

CHEXIAN
L I P E I

车险理赔 查勘与定损

王永盛 主编



机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS

车险理赔查勘与定损

王永盛 主编



机械工业出版社

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. —北京: 机械工业出版社, 2006. 8

ISBN 7-111-19518-3

I. 车... II. 王... III. 汽车保险 - 理赔 - 基本知识 - 中国 IV. F842. 63

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2006)第 073419 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: 杨民强 责任编辑: 夏 韡 版式设计: 冉晓华

封面设计: 张 静 责任印制: 李 妍

北京铭成印刷有限公司印刷

2006 年 9 月第 1 版第 1 次印刷

169mm × 239mm · 12.75 印张 · 495 千字

0001—4000 册

定价: 38.00 元

凡购本书, 如有缺页、倒页、脱页, 由本社发行部调换

本社购书热线电话(010)68326294

编辑热线电话(010)88379771

封面无防伪标均为盗版



王永盛 男，1963年出生，汽车运用工程专业毕业，注册旧机动车高级鉴定估价师、保险公估师。从事汽车评估工作十几年，涉及汽车碰撞损失评估、水浸损失评估、火灾损失评估，涉案汽车司法评估，旧汽车交易、抵押及典当评估，汽车制造企业的风险评估，新汽车的性价比评估，汽车保险的风险评估。在汽车专业刊物和保险专业刊物发表过多篇专业文章，现任文正保险公估有限公司副总经理。

前 言

由于我国现在还没有车险理赔查勘、定损与核损人员统一的职业资格标准,也没有统一的职业准入制度,本书希望为全国10万车险理赔查勘与定损从业人员提供一个从业知识框架,为我国车险理赔查勘、定损与核损规范做一个铺垫。

根据我国现行的《保险法》第一百二十三条规定,保险人和被保险人可以聘请依法设立的独立评估机构或者具有法定资格的专家,对保险事故进行评估和鉴定。什么叫具有法定资格的专家?财产保险中大量的保险事故是车险中的保险事故,车险中的保险责任认定与损失鉴定评估是财产保险理赔中最大量、最基本、也是最重要的工作。

《交通事故处理程序规定》第四十条规定,对有争议的财产损失的评估,应当由具有评估资格的评估机构进行。交通事故中最大量和最常见的财产损失就是汽车碰撞造成的汽车损失。

《机动车交通事故责任强制保险条例》第三十二条规定,医疗机构应当参照国务院卫生主管部门组织制定的有关临床诊疗指南,抢救、治疗道路交通事故中的受伤人员。保险公司的医疗核损人员根据国务院卫生主管部门组织制定的有关临床诊疗指南审核医疗费,也是对现在不健康的医疗市场的一种监督。

随着汽车产业成为我国的一个新兴支柱产业,规范汽车保险理赔中的查勘与定损是减少交通事故争议案,建立社会主义和谐社会的手段之一。

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。

本书第一章、第二章、第五章、第六章、第七章、第八章由王永盛高级评估师编著,第三章由刘延青工程师与王永盛高级评估师编著,第四章由鲁植雄教授编著,第九章由王永盛高级评估师与李景芝教授编著,第十章由祁丛芒医师与王永盛高级评估师编著,全书由王永盛统稿。

由于编者水平有限,书中难免存有疏漏、不足,敬请广大读者不吝指教。

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	10
第三节 保险的种类	14
第四节 保险合同	16
第五节 保险的基本原则	33
第六节 保险公估	50
第二章 汽车基本知识	55
第一节 汽车的组成	55
第二节 汽车的分类	57
第三节 车辆识别代号、汽车型号编制规则和汽车标牌	64
第四节 汽车的主要技术参数和性能指标	76
第五节 国产汽车发动机产品名称和型号编制规则	87
第六节 汽车的使用寿命	89
第三章 汽车配件基础知识	93
第一节 国产汽车配件的类型	93
第二节 国产汽车配件的编号规则	94
第三节 日本丰田汽车配件知识简介	96
第四节 奔驰汽车零部件的编号规则	104
第五节 其他品牌汽车零部件的编号规则	107
第四章 汽车修理	109
第一节 汽车修理的分类与工艺过程	109
第二节 汽车零件的损伤	112
第三节 汽车零件的修复方法	117
第四节 车身修复中的焊接技术	122

