

2025年4月

总  
第  
一  
四  
九  
期

4

techonor.



声  
闻

## 导读

- ◇ 共建“一带一路” | 中企在巴西内陆“播种”光伏
- ◇ 海上保险定值保险约定效力界限探析（三）
- ◇ 案例分析 | 海上运输中的大宗散装货物短少与货物运输险（三）

为客户创造价值

## 共建“一带一路” | 中企在巴西内陆“播种” 光伏



从巴西东北部塞阿拉州的北茹阿泽鲁市驱车向东行驶约 1 个小时,路边出现一个写着“玛瑞蒂市到了”的标识牌,上面画着几片太阳能光伏板。这个人口仅 4 万的小城,因为中国企业投资建设的光伏项目发生了巨大改变。

玛瑞蒂市郊区,由 9 个光伏园区组成的光伏群在约 16 平方公里的土地上铺展开来。这是由中国电力建设集团有限公司(以下简称“中国电建”)投资建设的玛瑞蒂光伏项目,总装机容量 425 兆瓦。近日,经巴西国家电力调度中心批准,玛瑞蒂光伏项目实现了全容量并网发电。

“建设光伏项目与农业种植有许多相似之处,两者都是对太阳能的利用。前期平整土地、安装光伏板、建设升压站、铺设电缆等工作就像是在耕耘播种,最后并入巴西电网则是收获的时刻。”玛瑞蒂光伏项目经理周琦告诉记者,今年春节期间,项目部 30 多名中方员工都在为并网工作做最后冲刺,数百名巴方员工也在一线忙碌着。

“我在中国学习过两年,清楚地知道与家人共度新春对中国人的重要性。”项目商务协调员维克多·萨莱斯说,“我的中国同事们令人钦佩。因为项目需要,他们坚守在岗位上,这体现了他们对项目的承诺。”

2023 年 3 月开工建设以来,玛瑞蒂光伏项目给当地带来了可喜的变化。城市街道上,新开的大型超市顾客盈门,路边的餐馆总是不缺食客,各式各样的店铺林立。“两年刚刚到这里时,开门营业的餐馆没有几家。”项目投资方、中国电建巴西盈毕德公司副总经理刁延华告诉记者,建设高峰期,项目为当地带来超过 2000 个就业岗位,城市商业和经济发展也拥有了动力。

对很多当地人来说,项目建设意味着他们不用外出找工作。曾在项目上工作的当地居民若泽·德莫赖斯对记者表示,之前本地缺少工作机会,很多人会到巴西南部从事割甘蔗、摘苹果等工作。现在,当地居民在项目上就能找到工作。项目行政经理乔尔索·瓦斯康塞洛斯说,项目超过 80% 的员工从本市招聘,很多人接受专业培训并积累了相关工作经验,“他们以后即使离开了项目,也能找到不错的工作”。

“可再生能源非常重要。通过玛瑞蒂光伏项目,我们获得了相关投资和技术,劳动力也得到培训,整个城市都受益匪浅。”玛瑞蒂市市长若昂·富尔塔多对记者说,截至目前,项目为该市带来了约 1800 万雷亚尔(1 雷亚尔约合 1.26 元人民币)的财政收入,与中国企业的合作“造福了我们这里的一代人”,项目产生的清洁能源也将为整个巴西的绿色发展贡献力量。

## 海上保险定值保险约定效力界限探析(三)



## （二）定值保险法律属性

保险法以正面肯定的方式设立了定值保险之规制，尤其在海上保险中体现更为明显，我国《海商法》第 219 条：“保险标的的保险价值由保险人与被保险人约定”。相对《保险法》，作为特别法的海商法在海上保险一章该条的文义更突显定值保险的合法性和正当性。立法做如此编排，盖因海上保险出险定损的特殊性：首先，海上保险标的的定损难度非常大。比如船舶险中，普通人很难评估标的船舶的市场价格，须由专业人士对比船舶船龄、船级和船旗、主机及设备制造商、钢板价格等多种因素，综合对价格进行逆向推定，不同的专业机构评估出来的船舶价格也会存在差异。其次，海损事故发生后对损失的鉴定成本非常高，海上保险中受损保险标的物往往或在海上，或在遥远的他国港口，这些无疑又增加了鉴定成本，理赔程序也是争执不断，增加诉累。再次，海上保险的定值保单被法律认可，也是历史上海上保险交易习惯的产物。两百年前，船舶如果在海上失踪，人们需要几个月时间才能知道，且大多数情况下，也可能无法准确知道船只在什么地方出险，因此没有技术手段确定损失的价值，比较实际的做法是事先商定的价值代替现金价值。

无论现代海上保险实践的要求，还是历史原因所致，我们只能看到定值保险是补偿原则为理赔定损需要做出的让渡。诚如我国的保险法学者樊启荣教授指出：“法律容忍定值保险存在的旨趣，乃着眼于法律经济角度，从估算保险价值之技术需要出发，要求损失补偿原则对效率原则作出适度让步”（樊启荣，2013 年）。我国台湾地区保险法学者江朝国同样认为：“为了避免保险事故发生时确定保险价值之困扰，保险法允许当事人于订立契约时即约定保险价值，而以之为保险事故发生时计算损害之标准，此即定值保险之功能”（江朝国，2002 年）。

从保险合同交易过程出发，保险价值的作用尽在理赔阶段体现。实际交易中，被保险人通过填写并向保险人寄送投保单，投保单中的保费报价计算基于保险金额与保险费率的乘积，而保险人的对价是对被保险人保险金额限额内的保险利益提供保护，至于约定保险金额超出保险价值的部分，则与保险人无关。从这个角度来看，保险价值是否约定，不妨碍保险合同的成立与履行。当然，如保险金额超过保险价值，无论是约定保险价值，还是不定值保险，对超过部分的保险均属无效，而此种不同只是对是否超额投保的评定时间和成本不同，并无本质差别。

