

湛江市东海海运有限公司、中国平安财产保险股份有限公司深圳分公司船舶碰撞损害责任纠纷二审民事判决书

【全文】 【法宝引证码】 CLI.C. 77790084

湛江市东海海运有限公司、中国平安财产保险股份有限公司深圳分公司船舶碰撞损害责任纠纷二审民事判决书

广东省高级人民法院
民事判决书

(2018)粤民终 2628 号

上诉人（原审被告）：湛江市东海海运有限公司。
法定代表人：陈海航，该公司执行董事。
委托诉讼代理人：许光玉，广东海建律师事务所律师。
委托诉讼代理人：李昱，广东海建律师事务所律师。
被上诉人（原审原告）：中国平安财产保险股份有限公司深圳分公司。
主要负责人：尤程明，该分公司总经理。
委托诉讼代理人：樊树安，广东华商律师事务所律师。
委托诉讼代理人：刘日尧，广东华商律师事务所律师。

上诉人湛江市东海海运有限公司（以下简称东海公司）因与被上诉人中国平安财产保险股份有限公司深圳分公司（以下简称平安财保深圳分公司）船舶碰撞损害责任纠纷一案，不服广州海事法院（2017）粤 72 民初 1003 号民事判决，向本院提起上诉。本院于 2018 年 12 月 25 日立案后，依法组成合议庭进行了审理。上诉人东海公司的委托诉讼代理人许光玉、李昱，被上诉人平安财保深圳分公司的委托诉讼代理人樊树安到庭参加诉讼。本案现已审理终结。

东海公司上诉请求：撤销一审判决，驳回平安财保深圳分公司的诉讼请求，诉讼费由平安财保深圳分公司负担。事实和理由：（一）现有证据足以证明涉案碰撞事故系因不可抗力造成，东海公司应当免责。“彩虹”台风不能预见，一审判决忽略东海公司不能预见走锚与碰撞的事实。虽然天气预报能在一定程度上提前预知台风，但无法准确预见台风的影响程度。造成涉案损失的最直接原因系海水倒灌，其在预报中并无体现。东海公司已采取适当合理的防抗台风措施，但仍无法避免和克服碰撞事故发生。一审判决认定东海公司未证明已采取何种避风措施，认定东海公司防护不足，属于事实认定错误。湛江霞海海事处作出《水上交通事故责任认定书》及碰撞事故调查报告，可以证明东海公司已采取了防抗台风措施，但因风力超过 15 级，走锚已不能避免。湛江霞海海事处认定本案事故为风灾，证明东海公司采取的防抗台风措施并无不当。依照《最高人民法院关于规范海上交通事故调查与海事案件审理工作的指导意见》第一条第五款规定，海事调查报告及其结论意见可以作为海事法院在案件审理中的诉讼证据，除非有充分事实证据和理由足以推翻海事调查报告及其结论意见。在平安财保深圳分公司未能提供充分证据证明东海公司有能力克服该台风而未尽到谨慎注意义务的情形下，应当采信上述海事调查报告。一审判决以船员不熟船舶、船员防台期间未联系公司及碰撞后未采取措施为由认为东海公司防护不足、存在过错，不能成立。（二）台风是造成涉案事故发生的直接和最主要原因。即使认定东海公司承担责任，责任比例也不应超过 20%。与本案类似的（2016）桂民再 90 号案中，法院综合考虑台风在事故中的原因力，认定被告对损失承担 20% 的责任。本案可以参考该案予以处理。（三）平安财保深圳分公司单方委托评估的公估报告，不能准确反映涉案事故损

失。一审判决据此确定损失金额，存在错误。上海弘盛保险公估有限公司（以下简称弘盛公司）系平安财保深圳分公司单方委托的评估人，且未被列入司法鉴定人名单，没有司法鉴定资质。东海公司不知道“恒惟星”轮的修理情况，也没有参与损失鉴定。公估报告没有客观反映事故的损失。本次碰撞导致“恒惟星”船主桩、副桩和缆绳被撞断，右侧船体变形。公估报告所称船头吊车、铰刀头和传动系统、台车和液压系统、机舱及舱内的柴油机、电轴系统、船上的各种室外设备、锚艇、马达等受损，涉及的设备均不在船艙，不可能由本次碰撞导致。一审庭审时东海公司已提出鉴定申请，但一审法院未予准许，违反诉讼程序。依照《海船法定营运检验技术规程》的规定，涉案事故发生后和船舶修复后，平安财保深圳分公司的被保险人深圳市恒惟星实业发展有限公司（以下简称恒惟星公司）应该申请检验，由船检部门签发船舶检损报告和船舶修复检验报告。现平安财保深圳分公司未能提供证明船舶损失和修理情况的检验报告，法院应作出对其不利认定。

平安财保深圳分公司辩称，不同意东海公司的上诉请求。（一）东海公司未能举证证明“彩虹”台风符合不可抗力所应具备的法定要件。在气象部门对台风的形成时间、强度、影响范围、路径等均有预报的情况下，东海公司应当举证证明台风的强度、影响范围、路径等已明显超出预测范围。东海公司未能举证证明其在台风到来前及面对台风侵袭时已采取适当合理的措施。本案现有证据证明，东海公司在避台抗台过程中存在诸多不合理之处，如船员配员不足，配备的6名船员都是临时拼凑上船，其对船舶状况不熟悉，“南鸿918”轮在避台抗台过程中未与公司联系，船舶走锚后船员错误地关停主机，碰撞事故发生后没有采取任何措施，致使发生多次碰撞。（二）东海公司关于对本次碰撞事故损失承担20%责任的主张不能成立。东海公司提供的参考案例，不应适用于本案。（三）平安财保深圳分公司提交的公估报告可以证明涉案事故损失。该公估报告系有资质的主体作出的客观鉴定意见，应予采信。东海公司没有提供证据反驳该公估报告的结论，一审法院未准许其提出的鉴定申请并无不当。湛江霞海海事处出具的事故调查报告系对涉案船舶受损情况作出的初步描述，不应作为本案定损的最终决定性依据。“恒惟星”轮修理完毕后已经广东省船舶检验局深圳分局检验，取得了船舶检验合格证，足以证明受损部分修复后已符合相关安全标准。

