

广东省高级人民法院

民事判决书

(2003)粤高法民四终字第25号

上诉人(原审被告):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。

诉讼代理人:陈豪杰、庄东晓,均为广东法制盛邦律师事务所律师。

被上诉人(原审原告):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。

诉讼代理人:许光玉、龙玉兰,均为广东纵信律师事务所律师。

中国太平洋财产保险股份有限公司海南分公司(下称太平洋保险海南公司)与海南临高盈海船务有限公司(下称盈海公司)船舶定期保险合同纠纷一案,不服广州海事法院(2002)广海法初字第252号民事判决,向本院提出上诉,本院依法组成合议庭审理了本案,现已审理终结。

2002年6月11日,盈海公司向原审法院提起诉讼,请求:

判令太平洋保险海南公司赔偿盈海公司船舶损失 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。其事实理由如下：2000 年 12 月 27 日，盈海公司将所属的“盈海 168”轮向太平洋保险海南公司投保，太平洋保险海南公司接受了盈海公司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，太平洋保险海南公司按其《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。盈海公司依约向太平洋保险海南公司支付了保险费 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，盈海公司委托打捞公司对沉船进行探摸，产生费用 65,000 元。盈海公司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。盈海公司多次请求太平洋保险海南公司赔偿，太平洋保险海南公司无故拒绝。请求法院判令太平洋保险海南公司赔偿我司相关的损失。

太平洋保险海南公司在一审时辩称：“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，该船沉没不属于太平洋保险海南公司的保险责任范围。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。请求法院驳回盈

海公司的诉讼请求。

经审理查明：2000年12月27日，盈海公司将所属的“盈海168”轮向太平洋保险海南公司投保，同日太平洋保险海南公司接受了盈海公司的投保，盈海公司签收了太平洋保险海南公司签发的船舶保险单、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；被保险人为盈海公司；太平洋保险海南公司按其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，盈海公司自签单之日起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。太平洋保险海南公司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

船发生保险事故时，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。盈海公司分别于2000年12月27日、2001年3月22日向太平洋保险海南公司支付了保险费25,000元与20,000元。

“盈海168”轮的原船名为“恒风16号”。盈海公司于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，船舶所有人为盈海公司；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、机械及电气设备和无线电通信设备符合相应的规范、规程，认为该船处于适航状态。准予航行。并发放了《海上货船适航证书》。海南船舶检验局于1999年12月20日核发的“盈海168”轮船舶检验证书簿核定船舶的载重量为1,

020 吨。

“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 GDMSSA1、A2 海区的船舶等）普通操作员适任证书。

关于船舶的装载情况。原审法院于 2002 年 7 月 4 日向湛江海事局调取了反映“盈海 168”轮装载状况的证据材料，其中在“湛江港务管理局货物交接清单”上记载：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。原审法院据此认定装载的货物数量为 866 吨。

关于货物的装载质量。根据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，证明了：“盈海 168”轮仅 1 个舱，在事故航次开航前所装砣枕、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。

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。

在一审审理期间，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。

原审法院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。其分析如下：（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。

关于保险事故发生时相关的风力情况。主要的证据有：1、湛江海事局调查人员张卫华查询该局值班室2001年10月24日天气报告为：该局辖区水域多云间少云，局部有阵雨，东到东南风5级，阵风6级，视程10-20公里。2、2001年11月2日，海军92166部队72分队书面证明：经该部值班员观测，2001年10月24日上午，琼州海峡东部及外罗门水道北进口附近局部阵风达8级。2001年11月3日，该部又书面补充证明：2001年10月24日上午，值班员值班时观测到北偏西方向的海面有雷阵雨出现，雷雨时出现瞬时大风，该观测点观测到的阵风风速达到17.3米/秒（8级）。该观测点位于海南岛东北角（文昌抱虎角）。同日，该部附上述补充证明的气象原始观测记录，于2002年5月16日对观测记录说明如下：该部队抱虎角气象观测站观测记录2001年10月24日琼州海峡0800时至1000时的风向东，风速17.3米/秒等。3、2001年海南省气象台书面证明：由于受到城市建筑的影响，海口测站的风速已失去了代表性。对于2001年10月24日上午的风力情况，有92166部队72分队的观测记录并出具证明，该气象台认可该记录和证明材料。4、2002年1月18日，广东省湛江气象台书面证明：2001年10月24日上午，由于受入海高压影响，琼州海峡东部至外罗门一带海域风向由北转东，风力突然

