

PHÁN QUYẾT SỐ 35
TRANH CHẤP VỀ NGHĨA VỤ VẬN CHUYỂN
TRONG HỢP ĐỒNG C&F

Các bên:

Nguyên đơn : Một công ty Bỉ

Bị đơn : Một công ty Bỉ là thành viên
của một tập đoàn Nhật Bản

Các vấn đề được đề cập:

- Bán C&F: Thời điểm chuyển giao rủi ro, Lỗi của người vận chuyển
- Thiệt hại: Đánh giá thiệt hại, Nghĩa vụ giảm thiểu thiệt hại
- Thời điểm bắt đầu tính lãi
- Đồng tiền trong tài khoản và Đồng tiền thanh toán
- Bán hàng đề xuất khẩu

Tóm tắt vụ việc:

Nguyên đơn ký kết một hợp đồng mua của Bị đơn 500 tấn thép theo các điều kiện C&F Karachi. Hợp đồng quy định bốc hàng lên tàu khởi hành từ “*bất kỳ cảng nào của Châu Âu*” và theo “*bất kỳ đường biển nào*” theo lựa chọn của Bị đơn, người bán. Tuy nhiên, khoảng một tháng sau khi hợp đồng được ký kết, Nguyên đơn gửi cho Bị đơn yêu cầu của người mua tại Pakistan theo đó “*hàng phải được chở bằng tàu theo tuyến thông thường*” đến thẳng Karachi. Bị đơn đã chuyển các yêu cầu mới này đến người trung gian vận chuyển của mình và nêu rõ “*tuyến đường yêu cầu: tàu chở hàng theo tuyến thông thường, đi trực tiếp đến Karachi*”.

Không may là chiếc tàu được người trung gian vận chuyển của Bị đơn thuê đã không tới được Karachi. Chuyến tàu này xuất phát từ Anvers với số thép bán cho Nguyên đơn, dừng lại ở Rotterdam vài ngày rồi đến Dunkerque để dỡ khoảng 12.000 tấn đường chở trên tàu. Tuy nhiên, tàu này đã không thể rời cảng Dunkerque vì bị các chủ nợ của chủ tàu tịch thu để bán đấu giá sau khi tất cả hàng hoá trên tàu bao gồm cả số hàng bán cho Nguyên đơn đã được dỡ xuống và lưu kho theo quyết định của Chánh án Tòa Thương mại Dunkerque.

Do không nhận được số thép nói trên nên người mua Pakistan của Nguyên đơn đã quyết định huỷ hợp đồng với Nguyên đơn. Nguyên đơn thông báo với Bị

đơn rằng Bị đơn phải chịu trách nhiệm cho mọi thiệt hại vì tàu đã không đi tuyến trực tiếp từ Anves đến Karachi và nói rõ rằng để giảm thiểu thiệt hại Nguyên đơn sẽ cố gắng thu xếp với người mua Pakistan. Việc dàn xếp này đã kết thúc bằng việc Nguyên đơn bồi thường cho người mua Pakistan. Và cũng để giảm thiệt hại, Nguyên đơn đã bán lại lô hàng nói trên với sự chấp thuận của Bị đơn, Bị đơn cũng tự nguyện mua lại 3/5 số hàng này.

Nguyên đơn yêu cầu Ủy ban trọng tài buộc Bị đơn bồi thường toàn bộ thiệt hại mà Nguyên đơn đã phải gánh chịu, bao gồm:

- Khoản chênh lệch giữa giá của hợp đồng với giá mà Nguyên đơn thu được sau khi phải bán lại lô hàng tại Dunkerque,
- Khoản tiền đã bồi thường cho người mua Pakistan,
- Các chi phí đã chi tại Dunkerque,
- Các chi phí vận chuyển hàng cho những người mua mới,
- Các chi phí đi lại đến Karachi.

Nguyên đơn cũng yêu cầu rằng những thiệt hại tính bằng Đô-la và Pháp phải được qui đổi sang Pháp Bì theo tỷ giá qui đổi hiện hành vào thời điểm thanh toán hoặc vào ngày Nguyên đơn phải thực hiện các chi phí đó do hợp đồng không được thực hiện.

