

一、单项选择题（本大题共 18 小题，每小题 1 分，共 18 分）

在每小题列出的四个备选项中只有一个是符合题目要求的，请将其代码填写在题后的括号内。错选、多选或未选均无分。

1. 使用滚装/滚卸船的最大优点是（C） 1-2-18

- A. 装货容量大
- B. 货物较安全
- C. 装卸速度快
- D. 航行速度快

2. 海运提单条款中，规定提单所适用的法律条款是（B） 1-2-39

- A. 定义条款
- B. 首要条款
- C. 承运人责任条款
- D. 承认接受条款

3. 在定期租船中，承担不同航次产生的航次成本的是（A） 1-2-45

- A. 租船人
- B. 船东
- C. 货主
- D. 租船代理

4. 参加联运的各铁路，用以办理货物交接、划分运送责任和清算运送费用等的原始依据是（C） 1-3-73

- A. 运单正本
- B. 运单副本
- C. 运行报单
- D. 货物交付单

5. 对香港地区的铁路货物运输规定, 过轨每节车辆的总重的最高限度为（C） 1-3-98

- A. 50 吨
B. 65 吨
C. 72 吨
D. 95 吨
6. 一般对于货价较低、运量较大、装卸速度快的农副产品和矿产品，其班轮运费的计费标准是 (D) 1-2-26
- A. 按货物重量计费
B. 按货物体积计费
C. 按货物价值计费
D. 按协议价格计费
7. 永远是单方向运输的是 (C) 1-5-153
- A. 铁路运输
B. 邮政运输
C. 管道运输
D. 公路运输
8. 一批货物重 60 千克，体积为 300000 立方厘米，其航空运输的计费重量应为 (C) 1-4-124
- A. 30 千克
B. 50 千克
C. 60 千克
D. 80 千克
9. 若集装箱的箱主代码为“COSU”，则其中 U 表示的是 (A) 1-6-165
- A. 运输方式的种类
B. 集装箱的类型
C. 集装箱的装箱方式
D. 箱主所在国代码
10. 代理人公开自己的身份，但不公开其委托人的姓名，此时代理人代表的是 (B) 1-7-198
- A. 未公开的委托人
B. 隐名委托人
C. 显名委托人
D. 暗示的委托人
11. 因购房人按揭购房但未能按期还款，而给贷款人造成损失的风险属于 (C) 2-1-231
- A. 财产风险
B. 责任风险
C. 信用风险
D. 人身风险
12. 保证保险中的义务人指的是 (A) 2-2-267
- A. 投保人
B. 被保险人
C. 保险人
D. 担保人
13. 与其他风险管理方法相比，保险的最大缺点是 (A) 2-1-250
- A. 管理风险的成本较高
B. 管理风险的时间较长
C. 管理风险的范围较广
D. 管理风险的手段较少
14. 当法庭认为合同条款模糊不清时，可以对合同做出支持投保人合理预期的解释，这表明保险合同是 (D) 2-4-312
- A. 对人合同
B. 双务合同
C. 射幸合同
D. 附和合同
15. ICC (1982) 中规定放弃条款的目的是 (C) 2-7-383
- A. 终止保险
B. 拒绝委付
C. 减少损失
D. 防止延误

16. 对于货物越过船舷前的损失, 买卖双方均可向保险人提出索赔的贸易术语是 (B) 2-3-288

- A. EXW
- B. CIF
- C. CFR
- D. FOB

17. 世界上最早的具有现代意义的保单诞生于 (D) 2-5-331

- A. 英国
- B. 法国
- C. 德国
- D. 意大利

18. 我国对进出口的受损货物进行损失检验, 一般采用的是 (D) 2-8-424

- A. 收货人检验
- B. 承运人检验
- C. 公证行检验
- D. 联合检验

二、多项选择题 (本大题共 10 小题, 每小题 1 分, 共 10 分)