加大，当时的风力情况有 92166 部队 72 分队提供的观测记录和证明。5、南海舰队硃洲雷达气象观测原始数据记录为：2001 年 10 月 24 日，南海舰队硃洲雷达站观测风级 0200 时 4 级，0800 时 8 级，1400 时 5 级等；6、2002 年 8 月 16 日，国家海洋硃洲海洋环境检察站书面证明：该站位于湛江市硃洲岛内陆，因环境影响，所测风力比海面实际风力偏小。7、2002 年 10 月 30 日，海军 92166 部队派干部于新平出庭作证，接受了当事人的质询，确认了其分队出具的证明、补充证明等证据材料的事实性等。8、2002 年 10 月 30 日，海南省气象台派领班高工李一飞、短期预报科科长姚日升到庭接受了当事人的质询，作证如下：确认该气象台于 2002 年 1 月 16 日出具证明的真实性。由于受城市建筑影响，海口市地面站的观测结果与实际情况有很大差异，不准确，这在近年来已成公认的事实。按照《气象法》第十六条的规定，该台作为气象主管部门与其他有资格、有能力的气象观测机构如海军 92166 部队 72 分队，可以对气象资料进行共享交流，该气象台不清楚海军 92166 部队 72 分队的编制或职能，但是知道他们有进行气象观测的设备条件、技术能力和资格，他们的记录和证明材料与该气象台当日的气象状况分析相吻合，故予以认可。由于该分队处于海峡东端，位置更接近事故地点，且风力观测是该分队的强项，故其观测结果更为准确，以当时的气象状况，事故地点完全有可能出现 8 级台风。天气预报与实况存在差距是完全可能的。9、2002 年 10 月 30 日，广东省湛江气象台派其执法办

公室主任科员苏兴达、业务高工陈里森到庭接受了质询，作证如下：确认该气象台于2002年1月18日出具证明的真实性。该台根据《气象法》第五条及《气象资料共享管理办法》等规定为部队的材料出具证明。该台没有事故地点的原始记录。当时因有高压出海，一般会出现局部大风，东北转东风，部队的结论是可信的。海南省气象台天气预报稿。10、海南省气象台于2001年10月23日17时、24日05时、24日08时发布的未来24小时天气预报：北部湾海面、雷州半岛西部、东部海面、海南岛四周海面，琼州海峡等近海海面偏东分5级，阵风6级。11、海南省气象台海口地面观测站2001年10月24日自记风向风速记录资料载明：24小时最大风速4米/秒（1544时）；24小时极大风速9米/秒（1550时），24小时平均风速2.5米/秒，上午10时风速2.6米/秒。12、2002年4月15日，海军榆林基地气象台出具证明：该台从铜鼓观通站、抱虎观通站搜集到的2001年10月24日气象观测数据分别如下：铜鼓观通站风速02时与08时14米/秒、05时10米/秒，11时12米/秒；抱虎观通站风速02时10米/秒、05时4米/秒，08时12米/秒，11时8米/秒。在一审期间，海军榆林基地没有到庭接受质询。13、广东省湛江气象台档案资料室于2002年4月8日出具气象资料证明：该气象台2001年10月23日下午4时、10月24日上午5时发布海洋天气预报表明，湛江港海面、雷州半岛东、西海面、北部湾北部海面、海口附近海面，阳江附近海面偏东风或东-东南风5级，阵风6级等。14、2002年4月17日，国家海洋局南

海预报中心的两份海洋环境实况分析资料证明：经统计分析认为，2001年10月24日9-11时左右，北纬 $20^{\circ}40'48''$ 、东经 $110^{\circ}34'44''$ 与北纬 $20^{\circ}41'08''$ 、东经 $110^{\circ}35'29''$ 附近海域的风力5-6级，阵风7级。15、2002年5月8日广州中心气象台资料证明：根据该气象台的气象资料分析，2001年10月24日0800-1200时，在北纬20-21度，东经110-111度附近海域天气为多云（无降雨）偏东风5级、阵风6级，浪向偏东、浪高2-2.5米，能见度12-18公里。16、其他湛江海事局询问船员的笔录。

上述海军92166部队72分队的证明材料、海南省气象台的证明、广东省湛江气象台的证明和湛江海事局询问船员的笔录是原审法院应盈海公司的申请向湛江海事局调取的。同时，根据盈海公司的申请，原审法院通知海军92166部队72分队、海南省气象台、广东省湛江气象台出庭作证，上述三证人于2002年10月30日派员到庭接受了质询。2002年10月25日原审法院派人到南海舰队硃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。在二审庭审中，太平洋保险海南公司申请海军榆林基地军人王永为证人，王永认为海军92166部队72分队向法院提供的气象资料是错误的，其依据在于海军92166部队72分队向其提供的情况和向法院提供的情况是矛盾的，但是王永未能就此提供相应的证据，其承认对气象状况的结论也并不是直接观测得出的，是对各种气象资料的分析所得的。在二审中，太平洋保险海南公司称其曾向原审法院提出申请要求海军榆林基地气象

台出庭质证，但是未能提供相应证据。

关于沉船事故的发生，原审法院综合分析相关的证据，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吨砗磲、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 $20^{\circ}41'08''$ 、东经 $110^{\circ}35'29''$ ）。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。盈海公司于当晚向南海事局报案，于次日向湛江海事局汇报沉船事故。太平洋保险海南公司也于事故发生次日询问了有关船员。