Bị đơn đã bác bỏ yêu cầu của Nguyên đơn và lập luận rằng trong các hợp đồng mua bán C&F mọi rủi ro xảy ra sau khi bốc hàng lên tàu thuộc trách nhiệm của người mua và hợp đồng giữa Nguyên đơn và Bị đơn không qui định Bị đơn phải thuê một chuyến tàu đi thẳng đến Karachi. Hơn nữa, Bị đơn cho rằng Nguyên đơn chỉ có quyền đòi các thiệt hại là khoản chênh lệch giữa giá hợp đồng và giá bán cho người mua Pakistan. Bị đơn cũng cho rằng việc qui đổi các khoản tiền tính bằng Đô-la và Pháp chỉ phải thực hiện vào thời điểm thi hành phán quyết.

Phán quyết của trọng tài:

1. Về việc xác định Bị đơn có lỗi hay không theo các thông lệ điều chỉnh hợp đồng mua bán theo C&F:

Các bên đã thừa nhận rằng khi mua bán theo C&F nghĩa vụ của người bán cũng giống như các nghĩa vụ của người bán trong hợp đồng mua bán CIF và chỉ khác một điểm là người bán không có nghĩa vụ bảo hiểm cho hàng hoá.

Cụ thể hơn, người bán C&F có nghĩa vụ vận chuyển hoặc nhờ một chủ thể khác vận chuyển hàng hoá theo các điều kiện vận chuyển đã thoả thuận giữa người bán và người mua với chi phí do người bán chịu, tuy nhiên mọi rủi ro trong quá

trình vận chuyển hàng hải lại thuộc về trách nhiệm của người mua tính từ khi xếp hàng lên tàu.

Các học thuyết cũng như án lệ đều thừa nhận rằng khi các bên không đưa vào hợp đồng những quy định cụ thể liên quan đến điều kiện vận chuyển thì người bán có nghĩa vụ vận chuyển hàng hoá theo các điều kiện theo thông lệ tại cảng xếp hàng trên tàu có chất lượng phù hợp với tính chất của hàng hoá đó.

Pháp luật cũng cho phép các bên thoả thuận về các yêu cầu cụ thể khác liên quan đến cách thức và điều kiện vận chuyển mà người bán có nghĩa vụ tuân thủ.

Theo Nguyên đơn thì hai bên đã thoả thuận thông qua các sửa đổi đối với hợp đồng rằng bên bán phải thuê tàu theo chuyến thông thường đi thẳng tới Karachi. Bên bán đã không thực hiện nghĩa vụ này, gây ra việc dỡ hàng và các thiệt hại liên quan.

Bị đơn lại lập luận ngược lại rằng Bị đơn đã thực hiện chính xác các nghĩa vụ của người bán trong hợp đồng C&F và không hề vi phạm hợp đồng. Thứ nhất, hợp đồng chưa hề được sửa đổi bởi một thoả thuận chung nào và những hướng dẫn mà Nguyên đơn đưa ra sau đó về việc tàu phải đi theo tuyến thông thường và đến thẳng Karachi chỉ là một mong muốn mà Bị đơn sẽ cố gắng thực hiện nhưng việc không thực hiện được mong muốn này thì cũng không thể coi đó là một sự vi phạm hợp đồng. Thứ hai, ngay cả khi đây là một nghĩa vụ bắt buộc thì Bị đơn cũng đã hoàn thành nghĩa vụ này thông qua việc chuyển cho đại lý vận chuyển uỷ thác của mình những hướng dẫn của Nguyên đơn và đã yêu cầu phải ký hợp đồng vận chuyển hàng hóa với tàu chuyến thông thường đi thẳng tới Karachi.

Cuối cùng Bị đơn lập luận rằng thông qua việc chấp nhận không bảo lưu các giấy tờ và nhất là sự công nhận của mình, Nguyên đơn đã chấp nhận việc thực hiện các nghĩa vụ của bên bán theo các nguyên tắc của mua bán C&F, những rủi ro xảy ra sau khi xếp hàng, mà đặc biệt là việc người vận chuyển không thực hiện nghĩa vụ mà anh ta phải tuân thủ thuộc về trách nhiệm của bên mua.

Như vậy điều quan trọng là phải xác định xem Bị đơn trên thực tế đã chấp nhận thực sự các sửa đổi đối với hợp đồng ban đầu hay chưa.

