

物流案例：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_ti2020/474/2021_2022__E7_89_A9_E6_B5_81_E6_A1_88_E4_c67_474933.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 EXSHIP'S 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。然而，买卖双方有时并不欲使卸货费用非全由卖方承担，即转全由买方承担，而是欲有更为具体的安排。尤其是在订立买卖合同当时已经同意或者预见卖方可能订立包含“free out”或类似条款的租船合同的情况下，买方就想知道船舶可能获得的卸货时间（即所谓“滞期”），以及如果超出滞期，买方须在多大程度上承担支付补偿或赔偿（滞期费）的风险。这时，当事人尤其是买方会在买卖合同中专门解决有关问题，即在买卖合同中以具体规定考虑这一问题，从而尽极大可能地明确，买方能有多长时间在目的地从承运人处受领货物。尽管，由于费用的确切划分只能发生在卖方和承运人之间的合同关系建立后、买卖合同已经履行时、甚至费用已经发生之时，而且，租船合同的术语关于装卸货物费用和装卸货时间往往更加具体（所谓‘滞期’条款），而买卖合同通常远早于航次租船合同等运输合同签订，此时，买卖双方不可能根据租船合同对有关费用进行划分，而仅能依买卖合同条款本身划分。这样，费用、滞期费的分担就可能与租船合同等发生出入。总之，一般而言，CIF合同中不必附加滞期费条款。因为，CIF术语与所有

术语遵守同样规则：费用划分点是货物交付点。CIF术语的实质在于，卖主在履行其合同义务，订立运输合同，将货物交付承运人并办理保险后，免除卖方任何进一步风险和费用。在货物装船或发货后的事件所引起的额外费用必须由买方承担。如果卖方在按照跟单信用证得到货款或在货物起运或发货后以其他方式得到货款后，仍承担进一步的风险和费用，就与跟单信用证的中心目的背道而驰了。根据通则1990CIFA6和B6对CIF价格条件下买卖双方费用的划分规定，除B6的规定外，卖方应支付与货物有关的一切费用，直至货物已按A4规定被交付为止，以及按照A3规定所发生的运费和其他一切费用，包括在订立运输合同时班轮公司可能收取的装船费用和卸货港的卸货费用。除A3的规定外，买方必须支付自货物已按A4规定被交付时起，与货物有关的一切费用，以及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和包括驳船费和码头费在内的卸货费用，除非在订立运输合同时这类费用已为班轮公司所收取。通则2000也有类似规定。可见，C组术语下，买方承担在目的港的与货物有关的所有费用包括卸货费用，除非这种费用已在订立运输合同时由班轮承运人收取（通则1990），或者根据运输合同应由卖方支付（通则2000）。而且，由于通则1990和通则2000提到的是“一切费用”，并未明示或默示排除滞期费。通则2000在引言6用语说明“交货”更是明确指出，在CIF术语的合同中，买方有义务接受货物并从承运人处领取货物，若买方未履行该义务，就可能要向承运人支付货物滞期费以使承运人放货。因此，滞期费属于装船启运后产生的额外费用。CIF术语中的费用划分不包括滞期费，甚至排除滞期费的说法，没

有法律根据或学说根据。CIF条款具有确定的含义，除非当事人另有明确约定，不得另作解释。据此，卖方有权以含有FO条款的航次租船方式订立运输合同。但是，对买方而言，针对含有FO条款的租船合同，它确有必要在买卖合同中附加特别条款，对卸货费用和滞期费承担进行适当的重新划分，以限制自己此后可能承担的有关责任，维护自己的利益。由于通则1990引言：港口或特定行业的惯例第6规定，当事人在每一合同中规定的特别条款将取代或变更各种通则1990对有关规则的解释；通则2000引言：12、港口或特定行业的习惯作法规定，在具体合同中的特别条款将取代或改变通则规定的任何解释规定，所以，这买方所订的特别条款具有效力。当然，通则1990引言第15实际上只是提醒当事人注意用专门条款将滞期费等费用分界点划分明确，提醒买卖双方将复杂而昂贵的滞期及费细化，否则，费用尤其是滞期费将一概转由买方承担。通则2000也建议当事方在买卖合同中明确规定如何划分双方应承担的费用。但是，它们并不强制买卖双方作此种重新划分。我国也无相关强制性要求。因此，在我国，如依通则1990和通则2000订立国际货物买卖合同，则买方必须附加此类条款以维护自身利益，否则就直接依通则1990和通则2000处理。（二）依通则1990和通则2000及英国判例法，除非另有特别约定，买卖双方互不负卸货义务包括滞期费责任 尽管依据通则1990和通则2000，在CIF条件买卖，装货港费用由卖方承担，卸货港费用包括滞期费由买方承担。但是，二者的支付仍有不同。对装货港滞期费，承运人可依租船合同等直接向卖方索赔。其承担与买卖合同一致。而就卸货港滞期费，一般仍由承运人直接依租船合同等向卖方而非

