

## 裝卸準備就緒通知書及裝卸時間的起算

大多數航次租船合同都以“已遞交有效的裝卸準備就緒通知書”作為裝卸時間起算的條件。如為無效通知，那麼在租船人未放棄相關權利的情況下，即使租船人知曉或應該知曉船舶在各方面均已準備就緒，裝卸時間也決不會開始計算。



### 概述

有效裝卸準備就緒通知書（簡稱“就緒通知”）的遞交以及此後裝卸時間的起算一直以來都是英國法院內辯論的焦點，而且考慮到其帶來的財務結果，這兩個問題無疑會繼續引發爭訟。

如果需要遞交通知，但卻沒有遞交，那麼嚴格來說，裝卸時間不會開始計算。但仲裁員可能會從更加商業化的角度審視，並基於租船人知曉或應該知曉船舶已就緒可裝貨以及知道裝貨正在進行的事實，由此認定裝卸時間應該從裝貨時起算。而船東有責任證明，即使沒有發出就緒通知，裝卸時間也應該開始計算。在船東看來，這並不盡如人意，因為其無法肯定裝卸時間一定會開始計算。

如果需要遞交通知，那麼在沒有明確相反規定的情況下，只需在第一個裝貨港遞交，在後續裝貨港以及在卸貨港均無需遞交。

普通法下，通知可採取口頭或書面形式。如果租船合同要求送達通知，則電子郵件不得被視為允許的送達方式，但租船合同有明確規定的除外——請參見 PORT RUSSEL 案 ([2013] EWHC 490 (Comm); [2013] 2 Lloyd's Rep 57)。最好的做法是確保在船舶訂租時，在租船合同中規定通過電子郵件送達就緒通知，因為在有些版本較舊的格式合同中，送達方式仍指的是電傳。

### 就緒通知的內容

就緒通知是根據租船合同可能需向租船人、托運人、收貨人或其他人發出的，包含以下內容的通知：

(1) 船舶已抵達可發出就緒通知所在的指定目的地。出於開始計算裝卸時間的目的，船舶是否“已抵達”的問題一直是大量討論和判例法的議題，而這不在本文探討的範圍內。但可以簡單地說，指定目的地將取決於合同條款。如果租船合同是泊位租船合同，則指定目的地即其中指定的泊位；如果尚未指定泊位，那麼指定目的地將是船舶被指令前往的第一個可用泊位，就緒通知可在該地點遞交，前提是其他條件均得以滿足。但是，如果租船合同是港口租船合同，則就緒通知必須在船舶位於指定港口內的泊位時遞交；如果沒有可用泊位，那麼就緒通知必須在船舶位於港界線以內的等候區域（即船舶通常等候泊位的地點）時遞交。

各式各樣的租船合同條款可能會規定船舶即使不在指定目的地也可遞交就緒通知的時間。最熟悉的是 WIBON（無論靠泊與否）條款，即在泊位租船合同下，如果泊位並非立即可進入，則就緒通知可在船舶位於泊位所在的港口時發出。

同樣地，WIPON（無論進港與否）條款意味著在某些情況下，即使船舶尚未進入港口區域，也能夠遞交就緒通知。

(2) 船舶已就緒可裝貨或卸貨（視情況而定）。這意味著，船舶不僅應該在實體方面準備就緒（即船艙已準備好接收貨物），而且應該在法律方面準備就緒（即所有必要證明文件都已到位，使船舶能夠開始裝貨）。但如果船舶已準備就緒，只是尚待滿足某種形式要求，則仍然可以遞交就緒通知。例如，如果清關許可只能在靠泊後獲得，但船舶在泊位外時已經可以遞交就緒通知，那麼這不會影響船舶的就緒狀態。

(3) 租船合同下與待遞交通知的格式、時間和接收方有關的所有其他要求均已得到滿足。

### 就緒通知的有效性

因此，就緒通知中包含若干項事實陳述。為了構成有效通知，這些陳述必須真實準確。如果陳述有誤，則通知無效而且對於合同而言無法律效力，無法使裝卸時間開始計算。此外，正如 MEXICO I 案 ([1990] 1 Lloyd's Rep. 507 (CA)) 這一主要判例中所明確的那樣，如果陳述在做出時是不真實的，那麼當後續情況發生變化時，相關通知也不會隨之生效。因此，如果對通知的有效性有任何疑問，始終建議船長再次遞交通知。