平安财保深圳分公司向一审法院起诉请求：判令东海公司向平安财保深圳分公司赔偿款项1,300,000元及利息（利息按照中国人民银行同期流动资金贷款利率计算，本金400,000元自2016年6月15日起计算，本金900,000元自2018年2月6日起计算，均计至生效判决确定的款项支付之日止）；诉讼费由东海公司负担。

一审法院认定事实：湛江霞海海事处作出的《湛江“10·4”“南鸿918”轮与“恒惟星”轮风灾碰撞事故调查报告》查明：（一）船舶概况。1.“南鸿918”轮提供的《海上船舶检验证书簿》显示，2015年9月26日该轮取得海上货船适航证书，有效期至2020年9月24日；2015年9月25日取得船舶所有权登记证书，所有人登记为东海公司；2015年10月8日取得船舶国籍证书，船舶经营人登记为东海公司，有效期至2020年10月7日。“南鸿918”轮防台时船上共有6名船员，于2015年10月3日上午上船，由船公司临时请来帮助防抗台风。6名船员分别是船长、轮机长、大管轮、大副、水手、机工。该轮是一艘刚下水的新船，还未正式投入营运。事故发生时，除船舶检验证书外，其它有关证书正在办理中，该轮没有购买保险。2.“恒惟星”轮提供的《海上船舶检验证书簿》显示，该轮于2015年8月31日在湛江港进行了年度检验，取得《海上货船适航证书》，有效期至2016年7月29日。《船舶国籍证书》显示，2011年7月11日恒惟星公司取得该轮的所有权，2012年取得《船舶国籍证书》，有效期至2017年3月31日。“恒惟星”轮的经营人是恒惟星公司。该轮是一艘绞吸式挖泥船，没有推进器装置。恒惟星公司属于非船舶安全营运和防止污染管理体系公司。“恒惟星”轮是一艘无动力工程船，没有最低安全配员要求，防台时船上共有3名船员，分别持有绞吸挖泥船一等轮机长适任证书、绞吸挖泥船一等三管轮适任证书和船员专业培训合格证。（二）天气海况和事故水域通航环境情况。两船抛锚防台水域均属于强台风“彩虹”中心经过区域，台风中心附近风力为15级，阵风超过17级。据防台船员口述事故发生时风力为17—18级，西北风浪高3—4米，退潮，暴雨，能见度差。事发水域在湛江奥林匹克中心对开水域北面约700米处，属于航道以外，非正常通航水域。（三）两船防台采取措施。10月3日约1700时，“南鸿918”轮

在龙王湾口水域抛两锚一字型防抗台风，每锚有4节锚链下水，船舶压载舱打满压载水，船舶向8度。4日约0700时每锚多放了2节锚链下水，每锚共有6节锚链下水；“恒惟星”轮锚位在湛江奥林匹克中心体育馆对开北面约700米处水域，抛两锚（左右锚）八字型和一个主桩。（四）事故损失情况。两船船体不同程度受损，无人员伤亡，未造成海域污染，“恒惟星”轮绞吸管主桩被撞断并掉入海里（已于10月22日打捞出水），副桩、左横移和右横移缆绳被撞断，右侧船体变形；“南鸿918”轮船体右舷多处凹陷。（五）事故经过。受强台风“彩虹”影响，“南鸿918”轮于10月3日约1100时接船公司（东海公司）指令，约1320时离开湛江麻斜船厂码头开往龙王湾锚地防抗台风。1710时，抵达龙王湾口位置抛下双锚，每锚各放4节锚链入水，船舶向8度，与周围船舶距离约250米。10月4日约0710时，风力有所增强，“南鸿918”轮船长下令每锚各多放两节锚链下水，每锚共有6节锚链下水。约0940时，“南鸿918”轮船长通知机舱备车。约1100时，风雨继续增大，“南鸿918”轮船长指令备双车，用车顶风。约1140时，台风风力增强到15级，风向北偏西，“南鸿918”轮用车已无法抵抗台风，开始走锚。电子海图上显示船舶走锚速度约1.5节。约1200时，当时风力超过15级，风向为北偏西，“南鸿918”轮此时走锚速度达到4节，船舶向一直向北，船舶一直拖着双锚向南漂移走锚。约1220时，由于风越来越大，“南鸿918”轮右舷舳前部位碰撞上锚泊的“恒惟星”轮艉部，两船碰撞在一起。约1230时，两船在阵风风力作用下分开，“南鸿918”轮继续向南方向漂移。1340时“南鸿918”轮漂移至奥体中心西面约1.5公里处搁浅登滩。1420时“恒惟星”轮被碰撞后随风往南漂移约800米后副桩自行落下，在距湛江海湾大桥约700米处船位固定下来。（六）事故发生原因分析。台风风力过大是造成事故发生的原因。事发时，正值强台风“彩虹”正面袭击湛江港，港内风力达到15级以上，阵风超过17级，瞬时风速达到67.2/秒，浪高3—4米，在巨大的风浪的作用下，最终导致“南鸿918”轮走锚碰撞到锚泊的“恒惟星”轮，恶劣的天气海况是造成本次事故发生的原因。湛江霞海海事处据此作出《水上交通事故责任认定书》，认定该碰撞事故是由于超强台风“彩虹”风力过大导致“南鸿918”轮走锚碰撞到锚泊的“恒惟星”轮造成的一起风灾事故。