关于保险事故的损失。“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，责令盈海公司三日内扫海寻找沉船并尽快打捞清除。盈海公司委托湛江市霞山区海正打捞工程有限责任公司（下称海正打捞公司）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，盈海公司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，盈海公司与海正打捞公司签订了打捞协议，约定：盈海公司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，盈海公司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。在二审期间，太平洋保险海南公司对此表示异议，但是未能提供相反的证据。

关于保险人与被保险人对保险事故的处理。2001 年 12 月 11 日，盈海公司书面请求太平洋保险海南公司赔偿沉船损失。太平洋保险海南公司收到盈海公司的索赔函后，于 2001 年 12 月 17 日要求盈海公司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，以便盈海公司做好事故处理。盈海公司于 2002

年2月27日向太平洋保险海南公司提供了《打捞清理“盈海168”轮协议书》，于3月1日请求太平洋保险海南公司支付打捞清理费95万元，太平洋保险海南公司于3月1日、4日回复盈海公司表示：如果该事故属保险责任，太平洋保险海南公司也不接受盈海公司对“盈海168”轮的委付，只有在盈海公司向太平洋保险海南公司提供湛江海事局的事故调查处理意见书后，太平洋保险海南公司才能确定保险责任。2002年4月17日，太平洋保险海南公司函复盈海公司：盈海公司应按照《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），以便太平洋保险海南公司审定保险责任。2002年4月28日，太平洋保险海南公司函复盈海公司：太平洋保险海南公司向有关方调查，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，太平洋保险海南公司不能以“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，盈海公司再次致函太平洋保险海南公司请求保险赔付和委付。6月19日，太平洋保险海南公司重申了其3月1日不接受委付的意见。

案经原审法院审理后认为：本案属船舶定期保险合同纠纷。盈海公司、太平洋保险海南公司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。

与本案相关的风力情况是双方当事人争议的焦点。由法院调取的证据反映，船员估计沉船事故前后附近海域风力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。由法院调取的证据表明相关风力达8级。有关气象台预报的相关风力、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。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。海南省气象台天气预报稿和广东省湛江气象台气象资料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）。国家海洋局南海预报中心和广州中心气象台的资料为气象分析资料，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72分队等直接证据的证明力。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。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。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，而海军92166部队72分队所证明的风速为08时至10时的风速。相比之下，海军92166部队72分队所证明的时间点的风速，更为接近沉船时间的风速，海军榆林基地气象台的证明力小于海军92166部队72分队的证明力。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，据此，原审法院认为：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。

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，太平洋保险海南公司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，太平洋保险海南公司应当向盈海公司支付保险赔偿金。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，而且太平洋保险海南公司无理拒绝赔偿，意味其不与盈海公司对沉船协商作价，应视为太平洋保险海南公司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，盈海公司要求太平洋保险海南公司按照全部损失赔偿，并向太平洋保险海南公司作出了委付保险船舶的意思表示，太平洋保险海南公司表示不接受委付，应视为太平洋保险海南公司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，太平洋保险海南公司仍应按照保险合同的约定向盈海公司支付全部保险金额3,000,000元。保险船舶沉没后，盈海公司为了打捞沉船，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。盈海公司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，太平洋保险海南公司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，均属于太平洋保险海南公司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。太平洋保险

海南公司应向盈海公司支付的船舶全部损失和施救费用，均不应扣除免赔额。太平洋保险海南公司应向盈海公司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。太平洋保险海南公司拒赔意味其不愿与盈海公司协商确定赔款金额。盈海公司没有提供证据证明其何时向太平洋保险海南公司提供了全部必要的索赔单证。2002年10月30日，原审法院第二次召集双方当事人质证，盈海公司向法院补充提供了有关证据，并交换给太平洋保险海南公司，至此，盈海公司须向太平洋保险海南公司提供必要单证的索赔条件已成就，太平洋保险海南公司应当按照约定在11月9日前向盈海公司赔偿。太平洋保险海南公司逾期不向盈海公司履行赔付义务，盈海公司还有权请求保险赔偿金相应的利息损失。盈海公司请求船舶损失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原审判决确定的支付之日止。综上，原审法院依照《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：太平洋保险海南公司赔偿盈海公司船舶损失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原审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，由太平洋保险海南公司负担。

太平洋保险海南公司不服原审判决，向本院提起上诉，请求：1、撤销原审判决，驳回盈海公司的诉讼请求；2、判令盈海公司承担一、二审的全部诉讼费用。其事实和理由如下：

一、原审法院民事判决书对案件的主要事实认定不清。

(一) 民事判决书对盈海 168 轮该航次装货数量认定不清。

货物交接清单表面上有港方和船方的印章，似乎是真实的。但是，通过对本案证据的分析研究，不难发现货物交接清单却是不真实的。首先，从货物交接清单的日期来看，按理来说，港方签署日期与船方签署日期的笔迹应该是不一样的，但实际上，货物交接清单上港方签署日期的笔迹与船方签署日期的笔迹却是相同的，出自同一个人之手。其次，从货物交接清单记载的内容来看，其中，“根据货物运单记载”与“实装”的措词是令人费解的。所谓货物运单是指货物装完船后由船方和港方签发的，收货人据此提货及船方据此放货的凭证。货物运单就是船方和港方对装货数量的确认。既然双方已签发了货物运单，那么，还有必要签署货物交接清单吗？最后，既然航海日志、货物运单等重要证据均随船沉没，那么，货物交接清单又是如何得以“死里逃生”、“幸免于难”呢？唯一令人可信的合理解释是，该货物交接是在事故发生后补签的。

