

2010年报检员考试辅导：检验时间、地点与贸易术语的关系
报检员考试 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/644/2021_2022_2010_E5_B9_B4_E6_8A_A5_c30_644811.htm

国际上一般承认买方在接受货物之前，有权检验货物，但是买方在何时、何地检验货物，各国的法律并无统一规定。不过，检验的时间、地点往往与合同所使用的贸易术语、商品和其包装的性质、行业惯例、国家的法令等有着密切的关系，现说明如下：1．检验时间、地点与贸易术语的关系。检验货物的时间和地点，一般应在卖方交货、买方接货时进行检验，以确定货物是否符合合同规定。与此情况相符合的贸易术语就有诸如工厂交货

(EXW)、目的港码头交货(DEQ)等。但是，对于目前在国际上被广泛运用的如CIF等贸易术语来说，应在何时何地检验货物，则有不同的理解，且存在着不同的做法。根据

《2000年国际贸易术语解释通则》的解释，在CIF术语下，风险的转移是以货物越过装运港船舷为界，因而，有人认为在装运港交货条件下，应该是以货物在装运港装船时，作为检验货物的时间和地点；但有更多的国家则认为，在CIF条件下卖方只凭交付货运单据完成交货义务。然而，从业务实践的观点着眼，当货物在装运港装上运交买方的船只时，买方往往没有机会检验货物，一般是待货物运抵目的港(地)后才进行检验。由此可见，在按CIF贸易术语以及按装运港交货条件签订的合同中，关于检验货物的时间和地点，为防止买卖双方解释和做法上不统一，应在合同的检验条款中加以明确规定。2．检验时间、地点与货物及其包装的关系。进入国际货物流通领域的商品种类繁多，性质各异，其包装的类

型、方法也不尽一致，因而其检验时间和地点的规定亦难以划一。例如，某些包装货物若规定于装船前在装运港拆包检验，不但有可能损及货物，而且有时因打包设备不具备，致使拆开的包装不能及时恢复原状而延误装运作业。对于一些技术密集型产品，有时因受目的港的检验条件和技术力量等限制，宜将检验的时间和地点推迟到最终用户处所进行检验。

3. 检验时间、地点与各国的立法或规章制度的关系。当前，有些国家通过立法对某些商品的检验时间和地点作出规定或规定检验制度。因此，在规定检验时间和地点时，对于这些情况应该加以考虑，并作出恰当的处理。近年来，亚、非、拉各洲的一些发展中国家，为保护本国利益，通常由政府有关部门如中央银行、财政部、商业部和外贸部等联合颁布法令，指定一家或几家跨国公证检验机构，为该国的进口货物实行强制性检验，并签发“清洁报告书”（Clean Report of Findings，简称CRF）作为出口国银行议付和进口国通关入境的有效凭证，由进口国的中央银行严格实施外汇管理和管制进口货。这种做法统称《全面进口监督计划》

（Comprehensive in port Supervision Scheme，简称CISS）。这项计划的实施，决定着进口国家的进口货物均在出口国实施船前检验。例如，瑞士通用鉴定公司（SGS）在与有关国家政府签订的协议中，就明确规定该公司承担协议对方全部进口货物在出口国进行船前检验的责任。SGS是世界上历史悠久，规模庞大的提供质量控制和质量保证服务的检验和测试公司。在我国出口业务中，凡出口商品输往实行全面进口监督计划的国家，或在合同中规定由SGS或其它外国检验公司检验出证的出口商品，对外贸易经营者须向商检机构或其指

定的商检公司办理委托检验出证手续；否则，银行将不予结汇，进口国将不予通关入境。在我国，根据《商检法》的规定，当进口重要的商品和大型成套设备时，收货人应当依据对外贸易合同的约定，在出口国装运前进行预检验，监造或者监装，主管部门应当加强监督；商检机构根据需要可以派出检验人员参加。综上所述，检验时间与地点不仅与贸易术语，商品及包装性质、检测手段的具备与否有关，而且还与国家的立法、规章制度等有密切关系。为使交易顺利进行，预防产生争议，买卖双方应将检验时间与地点在合同的检验条款中，具体订明。根据当前国际上的习惯做法和我国对外贸易实践，关于买卖合同中检验时间与地点的规定，基本上有以下几种做法：1. 装船前或装船时在装运港检验。出口货物在装运港装船前，以双方约定的商检机构验货后出具的品质、重量、数量和包装等检验证明，作为决定商品品质和重量的最后依据。这叫做离岸品质和离岸重量（Shipping Quality and Shipping Weight）。所谓最后依据是指卖方取得商检机构出具的各项检验证书时，就意味着所交货物的品质和重量与合同的规定相符，买方对此无权提出任何异议，从而否定了他对货物的复验权，除非买方能证明，货到目的地时的变质或短量是由于卖方未能履行合同的品质、数量、包装等条款，或因货物固有的瑕疵而引起的，离岸品质和离岸重量所代表的是风险转移时的质量和重量，至于风险转移后，货物在运输途中所发生的货损，买方仍然有权向有关责任方面索赔。至于装船时检验，是指用传送带或机械操作的办法进行装船的散装货，在装船的过程中抽样检验或衡量，这与装船前检验一样，也属离岸品质和离岸重量。2. 在进口国

检验，这是指在进口国目的港检验。货到目的港卸船后，由双方约定的目的港商检机构验货并出具品质、重量数量检验证明作为最后依据。这叫做到岸品质、到岸重量。如发现货物的品质或重量与合同规定不符而责任属于卖方时，买方可向其提出索赔或按双方事先约定处理。对于密封包装的货物，或规格复杂、精密度高的货物，不能在使用之前开拆包装检验，或需要具备一定的检验条件和检验设备才能检验时，可将货物运至买方营业处所或最终用户所在地进行检验。由这里的检验机构出具的品质、重量（数量）证明作为最后依据。

3. 出口国装运港检验，进口国目的港复验。出口国装运港商检机构验货后出具的检验证明，作为卖方向银行议付货款的单据之一，而不作为最后依据。货到目的港后由双方约定的检验机构在规定的时间内复验，如发现货物的品质、重量（数量）与合同规定不符而责任属于卖方时，买方可根据检验机构出具的复验证明，向卖方提出异议，并作为索赔的依据。这种检验办法对买卖双方都有好处，且比较公平合理，因而在国际贸易中应用广泛。还可以是工厂检验或装运港检验重量，目的港检验品质。这种做法是以装运港检验机构验货后出具的重量证书为最后依据，以目的港检验机构出具的品质证书为最后依据。这叫做离岸重量、到岸品质。这种做法多应用于大宗商品交易的检验中，以调和买卖双方在检验问题上存在的矛盾。

欢迎进入：2010年报检员课程免费试听 点击进入免费体验：百考试题报检员在线考试中心 更多信息请访问：百考试题论坛报检员 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