“恒惟星”轮于2015年10月4日填写的《水上交通事故报告》中关于发生事故的详细经过写明：10月4日1210时左右，船员听到很大的声响，船体出现剧烈晃动，把值班的船员抛在地上，船员爬起来以后看到有条大船正撞击船尾。大船的船名是“南鸿918”，该船是船头向东顺着台风的风向从北往南横向过来的。当时“恒惟星”轮船尾在北，船头在南，朝海湾大桥方向。“南鸿918”轮多次横向撞击“恒惟星”轮，用于稳定船舶的主桩被撞断落入水中。“恒惟星”轮呼叫“南鸿918”轮尽快离开，该轮回复其船已失去动力无法控制。“恒惟星”轮的船员向海上救助中心呼叫请求帮助，并做好了弃船的准备。当时风越来越大，“南鸿918”轮随风变了方向，船尾向南从“恒惟星”轮的右侧撞击着压向右横移锚的钢缆。大约5分钟左右的时间，左横移锚的钢缆先绷断，随后右横移的钢缆在撞击和冲压下也断了，左、右横移钢缆和主桩全部没有了，“恒惟星”轮已完全失控，随风往南海湾方向漂去。在距海湾大桥700米左右处，被撞坏的副桩落下，才使“恒惟星”轮暂时定住不再移动。初步统计损失情况：主桩掉在海里，副桩被撞坏，台车损坏严重，起桩的液压和电力系统严重损坏，左、右横移缆绳被撞断，损失3个锚，桥架平台撞坏，柴油机进水。2个氧气瓶掉海里，50KW发电机损坏，小型发电机和电焊机、砂轮机各一台掉海里，空调主机一台摔坏。

“南鸿918”轮于2015年10月9日填写的《水上交通事故报告》中关于发生事故的详细经过写明：“南鸿918”轮在10月4日1200时左右开始走锚，周边附近的船也开始同时走锚。船在强大的风雨作用下，向南逐渐拖着双锚继续漂移。大约向南漂移20分钟左右，右舷与周边的船碰撞纠缠在一起。由于当时风雨太大，能见度低，当时情况也比较危急，看不清当时是与什么船碰撞纠缠在一起。大约1300时左右，在强大风雨的作用下，走锚纠缠在一起的船逐渐分离。

“南鸿918”轮的船长招亚龙在湛江霞海海事处于2015年10月12日制作的询问笔录中称：约1200时左右“南鸿918”轮与工程船碰撞在一起，当时风力15级以上，风向北偏西。两船相撞后，“南鸿918”轮没有采取措施，没有报告交管中心，但听到对方船报交管中心。“南鸿918”轮用车顶无效，船体向南方向漂移，一直与工程船撞在一起。因

对方船风吹不动，比较稳固。招亚龙已穿好救生衣，打算弃船到对方船上。招亚龙在2015年10月15日的询问笔录中称：招亚龙于10月3日上午被东海公司叫去防台。“南鸿918”轮还未营运，之前一直停泊在麻斜船厂。当时船上没有航海日志、轮机日志、车钟等文书，船舶证书还在办理中。招亚龙还不知道“南鸿918”轮的雷达盲区，因为其刚上船工作。在防抗台风中，由其负责跟踪台风动态。当时带了笔记本上去，用电脑在温州台风网跟踪。因为是临时上船防台的，在防台期间未和公司联系过。约0900时，风力开始变大，其感觉接近11级。约0930—1000时，通知机舱备车。1130时，感觉风力接近15级，因开始走锚了，此时操车顶风。约1000时，看到船尾的小渔船已经断缆，当时能见度约为0.5海里。操车顶风约二十分钟到半个小时，仍然无效，就停了主机，此时走锚速度达到4节。走锚期间船舶向一直向北。约1200时，开始穿救生衣。随后“南鸿918”轮一直向南漂移。约1300时，右舷船头靠中的位置和一艘船碰在一起。当时看不到这艘船，能见度约10米，碰在一起的时间约十几分钟，然后分开。“南鸿918”轮的轮机长李胜勇在2015年10月11日的询问笔录中称：李胜勇于当年4月起在担任轮机长职务。10月4日约1100时左右用车，1200时开始走锚。约1300时，船舶摇摆比较厉害，李胜勇看到船右舷与一艘工程船碰撞在一起。两船相撞后没采取任何措施。

恒惟星公司不服湛江霞海海事处就涉案事故作出的《水上交通事故责任认定书》，向广东海事局申请行政复议。广东海事局作出驳回行政复议申请决定书，认为《水上交通事故责任认定书》仅是海事管理机构在调查处理水上交通事故工作中的一个环节，不属于《中华人民共和国行政复议法》第六条规定的行政复议范围，不符合《中华人民共和国行政复议法实施条例》第二十八条规定的受理条件，驳回了恒惟星公司的行政复议申请。

