



June 2012

The Wren案

期租 – 提早还船 – 市场变动 – 损害赔偿计算方法

基本事实

2008年6月21日，船东将The Wren轮交付给租家执行为期36-38个月的期租租约。该租约的日租金为39,800美元。因为金融危机的影响，租家在2008年11月份违反合同提早还船，未执行的租期还有30多个月。

在合同终止时（即2008年底），市场低迷，不存在3年左右的长期租约市场。此后，船东一直在现货市场上营运。到2009年6 / 7月份（即离合同约定的还船期限还有大约两年时间），市场稍有回暖，船东认为已经出现两年期的租约成交。但是，船东并



没有订立两年的长期租约，而是仍旧在现货市场上经营。

船东因租家提早还船提起伦敦仲裁。船东索赔提早还船造成的损失。船东的损失分两段计算，第一段为租约解除后到2009年6 / 7月份，

索赔该轮在现货市场上营运收入和合同租约收入之间的差价；第二段为2009年6 / 7月份到合同约定的还船期限，索赔两年长期租约市场价和合同租约收入之间的差价。租家则认为，应按照船东在现货市场上实际营运的收入作为计算损失的依据。

争议问题

在提早还船的情况下，如果在违约当时不存在能满足剩余租期的长期租约市场，船东的损失应该如何确定？特别是，在剩余租期内恢复

如有疑问，请联系下列律师或您熟知的其他大成律师：

陈卫东 weidong.chen@dachenglaw.com
潘 瑞 rui.pan@dachenglaw.com
袁 凯 lisa.yuan@dachenglaw.com

电话 021 3872 2401 传真 021 5878 6866



了长期租约市场的情况下，能否用现货市场和长期租约市场价结合的混合方式计算船东的损失。

仲裁裁决

仲裁庭在2010年10月26日做出裁决，认定在2009年6/7月份已经存在两年期的租约市场，日租金率为15,200美元。仲裁庭认为，虽然船东未在当时将船舶按两年期出租，其仍然有权按该市场水平计算索赔损失。仲裁庭支持了船东所主张的混合损失计算法 (hybrid basis)。

高等法院判决

租家不服裁决，认为在提早还船的案件中，确定损失的唯一基准日为违约日，应看当时是否存在相当于剩余租期长度的租约市场。如果不存在这样的市场，则船

东必须以实际损失作为索赔的基础。租家根据1996年《仲裁法》第69条（适用法律错误）的规定向英国高等法院提出了上诉。

英国高等法院审理认为，船东主张的混合计算方法是不正确的，因为它背离了Hadley v. Baxendale一案所确立的违约损害赔偿原则，即以金钱赔偿的方式使索赔方尽可能恢复到与合同如已履行时一样的地位。

高等法院认为，根据1980年的The Elena D'Amico一案的判决，如果在违约时存在相当于剩余租期长度的租约市场，则损失应依据市场价与合同价之间的差价予以确定。但是，此原则并不适用于本案，

因为本案中租家违约/租约解除时并不存在相应的市场。在此情况下，损失计算须按照Hadley v. Baxendale一案所确立的违约损害赔偿原则，即按违约所造成的实际损失予以确定。

在剩余租期中如果出现长期租船市场恢复的情况，市场水平可以作为确定实际损失的参考，同时也是考察是否存在违反减损义务的因素之一，但是半途恢复的市场价格不是计算损害赔偿的正确依据。

简评

在期租中，因一方毁约导致合同提早中止，损失应如何计算？1980年的The Elena D'Amico一案确立了一条通常适



用的原则，即违约方应赔偿违约日或合同终止日的市场价与合同价之间的差价。

但是，这一原则并非是绝对的。比如，在2007年***The Golden Victory***案中，贵族院认为，补偿原则仍是损害赔偿的根本原则。因此，从违约日起到损失金额确定之时止所发生的各种实际情况（比如该案中所发生的战争）可在核定实际损失时予以考虑。

