

物流领域的 环境责任保险制度

李爱华

著

ENVIRONMENTAL

RESPONSIBILITY INSURANCE SYSTEM
IN THE FIELD OF LOGISTICS

清华大学出版社

物流领域的 环境责任保险制度



ENVIRONMENTAL

RESPONSIBILITY INSURANCE SYSTEM
IN THE FIELD OF LOGISTICS

清华大学出版社
北京

内 容 简 介

本书首先阐述了物流环境责任保险的概念;其次从建立物流环境责任保险制度的法理原因分析入手,介绍了建立物流环境责任保险制度的必然性、可行性、不利因素及难点问题;再次介绍国外物流环境责任保险法律制度及可借鉴之处;最后提出物流环境责任保险制度建设思路。

本书封面贴有清华大学出版社防伪标签,无标签者不得销售。

版权所有,侵权必究。侵权举报电话:010-62782989 13701121933

图书在版编目(CIP)数据

物流领域的环境责任保险制度/李爱华著. —北京:清华大学出版社, 2017

ISBN 978-7-302-49033-3

I. ①物… II. ①李… III. ①物流管理—企业环境管理—保险制度—研究—中国
IV. ①F259.221 ②X322.2

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2017)第 295836 号

责任编辑:袁 帅

封面设计:汉风唐韵

责任校对:宋玉莲

责任印制:刘海龙

出版发行:清华大学出版社

网 址: <http://www.tup.com.cn>, <http://www.wqbook.com>

地 址:北京清华大学学研大厦 A 座 邮 编:100084

社 总 机:010-62770175 邮 购:010-62786544

投稿与读者服务:010-62776969, c-service@tup.tsinghua.edu.cn

质量反馈:010-62772015, zhiliang@tup.tsinghua.edu.cn

印 装 者:北京泽宇印刷有限公司

经 销:全国新华书店

开 本:170mm×240mm 印 张:16

版 次:2017 年 12 月第 1 版

定 价:59.00 元

字 数: 印 次:2017 年 12 月第 1 次印刷



产品编号:054776-01

项目来源：北京市教育委员会社科计划面上项目 SQSM20110037007

前 言

进入 21 世纪后,随着工业化、城市化的大规模推进和经济的迅猛发展,世界范围内的环境问题日益严重,环境侵权现象也日益增多,因现代大工业生产导致的环境污染和生态破坏造成的危害及其救济将成为当今的一大社会问题。

长期以来,我国由于在经济发展和环境保护的关系上没有协调好,经济高速发展的同时,环境污染日益严重。2013 年全国重点监测的 74 个城市中,只有 3 个城市空气质量达标。雾霾几乎成为全国关注的问题。面对日益严重的环境问题,党中央、国务院高度重视环境保护工作,中共十八大以来,以习近平同志为核心的党中央把生态文明建设和环境保护摆上更加重要的战略位置,着眼于落实地方党委政府环境保护责任、企事业单位污染治理主体责任这两条主线,全面深化改革,实行最严格的环境保护制度,着力推进环境质量改善工作。中央《中共中央关于全面推进依法治国若干重大问题的决定》《生态文明体制改革总体方案》《国民经济和社会发展的第十三个五年规划纲要》等明确提出要改革环境治理基础制度,强调要综合利用法律、经济、技术和必要的行政手段解决环境问题。

为适应新形势需要,2014 年新修订的《中华人民共和国环境保护法》(以下简称《环境保护法》)有重大调整:第一,突破了《环境保护法》的立法理念,围绕着生态文明进行制度建设。第二,针对环境污染区域性、流域性特点,进行管理转型,比如治理农业的面源污染,针对雾霾和水流域污染做出专门规定等。第三,监管手段强硬。法律赋予环保监管部门可以直接对企业进行查封、扣押,也可以对污染企业采取行政代执行。超标企业融资等方面也会遇阻。第四,具有很强的民主性。专门设立“信息公开和公众参与”章节,明确环境公益诉讼,让公

