



2025年11月 第十一期

# 金融工具与金融基础设施业务

## 法律资讯

FINANCIAL INSTRUMENT AND FMI LAW  
NEWSLETTER



政策法规



专业文章



市场动态



上海市律师协会  
金融工具与金融基础设施专业委员会



上海市律师协会

金融工具与金融基础设施专业委员会

金融工具与金融基础设施法律资讯

financial instruments and financial infrastructure newsletter

## 金融工具与金融基础设施专业委员会成员

**主任：** 张伟华

**副主任：** 苏 萌 朱 峰 张卫工

**委员：** 包俊刚 鲍晓晔 陈健民 段洁琦 韩红彩 金易文 刘春彦 林 剑 刘明昊 刘沁茹 林 嵘 刘 毅 欧阳群 曲 峰 钱 豪 石彩霞 施天佑 史羽鸿 陶灏婷 王 彬 王 洁 王卓君 杨 冰 张博超 张 弛 张 锴 周明浩 郑伟杰 赵伟喆 陈维娜 黄少春 李倩 王宏伟 谢秋晓 肖珍珍 翟少凯

**干事：** 庞 平 汪 澄 周红节 赵哲楠 李党贵

**本期编辑：** 张卫工 周红节



## 目 录

◎ 政策法规 .....	4
证券结算风险基金管理办法 .....	4
中华人民共和国海商法 .....	8
◎ 专业文章 .....	75
数字金融风险治理的立法补位与监管科技协同——以衍生品市场为中心 .....	75
资管产品托管业务法律合规及常见法律纠纷评析 .....	87
◎ 市场动态资讯 .....	99
年末债市波动有限 银行配置需求支撑市场平稳运行 .....	99
中国数万亿存款去哪了？ 业内权威称“搬家说”不严谨 .....	103
国际金价反复震荡，银行积存金投资门槛升至千元以上 .....	108



## ◎ 政策法规

### 证券结算风险基金管理办法

第一条为了防范和化解证券市场风险，保障证券登记结算系统安全运行，妥善管理和使用证券结算风险基金，根据《[中华人民共和国证券法](#)》《[证券登记结算管理办法](#)》有关规定，制定本办法。

第二条本办法所称证券结算风险基金（以下简称“本基金”）是指用于垫付或者弥补因违约交收、技术故障、操作失误、不可抗力造成的证券登记结算机构的损失而设立的专项基金。

第三条本基金来源：

（一）按照证券登记结算机构业务收入、收益的百分之九提取；

（二）对于证券登记结算机构采用多边净额担保结算方式的证券交易，结算参与人按照以下标准逐日交纳：

1. 权益类品种，按照成交金额的百万分之九；

2. 固定收益类品种现券交易，按照成交金额的百万分之三；

3. 质押式回购业务，按照：1 天期回购成交额的千万分之五、2 天期回购成交额的千万分之十、3 天期回购成交额的千万分之十五、4 天期回购成交额的千万分之二十、7 天期回购成交额的千万分之五十、14 天期回购成交额的十万分之一、28 天期回购成交额的十万分之二、91 天期回购成交额的十万分之六、182 天期回购成交额的十万分之十二。

第四条本基金净资产总额不少于三十亿元。

每一财政年度终了，本基金净资产达到或超过三十亿元的，下一年度证券登记结算机构不再按照本办法第三条第（一）项规定提取资金，已交纳本基金满一年的结算参与人不再按照本办法第三条



