

对外经济贸易大学法学院国际商法案例教学丛书

美国海商法案例选评

冯 辉 编著

对外经济贸易大学出版社

(京)新登字182号

图书在版编目(CIP)数据

美国海商法案例选评/冯辉编著. —北京: 对外经济贸易大学出版社, 2003

(对外经济贸易大学法学院国际商法案例教学丛书)

ISBN 7-81078-285-1

I. 美… II. 冯… III. 海商法—案例—美国—高等学校—教学参考资料 IV.D971.222.9

中国版本图书馆CIP数据核字(2003)第090932号

2003年 对外经济贸易大学出版社出版发行

版权所有 翻印必究

美国海商法案例选评

冯辉 编著

责任编辑: 王晶

对外经济贸易大学出版社

北京市朝阳区惠新东街12号 邮政编码: 100029

网址: <http://www.uibep.com>

山东沂南县汇丰印刷有限公司印装

新华书店北京发行所发行

成口尺寸: 140mm X 203mm

10.75印张 260千字

2003年11月北京第1版

2003年11月第1次印刷

ISBN 7-81078-285-6/D • 018

印数: 0001-5000册

定价: 18.00元

总 序

我们对外经济贸易大学法学院，作为财经类院校中的法学院，其主要任务就是为两个市场，即国内市场和国际市场培养高级实用性法律人才。市场和社会的需要就是我们教学的目标。财经类院校的法学专业，历史短，经验少，但专业对口，置身于市场经济之中，社会需要量大，就业率高，容易办出特色，能满足市场和社会的需要，这是办好此类院校法学教学的强大动力。他们将在建立我们社会主义市场经济的过程中，在建立社会主义的法治过程中起着重要的生力军作用。

为了达此目的，即为了使该类院校的法学教学能担负起上述任务，其教学内容和教学方法都应具有自身特点。

我们经贸大学法学院，自建立国际法专业以来（1984年）就长期坚持具有特色的教学方向和教学方法。经过近二十年的努力，已经取得了一些成果，尤其在培养适应市场要求的三会人才方面，即培养我们的学生既懂法律，又懂经贸，还能熟练运用外语（英语）的综合性人才方面，积累了一些经验，经住了社会和市场的验证，本院的毕业生，特别是硕士生的就业率一直居高不下。2002年我院的这一专业被评为全国重点学科；经过激烈的招投标竞争，该专业也荣幸地承担了欧盟法律专业人士的法律培训任务。在该专业的博士生中，来自美国、英国、法国、韩国、日本等国及香港、台湾地区的学生正在日益扩大。

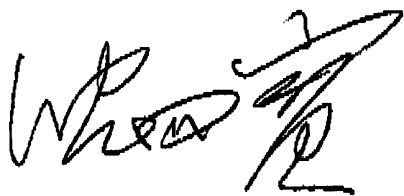
实践证明，在法学教学中实行案例教学，对于培养学生的综合分析问题能力，分清主次和识别真伪能力以及理论联系实际的能力方面起着直接的促进作用。通过案例教学，力求使在校的学生能有更多机会贴近社会，接触实践，使我们的教学能够做到下述宗旨，即研究理论为了解决实际问题，研究外国经验是为了解决中国问题的方向前进。

我们法学院的国际法专业有两个教学和研究方向：一个就是以 WTO 为主的国际经济法（公法）方向；另一就是以比较商法为主的国际商法（私法）方法。我们现在出版的系列案例教材，主要就是这两个教学方向上的研究成果。

在我们编写的系列案例评析中也包括相对成熟的英语案例，目的是为在本院的双语教学中有所依托。

最后要说明的是，本系列案例教材是对外经贸大学法学院 211 工程建设的一个组成部分，这里不仅凝结了法学院广大师生的心血，也包含了整个对外经贸大学从事“211 工程”建设工作的教职员工和领导们的心血，作为现任法学院院长的我，在此向所有支持我院发展的同仁们表示最衷心的感谢。

对外经济贸易大学
法学院



前 言

海商法是一门古老而又热门的学科，它历史悠久，内容丰富，是调整有关海上运输关系、船舶关系的法规，其中主要是通过法律途径来解决海上货物运输中所产生的问题，因而海上货物运输法可以称之为海商法的灵魂，海商法的所有内容都是围绕海上货物运输而展开的。海上货物运输是以合同的形式出现的，按照船舶营运方式的不同又分为提单下的货物运输和租船合同的货物运输两种形式。

由于历史的原因，英美等国的海上货物运输法详尽而又完备，一直处于世界的领先地位，已被大多数的国际条约所接受，我国海商法在这方面的研究则相对不足。时至今日，英美在国际海商法律领域的作用日益增强。

