

NEWSLETTER

跨境争议解决 刊物

Cross-border Dispute Resolution

第 45 期 2026 年 5 月 29 日

JT&N 金诚同达

CONTENT
目录

马斯克诉 Open AI：AI 世纪诉讼的前因后果与行业变局 01

蔡硕、邢静予、李庄仪

新《海商法》主要修订综述——新《海商法》解读系列之一 03

史强

为产品安全而生：谈谈美国消费品安全委员会（CPSC） 08

李岚、王沅晴

“背靠背”支付条款的类型与法律效力分析 10

李露、崔琪

ABSTRACT
摘要

1. 马斯克诉 Open AI：AI 世纪诉讼的前因后果与行业变局

蔡硕、邢静予、李庄仪

马斯克诉 Open AI 及微软一案经过两年的拉锯战终于近日完成结案陈词，进入陪审团闭门评议阶段，该案核心争议焦点涉及马斯克指控 Open AI 违反慈善信托与不当得利是否成立。这场被称为“AI 世纪诉讼”的案件首次将非营利科技组织的商业化边界问题推向司法层面，将为全球科技慈善事业树立重要判例。

2. 新《海商法》主要修订综述——新《海商法》解读系列之一

史强

《中华人民共和国海商法》在 2025 年 10 月 28 日完成了首次系统性全面修订，并于 2026 年 5 月 1 日实施。随着修订后《海商法》的实施，金诚同达计划在《跨境争议解决刊物》中连续对《海商法》修订中的重点章节、条文做专门梳理。本文将从宏观变化和各章修订重点两部分对本次《海商法》修订的主要内容进行综述。

3. 为产品安全而生：谈谈美国消费品安全委员会（CPSC）

李岚、王沅晴

美国是世界上最大最稳定的市场，也是对产品品质要求最严格的市场。以产品安全为例，美国产品责任民事诉讼非常发达，如果产品发生安全事故，消费者和消费者律师不会轻易放过制造商，他们会锲而不舍寻求巨额索赔（请参见制造业企业的噩梦 – 美国产品责任诉讼）。美国政府也不会放任不管，实际上，美国政府从 1972 年起就专门成立一个“正部级”的联邦政府一级部门来管理产品安全：美国消费品安全委员会（U.S. Consumer Product Safety Commission，简称 CPSC）。

4. “背靠背”支付条款的类型与法律效力分析

李露、崔琪

背靠背条款的应用范围很广，在工程范围、工期、质量、保险、工程暂停、终止等诸多条款中都能用到，但其中“背靠背”支付条款，是实践中各方争议最多的一类。本文将结合背靠背条款类型对比多国司法效力差异。

马斯克诉 Open AI：AI 世纪诉讼的前因后果与行业变局

蔡硕、邢静予、李庄仪

2026 年 4 月 27 日，埃隆·马斯克诉 Open AI 及微软案正式开庭。这场横跨两年多的法律纠纷，不仅关乎一家科技公司的初心与转型，更牵动着全球通用人工智能（AGI）发展的伦理边界与商业规则。

一、缘起：从“人类守护者”到商业帝国

2015 年 12 月，出于对谷歌等科技巨头垄断 AGI 技术的担忧，马斯克与萨姆·奥特曼、格雷格·布罗克曼等人共同创立了 Open AI。这家非营利组织机构设立的初心是保持技术开源，为全人类利益服务，绝不追求商业利润。

诉讼披露的文件显示，2016 至 2020 年间，马斯克累计向 Open AI 注入约 3800 万美元慈善捐赠，并自掏腰包支付了 1270 万美元办公场地租赁费用，成为早期最重要的资助者。

转折点出现在 2018 年。据新浪财经报道 [1]，马斯克因试图获得公司绝对控制权遭拒离开董事会。此后，随着 GPT 系列模型横空出世，Open AI 的商业价值急剧凸显。2019 年，Open AI 宣布转型为“利润上限”营利模式，并与微软达成深度合作，累计接受超过 130 亿美元投资。到 2025 年，Open AI 正式设立营利性公司 Open AI Group PBC，原非营利实体仅保留 26%股份，微软则持有 27%股份。在马斯克看来，此时的 Open AI 早已沦为“微软事实上的闭源子公司”，彻底背叛了创始团队“非营利开源”的核心契约 [2]。

