

市场行情暴跌时的损害赔偿

作者：伦敦海事仲裁员协会仲裁员，Clive Aston

自 2008 年下半年开始出现经济滑坡以后，货运市场的波动一直都有可能导导致在合同提前终止的情况下计算损害赔偿的方式上出现争议。自 2010 年开始，经过仲裁的许多此类案件都上诉到了英国法院，而法院判决对于我们了解此类案件所适用的计算方式是非常有价值的。每个案件的案情都有其自身特点（有时还非常罕见），但是从每一份判决中可以看到损害赔偿计算方式还是存在一致性的。

在考虑这些最近的案件之前，有必要简单回顾一下损害赔偿计算的起点。两个主要案例确定了计算损害赔偿所适用的原则。在第一个判例 *Robins on v. Harman (1848)* 中，法院认为：

“普通法的规则是，如果一方因为合同违约而遭受损失，在其损失可以以货币弥补的情况下，就其损失而言，他应当被置于一个仿佛合同已经被履行了一样的位置。”

第二个判例 *Elefw D'Amico* 是在上述案件判决之后的在一个多世纪后的 1980 年。对于期租合同项下的提前还船的立场作出如下判决：

“在出现期租合同提前根本违约的情况下，正常的损害赔偿是，如果在合同终止时有关船舶能够租出去，那么损害赔偿应该根据剩余租期的合同价格同该期间的市场价格的差值来计算。”

那么，最近的案例是如何适用这些原则的呢？

在 *"Elbrus" [2010] 2 Lloyd's Rep. 315* 一案中，承租人的还船时间比期租合同规定的还船时间早 39 天。船东已经确定了下一个船舶租约，交船期是在原定期租结束之后。下一个租约的租金高于该期租合同中约定的租金。但是，在为下一个租约交船前，船舶需要入干坞。

当承租人提前还船时，由于无法为船舶找到替代租约，船东于是决定直接将船舶送入干坞。从干坞出来之后，船东将船舶交付给下一个承租人，交船时间比在按时还船的情况下原期租到期日提前了几天。

承租人向船东索要多付的租金。船东辩称：提前还船时无法立即将船租出去，船东的损失是他们在原租期剩余期限内可以挣得的租金减去这段时间他们的实际收益后的余额。但此项实际收益非常少，因为船舶停在干坞时并无产生任何收益。相反的，承租人诉称：船东实际上没有发生损失，由于能够提前还船，这就使得船东能够早点将船舶送入干坞，并在随后在与按时在原期租合同还船的情况相比更早的时间以更高的租金将船舶交付给下一个承租人。承租人认为，在与根据原期租合同约定按时还船的情况相比，船舶在下一个租期内所实际挣得的收益反而要更多。

商事法院支持了仲裁员的裁决，认为承租人提前还船已经为船东提供了一个在按时还船情况下不会获得的在下次租船中的获利机会。虽然船东在评估至原租期结束之前所发生损失的问题上的观点在许多案例中是正确的，但是当他们有义务采取减少损失的措施使得他们在原定还船日之后获利时，这种观点就不够恰当了。在确定船东是否因承租人违反租船合同提前还船而导致船东发

生损失时，应当将这部分获利考虑在内。法庭推理中最重要的一个部分是，因为提前还船后船舶无法立即出租，那么船东就有义务采取其所采取的措施减少损失，而这些措施则导致法庭认为应当将收益考虑在内。

在第二个近期发生的案例"*North Prince*" [2011] *Lloyd's Rep, Plus 19* 中，承租人违反租船合同约定提前大约六个月将船返还给二船东。二船东并未立即将船舶交还给原船东，而是在其与承租人之间的租船合同规定的最早还船日前 22 天将船舶交还给了原船东。商事法院在本案中所需要决定的问题是，在计算承租人应当支付给二船东的损害赔偿时，是否应当将二船东在其与承租人之间的租船合同规定的最早还船之日前 22 天才将船舶交还给原船东而节省的租金考虑在内。

