

## 外贸人清关货运知识：有关选择海运的海上损失

产品名称	外贸人清关货运知识：有关选择海运的海上损失
公司名称	深圳市实测通技术服务有限公司
价格	.00/件
规格参数	测试周期:5-7天 寄样地址:深圳宝安 价格费用:电话详谈
公司地址	深圳市罗湖区翠竹街道翠宁社区太宁路145号二单元705
联系电话	17324413130 17324413130

## 产品详情

货物在海上运输中一旦遭受到风险，

就有可能造成货物的损失。

货物在海上运输中可能遭受到，

“海上风险”（包括“自然灾害”和“意外事故”）

所导致的损失，

在保险业务中被称为“海损”或“海上损失”，

而货物可能遭受到的，

“外来风险”（包括“一般外来风险”和“特殊外来风险”）

所导致的损失，

在保险业务中则被称为“其他损失”。

全部损失简称“全损”，是指被保险货物在海上运输中遭受全部损失。

从损失的性质看，全损又可分为实际全损（actual total loss）和推定全损（constructive total loss）。

## 1. 实际全损

实际全损又称\*\*全损，是指被保险货物在运输途中完全灭失，或者已完全失去原有的用途，等同于全部灭失。

在保险业务中构成实际全损的主要有以下几种情况：

- 1) 载货的船舶遭遇海难后沉入海底，被保险货物全部灭失；
- 2) 载货船舶被海盗抢劫，或船货被敌对国扣押等，虽然货物依然存在，但被保险人的物权已完全丧失，并无法挽回；
- 3) 某些被保险货物，如水泥受海水浸泡后变硬，烟叶受潮后霉变，已丧失原有的商业价值或用途；
- 4) 在国际贸易中，根据航程的远近和航行的区域，如载货船舶失踪，无音讯已达相当一段时间，也被看成被保险货物已全部损失。

## 2. 推定全损

推定全损是指被保险货物的实际全损已经不可避免，或者为避免实际全损，需要支付的抢救、恢复、修复受损货物，以及运送货物到原定目的地的费用之和已超过在该目的地的货物价值。

构成被保险货物推定全损的情况有以下几种：

- 1) 被保险货物受损后，其修理费用超过货物修复后的价值；
- 2) 被保险货物受损后，其整理和继续运往原目的港的费用已超过货物到达原目的港后的价值；
- 3) 被保险货物的实际全损已无法避免，为避免全损所需的施救费用将超过获救后货物的价值；
- 4) 被保险人已失去被保险货物的所有权，而收回该所有权所需的费用已超过收回被保险货物的价值。

## 部分损失（共同海损&单独海损）

部分损失是指不属于实际全损和推定全损的损失。也就是说，凡不属于实际全损和推定全损的损失都称为部分损失。

部分损失又可分为共同海损（general average）和单独海损（Particular average）。

### 1. 共同海损

共同海损是指船舶在航程中，当船、货及其他利益方遇到危难，处于共同危险时，船方为了维护船舶、货物的共同安全或使航程继续完成，有意识地并且合理地做出牺牲或支付特殊费用，这些特殊牺牲和费用就叫做共同海损。

例如，船舶因故搁浅船长为了挽救船舶和全船货物，不得不下令将船上部分货物抛下大海以减轻重量，使船舶上浮转危为安。因此而被抛下大海的货物便属于共同海损。

又如，船在航行中推进器失灵或打落，以致船舶失控。船长为了脱险不得不向附近港口呼救，要求派拖船拖曳。由于雇用拖船拖曳而支出的这笔额外费用也属于共同海损。

共同海损一般必须具备下列特点：

- 1) 导致共同海损的危险首先必须是真实存在的，或者是不可避免的，而非主观臆测的，而且危险必须是危及船舶和货物的共同安全的；
- 2) 所有措施必须是为了解除船舶和货物的共同危险，有意而合理的；
- 3) 而损失又必须是共同海损措施的直接或合理的后果，是特殊性质的，费用又是额外支付的，所以共同海损的牺牲和费用应由各利益关系人负担。

### 2. 单独海损

单独海损是相对于共同海损而言，虽也是一种部分损失，却纯粹是偶然的意外事故所造成的，并无人为的因素在内；遭受的损失也仅涉及船舶或货物所有人的自身利益，并不关系到船、货甚至运费等各方的

利益。它直接造成的损失，应由货物保险利益人单独承担。

各种贸易术语下买卖双方责任划分表：

作为出口商可以提醒一下买家买保险，

切莫贪小便宜吃大亏。