

# 《2006年海事劳工公约》的修订及其 对海员遣返权利的保障\*

李 楨 于诗卉 张仁平

**摘要：**海员的遣返权利是海员权益的重要一环，没有获得遣返的海员将面临孤独漂泊、没有薪水、没有食物和水等基本生存需求匮乏的窘境。为保障海员遣返权利的实现，《2006年海事劳工公约》做出了相关规定，并通过2014年修正案对这些规定进行了进一步完善。解读公约最新规定，对比公约要求与我国现行立法，在此基础上提出履约的相关建议。

**关键词：**《2006年海事劳工公约》；修订；海员遣返权利

**DOI:**10.16176/j.cnki.21-1284.2016.11.001

## 一、《2006年海事劳工公约》的规定

海员的遣返分为两种情况，一是正常情况下的遣返，二是海员遭船东遗弃时的遣返。MLC规则2.5规定海员在诸多条件下有权利得到遣返，各成员国须要求船东提供财务担保以确保海员在这些特定条件下得以及时遣返。而对财务担保的具体要求则是在2014年通过的MLC修正案文本中提出的，修正案将原先的“标准A2.5”替换为“标准A2.5.1”，增加了“标准A2.5.2——财务担保”。

标准A2.5.1（原先的标准A2.5）主要是海员正常情况下遣返的相关规定。海员享有遣返权的情况为：（1）海员在国外时，海员就业协议到期；（2）当海员的就业协议由船东提出终止或由海员以合理理由提出终止时；（3）当海员不再具备履行其就业协议中职责的能力或在具体情形下不能指望其履行这些职责时。在海员获得遣返权利的情况下，成员国除了确保其遣返之前的最长服务时间少于12个月外，还应规定船东将遣返权利具体化，包括关于遣返的目的地、旅行方式、船东将负担的费

用项目和将做出的其他安排方面。按照标准A2.5.1第2条（b）的规定，成员国应通过法律和条例或其他措施或集体谈判协议规定海员在有权得到遣返前在船上服务的最长期间——这段期间应少于12个月。那么船员是否可以选择不遣返而在船工作超过12个月的时间？由于该规定涉及到对船员一次性在船工作时间是否为12个月以内的问题的理解，对此需要考虑MLC中所有相关条款的解释。根据国际劳工组织公布的2006年MLC指导性文件第四版“MLC常见问答”C2.1.j的解释，<sup>[1]</sup>MLC 2006没有对就业合同的最长期限做出限制。实际上，标准A2.1预见到了海员就业协议（SEA）为无固定期限。C2.1.k亦说明海员可以签订期限超过12个月的连续海员就业协议。C2.5.g进一步解释，海员在有权遣返时可以选择不行使该权利（除非船旗国法律禁止做出这种选择），即海员可以选择不遣返而在船工作超过12个月时间（除非船旗国法律禁止做出这种选择）。

无论何种情况，均不得由海员承担遣返的费用，除非海员严重违反了其就业义务。如果船东未

\*基金项目：2014年度海事科技项目“《2006海事劳工公约》于我国船员管理之影响研究”项目成果，中央高校基本科研业务费专项资金资助（3132014310），辽宁省社会科学规划基金一般项目“辽宁构建和谐劳动关系法律机制研究——以船员劳动关系为视角”（L12BFX004）

能为海员做出安排或支付其遣返费用，船旗国主管当局须安排海员的遣返（遣返费用须能由成员国向船东索回）；如果船旗国主管当局未能安排遣返，海员将被遣返起程的国家或海员为其国民的国家可安排该海员的遣返，并向船旗国收回费用。总之，船东和成员国，无论是船旗国、海员遣返起程的港口国还是海员国籍国，都应为海员的遣返提供便利。

标准A2.5.2强调了对遭遗弃海员的保护，要求船东建立财务担保以保障对一系列事件的赔偿能力，旨在更好地保护遭遗弃海员。海员须被视为被遗弃的情况包括：（1）船东未支付海员的遣返费用；（2）船东未向海员提供必要的照料和扶助；（3）船东以未支付合同工资达至少2个月时间等方式断绝其与海员的关系。这些情况显然严重侵犯海员的劳动权益。各成员国须要求船舶携带符合要求的财务担保证书或其他证明文件，同时证明方须有正当资格。该财务担保系统须确保能为被遗弃的海员提供可直接获取的渠道、充分的覆盖范围以及快速的财务援助，应涵盖船东应付海员的欠付工资和其他权益、海员的基本需求和海员合理发生的所有费用等方面。根据MLC的修正机制，MLC的2014年修正案将于2017年1月18日正式生效。届时，船舶将被要求携带证书或其他文件以证明有财务担保以保护船上工作的海员，不能提供相应证明的船舶将遭到滞留。

提供财务担保的方式可以由成员国与船东和海员组织协商后确定，可以为社会保障计划或保险或国家基金，或其他类似的安排。为了确保船舶采取相关措施，各成员国应要求悬挂其船旗的持有海事劳工证书和海事劳工符合声明的船舶，持有财务担保提供者签发的财务担保证书或其他证明文件，其副本应张贴在船上明显的位置，如果有多个财务担保提供者，则每个提供方提供的证明均应保存在船上。财务担保证书或其他证明文件应为英文或有英译文且应包含以下信息：船名；船籍港；船舶呼号；IMO编号；财务担保提供者的名称和地址；处理海员请求的责任人员或实体的详细联系方式；船东名称；财务担保的有效期；以及财务担保提供者的证明，声明其提供的财务担保满足标准A2.5.2的

要求。财务担保在到期前不应停止，除非财务担保提供者提前至少30天通知船旗国主管当局。如果保险或其他财务担保提供者依据本条款支付了任何海员的任何费用，则可以依据适用的法律通过代位、转让或以其他方式获得该海员本应享有的权利。本标准无损于保险或其他财务担保提供者对第三方的追索权，也无意排除或损害遭遗弃海员的其他可以获得的其他权利、主张或法律救济。

MLC的修订将给成员国政府和船舶所有人提出新的要求，对于成员国政府而言，成员国政府应在与船东组织和海员组织协商的基础上，确保安排适当的财务担保系统，该财务担保系统应担保遣返和相关费用，至少包括：依据就业协议、集体谈判协议或船旗国法律，船东未支付给海员的工资和其他应享有的权利，最多4个月的未支付工资和应享权利；海员所发生的全部合理费用包括遣返费，遣返费应包括适当且快捷的交通方式，通常为飞机，以及包括海员从离开船舶至抵达家里的食物和住宿，必要的医疗、行李费和由于遗弃而产生的其他合理花费；且从构成遗弃开始至海员抵达家里为止的海员基本需求，包括足够的食物、必要的衣服、住宿、饮用水供应、船上生存所需的燃油、必要的医疗和任何其他合理花费。

