



车险理赔 查勘与定损

第3版

王永盛 主编



机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS

014040000

F842.63
10-3

车险理赔查勘与定损

第3版

王永盛 主编



机械工业出版社

F842.63
10-3



北航

C1727405

000030310

本书系统介绍了汽车保险理赔中的核心内容——查勘与定损，从保险原理、汽车及汽配知识、车险条款、查勘技术、汽车损失评估、医疗核损等多方面阐述查勘与定损的专业知识和技能，是汽车保险查勘人员、评估人员、核损人员、核赔人员业务学习和参考的专业资料。

图书在版编目(CIP)数据

车险理赔查勘与定损/王永盛主编. —3版. —北京:
机械工业出版社, 2014.3
ISBN 978-7-111-45473-1

I. ①车… II. ①王… III. ①汽车保险—理赔—基本
知识—中国 IV. ①F842.63

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014)第 010927 号

机械工业出版社(北京市百万庄大街 22 号 邮政编码 100037)

策划编辑: 赵海青 责任编辑: 赵海青

版式设计: 霍永明 责任校对: 张 征

封面设计: 路恩中 责任印制: 乔 宇

北京铭成印刷有限公司印刷

2014 年 4 月第 3 版第 1 次印刷

184mm×260mm·32 印张·873 千字

0001—3000 册

标准书号: ISBN 978-7-111-45473-1

定价: 78.80 元

凡购本书, 如有缺页、倒页、脱页, 由本社发行部调换

电话服务

网络服务

社服务中心: (010)88361066 教材网: <http://www.cmpedu.com>

销售一部: (010)68326294 机工官网: <http://www.cmpbook.com>

销售二部: (010)88379649 机工官博: <http://weibo.com/cmp1952>

读者购书热线: (010)88379203 封面无防伪标均为盗版

前 言

光阴似箭，时光如梭。转眼之间这本书的第2版已经出版近6年之久。承蒙汽车保险业广大读者的厚爱和机械工业出版社的努力，第2版的发行量远远超过了我的预期。这也使我感到有必要更新内容，再版此书，以飨读者。

本书第一、第二、第四、第五、第六、第八章由王永盛编著，第二章第七节由刘延青与王永盛编著，第三章由鲁植雄编著，第七章由王永盛、尹维剑、沈志翔编著，第九章由王永盛与李景芝编著，第十章由王永盛、祁丛芒与周聪编著，全书由王永盛统稿。刘运刚、岳红杰、尤洋、陈晓栋、王琚和郁进对全书进行最终校对。

第3版对原来的每一章都作了修改、补充或内容上的更新。近年来，我国已经成为世界第一大汽车产销国，不久也将成为世界第一大汽车拥有国，汽车保险与普通老百姓的关系越来越密切。然而，汽车保险理赔涉及保险、汽车、法律和人文学等方面的知识，各种理赔中的实际情况又千差万别，汽车损失评估又无法可依，国内至今也无统一、规范的车险理赔查勘与定损人员执业准入制度，理赔中的查勘与定损是理赔中的最重要的环节之一，实务中充满了许多似是而非以及错误的做法，笔者编著此书力求引导和规范汽车保险理赔中的查勘与定损，减少汽车保险理赔争议，为建立和完善社会主义和谐社会作出应有的贡献。

本书尽量从车险理赔查勘与定损从业人员应知应会的角度编写，希望能给广大的国内基层从业人员及有志从事车险理赔查勘与定损工作的年轻学子提供一个比较系统并富有理念的汽车保险理赔查勘与定损读本。由于水平所限，书中必有瑕疵，请读者不吝指正，本人深表谢意，本人邮箱 wangyongsheng987@126.com。

编 者

目 录

前言

第一章 保险基本知识	1
第一节 风险的概念	1
第二节 保险的要素与特征	8
第三节 保险的种类	15
第四节 保险合同	17
第五节 保险的基本原则	34
第六节 保险公估	50
第二章 汽车基本知识	53
第一节 汽车的组成	53
第二节 汽车的分类	55
第三节 车辆识别代号编码、汽车型号编制规则和汽车标牌	63
第四节 汽车的主要技术参数和性能指标	73
第五节 汽车的使用寿命	81
第六节 汽车的合法手续检查	84
第七节 汽车配件基础知识	91
第三章 事故汽车修理基本知识	105
第一节 汽车修理的分类与工艺过程	105
第二节 汽车零件的损伤	108
第三节 汽车零件的修复方法	111
第四节 车身修复中的焊接技术	114
第五节 汽车钣金修复与更换	124
第六节 车身矫正	130
第七节 车身涂装修复	133
第八节 汽车非金属构件的修复	144
第四章 相关法律法规基本知识	151
第一节 与汽车保险相关的法律法规体系	151
第二节 保险法基础及相关条款释义	154
第三节 道路交通安全法法律法规及相关条款释义	166
第四节 保险合同争议的解决途径	200
第五章 车险条款解读	217
第一节 交强险条例解读	217
第二节 交强险条款解读	259
第三节 机动车第三者责任保险条款(09A)	269



