



Title	現行コマンダ遺制 : イスパニア国海商法(1) : 条文訳と若干の問題点
Author(s)	山崎, 俊夫
Citation	大阪外国語大学学報. 1974, 32, p. 71-85
Version Type	VoR
URL	<a href="https://hdl.handle.net/11094/80531">https://hdl.handle.net/11094/80531</a>
rights	
Note	

*The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA*

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

The University of Osaka

# 現行コマンド遺制：

## イスパニア国海商法(1)

—— 条文訳と若干の問題点 ——

山 崎 俊 夫

# Confianza Viviente en Actualidad :

## Comercio marítimo de España (1)

—— Traducción de Artículos y unos comentarios de Problema ——

**Toshio YAMASAKI**

### Resumen

Introducción y propuesta de problema :

El buque será una medida transportátil, o sea de transportación que mover, de la cual a veces puede constar una sociedad empresarial. Lo trataremos esta vez como principal tema perteneciente en el ámbito de Ciencia económica de empresa.

Otra ocasión, en mi librito que bien publicó la editorial Geirin Shobo, titulado “Gestores y Comanditarios”, tratamos de investigar sobre el carácter estructural del Código español comparando principalmente con el argentino. Y hallamos ahí el característico español de confianza, en el cual queda más dominante el sistema de Comanda que el de Societas, puesto que se halle el caso fundamental muy particular teñido a la forma de Societas maris. Esta tendencia de España se hallará aún en general de actualidad, llevándola muchas sociedades en hondo de su comportamiento de vida comercial. Por tanto, con el fin de encontrarnos el carácter fundamental de más típico, tratando la sociedad formada en tipo de Societas de mar, será más conveniente buscarla en Comercio marítimo. Teóricamente será posible distinguir en actual vigente los componentes formativos de sociedades entre Comanda y Societas. Y planteando este problema, ya hallamos alguna semejanza de formas sociales entre el trust estadounidense y la confianza española, también en mi más otra publicación pequeña de misma editorial, titulada “Autofinanciación e Impuesto”. La diferencia primordial entre Comanda, en tipo de mar, y Societas, en tipo de tierra, estará ahora caminando hacia una fusión, mitigándose las particularidades por mediante de la amplia socialización de empresas, en tipo de economía mixta a

escala de comunidad mundial. Y, sin embargo, otrora, al lado de Societas de caravana habría muchas Sociedades de mar.

Activado el desarrollo económico y social, en otra parte, la mancha pública en aguas y en aire y además aun hasta en extremidades de toda vida de habitantes ha producido muchas heridas urgentes, directamente dañando en todo cuerpo de vivientes y aun en nervio de humanidad. Por tanto, estos hechos se verán no sólo en partes naturales sino también en toda población de comunidad, alzando precios de gasto y consumo de total vida económica, y esto es el problema responsable a actividades empresarias.

El coste social, tales como el seguro y el contrato asegurado de transacción entra al precio, y ahora como así, también se lo están aumentando cada vez más varias dificultades arriba mencionadas al coste de gestión empresaria.

Esta vez, principalmente vamos a tratar el cargo de capitán quien se queda asalariado, y algo teñido éste semejante en el ámbito industrial a ello de socios industriales de sociedades colectivas, será completamente otro distinto, y naturalmente el verdadero gestor económico serán los navieros en campo de comercio marítimo. Y, caminada la ruta lejos de la antigua meta capitalista, se la ha avanzado al empeño de capitán el ámbito público social mucho.

En detallada parte del Código, sólo nos referiremos aquí a que podremos poner la transacción de partida doble en forma siguiente; es decir, Activo: Contrato de seguro, y Pasivo: Seguros contratados, en caso de la última parte del Art. 580, No. 9, a que en Japón rara vez hemos acostumbrado por razón de ser casi completamente otro más diferente nuestro sistema de contabilidad.

De modo que, respecto al principio de inversión capital, se dividirán distinguidas las dos partes distintas : una se rige a la medida de porción de intereses en acervo común, y otra, a la igualdad de precios actuales; aquello es la ley de beneficio, y esto, la de déficit o de obligación. Se verán esos casos, por ejemplo, Arts. 591 y 597, etc.

Y, además, en campo de comercio marítimo, la resolución de cada navegación mantendrá el comportamiento más antiguo de Comanda; se verán en Arts. 599 y siguientes hasta Art. 601.

## イ ス パ ニ ア 国 商 法 典

### 第Ⅲ部 海 商 法

#### 第Ⅰ編 船 舶

第573条 船舶は一つの財産所有権を構成し、法律で認められた如何なる手段によっても入手し譲渡せられて差支えない。船舶の入手は文書によって確定しなければならず、商業登記に記

載されることなしには第三者に対抗する効果を生じない。

また、正規の公正な登録資格を以て、引続き3年間の誠実な占有 (posesión) により、船舶の財産所有権が入手せられる。

これら諸要件の一を欠いても、財産所有権入手には引続き十年の占有が必要である。

船長は所管船舶を時効によって入手してはならない。

第574条 船舶の建造者は、材料を使用し、その建造物と資材に関して、その有する利害関係に最も便宜なシステムを維持継続することができる。船員及び海員は、船の航海、通関、衛生、安全及びその他類似目的に関して法律及び公共行政規則が定める措置に従たがう。