英国法院虽然很重视在涉及商业合同的案件中维护法律的确定性

（**certainty**），但在触及合同损害赔偿的基本原则（即补偿原则）时，往往更强调该原则所体现的公平性，即索赔方不应获得超过其实际损失的赔偿（或合同项下可期待的利益）。

The Jag Ravi案

无单放货 – 收货人签发
保函 – 租家破产 – 收货
人对船东的责任

基本事实

VICAG从印尼的PTH公司处以FOB条款购买电力煤，并转卖给印度买家Hinani。VICAG委托其关联公司VISA从船东那里租进了**Jag Ravi**轮。由于正本提单无法及时到达卸港，Hinani向VISA提供了一份无正本提单放货的保函（LOI），该保函采用了国际保赔协会集团（**International Group of P&I Clubs**）的标准格式。但是，保函的受益人为“**The Owners/ Disponent Owners/ Charterers of the MV JAG RAVI**”。VISA相应地向船东提供了一份措



辞相同的保函，只是保函的受益人仅为船东。

货物到港后，船东按照保函的约定将货物放给了Hinani。由于贸易合同项下的争议，PTH未收到货款，但仍持有正本提单。PTH向船东提出索赔。船东依据保函向VISA和Hinani提出追偿索赔。船东所依据的保函是Hinani签给VISA的保函。原因是，在当时VISA已经破产，船东无法依据VISA的保函索赔；VISA实际上也未参加本案的诉讼程序。



争议问题

本案还涉及一些其他争议，但核心争议是船东能否根据收货人**Hinani**签发给程租人**VISA**的无单放货保函向收货人索赔因无提单放货而受托运人索赔的损失？

法院判决

船东在英国高院提起诉讼。高院支持了船东的请求。**Hinani**不服提起上诉。上诉院维持了高院的判决，理由大体上与高院相同：

第一、根据保函的记载，该保函系签发给该轮的“船东及租家”，即包括**VISA**。

第二、根据保函条款的规定，收货人的雇员和代理应受到相同的保护，即保证人承诺赔偿他们因无单放货而遭受的损失。

第三、船东受租家指示将货物放给了保函指定的收货人**Hinani**，其身份应视为租家的代理。船东可以根据英国1999年《合同（第三人权利）法》要求保证人**Hinani**予以赔偿。

简评

无单放货在贸易和航运实践中比较普遍。收货人或租家签发的保函可以保证船东在受提单持有人索赔时得到保障。但是这种保函提供的保障是有限的，除非保证人是有信誉和财力的公司。在本案中，由于**VISA**破产，导致船东无法直接依据**VISA**出具的保函寻求补偿。

收货人**Hinani**的保函是出具给**VISA**的。尽管它在受益人一栏中提到了

船东，但是，在本案中船东在事后才知道此份保函及其内容，根据英国合同法，船东客观上无法接受一项其所不知情的要约，因此，**Hinani**和船东之间不成立直接的保函合同，也就是说，尽管**Hinani**的保函的受益人包括了船东，但船东无法依赖它来索赔。船东的唯一出路是作为租家**VISA**的代理，依1999年《合同（第三人权利）法》，要求收货人补偿。2005年的**Laemthong Glory**一案中也出现了类似的情况。

从本案可知，如果船东在租约中答应无单放货，则首先应向租家索取一份可靠的担保，最好是由银行加保。在租家出具的保函无法执行的情况下，则要看是否



有可能根据1999年《合同（第三人权利）法》从收货人或分租家所出具的保函中获得保障。

The Cenk K案

航次租船 – 船东违约未派船 – 和解谈判 – 经济胁迫

基本事实

船东将The Cenk K 轮程租给租家从密西西比河运送一船碎废钢到中国，laycan是2009年4月15日到20日。根据租约条款，船东没有指定替代船的权利。由哪条船舶履约对租家很重要，因为租家是为了履行它签订的一份买卖合同才签了该份租约；而根据买卖合同的条款，履约船舶需得到买方的确认。买卖合同中规定的最后装船期是2009年4月30日。