二、交锋：千亿索赔与核心争议

2024 年 2 月 29 日，马斯克向加州旧金山高等法院提起诉讼，经过多次撤诉、重整与升级，诉讼最终聚焦于**违反慈善信托**与**不当得利**两大核心诉由。马斯克团队提出的诉讼请求包括：要求被告赔偿 1300 亿至 1340 亿美元，全部返还给 Open AI 非营利基金会；强制罢免奥特曼与布罗克曼的领导职务；禁止微软使用 Open AI 核心技术，并要求将 GPT-4 等模型向公众开源 [3]。

双方的核心分歧集中在三个层面：其一，机构本质问题。马斯克指控 Open AI 是“穿着非营利外衣的营利公司”，涉嫌“洗劫慈善机构”；而 Open AI 则坚称公司仍由非营利母体治理，现有估值正用于加速医疗、气候等领域的技术突破。其二，微软关系问题。马斯克认为双方的排他性合作违背了防止 AI 垄断的初衷；Open AI 则反驳称，没有微软提供的云基础设施与算力支持，就不会有 Chat GPT 的诞生。其三，诉讼动机。马斯克自称是为了保护美国非营利体制，防止“偷窃慈善机构”成为行业先例；Open AI 则反击称马斯克是因控制公司失败、自身 xAI 发展落后而进行的“嫉妒报复”。

三、进程：两年拉锯与关键转折

2024 年 6 月，在 Open AI 威胁公开马斯克历史往来邮件的压力下，马斯克主动撤诉，但保留了重新起诉的权利。同年 8 月，马斯克转战联邦法院，将战火升级至全国层面，并于 11 月正式将微软列为共同被告，追加反垄断指控。

2025 年成为诉讼的关键之年。2 月，法院驳回了马斯克要求阻止 Open AI 营利转型的初步禁令申请；4 月，Open AI 提起反诉，指控马斯克利用司法程序进行商业骚扰；5 月，法官伊冯娜·冈萨雷斯·罗杰斯做出裁决，剔除了虚假广告等次要诉由，但允许核心的欺诈与不当得利指控进入证据开示阶段。10 月，Open AI 完成架构重组，成为“不当得利”诉由的重要事实依据。

2026 年 1 月 15 日，案件迎来决定性转折。罗杰斯法官发布长达 28 页的裁令，全面拒绝了 Open AI 的简易判决请求，认定“布罗克曼私人日记”等核心证据存在严重争议，案件必须交付陪审团实体审判。4 月 24 日，马斯克团队做出战术调整，主动撤回证明标准极高的欺诈指控，将诉讼焦点限定在违反慈善信托与不当得利。4 月 27 日，案件正式开庭，经过两周的举证与交叉盘问，双方于 5 月 14 日完成结案陈词，目前案件已进入 9 人陪审团的闭门评议阶段。

四、意义：重塑 AI 行业的未来

无论最终判决结果如何，这场“AI 世纪诉讼”都将产生深远的历史影响。它首次将非营利科技组织的商业化边界问题推向司法层面，为全球科技慈善事业树立了重要判例。如果马斯克胜诉，Open AI 可能被迫回归非营利模式，微软与 Open AI 的合作体系将面临瓦解;如果 Open AI 胜诉，则意味着“非营利母体+营利子公司”的混合模式得到法律认可，将为更多科技初创公司提供商业化范本。

1 https://finance.sina.com.cn/stock/t/2026-04-29/doc-inhwcvfk6735570.shtml?froms=ggmp

2 https://news.qq.com/rain/a/20240302A00BVV00

3 https://post.smzdm.com/p/aomlw4ln

新《海商法》主要修订综述——新《海商法》解读系列之一

史强

2025 年 10 月 28 日，十四届全国人大常委会第十八次会议表决通过了经修订的《中华人民共和国海商法》，这部自 1993 年起施行的立法完成了首次系统性全面修订，并于 2026 年 5 月 1 日起正式施行 [1]。本次修订积极回应了航运数字化、海洋环境保护、高水平对外开放等时代发展之需 [2]。