第575条 船舶の財産所有権への共同参加者は、部外者に対してなされた売却に見積り及び買戻しの権利を享有する。但し、登記台帳への売渡し登録記載後9日間に、かつ、契約履行行為における価額を指定してのみその権利を行使することができる。

第576条 船舶の売渡しには、売手支配で時機の熟しているときは、船具、予備品、用具、及び汽船の場合には機械が常に船舶への従属物として含まれていると理解せられる。

売渡しには、武器、軍需品、糧食及び燃料は含まれないものと考えられる。

売渡人は売渡しの日までに登記台帳への船舶の登録記載登記書に関する証明書を買手人に交付する義務を有する。

第577条 船舶の譲渡が航海中にもかかわらずおこなわれるときは、最終船荷搬入後に受領する傭船料は全部買手人に対応し、かつ、乗組員及び当該航海に対応してその要員を構成するその他の従業員への支払いは買手人の勘定となる。

船舶がその仕向け港に到着した後になされる売渡しでは、傭船料は売渡人に帰属し、かつ、乗組員及びその要員を構成する従業員への支払いは売渡人の勘定となる。但し、第一項及び第二項で反対の契約がある場合を除く。

第578条 船舶が航海中か若しくは外国港にあり、しかもその船主若しくは船主団が当該船舶を時宜を得て自由意思で、他国の首都若しくは海港に住所をもつイスパニア国人若しくは外国人に譲渡するときは、売渡しの書面は、当該航海の服する海港のイスパニア国領事の面前で許可せられる。またこの記載は領事登記台帳に記載されない限り第三者に対する効果は生じない。領事は船の売買の書面正本を収載し登録する海港の商事登録所に直ちに移送しなければならない。

如何なる場合にも、船舶の譲渡は、売渡人がその価額の全部若しくは一部を領収する際、若しくは当該船舶の一部若しくは全部の借款を残している際についてその旨文書を以て明きらかにしなければならない。売渡しがイスパニア国人に対してなされる場合には、当該事実は航海パテントに振り向けられる。

船舶が航海中であるにもかかわらず、航海の役に立たなくなったときは、船長は到達地がイスパニア領の場合はその地の判事若しくは所轄裁判所に裁定を求めて出頭しなければならない。また外国の地であって、イスパニア国領事が駐在するときはその領事に、領事が駐

在しないところでは判事若しくは裁判所若しくは地方当局に出頭し、かつ、領事若しくは判事若しくは裁判所、若しくはそれらのないときは地方当局は海事審判に船舶確認への廻付を命ずる。

上記の地点に荷受人若しくは保障人が居住するか、若しくはその地に代理人があるときは、しかるべき当該者の勘定で手続に介入するよう指定せられなければならない。

第579条 船舶の毀損及び航海続行のためのその回復の不可能が証明せられるときは、公的競売にかけるよう命ぜられ、次の諸規準に従たがう。すなわち、

第一号 事前に財産目録を作成して船体、船具、機械、用具及びその他の物品を見積り評価し、競売に参加を希望する者に上記処理物件に関する告知がなされなければならない。

第二号 競売を命ずる判決若しくは決裁は慣例の場所で定められ、当該競売行為が行こなわれる港の新聞に、及び裁判所が定めるその他の新聞に、その公告を挿入して掲載しなければならない。

競売までに指定せられる期間は20日以下であってはならない。

第三号 前号の公告は十日間に十回繰返えされ、及び公報に公告が明示されなければならない。

第四号 競売は、指定期日に、司法上の売却のための普通法に規定せられた様式を用いて行こなわれなければならない。

第五号 船が外国に在って売却が行こなわれるときは、上記の諸事項を律する特別措置令が順守されなければならない。

第580条 船舶の司法上の売却にはすべて次の各号に列挙する順序にしたがって債権者への支払いのために優先権が存在する。すなわち、

第一号 所轄主務官庁の公的証明を通じて正当と認められる公的財政上の利益においてなされるクレジット。

第二号 判事若しくは裁判所によって是認せられた見積りによる、訟訴手続の司法上の費用。

第三号 水先案内料、屯当たり手数料及び航海中の手数料若しくは徴収主務吏員の十分な証明書によって正当に認められるその他の海港料金。

第四号 船舶の預かり人及び監視員のサラリー及び入港から売却までの船舶の維持に充当せられたその他いかなる費用であるかを問わず、公正な然かるべき勘定により、若しくは判事若しくは裁判所によって是認せられた勘定によって充足せられ若しくは借方記入せられた形になっているもの。

第五号 船具及び用具が契約によって保管されている倉庫の倉敷料。

第六号 最終航海における船長及び乗組員に支払う手当てで名簿、会計帳簿及び船籍簿を照合してなされる清算を通じて確認せられるもの。この清算は商船業部門の長官が存在するところではその長官により、また存在しないところでは領事若しくは判事若しくは裁判所によって是認せられる。

