

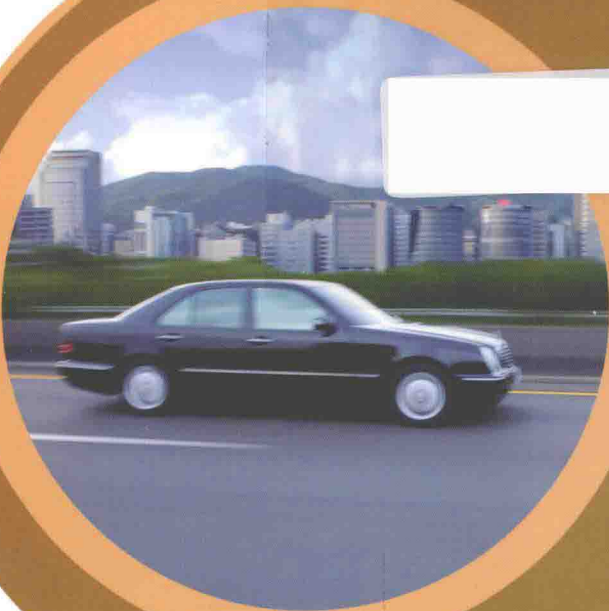
QICHE BAOXIAN SHIWU



21 世纪高职高专规划教材
高等职业教育规划教材编委会专家审定

汽车保险实务

主 编 张 怡 朱玉强
副主编 温炜坚



北京邮电大学出版社
www.buptpress.com



世纪高职高专规划教材

高等职业教育规划教材编委会专家审定

汽车保险实务

主 编 张 怡 朱玉强

副主编 温炜坚



北京邮电大学出版社
www.buptpress.com

内 容 简 介

本书在构建过程中秉承“校企合作,工学结合,项目导向,任务驱动”的编写理念,从汽车保险与理赔相关岗位的实际工作内容入手,提炼出三个工作项目:汽车保险服务准备、汽车保险投保、汽车保险理赔。对每个项目具体工作过程进行分析细化成13个学习任务:汽车所有人风险识别与管理、认识汽车保险、保险职业道德与服务礼仪、汽车保险相关法律法规、汽车保险基本原则、汽车保险条款解读、制定最佳保险方案、保险合同的订立、核保与批改、报案与接险、现场查勘、定损核损、赔款理算与核赔。内容覆盖了汽车保险投保和理赔过程中的相关知识和操作技能,编排顺序按照高职学生认知特点,由易到难,循序渐进。

本书主要供高职高专院校汽车运用技术、汽车营销、汽车保险及汽车检测与维修专业教学使用,也可作为汽车保险从业人员的岗位培训教材或自学用书。

图书在版编目(CIP)数据

汽车保险实务 / 张怡,朱玉强主编. --北京:北京邮电大学出版社,2013.12

ISBN 978-7-5635-3738-9

I. ①汽… II. ①张… ②朱… III. ①汽车保险—中国—高等职业教育—教材 IV. ①F842.63

中国版本图书馆CIP数据核字(2013)第249369号

书 名: 汽车保险实务

主 编: 张 怡 朱玉强

责任编辑: 王晓丹

出版发行: 北京邮电大学出版社

社 址: 北京市海淀区西土城路10号(邮编:100876)

发 行 部: 电话: 010-62282185 传真: 010-62283578

E-mail: publish@bupt.edu.cn

经 销: 各地新华书店

印 刷: 北京鑫丰华彩印有限公司

开 本: 787 mm×1 092 mm 1/16

印 张: 16

字 数: 417千字

版 次: 2013年12月第1版 2013年12月第1次印刷

ISBN 978-7-5635-3738-9

定 价: 32.00元

• 如有印装质量问题,请与北京邮电大学出版社发行部联系 •

前 言

随着我国经济的健康快速发展,国民消费能力不断增强,作为国民经济主要支柱之一的汽车工业已进入高速发展期。截至 2012 年年底,全国机动车保有量已达 2.4 亿辆,机动车驾驶人数量已达 2.6 亿人。汽车保有量 1.2 亿辆,年增长 1 510 万辆。18 个大中城市汽车保有量超过百万辆。汽车驾驶人首次突破 2 亿人,年增长 2 647 万人。在这一市场环境下,有关车辆保险的服务行业如保险公司、公估公司不断发展,对从业人员的需求逐渐增大,对从业人员的素质及技能要求日益提高。

既懂汽车专业知识,又懂保险理赔知识的专业的车险理赔员以其高收入和特殊的地位,成为受人羡慕的岗位之一。另外,目前许多汽车 4S 店成了财产保险公司的汽车销售代理及汽车定损维修网点。一个能在顾客买车时替顾客设计出适宜的保险组合,并能对事故定损和保险索赔进行实务指导的汽车销售人员,也成为了各大 4S 店和保险公司争夺的焦点。

