

水上货物运输合同损害赔偿的客观和主观计算方法问题

申晗、罗政、段进玉¹

摘要：运输合同货损赔偿制度因存在托运人、承运人和收货人三方关系，以及货物延迟运输这一特殊情况而存在不同的赔偿计算方法。水上货物运输合同的赔偿亦因国际和国内而有所区别。水上货物运输合同应采用客观计算方法而非主观计算方法，虽然可能违背民法的填平原则，但有现实原因也有理论上的支撑。客观计算方法以货物应交付时到达地价值为依据，该价值数额的确定可以借鉴各国立法例。货损赔偿的范围不包括到达地价值以外的期待利益为损害客观计算方式的应有之意。运费是否应得的赔偿或返还视赔偿计算方法采用 CIF 价和到达地价值而有所不同，亦因运费是否预付而有所区别。延迟运输产生的损害赔偿各国实践中存在不同的计算方法，根据我国的司法实践实为主观计算方法，同样可以借鉴各国的做法。我国海商法采用 CIF 价作为国际海上货物运输货损赔偿依据，依据航运实践，可以依据一定的公式，将合同中的 FOB 价、CFR 价等转化为 CIF 价。部分货损情况下，如何确立实际货损需要充分考虑贬值率、市价剧烈波动带来的影响。本文通过民法上的损害赔偿制度，从赔偿权利

¹ 申晗：广州海事法院深圳法庭四级高级法官；罗政：广州海事法院深圳法庭三级法官助理；段进玉：广州海事法院深圳法庭三级书记员。

人、损害价值、计算方法、期待利益等多方面对水上货物运输合同的损害赔偿进行了详细的介绍和充分的论证。

关键词：损害赔偿制度 损害赔偿客观计算 运费 期待利益

损害赔偿为民法上的核心制度，无论是民事特别法还是合同法、侵权法等均需通过该制度确定赔偿权利人的主体范围、损害赔偿范围、赔偿数额等。运输合同作为《中华人民共和国民法典》（下称《民法典》）合同编下单独成章的有名合同，亦规定了货运合同发生货损情况下的损害赔偿计算方式。同时，我国海商法专门规定了涉外海上货物运输合同下的损害赔偿制度。货物运输合同中发生的货损、灭失，首要的是判断货物本身的价值，之后才存在认定货损赔偿比例或者数额的问题。货物运输是在不同时空下发生的转移，货物在不同地点、不同时间的交换价值不一致是货物运输产生的原因。由此产生的货物本身价值认定的依据不同，相应的赔偿标准亦存在差异。对于国内水路货物运输包括沿海运输、内河运输，依据《民法典》第 833 条的规定，是以交付或者应当交付时货物到达地市场价值计算；国际海上货物运输合同，依据《中华人民共和国海商法》（下称《海商法》）第 55 条的规定，货物灭失或者损害均以货物实际价值作为计算依据，货物实际价值计算以货物装船时的价值加保险费加运费计算。我国水路货物运输合同损害赔偿计算的双轨制，尤其是国际海上货

物运输合同中以装船时价值作为损害赔偿的主要依据，与各国规定并不一致，存在种种弊端²。原来的规定虽然操作上简便易行，但普遍的意见认为，该规定没有考虑通过货物交易而产生的利润，因而反映的并非货物的真正价值，对货方不公，因而遭到多人批评。根据海商法最新的修改意见，不少专家建议采用国际通行做法，以货物交付或者应当交付时的货物到达地的市场价值作为货损赔偿的依据。同时保留在无法查明货物到达地价值情况下，允许以装船时货物价值加保险费和运费作为认定货损赔偿的依据³。

一、损害赔偿计算方法的制度考察

承运人在运输合同下产生货损赔偿责任，如何计算具体的损失需要考虑的因素包括：赔偿权利人范围，损失计算的主客观标准和损失的范围。

（一）托运人亦或收货人、货物所有人作为赔偿权利人

损害赔偿发生之何人为赔偿权利人，依照各法律之规定⁴。托运人、承运人、收货人三方构造下的运输关系，《民法典》第十九章中的货物运输合同的主体相对单一即订立合同的双方：托

²袁益：论国际海上货物运输货损赔偿范围的确定，2010年大连海事大学法学硕士学位论文。

³根据《中华人民共和国海商法》修改稿第六十三条第二款的规定：货物的实际价值，按照货物在交货地交付时或者应当交付时的市场价格计算；不能证明货物在交货地的市场价格或者应当交付时的市场价格的，按照货物装船时的价值加保险费加运费计算。