第七号 船長が船舶を修理するために売却した船荷に関する証券の額面金額払戻し。但しその

売却は当該ケースで要求せられる様式を用いてなされる 司法当局によって 命令せられたものに限ぎり、また船舶登記の証明書に記録せられていなければならない。

第八号 最終売却人に対して未完済の代金部分。進水前において船舶建造の資材及び工賃に対する支払のクレジットがペンディングになっているもの。及び船舶の未経過修繕費・装備費及び最終航海中に当該船舶に調達する糧食・燃料のクレジット。

上記の優先を享受するためには、本号に含まれるクレジットは商業登記に記載のある契約で明示しなければならない。またもし当該船舶に対する締結せられたクレジットが航海中であつ当該船舶登記港に帰着していない船舶に対してなされる場合には、当該ケースに必要な許可を得て権限をもち、かつ同船舶の登記証明書に記入されたクレジットでなければならない。

第九号 出帆前に船舶の船体、竜骨、船具及び用具について計算せられたグロスの金額で、法律で権限をもちかつ商業登記に記載せられた諸契約によって正当と認められたもの。前号に掲げられた通りの許可を受けてかつその同じ諸要件を満たしており、航海中に計算せられた上記のグロスの金額。及び保険契約証書若しくはブローカーの帳簿からの抄本による証明のある貸方記入せられた契約保険金。（この最後の 場合簿記上の対立 関係は、Contrato de Seguros—Seguros contratados となる。—山崎）

第十号 荷受人に引渡たされていない船積み物件価額に対し、若しくは船舶が責めを有する被害海損に対し、運搬人が負担する賠償金。但し前者も後者も裁判若しくは仲裁の裁定に明示されているものに限ぎる。

第581条 もし売却結果の売上げ金が同一号若しくはグレードに含まれたいっさいの債権者たちに支払う額に達しないときは、残余物件が上記債権者間に比例して再分割せられる。

第582条 公競売に付せられた司法売り渡し書が認可を得てかつ商業登記に記載せられたならば、債権者の利益のためにする船舶の爾余のいっさいの責任は消滅する。

然し若し売却が任意のものでありまた航海中になされたときは、債権者たちは船舶に対するみずからの権利を、船籍港に帰港するまで、また売渡しの登記への記載若しくは帰港後3か月留保しなければならない。

第583条 若し航海中であつて船長が第580条の第8号及び第9号に掲げられた義務のうちの或るもの若しくは数個のものを負う必要のあるときは、若しイスパニア領内ならば判事若しくは裁判所に、そうでないときは、イスパニア国領事の所在する場合にはその領事に、領事の所在しない場合は判事若しくは裁判所若しくは当該所轄地方当局に願ひ出て、第612条が定める記載台帳の証明書及び取決められた義務を保証する 貸方記入の帳簿書類を提出しなければならない。

場合により判事若しくは裁判所、若しくは領事若しくは地方当局は、訓令発給の結果を見て、証明書にその結果の仮記載をおこない、船舶がその船籍港に到達した際に登記台帳に正式記載させるか、若しくは船舶が航行不能宣言のために売却されたことに対しその帰港前売

却の場合における合法的かつ優先的債務として当該仮記載が認められるようにする。

上記正式登記を省略するときはそれが原因で損害を蒙るクレジットについての個人的責任は船長が負う。

第584条 第580条に掲げられたクレジットについての責任下にふり当てられる船舶は、第579条に所定の形態で司法的に、債権者の何んびとの願い出でによっても、その船舶の所在港で差押さえかつ売却されることができる。然しながら、もし出帆するために船積みし搬送されているときは、上記当該航海における船舶を箴装し糧食を積み込む目的で契約締結せられた負債に対するもの以外は差押さえを実施することはできず、また、その場合でも、若し訓令送達書の何んびとかの利害関係人が、当該船舶が航海許可書に定められた期間内に帰港する旨の保証を与え、かつ、違背したときは、たとえ偶発事故であっても、適法であるかぎり負債を完済する義務を負うときは差押えは停止する。

上記第580条に含まれないその他のいっさいの負債に対しては、船舶登録港でのみ差押えができるだけである。

第585条 本法典による修正若しくは拘束のなされていないいっさいの法益に対しては、船舶は動産の条件を準用する。

## 第Ⅱ編 海商介入当事者

### 第1節 船舶所有者及び船主

第586条 船舶の所有者及び船主は、民事法上、船長の諸行為と、船長が船舶を準備し、性能を与え及び糧食を支給する目的で契約した債務について責任をもつ。但し、債権者が当該船舶の利益において要求額だけの投資がなされていることを証明する場合に限ぎる。(船舶に要求額どおりの投資をしたことを証明する債権者に対してのみ責任をもつ。——山崎)

船主 (naviero) とは、所在港において船舶に糧食を支給し若しくは船舶を代表する者と理解される。

第587条 船主はまた、民事法上、船積み物件の管理に船長の指揮が生ぜしめた第三者の利益における弁償の責めを負う。(船長の指揮する船積み物件の管理に責任を負い、その船長の指揮が第三者の利益に生じた賠償責任をもつ。——山崎) 然し、船舶をそのいっさいの船具を付けて放棄し、かつ、航海中に受領した運賃を放棄することによってその管理責任から免がれることができる。(船主の責任の有限性 —— 山崎)

