

由 EVER SMART 与 ALEXANDRA 1 碰撞案谈英国最高法院对 “避碰规则”的最新解读

作者：船舶险部 刘家乐

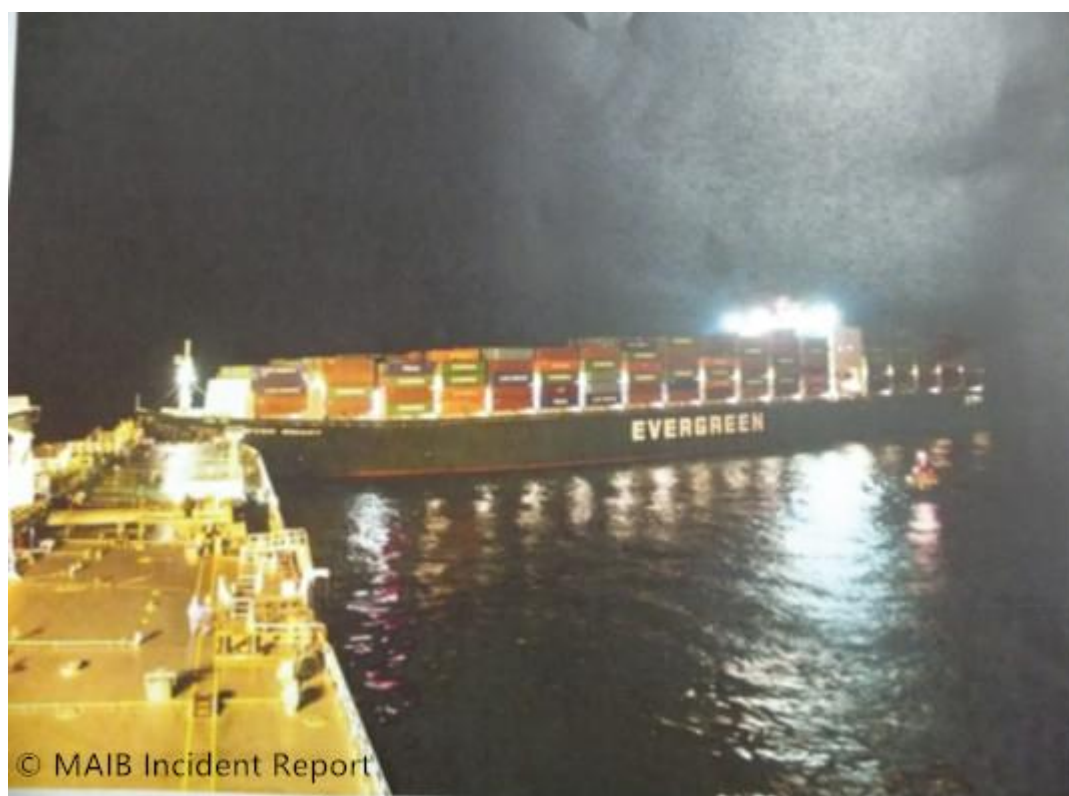


摘要

2021 年 2 月 19 日，英国最高法院就 EVER SMART 轮与 ALEXANDRA 1 轮碰撞案的上诉作出了最终判决，这是自英国最高法院设立以来就碰撞案件而做出的一项具有重要影响的判决，其推翻了法官 Mr Justice Teare 及英国上诉法院作出的判决（Mr Justice Teare[2017] 1 Ll.R.66 and of the Court of Appeal [2019] 1 Ll.R.130.）。该判决对《1972 年避碰规则》（后简称《避碰规则》）中两个极为重要的条款交叉相遇条款和狭水道条款的定义及适用进行了解读。本文借助该判决对《避碰规则》解读，希望对会员在碰撞案件处理及船舶安全驾驶两个方面有所帮助。