⁴曾世雄：《损害赔偿法原理》，北京：中国政法大学出版社，2001，31页

运人与承运人，收货人作为合同利害关系人，不是合同主体，但在《海商法》等运输单行法中，基于法律的直接规定成为运输合同当事人⁵。依据《海商法》第 71 条、第 78 条规定，提单持有人的收货人有权请求承运人交付货物或者赔偿损失。对于国内水路运输以及未签发提单的国际海上运输中的收货人请求赔偿损失，依据是《民法典》第 522 条第 2 款的规定：“法律规定或者当事人约定第三人可以直接请求债务人向其履行债务，第三人未在合理期限内明确拒绝，债务人未向第三人履行债务或者履行债务不符合约定的，第三人可以请求债务人承担违约责任”。《民法典》第 522 条第 2 款没有直接概括性地规定为第三人的合同中第三人的请求权，但有所限定，限定条件为“法律规定或者当事人约定”。法律对于上述两种类型的收货人是否享有损失赔偿请求权，并未有明确规定。审判实践中，国内水路货物运输中当事人出具的运单中，一般会注明“关于托运人、承运人的权利、义务适用《国内水路货物运输规则》（以下简称《水规》）”，海事法院一般会认定《水规》的相关内容可视为运输合同关系的权利义务条款，与《水规》是否废止无关⁶。《水规》第四十四条规定，收货人有权就水路货物运单上所载货物损坏、灭失或者迟

⁵最高人民法院民法典贯彻实施工作领导小组：《中华人民共和国民法典合同编理解与适用》，人民法院出版社 2020，2053 页。

⁶武汉海事法院服务和保障长江经济带发展典型案例（第三批），（2018）鄂 72 民初 1177 号；青岛海事法院 2019 年十大典型案例，青岛某物流有限公司与连云港某物流有限公司等水路货物运输合同下货损纠纷案。

延交付所造成的损害向承运人索赔；承运人可以适用本规则规定的抗辩理由进行抗辩。即使运输合同当事人未约定适用《水规》的相关规定，根据《2021 年全国涉外商事海事审判工作座谈会会议纪要》第 69 条的内容，国内水路货物运输合同当事人约定收货人可以直接请求承运人交付货物的，在交付货物存在货损情况下，收货人有权直接请求承运人承担赔偿责任。

赋予收货人索赔的权利，是否意味着托运人相应的索赔权利消灭。一些案件中，货物通过海运运抵目的港后发现变质或者运输途中发生灭失，收货人拒绝收货或支付货款，贸易合同项下又特别约定由托运人承担风险。收货人基于各种原因不向承运人索赔。此时若不赋予托运人索赔权，托运人的权利将无法得到及时保障。但若认为托运人和收货人均具有索赔权，又面临两个索赔权如何协调的问题。提单转让后，对于托运人针对承运人的诉权是否继续存在的问题，我国司法实践中的做法并不统一，上海海事法院认为提单转让后，虽然运输货物所有权转移，但托运人并不丧失作为海上货物运输合同当事人的身份，不影响托运人根据运输合同向承运人索赔的权利。原告通过银行交付提单，并不意味着原告作为托运人已经丧失作为海上货物运输合同当事人的法律身份，丧失根据运输合同向承运人要求损失赔偿的权利⁷。

⁷郭瑜：《海商法研究》（第三辑），北京：法律出版社，2001，第 64 页。

而最高人民法院判决中则持有相反意见。在最高人民法院审理的“海南通连船务公司（以下简称通连公司）与五矿国际有色金属贸易公司（以下简称五矿公司）海上货物运输合同纠纷”中，五矿公司作为托运人取得提单后，通过银行结汇后提单合法转让至货物买方的丰田公司。在卸货港由于货物卸错，丰田公司没有根据提单向运输方通连公司索赔，而是根据贸易合同向五矿公司索赔。五矿公司向丰田公司赔付后，以托运人身份向通连公司索赔。最高人民法院在判决书中认为：当提单经过两次背书转让给丰田公司后，丰田公司在卸货提取货物后，运输合同在目的港即完成了交、提程序，提单已实现正常流转，此时提单所证明的运输合同下托运人的权利、义务已转移给提单持有人的丰田公司，其中包括货物项下的货物所有权和诉权。因此，作为提单托运人五矿公司对提单项下货物已不再具有实体上的请求权，五矿公司与承运人不再具有法律上的利害关系。在五矿公司赔付丰田公司、并且丰田公司未将提单所证明的运输合同项下对承运人的索赔权转让给五矿公司的情况下，五矿公司对提单项下的货物已不再具有任何权利，该公司并不当然取得对提单承运人的追偿权⁸。笔者认为，提单项下的运输合同与买卖合同法律关系应严格进行区分，提单已经合法转让给收货人情况下，托运人已经丧失依据运

⁸司玉琢、李志文：《中国海商法基本理论专题研究》，北京：北京大学出版，2009，356 页

输合同享有的索赔权。但是托运人在买卖合同关系下已经赔偿的，可以请求收货人转移相应的运输合同项下索赔权，从而实现对承运人的追偿，完成法律关系上逻辑的自洽。因此，根据个案情况的不同，托运人在满足一定的条件下向承运人提起索赔是符合法律规定的，且能够通过司法程序的审查消除双重索赔的弊端。

此外，还存在独立于收货人地位之外的货物真实所有人。货物所有人基于所有权的追及效力有权请求承运人交付货物⁹，同理，亦对货损、灭失有权请求承运人承担赔偿责任。但是货物所有人并非运输合同的当事人，在没有约定的情况下，无权依据合同请求相应的赔偿。运输过程中发生的货损属于典型的违约责任与侵权行为的竞合形态。如事故是因承运人过错所致亦符合《中华人民共和国侵权责任法》第六条第一款规定的一般侵权行为的规定，可以构成侵权责任¹⁰。货物所有权人因运输过程中侵权行为产生的损失，能够成为赔偿权利人。