第六章 现场查勘技术	327
第一节 现场查勘简介	327
第二节 现场查勘前期工作	328
第三节 查勘技术	330
第四节 交通事故责任认定技术基础	348
第五节 缮制现场查勘报告	355
第七章 碰撞损失评估	358
第一节 汽车碰撞损坏	358
第二节 碰撞损伤的诊断与测量	364
第三节 常损零件修与换的掌握	368
第四节 损失项目的确定	374
第五节 工时费的确定	406
第六节 涂饰费用的确定	420
第七节 材料价格、修复价值和残值	421
第八节 评估实例	422
第八章 汽车实际价值评估	427
第一节 汽车实际评估方法的选择	427
第二节 现行市价法评估旧汽车	428
第三节 重置成本法评估旧汽车	430
第四节 小型客车更换车身时的评估	436
第九章 水灾、火灾现场查勘及损失评估	438
第一节 水灾损失现场查勘	438
第二节 水灾损失评估	443
第三节 汽车火灾	448
第四节 火灾的现场查勘	457
第五节 火灾的估损	466
第十章 人伤诊治、鉴定、查勘与费用核定	468
第一节 道路交通事故的伤亡特点	469
第二节 医疗终结时间	473
第三节 常见损伤的诊治措施	480
第四节 最佳医疗鉴定时间	484
第五节 伤残程度、劳动能力丧失程度、护理依赖程度	489
第六节 人身损害赔偿案件查勘	493
第七节 人身损害赔偿费用核定	497
参考文献	504

第一章 保险基本知识

第一节 风险的概念

一、什么是风险

广义的风险一般是指某种事件发生的不确定性。只要某一事件的发生存在着两种或两种以上的可能性,那么该事件即存在着风险。从风险的一般含义可知,风险既可以指积极结果即盈利的不确定性,也可以指损失发生的不确定性。狭义的风险是指损失发生的不确定性。

二、风险的特性

1. 风险的客观性

自然界的地震、台风、瘟疫、洪水,社会领域的战争、冲突、恐怖活动、意外事故等,都不以人们的意志为转移,它们是独立于人的意识之外的客观存在。这是因为无论是自然界的物质运动,还是社会发展的规律,都是由事物的内部因素所决定的,是由超过人们主观意识所存在的客观规律所决定的。人们只能在一定的时间和空间内改变风险存在和发生的条件,降低风险发生的频率和损失程度,但是,从总体上看,风险是不可能彻底消除的,如交通事故每天都在发生。因此,风险是客观存在的。

2. 风险的普遍性

自从人类出现后,就面临着各种各样的风险,如自然灾害、意外事故、疾病、伤害、战争等。随着科学技术的发展、生产力的提高、社会的进步以及人类的进化,又产生新的风险,且风险事故造成的损失也越来越大。在当今社会,个人面临生、老、病、死、意外伤害等风险;企业则面临着自然风险、意外事故、市场风险、技术风险和政治风险等,甚至国家机关和政府机关也面临各种风险。总之,风险渗入到社会、企业和个人生活的方方面面,风险无处不在,无时不在。以汽车为例,交通事故发生在社会的各个地方、各个方面、各个时间,汽车风险是风险普遍性的最好范例。

3. 风险的社会性

风险与人类社会的利益密切相关,即无论风险源于自然现象、社会现象,还是源于生理现象,它必须是相对于人身及其财产的危害而言的。自然现象本身无所谓风险,如地震对大自然来说只是自身运动的表现形式,也可能是自然界自我平衡的必要条件。只是由于地震会对人们的生命和财产造成损害或损失,所以才对人类形成一种风险。因此,风险是一个社会范畴。没有人,没有人类社会,就无风险可言。

4. 风险的不确定性

风险及其所造成的损失总体上来说是的必然的、可知的,但在个体上却是偶然的、不可知的,具有不确定性。正是风险的这种总体上的必然性与个体上的偶然性(即风险存在的确定性和发生的不确定性)的统一,才构成了风险的不确定性,主要表现如下:



1) 空间上的不确定性。如火灾,就总体来说,所有的房屋都存在发生火灾的可能性,而且在一定时间内必然会发生火灾,并且必然会造成一定的经济损失。这是客观存在的。但是具体到某一幢房屋来说,是否发生火灾,则是不一定的。又如,交通事故每年每月都会发生,但人们却无法预知何地发生交通事故。

2) 时间上的不确定性。例如,人总是要死的,这是人生的必然现象,但是何时死亡,在健康的时候是不可能预知的。又如,交通事故每年每月都会发生,但人们却无法预知何时发生交通事故。

3) 结果上的不确定性。即损失程度上的不确定性。例如,交通事故每年每月都会发生,但人们却无法预知发生交通事故是否会造成财产损失或人身伤亡以及损失程度。

5. 风险的可测定性

个别风险的发生是偶然的,不可预知的。但通过对大量风险事故的观察会发现,风险往往呈现出明显的规律性。运用统计方法去处理大量相关的偶发风险事故,其结果可以比较准确地反映风险的规律性。根据以往的资料,利用概率论和数理统计的方法可测算出风险事故发生的概率及损失程度,并且可建立损失分布的数理模型,成为风险估测的基础。

比如,死亡对于个别人来说是偶然的不幸事件,但是经过对某一地区人的各年龄段死亡率的长期观察统计,就可以准确地编制出该地区的生命表,从而可测算出各个年龄段的人的死亡率。又如,交通事故对于每一个驾驶人来说是偶然的不幸事件,但是经过对某一地区发生各种交通事故进行长期观察统计,就会发现驾驶人的驾龄、年龄、性别、婚否与交通事故发生率有一定的规律性,从而可以测算出各类驾驶人的交通事故率。