第（二）项规定交纳。对于新加入结算系统的结算参与人，应当自加入结算系统后，按照本办法第三条第（二）项交纳本基金，交纳本基金的时间不得少于一年。

每一财政年度终了，本基金净资产总额不足三十亿元的，应当自下一年度起，继续提取、交纳本基金。

第五条 证券登记结算机构应当根据市场发展和风险防控需要，定期动态评估论证本基金所需规模，并向中国证监会和财政部报告。

中国证监会会同财政部可以根据市场风险情况，适当调整本基金规模、资金提取和交纳方式、比例等。

第六条 证券登记结算机构负责本基金的日常管理和使用。

第七条 对本基金的管理应当遵循安全、稳健的原则，保证基金的安全性和流动性。

本基金的资金运用限于银行存款、购买关键期限国债，以及中国证监会和财政部批准的其他资金运用形式。

证券登记结算机构应当通过竞争性方式或者询价方式选择国有商业银行作为本基金的存款银行。

本基金在银行的存款余额不得低于本基金上月末净资产总额的百分之七十。

第八条 本基金资产与证券登记结算机构资产分开列账，证券登记结算机构应做好账务记录、定期对账等。

本基金资金运用所产生的各种收益（含孳息）归属本基金。

第九条 本基金最低支付限额为两千万元。证券登记结算机构应当规定动用本基金的程序。证券登记结算机构按照规定动用本基金后，应当及时向中国证监会和财政部报告。

第十条 因结算参与人违约导致出现第二条所列情形时，应当按



照以下次序动用本基金：

（一）违约结算参与者按照本办法第三条第（二）项的规定交纳的资金；

（二）其他结算参与者按照本办法第三条第（二）项的规定交纳的资金；

（三）按照本办法第三条第（一）项的规定提取的资金。

第十一条 证券登记结算机构应当依照有关法律、行政法规、部门规章的规定，建立和完善业务规则、内部管理制度及结算参与人管理制度，最大限度地避免风险事故发生。

结算参与者应当严格依照有关法律、行政法规、部门规章的规定，制定完善的风险防范制度、内部控制制度、风险应急预案以及投资者适当性管理制度，并建立符合中国证监会和证券登记结算机构要求的结算业务相关技术系统、业务连续性管理及容灾备份机制，有效防范风险。

第十二条 因垫付或者弥补违约交收损失动用本基金后，证券登记结算机构应当采取处置违约相关资产和担保资产、提起民事诉讼、申报破产债权等措施向有关责任方追偿，追偿款转入本基金。证券登记结算机构应当制定追偿工作管理制度，保障追偿及时有效。

因技术故障、操作失误动用本基金的，证券登记结算机构应当制定相应制度，明确对导致技术故障、操作失误的行为主体的追偿程序、对本基金的赔付机制和追责制度。

动用本基金，不影响证券登记结算机构对违约结算参与者结算财产享有的优先权利。

第十三条 本基金作相应变更、清算时，由中国证监会会同财政部另行决定本基金剩余资产中退还有关结算参与者、证券登记结算



机构的比例和数额。

第十四条本基金的财务核算与管理办法由财政部制定。

第十五条证券登记结算机构应当按照本办法的规定，制定本基金的内部管理制度，明确本基金的计收、管理、使用等事项。

证券登记结算机构应当对本基金的计收、管理、使用情况进行记录和保存，并在每一财政年度终了后六个月内，向中国证监会、财政部报送年度情况报告。

第十六条本办法由中国证监会会同财政部解释。

第十七条本办法自 2025 年 12 月 8 日起施行。2006 年 6 月 16 日中国证监会、财政部发布的《证券结算风险基金管理办法》（证监发〔2006〕65 号）同时废止。



## 中华人民共和国海商法

（1992年11月7日第七届全国人民代表大会常务委员会第二十八次会议通过 2025年10月28日第十四届全国人民代表大会常务委员会第十八次会议修订）

### 第一章 总 则

**第一条** 为了调整海上运输关系、船舶关系，保护当事人各方的合法权益，加强海洋生态环境保护，促进海上运输和经济贸易高质量发展，制定本法。

**第二条** 本法所称海上运输，是指海上货物运输和海上旅客运输，包括海江之间、江海之间的直达运输。

**第三条** 本法所称船舶，是指海船和其他海上移动式装置，但是用于军事的、政府公务的船舶和 20 总吨以下的小型船艇除外。船舶包括船舶属具。

**第四条** 船舶经依法登记取得中华人民共和国国籍，有权悬挂中华人民共和国国旗航行。

船舶未依法悬挂中华人民共和国国旗或者违法悬挂其他国家、地区或者组织的旗帜航行的，由有关机关责令改正，并依法追究法律责任。

**第五条** 中华人民共和国港口之间的海上运输和拖航，由依法取得中华人民共和国国籍的船舶经营。但是，法律、行政法规另有规定的除外。

非经国务院交通运输主管部门依法批准，外国籍船舶不得经营中华人民共和国港口之间的海上运输和拖航。

**第六条** 国务院交通运输主管部门、有关地方人民政府及其交通



运输主管部门依法对海上运输活动实施监督管理。

## 第二章 船舶

### 第一节 船舶所有权

**第七条** 船舶所有权，是指船舶所有人依法对其船舶享有占有、使用、收益和处分的权利。

**第八条** 船舶所有权的设立、变更、转让和消灭，应当向船舶登记机关登记；未经登记，不得对抗善意第三人。

船舶融资租赁合同出租人对融资租赁船舶享有的所有权，未经登记，不得对抗善意第三人。承租人应当按照船舶融资租赁合同支付租金。承租人经催告后在合理期限内仍不支付租金的，出租人可以请求支付全部租金；也可以解除船舶融资租赁合同并收回融资租赁船舶。

