

長榮海運在英國最高院的標誌性案件中勝訴

2021年2月19日，英國最高院對近50年來首宗進入英國最高級別法院的碰撞案件作出了判決，詳見 The “EVER SMART” and The “ALEXANDRA 1” [2021] UKSC 6。Stann 法律諮詢公司的 Faz Peermohamed 闡述了對這起案件的思考。



那是2015年2月一個晴朗的夜晚，在距離阿聯酋吉貝阿里（Jebel Ali）港不遠處的海面上。當時海況良好，能見度佳。EVER SMART 輪，長榮海運旗下的一艘由 Gard 承保的大型集裝箱船，正沿著一條連接港口與公海的狹窄水道駛出港口。與此同時，超大型油輪 ALEXANDRA 1 輪正位於狹窄水道外的引航員登輪區，打算將出港的 EVER SMART 輪上的引航員接上船，再經由狹窄水道進入港口。當地時間 23 時 42 分，這兩艘船在狹窄水道外相撞。

碰撞發生前，EVER SMART 輪正在狹窄水道內正中偏左的位置航行。而《1972 年國際海上避碰規則》（“《避碰規則》”）第 9 條（狹窄水道規則）要求船舶在狹窄水道內靠右行駛。

海員和深諳航海之道的人一定也知道另一條規則——即第 15 條，交叉相遇規則——的至高無上地位。Wright 法官在 *The Alcoa Rambler* 案中的著名判詞中充分表明了交叉相遇規則對於《避碰規則》的重要性：“在一切可能的情况下，[交叉相遇規則] 都應當得到適用和嚴格執行，因為該規則往往能確保航行安全。”

儘管 *EVER SMART* 輪行駛在狹窄水道內正中偏左的位置，但碰撞發生地點卻在狹窄水道之外。

碰撞發生之前，*ALEXANDRA 1* 輪在 *EVER SMART* 輪的左舷。《避碰規則》中的交叉相遇規則規定，當兩船交叉相遇以致構成碰撞危險時，有他船在本船右舷的船舶為“讓路”船，須給他船讓路，而有他船在本船左舷的船舶為“直航”船，須保持航向和航速。如果交叉相遇規則適用，那麼 *ALEXANDRA 1* 輪作為讓路船，本應該及早地採取大幅度的行動，寬裕地讓清 *EVER SMART* 輪，*EVER SMART* 輪則應該保持其航向和航速。

所有人都會贊成，在海中央形成交叉相遇局面時，應該適用交叉相遇規則。所有人也都同樣會贊成，當兩艘船在狹窄水道內相遇時，應該適用狹窄水道規則。但在狹窄水道與公海交匯處，特別是一艘船在水道內而另一艘船在水道外的情況下，難題就出現了。一個多世紀以來，英國法律界一直在努力地解決這個問題。既定的法律是，如果當時前者正在駛出狹窄水道，後者正接近水道並在進入水道前的最後階段，調整其航向準備進入，那麼在這種情況下，應該適用狹窄水道規則，而不是交叉相遇規則。

然而，*ALEXANDRA 1* 輪並不處在進入水道前的最後階段。該船正在等待進入水道，而不是實際上正在進入水道。

ALEXANDRA 1 船方向海事法院和上訴法院主張，當一艘正沿狹窄水道出港的船舶與另一艘正在駛近並意圖和準備進入狹窄水道（但並未實際調整其航向，以便進入航道）的船舶處於交叉相遇局面時，應該適用狹窄水道規則，而不是交叉相遇規則（這成為向最高院上訴案中的“問題一”）。船方還向兩個法院成功主張，雖然其與 *EVER SMART* 輪處於交叉相遇局面，有發生碰撞的危險，但由於其航向不夠“穩定”，因此不足以引發交叉相遇規則的適用（這成為向最高院上訴案中的“問題二”）。

EVER SMART 船方堅定地認為，這兩項主張是錯誤的，會破壞而不是促進海上安全。

關於問題一，將“狹窄水道規則可以優先於交叉相遇規則適用”這一原則擴大到“進港船位於狹窄水道之外，並未調整姿勢準備進入水道而只是等待進入”的情況，是導致無法確定哪條規則適用的根源。有操船經驗的人都知道，在這種情況下，要洞悉另一艘船的意圖有多麼困難。一艘船在狹窄水道附近航行卻不進入水道可能有各種各樣的原因，而讓出港船的船長擔負起猜測其原因的責任，無疑是不可能完成的任務。

關於問題二，我們再回顧一下 Wright 法官的那句判詞。交叉相遇規則的適用範圍應當盡可能地廣，因為該規則往往能確保航行安全。海員們都知道，如果兩艘船保持方位角不變並相互接近，這就是存在碰撞危險的明顯跡象。如果在此基礎上再加上一個條件，即要求有他船在本船右舷的船舶（在本案中為 *ALEXANDRA 1* 輪）也必須保持航向，這只會增加駕駛台團隊的負擔，給這一最基本航行規則的適用帶來不確定性。

長榮海運和 Gard 認為，這些與海事界和海上安全息息相關的問題太重要了，因此必須對判決提出上訴。2 月 19 日星期五，它們的上訴決定被證明是正確的：這是自 1976 年以來第一宗進入英國最高級別法院的碰撞案件，在最高院對此案的判決中，所有法官一致同意 *EVER SMART* 船方提出的所有觀點。

關於問題一，法院認定，如果一艘船正沿著狹窄水道出港，另一艘船正駛近狹窄水道，並且出現交叉相遇局面，則應適用交叉相遇規則。法院判決的原文是：

“當狹窄水道內的出港船與駛近船交叉相遇，以致有碰撞的危險時，並不是說只要駛近船打算並準備進入狹窄水道，狹窄水道規則就可以優先於交叉相遇規則適用。只有當駛近船正在

採取準備進入的姿態，調整其航向以便到達水道靠右側的入口，並處在進入前的最後階段時，[狹窄水道規則]才可以優先於交叉相遇規則適用。”

關於問題二，法院認定，要適用交叉相遇規則，航向穩定並不是必要條件：

“如果兩艘行進中的船交叉相遇，以致有碰撞的危險，則是否適用交叉相遇規則並不取決於讓路船的航向是否穩定。如果兩艘船的駕駛者可以合理明顯地看出，兩船（長時間）保持方位角不變並彼此接近，而且不屬於對遇情況，那麼即使讓路船的航向不穩定，兩船也一定是交叉相遇局面，交叉相遇以致有碰撞的危險。”

大型商船的航行的的確確是生死攸關的問題，因此，《避碰規則》的明確性及其適用的前後一致性至關重要。這一判決讓海員們明確了該適用哪條規則，也應該成為世界各地駕駛台團隊[特別是 *EVER SMART* 輪前任船長]中意的讀物。判決強調了交叉相遇規則應當得到廣泛應用和嚴格執行，因為該規則往往能確保航行安全。

原判決認定，*EVER SMART* 輪須承擔 80% 的碰撞責任。根據最高院的判決，此案現在將被發回重審，重新分配過錯責任。

Gard 為長榮海運承保船殼和機械險及保賠責任險。感謝 *Stann* 法律諮詢公司的 *Faz Peermohamed* 和 *Ince Gordon Dadds* 律師事務所為 *Gard* 和我們的會員提供法律服務，也感謝皇室法律顧問 *Simon Rainey* 和 *Nigel Jacobs* 在最高院案件中擔任長榮海運的代理律師

作者：Faz Peermohamed，船長兼律師
Stann 法律諮詢公司，倫敦