在良好的外部环境和对人才素质要求日益提高的共同作用下,本教材的开发采用了“基于工作过程、任务驱动、项目导向、校企合作”的开发理念,以车险服务企业需要什么样的人才作为教材建设的出发点,以培养学生的核心职业能力为目的,形成了以下特色。

1. 充分体现高职教育“工学结合”的特点。教材编写团队中既有长年奋斗在教学一线、熟悉学生需求的专职教师,又有深入企业工作多年、实战经验丰富的专业人士,真正实现了学校和企业之间的紧密结合。

2. 体现任务驱动的课程教学理念。本教材从汽车保险与理赔相关职业入手,对其进行职业分析,归纳出相关工作岗位;从岗位入手,提炼出工作项目;再对项目工作过程进行分析,确定学习任务。每个学习任务既包括知识学习,又包括技能操作,任务完成后,还有知识拓展。

3. 倡导行动导向的引导式教学方法。每个任务的设计都具备较强的实用性和可操作性,先通过训练目标、任务导入,充分调动学生的好奇心和积极性,引导学生自己去探究、学习。再进行任务分析和任务实施,将任务的解决与所需的知识点一一对照,使学生学了之后马上就能付诸行动,行动之后立刻能够看到行动效果。最后还有模拟演练环节,进行加强和提高。

4. 强化教学中的考核评价环节,每个任务都设计了知识考核和过程评价,通过评价表格的设计,将自我评价、小组评价和教师评价融为一体,提高了评价的方便性

和可操作性。

5. 教材内容充分体现时效性。紧跟保险业的发展,在解读保险公司现行条款的基础上,补充 2009 年 10 月 1 日生效的《中华人民共和国保险法》和 2012 年机动车商业保险示范条款的相关内容。

本教材由广州城市职业学院的张怡和广东交通职业技术学院的朱玉强担任主编,广州城市职业学院的温炜坚担任副主编,参与编写的还有广东工程职业技术学院的谢振光、永诚保险的张罗华等,全书由张怡统稿。编写过程中,我们参考了大量国内外有关的资料和文献,还参考了许多发表在报刊、网站上的相关文献,以及部分保险公司的培训资料,在此对原作者和编译者表示深深的感谢。

由于编者水平有限,书中难免存在疏漏之处,恳请广大读者和学术界同行批评指正,我们不胜感激。

编 者

目 录

项目一 汽车保险服务准备	1
任务 1 汽车所有人风险识别与管理	1
任务 2 认识汽车保险	14
任务 3 保险职业道德与服务礼仪	26
任务 4 汽车保险相关法律法规	41
项目二 汽车保险投保	58
任务 1 汽车保险基本原则	58
任务 2 汽车保险条款解读	78
任务 3 制定最佳保险方案	108
任务 4 保险合同的订立	136
任务 5 核保与批改	156
项目三 汽车保险理赔	172
任务 1 报案与接险	172
任务 2 现场查勘	191
任务 3 定损核损	216
任务 4 赔款理算与核赔	230
参考文献	249

项目一 汽车保险服务准备

任务1 汽车所有人风险识别与管理

【知识目标】

1. 了解风险的概念、特征及分类；
2. 了解可保风险的概念及特征；
3. 了解汽车所有人面临的风险及影响因素；
4. 了解风险管理的概念及汽车所有人风险管理。

【能力目标】

1. 能够帮助客户识别所面临的风险；
2. 能够辨别可保风险,引导客户进行正确的风险管理。

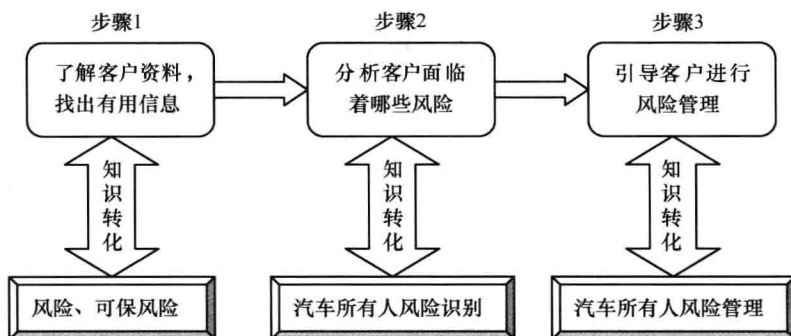
【职业素养】

1. 培养语言表达能力、与客户沟通的能力；
2. 树立为客户服务的意识。

任务导入

客户杜先生是广州某高校的一名教师,今年 35 岁。前不久他在本市购买了一辆斯柯达昊锐轿车,主要用于上下班代步,接送上幼儿园的女儿上学、放学,节假日带上全家人一起出去自驾游。平时车子放在杜先生家小区的地下停车库里。请帮助杜先生分析一下,他的车面临着什么样的风险?应该如何对这些风险进行管理呢?