一、案件背景

该碰撞案件发生于 2015 年 2 月 11 日 2342 时，碰撞地点在阿联酋 Jebel Ali 港附近的分道通航出入口处。当时 MV EVER SMART 装载约 48,000 吨集装箱货物从 Jebel Ali 驶出，有引航员在船，在事故发生前一直沿分道通航航行。MV ALEXANDRA 1 装载约 113,915 吨液货抵达该分道通航后缓慢行驶于出入口处，准备在该水域迎接从 EVER SMART 上完成引水任务的引航员。由于双方避碰措施不当，最终 EVER SMART 的左船首与 ALEXANDRA 1 的右船首发生碰撞。碰撞时 MV EVER SMART 对地航速 12.4 节，对地航向 316.0 度，船首向 323.9 度；碰撞时 MV ALEXANDRA 1 对地航速 2.4 节，对地航向 104.4 度，船首向 101.2 度。



二、案件庭审

1. 英国高等法院的判决

法官 Teare J 在一审判决中认为，《避碰规则》起草者的本意并不希望在同一时间适用两条对船舶航行要求不同的条款，这样非常容易产生误解并且不利于航行安

全，因此他得出结论：当一艘船航行于狭水道同时观察到另一艘船准备进入狭水道时，“交叉相遇”条款规则是不适用的。

判决原文：

His other main reason for reaching that conclusion was that it cannot have been intended by those who drafted the Collision Regulations that there would be two sets of rules with different requirements applying at the same time as this would cause confusion and not be in the interests of safety. He accordingly concluded that “the crossing rules cannot have been intended to apply where one vessel is navigating along a narrow channel and another vessel is navigating towards that channel with a view to entering it” (para 53).

就双方在本案中的过错程度而言，法官 Teare J 认为双方没有明显的差别，但相比之下 EVER SMART 违反了安全航速条款，ALEXANDRA 1 一直处于低速航行状态，因此 EVER SMART 的过错要明显大于 ALEXANDRA 1，本案判决 MV EVER SMART 承担 80% 责任，MV ALEXANDRA 1 承担 20% 责任。

判决原文：

In terms of causative potency, the judge did not consider that there was a marked difference in quality between the contribution which each vessel made to the fact that the collision occurred. Having regard, however, to the unsafe speed of EVER SMART, she contributed far more to the damage resulting from the collision than the very much lower (and safe) speed of ALEXANDRA 1. It followed that the causative potency of EVER SMART’ s fault was greater than that of ALEXANDRA 1.

In the light of these conclusions, the judge’ s conclusion on apportionment was that EVER SMART should bear 80% of the liability for the collision and ALEXANDRA 1, 20%.

2. 英国上诉法院判决

英国上诉法院支持了一审法官的判决，首先上诉法院认为“狭水道”规则的适用排除了“交叉相遇”条款的适用，其次上诉法院认为该案中并不适用“交叉相遇”规

则，原因是 MV ALEXANDRA 1 并没有保持在一个固定的航向上，只有 MV ALEXANDRA 1 航行在相对明确的航向上“交叉相遇”条款才适用。

判决原文：

The Court of Appeal upheld the judge's conclusion that the narrow channel rules applied to the exclusion of the crossing rules.

The Court of Appeal also upheld the judge's conclusion that the ALEXANDRA 1 needed to be on a sufficiently defined course for the crossing rules to apply and rejected a challenge to his finding that she was not on such a course. Gross LJ considered that this conclusion was supported by observations made in various authorities as well as the decision of Brandon J in *The Avance* [1979] 1 Lloyd's Rep 143.;

3. 英国最高院判决

该案最终上诉至英国最高法院，上诉方主要就以下两个法律问题提出了上诉：

问题 1：基于对《避碰规则》的合理解释，当 A 轮航行于狭水道时，另外一艘 B 轮航行于 A 轮船首左前方或右前方并与 A 轮航向交叉且准备进入狭水道时，“交叉相遇”条款规则是否不适用于两船之间的操纵与避碰。

QUESTION 1: On the proper construction of the Collision Regulations, are the crossing rules inapplicable or should they be disapplied where an outbound vessel is navigating within a narrow channel and has a vessel on her port (or starboard) bow on a crossing course approaching the narrow channel with the intention of and in preparation for entering it?

问题 2：基于对《避碰规则》的合理解释，“交叉相遇”条款规则适用与否，是否取决于一艘被推定的让路船需要保持在一个稳定的航向上。

QUESTION 2: On the proper construction of the Collision Regulations, in determining whether the crossing rules are applicable, is there a requirement for the putative give-way vessel to be on a steady course before the crossing rules can be engaged?