买方索赔。这就与买卖合同发生错位。本应由买方依买卖合同承担的费用，却先由卖方支付。而通则1990没有赋予卖方向买方收回滞期费损失的权利。通则2000引言6用语说明“交货”指出，在CIF术语的合同中，买方有义务接受货物并从承运人处领取货物，若买方未履行该义务，就可能对与承运人订立运输合同的卖方的损失承担赔偿责任。可见它也未明确赋予卖方向买方收回滞期损失的权利。这时，卖方有必要通过附加的特别条款进行补救。同样，依据英国判例，买卖双方互不负卸货义务或滞期费责任。在Etablissement Sonles Et Cie v. Intertradex S.A. 案中，双方订立买卖合同，价格条件为CIF FO Lorient, France，其卸货特别条款约定：每晴天工作日卸每舱400公吨。除非实际使用，星期日和节假日除外。每天最多2000公吨。滞期费每天3500美元，速遣费减半。买卖合同还约定，其他条款应与GAFTA100（以CIF条件买卖散装饲料的标准合同）第16条一致。而第16条规定：卸货——据港口习惯尽速卸货。但在据提单装船的情况下，则据提单规定尽速卸货。从船舱到船舶甲板栏杆的卸货费用由卖方承担，从船舶甲板栏杆至船舷外的卸货费用由买方承担。如单据未如上规定卸货或有相反规定，卖方应对买方就因此而产生的额外费用负责。船于1987年9月30日1745时抵达Lorient，并提交准备就绪通知书。由于港口拥挤，船舶直到10月13日1318时才靠泊。卸货于1330时开始，于10月23日1750时结束。到港与进泊之间的滞期费是否由买方向卖方补偿？法官判决：（1）整个GAFTA及第18条并不使买方承担任何有关卸货的责任。在CIF合同下买方仅支付货款并接受单据。卸货是买方和承运人的事。（2）其“不足（deficiency）”条款规定：交货数

量少于提单的由卖方偿付，超者则由买方依合同价格支付，除非比例条款适用。因此，卖方不仅要交提单，且要在目的港卸货时，交付一定重量的货物。不过，一般认为，除称重外，卖方仍不对买方承担其他卸货义务。同样，在Congimex Companhia Geral De Comercio Importadora Exportadora,S.A.R.L.v.Tradax Export S.A. 案中，据四份买卖合同，卖方向买方以CIF Lisbon FO条件出售货物。货物分批装运。前三份合同货款以信用证支付。第四份合同货款在纽约凭单付现。最后据卸货后称重认定的交货数量结算。合同插入了GAFTA100的条款。法官认定并判决：（1）CIF卖方或自己装运至约定目的地的货物，或从已装运货物的他人取得提单并向买方提交提单及其他适当单据。买方则取得单据并为此付款。买卖合同并不使任何一方向他方承担卸货或促成卸货义务。卸货不是CIF合同履行行为的构成部分。卸货是CIF合同完全履行后买方和承运人的安排。因此，除称重条款确使买方承担在卸货港称重的义务这一极其微小的方面外，在Lisbon卸货并不构成合同履行的部分。（2）GAFTA100合同中有关卸货的规定，在CIF合同中很常见。但它涉及的只是卖方提交单据的性质，即卖方提交的提单必须以该条款规定的方式处理作为提单持有人的卖方与承运人之间的卸货责任。言外之意，该合同中有关卸货的规定仍不使买卖双方承担卸货义务。（3）尽管确在Lisbon卸货，但其仍不构成合同履行的部分，因为买方本可接受单据并指示船舶改驶他港。在前述Mallozzi v.Carapelli S.P.A. 案中，法官又判决买卖双方互不承担滞期费责任。从这些判例可知，既然买卖双方互不承担卸货义务，卸货是买方和承运人的事，买卖双方也互不承担

