

(試訳)

堪航性と鋼材輸送一鋼材運送人の加重された責任
豪州連邦裁判所第二審は第一審の判決を支持

[はじめに]

2006年9月、日本積み豪州揚げ鋼材(コイル)の輸送に関して豪州連邦裁判所は、ホールド内の結露による錆に対して運送人有責との判決を下した。

同裁判所の判断は、本船に除湿装置を取り付けることが可能であったにもかかわらず、運送人は本船を堪航の状態にし、ホールドをコイルの運送及び保管に適した安全な状態にする相当の注意義務に違反したというものである。

運送人は控訴した。豪州連邦大法廷は、堪航性に関して一審の判決とは異なる見解を採用しつつも、荷主がヘーグ・ヴィスビールールに修正を加えた豪州 COGSA 3条2項に基づき運送人宛訴訟原因を立証したため、つまり、運送人は適切かつ注意深く貨物の船積み、取扱い、積付け、運送、保管及び荷揚げを行わなかったということで、多数決で一審の判決を支持した。

[堪航性と相当な注意義務]

豪州 COGSA 3条1項は、運送人に次の相当の注意義務を課している。

1. 船舶を航海に堪える状態におくこと
2. 船員を乗り組ませ、船舶を艀装し、及び需品を補給すること
3. 「運送品を積み込む場所」を「貨物」の受取り、運送及び保管に適する状態におくこと

裁判所の視点では、本質的問題は、両船*は貨物を仕向地まで運送するために適していたかどうかである。両船が、仕向地に安全に到着するのに不適切であったことを示唆するものはなかった。不適切であったとされた点は、ホールド内の除湿装置がないためにコイル上の結露の発生を防止できず、コイルの錆を引き起こしたということである。

裁判所は、本船が遭遇する状態によりコイル上に結露を生じる可能性があるときは、運送人は当該危険を処理できる船舶、船員及び艀装を提供する義務があると判断した。このことは、2つの問題に答えることに関係する。第一は、そのような状態は起こり得たものであるかどうか、第二は、運送人はその問題を処理することができたかどうかである。

* 本件では、当該貨物を2隻で運送し、2隻ともクレームされた。

裁判所は、船積み中に水分がホールド内に浸入する機会があることは、それ自体では本船を不堪航にはし得なかった筈だと見なした。裁判所は更に、航海中及び起こり得る気象の変化によって、更なる水分がホールドに浸入し得たかどうかを考えることは検討すべきであるとし、当該航海中に追加の水分が実際ホールド内に浸入することは可能であり、起こり得ることであるとの判断を下した。

しかしながら、運送人は手で拭いたりモップで掃いたりしてホールドから水分を取り除く手段を有していること、除湿装置を設置して使用する実務的慣習があるという証拠がないこと、及び荷主は本船が航海中に遭遇するであろう危険を処理するために艀装されていなかったことを立証できなかったことを理由に、裁判所は3条1項に基づく不堪航の判決を正当化する十分な証拠がないと判断した。

[コイルの適切かつ注意深い取扱い]

3条2項は、運送人が適切かつ注意深く貨物の船積み、取扱い、積付け、運送、保管及び荷揚げを行うことを要求している。コイルを適切に取扱い及び保管するシステムを検証するに当たり、裁判所は「保管」に追加された「適切に」という言葉を、運送人の機能が妥当なシステムに従って遂行されるという意味だと考えた。

裁判所が、損害に関係ある原因は結露であり、単なるホールド内にある水分の存在ではないと判決したことにより、3条2項は、コイルは結露の結果損傷を受け易いことを考慮し、運送人は結露を防ぐ妥当なシステムに従った行動をとることを要求していると解釈できる。

一般的に、ホールドの外の露点温度がホールド内の露点温度より低い時は、結露を引き起こすかも知れない湿気及び/又は暖かい空気との接触を防ぐため、貨物スペースを換気する。裁判所によると、運送人は適切な換気システムを採用したので、このシステムは3条2項の義務違反ではないことを示唆した。

しかしながら裁判所は、外気の相対水分含有量を正確に測定することは不可能であり、貨物スペースを換気することにより、水蒸気を取り除くよりもむしろ、水蒸気を含む空気の侵入を引き起こすことになったと結論付けた。裁判所はそこで、換気がコイルに結露を引き起こす可能性があるときは、運送人は貨物スペースを換気すべきではなかったと断定した。

裁判所の視点では、運送人はコイルの取扱い・保管のための適切なシステムを有してお

らず、錆は運送人の3条2項の違反によって生じたということとなった。

[運送人の防御—4条2項]

(a) 4条2項 (m)

コイルのいくつかは濡れた状態で船積みされたので、運送人は貨物の隠れた欠陥、品質又は瑕疵による免責を主張することに努めた。しかしながら一審の判事は、コイルは水蒸気によって損傷を受けたのであり水によってではなかったと判決を下したため、運送人はこの免責の根拠を立証することに失敗した。