在每小题列出的五个备选项中至少有两个是符合题目要求的, 请将其代码填写在题后的括号内。错选、多选、少选或未选均无分。

19. 下列物品中, 不能办理航空集中托运的是 (ABCD) 1-4-117

- A. 贵重物品
- B. 活动物
- C. 危险物品
- D. 文物
- E. 艺术品

20. 按照提单的抬头不同, 可以把提单分为 (CDE) 1-2-31

- A. 清洁提单
- B. 不清洁提单
- C. 记名提单
- D. 指示提单
- E. 不记名提单

21. 国际多式联运经营人的责任范围可分为 (ADE) 1-6-190

- A. 统一责任制
- B. 有限责任制
- C. 无限责任制
- D. 分段责任制
- E. 修正统一责任制

22. 与定期运输相比, 不定期运输的特点是 (ABC) 1-2-44

- A. 灵活
- B. 经济
- C. 运量大
- D. 运价较固定
- E. 具有垄断性

23. 在我国邻近的国家中, 与我国铁路相连接的国家是 (ABCD) 1-3-65

- A. 俄罗斯
- B. 蒙古
- C. 朝鲜
- D. 越南

E. 缅甸

24. 在保险合同中，补偿原则可通过以下相关规定体现出来，它们是（BCE）2-3-299

- A. 近因的判断
- B. 代位追偿的规定
- C. 可保利益
- D. 告知与不告知
- E. 保险赔偿金额的确定

25. 风险识别的方法主要有（ABCDE）2-1-237

- A. 法律合同分析法
- B. 财务报表分析法
- C. 组织机构图分析法
- D. 生产流程图分析法
- E. 风险清单分析法

26. 不需经过保险人同意即可转让的保险单是（AB）2-4-319

- A. 人寿保险单
- B. 货运保险单
- C. 火灾保险单
- D. 运输工具保险单
- E. 工程保险单

27. ICC（A）予以承保，而我国海洋运输货物保险条款的基本险不保的风险是（BCD）2-7-370

- A. 投弃
- B. 浪击落海
- C. 海盗行为
- D. 恶意损害行为
- E. 偷窃

28. 货物运输保险单中，属于船名未定的保单是（ACD）2-8-443

- A. 流动保险单
- B. 暂保单
- C. 预约保险单
- D. 总括保险单
- E. 保险凭证

三、名词解释（本大题共 6 小题，每小题 3 分，共 18 分）

29. 万国邮政联盟 1-5-156

答：

万国邮政联盟简称邮联，其宗旨是根据邮政组织法的规定，组成一个国际间邮政领域（1 分），以便相互交换邮件；组织和改善国际邮政业务（1 分），以利国际合作的发展；推广先进经验，给予会员国邮政技术援助（1 分）。

30. 合理运输 1-8-214

答：

合理运输就是按照货物的特点和合理流向以及交通运输条件（1 分），走最少的里程，经最少的环节，用最少的运力，花最少的费用，以最快的时间把货物运到目的地（2 分）。

31. 留置权条款 1-2-41

答:

留置权条款规定承运人对应收未收的运费、空舱费、滞期费以及其他费用可将货物或任何单证行使留置权（1分），并有权出售或处理货物以抵偿应收货款（1分）。如果出售货物的所得不足以抵偿应收款项和由此产生的费用，承运人还有权向货方收取差额（1分）。

32. 保险合同的法定解除 2-4-321

答:

保险合同的法定解除是指当法律规定的原因出现时（1分），合同当事人一方依法行使解除权，解除已经生效的合同关系（1分）。法定解除是一种单方面的法律行为。（1分）

33. 共同海损 2-6-351

答:

共同海损是指载货运输的船舶在海上运输途中遭遇自然灾害、意外事故或其他特殊情况，使航行中的船东、货主及承运人的共同安全受到威胁（1分），为了解除共同危险，维护各方的共同利益并使航程继续完成（1分），由船方有意识地采取的合理的抢救措施所直接造成的某些特殊的货物牺牲或支出的额外费用（1分）。

