

装卸准备就绪通知书及装卸时间的起算

大多数航次租船合同都以“已递交有效的装卸准备就绪通知书”作为装卸时间起算的条件。如为无效通知，那么在租船人未放弃相关权利的情况下，即使租船人知晓或应该知晓船舶在各方面均已准备就绪，装卸时间也决不会开始计算。



概述

有效装卸准备就绪通知书（简称“就绪通知”）的递交以及此后装卸时间的起算一直以来都是英国法院内辩论的焦点，而且考虑到其带来的财务结果，这两个问题无疑会继续引发争讼。

如果需要递交通知，但却没有递交，那么严格来说，装卸时间不会开始计算。但仲裁员可能会从更加商业化的角度审视，并基于租船人知晓或应该知晓船舶已就绪可装货以及知道装货正在进行的事实，由此认定装卸时间应该从装货时起算。而船东有责任证明，即使没有发出就绪通知，装卸时间也应该开始计算。在船东看来，这并不尽如人意，因为其无法肯定装卸时间一定会开始计算。

如果需要递交通知，那么在没有明确相反规定的情况下，只需在第一个装货港递交，在后续装货港以及在卸货港均无需递交。

普通法下，通知可采取口头或书面形式。如果租船合同要求送达通知，则电子邮件不得被视为允许的送达方式，但租船合同有明确规定的除外——请参见 PORT RUSSEL 案 ([2013] EWHC 490 (Comm); [2013] 2 Lloyd's Rep 57)。最好的做法是确保在船舶订租时，在租船合同中规定通过电子邮件送达就绪通知，因为在有些版本较旧的格式合同中，送达方式仍指的是电传。

就绪通知的内容

就绪通知是根据租船合同可能需向租船人、托运人、收货人或其他人发出的，包含以下内容的通知：

(1) 船舶已抵达可发出就绪通知所在的指定目的地。出于开始计算装卸时间的目的，船舶是否“已抵达”的问题一直是大量讨论和判例法的议题，而这不在本文探讨的范围内。但可以简单地说，指定目的地将取决于合同条款。如果租船合同是泊位租船合同，则指定目的地即其中指定的泊位；如果尚未指定泊位，那么指定目的地将是船舶被指令前往的第一个可用泊位，就绪通知可在该地点递交，前提是其他条件均得以满足。但是，如果租船合同是港口租船合同，则就绪通知必须在船舶位于指定港口内的泊位时递交；如果没有可用泊位，那么就绪通知必须在船舶位于港界线以内的等候区域（即船舶通常等候泊位的地点）时递交。

各式各样的租船合同条款可能会规定船舶即使不在指定目的地也可递交就绪通知的时间。最熟悉的是 WIBON（无论靠泊与否）条款，即在泊位租船合同下，如果泊位并非立即可进入，则就绪通知可在船舶位于泊位所在的港口时发出。

同样地，WIPON（无论进港与否）条款意味着在某些情况下，即使船舶尚未进入港口区域，也能够递交就绪通知。

(2) 船舶已就绪可装货或卸货（视情况而定）。这意味着，船舶不仅应该在实体方面准备就绪（即船舱已准备好接收货物），而且应该在法律方面准备就绪（即所有必要证明文件都已到位，使船舶能够开始装货）。但如果船舶已准备就绪，只是尚待满足某种形式要求，则仍然可以递交就绪通知。例如，如果清关许可只能在靠泊后获得，但船舶在泊位外时已经可以递交就绪通知，那么这不会影响船舶的就绪状态。

(3) 租船合同下与待递交通知的格式、时间和接收方有关的所有其他要求均已得到满足。

就绪通知的有效性

因此，就绪通知中包含若干项事实陈述。为了构成有效通知，这些陈述必须真实准确。如果陈述有误，则通知无效而且对于合同而言无法律效力，无法使装卸时间开始计算。此外，正如 MEXICO I 案 ([1990] 1 Lloyd's Rep. 507 (CA)) 这一主要判例中所明确的那样，如果陈述在做出时是不真实的，那么当后续情况发生变化时，相关通知也不会随之生效。因此，如果对通知的有效性有任何疑问，始终建议船长再次递交通知。