船舶所有权的转让，应当签订书面合同。

**第九条** 船舶由两个以上的法人、非法人组织或者自然人共有的，应当向船舶登记机关登记；未经登记，不得对抗善意第三人。

船舶权利人、利害关系人、有关国家机关可以依法查询船舶所有权的登记状况。

**第十条** 建造中的船舶的所有权，当事人对其归属有约定的，按照约定；没有约定或者约定不明确的，归造船人所有。

### 第二节 船舶抵押权

**第十一条** 船舶抵押权，是指抵押权人对于抵押人提供的作为债务担保的船舶，在债务人不履行到期债务或者发生当事人约定的实现抵押权情形时，依法享有的就该船舶优先受偿的权利。

**第十二条** 船舶所有人或者船舶所有人授权的人可以设立船舶抵押权。



船舶抵押权的设立，应当签订书面合同。

**第十三条** 船舶抵押权的设立、变更、转让和消灭，应当向船舶登记机关登记；未经登记，不得对抗善意第三人。

船舶抵押权登记，由抵押权人和抵押人共同向船舶登记机关办理。

船舶抵押权登记，包括下列主要项目：

- （一）船舶抵押权人和抵押人的姓名或者名称、住所；
- （二）抵押船舶的名称、国籍、船舶所有权证书的颁发机关和证书号码；
- （三）所担保的债权数额、受偿期限；
- （四）抵押权登记的时间。

船舶抵押权的登记状况，允许公众查询。

**第十四条** 建造中的船舶可以设立船舶抵押权。

建造中的船舶办理抵押权登记，应当依照有关规定向船舶登记机关提交有关文件。

**第十五条** 除合同另有约定外，抵押人应当对抵押船舶进行保险；未保险的，抵押权人有权对该船舶进行保险，保险费由抵押人负担。

**第十六条** 除船舶共有人另有约定外，以共有船舶设立抵押权的，按照下列情形处理：

- （一）船舶按份共有的，应当取得持有三分之二以上份额的共有人的同意；
- （二）船舶共同共有的，应当取得全体共有人的同意。

船舶共有人设立的抵押权，不因船舶共有权的分割而受影响。

**第十七条** 船舶抵押权设立后，抵押人可以转让抵押船舶。当事



人另有约定的，按照其约定。抵押船舶转让的，船舶抵押权不受影响。

**第十八条** 船舶抵押担保的债权转让的，抵押权一并转让，但是法律另有规定或者当事人另有约定的除外。

**第十九条** 同一船舶设立两个以上船舶抵押权的，其清偿顺序按照以下情形确定：

- （一）船舶抵押权已经登记的，按照登记的时间先后顺序受偿；
- （二）船舶抵押权已经登记的先于未登记的受偿；
- （三）船舶抵押权未登记的，按照担保的债权比例受偿。

**第二十条** 抵押船舶毁损、灭失或者被征收的，抵押权人可以就获得的保险金、赔偿金、补偿金等优先受偿。

### 第三节 船舶优先权

**第二十一条** 船舶优先权，是指海事请求人依照本法规定，向船舶所有人、光船承租人、船舶管理人或者船舶经营人提出海事请求，对产生该海事请求的船舶具有优先受偿的权利。

**第二十二条** 下列各项海事请求具有船舶优先权：

- （一）船长、船员和其他船上在岗人员因在船上工作产生的工资、其他劳动报酬、船员遣返费用、社会保险费用的给付请求；
- （二）在船舶营运中发生的人身伤亡的赔偿请求；
- （三）船舶吨税、引航费和其他港口规费的缴付请求；
- （四）海难救助的救助款项的给付请求；
- （五）在船舶营运中因侵权行为产生的财产赔偿请求，但是不包括本船所载的货物、集装箱和旅客行李的灭失或者损坏的赔偿请求。

