

携手发展国际道路货物运输责任保险 服务中亚区域经济合作

赵旭（中国人民财产保险股份有限公司）

尊敬的各位领导、各位来宾、女士们、先生们：

下午好！

我来自中国人民财产保险股份有限公司，这是一家中国国内历史最悠久、业务规模最大、综合实力最强的财产保险公司，也是亚洲规模最大的财险公司，在全球单一品牌财险公司中位列第二。我在责任保险事业部工作，主要负责责任保险业务的市场开发。我们公司在中国国内最早开展货物承运人、国际货运代理、物流等责任保险业务，经验丰富，保险技术领先，服务网络遍布全国各地。今天非常荣幸有机会代表公司参加中亚区域承运人和货运代理人协会联合会2014年会，分享我们关于发展国际道路货物运输责任保险的一些看法。

1. 投保责任保险是国际道路货物运输有关经营主体分散经营风险的一项有效措施

中亚区域承运人和货运代理人协会联合会的成员是来自中亚十国的物流协会、道路承运人协会、国际货运代理协会，协会中的许多会员单位在本国从事与国际道路货物运输相关的各项业务。以担任承运人这项工作为例，众所周知，

承运人在整个货物运输过程中都面临着相应的责任风险，因为运输的货物可能发生灭失、损坏或延迟交付等情况，而这些不利后果均可能与承运人的运输行为有着直接或间接的关系。中亚大部分国家已经加入《国际道路货物运输合同公约》，这份公约的第四章专门对国际道路货运承运人的责任做出规定，条文多达 13 条，占到整个公约条文数量的四分之一，这也从一个侧面反映出国际道路货运承运人的责任有多么重要。

面对这些责任风险，承运人可以采取多种风险管理措施，如加强员工的在职教育培训；在合同中明晰责任归属；明确约定标准交易条件；投保责任保险等。其中，投保责任保险是被国际道路货运界证明的一项行之有效的措施。人保财险公司在国内道路货运承运人责任保险方面多年的经营实践也证实了这一点。这一险种对于承运人的作用主要体现在：①一旦发生事故，借助保险赔款，实现稳健经营；②通过保险公司正式认定、处理责任事故，缓解与客户的责任纠纷矛盾；③通过承担保险义务，强化风险管控意识，减少责任事故发生机会；④维护客户关系，增加业务机会。可以说，投保责任保险是承运人稳健经营的护身符、化解责任纠纷的中和剂、维护业务关系的稳定器。

在此，我还想特别强调的一点是，要区分货运承运人责任保险和货物运输保险。货物运输保险保障的是货物的有形

损失风险，货运承运人责任保险保障的则是无形的法律责任风险，由于国际道路货物运输过程中，大量存在着货主与承运人身份分离的情况，如果货主投保了货物运输保险，而承运人未投保责任保险，当因承运人的过错导致货物遭受损失时，货主虽然可以在货物运输保险项下获得损失赔偿，但并不意味着承运人由此可以免除赔偿责任，相反他将面临着货物运输保险的保险人对他的追偿，如果投保了责任保险，则可避免这类情况的发生，所以责任保险更加符合包括承运人在内的国际道路货物运输有关经营主体的风险保障需求。

2. 中国国内与道路货物运输相关的责任保险发展情况

(1) 保险产品

目前，中国国内与道路货物运输相关的责任保险产品主要有三个：道路危险货物承运人责任保险、国际货运代理责任保险、物流责任保险。

道路危险货物承运人责任保险包括货物责任保险和第三者责任保险两部分。货物责任保险主要负责赔偿：因意外事故（火灾、爆炸；运输车辆发生碰撞、倾覆；碰撞、挤压导致包装破裂或容器损坏等）造成危险货物损失，承运人依法应承担的经济赔偿责任。第三者责任保险主要负责赔偿：因意外事故造成第三者（保险人；被保险的承运人及其雇员；托运人和收货人及其雇员或者代理人以外的人）人身伤亡或财产损失，承运人依法应承担的经济赔偿责任。此外，这两