6. 风险的发展性

风险会因时间、空间因素的发展变化而变化。人类社会自身进步和发展的同时,也创造和发展了风险,以汽车的产生和发展为例,交通事故被公认为是时刻发生的现代战争。网络上的计算机有遭受黑客和计算机病毒攻击的风险。尤其是当代高新科学技术的发展和应用,使风险的发展性更为突出。

三、风险的构成要素

风险是由多种要素构成的,这些要素的共同作用决定了风险的存在、发生和发展。一般认为,风险由风险因素、风险事故和损失构成。

1. 风险因素

风险因素是指促使某一特定损失发生或增加其发生的可能性或扩大其损失程度的原因,包括引起或增加风险事故发生概率和加重损失程度的条件。它是风险事故发生的潜在原因,是造成损失的内在或间接原因。例如,对于建筑物而言,风险因素是指建筑材料和建筑结构;对于人体而言,则是指健康状况和年龄等;对于汽车而言,则是指汽车技术状况和驾驶人的技术水平。根据性质不同,风险因素可分为实质风险因素、道德风险因素和心理风险因素三种类型。

1) 实质风险因素。它是指有形的、并能直接影响事物物理功能的因素,即某一标的本身所具有的足以引起或增加损失机会和加重损失程度的客观原因与条件,如汽车的制动性能、操纵性能等。

2) 道德风险因素。道德风险因素是与人的品德修养有关的无形的因素,即指由于个人不诚实、不正直或不轨企图,故意促使风险事故发生,以致引起社会财富损毁和人身伤亡的原因或条件,如偷工减料引起的工程事故,人为制造的“交通事故”、被盗事件等。

3) 心理风险因素。心理风险因素也是与人的心理状态有关的无形的风险因素,即指由于人



的不注意、不关心、侥幸或存在依赖心理,以致增加风险事故发生的机会和加大损失的严重程度的因素。例如,由于汽车购买了盗抢险,晚上不再将汽车停在车库内,从而增加了汽车被盗窃的可能性;企业投保了财产保险后放松了对财物的保护,物品乱堆乱放,吸烟者随意丢弃烟蒂,加大了火灾发生的可能性;或者在火灾发生时不积极施救,心存侥幸,消极观望,任其损失扩大等,都属于心理风险因素。保险人通常通过设立免赔率或免赔额来控制被保险人心理风险因素。然而,中国内地的机动车辆保险从20世纪90年代出现了不计免赔特约险,并且,该险种在保险实务中大行其道,致使心理风险加大,机动车辆保险出险率大幅提升。

2. 风险事故

风险事故是指造成生命财产损失的偶发事件,是造成损失的直接的或外在的原因,是损失的媒介物,即风险只有通过风险事故的发生才能导致损失。例如,汽车制动失灵酿成车祸而导致车毁人亡,其中制动失灵是风险因素,车祸是风险事故。如果仅有制动失灵而无车祸,就不会造成人员伤亡。如果说风险因素还只是损失发生的一种可能性,那么,风险事故则意味着风险的可能性转化为现实性,即风险的发生。因此,它是直接引起损失后果的意外事件。

3. 损失

风险为损失的不确定性。由于风险的存在,就有发生损失的可能,如财产价值或个人所得的减少或丧失。但这种财产或所得的损失必须以“非故意”所导致的损失为限。所以,在风险管理中,损失是指非故意的、非预期的、非计划的经济价值的减少,即经济损失,这是狭义的损失定义。一般以丧失所有权或预期利益、支出费用、承担的责任等形式,而像精神打击、政治迫害以及折旧、馈赠等在保险的范畴内均不能作为损失。

通常我们将损失分为两种形态,即直接损失和间接损失。直接损失是由风险事故导致的财产本身的损失和人身伤害;而间接损失则是由直接损失引起的额外费用损失、收入损失、责任损失等。间接损失的金额往往很大,有时甚至超过直接损失。特别注意:保险范畴内的间接损失与法律上的间接损失不一定相同,保险范畴内的间接损失在法律上有时是直接损失。

4. 风险因素、风险事故、损失三者的关系

风险因素、风险事故、损失三者的关系可以通过风险结构图(图1-1)来加以说明。

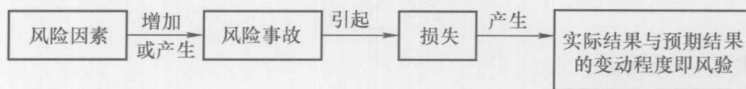


图 1-1 风险结构图

如图1-1所示,风险因素、风险事故、损失三者的关系是,风险因素的存在引起或加大了事故发生的可能性,而风险事故一旦发生则会导致损失。

从风险因素和风险事故间的关系来看,风险因素只是风险事故产生并造成损失可能性或可能性增加的条件,它并不直接导致损失,只有通过风险事故这个媒介才产生损失,也可以说风险因素是产生损失的内在条件,而风险事故是外在条件。

四、风险的度量

风险的客观性说明风险是可以度量的。实际结果与预期结果的差异程度实际上就是风险的大小。风险的大小主要取决于以下指标。

1. 损失频率

损失频率是指在一定时期内一定数目(n 个)的风险单位可能发生损失的次数(m 个)。



损失频率为

$$f = \frac{m}{n} \quad (1-1)$$

通常用分数或百分率来表示。损失频率高意味着风险事故发生频繁；反之，则风险事故较少发生。

以汽车为例，根据近20年的统计资料，得知在一定时期内（通常为一年），机关单位用小型客车平均100辆中有8辆发生碰撞损失事故，则该类汽车碰撞损失频率为8%。机动车保险的损失频率在整个财产保险中属于较大的一个险种。