第588条 もし船長がその任務に基いて相応し、若しくは船舶の所有者若しくは船主によって与えられた職権職能を越えて債務を負うときは、船舶の所有者も、船主も船長が契約した、負債についての責任を負わない。

但し、請求金額が船舶の利益に投資せられたときは、その船舶の所有者若しくは船主の責任となる。

第589条 若し二若しくはそれ以上の人々が商船の所有に参加しているときは、共同所有者によって会社 (compañía) が構成されているものと推定 (presumirse) せられる。

この会社は、その構成員の大数の協約によって運営 (se regira) せられる。

投票権所有社員数 (構成社員数——山崎) に比例して大数が構成せられる。

もし参加者が二名を越えないときは、場合により、投票によって参加多数で意見の食い違いを調整する。参加同数のときは抽籤によって定める。

所有に存在する少数者を代表して一票の投票権を持たせる。また爾余の共同所有者は、少数者と同数に比例配分して投票権を持つ。

船舶への参加人の個人的債務によっては、船舶は全体として留置、拘束、強制執行されることなく、債務者が船舶に有する参加持分の割合に応じて訴訟手続が認められ、航海には支障を来たさない。

第590条 船舶の共同所有者は、第587条に云う船長の行為の結果に対して、社団に有する持分の割合で民事法上責任をもっている。

各共同所有者は、その対応する持分である船舶の所有部分を公証人の面前で放棄することによって上記の責任を免がれることができる。

第591条 共同所有者はすべて、それぞれの持分の割合で、船舶の修理及び多数決で遂行せられる爾余の経費に対して債務を負う。(資本恢復繰入れ充実費で持分比例——山崎)

同様にして等額割合で維持、装備及び航海のために必要な設備用具に関する諸経費に対して責任をもつ。(経済原則的に等額均等負担による経営管理経費。損失分担原則。——山崎)

第592条 出帆港における船舶の修理、装備及び糧食支給に関する大数の決議は少数者への強制力をもつ。但し、少数構成社員が参加を拒否するときはこの限りではない。この場合、爾余の共同所有者 (参加拒否の少数者たち——山崎) は、事前に、譲歩する部分若しくは諸部分についての価額に関する司法上の査定を獲得しておかなければならない。

また、会社の解散及び船舶の売渡しに関する大数の決議は、少数者に強制せられる。

船舶の売渡しは民事訴訟法 (la Ley de Enjuiciamiento civil) の規定に従た がって公的競売でおこなわれなければならない。但し、共同所有者たちが全員一致でこれと異なる合意をしたときはこの限りではない。また、常に、第575条に定められた見積りと買戻しの権利は除外せられる。(第575条 部外者に売渡したとき——山崎)

第593条 船舶の所有者は、所有者ではなく条件と価格で均等性をえらぶ者に対して、その備船契約に優先権をもつ。若し彼ら所有者のうちの二名若しくはそれ以上がこの権利に異議を申立てて争う場合には、参加の大なる者が優先する。またもし参加度合の相等しいときは、抽籤によって決定する。

第594条 共同所有社員は船主の資格をもつ代表権者たるべき管理者を選出する。経営管理者

(director 理事者) 若しくは船主の任命は構成社員の意思で取消することができる。

第595条 船主は、同時に船舶の所有者であろうと、若しくは一人の所有者の若しくは共同所有者の一社団の経営管理者であろうと、商行為能力をもち、かつ県(州)の商人登記に記載せられたものでなければならない。

船主は船舶の所有を代表し、自己の名義で、また然るべき性格をそなえて、商行為に利害関係のあるいっさいの事柄に司法上かつ司法外にも経営管理行為をおこなうことができる。

第596条 船主は第609条に規定するところに従たがって、いかなる場合でも船舶の船長の職能を果たすことができる。

若し、二名若しくはそれ以上の共同所有者がみずから船長の任務を志願するときは、社団構成員の投票で意見を調整して決定する。また若し投票結果の得票が同数であるときは、船舶に持分参加度合いの多い共同所有者の有利になるように解決せられる。

若し志望者の持分参加の度合いが同等であり、かつ得票数が同点であるときは、抽籤によって決定する。

第597条 船主は船長を選んで手配し、かつ所有者の名において契約を結び、所有者はいっさいの修理管轄(第591条により、持分支弁部分のみならず均等支弁部分も含む。—山崎)、少くとも乗組員、艙装、糧食及び燃料及び船舶の船荷及び一般に航海のための必需品に関するいっさいについて負担する義務を負う。

第598条 船主は、所有主の若しくは共同所有者の多数決による許可なしには、新たに航海を命じ、また新規航海に手配をし、船舶に付保してはならない。但し、若し任命にあたって船主にこれらの権限が委譲せられているときはこの限りではない。

若し上記の船主に付与せられた権限なしに保険契約が結ばれるときは、附随的に保険者の支払能力に関しても責任をもつ。

第599条 一社団の経営管理担当船主は、船舶の各航海毎に結果した勘定を社団構成員に返戻する。但し、常に社団構成員の処置に委ねて帳簿及び船舶及びその発令許可に関する通信を保有することを妨げない。