(二) 民事判决书对盈海 168 轮所装货物是否塞填加固的事

实认定不清。1、从时间上看，船员不可能完成对货物塞填加固工作。黄玉清在调查笔录中称“我和黄锦洪说我们自己想办法找木加固。等我们装完货就开始找木头，塞在两边的空位置，我上岸办完单回来时他们就差不多加好了。”据我们所知，对货物进行塞填加固应该从装货开始时起进行，在本案中，盈海168轮的二名船员在装完货后才开始找木头，这从时间上来说他们根本无法做好对几百吨货物的塞填加固工作。2、从货物离舱壁的距离来看，他们根本不可能完成对所有货物的塞填加固工作。黄玉清在调查笔录中对询问人的问题“货物堆积后距舱壁的空位有多大？”是这样回答的“大概20-30公分。”货物与舱壁的距离只有20-30公分，人的身体厚度和头就有20公分，身体宽度有50-60公分，在20-30公分的宽度内根本无法转身及弯腰工作，船员更无法下到仓里用垫木对水泥枕与舱边肋骨间空隙进行塞填加固。3、对货物进行塞填加固是一项专业技术工作，需要有经验的装卸工人来完成。船方为了节省加固费用竟然不顾船舶的航行安全，不申请对货物加固。本案的事实证明，盈海168轮之所以翻沉正是没有做好对货物的塞填加固和绑扎工作，以致船舶在大浪的作用下造成货物移位而沉没。

(三) 民事判决书对盈海168轮事发当时风力大小的事实认定不清。1、民事判决书称“有关风力的判断，应以气象机构的实测记录为准。”92166部队72分队并非气象机构，其主要的任务和职能不得而知。民事判决书依据什么认定92166部队72分

队为气象机构呢？不是气象机构的 92166 部队 72 分队所出具的证明又怎么能作为本案认定事实的依据呢？2、民事判决书称“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。”太平洋保险海南公司认为，民事判决书的上述认定是难以令人信服的。首先，所谓“所提供实况登记表所载数字符号的含义难以辩解”不能作为不采信该证据的理由。法官不是气象方面的专家，对于气象方面的数字符号的含义不懂是很正常的事情，可以通过去函征询或要求予以解释，或者向气象专家咨询，问题即可解决。其次，关于未派员出庭作证的问题，原审法院是否已书面通知海军榆林基地气象台派员出庭作证？最后，天气的观测、报告准确与否，均受诸多因素的影响，诸如观测仪器的精密度高低、观测手段的先进与否、观测人员的专业水平高低等都会影响观测、报告结果的准确性。

（四）民事判决书对盈海 168 轮沉没事故的原因认定不清。

民事判决书称船舶沉没的原因是遭遇 8 级大风。太平洋保险海南公司为，民事判决书的上述认定不仅与本案的客观事实不符。首先，即使原审法院所采信的海军 92166 部队 72 分队的证明材料所证明的风力也是局部阵风 8 级，而不是风力 8 级，阵风 8 级与风力 8 级是有区别的，不能把两者等同起来。阵风 8 级是指风力在某一短时间内达到 8 级，是间断性的；风力 8 级是指风

力在较长时间内达到8级，是连续性的。其次，船舶摇摆剧烈是由于盈海168轮转向后受到横浪的作用，而不是受到风的作用。民事判决书的下述认定也说明这一点，“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，紧接着一个大浪向左舷袭来，船立即向左倾覆没，……”船长桂荣坚在调查笔录中称“在1000时左右……突然一个大浪从船左侧打来，船马上向左倾斜，货舱里的水泥枕发出响声，……又一个大浪打来……船就整个翻了过来”。驾驶员桂再往在调查笔录中称“……左舷受浪，船行约1个钟头，不改向，仍按172度航行，约1000时我船被打翻沉，原因是货物移位而造成的。无论是判决书的认定，或是船长的陈述，还是驾驶员的看法，都说明沉船的原因是船受大浪袭击，货物移位导致船舶倾斜再受大浪的作用而沉没的。是大浪致货物移位进而造成盈海168轮沉没，而不是大风。

