

船长如何收集船上证据

英国航海学会编写

林源民 译

人民交通出版社

船长如何收集船上证据

CHUANCHANG RUHE SHOUJI CHUANSHANG ZHENGJU

航海学会编写

林源民 译

人民交通出版社

(京)新登字 091 号

船长如何收集船上证据

林源民 译

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街 10 号)

江苏武进第三印刷厂

开本:850×1168 1/32 印张:3.8 字数:96 千

1995 年 2 月 第 1 版

1995 年 2 月 第 1 版第 1 次印刷

印数:1—5000 册 定价:5.00 元

ISBN 7-114-02116-X

U. 01438

译者序

《船长如何收集船上证据》一书是由英国航海学会组织编写的一本供船长和其他高级船员使用的参考书。该书是由一个特别工作小组负责编写，其成员包括有多年保赔经验的保赔协会索赔处理人、航海学院讲师、海事律师和多位有丰富航海经验的资深船长。《船长如何收集船上证据》原书以英文写成，并在北英保赔协会成员的船舶上及其他船舶上得到广泛采用。随着远东地区，尤其是中国航运业的迅速发展，并将本书译成中文已为当务之急。承蒙北英保赔协会 P. 安德森先生的信任和联络，英国航海学会同意提供本书的英文本由译者翻译成中文。

本书的实用性极强，船长和其他高级船员既可通读领会，也可以置于床头，遇到问题随时查阅。有鉴于此，译者尽可能地使用简单明了的中文。然而在使用中文的地区，例如中国大陆、香港、台湾和新加坡等地，由于文化和习惯等的差异，对相同英语词汇有不同的中文表达方式。在这种情况下，译者采取的办法是尽可能地照顾各种习惯，采用较易使大家理解并接受的表达方式。

在本书的翻译过程中，译者得到了于学忠船长、范可为先生、岑尔康先生的大力协助。尤其要感谢于学忠船长在繁忙的工作中抽出宝贵的时间，仔细审阅了中译本全部初稿，并提出了许多专业性和建设性的意见和建议，使本书的中文译本更具专业水准。此外，陈十周船长也为本书的翻译提供了宝贵的意见和建议，译者在此对他们的无私精神和认真负责的工作态度谨表示真诚谢意，但中译本中如有缺点和错误仍由译者自负。王佩芳小姐为本书的打印和校对付出了时间和精力，在此对她的理解和支持也表示谢

意。为本书的翻译给予大力协助和支持的还有其他多位航运界的同仁,限于篇幅,无法一一列出,在此一并表示衷心的感谢。由于译者才疏学浅,译文中还可能仍有不少谬误,望海内外同仁不吝赐教。

林源氏

1993年10月于香港

原 序

多年来,负责收集海事索赔理赔证据的船长和其他高级船员始终缺乏一个既明确而又实用的指导。本书正是为满足这一需要而编写。本书作者、船长、管理人、保赔协会行政人员和律师等运用他们的独特经验和专业知识为读者提供了必不可少的指导、简而易查的清单、实用有趣的事例和各种索赔理赔的简要介绍。本书所用的文字简单朴实。

在事件发生后,当事实尚在目击者脑海中历历在目时,保留和收集证据具有极其重要的意义。船长收集证据的作用很关键——他可能常常扮演主人公的角色,但他还始终是权威的“当时”协调人。索赔或理赔最终成功与否在很大程度上取决于船长履行其职责时的态度。本书旨在帮助船长积极地、明智地并有效地履行这些职责。本书对船长来说是一份无法估价的财富,每位船长在他船上的书架上都应有一本。此外,本书对在岸上从事索赔理赔的人员也同样不无裨益。

我毫不迟疑地向全世界在海上或岸上的航运人士推荐本书。

杰拉尔德·戴林

中译本序

本书英文版最早出版于 1989 年。此后，它便成为航海学会所有出版物中最成功的一本并且成为航运界公认的一本标准参考书。

我很高兴地看见将本书翻译成中文的工作得以完成。随着中国在世界航运业的地位日益重要并越来越多地培养船长、高级船员和普通船员，将本书翻译成中文是极为及时的。

特别要感谢本书译者林源民先生，他为本书的翻译付出了艰辛的劳动。同时还要感谢于学忠船长、岑尔康先生和范可为先生，他们为《船长如何收集船上证据》一书的翻译也提供了可贵的帮助。