船舶所有人需有证书证明其具备这种财务担保，证书或类似的其他文件应在船上醒目位置张贴，需包含如下信息：担保提供者的联系方式；有效期；担保提供者称担保满足MLC标准A.2.5.2要求的声明。船舶所有人除需具备财务担保外，还应注意MLC修订后，船上所携带的海事劳工符合声明必须包括船旗国的声明，即对于规则2.5下遣返的财务担保的要求已满足。在海事劳工符合声明中还应陈述船东为确保符合对有关船舶的要求所采取的措施。

## 二、我国现行立法

《中华人民共和国船员条例》（以下简称《船员条例》）第4章“船员职业保障”对船员的遣返权利作了规定。其中第31条规定了五种船员可以要求遣返的情形，包括：（1）船员的劳动合同终止或者依法解除的；（2）船员不具备履行船上岗位职责

能力的；(3) 船舶灭失的；(4) 未经船员同意，船舶驶往战区、疫区的；(5) 由于破产、变卖船舶、改变船舶登记或者其他原因，船员用人单位、船舶所有人不能继续履行对船员的法定或者约定义务的。第32条规定了遣返地点的选择。第33条规定了遣返费用。第34条规定了船员遣返权利的保障。船员当时所在地民政部门或我国驻境外领事机构应提供援助，必要时直接安排遣返，为遣返垫付的费用，用人单位应及时返还。

2013年7月26日起施行的《中华人民共和国海员船上工作和生活条件管理办法》(以下简称《管理办法》)第6章“遣返”进一步细化了《船员条例》的相关规定，包括船员可以要求遣返的情形、遣返目的地、遣返费用、遣返的时间等。

2011年7月1日起施行的《中华人民共和国海员外派管理规定》(以下简称《海员外派管理规定》)对外派海员遣返权利的保障也做出了规定。按照“谁派出，谁负责”的原则，第4章“突发事件处理”中第37条规定，当海员外派机构拒绝承担或者无力承担发生突发事件责任时，可以动用海员外派备用金，用于支付外派海员回国或者接受其他紧急救助所需费用。

此外，《海商法》也对船员遣返费用的给付请求提供了保障。根据《海商法》第22条第1项的规定，船长、船员和在船上工作的其他在编人员根据劳动法律、行政法规或者劳动合同所产生的工资、其他劳动报酬、船员遣返费用和社会保险费用的给付请求受船舶优先权担保。

### 三、公约规定与我国相关规定的对比

我国立法中对于船员不承担遣返费用，船舶所有人承担的遣返费用包括的事项的规定以及船舶所有人不履行遣返义务的情形下海员的救济措施等基本符合MLC的要求，但仍有一些规定有待完善。主要包括：

#### 1. 与公约定义的对接

MLC标准A.2.5.2对海员须被视为被遗弃的情况做了明确界定，而在我国相关立法中却并未明确哪些情况属于海员被遗弃，提及的仅是海员可以被遣返的情况。海员可以被遣返的情况不仅包括海员被

遗弃，还包括其他一些情况下正常的遣返，出于对海员被遗弃情形下进行遣返的迫切性的考虑，公约对被遗弃海员遣返权的保障程度高于其他情形下的遣返，国内立法亦有必要做出区分。

#### 2. 海员遣返的财务担保

由于MLC2014年修正案的通过，对船员被遗弃的财政担保体系的新规定增加了MLC履约的难度。目前我国立法尚未做出此类要求，仅在《海员外派管理规定》中规定了海员外派备用金制度，但该规定仅针对外派海员，而且交纳海员外派备用金的主体是海员外派机构，而并非船舶所有人。动用海员外派备用金的前提条件是海员外派机构拒绝承担或者无力承担发生突发事件责任，而何谓“突发事件”，《海员外派管理规定》并未明确。

#### 3. 遣返的程序性安排

公约对许多强制性的要求仅进行了一般性表述，需要各国国内立法中予以明确规定。我国现行立法主要侧重于海员实体权利的规定，对于实现这些实体权利的程序性安排尚需要进一步完善，包括船员的遣返权利受侵害时，民政部门及驻外领事机构的援助程序以及海员外派备用金的启动和使用等。

## 四、履约需关注的问题

### 1. 国内财务担保制度的设立

MLC2014年修正案于2014年6月11日通过，并即将于2017年初生效。届时，船舶将被要求携带证书或其他文件以证明有财务担保以保护船上工作的海员，不能提供相应证明的船舶将遭到滞留。我国作为批约国，应考虑设立符合我国实际的国内财务担保制度，以符合MLC2014年修正案的要求。根据2014年修正案的规定，财务担保的方式可以为社会保障计划或保险或国家基金，或其他类似的安排。

国家基金是通过多种筹资方式设立基金，并制定相应赔偿条件，在满足赔偿条件时以该基金对受害人损失进行赔偿的制度。基金是损害填补社会化的重要手段，由于基金与索赔人船员之间非对抗性关系，因此索赔程序相对简单。但是采用基金方式的弊端也很明显，在航运市场不景气的情况下将占用船东资金，不利于船公司的商业运营。在这方

面,也不宜加入公权力,采取征税费等方式。我国有油污损害赔偿基金,但对于合同责任等没有基金先例可循,要设计一个摊款合理的基金绝非易事。同样的,从国家层面建立起一个专门服务于船员的社会保障体系也存在很大难度。

目前,国际保赔集团(IG)计划通过扩展保险条款承保范围的方式来满足公约的要求。<sup>①</sup>仿效这种做法,中国船东互保协会亦可以通过扩展保险条款承保范围的方式来满足协会船舶的船东对于履约的要求,而非协会船舶则需要通过投保商业保险或其他方式来获得财务担保。在公约规定的情形发生时,由保赔协会、保险公司或其他财务担保人对船员进行赔偿。

无论具体采取哪一种方式,财务担保制度的设立均应综合考虑涵盖的内容、有效条件、提供方的资格认证、主管部门等。

### 2. 未成年海员的遣返要求

公约导则B2.5.2规定,首次出航国外的18岁以下未成年海员在船上服务至少四个月,如不适应海上生活,应给予其免费遣返回国的机会。尽管导则B部分属于非强制性规定,但各成员国也不能无视该部分内容。