任务分析



一、风险

(一) 风险的定义

常言道:天有不测风云,人有旦夕祸福。在现实生活中,各种风险随时随地都可能发生,洪水、地震、车船碰撞意外伤亡等,这些都会给人类带来伤害和损失。于是,在发生风险的同时,也产生了解决风险损害的机制。保险是人类社会用来应付风险和处理风险发生后所造成的经济损失的一种有效机制。无风险则无保险,要理解保险必须从认识风险开始。

风险一般有两种定义:一种定义强调了风险表现为不确定性;而另一种定义则强调风险表现为损失的不确定性。若风险表现为不确定性,说明风险产生的结果可能带来损失、获利或是无损失也无获利,属于广义风险。如投资股票有三种可能:赚钱、赔钱和不赔不赚,这三种可能性都属于风险的不确定的范畴。而风险表现为损失的不确定性,说明风险只能表现出损失,没有从风险中获利的可能性,属于狭义风险。保险理论上的风险是指损失的不确定性,即保险标的的发生损失的不确定性。这是从狭义角度界定风险的含义,单指损失,不包括收益。

风险是一种客观存在,是不以人的意志为转移的。它的存在,与客观环境及一定的时空条件有关,并伴随着人类活动的开展而存在,没有人类活动,也就不存在风险。当代保险理论认为,现代社会风险是无处不在,无处不有。

(二) 风险构成要素

风险的构成要素包括风险因素、风险事故和风险损失。

1. 风险因素

风险因素是指引起或促使风险事故发生,以及风险事故发生时,致使损失增加、扩大的条件。风险因素是事故发生的潜在条件,是造成损失的间接原因。对于人来说,风险因素可以是年龄、健康状况、性别等;对于汽车来说,风险因素是指汽车的结构、设计性能、使用材料等。风险因素不同,造成的损失机会也不同。通常可以把风险因素分为以下三种类型。

(1) 实质风险因素。它属于有形的因素,是指对某一标的增加风险发生机会或严重程度的直接条件。例如,房屋使用的易燃材料是引起房屋火灾的实质风险因素;汽车刹车系统故障是引起汽车发生意外事故的实质风险因素;环境污染是影响人们健康的实质风险因素。在保险实务中,由实质风险因素所引起的损失大多属于保险责任,是保险公司保障的范围。

(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因素。它是指由于个人的恶意行为或不轨企图,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。例如,投保人隐瞒事实骗取保险费,假造事故现场向保险人索赔等。一般情况下,由道德风险因素引起的损失不属于保险责任,属于保险合同中的责任免除。

(3) 心理风险因素。心理风险因素是指由于人们疏忽或过失以及主观上的不注意、不关心、心存侥幸,以致增加风险事故发生的机会和加大损失的严重性的因素。心理风险因素是与人的心理状况有关的无形的风险因素。例如,厂房值班人员未尽职守,增加了偷窃风险的发生;司机开车过程中打电话,增加了发生驾驶事故的可能。

2. 风险事故

风险事故又称“风险事件”,是指风险成为现实,以致引起损失的事件。也就是说,风险事

故是造成损失的直接的或外在的原因,是损失的媒介物,即只有发生了风险事故,才能导致损失。例如,汽车刹车系统失灵酿成车祸而导致车毁人亡,其中刹车系统失灵是风险因素,车祸是风险事故。如果仅有刹车失灵而无车祸发生,就不会造成人员伤亡。风险事故意味着风险的可能性转化为现实性,即风险的发生。

3. 风险损失

在风险管理中,损失是指非故意的、非计划的和非预期的经济价值的减少。这个定义中包含了两个重要的要素:一个是非故意的、非计划的和非预期的要素;另一个是经济价值的要素。后者可以用货币单位予以衡量,两者缺一不可。例如,汽车使用一段时间后的“折旧”、“报废”,虽然符合第二个要素,但不符合第一要素,所以不能称为风险损失;由于亲人车祸身亡而遭受的精神打击也不能算是风险损失。

在保险实务中,将损失分为直接损失和间接损失,前者指实质的、直接的损失;后者指额外费用损失、收入损失、责任损失等。往往间接损失的金额是很大的,有时甚至超过直接损失。

4. 风险因素、风险事故及损失之间的关系

从风险因素、风险事故与损失三者之间的关系来看,风险因素引发风险事故,而风险事故导致损失。也就是说,风险因素只是风险事故产生并造成损失的可能性或使这种可能性增加的条件,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。

(三) 风险的特征

风险的特征是风险的本质及其发生规律的表现。因此,正确地认识风险的特征,对于建立和完善风险机制,充分发挥风险机制的作用,加强保险公司管理,减少风险损失,提高经济效益,具有重要的意义。风险的特征主要表现在以下几个方面。

1. 客观性

风险的客观性是指风险不以人的意志为转移,是独立于人的意识之外的客观存在。人们生存和进行活动的整个社会环境,就是一个充满风险的世界,任何组织、单位、企业和家庭,都难免遇到这样或那样风险的可能性。因而,人们要采取积极的态度去对待风险,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幅度,而不能彻底消除风险。人们必须采取客观的态度,承认风险和正视风险。但是,从总体上说,风险是不可能彻底消除的。正是风险的客观存在,决定了保险的必要性。

