

广州海事法院

民事判决书

(2002)广海法初字第252号

原告：海南临高盈海船务有限公司。住所地：海南省临高县新盈镇昆社村民委员会。

法定代表人：王建顺，经理。

委托代理人：许光玉、龙玉兰，均为广东纵信律师事务所律师。

被告：中国太平洋财产保险股份有限公司海南分公司。住所地：海南省海口市大同路36号华能大厦6层。

负责人：何永成，总经理。

委托代理人：宗士才，广东恒通程律师事务所律师。

原告海南临高盈海船务有限公司为与被告中国太平洋财产保险股份有限公司海南分公司船舶定期保险合同纠纷一案，于2002年6月11日向本院起诉，本院受理后，按照《中华人民共和国民事诉讼法》第九十八条的规定，由代理审判员余晓汉独任审判，于8月15日召集双方当事人庭前交换证据，并公开开庭进行了审理，于10月30日对原告在举证期限内申请补充的证据进行了质证。原告委托代理人许光玉、被告委托代理人宗士才到庭参加诉讼。本案现已审理终结。

原告海南临高盈海船务有限公司诉称：2000年12月27日，原告将所属的“盈海168”轮向被告投保，被告接受了原告的投保并签发了保险单，保险单约定：该轮保险价值和保险金额均为3,000,000元，被告按其《沿海、内河船舶保险条款》承保一切险，保险期限从2000年12月30日零时至2001年12月29日24时。原告依约向被告支付了保险费45,000元。2001年10月24日，“盈海168”轮在湛江港装载866吨水泥枕，驶往海口港，在该日1000时左右，行驶至距离琼州海峡北进口浮标2.2海里处，遭遇8级大风袭击沉没。为了减少损失，原告委托打捞公司对沉船进行探摸，产生费用65,000元。原告曾试图委托打捞公司与修船厂对“盈海168”轮进行整体打捞并修理，但费用高达3,717,091元，超过了船舶价值，应推定全损。原告多次请求被告赔偿，被告无故拒绝。请求法院判令被告赔偿原告船舶损失3,000,000元及其利息（从2001年11月25日起按银行同期贷款利率计算至付清赔款止）、施救费用65,000元，并承担本案诉讼费。

被告中国太平洋财产保险股份有限公司海南分公司辩称：“盈海168”轮沉没前后的时间段内在相关海域没有出现8级大风，该船沉没不属于被告的保险责任范围。该轮沉没是因其超载及配载不当，即不适航所致，属于保险人的除外责任。请求法院驳回原告的诉讼请求。

根据原、被告双方当事人提供的证据及本院调取的证据，结合质证与庭审的情况，本代理审判员认定本案证据与事实如下：。

原告海南临高盈海船务有限公司诉称：2000年12月27日，原告将所属的“盈海168”轮向被告投保，被告接受了原告的投保并签发了保险单，保险单约定：该轮保险价值和保险金额均为3,000,000元，被告按其《沿海、内河船舶保险条款》承保一切险，保险期限从2000年12月30日零时至2001年12月29日24时。原告依约向被告支付了保险费45,000元。2001年10月24日，“盈海168”轮在湛江港装载866吨水泥枕，驶往海口港，在该日1000时左右，行驶至距离琼州海峡北进口浮标2.2海里处，遭遇8级大风袭击沉没。为了减少损失，原告委托打捞公司对沉船进行探摸，产生费用65,000元。原告曾试图委托打捞公司与修船厂对“盈海168”轮进行整体打捞并修理，但费用高达3,717,091元，超过了船舶价值，应推定全损。原告多次请求被告赔偿，被告无故拒绝。请求法院判令被告赔偿原告船舶损失3,000,000元及其利息（从2001年11月25日起按银行同期贷款利率计算至付清赔款止）、施救费用65,000元，并承担本案诉讼费。

被告中国太平洋财产保险股份有限公司海南分公司辩称：“盈海168”轮沉没前后的时间段内在相关海域没有出现8级大风，该船沉没不属于被告的保险责任范围。该轮沉没是因其超载及配载不当，即不适航所致，属于保险人的除外责任。请求法院驳回原告的诉讼请求。

根据原、被告双方当事人提供的证据及本院调取的证据，结合质证与庭审的情况，本代理审判员认定本案证据与事实如下：

一、有关本案船舶保险合同的证据与事实。

双方当事人均向本院提供了有关“盈海168”轮的《船舶保险单》、被告1996年的《沿海、内河船舶保险条款》。原告还提供了被告出具的两份保险费发票复印件及《船舶险特别声明》复印件。被告还提供了《保险合同文件签收单》及中国人民银行于1996年7月25日颁布的《关于下发沿海、内河船舶保险条款及费率的通知》。

除原告对上述中国人民银行的《通知》的关联性有异议外，双方当事人对上述其他证据的证据效力均无异议。从双方当事人提供的证据看，双方当事人对本案所涉船舶保险合同的签订及保险费支付的事实基本上没有异议。上述中国人民银行的《通知》涉及到中国人民银行对船舶保险条款的解释，但本案没有证据证明原告同意将该《通知》接纳为本案保险合同的内容，故原告对该《通知》的关联性提出异议有理，该《通知》不能作为本案定案的依据。对于上述其他证据，本代理审判员予以采信，并据以查明有关事实如下：