Từ các yếu tố có trong hồ sơ và đặc biệt là các thuật ngữ mà Nguyên đơn đã sử dụng “*hàng hoá phải được xếp*” trong telex ngày cũng như các thuật ngữ mà Bị đơn sử dụng trong telex gửi người trung gian vận chuyển: “*tuyến đường yêu cầu*”, cũng như yêu cầu giải thích mà người trung gian vận chuyển gửi cho Bị đơn ngày... rằng “*tàu không thực hiện hành trình thẳng Anvers/Karachi như đã thoả thuận*”, có thể kết luận rằng bên bán và bên mua đã thoả thuận với nhau sửa đổi hợp đồng ban đầu và qui định thêm hai điều kiện đối với việc vận chuyển hàng hoá, việc này đã được bên bán chấp thuận nên bên bán có trách nhiệm thực hiện.

Các kết quả của chuyên gia cũng như các tài liệu trong hồ sơ đã chứng minh một cách rõ ràng là tàu không phải là tàu theo tuyến thông thường. Hơn nữa sau khi rời Anvers tàu đã dừng lại ở Rotterdam và Dunkerque...

Về vấn đề này, không một yếu tố tâm lý nào có thể khẳng định rằng trong suy nghĩ của người vận chuyển, hướng dẫn “*đi thẳng tới Karachi*” đơn giản chỉ có nghĩa là hàng hoá không được bốc sang tàu khác trước khi tàu đến Karachi. Đây cũng không thể là cách hiểu của các bên vì trong trường hợp cụ thể này các bên cũng đã có một quy định “*cấm chuyển hàng qua tàu khác*” trong hợp đồng.

Trên thực tế người vận chuyển mà Bị đơn đã ký hợp đồng vận chuyển thông qua người trung gian vận chuyển của mình không khai thác tuyến thông thường và cũng không đi thẳng tới Karachi như anh ta đã thoả thuận.

Vấn đề thứ hai cần xác định ở đây là người bán C&F có phải chịu trách nhiệm về việc này trước người mua hay không.

Đúng là trong hợp đồng mua bán C&F rủi ro được chuyển cho người mua kể từ khi hàng hoá được xếp lên tàu và kể từ thời điểm đó người mua phải chịu những hậu quả thiệt hại do lỗi của người vận chuyển khi thực hiện hợp đồng vận chuyển hàng hoá đúng như lập luận của Bị đơn. Tuy nhiên việc này sẽ khác nếu thiệt hại là hậu quả từ lỗi vi phạm hợp đồng của bên bán, đặc biệt là khi bên bán đã không thực hiện nghĩa vụ cẩn trọng và cẩn mẫn thích đáng đối với bên mua khi ký kết hợp đồng vận chuyển. Bị đơn không thể từ chối trách nhiệm bằng cách lập luận rằng mình đã liên hệ với một nhà trung gian chuyên nghiệp có uy tín.

Hơn nữa, không thể phủ nhận rằng người bán C&F, Bị đơn, phải chịu trách nhiệm không chỉ cho chính hành vi của mình mà còn phải chịu trách nhiệm cho hành vi của người trung gian vận chuyển mà Bị đơn đã uỷ quyền ký hợp đồng vận chuyển hàng hoá.

Từ các hoàn cảnh thực tế có thể thấy Bị đơn đã không thực hiện đúng các nghĩa vụ đã cam kết.

Về phần người trung gian vận chuyển, Uỷ ban trọng tài không có bất kỳ thông tin gì về các bước mà chủ thể này đã thực hiện để ký kết hợp đồng vận chuyển hàng hoá với tàu theo tuyến thông thường đi thẳng tới Karachi và cũng không có chi tiết nào thể hiện là khi ký kết hợp đồng với người vận chuyển, người trung gian vận chuyển đã đưa vào hợp đồng yêu cầu tàu theo tuyến thông thường và đi thẳng tới Karachi và rằng người trung gian vận chuyển đã giám sát việc thực hiện các điều kiện này, trong khi đó người bán C&F có nghĩa vụ, và do đó người trung gian vận chuyển cũng có nghĩa vụ, thực hiện các bảo đảm cần thiết để hoàn thành các nghĩa vụ đã cam kết.

Uỷ ban trọng tài cũng bác lập luận của Bị đơn liên quan việc Nguyên đơn

chấp nhận các tài liệu mà không có bất kỳ bảo lưu nào. Rõ ràng là Nguyên đơn chỉ chấp thuận những gì được ghi trong các tài liệu đó, nhưng trái với thực tế, trong các tài liệu này lại ghi đây là tàu theo tuyến thông thường và đi thẳng tới Karachi.

Từ các phân tích trên đây, Ủy ban trọng tài kết luận rằng Bị đơn phải bồi thường các thiệt hại mà Nguyên đơn đã phải chịu do hành trình bị gián đoạn và hàng hoá không được vận chuyển đến Karachi.

