

航行計劃缺陷：構成不適航還是屬於航行決定？ CMA CGM LIBRA 案問題繼續上訴至英國最高法院

英國最高法院已准許就 *Alize 1954 v Allianz Elementar Versicherungs AG (The “CMA CGM LIBRA”)* 一案的近期判決提出上訴。儘管該判決涉及共同海損，而我們會討論在海上貨物運輸的更廣闊背景下將這一不適航認定適用於風險和責任分配時的後果。



國際相關法律法規旨在就船方與貨方之間對貨物運輸風險進行分配。簡言之，船東對於由船舶不適航引起的貨物索賠承擔責任，但對於由某些風險（包括航行過失）引起的貨物索賠則免於承擔責任。*Alize 1954 v Allianz Elementar Versicherungs AG (The “CMA CGM LIBRA”)* [2020] EWCA Civ 293 案的判決打破了通常觀念中對“適航”和“航行”之間的既定界限，其結果使得船東承擔了更大比例的海運風險。儘管 CMA CGM LIBRA 案涉及共同海損，但該判決導致了貨方就基於航行決定問題而引起的不適航索賠的情況增多，這並不讓人意外。船東最近已獲得准許，可將判決上訴至英國最高法院，國際保賠協會集團支持船東的立場。

案件背景

2011 年 5 月 17 日，一艘 6,000 TEU 的集裝箱船“CMA CGM LIBRA”輪在駛離中國廈門港時擱淺。該船的海圖上未記錄一項來自於航海通告（Notice to Mariners）的警示內容，即航

道以外的製圖深度並不準確，實際水深比製圖水深要淺。擱淺是在船長將船行駛在航道以外時發生的，他預計的水深比實際水深要深。事故發生後，船東要求貨方分攤共同海損。

一審判決

Teare 法官在 2019 年 3 月 8 日作出的一審判決中認定，由於未能記錄航海通告中要求的警示內容，因此航行計劃和常用海圖存在缺陷，這些缺陷導致該船在開航時不適航。因此，船東的主張被駁回。

一審判決在海商法界引起了激烈爭論。一些評論者認為，該判決極大混淆了不適航問題與航行問題。其主張稱，編制航行計劃屬於航行問題，而航行疏忽將使承運人有權根據《海牙規則》或《海牙-維斯比規則》第四條第 2 款(a)項提出抗辯。法院將製定航行計劃歸為適航問題而非航行問題的做法，正在破壞船方與貨方之間確立已久的風險分配機制。也有人評論說，若以時間為分界點的做法，即認定開航前的所有行為或疏忽都與適航有關的做法，與單純的航行計劃問題相比，可能對船方與貨方之間的風險重新分配具有更深遠的影響。

其他評論者則基於 *McFadden v Blue Star Line (1905)* 案中確立的、對適航的傳統定義，認為上述判決是對承運人適航義務相關原則的正確適用，即“謹慎的船東假如知曉存在[相關缺陷]，會要求在船舶航行之前予以糾正嗎？如果會，則該船不適航。”基於這種觀點，考慮到謹慎的船東不會在明知的情況下讓船舶帶著有缺陷的航行計劃和未經適當更新的有缺陷海圖出海，這些評論者主張由此可得出結論，該船在開航時不適航。

上訴法院的判決

一審判決被提起上訴，在上訴法院於 2020 年 3 月 4 日下達判決後的一段時間內，爭議似乎已經得到解決。合議庭由三名富有航運專業經驗的法官組成，根據合議庭的一致決定，上訴法院維持了一審判決。法院確認，航行或管理方面的過失如果發生在開航之前，可以導致船舶不適航。對於船東提出的“航行計劃和常用海圖不具備‘船舶屬性’ (attributes of the ship)，而僅是船員作出的航行決定的記錄”的論點，法院不予支持。

法院還認定，一旦船東作為承運人承擔起對貨物的責任，船長和船員在為船舶作航程準備時的所有行為（即使是在開航前或開航時實施的航行行為）也是以承運人(*qua carrier*) 而非駕駛員(*not qua navigator*) 的身份實施的。因此，船東應對所有此類行為負責，而船員未能適當勤勉地使船舶適航，將歸咎於船東。

准許上訴至最高法院

2020 年 7 月下旬，船東獲得准許，可將上訴法院的判決，上訴至英國最高法院。船東的立場依舊是：船員作出的、在海圖上標記何等內容的決定屬於航行決定，而不是“船舶屬性” (attributes of the ship)，繼而不應當歸屬於適航與否的問題。預計上訴案將於 2021 年下半年審理。

結論性意見

鑑於此案對船方與貨方之間海運風險的分配十分重要，國際保賠協會集團對英國最高法院的審案決定表示歡迎，亦在船東提出上訴至最高法院的許可申請時給予了支援。如果此案有了最新進展，Gard 將及時發布消息通報。



作者: **Malene Wang**
律師, Gard 香港