

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

https://www.100test.com/kao_ti2020/36/2021_2022__E6_9C_80_E6_96_B0_E6_A8_A1_E6_c30_36163.htm 案例一 我国某出口公司先后与伦敦B公司和瑞士公司签订两个出售农产品合同，共计3500长吨，价值8.275万英镑。装运期为当年2月至次年1月。但由于原定的装货船舶出故障，只能改装另一艘外轮，致使货物到2月10日才装船完毕。在我公司的请求下，外轮代理公司将提单日期改为2月3日，货物到达鹿特丹后，买方对装货日期提出异议，要求我公司提供月份装船证明。我公司坚持提单是正常的，无需提供证明。结果买方聘请律师上货船查阅船长的船行日志，证明提单日期是伪造的，立即凭律师拍摄的证据，向当地法院控告并由法院发出通知扣留该船，经过4个月的协商，最后，我方赔款2.09万英镑；买方方才肯撤回上诉而结案。分析：倒签提单是一种违法行为，一旦被识破，产生的后果是严重的。但是在国际贸易中，倒签提单的情况还是相当普遍。尤其是当延期时间不多的情况下，还是有许多出口商会铤而走险。当倒签的日子较长的情况出现，就容易引起买方怀疑，最终可以通过查阅船长的航行日志或者班轮时刻表等途径加以识破。案例二有份CI合同，出售矿砂500公吨，合同装运条款规定：“CI Hamburg, 1989年2月份：由一船或数船装运。”买方于2月5日装运了300公吨，余数又在3月10日装上另一艘轮船。当卖方凭单据向买方要求付款时，买方以第二批货物延期装运为由，拒绝接受全部单据，并拒付全部货款，卖方提出异议，认为买方无权拒收全部货物。分析：根据合同“由一船或数船装运”的规定，可以认

定该合同是允许分批装运的。卖方在履行合同时，分两批装运，第一批货物的装货时间是符合合同规定的，只是第二批货物违反了合同规定的期限。因此，买方不应对符合合同的第一批货物拒收或索赔权力。至于第二批货物，虽然违反了合同，但是，装运时间仅仅超过期限一天，一般不能视为根本性违反合同，因此，买方拒收第二批货物的理由也是不充分的，最多只能要求赔偿。

案例三 我国A公司与某国B公司于2002年0月20日签订购买52500吨化肥的CR合同。A公司开出信用证规定，装船期限为2002年月日至月0日，由于B公司租来运货的“顺风号”轮在开往某外国港口途中遇到飓风，结果装至2002年月20日才完成。承运人在取得B公司出具的保函的情况下签发了与信用证条款致的提单。“顺风号”轮于月2日驶离装运港。A公司为这批货物投保了水渍险。2002年月30日“顺风号”轮途经巴拿马运河时起火，造成部分化肥烧毁。船长在命令救火过程中又造成部分化肥湿毁。由于船在装货港口的延迟，使该船到达目的地时正遇上了化肥价格下跌。A公司在出售余下的化肥时价格不得不大幅度下降，给A公司造成很大损失。请根据上述事例，回答以下问题：

问题:

- (1)途中烧毁的化肥损失属什么损失，应由谁承担?为什么?
- (2)途中湿毁的化肥损失属什么损失，应由谁承担?为什么?
- (3)A公司可否向承运人追偿由于化肥价格下跌造成的损失?为什么?

回答: (1)属单独海损，应由保险公司承担损失。途中烧毁的化肥属于单独海损，依CR术语，风险由A公司即买方承担；而A公司购买了水渍险，赔偿范围包含单独海损，因此由保险公司承担。(2)属共同海损，应由A公司与船公司分别承担。因船舶和货物遭到了共同危险，船长为了共同安全，有意

又合理地造成了化肥的湿毁。(3)可以。因为承运人迟延装船，又倒签提单，须对迟延交付负责。案例四国外一家贸易公司与我国某进出口公司订立合同，购买小麦500吨。合同规定，2002年月20日前开出信用证，2月5日前装船。月28日买方开来信用证，有效期至2月0日。由于卖方按期装船发生困难，故电请买方将装船期延至2月7日并将信用证有效期延长至2月20日，买方回电表示同意，但未通知开证银行。2月7日货物装船后，卖方到银行议付时，遭到拒绝。问题：(1)银行是否有权拒付货款？为什么？(2)作为卖方，应当如何处理此事？