2. 损失概率

当观察的风险单位数目足够多时，损失频率 f 在数值上近似等于损失概率，当观察的风险单位数目无限多时，损失频率 f 在数值上就等于损失概率。

损失概率为

$$p = \lim_{n \rightarrow \infty} \frac{m}{n} \quad (1-2)$$

机动车保险的损失概率在整个财产保险中属于较大的一个险种。

3. 损失幅度

损失幅度是衡量损失程度的量，是指在一定时期内，特定数量的风险标的单位可能遭受的最大损失的数值。

风险事故造成的损失呈一定的规律。重大恶性事故的发生频率低，但损失幅度大，会在相当时期内造成恐惧心理；那些经常发生的事故其损失频率高，单个事故损失幅度小（如汽车风险），但累积损失是不容忽视的。

机动车保险的损失幅度在其损失险中一般较小，在责任险中相对较大，在整个财产保险中属于较小的一个险种。

4. 损失期望值

损失期望值是根据一定时期内一定条件下大量同质标的损失的统计资料计算的平均损失。它反映了所评价的目标总体在一定情况下损失的一般水平。

损失期望值为

$$\bar{x} = \sum_{i=1}^n x_i p_i \quad (1-3)$$

其中 x_i ——损失结果观测值；

p_i ——损失结果发生概率；

$i=1, 2, \dots, n$ ，观测值个数。

机动车保险的损失期望值在整个财产保险中属于较小的一个险种。

5. 标准差

标准差反映的是损失的变动程度，说明损失与损失期望值的偏离程度。在损失平均值一定的情况下，标准差大则说明偏离程度大，风险较大；反之风险较小。

标准差为

$$S = \sqrt{\sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})^2 p_i} \quad (1-4)$$

机动车保险的标准差在整个财产保险中属于较小的一个险种。

6. 差异系数

差异系数是用来综合反映观察标的的损失变动范围与损失期望值之间相互关系的指标，可以表示为标准差与损失期望值之比。显然，该指标较单纯用损失期望值及标准差来评价风险要



全面。

差异系数为

$$v = \frac{S}{\bar{x}} \quad (1-5)$$

一般说来,损失期望值大的风险未必就大,而标准差大小也应相对于损失期望值来说,否则难以衡量风险的大小。如同样的标准差,若损失期望值小,则损失波动范围较大,风险较大;若损失期望值很大,则表明波动范围相对较小。

五、风险成本

风险成本是指由于风险的存在和风险事故的发生,人们所必须支出的费用和预期经济利益的减少。风险成本包括风险损失的实际成本、风险损失的无形成本和预防与控制风险损失的成本。

1. 风险损失的实际成本

风险损失的实际成本是由风险造成的直接损失成本和间接损失成本共同构成的。

1) 风险直接损失成本是指风险造成的财产及人身实际损失成本。我们知道,风险是客观存在的,它的产生、形成与发展是不以人的主观意志为转移的。风险一旦成为现实,会直接造成不同程度的有形和无形经济损失。从时间上讲,全球交通事故时刻都在发生;从空间上讲,总有一些地方在发生交通事故。现代商品经济社会的发展是依赖于现代科技进步的,现代科技可以给人类带来巨大的财富,但与此同时,也给人类生活带来不少新的风险因素。

2) 风险间接损失成本是指某一风险损失的发生而导致的该财产本身以外的损失成本以及与之相关的他物和责任等的损失成本,它包括:

① 营运收入损失的成本。它包括营业中断损失、连带营业中断损失、成品利润损失、应收账款减少的损失和租金收入损失。

② 风险造成的额外费用增加损失。它包括租赁价值损失的成本、额外费用损失成本和租权利益损失的成本。

③ 责任风险的成本。它是指因侵权、违约等行为而导致他人或财产损失所应负的法律赔偿责任。其责任风险的成本大小要以法院判决作为依据。

2. 风险损失的无形成本

风险损失的无形成本是指风险的存在对个人以及社会构成的一种潜在的不利影响。风险损失的实际成本是直接的、明显的,而风险损失的无形成本在一定程度上则更基于实际成本。因为我们每天面对更多的是损失发生的可能性和损失发生的不确定性,所以从一定意义上讲,风险的存在本身就是一种潜在的可怕的不利影响。

1) 风险的存在导致人们的忧虑和恐惧,这种忧虑与恐惧的大小取决于不确定性和程度、潜在的损失后果、人们处置损失后果的经济力量以及社会中个人与群体对风险的态度等诸多因素。就地震风险而言,地震发生的一瞬间将导致惨重的财产损失和人员伤亡,而目前对地震灾害的预测能力有限,使人们对地震风险的存在具有非常严重的忧虑与恐惧感。在某些情况下,因人们的忧虑和恐惧造成的间接损失甚至可能超过地震本身造成的直接经济损失。

2) 风险的存在影响社会资源的最佳配置。从宏观上考察,风险的存在,在某种程度上限制和阻碍着社会资源(土地、自然资源、劳动力资源、资金、技术和知识等)的最优配置。因为风险的存在,以及风险发生可能产生损失后果,使得人们愿意将许多社会资源投入到风险较低的部门和行业,而不愿投向风险较大且集中的部门和行业,从而引起社会资源分配上的不平衡。一些部门供过于求,而另一些部门供不应求,使社会资源不能合理分配和充分利用,造成社会资源使用中



