

2009 年上海海事大学攻读硕士学位研究生入学考试试题

(重要提示: 答案必须做在答题纸上, 做在试题上不加分)

考试科目: 海商法 (A 卷)

一 单项选择题 (60 分)

1 下列哪一项批注构成清洁提单?

A 内装物不详

B 内装货物外露

C 包装残破

D 污损

2 根据 CLC 公约, 属于公约适用的限制性债权有_____。

A 在缔约国领土或领海上发生的污染损害

B 采取预防措施的费用

C 船舶所有人为了防止损失扩大而支出的费用

D 以上三项均是

3 根据我国海商法, 不以船舶进行救助作业或者在被救船舶上进行救助作业的救助人, 其责任限额按照总吨为_____吨的船舶计算。

A 500

B 1000

C 1500

D 2000

4 下列哪个是汉堡规则规定的责任限制?

A 100 英镑

B SDR666. 67

C SDR835

D 500 美元

5 下列哪一项表述是错误的?

A 由于我国没有参加海牙规则, 除非当事人有约定, 在我国海商法与海牙规则有不同规定时, 得优先适用我国海商法

B 由于我国没有参加海牙规则, 即使当事人有约定, 在我国海商法与海牙规则有不同规定时, 也得优先适用我国海商法

C 维斯比规则和海牙规则都有可能在我国被适用

D 汉堡规则有可能在我国得不到适用

6 下列哪一项不是租约提单必然具有的功能?

A 货物收据

B 权利凭证

C 运输合同的证明

D 提单转让后, 约束提单承运人和提单持有人

7 下列关于我国已参加的国际公约在我国适用方式的表述, 哪一项不符合我国法律规定?

A 一般认为, 我国参加的海事国际公约可以在我国直接适用

B 我国已参加的海事国际公约在我国的适用方式, 可参照我国宪法的相关规定

C 我国适用某一海事国际公约的前提是该公约与我国海商法有不同的规定

D 如果我国在加入某海事国际公约之际对某一条款作出了保留, 则该条款对我国不适用

张丁

- 8 下列关于维斯比规则的表述, 错误的是: _____。
- A 维斯比规则提高了海牙规则中的承运人责任限额
 - B 维斯比规则规定了提单应作为承运人收到该提单中所载货物的初步证据
 - C 维斯比规则规定了海上货物运输合同的追偿时效
 - D 维斯比规则规定了与“喜马拉雅条款”类似的内容
- 9 根据我国的法律, 就责任期间内货物发生的损失, 承运人对下列哪一项不能必然免除责任?
- A 船长、船员、引航员或者承运人的其他受雇人在驾驶船舶或者管理船舶中的过失
 - B 火灾
 - C 天灾
 - D 货物的自然特性或者固有缺陷
- 10 某货主的 2 个集装箱在运输中灭失, 提单载明每个集装箱内有 40 纸板箱服装, 每纸板箱内有 10 件服装, 则承运人的赔偿责任限额为 _____。
- A $\text{SDR}666.67 \times 10$
 - B $\text{SDR}666.67 \times 40$
 - C $\text{SDR}666.67 \times 40 \times 10$
 - D $\text{SDR}666.67 \times 42$
- 11 下列哪一项不属于我国海商法下的合理绕航?
- A “加利福尼亚”轮对“铁达尼”轮实施救助而进行的绕航
 - B “长柳”轮为避台风而加靠上海港
 - C 船舶所有人为争取更多货源而临时挂靠载货
 - D 船舶燃料不足, 为加油临时在新加坡港挂靠
- 12 下列关于承运人赔偿责任限制的表述, 错误的是: _____。
- A 汉堡规则的限额高于我国海商法
 - B 海牙规则的限额低于我国海商法
 - C 维斯比规则的限额低于汉堡规则
 - D 维斯比规则的限额低于我国海商法
- 13 下列关于承运人责任期间的表述, 正确的是: _____。
- A 班轮运输承运人的责任期间, 一定是港到港
 - B 散货运输承运人的责任期间, 不可能是港到港
 - C 集装箱运输承运人的责任期间, 不可能是钩到钩
 - D 散货运输承运人的责任期间, 一定是钩到钩
- 14 下列哪一项不属于我国海商法中的管船过失?
- A 轮机人员操纵机器不当, 致使机器损坏, 船舶失去控制
 - B 船舶在大风浪中航行, 船长没有采取适当的压载措施, 致使船舶倾覆
 - C 船舶遭遇暴风雨, 轮机人员为及时打压载水在开启阀门时失误, 使燃油注入货舱, 货物全损
 - D 船舶在航行中遭遇暴风雨, 某船员奉命对船舱进行紧急检查, 检查之后忘记关闭一个阀门, 雨水进入船舱, 货物湿损
- 15 根据我国法律, 在下列哪一项中承运人可能丧失享受责任限制的权利?
- A 船长的管货过失