### 3. 船东的责任

船东在执行我国制定的符合MLC海员遣返要求的法律法规条款时,需要完善相应的管理规定并实施:完善海员遣返的制度;完善遣返目的地、遣返

旅行费用的规定;向海员遣返提供经济担保;完善未成年海员的遣返规定。船上应保留适当的资料和记录,作为符合海员遣返相关要求的证据,其中包括:海员就业协议、集体谈判协议(若适用)、船东为海员遣返提供经济担保的证明。一旦MLC2014年修正案对我国生效,船东应取得财务担保证书,申请MLC附加检查以取得符合2014修正案要求的海事劳工证书。在海事劳工符合声明第I部分中增补船旗国声明,修改完善符合声明第II部分和就业协议。

综上,MLC为海员遣返权利提供了重要保障,我国应利用三方协商机制尽快确定财务担保的方式,履行公约要求以加强对海员遣返权利的保障。

### 作者简介:

李楨(1979—),女,大连海事大学国际海事公约研究中心,副研究员,博士

于诗卉(1977—),女,大连海事大学法学院,讲师,硕士

张仁平(1961—),男,大连海事大学国际海事公约研究中心,教授,硕士

### 参考文献:

[1]Maritime Labour Convention,2006(MLC,2006)Frequently Asked Questions(FAQ),Fourth Edition,2015[EB/OL].(2015-05-05)[2016-02-06].[http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/what-it-does/faq/WCMS\\_237451/lang--en/index.htm](http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/what-it-does/faq/WCMS_237451/lang--en/index.htm).

## 来 稿 须 知

本刊诚待各界人士踊跃投稿。投稿时应注意以下问题:

1. 文章一般不超过8000字(版面字数,含图、表),标题不宜超过20字。
2. 投稿请附作者简介,包括性别、工作单位、学历、职称、所从事的工作或研究方向、详细通信地址、邮编、电话、E-mail。论文请同时附中文摘要、关键词。
3. 投稿作品须为作者原创,本刊维护首发权,请勿一稿多投。作者应保证对作品拥有合法的著作权,本刊不承担由于作者原因产生的著作权纠纷的任何连带责任。如稿件出现一稿多投、剽窃或抄袭,一切后果由作者自负。
4. 作者投稿后自本刊收稿之日起1个月未得到本刊录用答复的,可以自行处理稿件。本刊不退稿,作者自留底稿。
5. 编辑部有权对来稿进行内容层次、语言文字和表现形式方面的修改。
6. 本刊已加入“中国知网”“万方数据——数字化期刊群”“超星”等网络数据库,作者如不同意文章被收录,请在来稿时注明,本刊将作适当处理。

①中船保赔字[2016]08号《2006年海事劳工公约(MLC)》信息更新。



# 国际海运业的发展格局、 影响及广东省的应对

刘晓华 童本标 陈惠珍 叶智 付广

**摘要:** 海运业是经济社会发展重要的基础产业,是实现国际贸易最重要的纽带和桥梁之一,是支撑全球经济一体化发展的基础,是商贸经济的“晴雨表”。2014年8月,国务院出台《关于促进海运业健康发展的若干意见》(国发[2014]32号),将发展海运业上升为国家战略。对广东省外向型经济发展而言,海运业发挥着至关重要的作用。围绕国际海运业发展趋势、格局变化,重点分析其对广东海运业发展可能带来的影响以及相关对策建议。

**关键词:** 国际海运;广东省;海运业

DOI:10.16176/j.cnki.21-1284.2016.11.002

海运业是经济社会发展重要的基础产业,是实现国际贸易最重要的纽带和桥梁之一,是支撑全球经济一体化发展的基础,是商贸经济的“晴雨表”。2014年8月,国务院出台《关于促进海运业健康发展的若干意见》(国发[2014]32号),将发展海运业上升为国家战略。

对广东外向型经济发展而言,海运业发挥着至关重要的作用。目前广东省沿海地区已基本形成广州、深圳、珠海、湛江、汕头为主要港口,潮州、揭阳、汕尾、惠州、东莞、中山、江门、阳江、茂名九个地区性重要港口为补充的分层次发展格局,煤、油、矿、箱、粮食、滚装等专业化运输体系基本形成,全省约90%外贸进出口货物由海运完成,95%能源、原材料等大宗货物进口通过海运实现。全省港口持续平稳发展,港口吞吐量在国际、国内居前列,初步确立“亚太中心、南北枢纽、珠江门户”的战略地位。

截至2015年底,全省港口共有生产性泊位2914个,其中万吨级以上泊位291个,约占全国的1/8,居全国第二。2015年全省港口完成货物吞吐量17.11亿吨,居全国第二,集装箱吞吐量完成5512万TEU,居全国第一,拥有5个亿吨大港,占全国1/6。全国集装箱吞吐量完成2.1亿TEU,广东

省完成5512万TEU,香港完成2000万TEU,长三角完成7360万TEU,其中珠三角九市港口群集装箱吞吐量突破5000万TEU。深圳港完成集装箱吞吐量2420万TEU,稳居全球第三,仅次于上海(3654万TEU)、新加坡(3090万TEU);广州港完成货物吞吐量5亿吨,居全球第五,完成集装箱吞吐量1663万TEU,居全球第八。粤东、粤西港口群以大宗散货、临港产业为主,货物吞吐量约占全省6%和14%,发展潜力巨大。

广东省注册水路运输企业(不含驻粤央企,下同)630家;国内水路运输辅助企业543家,船舶管理企业65家,国际海运辅助企业1457家。广东籍港的远洋及近远洋船队规模为1500万载重吨,排名全国第三,占全国1/5。船舶大型化、现代航运服务业发展明显。2015年,广东进出口贸易总额达到1.16万亿美元,同期广东省进出口贸易货物总量达到12.87亿吨,在如此巨大的外贸货物运输需求之下,国际海运的发展格局和趋势将对广东经济发展带来深远影响。

## 一、船舶大型化对海运格局的影响

船舶大型化对于世界海运格局尤其是对港口格局产生重大影响,对港口的基础设施条件提出了更

高的要求，并推动港口、航道建设向大型化、深水化、专业化方向转变。能否及时适应船舶大型化发展，将决定广东港口在世界海运中的地位。

从原油运输来看，世界原油运输船型已发展到30万吨级，全球各原油接卸港的原油码头基本达到30万吨级，航道水深接近22米。广东省湛江、惠州、茂名已拥有30万吨级原油码头及相应的航道条件，揭阳大南海项目30万吨级原油码头也正在开展前期工作，以基本适应国际原油运输的需求。

