

1660年の「航海條例」와 그것이 英國海運政策에 미친 影響에 관한 研究

李 太 雨

A Study on the "Navigation Act" of 1660 and its Influence
on the English Shipping Policy.

Tae-woo Lee

〈目 次〉

- | | |
|-------------------------------------|--|
| I. 序 論 | IV. 結 論 |
| II. 航海條例(1660年)의 內容 및 要約
分析 | 參考文獻 |
| III. 航海條例(1660年)가 英國海運政策
에 미친 影響 | 附 錄...An Act for the Enc-
ouraging and increa-
sing of Shipping and
Navigation(12 CAR. II,
c.18, A. D. 1660) |
| 1. 生産手段으로서의 船舶 | |
| 2. 勞動力으로서의 船員 | |

Abstract

England made a series of Navigation Acts designed to create for English merchants and shipowners a monopoly in the handling and carriage of colonial goods, and at the same time to do much damage to the entrepôt and carrying trade of the Dutch. The basis of a series of them was Cromwell's Navigation Act of 1651, but this was so soon superseded by *An Act for the Encouraging and increasing of Shipping and Navigation*, i.e., the "Navigation Act" of 1660 by Charles II, which modified and extended its provisions. The Navigation Act of 1660, as a shipping policy in mercantilism ages, constitutes the economic framework of the old colonial system.

The primary purpose of this study is to analyze the contents, purposes, and effects of the Navigation Act of 1660 as a system of protection and flag discrimination and to inquiry into its influence on basic factors of production of shipping—ship as means of production and seaman as labor power—in England in terms of their competitive power, comparing with them in Holland. Its secondary purpose is to suggest the implication of its result to Korean shipping in making shipping policies relating to ship and seaman today.

I. 序 論

資本制生産様式の 確立을 위해서는 그 歷史的 前提로서 이른바 資本의 本源的 蓄積 (ursprüngliche Akkumulation)의 過程이 先行되어야 한다. 여기서 資本의 本源的 蓄積이란 勞動者가 生産手段에서 분리되는 歷史的 過程을 말한다. 즉 社會的 生活手段이 資本으로 轉化되고 直接生産者가 賃金勞動者로 轉化되는 過程이다.¹⁾

重商主義의 政策은 이러한 資本의 本源的 蓄積을 위한 役割을 수행하였다는 점에서 그 중요한 意義를 찾아볼 수 있겠다.²⁾ 後期 重商主義의 政策은 國內의 産業을 保護·育成할 目的으로 하는 國內政策과 輸入을 제한하고 輸出을 獎勵하기 위한 對外政策으로 나눌 수 있다.³⁾ 國內政策에는 價格統制, 品質管理, 勞動法, 奢侈團束法, 人口增加策 등이 있으며, 對外政策에는 輸入關稅 및 戻稅의 賦課, 輸出獎勵金의 支給, 航海條例, 植民地市場의 開拓 등이 있다.

航海條例(Navigation Acts)는 英國의 海運獎勵振興政策 중의 하나이며 重商主義의 한 모습이 具現된 것이라 할 수 있다. 航海條例는 穀物條例, 工業保護政策과 함께 英國 重商主義政策의 3大支柱 중의 하나이며 舊植民地制(old colonial system)의 기본이다.⁴⁾

그런데 1651년의 航海條例는 「리차드 2세」(Richard II) 즉위 5년에 「스테이플」(staple)과 관련하여 議會에 의해서 制定·通過된 法律에 그 起源을 두고 있다.⁵⁾ 그 이후 여러 차례에 걸쳐 이 法律

1) Marx, K., *Capital*, Vol. I. Fowkes, Ben(trans.). (N.Y.:Vintage Books Eition, 1977), pp. 874~875.

2) 趙東弼 外, 新經濟學史(서울:法文社, 1983), p. 29.

3) cf. Buck, P. W., *The Politics of Mercantilism*(N. Y.: Henry Holt and Company, 1942), pp. 13~19.

4) Southgate, G. W., *English Economic History*(London: J. M. Dent and Sons Ltd., 1934), p. 96.

5) 이 法律을 최초의 航海條例라고 할 수 있다. 이 條例內容의 일부는 다음과 같다. "That no Subject of the king should ship any merchandize, outward or homeward, save in Ships of the Kings allegiance, on penalty of forfeiture of Vessel and Cargo". (英國臣民은 英國船에 의해서만이 商品을 英國 國內外로 輸出入 할 수 있다. 이를 위반할 경우는 그 船舶과 貨物은 沒收된다)

5) Richard II, C. 3. *Statute of the Realm*. Vol. I.

에 英國船의 資格要件, 2배의 外國人輸入關稅, 植民地貿易獨占등에 관한 規定이 첨가되어 1651년의 航海條例가 「크롬웰」(Oliver Cromwell, 1599~1658)에 의하여 制定·公布되었다.

이 條例를 修正·補完하여 「찰스 2」(Charles II)가 公布한 것이 1660년의 航海條例(海運獎勵振興 條例; An Act for Encouraging and increasing of Shipping and Navigation, 通稱 海上大憲章; Sea Magna Carta, Charta Maritima)이다. 1660년의 航海條例中 特定項目 특히 例舉品條項을 강화하여 1663년에 制定된 것이 貿易促進條例(An Act for the Encouraging of Trade, 通稱 市場法; Staple Act)이다.

일반적으로 航海條例라고 하면 위의 세 가지 條例를 통털어서 일컫는 것으로 사용된다.⁶⁾ 이 세 가지 條例는 英國重商主義의 貿易政策, 植民政策, 海運政策을 規定한 기본적인 法律인 것이다.

1651년 이후 航海條例는 沿岸貿易에 관한 條項을 제외하고 1849년에 廢止될 때까지 약 200년에 걸쳐 약 140여 차례의 修正이 이루어졌다. 自由貿易主義가 팽창하던 때인 1854년에는 沿岸貿易에 관한 條項조차도 法令集에서 削除됨으로써 航海條例는 완전히 撤廢되었다.⁷⁾

重商主義의 政策에 관한 研究는 비교적 활발히 이루어져 오고 있으나 航海條例에 관한 研究는 그리 흔하지 않는 것으로 보인다. 이에 관한 先學의 研究成果는 航海條例의 制定主體의 究明,⁸⁾ 航海條例와 美國의 獨立運動과의 연관성,⁹⁾ 航海條例와 英國의 造船業과의 關係¹⁰⁾ 등을 주로 다루고 있다. 그리고 航海條例를 貿易과 관련시켜 행한 研究는 多數 있으나 그 研究는 海運業을 단편적으로만 취급하고 있는 실정이다.¹¹⁾ 더구나 航海條例를 海運業에만 局限시켜 행한 研究는 筆者가 入手한 資料에 의하면 國內에서는 없는 것으로 보인다.

6) 本稿에서 航海條例란 위의 세 가지 條例를 包含하는 것을 뜻한다. 그리고 그 세 가지 條例중 어느 한 條例를 가리키고자 할 때는 혼란을 피하기 위하여 航海條例에 그 條例의 公布年度를 덧붙이기로 한다.

7) Southgate, *op. cit.*, p. 98.

8) Farnell, J. E., "The Navigation Act of 1651, the First Dutch War and the Lodon Merchant Community", *The Economic History Review*, 16, 3(1964), pp. 439~454.

9) Walton, G. M., the New Economic History and the Burdens of the Navigation Acts, *The Economic History Review*, 24, 4(1971), pp. 533~542.

_____, The Burdens of the Navigation Acts; A Reply, *The Economic History Review*, 26, 4(1973), pp. 687~688.

Broeze, F. J. A., the New Economic History and the Burdens of the Navigation Acts, and the Continental Tobacco Market, 1770~90, *ibid.*, pp. 668~678.

McClelland, P. D., The New Economic History and the Burdens of the Navigation Acts; A Comment, *ibid.*, pp. 679~686.

Loschky, D. J., Studies of the Navigation Acts; New Economic Non-history?, *ibid.*, pp. 689~691.

Dickerson, O. M., *The Navigation Acts and American Revolution* (Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 1951).

10) 角山 榮, 重商主義とイギリス造船業の發展, *海軍經濟史研究*, 堀江保藏(編), (東京:海文堂, 1967), pp. 205~237.

11) Chaudhuri, K. N., Treasure and Trade Balances: the East India Company's Export Trade, 1660-1720. *The economic History Review*, 21, 2(1968), pp. 268~282.

Unger, W. S., Trade through the Sound in the Seventeenth and Eighteenth Centuries, *The Economic History Review*, 12, 2(1959), pp. 206~221.

本稿에서는 1660년의 航海條例를 分析·檢討하여 英國海運과 네덜란드 海運과의 기본적인 生産要素—生産手段으로서의 船舶(資本)과 勞動力으로서의 船員(勞動)—에 있어서의 競爭力 側面에서 그 條例가 英國海運에 어떠한 영향을 미쳤는가를 살펴보고자 한다. 그리고 本研究의 結果가 오늘날의 韓國海運에 示唆하는 一面을 提示하고자 한다.

위의 세 가지 條例 가운데 英國海運業에 대한 기본적인 振興·保護政策이 잘 나타나 있는 1660년의 航海條例를 本研究의 對象으로 삼았다. 本研究의 對象期間은 海運獎勵振興條例가 制定·公布된 때인 17세기로 하였다. 그리고 本研究은 주로 歐美의 資料를 參考로 한 文獻調查方法에 의해서 이루어졌다.

本論文은 모두 4章으로 구성되어 있는데 第I章은 序論部分으로서 本研究의 目的, 範圍 및 方法을 다루었다.

第II章에서는 우선 1660년의 航海條例를 逐條翻譯하여 그 內容을 要約·分析하였다.

第III章에서는 이를 바탕으로 하여 이 條例가 英國海運에 어떠한 영향을 미쳤는가를 네덜란드와 비교하여 다음과 같이 考察하고자 한다. 즉 海運의 기본적인 生産要素—生産手段으로서의 船舶(資本)과 勞動力으로서의 船員(勞動)—의 競爭力 側面에서 生産費用比較를 통하여 그 영향을 살펴 보았다.

第IV章에서는 本研究의 結論을 導出하고 이러한 研究結果가 오늘날의 韓國海運에 示唆하는 一面을 提示하였다.

II. 航海條例(1660年)의 內容 및 要約·分析

英國共和政府는 名譽革命으로 인한 혼란한 國內사정과 네덜란드 資本의 英國植民地의 支配 및 共和政府에 대한 私領植民地에서 일어난 반란 등의 國內外 問題를 해결하기 위하여 1650년에 議會法을 制定하였다.¹²⁾

이 法은, 1) 植民地는 議會가 制定한 法律, 法令 및 規則에 복종할 것, 2) 前 王朝가 부여한 私領地, 特許會社의 特許狀을 無効로 한다는 것, 3) 外國船이 英國植民地와의 貿易을 금지하는 등의 規定을 包含하고 있다. 그런데 英國은 外國船 특히 네덜란드 船舶을 英國 植民地貿易으로부터 驅逐하기 위해서는 海運 및 商船隊의 增強을 必要로 하였다.

한편, 네덜란드는 英國產 羊毛를 輸入·加工하여 海外에 輸出하려고 했으나 英國이 毛織物을 自

12) 張漢裕, イギリス重商主義研究, (東京: 岩波書店, 1955), pp. 88~89.

國에서 加工함으로써 이에 대한 生産의인 기초를 잃어 버렸다. 그래서 네덜란드는 17세기 중엽에 海運業과 中繼貿易을 중심으로 발전하고 있었다.

따라서 英國은 船腹의 증대와 海運의 振興을 통하여 海運業과 中繼貿易에 있어서 네덜란드의 競爭을 배제하고 獨占을 목적으로 1651년에 航海條例를 制定하였다. 이것은 네덜란드의 立場에서 보면 國家存立과 國民經濟의 死活이 걸린 중대한 문제였다.¹³⁾

이 條例의 制定主導勢力에 대해서는 기본적으로 다음과 같은 두가지 解釋이 있다.¹⁴⁾

첫째는, 이 條例가 商人의 利益을 위해 制定되었다고 하는 「아담 스미스」(Adam Smith)의 해석이다.¹⁵⁾ 이것은 여러 史家들에 의해서 立證되었다.