谨此对他们的共同努力表示衷心的感谢。

希望本书能有助于我们在中国大陆、香港、台湾、新加坡和其他频繁使用中文地区的同事们和整个国际社会一起共同致力于海上索赔和事故的减少。纵使发生事故，我想本书会对收集证据的种类、原因以及方法等提供合适的指导，从而使索赔和纠纷得以公正和迅速地解决。

L A Holder M Phil 船长

航海学会主席

航海学会

《船长如何收集船上证据》

东北分会工作委员会

主 席： P. 安德森 F. N. I.
 保赔协会索赔处理人

秘 书： A. H. 梅杰船长 B. Sc. , F. N. I.
 航海学院讲师

编辑顾问： R. 莫翰梅迪 B. A. (Cantab)
 诉讼律师

岸上撰稿人

D. 巴特森船长 M. N. I.
 航海学院讲师

J. M. T. 布莱 A. C. I. 仲裁人
 诉讼律师

A. C. 坎贝尔
 船舶管理人

D. 格尔先生, 事务律师
 保赔协会经理

A. 根博林小姐 LL. B
 保赔协会索赔处理人

P. 杰宁斯先生 LL. B
 保赔协会经理

S. 米尔斯先生 LL. B

海上撰稿人

P. 保尔船长 F. N. I.

J. 道纳德船长 M. N. I.

M. 汉比船长 M. N. I.

B. 琼斯船长 M. N. I.

A. 莫特船长 M. N. I.

J. 莫利船长 M. N. I.

M. 尼克尔森船长 M. N. I.

J. 欧文船长 M. N. I.

D. L. 罗滨生船长 F. N. I.

N. 泰勒船长 M. N. I.

事务律师

J. L. 理斯先生 M. A. (Cantab)

事务律师

A. 史密斯船长 M. B. E.

港口船长

W. B. 泰勒船长 M. A. , M. Sc. ,

F. N. I.

M. R. I. NA. , M. C. I. F. ,

M. R. I. N.

航海学院讲师

H. M. 汤姆森先生

C. 特莱伯先生 M. N. I.

海事索赔经理

A. N. 华生船长 M. N. I.

保赔协会索赔处理人

总体指导——第一部分

引 言

涉及船舶的法律纠纷是船舶所有人和船舶经营人可能遇到的各种风险中的一种。船东能否在这些纠纷中获胜几乎全部取决于他是否掌握船上的当时证据。如果掌握了有关的资料 and 文件，索赔案通常能很快得到解决，因而能避免旷日持久的法律争执和随之而来的高昂法律费用。如果纠纷到了法院或仲裁庭，法官和仲裁人均极为重视来自船上的文件和其他当时证据。若能提供准确、清晰而且井井有条的记录，法官和仲裁人就会推论出当时船舶是由熟练的航海人员正常操作的，并极有可能得出有利于船东的结论。

几年前，航海界有不少律师和保险理赔人发现船东往往无法提供恰当地推翻针对船舶提出的索赔所需的证据，有时虽能提供，但仍不够充分。缺乏证据的原因之一是船上各级船员，虽无其本身的过失，一般不了解船上所应提供的证据种类，更重要的是他们仍不了解证据的作用及其重要性。

《船长如何收集船上证据》一书尝试解决这一问题。本书的主要目的是指导船长和高级船员如何系统地收集所有可用来解决航次中发生的索赔和纠纷必需的并与事实有关的证据，以及能够解释证据关联性的资料。

背景情况

在组织编写本书时首先遇到的问题是把证据的技术要求和法律要求阐述得既准确又不失其对第一线船员的实际作用。解决方法是寻求航运界各领域的有关人士积极参与，提供有关资料。

一个由律师、保赔协会和船舶理赔人、航海学院的讲师以及一位船东岸上管理代表所组成的常务委员会成立了。这个以在岸上工作的专家组成的常务委员会完成了本书的第一稿，其后又送上船征求船长和其他高级船员的意见和认同。

由于岸上委员会和船长及高级船员进行了广泛的讨论，完成本书的最后一稿花了很长时间。然而，委员会对本书不仅在法律上而且在商业上的准确性以及对船员来说形式上的可读性和在任何管理完善的船舶上的实用性感到满意。