一、修订后《海商法》的宏观变化

本次修订的内容覆盖了修订前《海商法》（以下简称“原法”）全部十五章。《海商法》在修订后增加到十六章，共三百一十条。从宏观角度，修订后《海商法》（以下简称“新法”）整体上呈现以下三方面的变化。

（一）加强海洋生态环境保护、新增船舶油污损害赔偿专章

新法第一章“总则”第 1 条将“保护海洋生态环境”写入立法目的，并新增“船舶油污损害责任”专章，体现本次修订对生态文明建设的重视。全新增加第十二章“船舶油污损害责任”，共 15 条，分为三节，增加该章具有促进海洋经济高质量发展、填补原法体系不完整的不足、为法院审理船舶油污案件提供统一法律依据等重大意义 [3]。

（二）将沿海货物运输纳入《海商法》调整范围

在本次修订前，我国水路货物运输立法采用“双轨制”：国际海上货物运输适用《海商法》第四章内容，国内水路货物运输不属于该章的适用范围，而适用《民法典》的相关规定。本次修订后《海商法》第四章“海上货物运输合同”以“最小双轨制”的立法模式，最大限度将我国的国际和国内海上货物运输纳入第四章的调整范围中 [4]。但本次修订并未将我国内河港口之间的内河货物运输纳入《海商法》的调整范围。

（三）将三类租船合同统一整合到单章规定

原法第四章第七节“航次租船合同的特别规定”整体移至第六章“租船合同”作为第二节。这使第六章从原有的定期租船合同和光船租赁合同扩展为涵盖航次租船合同、定期租船合同和光船租赁合同的完整租船合同规范体系 [5]。

二、各章重点修订总结

（一）总则（第一章）

除前文提及第一章第二条的变化外，第一章还新增规定了对“违法悬挂其他国家、地区或者组织的旗帜航行”船舶的处罚，并将海上运输的监管主体扩展至地方相应主管机关（第 6 条）。

（二）船舶（第二章）

第二章“船舶”的修改集中在体例优化、与《民法典》尽量协调一致、与相关国际条约衔接、回应实践需求等四方面 [6]。第一，新法第二章新增独立的第四节“船舶留置权”（第 30-32 条），使船舶物权体系更趋完整。第二，本章从明确船舶所有权的登记对抗规则、修改船舶抵押权的定义、允许抵押船舶转让不以“抵押权人同意”为前提（第 17 条）、以船舶抵押权登记先后确定受偿顺序等方面作出修订，保持与《民法典》保持一致。第三，对“船舶优先权”相关规定与《1993 年船舶优先权与抵押权国际公约》的相关规定对接，包括限缩了原法中船舶优先权担保侵权产生的财产赔偿请求范围（第 22 条）、扩大船舶优先权除外范围（第 22 条）、将“船舶管理人”列入船舶优先权担保的海事请求的债务人主体（第 21 条）、规定海事请求代位也会带来船舶优先权转移（第 26 条）、明确船员工资一年除斥期的起算点（第 28 条）等。此外，为了满足实践需要，修订中增加了船舶融资租赁合同下的所有权规则（第 8 条），还新增建造中船舶所有权归属规则（第 10 条）。

（三）船员（第三章）

新法第三章“船员”显著强化了船员劳动权益保障，明确规定了船员用人单位依法或者依照我国参加或缔结的国际条约（如《海事劳工公约》）规定，与船员订立劳动合同 [7]。本章还优化了中国籍和外国籍船员的行政管理规定（第 34 条），明确了船长对弃船的独立决定权和弃船时的防污减污义务（第 40 条）等规定。