2. Tính toán thiệt hại:

Theo Bị đơn thì khoản thiệt hại mà Nguyên đơn có thể được bồi thường chỉ hạn chế ở khoản chênh lệch giữa giá mà Nguyên đơn đã trả cho Bị đơn (457.000USD) và giá mà Nguyên đơn đã bán lại hàng hoá cho người mua Pakistan (461.866,02USD) tức là 4.866,02USD, những phần thiệt hại khác mà Nguyên đơn yêu cầu xuất phát từ một nguyên nhân khác với nguyên nhân được viện dẫn.

Lập luận này của Bị đơn là không thể chấp nhận được.

Do không tôn trọng các qui định của hợp đồng và có lỗi trong việc hàng hoá phải chịu những rủi ro mà bên mua đã cố tránh, áp dụng các Điều 1150 và 1151 Bộ luật Dân sự, bên bán phải chịu toàn bộ các thiệt hại có thể lường trước là hậu quả trực tiếp và ngay tức thì của việc không thực hiện hợp đồng.

Trong các hoàn cảnh cụ thể của trường hợp này, có tính đến các yêu cầu của bên mua về tuyến đường trực tiếp của hàng hoá, những thiệt hại có thể lường trước là hậu quả trực tiếp và ngay tức thì của việc không thực hiện hợp đồng không chỉ bao gồm thiệt hại lợi nhuận bị mất do không chuyển được hàng hoá đến người mua Pakistan, mà còn bao gồm cả các thiệt hại từ việc Nguyên đơn phải bồi thường cho các chi phí mà người mua Pakistan đã phải bỏ ra vô ích và từ việc hàng hoá đã buộc phải bốc dỡ tại Dunkerque cũng như những giảm giá mà Nguyên đơn đã phải thực hiện ra khi bán lại lô hàng với sự chấp thuận của Bị đơn để tránh tăng thiệt hại.

Nguyên đơn đòi trước tiên là khoản chênh lệch giữa giá mà đáng lẽ Nguyên đơn bán cho khách hàng Pakistan và giá thực tế bán lại tại Dunkerque cộng với các giảm giá. Yêu cầu này là chính đáng vì các lý do đã trình bày trên.

Tuy nhiên từ các tài liệu trong hồ sơ cho thấy giá mà Nguyên đơn bán cho người mua Pakistan không đến 461.866,02 USD mà là 459.015,67 USD vì Nguyên đơn đã chấp nhận giảm giá 2.850,35 USD.

Giá bán tại Dunkerque là 340.867,03 USD. Vì vậy khoản thiệt hại trong phần này là 118.148,64 USD.

Về thiệt hại mà Nguyên đơn phải bồi thường cho người mua Pakistan sau khi đã thoả thuận hoà hữu, thiệt hại này bao gồm tiền lãi trên số tiền mở thư tín

dụng để trả tiền hàng tính trong khoảng thời gian từ ngày 4 tháng 7 năm 1985 đến ngày 1 tháng 10 năm 1985, tức là 23.892,19 USD và các chi phí mà người mua Pakistan đã phải bỏ ra để hoàn thiện các giấy tờ tín dụng, phí xin cấp phép nhập khẩu, phí bảo hiểm và tiền lãi trên tổng số phí nói trên, tức là 21.225,54 USD.

Tổng số thiệt hại là 45.117,73 USD là hoàn toàn chính đáng.

Nguyên đơn cũng có lý khi yêu cầu hoàn trả các chi phí mà Nguyên đơn đã phải thực hiện để cử một đại diện đến Karachi để dàn xếp các yêu sách của người mua Pakistan, tức là 93.378 Frãng Bỉ.

Các chi phí ở Dunkerque cũng hoàn toàn chính đáng, bao gồm các chi phí trả cho cơ quan tạm giữ hàng hoá đã thực hiện việc dỡ hàng và bán đấu giá và các chi phí khác liên quan với tổng số là 122.340,16 Frãng Pháp, cũng như các chi phí chuyển hàng hoá cho những người mua mới là 50.414,17 Frãng Pháp và 186.668 Frãng Bỉ.

Về ngày qui đổi các thiệt hại tính bằng đồng Frãng Pháp và Đô-la sang đồng Frãng Bỉ, Ủy ban trọng tài cũng giải quyết tương tự như trên.

