

英美法案例精选系列丛书

英文版



英美海商法

*Maritime Law in
Anglo-American Countries*

冯辉 编著

对外经济贸易大学出版社

英美法案例精选系列丛书(英文版)

英美海商法

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

英美海商法/冯辉编著. —北京:对外经济贸易大学出版社, 2004
(英美法案例精选系列丛书: 英文版)

ISBN 7-81078-381-5

I. 英… II. 冯… III. ①海商法—案例—英国—英文 ②海
商法—案例—美国—英文 IV. ①D956.122.9 ②D971.222.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2004)第 091285 号

© 2004 年 对外经济贸易大学出版社出版发行

版权所有 翻印必究

英 美 海 商 法

冯 辉 编著

责任编辑:王治江

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>

北京市山华苑印刷有限责任公司印装 新华书店北京发行所发行
成品尺寸:140mm×203mm 8.75 印张 219 千字
2004 年 9 月北京第 1 版 2004 年 9 月第 1 次印刷

ISBN:7-81078-381-5/D·029
印数:0001—5000 册 定价:15.00 元

总 序

自 1984 年设立国际法专业以来，对外经济贸易大学法学院（原国际经济法系）已经走过了 20 个年头。在 20 年的时间里，经过几代人的努力，在培养懂法律、懂经贸和熟练运用外语（英语）的综合型人才、满足国内市场和国际市场的人才需求的道路上，对外经济贸易大学法学院已成为国内外经贸法律教育中一个具有自己特色和风格的人才培养基地和输送站。

对外经济贸易大学法学院的教学特色体系是从“国际商法”开始的，为了适应国际经贸全球化的发展潮流，我们希望，从对外经济贸易大学法学院走出的人才能够从国际化的视角理解和把握我国的法律，并且客观地认识不同国家的法律、国际法律之间的相互作用和影响。为此目的，我院几代教师编辑的教材，包括案例教材，都在强调具有国际化视角的教学和比较研究的重要性。

对外经济贸易大学法学院以独特的教学方法——案例教学和双语教学为代表，旨在通过引导学生对“原汁原味”的英文案例的阅读和研讨，既学习不同国家在国际商贸领域的法律原理和规则，也通过对经典案例事实和纠纷场景的分析，帮助学生认识现实生活中经贸活动的规律和特点。

我们多年的教学实践已经证明：案例教学对于培养学生发现和归纳问题、分析和处理问题的综合能力，对于培养学生在错综复杂的事实和现象中分清真伪和主次、结合事实和法律推理的能力有直接的促进作用。

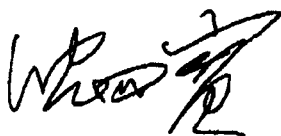
除了国际商法以外，对外经济贸易大学法学院国际法专业的

另一个教学和研究方向是以 WTO 法律为主的国际经济法（公法）。本套英文案例选编丛书包含了这样两个方面的内容。

我院鼓励教师在教学、科研和法律实践中全面拓展才能和发掘潜力，同时，我们强调：教师的工作应以教学为中心，科研和法律实践为提升教师的专业素质、提高教学水平而服务。参与本套丛书编写的同志都是我院具有多年教学经验的中青年教师，本套丛书是他们在对自己的教学心得的积累和总结的基础上精心编辑而成的，是他们对多年摸索的教学方法的总结；本套丛书也是我院几代人的教学成果的延续，更是我院“211 工程”建设成果的组成部分。

20 年来，我们欣慰地看到：对外经济贸易大学法学院的教学风格和特色也得到国家和社会的认可；早在 20 世纪七、八十年代，我院就经批准设有可招收国际经济法专业方向的硕士点和博士点；我院的“国际商法”教材和案例教材也广为流传；2002 年我院的国际法专业被评为国家重点建设学科，现又增设了博士后流动站；学生和教师的规模日益扩大。我衷心希望：我院有更多的教师和学生加入案例教学和双语教学的尝试和探索中来，保持和发展特色，早日走上国际人才培养和学科全面发展的道路。

对外经济贸易大学
法学院 院长



2004 年 7 月

前 言

海上货物运输主要是指一国进出口货物的国际海上运输，它是海商法的重要组成部分，可以称之为海商法的灵魂。海上货物运输按照不同的营运方式可分为提单下的公共运输和租船合同下的私人运输。

提单下的公共运输也称为班轮运输，多以提单为表现形式，提单的双方当事人是公共承运人和托运人，由于承运人多为班轮公司，班轮公司又组成班轮公会，他们与作为货方的托运人的缔约地位悬殊，因此法律对其实施了严格的管制。租船合同下的私人运输也被称为不定期船运输，多以租约为表现形式，租约的双方当事人为船舶出租人和承租人，他们之间的缔约地位并无明显的不平等，各国法律较少管制。