的浪费和损失。在某些经济活动领域,由于风险的高度集中,投资者望而生畏,这些经济活动对社会的作用又非常大,如汽车运输业,由于中华人民共和国《道路交通安全法》以及最高人民法院《关于审理人身损害赔偿案件适用法律若干问题的解释》的出台,汽车运输业的第三者责任风险大幅提高,而相应配套的汽车保险条款与费率还未落实,人们不愿意将资金投向汽车运输业,汽车运输无法健康发展。这一事例说明了风险的存在有碍于社会资源的合理分配和使用。

从微观上讲,风险与不确定性的存在,可能使企业或家庭放弃有关计划和限制某些活动。首先,由于潜在洪水灾害的存在,企业可能放弃在某些地方建厂的决策;由于汽车第三者责任风险加大,人们可能放弃购买汽车的愿望。其次,由于对潜在风险的忧虑,企业和家庭可能会缩短某些计划的期限,如按揭购房,将还款期从20年缩短为10年等。相对而言,人们对短期计划比长期计划更有把握或具有更多一些的确定性。第三,因为潜在风险存在,企业和家庭往往会提留较多的风险资金和备用资金以备不测事件。

3) 风险的存在影响新资本的形成,从而影响社会再生产活动。资金的运用同再生产活动一样,也是一个不断追加扩大的过程。资金只有在不断的运用中,才能充分实现其增值性。对于投资者而言,风险与收益是一对孪生兄弟。一般来说,风险越大,投资收益也越大;风险越小,投资收益也就越小。若再生产活动中的风险较小,则资金的运用渠道便能很通畅,这样有利于资金的积累,为发展下一个再生产活动提供资金保障。相反,如果再生产活动中风险因素多且影响面广,那么资金的积累会受阻,导致生产建设资金不足,从而影响整个社会的再生产活动。

3. 预防和控制风险损失的成本

为预防和控制风险损失,必须采取各种措施,从而造成费用支出。各项费用的支出构成了预防和控制风险损失的成本,这种成本既包含了预防和控制风险的直接成本和个体成本,又包含了间接成本和总体成本。预防和控制风险的费用包括:购置用于预防和减损的设备及其维护费、咨询费、安全及管理人员费、训练计划费、施救费、试验费、宣传费及研究费等。

六、风险的种类

1. 静态风险和动态风险

依据风险产生的环境,风险可分为静态风险与动态风险。

1) 静态风险。静态风险是指在社会经济正常的情况下,自然力的不规则变化或人们的过失行为所导致的风险。静态风险可以在任何社会经济条件下发生。雷电、霜冻、地震、暴风、暴雨、瘟疫等这些由于自然原因发生的风险,火灾、破产、伤害、夭折、经营不善等这些由于疏忽发生的风险,都属于静态风险。静态风险较动态风险而言,其变化比较规则,可以通过大数法则加以测算,对风险发生的频率作统计估算。静态风险多为可保风险。机动车辆保险的所保风险多属于此。

2) 动态风险。动态风险是指由于社会经济、政治、技术以及组织等方面发生变动而产生的风险。如人口的增长、资本增加、生产技术的改造、消费者选择的变化等引起的风险。动态风险的变化往往不规则,难以用大数法则进行测算。动态风险一般为不可保风险。机动车辆保险也不保此类风险。

2. 纯粹风险与投机风险

依据风险的性质,风险可分为纯粹风险与投机风险。

1) 纯粹风险。纯粹风险是指只有损失机会而无获利可能的风险。比如房屋所有者面临的火灾风险,汽车所有者面临的碰撞风险等,当火灾或碰撞事故发生时,他们便会遭受经济利益上的损失。静态风险一般为纯粹风险,商业保险公司目前仍以承保纯粹风险为主要业务,机动车辆保



险也不例外。

2) 投机风险。投机风险是指既有损失机会又有获利可能的风险,如股票、赌博等。投机风险的后果有三种:一是“有盈利”;二是“有损失”;三是“无盈利无损失”。保险不保投机风险。

3. 自然风险、社会风险、政治风险和经济风险

依据风险产生的原因,风险可分为自然风险、社会风险、政治风险和经济风险。

1) 自然风险。自然风险是指因自然力的不规则变化引起的种种现象而导致对人们的经济生活和物质生产及生命安全等所产生的威胁。地震、水灾、火灾、风灾、雹灾、冻灾、旱灾、虫灾以及各种瘟疫等自然现象是经常大量产生的。自然风险是机动车辆保险主要承保的风险之一。

2) 社会风险。社会风险是指由于个人或团体的行业,包括过失行为、不当行为对社会生产及人们生活造成损失的可能性,如盗窃抢劫、玩忽职守及故意破坏等行为对他人的财产或人身造成损失的可能性。盗窃抢劫是机动车辆保险主要承保的风险之一。

3) 政治风险。政治风险又称国家风险,是指在对外投资和贸易过程中,因政治原因或订约双方所不能控制的原因,债权人可能遭受损失的风险。例如,因输入国发生战争、革命、内乱而终止货物进口;因输入国实施进口或外汇管制,对输入货物加以限制或禁止输入;因本国变更外贸法令,输出货物无法送达输入国等,造成合同无法履行而形成的损失风险。在机动车辆保险中基本不存在政治风险。