滞期费，那么，承运人根据租船合同向卖方索赔滞期费后，卖方就不能以买方违反卸货义务及滞期费负担义务为由向买方追偿。这时，为了追偿，卖方应当在买卖合同中附加有关特别条款。（三）依英国判例法，如买卖合同未特别约定卸货时间，则解为不定卸货时间或习惯卸货时间，而租船合同关于卸货时间等的约定不能约束买卖合同当事人一般而言，租船合同对买方没有约束力，除非买方在买卖合同中明示受租船合同约束。如果卖方不在买卖合同中附加有关特别条款，一旦船舶发生若干滞期及滞期费，承运人向卖方索赔后，卖方向买方索赔，买方会反问：我哪里同意过在租船合同约定的时间内卸毕？此时，英国普通法则认卸货时间为unfixed laytime或customary laytime，买方只需在合理时间内卸毕，不自己造成延误即可。这样，买方就可不慌不忙地卸货。一般地，由于买方对港口拥挤、罢工、港口当局干预等没有过错；或者买方合理卸货，而延误由第三人引起，买方没有过错；或者即使买方对产生滞期有过错，如买方未备妥必要进口手续、未及时安排驳运或转运等，致卸货时间变为不合理，卖方也难能证明此种转变，从而卖方不能或难以以买方违约为由索取滞期费。而承运人绝难接受租船合同中的不定滞期（unfixed laytime）或习惯滞期（customary laytime）条款，从而卖方就要面对可能的巨额滞期费。在Tradax International S.A.v.R.Pagnan and Fratelli案中，两份LCTA第41号格式买卖合同CIF Genoa。合同约定：船舶依港口习惯，或者约定以通常航线驶向卸货港的有效提单规定的条件卸货。如单据未作如上约定或包含相反约定，则卖方应负责买方因此而产生的全部额外费用。又印戳条款规定：双方一致同意，如货物或任

何部分包括在更大数量的提单中，则凭提货单付款。纠纷发生后，卖方主张，如提交了提单，买方本应负责向承运人支付滞期费，而且双方并无意使买方责任依提交的单据变化。法官判决：（1）买方与承运人间从来没有合同。而买方并未在买卖合同中向卖方承诺船舶应在约定的时间内卸毕。尽管卖方争论显然合理，但合同并不期望提交提货单，而印戳条款并不能改变印刷条款的解释。（2）印刷条款并未使买卖双方承担在规定时间内卸货的义务，它只是规定承运人据运输合同的权利义务在规定的速度下解除，而提交使承运人有卸货义务提单的话，则在不同的速度下解除。而买方产生的额外费用由卖方补偿。如买方接受要求较港口习惯更高的卸率的提单，就会产生此种额外的滞期费或为免此滞期费责任而发生额外开支。（3）本案并非买方、卖方、承运人缺乏谨慎导致迟延卸货，而是港口拥挤导致不可避免的迟延。卖方应据租约向承运人承担滞期费。买方则仅向卖方支付参照此迟延计算的数额，如果买方据买卖合同明确承诺船舶在买卖合同中规定的时间（较租约略长）内卸毕的话。然而买方未承担此义务。此判例进一步表明，买卖合同未提及租船合同的，租船合同不能约束买卖合同当事人；买卖合同对于滞期没有明确约定的，实应依普通法解释；港口拥挤等并非买方过错，由此造成的滞期费不应由买方承担。（四）依英国货物买卖法，如欲买方负担货物的有关费用，买卖合同应当明示英国1979年货物买卖法第12（2）规定，在一买卖合同中，除了下列第（3）款适用外，还包含一默示条款——（a）直到所有权转移，货物没有且保持没有任何在订约前未向买方披露或买方不知的任何费用或负担。据此推论，就卸货港滞期

