

简 明 海 商 法

[英] R·P·格兰姆 编著

李林、黄顺刚、蔡茂华 译

上海翻译出版公司

序 言

有关船舶及船舶营运的法律历来就是相当复杂的。海商法的有些部分是十分古老的，如构成商法最早一部分的保险和货物运输等，从另一方面说，航运业不仅和本世纪许多行业一样，面临着本世纪共同存在的问题，譬如，已发生变化的雇用关系的概念，以及其他的新发展，有些是技术方面的，具有特殊的影响，比如集装箱运输和船舶污染等方面。虽然法律对此未能尽如人意作出迅速反应，但是目前有关这方面的新法律层见迭出，亦颇可观。因此，凡是接触海商法的人，既会碰到古老法律所特有的那种字斟句酌，含义精确的条文，又会面临那些往往还不甚完善，但却与现代国际公约的国内实施法案分不开的新增条文。

海商法是从中世纪的商法体系中演变而来，供忙于事务的实干家使用，而不是为那些专职律师而制订的。今天，海商法同其他商事法规或工业法规一样，仍为注重实务的人们所掌握和实行，而这些人中的大多数是决不会自称为律师的。为此，以简短的篇幅来介绍复杂的问题，虽然难免有失当之虞，但它所能起到的作用将是十分明显的。作者希望本书能起到这么一种作用。

R · P · 格兰姆

Robert P. Grime

Shipping Law

(Concise College Texts)

Sweet & Maxwell Ltd. 1978

根据英国斯威特和马克斯韦尔公司 1978 年版译出

简明海商法

[英] R·P·格兰姆 编著

李 林 黄顺刚 蔡茂华 译

上海翻译出版公司

(上海武定西路1251弄20号)

总发行所上海发行所发行 上海东方印刷厂印刷

开本787×1092 1/32 印张 10.5 字数 235,800

1986年8月第1版 1986年8月第1次印刷

印数 1—3,600

统一书号: 6311·9 定价: 1.80元

译 者 的 话

英国海商法历史悠久，其海事判例和有关法规对世界各国的海商法均有广泛而深刻的影响。因此要学习了解海商法知识，必须对英国的航运法规作一番研究了解。《简明海商法》一书是由英国法学家R·P·格兰姆编著，作为英国大学法律教学丛书之一，由英国伦敦斯威特和马克斯韦尔公司出版。作者结合古今典型海事判例，对英国海商法这一古老学科的各个基本原则作了简洁的阐述，并介绍了英国航运立法概况和国际航运立法对英国海商法的影响和关系。自本书出版以来，不少国家的大专院校和法律专业学科都把它作为基础教材，我国不少航运部门也把它作为航运立法参考书。例如，1984年的联合国亚太地区上海“海商法师资培训班”就将此书作为主要教材之一。我们相信，本书对于我国读者了解和研究外国海商法的历史和现状，以及航运立法制度及其内容有一定帮助。

翻译过程中，对于原书的一些笔误和印刷错误，我们也尽量作一些订正和注释，以供参考。

本书第一、二、三、四、六章由李林翻译，序言、第五、九、十章由黄顺刚翻译，第七、八章由蔡茂华翻译，译文由上海海运学院副教授陈传芳审阅。

由于我们对国外法学著作的翻译缺乏经验，加之水平有限，译文中错误和欠妥之处在所难免，诚望读者批评指正。

一九八六年元月

目 录

序言

第一章 海商法和英国法

第一节 海商法的渊源	1
第二节 英国的法院体系	2
第三节 判例	8
第四节 仲裁	11
第五节 海商法的一般特性	13
第六节 海事管辖权	16
第七节 其他特殊权限	20