## MEXICO I 案

船東將其船舶出租給租船人，用於將玉米（非整船貨）從阿根廷運輸到安哥拉。租船合同規定，船東有權接受其他貨物的拼船。在裝貨完成後，該船還根據另一協議，為同一租船人載運了一批豆子。玉米和豆子上方都疊裝了其他拼船貨。船舶抵達卸貨港後，於1月25日遞交就緒通知。但是，在遞交通知時，由於其他拼船貨疊裝于上方，因此無法接觸到租船人的兩種貨物。租船人於2月6日開始能接觸到玉米貨物，2月19日開始能接觸到豆子；兩種貨物的卸載於2月19日開始。船東主張，在2月6日開始完全能夠接觸到貨物時，裝卸時間已開始計算。另一方面，租船人主張，只有在2月19日實際開始卸貨時，裝卸時間才開始計算。

上訴法院認為，該通知在發出當時是無效的，因此無法使裝卸時間開始計算，即便租船人知道或應該知道該船後來確實會準備就緒。因此，租船人有權堅稱，需再次遞交就緒通知，裝卸時間才可起算，除非租船人在當時放棄了收到再次通知的權利，或者同意不必再次遞交通知。根據本案的具體事實，法官發現儘管通知無效，可租船人卻在卸貨開始時通過其代理接受了通知。但是，作為一項原則，法官確認，租船人在不知道通知內容不準確的情況下接受無效通知的，不能對租船人產生約束力，也無法阻止其後續對通知的效力提出異議。下文將更詳細地討論構成放棄缺陷或接受無效通知的要素。

除非租船合同中有相反的規定，否則通知中的陳述必須與做出陳述及發出通知的時間相符。然而，無效通知與不符合合同約定的通知（即被遞送給錯誤的一方或在一天中的錯誤時間遞送）之間存在著區別。屬於後一類的通知仍然可能被視為有效。

## AGAMEMNON 案

在 AGAMEMNON 案 ([1998] 1 Lloyd's Rep. 675) 中，該輪被租用於將一批鋼管貨物從巴吞魯日運往布里斯班。租船合同規定，當該船位於西南海峽（South West Pass）時，“在天氣允許的情況下，即準備就緒可進入裝貨港”。然而，西南海峽距離巴吞魯日有 170 海裡，並不屬於該港口的一部分。船舶在西南海峽處遞交就緒通知。然而，直到兩天後，該船才抵達巴吞魯日的通用錨地；但由於指定泊位不可用，直到次日的晚些時候才開始裝貨。

租船合同規定，如果在船舶抵達港口或抵達靠近港口以至於可能會獲准進港的地點時，沒有可用泊位，則在抵達上述地點時可以遞交就緒通知，裝卸時間隨即將開始計算，如同船舶已靠泊而且在各方面均已就緒一樣。

租船人認為，在西南海峽處遞交就緒通知為時過早，當時船舶尚未抵達靠近巴吞魯日以便其進港的地點（即巴吞魯日通用錨地），而且由於船舶後來抵達該地點時並未發出通知，因此裝卸時間直到裝貨開始時才起算。

租船人未能說服仲裁員同意上述觀點，但在上訴時，法官作出了對租船人有利的認定。法官在接受其論點時，依據了上訴法院在 MEXICO I 案中的判決。該判決表明，在為了起算裝卸時間而發出就緒通知時，該通知就必須是有效通知，而不是一種試圖在特定事件發生時自動起算裝卸時間的“尚未生效的機制”或“延時觸發機制”；在該等情況下，必須發出新的通



知。將該案例運用於本案事實後，法官認為，本案中的就緒通知聲稱，船舶當時位於允許遞交通知的地點，即巴吞魯日錨地。而很明顯，事實並非如此，因此通知無效，無法觸發裝卸時間的起算。

### **PETR SCHMIDT 案**

本案中的租船合同規定，就緒通知必須在當地時間 0600 至 1700 時之間，遞交至租船人或其代理處，且裝卸時間將在收到該通知後滿 6 個小時或船舶抵達時起算（以先發生者為準）。在裝貨和卸貨港處發出的各份通知中，一份在 0100 時發出，另兩份在 1800 點發出。租船人辯稱，由於通知是在規定時間以外遞交的，違反了相關條款，是不符合合同規定的通知，因此按照 MEXICO I 案的原則，屬無效力、無效果的通知。

訴訟雙方有以下共識：（a）當就緒通知發出時，船舶已抵達相關港口內的適當地點；（b）該船事實上已就緒，可按照租船合同的要求進行裝卸，因此關於準備就緒的陳述是正確的；（c）船舶保持就緒狀態；（d）沒有再次發出通知。