（二）损失计算是否需要考虑特别因素

损害赔偿的计算，兼具事实与法律问题之性质。所谓事实问题，乃损害事故造成损失，本质上为一种事实，所谓法律问题者，

⁹最高人民法院民法典贯彻实施工作领导小组：《中华人民共和国民法典合同编理解与适用》，人民法院出版社 2020，2057 页。

¹⁰韩世远：《合同法总论》，北京：法律出版社 2018 年版，886 页

探讨该一事实，需借助法律方法¹¹。运输中造成的货损采用装船地价值还是到达地价值计算，即为法律规定的不同所致。损害作为事实问题，亦因存在损害构成的特别因素不同，而导致的损害计算结果的不同。运输合同损害的赔偿特别因素，为不同情形下的受害人存在不同的损失结果。以托运人（卖方）作为赔偿权利人为例：第一种情形下，托运人因货物灭失而使得收货人丧失了到达地及时出卖取得利润的机会，托运人向收货人赔偿货物合同价和利润损失；第二种情形下，托运人向收货人退回了合同价款；第三种情形下，托运人通过再次补货出运的方式赔偿了收货人的损失，托运人支付了补货的价款和再次运输运费。若仅以一个标准衡量托运人存在的损失，而不考虑托运人存在的不同情形，则该损失构成为普通因素，亦为客观因素。上述假设情形中，若仅以货物装船时或者货物应当交付时的到达地价值作为赔偿依据，不考虑托运人的主观情况，则此时得出赔偿金额的过程称为客观计算方法。若根据每个托运人的主观情况，依据填补原则，分别认定损失金额，则称为损害赔偿的主观计算方法。此时，第一种情况下货物合同价加上利润，第二种情况下的货物合同价，第三种情况下货物在起运地采购价加重新运费，才是各情况下托运人的真实损失，也即填平损失。因此，损失的计算有主观和客

¹¹曾世雄：《损害赔偿法原理》，北京：中国政法大学出版社，2001，161页

观两种方式，也有观点将其划分为损害赔偿的抽象和具体计算方式。

由此带来的另外一个问题：赔偿权利人的不同境遇产生的损失计算则可能不同。民事赔偿的基本原则是填平原则，即要求对赔偿权利人的实际损失全部赔偿，如果按照主观计算方式，同一个损害事实，则赔偿的数额会因赔偿权利人处境不同造成区别化处理。客观计算方式虽能够解决这个问题，但却可能“违背”填平原则。

（三）期待利益是否应作为赔偿范围

期待利益，有时又称为可得利益、履行利益、积极利益。其含义是赔偿权利人处于如合同被正常履行而能够获取的利益。

《合同法》第 113 条（笔者注：民法典第 577 条）所规定的当事人一方不履行合同义务或者履行合同义务不符合约定，给对方造成的损失，便属于履行利益损害，此种利益包括物的使用利益、转卖利益和营业利益¹²。《最高人民法院关于当前形势下审理民商事合同纠纷案件若干问题的指导意见》（法发〔2009〕40 号）

（以下简称《2009 指导意见》）认为，根据交易的性质、合同的目的等因素，可得利益损失主要分为生产利润损失、经营利润损失和转售利润损失等类型。就货物运输而言，货物从 A 点运输

¹²韩世远：《合同法总论》，法律出版社 2018 年版，784 至 785 页

到 B 点客观原因是，货物在 B 点价格高于 A 点，或是 B 点能够实现货物本身的价值。前一种情形下，货物运输体现的是在目的地的转售价值，后一种情形体现的是生产加工价值。一般而言，通过运输方式交付货物的买卖合同价款就是位于 A 点的价格，而不是位于 B 点的价格。因为如果合同价款是 B 点的价格，对于理性的买受人来说，是不需要舍近求远通过运输的方式从 A 点买入货物。B 点的价格是收货人（买方）在目的地能够实现利润的价格，该价格对收货人来说就是合同价款加上一定的成本支出和利润。期货交易情况下，买卖双方以签约时的 A 点价格买卖，并在未来某个约定的日期交付一定数量的实物商品。此时，因为是在未来日期交付货物，B 点和 A 点价格的比较存在任何可能性。

期待利益是合同损害赔偿的核心内容，且存在多种期待利益类型。货物运输赔偿基本原则是按照 B 点的价格赔偿，这也是《民法典》第 833 条以货物交付或者应当交付时的到达地市场价值计算的原因。关于 B 点价格的性质，B 点价格的确定主要是依据货物在该地的商品交易市场的价值或者当时的市场价格¹³。对赔偿权利人来说，运输合同履行完毕取得目的地的货物价格的利益是应有之意，因此目的地的价格当然包括在期待利益范围内。如果赔偿权利人不是自己用于消费而是生产经营者，可能需要运抵的

¹³澳大利亚《1998 年海上货物运输法》第 4 条规定首先以商品交易所价格确定，无该价格依照当时的市场价格确定。海牙维斯比规则第 2 条 b 项规定按照商品交换价值确定当时当地的价值。