第二章 航政管理

第一节 船舶登记制度	22
第二节 船舶安全	29

第三章 船舶

第一节 船舶交易	36
第二节 船舶出售	37
第三节 船舶抵押交易	45
第四节 留置权	48

第四章 船长和船员

第一节 概论	51
第二节 海员劳动合同	54
第三节 权利与义务	61
第四节 工资	65
第五节 歧视	67
第六节 纪律	69

第七节 安全、住宿与福利	76
第八节 船舶配员与资格证书	81
第九节 劳资纠纷	86
第十节 合同终止、劳力过剩和不当解雇	88
第十一节 船长	92
第十二节 船舶日志	94
第五章 海上货物运输	
第一节 合同和单据	96
第二节 租船合同和提单	98
第三节 航次租船合同	103
第四节 装卸所用时间	112
第五节 定期租船合同	117
第六节 提单	123
第七节 责任除外及责任限制	125
第八节 共同海损	134
第九节 旅客运送	140
第六章 船舶航行与海上安全	
第一节 避碰规则	147
第二节 灯号与号型	156
第三节 能见度不良	162
第四节 驾驶与航行规则	166
第五节 航海通告	173
第六节 分道通航制	174
第七节 引航员与引航	175
第八节 灯塔与其他助航标志	178
第九节 港口、码头、突堤	180
第七章 碰撞和损害赔偿责任	
第一节 引言	184
第二节 过失：由谁负责	185
第三节 过失和照料的标准之间的关系	201
第四节 无法避免的事故和可以免责的过失	206

第五节	过失造成的损失	209
第六节	损失的分摊	213
第七节	索赔不到的损失 ——间接损失和经济损失	219
第八节	责任限制	223
第九节	其他赔偿责任	231
第八章 海难救助、拖带和船舶残骸处理		
第一节	海难救助	232
第二节	拖带	252
第三节	船舶残骸	261
第九章 海上污染控制		
第一节	油污	264
第二节	海上倾倒废物	270
第三节	油污赔偿责任	272
第十章 海上保险		
第一节	引言	284
第二节	赔偿和可保利益	291
第三节	绝对诚信	297
第四节	保单的种类	302
第五节	承保风险种类	306
第六节	损失	315
第七节	承保人的权利	319
第八节	保险单的转让	321
第九节	互助保险	321

第一章 海商法和英国法

第一节 海商法的渊源

船舶，航运及海洋引起的法律问题与陆上运输引起的法律问题大不一样。这不仅是因为船舶和货物在各国之间往来所发生的问题不免含有涉外性质，而且除了在港期间外，海上航行期间也没有明确的法律可循。

这种情况一向如此。最初，航海者和外国商人把他们的问题提交法院，期望能得到满足他们特殊需要的答复。其后几百年间，与海洋有关的港口和社团制定了习惯法。这种有助于商人和船东的习惯法，通过那些商人和船东的传播，终于越过了它们的界限流传开去。在地中海，被广泛应用的是以罗德岛上的惯例为基础形成的罗德海洋法^①。在北部，则流行维斯比法与德国北方的汉萨诸城商法^②。在这两者之间，又有奥列隆法。奥列隆是比斯开湾夏朗德口外的一个小岛。奥列隆的习惯法典很快就对英国的习惯起了决定性的影响，并于十五世纪载入英国海商法的基础《海事黑皮书》。

不仅有根据商人和航海者的惯例和习惯而制定的专门法律，而且一般还设有专门法庭，它们具有必要的专业经验来执行这种法律。在英国，起初许多地方都有自己的海事法

① 该法约制定于公元前九世纪，为世界最早的海商法。——译者

② 公元十三世纪至十七世纪北欧城市结成商业、政治同盟，以德意志北部诸城市为王。该法就是在此基础上形成的。——译者

庭。所有存在法律纠纷的繁忙海港，或者贸易中心都设有相应的法庭来处理这些纠纷。可是到后来，海运方面的事务都集中到海军大臣手中。海军大臣是主要负责海军和海运事务的皇家长官，因此，他一直声称有权处理诸如海盗之类的海上犯罪案件。到了十五世纪，又进一步管辖了民事诉讼。于是就建立了中央法庭，即高等海事法庭。

到近代，英国只有一个法院体系和一个法律体系。没有单独的海商法体系。但是仍然有在其他法律中找不到依据而仅适用于船舶和航运问题的专门法规。虽然没有单独的海事法庭，但是仍然有隶属于高等法院王座庭内的海事法庭。海事法庭按习惯并为方便起见，处理绝大多数的海事案件。它所适用的非同一般的规则和程序还沿用至今。此外，从它的本身特点来说，海商法中很大一部分条款是根据国际协议而制定的，所以国际法也起着作用。