2000年12月27日，原告将所属的“盈海168”轮向被告投保，同日被告接受了原告的投保，原告签收了被告签发的船舶保险单、1996年《沿海、内河船舶保险条款》、“2000年条款”、“特别约定”“86.1.1 船舶保险条款（中英文）”等相关文件。船舶保险单载明：“盈海168”轮保险价值和保险金额均为3,000,000元；被保险人为原告；被告按其1996年的《沿海、内河船舶保险条款》承保一

切险；每次事故免赔额为 15,000 元；船舶航行范围为海南、广东、广西、福建以及港澳各港口之间；保险期限从 2000 年 12 月 30 日零时至 2001 年 12 月 29 日 24 时；保险费 45,000 元，原告自签单之日起 15 日内付 25,000 元，于 2001 年 1 月付剩余 20,000 元。保险单还注明：本保单背后附有相关条款及特别声明，特别约定附加财产险 2000 年问题除外责任条款。被告 1996 年的《沿海、内河船舶保险条款》约定：一切险承保由于八级以上（含八级）大风等列明的六项原因所造成保险船舶的全损或部分损失以及所引起的碰撞、触碰责任和共同海损、救助及施救费用；保险船舶在发生保险事故时，被保险人为防止或减少损失而采取施救及救助措施所支付的必要的、合理的施救或救助费用、救助报酬，由该保险负责赔偿，但共同海损、救助及施救三项费用之和的累计最高额以不超过保险金额为限；保险船舶发生保险事故时，被保险人应及时采取合理的施救保护措施，并须在到达第一港后 48 小时内向港航监督部门、保险人报告，并对保险事故有举证义务及对举证的真实性负责；被保险人索赔时，应及时按保险人的要求提供有效单证；被保险人按保险人要求提供的各种必要单证齐全后，保险人应当迅速审核，赔款金额经保险合同双方确认后，保险人在十天内赔偿结案；船舶全损按照保险金额赔偿；保险人对每次赔款均按保险单的约定扣除免赔额（全损、碰撞、触碰责任除外）；保险船舶遭受全损或部分损失后的残余部分应协商作价折归被保险人，并在赔款中扣除。该《沿海、内河船舶保险条款》

第三条（除外责任条款）约定：保险船舶由于下列情况所造成的损失、责任及费用，该保险不负责赔偿：1、船舶不适航，船舶不适拖（包括船舶技术状态、配员、装载等）；2、船舶正常的维修、油漆，船体自然磨损、锈蚀、腐烂及机器本身发生的故障和舵、螺旋桨、桅、锚、锚链、橹及子船的单独损失；3、浪损、座浅；4、被保险人及其代表（包括船长）的故意行为或违法犯罪行为；5、清理航道、污染和防止或清除污染、水产养殖及设施、捕捞设施、水下设施、桥的损失和费用；6、因保险事故引起本船及第三者的间接损失和费用以及人员伤亡或由此引起的责任和费用；7、战争、军事行动、扣押、骚乱、罢工、哄抢和政府征用、没收；8、其他不属于保险责任范围内的损失。该《沿海、内河船舶保险条款》第十九条与第二十条约定：被保险人及其代表应当严格遵守港航监督部门制定的各项安全航行规则和制度，按期做好保险船舶的管理、检验和修理，确保船舶的适航性，否则保险人有权终止合同或拒绝赔偿，等等。原告分别于2000年12月27日、2001年3月22日向被告支付了保险费25,000元与20,000元。

二、关于保险船舶适航性的证据与事实。

（一）保险船舶的技术状态、配员及其他概况。

原告提供了以下有关证据：1、船舶买卖合同；2、船舶交接协议；3、船舶所有权登记证书；4、船舶国籍证书复印件；5、海上船舶检验证书簿（含载重线证书、防止油污证书、吨位证书、适航证书）；6、运输许可证复印件；7、船舶最低安全配员证书复

印件；8、7份海船船员适任证书复印件与12份船员服务簿复印件。原告提供了上述证据1、2、5的原件经本院核对。被告也提供了海上船舶检验证书簿（不含防止油污证书，其他内容与原告的上述证据5相同）。本院应被告的申请于2002年7月4日向湛江海事局调取了该局在“盈海168”船沉没事故发生后向原告调查复印的船舶国籍证书、海上检验证书簿、船员适任证书、船员服务簿（同原告的上述证据4、5、8）。

经质证，除被告对原告的上述证据5、6的真实性、关联性、合法性有异议外，双方当事人对上述其他证据的证据效力均无异议。原告的上述证据5已经本院与原件核对，被告提出异议，而没有提供反证，该证据应予采信。原告没有提供上述证据6原件供本院核对，被告提出异议，本案又无其他证据可印证其真实性，故本代理审判员对原告的证据6不予认定。本代理审判员采信上述除原告证据6以外的其他证据，并结合湛江海事局在沉船事故发生后询问船员的笔录进行审核，认定有关事实如下：