根据中华人民共和国缔结或者参加的国际条约或者法律、行政



法规的强制性规定，已经取得民事责任保险或者具有相应的财务保证的，在该保险或者财务保证的范围内，前款第二项、第五项规定的海事请求不具有船舶优先权。

**第二十三条** 本法第二十二条第一款所列各项海事请求，按照顺序受偿。但是，第四项海事请求，后于第一项至第三项发生的，应当先于第一项至第三项受偿。

本法第二十二条第一款第一项、第二项、第三项、第五项中有两个以上海事请求的，不分先后，同时受偿，不足受偿的，按照比例受偿；第四项中有两个以上海事请求的，后发生的先受偿。

**第二十四条** 因行使船舶优先权产生的诉讼费用，保存、拍卖或者变卖船舶和分配船舶价款产生的费用，以及为海事请求人的共同利益而支付的其他费用，应当从船舶拍卖或者变卖所得价款中先行拨付。

**第二十五条** 船舶优先权不因船舶所有权的转让而消灭。但是，船舶转让时，船舶优先权自法院应受让人申请予以公告之日起满六十日不行使的除外。

**第二十六条** 本法第二十二条规定的具有船舶优先权的海事请求发生转让或者代位的，该项船舶优先权随之转移。

**第二十七条** 船舶优先权应当通过法院扣押产生优先权的船舶行使。

**第二十八条** 除本法第二十五条规定的情形外，船舶优先权因下列原因之一而消灭：

- （一）自产生之日起满一年不行使；
- （二）船舶被法院依法拍卖或者变卖；
- （三）船舶灭失。



前款第一项规定的一年期限不得中止或者中断。

本法第二十二条第一款第一项规定的海事请求具有的船舶优先权的一年期限，自海事请求人从其任职的船舶上离船之日起算。

**第二十九条** 本节规定不影响本法第十一章关于海事赔偿责任限制规定的实施。

#### 第四节 船舶留置权

**第三十条** 船舶留置权，是指造船人、修船人在合同另一方未按照约定支付船舶建造或者修理费用时，留置已经合法占有的船舶，并就该船舶优先受偿的权利。

船舶留置权在造船人、修船人不再占有建造或者修理的船舶时消灭。

船舶留置权先于船舶抵押权受偿，后于船舶优先权受偿。

**第三十一条** 除另有约定外，造船人、修船人留置船舶满六十日后，债务人仍不履行债务的，可以与债务人协议以留置船舶折价，也可以就拍卖、变卖留置船舶所得的价款优先受偿。

**第三十二条** 在留置期间，船舶被法院扣押并拍卖、变卖的，不影响船舶留置权人优先受偿的权利。

### 第三章 船员

#### 第一节 一般规定

**第三十三条** 船员，是指包括船长在内的船上一切任职人员。

**第三十四条** 中国籍船员应当依照有关船员管理的法律、行政法规的规定取得相应的船员适任证书和健康证明。

外国籍船员在中国籍船舶上工作的，按照有关船员管理的法律、行政法规的规定执行。

**第三十五条** 从事国际航行船舶的中国籍船员，应当依法持有中



华人民共和国海事管理机构颁发的海员证和有关证书。

**第三十六条** 船员用人单位应当依照有关法律、行政法规和中华人民共和国缔结或者参加的有关船员劳动与社会保障国际条约的规定，与船员订立劳动合同。

船员的任用和船员劳动与社会保障方面的权利义务，本法没有规定的，适用有关法律、行政法规的规定。

## 第二节 船长

**第三十七条** 船长负责管理和指挥船舶。

船长在其职权范围内发布的命令，船员、旅客和其他在船人员应当执行。

船长应当采取必要的措施，保护船舶和在船人员、文件、邮件、货物以及其他财产，防治船舶污染生态环境。