该租约2009年在4月2日签订，船东在没有得到租家同意的情况下于4月7日将该轮租给了第三方。4月15日，船东告诉租家说他们打算用其他船来履行该租约，laycan需变更为4月15日到4月24日。4月18日，船东又对租家说他们愿意用另外的船来履行该租约，并保证在4月27日到4月30日之间装船；另外，船东还说他们愿意赔偿租家因此而遭受的所有损失。租家信以为真就没有再找其他的替代船。

4月23日，船东建议用The Agia轮来履行该租约，ETA是5月7日到8日。4月27日，买家同意将最后装船期顺延到5月15日，但是有一个条件，那就是货物价格每公吨降8美元。租家

将买家的条件告诉了船东，要求他们为这每公吨8美元的损失负责，另外还索赔装港驳船的滞期费等。租家还指出，鉴于货物市场价格在下跌，如果不同意买家的条件而另寻买家，他们会遭受更大的损失。

同一天，船东回复租家说，他们同意每公吨运费降1美元。租家不同意并提出抗议。船东后又同意每公吨运费降2美元。其后，租家接受船东的2美元运费降幅，同意由The Agia 轮来履行该租约，同时保留向船东索赔损失的权利。但是，船东要求租家放弃索赔的权利，否则他们在运费上做的2美元让步就没有任何意义。租家回复船东称，鉴于情势紧急、需要马



上减损以满足中国客户的要求，他们被逼才接受船东的条件并对此表示抗议(**under protest**)。

争议问题

上述事实背景下，租家是否能够以经济胁迫(**economic duress**)为由将和解协议撤销？

仲裁裁决

仲裁庭支持了租家的请求，判定船东与租家之间的和解协议（即2美元运费降幅并接受Agia轮作为替代船舶）是在经济胁迫下达成，所以是可撤销的。

高等法院判决

船东不服裁决，认为仲裁庭在认定经济胁迫时错误适用了法律。英国高等法院审理认为，仲裁庭在适用经济胁迫标准方面并无错误。原

因如下：

第一、根据之前相关先例，经济胁迫至少有两个构成要件，一方对另外一方施加非法压力(**illegitimate pressure**)，二是该非法压力与所签合同间有因果关系(**causation**)。船东对因果关系没有异议，但对于他的行为是否在本案中构成非法压力有异议。

第二、高等法院认为，合法行为(**lawful act**)在特定情况下也可以构成非法压力，比如一个过去的非法行为(**a past unlawful act**)结合此后的不当行为也可以构成非法压力。

第三、在本案中，在未经租家同意的情况下船东将The Cenk K轮租给第三者毫无疑问是构成



毁约，而这是一个决定性的因素。仲裁庭虽然没有说船东后续的行为是恶意，但仲裁庭确实说船东设计(**design**)他的行为使得租家没有其他选择，唯有接受和解协议。并且租家确实在当时做出了抗议(**protest**)。另外，租家在面临的压力稍有缓解后即开始了法律程序来撤销该和解协议。

简评

市场主体承受市场压力是正常的，所以通常较难构成经济胁迫(**economic duress**)。一般来说，非法压力（如威



胁非法解除合同等)是必要条件之一。但是,这并非绝对,在某些情况下尽管一方的行为,比如威胁,不构成非法或违约,但在有违普遍接受的行为准则(如道德标准等)时,经济胁迫(economic duress)仍有可能构成。受胁迫一方有必要采取适当的行动,比如适时的抗议(protest)、寻求替代救济及在压力缓解后的第一时间采取法律行动寻求撤销等。



The Kos案

期租 – 船东合法撤船 – 船上货物处置 – 时间损失和其他赔偿赔偿

基本事实

2006年6月2日,船东将The Kos轮期租给租家,租约为期36个月加减15天由租家选择。2008年5月31日租家未及时支付当期的租金,2008年6月2日船东根据租约内的撤船条款合法撤船。当时该轮正在巴西某港装货。租家在收到撤船通知后又被船东告知,如果他们同意以当时的市场价格支付租金,该轮可以继续装货。租家不同意。随后租家开始安排将船上的货物卸到岸上。从船东发出撤船通知到卸货完毕一共耗时2.64天,耗重油80.11吨。船东根据撤船时的租金市场水平就产生的船期损失与油耗向租家索赔。

争议问题

船东是否可以根据撤船时的市场租金水平向租家索赔2.64天的船期损失并索赔80.11吨的燃油消耗?如果可以,法律依据是什么?