美国的海商法来源于英国的海商法，起初主要由判例法构成，自 19 世纪以来，也开始重视制定法。虽然美国海商法中制定法在日益增多，而且在海商法的发展过程中所起的作用也在逐渐增加，但是判例法仍占有主导地位，制定法所确立的一般的原则和规则都是对它之前判例法的归纳和总结，判例法一方面对制定法没有规定的加以补充，以弥补制定法的不足之处，另一方面对制定法已有的规定根据情况的变化加以扩充解释，以增强制定法的可适用性。

海上货物运输法是一个较为特殊的领域，主要表现在它与航

运实务联系非常紧密，具有很强的实践性。提单和租船合同都属格式合同，它所包含的条款和术语的含义是通过法院的判例所确立的，只有通过对这些案例的认真学习，才有可能直接了解到美国法院对待各种法律问题的态度，才有可能理解抽象的法律条文和法学理论的含义。因此，我们在研究美国的海上货物运输法时，如果不去学习它的典型案例，那么我们就不能说是掌握了美国的海上货物运输法。比如，1893 年的哈特法第 2 条规定了承运人克尽职责使船舶适航的义务。然而，如何理解克尽职责这一概念的含义，如何判断承运人是否已经履行了他的义务，却是要在具体的案件中由法官根据不同的情况综合地作出结论，法官会因船舶的管道出口未适当标注而判承运人未能履行其适航的义务，会因船员不足而判承运人未能履行其适航的义务，等等。再比如，承运人对于驾驶和管理船舶的过失而引起的货物损失不负责任，这是海上货物运输法中一个独特的制度，但承运人对于管理货物的过失而引起的货物损失要负责任，如何判别承运人的行为是属于管理船舶还是管理货物是一个非常重要的问题，这个我们也不能从制定法中找到答案，而只能从法官所作出的判例中去寻找答案，去总结出两种行为的区别。

本书共选编了 39 个案例，按照提单下的货物运输合同和租船合同分为两编。所选案例多为美国法院作出的经典案例，其中有许多是美国法学院开设的海商法课程中所使用的案例。由于海上货物运输的复杂性，多数案例都较长，在编写的过程中，尽可能地保留了其“本来面目”。每个案例之前的“案由”和“审理”以及案例之后的“评述”是编者加上的，并非为原来的案例中所有，主要是为了能够更方便读者阅读，但也仅仅是为读者提供一些参考。

对外经济贸易大学法学院在教学方法上一直提倡在主要专业

课程中实行案例教学法，实践证明，案例教学对于培养学生的综合分析能力，处理问题时分清主次和真伪的能力，在实践中运用法律的能力，都起着直接的促进作用。在对英美等国的比较商法的研究方面，法学院已经形成了一整套独特的案例教学的方法，而海商法学正是国际商法中一个非常重要的学科，希望本书的出版能够抛砖引玉，编者在此衷心地希望能为这一领域的发展尽一份力。

本书是编者在这一领域的首次尝试，加之编者水平所限，希望读者不吝赐教。

冯 辉

对外经济贸易大学法学院

2003 年 8 月

目 录

第一编 提单下的货物运输

第一章 绪论	(3)
第二章 普通法下承运人的责任	(6)
案例 1 尼亚加拉轮诉科德斯	(6)
第三章 成文法调整的提单当事人	(11)
案例 2 爱波斯坦诉美国	(11)
案例 3 罗伯特·赫德公司诉克拉威尔机器公司	(15)
第四章 货物损失的责任	(22)
第一节 非不适航或承运人的过错而引起的货物损失 ...	(22)
案例 4 雷克斯与达维斯公司诉高兰蒂斯号	(23)
第二节 不适航而引起的损失	(32)
案例 5 富尔美乐轮	(33)
案例 6 国际海运公司诉法勒与贝利 MFG 公司	(36)
案例 7 河石肉类公司诉兰开夏郡船运公司 (曼克斯 特城堡)	(41)
第三节 驾驶和管理船舶的过错而引起的货物损失	(49)
案例 8 梅诉汉堡—阿梅坎斯帕克哈特公司 (伊希斯号)	(50)

