

“CMA CGM LIBRA” 案终审结案：英国最高法院维持下级法院判决

经过漫长的等待，英国最高法院在 2021 年 11 月 10 日下达了对 CMA CGM LIBRA 案的判决，由 5 名杰出法官组成的合议庭维持了下级法院的判决，认定该轮的航次计划存在缺陷，从而导致船舶不适航。我们预计，该判决将对共同海损和货物索赔诉讼案件的证据收集和证据保留产生影响。



背景

2011 年 5 月 17 日，一艘 6,000 箱位集装箱船“CMA CGM LIBRA”轮在驶离中国厦门港时发生搁浅。该轮海图未能记录一则来自于航海通告（Notice to Mariners）的警示内容，即海图上显示的航道外水深不可靠，实际水深小于海图水深。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。

产生的救助费用总计约 950 万美元，船东向货方索赔的共同海损分摊总额为 1,300 万美元。约有 8% 的货方以“搁浅由船东的可诉过错导致”为由，拒绝支付共同海损分摊。由此，船东提起英国诉讼程序，索赔约 80 万美元的共同海损分摊额。

一审法官查明，由于船员未能记录航海通告中要求的警示内容，因此该轮的航次计划和航用海图存在缺陷。法官还查明，航次计划存有缺陷是发生搁浅的原因。有关高等法院和上诉法院的判决摘要，请[参见 Gard 先前的洞察 \(Insight\) 专栏文章](#)。

上诉案件的争议焦点

尽管有一审查明的事实，船东仍坚持认为，《海牙规则》第四条第 2(a)款规定，对于“*船长、船员、引水员或承运人的雇佣人员在航行或管理船舶中的行为、疏忽或不履行义务*”引起的责任，承运人应免责，即通常所说的“航海过失免责”，并据此主张船东没有过错。而英国法下确立的原则是，如果承运人未能在开航前和开航时恪尽职责 (due diligence) 使船舶适于航行，则“航海过失免责”无法免除承运人的责任。因此，船东向最高法院上诉的争议焦点是：

1. 就《海牙规则》第三条第 1 款而言，航次计划存在缺陷是否导致船舶不适航？
2. 就《海牙规则》第三条第 2 款而言，船长和二副在编制航次计划时未运用合理的技能和谨慎，是否构成承运人未恪尽职责？

下级法院认定，在本案中，航次计划存在缺陷确实导致船舶不适航。而最高法院也顺利得出结论，即下级法院的此项认定正确无误。

法院认为，船东提出的“其已为船舶提供安全航行所必需的一切装备，从而履行了恪尽职责使船舶适于航行的义务”的主张没有说服力。船东辩称，其已提供、给予船员制定适当航次计划所需的所有设备和指示，因此船员未标注海图并不是由承运人未恪尽职责造成的。法院对此项辩解不予采纳，并认为承运人恪尽职责使船舶适于航行的义务要求在使船舶适航的工作中恪尽职责，而不论其指派谁来执行该任务。承运人不能通过将适航责任委托给驾驶员、管理人员、轮机员或修船工等服务人员或代理人来逃避其适航责任。这是因为承运人所负有的、在开航时使船舶适于航行的责任是不可委托给他人承担的，因此该项工作由哪位代理人或服务人员实际履行并不重要。

最高法院的判决以本案中的特定事实为依据

值得注意的是，法院在其判决书第 82 段指出，航次计划存在缺陷并不必然得出船舶不适航的结论，还必需证明：1) 航次计划中的缺陷严重到足以致使船舶不适航，以及 2) 该缺陷是灭失或损坏的原因。在许多案件中，造成损失的原因是在航程中未能适当、谨慎地驾驶船舶，而不是前期制定航次计划时存在缺陷。

在本案中，法院认定船舶不适航的理由是：1) 经查明，航次计划中的缺陷对船长做出驶离航道这一重要决定具有决定性影响，以及 2) 通过适当的谨慎驾驶，不足以看到或用其他手段探测到相关危险，因此无法避免危险。