第600条 経営管理担当船主の勘定が過半数によって承認せられたならば、共同所有者はその参加持分に比例して費用部分を充足しなければならない。但し、後日、少数者が民事若しくは刑事上の訟訴行為を提起することを妨げない。

支払を有効ならしめるためには、経営管理担当船主は、大数の決議に基いて処理される執行行為を必要とする。なお、この際、決議投票者の署名が確認されるならば充分で他の手続を要しない。

第601条 若し利益があるときは、共同所有者は経営管理担当船主に対して執行行為による参加に対応する金額を請求することができる。但し、この場合勘定承認書の署名確認以外に他の要件を必要としない。

第602条 船主は自己資金若しくは他人資金を用いて船舶に使用せられたいっさいの費用につい

て船長に支弁する。

第603条 船舶が出帆するに先立って、船主は自己の裁量で、船長及び雇用期間及び航海に限定の手配のない乗組員にその契約によって受取られる手当てを支払って彼らを解雇することができる。また上記の解雇に関して明文でかつ限定的な契約がないものにはなんらの弁償も要しない。

第604条 若し船長若しくはその他の乗組員が航海中に解雇されるときは、その手配がなされた港に戻るまで俸給を受ける。但し、解雇のための正当な動機が存在する場合を除く。上記のことはすべて本法典の第636条以下に準拠する。

第605条 若し船長及び乗組員の手配に船主との間に取決められた雇用期間若しくは航海の指定があるときは、その契約期間の満了まで解雇されてはならない。但し、重大な事項における反抗、強盗、窃盗、常習的酒乱若しくは船舶に対して若しくは船荷に対して、悪意により若しくは明白な若しくは立証された怠慢によって惹起こされた損傷に基因する場合はこの限りではない。

第606条 船長が船舶の共同所有者であるときは解雇されることができない。但し、船主が船長の社団における持分額を船長に代って払込むときはこの限りではない。また社団に持分参加部分に関する協定がないときは、民事訴訟法 (la Ley de Enjuiciamiento civil) が定める様式で任命せられた鑑定人によって評価せられる。

第607条 若し共同所有者である船長が、会社の行為で文書を以てする特別契約により船舶の指揮権を得ているときは、第605条に含まれる原由による以外はその任務を奪われることはない。

第608条 船舶の自由意思による売却の場合には船主と船長との間のいっさいの契約は失効する。但し、船主との間におこなわれた契約により、船長に相応する弁償に対する請求の権利部分は留保せられる。

たとえ、売渡人に対して売渡し行為が命ぜられた後に、売渡人が支払不能になったときでも、売却せられた船舶は上記弁償支払の保障の対象となる。(船舶が既に売渡された後に売渡人が仮え破産しても、上記船長に対する弁償は支払われなければならない。強行法規。——山崎)

## 第2節 船長及び船舶のパトロン

第609条 船長及びパトロンはスペイン人であり、海員若しくは航海に関する法律、命令、規則の定めるところにより、深い経験、能力及び船舶を用い指揮するために必要な要件を具備していることを本法典に準拠して明らかにする義務を負うに足る法的資格能力を持たなければならない。また、上記法律、命令、規則に準拠して任務の執行に無能力者であってはならない。(資格能力と共に行為能力をもつものでなければならない。——山崎)

たとえ船舶の持主 (dueño) がその船長となろうとしても、船長のための法的資格を欠くときは船舶の経済上の経営管理に限ぎられ、上記命令及び規則が要求する適格性を有する者に航海を委任しなければならない。

第610条 次の諸職能は船長又は船舶のパトロンの任務に固有の事項である。すなわち、

第1号 船主が存在しないときに乗組員を任命し若しくは雇い入れの契約を結ぶこと。また船主が存在するときは乗組員構成の提案をおこなうこと。但し、この場合船主はなんびとに対しても、その否定的意思表示に反してその者に強制してはならない。

第2号 乗組員を指揮して船主から受理した指図通りに、船舶の目的港に船舶を仕向けること。

第3号 契約及び海商 (Marina mercante) に関する法律及び規則に従たがって、かつ船内で自己の命令の遂行を怠たり、若しくは規律にそむく者に対して懲罰を課し、かつ、航海中に船内で犯かされた罪状に関して、当該概要を報告し、上記の件につき知悉すべき最初の到着港における当局にその者を引渡すこと。

第4号 船主若しくは受託人の不在のとき船積み契約を結び、受理した指図に従たがいかつ船舶所有者の利益の保全に最善を尽して作業をおこなうこと。(危険物汚物等の持込拒否なども含まれるであろう。— 山崎)

第5号 船舶を補給・設備の上で善良な管理状態に保持するために適当ないっさいの措置を講じ、必要品を掛買いすること。但し、掛買いは船主に指図を要請する時間的余裕のなかった場合に限ざる。

第6号 同様に、緊急の場合、航海中であって、船舶の航海を継続し完遂しうるために絶对的に必要な船体及び機械及び船具及び用具を修理する措置を講ずること。但し、船舶の受託人の存在する箇所に到達するときは、この受託人との合意の上で作業しなければならない。