众参与环境保护。第五,处罚严厉。行政拘留、“引咎辞职”、“按日计罚”等制度使企业违法成本提高,地方政府能够重视、认真履行法律职责。因此,新修订的《环境保护法》被称为史上最严的法规。为贯彻执行新修订的《环境保护法》,环境保护部于2014年12月19日发布了4个操作性很强的配套办法——《环境保护主管部门实施按日连续处罚办法》《环境保护主管部门实施查封、扣押办法》《环境保护主管部门实施限制生产、停产整治办法》《企业事业单位环境信息公开办法》。严格的法律、法规有利于全面落实企业主体责任,持续提升环境治理能力和水平。

严厉的处罚力度增加了企业的违法成本,一方面迫使企业增强环保意识,能进行自我修正;另一方面也增强了企业的责任风险意识,自觉投保环境责任保险。环境污染责任保险是通过风险责任社会化的方式解决这一问题的有效途径之一,它不仅有助于使受害者得到及时、有效的救济,还可使排污者对其造成的损失赔偿承担合理责任,不致因巨额赔偿而陷入困境。为此新《环境保护法》第52条规定:“国家鼓励投保环境污染责任保险。”

党的十八大以来我国生态文明建设成效显著,但生态环境保护任重道远。良好环境质量在内的优质生态产品、生态服务与人民需要之间存在很大差距,发展不平衡不充分、发展质量和效益不高所致的生态环境问题已是满足人民日益增长的美好生活需要的主要制约因素。为此,党的十九大报告对生态文明建设和生态环境保护,又提出了一系列新思想、新要求、新目标和新部署。明确要求“实行最严格的生态环境保护制度,形成绿色发展方式和生活方式”。

在新思想方面,将坚持人与自然和谐共生作为新时代坚持和发展中国特色社会主义的基本方略,生态文明建设是中华民族永续发展的千年大计、人与自然生命共同体。

在新要求方面,明确我国社会主要矛盾已经转化为人民日益增长的美好生活需要和不平衡不充分的发展之间的矛盾,我们要建设的现代化是人与自然和谐共生的现代化,既要创造更多的物质财富和精神财富以满足人民日益增长的美好生活需要,也要提供更多优质生态产品以满足人民日益增长的优美生态环境需要。

在新目标方面,提出到 2020 年,坚决打好污染防治攻坚战;到 2035 年,生态环境根本好转,美丽中国目标基本实现;到 21 世纪中叶,把我国建成富强民主文明和谐美丽的社会主义现代化强国,物质文明、政治文明、精神文明、社会文明、生态文明将全面提升。

在新部署方面,提出要推进绿色发展、着力解决突出环境问题、加大生态系统保护力度、改革生态环境监管体制。

这些新思想、新要求、新目标、新部署,为推动形成人与自然和谐发展现代化建设新格局、建设美丽中国提供了根本遵循和行动指南。

随着我国新型工业化、信息化、城镇化、农业现代化和居民消费水平的提升,电子商务在经济、社会 and 人民生活各领域的渗透率不断提高,与之对应的电商物流需求也快速增长,已成为推动国民经济发展的新动力。但由于我国物流业起步较晚,发展较为粗放,社会化、专业化水平低,经济增长所付出的物流成本较高,再加之低效率的运作模式,造成能耗的增加和能源的浪费。在繁杂的物流运作过程中,难免由于过失或者其他客观原因可能导致危险物品泄露、机动车尾气排放、噪声污染、水上运输油污污染、重大交通事故等损害。

党的十九大报告指出,提高污染排放标准,强化排污者责任,健全环保信用评价、信息强制性披露、严惩重罚等制度。由此看来,环保监管日趋严格将成为常态,企业的环保行为将与企业征信等直接关联。对于物流企业而言,随着污染排放标准进一步提高,长久以来因不考虑环境因素而形成的低成本优势将被削弱,无力解决自身环保问题的散、乱、弱物流企业将逐步被淘汰。在实行最严格的生态环境保护制度现状下,物流企业一定要有环保投入是正常投入的认知,才能适应十九大以后新的经济环境。

物流企业如何顺应经济形势的发展要求,克服物流绿色化发展的障碍,减少自身的环境风险、责任风险,是每个物流企业必须面对的问题。

一方面,物流企业应按照党的十九大要求,不断提高绿色化技术及信息化水平,通过对仓储、运输及包装等的技术改造,降低碳排放,提高运输效率,优化运输路线,推动包装等的可循环利用,来保证绿色化措施的贯彻执行;另一方面,物流企业应当通过保险方式分散自身环境风险、责任风险。为此,建立完善的保

