

上海市对外贸易局单证业务比赛试题

参 考 答 案

编者按：本刊一九八〇年第三期转载了《上海市对外贸易局单证业务比赛试题》，现请我院经济系进出口业务教研室试作答案，并刊登如下，供作参考。

一、是非题 (10 × 2分 = 20分)

1、(非)理由：CIF、C&F 与 FOB 相同，都是装运港交货的价格术语。装运时，卖方将商品按约定的时间、地点和方式装上了船，并把有关装运单据交给买方就算完成了交货责任。

2、(是)理由：D/P 收汇方式，在客户赎单前，货物的所有权仍属我方，如果提单做客户抬头，万一对方不赎单，我方在另行处理时，就会产生提货困难。

3、(非)理由：西方发达国家的进口关税一般可概括为下列三类：

(一)普通税率，税率最高；

(二)最惠国税率，税率低于普通税率；

(三)普惠制税率，较最惠国税率还低，有些商品可免税进口。

4、(非)理由：CIF 条款由我方投保。中国人民保险公司关于海运货物保险的三种基本的险别，其责任范围均包括货物在装卸过程中的整件落海灭失。而且人保公司还采纳国际上通用的“仓至仓”责任条款。所以本题的损失应由承保人负责赔偿。

5、(非)理由：对开信用证(Reciprocal credit)是在交易双方互有购销的情况下相互向对方开出的信用证。本题以原证为基础而另行开出的信用证，称为背对背信用证 (Back to Back L/c)。

6、(非)理由：陆运险与陆运综合险不同，不包括偷窃险，保险公司不予理赔。

7、(非)理由：Lots 和 Shipments、Consignments 有所区别。Lots 一般解释为批次，一条船上分装多少批次都可作分批；Shipments 或 Consignments 则应分船装运，例如 Two Shipments 必须分装二条船，不能同船出运。

8、(是)理由：汇票遭到拒付后，执票人有权向其前手追索，其中首先负责者是出票人。

9、(非)理由：为了船、货的共同安全而有意识地、合理地作出的牺牲和支付的费用可作为共同海损。本题因失火发生的船、货双方的损失并不属于以上性质，因此都不是共同海损而是单独海损。

10、(是)理由：根据英国银行的习惯，保兑一词具有不可撤销的意义，保兑信用证就是不可撤销信用证。

二、填空题 (10 × 3 分 = 30 分)

1、……Seattle, Portland, Los Angeles, San Francisco 等。

……New York, Baltimore, Charleston, Boston 等。

……Houston, New Orleans, Mobile 等。

(各填一港即可)

- 2、指示……；记名……。
- 3、……全损险、基本险、综合险。
- 4、……荷兰、比利时、卢森堡（或简称荷、比、卢）……。
- 5、……水面……。
- 6、……出票人、收款人、付款人（受票人）。
- 7、……门到门（或门对门）。
- 8、……“290”版本；“322”版本。
- 9、……陆桥……，……多式联运……。
- 10、……共同交货……装船通知……。

三、选择题（4×4分=16分）

- 1、(二)理由：根据“290”版本，应掌握在规定日期前后各五天内，起讫日期均包括在内。
- 2、(二)理由：装运单据只有与 D/P 部份的货物结合起来，才能避免货权落空、收汇不着的风险。
- 3、(一)理由：根据“290”版本，商业发票必须以开证申请人为抬头人。
- 4、(三)理由：根据我中国银行现在的做法：信用证证实本在议付前到达的，以证实本为准；但如证实本在单据业已按信用证有效电报本议付后到达，即使单据与证实本有所不符，也可不予理会。

四、问答题

第一题（4分）

出口单证是对外履约的必要手段，直接影响到安全和及时收汇。出口单证的质量对我对外信誉和经济权益有重要意义。

第二题（4分）

集装箱运输的优越性主要表现在：可减少货损货差，提高货运质量；缩短船舶装卸时间；减轻装卸工人的劳动强度；缩短车、船在站、港时间，提高车船利用率；为国际多式联运创造条件，有利于货运流畅达于中小城市，从而促进国际贸易的发展；有利于简化包装，节约包装物料费用。此外从长远来看，由于机械化程度的提高，运输工具周转的加速，企业经营管理成本可逐步降低，运价水平也会相应下降。

第三题（4分）

海关发票对进口国的主要作用是：

- (一)查核进口商品的有关价格资料，作为进口估税的参考。
- (二)核定原产地国家，以便实施差别税率待遇。
- (三)核查出口国有否低价倾销或出口补贴，以便确定征收反倾销、反补贴等税。
- (四)作进口统计之用。

第四题（6分）

$$(48 \div 12) \times (12 \div 12) \times (24 \div 12) = 8 \text{ 立方英尺}$$
$$8 \text{ 立方英尺} \times 100 \text{ 箱} \div 35.3148 = 22.65 \text{ 立方米}$$

$22.65 \text{ 立方米} \times 500 \times (1 + 20\%) = \text{HK\$ } 13,590$

第五题 (6分)

$\text{RMB¥} 99,230 \div (1 - 0.7\% \times 110\%) = \text{RMB¥} 100,000$

$\text{RMB¥} 100,000 \times 110\% = \text{RMB¥} 110,000$

五、审证

须改正下列各点:

(一)无不可撤销(Irrevocable)字样。

(二)金额不足。

(三)本证8月18日开出,约一周左右始可到达我方,效期为11月1日,在二个多月的时间内要求分三船出运,每船相隔一月,无法办到。

(四)投保通知的回执(Acknowledgement of Declaration of Insurance)由国外保险公司签发,什么时候能寄到我方很难掌握,因此以改为我方投保通知书付本为宜。

(五)本证在开证地到期,单据到达开证地时间我方难以掌握,这种条款,一般不宜接受。

(上接第39页)

赔率为百分之五,即全部货物发生损失在百分之五以下,保险公司不负责赔偿。有时,国外进口商要求取消该免赔率,故来证的保险条款内有注明“I. O. P.”,对此保险公司也可同意,但要加收保险费。因此,如出口合同未作此项规定,我们在接受此项条款时,应同时向进口商说明,由此而增加的保险费,应由买方负担。

(5) A. A. R.

A. A. R. 是 All and any risks 或 Against all risks 的缩写,即“所有意外险别”。如国外来证上保险条款内只写 A. A. R., 并未列明具体险别名称,我们可投保综合险,即一切险,同时加保战争险。

(6) E. T. D.

E. T. D. 是 Estimated time of departure 的缩写,即“估计启航时间”。有的国家如日本、菲列宾的来证,要求“Copy of beneficiary's cable to buyer, prior to date of shipment, advising name of carrying vessel with ETD” (受益人在装船前致买方的电报付本,告知载运轮船船名及估计起程日期),我们在装船前,可按船公司提供的装载船名及估计启航时间,拍发电报通知买方,并以该电报付本作为议付单据之一。

(7) E. T. A.

E. T. A. 是 Estimated time of arrival 的缩写,即“估计到达日期”。如伦敦等地来证,要求“Beneficiary's certificate certifying that the buyers have been advised of the carrying steamer's name with ETA” (受益人证明书证明已通知买方载运船名及估计到达日期)。估计到达日期就是估计载运货物的轮船到达目的港的日期。因此项到达日期是估计的,受益人通知买方,并不负保证轮船按期到达的责任,我们可根据船公司提供的估计日程出具证明书作为议付单据之一。