



导 读

◇浅析滞期费与滞期损失之区别

在船舶程租中，经常发生船东与租船人关于滞期费之争，有时候也会有损失并不属于滞期费，但是给船舶带来了时间延误和费用支出，因此船方提出索赔。后者被专家称为滞期损失。这两种损失既有相同特点，又有性质区别，对它的不同认定会导致不同的索赔项目和索赔金额。本文的论述，旨在帮助当事人区分两者的差别，以利解决有关争纷。

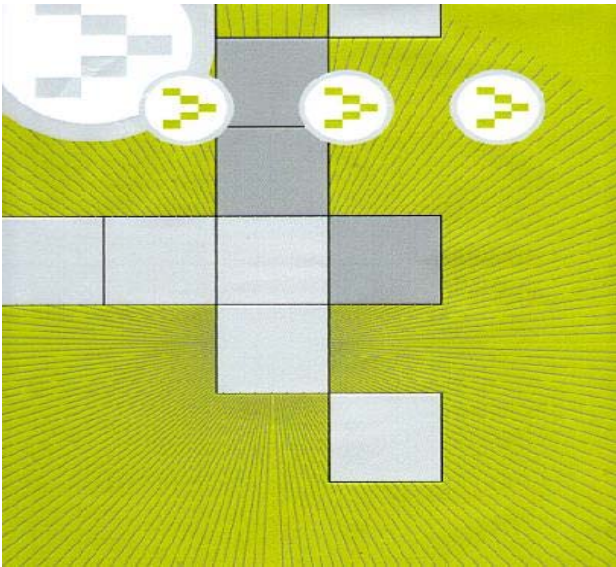
◇关于 DDGS 在中国遭遇货损索赔事件

在最近几周，发生了数起在美国路易斯安那州港口装载的玉米酒精糟及可溶物（以下简称 DDGS）的索赔事故，事故原因是货物的颜色检查不合格。

◇船壳险索赔规范和要求

近年来在船壳险理赔中，保险人与船东之间的争议却越来越多。出现这种情况的原因，有保单的性质问题，例如船壳险保险单被认为是“列明风险”保单，保险人需要核实船舶损失的近因是否是承保的风险。保险人还会核实保险事故的近因是否涉及到除外责任。这样，保险人对于船舶不适航、被保险人的疏忽等方面的认定会导致少赔或拒赔的倾向意见。

为客户创造价值



浅析滞期费与滞期损失之区别

在船舶程租中，经常发生船东与租船人关于滞期费之争，有时候也会有损失并不属于滞期费，但是给船舶带来了时间延误和费用支出，因此船方提出索赔。后者被专家称为滞期损失。这两种损失既有相同特点，又有性质区别，对它的不同认定会导致不同的索赔项目和索赔金额。本文的论述，旨在帮助当事人区分两者的差别，以利解决有关争纷。

一、与装卸时间的关系不同

从所周知，程租合同下，除了约定好的装卸时间外，船舶所有的时间损失都由船东承担。如果租家因为过失或者违约占用了船舶或者影响了船舶的正常营运，超过约定的装卸时间

(Laytime) 继续使用船舶完成装卸货作业的那部分时间被称为船舶滞期。租家为此要按照租约约定的费率乘上滞期时间得出赔偿金额支付给船东，这就是滞期费。例如，在一个港口租约下约定装货时间为 6 天。某轮到达指定港口并递交了 NOR，由于租家指定的泊位被其他船舶占用，直至 4 天后船舶才能靠泊作业。船舶装货 2 天后合同给予的 6 天期满，船舶进入滞期。滞期后装货又使用了 5 天。这样算来，滞期时间是 5 天。按照滞