商業資本을 밑바탕으로 하는 勢力이 이 條例를 기반으로 하여 유럽 및 植民地貿易에서 需要獨占과 供給獨占을 통해 많은 利益을 누릴 수 있었다. 이러한 解釋下에서의 海運은 단지 商業資本을 위한 하나의 手段에 불과한 위치에 있게 된다. 이 條例의 制定에 있어서 대표적인 後援者는 植民地貿易에 종사하고 있고 英國의 極東貿易의 擴張計劃을 가지고 있는 「롬슨」(Maurice Thompson)과 그의 친구 및 친척들이었다.¹⁶⁾

둘째는, 이 條例는 國家建設의 한 측면이며 이 條例의 制定者들은 國力의 手段을 追求하는 정치인들이라는 解釋이다.¹⁷⁾ 이러한 解釋은 「힌턴」(R.W.K. Hinton)에 의해서 支持를 받게 되었다. 정치인들의 목적은 海運의 振興을 통한 英國의 海運力 增強에 있다고 그는 記述하고 있다.¹⁸⁾

이러한 見解하에서의 1651년의 航海條例는 國防上 또는 政治的인 威信때문에 海運을 유지·발전시키기 위한 海運政策이므로 國民經濟下의 福利增進에 도리어 逆作用을 할 수도 있다. 즉 이 條例는 英國海運의 유지·발전을 도모하는 직접적인 목표와 國民經濟上의 福利增進이라는 窮極의인 목적과의 관련성에 문제가 있다.¹⁹⁾

1651년의 航海條例는 修正·補完되어 「찰스 2세」에 의하여 1660년에 海運獎勵振興條例가 公布되었다. 本章에서는 이 條例를 逐條翻譯하고 이 條例의 주된 內容을 要約·分析함으로써 本研究의 목적을 달성하기 위한 기초를 마련하고자 한다.

13) 愼奎晟, 一般經濟史, (서울: 法文社, 1984), pp. 220~221 參照.

14) Farnell, *op. cit.*, p. 439.

15) Smith, a. *An Inquiry into the Nature and causes of the Wealth of Nations* (Modern Library ed.), N. Y.: Random House Inc., 1937), p. 550, p. 580.

16) Farnell, *op. cit.*, p. 454.

17) Schmoller, G., *The Mercantile System* (N. Y.: Augustus M. Kelley Publishers, 1967), pp. 50~51.

18) Hinton, R. W. K., *The Eastland Trade and the Common Weal in the Seventeenth Century* (London: Cambridge University Press, 1959), pp. 90~91.

19) 閔星奎, 海運經濟學 (釜山: 韓國海洋大學 海運圖書出版部, 1973), pp.530~531.

1. 海運獎勵振興條例의 內容

海運獎勵振興條例(An Act for the Encouraging and increasing of Shipping and Navigation)는 「찰스 2세」 즉위 12년에 制定·公布된 것으로서 총 19조로 구성되어 있다. 筆者는 *Statute of the Realm*, Vol. V에 收錄되어 있는 海運獎勵振興條例를 逐條翻譯의 대상으로 삼았다.²⁰⁾

海運獎勵振興條例의 各條 내용은 다음과 같다.²¹⁾

第 I 條 :

●英國船腹의 增大와 航海의 獎勵를 위하여 英國王, 議會의 上下院議員, 議會의 權限으로써 다음을 制定한다.

●1660년 12월 1일 이후, 어떠한 物件 또는 商品도, 英國船(그 船長과 船員의 4분의 3이상이 英國人으로서, 眞實하게 그리고 詐欺없이 英格蘭드人, 아일랜드人, 웨일즈, 투워드의 버어빅市人 또는 英國 植民地人 所有인 船舶 또는 위의 地域에서 建造되고 또 그 地域의 眞實한 所有者에게 속한 船舶)에 의하지 않고서 아시아, 아프리카, 아메리카에서 現 英國王의 所有 또는 占有이거나 1660년 12월 1일 이후 英國王의 所有 또는 占有로 될 土地, 諸島, 植民地, 領土에로의 輸入 또는 同 地域으로부터 輸出되지 못한다.

●위에서 설명한 이외의 船舶에 의해서 同 地域에 輸出入 되는 모든 商品은 해당 船舶 및 그 船舶이 保有한 大砲, 滑車, 彈藥, 鐵裝 및 屬具(furniture and Apparell)와 더불어 沒收·喪失되는 處罰이 있다.

●위의 沒收品 및 船舶은 英國王에게, 그러한 不履行이 행해진 同 地域의 總督에게(만약 그 總督에게 歸屬되지 않을 경우에는 英國王에게), 그리고 商品, 船舶 및 그 保有物을 沒收한 者 또는 어떠한 不出頭正當理由(Essoigne), 保護令狀(Protection), 免責宣誓(Wager of Law)도 許容되지 않는 訴狀, 畧式起訴, 訴訟申請書 및 기타 訴訟에 의하여 記錄裁判所(Court of Record)에 위 事實을 訴訟한 자에게 각각 3분의 1씩 配分된다.

●英國王으로부터 委任을 받은 戰艦이나 기타 船舶에 勤務하는 모든 提督과 指揮官은 本條例의 規定을 違反한 모든 船舶을 轉利品(Prize)으로서 拿捕·引渡하여 海事裁判所(Court of Admiralty)

20) 12th CAR. II. C.18, *Statute of the Realm*, Vol. V, pp. 246~250.

21) 海運獎勵振興條例의 原文은 本論文 末尾의 附錄에 收錄하였다. 本條例의 逐條翻譯時 국어로서 아직 定立되어 있지 않은 용어는 筆者의 選好에 따랐으나 괄호내에 原語를 附記하여 혼란을 피하도록 하였다. 原條例에 있어서 直譯을 하기가 어려운 부분은 意譯을 함으로써 本條例의 내용을 쉽게 파악하도록 하였다.

에 引繼할 權限이 있으며 이를 엄격히 수행해야 한다.

●그 裁判所에서 訴訟이 提起되어 宣告가 내려진 경우, 沒收品の 2분의 1은 提督 또는 指揮官과 그의 乘務員에게 海上規則·命令(Rules and Orders of the sea)에 따라 比例配分되며 그 나머지 2분의 1은 英國王에게 歸屬된다.

第II條：

●1661년 2월 1일 이후 外國人, 英國主權國 안에서 出生하지 않은 者, 歸化人이나 英國國籍取得者가 아닌 자는 第1條에서 言及한 領域에서 貿易, 商人職務 또는 委託販賣를 행하지 못한다.

●이를 違反할 경우의 處罰은 第I條와 同一하다.

第III條：

●아프리카, 아시아, 아메리카의 어떠한 物件 또는 商品도 英國船(그 船長과 船員의 4분의 3이상 이 英國人으로서, 眞實하게 그리고 詐欺없이 잉글랜드人, 아일랜드人, 웨일즈人, 투위드의 버어빅市人 또는 眞正한 所有者로서 아시아, 아프리카, 아메리카, 英國植民地人이 所有하는 船舶)에 의하지 않고서 잉글랜드, 아일랜드, 웨일즈, 거어언지(Guernsey)島, 저어지(Jersey)島, 투위드의 버어빅市에 輸入되지 못한다.

●이를 違反할 경우의 處罰은 第I條와 同一하다.

第IV條：

●英國船(그 船長과 船員의 4분의 3이상 이 英國人으로서, 英國에서 建造된 船舶이거나 잉글랜드人, 아일랜드人, 웨일즈人, 투위드의 버어빅市人의 所有인 船舶)에 의해서 英國에 輸入되는 모든 物件 또는 商品은 그 輸入商品의 原產地 또는 그 商品이 최초로 船積될 수 있거나, 船積되거나 보통 최초로 船積 되어온 港口 이외에서 船積·運送되지 못한다.

●이를 違反할 경우의 處罰은 第I條와 同一하다.

第V條：

●잉글랜드, 아일랜드, 웨일즈, 투위드의 버어빅市에 속하지 않는 船舶에 의해서 위의 場所에 輸

入되는 食用魚, 건대구, 청어, 말린고기, 절인고기, 魚油, 고래의 脂肪, 고래수염에 대해서는 2배의 外國人關稅(double Aliens custome)가 支拂되어야 한다.

第VI條 :

● 船主 및 共有船主가 非英國人이고, 船長과 船員의 4분의 3이상이 英國人이 아닌 船舶에 의해서 英格蘭, 아일랜드, 웨일즈, 거어언지島, 저어지島, 투위드의 버어빅市의 港口로부터 同 地域의 他 港口로 魚類, 食料品, 商品은 船積·運送되지 못한다.

● 이를 違反할 경우의 處罰은 第I條와 同一하다.

第VII條 :

● 英國建造船(英格蘭, 아일랜드, 웨일즈, 거어언지도, 투위드의 버어빅市 또는 英國植民地에서 建造된 船舶)으로써 輸出入된 商品에 대해 特權이 부여되어 있는 경우, 위의 船舶의 船長과 船員의 4분의 3이상이 英國人이어야 하며 또 航海중 疾病, 死亡, 投獄時 그 事實이 해당 船舶의 船長이나 一等航海士의 宣誓에 의해 立證되지 않는 한 모든 航海 동안에 그 船舶의 船長과 船員의 4분의 3이상이 英國人이어야 한다.

第VIII條 :

● 1661년 4월 1일 이후, 무스코비(Muskovy), 무스코비아(Muscovia)의 大公國 또는 皇帝에 속하는 國家·領土·러시아의 物件 또는 商品과 마스트, 木材, 板, 鹽, 瀝青(Pitch), 타르(Tar), 로진(Rozin), 大麻, 亞麻布, 포도, 무화과(Figs), 말린자두(Prunes), 올리브油, 麥, 穀物, 砂糖, 가성칼리, 포도주, 酢, 아카비트(Aqua-vite) 또는 브랜디 와인(Brandy Wine)이라고 불리우는 毒酒는 英國船(그 船長과 船員의 4분의 3이상이 英國人으로서 英格蘭人, 아일랜드人, 웨일즈人의 所有인 船舶)에 의하지 않고서 英格蘭, 아일랜드, 웨일즈에 輸入되지 못한다.

● 1661년 9월 1일 이후 건포도와 터어키의 어떠한 商品도 위의 條件의 英國船에 의하지 않고서 英格蘭, 아일랜드, 웨일즈에 輸入되지 못한다. 예외의 措置로서 위에서 열거한 商品의 原產地(그 商品의 生産國), 또는 그 商品이 運送을 위해 최초로 船積될 수 있거나, 보통 최초로 船積될 수 있거나, 보통 최초로 船積되는 地域에서 建造된 外國船(그 船主, 船長과 船員의 4분의 3이상이 그 地域 國家의 國民이어야 한다.)에 의해서 英格蘭, 아일랜드, 웨일즈에 위에서 열거한 商品이 輸入되는 것을 許容한다.

- 이를 違反할 경우의 處罰은 第I條와 同一한다.

第IX條：

●外國商品이라는 사실을 僞裝하거나 숨기는 것을 막기 위하여 1660년 10월 20일 이후 英國船에 의해서 原產地 이외에서 잉글랜드, 아일랜드, 웨일즈, 투위드의 버어빅市的 輸入되는 佛·獨產의 포도주, 1661년 4월 1일 이후 英國船에 의해서 原產地 이외에서 同上 地域에 輸入되는 商品(第VIII條 參照), 포르투갈 및 스페인產의 포도주, 1661년 9월 1일 이후 英國船에 의해서 原產地 이외에서 同上 地域에 輸入되는 건포도와 터키 商品은 모두 外國產品으로 간주되어 英國王과, 輸入되는 同上 地域의 都市나 港口에 外國人關稅(Strangers Customs and duties)를 각각 納付해야 한다.

第X條：

●外國船이라는 사실을 숨기거나 外國船을 구입하는데 있어서 이용된 詐欺를 막기 위하여 1661년 4월 1일 이후, 아래에서 설명하는 條件을 충족시킬 경우에 外國에서 建造된 船舶은 英國船으로 간주되어 잉글랜드人, 아일랜드人, 웨일즈人, 투위드의 버어빅市人의 所有가 되어 英國船으로서의 利益과 特權을 누린다.

●英國船으로서의 利益과 特權을 請求하는 자는 그가 外國人이 아니라는 사실과, 그 船舶은 善意로서 詐欺없이 購入時期 및 場所와 販賣者, 共有者가 있을 경우, 共有時期 및 場所, 그리고 共有者名과 위의 船舶이 상당한 代價로 구입되었다는 사실을 그의 居住地에 가까운 港口의 稅關長이나 官吏앞에서 분명히 밝히고 宣誓해야 한다. 위의 船舶의 共有者도 同一한 절차를 거쳐야 한다.

●어떠한 外國人도 직접적으로나 간접적으로 위에서 설명한 船舶에 대한 부분적인 持分을 所有하지 못한다. 위의 宣誓를 한 자는 그가 宣誓한 港口의 稅關長 또는 官吏의 印章下에 英國船舶 國籍 證明書を 發給받는다.