回答：(1)银行有权拒绝议付。理由如下：根据《UCP500》的规定，信用证虽是根据买卖合同开出的，但一经开出就成为独立于买卖合同的法律关系。银行只受原信用证条款约束，而不受买卖双方之间合同的约束。合同条款改变，信用证条款未改变，银行就只按原信用证条款办事。买卖双方达成修改信用证的协议并未通知银行并得到银行同意，银行可以拒付。

(2)作为卖方，当银行拒付时，可依修改后的合同条款，直接要求买方履行付款义务。案例五 某货代公司接受货主委托，安排一批茶叶海运出口。货代公司在提取了船公司提供的集装箱并装箱后，将整箱货交给船公司。同时，货主自行办理了货物运输险。收货人在目的港拆箱提货时发现集装箱内异味浓重，经查明该集装箱前一航次所载货物为精茶，致使茶叶受精茶污染。请问：(1)收货人可以向谁索赔？为什么？(2)最终应由谁对茶叶受污染事故承担赔偿责任？

回答：(1)可向保险人或承运人索赔。因为根据保险合同，在保险人承保期间和责任范围内，保险人应承担赔付责任。因为根据运输合同，承运人应提供“适载”的COC，由于COC存

在问题，承运人应承担赔偿责任。(2) 由于承运人没有提供“适载”的COC，而货代在提空箱时没有履行其义务，即检查箱子的义务，并且在目的港拆箱时异味还很浓重，因此，承运人和货代应按各自过失比例承担赔偿责任，如承运人承担60%，货代承担40%的责任。

案例六：某出口公司按CI条件成交货物一批向中国人民保险公司投保了水渍险，货物在转船过程中遇到大雨，货到目的港后，收货人发现货物有明显的雨水浸渍，损失达70%，因而向我方提出索赔。问题：我方能接受吗？回答：不能接受。货物被雨水浸湿属淡水雨淋险范围；保险公司和卖方对货损都不负责，由买方承担损失。

案例七：某年我某外贸公司出售一批核桃给数家英国客户，采用CI术语，凭不可撤消即期信用证付款。由于销售核桃的销售季节性很强，到货的迟早，会直接影响货物的价格，因此，在合同中对到货时间作了以下规定：“0月份自中国装运港装运，买方保证载货轮船于2月2日抵达英国目的港。如载货轮船迟于2月2日抵达目的港，在买方要求下，卖方必须同意取消合同，如货款已经收妥，则须退还买方。”合同订立后，我外贸公司于0月中旬将货物装船出口，凭信用证规定的装运单据（发票、提单、保险单）向银行收妥货款。不料，轮船在航运途中，主要机件损坏，无法继续航行。为保证如期抵达目的港，我外贸公司以重金租用大马力拖轮拖带该轮继续前进。但因途中又遇大风浪，致使该轮抵达目的港的时间，较合同的限定的最后日期晚了数小时。适遇核桃市价下跌除个别客户提供外，多数客户要求取消合同。我外贸公司最终因这笔交易遭受重大经济损失。问题：(1)我外贸公司与英国客户所签定的合同，是真正的CI合同吗？(2)是或不是，请说

明理由 分析一:分析该案例中，合同条款规定卖方须保证货物抵达目的港的时间，这一规定与CI术语的风险划分相矛盾，所以不是真正的合同。分析二:合同中规定付款后买方在货物不能及时抵达目的港的情况下，应买方要求，须退款。这一要求与付款条款的规定（凭不可撤消即期信用证付款）相矛盾，所以在履行合同时买方承担很大风险。 结论:我外贸公司应吸取这次贸易的教训，在今后交易中尽力避免制定此类不切实际合同。

