</sup> portu et<sup>②</sup> per tempu oy altro avvenimentu tornassi infra huri xxiiij<sup>③</sup>, lo marinaro non divi contarsi<sup>④</sup>.

① Am では、da。② Am には、ない。③ Am では、fra ventiquattro giorni。④ Am では、godere questo tempo。

本条は、短い規定であり、解説に異論が出そうな難解な用語はない。この点に関しては、Am 第51条についても同様である。しかし、両規定間には看過できない差異が存在している（解説文注③参照）。

【偶然、いずれかの船舶または船（vaxello）が出港し、そして、天候またはその他の出来事のため、24時間以内に（infra huri xxiiij）に帰港した場合、海員は、計算に入れてはならない（non divi contarsi）。】

Am 第51条に関しては、かなり議論が分かれている。航海中止により海員に

報酬請求権が発生しない場合の規定と解するところまでは、おそらく異論がない。船舶が出港後「24日以内」に帰港した場合に無報酬と定めていることが、議論発生の主因といいうる。その「24日」をめぐる、いくつかの推測がなされている。そのなかで、「24日」は、「24時間」の転記ミス、とするものも存在している<sup>(1)</sup>。これに対して、本条は、出港後「24時間以内」と定めているため、上記のような議論の対立は生じえない。

最後に、解説文の注④でみた差異について、若干検討しておこう。本条の末尾の動詞 (contarsi) には補語がなく、少し訳しづらいが、それに対応する Am 第51条の文言 (godere questo tempo) と意味するところは同じ、すなわち、「報酬を受けられない」という意味であろう。

- (1) Am 第51条の「24日」をめぐる議論については、試論・226頁 Am 第51条試訳注①参照。このほかに、Am 第51条が賃金海員を適用対象とするのか、という問題も重要であるが (試論・226頁 Am 第51条試訳注②参照)、やはり、本条の適用対象についても、同様の議論が生じそうである。

## 2—52 第104条 (Am 第52条：試論・128頁以下)

[Quillu divi tornari lu marinaro, rompendu lu naviliu : 海難時の海員の報酬返還義務]

Item partutu lu naviliu fussi prisu oy rumpissi, lu marinaru divi esseri pagatu per quillu tempu chi ha<sup>①</sup> servutu fina allu jornu<sup>②</sup> di lo naufragiu, et si havissiru ad<sup>③</sup> refari di lu soudu<sup>④</sup> non possano esseri strittu a tempu de unu misi, cuntandu<sup>⑤</sup> da lu jornu di lu naufragi inanti<sup>⑥</sup>, non obstanti che sia pagatu ad raxuni di misi.

- ① Am では、l'ha。② Am では、tempo。③ Am では、da。④ Am では、soldo。  
⑤ Am では、computando。⑥ Am では、avante。

本条と Am 第52条とのあいだには、注目に値する唯一の例外を除き、規定内容に差異をもたらさうような差異はない。両規定とも、出帆後航海が海難などにより中止となった場合の賃金海員の報酬について定めている。

【船舶が、出帆後、捕獲されまたは難破した場合、海員は、海難の日 (jornu di lo naufragiu) まで労務を給付した期間について、報酬の支払いがなされなければならない。金銭を返還すべき場合、海員は、月払いで報酬を受けていても、海難の日から数えて前の一ヶ月の期間については、その義務を負わない。】

注目に値する唯一の例外というのは、解説文の注②でみた海員の報酬計算期間の終了時点について、本条が海難の日 (jornu di lo naufragiu) としているのに対して、Am 第52条は海難の時 (tempo del naufragio) としているところである。

その報酬計算期間の終了時点の表現上、明確な差異がみられるが、Me 裁判所条項 (および Am) は、海員の報酬を時間給とする旨の規定を有していない (前条の24時間には注意を要するかもしれないが)。これに対して、日給制度を推測させる規定は、本条自体もそうであろうが (後半部に「海難の日から数えて」という表現がみられる)、第68条および第108条がこれに該当するであろう。