本案事故发生后，“南鸿918”轮于2015年10月10日取得湛江海事局签发的《船舶最低安全配员证书》。证书载明，“南鸿918”轮航行时船舶配员不低于船长、大副、三副、轮机长、二管轮、三管轮各一人，值班水手三人、值班机工二人，GMDSS通用操作员专职一人或兼职两人，该轮连续航行时间超过24小时，证书中增加了二管轮一人。

弘盛公司于2018年4月6日出具公估报告称：受平安财保深圳分公司委托，检验师于2015年10月6日及以后多日，前往湛江市坡头区等地，就“恒惟星”轮10月4日遭遇台风“彩虹”后和“南鸿918”轮发生碰撞事故案件进行调查，并对受损情况进行了现场查勘，对损坏所涉及的费用进行了审核和评估。（一）事故调查。“恒惟星”轮是由恒惟星公司于2009年7月10日建造的无动力绞吸式挖泥船，于2014年7月25日用其自带的锚艇从湛江市东海岛海域，拖带至湛江港内锚地××灯××附近。到达预定位置后，该轮抛下艏部左右两个定位锚各约90米，随后放下船艏的主定位桩，开始挖沙作业。由于施工业主单位出现合同纠纷，施工作业于2014年9月左右停止，并一直停留在原地等待后续安排。2015年10月1日左右，在停工大约一年多后，船上大部分船员开始休假，10月2日由于台风“彩虹”生成，其路径预计会途经“恒惟星”轮停泊海域，估计到达时风力约12级左右，因此船长和大副再次对主定位桩重新起升放下，对左右横移锚重新抛锚，并安排船员对船上的设备进行防台检查，对放置在甲板的设备采用焊接加固，对露天放置的其他备件等用帆布进行覆盖，并修复破损的门窗，随后安排轮机长，水手长和一个水手驻船值班。（二）“恒惟星”轮损坏勘查。2015年10月6日至10月7日“恒惟星”轮损坏：1. 船艏：主定位桩丢失，主定位桩台车整体向前倾斜倒塌，液压管系严重扭曲变形破损，两个主桩升降液压缸被强行全部拉出；副定位桩自动掉落，固定销丢失，留在甲板面上剩余长度约12米，而船舶停靠地点水深约6—9米，同时由于船舶在运动中副定位桩自行掉落，因此估计副定位桩下部可能损坏。副定位桩上部平台严重扭曲变形，平台下部支撑结构严重变形；艏抗风锚及锚链部分丢失：波尔锚、锚链、挂锚支架扭曲变形；艏排水管距离出水管大约6米处变形破裂。2. 船艏：前吊机右舷上下平台及栏杆严重变形；右舷前部主甲板栏杆变形；右前横移锚丢失，锚钢丝绳断裂丢失约90米，横移锚导向轮支架变形：海军锚重4吨、锚绳250米；左前横移锚丢失，锚钢丝绳断裂丢失约90米；海军锚重4吨、锚绳250米；前吊机左舷下平台栏杆严重变形；据告知锚艇在事故中多次受撞击，船体底部可能遭到损坏，但需上排检查才能确定。3. 主甲板及机舱：右舷主甲板厨房因碰撞震动破碎，暴风雨进入后流入右舷配电房，主配电板短路，有部分雨水流入机舱底部，设备表面有明显的潮湿迹象，内部设备由于无电源，无法启动检查，进水导致的损坏情况暂

时未知，需等待后续检查；主甲板上一台工作空压机和备用消防泵因剧烈震动，底部固定脱焊而翻倒，损坏情况不明；主甲板上左右舷一个乙炔瓶和2个氧气瓶剧烈震动导致固定铁环断裂而翻倒，随后掉入海中；主甲板上一台备用发电机因台风原因进水，不能工作；二楼后部发电机烟囱因剧烈震动而断裂。二楼后部24V电房进水，4个蓄电池被雨淋湿，24V配电板被雨淋湿；罗经甲板上2个航行灯和1个射灯丢失，2个射灯支架损坏，GPS支架断裂，罗经甲板人孔盖丢失。4. 2015年10月10日，“恒惟星”轮锚船进湛江市滨海船舶修理有限公司开始修理，会同船东代表王云增对本次碰撞事故中遭受的损坏进行了查勘：锚船左右护舷管后边受挤压后变形；船体左右舳龙骨部位由于受挤压变形；船体底部由于搁浅导致变形，内部肋骨变形18条；螺旋桨据告知有轻微变形，但现场已经送至外修；艉轴需要检修。两个艉锚丢失，钢丝绳断裂。（三）施救及修复方案。1. 由于该轮副桩变形后卡住无法升起，使得该轮仍然无法脱困，因此船东邀请了原船舶设计师和相关液压工程师前来制定方案。2015年10月10日至11日，检验师与广州海翔船舶有限公司的船舶设计师吴师东和液压工程师，一起再次来到“恒惟星”轮对事故副桩及液压系统以及其他设备进行复勘，初步制定了液压系统修复方案。2. 12月17日至19日，主副桩施救。由于湛江地区在本次台风中受损严重，船东多次联系当地维修技术人员以及潜水人员前来进行液压系统修复，但一直找不到合适的人员。由于船舶仍然处于未脱险状态，随后以电话和邮件告知，建议其尽快施救。随后船东安排了下述施救工作：10月17日开始用千斤顶及电葫芦等工具尝试缓慢起升副桩，以便在晚些时候修复液压系统后，尽快起升。由于海事部门要求掉入海中的主桩不论损坏与否，都需要打捞，随后船东联系了数家打捞公司报价，并于19日最终确认由湛江海滨船厂安排打捞，打捞费用约19万元。“恒惟星”轮在脱困后预计在湛江海滨船厂进行后续修理。（四）“恒惟星”轮修理查勘。