**第三十八条** 为保障在船人员和船舶的安全，船长有权对在船上涉嫌进行违法犯罪活动的人员采取禁闭或者其他必要措施，并防止其隐匿、毁灭、伪造证据。

船长采取前款措施，应当制作案情报告书，由船长和两名以上在船人员签字，连同涉嫌违法犯罪活动的人员送交有关机关处理。

**第三十九条** 船长应当将船上发生的出生或者死亡事件记入航海日志，并在两名证人的参加下制作证明书。死亡证明书应当附有死者遗物清单。死者有遗嘱的，船长应当予以证明。死亡证明书和遗嘱由船长负责保管，并送交家属或者有关方面。

**第四十条** 船舶发生海上事故，危及在船人员和财产安全时，船长应当组织船员和其他在船人员尽力施救。在船舶沉没、毁灭不可避免的情况下，船长有权作出弃船决定。

弃船时，船长应当采取一切措施，首先组织旅客安全离船，然



后安排船员离船，船长应当最后离船。在离船前，船长应当指挥船员尽力抢救航海日志、轮机日志、油类记录簿、无线电记录簿、本航次使用过的海图和文件，以及贵重物品、邮件和现金，指挥船员关闭油舱阀门等设备以防止或者减少污染发生。

**第四十一条** 船长管理船舶和指挥船舶的责任，不因引航员引领船舶而解除。

**第四十二条** 船长在航行中死亡或者因故不能执行职务时，应当由驾驶员中职务最高的人代理船长职务；在下一个港口开航前，船舶所有人、船舶经营人或者船舶管理人应当指派新船长接任。

## 第四章 海上货物运输合同

### 第一节 一般规定

**第四十三条** 海上货物运输合同，是指承运人收取运费，负责将托运人托运的货物经海路由一港运至另一港的合同，包括国际海上货物运输合同和中华人民共和国港口之间的国内海上货物运输合同。

**第四十四条** 本章下列用语的含义：

（一）承运人，是指本人或者委托他人以本人名义与托运人订立海上货物运输合同的人。

（二）实际承运人，是指接受承运人委托或者转委托，实际履行本法第四十九条规定的全部或者部分承运人义务的人。

（三）托运人，是指：

1.本人或者委托他人以本人名义或者委托他人为本人与承运人订立海上货物运输合同的人。

2.本人或者委托他人以本人名义或者委托他人为本人将货物交给与海上货物运输合同有关的承运人的人。



（四）收货人，是指有权提取货物的人。

（五）货物，包括活动物和由托运人提供的用于集装货物的集装箱、货盘、车辆或者类似的装运器具。

（六）运输单证，是指提单、海运单以及其他证明海上货物运输合同和货物已经由承运人接收或者装船的单证。

（七）提单，是指用以证明海上货物运输合同和货物已经由承运人接收或者装船，以及承运人保证据以交付货物的单证。

**第四十五条** 违反本章规定的海上货物运输合同和作为合同证明的提单或者其他运输单证中的条款，以及将货物的保险利益转让给承运人的条款或者类似条款无效。此类条款的无效，不影响该合同和提单或者其他运输单证中其他条款的效力。

**第四十六条** 本法第四十五条的规定不影响承运人在本章规定的承运人责任和义务之外，增加其责任和义务。

## 第二节 承运人的责任

**第四十七条** 承运人对集装箱装运的货物的责任期间，是指从装货港接收货物时起至卸货港交付货物时止，货物处于承运人掌管之下的全部期间。承运人对非集装箱装运的货物的责任期间，是指从货物装上船时起至卸下船时止，货物处于承运人掌管之下的全部期间。在承运人的责任期间，货物发生灭失或者损坏，除本节另有规定外，承运人应当承担赔偿责任。