注目に値する唯一の例外も、本条と Am 第52条の規定内容に本質的な差異につながらないのである。

## 2—53 第105条 (Am 第53条：試論・226頁以下)

[Li marinari quandu non so tenuti restituiri lu soudu: 海員が金銭返還義務を負わない場合]

Item si li marinari fussiru prisi et tenuti prisuni oy firuti,<sup>①</sup> morti in serviciu dillu naviliu, chi<sup>②</sup> eo casu non siano tenuti restituyri lu soudu<sup>③</sup>, lu<sup>④</sup> quali havissiro ad scuntari<sup>⑤</sup>.

① Am では、oが入っている。② Am には、ない。③ Am では、soldo。④ Am には、ない。⑤ Am では、da escomputare (または escompturare)。

本条と Am 第53条にみるべきほどの差異は、存在しない。本条の主語・海員は複数形で表わされているが (それに対応して、動詞も複数形)、Am 第53条では単数形が用いられている点に若干の注意が向くだけであろう。

【海員は、航海中に捕虜になりそして獄につながれるかまたは怪我をもししくは死亡した場合、その時、清算すべき金銭を返還する責を負わない。】

2—54 第106条 (Am 第54条：試論・227頁以下)

[Comu si divi contribui lu jectitu: 投荷の分担義務]

Item si alcunu vaxellu partutu<sup>①</sup> da lu portu per supravenienti fortuna li fussi necessariu jectari ad mari, quillu jectitu si divi contribui universalmenti per tutti quilli persuni, li quali hannu mercancia in quillu<sup>②</sup> vaxellu predictu per tutti li mercanti, etiam<sup>③</sup> per lu naviliu, lu quali naviliu si divi per homini experti extimari secundu la qualitati chi era, quandu partiu di lu<sup>④</sup> portu, et<sup>⑤</sup> insembra cum li mercantii fari una massa et poi partiri soudu per libra<sup>⑥</sup>, et quistu si intendi, quandu lu navili non fussi perdutu<sup>⑦</sup> in tuttu.

① Am では、portato。ナポリ方言によると、partuto とするべき、といわれている (試論・228頁 Am 第54条解説文注①参照) ②Am では、lo。③ Am では、et。④ Am では、dal。⑤ Am には、ない。⑥ Am では、soldo per lira。⑦ Am では、si perde。

本条は、Am 第54条とほぼ正確に対応しているだけでなく、Am 第54条において若干の疑問を残す唯一のことば (本条解説文注①でみた portato) の解釈に有力な手がかり (確信) を与えている。

【出港したいずれかの船舶が、不測の事態から海中に投荷をすることが必要となった場合、その投荷は、前述の船舶中に商品を有しているすべての人、すべての商人および船舶によって、全員で分担されなければならない。その船舶は、商品と一つの資産を形成して出港した時の品質にしたがって、鑑定人によって評価され、そして、割合に応じて分担しなければならない。そして、これは、船舶が全損しなかった場合のこととする。】

最後の節は、本条が船舶が全損に至らなかった場合の規定であることを明言している。この表現自体が立法者の用法として不似合いである<sup>(1)</sup>と同時に、次条が全損した場合について規定しており不必要にも感じられる。これと同様の



表現が Am 第54条においてもなされている。この表現が Am 第54条の編纂に対する私人の関与ないし私人の注釈を推測させる根拠になっている<sup>(2)</sup>。

(1) 本稿・2—48・49 で関連する議論を行っている。

(2) 試論・228頁 Am 第54条試訳注①参照。

## 2—55 第107条 (Am 第55条：試論・228頁以下)

[Quandu naviliu si perdi in tuttu：船舶全損の場合]

Item si lu navilio si perdissi in tuttu, li mirconcancie<sup>①</sup> non su plui<sup>②</sup> tenuti (*escomputare*\*) nec e converso<sup>③</sup>, verm si lu navilio havissi factu jectitu, esistenti in li procelli di lo mari<sup>④</sup> et datu<sup>⑤</sup> in terra si recuperassiro tucti oy parti, di<sup>⑥</sup> quilli mercancie recuperati si divino contribuire cum li<sup>⑦</sup> cosi gettati in lu tempu di lo naufragiu, non tamen ha locu si<sup>⑧</sup> si perdinu poi rutti lu naviliu.