4) 经济风险。经济风险是指在生产和销售等经营活动中,由于受各种市场供求关系、经济贸易条件等因素变化的影响,或经营决策失误,对前景预期出现偏差等,从而导致经济上遭受损失的风险,比如生产的增减、价格的涨跌、经营的盈亏等方面的风险。机动车辆保险中的停驶损失险属于经济风险。

4. 财产风险、人身风险、责任风险和信用风险

依据风险标的,风险可分为财产风险、人身风险、责任风险和信用风险。

1) 财产风险。财产风险是指法人或自然人自有或代管的一切有形财产,因发生风险事故、意外事件而遭受的损毁、灭失或贬值的风险。它包括:

① 财产遭受的直接损失风险,机动车辆损失保险属于此。

② 因财产遭受的直接损失而导致的间接损失风险,机动车辆保险通常不保此风险。

2) 人身风险。人身风险是指由于人的生、老、病、死的生理规律所引起的风险,以及由于自然、政治、军事和社会等方面的原因所引起的人身伤亡风险。人身风险所致的损失一般有两种:一种是收入能力的损失;另一种是额外费用损失。机动车辆保险不属于此范畴。

3) 信用风险。信用风险是指在经济交往中,权利人与义务人之间,由于一方违约或违法致使另一方遭受经济损失的风险,如进出口贸易中,出口方(或进口方)会因进口方(或出口方)不履约而受损。机动车辆按揭保险属于此类风险。

4) 责任风险。责任风险是指个人或团体的行为违背了法律、契约的规定,对他人的身体伤害或财产损毁负法律赔偿责任或契约责任的风险。责任风险中所说的“责任”通常是指法律上应负的责任,只有少数情况属于契约责任。

通常汽车风险按风险标的来划分,由汽车的损失风险和责任风险两部分组成,汽车的损失风险是指汽车在存在和使用的过程中,因自然灾害以及意外事故(包括过失事故和无过失事故)所造成的汽车财产本身的毁损和灭失风险。汽车的责任风险是指汽车在存在和使用的过程中,因意外事故(包括过失事故和无过失事故)致使第三者遭受人身伤亡或财产损失,依法(现在专指《中华人民共和国侵权责任法》)应当由汽车的所有者或使用者承担的经济赔偿责任。



除此之外,还存在其他的风险分类方法。

风险依其是否可以加以有效地管理可以分为可管理风险和不可管理风险两类。可管理风险是以人类的智慧、知识及科技的有效方法予以管理的风险;不可管理风险是以人类目前的智慧、知识及科技水平均无法以有效措施予以管理的风险。不过,风险是否可以管理是相对的,随着科技的进步,人们认识水平的提高,不可管理的风险也会转变为可管理的风险。

风险依其是否可以被商业保险公司承保常分为可保风险和不可保风险两大类。可保风险是指可用商业保险方式加以管理的风险。静态风险、财产风险、人身风险、责任风险、信用风险等都是可保风险。汽车的常见风险属于可保风险。动态风险、投机风险等都是不可保风险。一般而言,可保风险都是可管理风险,但是不可保风险却不一定是不可管理的风险。不可保风险仅仅是指商业保险无法处理的风险,某些不可保风险确实可以通过其他方式加以处理。

第二节 保险的要素与特征

一、保险的含义

保险可以从不同的角度进行定义。从经济的角度看,保险是分摊意外事故损失的一种财务安排。通过保险,少数不幸的被保险人的损失由包括受损者在内的所有被保险人分摊,是一种非常有效的财务安排。从法律的角度看,保险是一种合同行为,是一方同意补偿另一方损失的一种合同安排,提供损失赔偿的一方是保险人,接受损失赔偿的另一方是被保险人。投保人通过履行缴付保险费的义务,换取保险人向其提供保险经济保障的权利,体现民事法律关系主体之间的权利和义务关系。从社会的角度看,保险是社会经济保障制度的重要组成部分,是社会生产和社会生活“精巧的稳定器”。从风险管理角度看,保险是风险管理的一种方法,通过保险,可以起到分散风险、消化损失的作用。

《中华人民共和国保险法》(以下简称《保险法》)将保险定义为:“保险,是指投保人根据合同约定,向保险人支付保险费,保险人对于合同约定的可能发生的事故因其发生所造成的财产损失承担赔偿责任,或者当被保险人死亡、伤残、疾病或者达到合同约定的年龄、期限时承担给付保险金责任的商业保险行为。”

二、保险的要素

保险的要素是指进行保险经济活动所应具备的基本条件。一般地说,现代商业保险的要素包括以下内容。

1. 可保风险的存在

可保风险是指符合保险人承保条件的特定风险。一般地说,理想的可保风险应具备以下条件:

- 1) 风险必须是纯粹的风险。即风险一旦发生,便成为现实的风险事故,只有损失的机会,没有获利的可能。
- 2) 风险必须具有不确定性。风险的不确定性有三层含义,即风险是否发生是不确定的;风险发生的时间是不确定的;风险发生的原因和结果等是不确定的。
- 3) 风险必须使大量标的均有遭受损失的可能。这一条件要求大量的性质相近、价值相近的风险单位面临同样的风险。
- 4) 风险必须有导致重大损失的可能。这一条件的含义是,风险一旦发生,由其导致的损失