(b) 4条2項—梱包の不十分

控訴するに当たって運送人は、コイルは防水で水蒸気を通さない梱包であるべきであったと主張した。しかしながら、錆はホールド内の水分によってではなく結露によって生じたということが認められたので、この主張は後に放棄された。運送人は更に、コイルに水蒸気の浸入を防ぐ梱包があることを示すことに失敗した。その結果、裁判所は、錆が不十分な梱包に起因している根拠はないと判断した。

(c) 2条4項 (q)

運送人は、錆は2条4項(q)の意味における運送人の実際の過失又は認識なしで引き起こされたので、彼等は錆の損傷に対して責任はないことを立証することに努めた。しかしながら裁判所は、運送人は3条2項に違反したと判断したため、運送人は4条2項(q)による抗弁をすることはできなかった。

[結論]

裁判所は以前（第一審）、荷主はコイルを運送する運送人を選択する責任があり、更に固定又は携帯用防湿装置を含むホールドの性質に精通していると認めたので、コイルの錆に対する運送人の責任を覆さない今般の裁判所の判決（第二審）は、特定貨物の運送のための船舶の堪貨性を検討する際、運送人が果たさなければならない相当の注意義務の程度を拡大させたことを意味すると考えられる。

そのため、運送が COGSA に従って遂行される場合、運送人が自身の利益を守るために実行しなければならない点について繰り返すと：

1. 鋼材の梱包材料の性質について、荷送人に具体的な照会を行う
2. 鋼材の的確な運送上の要件について、荷送人に具体的な照会を行う
3. もし備えられていなければ、たとえ荷送人から特別の要請がなくても、輸送上特有

の要件を持つ鋼材に対応するため、除湿装置などの必要な装置を設置する

現段階では、連邦裁判所の判決がオーストラリア最高裁判所に控訴されるかどうかは不明である。もし控訴されなければ、貨物を注意深く船積み、取扱い、積付け、運送、保管及び荷揚げするために、適当な手段をとらない運送人は、運送人の管理下にある貨物の損傷に対して、オーストラリア裁判所によって有責の判決を下されることが考えられる。

なお、もし運送人が控訴した場合は、更なる情報をご連絡申し上げます。

以 上

CLIENT BRIEFING

SEAWORTHINESS AND THE CARRIAGE OF STEEL FEDERAL COURT OF AUSTRALIA AFFIRMS AN INCREASED BURDEN ON STEEL CARRIERS

Introduction

In September 2006 we advised that the Federal Court of Australia in the matter of Stemcor (A/sia) Pty Ltd ("cargo interests") and CV Sheepvaartonderneming Ankergracht ("Carrier"), concerning the carriage of steel coils from Japan to Australia, held that the Carrier was liable for corrosion damage to the cargo caused by condensation within the cargo holds.

In holding the Carrier liable, the Court found that, as it was practicable to install dehumidifiers in the vessels, the Carrier had failed to exercise due diligence to make the ships seaworthy and to make the holds fit and safe for the carriage and preservation of the coils.

This decision was appealed by the Carrier in C V Sheepvaartonderneming Ankergracht and Stemcor (A/sia) Pty Limited. On appeal, the Full Court of the Federal Court upheld the decision at first instance with the majority judges finding that, whilst they took a different view to the primary judge as to seaworthiness, cargo interests nonetheless established a cause of action against the Carrier pursuant to Article 3 Rule 2 of the Australian *Carriage of Goods by Sea Act 1991* ("COGSA"), being a statutory modification of the Hague-Visby Rules. That is, the Carrier failed to properly and carefully load, handle, stow carry, keep, care for, and discharge the steel coils.

Seaworthiness and Due Diligence

Article 3 Rule 1 requires that the Carrier exercise due diligence to:

1. Make its vessel seaworthy;
2. Properly man, equip and supply the vessel; and
3. Make the "cargo spaces" fit and safe for the reception, carriage and preservation of "goods".

In the eyes of the Court, the essential question was whether each vessel was fit to carry its cargo to its destination? There was no suggestion that either vessel operated by the Carrier was unfit to arrive safely at its destination. The alleged unfitness concerned the absence of dehumidifiers in the cargo holds, leading to an inability to

avoid condensation forming on the steel coils and, as a consequence, corrosion of the coils.

The Court reasoned that if the conditions that the vessel may encounter would have been likely to have led to condensation forming on the steel coils then, given the susceptibility of the coils, the Carrier was obliged to supply a ship, crew and equipment capable of dealing with that risk. This in turn involved answering two questions. First, whether such conditions might have arisen; and second, whether the Carrier was capable of dealing with the problem?