仲裁员对上述问题的回答是“否”，并且裁定二船东有权获得在其与承租人之间的租船合同剩余期间的租金与市场租金之间的差额，而拒绝考虑二船东在 22 天期间内所节省的租金。在聆讯了承租人上诉申请以后，商事法院维持了仲裁裁决。对比"*Etoms*"一案（收益是因为违反租船合同后所必须采取的减少损失的步骤直接产生的），法庭认为承租人违反期租合同与二船东提前将船舶交还给原船东之间没有必然联系。将船舶提前交还给原船东是二船东独立于承租人违约行为时所做出的商业决定，所以法庭不得将二船东在此期间所获得的收益完全计算在内。因此，如果无过失一方的选择并不是其不得不采取的措施而只是出于商业原因而做出的选择，那么无过失的一方所做选择与损害赔偿额的计算可能不存在关联。

在第三个案例"*Mamola Challenger*" *Lloyd's Law Reports, [2011] 1 Lloyd's Rep, 47* 中，同样也是承租人违反了期租合同的约定，根本没有使用所租船舶。对于船东来讲，幸运的是当时的市场租船价格要高于该租船合同所约定的价格。但是，船东却已经为履行被承租人所违反的期租合同而安装了甲板起重机，并因此产生了一笔费用。船东索赔的正是这些浪费了的费用。

仲裁员认为船东有权索赔该笔费用，并且认为此笔费用与船东将该船在随后出租给其他人无关，无论时因为此项出租遭受了损失抑或是获得了收益。但是，在聆讯了承租人的上诉请求之后，商事法院认为仲裁员所认定的将已浪费费用的索赔与遭受损失的索赔分立开来或互相独立的观点是错误的。因此，商事法院认为应当对船东实际所处的情况与该租船合同能够实际履行的情况进行对比，将船舶租给其他承租人所获收益应当用于抵扣船东所浪费的费用。因为船东将船舶租给其他承租人所获得的收益要高于其所浪费的费用，所以船东的诉讼请求被驳回。

在"*Sylvia*" [2010] 2 *Lloyd's Rep. 81* 一案中，商事法院想要解释英国上议院在"*Achilleas*"一案中所做决定的重要影响（已发表在最近一期的《伦敦海事仲裁员协会法律评论》上）。在该案中，英国上议院认为如果没有理由认为违反合同一方同意对所发生的特定损失承担责任，那么该方无须对此种损失承担责任。该观点导致了一定程度的困扰，提醒了各个领域的损害赔偿案代理律师可以对违约方责任承担进行全盘否定。

"*Sylvia*"一案涉及期租合同项下的损害赔偿事宜。船舶因港监扣留错过了承租人和再承租人之间签订的程租合同中所约定的解约日。承租人对错失的程租合同与替代的程租合同之间的运费差额提出索赔。经仲裁员查明，原船东违反了期租合同所约定的维护保养义务。案件所牵涉的问题根据 *Hadley v. Baxendale*

案所确立的第一分支（first limb），此项转租损失是否可以预见。仲裁员认为是可以预见的，并且裁定认为承租人有权获得损失的补偿。

在上诉到商事法院后，原船东主张应当采用"*Achilleas*"案中所确立的更广泛原则审理此案，理由是原船东并未同意承担这样的损失。在驳回上诉时，商事法院认为"*Achilleas*"的影响并没有像想象中的那么重要。一般而言，计算损害赔偿的传统方法通常是适用的。但在特殊案件中，相关的因素或对市场的理解可能要求对违约一方是否同意承担责任进行特殊考虑。当出现传统方法会导致无法量化的、不可预见的或不相称的责任或者有证据显示判决索赔的损失会与市场理解相悖的情况时，那么一般应该采取后一种方法进行处理。

商事法院认为"*Sylvia*"一案事实本身并不特殊，正如仲裁员所查明的那样，原船东索赔的损失属于 *Hadley v. Baxendale* 案所确立的第一分支。期租合同允许承租人使用和转租船舶。可以预见的是，时间上的延误可能会导致船舶错过转租合同中所约定的解约日并导致承租人遭受损失，而这种损失应当在双方的合理预见范围内。没有证据表明市场对此种损失存在任何不同的理解，而且被索赔的损失是可以预见且可以量化的，因此是可以得到索赔的。