从铁矿石运输来看，目前大部分铁矿石码头均在25万~30万吨，随着铁矿石船舶向大型化发展，超大型的铁矿石船舶已达到40万吨级，全球40万吨级铁矿石码头逐步建成，如巴西淡水河谷、菲律宾苏比克湾、大连、唐山曹妃甸、宁波-舟山、青岛等。广东省最大铁矿石接卸港为湛江和珠海，其规模分别为30万吨级和15万吨级，码头结构及航道条件还达不到40万吨级船舶靠泊要求，在未来国际铁矿石运输主枢纽港及中转港的竞争处于劣势。

从国际集装箱班轮运输来看，未来的集装箱主枢纽港需满足1.8万~2万TEU的3E船型靠泊，根据测算船舶吃水深度将超过21米，目前中国沿海（含香港）也仅有上海洋山、宁波-舟山、深圳盐田、广州南沙和香港5个港口能满足3E级集装箱船舶靠泊要求。在未来集装箱运输格局中，这5港将很有可能成为国际集装箱班轮挂靠的主枢纽港，形成货

源、航线和航运服务业的集聚，在欧美远洋航线中占重要地位。周边其他港口将逐步发展成为喂给港，侧重发展集装箱近洋运输。

## 二、国际班轮联盟重组对港航的影响

国际班轮联盟重组和合并主要集中在国际集装箱运输方面。尽管班轮巨头间的经营联盟重组动作频繁，但目前还不足以对广东省的外贸运输产生重大影响。广东省外贸量占全国的比例接近三成，运输需求巨大，广东航运市场吸引着各大班轮公司争相涌入。当前联盟的重组更多地体现了对市场份额的控制，从航线分布情况看，重组后的联盟不会从根本上改变广东的航线布局 and 海运网络，但航线联盟的重组有可能会让本来海运话语权较弱的广东港口方更加被动，促使港口积极寻求与航运企业加强战略合作，加快港航一体化发展以破解困局。

截至2015年底，挂靠广东省港口（主要为深圳、广州）的国际集装箱班轮航线数量共312条（实际数量286条，其中26条同时挂靠两个或两个以上港口），航线详细分布见表1。在这些航线上，2M联盟经营25条，G6联盟经营13条，O3联盟经营12条，CKYHE联盟经营15条，这些航线集中在美洲航线、欧洲航线和中东航线，亚洲、非洲和澳洲航线上无联盟经营。

表1 全省港口外贸集装箱班轮航线情况

	北美	南美	欧洲	中东、地中海及红海	亚洲	非洲	澳洲	合计
挂靠数量	40	14	44	41	139	25	9	312
实际数量	36	13	44	38	127	20	8	286
其中：中远海运	10		13	20	11		8	62
其中同时挂靠两个或以上港口	4	1	0	3	12	5	1	26

中远海运在广东的国际集装箱班轮航线占广东总航线数的21.7%，主要航线去往美洲、欧洲、中东和澳洲方向，在亚非航线上占的比例较低。从集装箱量来看，中远海运2015年在广东完成外贸集装箱运输量400万TEU，仅占广东省外贸集装箱吞吐量的9.6%，而广东占中远海运全国外贸集装箱运输总量的1/3。在揽货能力方面，中远海运自己揽货量仅占30%，其他货代占了70%，相对国外班轮公

司揽货能力比重较低，如马士基在广东完成外贸集装箱运输量420万TEU，但其揽货量达到60%。随着中远海运计划做全球物流链供应商，重点构筑内贸物流链节点，其航线开辟、揽货能力将逐步提升。

## 三、国际航运中心向亚太转移带来的机遇

我国在国际航运中心发展格局中占有非常重要

的地位，在产业转移过程中承接了全球大量的产业转移，发展为新的世界制造中心，港口数量和吞吐量规模傲视全球，国内多个城市已具备了发展国际航运中心的基础条件。

广东作为对外贸易大省和海运大省，进出口贸易总额占全国的1/4，拥有五个亿吨大港，尤其是珠江口湾区，集结了广州、深圳、珠海、东莞等众多大型和中小型港口，年货物吞吐量超过10亿吨；连同香港在内，珠江口湾区的集装箱吞吐量超过7000万TEU，是全球港口最密集、航运最繁忙的区域之一。在国际航运中心向亚太转移的进程中，广东省尤其是珠三角港口群如何把握机遇，加快航运服务业发展，构筑国际航运服务集聚区显得尤为重要。

目前，香港就是以广东省作为最主要的经济腹地，发挥着国际航运中心的作用。也有研究认为，目前香港并未承担珠三角地区中心枢纽的功能，仅作为国际中转的门户，珠三角港口群有必要形成双中心或多中心的格局。两年前，深圳港已取代香港成为世界第三大集装箱港，广州港也迅速崛起为超千万TEU的集装箱干线港，位居全球第八，关于深圳和广州应否或能否发展国际航运中心以及粤港澳能否联手打造世界航运中心的问题，愈加引起业内关注。在珠三角大湾区（粤港澳大湾区），港口群是与城市群互为依托并高度融合的，基本呈现以香港、深圳和广州等为多中心枢纽的港口群架构。

我们认为，“广州国际航运中心”应包括广州、深圳、珠海、东莞四市。依托南沙、前海两大自贸区共同打造国际航运服务集聚区，各港在服务功能上努力寻求差异化发展，其中深圳盐田主要发展国际中转和欧美航线，广州南沙主要发展国际与国内间中转，珠海、东莞主要发展内贸和近洋运输，携手香港国际航运中心（未来将继续以国际中转和东南亚航线为主），共建全球海运枢纽。

#### 四、港航一体化带来的影响

广东省的集装箱运输港航一体化也走在全国前列。早在1993年，和记黄埔港口就参与了深圳盐田国际集装箱码头建设，由和黄控股约50%，发展至今与全球近40家大型船公司紧密合作，每周提供

200多条航线连通世界各主要港口。广州南沙海港集装箱码头有限公司（南沙二期）是由广州港股份有限公司引入中远太平洋有限公司和APM（马士基码头有限公司）合资建设。港航一体化是港口运营商和船公司合作共赢的模式，对广东港口外贸集装箱运输发展产生了积极的影响。