1. 2015年12月21日至23日：12月1日船东代表告知，由于无法进船厂进行维修，在与公司领导联系后决定在海湾大桥附近水域进行台车扶正工作，随后由湛江市滨海船舶修理有限公司对该扶正工作进行报价，费用总计222,900元，由于部分费用明显不合理，经谈判，最终船厂同意将上述费用打折，降低至190,000元左右。12月10日船厂安排人员上船开始台车扶正工作。现场发现台车上液压管路几乎全部拆卸，并严重断裂、变形，部分液压缸漏油破损，驱动轴变形，由于台车还没有完全起升，大部分部件无法详细查勘，损坏情况仍然不明。台车扶正工作预计还需要5天时间左右，在扶正后将进行加固，随后再由拖轮拖至船厂进行进一步维修。由于暂时无法进厂，同时目前最重要工作就是对台车进行扶正，所以其他损坏的项目暂时还未安排维修。主定位桩：由于打捞上岸的主定位桩无法长期放置在沙滩上，而暂时无法找到合适的起吊吊机，因此船东经过研究后，决定将主定位桩切割成数段，用汽车吊运至船厂放置。12月9日，主定位桩被切割成4段，随后用汽车吊及卡车运至湛江市滨海船舶修理有限公司放置。2. 2016年3月14日，再次前往湛江市，了解到“恒惟星”轮已经定制部分零件设备，台车已经扶正、主桩大梁已经放置在船舶、液压系统、船舶护栏部分维修。据王云增告知因船厂码头泊位不够，妨碍其他船舶卸货等原因，不让“恒惟星”轮在码头进行停泊维修，而在湛江××大桥附近水域停泊维修。3月15日，现场测量部分区域，对所用的材料规格和数量进行统计。3. 继3月15日测量完成船舶局部尺寸的数据后，未对船舶受损部分和目前该轮维修的进展程度进行查勘与目前维修的成本进行的核实并做到记录，现场根据王云增提供的该船舶的维修清单项目，3月16日进行了逐一核对，对船舶目前维修的情况进行查勘，并进行了核实。4. 7月22日至23日，再次前往湛江市查勘“恒惟星”轮的维修进度，发现该轮部分零件设备已将维修完成，该轮台车已经扶正、主桩、副桩大梁矫正完毕，船舶的液压系统、船舶护栏部分维修已经完成，现在维修的是机舱的控制设备、主机设备情况检测。5. 8月9日，再次来到湛江市，会同船东代表，就本次事故由于机舱玻璃被撞裂后，造成机舱4台柴油机以及电轴系统进水无法启动的损坏进行了查勘，并会同修理厂家服务工程师北车（大连）柴油机有限公司和上海久巍自动控制设备有限公司，对机舱中进水的4台柴油以及电轴系统的修理过程进行了跟踪。6. 2017年5月2日、5月21日，由于该轮在事故过程中遭遇“南鸿918轮”多次撞击，船舶遭受撞击失控后又发生搁浅，因此船东担心船体底部受损，同时在后续检查又发现船头铰刀头遭受撞击后产生裂纹，副定位桩在掉落过程中变形，因此需要安排进坞维修检查。但由于该轮船型特殊，又无动力，因此在湛江地区很难

找到合适的船坞，直到 2017 年 5 月 2 日，该轮才进入湛江市坡头区麻斜船厂干坞，并于 5 月 21 日维修完毕出坞。在本次进坞过程中，分别于上述两日对本次工程项目进行跟踪查勘。（五）损失审核。据“恒惟星”轮船东提供的损失清单，本次事故共计损失 3,393,631 元，根据实际的损坏情况以及相关资料，对本次事故损失进行了审核，合理的损失为 3,181,146 元。（六）理算。每次事故绝对免赔额为 50,000 元或损失的 10%，两者以高者为准。本次事故损失 3,181,146 元 \times 10%=318,115 $>$ 50,000，因此本次事故的免赔额为 318,115 元。残值计算，费用审核中已考虑残值，此处不做重复计算。理算金额：3,181,146 元-318,115 元=2,863,031 元。弘盛公司公估师到庭说明维修项目时明确其所列项目比较细，大的项目就是船尾的导轨架、右舷主甲板的玻璃破损导致机舱进水，配电板等机舱设备受损。公估师在出庭时均已说明其审核每项维修项目的费用时所依据的凭证。

平安财保深圳分公司在起诉时提交了弘盛公司于 2017 年 9 月 6 日出具的涉案碰撞事故公估报告，损失审核写明根据“恒惟星”轮船东提供的损失清单，本次事故共计损失 3,562,162 元，定损金额为 3,065,972 元，理算金额扣除 10%的免赔额为 2,759,375 元。庭后公估师对前后两份报告的损失金额不同解释为：首次报告，船东报损 3,562,162 元，公估师根据保险条款，剔除了部分不属于保险责任范围内的损失，如柴油等，也剔除了部分单证无法核实的损失，定损金额为 3,065,972 元。第二次出具的报告时，由于起诉同时还包括船东的损失，因此将仅属于船东损失而不属于保险责任的损失也加入到报告中，最终定损 3,181,146 元。而对于一部分单证无法核实的损失，船东直接去除，因此第二份报告船东报损也相应减少。经对比两份报告部分项目审核定损的金额有变化，其中液压系统和柴油机加油的金额 16,300 元和更换液压油 45 桶 116,000 元在第一次的报告定损为 0 元，在第二次报告中则予以确认，公估师认为该项目为船东损失而不属于保险责任的损失。