- B 迟延交付造成货主的经济损失
- C 承运人过失造成的火灾
- D 船舶代理人为骗取保险而串通船长，将船凿沉，导致货物全损

- 16 根据中国海商法，对于集装箱货物的灭失或损失，收货人应当在交付货物的次日起连续几日内提交货损通知？
- A 交货当时
 - B 3 日
 - C 7 日
 - D 15 日
- 17 根据中国海商法，对于非显而易见的货物损失，收货人应当在交付货物的次日起连续几日内提交货损通知？
- A 交货当时
 - B 3 日
 - C 7 日
 - D 15 日
- 18 根据我国海商法，下列关于海上货物运输合同解除的表述，错误的是：_____。
- A 某些情形下，托运人可以任意解除合同
 - B 大多数情形下，托运人可以协商解除合同
 - C 某些情形下，承运人解除合同，可以不取得托运人的同意
 - D 船舶开航之前，除非承运人同意，托运人不得解除合同
- 19 以下属于拖航合同承拖方义务的有_____。
- A 在起拖前和起拖当时谨慎处理使拖轮适航、适拖
 - B 妥善配备船员
 - C 配置拖航索具和配备供应品
 - D 以上全是
- 20 根据 CLC 公约，船舶所有人能够证明油污损害是_____原因造成的，可以免负赔偿责任。
- A 由于武装暴动
 - B 由于负责灯塔或其他助航设备的主管当局执行职务时的疏忽
 - C 完全由于遭受损害人的疏忽造成
 - D 以上三项均是
- 21 在互有过失船舶碰撞中，平均负赔偿责任的是_____。
- A 过失程度相当
 - B 过失程度比例无法判定
 - C 只有 B 正确
 - D A 和 B 都正确
- 22 下列哪种碰撞不构成海商法所指的碰撞_____？
- A 船舶为避免与他船碰撞而搁浅
 - B 航行船与锚泊船的锚链相碰
 - C 船舶与码头相碰
 - D 三船间的碰撞
- 23 我国于 1999 年 1 月 5 日加入《1992 年国际油污损害民事责任公约》，该公约于_____年 1 月 5 日对我国生效，《1969 年国际油污损害民事责任公约》同时对我国失效。
- A 1999
 - B 2000
 - C 2001
 - D 2002

- 24 确定救助报酬时, 应当_____。
- A 首先考虑船舶和其他财产的获救价值
 - B 首先考虑救助的风险
 - C 首先考虑救助所用的时间、支出的费用
 - D 上述因素和其他因素应同时考虑
- 25 根据我国海商法规定, 特别补偿_____。
- A 是救助报酬
 - B 是救助报酬的一部分
 - C 不是救助报酬
 - D 以上全错
- 26 按照我国海商法和 1989 年救助公约, 下列哪一组有可能成为海上救助的标的?
- A 栈桥、难船所载货物、浮筒、管道
 - B 坠落在海上的卫星、海上飞机、汽车、漂流物
 - C 已就位移动式近海平台、海底电缆、船舶及所载货物
 - D 浮动式钻井平台、船舶、栈桥、灯船
- 27 下列哪些财产无需参加共同海损分摊?
- A 装载在船上的一件货物样品, 价值 20 美元
 - B 承租人应付给船东的该航次的租金 2 万美元
 - C 船东在目的港收取的到付运费 1 千美元
 - D 船长的一枚结婚钻戒, 价值 5 万美元
- 28 有关共同海损, 存在两种派别, 下列陈述中正确的是_____。
- A 共同安全派代表了船方的利益
 - B 字母规则较多地反映了共同安全派的观点
 - C 共同利益派代表了货方的利益
 - D 共同利益派坚持认为列入共同海损的项目不宜无限制地扩大
- 29 船舶发生火灾, 为了救火引水灌舱。该事故中产生的损失属于_____。
- A 单独海损
 - B 可能是单损也可能是共损
 - C 既有单损也有共损
 - D 以上全错
- 30 我国是下列哪一公约的缔约国?
- A 《1924 年关于统一海上船舶所有人责任限制若干规则的国际公约》
 - B 《1957 年海船所有人责任限制国际公约》
 - C 《1976 年海事赔偿责任限制公约》
 - D A、B、C 都不是

二 根据下列英文的简称写出全称 (写出主要词即可) (10 分)

- 1 GENCON
- 2 NYPE
- 3 BOXTIME
- 4 SCANCON

126(4)

5 BARECON

三 问答题 (60 分)

- 1 收货人的主要权利义务
- 2 我国海商法下托运人的主要义务
- 3 提单的法律功能
- 4 海上货物运输合同中承运人的责任期间
- 5 海上货物运输合同中承运人的免责事项
- 6 写出定期租船合同主要条款 5 项
- 7 当船舶即将到港时, 航次租船的出租人应该注意哪些合同条款并应该有哪些法律行为
- 8 碰撞双方对人身伤亡如何承担责任
- 9 获得特别补偿的条件
- 10 我国海商法中关于限制性债权的规定
- 11 安特卫普规则关于船方过失与共损成立的关系如何规定
- 12 海上油污损害赔偿责任的特点

四 将下列内容译成中文, 并根据我国海商法相应规定予以评论 (20 分)

- 1 The Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay in delivery of the goods only in case the loss, damage or delay has been caused by personal want of due diligence on the part of the Owners or their Manager to make the Vessel in all respects seaworthy and to secure that she is properly manned, equipped and supplied, or by the personal act or default of the Owners or their Manager.
And the Owners are not responsible for loss, damage or delay arising from any other cause whatsoever, even from the neglect or default of the Master or crew or some other person employed by the Owners on board or ashore for whose acts they would, but for this Clause, be responsible, or from unseaworthiness of the Vessel on loading or commencement of the voyage or at any time whatsoever.
- 2 The Owners shall have a lien on the cargo and on all sub-freights payable in respect of the cargo, for freight, deadfreight, demurrage, claims for damages and for all other amounts due under this Charter Party including costs of recovering same.