

废除租船合同的损害赔偿评估 —— 争论仍在继续

Nicholas Walser, 合伙人, Gateley LLP

2008 年全球经济衰退及相关的航运市场崩溃导致各种争议的发生,英国海事及合同法也因此受到影响,即使到 2015 年,影响也没有停止。本文主要讨论了对于废除租船合同及提早归还租赁船舶导致评估损害赔偿的问题。

2008/09 年的市场崩溃得非常彻底,以至于众所周知的由 1980 年的 Elena D' Amico 判决(以及更早在货物买卖范畴)中所确立的“合同价格减去市场价格”的计算公式难以继续适用,因为根本没有市场供船舶拥有人找寻替换方,因此也就没有可以作为比较的“市场价格”了。

读者应该熟悉 Kildare [2011] 2 Lloyd' s Rep 360 和 Wren [2011] 2 Lloyd' s Rep 370 这类案件,在这些案例中,英国法院考虑了这个特殊的市场环境以及在租船合同废除期间市场部分复苏而引起的进一步的问题。Andrew Baker QC 和 Clive Aston 在其发表于 LMAA 法律评论 2010-2012 的文章中,对这些和其他案例都有评论。

下文中会讨论到,近期的 New Flamenco 案可能为上诉法院提供了一个契机来重新审查其中的一些问题。在讨论该案之前,本文会先讨论另一个近期的英国商事法院关于损害赔偿评估的判决。

1、Flame SA v Glory Wealth Shipping Pte Ltd [2013] 2 Lloyd' s Rep 653

尽管有时候被称为 Glory Wealth 案,但 Glory Wealth 并不是船舶的名称,这案涉及一个租船货运合同(COA),其中 Glory Wealth Shipping 作为二船东同意在 2009、2010 和 2011 年每一年分别装运 6 批散装煤,船舶待指定。在四个航次后,承租人没有进一步提供货物,船舶拥有人接受承租人的行为是对 COA 的废除,致使合同终止。LMAA 仲裁员裁定,船舶拥有人应得接近 550 万美元的损害赔偿,该数额即为 COA 剩余合同期限内运费的合同价格与市场价格的差额。

但是该案的不寻常特性使其最终引起法院的注意,即因市场崩溃船舶拥有人自己也处于财务困境中,承租人认为即使他们有提供货物用于装运,船舶拥有人也不会有能力提供船舶去装运这些货物。

因此承租人认为他们的违约并没有导致船舶拥有人的损失。理由主要有两个:其一,根据“补偿原则”,损害赔偿的目的是为了补偿二船东在承租人履行义务的情况下二船东本来可挣得的运费,因此二船东必须证明为了挣得运费他们本来是有能力履行合同下的义务。其二,“二船东”的说法暗示了二船东必须在指定船舶时,必须在事实上已通过定期租船合同或航次租船合同租赁了用于履行 COA 下航次义务的船舶。

上述的理由均被仲裁庭驳回。仲裁庭还认定一个事实,即如果承租人有要求二船东履行 COA 的义务,二船东是有能力履行的。因此即使承租人的第一个理由成立,结果仍是一样的,除非他们可以说服法院认同仲裁庭驳回第二个理由是错误

的，及使二船东租来的船舶是否可以供承租人所用成为测试二船东履行合同能力的唯一证明。

该案的上诉由 Teare 法官听审，Teare 法官对于相关判例进行了详细的审查，并最终认定承租人的第一个理由是正确的。二船东援引的判例确立了，如果一方废除合约，且另一方接受废除合约为终止合同，那么守约方将被免除履行他的未来义务。因此二船东认为守约方是否事实上本来有能力履行义务与评估损害赔偿并不相关。该主张在货物买卖方面得到了几个判例的支持，但在学术研究方面则有不同的观点。

但是该案的法官引用了持有不同观点的几个判例，特别是 Mihalis Angelos 和 Golden Victory 判例。在第一个判例中，原告人不能得到损害赔偿，因为无论如何租船合同都会根据取消条款被取消；在第二个案例中，原告人不能得到损害赔偿，因为租船合同本来就会因为战争的爆发而被取消。在本案中，即使承租人没有废除 COA，它最终都会因为二船东废除合同而被终止，法官并不认为这与根据合同的明确约定取消合同（正如前面两个刚被提及的案例）会有原则上的不同。法官还认为没有任何判例可以说服其认定二船东应当（以损害赔偿的形式）获得即使承租人没有违约二船东本来也无法获得的收入。

虽然第一个理由已经成功，但是承租人仍面临的问题是仲裁庭已认定了一个事实，即二船东本来是有能力履行合同的。因此他们需要说服法官，仲裁庭对于一个二船东应履行的义务的性质作了错误解释，并在此错误的基础上作了上述认定。仲裁庭驳回了承租人狭窄的解释，并且认定没有二船东必须租赁一艘指定船舶的规定。法官同意仲裁庭的观点。这里重要的是二船东须要指定一艘船舶来运输货物，而该船舶须要真的到达并运载货物。至于二船东如何获取该船舶是他自己的问题。通常他会采用租船合同的方式，但是并没有要求在指定时已有相应的租船合同。

因此没有理由发回裁决并要求仲裁庭重新审理，最终上诉并没有改变对二船东有利的结果。

2、Fulton Shipping Inc v Globalia Business Travel SA (“New Flamenco”) [2014] 2 Lloyd’s Rep 230¹