尽管如此，英国海商法实质上是普通法律原则在船舶与海洋的特殊问题上的应用。因此，在编写介绍海商法的书籍时，有必要先对英国法院体系作一番简短的介绍。

第二节 英国的法院体系

首先，有两点区别必须要注意的。法院有刑事管辖与民事管辖之分，有时也兼管两者。刑事事项是起诉，由国家对触犯刑法的个人或者公司提起诉讼。刑法规定了公民行为的准则。起诉获胜则使被告受到处罚，一般是处以罚金或判以徒刑。而民事事项是一般诉讼问题，由个人或者公司对另一方个人或者公司提起诉讼。民法主要是调整公民之间的关系。提起民事诉讼的人，通常是原告，一般是向法院要求对方赔

偿。赔偿往往是对损失而言，赔偿他所主张的由于被告违反民法给他所造成的损害或者损失。他还可以要求归还一笔据他说是欠他的款项或者对某项财产维护他的权利。他可请求获得要求对方不为一定的行为的法院禁令，或者是一份单纯宣布他合法权利的声明。民法范围很广，包罗万象，相应地民事诉讼也有许多种类。

其次，法院有上诉法院和初审法院之分。案件首先在初审法院审理。通常，一方当事人对判决不服，有权上诉。上诉权可能不是绝对的，上诉的理由可能要受到某些方面的限制和保留。上诉总是在不同的法院进行。但也有的时候，有的法院同时有初审和上诉审的管辖权，但两者的职责是泾渭分明的。

以工作量计，治安法院是最重要的初审刑事法院。这种法院主要由治安法官（有时也称非法律专业出身不领薪俸的地方治安法官）组成。治安法官是一些有地位的人，由大法官根据各郡主管任命治安法官事项的法官的提名而任命的。虽然他们开庭办案可以要求给他们一些费用，但是他们担任审判工作是不领薪俸的。治安法官不一定是律师，但都受过法律和诉讼方面的基本训练。并且得到能向他们提供意见的有资格的治安法官的法律书记官的协助。倘在闹市地区，案件繁多，非法律专业出身、不领薪俸的地方治安法官应付不了，可同时指派专职的有法定资格的受薪法官前去。他们是领取薪俸的法官，而且必须是任职七年以上的出庭律师或事务律师。

实际上，所有的刑事案件都由治安法院受理。轻微案件由治安法官即决审理，并在没有陪审团的情况下亲自裁决。否则，治安法院法官就采取拘役程序，审查被告是否负有罪

责。如果确定是的，就将该案移交刑事院的陪审团审判。这种审判称作公诉案件的审判。当然，治安法院法官作出的处罚一般要低于刑事法庭。确切地说，除非在有关的《议会法》中找到明确的根据，治安法院一般不会判决六个月以上的徒刑，或者罚以四百英镑以上的罚金。可是，刑事法院就没有这种限制。

哪些案件可以即决审理，哪些案件必须根据公诉进行审理，并无十分明确的规定。对于有些犯罪案件两种审理方法都行。如果是这样的话，被告通常有权决定他所需要的审判方式(和可能处以的刑罚)。

《1971年法院法》规定设立刑事法院。在此之前，重大的刑事案件由多种不同的法院审理。其中最重要的两个：一个是由伦敦高等法院的法官组成的巡回审判庭，一个是由治安法官组成的季审法庭，一般都有一个具有法定资格的庭长。季审法庭也有由刑事法院兼职法官和具有法定资格的支薪的法官组成的。现在，这些陈旧的法庭业已废除。但这方面的工作仍由这些人们来担任。因此，刑事法院把高等法院的法官，巡回法官和兼职法官作为其本院法官。巡回法官是刑事法院的专职支薪的法官。在《法院法》生效时，当时所有的高等刑事法院的支薪的法官都被任命为巡回法官。此外，所有郡法院的法官都维持原职并重新任命为巡回法官。新的巡回法官可从任职十年的出庭律师中选用。刑事法院的法官为兼职支薪法官，是从任职十年的出庭律师或事务律师中选用。任职五年的兼职法官可被任命为巡回法官。治安法官也可在刑事法院开庭，但必须在一名高等法院法官，或者一名巡回法官，或者一名刑事法院兼职法官主持下才可。

刑事法院受理的案件均划分等级，以便重罪(一级案件)