2. 不确定性

虽然风险是客观存在的,但就某一具体风险而言,其发生是偶然的,是一种随机现象。风险必须是偶然的和意外的,即对某一个单位的标的而言,风险事故是否发生不确定,发生的时间不确定,造成损失的程度不确定。必然发生的现象,如机器的折旧、自然损耗等不是风险。正是风险的这种总体上的必然性与个体上的偶然性的统一,构成了风险的不确定性,构成了保险的风险,从而,形成了经济单位与个人对保险的需求。

3. 可测性

个别风险事故的发生是偶然的,而对大量风险事故的观察会发现,其往往呈现出明显的规律性。人们可以对风险进行测量,根据以往发生的一系列类似事件的统计资料,对某种风险发生的频率及其风险造成的经济损失程度作出主观上的判断。例如,在汽车保险中,可以根据大量的车祸记录、损失情况,结合其他众多影响因素,测算出不同种类汽车保险产品的费率。

4. 潜在性

风险的客观性表明,时时处处都存在着风险,人们就是生活在充满风险的社会经济环境之

中。但这并不是说风险时时处处都会发生,风险的普遍存在,是指人们有遭受风险的可能性,是一种潜在性的风险,要在一定的时点和一定的条件下,风险的可能性才能转化为现实性。潜在性是风险存在的基本形式。风险的潜在性使得人们能够通过一定的途径防止和消除风险,不使风险的可能性转化为现实性。

5. 风险的损害性

风险是与人们的经济利益密切相关的。风险的损害性是指风险损失发生后给人们的经济造成的损失以及对人的生命的伤害,保险的作用就是对损失的经济利益进行补偿。

6. 风险的发展性

风险并不是一成不变的,在一定的条件下会发展变化。随着人类社会的进步和发展,尤其是当代高新科学技术的发展与应用,使风险的发展性更为突出。例如,原子能的利用,核电站的建立,带来了核污染及核爆炸的巨大风险。同时,随着人们对风险认识的增强和风险管理方法的完善,某些风险在一定程度上得以控制,其发生频率和损失程度降低,某些风险在一定的时间和空间范围内被消除,新的风险产生。

(四) 风险的分类

按照风险损害的对象,可以分为财产风险、人身风险、责任风险和信用风险。

(1) 财产风险

这是指个人、家庭、企业所有、使用或保管的财产发生损害、灭失、贬值的风险。例如,汽车有遭受火灾、地震、暴雨等损失的风险,房屋有受市场供求关系变动发生贬值的风险等。

(2) 人身风险

这是指人们因为生、老、病、死、残等原因而可能遭受经济损失的风险。人身风险主要包括由于经济主要来源人的死亡而造成其生活依赖人的生活困难,以及由于年老而丧失劳动能力,或由于疾病、残废而增加医疗费支出从而导致经济困难等。人的生老病死既有必然性,也有不确定性,如人的疾病程度如何、死亡何时发生等,都是不可预知的,这些风险会造成收入减少,额外费用增加。

(3) 责任风险

这是指根据合同和法律上的规定,凡个体或团体因疏忽、过失造成对他人的财产损失或人身伤害负经济赔偿责任的风险。例如,驾驶员闯红灯撞伤行人;医生疏忽大意酿成医疗事故造成病人病情加重、伤残或死亡;厂家生产或销售的产品质量不合格造成他人健康受损或死亡等,驾驶员、医院、生产者或经销者面临的这些风险均属于责任风险。

(4) 信用风险

这是指在经济交往中,权利人与义务人之间,由于一方违约或犯罪而造成对方经济损失的风险,如银行放贷无法收回,出口方因进口方破产、进口许可证被撤销或拒收货物拒付货款等造成损失的风险。

按风险产生的原因,可以分为自然风险、社会风险、经济风险、政治风险、技术风险。

(1) 自然风险

这是指由于自然因素、物理现象造成的风险。如雷电、火灾、洪水、地震、泥石流等造成损失的风险。在各类风险中,自然风险是保险人承保最多的风险。

(2) 社会风险

这种风险的产生有两种情况:一是由于个人行为,如盗窃、抢劫、疏忽大意等引起的风险;二是由于不可预料的团体行为,如工人罢工、战争爆发等引起的风险。

(3) 经济风险

这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者决策失误、对前景预期出现偏差等导致经营失败的风险。如经营者市场预测的失误、市场消费需求的变化、货币汇率变化等所导致经济损失的风险。

(4) 政治风险

这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,使债权人可能遭受损失的风险。例如,因输入国家实施进口或外汇管制,对输入货物加以限制或禁止输入造成合同无法履行等。