Tính chất của việc bồi thường thiệt hại cho việc không thực hiện hợp đồng là Nguyên đơn phải được đưa về tình trạng mà Nguyên đơn đáng lẽ sẽ ở trong tình trạng đó nếu Bị đơn thực hiện đúng các nghĩa vụ mà mình đã cam kết.

Để đạt được mục tiêu này không thể qui đổi sang đồng Frãng Bỉ các ngoại tệ theo tỷ lệ qui đổi vào ngày ký kết hợp đồng và cũng không phải là vào ngày Bị đơn thanh toán cho Nguyên đơn các khoản bồi thường thiệt hại. Ngược lại cần qui đổi theo tỷ lệ qui đổi áp dụng vào ngày mà Nguyên đơn, công ty Bỉ, chịu các thiệt hại mà Bị đơn phải bồi thường.

Những khoản tiền lãi trên số tiền bồi thường thiệt hại mà Nguyên đơn được hưởng sẽ do Bị đơn chịu tính từ ngày 21 tháng 10 năm 1985, ngày mà Nguyên đơn yêu cầu Bị đơn bồi thường, trừ các chi phí mà Nguyên đơn thực hiện sau ngày này - tiền lãi trên các chi phí này chỉ được tính bắt đầu từ ngày chi thực tế.

Ý kiến bảo lưu

Mặc dù các kết luận trong phán quyết về lỗi của người bán trong hợp đồng vận chuyển là không thể tranh cãi, phân tích trong phán quyết về mối quan hệ giữa các bên trong hợp đồng mua bán C&F vẫn còn vài điểm không chính xác. Như các trọng tài viên đã nhấn mạnh, đối với việc ký kết hợp đồng vận chuyển thì các nghĩa vụ của người bán C&F cũng giống như các nghĩa vụ của người bán CIF. Tuy nhiên, sẽ là không chính xác khi khẳng định rằng “*người bán C&F có nghĩa vụ vận chuyển hoặc nhờ một chủ thể khác vận chuyển hàng hoá theo các điều kiện vận chuyển đã thoả thuận giữa người bán và người mua với chi phí do người bán*”

chịu, tuy nhiên mọi rủi ro trong quá trình vận chuyển hàng hải lại thuộc về trách nhiệm của người mua tính từ khi xếp hàng lên tàu”.

Đúng là trong các hợp đồng mua bán C&F và CIF, người mua phải chịu trách nhiệm đối với mọi rủi ro kể từ thời điểm xếp hàng lên tàu, nhưng người bán cũng không có nghĩa vụ nhờ một chủ thể khác vận chuyển và càng không có nghĩa vụ tự mình vận chuyển. Thực tế thì nghĩa vụ của người bán trong trường hợp này chỉ giới hạn trong việc ký một hợp đồng vận chuyển hàng hoá với chi phí vận chuyển do người bán chịu, với những điều kiện thông thường, theo tuyến đường thông thường bằng một tàu đi biển dạng thường được sử dụng để chuyên chở loại hàng hoá là đối tượng của hợp đồng. Điều A(2) INCOTERMS qui định rất rõ về việc này. Điều 39 Luật Pháp ngày 3 tháng 1 năm 1969 cũng phản ánh tương tự như vậy các thông lệ quốc tế trong lĩnh vực này: *“trong hợp đồng mua bán CIF, người bán có nghĩa vụ ký hợp đồng vận chuyển và xếp hàng hoá lên tàu cũng như bảo đảm hàng hoá chống lại những rủi ro trong quá trình vận chuyển”.*

Như vậy người bán coi như đã hoàn thành các nghĩa vụ của mình liên quan đến việc vận chuyển kể từ thời điểm các điều kiện của hợp đồng vận chuyển mà người này ký kết không gặp sự phản kháng gì từ phía người mua cũng như không trái với các thông lệ quốc tế cũng như những qui định cá biệt trong hợp đồng mua bán. Ngược lại, nếu người bán ký hợp đồng vận chuyển với những điều kiện bất bình thường, mà việc thực hiện hợp đồng đó dẫn tới thiệt hại cho người mua thì phải chịu trách nhiệm đối với những thiệt hại đó.

Thực tế, việc vận chuyển bản thân nó không phải là nghĩa vụ của người bán và người vận chuyển không phải là “nhân viên” của người bán, trái với ý nêu trong phán quyết khi phán quyết cho rằng “người bán có nghĩa vụ vận chuyển hoặc nhờ người khác vận chuyển”.