险制度,特别是推行环境责任保险制度,成为完善环保法律的一项重要内容。反过来,环境责任保险制度的完善可以起到减少和预防物流活动中公共利益损害风险的作用。

本书在北京市教育委员会社科计划面上项目(SQSM20110037007)研究的基础上,进一步结合物流发展新情况,运用实证分析方法、比较分析等研究方法,对物流领域推行环境污染责任保险制度展开研究,全书共包括为10章,其主要内容如下。

第一章是物流非绿色因素对环境的影响。首先,从普通物流和危化品物流两个方面概要介绍物流非绿色表现及给环境造成的负面影响。其次,从事前预防法律制度、完善行为监管法律制度与事后救济法律制度等方面介绍物流非绿色治理,提出对环境损坏的救济措施,进而提出物流领域应推行环境污染责任保险制度的建议。

第二章是环境污染责任保险概念。首先,由环境权引出环境侵权、环境侵权责任的概念、特征。其次,从保险理论入手,介绍保险概念、责任保险概念、发展历史。最后,介绍物流责任保险,介绍环境责任保险概念,分析环境污染责任保险属性、特征、功能。

第三章是物流环境污染责任保险制度建立的法理分析。首先分析传统民事侵权责任理论和环境赔偿理论在解决环境损害赔偿问题上的局限性,然后提出物流环境污染责任保险制度是解决环境损害赔偿问题的物质保障的观点。

第四章是建立物流环境污染责任保险制度的必然性分析。从环境风险管理角度、维护社会关系稳定、我国法律体系创新发展角度阐述物流领域建立环境污染责任保险制度的必然性。

第五章是建立物流环境污染责任保险的法律依据分析。从物流环境污染责任保险制度相关立法和物流立法方面分析环境污染责任保险构建的法律基础。

第六章是物流领域开展环境污染责任保险的理论与政策准备分析。第一,介绍学者对环境污染责任保险制度建立的理论支持及国内学者开展的研究情况。第二,从法的基本价值理念、风险责任社会化原理、可持续发展理念、现代物流功能综合一体化理念等方面阐述物流环境污染责任保险制度设计的理论依

据。第三,从国家政策角度阐述开展物流环境污染责任保险的政策依据和措施。

第七章是开展环境污染责任保险试点的经验与教训分析。阐述物流领域实施环境污染责任保险制度有利因素和已备条件。分析物流领域开展环境污染责任保险的不利因素和难点,在此基础上总结开展物流环境污染责任保险亟须解决的措施。

第八章是介绍国外物流环境污染责任保险法律制度。通过对外国环境污染责任保险制度的分析,得出有益于我国环境污染责任保险发展的启示。

第九章是传统保险原则的突破探讨。从优先保护受害第三人利益、损失补偿原则、近因原则、最大诚信原则等方面提出对传统的保险原则突破的建议,阐释适合环境责任保险自身特点的原则。

第十章是物流环境污染责任保险制度建设思路。针对我国环境污染责任保险存在的问题,结合物流行业的特点,物流领域的环境污染责任保险制度从以下方面进行设计:第一,应明确环境污染责任保险的性质;第二,明确对于突发性环境侵权行为的责任保险应按商业保险处理,对于持续性环境侵权行为的责任保险应按政策性保险处理;第三,环境污染责任保险的承保范围,采取先承保突发性环境侵权行为,待条件成熟时再承保持续性的环境侵权行为;第五,环境污染责任保险的投保方式,实行以强制保险为原则、以自愿保险为辅助的投保制度;第六,环境污染责任保险的承保机构,应确定突发性环境侵权行为的责任保险由当地保险公司就地直接承保,对持续性环境侵权行为的责任保险可通过组建专门的政策性保险机构来开展相应的业务;第七,环境污染责任保险的费率,根据环境侵权的特性,决定其责任保险应实行自由的费率制,实行责任限额制;第八,对环境污染责任保险应规定相对长的索赔时效等。