34. “工残” 2-8-427

答:

由港务局或其他第三者的责任（2分）造成的货物残损（1分），称为“工残”。

四、简答题（本大题共6小题，每小题5分，共30分）

35. 简述国际铁路联运事故中属于铁路的责任范围。 1-3-90

答:

（1）按照《国际货协》运单承运货物的铁路，应负责完成货物的全程运送，直至在到站交付货物时为止；如向非《国际货协》参加路的国家办理货物转发送时，则直到按另一种国际协定的运单办完运送手续时为止。因此，发送路和每一继续运送的铁路，自接收附有运单的货物时起，即被认为参加了这项运输合同，并由此承担义务（1分）。

（2）参加运送国际货物联运的铁路，从承运货物时起至到站交付货物时止（1分），对货物运到逾期以及因货物全部或部分灭失、重量不足、毁损、腐坏或由其他原因降低质量所发生的损失负责（1分）。如由于铁路过失而使发货人或海关在运单上已作记载的添附文件遗失（1分），以及由于铁路过失未能执行发货人或收货人依据运输合同提出的对运输合同的变更，则铁路应对其后果负责（1分）。

36. 简述租船合同中关于装卸港安全责任的一般规定。1-2-48

答：

租船合同中的装卸港，一般都规定必须是安全港，即指特定船舶在有关时间内，能够在正常和良好的航行条件下进出并能保持安全浮泊而不致发生危险的港口（1分）。

一般情况下，如果在租船合同中已列明了装、卸港，则由船方承担港口安全（1分）；如装卸港由租船人选择而定，租船人则应负责港口的安全（1分）。但是，如果当事人在选港时已恪尽职责确定港口安全的，后来由于某种特殊情况发生，造成港口不安全，则当事人对此可以免责（2分）。

37. 国际多式联运必须具备的条件是什么？1-6-189

答：

（1）必须具有一份多式联运合同，明确规定多式联运经营人和托运人之间的权利、义务、责任、豁免的合同关系和多式联运的性质。

（2）必须使用一份全程多式联运单据，证明多式联运合同已经成立，多式联运经营人已经接管货物并负责按照合同条款交付货物。

（3）必须是至少两种不同运输方式的连贯运输。

（4）必须是国际间的货物运输。

（5）必须多式联运由一个多式联运经营人对全程运输负总的责任。

（6）必须执行全程单一运费费率。

每点1分，最高5分。

38. 简述开办强制保险的目的。2-2-256

答：

各国政府在经济发展的不同时期会开办不同的强制保险，开办强制保险一般可以实现以下目标：（1分）

（1）减轻政府承担的社会保障责任（1分），解决某些普遍存在的社会问题所需的资金（1分）。

（2）维护公共利益或无辜受害人的利益（1分）。

（3）解决某个领域特殊危险的保障基金的来源（1分）。

39. 不定值保单项下保险赔偿的金额如何确定？2-3-300

答：

因使用不定值保险，不定值保单上投保时确定的保险金额就有可能与保险事故发生后，经核实而确定的保险价值存在差异（1分），出现不足额保险、超额保险和足额保险三种情况，不同情况下，保险赔偿的依据是不同的。

(1) 不足额保险, 即保险金额小于保险价值的保险。当保险标的发生全损时, 保险人以保单上确定的保险金额作为最高赔偿限额 (1 分); 当发生部分损失时, 保险人在保险金额的限额内, 按保险标的的实际损失程度确定赔偿金额 (1 分)。

(2) 超额保险, 即保险金额大于保险价值的保险。无论保险标的发生全损或部分损失, 保险人均按保险标的遭受的实际损失履行赔偿责任 (1 分)。

(3) 足额保险, 即保险金额等于保险价值的保险。当保险标的发生全损时, 保险人应按保险价值或保险金额履行赔偿责任; 当保险标的发生部分损失时, 保险人应按照实际损失履行赔偿责任 (1 分)。

40. 实际全损具体是指哪几种损失情况? 2-6-346

答:

实际全损是指由保单承保风险造成的下列四种损失情况:

- (1) 被保险货物的实体已经完全灭失。这项损失发生后, 货物的实体已经不存在了 (1 分)。
- (2) 被保险货物遭到严重损失, 已丧失了原有的用途和价值。这项损失发生后, 货物的实体还存在, 但已不具有其有的商业用途 (1 分)。
- (3) 被保险人对保险货物的所有权已无可挽回地被完全剥夺 (1 分)。这项损失发生后, 货物的实体还存在, 并且没有丧失使用价值, 但对货主而言他已丧失了对货物的所有权和使用权, 而这种权利是丧失不可能再收回。(1 分)
- (4) 载货船舶失踪达到一定时期仍无音讯 (1 分)。

五、计算题 (本大题共 2 小题, 每小题 8 分, 共 16 分)

41. 我国内地某站于 5 月 25 日承运一批货物, 经满洲里/后贝加尔出境后, 于 6 月 12 日抵达目的地, 该批货物按规定计算的运到期限为 15 天, 已知逾期铁路的运费为 3500 瑞士法郎, 问逾期铁路应向收货人支付逾期罚款多少? (计算结果保留两位小数) 1-3-83

答:

从 5 月 25 日到 6 月 12 日, 该货物的实际运送期间为 19 天。(2 分)

逾期百分比 = $(19 - 15) / 15 = 26.67\%$ (2 分)

逾期超过总运到期限的 $2 / 10$, 但不超过 $3 / 10$, 罚款率为运费的 18%。(2 分)

逾期罚款 = $3500 \text{ 瑞士法郎} \times 18\% = 630 \text{ 瑞士法郎}$ (2 分)

42. 我国某进出口公司出口欧洲一批货物, 报价为 CFR 鹿特丹, 货价总值为 320000 美元。现国外买方提出改报 CIF 鹿特丹价格, 要求投保平安险 (保险费率 0.20%) 和串味险 (保险费率 0.02%), 加一成投保。问在不影响我方收益时, 我方应报 CIF 价总值为多少? (计算结果保留两位小数) 2-8-420

答:

根据公式： $CIF = \frac{CFR}{1 - (1 + \text{加成率}) \times \text{保险费率}}$ (3分)

$$= \frac{320000}{1 - (1 + 10\%) \times (0.20\% + 0.02\%)} \quad (3 \text{ 分})$$

= 320776.28 美元 (2分)

六、案例分析题 (本大题 8 分)

43. 某外贸公司以 CIF 上海进口一批货物，国外出口方为货物投保了一切险。货物到达上海港卸货后，该外贸公司将其放在码头的仓库暂存，同时在国内寻找合适的买主。三天后，该公司在国内找到买主，并将货物立刻运往买主的仓库，途中车辆发生倾覆而使部分货物受损。于是外贸公司凭卖方背书转让的保单向保险公司提出索赔，但遭到拒绝。保险公司是否应该赔偿损失？为什么？ 2-7-378

答：

保险公司不应该拒绝赔偿损失 (2分)。

因为按照海上货运保险的国际惯例，一切险的承保责任的期限采用的是“仓至仓”条款，即保险人对保险货物所承担的保险责任，是从货物远离保险单所载明的起运地发货人仓库或储存处开始运输时生效，包括正常运输过程中的海上、陆上、内河和驳船运输在内，直至该项货物运到保险单所载明的目的港收货人的最后仓库或储存处所 (2分)。但被保险货物在最后的卸载港卸离海轮后 60 天内被转运到非保险单载明的目的地，当货物开始转运时，“仓至仓”条款规定的保险责任终止 (2分)。

在本案中，货物在目的港码头的仓库暂存，后被运往其他买主的仓库，符合“仓至仓”条款规定的保险终止的情况 (1分)，所以虽然陆上车辆倾覆属于一切险的承保范围，但是此时保单的保险责任已经终止 (1分)，保险公司不需要赔偿该项损失。