

荷役準備完了通知と碇泊期間

こちらは、英文記事「[Notice of readiness and the commencement of laytime](#)」（2019年7月31日付）の和訳です。



ほとんどの航海用船契約は、碇泊期間の開始にあたり、有効な荷役準備完了通知（NOR）の提出を条件としています。通知書が有効ではなく、用船者による権利放棄条項もない場合、本船の準備がすべて整っていることを用船者が承知していても、あるいは承知しているべきであっても、碇泊期間は開始しません。

概要

有効な準備完了通知の提出とそれに続く碇泊期間の開始については、英国の法廷において争われることが多く、その経済的影響の大きさを踏まえると、今後も訴訟が提起され続けることは間違いありません。

通知書が必要でありながら提出されなかった場合、厳密には碇泊期間は開始しません。しかし、仲裁人は、より商習慣的な見地から、「用船者は本船の荷積みの準備ができていることを認識していたか、認識しているべきである」、「荷積みが行われることを知っていた」と判断し、「碇泊期間は荷積みと同時に開始したと見なすべきである」と判じることがあります。ただし、準備完了通知がなく

ても碇泊期間が開始していたことを立証する責任は船主の側にあります。碇泊期間が開始したという確証を得る術のない船主の立場から見ると、これは納得のいくものではありません。

通知書が要求されている場合、別段の規定がない限り、通知は最初の荷積み港においてのみ必要であり、その後の荷積み港または荷揚げ港では必要ありません。

コモンローにおいては、通知は口頭でも書面でもよいことになっています。用船契約で通知の送達を求められる場合、用船契約に明示されていない限り、電子メールは認められないと考えられます

（“PORT RUSSEL” [2013] EWHC 490 (Comm); [2013] 2 Lloyd’s Rep 57 事件を参照）。古い用船契約の様式の中にはいまだにテレックスと記載されたものもあるため、電子メールによる準備完了通知の送達を用船契約で規定しておくことがベストです。

荷役準備完了通知の内容

荷役準備完了通知とは、用船者、荷送人、荷受人または用船契約で求められるその他の者に、以下のことを通知するものです。

(1) 本船が、荷役準備完了通知を提出することになっている所定の目的地に到着したこと。碇泊開始の基準という観点から本船が「到着した」か否かを巡っては、多くの論議や判例法がありますが、この記事では取り上げません。しかし、一言で言うと、所定の目的地がどこを指すのかは契約条項によります。用船契約が碇泊地用船契約であれば、所定の目的地とは指定された碇泊地であり、碇泊地が指定されていなければ、それは本船が指示を受けた最初の空き錨地を指し、その他の条件が満たされればその場所で準備完了通知を提出できます。しかし、用船契約が港湾用船契約であれば、本船が所定の港湾内の錨地に碇泊した時点か、あるいは錨地に空きがない場合、港湾の領域内で船舶が通常錨地の空きを待機する区域に到着した時点で、準備完了通知を提出しなければなりません。

用船契約の各種条項により、本船が所定の目的地になくても準備完了通知の提出時期を早められる場合があります。最もよく知られているのが WIBON (whether in berth or not) 条項で、碇泊地用船契約であっても、直ちに碇泊地に入れない場合、本船が当該碇泊地のある港湾に到着した時点で準備完了通知を提出できます。

同様に、WIPON (whether in port or not) 条項では、特定の状況下において、本船が所定の港湾区域に入港していなくても通知書を提出できるとしています。

(2) 本船において荷積みまたは荷揚げの準備が完了していること。これには、本船の船倉が貨物を積み込める状態にあるという物理的な意味と、荷積みを開始するために必要な書類がすべて整っているという法的な準備完了の意味があります。しかし、本船の準備が完了して形式的な手続きのみを待っている場合も、通知書を提出することは可能です。例えば、通関は着岸後にしか取得できなくても、

荷役準備完了通知を着岸前に提出できることになっていれば、これは本船の準備完了状態に影響しません。

(3) 書式、時期、通知書の提出先に関して、用船契約に基づくその他すべての要件を遵守していること。

荷役準備完了通知の有効性

上記のように、荷役準備完了通知にはいくつかの事実記載が含まれます。通知書が有効であるためには、それらの記載が真実でなければなりません。記載が正確でなければ、通知書は契約に関して無効であり、碇泊期間開始の効力はありません。さらに、"MEXICO I" [1990] 1 Lloyd's Rep. 507 (CA) 事件の主管当局が明らかにしたように、通知書の作成時点で記載が真実と異なっていた場合、その後状況が変化しても通知書は有効にはなりません。したがって、通知書の有効性について疑問がある場合、船長は必ず追加の通知書を提出するべきです。

