

## “CMA CGM LIBRA” 案終審結案：英國最高法院維持下級法院判決

經過漫長的等待，英國最高法院在 2021 年 11 月 10 日下達了對 CMA CGM LIBRA 案的判決，由 5 名傑出法官組成的合議庭維持了下級法院的判決，認定該輪的航次計畫存在缺陷，從而導致船舶不適航。我們預計，該判決將對共同海損和貨物索賠訴訟案件的證據收集和證據保留產生影響。



### 背景

2011 年 5 月 17 日，一艘 6,000 箱位集裝箱船“CMA CGM LIBRA”輪在駛離中國廈門港時發生擱淺。該輪海圖未能記錄一則來自於航海通告（Notice to Mariners）的警示內容，即海圖上顯示的航道外水深不可靠，實際水深小於海圖水深。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。

產生的救助費用總計約 950 萬美元，船東向貨方索賠的共同海損分攤總額為 1,300 萬美元。約有 8% 的貨方以“擱淺由船東的可訴過錯導致”為由，拒絕支付共同海損分攤。由此，船東提起英國訴訟程序，索賠約 80 萬美元的共同海損分攤額。

一審法官查明，由於船員未能記錄航海通告中要求的警示內容，因此該輪的航次計畫和航用海圖存在缺陷。法官還查明，航次計畫存有缺陷是發生擱淺的原因。有關高等法院和上訴法院的判決摘要，請參見 [Gard 先前的洞察 \(Insight\) 專欄文章](#)。

### 上訴案件的爭議焦點

儘管有一審查明的事實，船東仍堅持認為，《海牙規則》第四條第 2(a)款規定，對於“船長、船員、引水員或承運人的僱傭人員在航行或管理船舶中的行為、疏忽或不履行義務”引起的責任，承運人應免責，即通常所說的“航海過失免責”，並據此主張船東沒有過錯。而英國法下確立的原則是，如果承運人未能在開航前和開航時克盡職責 (due diligence) 使船舶適於航行，則“航海過失免責”無法免除承運人的責任。因此，船東向最高法院上訴的爭議焦點是：

1. 就《海牙規則》第三條第 1 款而言，航次計畫存在缺陷是否導致船舶不適航？
2. 就《海牙規則》第三條第 2 款而言，船長和二副在編制航次計畫時未運用合理的技能和謹慎，是否構成承運人未克盡職責？

下級法院認定，在本案中，航次計畫存在缺陷確實導致船舶不適航。而最高法院也順利得出結論，即下級法院的此項認定正確無誤。

法院認為，船東提出的“其已為船舶提供安全航行所必需的一切裝備，從而履行了克盡職責使船舶適於航行的義務”的主張沒有說服力。船東辯稱，其已提供、給予船員制定適當航次計畫所需的所有設備和指示，因此船員未標注海圖並不是由承運人未克盡職責造成的。法院對此項辯解不予採納，並認為承運人克盡職責使船舶適於航行的義務要求在使船舶適航的工作中克盡職責，而不論其指派誰來執行該任務。承運人不能通過將適航責任委託給駕駛員、管理人員、輪機員或修船工等服務人員或代理人來逃避其適航責任。這是因為承運人所負有的、在開航時使船舶適於航行的責任是不可委託給他人承擔的，因此該項工作由哪位代理人或服務人員實際履行並不重要。

### 最高法院的判決以本案中的特定事實為依據

值得注意的是，法院在其判決書第 82 段指出，航次計畫存在缺陷並不必然得出船舶不適航的結論，還必需證明：1) 航次計畫中的缺陷嚴重到足以致使船舶不適航，以及 2) 該缺陷是滅失或損壞的原因。在許多案件中，造成損失的原因是在航程中未能適當、謹慎地駕駛船舶，而不是前期制定航次計畫時存在缺陷。

在本案中，法院認定船舶不適航的理由是：1) 經查明，航次計畫中的缺陷對船長做出駛離航道這一重要決定具有決定性影響，以及 2) 通過適當的謹慎駕駛，不足以看到或用其他手段探測到相關危險，因此無法避免危險。

