

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_ti2020/256/2021_2022__E5_9B_BD_E9_99_85_E8_B4_A7_E8_c67_256567.htm 案例一 我国某出口公司先后与伦敦B公司和瑞士S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12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，至使货物到2月11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1月31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1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CIF合同，出售矿砂500公吨，合同装运条款规定：“CIF Hamburg, 1989年2月份：由一船或数船装运。”买方于2月15日装运了3100公吨，余数又在3月1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2001年10月20日签订购买52500吨化肥的CFR合同。A公司开出信用证规定，装船期限为2002年1月1日至1月10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1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1月21日驶离装运港。A公司为这批货物投保了水渍险。2002年1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CFR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。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