（四）海上货物运输合同（第四章）

第四章“海上货物运输合同”是海商法的重要组成之一，主要修订的内容可归纳为以下几方面：

第一，第四章的适用范围双向扩大。一是将国内沿海运输纳入第四章，统一了国际与国内海运承运人的责任期间、管货义务、单位赔偿限额等基本制度，但保留了部分对国内运输承运人的差异规定，包括适航义务适用期间（第 48 条）、航海过失及火灾免责不适用国内运输（第 52 条第 2 款）等。二是增设第四章对国际运输的强制适用规则：装货港或卸货港在中国境内的国际海上货物运输合同，强制适用第四章。

第二，对当事人权利义务作出多项调整。承运人管货义务扩至九项（新增“接受”“交付”），并调整实际承运人定义，使之扩大到接受承运人委托或转委托履行上述承运人管货义务的履约方（比如符合条件的港口经营人）。货损赔偿额的计算标准调整以满足赔偿预期可得利润损失的需要（第 56 条第 2 款）。新法增加了托运人交付约定的适运货物义务（第 67 条）、完善了提供危险货物的“应急处置措施”通知义务（第 70 条）。目的港无人提货的费用风险主体由收货人改为托运人，并进一步规定收货人承担上述费用风险的条件（第 93 条）；参考《民法典》第 829 条和《鹿特丹规则》下“货物控制权”新增了托运人运输变更权及承运人的拒绝条件。

第三，增设第五节“电子运输记录”（第 82-86 条）。该节内容广泛借鉴了相关国际公约和域外立法，回应了航运数字化的核心关切，覆盖了电子运输记录的定义、功能等同原则和不歧视原则、电子运输记录的签发和转换规则等三大方面 [8]。

此外，新法还新增“运输单证”作为“提单”的上位定义、明确未签发提单时承运人和收货人权利义务适用第四章（第 79 条）、系统规定五类运输单证下的交付规则（第 87 条）等。

（五）海上旅客运输合同（第五章）

第五章“海上旅客运输合同”的修改主要包括三方面：其一，统一了国际和国内海上旅客运输合同承运人的单位赔偿责任限制，并参考 1974 年《雅典公约》1990 年议定书大幅提高单位责任限制，将旅客人身伤亡的赔偿责任限额从 46666 特别提款权提高至 175000 特别提款权，其他旅客财产损失的赔偿限额也做相应提高（第 115 条）；其二，修改了海上旅客运输的定义，以使其适应现代邮轮旅游的需要（第 105 条）；其三，增加了承运人强制责任保险（第 125 条）和直诉制度的规定（第 126 条）。

（六）租船合同（第六章）

本章主要是将原规定在第四章的“航次租船合同”一节纳入本章，整合了三类不同租船合同于专章，但仍保留了第四章部分规则对航次租船合同的适用。这样调整使得租船合同的规定更加系统和集中，有助于法律的适用和理解，平衡当事人合同意思自治和《海商法》对海上运输的强制规则 [9]。

(七）海上拖航合同（第七章）

本章主要在第 168 条增加规定了因不可抗力或者其他不能归责于双方的原因不能继续履行合同时“拖航费按照实际完成的拖航部分确定”的内容。

（八）船舶碰撞（第八章）、海难救助（第九章）和共同海损（第十章）

此三章修订幅度相对较小，其中，第八章“船舶碰撞”中各项修订仅是措辞优化、统一用语，未对原法权利义务结构进行改变；第九章“海难救助”补充了本章规定对救助合同的约定优先于本章规定（除第 185 条相应规定外）的适用规则（第 180 条第 3 款）；第十章“共同海损”主要是明确了泄漏污染物造成的损失或者支付的费用“不得列入共同海损”。

（九）海事赔偿责任限制（第十一章）

本章对海事赔偿责任限额做了全面提高。一方面，新法第十一章“海事赔偿责任限制”参考 1996 年《海事赔偿责任限制公约》议定书，大幅提高了海事赔偿责任限额。同时，实现了国内与国际海上旅客运输承运人赔偿责任限额的“并轨”，有效解决了“同命不同价”的司法实践难题。另一方面，对海上旅客运输删除了原法规定的海上旅客运输的海事赔偿责任限额上限，明确按照 175000 计算单位（即特别提款权）乘以船舶证书规定的载客定额计算赔偿责任限额。

