

## Volcafe 案：英国最高法院对货物索赔的举证责任做出裁决

承运人应当确保实施例行程序，勤勉可靠地记录其承运的特定货物的申报内容和已知情况，以及为照料货物而采取的每一步骤，包括证明市场上储存和运输吸湿性货物方面习惯做法的记录。



*Volcafe Ltd and another v Compania Sud Americana de Vapores SA* ([2018] UKSC 61)案中涉及的货物是一批用集装箱船从南美洲运往欧洲北部的咖啡豆。承运人聘请的装卸工人把咖啡豆装进了不通风的集装箱内。咖啡豆在运输过程中，从温暖环境进入较冷环境时，会散发水分。承运人聘请的装卸工人将牛皮纸衬于集装箱内，以防止货物发潮受损。尽管采取了这一预防措施，咖啡豆仍在卸船时出现了冷凝损坏的迹象。

货方向承运人提出索赔，理由是相关损害足以证明：承运人未能妥善照料货物，违反了《海牙规则》第三条第2款的规定。具体而言，货方声称承运人未使用足够的衬纸，因而不符合行业惯例。承运人辩称，其有充分证据可以证明，考虑到货物的特性，湿损的发生是无法避免的，因此可援引《海牙规则》第四条第2款(m)项中有关固有缺陷的免责事由。

最高法院审议了由哪一方承担举证责任的问题：是让货方来证明货损是由承运人违反第三条第2款（而不是货物本身的缺陷、质量或不良）导致的（即传统的举证责任分配），还是让承运人来证明在其掌控货物期间，并未违反对货物的照料义务。

最高法院认为，应在普通法中寄托（bailment）关系的背景下考虑《海牙规则》的适用。而寄托的原则是，如果一方同意取得另一方财产的占有，则该方（即受托人）负有合理照料该财产的责任。如果财产在归还时处于受损状态，则受托人有责任证明其不存在过失。

《海牙规则》第三条第2款规定，承运人有义务“妥善谨慎地装载、搬运、积载、运送、保管、照料和卸载”所运货物。法院认为，这项义务与普通法的观点相似，而且承运人在能够援引关于固有缺陷的免责事由（《海牙规则》第四条第2款(m)项）之前，有责任证明其并未造成对上述第三条第2款的违反。代表法院提出主导性判决意见的最高院法官 Sumption 认为，有权提出第四条第2款(m)项下的抗辩不应该被解释为与承运人根据《海牙规则》的普适机制所负有的基本照料义务相矛盾。如果承运人希望援引关于固有缺陷的免责事由，则其必须证明以下两者之一：(1)尽管其没有违反第三条第2款规定，损害还是发生了，或者(2)无论承运人是否履行了照料义务，货物都无法在航程中免遭损坏；也就是说，损失是不可避免的。

在实践中，证据是至关重要的。承运人应确保已实施例程序，勤勉可靠地记录了其所积载和运送的具体货物的申报内容和已知情况，以及在包装/积载/装载时已取得的信息的背景下，为照料货物而采取的每一步骤。这也包括有关储存和运输咖啡（本案中的受损商品）等吸湿性货物的习惯做法的证明。如果收货人提出索赔，收集、保全并在争议发生之初就提供此类证据至关重要，因为承运人在能够援引第四条第2款(m)项下的抗辩理由之前，有责任证明其不存在过失。

*Volcafe* 案的判决具有重要意义，因为它确实对日常的诉讼实践产生了影响。但不应该脱离案件的特定背景，将这一判决视为法律上不同寻常的转变。

首先，货损情况下技术和法证科学应用方面的最新进步已经大大改变了第三条第2款在诉讼实践中的运用，在一段时间以来，举证责任划分（即，是由货方来证明承运人没有“妥善谨慎地”照料货物，还是由承运人自己证明不存在过失）一直是个无关紧要的理论问题。

其次，近期在 *Alize 1954 and CMA CGM SA v Allianz Elementar Versicherungs AG and Others [2019]* 一案（又称 *The CMA CGM Libra* 案）的判决中，Teare 法官认为，Sumption 法官关于举证责任的论点不能对任何船舶不适航问题及《海牙规则》（实际上是《海牙维斯比规则》）第三条第1款规定的机制产生影响。用法官的话来说：“根据我的判断，关于举证责任的传统观点[对于第三条第1款而言]仍属于良

法。”请参见 *The CMA CGM Libra* 案第[57]页。“传统观点认为，货方有责任证明船舶不适航，而且这种不适航导致了[损失或损坏]。只有货方证明了上述事项，船东才有责任证明为使船舶适航，其已尽到适当的勤勉义务”（*The CMA CGM Libra* 案第[56]页）。

最后，上诉法院在最近的判例 *Glencore Energy UK Ltd and Glencore Ltd v Freeport Holdings Ltd (The “Lady M”)*, [2019] EWCA Civ 388 中，与 *Volcafe* 案作了区分，并裁定 *Volcafe* 案不影响火灾免责事由（第四条第2款(b)项）下的举证责任分配，即使火灾是由船舶轮机长故意造成的或者因船长或船员的不法行为导致的。

*Volcafe* 案阐述了一个重要原则，即“承运人在法律上有责任证明，其已妥善照料货物，使之免受损坏，包括妥善照料货物，使之免受由自身吸湿性等固有特性造成的损害”（*Volcafe* 案第[43]页）。在作出上述认定时，最高法院考虑了本行业是否存在关于照料此类特定货物的标准，如果存在，那么承运人可否证明其满足了这些标准。对于承运人来说，这可能是一项具有挑战性的任务，因为他们不是，也不可能是所承运的所有类别货物的专家。除了《国际危规》、《IMSBC 规则》和《谷物规则》等物理安全方面的法规之外，对于许多类货物而言，并不存在标准化的海运期间管货指南，尽管由于货物的内在特性，如果不采取某些预防措施，可能导致货物损坏。在不存在上述标准的情况下，建议承运人向托运人索取有关所运货物的具体管货指南，并就何时已遵守及如何遵守这些标准，进行认真记录。

虽然想要知道仲裁员和法院将如何消化和运用 *Volcafe*、*The CMA CGM Libra* 和 *The Lady M* 案判例，目前还为时尚早，但是这一对援引《海牙规则》/《海牙—维斯比规则》项下抗辩理由的突然关注，清楚地提醒着人们，信息共享和勤勉保存记录的重要性。作为预防损失的方法之一，承运人及其责任保险人应当考虑与货运行业的代表一起搜集本行业货物装载、积载和包装方面的特定惯例，并将搜集到的信息在市场上广为传播，并以此作为评估承运人是否存在过失的标准。



作者：Filippo Lorenzon

中国大连海事大学海商法教授， *Campbell Johnston Clark* 律师事务所伦敦分所律师



作者：Teresa Marie Cunningham

理赔主管，奥斯陆