船长的作用

本书的写作决非是想让船长和高级船员在整理证据时取代律师、检验人和其他咨询人。船长和高级船员的作用是收集证据，这是一项独立的、极为重要的工作。

首先，他们可以为接受船东和保险人委托上船调查事故的律师、检验人和其他咨询人提供很大的帮助。一旦有事故发生，律师或检验人可能会在较长一段时间以后才能够上船。在那段时间里，有价值的证据可能已被不经心地毁了或遗失了。而船长和高级船员则能保证收集到所有有关资料 and 文件，供律师和检验人等抵达后查阅。此外，他们还能在事故发生后乘证人一切记忆犹新时向证人询问。船长和高级船员的协助能大大简化律师或检验人的工

作,节省大量的时间,还有助于确保详尽彻底的调查得以进行。

其次,在正常的船舶营运过程中还会出现许多性质并不严重
的事故和纠纷。这些事故和纠纷可能会在很长一段时间以后才发
展成索赔案。聘请律师和其他咨询人调查此类索赔案所支出的费
用与纠纷涉及的金额不成比例,因而在经济上不可行。再则,虽然
此类索赔相对说涉及金额都比较小,但它们时有发生,加在一起
也是一个相当可贵的金额。所以船长和高级船员平时所做的日常
记录在此类索赔案的抗辩中极为有用。

最后,增加对理赔所需的证据种类的了解还有助于了解船上
可能发生的潜在问题,从而促使船长和高级船员在平时工作中谨
慎处置。

内容编排

作者未曾想过要把本书写成一本法律教科书。然而,本书所
讨论的问题会涉及到法律,所以在有关联时会有一些关于法律概
念的简单解释。

此外,本书讨论的内容无法包括所有可能发生的索赔种类,
而只是集中在发生频率较高的事件上。但是,如果船长熟悉本书
中提及的一般做法,他就可以自己确定在各种事件中应收集的证
据。

本书为各种类型、国籍的商船而编写。尽管作者已尽可能地提
供具有普遍意义的建议和意见,但其中的法律概念则是以英国法
为准(但在第十章写作时曾咨询过一位希腊律师,以便能提供一个
希腊法中关于劳资纠纷和纪律问题的比较性分析)。

本书的主干部分分为十三章。总体指导第二部分里的原则适
用于每一章的内容。每章的内容包括对某一可能发生的特定问题
的讨论,所需证据种类的介绍以及该证据之所以重要的原因。编

写委员会尽可能避免引用法院的案例或立法。

在有关联处，我们还准备了有助于船长整理证据的清单。虽然清单未必包括所有证据，但已尽可能地列出了应收集的证据。然而这些清单只是一个指导而已，特定的情况将决定哪些内容是有关联的。在许多情况下，船长和高级船员还必须考虑构成一个特定事件的完整记录需要的其他资料。

必要时，我们还附上了有关的案例介绍。这些案例都是根据法院或仲裁庭的实际审理情况编写的。有讽刺意义的是，编写委员会很难找到较能说明问题的案例。这可能是因为存在相关证据的案件均在纠纷早期就得以解决，故而无报道。

案例介绍具有无法估量的价值，因为它表明船上提供证据的价值所在，在有证据的情况下，它有助于船东的抗辩，反之，如缺乏证据，则会导致法院或仲裁庭判决船东承担责任。

总体指导——第二部分

准 则

有些证据，如航海日志、船长报告和记事本、相片和录像带等在调查船上发生的事件中具有极为重要的作用。本章将要讨论的是如何准备此类证据或有关的资料。此外，本章还要讨论特免原则及其对船长报告的影响。

本章的主要内容包括：

航海日志；

日记本；

相片和录像带。

船长的报告以及特免原则——

法律专业特免；

自控文件；

报告。

律师和其他咨询人员的参与。

航海日志

船上一般会有几种不同的航海日志。这些航海日志包括正式日志、甲板日志或大副日志、轮机日志、日志草本以及无线电日志和医务室日志。就本书而言，最为重要的日志是正式日志、日志草本、甲板或大副日志以及轮机日志。

法官和仲裁人都把这些日志看作是船舶的即时记录并给予极大的证据价值。所以，如何有条理地记载并准确全面地反映所有关键资料至关重要。动态记录本、车钟记录本或其他日志草本同样也是重要证据，也应清晰地有条理地记载。