再者，如果原审法院民事判决书关于大风是对盈海168轮沉没的原因的认定能成立的话，那么，比盈海168轮小得多、却救起落水船员的“新祥兴”轮和其它渔船都会因大风而沉没。新祥兴轮是一艘空载船，受风面积比盈海168轮大，稳性也差，吨位也小，为什么新祥兴轮在同样的风力作用下没有沉没呢？合理的解释和答案就是：大风并不是盈海168轮沉没的原因。

最后，根据《海上交通安全法》第三条“中华人民共和国港务监督机构，是对沿海水域的交通实施统一监督管理的主管机

关。”和第四十三条“船舶、设施发生的交通事故，由主管机关查明原因，判明责任。”的规定，并根据《海上交通事故调查处理条例》第十五条规定“港务监督应当根据对海上事故的调查，作出《海上交通事故调查报告书》，查明事故发生的原因，判明当事人的责任；”海事局是海上交通事故的主管机关，事故发生后，海事局应对事故进行调查，作出《海上交通事故调查报告书》，查明事故发生的原因。查明事故原因是法律赋予海事局的一项权利，其它任何机构都没有此权利。湛江海事局未依法作出《海上交通事故调查报告书》，没有查明事故原因，原审法院依据什么认定事故的原因是大风呢？

(五) 原审法院民事判决书对盈海 168 轮推定全损的事实认定不清。首先，打捞工程没有采取公开招标的方式进行，不能保证打捞费用的公正性和合理性。其次，盈海 168 轮还没有打捞上来，船厂凭什么报出修理费为 2,267,091 元。该修理费用的真实性、合理性值得质疑。因此，船厂的报价单不能作为证据予以使用。最后，探摸费用应该包含在打捞费用中，因为谁负责打捞，谁负责探摸，探摸费用不应另行支付，该费用不属于施救费用，不应由太平洋保险海南公司承担。

(六) 原审法院民事判决书对盈海 168 轮不适航的事实认定不清。(1) 盈海 168 轮的最低配员证书记载，该轮最低配员为：船长一名，驾驶员二名、轮机长一名、值班轮员二名、水手三名、机工三名。根据本案的有关证据，盈海 168 轮实际配员为：

高级船员适任、水手二名、机工四名、且盈海公司没有提供水手和机工的值班适任证书。盈海 168 轮水手的配员低于最低配员证书的要求，说明了该轮不适航。同时，盈海公司未能提供水手和机工的值班适任证书，应视为该轮没有配备持证的水手和机工。因此，盈海 168 轮不是轻微不适航，而是严重不适航。

(2) 盈海 168 轮未能配备绑扎、加固货物所需的物料、设备，是该船不适航的另一表现。2001 年 10 月 26 日海事局对船长桂荣坚的询问笔录中，Q：货物装载情况有没有达到你的要求？A：……主要是上面那层，左右距离舱壁大概有 40 公分。Q：后来你船采取了什么固定措施？A：我们用木头塞在船肋骨与枕木之间，其他地方就没有顶了。根据上述笔录可以知道，盈海 168 轮没有配备足够的物料和设施进行货物装船后的加固、绑扎。根据询问笔录，盈海 168 轮从未装载过水泥枕，船上配备、装备的供应品不能使货舱安全收受、载运和保管货物。因此，盈海 168 轮船配备不足，是一艘不适航的船舶。盈海 168 轮船配备不足还体现在开航时存油不足，海事局对该船船长、轮机长的询问笔录均反映了盈海 168 轮开航时仅存油一吨左右的事实。船舶在海上航行遇到风浪时，不可避免的需要机动航行抵御风浪，而燃油不足将使得船舶在风浪中航行时不能机动航行或采取措施而在风浪中倾覆。因此盈海 168 轮燃油配备不足也是不适航的一种表现。

(3) 本案有关证据不能说明盈海 168 轮在事故航次中的稳定

性符合规范要求。原审法院根据本案有关证据认定，盈海 168 轮装货完毕后没有超载，船舶初稳性高度大于 0.15 米，进而得出了该船在事故航次中的装载状况良好，适航的结论。我认为，原审法院的上诉认定是对本案案件事实的错误认定。我国“海船稳性规范”对普通货船的稳性衡准要求为：1、初稳性要求。船舶须在自由液面修正后的初稳性高度不小于 0.15M。2、对大倾角稳性要求。①在 30°或船舶进水角处的复原力臂不小于 0.20M；②最大复原力臂对应角不小于 30°，或静稳性曲线因计及上层建筑和甲板室而有两个峰值时，第一个峰值对应角不小于 25°；③稳性消失角不小于 55°。3、对动稳性要求为船舶在各种装载状态下的稳性衡准数不小于 1。盈海 168 轮装货完毕后稳性高度大于 0.15 米，仅说明该船初稳性方面符合规范要求，而不能说明该船大倾角稳性和动稳性也符合规范要求，原审法院在未查明上述事实的情况下，作出该船状态良好适航的结论是认定事实错误。