前款规定，不影响承运人就非集装箱装运的货物在装船前和卸船后所承担的责任达成任何协议。

**第四十八条** 承运人在船舶开航前和开航当时，应当谨慎处理，使船舶处于适航状态，妥善配备船员、装备船舶和配备供应品，并使货舱、船舶其他载货处所以及承运人提供的载货集装箱适于并能



安全收受、载运和保管货物。

国内海上货物运输的承运人，还应当在航程中尽到前款义务。

**第四十九条** 承运人应当妥善、谨慎地接收、装载、搬移、积载、运输、保管、照料、卸载和交付所运货物。

**第五十条** 承运人应当按照约定的或者习惯的或者地理上的航线，将货物运往卸货港。

船舶在海上或者与海相通的可航水域为救助或者企图救助人命或者财产而发生的绕航或者其他合理绕航，不属于违反前款规定的行为。

**第五十一条** 货物未能在明确约定的期限内，在约定的卸货港交付的，构成迟延交付；国内海上货物运输中，货物未能在合理期限内交付的，也构成迟延交付。

除依照本章规定承运人不承担赔偿责任的情形外，由于承运人的过错，致使货物因迟延交付而灭失、损坏或者遭受其他经济损失的，承运人应当承担赔偿责任。

承运人未能在本条第一款规定的期限届满六十日内交付货物，有权对货物灭失提出赔偿请求的人可以认为货物已经灭失。

**第五十二条** 在责任期间货物发生的灭失、损坏，或者迟延交付是由于下列原因之一造成的，承运人不承担赔偿责任：

（一）船长、船员、引航员或者承运人的其他受雇人在驾驶船舶或者管理船舶中的过错；

（二）船上火灾，但是由于承运人本人的过错所造成的除外；

（三）天灾，海上或者与海相通的可航水域的危险或者意外事故；

（四）战争或者武装冲突、海盗或者恐怖活动；



（五）政府或者主管部门的行为、检疫限制，或者非因承运人、实际承运人或者其受雇人、代理人原因引起的司法扣押；

（六）罢工、停工或者劳动受到限制；

（七）在海上或者与海相通的可航水域救助、企图救助人命或者财产；

（八）托运人、货物所有人、收货人或者他们的受雇人、代理人的行为；

（九）货物的自然特性或者固有缺陷；

（十）货物包装不当或者标志欠缺、不清；

（十一）经谨慎处理仍不能发现的船舶潜在缺陷；

（十二）非由于承运人、实际承运人或者其受雇人、代理人的过错造成的其他原因。

前款第一项、第二项不适用于国内海上货物运输。

承运人依照本条第一款规定免除赔偿责任的，除第二项规定的原因外，应当承担举证责任。

**第五十三条** 因运输活动物固有的特殊风险造成活动物灭失、损害或者迟延交付的，承运人不承担赔偿责任。但是，承运人应当证明其已经履行托运人关于运输活动物的特别要求，并证明根据实际情况，灭失、损害或者迟延交付是由于运输活动物固有的特殊风险造成的。

**第五十四条** 承运人在舱面上载运货物，应当与托运人达成协议，或者符合航运惯例，或者符合有关法律、行政法规的规定。

承运人依照前款规定将货物装载在舱面上，对由于此种载运的特殊风险造成的货物灭失、损坏或者迟延交付，不承担赔偿责任。

承运人与托运人达成协议在舱面上载运货物的，应当在提单中



载明；未载明的，不得对抗善意第三人。

**第五十五条** 货物的灭失、损坏或者迟延交付是由于承运人或者承运人的受雇人、代理人不能免除赔偿责任的原因和其他原因共同造成的，承运人仅在其不能免除赔偿责任的范围内承担赔偿责任；但是，承运人对其他原因造成的灭失、损坏或者迟延交付应当承担举证责任。

**第五十六条** 货物灭失的赔偿额，按照货物的实际价值计算；货物损坏的赔偿额，按照货物受损前后实际价值的差额或者货物的修复费用计算。

货物的实际价值，按照在交货地交付时的市场价格计算；不能确定在交货地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。

前款规定的货物实际价值，赔偿时应当减去因货物灭失或者损坏而少付或者免付的有关费用。

**第五十七条** 承运人对货物灭失或者损坏的赔偿限额，按照货物件数或者其他货运单位数计算，每件或者每个其他货运单位为 666.67 计算单位，或者按照货物毛重计算，每千克为 2 计算单位，以其中赔偿限额较高的为准。但是，托运人在货物装运前已经申报其性质和价值并在提单中载明，或者承运人与托运人已经另行约定高于本条规定的赔偿限额的除外。

货物用集装箱、货盘、车辆或者类似装运器具集装的，提单中载明装在此类装运器具中的货物件数或者其他货运单位数，视为前款规定的货物件数或者其他货运单位数；未载明的，每一装运器具视为一件货物或者一个其他货运单位。

装运器具不属于承运人所有或者非由承运人提供的，装运器具



本身应当视为一件货物或者一个其他货运单位。

**第五十八条** 承运人对于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。货物的灭失、损坏和迟延交付同时发生的，承运人的赔偿责任限额适用本法第五十七条第一款规定的限额。

**第五十九条** 就海上货物运输合同所涉及的货物灭失、损坏或者迟延交付通过诉讼、仲裁等方式对承运人提起的任何赔偿请求，无论海事请求人是否为合同的一方，也无论是根据合同或者侵权行为提出请求，均适用本章关于承运人的抗辩理由和限制赔偿责任的规定。