货物进行原材料的加工生产，并通过转卖、出租、融资等形式获取更大的利益，这种情况下，《2009 指导意见》所记载的生产、经营、转售利润同样也是期待利益范围。此外，对于进出口货物存在相应的退税收入、税收奖励，或者因货物成功出售产生的奖金收入，同样也因运输合同的履行产生期待利益。根据合同法违约损害的赔偿原则，上述期待利益均是赔偿的范围，但运输合同下是否需要全部赔偿却存在不同规定。

二、损害赔偿标准的确定

损害以主观亦或客观计算方式，还是将所有期待利益损失纳入赔偿范围，是判断运输合同下货损的重要前提。

（一）客观标准为运输合同货损的计算方式

根据目前海商法修改稿的条文，对货损金额的确定会与《民法典》第 833 条采用同一计算标准。该计算方法为客观计算方法，不考虑不同的赔偿权利人，以及赔偿权利人的具体情况和个案特殊情势，以典型的事件发生过程为计算依据。

运输合同是以收货人收取完好货物为履约目的，在货物出现灭失或毁损情形下，收货人按照到达地的价值获得赔偿，最能体现填平原则。如按照装货地的价值加保费和运费计算，并未考虑到收货人在到达地能够取得相应利润的机会。到达地的价值直接表现为收货人可以在到达地重新补货，等同于货物已经被安全运

输并交付的作用。但是，收货人如因货物未能完好送达，产生后续生产或转卖延迟的违约金、转售利润等损失，则明显不能通过货物到达地价值予以填补。对于托运人来说，依据到达地价值为依据的客观计算方式赔偿，如前文所述的情形，其实际的损失可能低于或高于到达地的价值。托运人可能面临获利或无法填平损失的情形，似乎与民法中受损人遭受的损失应全部赔偿的填平原则相违背。如托运人通过重新补货并再次运输的方式弥补了之前货物运输造成的损失，此时托运人的实际损失是补货价和再次运输的成本，如按照到达地价值赔偿，两者明显存在区别。又如前文所举例，托运人仅向收货人或货物买方退回合同价款，收货人的实际损失亦不同于货物到达地价值。

司法实践中，采用客观计算方法有时不能填平赔偿权利人的实际损失，甚至可能带来额外获利。货物运输损害赔偿之所以采用此种计算方法，理由在于：第一，货损计算因主观计算与客观计算不同，带来损失结果不同，为客观现象。因法律观点不同，所表征之损害结果亦随之而异¹⁴。这也从另一方面印证，损害计算实为法律与事实问题相结合。第二，主观计算方法因考虑赔偿权利人的主观环境，而使得计算方式颇为复杂亦会没有定论，证据的确定随着时间的推移而随时会发生变化。采用客观计算方

¹⁴曾世雄：《损害赔偿法原理》，北京：中国政法大学出版社，2001，168页

法，实为方便纠纷的迅速解决。第三，计算损害大小，归根结底为法律问题而非数学问题。虽然计算损害大小，应尽量与数学原则相符合，但在特殊情况下，并非绝对与数学原则相一致¹⁵。收货人虽然按照到达地市价获得货损赔偿，看似已经得到实际填补，但考虑到收货人须将货物储存、转移而产生其他成本，因而可能减少相应支出。其真实的受损数额可能少于到达地的价值。因此，计算损失并非要严格遵循数学原则。第四，主观计算方法实为填补赔偿权利人全部损失。填平原则为主观计算方法的目的。但是，客观计算方法在于给予赔偿权利人合理的赔偿，并无要求完全填平，而在于一经赔偿，赔偿权利人所受损害已合理填补¹⁶。第五，如果存在托运人实际重新购货价格更低，而按照到达地价格获偿可能存在额外获利情形。同样存在，托运人在补货运输支付更高货物价款情况下，仅按照到达地价格赔偿货损可能损失更大的情形。运输合同存在托运人、承运人、收货人三方关系，仅仅以运输合同项下赔偿权利人和赔偿义务人的两方关系认定相应损害金额，客观上无法充分考虑到赔偿权利人的方方面面。因此，运输合同损害赔偿采用客观计算方法，实为方便计算，非要严格遵循填平原则处理。

（二）到达地价值的含义

¹⁵曾世雄：《损害赔偿法原理》，北京：中国政法大学出版社，2001，169页

¹⁶曾世雄：《损害赔偿法原理》，北京：中国政法大学出版社，2001，171页

货物运输通常会伴随买卖合同，货物到达地的价值不等于货物买卖合同的价格，更不等于 CIF、FOB、CFR 等价格。买卖合同上所载明的价格一般仅表明买方在货物运输前所在地支付的货物价格，该价格为前文所陈述的 A 点价格或者是运输始发地、装货地的价格。国际贸易术语下的价格亦仅是在 A 点价格基础上，将相关运费、保险费等纳入其中。而到达地的价值更多是考虑货物买方所在地或货物运输目的地货物再次卖出的价格，该价格能够反映收货人在支付合同价款、保险费、运费等费用后能够获得相应利润的机会。