① Am では、mercanti。② Am では、più sono。\*カッコによる（イタリック体の）このことばの挿入は、Genuardi による補足と思われる。③ Am には、ない。④ Am には、ない。⑤ Am では、解説が多様に分かれている（試論・229頁 Am 第55条解説文注⑥参照）。⑥ Am には、ない。⑦ Am には、ない。⑧ Am では、le cose(,) che。

本条は、船舶分損の場合の投荷損害の分担について定めた前条を受けて、全損の場合について規定している。本条は、Am 第55条と同一内容の規定と思われる。

【船舶が全損した場合、商品（mirconcancie）は、もはや、まったくそして逆に（nec e converso）、（清算する）義務を負わない。しかし、船舶が海上での暴風雨（li procelli di lo mari）のあいだに投荷をなし、そして、商品の全部または一部が陸上に回収された場合、その回収された商品（quilli mercancie recuperati）は、難破の時点で投荷された商品（の損害）を分担しなければならない。しかし、（商品が、）船舶が難破したのちに失われた場合、損害の分担はなされない。】

上掲文の第一節は、投荷損害の分担義務主体を表すのに「商品（mirconcancie）」

を用いている。これに対して、Am 第55条の対応部は、解説文の注①でみたように、mercanti（商人）となっており、当該義務主体を表すのに適切な用語となっている。しかし、当該義務主体を「商品」と表現することは、海商法上、不適切ではなく、むしろ一般的な理解をえられることであろう。事実、上掲文の第二節は、再度、商品（quilli mercancie recuperati）を当該義務主体としているが、同様の所作は、Am 第55条の対応部でもなされている。

2—56 第108条（Am 第56条：試論・229頁以下）

[Lu marinaru a chi è tenuto, essendu lu naviliu di fora: 海員の航海中の義務]

Item esistenti lu naviliu di fora, esti tinutu lu marinaru dormiri supra lu navili di notti et tutti quilli notti, li quali senza expressa consciencia<sup>①</sup> di<sup>②</sup> patroni dormissi in terra, divi per ciaschuna notti serviri jornu unu, oy<sup>③</sup> haviri tantu mancu di la<sup>④</sup> paga ad arbitrio di lo patruni.

① Am では、licentia。② Am では、del。③ Am では、et。④ Am には、ない。

本条は、Am 第56条とほぼ正確に対応している。船舶が市外に（di fora<sup>(1)</sup>）あるときの海員（おそらく、賃金海員）の在船義務を定めている。

【船舶が市外にいる場合、海員は、夜間船上で寝る義務を負い、そして、船長の明示的了承（expressa consciencia di patroni）なく陸上で寝たすべての夜について、一晩あたり1日の役務につき、または（oy）、船長の裁量により、報酬の減額を受けなければならない。】

本条と Am 第56条のあいだの差異を求めるならば、本条解説文注③でみた「oy（または）」と「et（および）」のちがいである。すなわち、義務違反をした海員に対する制裁が、本条では選択的になるが（1日の役務または報酬の減額<sup>(2)</sup>）、Am 第56条では並列的になる（1日の役務および報酬の減額）。

なお、本条の適用対象は、Am 第56条と同様、賃金海員であろう。それは、制裁の内容である「報酬（paga）の減額」の文言から推測しうるところであ

る<sup>(3)</sup>。

- (1) ナポリ方言で, fore (および fora) は, 標準イタリア語の fuori であるが (試論・230頁 Am 第56条解説文注②参照), シチリア方言の fora も同義である。
- (2) 日本法の用語方法では, 「又は」は, 並列的な意味 (及び) を有する場合があるが (たとえば, 商法第21条第1項の「裁判上又は裁判外の行為……」), 本条の oy (または) は, 本来的な用法にしたがった選択的な意味を有するようと思われる。
- (3) Am 第56条から同第58条の3カ条は, 有力説によると, 賃金海員に関する規定と解されている (試論・230頁 Am 第56条解説文注\*参照)。