未来一段时间内，港航一体化仍将持续，合作领域将不断拓展。目前班轮公司仍具有港航合作联盟的主动权，港口则相对被动，随着航运联盟的不断演变，联盟成员根据企业业务发展及成本控制需要，会对规划航线作出调整并重新选择枢纽港。目前全球范围内码头运营商大致分三类：一是专业码头运营商，代表是PSA国际港务集团、和记黄埔港口、迪拜环球港口、招商局国际（现更名为招商局港口）、菲律宾国际集装箱码头等；二是航运企业旗下码头运营商，代表是马士基码头、中远太平洋、长荣等；三是门户港类的码头运营商，代表是上海港务集团等。在集装箱总吞吐量上，专业码头运营商与航商旗下的码头运营商是旗鼓相当的，在全球投资参股码头数量上，两者也基本平分天下。航运企业布局码头更多的是针对市场，因此调整也在所难免。

缺乏航运公司背景的码头经营商只有通过不断加强和班轮运输企业联盟的合作才能保证班轮航线挂靠，港口本身必须不断加强和提升市场竞争力。班轮巨头的去留对港口发展的影响是比较大的，如2001年马士基公司将其在马来半岛的丹戎帕拉帕斯港后，使新加坡港每年损失约180万TEU吞吐量。在中国，外资航运公司控股港口企业还可能造成合资码头的中方效益受损和国家税收的流失，如班轮公司控股的集装箱码头通过降低码头各种费收标准、转移部分境外成本等使其班轮公司获得巨大利益，而合资码头的实际效益受损，造成控股企业的账面亏损，进而还可享受到国家的税收优惠政策。

#### 五、“一带一路”战略下新兴市场贸易发展与物流变化给广东带来机遇与挑战

2015年，我国货物贸易进出口总值24.59万亿元（人民币，下同），比2014年下降7%。欧盟、

美国、东盟仍为我国前三大贸易伙伴，双边贸易值分别为3.51万亿、3.47万亿和2.93万亿元。其中对东盟、南亚等新兴市场贸易表现相对较好，对东盟双边贸易值略降0.6%，对南亚增长2.5%，表现均好于进出口总体情况。

从广东省来看，2015年广东外贸进出口总值6.36万亿元，约占全国1/4，同比下降3.9%。其中：对美国、东盟和欧盟进出口总值分别为7 972亿元、7 042亿元和6 654亿元，增长6.6%、2.1%和2.5%，东盟已成为广东省第二大贸易伙伴。广东与东盟贸易总额约占全国1/4。

国家“一带一路”战略将对广东海运发展产生积极影响，东盟、南亚、非洲、东欧、中亚等新兴市场也将给广东带来发展机遇。“一带一路”建设的重点之一是促进沿线国家和地区之间加强经贸合作，国际经贸合作发展有利于创造国际贸易需求。对海运业而言，如果贸易量增长催生货运的增量足以支持大船运行的话，可消化当前规模可观的运力投放，有助于改善市场疲软态势，优化市场运行状况。此外，“一带一路”沿线有相当部分国家的经济发展基础比较薄弱，处于“经济凹陷带”，潜在的增长空间较大。随着“一带一路”合作的推进，这些经济欠发达国家将逐步开展大量基础设施建设，既带来相应的海运物流需求，同时引发港口码头、工业和物流园区、机场、道路等投资机遇，有望优化现有的海运布局，进一步完善全球海运物流网络。

值得注意的是，随着“一带一路”战略的推进，我国中南、西南地区过去经广东进出口的一些货物，将被正在兴起的中欧班列取代，传统的广东海运航线布局也将随“一带一路”物流格局而改变。

## 六、广东海运业存在的问题及对策建议

广东位于中国大陆最南端，大陆海岸线超过4 000公里，是我国海岸线最长的省份，海洋经济总量连年居全国首位，海洋交通运输业居全国前列。广东拥有14个沿海港口，2015年完成港口吞吐量14.2亿吨，位居全国首位，拥有5个亿吨大港，占全国1/6。广州港是华南地区最大的综合性枢纽

港，2015年完成货物吞吐量5.2亿吨，居全球第八位；深圳港是华南地区最大的集装箱干线港，2015年完成集装箱吞吐量2 420万TUE，居全球第三位；珠海港、东莞港也相继迈进亿吨大港；珠三角港口群已然成为全球能力最大、水深条件最好的区域性港口群，发展海运的条件优越。同时，广东毗邻港澳，粤港澳合作发展的基础深厚，在促进内陆地区携手港澳，发挥其作为国际金融中心、航运中心、国际贸易中心的作用，辐射带动周边地区加强国际经贸合作方面，广东将起到不可替代的桥梁和核心枢纽作用。但目前广东还未能从海运大省发展为海运强省，还存在着“大而不强”、后劲不足等问题。

### （一）广东省海运发展面临的突出问题

1. 广东省港口发展后劲不足，在国际国内的影响力减弱

近年新加坡、上海国际航运中心的地位不断巩固，新兴港口（如印度尼西亚、马来西亚等）正在抢占大宗散货港口市场，国内青岛、大连、天津、连云港、宁波、厦门、北海等地纷纷抢抓“21世纪海上丝绸之路”建设的契机，港口发展态势强劲。广东传统腹地如中南、西南地区凭借长江出海、依托铁路西进中亚和欧洲、南下东南亚的新态势明显，而珠三角区域自身集装箱生成量和大宗物资需求增长乏力，增速连年落后于长三角，广东港口的市场份额正在逐年减少。

2. 港口基础设施能力和运营水平不能满足未来发展的需要

船舶大型化对港口基础设施提出新的要求，港口现代化对港口转型升级提出新挑战，城市化进程加快与现有码头运营产生新矛盾，各地码头升级外迁呼声日高，港口进入转型升级优化发展的新阶段。从近期来看，港口设施能力基本满足经济发展需求，但还存在着深水码头布局不完善、结构不合理的情况；公共航道、锚地、防波堤等港口公共基础设施建设滞后于港口发展；部分疏港公路等级低、疏港铁路不配套也成为制约港口发展的瓶颈，内河航道亟待扩能；绿色港口、智慧港口运营水平参差不齐，总体有待提升。