“盈海168”轮的原船名为“恒风16号”。原告于1999年12月8日以3,000,000元从南京恒风船务有限公司购得该轮，于1999年12月24日办理了船舶所有权登记，船舶所有权登记证书载明的船舶价值也为3,000,000元。“盈海168”轮发生沉没事故以前，其所有的船舶证书均有效，证书载明该轮概况如下：“盈海168”轮船籍港海口，于1989年1月1日在日本建成，船舶所有人为原告；船舶类型为钢质多用途货船；总长53.05米，两柱间长48.50

米，型宽 9 米，型深 5 米，空载吃水 1.28 米，满载吃水 3.80 米；满载排水量 1,274 吨，空载排水量 695.60 吨；总吨 493 吨，净吨 276 吨；货舱 1 个，风雨密型式货舱盖；航区为近海；营运海区为 A1+A2（《1974 年国际海上人命安全公约》1988 年修正案所界定的区域）；主机额定功率 588 千瓦；核定夏季载重干舷为 1,209 毫米，热带载重干舷为 1,130 毫米；中国船级社海南分社于 2001 年 8 月 31 日在海口对该轮进行了附加检验，查明船舶结构、机械及各种设备符合相应的规范、规程，处于适航状态。

“盈海 168”轮最低安全配员证书记载的最低配员为：船长 1 名、驾驶员 2 名、轮机长 1 名、值班轮机员 2 名、水手 3 名、机工 3 名，共 12 名船员，限用无线电话务员可由持有该证书的船员兼任，水手、机工均为持有值班水手、值班机工适任证书者。

在事故航次中，“盈海 168”轮上有高级船员：船长桂荣坚、二副桂国旭、二副桂再往、轮机长李圣林、值班轮机员桂在东、值班轮机员周锋，均持有有效的适任证书；有一般船员：水手黄红球、黄红伟，机工黄玉清（有做水手与机工的记载，以前均记载为水手，最后一次上船记载为机工，故认定其在事故航次中为机工）、黄锦洪、陈小兵、陈小发（加油），均持有有效的船员服务簿，海口港务监督对该 6 人的职务均在服务簿上作了签证，签注：业经熟悉和基本安全专业培训合格。二副桂再往除持有二副适任证书外，还持有有效的全球海上遇险和安全系统（GDMSS）（限于 GDMSS A1、A2 海区的船舶等）普通操作员适任证书。

按照《中华人民共和国船舶最低安全配员规则》及该轮最低安全配员证书的要求，“盈海 168”轮高级船员适配，但在一般船员（水手与机工）的配备上，多配了 1 名加油（机工），少配了 1 名水手，水手配员不足。虽然从上述水手与机工的船员服务簿的签证记载看，“盈海 168”轮上的水手与机工均有一般水手与机工的资格，但原告没有提供水手与机工的值班适任证书，应认定“盈海 168”轮上的水手与机工不具有值班水手资格，可做一般水手与机工使用，但不能独立值班，“盈海 168”轮还存在水手与机工轻微不适任的情况。

（二）保险船舶在事故航次中的装载情况

本院于 2002 年 7 月 4 日向湛江海事局调取的 26 份证据中，能反映“盈海 168”轮装载状况的证据有：1、水上交通事故报告书；2、湛江海事局询问船长桂荣坚的 3 份笔录；3、湛江海事局询问装卸人员杨观福的笔录；4、湛江海事局询问驾驶员桂再往的 2 份笔录；5、湛江海事局询问轮机长李圣林的笔录；6、湛江海事局询问船员黄玉清的笔录；7、基本装载情况及稳性计算书；8、船舶进出港签证报告单及查验、签证登记表复印件；9、货物装船配载计划表复印件；10、装卸质量征求意见书复印件；11、货物交接清单复印件。原告提供了上述证据 11 的原件经本院核对。被告提交了与上述证据 8、9 相同的证据。

经质证，原告对上述证据 8、10 的内容的准确性有异议、对上述证据 9 的关联性有异议，对上述 11 份证据的证据效力没有其

他异议。被告对上述证据 3、7、8、9、10 的证据效力无异议，对其他 6 份证据的真实性、关联性、合法性均有异议。综合审核上述 11 份证据，本代理审判员分别认定有关事实如下：

1、关于“盈海 168”轮在事故航次的载货重量。

上述证据 11 货物交接清单是港方与船方关于船舶装货数量最终正式的确认。而上述证据 10 是港方向船方征求装货质量意见的单证，不是确认货物数量的正式单证。船舶进出口签证是船舶未实际装完货情况下预报的计划配载量，不能反映实际载货量。其他装卸人员和船员关于装货数量的个人陈述的准确性要逊于港方与船方的正式确认。本案依据货物交接清单来认定船舶实装货物的数量，由此查明：2001 年 10 月 23 日、24 日，“盈海 168”轮在湛江港计划装载砵枕、水泥枕 954 吨，但实际装载 866 吨。