目 录

引例	1
第一章 物流非绿色因素对环境的影响	3
第一节 物流概述	3
第二节 物流活动的非绿色因素	6
第二章 环境污染责任保险概念	26
第一节 环境侵权责任概述	26
第二节 责任保险	32
第三节 环境污染责任保险概念	45
第三章 物流环境污染责任保险制度建立的法理分析	53
第一节 传统民事侵权责任理论不能有效解决物流环境损害的 特殊性问题	54
第二节 环境赔偿理论难以使物流环境巨额赔偿得以实现	61
第四章 建立物流环境污染责任保险制度的必然性分析	66
第一节 物流环境污染责任保险制度是物流领域环境风险管理 的需要	67

第二节	物流环境污染责任保险制度是物流法制完善的产物	72
第三节	物流环境污染责任保险制度是维护社会关系稳定的必然要求	77
第四节	物流环境污染责任保险制度是我国法律体系创新发展的必然产物	79
第五章	建立物流环境污染责任保险的法律依据分析	85
第一节	相关立法为建立物流环境污染责任保险制度提供了法律基础	85
第二节	建立物流环境污染责任保险的物流法律依据	93
第六章	物流领域开展环境污染责任保险的理论及政策准备分析	136
第一节	学者对环境污染责任保险制度建立的理论肯定	136
第二节	物流环境污染责任保险制度设计的理论依据	140
第三节	依据国家政策开展物流环境污染责任保险	146
第七章	开展环境污染责任保险试点的经验与教训分析	157
第一节	物流领域开展环境污染责任保险工作有利因素	157
第二节	物流领域开展环境污染责任保险的不利因素和难点分析	167
第三节	开展物流环境污染责任保险急需解决的措施	172
第八章	国外物流环境污染责任保险法律制度的借鉴	180
第一节	外国环境污染责任保险法律制度介绍	180
第二节	外国环境污染责任保险法律制度特点分析	194
第三节	外国环境污染责任保险制度的借鉴	197

第九章 传统保险原则的突破探讨	202
第一节 优先保护受害第三人利益原则	202
第二节 因果关系推定原则	210
第三节 社会化原则	214
第四节 最大诚实信用原则	215
第十章 物流环境污染责任保险制度建设思路	221
第一节 合理设计物流领域环境污染责任保险的运作模式	222
第二节 合理设计物流领域环境污染责任保险条款和保险费率	226
第三节 建立健全环境风险防范和污染事故理赔机制	232
第四节 建立技术、信息支持机制	236
参考文献	238

引 例

天津港爆炸事故调查报告公布

经国务院调查组认定,天津港“8·12”瑞海公司危险品仓库火灾爆炸事故是一起特别重大的生产安全责任事故。

2015年8月12日,位于天津市滨海新区天津港的瑞海公司危险品仓库发生火灾爆炸事故,造成165人遇难(其中参与救援处置的公安现役消防人员24人、天津港消防人员75人、公安民警11人,事故企业、周边企业员工和居民55人)、8人失踪(其中天津消防人员5人,周边企业员工、天津港消防人员家属3人),798人受伤(伤情重及较重的伤员58人、轻伤员740人),304幢建筑物、12428辆商品汽车、7533个集装箱受损。截至2015年12月10日,依据《企业职工伤亡事故经济损失统计标准》等标准和规定统计,已核定的直接经济损失68.66亿元。

2015年8月18日,经国务院批准,成立由公安部、安全监管总局、监察部、交通运输部、环境保护部、全国总工会和天津市等有关方面组成的国务院天津港“8·12”瑞海公司危险品仓库特别重大火灾爆炸事故调查组,邀请最高人民检察院派人参加,并聘请爆炸、消防、刑侦、化工、环保等方面专家参与调查工作。调查组查明,事故的直接原因是:瑞海公司危险品仓库运抵区南侧集装箱内硝化棉由于湿润剂散失出现局部干燥,在高温(天气)等因素的作用下加速分解放热,积热自燃,引起相邻集装箱内的硝化棉和其他危险化学品长时间大面积燃烧,导致堆放于运抵区的硝酸铵等危险化学品发生爆炸。

调查组认定,瑞海公司严重违反有关法律法规,是造成事故发生的主体责任单位。该公司无视安全生产主体责任,严重违反天津市城市总体规划和滨海新区控制性详细规划,违法建设危险货物堆场,违法经营、违规储存危险货物,安全