### 3. 航运服务体系支撑能力弱

珠三角港口群是全球港口最繁忙的区域，但在航运市场中的话语权弱，对资源配置的能力低，在国际国内的影响力远低于上海甚至宁波等地。除了国家布局航运中心没有考虑广东以外，全省船运企业600多家，单个企业平均运力不足2.5万载重吨，港口企业1100多家，单个泊位年均吞吐作业量56万吨；港航辅助业3500多家，平均服务货运量21万吨，企业小、散、弱的局面长期未能得到根本改变。全球排名前十的集装箱公司或航运咨询公司，没有一家中国总部落户广东。传统航运服务业仍处于航运物流链最末端，掌握航运市场资源配置和支持市场健康发展的航运金融、保险、法律、交易、经纪、物流与供应链服务等现代航运服务业发展严重滞后。航运研究能力弱，航运教育水平低，目前华南地区仅有一所刚升为本科的海运院校，其余各大学航运类学科也严重不足。

### 4. 港口发展的体制机制不适应新形势下港口发展需要

在既有“一城一港”的发展模式下，形成了珠三角、粤东、粤西港口群区域内的同质化竞争局面，港口腹地高度重叠，公共资源重复配置，随着外贸格局调整，传统腹地改变，港口企业内部同质化竞争也日趋激烈，不利于广东省港口共同参与全球和区域间竞争。港口公共基础设施投资体制弊端日显，除了交通运输部对部分工程建设费补贴30%外，其余的建设和维护费用均由港口所在城市承担，地方财政普遍难以支撑。港口发展涉及部、省、市多层次、多部门管理机构和中央、地方多级企业，统筹难度大，难以形成共同推动港口发展的合力。项目审批流程复杂，前期工作往往耗时两三年甚至更长。

### 5. 重要的陆路运输通道衔接不畅

在国家“一带一路”战略框架下，广东不仅要加强与“一路”沿线国家和地区间的互联互通以促进贸易发展，理应利用自身独特区位优势和经济优势推动珠江三角洲发展成为沟通“一带”与“一路”的重要枢纽。但相对于海港航线（主要对“一路”沿线国家）和空港航线的覆盖面，广东省与“一带”沿线国家（主要为中亚、俄罗斯及欧洲）

之间的陆路运输通道衔接不畅，突出表现为当前铁路货物运输受制于体制、机制及基础设施等多方面因素，广东陆向物流通道和运输规模远不能适应实际需求。2015年全省集装箱海铁联运量约20万TEU，占集装箱吞吐量比例不到1%，而德国汉堡港和美国则分别占30%和24%，其中以广东为起点的“中欧班列”进展迟缓，主要港口进港铁路建设严重滞后，铁路运输通道成为广东综合运输物流通道发展的最突出短板。

### 6. 以智慧港口为核心的海运物流链发展缓慢

主要体现在以下方面：一是港口、航运企业主导物流链能力不强；二是港口营运自动化水平总体不高；三是物流链各环节信息不通畅，虽然个别港区如盐田、蛇口、南沙等信息化水平较高，但区域内港口与船公司、铁路、公路、货代、仓储等上下游企业之间的物流信息、区域内港口与海关、海事、商检等口岸单位之间的信息互通仍不通畅，成为区域海运价值链提升的障碍。

#### （二）关于海运发展的相关建议

发挥广东港口“亚太中心、南北枢纽、珠江门户”的区位优势，以贸易发展、以港兴城、产业链增质为新的动能，顺应国际国内经贸、海运格局的变化趋势，拓展全球航运网络，培育全球性航运运营商，巩固欧美市场，开拓新兴市场，建设以珠三角湾区为核心的全球港口链、贸易航运物流供应链，发挥广州、深圳及珠海、东莞等港口的各自优势，共同建设“广州国际航运中心”，联合港澳，把粤港澳大湾区打造成为连接“一带一路”的国家物流枢纽，成为广东外向型经济发展的新动力，泛珠三角区域经济发展的新引擎。

1. 支持招商局集团以珠三角港口为母港打造全球港口链，提升广东港口企业在全世界航运市场的话语权和资源控制力

以深圳西部港口为母港打造世界级港口运营商，成为广东积极“走出去”实施“一带一路”发展战略的龙头企业。招商局集团自将中外运长航集团纳入到旗下后，并入20个港口，其中珠江水系内河码头13个，招商局港口结合了传统码头运营商和航运企业旗下码头运营商的优势，在全球码头投资上更具有竞争力；集团本身也在不断扩大和完善国

际港口网络，其以深圳港西部港口为母港，在国内10个重要海港的战略布局完成后，顺势而为，向海外投资，目前主要投资于非洲和东南亚等新兴市场地区及“21世纪海上丝绸之路”沿线14个国家（地区）的19个港口，现阶段其海外投资处于起步阶段。由于非洲和东南亚等新兴市场及“一路”沿线国家也是广东重要的经贸合作发展区域，结合广东优势支持招商局港口带动广东省产业和港航企业积极“走出去”，将更好地助力广东融入国家“一带一路”建设。

2. 支持中远海运集团以珠三角为基地开展一体化的贸易航运物流供应链服务，打造具有全球竞争力的海运物流旗舰运营商，提升广东航运企业国际海运市场份额

目前中远海运散货总部已落户南沙，集装箱华南分部位于深圳，积极推动中远海运、招商局港口等央企与省内港口、航运企业合作，在南沙或前海自贸区成立合资公司，开展深入战略合作。同时，大力支持中远海运联合外贸供应链平台企业以珠三角为基地打造贸易航运物流供应链，成为全球海运物流商，以外贸需求为导向，提供门到门全球物流和供应链金融服务。

3. 强化南沙、盐田国际集装箱干线港功能，联合上海、宁波港共同打造中国远洋集装箱超级干线，巩固和提升珠三角港口的全球枢纽地位

目前，能基本满足3E级（18 000~20 000 TEU）集装箱船舶靠泊要求的中国沿海港口（含香港）仅有上海洋山、宁波-舟山、深圳盐田、广州南沙和香港5个，近期仍以挂靠上海洋山、宁波-舟山、深圳盐田3港为主。在未来集装箱运输格局中，上述5港将有可能成为3E级国际集装箱班轮挂靠的主枢纽港，形成货源、航线和航运服务业的集聚，通过联合国内上海、宁波-舟山港，可实现在欧美远洋航线上打造中国国际集装箱超级航线。