第611条 前条に云う諸義務を履行する目的で、船長に資金がなく、また船主からそれら資金を受領することも望めない場合には、次に表示せられた順序に従たがってそれら資金の獲得に努めなければならない。すなわち、

第1号 船舶の受託人若しくは船主の連絡員に請求すること。

第2号 船荷の受託人若しくは船荷の利害関係人に相談して助力を求めること。

第3号 船主宛に手形を発行すること。(船主を支払人として手形を発行すること — 山崎)

第4号 必要金額を共同海損を通じて借入れること。

第5号 船舶を修理し、その航海を続けるための能力を保持させるための絶对的に必要な金額をカバーするに足る船荷量を売却すること。

上記最後の二つの場合には、イスパニア国内のときは港湾の司法当局に、また外国領内にあるときは、イスパニア国領事に救いを求めて相談しなければならない。また、領事の駐在しないときは、第583条における措置、及び民事訴訟法に定めるところに基いて手続をとり、地方当局に申出て助力を乞わなければならない。

第612条 次の諸義務は船長の任務に固有のものとする。すなわち、

第1号 航海を始めるに先立って、船内に次の諸事項を保有すること：船体、機械、船具、用具、予備具及びその他船舶の従属物についての明細な財産目録。王室の特許状若しくは航海免許状。船舶の乗組員構成者の名簿及びそれら乗組員との間に交わされた契約書。船客のリスト及び健康証明書。船舶の所有権及び船舶について登録日までに背負ったいっさいの負債を保証する登記証明書。船積み証書若しくは船積み許可証。船積み通知書若しくは船荷運搬証明書及び若し出帆港で実施せられたときは鑑定書若しくは鑑定人検査書。

第2号 本法典を一部、船内に携行すること。

第3号 三冊の折畳み式かつ綴り込み式の帳簿を保有し、各頁毎に冒頭に丁数を明記して打ち、海運局 (la Autoridad de Marina) により、またその所在しないときは主務官庁により署名せられた記載内容を含ませなければならない。

第一の帳簿には、「航海日誌」と名付けて、気圧の状態、風向き、進行方向、使用船具、航海に使用した機械の馬力、航行した距離、実施されている操縦、及びその他の航海の偶発事故を毎日記入しなければならない。また、船舶がその船体、機械、船具及び用具に蒙むる破損でそれらを生ずる原因が何であろうとも、また並びに船荷に生ずるきず及び損害、及び投げ荷を生じたときの結果と集計を誌るさなければならない。また、船の職員及び更に乗組員及び乗客に相談し、若しくは会議に集合させることを要求する重要な議決の際には、取決められた合意を誌るさなければならない。証拠記事としては機関員が携帯する羅針盤箱及び蒸気若しくは機械に関する帳面を利用する。

第二の帳簿には、「会計帳簿」と名付けて、船舶の勘定で徴収し及び支払ういっさいの勘定科目を記録し、各項目毎にいっさいの明細を付して、収入の源泉、及び糧食への投資、管轄用具若しくは物件、食料品、燃料、必要準備品の獲保、俸給及びその他の種類の如何を問わず諸費用を記入しなければならない。そのほか、乗組員全員の名簿を挿入してその住所、手当及び俸給を、及び直接個人渡勘定で受取り済みの金額、並びにその家族渡しによって受領された金額をも同様に明記しなければならない。

第三の帳簿には「船積み簿」と名称を付していっさいの商品の出入れを記入し、マーク、容積、出荷者及び受託人の名義、船積み港及び荷降ろし港名及び受取り運賃を表示しておかなければならない。上記の同帳簿には船客名及び出発地、その荷物の容積数及び船賃を記載しなければならない。

第4号 船積み受領に先立って若し出荷者及び船客がそれを要求するときは、乗組事務職員及び二名の鑑定人を帯同し、船舶に水漏れ防止が施こしてあって船具及び機械の装備が整っており、快適な航海のために必要な用具を備えているかどうかを知らせるために船舶の調査確認をおこなうこと。かつ、権限を有する者が責任をもって全員で署名した上記の検査の記録の証明書を保持すること。

鑑定人は一名は船舶の船長により、また他の一名は上記調査を求めた者たちによって任命せられ、また争いあるときは港湾の海運当局が一名の第三者を任命する。

第5号 船荷が船内に受入れられている間乗組員と共に絶えずその船舶に滞留し、かつ注意深

くその荷積みを見視すること。如何なる危険な性格の商品若しくは材料の受渡しも承諾しないこと。仮えば、その容器及び取扱いか及び絶縁のために用心を奨められているような気遣いかをしなければそのままでは可燃性であり若しくは爆発性である物質など。その措置、量若しくは重量により海運上の操作が困難であり、かつ船の安全を危うくする可能性のある如何なる船荷も甲板に載せて運ぶことを許可しないこと。商品の性質、発送物の特質、及び主として商品の発送が企てられる季節が良くて、甲板に積重ねて運ぶことができる場合には、船の事務職員の意見を聴き、かつ出荷者及び船主の承諾を考慮に入れなければならない。

第6号 航海の必要上それが要求せられるいっさいの状況下に、かつ、最も主たる場合として港湾、運河若しくは河川に入らなければならないとき、若しくは船長も船舶の事務職員及び乗組員も不慣れな入江に退避し若しくは停泊しなければならない際に、船舶の犠牲で水先案内人を頼むこと。