对承运人的受雇人或者代理人提起前款赔偿请求的，承运人的受雇人或者代理人证明其行为在受雇或者受委托的范围内的，适用前款规定。

**第六十条** 经证明，货物的灭失、损坏或者迟延交付是由于承运人的故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为造成的，承运人不得援用本法第五十七条或者第五十八条限制赔偿责任的规定。

经证明，货物的灭失、损坏或者迟延交付是由于承运人的受雇人、代理人的故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为造成的，承运人的受雇人或者代理人不得援用本法第五十七条或者第五十八条限制赔偿责任的规定。

**第六十一条** 承运人将货物运输或者部分运输委托给实际承运人履行的，承运人仍然应当依照本章规定对全部运输负责。对实际承运人承担的运输，承运人应当对实际承运人的行为或者实际承运人的受雇人、代理人在受雇或者受委托的范围内的行为负责。



虽有前款规定，在海上货物运输合同中明确约定合同所包括的特定的部分运输由承运人以外的指定的实际承运人履行的，合同可以同时约定，货物在指定的实际承运人掌管期间发生的灭失、损坏或者迟延交付，承运人不承担赔偿责任。但是，此种约定应当在提单中载明；未载明的，不得对抗善意第三人。

**第六十二条** 本章关于承运人责任的规定，适用于实际承运人。对实际承运人的受雇人、代理人提起赔偿请求的，适用本法第五十九条第二款和第六十条第二款的规定。

**第六十三条** 承运人承担本章未规定的义务或者放弃本章赋予的权利的任何特别协议，经实际承运人书面明确同意的，对实际承运人发生效力；实际承运人是否同意，不影响此项特别协议对承运人的效力。

**第六十四条** 承运人与实际承运人均负有赔偿责任的，应当在此项责任范围内承担连带责任。

**第六十五条** 就货物的灭失、损坏或者迟延交付分别向承运人、实际承运人以及他们的受雇人、代理人提出赔偿请求的，赔偿总额不得超过本法第五十七条或者第五十八条规定的限额。

**第六十六条** 本法第六十一条至第六十五条的规定，不影响承运人和实际承运人之间相互追偿。

### 第三节 托运人的责任

**第六十七条** 托运人应当按照海上货物运输合同的约定将货物交付承运人运输，并保证交付运输的货物适于约定的运输。

**第六十八条** 托运人托运货物，应当妥善包装，并向承运人保证货物装船时所提供货物的品名、标志、包数或者件数、重量或者体积的正确性；由于包装不当或者上述资料不正确，对承运人造成损



失的，托运人应当承担赔偿责任。

承运人依照前款规定享有的受偿权利，不影响其根据海上货物运输合同对托运人以外的人所承担的责任。

**第六十九条** 托运人应当及时向港口、海关和其他主管机关办理货物运输所需要的各项手续，并将已办理各项手续的单证送交承运人；因办理各项手续不及时、不完备或者不正确，使承运人的利益受到损害的，托运人应当承担赔偿责任。

**第七十条** 托运人托运危险货物，应当按照有关海上危险货物运输的规定妥善包装，作出危险品标志和标签，并将货物正式名称和性质以及应当采取的预防危害措施、应急处置措施书面通知承运人；托运人未通知或者通知有误的，承运人可以在任何时间、任何地点根据情况需要将货物卸下、销毁或者消除危险性，而不承担赔偿责任。托运人对承运人因运输此类货物所受到的损害，应当承担赔偿责任。

承运人知道危险货物的性质并已同意装运的，仍然可以在该项货物对于船舶、人员或者其他货物构成实际危险时，将货物卸下、销毁或者消除危险性，并且不承担赔偿责任。但是，本款规定不影响共同海损的分摊。