The Court considered that the chance that moisture might enter the hold during loading, by itself, could hardly make the vessel unseaworthy. The Court also found it relevant to consider whether further moisture might have entered the hold during the voyage and likely climatic changes and held that it was possible and probable that additional water did, in fact, enter the holds during the relevant voyages.

However, as the Carrier had a mechanism for removing water from the holds, namely by wiping and mopping, and the absence of any evidence of any practice of installing and using dehumidifiers, the Court reasoned that there was insufficient evidence to justify a finding of unseaworthiness pursuant to Article 3 Rule 1 as cargo interests had failed to establish that the Carrier was not equipped to deal with the peril which might be encountered during the voyage.

Properly and Carefully Handle the Steel Coils

Article 3 Rule 2 requires a Carrier to properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for and discharge their respective cargoes. In examination of the system of properly handling and caring for the steel coils the Court considered that the word "properly" added to the requirement of care in that the Carrier's function be performed in accordance with a sound system.

As the Court found that the relevant causal event was condensation, and not the mere presence of water in the holds, Article 3 Rule 2 required that the Carrier act in accordance with a sound system to prevent condensation, given it was well known that steel cargoes were susceptible to damage as a result of condensation.

On all occasions but one the Carrier ventilated the cargo space when the air dew point temperature outside the hold was lower than inside the hold in an attempt to avoid the admission of moist and/or warm air which may tend to cause condensation. According to the Court, this system might suggest that the Carrier adopted a proper ventilation system and so were not in breach of their duty under Article 3 Rule 2.

The Court, however, reasoned that as it was not possible to accurately determine the relative moisture content of the ambient air, by ventilating the cargo spaces this resulted in the ingress of air containing water vapour rather than the extraction of water vapour. The Court then determined that the Carrier should not have ventilated the cargo holds as the ventilation was capable of causing condensation on the steel coils.

In the eyes of the Court it followed that the Carrier therefore did not have a proper system for handling and caring for the steel coils, and that the corrosion was caused by the Carrier's breach of Article 3 Rule 2.

Carrier's Defences – Article 4 Rule 2

(a) Article 4 Rule 2 (m)

As some of the steel coils had been loaded whilst wet, the Carrier sought to rely on the defence of inherent defect, quality or vice of the goods. However, as the primary judge found that the coils had not been damaged by water, as opposed to water vapour, the Carrier had failed to establish this ground of exemption.

(b) Article 4 Rule 2(o) - Insufficiency of Packing

In submissions on appeal the Carrier asserted that the steel coils should have been wrapped so as to provide a waterproof vapour barrier. However, as it was accepted that the corrosion had been caused by condensation and not by liquid water in the cargo holds, this assertion was later abandoned. The Carrier also failed to show that there was any such wrapping which would have prevented the ingress of water vapour on the steel coils. As a consequence, the Court found that there was no basis for attributing the corrosion to insufficient packing.

(c) Article 4 Rule 2 (q)

The Carrier also sought to establish that they were not responsible for the corrosion damage because it arose or resulted without any actual fault or privity of the carrier within the meaning of Article 4 Rule 2(q).

However, as the Court found that the Carrier had breached Article 3 Rule 2, the Carrier could not sensibly rely on the defence available in Article 4 Rule 2(q).

Conclusion

As the Court had previously recognised that cargo interests were responsible for selection of the Carrier to carry the steel coils, and were also familiar with the nature of the holds, including the absence of fixed or portable dehumidifiers, the decision by the Court not to overturn the Carrier's liability for the steel coil corrosion is now considered to represent an extension of the degree of due diligence a carrier must exercise when considering the cargoworthiness of its vessels for the carriage of particular cargoes.

We therefore repeat our earlier comments that carriers, in order to protect their interests where carriage is performed subject to COGSA legislation, should:

- (i) make specific inquiries with a shipper as to the nature of the packaging of steel cargo;
- (ii) make specific inquiries with the shipper as to the precise carriage requirements of the steel cargo; and

HOLMAN FENWICK & WILLAN

- (iii) if not fitted, install equipment necessary to accommodate the specific carriage requirements of steel cargo, such as dehumidifiers, even in the absence of specific requests by shippers.

At the time of writing it is not known if the decision of the Federal Court will be subject to an appeal to the High Court of Australia. It follows that, in the absence of any further appeal, carriers who do not take proper measures to carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods received by them will more likely to be found liable by an Australian court for damage to their goods whilst in the care of the carrier.

Should the Carrier appeal this decision we shall provide a further HFW update on this matter.

For further information please contact:

Robert Springall or Peter Glover at Holman Fenwick & Willan in Melbourne on
+61 (3) 8601 4500

JUNE, 2007

Holman Fenwick & Willan
Level 39, Bourke Place,
600 Bourke Street
Melbourne
Victoria 3000

Tel: +61 (3) 8601 4500
Fax: +61 (3) 8601 4555
Email: holmans@hfw-us.com.au

www.hfw.com