部分责任保险也赔偿承运人的法律费用，第三者责任保险还赔偿清污费用。该业务适用的法律为中华人民共和国法律（不包括港澳台地区法律）。

国际货运代理责任保险分为国际货运代理人责任保险和国际货运代理提单责任保险。国际货运代理人责任保险主要负责赔偿：由于发生一些导致委托人直接损失的情况（错发错运、错误遗漏、延迟交货造成费用损失；监装、监卸和储存保管中造成货物损失；拆箱、装箱、拼箱操作失误造成货物损失；包装、加固货物不当或不充分造成货物损失；因过失被征收额外关税等），国际货运代理企业依法应承担的经济赔偿责任。如果国际货运代理企业签发运输单证或承担独立经营人责任，可以考虑投保国际货运代理提单责任保险，它除涵盖国际货运代理人责任保险的保险责任外，还负责赔偿：因发生一些事件（包括火灾、爆炸；偷窃、提货不着、抢劫；运输工具发生碰撞、倾覆；装卸人员违反操作规程进行装卸、搬运；符合运输安全管理规定而遭受水损等十多种）造成运输单证项下货物的直接损失，国际货运代理企业依法应承担的经济赔偿责任。此外，国际货运代理责任保险也赔偿国际货运代理企业的施救费用和法律费用。该业务适用的法律不限于中华人民共和国法律。

物流责任保险主要负责赔偿：由于一些原因（火灾、爆炸；运输工具发生碰撞、倾覆；碰撞、挤压导致包装破裂或

容器损坏；符合安全运输规定而遭受雨淋；装卸人员违反操作规程进行装卸、搬运等）造成物流货物的损失，物流企业依法应承担的经济赔偿责任。此外，物流责任保险也赔偿物流企业的法律费用。它还有一系列的附加险可供物流企业选择投保，如“附加盗窃责任保险”、“附加提货不着责任保险”、“附加冷藏货物责任保险”、“附加错发错运费用损失保险”、“附加流通加工、包装责任保险”、“附加危险货物第三者责任保险”等。该业务适用的法律为中华人民共和国法律（不包括港澳台地区法律）。

（2）经营情况

从业务规模看，除道路危险货物承运人责任保险因属于《中华人民共和国道路运输条例》规定的强制保险而业务规模较大外，国际货运代理责任保险和物流责任保险业务在中国国内发展得并不尽如人意。由于国际货运代理和物流行业的法律法规不够健全、物流企业竞争激烈、信用体系尚不完善、流程环节复杂导致责任划分困难、保险市场价格竞争等诸多因素的影响，国际货运代理责任保险和物流责任保险业务经营自 2007 年开始出现较大幅度的亏损。一方面，目前中国国内各家财产保险公司的国际货运代理责任保险和物流责任保险业务的赔付率基本上都在 100%以上，各家财险公司从控制自身风险角度出发严格控制承保政策；另一方面，国际货运代理企业和物流企业则认为保险费率相对其微薄

的经营利润过高、保险产品保障范围有限。保险供求双方之间存在的认识偏差导致上述业务在中国国内未得到充分发展。

3. 国际上与道路货物运输相关的责任保险发展情况

(1) 保险产品

国际上与道路货物运输相关的责任保险有两个典型产品：联运保赔协会（Through Transport Club, TT Club）的货运代理责任保险、货运服务责任保险（Freight Service Liability Insurance, FSL）。

联运保赔协会的货运代理责任保险的保险责任主要包括：①由于货运代理企业的疏忽和过错，处理客户货物不当而造成货损、货差、灭失导致客户索赔；②错误填写单证资料，延迟或错误交货，提单诈骗，无单放货等；③操作经营中的错误或疏忽造成第三方财产损失或人员伤亡的索赔；④运输经营人在业务操作中可能由于职员的疏忽违反了有关政府规定遭受海关或行政部门的罚款；⑤正常业务开支以外的损失处理费用、连带费用等。

国际上通行的货运服务责任保险的保险责任主要包括：普通责任（General Liability）、错误和疏漏（Error and Omission）、法律费用（Legal Expenses）等三个方面。其中，普通责任是以标准贸易条件规定的责任为限，而不是以货值作为赔偿标准。