## 2—57 第109条 (Am 第57条: 試論・230頁以下)

[Lu marinaru, quandu lu naviliu stà all'ormiggi, a chi è tinutu: 海員の船舶係留中の義務]

Item quandu lu naviliu stay ad l'armigi<sup>①</sup> lu marinaru non divi partiri di lo<sup>②</sup> naviliu di notti, ne di jornu senza licencia, exceptu chi<sup>③</sup> lu navilio non fussi in portu securissimu<sup>④</sup> tantu di fortuna quanto di malagenti.

① Am では, a dormiggio となっているが, ad ormeggio の意味に解されている (試論・231頁 Am 第57条解説文注③参照)。② Am では, dal。③ Am では, se。

④ Am では, dove sentesse。

本条は, Am 第57条と同じく, 船舶が係留されているときの海員 (おそらく, 賃金海員) の在船義務を定めている。

【船舶が係留されている場合, 海員は, 昼も夜も許可 (licencia) なく船舶から離れてはならない。ただし, 船舶が天災および悪人から安全な港にいるときはこのかぎりではない。】

とくにそれを推測させる文言を有しないが, 本条の適用対象は, 賃金海員であろう<sup>(1)</sup>。なお, 海員は許可なく船舶から離れてはならない, とされているが, だれの許可を要するのか, また, 明示的な許可を要するのか (黙示的許可で足りるのか) について規定はなされていない。この点も, Am 第57条と異ならない (ただし, 前条では, licencia ではなく, consciencia という用語が用いられていた<sup>(2)</sup>)。

本条の但書きは、Am 第57条のそれより、趣旨が判りやすい表現になっている。その趣旨は、Am 第57条で異ならない、と思われる。

(1) 前条の注(3)参照。

(2) Am 第56条と Am 第57条は、ともに licentia を用いている。

## 2—58 第110条 (Am 第58条：試論・231頁以下)

[Lu marinaro chi può fari standu lu navili ad surgituri: 投錨時における海員の離船の自由]

Item standu lu naviliu a spurgituri<sup>①</sup>, si pò di jornu<sup>②</sup> lu marinaru partiri di<sup>③</sup> navi senza licencia di lu patruni, exceptu chi<sup>④</sup> non<sup>⑤</sup> fussi requestu da lu patruni oy d'altru ufficiali di la navi per alcuna causa oy chi quillu locu non fussi multu securu di cursari oy fortuna oy di altra mala genti<sup>⑥</sup>.

① Am では、sorgituro。② Am には、ない。③ Am では、da。④ Am では、se。

⑤ Am では、lui ne。⑥ Am には、ない。

本条は、Am 第58条と繊細な一致点を有する一方で、形式上の明白な二つの不一致箇所（解説文の注②と⑥参照）を有している。

【船舶が投錨している場合、海員は、昼間 (di jornu)、船長の許可なく船舶から離れることができる。ただし、船長もしくはその他の上級船員によって、いずれかの事由のために命令されているとき、または、その地が、海賊 (cursari)、天災もしくは他の悪人のために非常に危険であるときは、このかぎりではない。】

まず、本条と Am 第58条との形式上の明白な二つの不一致箇所から検討してみよう。本条は、本文において、Am 第58条にみられない文言をもって、海員の離船の自由に制約を課している。すなわち、離船の自由は、「昼間」にかざられている。Am 第58条本文には、そのような明示的な制約文言はない。しかし、「夜間」の離船が一般的に禁じられているのであれば、この文言上の差異は、実質的な差異をもたらさない。

