

典型案例摘录

海损理算第一案



“海东”轮1965年4月9日自厦门驶往香港途中触礁，船体严重破损，船舶返回厦门修理。船东宣布共同海损。

国内各相关部门抽调人员汇集中国贸促会，共同研究，查阅资料，经过3年的努力，于1968年编制完成理算书。

海外现场办公



七十年代，海损理算处派员同货方及其他有关方一起赴非洲现场协助处理“斯巴马托利工程师”案的相关事宜。在船东弃船及货物严重损坏的情况下，安全地将货物运回中国；并通过编制理算书，协助保险公司完成了索赔工作。

集装箱船舶的共同海损



某集装箱船舶在驶往欧洲途中搁浅，船上载有集装箱三千余个，船东委请国外理算师协助收集共同海损担保。案件的最终结算显示，收集货物共同海损担保的费用大大的超过共同海损理算的费用。

某集装箱船舶自中国驶往欧洲港口途中发生海损事故，船东宣布共同海损。海损理算师同船东在目的港的代表相互配合，使用中国特色的简单方法，顺利完成了货物的共同海损担保收集工作。大大降低了收集担保的费用。



为相关费用提供咨询意见

某轮因意外事故被拖入避难港，海损理算处应有关方要求赴避难港协助处理相关事宜。

海损理算师利用其专业知识协助船东就该案所请求的救助费用提供相关意见，使救助费用最终达到一个各方都认为合理的金额。



早期事故处理

某轮在满载下搁浅。在决定是否签定“无效果，无报酬”的救助合约时，船舶保险人同意签署“无效果，无报酬”的救助合约。但在救助意向向上，当时救助的意愿是完成脱浅后将船舶直接拖带入避难港。

海损理算师在了解了搁浅船舶状况后建议，可考虑将救助请求限定在船舶起浮上。船舶起浮后，经验船师检验符合自航条件。

由此，避免了起浮后的拖带在“无效果，无报酬”的救助合约下可能产生的较高救助报酬。



灵活处理案件

中、日、韩航线发展迅速，而航线中的一些船舶也不时会在日本和韩国海域发生海损事故。在这种情况下，如果进行正式的处理（宣布共同海损），往往会影响到船舶的正常运营，也会不可避免地因在日本和韩国进行永久性修理而产生较高的修理费用。

海损理算师通常会根据上述情况出具一份简单处理案件的意见。以代替编制正式理算报告，最大限度地保障不因事故而影响已经订立的船舶营运计划。



简易理算

某轮在海上航行中发生海损事故，宣布共同海损。海损理算师考虑该案相关费用虽然金额较大，但项目较少。建议编制简易理算书，由此既降低了理算费用，又缩短了索赔的时间。



沿海共同海损

某沿海运输船舶发生海损事故，船东宣布共同海损，海损理算处根据中国海商法及北京理算规则编制了海损理算书。



碰撞案件的第二步理算

某轮与他轮发生碰撞，双方互有责任。船舶共同海损和单独海损理算赔偿顺利完成。

海损理算师根据双方的索赔清单，律师的工作报告（包括双方责任确定及各项索赔的最终同意金额）等编制了“索赔划分及碰撞责任下的索赔”报告，将本船各方的损失以及支付的赔偿（包括共同海损分摊及单独海损赔付等）给予划分，并计算出船舶保险单碰撞责任下的索赔，将已经支付分摊和赔偿的各方利益，及船东的船期损失索赔等给予了清晰的表述。



接受法院委托进行理算

某沿海运输船舶在航行中搁浅，船体受损严重，后经救助脱浅。

船东同船舶保险人就赔偿问题产生分歧，并诉诸法院。为了计算相关损失，法院正式委托海损理算处进行共同海损和单独海损理算。所编制的理算书，为法院顺利解决船东及船舶保险人之间的赔偿纠纷提供了有力依据。



受保险公司委托协助审核由国外理算机构编制的理算报告

某外国油轮开航不久发现舵丢失，船东安排将船舶拖入避难港并在那里将货物转运。船东宣布共同海损，编制完成理算书后，向中国的货物保险人要求分摊。

货物保险人委托海损理算处审核该理算书，征求意见。审核过程中，海损理算师就理算书中存在的问题向中国货物保险人提供了相关建议。最终，中国货物保险人根据海损理算师的意见成功地拒付了不合理的金额。



联合理算

某轮发生共同海损事故，运输合同中规定理算地为国外。中国船东在考虑了案件的具体情况后，希望由海损理算处处理算案件。海损理算处通过与国外理算机构建立的关系采取联合理算的方式。案件的处理既节省了时间和费用，又保证了有关方索赔工作的顺利完成。