费而言，如果卖方欲使买方承担滞期费损失，就须在买卖合同中加以明示，而不论租船合同在买卖合同之前或之后签订，也不论滞期费发生于买卖合同订立之前或之后。否则，买方就不承担任何此类费用或负担，包括滞期费。（五）为平衡买卖双方利益，买卖合同应有附加条款我们知道，合同当事人对因为合同而导致的损害赔偿范围，受到当事人合理预见的限制。买方的合理预见范围应当局限在买卖合同所带来的风险。买方据买卖合同仅能知道，卖方应当“自负费用，按照通常条件，订立运输合同”，但决不能因此认为，运输合同的风险就成为买方应当预见的损害赔偿范围。因为，运输合同并不是买卖合同的组成部分。卖方订立运输合同是其依据买卖合同而负有的义务。买方不能对其负责。所以，如欲买方承担卖方滞期费损失，必须在买卖方合同中加以约定，或订定达到相同效果的有关条款。再者，卖方关注卸货港是否拥挤等，卸货是否迟延，避免或转嫁滞期费责任是属正当。但应防止卖方损害买方利益。如不使买方知悉可能承担的滞期费责任，或对卖方可能的追偿范围加以明确约定或限制，则难免卖方放纵租船合同中出现过高的滞期费，损害买方利益。综上所述，为使CIF买方根据买卖合同有义务支付严格说来不构成货价之一部分的滞期费，卖方须在买卖合同中附加特别条款要求买方在某特定时间内卸完货物，否则买方应承担滞期费。

三、附加条款的种类

一般情况下，买卖合同订立数月后才签订租船合同，而在此期间租船市场可能发生很大波动。为此，通常采取两种附加条款。一是补偿性条款，就是将以前该批货物为标的的租船合同包括已经存在的或此后卖方可能接受的租船合同的有关条款并入买卖合同，如

约定卸货时间依租船合同（As per charterparty）或滞期及滞期费依租船合同（Laytime and Demurrage: as per charterparty）或租船合同中所有有关滞期计算及滞期费的条款和条件依应视为并入本买卖合同（All the relevant terms and conditions concerning laytime calculation and demurrage in the charterparty shall deem to be incorporated in this sale contract）。这时，卸货时间、滞期或滞期费率就依租船合同。依此约定，卖方支付承运人滞期费后，买方应当补偿卖方。在此，卖方支付多少，买方补偿多少。如果卖方据租船合同对滞期费无责任的情况下，买方就无任何滞期费责任。必须注意，如果合同或滞期条款的起草基于某种补偿，则应默示或明示地参照租船合同。二是绝对责任性条款，具体情形有：（1）如果买卖合同仅约定滞期费依租船合同（Demurrage as per charterparty）或滞期费依租船合同订明的滞期费率（at the rates indicated in the charterparty），则卸货时间依买卖合同计算，滞期费率依租船合同。如买卖合同未约定卸货时间，则解为unfixed laytime或customary laytime。（2）如果买卖合同虽附特别条款，但未约定具体卸货时间即“fixed laytime”或“permissible laytime”，而仅约定习惯速遣（customary quick despatch即CQD）或据港口习惯尽速卸货（with all despatch according to the custom of the port），则买方只需在合理时间内卸毕，不自己造成延误即可。这样，由于承运人极难接受租船合同中的CQD条款，卖方就要负责巨额滞期费。因此，为免（1）与（2）情形，CIF卖方必须在买卖合同中约定买方卸货的具体时间。买方未在允许的时间内卸毕即构成违约，就要赔偿卖方的滞期费损失，而不论阻止合同履行，导致船舶滞留的

