

CIF条件与卸货港滞期费 PDF转换可能丢失图片或格式，建议  
阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/32/2021\\_2022\\_CIF\\_E6\\_9D\\_A](https://www.100test.com/kao_ti2020/32/2021_2022_CIF_E6_9D_A)

1\_E4\_BB\_B6\_E4\_c27\_32034.htm 一、问题的提出关于装卸时间以及滞期费和速遣费的条款是航次租船合同的显著特征。相关原则与规定则是调整航次租船合同法律的精髓。如今由于港口拥挤等原因导致数十万美元的滞期费实属常事。所以，在有关航次租船合同的争议中，最多的就是关于装卸时间以及滞期费、速遣费的计算。而在CIF条件买卖中，卖方有义务订立运输合同。卖方有时以航次租船方式及承运人不负责装卸工作的条件订立运输合同。如果船舶在装货港产生滞期费，依买卖合同，自应由卖方承担。如果船舶在卸货港产生滞期费，承运人有权根据租船合同要求卖方支付。但是，卸货工作实由买方承担，卖方对卸货港状况及卸货工作无法控制。有鉴于此，卖方向承运人支付后，可否依据买卖合同向买方追偿？我们先看两个事实相近但是结果截然不同的案例：

（一）"X"轮滞期费仲裁案某年，申请人（卖方）与被申请人（买方）签订货物买卖合同，价格条件为CIF仰光。附加条款规定：卖方供货船到达仰光港口后，买方负责在9天内将承运船舶的货物卸完，……超过上述规定时间，买方负责承担由此引起的包括滞港、滞卸费在内的一切费用。申请人为履行交货义务，租用了"X"号轮将货物运送至仰光港。申请人提交的"X"轮航海日志记载，2月21日11时46分，船舶抵达东经96度北纬16度处抛锚。3月13日3时30分做进港准备。4时55分领航员登轮开始进港。9时26分靠泊。10时30分开始卸货。3月18日4时40分卸毕。"X"轮的卸货准备就绪通知书（NOR）上记

载，该NOR是承运人于2月21日11时45分船舶抵达锚地时递交的，但被接受的时间是3月13日9时30分。航程结束后，承运人根据租船合同在海事法院起诉申请人，索赔"X"轮在仰光滞期费。后经海事法院调解，双方达成协议，由申请人赔偿承运人。申请人遂要求被申请人赔偿其损失，被申请人拒付。双方发生争议，协商未果，申请人即提起仲裁。仲裁庭认为：

（1）本案中，申请人与被申请人所签订的货物买卖合同中没有"依照租约"的规定，另外，租约与货物买卖合同主体不同，仲裁庭对因租约产生的争议不具有管辖权。因此，仲裁庭在解决本案争议过程中以货物买卖合同的约定为依据。2）从2月21日11时46分起，至少到3月13日4时55分止，船舶在仰光港外抛锚，未到达仰光港口，此段时间不应计算为卸货时间；申请人在锚地递交NOR时被申请人并未无条件地接受；卸货时间应从船舶实际开始卸货时，即3月13日10时30分起算。至3月18日4时40分卸货完毕，卸货共用4.76天。即使不考虑除外情况，该时间也未超过货物买卖合同附加条款所允许的"9天"卸货时间。故船舶在卸货港未发生滞期。因此，仲裁庭不支持申请人要求被申请人赔偿其滞期费的请求。

（二）"Y"轮滞期费仲裁案某年1月27日，上述申请人与被申请人又签订货物买卖合同，价格条件为CIF EXS HOLD仰光（等同于CIF FO仰光）。附加条款约定，卖方负担运费和保险费，买方在目的港受领货物，负担其他费用，并保证船靠码头后每天卸率不低于800吨/天（晴天工作日，节假日除外）。申请人为履行交货义务，租用了"Y"号船舶将合同项下货物运送至仰光港。因仰光港港口拥挤，造成船舶滞期，产生滞期费。承运人向申请人追索滞期费，并于3月申请仲裁，仲裁庭