●위에서 설명한 절차를 마친 船舶은 위에서 말하는 地域의 船籍을 가지고 英國船으로서 特權을 누릴 수 있다. 당해 稅關長 또는 官吏는, 그가 發給한 證明書を 登記해야 하고, 그 船舶의 販賣者名 및 取得船舶의 共有者가 있을 경우 供給者名과 함께 그 證書의 寫本 1부씩을 잉글랜드, 웨일즈, 투위드의 버어빅市의 船籍을 가지는 船舶에 대해서는 런던의 稅關長에게, 아일랜드의 船籍을 가지는 船舶에 대해서는 더블린(Dublin) 稅關長에게 각각 보내야 한다.

第XI條：

●1661년 4월 1일 이후, 稅關長이 外國建造船에게 잉글랜드, 아일랜드, 웨일즈, 투위드의 버어빅市에 소속되는 特權을 부여하려면 위의 證明書가 稅關長에게 제시되거나 위와 같은 立證 및 宣誓가 그의 앞에서 이루어져야 한다. (第X條 參照).

●稅關長이 위에서 설명한 地域에 소속한 英國建造船 및 外國建造船에게 그 地域에 入港하여 揚荷하는 것을 許容하려면, 그는 그 船長과 船員의 4분의 3이상이 原產地國의 國民인지의 여부를 調査·立證해야 한다.

●아프리카, 아시아, 아메리카에 있는 植民地 總督이 그의 管轄 領域안에서 外國建造船에게 積揚荷할 權限을 부여하려면 그는 위의 證明書를 確認하고 그 船舶의 船長과 船員의 4분의 3이상이 英國人인지의 여부를 調査해야 한다.

●이를 違反한 자는 免職된다.

第XII條：

●本條例 또는 이에 包含된 어떠한 내용도 英國船에 의해서 레반트海岸의 장소로부터 레반트海의 商品—비록 그 商品의 原產地가 레반트海가 아닐지라도—의 輸入을 抑制하고 금지하지 않는다.

第XIII條：

●本條例 또는 이에 包含된 어떠한 내용도 英國船에 의해서 레반트海의 場所로부터 까보 보나 에스페란도(Cabo bona esperando)의 南部 및 東部に 東印度의 商品의—船積港이 그 商品의 原產地가 아닐지라도—輸入을 抑制하지 않는다.

第XIV條：

●英國船에 의해서 잉글랜드人, 아일랜드人, 웨일즈人, 거어언지島, 저어지島, 투위드의 버어빅市人이 스페인 및 포르투갈의 港口로부터 두 나라의 植民地의 商品을 船積·輸入하는 것은 合法的이다.

第XV條：

●本條例와 이에 포함된 내용은 英國王으로부터 委任을 받은 英國船이 報復的 強奪에 의해 獲得했거나 善意로서 獲得할 金, 銀이나 商品에 대해서는 適用되지 않는다.

第XVI條 :

●本條例와 이에 포함된 내용은 스코틀랜드 船舶(스코틀랜드에서 建造되고 그 船長과 船員의 4분의 3이상이 英國臣民이 乘船한 船舶)에 의해서 직접 스코틀랜드로부터 잉글랜드, 아일랜드, 웨일즈, 투위드의 버어빅市에 輸入되는 스코틀랜드 原産인 麥, 鹽, 스코틀랜드人에 의해 捕獲·乾燥·절인 魚類와 英國船에 의해서 직접 스코틀랜드로부터 위의 地域에 輸入되는 러시아 물개의 毛皮(Seale) 및 기름에 대해서 外國人關稅의 賦果를 적용하지 않는다.

第XVII條 :

●1660년 10월 20일 이후 잉글랜드, 아일랜드, 웨일즈, 투위드의 버어빅市의 港口에 入港하여 그곳에서 揚荷하고 族客을 태우는 佛蘭西王 臣民의 所有인 모든 船舶은, 積載量에 대해서 稅關員에 의해 計算된 매 톤(Tun)당 잉글랜드 貨幣 5실링을 해당 港口의 稅金徵收員에게 納付해야 한다.

●위에서 說明한 關稅를 完納할 때까지 어떠한 船舶도 해당 港口를 출발하지 못하며 그 納稅해야 한다.

●위에서 說明한 關稅를 完納할 때까지 어떠한 船舶도 해당 港口를 출발하지 못하며 그 關稅는, 佛蘭西王이 佛蘭西에서 잉글랜드 船舶에 船積되는 양의 매 톤(Tun)당 50줄(Soll)을 최근에 賦果하여 徵收하는 한 계속해서 賦果·徵收된다.

第XVIII條 :

●1661년 4월 1일 이후 아메리카, 아시아, 아프리카에 있는 英國植民地産 砂糖, 담배, 棉花, 羊毛, 藍(Indicoes), 새양(Ginger), 퍼스틱(Fustick), 染料用木材는 위의 地域으로부터 他 英國植民地 또는 잉글랜드, 아일랜드, 웨일즈, 투위드의 버어빅市 이외의 地域으로 船積·運送되지 못한다.

●이를 違反할 경우의 處罰은 第I條와 同一한다.

第XIX條 :

●1660年 12月 25日 이후 잉글랜드, 웨일즈, 투위드의 버어빅市로부터 아메리카, 아시아, 아프리카에 있는 英國의 植民地로 航海를 하는 모든 船舶은 航海를 시작하는 港口나 地域의 稅關長에게 그 船舶의 積載量이 100톤 미만일 경우에는 한 사람의 保證人과 함께 2,000파운드를 支拂해야 한다. 그러한 경우에 위의 船舶은 英國의 植民地에서 本條例에 規定된 商品을 船積하여 그 商品을 잉글랜드, 아일랜드, 웨일즈의 港口, 투위드의 버어빅市 또는 港口에 運送·揚陸시켜야 한다.

●잉글랜드, 웨일즈, 투위드의 버어빅市 이외의 港口나 장소로부터 本條例에 의해서 貿易이 許容된 英國植民地에 入港하는 船舶에 대해서, 英國植民地の 總督은 그 船舶에게 商品을 船積하도록 許容하기 전에 위에서 설명한 條例에 따라 保證金을 받아야 한다. 그러한 條例를 이행한 船舶은 船積한 商品을 他 英國植民地域이나 잉글랜드, 웨일즈, 투위드의 버어빅市에 運送해야 한다.

●保證金이 英國植民地 總督에게 支拂되지 않거나 그러한 保證金이 정당하게 아래의 地域에서 支拂되었다는 사실을 나타내는 잉글랜드, 아일랜드, 웨일즈, 버어빅市的 稅關員으로부터 發給된 證明書가 제시되지 않는 한, 英國植民地에서 商品을 船積한 모든 船舶은 그 船舶의 大砲, 滑車, 鐵裝, 屬具와 함께 위에서 설명한 條件처럼 保證金 回收을 위하여 沒收된다.

●英國植民地の 總督은 1660년 1월 1일 이후 매년 2번 그가 받은 모든 保證金에 대한 眞寫本을 런던에 있는 稅關長에게 보내야 한다.

2. 海運獎勵振興條例의 要約 및 分析

第1節에서 海運獎勵振興條例를 逐條翻譯하였다. 本節에서는 本研究의 目的을 達成하기 위하여 海運獎勵振興條例를 다음과 같이 7가지로 要約하고 그에 대한 目的 및 效果를 간단히 설명하고자 한다.

가) 어떠한 物件 또는 商品도 英國船에 의하지 않고서 英國植民地에로의 輸入 또는 英國植民地에서 輸出되지 못한다(第1, XIX條).

英國船이란 英國 또는 英國植民地에서 建造되어 英國人 또는 英國植民地人에 所有되고 그 船長과 船員의 4분의 3이상인 英國人에 의해서 運航되는 船舶을 말한다(第 I, III, IV, VII, XI條).

外國에서 建造된 船舶으로서 第 X條의 要件을 충족시킬 경우에는 英國船으로서의 資格과 特權을 가질 수 있다.

나) 어떠한 아프리카, 아시아, 아메리카의 物件 또는 商品도 英國船에 의하지 않고서 잉글랜드, 아일랜드, 웨일즈, 거어언지島, 저어지島, 투위드의 버어빅市에 輸入되지 못한다(第III, XVIII條).

條).

다) 어떠한 外國船도 英國沿岸貿易에 從事하지 못한다(第VI條).

가) 項에서의 英國船에 대하여 자세히 설명하면 다음과 같다.

1847년의 航海條例는 所有者國籍(the ownership), 建造地(the build), 船員國籍(the navigation)의 3요소 면에서 英國船의 資格을 規定하고 있다.²²⁾ 그러나 1660년의 航海條例를 자세히 살펴보면 貿易地域에 따라 英國船의 資格規定에 위의 3요소가 모두 포함되어 있지 않음을 알 수 있다.

첫째, 植民地貿易은 잉글랜드人, 웨일즈人, 투위즈의 버어빅市人의 所有船舶 또는 英國植民地에서 建造되고 그 植民地人에 의해 所有된 船舶으로서 그 船長과 船員의 4분의 3이상이 英國人에 의해서 運航되는 船舶에 局限된다.

둘째, 英國과 아시아, 아프리카, 아메리카 사이의 貿易은 잉글랜드人, 아일랜드人, 웨일즈人, 투위드의 버어빅市人이나 英國의 占有地(British Possessions)의 國民에 의해서 所有되고 그 船長과 船員의 4분의 3이상이 英國人에 의해서 運航되는 船舶에 한정된다.

셋째, 유럽 地域의 貿易에 종사할 수 있는 船舶은 다음 條件을 充足시켜야 한다.

ㄱ) 러시아 商品과 列擧條項의 商品은 잉글랜드人, 아일랜드人, 웨일즈人, 투위드의 버어빅市人에 의해 所有되고 그 船長과 船員의 4분의 3이상이 英國人에 의해서 運航되는 船舶 또는 위에서 말한 商品 輸出國에서 建造되고 그 船長과 船員의 4분의 3이상이 그 國家의 國民에 의해서 運航되는 船舶.

ㄴ) 건포도와 터키 製品은 英國船이면서 그 船長과 船員의 4분의 3이상이 英國人에 의해 運航되는 船舶또는 그 商品의 輸出國에서 建造되고 그 船長과 船員의 4분의 3이상이 그 國家의 國民에 의해서 運航되는 船舶.

네째, 沿岸貿易은 英國所有船이면서 그 船長과 船員의 4분의 3이상이 英國人에 의해서 運航되는 船舶에 限定된다.

위에서 설명한 네 地域의 貿易에 종사하는 船舶 중 첫째와 셋째의 ㄴ)만이 船舶의 建造地에 관한 言及이 있다. 그런데 셋째 ㄴ)의 경우에는 船舶의 所有者 國籍에 대한 설명이 없다. 이러한 사실을 비추어 볼 때 1847년의 航海條例와는 달리 初期의 航海條例에서는 英國船의 資格規定에 曖昧模湖性이 存在했다는 것을 알 수 있다.

위의 가), 나), 다) 세 規定의 목적은 英國船이 英國海外植民地の 모든 外國貿易과 유럽 이외의 모든 國家로부터의 輸入貿易에 있어서 이른 바 오늘날 말하는 植民地內部間貿易(inter-imperial

22) Ricardo, J. L., *The Anatomy of the Navigation Laws* (London, 1847), p. 325.

trade)에 대한 절대적 獨占權을 創出하는 것이었다.²³⁾ 그러나 英國은 이 세 規定으로써 中繼貿易과 運送業(carrying trade)을 담당하고 있는 네덜란드를 壓倒하기에는 力不足이었다. 英國은 네덜란드의 中繼貿易과 運送業을 制壓하기 위해서 라), 마)의 規定을 海運獎勵振興條例에 添加시켰다.²⁴⁾

라) 英國船이나, 原產地 또는 運送을 위한 商品을 최초로 船積할 수 있거나, 船積하거나 또는 보통 船積되어 온 港口의 소속 船舶에 의하지 않고서 外國의 生長品(Growth Production), 製造品 등 어떠한 物件도 英國에 輸入되지 못한다(第IV, VII, IX條).

마) 러시아의 商品, 터키의 건포도 및 기타 商品, 마스트, 木材, 鹽, 板, 瀝青, 타르, 로진, 大麻, 亞麻布, 포도, 無花果, 말린자두, 올리브油, 麥, 穀物, 砂糖, 가성칼리, 포도주, 酢, 毒酒는 英國船이나 위의 商品의 原產地 또는 그 商品이 運送을 위해 최초로 船積될 수 있거나 船積되거나 보통 최초로 船積되어 온 地域에서 建造된 外國船(그 船長과 船員의 4분의 3이상 이 그 해당國家의 國民에 의해 運航되는 船舶)에 의해서 만이 英國에 輸入될 수 있다(第VIII, IX條).