MEXICO I 案

船东将其船舶出租给租船人，用于将玉米（非整船货）从阿根廷运输到安哥拉。租船合同规定，船东有权接受其他货物的拼船。在装货完成后，该船还根据另一协议，为同一租船人载运了一批豆子。玉米和豆子上方都叠装了其他拼船货。船舶抵达卸货港后，于1月25日递交了就绪通知。但是，在递交通知时，由于其他拼船货叠装于上方，因此无法接触到租船人的两种货物。租船人于2月6日开始能接触到玉米货物，2月19日开始能接触到豆子；两种货物的卸载于2月19日开始。船东主张，在2月6日开始完全能够接触到货物时，装卸时间已开始计算。另一方面，租船人主张，只有在2月19日实际开始卸货时，装卸时间才开始计算。

上诉法院认为，该通知在发出当时是无效的，因此无法使装卸时间开始计算，即便租船人知道或应该知道该船后来确实会准备就绪。因此，租船人有权坚称，需再次递交就绪通知，装卸时间才可起算，除非租船人在当时放弃了收到再次通知的权利，或者同意不必再次递交通知。根据本案的具体事实，法官发现尽管通知无效，可租船人却在卸货开始时通过其代理接受了通知。但是，作为一项原则，法官确认，租船人在不知道通知内容不准确的情况下接受无效通知的，不能对租船人产生约束力，也无法阻止其后续对通知的效力提出异议。下文将更详细地讨论构成放弃缺陷或接受无效通知的要素。

除非租船合同中有相反的规定，否则通知中的陈述必须与做出陈述及发出通知的时间相符。然而，无效通知与不符合合同约定的通知（即被递送给错误的一方或在一天中的错误时间递送）之间存在着区别。属于后一类的通知仍然可能被视为有效。

AGAMEMNON 案

在 AGAMEMNON 案 ([1998] 1 Lloyd's Rep. 675) 中，该轮被租用于将一批钢管货物从巴吞鲁日运往布里斯班。租船合同规定，当该船位于西南海峡（South West Pass）时，“在天气允许的情况下，即准备就绪可进入装货港”。然而，西南海峡距离巴吞鲁日有 170 海里，并不属于该港口的一部分。船舶在西南海峡处递交了就绪通知。然而，直到两天后，该船才抵达巴吞鲁日的通用锚地；但由于指定泊位不可用，直到次日的晚些时候才开始装货。

租船合同规定，如果在船舶抵达港口或抵达靠近港口以至于可能会获准进港的地点时，没有可用泊位，则在抵达上述地点时可以递交就绪通知，装卸时间随即将开始计算，如同船舶已靠泊而且在各方面均已就绪一样。

租船人认为，在西南海峡处就递交就绪通知为时过早，当时船舶尚未抵达靠近巴吞鲁日以便其进港的地点（即巴吞鲁日通用锚地），而且由于船舶后来抵达该地点时并未发出通知，因此装卸时间直到装货开始时才起算。

租船人未能说服仲裁员同意上述观点，但在上诉时，法官作出了对租船人有利的认定。法官在接受其论点时，依据了上诉法院在 MEXICO I 案中的判决。该判决表明，在为了起算装卸时间而发出就绪通知时，该通知就必须是有效通知，而不是一种试图在特定事件发生时自动起算装卸时间的“早期机制”或“延时触发机制”；在该等情况下，必须发出新的通知。将该

案例运用于本案事实后，法官认为，本案中的就绪通知声称，船舶当时位于允许递交通知的地点，即巴吞鲁日锚地。而很明显，事实并非如此，因此通知无效，无法触发装卸时间的起算。

PETR SCHMIDT 案

本案中的租船合同规定，就绪通知必须在当地时间 0600 至 1700 时之间，递交至租船人或其代理处，且装卸时间将在收到该通知后满 6 个小时或船舶抵达时起算（以先发生者为准）。在装货和卸货港处发出的各份通知中，一份在 0100 时发出，另两份在 1800 点发出。租船人辩称，由于通知是在规定时间以外递交的，违反了相关条款，是不符合合同规定的通知，因此按照 MEXICO I 案的原则，属无效力、无效果的通知。

诉讼双方有以下共识：（a）当就绪通知发出时，船舶已抵达相关港口内的适当地点；（b）该船事实上已就绪，可按照租船合同的要求进行装卸，因此关于准备就绪的陈述是正确的；（c）船舶保持就绪状态；（d）没有再次发出通知。