そして、但書きは、さらに、離船の自由を制約しているが、文言上は、Am 第58条より詳しくなっているため、制約の範囲が広まっている（ように読むことができる）。すなわち、本条には二つの「とき」に離船ができない旨の明示的文言があるが、Am 第58条は、上掲文の下線部に対応する「とき」について、規定していない。しかし、その離船に対する制約の実質的な内容は、前条の但書きの規定からも類推が可能な、自明のことに属するであろう。

したがって、本条と Am 第58条のあいだには、形式上は看過しえない差異を認めうるが、実質的にはさほど大きな差異を認めることはできない<sup>(1)</sup>。

つぎに、両規定間の繊細な一致点を一つだけ確認しておく。二つの規定とも、「船舶」を表わす用語を3度用いている。両者とも、最初に、naviliu (navilio) を用い、あとの2度は、navi (nave) と使い分けをしている。Am 第58条に関しては、このことなどから、少なくとも形式的な修正が施されたのではないかと推測がなされている<sup>(1)</sup>。その推測の根拠になった文言・形式は、本条においてもみられるのである。

(1) 試論・232頁 Am 第58条試訳注①, Guarino, op. cit., p. 124-58-2 参照。

### 3 総括と展望（むすびにかえて）

われわれは、「2 メッシーナ海事裁判所条項」において、同条項の全54カ条と Am 第1条から第58条までを逐条的に（さらにいえば、逐語的に）対照・検討してきた。その作業によって知ることできた事実を再確認し、さらに、残された課題について言及しておくことにしよう。

3—1 類似点の確認 Me 裁判所条項を Am 第1条から第58条までと対照・検討して、改めて、二つの法の類（酷）似性に驚かされる。2の冒頭において言及した「タイトル」「前置きのことば」および「見出し」に関する異同については、かなり重要な論点を含むものであるが、繰り返さない。2—1以下の作業において発見・確認することができた種々の類似点のうち、重要と思われるものを再確認しておきたい。

(i) 規定の配列順の一致 まず、二つの法の全体的な形式的構造・規定の配列順についてみると、両者は、ほぼ正確に一致している。

Me 裁判所条項第57条と Am 第1条の対応関係に始まり、一時の中断 (Am 第36条から第38条までの3カ条に対応する条項が、Me 裁判所条項に存在しない) を経て、Me 裁判所条項第91条から第110条までが、Am 第39条から第58条までに対応している。

2—4・5, 2—47—1, 2—47—2 および 2—48・49 でみたように、一方の二つの規定が他方の一つの規定に収まっている例、逆に、一つの規定が二つに分離されている例 (形式上の差異) は存在しているが、その他の条項においては、各条項が正確に対応している (形式上の不整合がみられる条項にあっても、対応関係は明確に認識しうる)。

(ii) 規定内容の一致 さらに驚くべきは、対応関係にあるすべての条項の規定内容がほぼ完全に一致していることである。

Am 第38条を除くと、Am の20カ条のラテン語文の規定が、Me 裁判所条項の規定と対応している。使用言語のちがいは、当然、内容に大きな差異をもたらさう。しかし、二つの法においては、使用言語を超えて、その20カ条に関して類似性を認めうる。

Am のイタリア語文の規定と Me 裁判所条項の対応する条項についても、同様のことがあてはまる。Me 裁判所条項のシチリア方言は、Am のアマルフィないし南部イタリア方言より、解説が困難なものを多く含んでいる。しかし、二つの方言は、イタリア語とラテン語の差異ほどのものを帯びていない。Am のイタリア語文の規定と Me 裁判所条項の対応規定のあいだにも、明確な類似性を認めることが容易に可能である。

(iii) 用語方法の一致 つぎに、二つの法が用いている表現方法および用語に関する類似性を確認しておこう。しかし、個別・具体的な表現方法・用語の一致をすべて再確認しては、2の作業を繰り返すだけに終わる。二つの法の類似性を際立たせているものだけを再確認すれば足りる。

