

荷役準備完了通知と碇泊期間

Notice of Readiness and the commencement of laytime

ほとんどの航海用船契約は碇泊期間の開始を、有効な荷役準備完了通知の提出を条件としています。通知書が有効でなかった場合は、用船者による免責条項がなければ(下記参照)本船が準備万端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、停泊期間はまったく開始しません。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は、英国の裁判所において盛んに討論されている分野です。この一年ばかりも、審理中の“PETRSCHMIDT号”事件(1998年)と“AGAMEMNON号”事件(1998年)が論議を呼んでいますので、例外ではありません。これらの事件は、法律のこの分野の発展と解明に貢献しています。

概観

一般的な認知

通知書が必要でありながら提出がなかった場合、厳密には碇泊期間は開始しません。しかし、仲裁人によってはもっと商習慣の見地から判断することもあります。すなわち、本船が荷積みの準備ができており荷積みが行われていたことを用船者が知っていた、あるいは知っているべきであった事実によって判断し、故に碇泊期間は、荷積みと同時に開始するべきだということです。しかし、準備完了通知がなされていなくても碇泊期間は開始していることを示す立証責任は船主の側にあります。これは船主の立場からすると、碇泊時間が開始するという確信がないので納得できないでしょう。

通知書が要求されている場合、とくに別途の条項がない限り、最初の荷積み港においてのみ要求されるのであって、その後の荷積みまたは荷揚げ港では必要ありません。

普通法においては、通知は口頭でも書面でもよ

いことになっています。

荷役準備完了通知の内容

荷役準備完了通知とは、用船者、荷送り人、荷受け人または用船契約で求められているその他の人に、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出すことになっている特定の目的地に到着したこと。本船が碇泊開始を目的として「到着した」のか否かは論議と判例法の問題で、この記事では取り上げません。しかし、一言で言えば、この問題は契約の条項によります。用船契約が錨地用船契約であれば特定された目的地は指定の錨地であり、錨地が指定されていなければ本船が指示を受けた最初のあいている錨地ということになり、その他の条件が満たされていればその場所で準備完了通知を提出できます。しかし、もし用船契約が港湾用船契約であれば、準備完了通知は本船が特定された港湾内の錨地に停泊している時か、錨地に空きがない場合は本船が港湾の領域内の、通常船舶が錨地のあくのを待つ間停泊する区域に到着したときに提出しなければなりません。

用船契約の中のさまざまな条項が、本船が指定された目的地に到着していなくても通知書を提出してよい時期を早めています。一番よく知られているのがWIBON(“Whether in berth or not”)条項で、錨地用船契約であっても、直ちに錨地に入れない場合、本船が該当錨地の存在する港湾内に到着した時点で荷役準備完了通知を出してもよいということです。

同様にWIPON(“Whether in port or not”)条項が、本船が指定された港湾区域に入港していなくても、特定の状況下では通知書の提出を可能にしています。

(2)本船は荷積みまたは荷揚げの準備が完了していること。これ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全般が整っているという法的な意味で準備完了していなければならないということです。然しもし本船が準備完了していて、後は手続きの形式を待つばかりであるならば、通知書を出すことは可能です。たとえば、通関は錨地でのみ可能ですが荷役準備完了通知は錨地外に到着したときに出すことができるのであれば、本船の準備完了状態に影響しません。

(3)書式、時間的調節および荷役準備完了通知提出先に関するこのほかの用船契約下の必要事項は履行したこと。

荷役準備完了通知の有効性

このように準備完了通知はいくつかの事実記載を含みます。通知書が有効になるためには、こ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有効でなく、契約に関しては無効で停泊期間開始の効力はありません。そのうえ、“MEXICO I号”事件（1990年）（下記に説明）の主要管轄下で明らかにされたように、事実記載が作成された時点で真実でなければ、状況が変わっても通知書は引き続き有効にはなりません。したがって、もし通知書の有効性についていささかでも疑いがあれば、船長が必ず新たな通知書を提出するようお勧めします。