（十）船舶油污损害责任（第十二章）

第十二章“船舶油污损害责任”为本次全新增加的专章，共 15 条，分为“一般规定”“船舶油类污染损害责任”“船舶燃油污染损害责任”三节，借鉴我国加入的《国际油污损害赔偿

民事责任公约》《2001 年国际燃油污染损害民事责任公约》，系统构建了我国船舶油污损害赔偿的法律框架。这是本次修订中唯一新增的专章，填补了原法的制度空白[10]。

（十一）海上保险合同（第十三章）

第十三章本次修订内容也较多，其修改要点有以下几方面：第一，被保险人告知义务方面，保留被保险人主动告知模式（第 247 条），但对非故意未告知引入“因果关系抗辩”等对保险人拒赔和解约的限制（第 248 条）。第二，引入保险人提示说明义务，但将《保险法》的“主动说明义务”修改为“被动说明义务”（第 249 条）。第三，增加了违反保证条款的法律后果（第 261 条）。第四，预约保险制度首次以立法形式明确其定义与书面形式（第 257 条），区分故意与非故意不实申报的法律后果（第 259 条），并完善解除权行使期限及保费退还规则（第 248 条）。第五，本次修订还明确了建造中船舶保险合同适用本章规定（第 245 条）。

（十二）诉讼时效（第十四章）

第十四章在多种修订路径中最终采用“短时效+宽松的中断制度+不允许协议延长”的模式。新法在基本保留原法基本时效规则（如海上货物运输的请求时效仍为 1 年短时效）的基础上，将中断事由在原法规定的“提起诉讼”“提交仲裁”“被请求人同意履行义务”等三类之外，增加了“提出履行请求”以与《民法典》的一致（第 294 条）。

（十三）涉外关系的法律适用（第十五章）

新法第十五章“涉外关系的法律适用”重大修改是新增了第四章强制适用条款，明确规定装货港或卸货港位于中国境内的国际海上货物运输合同强制适用第四章的规定。此外，本章新增船舶留置权、船舶油污损害责任、共同海损分摊等法律关系下的法律适用规则，完善了涉外海事法律关系的冲突规范体系。

（十四）附则（第十六章）

“附则”一章的修订中专门增加了两个条款：其一是在新增的第 308 条中加入第 2 款，借鉴《反外国制裁法》《对外贸易法》等立法的相关表述，规定当其他国家或地区在海上运输和船舶制造相关领域对我国采取歧视性措施时，我国可采取相应反制措施，丰富了法律斗争工具箱[11]；其二是对船东互保组织作出了界定，但并未规定该类组织承担赔偿责任时的法律适用问题。

三、简要评述与展望

本次《海商法》的修订是我国航运法治建设的重要里程碑。新法在海上运输“最小双轨制”、增设船舶油污损害专章、大幅提升旅客运输和海事赔偿责任限额、电子运输记录入法等多个领域填补了长期存在的立法空白，并在若干关键制度上实现了与国际海事公约的有条件对接与本土化调适。对于实务从业者而言，新法的实施意味着国际、国内海上运输法律规则的一系列深层次变化。然而，部分新增制度的实施效果仍有待司法实践的检验和配套司法解释的补充，仍需要后续法规予以进一步明确。

1 中华人民共和国主席令（第五十八号）. 中华人民共和国中央人民政府. (2025-10-28). https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202510/content_7046101.htm. 访问日期: 2026-5-19.

2 为航运贸易高质量发展立规护航. 中国人大网. (2025-10-29). http://www.npc.gov.cn/npc/c2/c30834/202510/t20251029_449085.html. 访问日期: 2026-5-19.

3 吴煦,李志文,蒋跃川等.《海商法》修订重点章节之要点解读[J].世界海运,2026,49(01):1-10.

4 胡正良.《海商法》“海上货物运输合同”章之修订：继承与创新[J].中国海商法研究,2026,37(01):17-29.

5 关于《中华人民共和国海商法（修订草案）》的说明[EB/OL]. 中国人大网. (2025-10-31). http://www.npc.gov.cn/c2/c30834/202510/t20251031_449196.html. 访问日期: 2026-5-19.