英国最高法院首先明确了《1972 年国际海上避碰规则》是由国际海事组织（IMO）颁布的，英国作为缔约国，其在英国具有法律效力。作为一项国际公约，法院对它的解释应当适用广义和一般的解释规则，不能仅参考狭义的国内法的解释原则。

针对第二个问题，英国最高法院认为，“交叉相遇”规则的适用，并不要求“让路船”和“直航船”必须保持在一个稳定的航向上。而是当两艘船以一个相对固定的方位接近，并且由此可能产生碰撞危险时，“交叉相遇”规则就应当适用。

基于对第二个问题的解读，针对第一个问题，英国最高法院将在狭水道入口处可能涉及“交叉相遇”规则和“狭水道”规则的情景，简要归纳为以下三类：

第一类是船舶直接穿过狭水道的出入口所在的水域，并不进入狭水道；

第二类是船舶进入狭水道的出入口是为了进入狭水道，并且属于正在进入狭水道的状态，调整航向后准备在航道内靠右侧航行；

第三类是船舶进入狭水道的出入口是为了等待进入航道，而不是正在进入航道。

英国最高法院认为，就上述第一类情形而言“交叉相遇”条款是适用的，就上述第二类情形而言“交叉相遇”条款是不适用的，因为这类船舶已经基本上进入了狭水道，就本案而言 MV ALEXANDRA 1 属于上述中第三类情形，该轮事实上并没有正在进入狭水道，而是在狭水道的入口处等待引航员登轮，因此“交叉相遇”条款对此类情况依然适用。

基于上述，英国最高法院认为：当一艘航行于狭水道准备出港的船舶与一艘仅仅是准备进入狭水道的船舶存在碰撞危险时，“交叉相遇”条款并不自然而然的被“狭水道”条款所取代，只有上述第二种情形时，“狭水道”条款的效力才高于“交叉相遇”条款。

英国最高法院否定了此前法官 Teare J 和上诉法院对本案的判决，对上诉中两个问题持否定态度，英国最高法院认为，本案适用“交叉相遇”条款，同时也表示上述判决并不对该案的责任分配有任何影响，并且由于该上诉案中双方并没有对责任比例提出上诉，因此该案的责任分配将发回高等法院重审。



三、案件意义及启示

1. 本案是英国最高法院设立以来首次对船舶碰撞案件进行审理，上次上议院审理碰撞案件还是 1976 年的“The Savina [1976] 2 Lloyd’s Rep 123.”。本案对《避碰规则》中两个极为重要条款（“交叉相遇”和“狭水道”）进行了详细的解读和适用，对英国法下此类案件的审理具有借鉴与指导意义；

2. 在英国最高法院最终的判决中，法官引用了“The Alcoa Rambler [1949]”中有关“交叉相遇”规则的解读，该规则对船舶的航行安全至关重要，是不应该被《避碰规则》中其他条款轻易取代或者被视为不适用的，船员应当在条件允许的情况下按照“交叉相遇”条款的规定下驾驶船舶；

3. 《避碰规则》中各个条款应当是一个有机整体，条款之间并非是非此即彼的关系，而是有机的结合，充分理解条款之间的内部关系，无论是对于案件的审判，还是船员驾驶船舶都至关重要，尽管我国与英国所属不同法系，但笔者相信该案对国内碰撞类案件的处理，尤其是对碰撞责任划分也具有一定的参考价值；

4. 港口附近的水域大多通航密度大、航道易受限，船舶会遇态势也千变万化，本案中对两个条款的解读对船舶驾驶人员在船舶操纵实践中也具有深刻影响，能够更加深驾驶人员对《避碰规则》的理解；

5. 本案也给予在港口附近狭水道或受限区域航行的船长和驾驶员以提示，不能过度依赖引航员的操作和协调，应对船舶所处的周边通航环境有所预判，并应准备好船舶应急操纵方案，根据《避碰规则》和港口规则积极有效地采取避碰措施，避免船舶处于不利的被动局面甚至发生碰撞。