（七）盈海 168 轮上述不适航的事实与事故的发生有必然的因果关系，太平洋保险海南公司依法依约对事故不承担保险赔偿责任。

本案中，盈海 168 轮没有足够的绑扎、系固设施，物料、配件不足，致使航行中货物发生移位；水手配备不足，致使航行中无人定期检查货物状况并采取相应的加固措施；船舶配备燃油不足，致使该船不能采取避风、改向措施减轻船舶的摇摆；特别是装货完毕后，动稳性和大倾角稳性不符合规范要求，即在外力作

用下将使船舶产生大角度横倾，均是与货物移位导致船舶沉没有直接因果关系。

(八) 原审法院民事判决书对船长疏忽行为的事实认定不清。

船长在该航次中存在三大疏忽行为，而这些疏忽行为与事故的发生均有直接的因果关系。第一、船长在开航前没有收听天气报告。天气情况对于在海上航行的船舶至关重要。有经验的、注意安全的船长在开航前必然会收听天气报告，或掌握海上的天气情况。证据材料证明，船长没有收听天气报告，盲目航行，根本不注意船舶安全。第二、由于船长没有收听天气报告，不掌握海上的风浪情况，因此，船长没有向港口申请加固货物。事实证明，由于货物没有加固，在大浪的作用下发生移位，导致船舶沉没。第三、由于船长没有收听天气报告，对海上的风浪估计不足，不按照港口规定的航线航行，抄近路，导致船舶左舷受横浪的袭击，货物移位不能回复，最终造成船舶沉没。根据船舶保险条款第二条第(二)款的规定“二、除外责任本保险不负责下列原因所致的损失、责任或费用：(二) 被保险人及其代表的疏忽或故意行为；”船长是被保险人在船上的代表，船长的疏忽导致了保险船舶的沉没，因此，太平洋保险海南公司不应承担保险赔偿责任。

二、原审法院民事判决书适用法律不当。

本案存在事故原因未明，盈海168轮船舶不适航，船长有严

重的疏忽行为等客观事实，因此，本案不应适用《中华人民共和国保险法》第二十三条第一款及第二款和《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，而应适用《中华人民共和国保险法》第二十二条和《中华人民共和国海商法》第二百四十四条的规定。综上，请求二审法院驳回盈海公司的诉讼请求。

盈海公司答辩称：原审判决认定事实清楚，适用法律准确，应以维持；一、“盈海168”轮装货866吨是客观事实，太平洋保险海南公司对装货数量的异议不成立。在国内沿海运输中，由于船舶装载量较大，并受货舱容积和货物本身性质等条件限制，船舶的实际装货数量通常会与预计装载数量存在一定的误差，因此，船方和港方之间在装卸作业完毕之后，双方要签署货物交接清单，共同对装货的数量进行确认，以明确双方的责任。货物交接清单是证明船舶实际装载情况的最直接证据。货物交接清单是港方和船方之间对实际装货数量的确认，据以约束港方和船方。太平洋保险海南公司认为货物交接清单不应存在是没有任何依据的。

二. 船员已合理谨慎地对货物进行了塞填加固。湛江海事局作为海上交通事故的调查机关，其对事故有关船员、港口及其装卸人员的调查证明，所有有关装载事实的证据都相互印证与吻合，是真实可信的。由于船员了解本船的结构和稳性，而装卸工人不了解，所以船员对货物在船上的堆装和加固比码头装卸工人

更专业。

三. 原审判决认定事故海域当时风力达到8级的证据充分, 太平洋保险海南公司称风力大小的事实认定不清没有任何依据。

1. 中国人民解放军92166部队72分队和中国人民解放军南海舰队硃洲雷达站是适格的证明主体, 记录的气象探测数据是客观事实的真实反映。(1) 实测记录来源合法。(2) 实测记录客观真实。72分队的实测记录为实测原始记录, 并派员出庭接受质询。海南省气象台与广东省湛江气象台对72分队的风力观测结果均表示认可, 并派高级工程师等人员出庭接受质询。(3) 实测记录与本案具有关联性。72分队观测点(文昌抱虎角)和硃洲雷达站是最为接近沉船地点的气象观测点, 其观测结果最能证明沉船地点当时的实际风力情况。

2. 国家海洋局南海预报中心、广州中心气象台的气象分析资料不能作为认定沉船地点当时的实际天气情况的证据。

气象分析预报不是实测, 只是一种推断, 不可能完全等同于实际发生的风力, 实际生活中经常存在气象预报不准确的情况, 这是常识。因而, 不能用气象预报来证明事故当时当地的实际风力情况, 更不能依据气象预报来否定当时实际观测的原始记录。海南省气象台和湛江气象台的气象专家在庭审接受质询时根据气象资料分析认为: 10月24日上午北方有一较强冷高压到达琼州海峡, 而此时在南海北部存在一个低压区, 由于高压区和低压区的气压差较大, 完全可能在局部形成风力达到8级大风天气。