6 同注 3.

7 海商法完成三十年首次全覆盖升级. 人民网. http://society.people.com.cn/n1/2025/1029/c1008-40591930.html

8 曹兴国.新修订的海商法对航运数字化发展的规则回应[N].民主与法制时报,2026-01-08(006).

9 初北平.新《海商法》中海上货物运输制度的重大变化解析[J].中国船检,2025,(11):56-60.

10 同注 3.

11 初北平等. 中华人民共和国海商法新旧对照与适用指引[M]. 北京: 法律出版社, 2026: 367.

为产品安全而生：谈谈美国消费品安全委员会（CPSC）

李岚、王沅晴

美国是世界上最大最稳定的市场，也是对产品品质要求最严格的市场。以产品安全为例，美国产品责任民事诉讼非常发达，如果产品发生安全事故，消费者和消费者律师不会轻易放过制造商，他们会锲而不舍寻求巨额索赔（请参见制造业企业的噩梦 - 美国产品责任诉讼）。美国政府也不会放任不管，实际上，美国政府从 1972 年起就专门成立一个“正部级”的联邦政府一级部门来管理产品安全：美国消费品安全委员会（U.S. Consumer Product Safety Commission，简称 CPSC）。

一、CPSC 的目标和管理方法

CPSC 的终极目标，是减少产品事故率，即，逐年降低因消费品而死亡或受伤的人数。举例而言，在 2023 年内，美国与消费品有关的死亡人数为 59,900，2024 年与消费品有关的受伤（需急诊）人数达 1507 万人，CPSC 的目标就是让这个数字继续不断地下降。因此，CPSC 可以说是美国国家消费品的“品质部门”，任务是确保整个国家消费品的安全水平不断提升。

CPSC 本身并不生产消费品，要完成提升消费品安全水平这个艰巨的任务，只有两个途径，一个是提高产品准入标准，确保进入市场的产品安全水平不断提升。二是及时发现问题产品并实施召回，回收这些因种种原因而落入市场的“漏网之鱼” ，减少问题产品被实际使用的机会。

二、CPSC 在召回中的监督者角色

产品召回发生前，如果消费者因为产品发生事故，可向 CPSC 投诉，CPSC 会通知制造商。制造商发现产品可能有安全隐患，则有义务向 CPSC 汇报。如果制造商希望实施召回，必须提交召回方案给 CPSC，经审批后方可发布。如果制造商未主动提出召回，则 CPSC 可能会对产品安全进行调查，确认产品不安全时作出判定，“建议”甚至“强制要求”制造商实施召回。

产品召回发生后，CPSC 会通过其官网发布正式公告，也会提前将消息告知各地合作媒体，要求各地媒体同步发布报道。2025 年，CPSC 发布了 357 起召回，平均约一天 1 起。制造商必须定期向 CPSC 汇报召回进展，以便 CPSC 判断召回方案是否需要调整或是否需要再次发布召回公告。消费者如果对于召回程序不满，也可向 CPSC 投诉，CPSC 会将消费者投诉转交制造商并督促其处理解决。

三、CPSC 罚款和其他相关责任

在许多情况下，CPSC 有权实施罚款，比如，制造商发现产品安全隐患后未及时汇报，制造商违反 CPSC 强制性安全标准，存在虚假陈述行为，销售已被召回的产品或者未经授权使用相关认证标识（比如：UL）等。2025 年，CPSC 分别对一加拿大家具制造商和一美国可穿戴设

备品牌罚款 1602.5 万美元和 1225 万美元，合计罚款金额达到 2827.5 万美元；2026 年以来，CPSC 针对一日本公司罚款 1150 万美元。

与美国其他政府机构实施罚款的原则相同，CPSC 实施罚款也需要遵循正当程序（Due Process)，制造商针对 CPSC 提出的罚款方案有协商沟通和陈述观点的机会，对 CPSC 做出的决定不服也有权在联邦法院诉讼解决（实践中较少）。比如，在 2017 年，一家咖啡机公司就因质疑 CPSC 罚款而对 CPSC 提起诉讼，该年 9 月底法官认定罚款金额为 193 万美元，而非 CPSC 主张的 3030 万美元。