障碍的性质如何。（3）卸货时间或滞期费率依租船合同，但又明确约定至少给买方若干的卸货时间或至多不超过每天若干数额。（4）不以任何方式提及将来的租船合同，而对卸货时间、滞期及滞期费作出特别约定。在上述所有情形之下，可能由于买卖合同附加条款与租船合同有关条款关于卸货时间、滞期费率、滞期费约定不一致，从而导致买方向卖方支付的数额多于或少于与卖方向承运人支付的数额。例如，CIF合同约定，卸货时间的起算，以船舶到达、通过卫生检疫为前提，而租船合同约定，船舶可递交准备就绪通知书，不论进港与否，不论是否检疫。如果船舶在港外等待，则依租船合同，可以递交通知书并计算卸货时间。而依买卖合同则不能计算。这样，卖方向承运人支付的滞期费就要多于买方赔偿卖方的滞期费。相反，则为另一结果。有认为认为，如买卖合同约定滞期费“依照租船合同”，同时约定最低装卸时间、最高装卸率或最高滞期费率，则其仍属补偿性条款而非绝对性条款，因为卖方不能独立计算赚取差额。这种观点是不准确的。因为，不论买方如何限制，只要卖方能够以更优越的条件订立租船合同，卖方仍然可能赚取差额。反之，亦然。一旦买方同意补偿性条款，则不论以后的租船合同如何约定，买方均应接受，因为买方毕竟早有预见。这就使卖方以后订立租船合同时有极大的选择余地，即使租船时市场极利于承运人，承运人明知卸货港拥挤而要求较高滞期费时，卖方也可以租船。然而，约定补偿性条款后，买方就要补偿卖方支付的任何滞期费，可能承担极大的责任，而且，难免卖方为了获得较低的运费和装货港滞期费而抬高或至少不尽量压低卸货港滞期费。为此买方一般不应接受补偿性条

款。四、附加条款的解释和适用（一）附加条款属违约金条款及费用承担重新划分条款 在附加此类特别条款后，如果买方违反此条款，就应承担违约责任，就应向卖方支付相应的违约金。而这些违约金就是卖方向承运人支付的全部滞期费，或卖方支付给承运人而意欲从买方获得弥补的部分滞期费。正如Etablissement Sonles Et Cie v. Intertradex S.A. 案中法官判决，该条款规定，买方依约定速度卸货，如未达此速，则须付滞期费。该附款实质是在强调，买方据此附款履行相应义务，买方履行相应义务后，即可避免滞期费的发生，从而避免承运人依据租船合同向卖方索赔滞期费。如果产生滞期费，即意味着买方违反附加条款，在承运人向卖方索赔后，卖方可据此向买方索赔。这样，买卖合同通过特别条款与租船合同达到相当的配合或衔接，使在卸货港滞期费问题上发生的错位在一定程度上得以扭转。解释上，此类条款并不能使买方直接承担滞期费，它实乃以买卖合同条款及违约责任制度间接补救卖方滞期费损失。因此，卖方据租船合同承担滞期费实为履行买卖合同过程中所受的损失，此种损失能否向买方追偿，关键要看买方是否违约。该款在于确定如果根据租船合同产生了滞期费，则根据买卖合同，该滞期费应由买方还是卖方承担。故在本质上该条款仍属于费用划分条款。

（二）附加条款独立于租船合同 尽管英国判例将附加条款分为补偿性条款与绝对性条款，但是，二者都属独立性条款，也就是，二者的效力都独立于租船合同条款。正如通则2000年言，在卖方和买方引用班轮和租船合同的商业惯例时，需要明确区分当事双方在运输合同中的义务和彼此在买卖合同中的义务。在解释上，补偿性条款既然引用租船合同，当然

应依其进行解释。绝对性条款除了援引租船合同并加以改变外，有时也可能使用租船合同的术语，例如约定卸货时间多少，如何起算，如何递交准备就绪通知书，滞期费率多少等。此时，也应对买卖合同附加条款与租船合同有关条款作同样的解释。但这都不影响附加条款作为买卖合同的条款的独立性质。况且，在附加条款未以任何方式提及租船合同时，其解释根本与租船合同无关，尽管有时仍须考虑当事人的习惯或港口习惯。正因为如此，在绝对条款才会发生所谓买卖双方或赚或亏的情形。有人认为，补偿性条款下，买卖双方无亏无赚。即使在独立性条款，买卖双方也不应有赚或亏。因为它与补偿性条款都是解决已经发生费用的承担问题。然而，该条款可能完全未涉及租船合同，或对租船合同作了某些改变，因此，自然与租船合同不一致。而且，附加条款的属独立于租船合同的买卖合同违约金条款，违反该条款就要支付约定的违约金。而补偿性条款与独立性条款的主要区别在于，依前者，买卖双方都无所谓赚与亏，而依后者，买卖双方则有赚或亏。不过，从某种意义上，也可视补偿性条款为独立性条款，只不过它是使卖方对承运人的支付与买方对卖方的赔偿一致而已。下述情形更加显示了附加条款的独立性：为了直接避免滞期费责任和损失，避免卖方承运人索赔后，再向买方追偿，卖方可在租船合同中订入责任终止与留置权条款，使承运人直接向买方（收货人）索取滞期费，而不得向卖方（托运人）索取。此时，买卖合同中一般不必再有滞期费特别条款。但是，考虑到承运人有时不能通过行使货物留置权成功地向买方索赔滞期费，从而回头向卖方索取，卖方可能仍会在买卖合同约定滞期费条款。这样，即使承运