2、关于货物的装载质量。

湛江海事局调查询问有关船员及港口装卸人员的笔录及码头的装船质量意见书中关于船舶装载质量的反映，能相互印证与吻合，集中证明：“盈海 168”轮仅 1 个舱，在事故航次开航前所装砵枕、水泥枕呈纵向堆码，共装三层，上轻下重堆装，左右平衡，底层基本到舱边，底层上第 2、3 层距边约有 30 公分空隙，船员用垫木对水泥枕与舱边肋骨间空隙进行了塞填加固，货物没有装满舱，靠船艏的货物距舱盖约 70 公分，靠船艉的货物距舱盖约 30 公分。离港时关舱盖，并用完好帆布封舱。本代理审判员对以上证明事实予以认定。

3、关于船舶装货完毕后的安全技术因素。

湛江海事局为调查本案海事事故于2002年1月8日向中国船级社海南分社调取了关于“盈海168”轮基本装载情况及稳性计算书，该计算书表明：在该轮基本满载出港的情况下，如果空船351吨，尾尖舱（淡水）8.51吨，淡水舱（淡水）10.8吨，装载船员及行李1.2吨、粮食及备品1.83吨、燃油18.98吨、货物882吨，船舶总重量即满载排水量1,274.32吨，则该轮平均吃水为3.8米，艏吃水3.636米，艉吃水3.957米，重心距基线高度3.285米，横稳心距基线高度3.910米，初稳性高度0.625米，自由液面修正值0.043米，经自由液面修正后初稳性高度为0.582米。如果满载到港排水量为1238.21吨，则重心距基线高3.338米，横稳心距基线高3.910米，初稳性高度为0.572米，自由液面修正值0.045米，自由液面修正后的初稳性高0.528米等。

双方当事人对上述“盈海168”轮的基本装载情况及稳性计算书的证据效力均无异议，本代理审判员确认其证明力，并通过将该稳性计算书所载的各项技术因素与船舶实际装载情况进行对比分析，认定“盈海168”轮在事故航次没有超载，符合有关船舶航行技术规范的要求。本代理审判员对比分析如下：（1）从船舶吃水看，“盈海168”轮的船舶证书与基本装载情况及稳性计算书表明该轮满载平均吃水应为3.8米。船舶进出港签证报告单上所载吃水（艏吃水3.6米，艉吃水4.2）是预载954吨货情况下的吃水，不是“盈海168”轮在事故航次中的实际吃水。该轮船长桂荣坚在

船舶装载 886 吨货物后查看船舶艏吃水 3.2 米，艉吃水 4 米，则平均吃水为 3.6 米，没有超过满载吃水。(2) 从船舶装载重量看，根据该轮轮机长反映该轮存油仅 1 吨左右，那么该轮存油与载货总数量比上述基本装载情况及稳性计算书所列的基本满载情况下的燃油及货载要少约 33 - 34 吨。(3) 上述船舶基本满载情况及稳性计算书载明正常满载航行情况下的燃油、淡水、备品、货载等各种合理数据，并反映了该轮满载出港（排水量 1,274.32 吨），经过航程消耗燃油、淡水、物料等（达 36.11 吨），满载到港（排水量 1,238.21 吨）的各项技术因素，其中满载出港与到港情况下的经过自由液面修正后的初稳性高度分别为 0.582 米、0.528 米。船舶初稳性高度为船舶横稳心距基线高度减船舶重心距基线高度，船舶从满载出港至到港初稳性高度的变化是横稳心距基线高度 3.91 米不变，而重心距基线高度由 3.285 米增大为 3.338 米的结果。船舶满载出港至到港，船舶载重减少，重心升高。“盈海 168”轮在事故航次载货 866 吨，如果对该轮上淡水、燃油等其他载重，参照上述基本满载情况下的数据计算，由于该轮实际载货比基本满载 882 吨少 16 吨，整个船舶重量即空船排水量比满载条件下也少 16 吨，即为 1258.74 吨，介于上述满载出港与满载到港的排水量之间。“盈海 168”轮仅有 1 个货舱，在事故航次中所载货物基本上为同种货物，货物装载为上轻下重，其初稳性高度会介于上述满载出港与满载到港的初稳性高度（0.582 米 - 0.528 米）之间。中华人民共和国船舶检验局 1999 年颁布的《非国际航行海船法定

检验技术规则》第 2.2.2 条规定，船舶初稳性高度应不小于 0.15 米。上述基本装载情况及稳性计算书中的满载出港与满载到港的初稳性高度均满足上述法定技术规则的要求，并有相当高的富余值。即使“盈海 168”轮实际装载的淡水、燃油等非货载数量与上述基本满载出港条件下的数量有出入，因非货载数量小，其变动也只会轻微影响船舶的初稳性高度，船舶实际初稳性高度仍必然高于 0.15 米。上述基本装载情况及稳性计算书中船舶满载出港经过航程中燃油、淡水消耗（非货载变动）至满载到港后，船舶初稳性高度仅发生轻微变化（差值 0.053 米），这也可以印证上述推断。

虽然“盈海 168”船沉没，有关船舶装载的单证随沉船灭失，客观上没有准确的航行资料反映船舶除货载以外的其他装载细节（如燃油、淡水等）并用来计算船舶的有关航行技术因素，而且单纯个别船员的陈述不一定准确，但船员们所述吃水及装载数量可以从不同方面相互印证，说明船舶没有满载超载；通过对比分析“盈海 168”轮实际货载数据与船舶基本满载的技术数据，也可推断该轮在事故航次中的初稳性高度符合法定技术规范的要求。