企业如未及时向 CPSC 汇报危险产品，企业以及相关人员甚至可能会被追究刑事责任。2025 年 6 月，某知名中国企业在美子公司因未向 CPSC 报告其除湿机产品的起火风险，美国司法部首次根据《消费品安全法》（Consumer Product Safety Act， 简称 CPSA）对该企业的两名高管追究刑事责任，最终被判处三年以上监禁。

四、中国的“CPSC”：缺陷产品召回技术中心

实际上，中国近年来也开始逐步建立了产品召回制度，《缺陷汽车产品召回管理条例实施办法》和《缺陷消费品召回管理办法》在 2016 年已开始正式实施，《食品召回管理办法》将在 2026 年 12 月 1 日起实施，同时国家市场监督管理总局也表示进一步加强跨境电商零售进口食品和网络销售消费品的召回监管。从实际召回数据上看，2025 年共实施消费品召回 1081 次，涉及产品 823.6 万件，召回数量较多的是食品相关产品，占召回总数量的 21.7%；召回汽车产品 190 次，涉及车辆 684.6 万辆，其中新能源汽车召回 105 次，涉及车辆 265.2 万辆，占全年汽车召回总数量的 38.7%。

2023 年 12 月 22 日，国家市场监督管理总局成立缺陷产品召回技术中心，前身为隶属原国家质检总局下的缺陷产品管理中心，其角色与美国 CPSC 十分相似。与美国稍微不同是，技术中心在行政层级上不属于一个国务院的一级部门，而是直属正司级事业单位；另外，技术中心既管理消费品召回，也管理汽车的召回，而美国 CPSC 只管理消费品召回，汽车召回由另外一个机构——国家公路交通安全管理局（National Highway Traffic Safety Administration，简称 NHTSA）进行管理。

随着中国政府和消费者对产品安全越来越关注，相信缺陷产品召回技术中心在推动产品安全提升方面的角色也将越来越重要。

“背靠背”支付条款的类型与法律效力分析

李露、崔琪

一、“背靠背”支付条款的表现形式

在境外工程建设领域，背靠背支付条款是总承包人与分包人之间常见的风险分配约定，核心是将上游业主的付款进度作为下游分包款支付的参照依据。各国法律对该类条款的效力与适用范围普遍设置限制性规则，因此在跨境项目中，需重点关注项目所在地司法对“背靠背”条款的效力认定标准。

实践中，“背靠背”支付条款主要分为“Pay If Paid”（付款条件成就才支付）和“Pay When Paid”（收到款项后再支付）两种表现形式：

“Pay If Paid”将下游结算作为支付的“先决条件”，类似于我国民法体系中的“附条件法律行为”。其核心逻辑为，总承包人收到业主工程款，是其向分包人履行付款义务的法定前提。合同条款一般约定为：承包商从业主处收到款项是承包商向分包商付款的先决条件；分包商明确承担业主未付款的风险，且分包合同价格已包含了这一风险。

“Pay When Paid”着眼于付款时间，类似于我国民法体系中的“附期限法律行为”。H 核心逻辑为：总承包人尽管负有付款义务，但支付时间取决于业主的结算进度。合同条款一般约定为：分包商有权在承包商从业主处收到款项后的十个工作日内，获得所有进度款和最终款项。

二、“背靠背”支付条款的法律效力

上述两类“背靠背”条款在各国法律体系中的效力、可执行性差异极大，司法裁判对风险分配的公平性、公共政策及行业保护原则的考量标准不同，形成了差异化的裁判规则。

（1）英国法。英国在经济萧条、房地产价格崩盘、建筑行业下行的环境下，通过了《住宅保障、建设和重建法案》，其基于建筑行业风险平衡及市场保护原则，明确规定“工程合同中以付款人收到第三人付款为条件的付款条款无效”，也即明确禁止这种“附条件的支付条款”，并且认为，总包方有义务采取积极措施，确保收到业主付款；如果业主不能付款的原因，是总包方违约导致的，总包方更是无权依据背靠背条款，对抗分包商的付款主张。