"MEXICO I" 号事件

船主は本船を、アルゼンチンからアンゴラまで部分貨物のメイズを運送するため用船に出しました。用船契約によると、船主には他の貨物で本船を満載にする権利がありました。荷積み完了時点では、本船には同じ用船者との別契約に基づく豆も積まれていました。メイズと豆に他の貨物が上積みされ、本船は満載となりました。荷揚げ港に到着と同時に、本船は 1 月 25 日付け荷役準備完了通知を提出しました。しかし、提出時点では逆積みによる満載貨物のため、用船者のいずれの貨物にもアクセス不可能でした。用船者のメイズは 2 月 6 日に、豆は 2 月 19 日にアクセス可能となり、両方の貨物の荷揚げが開始されました。船主は、貨物にアクセス可能となった 2 月 6 日に碇泊期間が開始したと主張しました。一方、用船者は、実際に荷揚げが開始された 2 月 19 日に碇泊期間が開始したと主張しました。

控訴裁判所は、通知書は提出時点で無効であり、したがって、その後船舶が準備完了状態となることを用船者が知っていた、または知っているべきであったとしても、碇泊期間を開始する効力はないと決定しました。これにより用船者には、碇泊期間を開始するため、新たな荷役準備完了通知を要求する権利が生じました。ただし、その間に用船者が新たな通知書に対する権利を放棄したり、通知書を不要とすることに同意していた場合には、この限りではありません。本件の事実関係について、裁判官は、通知は無効であるものの、用船者は荷揚げ開始時に代理店を通じてその通知書を受理しているとしました。しかし裁判官は、原則として、用船者が通知書が不正確であることを知らずに無効な通知書を受理した場合、通知書には用船者に対する拘束力はなく、その後用船者が通知書の有効性について争うことを妨げるものではないと認めました。何をもって欠陥を主張する権利放棄が構成されるか、または無効な通知書を受理とするかについては、以下で詳しく検討します。

用船契約に別段の条項がない限り、通知書の記載事項は、その作成時点および提出時点に関するものでなければなりません。しかし、無効な通知書と、提出先または提出時間帯の誤りにより契約に従っていない通知書は異なります。後者に該当する通知書は有効と認められる場合もあります。

"AGAMEMNON" 号事件

"AGAMEMNON" [1998] 1 Lloyd's Rep. 675 は、鋼鉄パイプの貨物をバトンルージュからブリスベンに運送するために用船されました。用船契約には、本船はサウスウエストパスにあって「天候次第で荷積み港に回航可能」とありました。しかし、サウスウエストパスはバトンルージュから 170 マイル離れており、同港の一部に属してはいませんでした。荷役準備完了通知はサウスウエストパスで提出されました。しかし、本船がバトンルージュの一般錨地に到着したのは 2 日後であり、指定された係留場所が空いていなかったため、荷積み作業が始まったのは翌日遅くでした。

用船契約には、本船が港または接近可能な限り港の近くに到着した時に係留場所が空いていなかった場合、到着時点において通知書を提出することができ、本船が係留場所にあってすべての準備が完了している場合と同じく、碇泊期間が開始されると規定されていました。

用船者は、サウスウエストパスで提出された準備完了通知書は、本船が接近可能な限りバトンルージュに近い地点、すなわちバトンルージュの一般錨地に到着するより前に提出されたため、時期尚早であったと考えました。さらに、後に本船が該地点に到着した時に通知書が提出されなかったため、碇泊期間の開始は荷積みの開始時点であるとしました。

用船者はこの見解について仲裁人の同意を得ることはできませんでしたが、上告では裁判官の同意を得ました。この主張を承認するにあたって裁判官は、"MEXICO I" 号事件の控訴裁判所の判決に依りました。この判例は、碇泊期間を開始させるために通知書を提出する場合、通知書は有効でなければならず、一定の事象が発生した時点で自動的に碇泊期間を開始させるための「装置」ではないことを明確にしました。そのような場合、新たな通知書を提出しなければなりません。裁判官はこの判例を本件に適用し、本件の荷役準備完了通知は、本船が通知を提出することが許される場所、すなわちバトンルージュの錨地にあることを表すべきものであると判断しました。これに反することは明らかであったため、通知は無効とされ、碇泊期間を開始させるものとは認められませんでした。

"PETR SCHMIDT" 号事件

本件において、用船契約は、荷役準備完了通知は現地時間 0600 時から 1700 時の間に用船者またはその代理人に提出する必要があるとあり、通知書の受取から 6 時間後、または船舶到着時のうちいずれか早い方をもって碇泊期間が開始すると定めていました。荷積み港および荷揚げ港で提出される各種通知書のうち 1 通は 0100 時に、他の 2 通は 1800 時に提出されました。用船者は、通知書が所定の時間外に提出されたことから、契約の関連条項に違反しており、したがって "MEXICO I" 号事件の原則に従い通知書は無効であり効力はないと主張しました。

共通点として挙げられるのは、(a) 荷役準備完了通知が提出された時点で本船が当該港湾内の適切な場所に到着していたこと、(b) 本船は実際に用船契約で規定される荷積みまたは荷揚げの準備が完了した状態であり、したがって準備完了の記載が正しかったこと、(c) 本船が引き続き準備完了の状態にあったこと、および (d) 追加の通知書が提出されなかったことです。