综上，本代理审判员认定“盈海 168”轮在事故航次中的装载状况良好、适航。

三、保险事故的发生与相关的风力情况

本案涉及保险事故发生与相关风力情况的证据主要有以下 24 份：1、水上交通事故报告书；2、补充海事报告；3、湛江海事局

询问船长桂荣坚的 3 份笔录；4、湛江海事局询问驾驶员桂再往的 2 份笔录；5、湛江海事局询问轮机长李圣林的笔录；6、湛江海事局询问船员黄玉清的笔录；7、“新祥兴”轮证明；8、湛江海事局天气报告；9、海军 92166 部队 72 分队的风力证明及补充证明；10、海军 92166 部队 72 分队的气象观测记录及其说明；11、海南省气象台的证明；12、广东省湛江气象台的证明；13、南海舰队硃洲雷达气象观测原始数据记录；14、国家海洋局硃洲海洋环境监察站气象资料证明；15、海军 92166 部队 72 分队干部于新平出庭作证的证言；16、海南省气象台领班高工李一飞、短期预报科科长姚日升到庭作证的证言；17、广东省湛江气象台执法办公室主任科员苏兴达、业务高工陈里森到庭作证的证言；18、海南省气象台天气预报稿；19、海南省气象台海口地面观测站风向风速记录资料；20、海军榆林基地气象台观测数据及天气实况登记表；21、广东省湛江气象台气象资料；22、国家海洋局南海预报中心的两份海洋环境实况分析资料；23、广州中心气象台资料证明；24、被告询问船员的笔录。

上述证据 1 至 12 是本院应被告的申请于 2002 年 7 月 4 日向湛江海事局调取的证据，上述证据 13、14 为原告提供的证据，上述证据 18 至 24 为被告提供的证据。原告还提供上述证据 1 中的海事报告、证据 2、9、10、11、12，并在举证期限内申请本院通知海军 92166 部队 72 分队、南海舰队硃洲雷达站、海南省气象台、广东省湛江气象台到庭接受质询，并调取有关记录。本院准许了

原告的上述申请，通知海军 92166 部队 72 分队、海南省气象台、广东省湛江气象台出庭作证，并于 2002 年 10 月 25 日到南海舰队碓洲雷达站查看了该站 2001 年 10 月 24 日的气象观测原始数据记录，核实了由原告提供的上述证据 13。上述三证人于 2002 年 10 月 30 日派员到庭接受了质询。

经质证，原告对上述证据 1 的内容有异议，对由被告提供的证据 18 至 24 的真实性、关联性、合法性持有异议，对其他 16 份证据的证据效力无异议。被告对上述证据 7、8 的真实性、合法性、关联性无异议，对上述证据 1 至 6、证据 9 至 17 的证据效力均持有异议。

与本案相关的风力情况是双方当事人争议的焦点。由本院调取的上述证据 1 至 6、证据 8、被告提供的上述证据 24 反映，船员估计沉船事故前后附近海域风力（以下称相关风力）6 级，逐渐增大，湛江海事局值班室所了解的相关风力为 5-6 级。由本院调取的上述证据 9 至 12 则表明相关风力达 8 级。原告提供的上述证据 13、14 表明碓洲岛在沉船事故发生当日 0800 时风力 8 级，1400 时风力 5 级。由被告提供的上述证据 18 至 24 表明：有关气象台预报的相关风力、经有关气象机构根据有关气象资料分析得出的相关风力均为 5-6 级，海南省气象台海口地面观测站与海军榆林基地所观测的相关时段的风力未达 8 级。上述证据 1 至 6 及证据 24 中，船员关于风力的陈述是船员对风力的估计，不是仪器的实测结果，不一定是准确的判断。有关风力的判断，应以气象机构

的实测记录为准。上述证据 18、21 反映的是较大范围内的整体气象预报情况，不能代表具体海域的气象实况，预报气象状况不等于实际发生的气象状况（实况）。上述证据 22、23 为气象分析资料，即根据其他相关资料进行统计分析的结果，不是直接的实测记录，属于间接证据，其证明力要小于上述证据 9、10、13 等直接证据的证明力。上述证据 8 为湛江海事局值班室的天气报告，其准确性明显低于有关气象观测机构的观测结果。上述证据 14 为书面证言，因证人无正当理由未出庭作证，故不能单独作为定案的依据。上述证据 19 为海口地面观测站的观测记录，海口地面观测站比海军 92166 部队 72 分队观测点（文昌抱虎角）、南海舰队硃洲雷达站离本案沉船地点（琼州海峡北进口）的距离要远，故后两个海岛气象观测点的观测结果比前者海口地面观测站观测的结果更接近当时沉船地点的实际风力情况。上述证据 20 海军榆林基地气象台出具的观测数据在性质上属书面证言，所提供实况登记表所载数字符号的含义难以辩解，证人海军榆林基地气象台无正当理由未派员出庭作证，其出具的书面证明不能单独作为定案的依据，而且海军榆林基地气象台出具的观测数据反映风速是 08 时、11 时等时间点的风速，而上述证据 10 所证明的风速为 08 时至 10 时的风速。相比之下，上述证据 10 所证明的时间点的风速，更为接近沉船时间的风速，上述证据 20 的证明力小于上述证据 10 的证明力。上述证据 13 由本院与原始记录核对，可以单独作为定案的依据。海军 92166 部队 72 分队出具了风力证明，提供了原始