管理极其混乱,安全隐患长期存在。

调查组同时认定,有关地方党委、政府和部门存在有法不依、执法不严、监管不力、履职不到位等问题。

调查组还查明,本次事故对事故中心区及周边局部区域大气环境、水环境和土壤环境造成不同程度的污染。天津渤海湾海洋环境质量未受到影响。没有因环境污染导致的人员中毒与死亡病例。目前,对大气环境的影响已基本消除,受污染地表水得到有效处置,事故中心区土壤和地下水正在进行分类处置与修复。对事故可能造成的中长期环境和人员健康影响,有关方面正开展持续监测评估,并采取防范措施。

此次天津瑞海公司危险品仓库爆炸属于生产过程中的突发事件,而且对爆炸现场的土壤、水、空气等环境因素造成不同程度影响,因此这次发生的爆炸事故主要涉及安全生产责任保险和环境污染责任保险两种责任保险。

事件的启示:

瑞海公司这次爆炸事件属于生产过程中的突发事件,而且对爆炸现场的土壤、水、空气等环境因素造成较大污染,因此这次发生在天津市滨海新区的爆炸事故主要涉及安全生产责任保险和环境污染责任保险两种责任保险。瑞海公司对起火、爆炸的货场和企业如果提前购买财产保险和责任保险,利用保险监督机制对其进行规范监管,不仅可以减少企业自身的风险,而且受害者的利益一定程度上也能得到保障。

安全生产责任保险和环境污染责任保险制度设计的目的就是规避或减少突发事件中企业面临的风险,这些险种值得在全国推广。然而,实际购买这两种责任保险的企业并不多,其主要原因是大多数企业和个人对事故、灾害存在侥幸心理,而且这两种责任保险的购买成本需要企业自身承担,因此推广范围不大。

目前,我国尚未强制要求所有企业都购买安全生产责任保险和环境污染责任保险,但政府率先强制要求化学品与危险品的生产、制造、储存、运输产业链上的企业购买环境污染责任保险,以此保障受害者的权益,同时保护生态环境。^①

^① 中物联危化品物流分会,2016-02-05。

第一章 物流非绿色因素对环境的影响

产业是社会分工的产物,是社会生产力不断发展的必然结果,它的含义具有多层次性,随着社会生产力的不断发展,可以细分到不能再分为止,并且内涵不断充实,外延不断扩展。可见,产业的形成和发展是动态的。物流产业当然也不例外。现代物流产业是传统产业形态和新兴产业形态的结合体,是社会分工深化的结果。在新型管理理念的影响下,各企业为增强市场竞争力,将企业的人力、物力、财力投入到核心业务上去,寻求社会化分工协作带来的效率和效益的最大化。社会化分工的结果导致许多非核心业务从企业生产经营活动中分离出来,其中就有物流业。

第一节 物流概述

一、社会分工催生物流产业

中国的物流术语标准将“物流”定义为:物品在供应地向接收地的实体流动过程中,根据实际需要,将运输、储存、采购、装卸搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等功能有机结合起来实现用户要求的过程。物流产业是物流资源产业化而形成的一种复合型或聚合型产业。物流资源包括运输、仓储、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息平台等。运输包括铁路、公路、水运、航空、管道五种资源。这些资源产业化就形成运输业、仓储业、装卸业、包装业、加工配送业、物流信息业等。这些物流资源分散在多个领域,包括制造业、农业、流通业等。把产业化的物流资源加以整合,就形成一种新的服务业,即物流服务业。

物流业是一种复合型产业的观点在国家相关政策文件中已经得到肯定。2009年,国务院发布的《物流业调整和振兴规划》中指出:“物流业是融合运输

业、仓储业、货代业和信息业等的复合型服务产业。”另外，原国家经贸委等六部委在2001年3月发布的《关于加快我国现代物流发展的若干意见》也指出：“现代物流泛指原材料、产成品从起点至终点及相关信息的有效流动的全过程。它将运输、仓储、装卸、加工、整理、配送、信息等方面有机结合，形成完整的供应链，为用户提供多功能、一体化的综合性服务。”