“MEXICO I号”事件（1990年） 1 ロイズレポート 191

船主は本船を、アルゼンチンからアンゴラまで半端貨物のメイズを運送するために用船に出しました。その用船契約では船主にはほかの貨物で本船を満載にする権利がありました。荷積み完了時に本船には同じ用船者との別の合意による豆が積まれていました。メイズ、豆両方の上にほかの貨物が一部積込まれ、船は満載になりました。荷揚げ港に到着と同時に本船は（1月25日）荷役準備完了通知を提出しました。しか

し提出時には、満載にするために上積みされた貨物に阻まれて、用船者自身の貨物はいずれも接近不可能でした。用船者のメイズは2月6日に、豆は19日にそれぞれ接近でき、両方の貨物の荷揚げがやっと開始されたのです。船主は貨物が接近可能になった2月6日に、停泊期間を開始したと主張しました。一方用船者は、期間の開始は実際に荷揚げが開始した2月19日だと主張しました。

控訴裁判所は、通知書は差し出された時点で有効でなく無効で、故に本船がその後準備完了になることを用船者が知っていた、あるいは知っているべきであったとしても、効力はないとしました。したがって用船者には、停泊期間開始のためには新たな荷役準備完了通知を要求する権利があります。但しその間に新たな通知に対する権利を放棄したり、不必要であると合意したりしていればその限りではありません。この件の事実関係から裁判官は、通知書は無効であっても用船者は荷揚げ開始時に代理店を通してそれを受け取っていたことを知りました。しかし裁判官は、原則として、用船者が通知書の不正確を関知していない状況下で無効な通知書を受理したときは、その通知書は用船者を拘束することはできず、用船者が後に通知書の効力について争うのを阻止することはできないと裁可しました。では、何をもちて瑕疵の免責あるいは無効な通知書の受理とするかについては、後に詳しく検討します。

用船契約の中に別途の条項がない限り、通知書の記載事項は記載がなされた時点および通知書が提出された時点の状態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、当事者本人に、あるいは正しい時間帯に交付されなかったがために契約にのっとっていない通知書とは異なります。二番目の範疇に入る通知書は有効と認められることもあります。この領域の法律は最近の次の事件でこのたび明確にされました。

“AGAMEMNON号”（1998年）CLC レポート

“AGAMEMNON 号”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ぶために用船
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
準備完了」とありました。然しサウスウエスト
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出され
たのです。本船がバトンルージュの一般錨地に
到着したのは、それから二日もたってからでし
たが、割り当てられた係留場所が空いていなか
ったため、荷積み作業は次の日遅くになってよ
うやく開始しました。

用船契約は、本船が港または接近可能な限りそ
の近くに到着時に係留場所が空いていない場合
は、通知書は到着時に出すことができ、その時
点で本船が係留場所にあって全面的に準備完了
しているものとして、停泊期間が開始されると
していました。

用船者はサウスウエストパスで出された荷役準
備完了通知は時期尚早であったと考えました。
通知書は本船がバトンルージュに接近可能な限
り近い地点、すなわちバトンルージュ一般錨地
に到着以前に出されただからです。また、本船が
後に該当地点に到着した時も通知書が出されな
かったため、停泊期間の開始は荷積みが始まっ
てからだとしました。

用船者は仲裁人をこの見解に同意させるための
説得には失敗しましたが、上告では裁判官の同
意を得ました。この用船者の見解を承認するに
当たって裁判官は“MEXICO I 号”事件(1990 年)に
おける控訴裁判所の判決を参考にしました。こ
の判決は、停泊期間を開始させるために通知書
を出すときは、通知書は有効であるべきで、あ
る事態が発生した時点で自動的に停泊期間を開
始させるための、「初期的装置」あるいは「遅
発装置」であってはならないことを明瞭にしま
した。そのような場合は新規の通知書を出さね
ばなりません。この事件を眼前の事実を照らし

あわせ裁判官は、本件の荷役準備完了通知こつ
いては、本船が通知を出してよい場所（バトン
ルージュ錨地）にいないならなかったこと
を認めたのです。この場合は明らかにそうでは
なかったため、通知書は有効ではなく停泊期間
の開始の引金とはならないとされました。

“PETR SCHMIDT 号”事件 (1998 年) C.A.