英国高院判决

因为租约内有英国法院的管辖权条款,船东向英国高院提起诉讼。高院支持了船东的索赔,原因是:船东撤船后,船东仍旧是船上货物的托管人(bailee),租家是委托人(bailor)。时间损失与燃油消耗都是托管人为了向委托人交付货物而引起,所以租家有义务就此向船东做出补偿。但是,高院认为,租约内的补偿条款(indemnity clause)不适用于本案,原因是卸货的时间损失、燃油消耗不属于该条款所要补偿



的范围。

上诉庭判决

租家不服，提起上诉。上诉庭推翻了高院依据托管理论作出的判决，仅支持了油耗索赔，否定船东可以索赔船期损失，原因是该案的案情中并未发生紧急情况(emergency)，缺乏必要性(necessity)这一要素，所以无偿托管(gratuitous bailment)是不成立的。

最高院判决

船东向最高院提起上诉。最高院支持了船东的全部索赔。理由如下：

第一、根据租约内的补偿条款。租家指令将货物装上船是船东遭受损失的近因(effective cause)。船东合法撤船后，必须将船上的货物自行卸下，由此而产生

的时间损失与油耗损失并非是船东在签订租约当时愿意承担的风险，所以是属于租约内补偿条款所要补偿的范围。船东应得到赔偿的权利不会因为损失发生在租约终止后而有任何影响。至于以什么样的尺度来计算船东的时间损失，最高院认为撤船后该轮因卸货而滞留(detention)的机会成本就是当时的市场租金水平。

第二、在撤船以前，租家的货物因为租约而处于船东的看管之下，是双方同意下的托管(consensual bailment)；租约终止后，就变成了无偿托管(gratuitous bailment)，船东仍有持续性的义务来照料船上的租家的货物。如此一来，租家就有义务就船东因此而遭受的损失向

其作出补偿。

简评

在期租中，如果租家未按时足额支付租金，通常船东有权利撤船。但是，从本案可以看出，即使行使撤船的权利是船东出于自身利益考虑，这并不妨碍其向租家索赔为处理后续事宜，比如将已经装上船的货物卸下遭受的时间和其他费用损失。船东索赔的依据之一即租约中常见的“雇用和补偿条款”。

在本案中，船东撤船时提单尚未签发。如果当时已经签发了提单，则局势将变得更加复杂。因为船东将在此情形下需向善意的收货人承担独立的提单责任。



印度承认中国 大陆和港澳仲 裁裁决

2012年3月19日印度司法部宣布，自当天起《纽约公约》将适用于中国（含香港与澳门特别行政区）。这意味着中国大陆、香港及澳门做出的仲裁裁决将可在印度得到承认与执行。

根据1996年印度《仲裁法》第44条，印度法院只有在同时满足以下两个条件时，才会承认并执行外国仲裁裁决。首先应具备有效的书面仲裁条款；其次仲裁裁决是在印度政府通过官方声明宣布适用《纽约公约》的国家或地区做出。

这就意味着，即便某个国家是《纽约公约》的

签约国，在该外国做出的仲裁裁决并不当然能在印度得到承认与执行。该外国还必须是印



度政府根据印度《仲裁法》宣布的《纽约公约》适用国。

在此之前，共有46个国家被印度宣布为《纽约公约》适用国。尽管大多数的主要国际仲裁中

心均被包括在内，中国大陆与香港却是被排除在外的。这样，与印度合同有关的当事方就会更倾向于选择其他国家作为仲裁地。印度政府3月19日的声明有助于打消这一顾虑，可以提升中国大陆、香港仲裁的吸引力，也能为中方公司寻求法律救济提供一些便利。

大成律师事务所
上海市浦东南路500号国家开发银行大厦3楼

电话 021 3872 2401
传真 021 5878 6866
邮编 200120
电邮 shipping@dachanglaw.com