恒惟星公司于 2015 年 3 月 6 日为“恒惟星”轮向中国平安财产保险股份有限公司购买了沿海、内河船舶一切险，附加螺旋桨、舵、锚、锚链及子船单独损失保险、船东对船员责任保险，平安财保深圳分公司向恒惟星公司开具了保险费发票。事故发生后，恒惟星公司分别于 2016 年 4 月 19 日、2018 年 1 月 5 日向平安财保深圳分公司出具了预付赔款协议，平安财保深圳分公司于 2016 年 6 月 13 日支付了保险赔款 400,000 元，于 2018 年 2 月 5 日支付了保险赔款 900,000 元。

一审法院认为，本案的争议焦点为“南鸿 918”轮是否应对走锚碰撞它船造成的损失承担赔偿责任，是否存在免责的事由以及“恒惟星”轮因碰撞事故造成的损失数额。

涉案碰撞事故是由于“南鸿 918”轮因台风走锚碰撞到锚泊的“恒惟星”轮造成的，“恒惟星”轮作为一艘无动力工程船，在港内锚泊抗台，在事故发生时没有发生移动、走锚，对碰撞的发生没有责任。“南鸿 918”轮走锚是导致事故发生的直接原因，东海公司作为该轮的所有人和经营人，应按其过错承担相应的法律责任。东海公司辩称涉案碰撞事故造成的损失是不可抗力造成的，东海公司不应承担赔偿责任。由于平安财保深圳分公司对东海公司在抗台风的过程中是否存在过错无从得知，根据对不可能知悉的事项不承担举证责任的原则，应由东海公司对自己在抗台风过程中是否已采取适当、合理的措施，尽到谨慎注意义务进行举证。东海公司主张碰撞事故是台风引起的，属于不可抗力，对此东海公司应证明本次事故的发生是不可预见、不可克服、不可避免的。东海公司提交了湛江霞海海事处作出的《水上交通事故责任认定书》作为证据，拟证明台风构成不可抗力。该责任认定书认定恶劣天气海况是造成本次事故发生的原因，仅从事实方面说明本次事故发生的客观原因，但并未从不可抗力构成的三个要件出发对本次台风是否构成不可抗力进行法律上的分析，东海公司并未完成其免责抗辩的举证责任。对于台风而言，根据现有技术手段可以对于路径、风力和登陆时间作出预报，该责任认定书仅写明台风正面袭击湛江港以及台风的强度，东海公司还需进一步证明台风的强度、影响范围已超出天气预报的强度和范围，进而构成不可预见；其次对于不可避免和不可克服而言，由于船舶属于可移动工具，东海公司应证明自己在台风前已采取了适当的合理的避风措施，在台风中采取了适当的合理的抗台风措施。在本案中东海公司并未提供证据证明其采取了何种避风措施，且根据事故发生后海事部门对“南鸿 918”轮船员的调查笔录显示，6 名船员是在事故前一天登

轮临时防台，船员对船舶状况不熟悉，在防台期间未和东海公司联系过，未能及时得到东海公司的指导和提示，船舶走锚后，船员认为操车顶风无效，就停了主机，两船相撞后没采取任何措施等，客观上可能因上述行为导致碰撞事故无法避免或无法减轻损失，因此可以证明东海公司有防护不足的情形，东海公司未能完成其证明其防抗台风措施的正常性、正当性和无可指责性的举证责任，应承担不利后果，东海公司不能免责，应对“南鸿918”轮走锚碰撞恒惟星公司所属的“恒惟星”轮承担全部赔偿责任。

海事部门对碰撞事故的调查报告虽对事故损失的情况作出陈述，但没有详细列明损坏部位需维修项目，弘盛公司公估师到庭说明维修项目时明确其所列项目比较细，大的项目就是船尾的导轨架、右舷主甲板的玻璃破损导致机舱进水，配电板等机舱设备受损，与调查报告列明的“恒惟星”轮被撞击及受损部位大致相同。事故发生后，平安财保深圳分公司委托的弘盛公司检验师及时到达现场对该轮受损情况进行了勘查和检验，且对整个修理过程的修理费用进行了审核，出庭公估师对其理算每一项费用进行了详细说明，理算过程清晰明了。《最高人民法院关于民事诉讼证据的若干规定》第二十八条规定：“一方当事人自行委托有关部门作出的鉴定结论，另一方当事人有证据足以反驳并申请重新鉴定的，人民法院应予准许。”东海公司虽然对公估报告有异议，但没有提交足以反驳的证据予以证明，因此东海公司在庭审中提出如果法院认定其有责任，其申请法院对船舶碰撞的范围进行鉴定，并没有反驳证据支持，且因“恒惟星”轮现已修理完毕，不存在鉴定的条件，故不予准许东海公司的鉴定申请。对于弘盛公司先后出具的两份报告中认定定损金额时出现的差额，公估师进行了说明且在公估报告中附上相关费用的凭证。弘盛公司于2018年4月6日出具的公估报告依据充分，可予采纳。根据该份公估报告的理算，“恒惟星”轮因事故受损的修复费用为3,181,146元，平安财保深圳分公司已实际向恒惟星公司赔付1,300,000元，平安财保深圳分公司在此金额范围内取得代位求偿权，东海公司应赔偿平安财保深圳分公司1,300,000元。