是被保险人无力承担的(这是汽车保险实务中实施绝对免赔的理论基础),是一种发生重大损失的可能性较大、遭受重大损失的机会较小的风险。

5) 风险不能使大多数的保险对象同时遭受损失。这一条件要求损失的发生具有分散性,因此保险人在承保时应力求将风险单位分散。

6) 风险必须具有现实的可测性。保险的经营要求制定准确的费率,费率的计算依据是风险发生的概率及其所导致标的损失的概率,因此,风险必须具有可测性。

汽车风险是典型可保风险。

2. 大量同质风险的集合与分散

保险的经济补偿活动的过程,既是风险的集合过程,又是风险的分散过程。保险人通过保险将众多投保人面临的分散性风险集合起来,当发生保险责任范围内的损失时,又将少数人发生的风险损失分摊给全体投保人,即通过保险的补偿或给付行为分摊损失或保证经营稳定。保险风险的集合与分散应具备两个前提条件。

1) 大量风险的集合体。互助性是保险的特征之一,保险实现互助的方法在于集合多数人的保费,补偿少数人的损失。大量风险的集合,一方面是基于风险分散的技术要求,另一方面是概率论和大数法则原理在保险经营中得以运用的前提。

2) 同质风险的集合体。所谓同质风险,是指风险单位在种类、品质、性能、价值等方面大体相近。如果风险为不同质风险,那么风险损失发生的概率就不相同,这样,风险也就无法进行统一集合与分散。此外,由于不同质的风险,损失发生的频率与幅度是有差异的,若对不同质的风险进行集合与分散,则会导致保险经营财务的不稳定。

汽车具备大量同质风险。

3. 保险费率的厘定

保险在形式上是一种经济保障活动,而实质上是一种商品交换行为,因此,制定保险商品的价格,即厘定保险费率,便成为保险的一个基本要素。但是,保险商品交换行为又是一种特殊的经济行为,为保证保险双方当事人的利益,保险费率的厘定要做到如下几点。

1) 遵循费率厘定的基本原则。保险费率的厘定应当遵循的基本原则是适度性原则、合理性原则和公平性原则。

① 适度性原则。指保险费率的确定应当能够足以抵补一切可能发生的损失以及有关的营业费用。但是保险费率是否适度应当是就保险人整体业务而言的。单个业务保险费率不适度,不等于保险人对被保险人的利益有所侵害,还应当结合保险人的经营和效益决定。

② 合理性原则。指保险费率不应在抵补一切可能发生的损失以及有关的营业费用后,获得过多或者超额的利润。如果保险费率厘定不遵循合理性原则,保险监督管理部门将采取措施使保险费率控制在其规定的幅度范围内。

③ 公平性原则。指被保险人的风险状况与其承担的保险费率要尽量一致,或者说被保险人能按照风险的大小、比例分担保险的损失与费用。此外,保险费率厘定公平性原则同样也是就整个保险产品定价而言的,也要求保险人收取的保险费与被保险人缴纳的保险费在保险商品交换上是对价的。

2) 以完备的统计资料为基础,运用科学的计算方法。保险费率的厘定是依据历史的资料预测未来。如财产保险纯费率的厘定是以平均保额损失率来测算损失概率,因而必须选择适当的历年保额损失率,而且,每年的保额损失率必须基于大量的统计资料,从中筛选一组比较稳定的保额损失率数列。根据大数法则的要求,保额损失率指标必须有足够的年数,一般至少需要有保险事故发生比较正常的连续5年以上的资料,而不能以1年为限。因为各年的保额损失率只是频率



值,具有不稳定性,只有将若干年的保额损失率加以平均,才能接近损失概率。然而,这也仅仅是厘定费率的基本依据,考虑到以后年度的变化因素,通常又会在平均保额损失率的基础上,另加一次、二次或三次均方差数值,作为风险附加。

3) 接受国家或政府保险监管机关的审核或备案。保险费率竞争同样是保险市场竞争的有效手段之一。为防止各保险公司间保险费率的恶性竞争,一些国家对于保险费率的厘定,采取同业公会制定统一费率予以制约或由国家保险监管部门审定某些费率。

目前,根据中国保险监督管理委员会(以下简称“保监会”)颁布的《保险公司管理规定》,其中:

第六十九条,保险公司使用的保险条款和保险费率应当依法报经中国保监会审批或者备案。

第七十条,下列保险险种的保险条款和保险费率应当报经中国保监会审批:

- (一) 依法实行强制保险的险种;
- (二) 新开发的人寿保险险种;
- (三) 中国保监会认定的其他关系社会公众利益的险种。

保险险种的审批目录由中国保监会制定和调整。

第七十一条,除前条规定外,保险公司使用的其他险种的保险条款和保险费率,应当报中国保监会备案。

第七十二条,中国保监会在对保险条款和保险费率进行审批或者备案时,遵循保护社会公众利益和防止不正当竞争的原则。有下列情形之一的,中国保监会可以要求保险公司对保险条款和保险费率进行修改,也可以责令保险公司停止使用:

- (一) 违反法律、行政法规或者中国保监会的禁止性规定;
- (二) 违反国家有关财政金融政策;
- (三) 损害社会公共利益;
- (四) 内容显失公平或者形成价格垄断,侵害投保人、被保险人或者受益人的合法权益;
- (五) 条款设计或者厘定费率、预定利率不当,可能危及保险公司偿付能力;
- (六) 中国保监会基于审慎监管原则认定的其他事由。

第七十三条,保险公司对已经获得批准或者备案的保险条款和保险费率进行变更的,应当按照规定重新申报审批或者备案。保险公司在订立具体保险合同时,可以就特定事项与当事人订立补充协议,但是不得具有前条第二款第(一)至(六)项规定的情形。

