

## Volcafe 事件：英国最高裁判所、貨物クレームにおける立証責任について判断を下す

こちらは、英文記事「[Volcafe: the UK Supreme Court rules on the burden of proof in cargo claims](#)」（2019年3月27日付）の和訳です。

運送人は、運送する貨物に関して、申告された内容、判明した事項、その管理のために講じた措置を、日頃から着実かつ念入りに記録するようにしておくべきです。同様に、吸湿性貨物の保管・運送を市場慣行に則って行っていることを示す証拠も確保しておくべきです。



*Volcafe Ltd. and another v Compania Sud Americana de Vapores SA* 事件（[2018] UKSC 61）は、南米から北欧に向けてコンテナで出荷されたコーヒー豆貨物を巡って争われたものです。この貨物は、運送人が委託したステベドアによって通風機能のないコンテナに積み込まれました。コーヒー豆は、温暖な地から寒冷地に運送されると水分を放出します。運送人が委託したステベドアは、湿害を防ぐためコンテナにクラフトペーパーで内張りを施しました。こうした対策を施したにもかかわらず、コーヒー豆に結露が生じていたことが荷揚げ時に判明しました。

貨物関係者は、損害が発生したこと自体が、運送人がヘーグ条約第3条第2項に違反して、貨物の管理を行わなかったことを示す十分な証拠となるとして、運送人を訴えました。運送人が業界の慣行に則った十分な内張紙を使用しなかったことを特に指摘しました。一方、運送人は、貨物の特性により湿害は避けられなかったことを示す十分な証拠があることから、ヘーグ条約第4条第2項(m)の貨物固有の瑕疵（*inherent vice*）についての免責条項を援用できると主張しました。

最高裁判所は、いずれの当事者が立証責任を負うかという問題、すなわち、貨物はその固有の欠陥、品質または瑕疵ではなく、運送人による第3条第2項の違反により損害を受けたことを貨物関係者が立証すべきか（従来の立証責任の割当はこちらであった）、あるいは自身の占有下にある貨物の管理義務に違反していないことを運送人が立証すべきかを検討した上で、ヘーグ条約の適用は、寄託についてのコモンロー上の背景に照らし合わせて検討すべきであると判断しました。これは、一方当事者が相手方当事者の財産の占有を取得することに同意した場合、その当事者、すなわち受寄者は、その財産の保管に相当の注意を払う責任を負うということです。その財産が損害を受けた形で返却された場合、過失がなかったことを立証する責任は受寄者にあります。

ヘーグ条約第3条第2項は、貨物を「適切かつ慎重に積込み、取扱い、積付け、運送し、保管し、管理し、荷揚げする」義務を運送人に課しています。裁判所は、この義務はコモンローの立場に類似するもので、運送人は、固有の瑕疵という免責条項（ヘーグ条約第4条第2項(m)）を援用する前に、この規定の違反を行っていないことを立証する責任を負うと考えました。裁判所の多数判決を言い渡した **Sumption** 判事によると、第4条第2項(m)の抗弁は、ヘーグ条約の一般的な枠組みの下で運送人が負う基本的な注意義務に相反するものと解釈すべきではありません。運送人が固有の瑕疵についての免責を援用するには、運送人は、自身が同条約第3条第2項に違反しておらず、損害はいずれにしても発生していたであろうこと、または運送人が注意義務を果たしていたか否かにかかわらず貨物は航海を乗り切ることができなかつたであろうこと、すなわち、損失が不可避であったことのいずれかを立証しなければなりません。

実務上、証拠が最も重要です。運送人は、積付け、運送する貨物に関して、申告された内容、判明した事項、その管理のために講じた措置を、梱包／積付け／積込みの時点で得られた情報に照らして、日頃から着実かつ念入りに記録するようにしておくべきです。同様に、損害が生じた吸湿性貨物（本件で問題となったコーヒー豆等）の保管・運送を市場慣行に則って実施したことを示す証拠も確保しておくべきです。荷受人が請求を行った場合、運送人は第4条第2項(m)の抗弁を援用する前に過失がなかったことを立証する責任を負うことから、そうした証拠を収集・保存し、紛争の最初の時点で提供することが極めて重要です。

この **Volcafe** 事件は、日々の訴訟実務に影響を及ぼすことから、非常に重要な判決です。しかし、文脈の枠を超えて、法に特段の変化をもたらすものと捉える必要はありません。