依照《最高人民法院关于审理船舶碰撞和触碰案件财产损害赔偿的规定》第十三条的规定，侵权人除赔偿本金外，利息损失也应赔偿，有关损失利息的计算从损失发生之日或者费用产生之日起计算。平安财保深圳分公司分别于2016年6月13日和2018年2月5日向恒惟星公司支付保险赔款，应从平安财保深圳分公司支付保险赔款之日起分段以中国人民银行规定的金融机构同期同类贷款利率计算利息。平安财保深圳分公司主张400,000元赔款从2016年6月15日起、900,000元赔款从2018年2月6日起计算利息，属平安财保深圳分公司对其权利的处分，予以准许。

一审法院依照《中华人民共和国海商法》第一百六十八条，《最高人民法院关于审理船舶碰撞和触碰案件财产损害赔偿的规定》第三条第二项、第十三条第二款的规定，判决：东海公司赔偿给平安财保深圳分公司1,300,000元及利息（利息按照中国人民银行规定的金融机构同期同类贷款利率计算，本金400,000元自2016年6月15起、本金900,000元自2018年2月6日起计算，均计算至判决指定的应付之日止）。以上给付金钱义务，应于判决生效之日起10日内履行完毕。一审案件受理费16,826元，由东海公司负担。

本院二审期间，东海公司围绕上诉请求提供了以下证据：1. 2015年10月3日的天气预报，拟证明台风“彩虹”的强度已超过天气预报的范围；2. 委托函，拟证明东海公司委托广东华南海事司法鉴定中心（以下简称华南司法鉴定中心）就涉案事故是否属于不可抗力和事故损失出具鉴定意见；3. 司法鉴定意见书，拟证明涉案事故系因不可抗力造成，事故损失为813,886.4元；4. 《关于要求登轮鉴定“恒惟星”轮的函》、邮件详情单、邮件查询记录及通讯软件聊天记录，拟证明东海公司曾提出登轮对“恒惟星”轮进行勘查鉴定，恒惟星公司予以拒绝；5. 车钟照片，《水上交通事故报告》中所称的“停了主机”是指“停车”而非“完车”，主机随时可以启动；6. 关于“彩虹”台风的新闻报道，拟证明该台风构成不可抗力；7. （1999）沪高经终字第423号民事判决书，8. （2016）桂民再90号民事判决书，9. （2000）厦海法事初字第018号民事判决书，拟证明类似案件的裁判情况。本院组织当事人进行了证据交换和质证。平安财保深圳分公司对东海公司逾期提供证据提出异议；认可证据2、证据4、证据7、证据8、证据9的真实性，对其拟证明内容不予认可；不予认可证据1、证据3、证据5、证据6真实性。本院对双方当事人共同认

可其真实性的证据予以采信。东海公司提供了证据3司法鉴定意见书的原件，且参与鉴定的鉴定人员已出庭作证，现平安财保深圳分公司对其真实性不予认可，但未能提供反驳证据，本院对该证据予以采信。证据5系涉案事故发生后东海公司单方拍摄的车钟照片，其不足以直接证明事故发生时的主机状态，且平安财保深圳分公司亦对此不予认可，本院对该证据不予采信。证据1及证据6拟证明的“彩虹”台风基本情况，属于众所周知的事实，当事人无须举证证明。东海公司提供的上述证据能否支持其诉讼主张，本院将结合本案其他证据及查明的事实予以综合认定。

本院对一审查明的事实予以确认。另查明：东海公司曾向恒惟星公司发函，以其已委托华南司法鉴定中心对“恒惟星”轮的损害范围和修理费用进行鉴定为由，要求恒惟星公司安排、配合鉴定人员登轮勘查。后华南司法鉴定中心鉴定人员未能实际登轮勘查。华南司法鉴定中心依据事故报告书、事故责任认定书、修理账单明细等材料，于2019年1月23日作出司法鉴定意见书。鉴定意见为：“南鸿918”轮的防台风措施是专业的、合适的，船员不存在过失行为；由于台风风力达15级以上，无论该轮采取何种行动，走锚和碰撞事故都不可避免；同意湛江霞海海事处的调查结论，该事故是因台风风力过大造成的一起风灾事故；“恒惟星”轮在事故中可确定与碰撞有关的损失范围为主桩丢失、副桩损坏等，可确定的永久性修理费用为813,886.4元。参与该鉴定的华南司法鉴定中心海损事故司法鉴定人员、高级工作师叶某于二审期间出庭作证称：涉案事故发生时，即使“南鸿918”轮开足马力，也无法成功抵抗台风；在继续“开车”已无法避免走锚的情形下，停机是当时恰当的操作；面对“彩虹”台风，“南鸿918”轮没有其他可以采取的防抗台风措施。

本院认为，平安财保深圳分公司以其承保的“恒惟星”轮被东海公司所有的“南鸿918”轮碰撞受损、其作为保险人赔偿损失后取得代位求偿权为由提起诉讼，主张东海公司承担侵权责任、向其赔偿保险赔款，本案为船舶碰撞损害责任纠纷。

根据各方当事人所述意见，综合全案证据，并结合本院查明的案件事实，本院确定本案二审的争议焦点为：东海公司是否应就“南鸿918”轮碰撞“恒惟星”轮造成的损失承担侵权责任而向平安财保深圳分公司赔偿保险赔款及“恒惟星”轮因碰撞造成损失数额。

