

## Volcafe 案：英國最高法院對貨物索賠的舉證責任做出裁決

承運人應當確保實施例行程式，勤勉可靠地記錄其承運的特定貨物的申報內容和已知情況，以及為照料貨物而採取的每一步驟，包括證明市場上儲存和運輸吸濕性貨物方面習慣做法的記錄。



*Volcafe Ltd and another v Compania Sud Americana de Vapores SA* ([2018] UKSC 61)案中涉及的貨物是一批用集裝箱船從南美洲運往歐洲北部的咖啡豆。承運人聘請的裝卸工人把咖啡豆裝進了不通風的集裝箱內。咖啡豆在運輸過程中，從溫暖環境進入較冷環境時，會散發水分。承運人聘請的裝卸工人將牛皮紙襯於集裝箱內，以防止貨物發潮受損。儘管採取了這一預防措施，咖啡豆仍在卸船時出現了冷凝損壞的跡象。

貨方向承運人提出索賠，理由是相關損害足以證明：承運人未能妥善照料貨物，違反了《海牙規則》第三條第2款的規定。具體而言，貨方聲稱承運人未使用足夠的襯紙，因而不符合行業慣例。承運人辯稱，其有充分證據可以證明，考慮到貨物的特性，濕損的發生是無法避免的，因此可援引《海牙規則》第四條第2款(m)項中有關固有缺陷的免責事由。

最高法院審議了由哪一方承擔舉證責任的問題：是讓貨方來證明貨損是由承運人違反第三條第2款（而不是貨物本身的缺陷、品質或不良）導致的（即傳統的舉證責任分配），還是讓承運人來證明在其掌控貨物期間，並未違反對貨物的照料義務。

最高法院認為，應在普通法中寄託（bailment）關係的背景下考慮《海牙規則》的適用。而寄託的原則是，如果一方同意取得另一方財產的佔有，則該方（即受託人）負有合理照料該財產的責任。如果財產在歸還時處於受損狀態，則受託人有責任證明其不存在過失。

《海牙規則》第三條第2款規定，承運人有義務“妥善謹慎地裝載、搬運、積載、運送、保管、照料和卸載”所運貨物。法院認為，這項義務與普通法的觀點相似，而且承運人在能夠援引關於固有缺陷的免責事由（《海牙規則》第四條第2款(m)項）之前，有責任證明其並未造成對上述第三條第2款的違反。代表法院提出主導性判決意見的最高院法官 Sumption 認為，有權提出第四條第2款(m)項下的抗辯不應該被解釋為與承運人根據《海牙規則》的普適機制所負有的基本照料義務相矛盾。如果承運人希望援引關於固有缺陷的免責事由，則其必須證明以下兩者之一：(1)儘管其沒有違反第三條第2款規定，損害還是發生了，或者(2)無論承運人是否履行了照料義務，貨物都無法在航程中免遭損壞；也就是說，損失是不可避免的。

在實踐中，證據是至關重要的。承運人應確保已實施例行程式，勤勉可靠地記錄了其積載和運送的具體貨物的申報內容和已知情況，以及在包裝/積載/裝載時已取得的資訊的背景下，為照料貨物而採取的每一步驟。這也包括有關儲存和運輸咖啡（本案中的受損商品）等吸濕性貨物的習慣做法的證明。如果收貨人提出索賠，收集、保全並在爭議發生之初就提供此類證據至關重要，因為承運人在能夠援引第四條第2款(m)項下的抗辯理由之前，有責任證明其不存在過失。

*Volcafe* 案的判決具有重要意義，因為它確實對日常的訴訟實踐產生了影響。但不應該脫離案件的特定背景，將這一判決視為法律上不同尋常的轉變。

首先，貨損情況下技術和法證科學應用方面的最新進步已經大大改變了第三條第2款在訴訟實踐中的運用，在一段時間以來，舉證責任劃分（即，是由貨方來證明承運人沒有“妥善謹慎地”照料貨物，還是由承運人自己證明不存在過失）一直是個無關緊要的理论問題。

其次，近期在 *Alize 1954 and CMA CGM SA v Allianz Elementar Versicherungs AG and Others [2019]* 一案（又稱 *The CMA CGM Libra* 案）的判決中，Teare 法官認為，Sumption 法官關於舉證責任的論點不能對任何船舶不適航問題及《海牙規則》（實際上是《海牙維斯堡規則》）第三條第1款規定的機制產生影響。用法官的話來說：“根據我的判斷，關於舉證責任的傳統觀點[對於第三條第1款而言]仍屬於良

法。”請參見 *The CMA CGM Libra* 案第[57]頁。“傳統觀點認為，貨方有責任證明船舶不適航，而且這種不適航導致了[損失或損壞]。只有貨方證明了上述事項，船東才有責任證明為使船舶適航，其已盡到適當的勤勉義務”（*The CMA CGM Libra* 案第[56]頁）。

最後，上訴法院在最近的判例 *Glencore Energy UK Ltd and Glencore Ltd v Freeport Holdings Ltd (The “Lady M”)*, [2019] EWCA Civ 388 中，與 *Volcafe* 案作了區分，並裁定 *Volcafe* 案不影響火災免責事由（第四條第 2 款(b)項）下的舉證責任分配，即使火災是由船舶輪機長故意造成的或者因船長或船員的不法行為導致的。

*Volcafe* 案闡述了一個重要原則，即“承運人在法律上有責任證明，其已妥善照料貨物，使之免受損壞，包括妥善照料貨物，使之免受由自身吸濕性等固有特性造成的損害”（*Volcafe* 案第[43]頁）。在作出上述認定時，最高法院考慮了本行業是否存在關於照料此類特定貨物的標準，如果存在，那麼承運人可否證明其滿足了這些標準。對於承運人來說，這可能是一項具有挑戰性的任務，因為他們不是，也不可能是所承運的所有類別貨物的專家。除了《國際危規》、《IMSBC 章程》和《穀物章程》等物理安全方面的法規之外，對於許多類貨物而言，並不存在標準化的海運期間管貨指南，儘管由於貨物的內在特性，如果不採取某些預防措施，可能導致貨物損壞。在不存在上述標準的情況下，建議承運人向托運人索取有關所運貨物的具體管貨指南，並就何時已遵守及如何遵守這些標準，進行認真記錄。

雖然想要知道仲裁員和法院將如何消化和運用 *Volcafe*、*The CMA CGM Libra* 和 *The Lady M* 案判例，目前還為時尚早，但是這一對援引《海牙規則》/《海牙—維斯堡規則》項下抗辯理由的突然關注，清楚地提醒著人們，資訊共用和勤勉保存記錄的重要性。作為預防損失的方法之一，承運人及其責任保險人應當考慮與貨運行業的代表一起搜集本行業貨物裝載、積載和包裝方面的特定慣例，並將搜集到的資訊在市場上廣為傳播，並以此作為評估承運人是否存在過失的標準。



作者：Filippo Lorenzon

中國大連海事大學海商法教授， *Campbell Johnston Clark* 律師事務所倫敦分所律師



作者：Teresa Marie Cunningham

理賠主管，奧斯陸