案例八我某出口企业按CA hanghai Airport a条件向印度A进口商出口手表一批，货价万5美元，规定交货期为8月份，自上海空运至孟买；支付条件：买方由孟买银行转交的航空公司空运到货通知即期全额电汇付款。我出口企业于8月3日将该批手表运到上海虹桥机场交由航空公司收货并出具航空运单。我随即向印商用电传发出装运通知。航空公司于9月2日将该批手表运到孟买，并将到货通知连同有关发票和航运单送孟买银行。该银行立即通知印商前来收取上述到货通知等单据并电汇付款。此时，国际市场手表价下跌，印商以我交货延期，拒绝付款、提货。我出口企业则坚持对方必须立即付款、提货。双方争执不下，遂提起仲裁。 问题: (1)假如你是仲裁员你认为谁是谁非，应如何处理？说明理由。

分析: (2)该按例规定交货期为8月份，我出口企业8月3日，将该批手表运到上海虹桥 机场交由航空公司（承运人）即完成交货。印商于9月2日到货时间为交货期，与CA术语规定相矛盾。 结论:仲裁员的仲裁结果有利于买方。

案例九 有一年我国外贸公司向德国出口大麻一批，合同规定水分最高5%，杂质不超过3%，但在成交前，我方曾向对方寄过样品，合同订立后我又电告对方“成交货物与样品相似”。货到德国后

，买方出具了货物品质比样品低7%的检验证明，并要求赔偿600英镑的损失。我方拒绝赔偿，并陈述理由说：我批商品在交货时是经过挑选的，因为是农产品，不可能做到与样品完全相符。但也不至于比样品低7%。问题：我方失误在哪里？是否可以该商品并非凭样成交为由而不予理赔？回答：卖方避免对交易货物的品质承担双重担保义务（既凭规格又凭样品）；虽卖方电文中告诉对方货物与样品相似，而不是完全相符，但买方有权保留所赔的权利；买出具品质比样品低7%的证明，虽不符合实情，卖方拿不出留存样品，故要赔偿600英镑。

案例十 我出口公司与美商凭样成交一批高级瓷器，复验期为60天，货到国外经美商复验后，未提出任何异议，但事隔一年，买方来电称：瓷器全部出现“釉裂”，只能削处理销售，因此要求我方按成交价赔偿60%，我接电话后立即查看留存的复样，发现其釉下也有裂纹。）ZK问题：我方因如何处理？回答：货物与样品关系：货物品质要与样品品质相符。这批瓷器出现“釉裂”由配方本身与加工不当所导致。买方收到货物时无法发现，要经过一段时间后才可显露出来；留存样品与出现同样情况，所以要赔偿。

案例十一 我一家外贸公司出口自行车800辆，合同规定木箱装，来证亦规定 PACKED I WOODEN CASE 19b#但在CASE 之后加有 M#C.K.D（全拆卸）三个字母的缩略语。我在出口时的所有单证都照来证要求制作。可是货到目的港后被进口海关罚款并多缴了关税。问题：这是为什么？回答：CKD全拆卸。KD半拆卸。有些不法商人利用KD和CKD逃税；原来我方出口800辆自行车整车（合同规定），买方要求改为C目的是要逃避高额进口税，所以不是我方责任，而是买方责任。进口

国海关应处罚买方。案例十二在80年代，有一进口商同国外买方达成一项交易，合同规定的价格条件为CI，当时正值海湾战争期间，装有出口货物的轮船在公海上航行时，被一导弹误中沉没，由于在投保时没有加保战争险，保险公司不赔偿。问题：买卖双方应由哪方负责？为什么？回答：注意保险责任的范围；由买方自己负责；按照UCP500的解释，在买方没有提出特别要求的情况下，卖方投保责任范围最小的险别是合理的。案例十三某年我公司与非洲客户签定一项商品销售合同。当年2月起至次年6月交货。每月等量装运一定量米，凭不可撤消信用证，提单签发后60天付款。对方按时开来信用证，证内装运条件仅规定：最迟装运期为6月30日，分数批装运。我经办人员见证内未有“每月等量装运**万米”字样，为了早日出口，早收汇，便不顾合同装运条款，除当年2月按合同规定等量装运第一批外，其余货物分别与次年一月底，2月底装完，我银行凭单认附。问题：这样交货有无问题？回答：分批装运的含义；这样交货有问题。有装运港交货和目的港交货两种方式。此案的关键在于我方能否提前交货，根据《联合国国际货物销售公约》第五十二条，卖方在规定日期之前交货，买方可接受也可拒绝，应该按照合同规定交货，不应该提前交货。案例十四我某出口公司按CR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645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。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