船长应确保所有船员都了解日志本的重要性，并做到谨慎记载。日志本中的记录应始终用钢笔清楚地书写。如有错误，应该以单线画去有关段落。航海日志中的内容切记不能擦抹，无论是用橡皮擦抹还是用改正液涂改。航海日志中有擦抹的痕迹会引起查阅日志的争议对方的怀疑，而且现在已有能阅读被擦抹文字的技术。此外，查阅航海日志的法官或仲裁人如发现有被擦抹或不整洁的迹象可能会对船舶的管理方法产生不利的推断。

日记本

船长和高级船员经常将船上发生的事情记在自己的日记上。这些日记本具有极大的证据作用。尤其当船长或高级船员出庭作证时，他就可以读出日记本中的字句来支持他的口头作证。

然而，如果日记本中任何部分被用作证据，整本日记本就必须向法律诉讼的所有当事人公开。所以，船长应该确保日记记载的内容是客观的，实事求是的，而且应该避免掺杂那些他自己的，并在日记本向诉讼对方公开后可能会使船长和船东感到为难或甚至给船东的诉讼地位带来不利影响的观点。

相片和录像带

正如第一章附录中的案例介绍所显示的那样，相片和录像带能提供关键证据。例如，船东可以提供证明卸入卡车的谷物掉出卡车后挡板的相片来拒绝货物短卸的索赔。相片和录像带还能证

明恶劣天气、欠当的碰垫和靠垫、货物的固定情况或者船舶的一般状况等。与此相类似的速写和草图也同样具有极大的描述事件的价值。

如有可能，这些相片、录像带或速写等应用来支持船长的书面报告。上述资料应清楚地注上日期、时间和地点，并由船长签名。

船长报告以及特免原则

每当船舶发生可能引起法律诉讼的事件，船长大都会准备一份报告。一旦开始法律诉讼，该报告对所有诉讼有关方都具有证据的价值。本节要讨论的问题是船长的报告是否必须提供给所有诉讼有关方以及是否可以把该报告作为“特免”文件而不公开。

英国的仲裁和法院程序的基础是，诉讼的每一方当事人提交各自的证据来支持自己的诉讼请求。基本原则是诉讼当事人必须披露并提供所有文件。在这里，“披露”一词的含义是告知对方有关文件的存在。“提供”一词的含义是这些文件可供对方查阅。这一原则的一个例外是，被特免的文件可以不公开（虽然不能不披露）。在某些国家，关于提供有关文件的规定比英国更为严格。

船长的报告与法律诉讼密切相关，除非是特免文件，都可能被诉讼的其他方用作证据。报告特免的依据有两个，一个是法律专业特免，另一个是自控文件特免。

法律专业特免

法律专业特免原则的目的是保证法律顾问能在不必考虑或担心是否会影响当事人诉讼利益的情况下收集证据，调查与案件有关的事项。法律顾问和当事人之间的全部函电往来，无论是当事人要求法律顾问提供法律意见，还是法律顾问为当事人提供法律

意见，只要是书面的，均可获得特免。船长的报告如果是在发生了可能引起法律诉讼的事件后准备的，或者是为了取得法律意见并仅仅是写给船东法律顾问的，就可以获得特免，不必公开。

近来，船长在提交事故报告时加上下面文字的做法已成为一种普遍的惯例：

“此报告为机密文件，为在尚未结束，即将发生或可能面临的诉讼中获得行业意见而准备，仅供公司律师参考”。

单单加上这些文字并不自动使文件特免于公开，只有准备报告的目的才能决定是否得到特免。但是，这样做有助于表明文件是按照可主张特免的要求准备的。如果在报告上加了上述文字，就应直接送交船东的法律顾问。

如果报告的副本寄给了理赔协会或船东的业务部门（为了防止将来发生同样或类似问题），该报告只有满足了下列条件才能免于公开：

1. 文件必须是为了“在可合理预见的法律诉讼中获得法律意见”而准备；
2. 准备该文件的“唯一或至少是主要目的”必须是供法律顾问参考。

该要求的第二部分较难满足，因为一旦有事故发生，船长大都会准备一个报告，但一般不是为了给法律顾问看而准备的。虽然在准备报告时可能会想到最终会交给法律顾问阅读，但法院认为此类按常规准备的报告不能特免于公开。

尽管船长的报告可能因为是按常规准备而不能获得特免，然而一份在可能引起法律诉讼的事件发生当时准备的报告具有无法衡量的价值。这种报告能给船东及其法律顾问提供一个关于事件发生前后情况的完整描述，从而使他们能为诉讼做好充分准备。因此，此类文件的证据价值远远超过因该报告被诉讼对方用作证