(5) 技术风险

这是指伴随着科学技术的发展、生产方式的改变而发生的风险。如核辐射、空气污染、噪声等风险。

按风险的性质,可以分为纯粹风险、投机风险。

(1) 纯粹风险

这是指只有损失可能而无获利机会的风险。例如,房屋遭受火灾的损失,这是无利可得的风险。

(2) 投机风险

这是指既有损失可能又有获利机会的风险。例如,在股票市场上买卖股票,就存在赚钱、赔钱和不赚不赔三种后果,因而属于投机风险。这种风险往往与社会变动有关。

按照风险所涉及的范围,可以分为基本风险、特定风险。

(1) 基本风险

这是指特定的社会个体所不能控制或预防的风险。基本风险的形成要经过较长时间的孕育过程,这种风险事故一旦形成,任何特定的社会个体都很难在较短的时间内遏制其泛滥和蔓延。必须采取阶段性的措施加以预防和克服。例如,与社会或政治有关的风险,与自然灾害有关的风险,都属于基本风险。特定风险和基本风险的界限,对某些风险来说,会因时代背景和人们观念的改变而有所不同。如车祸,在汽车问世的初期是特定风险,在汽车成为主要交通工具后则成为基本风险。

(2) 特定风险

是指由特定的人所引起且损失仅涉及个人的风险。例如,火灾、爆炸、盗窃、民事法律责任等。与基本风险相比,特定风险事故相对较小,一般可以采取措施进行控制和预防。特定风险多数属于纯粹的风险。

此外,还存在其他分类方法。例如,风险依其产生的环境分为静态风险和动态风险;按照发生风险的经济单位分为个人风险、家庭风险、企业风险等。

二、可保风险

保险所承担的风险简称可保风险。保险一般只保障纯粹的风险,对有可能获利的投机风险一般是不承保的。可保风险是个相对的概念,它是对一定时期的保险市场而言的。既不是一切纯粹风险都可以承保,也不是投机风险一概都不予承保,而是根据保险市场的供需关系决定的,即投保人对保险商品有需求、保险人对保险商品供给附有条件。保险人对承保的风险是有选择的。概括地说,可保风险必须具备以下条件。

1. 风险所产生的损失必须是可以用货币来计量的

凡是不能用货币计量其损失的风险是不可保的风险。但对人的保险来说,很难说清一个人的伤残程度或死亡所蒙受的损失合多少金钱,所以死亡给付的标准在出立保单时就确定了。

2. 风险必须是意外的

保险人承保的风险必须是有发生可能性的,同时又必须是意外的和不可预知的。像货物的自然损耗、机器设备的折旧等必然发生的现象,均不属于保险人的可保风险的责任范围。但是,在实际业务中,对一些必然发生的风险损失(如自然损耗的必然损失),经保险人同意,在收取适当保险费用后,也可特约承保。而且,保险人也可承保第三人的故意行为或不法行为所引起的风险损失。例如,汽车保险中的盗抢险,保险人承担的赔偿责任也是由于盗贼的故意行为所造成的风险损失。

3. 风险必须是大量标的均有遭受损失的可能性

这是由于保险不是赌博,也不是投机,它是以大数定律作为保险人建立稳固的保险基金的数量基础,只有一个标的或少量标的所具有的风险,是不具备这种基础的。此外,还有一个明显的道理,保险人收取保险费,一定要与他承担的赔偿责任相适应。保险费过高,被保险人承担不起;保险费过低,保险人无法经营。如卫星发射保险,发射人造卫星是一个巨大的复杂的工程,投资多,知识密集,风险大。当人类最初发射人造卫星时,保险人因对其风险认识不清不予保险。承保无疑是赌博,是冒险,而保险不是冒险。如今,世界各国共发射了三千多个不同类型的航天器,每年大约发射一百多颗。在这种情况下,由于保险标的数量已经足够大,通过大数定律可以计算风险概率和损失程度,可以确定保险费率,因而,发射人造卫星的保险也风行全球。

4. 风险不能使大多数的保险标的同时遭受损失

这一条件要求损失的发生具有分散性。因为保险的目的,是以多数人支付的小额保费,赔付少数人遭遇的大额损失。如果大多数保险标的同时遭受重大损失,则保险人通过向投保人收取保险费所建立起的保险资金根本无法抵消损失。如战争、地震、洪水等巨灾风险,发生的概率极小,由此计算的期望损失值与风险一旦发生所造成的实际损失值将相差很大。而且,保险标的到时势必同时受损,保险分摊损失的职能也随之丧失。这类风险一般被列为不可保风险。

5. 风险产生的损失要有确定的概率分布

损失具有确定的概率分布是进行保费计算的首要前提。计算保费时,保险人对客观存在的损失分布要能作出正确的判断。保险人在经营中采用的风险事故发生率只是真实概率的一个近似估计,是靠经验数据统计、计算得出的。因此,正确选取经验数据对于保险人确定保费至关重要。有些统计概率,如人口死亡率等,具有一定的“时效性”,像这种经验数据,保险人必须不断作出相应的调整。

6. 风险产生的损失是可以确定和测量的

损失是可以确定和测量的,是指损失发生的原因、时间、地点都可被确定以及损失金额可以测定。因为在保险合同中,对保险责任、保险期限等都作了明确规定,只有在保险期限内发生的、保险责任范围内的损失,保险人才负责赔偿,且赔偿额以实际损失金额为限,所以,损失的确定性和可测性尤为重要。