まず、私人の編纂への関与が推論されている Am のいくつかの規定に対応

して、Me 裁判所条項がどのような用語方法を用いているのかを確認してみよう。

その推論の根拠となるのが、立法者の用語方法というより、解釈者ないし私人の表現とうかがわせるいくつかの文言である。その傾向がもっとも顕著な文言は、Am 第49条および Me 裁判所条項第101条にみられた商人に対する嫌悪の文言 “*persona avara* (欲張りな人間)” である。

類似の表現・文言を探せば、枚挙にいとまがない。“*si deve intendere che* (了解されるべき)”, “*come è detto di sopra* (上述のとおり)”, “*cioè* (すなわち)”, “*infallibiliter* (間違いなく)”, “*non ci è dubio nullo* (まったく疑いはない)” などである。このような用語・表現のことごとくが、正確に対応する場所で用いられている。

そして、船舶に関する用語の一致について確認しておく。二つの法は、船舶を表わす用語として、*navilio(u)*, *vaxello(u)*, *legno (lignu)*, *nave (navi)* および *barca* の5つのことばを用いている。もっとも多用されているのは、*navilio(u)* である。それ以外の4つことばの使用頻度は、*navilio(u)* に比べて、きわめて小さい。それにもかかわらず、4つことばの使用場所が、ほとんど例外なく (Am 第25条で *navilio* といっている場所で、Me 裁判所条項第80条が *lignu* といっているくらい)、対応している。

最後に、興味深い共通点を思い出しておく。Am 第31条および第32条と Me 裁判所条項第86条および第87条にみられた *accomandatario(u)* の誤用である。委託者を表わすのであれば、*accomandante* または *accomandatore* を置くべきところに、受託者を意味する *accomandatario(u)* が両法の対応箇所でも用いられているのである。誤用 (と思われる) 箇所までが一致している。

その他、細かな類似点も多くみられるが (接続詞・*e(et)*, 稀な表現・*soldo per libra*, 慣習への言及・*secondo uso di riviera* の使用場所の一致など), それらの確認作業は読者諸賢に委ねたい。

3-2 相違点の確認 二つの法の類似点に比べると、相違点は少ない。しかし、両法の差異・相違点の確認も、本稿の重要な作業である。

Am に21カ条のラテン語文の規定が含まれているが、Me 裁判所条項は、すべてイタリア語（シチリア方言）の規定からなっていることは、何度かふれている。その一方で、Me 裁判所条項は、Am のイタリア語文の規定よりも多くのラテン語（なまり）の文言を用いている。これらの差異は、一見して即座に発見しうる。それら以外に、重要と思われる相違点を確認しておきたい。

(i) 同（類）義語の反復 同（類）義語の反復は、Me 裁判所条項においてもなされているが、Am のラテン語文の規定に多くみられる。この問題については、2—12 で注\*を設けて、若干議論している。

本稿は、この問題について深く議論しなかったが、そこで使用されている用語の意味自体の解釈にとどまらず、両法の編纂時期、編纂者などを探究する場合、かなり慎重・綿密な検証を要するかもしれない。

(ii) 略記の有無 Am においては、かなり多くの略記された部分、不明な部分が存在している。それらが、Am の解釈を困難にし、説の対立を生む原因となっている。これらに対応する場所で、Me 裁判所条項は、明確な文言を呈示している。

この相違は、編纂者・転記者の職業・法的素養のちがいが、編纂・転記目的のちがいによるものかもしれない。この議論は、本稿の目的外に属するし、Me 裁判所条項を含むメッシーナ海法に関する研究の蓄積を待たなければならない問題であろう。

3—3 残された（当面の）課題 本稿は、繰り返しのべているとおり、Am と Me 裁判所条項の対応関係の確認・検証を目的としている。

読者諸賢が即座に気付かれるように、本稿は、Am 第59条から第65条の規定とそれらに対応する Me 評議員条項の規定（以下、未対照の規定という）との検証作業を行っていない。当然、その作業は、残された課題の一つであろう。本稿がその作業をしなかったのかについて、若干論じておきたい。