期费率 USD3800/day，租家需要赔偿船东的滞期费为 USD19,000。

滞期损失也是一种违约赔偿金。它的特点是租家因为过失或者违约对船舶造成的非装卸作业的延误产生的赔偿。例如，船舶在装港完货后可以开航，但是租家提供的货物出口许可证有瑕疵，或者是配额下的货品当时货量已经超过配额，这样，出口商/租家需要与海关和贸易主管当局交涉才能完成这笔出口交易。船舶被迫在装港滞留了几天直至问题解决。这里产生的船舶延误损失就属于滞期损失。因为装货作业已经完成，延误与装卸货物无关。再例如，船舶到达装港和完全备妥后才能递交 NOR，使得装卸时间开始起算。在一个港口租约中约定“Main Ports in North of China”。船舶已经到达中国北部海域，等待租家指定具体港口，而租家因为货源没有落实好，迟迟没有指定装货港，使得船舶不能递交 NOR，为此产生的船舶延误损失称为滞期损失。依次类推，如果船舶在卸港完货后，由于租家的原因使得船舶不能驶离，产生的船期损失也被称为滞期损失。

可以看出，以上两例船舶的延误都与装卸时间无关，船舶都被延误，原因都是租船人有过失。

个别情况下，滞期损失与装卸时间会有关联。这发生在装卸时间被约定为 CQD（按习惯尽量速遣）的情况下。CQD 条款意味着合同里没有约定装卸时间，因此也没有约定滞期费。但是租家仍然有一个默示的法律责任，即，尽快地完成装卸。如果租船人未能做到这一点，租船人应该赔偿船东的时间损失这种赔偿金也被称为滞期损失。例如，某轮在卸货港卸 10,000 吨化肥，租约规定卸货时间是 CQD。由于收货人对卖方/租家提供的化肥质量有异议，买卖双方为此开始谈

判，导致卸货时断时续。后来船舶被移到锚地待命。5天后买卖双方的谈判结束，船舶再次靠泊卸下剩余货物。这5天的时间加上不正常卸货多使用的时间不属于正常的卸货时间，租船人没有做到习惯速遣，因此需要赔偿船东，而赔偿金就是滞期损失。

通过以上分析可以看出，滞期费的起因是船舶的延误与约定的装卸时间有关。滞期损失的起因是船舶的延误与非装卸时间有关。

二、损失计算依据不同

滞期费发生的频率远高于滞期损失，在滞期发生后，就算是租家对滞期事实和滞期时间没有异议，租家也会就损失计算方式和得出的金额提出反驳意见。这会产生很多争议和扯皮。为了简化损失计算，双方一般会在租约里约定滞期费率，比如每天 USD5000.-，而不再讨论这 USD5000 高于或者低于船舶延误的实际损失。因此滞期费是一种“议定赔偿”(Liquidated Damage)。留给双方争议和计算的仅是具体的延误时间。

滞期损失则不同，一般来说，它没有事先约定赔率，所以被称为“非议定损失”

(Unliquidated Damage)。损失的计算依据当时同类船舶的市场期租租金行情。如果行情波动很大，出事时的市场租金高于争议租约约定的滞期费率，索赔滞期损失对于船东来说更加能够达到补偿损失的效果。比如，在一个租约中双方约定了滞期费率为 USD4500/天，但没有约定滞期损失费率，船舶发生滞期损失时，同类船舶当时的期租租金市场行情大涨，达到 USD6000/天。这意味着如果没有产生延误，船东可以顺利将船舶投入到一份租金为 USD6000/天的期租租约中。所以船东向租家索赔每天 USD6000，而不是每天 USD4500

的损失是合理的，否则会有一部分损失金额不能得到补偿。

当然，有时候船东为了计赔方便或者预计市场波动不大，也会在租约里约定滞期损失赔率，金额与滞期费率相等。在这种情况下，滞期费与滞期损失便没有根本区别。船东们应该记住，如果预计市场上行，最好不事先约定滞期损失赔率，或者约定得高一些。如果预计市场波动下行，则应该事先预定好滞期损失赔率，金额可以不低于当时的滞期费率。

