

【案例分析】英国最高院终审航次计划缺陷构成船舶不适航——简评

“CMA CGM LIBRA”轮搁浅案

作者：梁健



摘要

谨慎处理使船舶在开航前和开航当时适航是承运人在《海牙规则》下的首要义务，而有缺陷的航次计划是否构成船舶不适航一直以来被业界广泛讨论。备受关注的“CMA CGM LIBRA”轮搁浅案近日由英国最高院作出终审裁判，五位勋爵一致认定有缺陷的航次计划构成船舶不适航，且适航是不可推诿之义务，承运人不可以船员行事为由规避其对适航义务应尽的谨慎处理之责。

一、案件概述

2011年5月18日，大型集装箱船“CMA CGM LIBRA”轮上的二副在制定航次计划时忽视了航行通告上关于海图水深不可信的提示，未在海图上做相应标注，致使船长误以为海图水深准确，在该轮离开厦门港期间导致船舶搁浅。船东后续宣布共同海损，请求相关受益方分摊对该轮的救助费用，但部分受益人以航次计划存在缺陷致使船舶不适航为由，拒绝分摊共同海损。船东对此诉至英国法院，经过两审判决，英国高等法院和上诉法院都认为航次计划缺陷构成船舶不适航，且不适航是导致船舶搁浅的有效原因，因此承运人无权请求货方分摊共同海损。最终本案两个主要争议被上诉至英国最高院（案号[2021] UKSC 51），一是航次计划缺陷是否构成船舶不适航，二是船东是否已对适航义务尽谨慎处理之责。

二、航次计划缺陷是否构成船舶不适航

对于此争议，船东主张适航义务仅及于船舶本身而与船员的航海行为无关，前者被《海牙规则》第三条第一款所调整，后者则属于第四条第二款（a）项的调整范畴。航次计划的制定属于船员的航海行为，是与船舶本身属性无关的外在因素，有缺陷的航次计划并不导致船舶本身不适航。

法院认为，早在《海牙规则》制定前，普通法已于“Lyon v Mellis (1804) 5 East 428, 102 ER 1134”一案明确了适航是承运人的默示义务，另在“Steel v State Line (1877) 3 App Cas 72”一案该义务被视为是一项绝对保证（absolute warranty）。此后，承运人在运输合同中加入越来越多的免责条款以规避该义务，这导致国际上呼吁建立新的体系以重新平衡承运人与货主之间的权益，美国的《哈特法》以及后来的《海牙规则》由此应运而生。适航义务在《海牙规则》下被视为承运人的首要义务，是相应免责条件的适用前提，其内涵是船舶可以抵御航次中合理预见风险的客观状态，这并不局限于船舶本身，之前已有若干先例已对此作过澄清。例如在枢密院“Maxine Footwear Co Ltd v Canadian Government Merchant Marine Ltd [1959] AC 589”一案中，船舶本身并无缺陷，而是船员的行为致使船舶发生了火灾，但由于当时船舶尚未开航，法院由此判决船舶不适航。类似的案子还有“Steel v State Line Steamship Co (1877) 3 App Cas 72”案（船员在开航前未将左舷进水口封闭导致货物湿损）；“Gilroy Sons & Co v W R Price & Co [1893] AC 56”案（船长在开航前忘记关闭阀门导致管线爆裂以致货物损坏）；以及“The Friso [1980] 1 Lloyd's Rep 469”案（船长开航前未打压载水导致船舶失去稳性）等。因此，问题的关键是看船舶在开航前或开航当时是否

满足了适航状态，无论何种原因致使船舶在开航前或开航当时违背了这种状态都会导致船舶在客观上不适航，而区分是船舶自身原因或是外在因素导致则无甚意义。就本案而言，IMO 于 1999 年 11 月 25 日发布的《航次计划指南》已明确表明航次计划对于船舶安全航行至关重要，因此，有缺陷的航次计划将毫无疑问地导致船舶在客观上不适航。

三、船东是否已对适航义务尽谨慎处理之责

对于这个争议，船东认为在《海牙规则》下，适航义务并非船东的严格义务，船东对适航义务仅负谨慎处理（due diligence）之责。有鉴于此，船东主张其已妥善配备船舶及船员，船员嗣后制定航次计划的行为超出了其控制范围，因此其已对适航义务尽谨慎处理之责。

法院认为，就适航义务而言，无论是否由第三方或雇员履行，义务主体都不会因此而转变，且已有权威先例对此问题作过澄清。例如在上议院 “The Muncaster Castle” [1961] AC 807 一案中，承运人在船舶开航前聘用了具有资质的专业人士对船上阀门进行操作和检查，但由于后者的过失，螺母未充分拧紧导致船舶开航后货舱水湿，上议院认为在开航前使船舶适航是承运人的义务，无论其委任何人履行，其均应对此负责。因此，适航是承运人不可推诿之义务（non-delegable duty），就本案而言，制定航次计划的是船员，他们是船东的雇员，船东应当为他们的行为负责。

四、案件简评

在《海牙规则》或《海牙-维斯比规则》体系下，适航义务被视为承运人的首要义务，违反适航义务的后果是严峻的，这将导致承运人丧失规则所赋予的对货损货差的免责条件，并可能影响相关共同海损案件中承运人的共损分摊请求权。此外，普通法在因果关系上对适航义务把握宽松，只要求不适航是事故发生的有效原因（effective cause）即可，因此应当引起重视。

履行方面，一个常见的误区是认为适航仅及于船舶本身属性或船员资质，而与船员或第三方的行为无关，对此已有若干先例予以澄清。本案法官亦再次重申，适航是船舶可以抵御航次中合理预见风险的客观状态，区分何种原因导致船舶丧失这种状态并无意义，只要这种状态在客观上丧失了，且承运人在主观上对此未尽谨慎处理之责，即可认为承运人违反了适航义务。

本案再次为广大船东在船舶管理方面敲响警钟，文件工作的准确性可能会对船舶适航与否产生关键影响。这不仅局限于航次计划的制定，在 ISM 规则生效后，大量的体系文件多与船舶安全管理相关，船东应对此问题引起警觉，加强对从事文件管理工作人士的培训与指导。

同时随着航海技术的发展，电子海图不断升级，E-Navigation（电子航行）广泛应用，针对航行计划的船舶适航性标准也会越来越高。如电子海图应用，极大地便利了通告的获得和改正，但电子海图的临告和预告的显示和改正因每个设备厂家和发布 ENC 的水道局不同而各不相同，常常被船员所忽视；另外随着纸版海图向电子海图过渡，海图的供应已能“按需必达”，开航后更改目的港由于没有供应电子海图的基础盘或受船舶通讯系统流量的限制而不能提供所需的电子海图，随着适航标准的提高，是否也会被认为船舶不适航。因此，船东和管理公司的安全管理体系、航行计划的相关指南需要与时俱进，以保证在开航前和开航时船舶适航，确保船舶安全航行。

以上仅供会员参考，如需具体建议请联系协会相关人员。