라) 規定은 네덜란드의 中繼貿易(entrepôt trade)의 打破를 목표로 하였다. 英國은 「발트」(Baltic) 海로부터 木材, 大麻, 亞麻布, 「타르」등 造船用材料를, 스페인으로부터 포도주, 「오일」을 각각 輸入하고 있었다. 그런데 이 規定때문에 네덜란드는 「암스테르담」(Amsterdam)이나 「로테르담」(Rotterdam)에서 이러한 商品을 英國에 再輸出할 수 없었다. 따라서 그 商品의 輸出國이 海岸을 가지고 있으면 英國과 直接貿易을 해야했다.

마) 規定의 목적은 네덜란드의 運送業을 공격하는 것이었다. 예를 들면, 스웨덴 商人이 英國으로 船積할 木材를 가지고 있고 그 木材를 運送할 이용 가능한 船舶을 保有하고 있지 않다면, 마) 規定으로 인하여 備船은 네덜란드 船主가 아니라 英國 船主에 의존되어야 한다.

라), 마) 規定은 실제로 네덜란드의 運送業을 制壓하는 데 매우 效果的인 것이었다. 왜냐하면 그 規定에 列擧된 商品은 運賃市場에서 去來될 可能性이 있는 부피가 큰 項目을 많이 包含하고 있었기 때문이었다.²⁵⁾

바) 英國植民地에서 產出되는 砂糖, 담배, 棉花, 羊毛, 藍, 새양, 퍼스틱, 染料用木材는 英國 또는 英國植民地 이외의 領域으로 船積·運送되지 못한다(第XVIII條).

英國은 위 規定에 列擧된 品目이 英國과 英國植民地 이외의 地域에 輸出되는 것을 금지함으로써

23) Fayle, C. E., *A Short History of the World's shipping Industry* (London: George Allen & Union Ltd., 1933), p. 186.

24) Hinton, *op. cit.*, p. 89.

25) Fayle, *op. cit.*, p. 187.

需要獨占에 의하여 植民地 擄取를 도모한 것이다.²⁶⁾

또 英國은 네덜란드 貿易을 타파하고 런던을 「암스테르담」이나 「로테르담」에 匹敵할 만한 하나의 큰 中繼貿易港으로 만들기를 원하였다. 바) 規定이 그러한 목적을 위한 것이었다.²⁷⁾

만약 佛蘭西 商人이 아메리카로부터 담배를 구입하려면, 바) 規定으로 인하여 그는 런던에 있는 去來處로부터 그것을 구입하여야 한다. 이 때 그 去來에서 仲介人의 手數料 및 利益, 倉庫使用料, 荷役費, 아메리카의 港口로부터 런던까지와 런던으로부터 佛蘭西의 目的港口까지의 二重運賃이 英國人의 手中에 歸屬되는 것이다.

사) 外國船으로 輸入되는 乾魚, 鮮魚類 등 모든 物件에 대해서는 2배의 外國人關稅를 英國王과 稅關에게 각각 支拂해야 한다(第V, IX條).

마지막으로 사) 規定에서 外國船이란 原產地 또는 商品 輸入國에 所有되고 그 船長과 船員의 4분의 3이상이 그 輸出國의 國民에 의해서 運航되는 船舶을 의미한다.²⁸⁾ 이 規定은 네덜란드 船舶에 의해서 英國에 魚類등의 物件을 輸出하는 것에 대해서 高關稅를 부과하고 따라서 그 輸入을 防止·抑壓하기 위한 것이었다.²⁹⁾

III. 航海條例(1660年)가 英國海運政策에 미친 影響

前章에서 海運獎勵振興條例를 각 條項別로 翻譯하고 그 條例의 內容을 7가지로 要約하였다. 그리고 7가지로 要約된 주된 規定의 目的과 效果를 考察하였다.

1660년 이후 이 條例는 그 이름대로 英國海運業의 獎勵와 振興에 있어서 어떠한 成果를 거두었는지를 간단히 살펴보기로 한다.

海運獎勵條例의 制定·公布후 1660년과 1668년 사이에 英國船舶總屯數는 2배로 증가했다. <表-1>에서 1660년 이후 「사운드」(Sound) 海峽을 서쪽으로 통과했던 英國船舶의 年平均隻數는 1650년보다 2배로 증가했으며 第3回 英·蘭戰爭(1672~1674)이후는 그 증가가 두드러 졌다는 사실을 알 수 있다.

26) 慎奎晟, 前掲書, pp. 221~222參照.

27) Fayle, *op. cit.*, p. 188.

28) 12th CAR, II, c. 18, 第X條 參照.

29) Beer, G. L., *The Old Colonial System, 1660-1754* (N. Y.; the MacMillan company, 1912), p. 97. 1673년의 航海條例에 의해서 더욱 구체화된다.

〈表-1〉 「사운드」海峽을 서쪽으로 통과한 英國 및 네덜란드
船舶의 年平均척數

年度	國家	네덜란드	英國
1651 - 60		872	34
1661 - 70		672	67
1671 - 80		581	220
1681 - 90*		946	245
1691 - 1700		517	133

資料) Hinton, R.W.K., *The Eastland Trade and the Common Weal in the Seventeenth Century*, (1959), p. 107.

*) 이 기간에는 英國船 隻數의 증가는 급격하게 둔화되는 반면에 네덜란드 船舶의 隻數는 거의 2배로 증가했다. 이에 대한 설명은 本章에서 행해진다.

1640년에 아메리카와 西印度諸島의 植民地商品의 輸入 및 再輸出은 英國總貿易量의 5~6%에 달하였다. 그러나 海運獎勵振興條例의 公布 후인 17世紀末에는 그 비율이 25%를 초과할 정도로 植民地商品의 輸入 및 再輸出이 活發하였다.³⁰⁾ 17세기의 中葉 및 末葉에 있어서 각 地域別 英國의 海外貿易의 內容은 〈表-2〉와 같다. 1686년에는 아메리카 및 印度와의 貿易에 종사하는 英國船舶은 總船腹量의 44%에 달하고 있었다. 그리하여 航海條例에 의하여 네덜란드는 점차 植民地貿易으로부터 驅逐당하였으며 第2次 英·蘭戰爭中에는 北아메리카에서의 商業基盤을 잃어 버렸다.

그런데 海運獎勵振興條例 公布때부터 30년후, 네덜란드는 貿易面에서 英國을 점차 壓倒하고 있다고 「차일드」(Joshua Child)는 주장한다. 그는 그 증거로서 1690년에 네덜란드의 大型船 22척이 러시아 貿易에 종사하였으나 英國船은 단지 한 척만이 그 貿易에 종사하였다는 것을 들고 있다. 또 네덜란드와 함부르크인들의 船舶은 400내지 500척이 「그린란드」(Greenland) 貿易에 종사하였으나 英國船은 몇 년에 걸쳐 한 척만이 그 貿易에 종사하였다는 것을 그는 밝히고 있다.³¹⁾

海運獎勵振興條例에도 불구하고 여러 地域에서 네덜란드 貿易은 점차 증가하고 英國貿易은 점차 감소하였다. 그런데 네덜란드는 保護政策이며 國旗差別政策인 英國의 海運獎勵振興條例下에서 어떻게 그들의 貿易基盤을 유지할 수 있었던 것일까?

30) 1699~1701년에는 再輸出이 總輸出의 1/3로 증가하였다. Davis, R., *English Foreign Trade, 1660-1700*, *The Economic History Review*, 7, 2(1954), pp. 161~162.

31) Ricardo, *op. cit.*, p. 28.

〈表-2〉 英國의 海外貿易 分析

(單位 : £ 000)

項目	地域 ¹⁾ 期間 ²⁾	I 地域			II 地域			III 地域			IV 地域			V 地域			VI 地域			總 合 計		
		(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)
		製 造 品 (manufactures)	936	864	1,015	13	55	59	122	109	111	6	37	107	-	-	-	215	552	552	1,292	1,617
食 品 (foods)	141	87	108	4	8	9	341	631	747	6	-	46	347	723	925	106	134	134	945	1,583	1,969	
原 材 料 (raw materials)	204	244	295	255	351	515	622	644	697	15	18	277	74	140	182	88	70	70	1,258	1,467	2,036	
合 計	1,281	1,195	1,418	272	414	583	1,085	1,384	1,555	27	55	430	421	863	1,107	409	756	756	3,495	4,667	5,849	
製 造 品 (manufactures)	536	620	1,435	86	126	202	918	1,174	1,274	19	23	86	153	379	475	22	111	111	1,734	2,433	3,583	
原 材 料 (raw materials)	167	98	192	2	13	24	51	67	82	12	9	46	3	6	9	8	9	9	243	202	362	
合 計	746	763	1,859	89	151	255	974	1,284	1,484	37	43	174	163	410	539	30	122	122	2,039	2,773	4,433	
製 造 品 (manufactures)	-	377	379	-	3	3	-	56	64	-	9	45	-	210	252	-	3	3	-	658	746	
原 材 料 (raw materials)	-	195	200	-	9	9	-	38	39	-	12	23	-	24	26	-	2	2	-	280	299	
合 計	-	1,101	1,163	-	73	80	-	195	244	-	40	193	-	254	312	-	14	14	-	1,677	1,986	

- 1) I 地域 : 北西유럽 ~ 독일, 네덜란드, 플란더즈, 프랑스
- II 地域 : 北部 ~ 노르웨이, 덴마크, 발틱국가
- III 地域 : 南部 ~ 스페인, 포르투갈, 地中海
- IV 地域 : 英國諸島 ~ 스코틀랜드, 아일랜드, 英國의 海峽諸島
- V 地域 : 殖民地 ~ 北아메리카, 西印度
- VI 地域 : 東印度

- 2) (1) : 1663년과 1669년의 런던에서의 平均値
- (2) : 1669년, 1700년 및 1701년의 런던에서의 平均値
- (3) : 1699년, 1700년 및 1701년의 잉글랜드에서의 平均値

資料) Davis, R., English Foreign Trade, 1660-1700, *The Economic History Review*, 3, 2(1954), pp. 164 ~ 165.

本章에서는 第II章에서 설명한 海運獎勵振興條例의 내용 중 7가지로 要約된 주된 規定을 土臺로 하여 위의 문제에 대한 답을 다음과 같은 방법으로 구하고자 한다.

즉 海運의 기본적인 生産要素—生産手段으로서의 船舶(資本)과 勞動力으로서의 船員(勞動)—를 競爭力側面에서 生産費比較를 통하여 네덜란드와 비교함으로써 그 답을 살펴보고자 한다.

1. 生産手段으로서의 船舶

商品을 生産하기 위해서는 반드시 人間의 勞動이 必要하다. 그래서 人間이 勞動을 하기 위해서는 그를 위한 道具, 機械, 器具 등의 手段(勞動手段)과 商品을 生産하기 위한 原材料, 半製品등(勞動對象), 즉 生産手段을 必要로 한다. 生産手段이 勞動과 結合될 때 生産이 可能한 것이다.

海運에 있어서 商品生産은 船舶으로써 貨物을 運送하는 것이라고 볼 수 있다. 이때 生産手段은 船舶이며 勞動은 그 船舶을 運航하는 船員을 말한다. 海運의 발전을 이 두가지 요소와 그 結合에 의한 生産力에 의존하는 것이다.

따라서 生産手段의 側面에서 競爭力이 있는 船舶이란 다른 나라에 비해 建造船價가 낮을 뿐만 아니라, 해당 貿易航路에 적합한 船舶의 配船 등, 船舶의 單位 噸당의 生産性이 높은 船舶을 말한다.

그런데 海運獎勵振興條例에 의해 英國商人은 英國船에 의해서만이 貿易을 행할 수 있었다.³²⁾ 따라서 外國船舶은 英國의 殖民地貿易으로부터 逐出당하였다. 外國船舶은 英國에게 拿捕된 경우를 제외하고는 英國商人에 의해서 貿易에 종사할 수 없었다. 그 결과 英國에서는 船腹에 대한 需要가 惹起되었으며 그것은 또한 建造船價의 상승을 招來하였다. 그러면 어떠한 메카니즘에 의하여 建造船價가 騰貴하는지를 살펴보기로 한다.

17세기에 있어서 造船에 必要한 주된 材料는 木材, 마스트, 大麻, 亞大布, 瀝青, 「타르」(Tar)였다. 英國은 船舶建造用材料과 船用品을 주로 「발틱」 및 「스칸디나비아」國家로부터 輸入하고 있음을 <表-3>에서 알 수 있다.³³⁾

그런데 商品을 原產地에서 英國船에 의해서 구입하도록 한 海運獎勵振興條例 때문에 英國은 造船用材料 獲得費用面에서 他國, 특히 네덜란드보다도 불리한 立場에 놓이게 되었다.

왜냐하면 그 規定때문에 「발트」海 國家의 商人들이 英國商人들에 대해서 船舶用材料에 대한 地域 獨占(local monopoly)을 행사할 수 있었기 때문이었다. 따라서 造船用材料 生産者인 「덴」人(Danes)은 그 材料의 價格과 關稅를 引上하였다. 그 결과 英國商人은 그 材料를 구입할 때 從來價格의 약 2배를 支拂해야 했다.³⁴⁾

32) 本稿 第II章의 2節 參照.