综合各国立法例，运输合同货损依到达地价值确定，为多数国家普遍认可的立法模式，区别可能在于到达地价值的选择上存在不同，如澳大利亚法律以卸货港卸货时商品交易所的价格为依据；瑞典法律以交付的时间和地点的交易价格为基础决定，如果没有这种价格，则依照其市场价格决定，如果既没有交易价格也没有市场价格，货物价格应依照相同种类或质量货物的当时价格确定；德国法律按市场价格或按同种类、同质量的货物在船舶卸货开始之日在目的港的价值计算；俄罗斯法律规定赔偿的总额应以卸货的当地当时或根据海上货物运输合同将要卸货时的货物的价格为基础计算，货物的价值应以商品交易所的价格为基础确定，若无此种价格，则以现行市场价格为依据，以上两种价格都

不存在，则以同类别同质量货物的通常价格为基础确定¹⁷。日本海商法下，货物的损害赔偿额，按照应交付地及交付时货物的市场价格（有商品交易所市价的物品，按照商品交易所的市价）计算；没有市场价格的，以应交付地及交付时相同种类且具有同一品质的物品的正常价格计算¹⁸。对于赔偿数额的确定，各国立法通常采取到达地商品交易所的价值或者笼统表述按该地市场价格计算。由此带来相应的问题有：如货物部分受损，或者无法查清到达地的真实价格，如何确定相应赔偿数额。

到达地通常不会有受损货物的市场价格，若有货物完好时的交易价格，则可以扣减受损货物的卖出价格，并以此计算应赔偿数额。若货物灭失或者全损，并且到达地没有相应货物的市场价格，则可以按照货物在起运地的价值加上运费、保险费，并给予一定的合理利润进行赔偿¹⁹。依照我国的海商法修改意见，在到达地价值不能查清情况下，允许人民法院按照货物在始发地的价值加保险费和运费认定赔偿数额。该规定实际上就是对到达地价值的一种变通。到达地的商品交易所一般有完善的货物价格发布制度，如同外汇交易场所一样，任何一种货物均有买入和卖出两种价格。虽然该两种价格可能差别细微，但对于通过海运的大宗

¹⁷ 韩立新，王秀芬编译，各国（地区）海商法汇编（中英文对照），大连：大连海事大学出版社，459 页 748 页

¹⁸ 王敏：中日海运货损赔偿法律制度比较，http://www.dlhsfy.gov.cn/court_wap/Home/Wap/detail/id/2344，大连海事法院官网，访问于 2022 年 4 月 28 日。

¹⁹ [英]哈维·麦格雷戈：《麦格雷戈论损害赔偿》，第 18 版，影印本，北京：商务印书馆，2013，1005 页

商品，却可能呈现总价的不小差距。承运人需按照到达地货物的买入价赔偿给权利人，因为假设的情形是：承运人需要在到达地买入货物赔偿给权利人。对于赔偿权利人可能以卖出价转手卖出而产生的转售利润，承运人通常无预见的可能。

（三）主观标准为迟延运输损害赔偿的计算依据。

若货物并无受损或者是灭失，仅是迟延运抵目的地。迟延运输产生的经济损失，依据《海商法》第 50 条的规定，在约定的时间货物未能运抵目的地，承运人应当予以赔偿。但是该损失应在承运人的合理预见范围内，同时，依据《海商法》第 57 条的规定，承运人对货物因迟延交付造成经济损失的赔偿限额，为所迟延交付的货物的运费数额。英国的司法判例，认为货物迟延运抵目的地的赔偿数额为货物迟延期间货物价值的利息损失²⁰。美国司法实践中，除了判决承运人支付权利人利息损失外，还有一种常见办法，以货物的租赁价值损失的多少为标准来决定承运人应承担的赔偿金额的大小，特别是当货物在被迟延的期间本来能够租赁给他人使用，货物所有人可得到的租金金额等同于货物因迟延遭受损失之时，法官通常会采用该判断标准²¹。

值得注意的是，迟延运输本质为迟延提供服务，基本的损失

²⁰[英]哈维·麦格雷戈：《麦格雷戈论损害赔偿》，第 18 版，影印本，北京：商务印书馆，2013，1007 页

²¹袁凯凯：论承运人迟延交付的责任--以海上货物运输合同为视角，2014 年华东政法大学国际法学硕士学位论文。

应是准时交付当天的市场价值减去延误交付当天的市场价值²²。

从对赔偿权利人损失填平角度考虑，以下跌市价作为赔偿依据似乎最能反映损失情况。早期的海上货物运输，对于市价下跌的损失是不被承认为承运人应当赔偿的损失。主要理由是：因为海上货物运输时间较长，提单的属性使得货物不必在运抵目的地后才能出售，承运人在签发提单时也不能预计到货物仅能在目的地才能出售²³。但是，这种规则在进入二十世纪后半叶，受到了挑战。现代航海技术使得海运时间变得不再漫长，即使是最远的海运路程，几周内运抵目的地变得可能。因此，越来越多的判例支持因为延迟运输而产生的市价下跌损失²⁴。《海商法》对迟延运输的经济损失并未明确具体计算方式，上述国外关于迟延运输计算损失的方式，我国法院同样可以借鉴并采用。实践中，最高人民法院民四庭《涉外商事海事审判实务问题解答（一）》第134问明确：《海商法》规定的迟延交付所致的“经济损失”的含义是：虽然迟延交付没有造成货物的灭失或损坏，承运人仍需承担以下责任：（1）市场差价损失；（2）利息损失；（3）已经实际支付给第三人的违约损失，但应以在签订运输合同时承运人可以合理预见或者应当预见的因违反合同可能造成的损失为限定。该解

