

# 货物的“收到”和“接受”

沈祖楫

在国际货物买卖中，当卖方将货物交给买方的时候，这是买方“收到”了货物，而不是买方“接受”了货物。在这里“收到”货物 (receipt of goods) 和“接受”货物 (accept of goods) 各有其特定的含义和不同的概念。这个区别不仅关系到买卖双方所约定的权利和义务，而且牵涉到有关法律的规定。

为了说清楚这个问题，首先要探讨一下，卖方将货物交给买方之后是否就解除了他自己的一切责任呢？人们在这里会联想到在价格术语中有关买卖双方风险划分的解释。诚然，不同的价格术语均各有其关于风险划分的不同规定，也就是说，过了划分的界线，原应由卖方承担的有关货物发生损失的风险就转移给买方承担。所谓风险，是指意外事故、自然灾害以及由于其他外来原因造成货物损失的危险性。如内陆或目的港交货价格术语，在卖方实际将货交给买方后，风险就转移给买方；装运港交货价格术语中的 FOB、CIF、C&F 三种常用术语，将货装上海轮（按国际商会《1953 年国际贸易条件解释通则》的解释，以货物越过船舷为界），风险就由卖方移至买方。这就是说如在运输途中发生货损，则应由买方承担和处理，一般是由买方按货损的性质、原因分别向船公司或保险公司要求赔偿，与卖方无涉。然而，如货物的品质有问题或原装数量短少，被证明并非运输途中所发生的，此类损失理应属于发货人的责任，与船公司或保险公司无涉。对此，为了保障买方的利益，在国际贸易中习惯地认为，买方在“收到”所订购的货物时有权进行检验或察看，才能表示对货物的接受或拒收。因而买卖双方交接货物一般要经过交货 (delivery)、检验或察看 (inspection or examination)、接受或拒收 (acceptance or rejection) 这三个环节。

随着国际贸易的发展，有些国家把买方的这一权利在有关法律中加以规定，使之合法化。例如英国货物买卖法第 34 节第二条规定：当卖方提交货物时，除另有协议外，买方有权要求有合理的机会检验货物，以便确定它们是否与合同的规定相符。该买卖法第 34 节第一条规定：凡是事先未曾检验过货物的买方，都不能认为是已经接受了货物，因而，也没有丧失其拒收货物的权利直到他有合理的机会检验货物为止。

美国统一商法典第 2-606 节对于构成买方“接受”货物，有如下规定：(1) 在有合理机会检查货物后，买方向卖方表明货物是符合合同要求的或虽然货物与合同不符，但愿意收受或保留此项货物；(2) 在有合理机会检查货物后，买方没有作出有效的拒收。

联合国于一九八〇年三月十日至四月十一日在奥地利维也纳召开的国际货物销售合同会议通过的《联合国国际货物销售合同公约》第三十八条第(1)款规定：“买方必须在按情况实际可行的最短期间内检验货物或由他人检验货物。”第三十九条第(1)款又规定“买方对货物不符合同，必须在发现或理应发现不符情形后一段合理时间内通知卖方，说明不符合同情形的性质，否则就丧失声称货物不符合同的权利。”

综合以上情况，说明买方有权要求合理的时间和机会对其收到的货物进行检验，是得到法律保障的。《联合国国际货物销售合同公约》第三十六条规定：“(1)卖方应依照合同和本公约的规定，对风险转移到买方时所存在的任何不符合同情形，负有责任，即使这种不符合同情形在该时间后方始明显。(2)卖方对在上一款所述时间后发生的任何不符合同情形，也应负有责任，如果这种不符合同情形是由于卖方违反他的某项义务所致，包括违反关于在一段时间内货物将继续适用于其通常使用的目的或某种特定目的，或将保持某种特定质量或性质的任何保证。”该公约第四十条更进一步规定：“如果货物不符合同规定指的是卖方已知道或不可能不知道而又没有告知买方的一些事实，则卖方无权援引第三十八条和第三十九条的规定。”从该公约的这些规定，足见在国际上，卖方交货必须符合合同规定这一点不仅是履行双方约定的义务，而且是要承担法律上的责任的。

以上所介绍的是某些国家有关法律和联合国有关公约的规定，而对于买卖双方来说，首要的是履行合同中约定的义务。目前在国际贸易中，有关买卖双方检验货物的权利和义务，一般有如下三种不同做法：

一、离岸品质、离岸重(数)量。买卖合同规定，货物在装运港装船前由卖方委托商品检验机构对货物的品质和重(数)量进行检验和衡量并出具检验证书，这一检验证书是这批货物的品质和重(数)量的最后依据。买方在货物运抵目的港后，虽然可以委托当地商检机构进行复验，但一般无权向卖方提出异议。因为这一做法是以离岸品质、离岸重(数)量为前提的，它从根本上排除了买方对货物的复验权，看来对卖方较为有利。我国解放初期，为了粉碎帝国主义的封锁禁运，在出口贸易中曾一度采用，目前除个别出口公司经营的部分商品仍沿用这一做法外，一般已不再使用。这里应该指出的是，所谓买方无权提出异议，指的是离岸品质和离岸重(数)量，至于货物装船后(即风险转移后)如在运输途中发生货损，买方仍可向有关方面索赔。