33) Coleman, D.C., Naval Dockyards Under the Later Stuarts, *The Economic History Review*, 6, 2(1953), p. 146.

34) Lipson, E., *The Economic History of England*, Vol. III(London: A. & C. Black, Ltd., 1931), p. 131.

〈表-3〉 品目別 輸入原材料¹⁾

(單位 : £ 000)

品目	I 地域 ²⁾			II 地域			III 地域			IV 地域			V 地域			VI 地域		
	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)
絹	-	1	1	-	-	-	262	301	302	-	-	-	-	-	-	1	42	42
亞麻布 및 大麻	26	3	8	56	112	185	4	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
毛織物	2	-	-	1	2	2	26	62	73	-	-	122	-	-	-	-	-	3
紡織	17	124	141	-	3	3	55	37	37	3	1	47	-	-	-	8	4	4
染料	36	34	41	-	-	-	91	90	92	-	-	-	3	71	85	16	8	8
鐵	19	3	8	42	103	149	6	12	24	-	-	1	-	-	-	-	-	-
木材	6	19	26	97	64	96	-	1	1	3	-	1	-	12	14	-	-	-
기름	20	1	1	-	4	4	131	94	117	-	-	-	-	6	19	-	-	-
獸脂	-	-	-	-	1	1	-	-	-	1	9	84	-	-	-	-	-	-
기타	78	59	69	59	62	75	47	46	50	8	8	22	71	51	63	63	13	13
合計	204	244	295	255	351	515	622	644	697	15	18	277	74	140	182	88	70	70

1) 〈表-3〉은 〈表-2〉에서 總輸入中 原材料의 項目을 品目別로 細分化시켜 나타낸 것이다.

2) 〈表-2〉參照.

3) 〈表-2〉參照.

資料) 〈表-2〉와 같다.

造船用材料의 價格騰貴는 建造船價에 反映되고 그것은 또한 運賃과³⁵⁾ 傭船料의 상승을 招來하였
다. 그리고 그 材料의 運送費用의 상승은 또 그 材料의 輸入價格의 騰貴에 影響을 미친다.³⁶⁾

그런데 네덜란드는 獨逸과 덴마크에서 英國보다는 半값 이하로써 船舶用木材를 輸入하는 것이
가능했다. 그리고 네덜란드는 商業組織의 優秀성과 「발틱」商人들과의 個人的인 親近性때문에 英國
보다도 「발틱」國家들과의 貿易에 있어서 優位에 있었다.³⁷⁾ 따라서 네덜란드는 英國보다도 훨씬 값
싸게 船舶을 建造할 수 있었다.

「차일드」에 따르면 300톤인 「플라이보트」(flyboat, fluitschip)³⁸⁾를 한 척 建造하는데 £1,300
~ £1,400의 費用이 드는데 비하여 英國은 £2,200~£2,400의 費用이 所要되었다.³⁹⁾

船舶을 堪航狀態로 유지하기 위해서는 계속적인 修理·整備가 必要하다. 네덜란드는 船舶의 修
理·整備에 必要한 船用品을 英國의 2분의 1에 해당하는 費用으로써 구입할 수 있었다. 따라서 英
國은 船舶을 建造, 裝裝, 修理·維持하는데 네덜란드보다도 2배의 費用이 所要되었다.⁴⁰⁾ 이것은 海
運獎勵振興條例때문에 英國이 生産手段인 船舶의 獲得·維持面에서 네덜란드보다도 불리한 立場에
놓이게 되어 성공적으로 네덜란드와 경쟁할 수 없었다는 것을 뜻한다.

海運獎勵振興條例에도 불구하고 네덜란드가 英國보다도 生産手段인 船舶의 側面에서 優位를 確保
할 수 있었던 것은 각 貿易地域에 적합한 船舶을 建造하여 配船한 것⁴¹⁾과 「플라이보트」의 運航에
의한 利點때문이었다.

그런데 이러한 사실을 16세기말부터 17세기 前半에 걸쳐 두 地域으로 大別 가능한 世界貿易에서
찾아볼 수 있다. 海運에 있어서 이 때의 世界貿易은 「가론」(Garrone) 入口로부터 「아찬젤」
(Archangel)에 이르는 北유럽 및 東유럽을 包含하는 地域과 「비스케이만」으로부터 地中海의 「레반
트」諸港口, 「카나리아」諸島, 「마드이라」諸島, 「기리아」 및 東印度에 이르는 南部 유럽을 포함하는
地域으로 크게 나누어진다.⁴²⁾

前者는 商品價格에 비해서 運賃이 높고 부피가 큰 商品을 輸出하고⁴³⁾ 많은 船舶을 必要로 하는

35) 네덜란드의 運賃은 同一한 航海에 대해 英國보다도 $\frac{1}{3}$ ~ $\frac{1}{2}$ 程度 낮았다. Hinton, *op. cit.*, p. 91.

36) Davis, R., Merchant Shipping in the Economy of the Late Seventeenth Century, *The Economic History Review*,
9, 1 (1956), pp. 60~61.

37) Wilson, C.H., The Economic Decline of the Netherlands, *Essays in Economic History*, Carus-Wilson, E.M. ed.
(London: Edward Arnold Publishers Ltd., 1954), p. 254.; Davis, *op. cit.*, p. 62.

38) 「플라이보트」는 17세기의 代表的인 商船으로서 船尾가 둥글고 船底가 평탄한 三檣 마스트船이다. 그 帆檣은
前部마스트(fore mast)와 「메인 마스트」(main mast)에 橫帆 2개씩을 달고 「미즌 마스트」(mizen mast)에 「라
틴세일」을 장비한 「캐락」(Carrack)船型이다.

金在璫, 백의 歷史(서울: 서울大學校 工科大學 造船工學科 同窓會, 1980), pp. 109~110, p. 177.

39) Fayle, *op. cit.*, p. 190.

40) 角山榮, 前揭論文, pp. 217~218.

41) Ricardo, *op. cit.*, p. 29.; Lipson, *op. cit.*, p. 130.

42) Barbour, V., Dutch and English Merchant Shipping in the Seventeenth Century, *Essays in Economic History*,
Carus-Wilson, E. M. ed.(London:Edward Arnold Publishers Ltd., 1954), pp. 230~231.

43) Heckscher, E. F., Multilateralism Baltic Trade, and the Mercantilists, *The Economic History Review*, 3, 2(1950),
p. 224.

地域이다. 따라서 200~500톤 船舶으로서 값싸게 建造되고 값싸게 運航되며 大砲를 실지 않고 貨物만 輸送할 수 있는 船舶이 이 地域의 貿易에 제일 적합하였다. 이 地域에서 運送되는 商品은 포도주, 鹽, 魚類, 穀物, 木材, 瀝青, 「타르」, 大麻, 亞麻布, 납, 朱錫, 鐵銅 등이었다.

後者は 「利益이 많은 貿易」(rich trades)이라고 불리워지는 地域이다. 부피가 큰 商品도 약간 있었지만 輸出商品이 대부분은 그 價格에 비해서 부피가 적고 輕量이었다. 이 地域에서는 金, 銀, 香料 등 高價의 商品이 輸送되는 관계로 掠奪과 拿捕의 위험이 많았다.

네덜란드는 英國과는 달리 前者의 貿易에 「플라이보트」를 建造하고 配船시킴으로써 그 地域의 貿易에서 英國을 壓倒할 수 있었다. 왜냐하면 일종의 撤物船(bulk cargo carrier)인 「플라이보트」는, 첫째, 17세기에 貨物의 種類에 적합하도록 여러 형태로 建造되었으며,⁴⁴⁾

둘째, 龍骨이 폭과 길이에 비해 길고 또 平底船으로서 積貨容積이 크므로 船舶의 積貨係數(stowage factor)가 높고,⁴⁵⁾

셋째, 大砲를 실지 않았기 때문에 砲塔으로 인한 重量과 空間을 節約할 수 있을 뿐만 아니라, 船速을 增大시킬 수 있었고,⁴⁶⁾

넷째, 大砲의 作動에 必要한 人員數를 줄임으로써 輸送能力에 비해 船員數가 減少되어 船員費를 減할 수 있었기 때문이었다.⁴⁷⁾

(넷째의 要因에 대해서는 다음 第2節에서 자세히 설명됨)

따라서 이러한 條件을 갖춘 「플라이보트」는 위에서 설명한 前者의 貿易에 제일 적합한 船舶이 있다. 그러나 前者의 貿易에 忠實한 英國船舶은 대부분이 外國으로부터 拿捕한 重武裝船이었기 때문에 부피가 큰 貨物을 輸送하기에는 부적합하였다.

또한 英國은 1651년의 航海條例의 制定·公布後 前者의 貿易에 적합한 船舶을 한 척도 建造하지 않았고⁴⁸⁾ 外國으로부터 拿捕한 船舶에 주로 의존하였다.⁴⁹⁾ 더구나 英國은 「플라이보트」에 匹敵할만

44) Barbour, *op. cit.*, p. 244.

45) 龍骨의 길이는 船幅의 4배나 되었다.

Davis, R., *The Rise of the English Industry in the Seventeenth Centuries* (London: MacMillan & Co. Ltd., 1962), p. 49.

46) *Ibid.*, pp. 50~51.

47) Hinton, *op. cit.*, p. 206.

48) Davis, *op. cit.*, p. 50.

49) 다음은 17세기에 英國이 外國과의 戰爭에서 拿捕한 船舶의 推定隻數이다.

First Dutch war	1652-4	1,000~1,700
War with Spain	1655-60	400
Second Dutch War	1664-7	522
Third Dutch War	1672-4	500
French War	1689-97	1,279

Ibid., p. 51.

다음은 英國이 國內造船所에서 建造한 船舶의 隻數 및 噸數를 나타낸다.

1661-63	7	2,400
---------	---	-------

한 船舶建造를 위해 必要한 새로운 방법을 발견하고 그것을 採擇하는데 아무런 이유없이 네덜란드보다 뒤떨어졌다.⁵⁰⁾

運送商品과 船舶에 대한 海賊과 敵國의 掠奪 및 拿捕의 위험성이 많은 後者의 地域, 즉 부피가 작은 商品이 運送되는 「利益이 많은 貿易」에서는 英國의 重武裝船만이 네덜란드 船舶과 競爭할 수 있었다. 그러나 英國商人은 이 地域의 貿易에서 네덜란드보다도 좋은 實績을 올리지 못했다.

또 이 地域의 貿易에도 네덜란드의 「플라이보트」가 종사하고 있었다.⁵¹⁾ 그런데 後者의 貿易에서는 英國海運은 네덜란드 海運과 角逐을 벌이고 있었다.

2. 勞動力으로서의 船員

本節에서는 船長과 船員의 4분의 3이상이 英國人에 의해서 運航되는 英國船으로서 貿易을 행할 것을 規定한 海運獎勵振興條例가 英國海運에 있어서 船員側面에 어떠한 影響을 미쳤는가를 네덜란드와 비교하여 살펴보고자 한다.

船員側面에 있어서 한 나라의 競爭力은 船員의 供給能力, 乘船定員規模(manning scale), 船員費, 船員의 資質등에 좌우된다고 볼 수 있다.

위에서 설명한 規定은 英國海運에 雇傭의 增大를 가져왔으나 그대신 英國船主는 船員勞動力의 확보라는 어려움을 겪게 되었다.⁵²⁾

또한 英國船主는 英國船의 船長과 船員의 4분의 3이상을 반드시 英國人인 船員中에서 雇傭해야 하므로, 英國船員은 英國船主에 대해 一種의 「클로즈드 습」(closed shop)의 利點을 누릴 수 있었다. 즉 英國船員은 위의 規定으로 인하여 賃金引上, 勞動條件 改善을 船主에게 要求하였다.

반면에 네덜란드 船主는 自國民보다도 生計費水準이 낮은 많은 外國船員을 雇傭함으로써 船員費를 낮출 수가 있었다. 17세기에 네덜란드 船舶에 乘船하고 있었던 總船員數 중 적어도 2분의 1은 外國船員이었다.⁵³⁾ 즉 이것은 오늘날 先進國 船主들이 便宜置籍船에 의해서 船舶費側面에서 누리는 利點과 비슷한 것이다.⁵⁴⁾

「플라이보트」는 「리깅」(rigging)作業이 간단하고 大砲를 실기 않기 때문에 동등한 噸수의 重武裝

1664-67	23	15,000
1668-71	12	8,700
1672-74	13	5,900

Coleman, *op. cit.*, p. 143.

50) Davis, *op. cit.*, p. 50.