### 對法律原則的澄清

在判決中，法院重申了一些早已確立的法律原則，這些原則得到海運業界廣泛認可，並且為大多數業內人士所熟知。

法院還頗有助益地作出了許多澄清說明，這無疑將為未來的爭議提供有益的指引。我們將其中特別引人關注的幾點羅列如下：

1. 如果船舶不適航，則無論航行/管理方面的疏忽是導致不適航的原因，還是本身構成不適航，都毫無區別。
2. 不適航概念並不要求船舶的某種屬性達到威脅本船或船貨安全的某一標準。不單單是船舶及其設備的物理缺陷可能會導致船舶不適航。適航性還廣泛地涉及各類事項，比如海圖是否足夠且更新，管系佈置圖是否足夠，船員的心智能力，船舶系統在機器維護保養方面是否符合要求，貨物積載情況，貨艙內的先前裝貨殘留，以及船舶的航行歷史等。
3. “謹慎船東”測試（即謹慎的船東假如知曉存在相關缺陷，是否會在船舶開航前要求予以糾正？）並不是判斷不適航的萬能標準。儘管如此，“謹慎船東”測試經受住了時間的考驗，而且非常能適應不斷變化的各類標準。除了難以界定是否適航的特殊情況外，該項測試都是判斷適航性的適當標準。
4. 缺陷如果是可以糾正的，那麼在某些情況下可能意味著船舶並非不適航。適航與否很可能取決於根據合理預期，在船舶或貨物出現危險前，缺陷會否得到糾正。
5. 鑒於航次計畫對航行安全至關重要，在運用“謹慎船東”測試的情況下，如果船舶開航時沒有航次計畫，或者航次計畫中存在危及船舶安全的缺陷，則該船舶很可能不適航。
6. 有缺陷的航次計畫即使涉及《海牙規則》第四條第 2(a)款規定的“航行船舶中”存在疏忽或不履行義務的情況（即屬於“航海過失免責”事項），也並不構成抗辯因不適航導致的滅失或損壞索賠的理由。換句話說，第三條規定的“開航時克盡職責使船舶適於航行的義務”是首要義務。如果承運人未履行該義務，就無法援引航海過失抗辯。

### 對船東的影響——證據收集和索賠

本案雖然涉及共同海損分攤，但對於船舶適航性受到質疑的貨物索賠案件，也同樣具有現實意義。證明貨物索賠必然是一項事後工作，CMA CGM Libra 案判決會產生的一個相對確定的影響是，在涉及貨物滅失或損壞的事故發生後，要求提供文件和披露資訊的範圍將擴大至包括有關船舶航行準備的所有裝港相關文件。

為妥善抗辯潛在的貨物索賠，船東在提供文件證明其航次計畫制定程序及其對該等程序（包括所有相關指南，如國際海事組織 A.893(21)號決議）的遵守情況時，將不得不更加小心謹慎。船東還必須確保以硬拷貝和/或電子格式，妥善存儲和保存該等證據線索。這很可能會加重會員和客戶的內部工作量，也可能會增加保賠協會的貨物理賠成本。

乍一看，最高法院對 CMA CGM Libra 案的判決似乎對船東和貨物承運人不利。但判決中存在基於本案特定事實查明而產生的、具有關鍵意義的微妙之處。特別是，船長承認開航前航用海圖未作正確標注，並承認這是擱淺的原因。船長還承認他不知道航道外的水域較淺，假如他知道，就不會選擇那條路線。

本案船東主張，《海牙規則》旨在在承運人和貨方之間分散風險，同時分攤保險費用。法院未予否定，但指出大多數航行疏忽發生在航程中，而非開航前，因此很有可能由此導致的貨損索賠或共同海損索賠的主要責任仍會繼續由貨物保險人承擔，而不是由船東或其保賠協會承擔。似乎出於這一原因，法院認為，接受“制定航次計畫時的疏忽可能導致船舶不適航”的主張，並未從根本上改變承運人與貨方之間的風險平衡，不適航風險仍屬於承運人須自己承擔的風險。

英國最高法院的完整判決可在[此處](#)查看。



作者：Malene Wang  
Gard 香港公司律師



作者：Fredrik Doksrød Olsen  
Gard 阿倫達爾總部高級理賠顧問