四. 航行中遇到8级大风是“盈海168”轮沉没的原因，太平洋保险海南公司认为事故原因认定不清不成立。

1. 本案是海上交通事故引起的保险纠纷，法院当然具有管辖权，查明事实，包括事故原因，是民事审判不可分割的部分。法律没有规定有关海上交通事故所引起的保险纠纷有任何的先置程序。

2. 湛江海事局已经对事故进行了调查并作出了报告，报告认定的船舶沉没原因与原审判决认定基本一致。湛江海事局《“盈海168”轮沉船事故调查报告》认定：“根据上述气象资料证明，“盈海168”轮沉没事故现场风力达8级，已超过该轮的实际抗风能力。该轮在阵风8级、浪高3米的恶劣天气下航行，船舶左舷受浪，摇摆激烈，导致舱内水泥枕移位，左倾，致使恢复力矩消失，瞬间倾覆沉没。”显然，湛江海事局的调查报告对船舶沉没原因的认定与原审判决是基本一致的。

3. 太平洋保险海南公司对气象有关问题的主张不符合气象基本知识和规律。(1) 风力表示风的大小，8级是衡量风的大小的单位，风力8级只是表示风的大小达到8级，与风的持续时间没有任何关系。(2) 海面上的浪是由于风的作用形成，风平则浪静，风大则浪高，台风时海面形成巨浪。太平洋保险海南公司承认船舶当时受到大浪的袭击，却不承认当时海面有大风作用，显然是不成立的。

五. 为了证明事故造成的损失，盈海公司向原审法院提供了

《探摸报告》、探摸费收据、《打捞清理“盈海168”轮协议书》、“盈海168”轮修理报价。上述证据证明“盈海168”轮的打捞费和修理费总和高达3,717,091元,超过船舶的保险价值3,000,000元,依法应推定全损。

六.“盈海168”轮是适航船舶。1.“盈海168”轮船员配备符合要求。2.“盈海168”轮的船舶配备符合要求。3.“盈海168”轮事故航次稳性符合规范要求。

七.船长的疏忽不能作为太平洋保险海南公司拒赔的理由。本案的保险条款约定“被保险人及其代表(包括船长)的故意行为或违法犯罪行为”保险人可以不负赔偿责任。本案中,太平洋保险海南公司没有任何证据证明由于船长的故意行为或者违法犯罪行为导致船舶沉没。请求二审法院维持原审判决。

本院认为:本案是船舶定期保险合同纠纷。太平洋保险海南公司和盈海公司之间签订的船舶保险单是双方当事人的真实意思表示,内容没有违反有关法律法规的禁止性规定,应确认为合法有效。双方当事人应严格按照合同的规定履行各自的义务。

本案保险船舶“盈海168”轮已经沉没,本案争议的焦点在于太平洋保险公司应否对“盈海168”轮沉没所造成的损失,按照保险单的约定承担保险赔偿。太平洋保险海南公司以船舶沉没是因为其超载及配载不当,即不适航所致,属于保险人的除外责任、船舶沉没时没有出现8级大风为由,主张免责,对此太平洋保险海南公司依法应负举证责任。

关于“盈海168”轮该航次是否超载的问题。原审法院依据货物交接清单认定船舶实装货物为866吨，该份货物交接清单是湛江海事局向湛江港务局取得的，在一审诉讼过程中，原审法院向湛江海事局调取了该份证据。该份证据是相关的部门依职权调取的，这和太平洋保险海南公司在二审审理期间自行调取的另一份货物交接清单相比，其证据的效力较大，可信度较强，因此，太平洋保险海南公司二审提交的证据并不能否定原审的货物交接清单的真实性。该司上诉认为一审法院所认定的货物交接清单是盈海公司事故后补签的，该主张缺乏证据证明，本院对此不予支持。因此，原审法院认定“盈海168”轮在本航次中没有超载是正确的，本院予以维持。

关于“盈海168”轮所装货物是否作好塞填加固的问题。太平洋保险海南公司上诉认为盈海168轮的让船员对货物进行塞填加固工作是不当的，这个工作必须要有装卸工人来完成，但是太平洋保险海南公司未能就此提供相应的法律依据。该司还主张“盈海168”轮的船员没有时间做好有关的塞填加固工作，对于该主张也没有提供证据证明。原审法院认定船舶装载状况良好，太平洋保险海南公司不能举出充分的证据来否认原审法院对该问题的认定，因此，其上诉主张理据不足，本院不予支持。

关于“盈海168”轮发生保险事故时的风力问题。沉船事故发生时相关海域的风力情况是本案争议的焦点之一，盈海公司主张当时的风力为8级，并就此提供了海军92166部队72分队出具