（2）经营情况

由于每个国家、每个地区的法律情况不同，与道路货物运输相关的责任保险的经营情况也各不相同。总体来说，欧美国家的这类责任保险业务的综合赔付率较高。出险原因主要集中在道路交通事故、内陆运输中的货物丢失和偷盗、通关过程中存在的错误疏漏等三类情况。此外，由于分包情况十分普遍，其责任的划分争议较多，因而国际上出现很多涉及这方面的诉讼案例，大型保险公司对此通常会提供诉讼费用保障，希望客户通过法律诉讼来降低自身潜在的赔付成本，这一点与中国国内主要通过协商的手段去解决问题有很大的不同。在业务渠道方面，虽然国际上一些货运代理协会、物流协会向其会员推荐投保相关责任保险，但因为没有实质性的投保约束，通过协会渠道达成的责任保险保费规模有限。

4. 关于发展中亚区域国际道路货物运输责任保险的几点建议

（1）开展项目研究。建议亚洲开发银行联合中亚十国的主管国际道路货物运输工作的政府部门、保险监督管理部门，发起“中亚区域国际道路货物运输责任保险”的项目研究，由中亚区域承运人和货运代理人协会联合会具体牵头项目研究工作，联合会中的各国成员在本国精选一家在这一业务领域富有经验的财产保险公司，共同参与项目研究。

（2）重点研究业务模式。从之前对于国际上和中国国内与道路货物运输相关的责任保险经营情况的介绍中，大家可以发现，这一保险业务领域的经营状况不佳。如果国际道路货物运输有关经营主体长期在没有责任保险保障的情况下运营，行业的经营风险得不到有效分散，不断累积交织，一旦发生重大的责任事故，可能产生连锁的不利反应，影响行业的健康发展；如果保险公司长期无法在这一保险业务领域获得正常的经营利益回报，即使不退出这一市场，也会因为缺乏资金而无力提供良好的服务。因此，能否找到一种为保险供求双方共同认可的、可持续发展的业务模式是关键。建议项目研究重点围绕这部分内容展开。

（3）实施业务标准化操作。由于中亚各国在保险法律、运输法律等法律体系方面的差异，为解决跨境保险服务的成本、风险问题，建议建立跨国合作机制，对保险业务实施标准化操作。对不同国家的运输企业，分别由各国按统一的标准承保，再按照商定的比例进行分保。在哪个国家发生风险，就由哪个国家的保险公司负责属地查勘、理赔服务，并为其他国家的保险公司提供相应的法律事务援助。

（4）先行试点承运人责任保险。国际道路货物运输涉及的经营主体很多，流程环节非常复杂，中亚各国与道路货物运输相关的责任保险发展基础不一，如果全面开展标准化的、适用于各类经营主体的、覆盖各个流程环节的国际道路

货物运输责任保险，难度太大，试错成本过高，因此，建议先行就国际道路货运承运人责任保险展开试点。关于保险责任，可以限定为：因意外事故（如火灾、爆炸；运输车辆发生碰撞、倾覆；碰撞、挤压导致包装破裂或容器损坏等）导致的货物损失，以及因意外事故造成第三者人身伤亡或财产损失，承运人依法应承担的经济赔偿责任。关于计费基础，中国国内通常以承运人的营业额为计费基础，保费与具体的运输货物数量和线路脱钩，这样虽给承运人投保提供了较大的便利，但也带来了道德风险，实务中大量遇到承运人缩减投保营业额的情况，保险公司的保费充足度与承担的风险不匹配，如何完善计费基础值得研究。关于风险控制措施，目前中国国内保险公司为有效控制这一业务领域的保险风险，倾向于采取逐单申报的方式，但这种方式是否适合中亚区域国际道路货物运输行业的实际需求，有待认真调查研究。

作为一家高度重视服务国民经济发展的公司，我们愿意参与到这项研究工作中来，通过与在座各位以及中亚国家保险同行的携手合作，共同推动中亚区域国际道路货物运输责任保险的发展，为中亚区域经济合作贡献一份力量。

谢谢大家！