于12月18日作出裁决，由申请人向承运人支付滞期费及其利息。申请人认为该费用应由被申请人承担。申请人与被申请人由此产生争议，申请人遂又另行提起仲裁。仲裁庭认为：

（1）本案双方争议焦点在于滞期费的承担。该滞期费产生的依据是申请人与承运人签订的租约。该租约的当事人与本案当事人不同。仲裁庭对因租约引起的争议不具有管辖权，故仅以申请人与被申请人签订的货物买卖合同及其附加条款的约定作为解决本案争议的合同依据。（2）本案中，申请人与承运人订立租约时，滞期尚未发生，滞期费未被班轮公司收取，因而该滞期费不属于《1990年国际贸易术语解释通则》

（以下简称通则1990）中对买方应负担费用中的除外的规定，则买方应支付自申请人按约定交付货物时起，即申请人在合同规定的日期或期间内，在装运港将货物交至船上时起，与货物有关的一切费用，并支付与货物有关的在运输途中直到它们到达目的港的一切费用，其中即包括滞期费；在没有相反证据及双方没有其他解释性约定的情况下，附加条款是双方对合同货物交付过程中有关费用划分的约定，即卖方负担运费和保险费，买方负担除上述两项以外的其他费用。而本案滞期费不包含在运费和保险费中，因此，该费用应由被申请人承担。因此，本案涉及的滞期费应由被申请人承担。

读此两案，我们不禁又要问：CIF合同中为何附加滞期费条款？应当如何附加此类条款？此类条款如何解释？两案孰是孰非？

二、在CIF合同中附加滞期费条款的法律根据与法理基础

（一）尽管通则1990和通则2000未予强制，但是买方为保护自己的利益应当附加此类条款一般而言，依CIF类合同，卖方有义务订立运输合同。就买卖合同而言，如果买卖双方以CIF

条件、CIF FO条件或CIF undischarged条件订立买卖合同，则买卖合同与租船合同中的"free out" or "liner out"条款相配合，在承运人依租船合同向卖方索赔滞期费后，卖方可依买卖合同向买方追偿。因为，在某种意义上，CIF就意味着运输合同中可有"free out" or "liner out"条款。如果买卖合同当事人对卖方应订运输合同种类、目的港费用没有其他特别约定，则买方应当承担此种卸货费用。CIF FO意味着买方授权卖方可以订立条款对卖方最有利的运输合同，而由买方支付卸货费。当然，这一术语表达模糊，其效力可能被卖方原来的租船行为或目的所超越，不若代之以CIF undischarged条件。在CIF undischarged条件，除非该术语另加明确规定，运费应当付给班轮承运人，则该术语别无他意，其唯一的含义就是，卖方不承担船舶抵达卸货港并使其准备得适于卸货后的任何费用，所有卸货费用由买方承担。不过，该术语不能用于班轮运输，或买方可以期望卖方订立班轮运输合同的情况。据此所有CIF条件或类似条件，滞期费一般由买方承担，实无必要附加所谓致使买方承担滞期费的特别条款。承运人向卖方索赔滞期费后，卖方依CIF合同或类似条件即有权向买方追偿。相反，如以CIF landed条件而非CIF、CIF FO等条件签订，则卸货费用仍应由卖方承担。因为CIF landed术语意味着卖方承担卸货费用包括驳运费和码头费，即须将卸货费用包含在卖方支付的运费中，或另外支付。这时，为与买卖合同保持一致，卖方只应订立班轮运输合同，而班轮承运人通常将卸货费用包括在运费之中，由承运人承担卸货工作、卸货中的时间损失、卸货过程中发生的风险和责任（"liner terms"），从而实际上不会发生卸货滞期费由谁承担的问题；或者卖方以航

次租船方式订立运输合同，且租船合同约定承运人承担装卸工作（"gross terms"），从而也不会产生卸货港滞期费由谁承担问题。因为，在上述两种情况下，卸货港滞期实质上已由卖方承担。此际，承运人依租船合同向卖方索赔滞期费后，卖方依买卖合同不得向买方追偿。实际上，这种买卖合同是对CIF条件的修改，而且是对买方有利的修改。实质上，它对费用承担作了重新划分，即卸货费用不再由买方负担，而转由卖方负担。 100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 [www.100test.com](http://www.100test.com)