现代物流具有很强的产业关联度和带动效应。它不仅涉及水路、公路、铁路、航空、管道5大运输方式经营企业，还涉及交通、运输、仓储、包装、通信等设备的制造和企业；不仅涉及农业、工业、金融业、保险业等，涉及电子商务、邮政、通信、货代、仓储、包装、堆场等物流服务业，还涉及税收、海关、检验检疫等管理部门。因此，现代物流几乎涵盖一产、二产、三产的所有领域和部门，无论在广度还是深度上都具有很好的发展前景，是国民经济的综合性和支柱性产业之一，同时为国民经济“稳增长”“调结构”“惠民生”提供了重要的产业支撑和物流保障。

截至2015年，全社会物流总需求219.2万亿元。从结构上看，工业品物流总额204万亿元，在物流总额中所占比重为93.1%。进口货物物流总额10.4万亿，在物流总额中所占比重为4.7%。农产品物流总额3.5万亿元，在物流总额中所占比重为1.6%。单位与居民物品物流总额5078亿元，在物流总额中所占比重为0.2%。再生资源物流总额8616亿元，在物流总额中所占比重为0.4%。2015年，物流总收入7.6万亿元。2015年，我国共有3500多家A级物流企业，其中5A级企业214家，具有标杆作用的领先物流企业群体正在成长、壮大。

二、危化品物流丰富了物流产业的内容

一般来说，凡是具有燃烧、爆炸、腐蚀毒害、放射性、污染等性质，在运输、装卸和储存过程中容易造成伤亡、财产毁损或环境污染而需要特别防护的货物，均称为危险货物，且多为化工产品。危化品物流行业主要由仓储、运输、包装、配送、加工、信息管理等环节构成。

随着我国石油和化工产业的迅猛发展和石化产业链的不断延伸，危化行业派生出大量的物流需求，这给危化品物流带来极大的发展空间和挑战，同时使物流业的内容更加丰富。

危险化学品的品种和数量随着我国石油、石化、煤化、化工等产业的发展而日益剧增。虽然宏观经济环境进入新常态,供给侧改革力度加大,我国化工产业面临重大结构调整,但我国化工产业布局的基本格局尚未发生根本改变。以石油、天然气等为基础原料的化工产业集群大多都分布在西部,而其输出产品的销售地和下游深加工企业又多集中在东部沿海地带。我国 5 000 余种化工原料产销分布不均,95%以上需要异地运输,“产销分离”决定了“危化物流”的紧俏,危化品的物流需求量在不断增加。

(一) 运能需求

从危化品运输需求上看,我国每年运输的危险化学品中 80%通过道路运输,每年通过道路运输危险货物总量达 3 亿吨,占公路年运输总量的 30%以上。其中,剧毒氰化物就达几十万吨,易燃易爆油品类达 1 亿吨。因我国缺乏具备危化品运输资质的水运企业、水运船舶,船舶配载容器也短缺,因此,危化品采取水路运输的选择性极小。在铁路运力不足、水运容器缺乏的情况下,多数企业被迫选择汽运方式。例如,“煤制甲醇”西北地区产能占到全国总产能的 65%,在铁路路网地理分布不均衡的背景下,主要干线运输能力已经全面饱和,因此我国甲醇运输以汽车运输为主,铁路运输、水路运输其次。

(二) 仓储设施需求

我国原油产量和原油加工量不断增长,煤化工、天然气、油页岩化工发展迅速,其产品多为气体或液体,储罐需求不断增加。国家统计局数字显示,2015 年,我国硫酸产量 8 975.5 万吨,纯碱产量 2 591.7 万吨,甲醇产量 4 010.5 万吨,农药产量 374.1 万吨,经过多年的高速发展,中国的主要危化品生产量均居世界第一,这些危化品产能的增长也刺激了对仓储的巨大需求。

我国危化品仓储能力不仅存在不能满足需求的问题,更为严重的是仓储管理水平落后、安全管理意识较差,导致事故频发。尤其是一些中小仓库,以及黑仓库,带来了严重的安全隐患。根据中物联危化品物流分会调研了解到的情况,我国危化品仓储供需缺口大约在 30%,部分区域甚至更高。这促使我国的危化品仓储设施结构要适应新形势发展需要,发展立体仓库和储罐库。然而各级政府对危化品存储管理更加严格,仓储建设审批、建设周期变长使得危化品存储设