在市场行情不断上涨的情况下，船东为了避免船舶长期延误，会利用“合同自由”原则，灵活签订租约，约束租家不要因为懈怠引起船舶的长时间延误。例如，租约约定滞期费为每天 USD5000.- 滞期损失为每天 USD7000.- 同时约定船舶如果进入滞期，船舶的延误损失从滞期时间第11天起算为滞期损失，而不是滞期费。著名的金康1976文本的第7条就是这样规定的。如果租约并入了金康1976，租家可要谨慎行事了。

三、损失项目范围不同

一般来说，滞期费与滞期损失都是船舶的时间损失。但是还是有些区别的。滞期费的确是船舶的议定时间损失。它的计算很简单，用约定的滞期费率乘上延误的时间即可。滞期损失不同，它涵盖的面要广一些，除船期损失外，还包括了船舶的无辜费用，例如燃油，港口使费甚至其他损失。例如，某轮到达装港后租家毁约，原因可能是买卖合同受阻等。船舶只好打道回程。由于没有发生装货卸货，没有使用装卸时间，建议船东索赔滞期损失，而不是滞期费。对于船期损失的索赔，金额可以依照当时市场上同类船舶的期租租金率，还可以索赔船舶为此消耗掉的燃油（因为期租下船东不负责燃油花费），如果当租家毁约时船舶已经靠泊，船东还可以索赔为此发生

的港口使费（因为期租下船东也不负责港口使费）。

另有一个非常的案例，它能说明滞期损失涵盖的范围。Reider v. Arcos Ltd Lloyd' s Rep 513(CA) 的案情是这样的。某船运输木材去英国卸载，船舶在装港受到延误产生了滞期费。问题来了，如果该轮在装港没有发生滞期，船舶会在抵达英国的卸港之时享受“夏季吃水线”，夏季吃水线可以使得船舶多装，多卸一些木材。正是由于装港的延误，船舶抵达英国的预计日期就会晚了。根据当地的法律和国际公约，船舶只能装货至“冬季吃水线”，以避免违规。这等于少装了货物。船东少挣了运费。船东与租船人打起了官司，法院判决因为装港的延误，租船人不但要赔偿船东相应的滞期费，还要赔偿少装了货物的亏舱费。（大概上属于滞期损失，因为这不是传统意义上的亏舱费，不是因为发货人无货可装）

诺亚保险经纪曾经帮助船东办理过一起特别的滞期损失索赔案。案情是船舶运输一批化肥到菲律宾某港卸货。卸载期间收货人认为卖方/租船人提供的货物质量大有问题（货物的确有严重的质量问题）。卸货作业被中止，船舶被移到锚地，等待卖方与买方的谈判结果。几十天后谈判破裂，留在船上的货物被拒收。双方的贸易纠纷最终如何解决不清楚。货物被卖家紧急转卖到越南胡志明市。船舶产生了几十天的滞期费。诺亚公司帮助船东向租家发起索赔并如愿得到赔偿。船舶在租家的调度下要去胡志明市卸货。但是由于船舶在菲律宾原卸货港无辜地滞留了几十天耗尽了轻油，因此在航行前需要再次进入菲律宾卸货港加轻油。船方向租家索赔第二次发生的港口使费和代理费。租家回复说已经支付了滞期费，其中包含了全部损失，船东不应该为此提赔。诺亚公司争辩说第二次进港发生的港口使费等属于滞期损失，而不是滞期费。由于两种损失性质不

同，再加上租家的货物仍然在船上待运，租家只好赔偿了事。随后诺亚代表船东向租家提出另一项滞期损失索赔，即，船舶由于买卖双方的贸易纠纷被滞留在菲律宾热带水域长达数十天，产生了船舶污底，影响了船速和油耗。船舶要想消除污底的损害，需要完货后进入船坞清除寄生物。这会发生工程费和清污期间的船期损失。考虑到租约里有去国外仲裁的不利约定，船东方面坚持谈判，最终由租船人赔偿了50%的索赔金额结案。