以上6个可保风险条件是相互联系、相互制约的,确认可保风险时,必须6个条件综合考虑,全面评估,以免发生承保失误。

必须指出,在保险的发展史上,可保风险的范围并不是一成不变的。随着保险市场需求的不断扩大,以及保险技术的日益进步,可保风险的范围也会随之改变。很多原来不可保的风险在先进的保险技术条件下也可以成为可保风险。但值得强调的是,那些瞬息万变、捉摸不定的风险,如购买股票指数期货等类似的风险,总是被排除在可保风险之外的。

三、汽车所有人风险识别

为了尽量消除、避免、减少和预防汽车所有人在使用汽车的过程中所面临的风险,必须要先把这些风险及其影响因素一一识别出来。汽车所有人面临的风险主要表现为以下方面。

(一) 经济风险识别

- (1) 不当使用、疏于保养造成的机械损坏;
- (2) 正常使用的机械老化、磨损;
- (3) 他人对车体的破坏、损毁;
- (4) 失窃;
- (5) 自然灾害对车体的破坏、损毁,如大风、暴雨、洪水等;
- (6) 人为改装对车体的破坏、损毁;
- (7) 发生事故时车辆的损毁,如碰撞、颠覆等;
- (8) 发生事故时造成人身伤害,医疗、残疾,甚至死亡的负担;
- (9) 交通违规的罚款。

(二) 法律风险识别

- (1) 发生交通事故时应承担的民事赔偿责任(包括直接责任和连带责任)、刑事责任、行政责任。行政责任包括警告、罚款、暂扣或者吊销机动车驾驶证、拘留。
- (2) 非交通事故的刑事责任和行政责任,如饮酒和醉酒驾车。

(三) 风险影响因素识别

1. 驾驶员

(1) 年龄与性别

国外相关研究数据表明驾驶员的年龄与性别直接影响交通事故的出险概率。整体看来,24岁以下的青年人与54岁以上年老者的肇事率较高,而24~54岁之间年龄驾驶员的肇事率相对较低。其主要原因是年轻人性格较不稳定,喜欢争强好胜、高速驾车,而年老者由于身体机能的退化,应急能力较差,反应不够敏捷,因此这两类人的交通肇事率较高。

另外,女性驾驶员的肇事率及重大事故率明显低于男性驾驶员。这主要是因为女性较男性行事谨慎,绝大多数女性不爱冒险,驾车格外小心。

(2) 职业与婚姻状况

驾驶员所从事的职业类型和是否已婚会影响人的情绪和心理状态。一般而言,劳动强度低、收入稳定的职业使人的情绪较为平稳,行车中出险概率相对较低。已婚驾驶员家庭责任较强,并且有家人的监督,行车安全意识较强,而单身驾驶员无所牵挂,心理稳定性不如已婚人士,出险概率较高。

(3) 驾驶时间

驾车时驾驶员注意力高度集中,很容易产生疲劳感。在高速公路上行驶时,由于景色较单调,驾驶员容易受到催眠,长时间驾车更容易发生交通事故。据统计,60%以上交通事故与疲

劳驾驶有关,因此一些地区交通部门规定司机不得连续驾车超 3 小时,24 小时内驾车时间不得超 8 小时。

(4) 驾龄

驾龄越长,驾驶员对道路交通规则越熟悉、驾驶技术越娴熟,因而处理紧急情况的能力越强。驾龄短的驾驶员技术不够全面、应变能力差,易发生交通事故。我国近几年私有汽车发展较快,每年有数十万新手加入到车流中,交通事故率随之不断攀升,三年以下驾龄驾驶员造成的交通事故占由于驾驶员因素造成事故的 50% 以上。

(5) 健康状况与个人嗜好

人的健康状况如疾病、视力状况以及心理等都会影响人的行为动作和应变能力,从而对交通事故率产生影响。驾驶员的个人爱好、生活习惯,这里主要指驾车过程中吸烟、听音乐、打手机等,也会增加行车中的危险因素。

(6) 以往肇事记录

研究表明,驾驶员过去的肇事索赔记录是对他们未来索赔次数的最优先预测变量,能够反映出驾驶员的实际风险情况,较差的肇事记录一般意味着日后较高的出险率。

2. 车辆本身

(1) 种类与大小

目前,国内保险界将机动车辆主要分成客车、货车、特种车、摩托车和拖拉机 5 种。客车主要用来运送乘客,其座位数越多,运载的乘客数越多,风险也就越大。客车主要用于运货,其货运能力以吨位数来衡量。目前国内货车主要分为 2 t 以下的货车,2~10 t 的货车,10 t 及以上的货车。在承保时,要充分考虑吨位数,一般按照车辆的载重量分档计算保费。特种车主要是指消防车、医疗车、救护车、油罐车、气罐车、液罐车、冷藏车、起重车、装卸车、工程车、监测车、邮电车、清洁车等。由于其使用的特殊性,具有特殊的风险性,因此在承保时要单独对待。摩托车包括两轮的和三轮的,体积小巧,操纵灵活,安全性较差。据统计,摩托车发生事故的的概率相当高,一旦发生事故造成的损失也比较大,风险较大。拖拉机的风险与其设计、使用功能和驾驶员的技术水平有关。