第五节 汽车钣金修复与更换	134
第六节 车身校正	144
第七节 车身涂装修复	147
第八节 汽车非金属件的修复	160
第五章 汽车保险条款解读	169
第一节 机动车辆第三者责任保险条款解读	169
第二节 机动车辆第三者责任险附加险条款解读	189
第三节 机动车辆损失保险条款解读	192
第四节 机动车辆损失险附加险条款解读	208
第六章 现场查勘技术	218
第一节 现场查勘分类	218
第二节 现场查勘前期工作	219
第三节 查勘技术	222
第四节 交通事故责任认定技术基础	244
第五节 填写现场查勘报告	251
第七章 汽车碰撞损失评估	253
第一节 汽车碰撞损坏	253
第二节 碰撞损伤的诊断与测量	262
第三节 常损零件修与换的掌握	269
第四节 损失项目的确定	276
第五节 工时费的确定	311
第六节 涂饰费用的确定	327
第七节 材料价格、修复价值和残值	329
第八节 评估实例	330
第八章 汽车实际价值评估	336
第一节 汽车实际评估方法的选择	336
第二节 现行市价法评估旧汽车	337
第三节 重置成本法评估旧汽车	340
第九章 汽车水灾现场查勘及损失评估	348
第一节 水灾损失现场查勘	348

第二节 水灾损失评估	354
第十章 人伤鉴定、查勘与费用核定	361
第一节 道路交通事故的伤亡特点	362
第二节 常见损伤的医疗终结时间	366
第三节 常见损伤的最佳医疗鉴定时间	376
第四节 伤残程度和劳动能力丧失程度的划分原则	383
第五节 人身损害赔偿案件查勘	386
第六节 人身损害赔偿费用核定	391
参考文献	400

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。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。

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。就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必然是、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，主要表现为：

（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。这种是客观存在的，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，但人们却无法预知交通事故的损失程度以及发生交通事故是否会造成财产损失或人身伤亡。

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互的偶发风险事故，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幅度，并且可制造出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员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，就会发现驾驶员的驾龄、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员的交通事故率。

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，是最具代表性的，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几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车人的技术水平。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。

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。

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(见图 1-1)来加以说明。

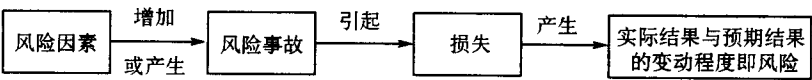


图 1-1 风险结构图

图 1-1 所示：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的可能性或使之增加的条件，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：

$$f = \frac{m}{n} \tag{1-1}$$

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，则该类游戏碰撞损

失频率为 8%。

2. 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:

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

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。

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经验数据计算的平均损失。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:

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

式中 x_i ——损失结果观测值;

p_i ——损失结果发生概率;

i ——观测值个数, $i = 1, 2, \dots, n$ 。

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:

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

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更全面。

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，而认为风险较小。

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小。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：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：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：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的程度、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受到限制，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的损失后果，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很大，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很能通畅，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。静态风险较之动态风险而言，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，多为可保风险。

(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，一般为不可保风险。

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。

(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“有赢利”，二是“有损失”，三是“无盈利无损失”。

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。自然风险是商业保险公司主要承保的风险。

(2) 社会风险 社会风险是指由于个人或团体的行为，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。

(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。

(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。

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；

② 因财产遭受的直接损失而导致的间接损失风险。

(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。

(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。

(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，依法应当由汽车的所有者或使用者的经济赔偿责任。

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的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。