

航行计划缺陷：构成不适航还是属于航行决定？CMA CGM LIBRA 案问题继续上诉至英国最高法院

英国最高法院已准许就 *Alize 1954 v Allianz Elementar Versicherungs AG (The “CMA CGM LIBRA”)* 一案的近期判决提出上诉。尽管该判决涉及共同海损，而我们会讨论在海上货物运输的更广阔背景下将这一不适航认定适用于风险和责任分配时的后果。



国际相关法律法规旨在就船方与货方之间对货物运输风险进行分配。简言之，船东对于由船舶不适航引起的货物索赔承担责任，但对于由某些风险（包括航行过失）引起的货物索赔则免于承担责任。*Alize 1954 v Allianz Elementar Versicherungs AG (The “CMA CGM LIBRA”)* [2020] EWCA Civ 293 案的判决打破了通常观念中对“适航”和“航行”之间的既定界限，其结果使得船东承担了更大比例的海运风险。尽管 *CMA CGM LIBRA* 案涉及共同海损，但该判决导致了货方就基于航行决定问题而引起的不适航索赔的情况增多，这并不让人意外。船东最近已获得准许，可将判决上诉至英国最高法院，国际保赔协会集团支持船东的立场。

案件背景

2011年5月17日，一艘6,000 TEU的集装箱船“CMA CGM LIBRA”轮在驶离中国厦门港时搁浅。该船的海图上未记录一项来自于航海通告（Notice to Mariners）的警示内容，即航

道以外的制图深度并不准确，实际水深比制图水深要浅。搁浅是在船长将船行驶在航道以外时发生的，他预计的水深比实际水深要深。事故发生后，船东要求货方分摊共同海损。

一审判决

Teare 法官在 2019 年 3 月 8 日作出的一审判决中认定，由于未能记录航海通告中要求的警示内容，因此航行计划和常用海图存在缺陷，这些缺陷导致该船在开航时不适航。因此，船东的主张被驳回。

一审判决在海商法界引起了激烈争论。一些评论者认为，该判决极大混淆了不适航问题与航行问题。其主张称，编制航行计划属于航行问题，而航行疏忽将使承运人有权根据《海牙规则》或《海牙-维斯比规则》第四条第 2 款(a)项提出抗辩。法院将制定航行计划归为适航问题而非航行问题的做法，正在破坏船方与货方之间确立已久的风险分配机制。也有人评论说，若以时间为分界点的做法，即认定开航前的所有行为或疏忽都与适航有关的做法，与单纯的航行计划问题相比，可能对船方与货方之间的风险重新分配具有更深远的影响。

其他评论者则基于 *McFadden v Blue Star Line (1905)* 案中确立的、对适航的传统定义，认为上述判决是对承运人适航义务相关原则的正确适用，即“谨慎的船东假如知晓存在[相关缺陷]，会要求在船舶航行之前予以纠正吗？如果会，则该船不适航。”基于这种观点，考虑到谨慎的船东不会在明知的情况下让船舶带着有缺陷的航行计划和未经适当更新的有缺陷海图出海，这些评论者主张由此可得出结论，该船在开航时不适航。

上诉法院的判决

一审判决被提起上诉，在上诉法院于 2020 年 3 月 4 日下达判决后的一段时间内，争议似乎已经得到解决。合议庭由三名富有航运专业经验的法官组成，根据合议庭的一致决定，上诉法院维持了一审判决。法院确认，航行或管理方面的过失如果发生在开航之前，可以导致船舶不适航。对于船东提出的“航行计划和常用海图不具备‘船舶属性’(attributes of the ship)，而仅是船员作出的航行决定的记录”的论点，法院不予支持。

法院还认定，一旦船东作为承运人承担起对货物的责任，船长和船员在为船舶作航程准备时的所有行为（即使是在开航前或开航时实施的航行行为）也是以承运人(*qua carrier*)而非驾驶员(*not qua navigator*)的身份实施的。因此，船东应对所有此类行为负责，而船员未能适当勤勉地使船舶适航，将归咎于船东。

准许上诉至最高法院

2020 年 7 月下旬，船东获得准许，可将上诉法院的判决，上诉至英国最高法院。船东的立场依旧是：船员作出的、在海图上标记何等内容的决定属于航行决定，而不是“船舶属性”(attributes of the ship)，继而不应当归属于适航与否的问题。预计上诉案将于 2021 年下半年审理。

结论性意见

鉴于此案对船方与货方之间海运风险的分配十分重要，国际保赔协会集团对英国最高法院的审案决定表示欢迎，亦在船东提出上诉至最高法院的许可申请时给予了支援。如果此案有了最新进展，Gard 将及时发布消息通报。



作者: **Malene Wang**
律师, Gard 香港