专由高等法院的法官审判。一级案件包括叛国案，谋杀案和《政府保密法案》中所列出某些罪行的案件。二级案件（包括凶杀案，强奸案，堕胎案，煽动案，海盗和叛变案）都必须由高等法院的法官审理，除非该法官将此案移交给其他刑事法院的法官处理。其他案件在没有高等法院法官移交的情况下，可由巡回法官或刑事法院中的兼职法官审理。治安法官只能开庭审理治安法院送请判决的案件和其他上诉案件。

经治安法院即决审理后，如果不服，可有两途径进行上诉。第一条，不论被告或者原告都可请求法官“陈述情况和理由”，供高等法院判断。这就是说，治安法院要起草一份案情报告书，说明它所查明的案情，并提出它认为适用的法律原则。这份案情报告书提交至王座分庭，由三位高等法院的法官审理。法官可撤销原判，或者改判，或者维持原判，或者通常更为重要的是发回地方法院法官，按分庭的意见重新审理。但是分庭决不可以一方面同意治安法院法官的正确决定，另一方面却变更判决。分庭判决后，如不服，还可向上议院上诉，但这仅限于法律问题，并须取得分庭或上议院的同意。

不服治安法院判决的第二条上诉途径是向刑事法院上诉。但这只限于被告，他对定罪或量刑不服，可以上诉。上诉案件在一名高等法院法官或者一名巡回法官或者一名刑事法院的兼职法官主持下，由二至四名治安法官审理。该法庭全部重新审理案件，听取新的证词，作出判决。不服刑事法院的判决，可向王座庭分庭陈述情况和理由，并且还可进一步向上议院陈述，其方式与直接从治安法院经由陈述情况和理由而上诉者完全相同。

只有被告才可对刑事法院的公诉案判决不服进行上诉，

受理上诉的是上诉法院刑庭。上诉权利相当复杂，被告仅对有争议的法律要点享有上诉权利。倘若上诉的理由是刑事法院认定事实有错误，则被告人只有获得上诉法院的准许和持有审判法官的合适证书后方可上诉。对判决主文不服的上诉，须经上诉法院同意。对有争议的法律要点进一步上诉，则须经上诉法院或者上议院的同意，由上诉法院向上议院提起。法律要点须由上诉法院证实具有普遍的重要性。

民事法院的组织体系与此基本相同。第一级是郡法院，如前所述，郡法院是由巡回法官组成。郡法院对所有轻微案件拥有管辖权。其权限依索赔价值或者有争议的财产价值而定。目前，如果是债务或损害赔偿案件，则规定在七百五十英镑以下。如果是土地争端，则权限在征税估价为四百英镑以下。有关死亡人遗嘱或者财产的争讼，则定为一千英镑以内，其他类的财产争讼限在五千英镑以内。约有四十六个郡级法院具有海事管辖权，其权限为一千英镑以内。有关海难救助的索赔不在此限。被救助的财产的价值应在三千五百英镑以下。如当事人同意，可超出该限额。

郡法院与治安法院一样，是法院体系中最低一级，受理绝大多数的案件。但较重大的民事案则由高等法院审理。这是由《1873年议会法例》规定的，以取代沿袭至当时的极为复杂的专门民事法院制度。高等法院是最高一级民事法院，其民事管辖权不受限制，法官是由大法官从任职十年的出庭律师中任命。严格地说，这些法官应叫做“年轻资浅的法官”。

自1970年以来，高等法院分为三个庭：王座庭、大法官庭和家事庭。在这以前，这第三个庭叫做遗嘱验证、离婚和海事法庭，受理死亡人的财产及离婚案和海事纠纷。1970年改组后，首先将所有的财产案件集中到（曾处理大量案件）的

大法官庭，并将所有的家事案件(包括儿童和离婚纠纷)归入一个独立的庭。剩下的海事案件送至王座庭。

按习惯王座庭内又设专门的“分庭”。商务庭是王座庭内处理商务案件的法庭，其法官在这方面具备专门经验。海事案件的审理工作也采用相同的做法。根据《1970年司法管理法》第二条，设立海事法庭(附带说一下，商务法庭已经得到法律的正式承认)。指定一名法官担任海事法官，以处理海事案件。