案例 9 密西西比船运公司诉赞德公司 (德萨德号)	
.....	(61)
第四节 承运人的管货过失引起的货物损失	(69)
案例 10 诺特诉植物精纺厂	(70)
案例 11 斯克尼尔诉瓦来斯库拉号	(75)
第五节 火灾而引起的货物损失	(80)
案例 12 俄利与斯托达特公司诉艾利曼威尔逊航运 公司 (伽利略号)	(81)
案例 13 泰奇航运 (巴拿马) 公司 (尤雷派勒斯号)	
.....	(86)
第五章 索赔通知和诉讼时效	(93)
案例 14 贝利有限公司诉美国基姆号	(93)
第六章 货物损失的损害赔偿与责任限制	(104)
案例 15 最佳皮革公司诉墨玛克林克斯号	(105)
案例 16 三井公司诉美洲出口航运公司	(116)
案例 17 莫尼卡纺织股份公司诉塔纳号	(127)
第七章 绕航	(143)
案例 18 印达拉普拉号	(143)
案例 19 克罗尔诉斯利文航运有限公司 (马恩岛渔夫号)	
.....	(148)
案例 20 杜邦国际公司诉麦考马克织女星号	(153)
案例 21 BMA 工业公司诉尼日利亚之星航运有限公司	
.....	(163)
第八章 提单中管辖权与仲裁条款	(171)
案例 22 印督萨公司诉兰博格号	(171)
案例 23 威玛·希古洛斯保险公司诉天空瑞夫尔号	
.....	(177)

第二编 租船合同

第一章 租船合同概述.....	(193)
第二章 租船合同的成立.....	(195)
案例 24 大元航运有限公司诉曼瑟森公司	(195)
案例 25 明星汽轮社诉贝尔格莱德斯克·普罗夫迪巴 (小 K 号)	(198)
第三章 光船租船合同.....	(210)
案例 26 利瑞诉美国	(210)
第四章 定期租船合同.....	(215)
案例 27 罗宾斯干船坞与修理公司诉弗林特	(216)
案例 28 瑞夫石油公司	(220)
案例 29 威诺运输公司诉斯特鲁马号	(228)
案例 30 克莱德商务轮船公司诉西印度轮船公司 ...	(233)
案例 31 雅丽丸号	(241)
第五章 航次租船合同.....	(247)
案例 32 铃木诉阿根廷中央铁路有限公司	(248)
案例 33 西非航运有限公司诉矿砂与铁矿公司	(264)
第六章 租船合同中的保证条款.....	(268)
案例 34 埃贝诉国家海运公司	(268)
案例 35 美国总统航运有限公司诉美国	(276)
案例 36 蒙克诉一批爪哇糖货物	(280)
案例 37 帕克汽轮公司诉城市服务石油公司 (克利尔 沃特·帕克号)	(284)
第七章 租约受阻.....	(289)
案例 38 克利福瑞斯克号	(289)

第八章 违反租约的责任.....	(301)
案例 39 拉肯本驰诉皮尔森	(301)
附录.....	(308)
一 说明.....	(308)
二 THE HARTER ACT (哈特法)	(309)
三 THE FIRE STATUTE (火灾法)	(313)
四 The Federal Bills of Lading Act (联邦提单法) ...	(314)
五 THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT (海上货物运输法)	(318)

第一编

提单下的货物运输

第一章 绪 论

海上货物运输可以分为公共运输 (common carriage) 和私人运输 (private carriage)。公共运输又称为班轮 (liner) 运输, 是指公共承运人向公众提供有固定航线与航期的定期船舶, 装运各托运人的不同的货物, 而由托运人支付运费的货物运输, 它适合于运载小宗货量的货物, 其中大部分是一些制成品。公共运输大都采用提单 (bill of lading) 来规定承运人与托运人之间的权利义务。

由于班轮运输一方为班轮公司, 班轮公司组成班轮公会, 有强大的垄断力量, 在公共运输中, 公共承运人的交易地位 (bargaining power) 明显强于托运人。因此法律通常会对公共承运人的责任作严格的规定, 主要表现在通过对提单中的合同自由的原则作某些限制, 来限制承运人一方的免责的权利, 维护托运人和收货人的合法权益, 从而实现法律所追求的公平的目标。

国际上调整提单下的货物运输的公约主要有三个:

1924 年的《统一提单的若干法律规则的国际公约》 (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading), 简称《海牙规则》 (Hague Rules)。该公约的草案是由国际法协会所属的海洋法委员会于 1921 年 9 月在荷兰海牙制定的一个提单规则。该规则于 1931 年 6 月 2 日生效, 共有 16 条, 它规定了承运人的最低限度的责任和义务, 是

国际海运领域最重要的公约之一，可以称之为海上货物运输法律制度的基础。许多国家的国内法都是依据它而制定的。

1968 年的《关于修订统一提单若干法律规则国际公约的议定书》(Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading)，简称《维斯比规则》(Visby Rules)。议定书草案是由国际海事委员会制定，1968 年在布鲁塞尔的海洋法外交会议上通过，1977 年 6 月 23 日生效。共有 17 条，它不是一份单独的文件，只是对《海牙规则》的修订和补充，所以又称之为《海牙—维斯比规则》。