人成功地向买方索取了滞期费，卖方仍可依约向买方索赔。相反，如果买卖双方订立CIF CQD合同后，卖方以较高的滞期费条款订立了租船合同。这一租船合同条款被并入提单。船舶因卸货港拥挤发生滞期费。承运人依责任终止与留置权条款向买方索赔了滞期费。买方依买卖合同本不必承担该滞期费。为此买方可据买卖合同要求卖方赔偿。当然，为防止发生此类后果，买方可以要求提单也注明CQD，从而超越较高的滞期费条款。

（三）卸货时间的起算 附加条款约定了卸货时间，但是，卸货时间的起算、中断、除外和终止等也必不可少，尤其是，合同必须对船舶抵达的目的地作出明确指定，即明确约定航程结束和卸货作业开始的时间。否则就会引发争议，甚至导致对卖方不利的结局。定明装卸时间的合同在传统上分为泊位合同、码头合同和港口合同。但是，买卖合同中涉及港口，并不就意味着是港口合同。在前述Etablissement Sonles Et Cie v. Intertradex S.A. 案中，起初，仲裁庭作出了对卖方有利的裁决。这一裁决得到谷物和自由贸易协会上诉委员会的支持，它判定该特别卸货条款取代了GAFTA100第16条，使买卖合同变成了“港口目的地合同（port destination contract）”，而滞期时间从提交NOR的下一个工作日即10月1日开始。买方上诉。法官判决：根据对该合同的适当解释，买方卸货责任直至货物在卸货泊位已准备好卸货时开始；该条款并不使买方在较货物从船舶实际卸下的确切阶段更早的阶段承担有关等候时间或迟延的任何风险；卸货时间直至10月13日船舶抵达泊位时开始计算。卖方上诉。法官认定并判决，卸货时间从靠泊开始计算。理由如下：

（1）这是买卖双方的合同。尽管它对卸货问题显然有所期

待，但未直接参照租船合同或有关条款，如NOR的提交。（2）卖方及上诉委员会曾认为特别条款应认作租船合同条款，而且由于它仅提及目的港，故其为港口租船合同。卸货时间从到港计。然而，此与租船合同无关。更非港口CIF或泊位CIF。它就是CIF。它未明示提及租船合同或有关意图。买方未涉入卸货港代理、须指定泊位或使船靠泊费用等问题。合同无任何条款涉及滞期、提交准备就通知书、船舶成为“到达船舶”时至卸货义务时之间的时间经过、滞期的推移、开始。上诉委员会认为此合同好象包含某滞期条款，规定了准备就绪通知书的提交，且在准备就绪通知书提交后某时间间隔滞期开始，令人迷惑。（3）卖方提交提单履行其义务。买卖合同未期待提单以外的单据，未提到租船合同。故卸货时间的起算与租船合同无关。（4）GAFTA100显然期望仅填入港口名称，未要求买方指定卸货泊位或卸货地点。（5）卖方说如果意图滞期始于靠泊，买方在GAFTA100中填入具有此种含义的明示条款本来很简单。但习惯仅仅是，买方只须指定港口而非泊位为目的地。（6）在买卖双方面就卸货时间作出的任何规定，其本质含义是该时间应从卖方将货物置于买方支配下的当时开始计。当卖方可执行的使买方承担责任的卸货特别条款存在时，它意味着在一个卸货是于泊位进行的港口时，义务生效的时间是船舶抵达买方货物于此卸载的泊位。（7）承担船舶抵港候泊期间的滞期责任，在购买的可能必须是部分货物的买卖合同中是个无尽头或无限大的责任。对整批货物也然。因为收货人一般不能控制港口的拥挤。然而，仍有许多商人作此承诺。在部分货物，情况更严重也更反复无常。如果货物须在不同泊位间两个买方卸货，则其计