第7号 その職務の執行に際して船内に水先案内人を有しない限り、接岸の時には甲板上に立ち、かつ、港湾、運河、入江及び河川の出入時に指揮をとること。重大な動機により、若しくは事務上の事由による以外は、下船して外泊してはならない。

第8号 己むを得ない不時着港の際は直ちに、イスパニア国内ならば海運当局に、また外国ならばイスパニア国領事の下に、24時間以内に出頭すること。また出頭先で船舶名、登記及び出帆港、船積み港、及び着港の動機の申告をおこない、当局若しくは領事はその申告に査証を与え、若し調査の後その申告を受理できると認めるときは、船長に適宜その着港とそれを生ぜしめた動機を保証するために証明書を下付する。海運当局若しくは領事の所在しないときは、申告は地方当局に対してなされなければならない。

第9号 船舶の商業登記に関する証明書に、第583条に基いて締結した債務を明きらかにするために主務官庁に対して必要な経営管理上の手続をとらなければならない。

第10号 船中で物故した乗組員のいっさいの文書及び遺品を善良なる保全管理下に保管し、船客若しくはその存在しないときは乗組員が証人として立会いの下に遺品の明細目録を作成すること。

第11号 船主の指図書の中に含まれた規約及び取決めに合わせて指揮を調整し、違背した場合はそのいっさいのことがらに責任をもつこと。

第12号 船舶の到着港から、船主に宛ててその到着の動機に就て報告し、場合によって信号、電信、郵便等により得られた機会を利用すること。受理した船荷を、出荷者の氏名及び住所、受取る運賃、共同海損に付した際の数量に関する明細を付して知らせること。出港と、いっさいの、作業及び船主に利害関係のある資料を通報すること。

第13号 衝突を避けるために位置を示めず照明灯及び操縦に関する規則を遵守すること。

第14号 船舶の危険の場合には、船舶を救う最後の希望を失うまで船上に踏みとどまること。また船を放棄するに先立って、過半数が決定するところを待って乗組みの事務職員の意見を

徴すること。また若しボートに避難しなければならないときには、何よりも先に帳簿と文書類を、次いで貴重品類を携帯することに努めること。また、帳簿と文書類を喪失したときには、それらを持出すために全力を尽したことを立証しなければならない。

第15号 難破の場合には、最初の到着港で、24時間以内に主務官庁若しくはイスパニア国領事に対して申立書を提出しなければならない。またその申立書には本条第8号の場合に準拠して、難破によるいっさいの事故の明細を記さなければならない。

第16号 航海、税関、保健衛生若しくはその他に関する法律及び規則が課している諸義務を履行すること。

第613条 普通運賃若しくは特定第三者のために航海する船長は、別途に自己の勘定によってはいっさい取引をしてはならない。もしそれを行こなえば、結果する利得は他の利害関係当事者に帰属し、損失は自己の個人的損害として放棄することになる。

第614条 船長が、航海を応諾しながら、偶発事故若しくは航海を妨げる不可抗力の場合もなくしてその責務の履行を怠るときは、上記の原因によって加えられたいっさいの損害を弁償しなければならない。但し、それによって生ずる刑法上の罰則が重課せられることを妨げない。

第615条 船主と同意なしには、船長は他人と交替することは許されない。またもし交替したときは、交替者のいっさいの行為について責任を負うほか、更に前条に述べられた弁償を義務づけられ、船主によって両者共に罷免されることができる。

第616条 もし目的港に到達以前に船舶の貯蔵食料及び燃料を消費し尽したときは、船長は、同船舶の事務職員の同意を得て、速みやかに前記両物品の補給回復措置を講ずること。然し、もし船内に自己負担の食料品を所有する者がいるときは、それらの者に対して、乗船者全員の共同消費用に上記食料品を引渡すよう強制することができる。なお、即座に、遅くとも最初の到達港でその代金を支払わなければならない。

第617条 船長は、船荷を対象とする共同海損に金銭を取ってはならない。また、たとえこのことをおこなっても、その契約は無効である。

また、船舶を対象とする自己の取引のために金銭を取ることもしてはならない。然し、所有主である者の側に立つ場合はこの限りではない。但し、事前に全損に対する何んらの共同海損も採っておらず、また船舶名義で他に如何なる種類の担保、入質若しくは負債も存在しない場合に限る。

本条に違反した場合は、資本、収益及び費用は船長の個人的責任となる。なおまた船主は船長を罷免することができる。

第618条 船長は場合により船主に対して、若しくは船主と共に、また船主は船主と契約のある第三者に対して、若しくは第三者と共に、次の各号について民事上の責任をもつ。

第1号 自己の側の不手際若しくは不注意により、船舶及び船荷に発生するいっさいの損害に

ついて。若し、犯罪若しくは過失が介在しているときは、刑法典に基いて刑法上の犯罪若しくは過失となる。

第2号 乗組員によって犯かされた横領及び窃盗について。但し犯罪者に対して繰返し警告説得する権利は留保されている。

第3号 税関、警察、保健衛生及び航海に関する法律及び規則に違反することによって課せられる損失、罰金及び没収について。

第4号 もし時宜を得て防止若しくは回避のためにあらゆる権限伸張手段を講じたことを立証するのでなければ、船舶で煽動された争議により、若しくは船舶の服務及び防衛で乗組員によって犯かされた過失により、惹起こされた滅失及び毀損について。