记录，并派员出庭接受质询。海南省气象台与广东省湛江气象台均对海军 92166 部队 72 分队的风力观测结果表示认可，并派高级工程师等人员出庭接受质询。海军 92166 部队 72 分队、海南省气象台、广东省湛江气象台所作的证明基本一致，相互印证，应予以采信。在上述所有有关风力的证据中，上述证据 9 至 13、15 至 17 是最具有证明力的证据，共同一致证明：2001 年 10 月 24 日 0800 时至 1000 时左右，琼州海峡东部及外罗门水道北进口附近海域局部阵风 8 级，风速 17.3 米/秒，风向向东。本代理审判员予以认定。

综合分析上述证据，本代理审判员查明有关事实如下：

2001 年 10 月 24 日 0425 时，“盈海 168”轮在湛江港 405 号泊位装载 866 吨砵枕、水泥枕后由船长桂荣坚驾驶，驶往海口港。当时驾驶台上值班人员有船长桂荣坚、值班驾驶员桂再往、水手黄红球。0610 时至 0700 时，船员桂再往、周锋收听天气预报为：粤西海面东北风 5-6 级。该轮出湛江港后向硃洲水道航行，约 0754 时左正横过硃洲炮台角转向；约 0813 时过硃洲水道 2 号浮标；约 0852 时，距硃洲水道 2 号浮标偏南约 5 海里处转向，朝外罗门水道北进口灯浮航行，航速 7-8 节，风力逐渐增大；约 0800 时至 1000 时左右，附近海域风速已达 17.3 米/秒，风力达 8 级。约 1000 时，该轮左舷受大浪袭击，船摇摆剧烈，舱内货物发出响声，船长见船突然向左倾斜，立即命令减速慢车，紧接着又一个大浪向左舷袭来，船立即向左倾覆沉没，沉船位于外罗门水道北进口

灯浮西北约 2.2 海里处（北纬 20° 41' 08"、东经 110° 35' 29"）。沉船事故发生前，轮机长李圣林在机舱巡视检查。船翻沉后，船上共 12 名船员，7 人抓住被打翻的救生艇，于 1225 时被“新祥兴”轮救起，4 人集结于 3 个救生圈，于 1500 时左右被“琼临高 22038”渔船救起，机工（加油）陈小发在机舱值班，因逃生不及随船沉没失踪。原告于当晚向海南海事局报案，于次日向湛江海事局汇报沉船事故。被告也于事故发生次日询问了有关船员。

四、保险事故的损失。

为证明保险事故所造成的损失，原告提供了以下 4 份证据：1、《探摸报告》；2、探摸费收据；3、《打捞清理“盈海 168”轮协议书》；4、“盈海 168”轮修理报价。在本院向湛江海事局调取的 26 份证据中，有关的证据有上述《打捞清理“盈海 168”轮协议书》、湛江海事局责令打捞清除沉船的函。

经质证，被告对上述原告证据 1 及湛江海事局责令打捞清除沉船的函的证据效力无异议；对原告证据 2 的真实性没有提出异议，但对其关联性、合法性有异议；对原告证据 3 的真实性、合法性没有提出异议，但对其关联性有异议；对原告证据 4 的真实性、合法性、关联性表示不清楚，没有提出异议。经审核，上述 5 份证据的内容均与本案有关联，被告对原告证据 2、3 提出异议，但没有提供反证。本代理审判员对上述 5 份证据的证明力予以认定，并据以查明有关事实如下：

“盈海 168”轮沉没后，湛江海事局于 2001 年 10 月 29 日为

保障航行安全，责令原告三日内扫海寻找沉船并尽快打捞清除。原告委托湛江市霞山区海正打捞工程有限责任公司（以下简称海正打捞公司）对“盈海 168”轮进行扫海探摸定位，于 2002 年 1 月 6 日测定该轮沉没于北纬 20° 41' 08"、东经 110° 35' 29"，水深 9 米的海区，已埋入泥沙约 3 米。2002 年 6 月 5 日，原告向海正打捞公司支付了扫海探摸“盈海 168”轮的费用 65,000 元。2002 年 1 月 31 日，原告与海正打捞公司签订了打捞协议，原告委托海正打捞公司对“盈海 168”轮进行打捞清除，约定总费用 1,450,000 元，但在因受天气影响或其他原因须采用清理施工时，原告只负责支付海正打捞公司清理费用 950,000 元，该轮残体归海正打捞公司所有，等等。2002 年 6 月 4 日，中海工业有限公司城安围船厂小船分厂报出修理“盈海 168”轮总费用为 2,267,091 元。整体打捞并修复“盈海 168”轮的费用合计达 3,717,091 元。

