

## 长荣海运在英国最高院的标志性案件中胜诉

2021年2月19日，英国最高院对近50年来首宗进入英国最高级别法院的碰撞案件作出了判决，详见 The “EVER SMART” and The “ALEXANDRA 1” [2021] UKSC 6。Stann 法律咨询公司的 Faz Peermohamed 阐述了对这起案件的思考。



那是2015年2月一个晴朗的夜晚，在距离阿联酋杰贝阿里（Jebel Ali）港不远处的海面上。当时海况良好，能见度佳。EVER SMART 轮，长荣海运旗下的一艘由 Gard 承保的大型集装箱船，正沿着一条连接港口与公海的狭窄水道驶出港口。与此同时，超大型油轮 ALEXANDRA 1 轮正位于狭窄水道外的引航员登轮区，打算将出港的 EVER SMART 轮上的引航员接上船，再经由狭窄水道进入港口。当地时间 23 时 42 分，这两艘船在狭窄水道外相撞。

碰撞发生前，EVER SMART 轮正在狭窄水道内正中偏左的位置航行。而《1972 年国际海上避碰规则》（“《避碰规则》”）第 9 条（狭水道规则）要求船舶在狭水道内靠右行驶。

海员和深谙航海之道的人一定也知道另一条规则——即第 15 条，交叉相遇规则——的至高无上地位。Wright 法官在 *The Alcoa Rambler* 案中的著名判词中充分表明了交叉相遇规则对于《避碰规则》的重要性：“在一切可能的情况下，[交叉相遇规则] 都应当得到适用和严格执行，因为该规则往往能确保航行安全。”

尽管 *EVER SMART* 轮行驶在狭窄水道内正中偏左的位置，但碰撞发生地点却在狭窄水道之外。

碰撞发生之前，*ALEXANDRA 1* 轮在 *EVER SMART* 轮的左舷。《避碰规则》中的交叉相遇规则规定，当两船交叉相遇以致构成碰撞危险时，有他船在本船右舷的船舶为“让路”船，须给他船让路，而有他船在本船左舷的船舶为“直航”船，须保持航向和航速。如果交叉相遇规则适用，那么 *ALEXANDRA 1* 轮作为让路船，本应该及早地采取大幅度的行动，宽裕地让清 *EVER SMART* 轮，*EVER SMART* 轮则应该保持其航向和航速。

所有人都会赞成，在海中央形成交叉相遇局面时，应该适用交叉相遇规则。所有人也都同样会赞成，当两艘船在狭窄水道内相遇时，应该适用狭水道规则。但在狭窄水道与公海交汇处，特别是一艘船在水道内而另一艘船在水道外的情况下，难题就出现了。一个多世纪以来，英国法律界一直在努力地解决这个问题。既定的法律是，如果当时前者正在驶出狭窄水道，后者正接近水道并在进入水道前的最后阶段，调整其航向准备进入，那么在这种情况下，应该适用狭水道规则，而不是交叉相遇规则。

然而，*ALEXANDRA 1* 轮并不处在进入水道前的最后阶段。该船正在等待进入水道，而不是实际上正在进入水道。

*ALEXANDRA 1* 船方向海事法院和上诉法院主张，当一艘正沿狭窄水道出港的船舶与另一艘正在驶近并意图和准备进入狭窄水道（但并未实际调整其航向，以便进入航道）的船舶处于交叉相遇局面时，应该适用狭水道规则，而不是交叉相遇规则（这成为向最高院上诉案中的“问题一”）。船方还向两个法院成功主张，虽然其与 *EVER SMART* 轮处于交叉相遇局面，有发生碰撞的危险，但由于其航向不够“稳定”，因此不足以引发交叉相遇规则的适用（这成为向最高院上诉案中的“问题二”）。

*EVER SMART* 船方坚定地认为，这两项主张是错误的，会破坏而不是促进海上安全。

关于问题一，将“狭水道规则可以优先于交叉相遇规则适用”这一原则扩大到“进港船位于狭水道之外，并未调整姿势准备进入水道而只是等待进入”的情况，是导致无法确定哪条规则适用的根源。有操船经验的人都知道，在这种情况下，要洞悉另一艘船的意图有多么困难。一艘船在狭窄水道附近航行却不进入水道可能有各种各样的原因，而让出港船的船长担负起猜测其原因的责任，无疑是不可能完成的任务。

关于问题二，我们再回顾一下 Wright 法官的那句判词。交叉相遇规则的适用范围应当尽可能地广，因为该规则往往能确保航行安全。海员们都知道，如果两艘船保持方位角不变并相互接近，这就是存在碰撞危险的明显迹象。如果在此基础上再加上一个条件，即要求有他船在本船右舷的船舶（在本案中为 *ALEXANDRA 1* 轮）也必须保持航向，这只会增加驾驶台团队的负担，给这一最基本航行规则的适用带来不确定性。

长荣海运和 Gard 认为，这些与海事界和海上安全息息相关的问题太重要了，因此必须对判决提出上诉。2月19日星期五，它们的上诉决定被证明是正确的：这是自1976年以来第一宗进入英国最高级别法院的碰撞案件，在最高院对此案的判决中，所有法官一致同意 *EVER SMART* 船方提出的所有观点。

关于问题一，法院认定，如果一艘船正沿着狭窄水道出港，另一艘船正驶近狭窄水道，并且出现交叉相遇局面，则应适用交叉相遇规则。法院判决的原文是：

“当狭窄水道内的出港船与驶近船交叉相遇，以致有碰撞的危险时，并不是说只要驶近船打算并准备进入狭窄水道，狭水道规则就可以优先于交叉相遇规则适用。只有当驶近船正在采

取准备进入的姿态，调整其航向以便到达水道靠右侧的入口，并处在进入前的最后阶段时，*[狭水道规则]*才可以优先于交叉相遇规则适用。”

关于问题二，法院认定，要适用交叉相遇规则，航向稳定并不是必要条件：

“如果两艘行进中的船交叉相遇，以致有碰撞的危险，则是否适用交叉相遇规则并不取决于让路船的航向是否稳定。如果两艘船的驾驶者可以合理明显地看出，两船（长时间）保持方位角不变并彼此接近，而且不属于对遇情况，那么即使让路船的航向不稳定，两船也一定是交叉相遇局面，交叉相遇以致有碰撞的危险。”

大型商船的航行的的确确是生死攸关的问题，因此，《避碰规则》的明确性及其适用的前后一致性至关重要。这一判决让海员们明确了该适用哪条规则，也应该成为世界各地驾驶台团队*[特别是 EVER SMART 轮前任船长]*中意的读物。判决强调了交叉相遇规则应当得到广泛应用和严格执行，因为该规则往往能确保航行安全。

原判决认定，*EVER SMART 轮*须承担 80% 的碰撞责任。根据最高院的判决，此案现在将被发回重审，重新分配过错责任。

*Gard* 为长荣海运承保船壳和机械险及保赔责任险。感谢 *Stann* 法律咨询公司的 *Faz Peermohamed* 和 *Ince Gordon Dadds* 律师事务所为 *Gard* 和我们的会员提供法律服务，也感谢皇室法律顾问 *Simon Rainey* 和 *Nigel Jacobs* 在最高院案件中担任长荣海运的代理律师

**作者：Faz Peermohamed，船长兼律师**  
*Stann* 法律咨询公司，伦敦