案例 1-1: 保险费的计算违反公平性原则的典型案列

卞某、杨某诉中保财产保险有限公司高淳县支公司财产保险合同纠纷案

江苏省高淳县人民法院民事判决书(1997)高经初字第476号

原告(被上诉人): 卞某,女,1932年10月19日生,汉族,农民,住高淳县狮树乡莲花塘村134号。

委托代理人: 陈某,南京镜湖律师事务所律师。

委托代理人: 邢精华,高淳县法律服务中心法律工作者。

原告(被上诉人): 杨某,女,1990年8月6日生,汉族,学生,住高淳县狮树乡莲花塘村134号。

法定代理人: 卞某(系杨某之祖母)。

被告(上诉人): 中保财产保险有限公司高淳县支公司(以下简称中保高淳支公司)。

负责人: 李钢,经理。

委托代理人: 陈发银,上海华联律师事务所律师。



委托代理人：刘莉，中保财产保险有限公司南京市分公司干部。

原告卞某、杨某诉称：1994年杨福生建造了高淳机1099号钢质船舶用于货运并获得适航证书。1995年5月19日，杨福生向中保高淳支公司投保，该公司出具了保险单，杨福生缴纳了保险费，保险合同生效。在保险期间，高淳机1099号因故沉没，当日被保险方即向中保高淳支公司报案并办理了海事签证。经其多次交涉后中保高淳支公司才予立案，但以高淳机1099号沉没属除外责任为由拒绝理赔，只同意按通融赔款处理。故诉至法院要求中保高淳支公司赔偿经济损失。此外，双方在保单中确定的船舶造价为115万元是因中保高淳支公司擅自提高保险费造成的，要求中保高淳支公司按船舶实际价值200万元确定船舶造价而非保险合同确定的船舶造价赔偿损失，再赔偿保险金59.5万元并退还超收的保险费4900元。

被告中保高淳支公司辩称：被保险人未在规定的时间内通知保险人，也没有提供事故的性质、原因和损坏程度，不具备索赔的形式要件。高淳机1099号沉没的原因是不适航，船员配备不合格且超载作业，导致船体断裂而沉没，属保险合同约定的除外责任，不应赔偿。另外，根据双方签订的特别约定第四条，该船不属于保险责任范围内的沉没原因，其不应负责赔偿。

高淳县人民法院经审理查明：高淳机1099号船系1994年3月建造的钢质机动货船，船主为杨福生（系卞某子，杨某之父），1994年度、1995年度经江苏省船舶检验局南京检验处检验获适航证书。1995年度适航证书的有效期限为1995年5月17日至1996年5月16日。1995年5月19日，杨福生委托李慧将该船向中保高淳支公司投保，保险公司签发保险单一份，主要内容如下：高淳机1099号为500马力的机动钢质货船，船舶造价115万元，保险金额80.5万元，保险费率2%，保险费16100元，保险期12个月，自1995年5月21日零时起至1996年5月20日24时止，航行区域为A、B、C，被保险人为杨福生。保险单背面附有《中国人民保险公司国内船舶保险条款》（以下简称《国内船舶保险条款》），保险单上并注明按高保1995年1月1日关于船舶保险的特别约定（以下简称特别约定）执行。另A、B、C级航区不承担全船失踪责任。特别约定规定的保险责任为14种，比《国内船舶保险条款》规定的16种保险责任少了沉没和倾覆二种。李慧当即代杨福生支付了16100元保险费并在该特别约定上签了字。中保高淳支公司在接保时查看了高淳机1099号的船舶航行签证簿，上面载有船员配备名单。在此之前，中保高淳支公司已为高淳机1099号承保了一年。1996年1月29日凌晨5时左右，高淳机1099号船在南京梅子洲装载黄沙过程中沉没。杨福生夫妇及一名帮工计三人落水失踪。当日，杨福生亲属即向中保高淳支公司和南京长江港航监督局报案。同年3月9日，盐城市秦南打捞航务工程总公司受投保方委托对高淳机1099号扫测并出具扫测报告，上面注明船体未发现断裂，因水深流急，未能详细探摸。南京长江港航监督局航保科在上述报告上注明上述打捞工程公司按照港监的要求及失事船高淳机1099号的获救人员指定的沉船地点进行了探测。同月27日，南京长江港航监督局航保科向中保高淳支公司发协商函一份，言明高淳机1099号于1996年1月29日凌晨5点左右沉没，沉没原因尚不明确，希望保险公司派人商讨妥善处理该沉船的办法，但中保高淳支公司未予处理。同年4月19日，南京长江港航监督局出具南京港务监督海事签证，证明卞某所写海事报告上的沉船情况属实。由于该船沉没原因不明，且未能打捞出水，港监未作出责任事故裁定书。同月12日，卞某再次出具书面报告要求保险公司处理，中保高淳支公司于当月23日通知卞某，因其在索赔时，没有按规定提供有关有效、必需的索赔单证，决定对高淳1099号沉没案不予受理。之后，经双方多次协商，中保高淳支公司才立案并表示愿以通融赔款方式给予赔偿。因双方就赔款数额未达成协议，卞某遂于1997年9月诉至原审法院要求保险公司赔偿保险金140万元并偿付逾期付款违约金，退还超收的保险费。一审法院在其审理期间追加了杨某为原告。

另查明：保险事故发生时，中国人民银行总行审定的船舶保险费率规定，马力在201~1000