1978 年的《联合国海上货物运输公约》(United Nation Convention of the Carriage of Goods by Sea)，简称《汉堡规则》(Hamburg Rules)。它是由联合国国际贸易法委员会下设的国际航运立法工作组负责起草，1978 年 3 月 31 日在德国的汉堡的海上货物运输会议上通过，1992 年 11 月 1 日生效。共 34 条，它对《海牙—维斯比规则》作出了重大根本性的修改，适当增加了承运人的责任，反映了国际统一海事立法的发展，但由于许多航运发达国家没有加入，目前该公约在国际上的作用还未得以发挥。

美国的海商法最初起源主要是判例法，但自 19 世纪以来，美国也开始重视成文法的制定，并且制定法也占据了重要的地位。现在，关于提单的美国法是由制定法和与其配套的判例法所共同组成的。在两者的关系的问题上，制定法高于判例法，判例法又对制定法起着制约和补充的作用。

美国提单方面的制定法主要有：

1893 年的《哈特法》(Harter Act)，它适用与国内和对外的海上运输，共 7 条，主要规定了承运人的基本责任以及承运人的

免责事项。该法不但对美国海上货物运输法律，而且对国际海上货物运输的法律有巨大的影响，1924 年的《海牙规则》就是根据它的基本精神制定的。

1916 年的《联邦提单法》（Federal Bills of Lading Act），通常又被称为《波默林法》（Pomerene Act），是由美国国会在 1916 年 8 月 29 日制定和通过的。它对提单的流转及诉权等与提单相关联的若干问题作出了规定，主要适用于各州之间或者对外贸易中在美国签发的提单。

1936 年的《海上货物运输法》（Carriage of Goods by Sea Act, 简称 COGSA），该法是以《海牙规则》为基础制定的，1936 年 4 月 16 日，由国会通过，强制适用于美国进出口货物运输中的一切提单。共 16 条，主要内容包括承运人的基本责任，承运人的免责事项、损害赔偿与责任限制、索赔通知与诉讼时效。美国在 1937 年批准《海牙规则》时作了保留，在《海牙规则》与 COGSA 冲突时，COGSA 优先适用。

第二章 普通法下承运人的责任

1893 年以前，关于提单的美国法只是判例法。美国的法院经常将承运人描述成其所承担运输货物的“保险人”。只有在所发生的损失、损害或交付延误等是由天灾、公敌、货主、货物固有的特性或缺陷引起致损的情况下才可以免责。

然而，公共承运人在确保其运输船舶的适航方面仍然是一位“保险人”，要对货物的损失或损害以及迟延交付负责，而不论承运人是否有过错。而且，也不允许他通过合同的形式来规避其本身、代理人或其雇员的过错所产生的责任。

本章所选案例是一典型的海上“公共承运人”，在普通海商法下所应承担责任的案例。

案例 1 尼亚加拉轮诉科德斯

美国最高法院，1858 年^{〔1〕}

【案由】

原告的货物由被告的“尼亚加拉”轮（*Niagara*）承运，该

〔1〕 THE NIAGARA v. CORDES Supreme Court of the United States, 1858. 62 U. S. 7, 16 L. Ed. 41 .

轮在航行中不慎搁浅，船长将 3 名船员留在船上，其余人员均离船而去，货物也一直被留在船上。5 个月后，大副才回船安排船舶的救助和修理事宜，货物被重新运往目的地，但已严重损坏。

【审理】

货方同时提起了对物诉讼 (in rem) 和对人诉讼 (in personam)。克利福德 (CLIFFORD, J.) 法官发表了判决意见。

【判决意见】

.....

原告提起对物诉讼和对人诉讼，要求“尼亚加拉”蒸汽机轮赔偿货物的损失，该轮在自布法罗驶向芝加哥的航程中搁浅。船长认为将货物留在船上能使其得到最好的保护，于是，除 3 名船员之外，船长及所有其他船员都离开了该轮。大约 5 个月后，大副才回到船上安排救助 (salvage) 和修理。此后，货物被运抵目的地，交付时已严重毁坏。

法院判决认为船长在驾驶船舶上有过失的证据不够充分，无法单独以这一理由认定船长的过错。然而，本法院认定船长将货物留在船上，既不设法使船舶脱浅，也不设法将货物卸下并储放，有严重的疏忽 (grossly negligent)。

.....公共承运人是受雇从一地向另一地运输货物的。一般来讲，除非其此行的定额已满，或货物本身极端危险，或其不适合于此类运输，公共承运人均须接受全部货物。在一般情况下，除非有相反的特殊的约定，他有权在收到货物之前收取运费；如果对方未支付运费，他可以拒绝接受货物；但是，如果他已经接收货物，运输前的未付运费将不能降低、影响或减轻其在这一情形下作为承运人的责任，他可以事后取得运费。当他接收了货物之