在判決中，上訴法院確認了 MEXICO I 案中確定的原則，即為了構成有效通知，就緒通知必須包含關於已有事實的準確陳述。在 MEXICO I 案中，就緒通知稱該船已經準備就緒，而事實上並沒有，因此該通知無效。然而，在 PETR SCHMIDT 案（[1997] 1 Lloyd's Rep 284; (CA) [1998] 2 Lloyd's Rep 1）中，通知內容是正確的（即船舶已經準備就緒，而且位於要求的地點），但是發出給租船人的時間在辦公時間以外。法院將就緒通知的“遞交”要求與“發出”或“收到”要求進行了區分。在本案中，法院查明，電傳通知是在非辦公時間發出的，但卻是在次日清晨 0600 時收貨人辦公室開始營業時“遞交”至該辦公室的，因此這符合租船合同的要求。然而法院也考慮了，如果租船合同要求就緒通知在特定時間內“發出”或被租船人“收到”，而事實上通知是在該等時間以外發出或被收到的，情況會怎麼樣。法院認定，在這種情況下，如果通知內容是正確的，則屬於不符合合同約定的通知，因此在發出時有錯誤但並不是無效的。在規定時間之外遞交不符合合同約定的通知，其實際效果是：儘管其可能無法使裝卸時間起算，但其缺陷可能會因為（舉例而言）時間的推移而被“糾正”，且裝卸時間將從缺陷被糾正時起算。正如法院指出的那樣，缺陷能否像這樣被“糾正”是事實問題，而不是法律問題，而且會因個案情況而異。

租船人可以選擇接受原本無效的通知。但是，這種接受必須明確表達，而且在這種情況下，船東會讓自己可能面對這樣的反駁，即這種接受是在通知中不實陳述的誘導下作出的，就像 MEXICO I 案中的情況一樣。在該等情況下，不會阻止租船人對無效通知的效果提出質疑。

### **租船人的接受/棄權——HAPPY DAY 案**

在 HAPPY DAY 案（[2002] 2 Lloyd's Rep 487 (CA)）中，該船被租用於將小麥從奧德薩運往柯欽。船舶在潮汐影響下能夠進入港口之前，船長遞交了就緒通知，後來沒有提交有效通知。該船次日進港，繼續在泊位內停泊。租船人沒有拒絕就緒通知，並指令船舶裝貨，而且後來只是在抗辯滯期費時，才提出了通知無效因此裝卸時間未起算的抗辯理由。

上訴法院認定，航次租船合同若規定需送達就緒通知的，則在下列情況下，即使沒有送達有效的就緒通知，裝卸時間也可以開始計算：

- 在船舶抵達之前，已向租船人/收貨人送達規定格式的就緒通知；
- 船舶隨後確實抵達，而且租船人知曉船舶已準備就緒或即將準備就緒可卸貨；且
- 按照租船人/收貨人的指令開始卸貨，且租船人/收貨人既沒有對已送達的就緒通知表示拒絕或做出保留，亦沒有表明在裝卸時間起算之前需再次遞交就緒通知。

在上述情況下，租船人可被視為從卸貨開始時起，已放棄其享有的、主張原就緒通知無效的權利，且裝卸時間將按租船合同的規定開始計算，如同有效的就緒通知在那一刻已送達一樣。

在 SHACKLEFORD 案 ([1978] 2 Lloyd's Rep. 154 (CA)) 中，當租船人充分知曉就緒通知有缺陷，並在通知上背書“已接受”時，即視為其已接受無效的就緒通知。

即使收貨人或代理並無明示的權力接受有缺陷的就緒通知，他們也可能有默示或表面上的權力這麼做”——請參見 THE NORTHGATE 案 ([2008] 1 Lloyd's Rep 511)。

## 結論

滯期費糾紛很常見，法律費用保險產品“運費、滯期費和抗辯費用險”（簡稱“FDD”）正是得名於此。英國判例法可能正緩慢地從紙面上的法律變得較為務實，正如棄權方面的案例所反映的那樣。租船合同的條款各不相同，難以界定的灰色地帶依然存在。因此，為了絕對確保裝卸時間能儘早開始計算，如果對原先通知的有效性有任何疑問，船長應再次發出就緒通知，並寫明其不損害原先通知的有效性。

本文最初發表於 1998 年。感謝 *Stuart Kempson* 和 *Kelly Wagland*（*Gard* 倫敦抗辯險團隊的資深律師）對本文的審閱和更新。