

最新海关管理与执法全书

海关案例 (二)

盛士文 主编

延边大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

最新海关管理与执法全书/盛士文主编.

—延吉: 延边大学出版社, 2003.12

ISBN 7-5634-1728-1

I. 最…

II. 盛…

III. 海关—管理法规—基本知识—汇编

IV. F752.5

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2003)第 111165 号

延边大学出版社出版发行

(吉林延吉市公园街 105 号 邮政编码 133002)

中铁十六局印刷厂印刷

787×1092 32 开 225 印张

2003 年 12 月第 1 版 2003 年 12 月第 1 次印刷

印数: 1~1 000 册

定价: 576.00 元(本卷 16.00 元)

目 录

◎CIF 条件与卸货港滞期费	1
◎电放行为与诈货可能.....	15
◎进口附加税况率表	19

◎CIF 条件与卸货港滞期费

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 EX

SHOLD仰光(等同于CIF F0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 F0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 F0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 F0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案赔滞期费后，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到卖方可能订立包含“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，滞期费属于装船后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。基此，卖方有权以含有F0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F0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2 000公吨。滞期费每天3 500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 F0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 varapelli易

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，既然买卖双方互不负卸货义

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，英国普通法则认定卸货时间为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