二、到岸品质、到岸重(数)量。这一做法规定，货物的品质、重(数)量是在货物运抵目的地后，以买方委托的商检机构出具的检验证书为最后依据。买方可凭此检验证书向卖方提出品质或重(数)量的异议，如确属卖方责任，一般应负责赔偿。这一做法以到岸品质、到岸重(数)量为前提，显然对买方有利。解放初期，在我国进口贸易中曾广泛采用过，现在已经不用。

三、以装运港的检验证书为议付货款的依据，货到目的港后，允许买方对货物进行复验。根据这一做法，货物在装船前可进行检验，但这一检验证书是作为卖方提交银行议付货款的单证之一，而不是交货品质、重(数)量的最后依据。货物运抵目的港后，买方有权进行复验，以便确定交货的品质和重(数)量是否与合同的规定相符，如果发现不符而且证明确属卖方责任时，可在规定的期限内向卖方提出异议。

在以上三种做法中，以第三种较为公平合理。目前，我国无论进口或出口贸易都较多采用它，然而，在使用中也还有一些问题需要加以探讨和明确的，例如：

(一)上面谈到买方有权要求有“合理的时间和机会”检验货物，什么叫做“合理的时间和机会”呢？这就是指合理的复验时间和合理的复验地点。复验时间(也就是买方对货物的品质和数量提出异议的有效期限)的长短决定于商品的性质，一般地说，凡是土特产品和容易发生霉变的商品，复验的期限就短些；凡是结构比较复杂的机械设备和不易变质的商品，复验期限就长一些；对于规定有试用期的商品，如成套设备，一般说试用期也就是复验的有效期限。这里说的都是期限的长或短，问题还在于这个期限应该从哪一天开始计算。在我国进口业务中，有的合同规定：“船到目的港卸货后××天内”，这个条款是订得比较严密和比

较合理的，因为它考虑了可能在卸货中造成耽搁的因素，事实上，在未卸货前由商检机构在船舶上检验，一般是比较困难的。但是我们有些出口合同则规定：“船到（或货到）目的港××天内”，如果遇到港口拥挤，有的船舶等待泊位长达一、二十天，甚至几个月，那么合同中所订的复验有效期限就变成形式了。

（二）关于复验地点，也就是以什么地点为“合理”的复验地点问题。显然，无论进口或出口，当货物尚未从船舶卸下，或虽已卸下但尚堆放在码头或关栈时，都是不适宜于进行检验的。有的资本主义国家习惯地认为检验地点应该在货物的最后目的地，即买方营业所的所在地。对此，除我们与国外买方已有共同的理解外，特别是对新客户，在磋商交易时应予明确。

（三）在有的外贸公司的进口合同中，把商检索赔条款作这样统一的规定：“如货到目的港后××天内经中国商品检验局检验，证明商品品质和/或数量与合同规定不符，在买方要求下，卖方必须负责补交或赔偿损失。”如果公司经营的进口商品比较单纯，种类比较近似，这样订法也无不可，但如果经营的进口商品范围较广，商品的种类和性质也有较大差异的，在“一般交易条件”内作这样统一的规定，对我们自己来说无疑是一个束缚，容易造成被动，例如有的商品限于技术和设备，商检局一时还不能检验或不属于商检局检验范围，有的商品须在经过一段实际使用后才能显示缺陷，有的商品需要转运内地，这样统一的规定很有可能造成我方丧失对外提出异议的时机。因此，对于商检索赔期限似可按商品的性质分别规定；对于检验机构，是否可在中国进出口商品检验局名称之下加“或其他有关机构”，可根据实际情况考虑订立，总的要求是避免简单化的统一规定而引起被动。

（四）还有个别外贸公司的出口合同中没有订立商品品质、数量方面的检验索赔条款。如果在交易中较少发生争议，或发生争议后一般都能通过协商解决，则合同中的商检条款往往会被忽视，认为可有可无。但应该注意的是，如果合同中没有相应的规定，订约的对方就有权援引其所在国的法律或有利于他的其他惯例向我索赔，例如《联合国国际货物销售合同公约》第三十九条第（2）款规定：“如果买方不在实际收到货物之日起两年内将货物不符合同情形通知卖方，他就丧失声称货物不符合同的权利，除非这一时限与合同规定的保证期限不符。”从这一规定可以清楚地看到，买卖合同中规定了商检索赔期限的，应按合同规定办理；合同中没有规定的，买方可以援引联合国公约的有关规定，于收到货物后两年内向我索赔。可见合同中不订商检索赔条款是很可能造成被动的。

总之，在进出口贸易合同中，区别不同商品，正确规定商检、索赔条款，是防止发生不必要的争议，或一旦发生争议时，不致处于被动地位的有效办法，决不能认为这是“一般”交易条件而加以忽视。