51) Barbour, *op. cit.*, p. 231.

52) Beer, *op. cit.*, pp. 104~105.

53) Barbour, *op. cit.*, p. 247.

54) Sturmev, S. G., *British Shipping and World Competition* (London: The Athlone Press, 1962), p. 218.

船舶보다도 작은 乘船定員 規模로써 運航이 가능하였다. 200톤 船舶의 경우 「플라이보트」의 乘船定員規模는 10명이었으나 英國의 重武裝船의 乘船定員規模는 약 30名이었다.⁵⁵⁾

「제임스 1세」(James I)시대에 英國船舶은 國防의 任務를 동시에 수행하는 船舶으로서 建造되었고 네덜란드 船舶은 收益만을 目的으로 하여 建造되었다. 이 시대에 建造된 네덜란드 船舶의 乘船定員規模는 6명이었으나, 같은 크기의 英國船을 運航하기 위해서는 20명의 船員이 必要하였다.⁵⁶⁾

英國은 乘船定員規模面에서 네덜란드에 비하여 絶對적으로 不利하였다. 그런데 英國이 상대적으로 一人當 船員賃金이 네덜란드보다 낮으면 英國은 乘船定員規模의 不利한 點을 克服할 수 있다. 그러나 실제로 英國의 船員賃金⁵⁷⁾이 네덜란드보다 그다지 낮은 것은 아니었다.⁵⁸⁾ 또 英國은 乘船定員規模에 起因한 飲食物費(victualling cost)面에서도 네덜란드보다 不利하였다. 따라서 英國은 네덜란드와의 船員賃金の 差異로 인한 乘船定員規模의 不利한 點을 克服할 수 없었다. 이러한 사실에 비추어 볼 때 船員費面에서 英國이 네덜란드와 競爭하는 것은 불가능하였다.

船員의 資質은 그들의 職業意識에 의하여 크게 左右되므로 그것에 대한 客觀的인 評價가 어렵다. 그러므로 國家間에 있어서 船員資質을 비교한다는 것은 더욱 곤란하다. 그런데 船員資質의 좋고 나쁨은 대체로 勞動의 生産性, 海難事故率 등으로서 나타난다.⁵⁹⁾

筆者는 文獻檢出을 통하여 17세기에 있어서 英·蘭의 船員資質의 한 단면을 살펴보고자 한다.

「제임스 2세」(James II)시대에 유명한 商人인「후블론」(James Houblon)은 「페피즈」(Pepys)에게 보낸 글에서 英國船長과 船員의 放蕩, 暴飲, 浪費를 辛辣하게 非難하고 있는 반면에 네덜란드 船長(schippers)의 節制와 儉約을 칭찬하고 있다. 貿易에 관계된 英國의 여러 著作者조차도 이러한 評價를 인정하고 있다. 「휘에」(Huet)大主教에 의하면 네덜란드 船長들은 그들에게 委託된 商品에 대한 決算報告書를 정확히 작성하는 緻密性과 忠誠心을 가지고 있었다. 또 그들은 노르웨이 貿易에서 貨物의 販賣와 木材 購入時 商人으로서의 使命感을 가지고 任務를 수행했으며, 原價意識(cost consciousness)을 가지고 그러한 商行爲時 必要한 費用을 상당히 節減하였다.⁶⁰⁾

17세기에 유럽에서는 네덜란드의 船長이 세계에서 제일 優秀하다는 것이 널리 알려져 있었다. 「페피즈」에 따르면 닻줄 작업을 完成하는데 英國은 60명의 人員이 所要되지만 네덜란드는 20명으로써 그 작업을 행할 수 있었다는 것이다.⁶¹⁾

네덜란드 船員의 航海術이 英國보다도 優秀하다는 한 단면은 다음에서 알 수 있다. 1667년 네덜

55) Ricardo, *op. cit.*, p. 29.

56) Lipson, *op. cit.*, p. 132.

57) 17세기에 있어서 英國船員의 賃金體係와 水準, 勞動條件에 대해서는 다음을 參照. Davis, *op. cit.*, Ch. VII.

58) Barbour, *op. cit.*, p. 247.

59) 孫兌鉉, 韓國船員의 職業意識에 관한 考察, 韓國海洋大學 海運研究所 論文集, 3(1984), p. 15.

60) Barbour, *op. cit.*, p. 248.

61) *Ibid.*, p. 247.

란드 船員은 外國建造船인 「로얄 찰스」(Royal Charles)호를 英國의 어떠한 導船士에 의해서도 試圖되지 않았던 未知의 海峽을 安全하게 통과시킴으로써 英國의 海運省長官(The Secretary of the Navy)을 놀라게 하였다. 네덜란드 船員은 積揚荷狀態, 船員의 健康狀態, 船舶의 修理·維持에 있어서 英國船員보다도 優秀하였다.⁶²⁾

위에서 英國은 英國船에 船長과 船員의 4분의 3이상이 英國人이어야 한다는 海運獎勵振興條例로 인하여 네덜란드보다도 船員(勞動力)의 확보면, 高乘船定員規模에 따른 船員費面에서 劣等의 位置에 있었다는 것이 밝혀졌다. 또 英國은 航海術, 船舶의 管理能力 등 船員의 資質面에서 네덜란드보다도 뒤떨어진 狀態에 있었다는 것을 알게 되었다.

이러한 사실은 네덜란드의 中繼貿易과 運送業을 打破하고 英國海運의 獎勵·振興을 목적으로 하는 1660년의 航海條例가 勞動力으로서의 船員의 側面에서 오히려 英國海運의 發展을 桎梏하고 그것의 國際競爭力을 弱화시키는 결과를 招來하였다는 것을 뜻한다.

IV. 結 論



本稿에서 海運獎勵振興條例의 내용을 살펴보고 그것을 7가지로 要約하였다. 그리고 그 條例의 立法目的과 效果를 檢討하였다. 그 후 이를 基盤으로 하여 그 條例가 英國海運에 어떠한 影響을 미쳤는가를 海運의 기본적인 生産要素인 船舶(資本)과 船員(勞動)의 側面에서 네덜란드와 비교하여 考察하였다.

본 研究에 의하여 네덜란드의 海運業과 中繼貿易을 打破하고 英國海運의 獎勵와 振興을 목적으로 하여 制定·公布된 1660년의 航海條例가 그 목적과는 달리 오히려 英國海運의 발전을 저해하는 役割을 하였음이 밝혀졌다.

즉 英國船에 의해서만이 英國과 英國植民地 또는 英國植民地間의 貿易을 行할 수 있다는 規定과, 商品의 原產地 또는 商品을 최초로 船積할 수 있거나, 船積하거나 보통 최초로 船積해 온 港口의 所屬船舶 또는 英國船에 의하지 않고서 위의 地域사이에 貿易을 行할 수 없다는 規定때문에 英國海運은 同規模船舶의 建造費, 修理維持費面 등에서 네덜란드 海運보다도 劣勢에 놓이게 되었다.

그리고 英國船의 船長과 船員의 4분의 3이상이 英國人이어야 한다는 規定때문에 英國船員은, 일종의 「클로즈드 숃」(closed shop)의 效果를 가지게 되어 英國船主에게 賃金引上和 勤勞條件의 改善을 요구하게 되었다. 英國船主는 위의 規定으로 인하여 네덜란드 船主와는 달리 自國民보다도 生計

62) cf. *idid.*, pp. 248~249.

費水準이 맞은 外國의 低賃金船員을 雇傭하지 못하여 船員費의 節減을 꾀할 수 없었다. 대부분이 重武裝을 한 英國船은 同規模의 네덜란드의 「플라이보트」(flyboat)에 비하여 乘船定員規模面에서 絶對적으로 劣位하였다. 그런데 英國船員賃金은 네덜란드에 비해 별다른 차이가 없었다. 따라서 英國은 船員費에 있어서 네덜란드와 競爭할 수 없었다.

바꾸어 말하면 重商主義의 한 모습으로 具現되고 保護的, 國旗差別的 政策인 海運獎勵振興條例에도 불구하고 네덜란드는 海運의 基本的인 生産要素面에서 國際競爭力을 높임으로서 17세기에 있어 英國海運과 成功적으로 競爭할 수 있었다. 즉 네덜란드는 「플라이보트」를 建造하여 運航함으로서 英國船舶에 비하여 建造船價, 乘船定員規模, 船舶의 積貨係數, 各 貿易地域에 있어서 配船의 適合性面 등에서 英國보다도 優位에 서게 되었다.

그리고 네덜란드의 船員은 英國船員에 비하여 儉約하고 節制있는 乘船生活을 하고 船主 및 商人을 代理한 管理者로서 原價意識(cost consciousness)을 가지고서 충성스럽게 임무를 수행하였으며 船舶管理能力와 航海術 등의 資質面에서 월등히 뛰어났다.

本研究의 結果를 종합해 볼 때 하나의 海運政策體系로서의 1660년의 航海條例가 海運의 基本的인 生産要素面에 있어서 合目的的인 手段이 되지 못하고 海運助成이 아니라 지나친 規制措置로서 작용함으로써 海運의 發展을 阻害하였다는 사실을 알 수 있다.

17세기에 있어서의 海運처럼 오늘날의 海運에 있어서도 한 나라의 海運의 國際競爭力은 基本的인 生産要素인 船舶(資本)과 船員(勞動)에 基盤을 두고 있다.

따라서 本研究의 結果가 韓國海運에 示唆해 주는 一面은 무엇일까? 그것은 海運에 있어서 船舶, 船員등에 관련된 政策樹立時 17세기에 있어서 1660년의 航海條例가 英國海運에 미친 否定的인 效果를 고려해야 한다는 것이다.

參 考 文 獻

- 金在瑾, 배의 歷史, 서울: 서울大學校 工科大學 造船工學科 同窓會, (1980).
- 閔星奎, 海運經濟學, 釜山: 韓國海洋大學 海事圖書出版部, (1973).
- 孫兌鉉, 韓國船員의 職業意識에 關한 考察, 韓國海洋大學 海運研究所 論文集, 3, 1~38, (1984).
- 愼奎晟, 一般經濟史, 서울: 法文社, (1984).
- 趙東弼 外, 新經濟學史, 서울: 法文社, (1983).
- 角山榮, 重商主義とイギリス造船業の發展, 海事經濟史研究, 堀江保藏(編), 東京: 海文堂, 205~237

(1967).

張漢裕, *イギリス重商主義研究*, 東京: 岩波書店, (1955).

12^oC AR. II. C. 18, An Act for the Encouraging and increasing of Shipping and Navigation, *Statute of the Realm*, Vol. I, V.

Barbour, V., Dutch and English Merchant Shipping in the Seventeenth Century, *Essays in Economic History*, Carus-Wilson, E.M.(ed.) London: Edward Arnold Publishers Ltd., 227~253, (1954).

Beer, G.L., *The Old Colonial System, 1660-1754*, N.Y. : The MacMillan Company, (1912).

Broeze, F.J.A., The New Economic History and the Burdens of the Navigation Acts, and the Continental Tobacco Market, 1770-90, *The Economic History Review*, 26, 4, 668~678, (1973).

Buck, P.W., *The Politics of Mercantilism*, N.Y. : Henry Holt and Company, (1942).

Coleman, D.C., Naval Dockyards Under the Later Stuarts, *The Economic History Review*, 6, 2, 134~155, (1953).

Davis, R., English Foreign Trade, 1660-1700, *The Economic History Review*, 7, 2, 150~166, (1954).

_____, Merchant Shipping in the Economy of the Late Seventeenth Century, *The Economic History Review*, 9, 1, p. 59~73, (1956).

_____, *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth Centuries*, London: MacMillan & Co., Ltd., (1962).

_____, The Rise of Protection in England, 1669-1786, *The Economic History Review*, 19, 2, 306~317, (1966).

Dickerson, O.M., *The Navigation Acts and the American Revolution*, Philadelphia : University of Pennsylvania Press, (1951).

Farnell, J.E., The Navigation Act of 1651, the First Dutch War and the London Merchant Community, *The Economic History Review*, 16, 3, 439~454, (1964).

Fayle, C.E., *A Short History of the World's Shipping Industry*, London : George Allen & Union Ltd., (1933).

Heckscher, E.F., Multilateralism, Baltic Trade, and the Mercantilists, *The Economic History Review*, 3, 2, 219~228. (1950).

Hinton, R.W.K., *The Eastland Trade and the Common Weal in the Seventeenth Century*, London : Cambridge University Press, (1959).

Lipson, E., *The Economic History of England*, Vol. III, London : A. & C. Black, Ltd., (1931).