4. 以南沙、前海自贸区为核心，打造高端航运服务集聚区，建设航运产业生态圈和航运文化朋友圈

一是吸引航运企业区域总部落户和船舶注册广东南沙、前海。以中远海运散货总部落户（2016年6月16号挂牌）南沙自贸区为契机和基础，开展针

对企业总部服务相关政策措施研究，创造良好的营商环境和配套措施，吸引国内外知名航运企业总部及其所属船舶落户广东。二是充分利用物联网、云计算、大数据技术，整合各方信息资源，建设海运价值链信息服务平台，建设华南航运大数据服务中心，开展数据采集、数据融合、数据增值服务。三是重视航运文化和航运教育。依托中远海运散货总部和集装箱华南总部、中外运广东公司、新海丰航运、嘉里物流、中海五洲等港口、航运、物流龙头企业，构筑航运产业生态圈，逐步形成海运行业公司及人才在广东的集聚，同时举办多种形式和主题的海运论坛、年会、博览会和教育培训，凝聚广东海运文化氛围。同时，打通南沙、前海两大自贸区之间的海陆空客运通道，开通水上高速客船、直升机快线，加强与香港之间的客运联系，打造大湾区航运服务业一小时生活圈。

5. 整合港口公共资源，推动港口企业资产互换、经营互补，提升资源利用率和珠三角港口群整体竞争力

统筹珠江口港口群公共航道、锚地规划建设与统一调度，加快各海关关区的互通与口岸联检的单一窗口建设，提升一体化通关效率。目前，珠三角地区主要有广州港集团、深圳盐田国际、盐田港集团、招商局港口、珠海港集团、东莞虎门港集团6家大型港口运营商，除盐田国际是和黄营运外，其他均为国有控股港口公司。鼓励大型国有港口企业、航运企业通过联营、入股、兼并等方式，实施资产重组和资源整合，推动港口企业规模化发展、集约化经营。

依托自动化、智能化的创新技术，鼓励省内大型港口逐步构建智慧港口，从单纯的物流运输节点转向营建开放、高效的平台，积极融入世界贸易一体化的大格局中，通过优化全球的物流效率和资产利用率，使港口成为一条真正的“贸易走廊”。

6. 重点打造广东省核心港口，优化提升产业港重点发展广州、深圳、珠海、湛江、汕头五大沿海主要港口，广州南沙、深圳盐田、蛇口重点发展集装箱、粮食、汽车滚装及邮轮母港；珠海港主要发展煤炭等大宗散货；湛江港主要发展铁矿石和油品运输，成为粤西区域性航运集聚区；汕头港以

集装箱、煤炭公共码头服务为主，形成粤东区域性航运集聚区。以服务临港产业发展为重点，港城互动，优化提升惠州、江门、阳江、茂名、揭阳等临海产业港功能。

7. 加大对公共航道和港口码头基础设施的投入，适应船舶大型化发展的要求

目前，全省沿海共拥有生产性泊位1 867个，但10万吨级及以上的泊位仅48个。除湛江港主航道、惠州港马鞭洲航道和深圳港盐田港区航道外，全省沿海主要港口进港航道基本都在10万吨级及以下。在船舶大型化趋势下，面对周边港口的加速发展，港口深水泊位比例低、进港航道等级不高将成为未来广东港口保持亚太中心枢纽地位的瓶颈。预计广东省“十三五”期间沿海港口公共基础设施项目27项，项目总投资约295亿元。建议“十三五”期间省财政加大港口公共基础设施建设的投入力度，参照高速公路建设模式，组织港口建设大会战，同时大力支持港口企业建设大型专业化深水泊位，积极推动湛江港40万吨级铁矿石码头及航道建设。

8. 打通广东沿海港口与丝绸之路经济带沿线国家的陆向物流通道

按照主要货种运输特点，相应布局建设物流通

道，完善集疏运体系。大力推动深圳盐田（平湖）铁路枢纽、东莞石龙铁路站场、广州大田铁路枢纽及南沙港区疏港铁路建设。促进湛江港铁路管理机制的逐步完善。积极谋划构建以石龙铁路国际物流基地为核心的公铁海河多式联运网络，优化实现公路、铁路、海运、内河航运多种运输方式的衔接，将珠江三角洲、港澳和东南亚地区的货物集聚至东莞石龙，通过国际铁路班列运送至中亚、俄罗斯和欧洲等地，重构广东省“粤新欧”“粤满欧”“中韩多式”和“东盟”等多条双向国际物流大通道。充分发挥广东河海相连、河网密布的天然优势，加强内河高等级航道网建设，打造西江干线、北江干线等黄金水运通道，加快江海联运码头建设，完善水水中转网络，推动江海联运发展。加强泛珠三角地区合作，与泛珠区域省份合作共建内陆无水港。

#### 作者简介：

刘晓华（1965—），男，广东省交通运输厅，副厅长，经济师，硕士

童本标（1971—），男，广东省交通运输厅，经济师，硕士

陈惠珍（1968—），女，广东省交通运输厅，高工  
叶智（1979—），男，广东省交通运输厅，工程师  
付广（1981—），男，广东省交通运输厅，硕士

## 欢 迎 投 稿

### 本刊主要栏目：

**热点聚焦：**聚焦海运业热点问题，由知名专家进行深入分析；**海运经济与管理：**国际航运市场、修造船市场、海员劳务市场分析与评述，国家航运政策、发展战略评述与建议，港口与航运业管理研究等；**海事管理：**船舶安全监督、船员考试与发证管理、通航管理、危险品运输监督、海上污染防治等存在的问题和对策研究；**海事公约与法规评论：**涉及海上安全与保安、防止海洋污染、海事劳工等方面的国际公约和国内法规的评述、解读、建议；**船舶与人员安全：**船舶安全管理、船舶保安、海上搜救等方面的问题与措施建议；**环境保护：**航运减排、船舶节能与防污染技术及管理等方面的现状与问题研究和对策建议；**航海技术：**航海新技术最新发展，典型和关键问题解决方案；**船舶机电技术：**船舶机电技术最新发展，典型和关键问题解决方案；**船舶设计与建造：**船舶设计与建造新理念、新技术、新船型发展动态；**海商法评论：**海事诉讼与仲裁案例评析、海商立法评论和建议等；**航史天地：**中外航海史、古代航海家等；**航海手记：**记录特殊航海经历；**海运百科：**海运领域的名词、术语和标准辨析，重要航运人物、事件、著作等的介绍和评析。

【注】对纯技术类文章，本刊只刊登新技术、新工艺的分析和介绍，典型和疑难问题的处理方法和经验，技术操作和技术管理方面有价值的总结，以及对行业具有重要应用价值的研究成果和解决方案。