在判决中，上诉法院确认了 MEXICO I 案中确定的原则，即为了构成有效通知，就绪通知必须包含关于已有事实的准确陈述。在 MEXICO I 案中，就绪通知称该船已经准备就绪，而事实上并没有，因此该通知无效。然而，在 PETR SCHMIDT 案（[1997] 1 Lloyd's Rep 284; (CA) [1998] 2 Lloyd's Rep 1）中，通知内容是正确的（即船舶已经准备就绪，而且位于要求的地点），但是发出给租船人的时间在办公时间以外。法院将就绪通知的“递交”要求与“发出”或“收到”要求进行了区分。在本案中，法院查明，电传通知是在非办公时间发出的，但却是在次日清晨 0600 时收货人办公室开始营业时“递交”至该办公室的，因此这符合租船合同的要求。然而法院也考虑了，如果租船合同要求就绪通知在特定时间内“发出”或被租船人“收到”，而事实上通知是在该等时间以外发出或被收到的，情况会怎么样。法院认定，在这种情况下，如果通知内容是正确的，则属于不符合合同约定的通知，因此在发出时有错误但并不是无效的。在规定时间之外递交不符合合同约定的通知，其实际效果是：尽管其可能无法使装卸时间起算，但其缺陷可能会因为（举例而言）时间的推移而被“纠正”，且装卸时间将从缺陷被纠正时起算。正如法院指出的那样，缺陷能否像这样被“纠正”是事实问题，而不是法律问题，而且会因个案情况而异。

租船人可以选择接受原本无效的通知。但是，这种接受必须明确表达，而且在这种情况下，船东会让自己可能面对这样的反驳，即这种接受是在通知中不实陈述的诱导下作出的，就像 MEXICO I 案中的情况一样。在该等情况下，不会阻止租船人对无效通知的效果提出质疑。

租船人的接受/弃权——HAPPY DAY 案

在 HAPPY DAY 案（[2002] 2 Lloyd's Rep 487 (CA)）中，该船被租用于将小麦从敦德萨运往科钦。船舶在潮汐影响下能够进入港口之前，船长递交了就绪通知，后来没有提交有效通知。该船次日进港，继续在泊位内停泊。租船人没有拒绝就绪通知，并指令船舶装货，而且后来只是在抗辩滞期费时，才提出了通知无效因此装卸时间未起算的抗辩理由。

上诉法院认定，航次租船合同若规定需送达就绪通知的，则在下列情况下，即使没有送达有效的就绪通知，装卸时间也可以开始计算：

- 在船舶抵达之前，已向租船人/收货人送达规定格式的就绪通知；
- 船舶随后确实抵达，而且租船人知晓船舶已准备就绪或即将准备就绪可卸货；且
- 按照租船人/收货人的指令开始卸货，且租船人/收货人既没有对已送达的就绪通知表示拒绝或做出保留，亦没有表明在装卸时间起算之前需再次递交就绪通知。

在上述情况下，租船人可被视为从卸货开始时起，已放弃其享有的、主张原就绪通知无效的权利，且装卸时间将按租船合同的规定开始计算，如同有效的就绪通知在那一刻已送达一样。

在 SHACKLEFORD 案 ([1978] 2 Lloyd's Rep. 154 (CA)) 中，当租船人充分知晓就绪通知有缺陷，并在通知上背书“已接受”时，即视为其已接受无效的就绪通知。

即使收货人或代理并无明示的权力接受有缺陷的就绪通知，他们也可能有默示或表面上的权力这么做”——请参见 THE NORTHGATE 案 ([2008] 1 Lloyd's Rep 511)。

结论

滞期费纠纷很常见，法律费用保险产品“运费、滞期费和抗辩费用险”（简称“FDD”）正是得名于此。英国判例法可能正缓慢地从纸面上的法律变得较为务实，正如弃权方面的案例所反映的那样。租船合同的条款各不相同，难以界定的灰色地带依然存在。因此，为了绝对确保装卸时间能尽早开始计算，如果对原先通知的有效性有任何疑问，船长应再次发出就绪通知，并写明其不损害原先通知的有效性。

本文最初发表于 1998 年。感谢 *Stuart Kempson* 和 *Kelly Wagland*（Gard 伦敦抗辩险团队的资深律师）对本文的审阅和更新。