- Loschky, D.J., Studies of the Navigation Acts : New Economic Non-history?, *The Economic History Review*, **24**, 4, 689~691, (1973).
- Marx, K., *Capital*, Vol. I, Fowkes, Ben(trans.), N.Y. : Vintage Books Edition, (1977).
- McClelland, P.D., The New Economic History and the Burdens of the Navigation Acts: A Comment, *The Economic History Review*, **26**, 4, 679~686, (1973).
- Ricardo, J.L., *The Anatomy of the Navigation Laws*, London, (1847).
- Schmoller, G., *The Mercantile System*, N.Y. : Augustus M.Kelley Publishers, (1967).
- Smith, A., *An Inquiry into the Nature and Causes of Wealth of Nations* (Modern Library ed.), N. Y. : Random House Inc., (1937).
- Sturmev, S.G., *British Shipping and World Competition*, London : The Athlone Press, (1962).
- Walton, G.M., The New Economic History and the Burdens of the Navigation Acts, *The Economic history Review*, **24**, 4, 533~542, (1971).
- _____, The Burdens of the Navigation Acts : A Reply, *The Economic History Review*, **24**, 4, 687~688, (1973).
- Wilson, C.H., The Economic Decline of the Netherlands, *Essays in Economic History*, Carus-Wilson, E.M., (ed.) London : Edward Arnold Publisher Ltd. 254~269, (1954).

附錄

**An Act for the Encouraging and increasing of
Shipping and Navigation***

No Goods shall be imported to or exported from Asia, Africa, or America, but in English Ships, and Master and Three-fourths of Mariners English.

Penalty.

Admirals, & c. empowered to seize and bring in as Prize all Ships offending.

FOR the increase of Shipping and incouragement of the Navigation of this Nation, wherin under the good providence and protection of God the wealth Safety and Strength of this Kingdome is soe much concerned Bee it Enacted by the Kings most Excellent Majesty and by the Lord^s and Comons in this present Parliament assembled and the Authoritie therof That from and after the First day of December One thousand six hundred and sixty and from thence forward noe Good^s or Commodities whatsoever shall be Imported into or Exported out of any Land^s Islelands Plantations of Territories to his Majesty belonging or in his possession or which may hereafter belong unto or be in the possession of His Majesty His Heires and Successors in Asia Africa or America in any other Ship or Ships Vessel or Vessells whatsoever but in such Ships or Vessells as doe truely and without fraude belong onely to the people of England or Ireland Dominion of Wales or Towne of Berwicke upon Tweede, or are of the built of, and belonging to any of the said Land^s Island^s Plantation or Territories as the Proprietors and right Owners thereof and whereof the Master and three fourthes of the Marriners at least are English under the penalty of the Forfeiture and Losse of all the Good^s and Commodities which shall be Imported into, or Exported out of, any the aforesaid places in any other Ship or Vessell, as alsoe of the Ship or Vessell with all its Guns Furniture Tackle Ammunition and Apparell, one third part thereof to his Majesty his Heires and Successors, one third part to the Governour of such Land Plantation Island or Territory where such default shall be committed in case the said Ship or Good^s be there seised, or otherwise that third part alsoe to his Majasty his Heires and Successors, and the other third part to him or them who shall Seize Informe or sue for the same in any Court of Record by Bill Information Plaint or other A^ction wherin noe Essoigne Prote^ction or Wager of Law shall be allowed, And all Admiralls and other Commanders at Sea of any the Ships of War or other Ship haveing Comission from His Majesty or from his Heires or Successors are hereby

註*) 12^CAR. II. c. 18, *Statute of the Realm*, Vol. V, pp. 246~250.

authorized and strietly required to seize and bring in as prize all such Ships or Vessells as shall have offended contrary hereunto and deliver them to the Court of Admiralty there to be proceeded against and in case of condemnation one moyety of such Forfeitures shall be to the use of such Admiralls or Commanders and their Companies to be divided and proportioned amongst them according to the Rules and Orders of the Sea in (cases³) of Ships taken prize, and the other moyety to the use of his Majesty his Heires and Successors.

Proceedings in case of Condemnation.

AND be it Enaet ed that noe Alien or person not borne within the Allegiance of Our Sovereigne Lord the King his Heires and Successors or Naturalized or made a free Denizen shall from and after the First day of February which shall be in the yeare of our Lord One thousand six hundred sixty one exercise the Trade or Occupation of a Merchant or Factor in any the said places upon paine of the forfeiture and losse of all his Goodp and Chattels, or which are in his possession, one third to his Majesty his Heires and Successors, one third to the Governour of the Plantation where such person shall soe offend, and the other third to him or them that shall informe or sue for the same in any of his Majestyes Courts in the Plantation where such offence shall be committed, And all Governours of the said Landp Islandp Plantations or Territories and every of them are hereby strietly required and commanded and all who hereafter shall be made Governours of any such Islande Plantations or Territories by his Majesty his Heires or Successors shall before their entrance into their Government take a solemne Oath to doe their utmost that every the aforementioned clauses and all the matters and things therin contained be punẽ tually and punẽ tually and bona fide observed according to the true intent and meaning therof. And upon complaint and prooffe made before his Majesty his Heires or Successors, or such as shall be by him or them therunto authorized and appointed that any the said Governours have bene willingly and wittingly negligent in doeing their Duty accordingly, that the said Governour soe offending shall be removed from his Government.

II. Aliens exercising the Occupation of Merchants or Factors in Plantations.

Penalty.

Governors of Plantations to take Oath to perform the aforementioned Clauses.

Neglecting so to do, removed.

3. Case. O.

III.
Goods of Africa,
Asia, or America
not to be imported
but in English
Ships, and manned
as aforesaid.

Penalty.

AND it is further Enacted by the Authority aforesaid that noe Goodes or Commodities whatsoever of the growth production or manufæture of Africa Asia or America or of any part thereof, or which are discribed or laid downe in the usuall Maps or Cardes of those places be Imported into England Ireland or Wales Islandes of Guernsey or Jersey or Towne of Berwicke upon Tweede in any other Ship or Ships Vessell or Vessels whatsoever, but in such as doe truely and without fraude belong onely to the people of England or Ireland, Dominion of Wales or Towne of Berwicke upon Tweede or of the Landes Islandes Plantations or Territories in Asia Africa or America to his Majesty belonging as the proprietors and right owners thereof, and wherof the Master and three fourthes at least of the Mariners are English under the penalty of the forfeiture of all such Goodes and Commodities, and of the Ship or Vessell in which they were Imported with all her Guns Tackle Furniture Ammunition and apparell, one moyety to his Majesty his Heires and Successors, and the other moyety to him or them whoe shall Seize Informe or Sue for the same in any Court of Record by Bill Information Plaint or other Action wherin noe Essoigne Protection or Wager in Law shall be allowed.

IV.
Goods of foreign
Growth or
Manufacture to
be imported only
from the Places
of their said
Growth, & c.

or from those
Ports where they
have been usually
first shipped.

Penalty.

AND it is further Enacted by the Authority aforesaid that noe Goodes or Commodities that are of forraigne growth production or manufæture and which are to be brought into England Ireland Wales, the Islandes of Guernsey & Jersey or Towne of Berwicke upon Tweede in English built shipping, or other shipping belonging to some of the aforesaid places, and navigated by English Mariners as abovesaid shall be shipped or brought from any other place or Places, Country or Countries but onely from those of their said Growth Production or Manufæture, or from those Ports where the said Goode and Commodities can onely or are or usually have beene first shipped for transportation and from none other Places or Countryes under the penalty of the forfeiture of all such of the aforesaid Goodes as shall be Imported from any other place or Country contrary to the true intent and meaning hereof, as alsoe of the ship in which they were imported with all ber Guns Furniture Ammunition Tackle and Apparel, one Moyety to His Majesty His Heires and Successors and the other

Moyety to him or them that shall seize informe or sue for the same in any Court of Record to be recovered as is before exprest.

AND it is further Enacted by the Authority aforesaid That any sort of Ling Stockefish Pilchard, or any other kinde of dryed or salted fish usually fished for and caught by the people of England Ireland Wales or Towne of Berwicke upon Tweede, or any sort of Codfish or Herring, or any Oyle or Blubber made or that shall be made of any kinde of Fish whatsoever, or any Whale fines or Whale bones which shall be imported into England Ireland Wales or Towne of Berwicke upon Tweede not haveing beene caught in Vessels truly and properly belonging therunto as Proprietors and right Owners thereof and the said Fish cured saved or dryed, and the Oyle and Blubber aforesaid (which shall be accompted and pay as oyle) not made by the people thereof, and shall be imported into England Ireland or Wales or Towne of Berwicke upon Tweede shall pay double Aliens custome.

V.
All Ling, Stock
Fish, & c. Oil, & c.
Whalefines, & c.
imported, not
caught in Vessels
of the Proprietors
themselves, & c.
shall pay double
Aliens Custom.

AND be it further Enacted by the Authorith aforesaid That from henceforth it shall not be lawfull to any person or persons whatsoever to Load or cause to be Loaden and carryed in any Bottome or Bottomes Ship or Ships Vessell or Vessels whatsoever wherof any Stranger or Strangers borne (unlesse such as (shall¹) bee Denizens or Naturalized) be Owners part Owners or Master and wherof three Fourthes of the Mariners at least shall not be English any Fish Vi^etuall Wares Good^o Commodities or (Good^o ²) of what kinde or Nature soever the same shall be from one Port or Creeke of England Ireland Wales Island^o of Guernsey or Jersey or Towne of Berwicke upon Tweede to another Port or Creeke of the same or of any of them under penalty for every one that shall offend contrary to the true meaning of this branch of this present A^et to forfeit all such good^o as shall be loaden and carryed in any such Ship or Vessell together with the Ship or Vessell and all her Guns Ammunition Tackle Furniture and Apparel, one moyety to His Majesty His Heires and Successors and the other moyety to him or them that shall Informe Seize or Sue for the same in any Court of Record to be recovered in manner aforesaid.

VI.
No Goods to be
carried from one
Port of England
to another in the
Vessel of any
Alien.

Exception.
Penalty.

1. O. omits.
2. Things O.

VI.
Abatement, & c.
in the Booke of
Rates allowed
only where the
Master and
Three Fourths of
the Mariners
be English.

AND it is further Enacted by the Authority aforesaid That where any Ease Abatement or Priviledge is given in the Booke of Rates to good^o or Commodities imported or exported in English built Shiping that is to say shiping built in England Ireland Wales Island^o of Guernsey or Jersey or Towne of Berwicke upon Tweede, or in any the Land^o Island^o Dominions or Territories to His Majesty in Africa Asia or America belonging or in his possession, That (it³) is alwayes to be understood and provided that the Master and three fourthes of the Mariners of the said Ships at least be alsoe English, And that where it is required that the Master and three Fourths of the Mariners be English that the true intent and meaning therof is that they should be such dureing the whole Voyage unlesse in case of Sicknesse Death or being taken Prisoners in the Voyage to be proved by the Oath of the Master or other cheife Officer of such Ships.

VII.
Goods & the
Growth or Ma-
nufacture of
Muscovy or
Russia, and of
the Turkish
Empire, and
other Goods
berein mentioned,
to be imported in
English Ships,
and mppned as
aforesaid.

AND it is futher Enacted by the Authority aforesaid That noe Good^o or Commodities of the Growth Production or Manufæ ture of Muscovy or of any the Countryes Dominions or Territories to the Great Duke or Emporer of Muscovia or Russia belonging, As alsoe that noe sorts of Masts Timber or board^o noe forraigne Salt Pitch Tar Rozin Hempe or Flax Raizins Figs Prunes Olive Oyles noe (sort¹) of Corne or Graine Sugar Pot-ashes Wines Vinegar or Spirits called Aqua-vite or Brandy Wine shall from and after the First day of Aprill which shall be in the yeare of our Lord One thousand six hundred sixty one be imported into England Ireland Wales or Towne of Berwicke upon Tweede in any Ship or Ships Vessel or Vessels whatsoever but in such as doe truely and without fraude belong to the people therof or of some of them as the true Owners and proprietors therof, and wherof the Master and Three Fourths of the Mariners at least are English, and that noe Currents, nor Commodities of the growth produ-
æ tion or Manufæ ture of any the Countryes Island^o Dominions or Territories to the Othoman or Turkish Empire belonging shall from and after the first day of Seprember which shall be in the yeare of our Lord One thsousand six hundred sixtyone be imported into any the forementioned places in any Ship or Vessel, but which is of English built

3. interlined on the Roll.
1. sorts. O.

and navigated as aforesaid and in noe other, except onely such forraigne ships and vessels as are of the built of that Country or place of which the said Goodρ are the growth produæ tion or Manufaε ture respee tively, or of such Port where the said Goodρ can onely be or most usually are first shipped for transportation, and wherof the Master and three Fourths of the Mariners at least are of the said Country^(and²) place under the penalty and forfeiture of Ship and Goodρ to be disposed and recovered as in the foregoing Clause.

Exception.

Penalty.