车辆的大小也直接影响事故的发生率。大型车辆的车身长度、重量和体积均受道路条件的限制,并且其功率大、车速快,一旦发生交通事故,容易造成重大损失。而小型车辆的功率较小,危险性相对低。

(2) 排气量

排气量越大的车辆动力性能越好。根据国外汽车排气量与事故发生频率的研究结果,汽车排气量与事故发生频率之间存在正比关系。就同一类型车辆,排气量越大,车速越快,出险时损失后果越严重。

(3) 车龄

车龄是指车辆购置的年限,即从最初新车购置之日起至投保之日止期间的年限。车辆有固定的折旧年限,车龄越大,车辆的磨损与老化程度越高,车况越差,车辆事故的的概率与道德风险概率同步上升。

(4) 使用性质

不同使用性质的车辆面临的风险各异。目前国内保险公司一般按使用性质将车辆分为营运和非营运两大类。营运车辆使用频率高,危险暴露较大,在使用过程中为了追求最大利润,常超速行驶或超载,极易发生意外事故。相对而言,非营运车辆的危险性低得多。

(5) 所属性质

车辆所属性质是指车辆所有人、使用人性质。按照行业特点可以进行如下划分。

- 政府机关、军警部队、事业单位：以国产高、中档轿车为主。关注政治生命，管理严格，道德风险低。
- 一般非营业企业：拥有各种档次、类型的车辆。不同行业视其车辆规模、车种复杂程度和行业盈利水平，影响其对车辆的管理水平，导致事故率状况不同。
- 私人：主要是家庭用车，以轿车、中型面包车、2 t 以下货车为主。其风险主要与车辆所有人(或使用人)的职业稳定性、居住环境、驾驶员因素有关。
- 租赁企业：包括个人租赁车辆，以各类客车、工程机械为主。其风险主要与租赁合同、承租人资信状况、出租人财务状况，以及车辆的闲置率有关。
- 出租企业：包括个人出租车辆，以各类客车为主，车型较为单一。其风险主要与车辆空驶率、驾驶人收入、车辆管理(处罚)力度等有关。
- 公共交通企业：以各类中、大型客车为主。其风险主要与车辆运营方式(承包、承租、民营和国营)、车辆类型、线路、驾驶人、道路拥堵状况，以及运营时间有关。
- 零担货运企业：以各类小、中货车为主。其风险主要与车辆管理(处罚)力度、驾驶人状况、道路拥堵状况等因素有关。
- 长途客/运企业：以各类大型客/货车为主。其风险主要与车辆运营方式(承包、承租、民营和国营)、车辆类型、行驶区域、驾驶人状况等因素有关。
- 特种行业企业：指以运输危险品为主的行业，车辆类型为运输危险品的专用车。其风险主要与车辆运营方式(承包、承租、民营和国营)、车辆状况、驾驶人操作技能等因素有关。

(6) 安全装置

随着汽车工业的发展，越来越多的安全装置被应用。目前的安全装置主要有安全气囊、ABS(刹车防抱死系统)、EBD(电子制动力分配系统)、ESP(电子稳定程序)、TCS(牵引力控制系统)和防盗系统等。安装安全装置能够降低事故发生频率和损失的严重程度。

(7) 车况

车辆在其全寿命可分为磨合期、正常期和磨损期三个阶段，不同阶段车辆的事故率相差很大。一般而言，车辆事故率大体符合浴盆曲线，即事故率在新车磨合期较高，随后逐渐下降，在正常期处于较平稳的低事故率阶段，随着车辆的折旧、磨损，车况越来越差，事故率又开始回升。

(8) 行驶区域

我国将车辆的行驶区域分为三类，即省内(含直辖市、自治区)行驶、国内行驶、出入境行驶。车辆的行驶范围不同，驾驶员对不同地区的交通规则、地形、地貌等熟悉程度不同，以及在不同地区造成损失承担的赔偿责任不同，车辆的风险状况不同，行驶区域越大，风险程度越大。

3. 环境因素分析

(1) 地理环境

主要包括行驶区域的气候、地形地势与道路交通状况。气候变化如雨、雪天气等不仅影响道路交通状况，还影响行人和驾驶员的健康和心情，成为交通事故的诱因。不同的行驶区域使机动车所处的道路环境不同，车辆行驶区域的道路等级、道路安全标志与肇事率密切相关，高等级公路由于路面平坦、管理严格，因而风险相对较小。道路安全标志可以提醒人们避开危