以上两个案例说明了滞期损失赔偿范围有多么广泛，滞期损失涉及到的 Loss 和 Damage 与滞期费有多么的不同。



四、其他不同之处

滞期费与滞期损失还有好多其他不同之处。最值得注意的是索赔时效。如果合同适用英国法，需要注意两个特点。一是英国法下，违约和侵权的法定诉讼时效是6年，二是根据英国法“契约自由”的原则，当事人可以修改法定时效。在租船合同中，租家为了保护自己，往往会将船东的索赔时效定得很短。租约中常会见到这样的约定。“Charterers shall be discharged and released from all liability in respect of claims for demurrage unless a claim has been presented to Charterers in writing with all available supporting documents within 90 days from completion of discharge of the cargo concerned under this Charter

Party”。这是一个对船东不利的条款，意味着船东如果未能在约定的 90 天内提出附有完整的证据材料的书面索赔时，船东的滞期费索赔将因超过索赔时效而不能成功。

但在租约中双方一般不会对滞期损失的索赔时效有所限制，除非约定得十分清楚。

另外，索赔人担负的责任也不同。众所周知，侵权或者违约发生后，受害方不是光获得索赔权利，同时还负有采取合理措施减少损失的法定责任。由于滞期费是一种事先磋商好的“议定损失”，船东便不再负担减损的责任。而滞期损失是一种普通意义上的“非议定损失”，受害方便受到默示的法律约束，担负着减少损失的责任，否则，没有采取合理措施去避免的那部分损失就得不到法律的支持。

在“Antalya” MLN No.291 的案例中，租约约定船舶去印度的 B 港卸货。后来租船人担心港口拥挤，与船东商量改去另一个港口，但是由于船东提出的条件太苛刻而没有成功。结算滞期费时双方有争议去了仲裁庭，租船人抗辩说如果船东听从改港意见，滞期会减少 20 多天，所以船东不去减损就不应该取得这段时间的滞期费。但是仲裁庭拒绝了租家的这个说法。

还有，根据英国法，滞期损失由于是事先议定好的违约赔偿金，即使船东没有遭受实际损失，也可以提出索赔。在“Tropwave” Lloyd’s Rep 159 案例中，该轮在美国装运了两票货物去中东某港口卸载。一票货物是大米，另一票是磷酸盐。两家有不同的发货人和租船人。货物各自有一个租约，租约里都有滞期费赔偿的约定。船舶在卸港产生滞期，磷酸盐的租家赔偿了滞期费。大米的租家拒绝赔偿另一份滞期费，理由是船舶的滞期已经得到了磷酸盐租家的补偿，船东没有实际损失。但是在仲裁庭和高等法院，租家都败

诉而归。法官的理解是，滞期费在不同的租约里费率都会不同，很难说某个滞期费的约定能够完全抵消船舶的延误损失，而不需要另一份滞期费来补偿。另外由于是议定赔偿金，船东在索赔时便没有必要对其损失程度举证。

滞期损失则不同，由于赔偿的原则是使得受害方回到假设违约没有发生的状况，所以受害方必须要证明违约给他造成的实际损失。



关于 DDGS 在中国遭遇货损索赔事件

一、事件简述

在最近几周，发生了数起在美国路易斯安那州港口装载的玉米酒精糟及可溶物(以下简称 DDGS)的索赔事故，事故原因是货物的颜色检查不合格。

DDGS 的颜色范围从淡金黄色到深棕色(类似烤咖啡的颜色)，影响 DDGS 发生质变的主要因素有：温度，水分含量，及某些化合物成分含量等等。通常我们肉眼可以直观的通过货物颜色的差异，来初步区分货物品质。在发生的几起案件中，一些货物的颜色比起金色偏棕，颜色更深的货物不规则的分层存在于船舱中，可以清晰地和金色货物区分开来。