# 海上货物运输合同纠纷案评析

王正宇

DOI:10.16176/j.cnki.21-1284.2016.11.010

## 【提要】

涉案海上货物运输并未签订书面合同，作为海上货物运输合同证明的提单也未记载运费数额，这也是海上货物运输的普遍现象，故承托双方的订舱确认单、结算的往来邮件对运费数额的确定意义重大。针对合同条款的解释，在当事人对合同条款的理解有争议时，应当按照合同所使用的词句、合同的有关条款、合同的目的、交易习惯以及诚实信用原则等，确定该条款的真实意思。

## 【案情】

2013年10月，被告B贸易有限公司（以下简称被告B）委托被告C货运有限公司（以下简称被告C）就涉案21个集装箱黑菜豆的海上运输向原告A有限公司（以下简称原告）订舱，原告接受订舱出具了订舱确认单，其上记载：“此订舱的合约尚未生效，暂按市场价放舱。请务必于柜子返场之前做好合约，否则将于市场价出运。”2013年10月15日，原告在其网站上发出运费率变化的通知，载明自2013年11月9日起，中国至委内瑞拉的综合费率每个20英尺集装箱上涨700美元。

2013年11月11日，涉案货物装船自中国大连港起运，经海上运输运抵委内瑞拉卡贝略港。

2013年11月25日，原告通过电子邮件向被告C发出账单并要求被告C及时核对安排付款，该账单

中载明：涉案提单项下的运费为29 480美元。2013年11月26日，原告向被告C发电子邮件称：“这是最终的价格。”至2013年11月29日，被告C向原告支付了包括涉案运费在内的账单。

原告主张其在订舱确认单中明确告知被告B因涉案订舱确认单适用的运价合同在涉案货物装船日已经失效，涉案运费需要重新协商，协商不成则按照市场价，被告B接受了上述条款并办理涉案运输的提箱、出运，涉案货物出运后，原告与被告B、被告C未就涉案运费协商一致，故应当依据马士基公司网站上公布自2013年11月9日起适用的费率计算涉案运费，被告B仍拖欠原告运费14 700美元。

被告B主张涉案订舱确认单关于运费尚需协商，协商不成按市场价出运的条款属于格式条款，且原告未就该条款作任何提示，该条款没有法律效力，涉案运费数额应该以被告B与原告在订舱前商定的数额29 480美元为准。

## 【争议】

本案的争议焦点为：1.当事人间是何种法律关系；2.涉案运费的数额。

## 【审判】

法院认为，本案系国际海上货物运输合同纠纷案，原告、二被告均援引中华人民共和国法律且未



提出法律适用异议,依据最高人民法院《关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉若干问题的解释(一)》第八条第二款的规定,本案适用中华人民共和国法律。

关于法律关系。涉案提单证明的承运人原告与托运人被告B之间海上货物运输合同关系依法成立合法有效。被告C在本案中既是被告B的货运代理人,又是原告的受托人。原告与被告C之间签订的《订舱代理协议》依法成立合法有效,原告与被告C系委托合同关系,原告提出的被告C未履行《订舱代理协议》项下的代表原告收取涉案运费应承担违约责任的诉讼请求,系原告与被告C之间的委托合同纠纷,原告应另案起诉,不应在本案海上货物运输合同纠纷中主张。

关于运费数额。涉案订舱确认单中关于涉案运费需协商,协商不成按市场价的条款并非原告为重复使用而预先拟定的,不属于格式条款,该条款是针对涉案订舱确认单适用的运价合同失效的情况所做出的特殊约定,系原告接受被告B订舱并就涉案运费向被告B发出的反要约,被告B以实际托运货物的行为接受了该要约,且被告B未提供证据证明被告B在与原告订舱前商定了涉案运费,涉案运费在原告接受订舱时尚未确定,属于对涉案运费约定不明。原告在涉案货物装船出运后向被告B的受托人被告C催要运费的账单中以140383运价合同项下费率(每个20英尺集装箱1400美元)计算运费数额,系原告向被告B发出要约,被告B按照该账单列明的运费数额向原告足额支付了涉案运费,系被告B以实际履行接受了该要约,原告与被告B在涉案货物装船出运后达成涉案运费适用140383运价合同项下费率的补充协议。原告在2013年11月25日向被告C发出账单的第二天即2013年11月26日再次发出邮件确认“这是最终的价格”,原告主张该“最终的价格”是指“一共”即该账单所列涉案货物无争议部分的运费连同与本案无关的其他票货物运费当期一共为259940美元。在上述账单中每个提单均对应一个运费,涉案提单对应的运费为29480美元,该账单中未注明该运费为无争议部分的运费,且“最终”按照通常意义解释含有终结的意思,该“最终的价格”与前述原告与被告B就涉案运费达

成的补充协议相互佐证,可以认定为涉案运费的最终结算价。

大连海事法院依照最高人民法院《关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉若干问题的解释(一)》第八条第二款,《中华人民共和国民事诉讼法》第七十一条,《中华人民共和国合同法》第三十九条第二款、第六十一条、第三百九十六条的规定,判决:一、驳回原告对被告B的诉讼请求;二、驳回原告对被告C的诉讼请求。

宣判后,原告不服一审判决向辽宁省高级人民法院提起上诉,二审法院依照《中华人民共和国民事诉讼法》第一百七十条第一款第(一)项的规定,判决驳回上诉,维持原判。

### [评析]

托运人主张订舱确认单中关于涉案运费需另行协商,协商不成按市场价计算的约定属于格式条款,法院在审理时依据《中华人民共和国合同法》第三十九条第二款对格式条款定义的规定,认定该约定因不具有反复使用、预先拟定的特征不属于格式条款。对结算邮件中“最终价格”的理解,本案适用合同解释原则中的文义解释,即对体现合同内容的合同条款及相关资料所使用的文字词句的含义的解释,以探求当事人在订立合同时所表达的真实意思,上述相关材料包括发生争议的合同条款和文字、与交易有关的书面文件、口头陈述等。确定合同用语的含义,既需要明确该词句的通常含义,在当事人按通常含义适用该词句时尤其如此,又需要明确当事人在订立合同时是否赋予该词句特别含义。在词句通常含义和一方当事人主张的含义相矛盾时,应当坚持以客观主义为主、主观主义为辅的原则,即以当事人订立合同时表示出来的意思加以解释,而非当事人主观内心之意思。本案中对“最终价格”的释义就体现了这一合同解释原则。

### 作者简介:

王正宇(1983—),女,大连海事法院海商庭法官,硕士