险,或进入危险路段应当采取相关防护措施,从而降低事故发生率。同时,如果行驶区域比较固定,驾驶员对环境比较熟悉,事故发生率一般较低。

(2) 社会环境

主要包括构成交通环境的人的安全、法制观念和社会治安状况。我国目前许多道路交通事故是由于违反交通规则,如抢道、闯红灯等引起的。提高驾驶员和行人的安全和法律意识,人人熟悉并遵守交通法规,事故发生率就会降低。我国地域广大,各地社会治安状况有很大差别。社会治安好的地方,车辆被盗窃和抢夺的发生率就会比较低,风险也就较低,

四、汽车所有人风险管理

(一) 风险管理的含义

风险管理主要研究风险发生规律和风险控制技术。它是指个人、家庭和各種组织对可能遇到的风险进行风险识别、风险估测、风险评价,并在此基础上选择与优化组合各种风险管理技术,对风险实施有效控制和妥善处理风险所致损失的后果,从而以最小的成本获得最大的安全保障的决策及行动过程。

由此可见,汽车所有人风险管理就是汽车所有人(个人、单位或组织)针对自己在用车过程中面临的危险,对其进行正确的估测评价,在此基础上选用适合的风险管理技术,尽量减少风险的发生频率和损失幅度。

(二) 汽车所有人风险管理

一般而言,风险管理的基本程序分为风险识别、风险评估、风险决策和风险决策的实施 4 个环节。

1. 风险识别

风险识别是风险管理的第一步,它是指对企业、家庭或个人面临的和潜在的风险加以判断、归类和对风险性质进行鉴定的过程。即对尚未发生的、潜在的和客观存在的各种风险系统、连续地进行识别和归类,并分析产生风险事故的原因。风险识别的目的有两个:一是用于衡量风险的大小;二是提供最适当的风险管理对策。上一节已经对汽车所有人面临的危险进行了识别。

2. 风险评估

风险评估是在风险识别的基础上,通过对所收集的大量资料进行分析,利用概率统计理论,估计和预测风险发生概率和损失程度,并决定是否需要采取相应的措施。对汽车所有人面临的风险评估如表 1-1-1 所示。

表 1-1-1 汽车所有人风险评估

风险类型	发生的可能性	损失程度
不当使用、疏于保养所造成的机械损坏	小	最小:少量修理费 最大:整车报废
正常使用的机械老化、磨损	小	最小:少量修理费 最大:整车报废
他人对车体的破坏、损毁	小	小
失窃	小	大

续 表

风险类型	发生的可能性	损失程度
自然灾害对车体的破坏、损毁	小	最小:少量修理费 最大:整车报废
人为改装对车体的破坏、损毁	小	最小:少量修理费 最大:整车报废
发生事故时车辆的损毁	大	最小:少量修理费 最大:整车报废
发生事故时造成人员身体伤害,医疗、残疾,甚至死亡的负担	大	最小:少量医疗费 最大:残废、死亡
交通违规的罚款	大	大
发生交通事故应承担的民事赔偿责任	大	大
刑事责任	大	大
行政责任	大	小
非交通事故的刑事、行政责任(如酒后驾车)	小	大

3. 风险决策

在确认风险存在,评估其发生的可能性及可能带来的损失后,就需要决定一套相应的办法,以降低所有人的风险,这就是风险决策。在进行风险决策时遵循以下4个原则。

(1) 风险自担(承)原则:着重于如何将风险全部自我承受吸收,并设法在事故发生前或发生后有效降低其冲击力。在汽车所有人面临的风险类型中,有些产生的损失小,例如,不当使用、疏于保养所造成的机械损坏,正常使用的机械老化及磨损,他人对车体的破坏损毁等,就自己承担。还有一些风险无法借由其他方法规避、分散或转移,只能自己承担,例如,发生交通事故时应承担的刑事及行政责任。

(2) 风险规避原则:即设法不去承担风险,而着重于使用何种方式以避免特定风险的打击。有些风险产生的损失较大,如果自己承受,会造成经济上的负担,可以采用规避的方法。例如,加装防盗设备,将车停放在有人管理的停车场以避免失窃;按照使用手册规定使用、定期保养;去陌生的地方事先规划路线、严格遵守交通安全规则以及按照交通标志标线行驶,以避免交通违规,发生交通事故。

(3) 风险分散原则:即在承担风险的同时分散其影响,将其影响分摊到各个地方,使其影响相互抵消,或设法只承受局部的冲击。如发生交通事故时造成的人身医疗、残疾,甚至死亡的负担。

(4) 风险转嫁原则:即权衡如何支付合理的代价,将风险转移到自身以外的某特定个人或组织来承担。保险属于风险转嫁的形式之一。在汽车所有人面临的风险中有些可以利用保险制度来转移风险,例如,他人对车辆的破坏、损毁、盗窃、发生事故时车辆的损毁,人伤医疗及残疾的负担,发生交通事故时应承担的民事赔偿责任等。

4. 风险决策的实施

这是风险管理过程中的最后阶段。在各种风险管理对策之间做出选择之后,经济实体的决策层应根据所选方案的要求,制订具体的风险管理计划,实行目标管理,并进行有效的指挥与协调。