Tuy nhiên Uỷ ban trọng tài không hẳn đã nhầm khi khẳng định rằng *“các hậu quả của việc người vận chuyển thực hiện không đúng hợp đồng vận chuyển hàng hoá... thuộc về trách nhiệm của người mua”.* Kết luận này cũng đúng cả trong trường hợp người vận chuyển thực hiện một nghĩa vụ của người mua vì lợi ích của người mua.

Về các yêu cầu của người mua liên quan đến việc vận chuyển, có thể khẳng định rằng các yêu cầu này là hoàn toàn hợp lý. Trên thực tế, đúng là trong các hợp đồng mua bán C&F và CIF, người mua chỉ là một bên thứ ba của hợp đồng vận chuyển, nhưng người mua cũng không hoàn toàn thờ ơ với các điều kiện của hợp đồng vận chuyển vì người mua là người phải chịu các hậu quả trực tiếp của việc thực hiện hợp đồng vận chuyển và các rủi ro gắn liền với việc vận chuyển đó. Đây là lý do tại sao trong các hợp đồng mua bán C&F và CIF thường qui định rất cụ thể các điều kiện vận chuyển: tuyến thông thường hay không, trách nhiệm của

người vận chuyển đến đâu, phương thức vận chuyển và dỡ hàng, tốc độ của tàu, khả năng đi biển v..v

Trong trường hợp này, rõ ràng là người bán đã có lỗi khi ký một hợp đồng vận chuyển không tuân thủ thoả thuận giữa hai bên. Tuy nhiên lỗi này không phải là nguyên nhân gây ra toàn bộ thiệt hại mà người mua yêu cầu được bồi thường. Có thể thấy là phán quyết của các trọng tài viên đã không chấp nhận quan điểm này. Theo lập luận của các trọng tài viên thì nếu lỗi của người bán là nguyên nhân gây ra thiệt hại thì nó chính là nguyên nhân duy nhất bởi, như Uỷ ban trọng tài đã nhấn mạnh, đây là một thiệt hại có thể dự đoán được và có tính trực tiếp.

Nhưng liệu có dám chắc là thiệt hại sẽ không xảy ra trong trường hợp công ty vận tải khai thác tuyến đi thẳng Anvers/Karachi hay không. Liệu tàu có thể bị bắt giữ khi tàu ghé cảng vì lý do kỹ thuật không? Đây là câu hỏi mà chỉ các trọng tài viên mới có quyền quyết định. Lý thuyết về rủi ro, được thể hiện trong các thông lệ mua bán quốc tế và nhất là trong INCOTERMS, cũng dẫn đến các kết luận tương tự. Kể từ thời điểm người bán C&F hay CIF không xếp hàng lên một con tàu đáp ứng các điều kiện yêu cầu trong hợp đồng mua bán thì rủi ro chưa được chuyển cho người mua.

Về tiền lãi trên số tiền bồi thường thiệt hại:

Người ta có thể ngạc nhiên tại sao Uỷ ban trọng tài có thể quyết định cho người mua được hưởng tiền lãi trên số tiền bồi thường dễ dàng đến thế. Thực tế, đã thành nguyên tắc, trái với tiền lãi do quá hạn, tiền lãi trên số tiền bồi thường thiệt hại chỉ được tính nếu người có nghĩa vụ đã cố tình trì hoãn việc thanh toán một cách thiếu thiện chí gây ra một thiệt hại riêng rẽ do trì hoãn (Điều 1153 Bộ luật Dân sự). Thế nhưng ở đây rõ ràng là các trọng tài viên đã không quan tâm nhiều lắm đến “sự thiếu thiện chí” của người bán. Trong phán quyết này, mối quan ngại hàng đầu của các trọng tài viên là làm sao bồi thường đầy đủ cho nạn nhân của một lỗi hợp đồng và được xem xét trực tiếp trên các tình tiết có yếu tố kinh tế. Đây thực ra cũng là một cách tiếp cận hay trong việc xác định thiệt hại. Tuy nhiên, nếu như các trọng tài viên có cách tiếp cận như vậy thì tại sao không quyết định là tiền lãi trên số tiền phải bồi thường phải được tính ngay từ ngày bắt đầu tồn tại khoản thiệt hại phải bồi thường. Cũng theo nguyên tắc này thì không thể tính số tiền lãi trên số tiền bồi thường thiệt hại bắt đầu ngày ra phán quyết, mà lãi phải bắt đầu tính từ khi phải chịu thiệt hại.