本书共选编了 40 个案例，全部集中在海上货物部分。按照海上运输的不同方式分为提单下的公共运输和租船合同下的私人运输，共两编，所选案例为英美国家法院所作出的经典案例。由于历史的原因，英美国家的海上货物运输法一直处于领先的地位。英国一直是国际上的海运大国，主要代表的是船主一方的利益，美国的海商法虽然来源于英国的海商法，但它所主要代表的是货主一方的利益。因此在海上货物运输的许多重要问题上，英国与美国的法律有着不同的规定。

本书所编写的案例基本保留了其“本来面目”，只是在体系的安排上参考了我们通常所采用的体例，将所有涉及到同一问题的案例编入一章，并加入了简单的解释，这并非是原来案例中所有的，而是编者加上的，目的是为了方便读者阅读。

由于海上货物运输具有与航运实务联系密切的特点，使用案例教学能够更好地培养学生在实践中运用法律的能力。本书是编者在这一领域的再次尝试，希望能得到各位读者的指正。

冯 辉

2004 年 8 月于对外经济贸易大学法学院

目 录

第一编 提单下的公共运输

第一章 普通法下公共承运人的责任·····	(3)
第一节 公共承运人的责任·····	(3)
案例一 Forward v. Pittard ·····	(3)
案例二 Liver Alkali Co. v. Johnson ·····	(5)
第二节 承运人的举证责任 ·····	(10)
案例三 The Glendarroch ·····	(10)
第二章 成文法下公共承运人的责任 ·····	(14)
第一节 船舶适航的义务 ·····	(14)
一、适航义务的内容·····	(14)
案例四 Kopitoff v. Wilson ·····	(15)
案例五 A. E. Reed & Co. Ltd. v. Page, Son and East Ltd. ·····	(19)
二、适航义务的时间——开航前和开航时·····	(24)
案例六 Maxine Footwear Co. Ltd. v. Canadian Government Merchant Marine Ltd. ·····	(25)
案例七 MISSISSIPPI SHIPPING CO. v. ZANDER & CO. (THE DEL SUD) ·····	(29)
三、适航义务的主观要求——谨慎处理·····	(37)
案例八 RIVERSTONE MEAT CO. v. LANCASHIRE SHIPPING CO. (THE	

MUNCASTER CASTLE)	(37)
案例九 Union of India v. NV Reederij Amsterdam (The Amstelslot)	(46)
四、适航的责任和举证	(52)
案例十 Fiumana Societa di Navigazione v. Bunge and Co. Ltd.	(53)
第二节 承运人的管货义务	(55)
一、管理货物的义务的内容	(55)
案例十一 Albacora SRL v. Westcott & Laurance Line Ltd.	(57)
案例十二 The Thorsa	(61)
案例十三 Sze Hai Tong Bank Ltd. v. Rambler Cycle Co. Ltd.	(64)
二、举证责任	(69)
案例十四 SCHNELL v. THE VALLESCURA	(69)
第三节 承运人不得绕航	(75)
一、绕航的概念	(75)
案例十五 THE INDRAPURA	(75)
二、绕航的法律后果	(80)
案例十六 Joseph Thorley Ltd. v. Orchis Steamship Co. Ltd.	(80)
三、合理绕航	(86)
案例十七 Scaramanga Gf Co. v. Stamp	(86)
第四节 承运人的权利——承运人的免责事项	(91)
一、驾驶或管理船舶的过失	(91)
案例十八 MAY v. HAMBURG-AMERIKANI- SCHE PACKETFAHRT A. G. (THE ISIS)	(92)

二、火灾免责	(103)
案例十九 In re TA CHI NAV. (PANAMA) CORP. (THE EURYPYLUS)	(104)
三、其他各项免责	(110)
案例二十 LEKAS & DRIVAS, INC. v. GOULANDRIS	(111)
四、关于诉讼时效和单位赔偿责任限制	(120)
案例二十一 Salmond and Spraggon (Australia) Pty Ltd. v. Part Jackson Stevedoring Pty Ltd.	(121)
第三章 提单的功能	(126)
一、货物收据	(126)
案例二十二 Silver v. Ocean Steamship Co., Ltd.	(127)
二、运输合同的证明	(133)
案例二十三 SS Ardennes (Cargo Owners) v. SS Ardennes (Owners)	(134)
案例二十四 The Rewia	(136)
三、货物的权利凭证	(142)
案例二十五 Sanders Brothers v. Maclean & Co.	(142)

第二编 租船合同下的私人运输

第四章 航次租船合同	(149)
第一节 航次租船合同的概念和特点	(149)
案例二十六 E. L. Oldendorff & Co. GmbH v.	