五、保险人与被保险人对保险事故的处理。

原告提供了当事人双方处理本案保险事故的 9 份文件，被告提供了有关文件 7 份。被告对原告提供的 9 份文件的证据效力无异议。对于被告提供的 7 文件，原告除对其中被告从 2002 年 3 月 4 日至 6 月 19 日给原告的 4 份致函的关联性表示异议外，没有提出其他异议。经审核，被告提供的 7 份文件均与本案有关，原告的上述异议不成立。本代理审判员确认当事人双方提供的上述有关文件的证据效力，查明有关事实如下：

2001 年 12 月 11 日，原告书面请求被告赔偿沉船损失。被告

收到原告的索赔函后，于2001年12月17日要求原告尽快配合有关部门做好海事调查工作，提供海事局的调查报告书，以便原告做好事故处理。原告于2002年2月27日向被告提供了《打捞清理“盈海168”轮协议书》，于3月1日请求被告支付打捞清理费95万元，被告于3月1日、4日回复原告表示：如果该事故属保险责任，被告也不接受原告对“盈海168”轮的委付，只有在原告向被告提供湛江海事局的事故调查处理意见书后，被告才能确定保险责任。2002年4月17日，被告函复原告：原告应按照《沿海、内河船舶险条款》第六条相关规定提供有效单证（包括港监签证、海事局海事调查报告），以便被告审定保险责任。2002年4月28日，被告函复原告：被告向有关方调查，核实了2001年10月24日10时左右北进口附近（北纬20°40′48″、东经110°34′44″）海域的风力未达到八级，被告不能以“盈海168”轮遭受八级风沉没为由赔偿该轮沉没损失。2002年6月14日，原告再次致函被告请求保险赔付和委付。6月19日，被告重申了其3月1日不接受委付的意见。

本代理审判员认为：本案属船舶定期保险合同纠纷。原、被告自愿签订的船舶保险单及约定适用的《沿海、内河船舶保险条款》等，均是双方当事人约定的合同内容，合法有效。当事人应当按照约定全面履行自己的义务。

2001年10月24日，本案保险船舶“盈海168”轮在湛江港装载866吨货物，没有超载，装载状况良好，初稳性高度等技术

状态符合船舶航行技术规范的要求。该轮从当日 0425 时开航至 0800 时所航行水域的风力并没有达到 8 级，船舶动态未见异常情况，而从 0800 时至 1000 时风力逐渐增大到 8 级时，船舶摇摆剧烈以致翻沉。该事实说明船舶沉没的原因是船舶遭遇 8 级大风。

虽然保险船舶存在缺 1 名水手，水手与机工不具有值班水手资格等一般船员轻微不适配的情形，但该轮高级船员适配，水手与机工可做一般水手与机工使用，只是不能独立值班。《中华人民共和国海船船员值班规则》除第十九条规定在夜间航行应至少保持一名水手协助驾驶员值班外，没有其他关于水手与机工值班的规定，该规则基本上仅对高级船员（船长、轮机长、值班驾驶员、值班轮机员、无线电人员）作值班规定，原则上对水手与机工没有值班的要求。本案保险事故发生前后，驾驶台上有船长、1 名值班驾驶员和 1 名水手值班，机舱有轮机长巡视，机工值班，水手与机工并没有独立值班。保险船舶在事故航次中的航行值班符合《中华人民共和国海船船员值班规则》的规定。保险船舶发生翻沉事故前，没有船员驾驶操纵船舶不当、水手与机工缺乏协助的情形。保险船舶是因海上风力增大而摇摆剧烈，在船员来不及采取应急措施的情况下，突然翻沉的。由此可见，保险事故的发生与船员行为无关，保险船舶上一般船员轻微不适配与本案保险事故的发生并无因果关系。

本案保险合同关于保险船舶适航性的约定体现在《沿海、内河船舶保险条款》第三条与第十九条及第二十条。按照保险条款

第三条（除外责任）的约定，只有在船舶技术状态、配员、装载等船舶不适航因素与保险损失的发生有因果关系的情况下，保险人才可以以此为由拒赔。按照保险条款第十九条及第二十条的约定，如果被保险人及其代表没有按期做好保险船舶的管理、检验和修理，确保船舶的适航性，无论船舶管理、检验和修理上的不适航因素与保险事故的发生是否有因果关系，保险人均有权拒赔。保险条款第三条与第十九条及第二十条所适用的范围不同，前者适用于船舶技术状态、配员、装载等，后者适用于船舶管理、检验和修理。既然保险条款针对船舶的适航性分别罗列上述不同因素作出不同约定，那么上述两种不同的约定的适用范围应是互不包容，互不影响的，而且“技术状态、配员、装载”与“管理、检验和修理”毕竟属于语义不同的词语。退言之，如果上述两种不同约定的适用范围相互包容，则两种不同的约定就会相互矛盾，引起歧义与争议，按照《中华人民共和国保险法》第三十条的规定，也应当作有利于被保险人的解释。总之，船员不适配的不适航情形只受保险条款第三条的约束，而不受保险条款第十九条及第二十条的约束。本案保险船舶船员不适配与保险损失的发生无因果关系，按照保险条款第三条的约定，被告不能以一般船员轻微不适任为由拒赔。