在英国法下，唯一例外情形是当业主发生破产清算等资不抵债事件时，“背靠背”条款（无论附条件或附期限）在与“破产事件”直接关联时，方可被认定有效。

（2）美国法。在美国，不同州对“背靠背”条款的效力认定存在差异。其中，加利福尼亚、纽约州明确禁止“Pay If Paid”，认为此类条款无效。但承认“Pay When Paid”的有效性。

“Pay If Paid”条款，部分州的裁判观点认为，该条款中，总承包方将业主无力支付的风险，不合理的转嫁给了无法控制业主破产的分包商，违背公平原则与公共政策。

“Pay When Paid”条款在大部分州被认定为有效。该条款本意是合理推迟总包方向分包商的付款时间，而不是剥夺分包商在业主因破产等原因无法付款时，获得支付的权利。但同时，司法实践明确限制了该条款的适用边界，付款顺延仅适用于完工后的合理期限内，不得以下游未结算为由无限期拖延。

（3）阿联酋法。阿联酋对这两种情形并不做区分，“背靠背”支付条款总体是有效的，允许当事人通过合同约定分配上下游回款风险。但同样，司法裁判对条款适用设置了严格限制，仅认可合理期限内的顺延效力，禁止无期限拖延付款。

阿联酋司法判例形成两项核心裁判规则，（1）若项目因业主资金断裂长期停工，分包合同客观上已无法继续履行，分包人可依据相关规定主张终止合同，此时背靠背支付条款终止适用，总包方需据实支付分包人已完工工程对应的全部工程款。（2）若分包人已完成全部施工义务并完成项目移交，履约义务已全部终了，总包方不得再以未收到业主回款为由拒付工程款，分包人无需无限期等待上游回款。

（4）中国法。2024 年 8 月 27 日，最高人民法院发布了《关于大型企业与中小企业约定以第三方支付款项为付款前提条款效力问题的批复》，明确规定：“大型企业在建设工程施工、采购货物或者服务过程中，与中小企业约定以收到第三方向其支付的款项为付款前提的，因其内容违反《保障中小企业款项支付条例》第六条、第八条的规定，人民法院应当根据民法典第一百五十三条第一款的规定，认定该约定条款无效。”

《民法典》第一百五十九条规定：“附条件的民事法律行为，当事人为自己的利益不正当地阻止条件成就的，视为条件已经成就；不正当地促成条件成就的，视为条件不成就。”

结合《民法典》第一百五十九条规定，司法实践中形成了突破“背靠背”条款的法定情形：若付款方未通过诉讼或仲裁方式主张权利，构成不当阻止付款条件成就；又或者如上游付款需要以收款方履行验收、结算等义务为前提，而收款方怠于履行，则有可能被认定为不正当阻止付款条件成就。此外，当付款条件因不可归责于双方的原因而客观上无法实现，或长期悬而不决，导致合同目的无法实现时，同样可以主张突破“背靠背”条款。主要情形包括：第三方破产或者丧失履行能力，业主因进入破产程序，导致其能否及时足额支付总包方工程款出现极大不确定性时，总包方不应将该风险转嫁给依约完成施工的分包方；或者工程长期停工或验收程序无法进行，此情况也可能被认定已超出正常商业风险，这种情形下，总包方不得将上游经营风险转嫁给已依约履约的分包方，需独立承担付款责任。

本期部分作者



史强（大连）
+86 411 8442 6666-8057
shiqiang@jtn.com



李岚（深圳）
+86 755 2348 2627
lilan@jtn com



李露（成都）
+86 28 8324 7123
lilu@jtn com



蔡硕(北京)
+86 10 5706 8270
caishuo@jtn com



邢静予(北京)
+86 10 5706 8390
xingjingyu@jtn com



李庄仪（北京）
+86 10 5706 8542
lizhuangyi@jtn com



崔琪(成都)
+86 28 8532 1655
cuiqi@jtn com



JT&N 金诚同达

www.jtn.com