比较近期的商事法院 New Flamenco 案判决中，涉及了本文开头所提到的问题的一个不同方面，即在没有可用市场替换使用时，如何评估废除定期租船合同所引致的损害赔偿。同样，仍是与 2008/09 年全球经济衰退相关，但方式不同。

New Flamenco 是一艘细小的邮轮，建造于 1972 年，2005 年为了符合 SOLAS 2010 要求做了全船刷新，预计可以工作 40-50 年（如果维护恰当）。她被租给一个西班牙旅游公司用于夏季在地中海的航行。2007 年 6 月船舶拥有者和承租人同意更新租船合同，延长租期 2 年，至 2009 年 11 月。但之后承租人反悔并拒绝履行新的租船合同，致使现有合同终止后，船舶将没有任何其他用途。船舶流转于市场，却没有找到新的租赁使用方，但船舶拥有人却收到过购买船舶的要约，他们决定

¹ 在“New Flamenco”案中，本文的作者是申请人船舶拥有人的律师。

接受该要约并在现有租约于 2007 年 10 月期限届满后卖掉了船舶。船舶所有人向承租人追讨其在租船合同下本可获得的利益损失，约为 750 万欧元。

该争议提交 LMAA 仲裁，仲裁员认定承租人废除租船合同因此应支付损害赔偿。双方认同市场上没有其他使用需求，依先例船舶拥有人应得的损害赔偿应是因承租人违约导致的收入损失。但是在估算损失数额时，仲裁员必须考虑承租人的论点，即船舶拥有者在 2007 年的售船行为已经减少了他们的损失，特别是船舶当时的出售价格远远高于 2009 年 11 月租船合同（如果被履行）完结时的价格。仲裁员同意该论点，并且认为必须从船舶拥有人所损失的利益中扣除船舶不同时候价值的差距。尽管利益损失的估算根据双方的合意保留在进一步裁决中做出，仲裁员还是听取了船舶价格问题的相关证据，并认定在相应的时期其价值会下跌大概 1100 万欧元。如果考虑这个情况，那么船舶所有人将不会有任何可获得补偿的净损失。

船舶拥有人上诉至商事法院，2014 年 5 月 Popplewell 法官认定仲裁员是错误的，船舶的转售价格与违反租约导致的损害赔偿的评估并不相关。但是承租人被允许上诉至上诉法院，且该案预计会在 2015 年年底前进行审理。

法官认为尽管双方都依赖了补偿原则，但是这并不是一个简单应用该原则就可以解决的案子。他的判决部分基于因果原则，部分基于政策因素。在对有关减少损害赔偿的判例进行了详细的审查后，法官认为只有利益因违约而产生，申请人在其减少损失时获得的利益才须要在损害赔偿中被扣除。在本案中，废除租约使船舶拥有人决定在 2007 年卖出船舶，但是 2 年后船舶售价会降低这一事实与违约并不相关，这是由于在接下来的一年所发生的经济危机引起的市场价下跌而导致。至于船舶拥有人从出售船舶中获得了“利益”，这是他们自己的商业决定用以在当时实现投资，而不是保留船舶并试图在买卖市场的变动中投机。承租人的违约只是这个决定的“触发点”，但并不是起因。

这个结果亦符合政策因素的考虑。法官指出船舶拥有者在 2 年前买入船舶时，就已经投资在了一个资本资产上，并承担了资本价值波动的风险。在船舶拥有人决定出售船舶，且最终发现其出售的市场情况和时间是非常合适的情况下，如果允许承租人从船舶拥有者的这一决定中获利，就相当于允许承租人通过不公平和非正当的方式侵占船舶拥有者的投资成果。在这方面，船舶拥有者的处境与一个申请人在意外或违约发生前已经用自己的资金购买了保险合同或养老合同，然后当意外或违约发生就从合同中受益的情况相同。上议院的判例早已确定在此情况下，申请人有权保留那些利益，并且在评估损害赔偿时不会计算这些利益。

此外，船舶拥有人认为在任何情况下，只有利益与所追讨的损失是同类的，才须要在损害赔偿中被扣除。船舶拥有者的理由是，减损原则要求只有利益减少了所追讨的损失，才须要在损害赔偿中被扣除。因租约被废除而导致的损失是船舶拥有者在租约下有权获得的收入损失。收入损失在资本价值增加时不会降低，在资本价值减少时也不会增加；收入损失和资本价值是两个不同类别的东西，是彼此独立的。法官不认为这是一个独立的原则，但是鉴于他已经裁定因果的问题对船舶拥有人有利，因此结果没有任何的不同。这可能是一个需要上诉法院来解决的

问题。

上诉法院可能也会趁此机会重新审核 Kildare 和 Wren 案的初审判决，至少在于这两个案子决定了如果在租约终止时没有可用的市场，之后出现的市场也将不予考虑。Elena D' Amico 案背后的原则是当可用的市场出现时，守约方有权选择是否在市场上寻找有兴趣租用船舶的使用者。因此可被讨回的损失按市场价格而具体化，并且任何因后续市场变动引起的得益或损失都不属于因违约而导致。同样地，在 New Flamenco 案中，高价出售船舶的获益并不是因为违约导致，而是因船舶拥有人为实现投资做出的选择导致。因此 Popplewell 法官的判决与 Elena D' Amico 案的判决一致，但 Kildare 和 Wren 案的判决与 Elena D' Amico 案的判决却不一致。