本案保险船舶沉没后，如果整体打捞并修复沉船，费用将达3,717,091元，超过了船舶的保险价值3,000,000元，根据《中华人民共和国海商法》第二百四十六条第一款的规定，应推定保险

船舶全损。保险船舶全损是船舶遭遇 8 级大风造成的，属于保险合同的承保范围。本案船舶全损不属于保险合同除外责任条款约定的损失，本案也没有保险人违反合同约定等其他保险人可拒赔的情形，按照保险合同的约定，被告应当向原告支付保险赔偿金。

按照保险合同的约定，保险船舶遭受全损或部分损失后的残余部分应协商作价折归被保险人，并在赔款中扣除。但是，本案沉船的打捞费是否低于沉船打捞起来的残值不能确定，即沉船是否有打捞价值，是否有残值不能确定，而且被告无理拒绝赔偿，意味其不与原告对沉船协商作价，应视为被告放弃在赔款中扣除沉船价值的权利。本案保险船舶发生推定全损后，原告要求被告按照全部损失赔偿，并向被告作出了委付保险船舶的意思表示，被告表示不接受委付，应视为被告放弃对保险船舶的权利，但其在保险合同下的赔付义务不能减免，被告仍应按照保险合同的约定向原告支付全部保险金额 3,000,000 元。

保险船舶沉没后，原告为了打捞沉船，减轻保险船舶的损失，以及确定保险事故的性质（是否构成推定全损）、程度，必须先对沉船进行扫海探摸。原告委托打捞公司对沉船进行扫海探摸，支付扫海费 65,000 元，是必要的合理施救费用。按照《中华人民共和国海商法》第二百四十条第一款的规定，被告应当在保险船舶的损失赔偿之外另行赔付。

保险合同约定，每次事故免赔额 15,000 元，保险人对每次赔款均扣除免赔额，但全损等除外。本案保险船舶发生全损，船舶

的全部损失 3,000,000 元与同一保险事故引起的与全损相关的施救费用 65,000 元,均属于被告对同一次事故所应承担的全损赔偿责任,因法律没有规定,合同也没有约定保险人可对船舶全部损失和施救费用分次赔付,被保险人一并请求全部损失和施救费用,保险人应一次赔付。被告应向原告支付的船舶全部损失和施救费用,均不应扣除免赔额。被告应向原告支付船舶全损保险赔偿金 3,065,000 元。

按照保险合同的约定,被保险人索赔时,应及时按保险人的要求提供有效单证,被保险人按保险人的要求完整提供各种必要单证后,赔款金额经保险合同双方确认,保险人在十天内赔偿结案。被告拒赔意味其不愿与原告协商确定赔款金额。原告没有提供证据证明其何时向被告提供了全部必要的索赔单证。2002 年 10 月 30 日,本院第二次召集双方当事人质证,原告向本院补充提供了有关证据,并交换给被告,至此,原告须向被告提供必要单证的索赔条件已成就,被告应当按照约定在 11 月 9 日前向原告赔偿。被告逾期不向原告履行赔付义务,原告还有权请求保险赔偿金相应的利息损失。原告请求船舶损失 3,000,000 元的利息,利息从 2002 年 11 月 9 日起算,按中国人民银行同期企业流动资金贷款利率计至本判决确定的支付之日止。

综上,依照《中华人民共和国保险法》第二十三条第一款及第二款、《中华人民共和国海商法》第二百四十条第一款、第二百四十九条第一款的规定,判决如下:

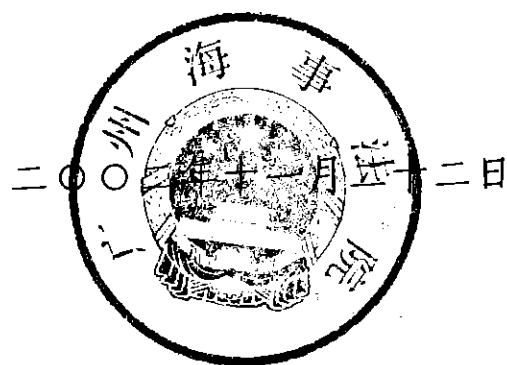
被告中国太平洋财产保险股份有限公司海南分公司赔偿原告海南临高盈海船务有限公司船舶损失 3,000,000 元及其利息（从 2002 年 11 月 9 日起算，按中国人民银行同期企业流动资金贷款利率计至本判决确定的支付之日止）、施救费用 65,000 元。

本案案件受理费 27,868 元、证人出庭作证费用 4,000 元，由被告负担。案件受理费已由原告预交，本院不另清退。证人出庭作证费用已由原告先行向证人支付。案件受理费和证人出庭作证费用由被告迳付原告。

以上给付金钱义务，应于本判决生效之日起 10 日内履行完毕。

如不服本判决，可在判决书送达之日起十五日内，向本院递交上诉状，并按对方当事人的人数提出副本，上诉于广东省高级人民法院。

代理审判员 余晓汉



本件与原本核对无异

书记员 莫菲