《中华人民共和国海商法》第一百六十七条、第一百六十八条、第一百六十九条规定：船舶发生碰撞是由于不可抗力或者其他不能归责于任何一方的原因或者无法查明的原因造成的，碰撞各方互不负赔偿责任；船舶发生碰撞是由于一船的过失造成的，由有过失的船舶负赔偿责任；碰撞的船舶互有过失的，各船按照过失程序的比例负赔偿责任。依照上述法律规定，船舶碰撞损害责任适用过错责任归责原则。平安财保深圳分公司主张东海公司就涉案碰撞事故承担侵权责任，其应依照《中华人民共和国民事诉讼法》第六十四条第一款关于“当事人对自己提出的主张，有责任提供证据”的规定，举证证明东海公司就该事故的发生负有过错。

现海事部门作出的事故调查报告载明，涉案事故系因“南鸿918”轮走锚碰撞“恒惟星”轮而起。该事故不属于一船故意碰撞它船的情形，故东海公司对事故发生不存在故意的主观过错。至于东海公司对事故的发生是否负有过失，则应结合其预见事故发生的主观状态和避免事故发生的客观行动，作出判断和评价。因平安财保深圳分公司对上述事实欠缺相应的举证能力，根据当事人对不可能知悉的事项不承担举证义务的原则，应当由东海公司承担相应的举证证明义务。在东海公司提供证据证明其已采取相关措施的基础上，平安财保深圳分公司为支持其诉讼请求，还需进一步举证证明东海公司未尽合理注意义务并采取足够恰当的措施而对事故发生负有过失。

本案诉讼中，东海公司针对相关证据中记载的“南鸿918”轮采取的防抗台风措施作出了解释说明，并申请鉴定人就事故原因等问题出庭作证。本案中并不存在东海公司无正当理由拒不提供证据材料而致使无法查清其在事故发生前后所采取措施的举证妨害行为。在查明“南鸿918”轮为避免事故发生所采取相关措施的基础上，平安财保深圳分公司提出东海公司在防抗台风时存在的不合理之处，以此为由主张东海公司负有过失。平安财保深圳分公司提出具体理由包括：“南鸿918”轮船员配员不足，配备的船员均为临时拼凑上船，船员对船舶状况不熟悉，防抗台风时未与东海公司及时联系，船舶走锚后错误地关停主机，事故发生后未及时采取措施等。经查，“南鸿918”轮在防抗台风时共有船长、

轮机长、大管轮、大副、水手和机工等 6 名船员在船，系由东海公司临时聘请，于涉案事故发生前一日登轮。因事故发生时“南鸿 918”轮尚在申办有关证照，其并无最低安全配员要求，且未正式投入营运。故在台风到来前要求东海公司安排对该轮具有丰富实践操作经验的船员防抗台风，不具备现实条件。现东海公司在获知台风预报信息后，已安排“南鸿 918”轮前往锚地避台，并采取抛一字型锚和打压载水等措施。平安财保深圳分公司未能就事故发生时该轮需立即与东海公司进一步联系的必要性以及未采取该措施可能造成的不利后果作出合理的解释说明，其以此为由主张“南鸿 918”轮操作不当的依据不足。至于关停主机的操作是否正确的问题，东海公司于二审期间申请鉴定人叶某出庭作证，叶某就继续“开车”已无法避免走锚的情形下应进行停机操作的合理性陈述了意见。现平安财保深圳分公司无法举证证明“南鸿 918”轮采取的上述操作不当，也无法说明该轮在事故发生时应当采取何种措施以有效避免或减轻损失。平安财保深圳分公司主张东海公司就该事故发生负有过失的依据不足，本院不予支持。

涉案事故发生于 2015 年 10 月 4 日“彩虹”台风中心经过的区域。中央气象台于事故发生前一日预报的台风风力为 11—12 级、30—35 米/秒。涉案事故发生时，台风风力达到 15 级以上、阵风超过 17 级，瞬时风速达到 67.2 米/秒，可见其风力已明显超出了原预见范围。现有证据表明，“南鸿 918”轮采取的防抗台风措施，与当事人在事故发生前可以预见到的风险程度基本相称。海事部门出具的《水上交通事故责任认定书》和事故调查报告，亦认定该事故属于台风风灾事故，并未指出东海公司对此负责任。在此情形下，不能仅据损害结果的发生而推定行为人负有过错并应当对此承担侵权责任。现平安财保深圳分公司不能举证证明东海公司存在过错，无法推翻上述海事调查报告及其结论意见。依照《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉的解释》第九十条第二款关于“在作出判决前，当事人未能提供证据或者证据不足以证明其事实主张的，由负有举证责任的当事人承担不利的后果”的规定，平安财保深圳分公司应当自行承担举证不能的法律后果。因平安财保深圳分公司主张东海公司承担侵权责任的条件不能成立，其关于东海公司赔偿保险赔款的诉讼请求本院不予支持。本案不再对“恒惟星”轮因碰撞造成损失数额作出审查认定。

综上所述，东海公司的上诉请求成立，予以支持。依照《中华人民共和国海商法》第一百六十七条，《中华人民共和国民事诉讼法》第一百七十条第一款第二项规定，判决如下：

- 一、撤销广州海事法院（2017）粤 72 民初 1003 号民事判决；
- 二、驳回中国平安财产保险股份有限公司深圳分公司的诉讼请求。

一审案件受理费 16,826 元，二审案件受理费 16,826 元，均由中国平安财产保险股份有限公司深圳分公司负担。湛江市东海海运有限公司已向本院预交诉讼费 16,826 元，本院予以退回。中国平安财产保险股份有限公司深圳分公司应向本院交纳诉讼费 16,826 元。

本判决为终审判决。

审 判 长 杜以星

审 判 员 李民韬

审 判 员 贺 伟

二〇一九年三月二十八日

法官助理 李金迪

书 记 员 林冬燕