

国际货运代理考试试题（案例题精选）五 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/231/2021_2022__E5_9B_BD_E9_99_85_E8_B4_A7_E8_c30_231113.htm 案例十四 我某出口公司

按CFR条件向日本出口红豆250吨，合同规定卸货港为日本口岸，发货物时，正好有一船驶往大阪，我公司打算租用该船，但在装运前，我方主动去电询问哪个口岸卸货时值货价下跌，日方故意让我方在日本东北部的一个小港卸货，我方坚持要在神户、大阪。双方争执不下，日方就此撤消合同。

问题: 试问我方做法是否合适？日本商人是否违约？ 回答：

不合适。选择港的使用；合同中规定的卸货港为日本口岸，按照惯例，进口商在装运前应通知出口商，否则出口商可自行决定，可在日本的任何一个港口卸货；我方去电询问纯属多此一举，这种做法不妥当；日方撤消合同没有正常理由，违约的原因是价格下跌，属正常商业风险，不能作为撤约的理由。

案例十五 “明西奥”轮装载着散装亚麻子，驶向美国的纽约港。不幸，在南美飓风的冷风区内搁浅被泼抛锚。当时，船长发现船板有断裂危险，一旦船体裂缝漏水，亚麻子受膨胀有可能把船板胀裂，所以船长决定迅速脱浅，于是，该船先后4次动用主机，超负荷全速开车后退，终于脱浅成功。

抵达纽约港后，对船体进行全面检修，发现主机和舵机受损严重，经过理算，要求货方承担6451英镑的费用。 问题: 货主对该项费用发生异议，拒绝付款。 回答：共同海损的含义；

货主无权拒付。从案例陈述的过程中可得共同海损成立；

为了船、货共同安全而采取的合理措施而引起的损失，应用获救的各方和船方共同承担。 案例十六 我某进出口公司

于1997年8月5日向外商甲发盘并限其8日复到我方。外商于6日上午10时向当地邮局交发关于接受我方发盘的电报。但由于当地邮局工人罢工，该电报在传递途中延误到12日才送达我方。我进出口公司认为对方答复逾期，未予置理。并将货物以较高价格售予外商B。8月14日，外商A来电称：信用证已经开出，要求我方尽早出运货物。我方立即复电A，声明接受到达过晚，双方并不存在合同关系。随双方限于争执。问题: 根据《联合国国际货物销售合同公约》的有关规定，分析双方孰是孰非？并说明理由。 案例十七 某公司以CIF鹿特丹与外商成交一批货物，按发票金额110%投保一切险及战争险。买卖合同中的支付条款规定为“Payment by L/C”。国外来证条款中有如下文句“Payment under this credit will be made by us only after arrival of goods at Rotterdam。”（该证项下的款项的货到鹿特丹后由我行支付）。受益人在审证时未发现，因此，未请对方修改。我外贸公司在交单结汇时，议付行也未提出异议。不幸60%货物在途中被大火烧毁，船到目的港后开证行拒付全部货款。问题: (1)开证行拒付是否合理？为什么？(2)本案有何教训可以吸取？ 案例十八 一家银行为从某港装运的货物给发货人开立了一份不可撤消信用证，列明按UCP500办理。该信用证以后被修改，要求增加由开证人指定的检验机构签发的商检证书，遭到受益人拒绝后，开证行开始宣称，如提示的单据中不包括该商检证将拒不偿付，继而由声明；如开证人收到的货物与信息证条款相符，可以照付。货抵目的地后，经检验收到的货物仅为发票所有数量的80%，因此遭到拒付。为此，收益人起诉开证行违反信用证承诺 问题: (1)请对此进行评论。 案例十九 中国某公司进

口D一批急需的机器设备，合同规定以信用证方式支付。信用证规定装船期限为3月10日至20日，由承运人所属的胜利"号货轮承运上述货物。胜利"号在装货港外锚地园遇台风走锚与另外一艘在锚地待泊的油轮相撞，使"胜利"号不能如期装货。胜利"号最后于9月15日完成装运，船长在接受了托运人出具的保函的情况下签发了与信用证一致的提单，并办理了结汇。由于船舶延迟到港延误了原定的生产时间，给甲公司造成了很大损失。甲公司为此向承运人提出了索赔要求。问题:你认为承运人是否应承担责任?为什么? 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