第一の理由は、貨物の損害に応用できる技術や法科学の昨今の進歩に伴って、訴訟実務における第3条第2項の利用に実質的な変化が既に生じており、「適切かつ慎重」な貨物の管理を怠ったことの立証とこの任務懈怠に過失があったことの反証との間の線引きは、かねてからアカデミックなものになっていることです。

第二の理由は、つい先日下された *Alize 1954 and CMA CGM SA v Allianz Elementar Versicherungs AG and Others* 事件 [2019] (*The CMA CGM Libra* 事件) の判決において、担当の **Teare** 判事は、立証責任に関する今般の **Sumption** 判事の主張が不堪航性の問題とヘーグ（及びヘーグ・ヴィスビー）条約第3条第1項の仕組みに影響する可能性を排除したことです。同判事の言葉を紹介すると、

「[第3条 r.1 の解釈上の] 立証責任についての従来の見解がやはり優れた法であると私は判断する」（*The CMA CGM Libra*, at [57]を参照）。「従来の見解では、当該の船舶は堪航能力を欠いており、そうした不堪航性が[損失または損害]を発生させたことを立証する責任が貨物関係者にあるというものである。こうしたことが証明された場合、当該船舶の堪航性を確保するために相当の注意が尽くされたことを立証する責任を船主が負うことになる」（*The CMA CGM Libra*, at [56]）

第三の理由は、ごく最近に判決が下された *Glencore Energy UK Ltd and Glencore Ltd v Freeport Holdings Ltd* (*The Lady M* 事件) [2019] EWCA Civ 388 において、控訴院が、*Volcafe* 事件と区別し、火災という例外 (第 4 条第 2 条(b)) においては、船舶の機関長または船員非行によって故意に引き起こされたものであっても、立証責任の分担には影響しないと判断したことです。

*Volcafe* 事件では、「運送人は、物品を損害から保護するための十分な注意を尽くしたこと (吸湿性等の固有の性質から生じる損害から貨物を保護すべく相当な注意を払ったことを含む) を立証すべき法的責任を負う」という重要な原則が示されました (*Volcafe, at [43]*)。最高裁判所は、このような判断をするにあたり、こうした貨物の管理に関する業界基準が存在していたか否か、存在していた場合、運送人はその基準に従ったことを立証できていたか否かを検討しました。運送人は、運送対象のあらゆる種類の貨物について必ずしも専門家ではなく、専門家になることもできないことから、これは、運送人にとっては難しい責務であるといえます。IMDG、IMSBC、Grain コード等の物理的な安全コードを除いて、多くの貨物には、海上運送に関する標準化された取扱上の注意事項は存在していません。予防措置を講じなければ損害が生じかねない貨物についても、このことは当てはまります。こうした注意事項がない場合には、運送人は、自身が運送する貨物の管理について、荷送人に具体的な指示を仰ぎ、その指示にいつ、どのように従ったかを入念に記録しておくべきです。

仲裁人と裁判所が今後、*Volcafe* 事件、*The CMA CGM Libra* 事件、*The Lady M* 事件をどのように消化して適用していくようになるかはまだわかりませんが、こうして、ヘーグ/ヘーグ・ヴィスビー条約の抗弁の援用が注目されたことで、情報を共有し、念入りに記録しておくことの重要性が再確認されました。ロスプリベンションの取り組みとして、運送人と損害保険会社は、貨物業界の代表者と共に、貨物の種類ごとに、積込み、積付け、梱包に関する業界慣行を収集し、市場に広く提供することを検討すべきです。そして、それは、運送人の過失またはその不存在を評価する上においてベンチマークとして使用できるかもしれません。

本情報は一般的な情報提供のみを目的としています。発行時において提供する情報の正確性および品質の保証には細心の注意を払っていますが、Gard は本情報に依拠することによって生じるいかなる種類の損失または損害に対して一切の責任を負いません。

本情報は日本のメンバー、クライアントおよびその他の利害関係者に対するサービスの一環として、ガードジャパン株式会社により英文から和文に翻訳されております。翻訳の正確性については十分な注意をしておりますが、翻訳された和文は参考上のものであり、すべての点において原文である英文の完全な翻訳であることを証するものではありません。したがって、ガードジャパン株式会社は、原文との内容の不一致については、一切責任を負いません。翻訳文についてご不明な点などありましたらガードジャパン株式会社までご連絡ください。