中国市场上偏好于淡金色的 DDGS，近期的索赔主要是因为货物颜色不是淡金色，索赔数量正在增加，索赔方宣称明显的产品色差会影响其作为动物饲料的用途。

据悉，潜在的原因可能是 DDGS 近期有一波明显的降价，因此收货方很明显的试图找出货物存在的问题。

二、针对以上问题，保赔协会、上海戈德船舶服务公司分别给出了自己的建议：

1、保赔协会建议：

1) 建议从美国装载 DDGS 运到中国的会员从托运人出确认货物的规格，尤其是颜色，并且监视货物的装运是否存在任何不符合规范的地方。可以考虑委派一位检验师监装，并在需要的时候协助船长签注提单。

2) 建议在每个货舱货物的装货期间拍摄高像素的数码照片来显示货物的颜色。如果部分货物存在颜色不合格的考虑，应该停止装货并展开调查，同时联系协会征求意见。

3) 尽管 DDGS 属于国际海运固体散货规则中的 C 类货物（此类货物不易液化或产生化学危害），但是这种货物会自热并影响到货物的颜色及营养价值，因此建议运输途中在货物中插入热电偶探针来检测货物的自热迹象。货物在船上的详细的温度记录应该保持记录以便对抗货主宣称货物的色差是因为自热导致的变质。

当油舱毗邻货舱时，需要确认当 DDGS 在船上的时候，任何在机舱舱壁燃油的处理/残留的成分不会无故或过度发热。所有与货舱接壤的油舱的详细温度记录都应该保持记录以便对抗货主宣称货物的色差和变质是因为燃油的而自热导致。



2、上海戈德船舶服务公司检验师的意见：

1) 建议在装载前：

从相关方处取得此次货物的装船前相关品质的检测报告，了解货物的相关信息，了解货物颜色以便后续直观的观察货物。

在货物堆场，检验师需了解货物堆放情况，观察货物的表面颜色（包括表面货物及内层货物）和温度，及货物在堆场的状况。如发现货物有异常情况（比如温度偏高，结块，发霉，及颜色变化等），应及时告知相关各方，并做好现场记录及拍照取证工作。建议对堆场货物适当取样留底。

建议码头方尽力做好装卸工具的清洁工作，并拍照留证。

要求船方对毗邻货舱的油舱位置范围及舱名，在货舱内做出明确标记，以便在装卸过程中引起注意。

根据船方初步配载图分析，如遇到毗邻货舱的油舱位置可能需要装载货物时，是否可以考虑提前准备一些隔热材料，以便届时铺垫在货物与货舱之间，减少油舱温度对货物品质影响的可能性。

查看船舶货舱内是否清洁，并拍照留证。查看货舱，舱盖及其附属设备有无明显缺陷，并拍照留证。视情况而定，如可能，建议做舱盖水压力水密试验或超声波水密试验，以确保舱盖的水密性。

2) 建议在装载过程中：

通过合理方式，及时了解码头当地天气情况。雨天，雾天及其恶劣天气下，禁止装卸货作业并做好相应的应对准备。

检验师需时刻关注舱内货物情况，如有发现货物颜色异常，有结块发霉等情况时，应要求立即停止装卸货，通知相关各方，查找原因，并拍照留证。

建议定时检测舱内货物温度并做好记录，保持舱内货物在合理范围内。舱内检测温度时，建议将船舱划分几个区域，分别检测。如检测中发现舱内某个或某些区域温度过高异常时，需通知码头方，将货物移装至温度正常区域，待温度过高区域充分散热后，方可继续装载。如装载时无法规避温度过高区域，应通知码头方停止装载作业，待充分散热后继续装载。

如码头是通过高速管道作业时，由于高速作业，货物更易产生热量，检验师需缩短检测温度的间隔时间，并关注货物颜色的情况。如码头是通过挂斗作业，检验师需要同时关注被运载到船边的待装载货物情况，若有异常情况，需及时纠正，避免异常货物进入船舱，造成损失扩大。做好相应记录，并拍照留证。

如发现有任何不合规的地方，需及时提醒并纠正，并做好记录。

作业过程中，需对各舱情况做好拍照留证工作。

3) 在装载完货后:

对各舱最终情况进行检查，并拍照留证。

建议对各舱内货物分别取样留证。

关闭舱盖后对船舱进行密封封舱，并拍照留证。

协助船长签注提单，并做好协调工作。

4) 在航行中，建议:

对船舱货物温度做好监控工作，并做好相应的记录。如发现异常情况，做好相应的应对措施并记录。

充分考虑到航行途中，天气，海况及气温变化等，做好相应适当的通风工作，并做好相应记录。避免货物在航行过程中，由于不合理或不及时通风，造成货物受损。

三、律师提示

此外，海商法资讯编辑组还特地邀请相关案件的经办律师就此提出一些合理的建议及提示，律师提示如下:

1、在装港，应注意

1) 认真阅读租家航次指示关于货物描述的部分、IMSBC 第 164 页，有任何不明确立即向租家询问;

2) 严格按粮食货物要求洗舱;

3) 认真配合货舱检查，妥善保管 USDA、NCB 证书、记录等; 如 USDA、NCB 在装货前复查，作好相应记录;

4) 尽量避免安排傍晚靠码头。半夜从舱底开装最容易混入问题货物。

5) 了解装货设施的基本情况:

a) 升降机/浮式升降机? 抓斗/高速喷管? 速率?

b) 货物来源? 驳船? 岸罐?

c) 如货物直接从驳船装运 (例如通过浮式升降机), 尽可能记录驳船号码、货物颜色、装入舱号;

6) 甲板值班人员和大副应合理观察货物表面状况, 发现有异常颜色货物作好记录、拍清晰照片, 通知船东和租家。

a) 在高速喷管作业期间, 舱口通常覆盖蓝色的防水帆布, 舱内装货状况, 尤其是货量未到半舱前的状况难以观察;

b) 但尽管如此, 仍建议船员尝试通过收集甲板散落的货物, 在半舱后佩戴护目镜靠近舱口, 或在喷管临时停装时, 进行观察。

c) 驳船靠浮式升降机直接装船的, 一般可以看见驳船货物, 船员应尽可能观察货物表面状况, 如有异常颜色作好记录。

d)船东/租家应注意升降机的延误费率较高。

7)合理留意货物温度。如有条件，可以测温。

8)完货后熏蒸前逐个舱拍清晰照片，预计晚上完货的尽量提前或延后拍照。如发现货物表面状况异常应立即报告船东/租家，未得明确指示不得签发提单或授权代理签发提单。

9)认真阅读熏蒸说明，妥善保管好熏蒸单据、证书、说明书、封条等。

10)核查舱单、配载图，大副收据等记载的货物品名（例如 DDGS 还是 GDDG）、数量（一般以代理提供的升降机数据为准）。

11)建议除航海日志记录外，单独做货物作业日志。

2、在航程中，应注意：

1)确保舱盖水密；严格执行恶劣天气有关程序。

2)熏蒸说明一般要求整个航程不得开舱；但在到港前数天根据代理/租家指示开舱通风，清理熏蒸袋是惯常做法。

3)到港前开舱后逐个舱拍照，如有货物表面异常，立即报告船东/租家。

4)如有条件，航程中可对货物测温记录。

3、在卸港应注意：

1)卸港有货物品质争议的，应按品质分卸、分堆，尽量安排平仓存放避免水湿。

2)安排检验机构严格按标准取样。



船壳险索赔规范和要求

船舶运行的高风险性，船东肯定会比较全面地安排船舶保险，运用船舶保险避免因船舶的损失而营运中断是必不可少的选择。投保人，被保险人希望在事故发生后，能够及时从保险人处得到保险赔偿，恢复生产营运。