Tradax Export SA (The Johanna Oldendorff)	(150)
第二节 主要内容及法律问题	(152)
一、预备航次条款	(152)
案例二十七 Smith v. Dart & Son	(153)
二、货物条款	(155)
案例二十八 Sueton D. Grant & Co. v. Coverdale, Todd & Co.	(156)
三、装卸条款	(159)
案例二十九 E. L. Oldendorff Q' Co. GmbH v. Tradax Export SA	(161)
案例三十 Federal Commerce and Navigation Co., Ltd. v. Tradax Export SA	(165)
案例三十一 Compania de Naviera Nedelka SA v. Tradax Intenacional SA	(174)
四、滞期费条款	(183)
案例三十二 Chandris v. Isbrandtsen - Moller Co. Inc.	(184)
第五章 定期租船合同	(187)
第一节 概念和特点	(187)
案例三十三 Sea and Land Securities Ltd. v. William Dickinson & Co., Ltd.	(188)
第二节 定期租船合同的主要内容与法律问题	(190)
一、船舶说明条款	(190)
案例三十四 Reardon Smith Line Ltd. v. Hansen - Tangen	(190)
二、营运区域与安全港口条款	(203)

案例三十五	Kodros Shipping Corp. of Monrovia v. Empresa Cubana de Fletes	(204)
三、租金支付条款		(214)
案例三十六	Mardorf Peach & Co. Ltd. v. Attica Sea Carriers Corp. of Liberia	(216)
案例三十七	Federal Commerce and Navigation Co. v. Molena Alpha Inc.	(224)
三、雇佣和赔偿条款		(227)
案例三十八	Larrinaga Steamship Co. Ltd. v. The King	(227)
案例三十九	Kruger & Co. Ltd. v. Moel Tr van Ship Co. Ltd.	(233)
第六章 光船租船合同		(237)
案例四十	EARLY v. UNITED STATES	(237)
附录		(243)
The Hauge rules		(243)
The Visby Rules		(257)

第 一 编

提单下的公共运输

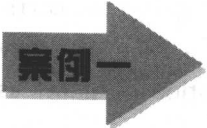
海上货物运输合同,是指承运人收取运费,负责将托运人托运的货物经海路由一港运至另一港的合同。依照英美普通法,海上货物运输可以分为班轮(line)运输和不定期船(tramp)运输。班轮运输也称为公共运输,多以提单为表现形式,提单的双方当事人是承运人(即公共承运人)和托运人,而承运人多为班轮公司,班轮公司又组成班轮公会,与作为货方的托运人的地位悬殊,因此法律对其实施了较严格的管制,主要体现在对公共承运人义务的规定。

原书空白页

第一章 普通法下公共承运人的责任

第一节 公共承运人的责任

现代的提单和租约出现之前,承运人的义务是由普通法所调整的,早在 14 世纪时,普通法就对承运人规定了严格的责任,他们被称为货物的“保险人”。承运人作为货物的保管人,对货物的安全负完全责任,即使承运人对货物损失的发生没有过错也要承担赔偿责任,除非承运人能够证明货物的损失是由不可抗力所造成的。



案例一

Forward v. Pittard

(1785) 1 TR 27; 99 ER953 (King's Bench)

P, a common carrier, agreed to carry 12 pockets of hops from London to Shaftesbury in Dorset. The journey involved an overnight stop at Andover. During the night a fire started accidentally at a spot 100 yards from where the hops were stored. The fire spread and destroyed the hops. The jury found that P

was not negligent. The court upheld the verdict for the plaintiff.

LORD MANSFIELD: . . . The question is, whether the common carrier is liable in this case of fire? It appears from all the cases for 100 years back, that there are events for which the carrier is liable independent of his contract. By the nature of his contract, he is liable for all due care and diligence; and for any negligence he is suable on his contract. But there is a further degree of responsibility by the custom of the realm, that is, by the common law; a carrier is in the nature of an insurer. It is laid down that he is liable for every accident, except by the act of God, or the King's enemies. Now what is the act of God? I consider it to mean something in opposition to the act of man: for everything is the act of God that happens by His permission; everything, by His knowledge. But to prevent litigation, collusion, and the necessity of going into circumstances impossible to be unravelled, the law presumes against the carrier, unless he shows it was done by the King's enemies or by such act as could not happen by the intervention of man, as storms, lightning, and tempests.

If an armed force comes to rob the carrier of the goods, he is liable: and a reason is given in the books, which is a bad one, viz. that he ought to have a sufficient force to repel it: but that would be impossible in some cases, as for instance in the riots in the year 1780. The true reason is, for fear it may give room for collusion, that the master may contrive to be robbed on purpose, and share the spoil.

In this case, it does not appear but that the fire arose from

the act of some man or other. It certainly did arise from some act of man; for it is expressly stated not to have happened by lightning. The carrier therefore in this case is liable, in as much as he is liable for inevitable accident.

思考题

1. 本案中承运人是否要对火灾造成的货物损坏负责?
2. 请列举出法官判决的理由。

案例二

Liver Alkali Co. v. Johnson (1874) LR 9 Ex 338 (Exch Ch)

The defendant (J) owned 'flats' (i. e., barges) which he operated on the River Mersey. The plaintiffs (L) shipped a quantity of salt cake in one of J's barges for carriage from Widnes to Liverpool. The barge ran aground in fog and the salt cake was damaged. In the action by L., the jury found that J was not negligent. J argued, on appeal from the judgment of the Court of Exchequer in L's favour, that he was not a common carrier, since he did not ply between fixed termini and did not carry the goods of more than one customer at the same time, and that the absence of negligence therefore constituted a complete answer to L's claim. The Court of Exchequer Cham-