²²杨良宜：《损失赔偿与救济》，北京：法律出版社，2013，108页

²³[英]哈维·麦格雷戈：《麦格雷戈论损害赔偿》，第18版，影印本，北京：商务印书馆，2013，1014页

²⁴[英]哈维·麦格雷戈：《麦格雷戈论损害赔偿》，第18版，影印本，北京：商务印书馆，2013，1015页

答第 3 点所认定的损失，实质为一种主观计算方式。因为赔偿权利人向第三人支付的违约损失，会根据赔偿权利人所处环境变化而产生不同。如托运人因货物未及时运抵而产生的向他的上一家委托人支付的违约金，或者收货人未能及时转售产生的转售利润损失，均会因他们所处的商业状况有所不同。此时承运人在符合可预见原则情况下，依然要赔偿相应的损失。但是，上述迟延运输所应赔偿的损失金额，在没有明确约定应予赔偿情形下，依据《海商法》第 57 条的规定被限制在运费范围内。

（四）运费的赔偿依据

在货物灭失可归责于承运人情况下，承运人已经赔偿相应货物损失，是否需要赔偿相应的运费损失，根据朴素生活道理，赔付运费似是应有之意。但真实情况是，因货物是运费预付还是到付而有所区别，亦因货物损失赔偿标准采到达地还是装货地价值而有所不同。以货物损失计算标准采到达地为例。英国法下，依据 *Rodocanachi v Milburn* 案件²⁵所确立的规则，在运费尚未付给承运人情况下，承运人赔偿的货物损失应扣减该运费；在运费已经支付的情况下，则不需扣减。该规则蕴含一个浅显的道理，既然承运人已经按照货物到达地的价值赔偿给赔偿权利人，该价值客观上应包含承运人付出了运输服务。如承运人既未收取运费

²⁵(1887)180.B.D. 67 CA.

又按到达地价值赔偿给赔偿权利人，实际上是认可赔偿权利人在未付运费情况下，同时获取了货物到达地的价值。此时明显不符合公平原则。同理运费已部分支付，后续的运费（accruing freight）也应相应予以扣减，以防止赔偿权利人多重获利²⁶。

对于采用装货地价值标准计算损害赔偿的法律规则，如《海商法》第 55 条按照货物装船时的价值加运费和保险费计算赔偿标准。因赔偿的货物损失明确已经包含运费，对于承运人已经收取的运费应当予以返还，未收取的运费不能主张从已赔付的价值中扣减。

三、并非所有期待利益均是运输合同货损赔偿内容

如前文所述，合同的期待利益存在生产利润、经营利润和转售利润等。根据一般损害赔偿原理，期待利益属于违约赔偿的法定内容，在符合法定条件情况下，赔偿义务人应将期待利益赔偿给权利人，以确保赔偿权利人达到合同如同正常履行的状态。根据《2009 指导意见》第 10 条，期待利益的认定和计算需综合运用可预见规则、减损规则、损益相抵规则以及过失相抵规则等。运输合同中货损的计算最重要的是可预见规则。首先，须有赔偿义务人在订立合同时而非违约时预见可能造成的损失。其次，就预见的内容来说，我国法律并未规定预见到何种程度。但一般来

²⁶[英]哈维·麦格雷戈：《麦格雷戈论损害赔偿》，第 18 版，影印本，北京：商务印书馆，2013，1002 页

说，就绝大多数国家的立法例，仅要预见到损失的类型或者种类即可，而无须预见到具体的程度²⁷。承运人预见货物在到达地会产生相应交换价值即可，对于托运人或者收货人产生的出口、进口退税收入、奖金收入等，一般是无法预见的。此时的无法预见为一般情形，特殊情况下承运人在订约时被告知存在可能的利益亦有所存在。如果缔约当事人在订约时已将其特殊主观环境告知他方当事人，该他方当事人已知该契约对于缔约当事人得利害关系，而仍不履行其契约，则赔偿义务人不能推辞责任²⁸。最后，预见的判断标准应该按照抽象的“理性人”、“常人”、“善良家父”的标准，不能强人所难。

设想两种托运情形：第一种，托运人在与承运人订立合同时，将货物无法出口所失去的退税收入，收货人在目的地因不能及时受领货物而产生加工转售损失，以及收货人会向托运人索赔的事实均明确告知了承运人；第二种，托运人仅是简单托运相应的货物，并未告知存在除货物本身价值以外的其他损失。后来因承运人不能免责的原因导致货物发生灭失。若按照主观计算方法，需考虑赔偿权利人的特殊境遇。依据一般违约行为产生的损害赔偿，所有的期待利益均应得的赔偿。依据《民法典》第 577 条关于“……应当承担继续履行、采取补救措施或者赔偿损失等违约