然而，整个法律体系，不论是分庭还是专门法院，严格地说，都是为了管理上的方便。高等法院应视作一个整体，所有的法官都属于这个法院。因此，如果一个有关航运或海洋的案件偶尔由海事法庭以外的法庭审理，其司法权限及诉讼程序是完全相同的。

高等法院对上诉审判权有一定的限制。如上所述，通过王座庭的分庭，高等法院按治安法院陈述情况和理由的方式审理上诉案。它也以同样的方式审理少量来自具有有限民事管辖权的治安法院的上诉案。除此以外，高等法院是初审法院。不服它的判决和不服郡法院的判决均向上诉法院(民庭)上诉。上诉法院由法官组成。上诉法院院长由一位卷宗保管法官担任^①。法院一般由三名法官组成合议庭审理。

不服高等法院或者郡法院判决中有关法律争议点的案件，可向上诉法院民庭上诉。虽然法庭有权接受新证据——这种权力是极少行使的，但是对于案件的事实不能再进行辩论。

^① 按照英国法律，卷宗保管法官是大法官法庭的法官助理，除掌握大法官的卷宗外，另主持一个独立的法庭，地位仅次于大法官法庭。现通常为上诉法院法官。

上议院是民事案件和刑事案件的最高一级上诉法院。严格地说，它是上议院的上诉委员会，实质上与上议院的政治和立法职能完全没有联系。法院由十一名上议院常任上诉高等法官组成，通常称为上议院高等法官，他们是任命法官，院长称为大法官。上议院一般以五名上议院高等法官组成合议庭，审理上诉案件，但仅就法律问题进行审理。再行上诉的权利也不是绝对的。上诉人必须先得到上诉法院或上议院许可，倘若是刑事案件，则须由上诉法院出具证明，证明该案是具有普遍重要意义的法律问题。

很明显，双重上诉制度对于诉讼当事人来说是要花好多钱的。要使上诉最终提交到上议院，其主要理由就是为了得到由经验丰富的法官组成的法庭对重大法律争议问题作出裁决。最近采用的一种是既能减少费用、减少困难，又能保持其优点的“蛙跃式”折衷方法。《1969年司法管理法案》规定了该程序。重大案件可直接由高等法院移交上议院。虽然要评价这种改革的结果为时尚早，但可以预料这与前者是不会有太大差别的。

第三节 判 例

案件的判决不仅是对问题和争端的解决的解答，而且对争议的法律意义和解释具有权威性制约力。法律，即便是缜密制定的《议会案》，也不可能包罗万象。相反，在案件中，法律的含义是按照有关的法律已适用于个别案例的情况来解释的。

《议会案》并不包罗所有的法律。英国普通法在理论上是以几个世纪来法院一直遵循和适用的习惯为依据的。在实践

中，它一般可以在过去一百年来的法院审理的案例判决报道中找到。

由此，案例形成了法律的一部分。但是，如果不订立一些法规，那就不能实施判例法制度。因为案例浩如瀚海，容易造成混乱。英国所采用的规则是“判例约束原则”。简单地说，高级法院的判决对下一级法院有约束力，下一级法院必须遵循。因此，高等法院必须遵循上诉法院的判例，而上诉法院则必须遵从上议院的判决。另一点需要补充的是，上议院宣布上议院本身也受到它以前判决的约束。但这种做法引起不少批评。因为它把一种不必要的死板因素带到这个体系里来。1966年上议院宣布决定改变这种做法，并声称对特殊案例，上议院将考虑撤销本院过去的判决。然而，很明显，这种做法是不寻常的。在大多数场合下，它的过去的判决依然有效。

除非上诉法院的过去的判决与上议院的判决有冲突，上诉法院的习惯是遵循本院过去的判决，并受其约束。如果上议院改变它的做法，上诉法院的立场是否作相应的变化，则是有问题的。但是上诉法院改变它的早期的判决的权力并未增加。

高等法院虽不受到它过去判决的约束，但倾向于遵循它们。

因此，如果在一个法院提出另一个法院过去的判决，那就要看该法院是否受其约束。如果受其约束，那么就必须遵循该判决。如不受其约束，那么该法院可自行决定是否遵从。如该过去的判决是下级法院所作，而在目前案件中对此持有不同的看法，则将导致高级法院撤销低一级法院所作的这份早先的判决，