この事件では、用船契約は荷役準備完了通知を、
現地時間 0600 時から 1700 時の間に用船者に提
出すべきことと規定しており、停泊期間の開始
はその通知の受取り後 6 時間、または本船の到
着時いずれか早いほうをもってすることになっ
ていました。荷積み港、荷揚げ港で出されたさ
まざまな通知書のなかの一つは 0100 時に、も
う一つは 1800 時に出されました。用船者は、
通知書は規定の時間外に出されたのであるから
契約の関連条項違反であり、契約どおりでなく、
したがって“MEXICO I 号”事件の原則によれば
無効であり、効力を有しないと主張しました。

共通点としてあげられるのは次の点です。

- (a)通知書が出されて時点で本船はすでに問題の
港湾内の適切な場所に到着していた。
- (b)実際に本船は用船契約で求められているよう
に荷積みまたは荷揚げを開始できる状態にあっ
たので、準備完了の声明は事実にあったもので
あった。
- (c)本船は引き続き準備完了の状態にあった。そ
して
- (d)新たな通知書は出されなかった。

判決の中で控訴裁判所は、“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、現存の事実を正確
に記述していなければならないこと
です。“MEXICO I 号”事件では通知書は本船が実
際には準備完了していなかったにもかかわらず、
完了していると記述したので無効だったのです。
しかし“PETR SCHMIDT 号”事件での通知書は、
本船が要求されている場所で準備完了している
点では正しいものでしたが、用船者宛てに出さ
れたのは執務時間外だったのです。裁判所は荷

役準備完了通知を「出す」要件と、それを「渡す」あるいは「受け取る」要件との間に区別を設けました。この件ではテレックスによる通知は執務時間外に送られましたが、次の朝 6 時、受取人の執務時間開始時に「出されていた」ので、用船契約の条項にかなっているとしました。しかし裁判所は、もし用船契約が荷役準備完了通知がある時間帯に「渡され」、用船者に「受け取られる」ことを要求していた場合に、実際に通知書がこの時間外に「渡され」あるいは「受け取られて」いれば立場はどうなったかについても考察しています。そのような場合、（その他の点は問題ないとして）通知書は契約どおりではなく、従って正しくないが、渡された時点では無効ではないとしました。要求された時間外に渡された、契約どおりではない通知書の実質的効果は、停泊期間のメーターをスタートさせる効果はないにしても、その欠陥はたとえば時間の経過とともに「治癒」し、その時点で停泊期間が始動することになるでしょう。裁判所が指摘したように、欠陥が「治癒」するかどうかは法律よりも事実の問題であり、事例によって異なってきます。

用船者はこのほか無効な通知書を受理する選択をすることもあるでしょう。しかし、この受理は明確な条件でなされなければならない、そのような状況下では船主は、この受理が”MEXICO I

号”事件で起きたように、通知書のなかの不正確な表示によって誘発されたと主張される余地が残っていることを覚悟しておくべきです。こ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/免責

このほかのケースでは、用船者は欠陥を十分承知で無効の通知書を受理した、または欠陥を免責したとみなされて、その後（”SHACKLEFORD 号”事件（1978 年）ロイズレポート 154 の場合のように）欠陥を理由に争うことはできなくなります。そのような受理があったか否かは個々の事例の事実によります。しかし、”MEXICO I 号”事件で表明されたように、ある種の双務表示があり、期間開始についての本来の合意が何らかの新規の合意にとつかわられたことを少なくとも明瞭にしておかなければなりません。

結論

上記からお分かりのように、最近の事件によって法律が明確にされました。しかし、まだ灰色の領域も残っています。したがって、停泊期間が最も早い機会に開始することを確実にするためには、最初の通知書の有効性についていささかでも疑問があれば、船長は改めて荷役準備完了通知を出すようにしてください。