第5号 第610条及び第612条に基いて船長に該当する権限の濫用及び義務の履行における過失によって生ずる事柄について。

第6号 出荷者若しくは船内サービスの事務長の立会いを得て、船舶事務職員会議が判断して、正当な理由なしに、取るべき進路に違背し、若しくは進路を変えていたことによって惹起せしめられたことがらについて。

船長は例外的にこの責任から免がれることはいっさいあり得ない。

第7号 第612条が云う場合以外で、又は様式を用いることなくして、仕向け目的港と異なる港に故意に入港することによって結果するところについて。

第8号 接舷衝突を回避するための信号照明灯取り付け箇所及び操縦に関する規則の規制を遵守しないことによって結果することがらについて。

第619条 船長は船荷に関して、他に明文の協定がないかぎり、船積みが行こなわれる埠頭で若しくは港湾に浮動中の船側に、船荷の搬入がなされてから、荷揚げ港の岸壁若しくは埠頭で船荷を引渡すまで責任を負う。

第620条 船舶若しくは船荷に不可抗力によって生ずる損害については船長は責任を負わない。然し、反対の趣旨の契約が効力を生むことなく、みずからの過失によってひき起こされた損害には常に必ず責任を持たなければならない。

また船長は、船舶の営繕、財務及び糧食支給の世話をするために締結した債務についても個人的に責任を負わない。これらの債務は、船長が条件付きで自己の責任であることを約束し、若しくは文書を認ため、若しくは自己名義で支払いをしないかぎり船主に責任がかかって来る。

第621条 船長が船舶の船体、機械、船具、若しくは用具を対象に金銭を受取り、若しくは船体から切離して商品若しくは貯蔵食料を入質し、若しくは売却し、かつ本法典に所定の様式を具備していないときは、資本、収益及び費用について責任を負い、かつまた生ずる損傷を弁償しなければならない。

自己の勘定で詐欺を働らいた者は、詐取額を返戻しなければならず、また、刑法典が措置

するところに従たがうことになる。

第622条 若し航海中であって、海賊若しくは敵艦が見えたという船長の通報に接したときは、速みやかに中立港に入港し、船主若しくは出荷者に報告し、船団を組んで航海する機会を待ち、若しくは危険を回避し、若しくは船主若しくは出荷者の命令決断を受けるようにしなければならない。

第623条 若し海賊に襲われることがあって、要撃を回避することに努め、かつ船舶の物件若しくはその積荷の引渡しに抵抗した後に、暴力によって略奪せられ、若しくは上記の諸物件を引渡す必要を生じたときは、その船積み帳簿にその旨記載し、最初の到着港で、所轄の主務官庁に事実を立証しなければならない。不可抗力が立証せられたならば、責任を免がれる。

第624条 船長が嵐の中を走り、若しくは船荷が損害若しくは共同海損を蒙ったと考えたときは、その旨、最初の到着港で、到達後24時間内に、主務官庁に抗弁の申立てをなし、またその抗弁の申立てを目的地に到着直後の上記期限内に追認して直ちに事実の立証手続を取らなければならない。その際申立ての抗弁が検査立証せられるまでハッチ（艙口）を開けてはならない。

上記の同じ方法で、船長は、若しその船舶が難破して単独で、若しくはその乗組員の一部と共に救助せられたときにも抗弁申立ての手続をとらなければならない。その場合は速みやかに当局に出頭して、事実の宣誓陳述をしなければならない。

当局、若しくは外国における領事は、救助せられた乗組員及び乗客から宣誓申立書を受理して上記当該事実を確かめなければならない。また事件を取調べるために指図するその他の措置をとって、航海日誌及び水先案内帳簿に令達結果の証明をし、令達書正本を捺印し丁数を付して折込み記入を加え、船長に渡さなければならない。この正本には仕向け港の判事若しくは裁判所への提出用に印紙を貼らなければならない。

船長の宣誓申立は乗組員及び乗客のそれらと一致しているかどうかの保証となるものでなければならない。若し不一致があるときは、乗組員及び乗客の申立から結果するところに従たがう。但し、反証ある場合は常にこの限りであるわけではない。

第625条 船長は、その個人的責任の下に、目的港に到着し、保健衛生事務所及び税関の必要な許可を得て、及び行政規則が要求するその他の様式を履行したならば直ちに、横領することなく、船荷の荷受人に対する引渡しを行かない、かつ、場合によっては船舶、船具及び運賃の船主への引渡しを行こななければならない。

若し、荷受人の不在により、若しくは船荷証券の正当な持参人が現われないことにより、船長が船荷の引渡しを適法に誰に対して行こなえばよいかを知り得ないときは、所轄該当の判事若しくは裁判所若しくは当局の措置に船荷を委だねて、その預託、保存及び管理に対する最適な解決を計らなければならない。