的风力证明为据，证明当时沉船的地点有8级的大风。太平洋保险海南公司则主张风力为5-6级，未达到8级，并提供了海南省气象台天气预报稿、海南省气象台海口地面观测站风向风速记录资料、海军榆林基地气象台观测数据、国家海洋局南海预报中心的海洋环境实况分析资料、广州中心气象台资料证明等证据。海军92166部队72分队出具的证明提供了当时对风速的原始实测记录，而且其气象观测位置较其他的观测点而言是距离沉船点最近的，观测气象的时间和沉船的时间也是相近的，资料较为详尽。且该份证明是在沉船事故发生第九天由湛江海事局依职权所收集的，因此在证据的来源上有较高的可信度。在一审法院庭审时，海军92166部队72分队也派人出庭接受了法庭的质询，程序并无不当。海南省气象台与广东省湛江气象台在原审庭审中均对上述证明的风力观测结果表示认可，同时也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、广东省湛江气象台对风力所作出的证明是基本一致的，相互能够印证，此外，对于海军92166部队72分队的气象资格情况，海南省气象台、广东省湛江气象台在原审法院庭审中表示其是有资格、条件和技术能力的气象观察机构，其对气象的观测是准确、真实的。对于太平洋保险海南公司提供的证据，海南省气象台天气预报稿、海军榆林基地气象台观测数据所反映的是较大区域的整体范围的气象预报情况，不能表示发生事故的具体海域的气象实况，对气象的预报并不能表示实际气象所发生的状况；国家海

洋局南海预报中心的分析资料及广州中心气象台资料证明是根据气象环境资料所作出的一种分析，并不是直接实测的结果，因此在证据的证明力上要小于海军 92166 部队 72 分队的实测结果。在二审时，太平洋保险海南公司的证人海军榆林基地军人王永认为海军 92166 部队 72 分队向法院提供的气象资料是错误的，其依据在于海军 92166 部队 72 分队向其提供的情况和向法院提供的情况是矛盾的，但是王永未能就此提供相应的证据，其对气象状况的结论也并不是直接观测得出的，因此，对王永的证言，本院不予采信。对比双方当事人所提交的证据，太平洋保险海南公司提供的气象证据不能否定盈海公司提供的证据，同时结合船员的陈述，可认定当时确是大风浪造成船舶沉没的，因此，原审法院认定船舶发生沉没是由于当时海上突然有 8 级大风，而船员又无法采取应急措施的情况下所造成的，该认定是正确的，本院予以维持。

太平洋保险海南公司上诉认为船舶沉没是因为大浪而非大风造成的，这与常理相悖。此外，太平洋保险海南公司认为海事局是唯一有权查明海上交通事故发生的主管部门，本案事故的原因应依法由海事局调查，而根据湛江海事局的《“盈海 168”轮沉船事故调查报告》表明沉船事故现场风力达 8 级，已超过该轮的实际抗风能力，是遭遇意外性大风浪袭击造成船舶沉没的。由此可知，即便是海事局也是认为事故的原因是遭遇到 8 级大风，因此，太平洋保险海南公司的该主张理据不足，本院不予支持。

盈海公司主张船舶的打捞及修理的费用为3,717,091元,并提供了相应的清理费用协议书及修理费用的报价单据,对此盈海公司已完成了举证责任,对于上述证据,太平洋保险海南公司对其真实性、合理性表示异议,但是未能就此提出相反的证据予以否认,根据《最高人民法院关于民事经济审判方式改革问题的若干规定》第二十三条之规定,本院综合全案的情况后对盈海公司提出的证据予以认可,原审法院据此推定“盈海168”轮的损失为全损是正确的,本院予以维持。

太平洋保险海南公司上诉称“盈海168”轮的船员配备不符合安全配员的要求,是严重不适航。本案的事实表明,船舶的高级船员适任,只是少配1名水手,水手和机工没有值班适任证书,但是可做一般的水手与机工使用,因此,“盈海168”轮仅是轻微不适航,且与船舶沉没没有直接因果关系。至于太平洋保险海南公司所称的“盈海168”轮未能配备加固货物所需的设备及船舶的大倾角稳性和动稳性不符合规范要求,因该司未就此提供相应的证据,其主张理据不足,本院对此不予支持。

太平洋保险海南公司主张“盈海168”轮的船长没有收听天气报告,导致了船舶沉没,保险公司应予以免赔。本案的事实表明,船员在0610时至0700时收听天气预报为风力5-6级,到了约0800至1000时左右,海上的风力逐渐增大到8级,船舶摇摆剧烈而突然翻沉的,因此,船舶沉没的发生是遭遇了意外的情况,和船员行为无关。没有充分的证据表明船长有疏忽行为及保

险事故的发生和船长的行为有因果关系，因此，太平洋保险海南公司的该上诉主张理据不足，本院不予支持。

综上所述，原审判决认定事实清楚，适用法律正确，应予维持。太平洋保险海南公司的上诉理据不充分，应予驳回。依照《中华人民共和国民事诉讼法》第一百五十三条第一款第（一）项之规定，判决如下：

驳回上诉，维持原判。

本案二审案件受理费人民币 27,868 元，由太平洋保险海南公司承担。

本判决为终审判决。

审 判 长 郑舜贤
代理审判员 饶 清
代理审判员 廖云海



本件与原本核对无异

书 记 员 李翔晖