但是近年来在船壳险理赔中，保险人与船东之间的争议却越来越多。出现这种情况的原因，有保单的性质问题，例如船壳险保险单被认为是“列明风险”保单，保险人需要核实船舶损失的近因是否是承保的风险。保险人还会核实保险事故的近因是否涉及到除外责任。这样，保险人对于船舶不适航、被保险人的疏忽等方面的认定会导致少赔或拒赔的倾向意见。而另一方面，被保险人方面也存在种种问题。例如被保险人对事故责任认识不清，索赔资料准备不全，报案和减损义务履行有瑕疵，对第三方责任证据的收集不作为，夸大损失程度，甚至在索赔时弄虚作假使得保险人的核赔工作变得困难和冗长。

那么，在事故发生后，作为船东、作为被保险人应该如何去操作，才能尽到被保险人的义务，才能从保险人处得到合理赔付？

首先，保险船舶发生事故或遭受损失时，被保险人应该尽快报案。特别是对一些搁浅、救助等类型案件，更应第一时间通知保险人，在保险人的协助、同意下对外确认责任或费用。

保险人在知晓事故发生后，会先判断该次事故是否在保险责任范围内，事故损失程度是否需要指派公估师、理算师或是律师介入调查，协助被保险人与第三方交涉等。这就需要被保险人在第一时间提供船长事故报告或海事声明（详细描述事故的时间、地点、经过及损失程度等），以及事故损失照片等。

其次，在索赔阶段，被保险人还需要提供一系列文件性资料，以便供保险人进一步甄别事故，评估损失。如若因材料不全导致损失无法核定的，按照条款规定，保险人对无法核实的部分不承担赔偿责任。归结起来，索赔资料主要有下列几项需要准备：

一、船舶保险凭证：如保单、批单等。

二、公司、船舶、船员证书：主要是证明船舶的经营符合相关法律法规要求，船东尽到了使船舶适航适货的义务。材料主要包括公司营业执照（注册证书）、船舶国籍证书、法定检验证书以及船员适任证书等。

三、事故凭证资料：用以证明事故实际发生及判断事故原因，如出险水域气象资料、AIS记录、航海轮机日志、水上交通事故报告、海事责任认定书和第三方责任认定书等。

四、损失凭证资料：确定损失程度并供保险人核损。如第三方检验报告、船舶维修完工单及明细、拖轮使用签证、发票以及支付凭证等。此项注意要有正式发票，付款应由被保险人账户汇至第三方公司账户。

五、保险人其他格式单证，以及向第三方责任人追偿的权益转让书等。

海上保险合同中的保险人与被保险人，本质上是相互依存的合作者，唇亡齿寒。在航运市场

达诺箴言：

子夏曰：“博学而笃志，切问而近思，仁在其中矣。”

免责声明：本出版物仅供一般性参考，并无意提供任何法律或其他建议。我们明示不对任何依赖本出版物的任何内容而采取或不采取行动所导致的后果承担风险。我们保留所有对本出版物的权利。

低迷时期，保险人应该以客观和信任的态度去审视被保险人的提赔，反之，被保险人不可以“编造虚假的事故原因或者夸大损失程度”，“故意制造保险事故”，甚至“编造未曾发生的事故”。保险法第27条有明确的规定，保险人对虚报部分不承担责任，后两种情形甚至可以解除保险合同并不退还保费。而且保险人可以根据合同法第97条要求被保险人退还合同解除前保险人已经支付的保险赔偿金，并赔偿保险人为此而支出的费用，如律师费、检验师费等。更进一步讲，在我国刑法第198条中将这些行为定义为保险诈骗活动，一旦证实需要被保险人承担相应的刑事责任。

保险的四大基本原则贯穿保险合同的始终。被保险人首先应该履行的是诚实信用原则。保险事故发生后被保险人离第一时间，第一地点比保险人更近，因此了解的信息更多更准确。这些信息应该及时，全面，真实地反映该保险人。在核赔阶段，保险人会利用近因原则对待索赔单证，报告和证据；保险人还会自己主动收集与关于被保险人法律地位和保险标的属性的信息，以使保险索赔不去背离保险利益原则，并最终遵守补偿实际损失原则去完成保险赔付。保险人的这些按照保险原则核赔的要求和过程符合保险法律的要求，被保险人应该给予理解。