判決にあたり控訴裁判所は、"MEXICO I"号事件で確認された原則を確認しました。すなわち、通知書が有効であるためには、事実を正確に記載していなければなりません。"MEXICO I"号の場合、実際には準備が完了していない時点で本船の準備は完了していると記載されていたため、無効となりました。しかし、"PETR SCHMIDT", [1997] 1 Lloyd's Rep 284; (CA) [1998] 2 Lloyd's Rep 1) の場合、本船の準備が完了し、所定の場所にあったという点で通知書は正しかったものの、執務時間外に用船者に送付されていました。裁判所は、荷役準備完了通知の「提出」要件と「受渡し」要件を区別しました。裁判所は、本件の場合、テレックスの通知は執務時間外に送信されたものの、翌朝荷受人が執務を開始する 0600 時に「提出」されているため、用船契約の要件を遵守していると判断しました。しかし、裁判所は、用船契約において荷役準備完了通知を所定の時間内に「渡す」こと、または用船者が「受け取る」ことが求められている場合に、実際にそれが時間外に受渡しされた場合の扱いについても検討を行いました。裁判所は、そのような場合、通知に別段の問題がないことを条件として、通知は契約に従っていないがために誤りではあるが、受渡しの時点で無効ではないとしました。所定の時間外に提出され、契約に従っていない通知の実質的効果は、碇泊期間を直ちに開始させる効力はないものの、例えば時間の経過によってその瑕疵が「治癒」され、その時点で碇泊期間が開始することはあり得るのです。裁判所が指摘したように、瑕疵が「治癒」されうるかどうかは法律というより事実の問題であり、事例によって異なります。

用船者が、本来であれば無効な通知を受理することを選択する場合があります。しかし、このような受理は明確な条件の下で行われなければならない、そのような場合、船主はその受理が"MEXICO I"号事件で起きたような通知の不正表示によって誘発されたと主張される可能性があることを承知しておくべきです。そのような場合、用船者は無効な通知書の効果について争うことを妨げられません。

用船者による受理／権利放棄 “HAPPY DAY” 号事件

HAPPY DAY [2002] 2 Lloyd's Rep 487 (CA) は、オデッサからコーチンへ小麦を運送するため用船されました。船長は、潮汐条件により本船が入港可能となる前に荷役準備完了通知を提出し、その後有効な通知は提出されませんでした。翌日、本船は入港し、錨地へと進みました。用船者は荷役準備完了通知を拒否せず、本船への荷積みを指示し、その後に通知が無効なため碇泊期間は開始していないとして滞船料について争いました。

控訴裁判所は、荷役準備完了通知を義務づけている航海用船契約に基づき、以下のすべての条件を満たす場合には有効な荷役準備完了通知が送達されていなくても碇泊期間は開始すると決定しました。

- 本船の到着前に、規定の書式による荷役準備完了通知が用船者／荷受人に送達されている。

- その後本船が到着し、荷揚げの準備が完了した、あるいは完了すると予想されることを用船者が知っている。

- 既にご送達された荷役準備完了通知について拒否または留保を示すことなく、または碇泊期間の開始前に追加の荷役準備完了通知が求められることを示すことなく、用船者／荷受人の指示に従い荷揚げが開始される。

このような場合、用船者は、荷揚げ開始の時点から最初の荷役準備完了通知の無効性に依拠する権利を放棄したと見做される可能性があり、当該時点に有効な荷役準備完了通知が送達された場合と同様に、用船契約に従って碇泊期間が開始します。

“SHACKLEFORD” [1978] 2 Lloyd's Rep. 154 (CA) では、用船者が荷役準備完了通知に瑕疵があったことを十分に知りながら、通知が「受理された」と認めた時点で、無効な荷役準備完了通知が受理されたと見なされました。

荷受人または代理人に明示的な権限がない場合でも、瑕疵のある荷役準備完了通知を受理する黙示的または表見的権限があったとされる場合もあります (“THE NORTHGATE” [2008] 1 Lloyd's Rep 511 を参照)。

結論

滞船料紛争はごく一般的であり、したがって訴訟費用保険商品「FDD（運賃・滞船料等に関する紛争処理費用特約）」の名称にもなっています。権利放棄に関する判例からわかるように、英国の判例法は、徐々に文言上のものから実質的なものへと移行しています。条件は用船契約によって異なり、灰色領域も残っています。したがって、可能な限り早く確実に碇泊期間をスタートさせるには、最初の通知書の有効性について疑問がある場合、船長は、過去の通知書の有効性を損なうものではないと明記した追加の荷役準備完了通知を発行すべきです。

本記事は、1998年に最初に発行されたものに対して、*Gard London Defence* チームの経験豊富な上級弁護士 *Stuart Kempson* および *Kelly Wagland* の監修の下で、見直し・更新を行ったものです。

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。