对法律原则的澄清

在判决中，法院重申了一些早已确立的法律原则，这些原则得到海运业界广泛认可，并且为大多数业内人士所熟知。

法院还颇有助益地作出了许多澄清说明，这无疑将为未来的争议提供有益的指引。我们将其中特别引人关注的几点罗列如下：

1. 如果船舶不适航，则无论航行/管理方面的疏忽是导致不适航的原因，还是本身构成不适航，都毫无区别。
2. 不适航概念并不要求船舶的某种属性达到威胁本船或船货安全的某一标准。不单单是船舶及其设备的物理缺陷可能会导致船舶不适航。适航性还广泛地涉及各类事项，比如海图是否足够且更新，管系布置图是否足够，船员的心智能力，船舶系统在机器维护保养方面是否符合要求，货物积载情况，货舱内的先前装货残留，以及船舶的航行历史等。
3. “谨慎船东”测试（即谨慎的船东假如知晓存在相关缺陷，是否会在船舶开航前要求予以纠正？）并不是判断不适航的万能标准。尽管如此，“谨慎船东”测试经受住了时间的考验，而且非常能适应不断变化的各类标准。除了难以界定是否适航的特殊情况外，该项测试都是判断适航性的适当标准。
4. 缺陷如果是可以纠正的，那么在某些情况下可能意味着船舶并非不适航。适航与否很可能取决于根据合理预期，在船舶或货物出现危险前，缺陷会否得到纠正。
5. 鉴于航次计划对航行安全至关重要，在运用“谨慎船东”测试的情况下，如果船舶开航时没有航次计划，或者航次计划中存在危及船舶安全的缺陷，则该船舶很可能不适航。
6. 有缺陷的航次计划即使涉及《海牙规则》第四条第 2(a)款规定的“航行船舶中”存在疏忽或不履行义务的情况（即属于“航海过失免责”事项），也并不构成抗辩因不适航导致的灭失或损坏索赔的理由。换句话说，第三条规定的“开航时克尽职责使船舶适于航行的义务”是首要义务。如果承运人未履行该义务，就无法援引航海过失抗辩。

对船东的影响——证据收集和索赔

本案虽然涉及共同海损分摊，但对于船舶适航性受到质疑的货物索赔案件，也同样具有现实意义。证明货物索赔必然是一项事后工作，CMA CGM Libra 案判决会产生一个相对确定的影响是，在涉及货物灭失或损坏的事故发生后，要求提供文件和披露信息的范围将扩大至包括有关船舶航行准备的所有装港相关文件。

为妥善抗辩潜在的货物索赔，船东在提供文件证明其航次计划制定程序及其对该等程序（包括所有相关指南，如国际海事组织 A.893(21)号决议）的遵守情况时，将不得不更加小心谨慎。船东还必须确保以硬拷贝和/或电子格式，妥善存储和保存该等证据线索。这很可能会加重会员和客户的内部工作量，也可能会增加保赔协会的货物理赔成本。

乍一看，最高法院对 CMA CGM Libra 案的判决似乎对船东和货物承运人不利。但判决中存在基于本案特定事实查明而产生的、具有关键意义的微妙之处。特别是，船长承认开航前航用海图未作正确标注，并承认这是搁浅的原因。船长还承认他不知道航道外的水域较浅，假如他知道，就不会选择那条路线。

本案船东主张，《海牙规则》旨在在承运人和货方之间分散风险，同时分摊保险费用。法院未予否定，但指出大多数航行疏忽发生在航程中，而非开航前，因此很有可能由此导致的货损索赔或共同海损索赔的主要责任仍会继续由货物保险人承担，而不是由船东或其保赔协会承担。似乎出于这一原因，法院认为，接受“制定航次计划时的疏忽可能导致船舶不适航”的主张，并未从根本上改变承运人与货方之间的风险平衡，不适航风险仍属于承运人须自己承担的风险。

英国最高法院的完整判决可在[此处](#)查看。



作者：Malene Wang
Gard 香港公司律师



作者：Fredrik Doksrød Olsen
Gard 阿伦达尔总部高级理赔顾问