²⁷韩世远：《合同法总论》，法律出版社 2018 年版，第 796 页

²⁸曾世雄：《损害赔偿法原理》，北京：中国政法大学出版社，2001，28 页

责任”的规定，第一种情形下的托运人，从承运人处获得退税收入、收货人产生的转售损失和货物本身价值后，才能完全填平所有损失。第二种情形下的承运人依照可预见原则，仅需要赔付货物价值即可。若货物运输采取的是客观计算方法，不考虑赔偿权利人的特殊状况，依据《民法典》第 833 条“……按照交付或者应当交付时货物到达地的市场价格计算”的规定，两种托运情形仅需赔偿货物本身的价值即可，排除了其他期待利益的计算，即使承运人在签订运输时已经预见到存在其他利益损失。上述结论存在争议，我国司法实践是否认可货损之外的期待利益存在相反的判决认定，《合同法》第 312 条（《民法典》第 833 条）对货物毁损、灭失赔偿额的计算方法没有区分实际损失和可得利益损失，而采取一刀切的模式，是一种快速解决争议的、化解可得利益损失难以确定的、与国际接轨的选择，是平衡承运人责任与托运人权利的折中的赔偿额计算方法²⁹。当然，该结论仅是双方对此没有作出特别约定，依据《民法典》第 833 条的规定，货物的毁损、灭失的赔偿额，当事人有约定的，按照其约定。因此，承托双方完全可以就货物本身价值以外的其他损失进行特别约定。以上是以运输合同的损害赔偿的客观计算角度去分析。

至于货损之外的期待利益是否能够赔偿，有一种观点认为，

²⁹文婷：货物运输合同违约可得利益的确定，2016 年西南政法大学法律硕士专业学位论文。

货物运输合同造成的货损、灭失，《合同法》第 312 条（《民法典》833 条）规定了货物毁损、灭失的承运人赔偿责任及计算方法，但不涉及赔偿范围问题，赔偿范围应根据《合同法》第 113 条（《民法典》584 条）可预见性规则来确定，《海商法》虽应当优先于《合同法》适用，但《海商法》第 55 条仅仅是计算方法的规定，可得利益赔偿问题在《海商法》中没有规定的，应依据上位法《合同法》《民法通则》来确定³⁰。笔者认为，该观点存在明显的问题。《民法典》833 条本身构成了一个完整的请求权基础，法官在确定货损赔偿的时候，能够直接引用该条。根据王泽鉴先生的观点，同一事实具备不同法律规范要件，得发生数个请求权的竞合，共分为法条竞合、请求权竞合、请求权聚合、选择性竞合³¹。请求权竞合与选择性竞合，均是当事人仅能选择适用一种请求权。请求权聚合可以同时主张，但更多地是财产损害赔偿外请求慰问金，请求返还侵占的果园同时请求返还已收果实等。如不同时主张，则明显缺乏公平。货物运输合同赔偿，并不存在此种情形。而应以法条竞合的方式加以适用。法条（规范）竞合是一个不法行为，有数个规定的法条对齐可以适用，但裁判上则仅能适用其一而排除其他情况，为法条竞合³²。运输合同损

³⁰文婷：货物运输合同违约可得利益的确定，2016 年西南政法大学法律硕士专业学位论文。

³¹王泽鉴：《法律思维与民法实例--请求权基础理论体系》，北京：中国政法大学出版社，2003，202 页

³²马俊驹、余延满：《民法原论》，北京：法律出版社，2010，1040 页。

害赔偿从构成要件上看，存在可分别适用《民法典》第 577 条和第 833 条，因第 577 条为违约的一般形态赔偿规定，而第 833 条属于运输合同违约的特殊形态赔偿规定。依照特别法优于普通法的原则，只能适用第 833 条的规定。同理《海商法》在损害赔偿上的适用也是排除《民法典》在该问题上的适用。同一法律事实，一个请求权有两个完整的法律条文可以适用，原告只能选择其中一个法律条文作为损害赔偿的请求权基础，不然就违反了法律适用的基本原则。

四、我国现行法下如何确定货损价值

货物应交付时间的到达地价格为各国海上货物运输合同承运人应当承担的赔偿标准，也是我国未来海商法立法的方向。但采用何种形式确定到达地的价格，根据海商法修改稿，并没有具体规定，而是交由司法实践在个案中把握。结合各国法律条文和目前通常做法，可以参照同类货物到达地商品交易所价格、实际卖出价或询价等。在货物存在部分货损情况下，按照货物应当交付时或交付时到达地的完好价值乘以贬损率进行计算（贬损率计算见后文）。

国际海上货物运输特别是到达地位于国外，赔偿权利人请求相应的赔偿，面临到达地价格举证困难的局面，或者到达地没有货物的真实市场价格。因此，海商法修改稿保留了在到达地价格

无法查明情况下，允许以货物装船时的价值加保险费加运费作为货物实际价值，并以此认定货物灭失或全损时应赔付的金额。此时，国际贸易术语中的 CIF 价等同于货物的实际价值。如果国际货物买卖双方是以常见的 CFR 价和 FOB 价格进行交易，则需要将该类价格换算为 CIF 价。按照国际货物买卖交易的实践，出口货物的保险金额一般是以 CIF 价作为依据，但并非简单按照 CIF 价计算，而是在 CIF 价基础上再加 10% 计算。这里 10% 被称为投保加成率，因为买方需要的是在货损情况下，保险能够赔付货物在到达地的价值，构成里包含买卖交易的费用和预期的利润。因此，保险金额 = CIF 价 * (1 + 投保加成率)。此时，投保的项目还包括 CIF 价中的保费和运费。关于 CIF 价和 FOB 价和 CFR 价的换算，详细计算见以下公式推导 (P: 投保加成率 = 10%; F: 运费; R: 保费率)。