综合来看，定值保险属工具性法律概念，唯一的作用是节省理赔成本，其带来的负面效果是使得损失补偿原则在保险法中的地位有所减损，增加了道德风险。因此补偿原则对定值保险的退让应以不增加道德风险为限，本文稍后详述此点。

## （三）超额定值

虽然定值保险解决了理赔难的技术问题，但也带来新的法律问题和争议，如保险标的物出险当时的市场价格小于约定保险价值，则构成学理上所称的“超额定值保险”。水险中，相对海上货物运输保险，船舶保险中的“超额定值保险”更为常见。海上货物运输保险中，被保险人往往是货物利害关系人，无论是货主、银行亦或其他任何一方，保险利益限于货物价值、运费和保费，而货物价值、运费及保费则在投保时被固定下来，因此超额定值的情况较为少见。反观船舶保险：首先，船舶保险周期比较长，租金市场波动大，船舶本身的价值受运费、租金市场价格波动影响很大；其次，船舶估值难度大，船东更愿意按船舶购置价作为船舶价值评估依据；再次，其上有抵押权的船舶为获得更高的融资金额，

船东往往应融资方要求将较高的船舶价值填入投保单。如此种种，使得船舶保险中出现超额定值现场的现象比较多。

---- 待续 ----

## 案例分析 | 海上运输中的大宗散装货物短少与货物运输险（三）



案例 4：中国人民财产保险股份有限公司广西壮族自治区分公司与阿特米斯船东公司海上、通海水域货物运输合同纠纷申请再审民事裁定书（2016）最高法民申 45 号

同案例 3 一样，该案例同样依据了空距报告作为承运人交付货物的依据。

最高院判决书认为：CCIC 江苏公司出具的“重量证书（船舱）”，依据的空距及温度与卸货前空距报告一致，但密度却是货物卸至岸罐后的实测密度。同时，货物卸至岸罐也超出了承运人在运输合同中的责任期间。故人保广西公司主张依据 CCIC 江苏公司“重量证书（船舱）”确定实际交货重量缺乏事实依据。

空距报告显示涉案货物在目的港共卸货 19961.427 吨，比提单记载的货物重量短少 38.573 吨，约占提单记载货物重量的 0.19%。液体货物在海上运输途中，会因蒸发或挥发等自然属性造成短重，大宗液体货物采取水尺计重的

计量方式也会造成一定误差。涉案货物短少 0.19%，在行业惯例允许范围之内。

从案例 3 与案例 4 中，我们应该注意到：1、液体货物的运输责任期间是阀门到阀门，因此液体货物以卸货港水尺的空距报告，作为交货依据；2、保险合同的责任期间是仓至仓，因此即使空距报告数据不如商检证书精准，保险人需要按照商检证书赔偿后，无法从承运人处得到赔偿；3、从证明责任看，保险人如果拒赔“短少”只能依据是除外责任造成的，而保险人或者货主找承运人索赔，则需要证明损失是发生在在船期间，而保险人或货主都难以达到该证明标准。

### 三、清洁提单上的货物数量 > 装货港的货物数量证明载明的数量

案例 5：中国人寿财产保险股份有限公司湖南省分公司与玛德琳航运私人有限公司海上、通海水域货物运输合同纠纷一审民事判决书（2019）津 72 民初 751 号

2018 年 11 月 3 日，在阿根廷圣洛伦佐港，该轮船长代表承运人就诉争货物签发了编号为 SPC061803、SPC061805、SPC061806、SPC061807 和 SPC061808 的五份提单。提单记载：托运人为 BUNGEARGENTINAS.A.；收货人凭指示；通知方为中储粮公司；船长为 TINTUNAUNG；运费预付，清洁提单已装船；各提单分别记载了货物重量，共计 7775.938 吨。2019 年 1 月 8 日，该轮抵达中国天津新港卸货，根据空距报告显示卸货 7608.141 吨，短少为 167.797 吨。

法院认为：

1、本案中，被告在装货港出具了空距报告，根据报告显示，存在短装，但就诉争货物其仍签发了五份清洁提单。

惠 人 达 己

T: +86 532 86100099

诚 至 诺 行

F: +86 532 86100089

中储粮公司作为收货人善意受让该提单,被告提交的装货港空距报告对其没有约束力,被告应当按照提单记载的重量向中储粮公司交付货物。根据被告在天津新港卸货时所作的空距报告,卸货重量为 7775.938 吨,短量为 167.797 吨。

2、被告主张应对收货人均为中储粮公司的中国三个港口卸货的重量共同计算,短少为 0.5%,属于大宗散货国际惯例合理误差范围内,可以免责。本院认为,对于大宗散货,

如果承运人尽到谨慎管货的义务,对于因合理损耗、计量允差造成的货物短少,承运人可以免责。但本案中被告不能免责,理由如下:.....被告在装货港根据空距报告已知货物短少,但仍签发了清洁提单,其存在过失,即使短少在 0.5%以内,对其免责的抗辩也不应支持。.....被告作为承运人,在其责任期间内诉争货物发生短少,其又未能举证证明具有免责事由,应向收货人中储粮公司承担赔偿责任。

---- 待续 ----

-----  
达诺箴言:

天地与我并生,而万物与我为一。——《庄子·内篇·齐物论》

-----  
**免责声明:本出版物仅供一般性参考,并无意提供任何法律或其他建议。我们明示不对任何依赖本出版物的任何内容而采取或不采取行动所导致的后果承担风险。我们保留所有对本出版物的权利。**