算不仅涉及靠第一泊前的任何最初的迟延，还涉及从一泊到另泊的任何期间的迟延。买方货物仅为船运货物的一部分，如买方未依速度卸货，仅按比例承担滞期费。在订约时，买方不知装了多少其他货物及其责任比例——除非部分或全部货物在前一目的港卸掉。故在判定买方承担了此种责任时，须要求更清晰的词句。（8）合同未加诸买方在实际从船卸货的确切阶段前的较早阶段承担有关等候或迟延的任何风险。特别条款未改变合同意图。（9）合同完全可以参考根本改变本买卖合同的租船合同，或扩张卸货条款，如“不论靠泊与否”、“等泊时间视作卸货时间”，或扩张成包括NOR的纯滞期条款。相反，在SOCIETE COMMERCIALE DE CEREALES amp.F Bandar Shapour。合同规定：买方保证每24小时晴天工作日平均至少卸1 000公吨，除非使用，周五及节假日除外。不论是否进泊。卸货时间依租船合同计算。滞期费依租船合同费率计并由买方承担，且由买方或收货人直接与承运人结算。法官判决：（1）由于买卖合同规定买方保证卸率；滞期费由买方承担；其他条件依租船合同，因此，不可能将该条款解释成表明双方意思表示一致同意买方退出而决不承担保证支付由其承担的滞期费。（2）买方未向承运人支付或保证支付卸货港滞期费构成违约，仅买卖合同卖方有权获得该违约赔偿。从两案可见，前案买卖合同尽管填入港口名称，但并不能解为卸货时间从进港开始计算。特别卸货条款相当于CQD，从而等泊时间不计滞期费。由于双方明确涉及候泊不计卸货时间，故依此买卖合同约定，如卖方支付此时间内的滞期费，不得向买方索赔。尽管，卖方并不必须以CQD条款租船。在后案中，由于附加条款使用“不论进泊与否”，

所以候泊也计卸货时间。如卖方支付此期间的滞期费，可向买方索赔。看来，如欲卸货作业始于港口或码头，必须作出明确约定。（四）卖方须依附加条款租船？我们知道，如果买卖合同要求卖方订立特定运输合同，而卖方却未订立此各运输合同，则买方就不承担两种运输合同所致滞期费的差额。可是，一旦买卖合同就滞期费订立有附加条款，卖方是否必须据此租船？并不必然。这要看附加条款有没有明确规定卖方应定运输的种类。如果买方特别地希望卖方订立的货物运输合同包含或排除一特定条款，最好是确保货物买卖合同中适当而明确地对此作出规定。否则，衡量卖方履行买卖合同的标准就是货物运输合同是否为Incoterms下的“通常”的合同。例如，在一特定温度对货物进行冷藏对买方至关重要，对下述要求的最好保障是买卖合同明确规定卖方将订立对此种冷藏作出约定的货物运输合同：货物将在该温度被运输，而更重要的是，如果货物未在该温度进行冷藏，对于承运人存在有效的补救措施。这样，衡量的标准就是卖方订立的货物运输合同是否符合货物买卖合同的特定要求。同样，在前述Etablissement Sonles Et Cie v. Intertradex S.A. 案中，法官判决，当在或据GAFTA100第3条仅指定一个港口时，当事人并不意图达到这样的结果：只要一港口被指定为目的地，就须用租船合同保证卸货时间从船舶抵港起算。也即，除非明确规定，当事人仍不必订立港口租约。由是推之，如果买方希望卖方以班轮方式或承运人承担卸货工作的航次租船方式订立运输合同，或者要求卖方不得订立以CQD方式计算滞期的租船合同，则应在买卖合同中作出明确约定。否则，卖方有权以其他方式订立通常的运输合同。五、对两个案例的简要