まず、Me 評議員条項と Me 裁判所条項の規定は、通し番号によってまとられてはいるが、異なったタイトルによって、明確に分類されている。二つの条項はその性質を異にするもの、と思われる。



そして、未対照の規定は、本稿で対照・検討をした規定と性質が異なるように思われる。未対照の規定は、訴訟手続き、船舶売却代金の債権者に対する分配などについて定めている。これに対して、対照・検討済みの規定は、海商事業（例えば、コロナ契約）の当事者間の法律関係を主として規律している。

もし、そうであれば（大雑把なとらえ方であるが）、Am は、性質の異なる規定群を一つにまとめて包摂しているのに対し、Me 評議員条項と Me 裁判所条項は、それぞれ、置くべきところに、置くべき規定を設けている、といえる。

したがって、Me 裁判所条項と Am 第1条から第58条までの検証は、規定の順序どおりになせば足りたが、未対照の規定の検証は、そのような単純な方法によることができない。

まず、未対照の規定の対応関係を確認してみる（Me は Me 評議員条項）。

Am 第59条⇔Me 第31条、Am 第60条⇔Me 第32条、Am 第61条⇔Me 第38条～第40条、Am 第62条⇔Me 第41条、Am 第63条⇔Me 第49条、Am 第64条⇔Me 第53条、Am 第65条⇔Me 第54条

Me 評議員条項における未対照の規定の配列場所は連続しておらず、規定間にはかなりの間隔がみられる。

また、未対照の規定（のいくつか）は、「はしがき」でみたとおりに、ヴァレンシア評議員規則のいくつかの規定に類似している、といわれている。未対照の規定の検証には、ヴァレンシア評議員規則の規定との対照・検討も要求されるかもしれない。

未対照の規定の検証は、たしかに、残された課題であろうが、少なくとも、Me 評議員条項全体（56条カ条）の検討を済ませたのちに行うべき作業であろう。

3—4 むすびにかえて 筆者は、本稿がそのごく限られた目的を一応果たしたもの、と自認している。本稿により、Me 裁判所条項と Am 第1条から第58条までの類似のほどが——全体的構成・規定内容から個別・具体的な文言・表現に至るまで——明白になり、Me 裁判所条項と Am に対する理解・認識が著し

く深化したであろう。しかし、作業を終えたところで、素朴な疑問が生じてきた（より強いものとして、再生した）のも事実である。

一都市の海法が他の都市の海法に影響を及ぼしあるいは相互に影響を及ぼしあった例は、他にも求めることが可能（容易）である。しかし、Am 第1条から第58条と Me 裁判所条項の規定ほど類似（酷似）している例は、他に存在するのであるか。筆者は、そのような例を寡聞にして知らない。

今日の通説的見解によると、アマルフィ海法の適用範囲は地中海全域に及ぶものではなく、せいぜいアマルフィ海岸域に限られていた、と考えられている。それを受け入れるにしても、なぜ、他に類例を求めることができないほどの類似性を伴った海法がアマルフィからかなり離れた（直線距離で約 300 km）メッシーナに存在したのか、その謎は依然として残るかあるいはさらに深まるであろう。さらには、アマルフィ海法（およびメッシーナ海法）が往時もっとも広範な適用範囲を有したコンソラート・デル・マーレの形成に影響を及ぼした可能性を否定できないかもしれない。

そうした謎・疑問を解く手がかりをえるためには、3—3 で言及した Me 評議員条項の検証を含め、Me 裁判所条項をメッシーナ海法全体の中でどのように評価・位置づけるべきか、さらなる困難な作業を要するであろう。

もちろん、そこに、本稿を「メッシーナ海法序説」と称するいわれがある。そうした事情を差し引いてもなお、筆者の備忘録・覚書き程度の本稿を「論説」として公表することに、いささか、ためらいを覚えたが、敬愛する吉田栄司教授のご還暦を寿ぎたい思いに抗うことができなかった。読者諸賢は、了とされたい。

(2012年 8 月29日脱稿)