PROVIDED always and bee it hereby Enaε ted by the Authority aforesaid That for the prevention of the great fraudρ dayly used in colouring and concealing of Aliens Goodρ all Wines of the growth of France or Germany which ^(from &³) after the twentyeth day of Oε tober One thousand six hundred sixty shall be imported into any the Ports or Places aforesaid in any other Ship or Vessel then which doth truely and without fraude belong to England Ireland Wales or Towne of Berwicke upon Tweede and navigated with the Marriners therof as aforesaid shall be deemed Aliens goodρ and pay all Strangers Customes and dutyes to His Majestye His Heites and Successors, as alsoe to the Towne or Port into which they shall be imported, And that all sorts of Masts Timber or Board ρ , as alsoe all forraine Salt Pitch Tar Rozin Hempe Flax Raizins Figs Prunes Olive Oyles all sorts of Corne or Grane, Sugar Potashes Spirits commonly called Brandy Wine or Aqua vite Wines of the growth of Spaine the Islandρ of the Canaries or Portugall Madera or Westerne Islandρ and all goodρ of the growth Produæ tion or Manufaε ture of Muscovia or Russia which from and after the first day of April which shall be in the yeare of our Lord One thousand six hundred sixty one shall be imported into any of the aforesaid places in any other then such shipping, and soe navigated and all Currants and Turkey Commodities which from and after the first day of September One thousand six hundred sixty one shall be Imported into any the places aforesaid in any other then English built shipping and Navigated as aforesaid shall be deemed Aliens Goodρ and pay accordingly to his Majesty his Heires and Successors and to the Towne or Port into which they shall be imported.

D.
What Goods
deemed Aliens
Goods, and pay
Aliens Duties.

2 . or. O.

3 . interlined on the Roll

λ.
In What Case
and by what
Means Foreign-
built Ships
shall be deemed
English Ships.

Oath of Purchase
of such Ship for
a valuable Consi-
deration, and
other Particulars.

On Oath taken,
Certificate under
Hand and Seal
of Officer.

Officer to keep
Register of
certificates, and
return Duplicates
to Customs in
London.

AND for prevention of all Fraud^ρ which may be used in colouring or buying of Forraine Ships Be it Enaε ted by the Authority aforesaid And it is hereby Enaε ted That from and after the first day of April which shall be in the yeare of our Lord One thousand six hundred sixty one noe Foraine built ship or Vessell whatsoever shall be deemed or passe as a ship to England Ireland Wales or Towne of Berwicke or any of them belonging or enjoy the benefit or priviledge of such a Ship or Vessel, until such time that he or they claiming the said Ship or Vessel to be theirs shall make appeare to the cheife Officer or Officers of the Customes in the Port next to the place of his or their aboade that he or they are not Aliens, and shall have taken an Oath before such cheife Officer or Officers who are hereby Authorised to administer the same, That such Ship Vessel was bona fide and without fraude by him or them bought for a valueable consideration expressing the summe as alsoe the time place and persons from whom it was bought and who are his Partowners (if he have any) all which Partowners shall be lyeable to take the said Oath before the cheife Officer or Officers of the Custome house of the Port next to the place of their aboade, and that noe Forainer direε tly or indireε tly hath any part interest or share therin, and that upon such Oath he or they shall receive a Certificate under the Hand or Seale of the said cheife Officer or Officers of the Port where such Person or Persons soe making Oath doe reside, whereby such Ship or Vessel may for the future passe and be deemed as a Ship belonging to the said Port and enjoy the priviledge of such a Ship or Vessel, And the said Officer or Officers shall keepe a Register of all such Certificates as he or they shall soe give and returne a Duplicate therof to the cheife Officers of the Customes at London for such as shall be granted in England Wales and Berwicke and to the cheife Officers of the Customes at Dublin for such as shall be given in Ireland, together with the Names of the person or persons from whom such Ship was bought and the summe of money which was paid for her as alsoe the Names of all such persons who are part owners of her if any such be.

AND be it further Enacted by the Authority aforesaid That if any [Officers⁴] of the Customes shall from and after the⁽⁵⁾ first day of April allow the priviledge of being a Ship or Vessel to England Ireland Wales or Towne of Berwicke or any of them belonging to any Forraigne built Ship or Vessel, until such Certificate be before them produced, or such Prooffe and Oath taken before them or if any Officer of the Customes shall allow the priviledge of an English built ship or other Ship to any the aforesaid places belonging to any English or Forraigne built Ship comeing into any Port and makeing Entry of any Good ρ untill Examination whether the Master and three Fourths of the Mariners be English, or shall allow to any Forraigne built Ship bringing in the Commodities of the Growth of the Country where it was built the priviledge by this Act to such Ship given untill Examination and Prooffe whether it be a ship of the built of that Country, and that the Master and three Fourths the Mariners are of that Country, or if any Person who is or shall be made Governour of any Land ρ Island ρ Plantations or Territories in Africa Asia or America by his Majesty His Heires or Successors shall suffer any Forraigne built Ship or Vessel to load or unload any Good ρ or Commodities within the Precincts of their Governments until such Certificate be produced before them, or such as shall be by them appointed to view the same, and Examination whether the Master and three Fourthes of the Mariners at least be English, that for the first offence such Officer of the Customes and Governours shall be put out of their places Officers of Governments.

H.
Officers of the
Customs allowing
Privilege to any
Foreign-built Ship
until Certificate
or Proof, & c.

Governours of
Plantations, & c.
suffering Foreign-
built Ships to
load, & c. without
Certificates;

Penalty.

PROVIDED alwayes That this Act or any thing therein contained extend not, or be meant to restraine and prohibite the Importation of any the Commodities of the Straights or Levant Seas loaden in English built shipping & whereof the Master & three Fourths of the Marinere at least are English from the usuall Ports or Places for lading of them heretofore within the said Straights or Levant Seas though the said Commodities be not of the very growth of the said places.

I.
Proviso for
Goods of the
Streights or
Levant.

4. Officer. O.

5. said. O.

M.
Proviso for
Importation of
East India
Commodities
as to Growth.

PROVIDED alsoe That this Act or any thing therein contained extend not or be meant to restrain the Importing of any East India Commodities loaden in English built shipping, and wherof the Master and three Fourths of the Mariners at least are English from the usuall place or places for lading of them in any part of those Seas to the South Ward and Eastward of Cabo bona Esperanza although the Ports be not the very places of their growth.

N.
Proviso for
Goods imported
from Spain,
Portugal, Azores,
Madeira, or
Ganary Islands.

PROVIDED alsoe That it shall and may bee lawful to and for any (of¹) the people of England Ireland Wales Island^ρ of Guernsey or Jersey or Towne of Berwicke upon Tweede in Vessels or Ships to them belonging, and wherof the Master and three Fourths of the Mariners at least are English to load and bring in from any of the Ports of Spaine or Portugall, or Westerne Inland^ρ commonly called Azores or Madera or Canary Island^ρ all sorts of Good^ρ or Commodities of the Growth Production or Manufae ture of the Plantations or Dominions of either of them respee tively.

N.
Proviso for
Bullion, and
Goods taken
by way of
Reprisal.

PROVIDED That this Act or any thing therein contained extend not to Bullion nor yet to any Good^ρ taken or (2) that shall be bona fide taken by way of Reprisall by any Ship or Ships belonging to England Ireland or Wales Island^ρ of Guernsey or Jersey or Towne of Berwicke upon Tweede and Wherof the Master and three Fourths of the Mariners at least are English haveing Commission from His Majestie his Heires (and³) Successors.

M.
Proviso concerning
Corn, Salt, and
Fish of Scotland:

PROVIDED alwayes That this Act, or any thing therein contained shall not extend or be construed to extend to lay Aliens duties upon any Corne of the growth of Scotland, or to any Salt made in Scotland, nor to any Fish caught saved and cured by the People of Scotland, and Imported direε tly from Scotland in Scotch built Ships, and wherof the Master and three Fourths of the Mariners are of His Majestyes Subjeε ts, nor to any Seale Oyle of Russia Imported from thence into England Ireland Wales or Towne Berwicke upon Tweede in shiping bona fide to some of the said places

and for Seal Oil
or Russia.

1. interlined on the Roll
2. or O. 3. or O.

belonging, and wherof the Master and three Fouths of the Mariners at least are English.

PROVIDED alsoe and it is hereby Enaeted That every Ship or Vessell belonging to any the Subjects of the French King which from and after the twentyeth day of October in the yeare of our Lord One thousand six hundred (&⁴) sixty shall come into any Port Creeke Harbour or Roade of England Ireland Wales or Towne of Berwicke upon Tweede, and shall there [laid⁵] or unlade any good^ρ or Commodities, or take in or sett on shore any Passengers shall pay to the Collector of His Majesties Customes in such Port Creeke Harbour or Roade for every Tun of which the said Ship or Vessell is of burthen to be computed by such Officer of the Customes as shall be therunto appointed the summe of five shillings currant money of England, And that noe such Ship or Vessell be suffered to depart out of such Port Creeke Harbour or Roade untill the said Duty be fully paid, And that this Duty shall continue to be collected leavyed and paid for such time as a certaine Duty of Fifty Solls per Tun lately imposed by the French King or any part therof shall continue to be collected upon the shipping of England lading in France and three moneths after and noe longer.

■
The Duty payable upon Goods in French Ships, and on their taking in Shore Passengers.

How long to continue.

AND it is further Enaeted by the Authority aforesaid that from and after the first day of Aprill which shall be in the yeare of our Lord One thousand six hundred sixty one noe Sugars Tobaccho Cotton Wool Indicoes Ginger Fustick or other dyeing wood of the Growth Production or Manufæture of any English Plantations in America Asia or Africa shall be shipped carryed conveyed or transported from any of the said English Plantations to any Land Island Territory Dominion Port or place whatsoever other then to such (⁶) English Plantations as doe belong to His Majesty His Heires and Successors or to the Kingdome of England or Ireland or Principallity of Wales or Towne of Berwicke upon Tweede there to be laid on shore under the penalty of the Forfeiture of the said Good^ρ or the full value therof, as alsoe of the Ship with all her Guns Tackle Apparel Ammunition and Furniture, the one moyety to the Kings

Sugars, Toaacco, & c. of the Growth of America, to be shipped only to English Dominions :

Penalty.

4 . O. omits 5 . lade. O.
6 . other O.

Majesty His Heires and Successors, and the other moyety to him or them that shal seize informe or sue for the same in any Court of Record by Bil Plaint or Information wherin noe Essoyne Proteetion or Wager of Law shall be allowed.

■
Ships sailing from England, Ireland, or Wales to English Plantations, bound according to Tonnage with Sureties, to bring Goods there loaded into England, & c.

Ships coming from any other Port to the Plantations. Governours to take such Bond, or Certificate that such Bond has been given in England;

AND be it further Enacted by the Authoritie aforesaid That for every Ship or Vessel Which from and after the (five and twentyeth⁷) day of December in the yeare of our Lord One thousand six hundred and sixty shall set saile out of, or from England Ireland Wales or Towne of Berwicke upon Tweede for any English Plantation in America Asia (or¹) Africa sufficient bond shall be given with one surety to the cheife Officers of the Custome house, of such Port or place from whence the said Ship shall set saile to the value of one thousand pound^ρ if the Ship (shal¹) be of greater burthen, That in case the said Ship or Vessel shall loade any of the said Comodityes at any of the said English Plantation, that the same Commodityes shall be by the said ship brought to some Port of England Ireland Wales, or to the Port or Towne of Berwicke upon Tweede and shall there unload and put on shore the same, the danger of the Seas onely excepted, And for all ships coming from any other Port or Place to any of the aforesaid plantations who by this Act are permitted to trade there, that the Governour of such English plantation shall before the said Ship or Vessel be permitted to loade on board any of the said Comodityes take Bond in manner and to the value aforesaid for each respective Ship or Vessel, That such Ship or Vessel shall carry all the aforesaid Good^ρ that shall be laden on board in the said ship to some other of His Majestyes Englis Plantation, or to England Ireland Wales or Towne of Berwicke upon Tweede, And that every ship or vessel (that²) shall loade or take on board any of the aforesaid Good^ρ until such Bond given to the said Governour or Certificate produced from the Officers of any Custome house of England Ireland Wales or of the Towne of Berwicke that such bond have beene there duely given, shall be forfeited with all her Guns Takle Apparel and Furniture to be employed and recovered in manner (as³) aforesaid, And the said Governours and every of them shall twice in every

Penalty.

7. 25th O.
1. interlined on the Roll.
2. which O. 3. O. omits.

yeare after the first day of January One thousand six hundred (and^s) sixty
returne true Copyes of all such Bond^s by him soe taken to the cheife
Officers of the Custome in London.

Governors to
return Bonds
taken Twice
yearly to
Customs in
London.