评析及若干结论（一）简要评点“X”裁决注意到了货物买卖合同的附加条款，并准确地把握了它的独特地位和作用，即该条款实质上已对CIF条件中滞期费的承担重新进行了划分，买方并不再依CIF术语承担卸货港的全部滞期费，卖方只应向买方追偿部分滞期费。该裁决还正确地指出，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，故附加条款并非补偿性条款，从而未将海事法院认定存在的滞期费补偿给卖方。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。当然，即使仲裁庭对因租约产生的争议具有管辖权，也应作如是解。另外，可能有人认为，买卖合同中的附加条款使得卖方承担了保证船舶及时到港的义务。该条款的内容为交付的规定，船在锚地无法进港时，不能认为此时已为交付。因此，买方没有过错，不应承担相应滞期费。尽管这种观点推导出的结论可能与裁决结果巧合，但是该观点本身仍属错误。一方面，此种条款可能并未明确卖方的此种义务。另一方面，如有此种约定，也是不当。C组术语的买卖合同不是到货合同，而是装运合同。C组术语的基本性质是，卖方通过托运货物履行买卖合同义务。而卖方安排直到目的港的运输和支付主要运输费用的义务，仅仅是托运货物这一基本义务之外的义务。在运输途中任何迟延的风险应由买方承担。因此，卖方在目的港交货后才算履行合同义务的认识，以及在合同中规定卖方应不迟于特定日期于目的港交货作法，都是错误的。再者，如果合同使用C组术语，同时规定货物应于特定日期到达目的港，则合同就就不明确了：它意味着，当事人的意图是，如果货物未于特定日期前到达目的港，则卖方构成违约；或是意味着，C组术语的

基本性质超越上述解释。如属后者，卖方的义务限于在使货物能够于约定日期到达目的港的范围内托运货物。也即，卖方发运货物的时间必须是使其在通常情况下能在规定的时间前抵达，除非发生意外事件耽误运输。“Y”裁决只看到附加条款的前半部分，并正确地指出，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。但是，裁决没有对附加条款的后半部分即“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）”进行分析。而这恰恰涉及卸货时间及卸货时间的开始及其计算，关系到滞期费承担的重新划分，尽管其中未出现任何“滞期”或“滞期费”等术语。它对于附加条款乃至整个买卖合同，都非可有可无。仲裁庭不置一词，是有意回避，或无意疏漏？当然，该仲裁案中附加条款也有不足之处，易滋歧见。一是，附款明确约定买方“负担其他费用，并保证……”，由于“负担其他费用”是对CIF条件无意义的重复，从而容易使人误以为“并保证……”也是对CIF条件的无意义的重复，不必加以考虑。二是，由于买方除负担其他费用，“并保证……”，因此，即使认此附款是对滞期费的特别约定，也会使人以为此乃对滞期费责任的补充性或强调性规定，从而买方据此也应承担滞期费。可见，买方最好在买卖合同中明确约定“但仅保证……”、“买方不承担因船舶不能及时到港引起的滞期费”或“买方不承担任何滞期费”等。（二）几点结论 由于种种原因，买方或卖方有时应当在CIF条件买卖合同中附加有关滞期费负担的特别条款。该条款无论为补偿性或绝对性，

均是独立于租船合同的买卖合同的条款。它通过买卖合同违约责任，对CIF条件费用负担重新划分，并与租船合同配合。这对于平衡买卖双方利益具有十分重要的意义。附加条款应当就卸货时间、卸货时间起算和中断及终止等作出明确规定。如买卖合同中仅填入港口名称，并不意味着卸货时间从进港时开始。卸货时间仍从停泊时开始计算。如附加条款欲使卖方承担订立特定运输合同的义务，附加条款必须作出明确约定。此外，涉及港口名称或进港问题的附加条款也不能致卖方必须保证船舶及时到港或及时交货。依通则1990和通则2000，有关术语可以变更，而买方欲限制或免除滞期费责任，必须对CIF术语明确变更。依英国法律，卖方欲买方承担一定滞期费损失，也须对CIF术语明确变更。无论买方或卖方在买卖合同中附加有关特别条款，都包含双方的特别意思，即就滞期费的分担重新划分。对此，我们不能视而不见，甚至不使特别有意义有所显现。须知，在起草合同时当事人不会无目的地使用词汇。因此，对合同各项条款的解释应以使它们全部有效为宗旨，而不是排除其中一些条款的效力。而且，附加条款应优于一般条款，即CIF术语通常条款。

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