$$\text{CIF 价} - \text{保费} = \text{CFR 价}$$

$$\longrightarrow \text{CIF 价} - \text{CIF 价} (1 + 10\%) * R = \text{CFR 价}$$

$$\longrightarrow \text{CIF 价} = \text{CFR 价} / [1 - (1 + 10\%) * R]$$

图表 1

$$\text{CIF 价} - \text{保费} = \text{FOB 价} + F$$

$$\longrightarrow \text{CIF 价} - \text{CIF 价} (1 + 10\%) * R = \text{FOB 价} + F$$

$$\longrightarrow \text{CIF 价} = \text{FOB 价} + F / [1 - (1 + 10\%) * R]$$

图表 2

通过图表 1 和图表 2 列明的计算公式，在查明保险费率、运费情况下，根据合同记载的 CFR 价和 FOB 价，能够相应的推导出 CIF 价。因此，《海商法》第 55 条，以及修订后的海商法规定无法查明到达地价值情况下以货物实际价值作为货损依据，能够得到较为清晰的结果。

货物发生部分货损，若以 CIF 价作为货损计算方式，根据受损货物交付地的卖出价和全部完好价得出贬损率，再用贬损率乘以 CIF 价进而得出货损金额。根据最高人民法院（2013）民提字第 6 号、7 号案件，贬损率 = （目的港完好货物的市场价值 - 受损货物的销售价值） ÷ 目的港货物完好的市场价值 × 100%；最终的损失金额 = CIF 价格 × 贬损率。若以交付地货物价值作为计算方式，贬损率依然为前述计算方式，只是最终损失金额 = 货物交付时或应当交付时交付地市场价值 × 贬损率。需要特别说明的是，不能简单以应当交付时市场价减去受损货物销售价，因为受损货

物售出时间相对应当交付时具有延迟性，两者简单相减，在市价存在较大波动情况下有失公允。因此，通过贬损率计算损失更加符合客观公平。但若无确凿证据证明市价存在较大波动，通过应当交付时货物完好价格直接减去受损货物销售价，也相对公平合理。

五、结论

损害赔偿为民法中的核心制度，主观计算方法和客观计算方法是计算损失金额的两根支柱。水上货物运输合同货损赔偿的依据是《民法典》第 833 条和将来修订的海商法规定的以应交付时间的货物到达地的市场价值。该价值的认定不考虑赔偿权利人的所处的主观环境，为一种客观计算方法，不是简单的追求对赔偿权利人利益损失的绝对填平。发生可归责于承运人的货损时，承运人按照货物到达地的价值赔偿后，即被认为相关赔偿权利人的损失得到了赔偿。货物灭失情况下，运费是否需要返还，在以装货地货物价值作为赔偿标准情况下，运费需予以返还。若以到达地货物价值赔偿货损，在运费已经支付情况下，无需返还；运费尚未支付，则应在赔偿数额中扣减相应运费。对于货值损失以外的其他期待利益损失，不能适用《民法典》第 577 条一般违约情况下的规定均予以赔偿，这不符合法条竞合的要求或者法律的单一适用原则。货物到达地的价值存在无法准确查明的情况下，海

商法修改稿保留《海商法》第 55 条仍按照 CIF 价格为赔偿标准显得十分必要。《海商法》第 55 条规定的 CIF 价格，在保险实践中与常见的 CFR、FOB 等价格能够相互换算，这也为海上货物运输中依照上述贸易术语下签订的货物买卖，在发生货损后将相应价格换算为 CIF 价格带来了可能，进而为赔付损失的认定带来了方便。货物发生部分货损情况下，通过货物的贬损率乘以 CIF 价或者完好货物应当交付时市场价，得到应赔付的货损价，而不能简单以货物完好价格减去货物残值来计算。

参考文献:

- [1] 曾世雄. 损害赔偿法原理 [M], 北京: 中国政法大学出版社, 2001.
- [2] 最高人民法院民法典贯彻实施工作领导小组. 中华人民共和国民法典合同编理解与适用 [M], 北京: 人民法院出版社 2020.
- [3] 郭瑜. 海商法研究 (第三辑) [M], 北京: 法律出版社, 2001.
- [4] 司玉琢、李志文. 中国海商法基本理论专题研究 [M], 北京: 北京大学出版, 2009.
- [5] 韩世远. 合同法总论 [M], 北京: 法律出版社, 2018.
- [6] 韩立新, 王秀芬. 各国 (地区) 海商法汇编 (中英文对照) [M], 大连: 大连海事大学出版社, 2000.
- [7] 哈维·麦格雷戈. 《麦格雷戈论损害赔偿》影印本, 北京: 商务印书馆. 第 18 版,
- [8] 杨良宜. 损失赔偿与救济 [M], 北京: 法律出版社, 2013.
- [9] 马俊驹、余延满. 民法原论 [M], 北京: 法律出版社, 2010.
- [10] 王泽鉴. 法律思维与民法实例——请求权基础理论体系 [M], 北京: 中国政法大学出版社, 2003.