**第七十一条** 托运人应当按照约定向承运人支付运费。

托运人与承运人可以约定运费由收货人支付；但是，此项约定应当在运输单证中载明。

**第七十二条** 托运人对承运人、实际承运人所遭受的损失或者船舶所遭受的损坏，不承担赔偿责任；但是，此种损失或者损坏是由于托运人或者托运人的受雇人、代理人的过错造成的除外。

托运人的受雇人、代理人对承运人、实际承运人所遭受的损失



或者船舶所遭受的损坏，不承担赔偿责任；但是，此种损失或者损坏是由于托运人的受雇人、代理人的过错造成的除外。

#### 第四节 运输单证

**第七十三条** 货物由承运人接收或者装船后，应托运人的要求，承运人应当签发提单。提单可以由承运人授权的人签发；由载货船舶的船长签发的，视为代表承运人签发。

**第七十四条** 提单内容包括下列各项：

- （一）货物的品名、标志、包数或者件数、重量或者体积，以及运输危险货物时对危险性质的说明；
- （二）承运人的名称和主营业地；
- （三）船舶名称；
- （四）托运人的名称；
- （五）收货人的名称或者关于收货人的指示说明；
- （六）装货港；
- （七）卸货港；
- （八）多式联运提单增列接收货物地点和交付货物地点；
- （九）提单的签发日期、地点和份数；
- （十）运费的支付；
- （十一）承运人或者其代表的签名。

提单缺少前款规定的一项或者几项的，不影响提单的性质；但是，提单应当符合本法第四十四条第七项的规定。

**第七十五条** 货物装船前，承运人已经应托运人的要求签发收货待运提单或者其他单证的，货物装船完毕，托运人可以将收货待运提单或者其他单证退还承运人，换取已装船提单；承运人也可以在收货待运提单上加注承运船舶的船名和装船日期，加注后的收货待



运提单视为已装船提单。

**第七十六条** 承运人或者代其签发提单的人知道或者有合理的根据怀疑提单记载的货物的品名、标志、包数或者件数、重量或者体积与实际接收的货物不符，在签发已装船提单的情况下怀疑与已装船的货物不符，或者没有适当的方法核对提单记载的，可以在提单上批注，说明不符之处、怀疑的根据或者说明无法核对。

**第七十七条** 承运人或者代其签发提单的人未在提单上批注货物表面状况的，视为货物的表面状况良好。

**第七十八条** 除依据本法第七十六条的规定作出批注外，承运人或者代其签发提单的人签发的提单，是承运人已经按照提单所载状况收到货物或者货物已经装船的初步证据；承运人向包括收货人在内的善意第三人提出的货物状况与提单记载不同的证据，不予承认。

**第七十九条** 承运人与收货人、提单持有人之间的权利义务关系，按照提单确定。未签发提单的，承运人与收货人之间的权利义务关系适用本章有关规定。

收货人、提单持有人不承担在装货港发生的滞期费、亏舱费和其他与装货有关的费用，但是提单中明确载明上述费用由收货人、提单持有人承担的除外。

**第八十条** 记名提单不得转让。

指示提单经过记名背书或者空白背书转让。

不记名提单无需背书即可转让。

**第八十一条** 承运人签发提单以外的单证用以证明收到待运货物的，此项单证即为订立海上货物运输合同和承运人接收该单证中所列货物的初步证据。

承运人签发的此类单证不得转让。



## 第五节 电子运输记录

**第八十二条** 电子运输记录，是指承运人根据海上货物运输合同，以电子通信方式发出，证明海上货物运输合同和货物已经由承运人接收或者装船的信息，包括可转让电子运输记录和不可转让电子运输记录。

符合法律、行政法规规定条件的电子运输记录与运输单证具有同等效力。电子运输记录不得仅因采取电子形式而否定其法律效力。

本法有关运输单证的规定适用于电子运输记录。

**第八十三条** 承运人和托运人协商一致，可以签发、使用电子运输记录。

**第八十四条** 电子运输记录应当符合下列要求：

（一）记录信息包含本法第七十四条相关内容，并可供调取查用；

（二）记录信息内容完整、准确；

（三）签发人能够被识别；

（四）持有人能够证明其身份。

**第八十五条** 可转让电子运输记录除符合本法第八十四条规定外，还应当包括可转让性信息和转让程序。

可转让电子运输记录应当采取可靠的方法或者通过可靠的交易系统，确保记录的单一性和完整性，保障持有人对记录的排他性控制。

可转让电子运输记录的转让和排他性控制、记录形式的转换方式、可靠方法或者交易系统的认定标准等，由国家网信部门会同国务院交通运输主管部门另行制定。

**第八十六条** 经承运人和托运人、运输单证持有人协商一致，电



子运输记录与运输单证之间可以互相转换。

电子运输记录与运输单证互相转换,应当注明转换的说明信息,保证记载内容转换前后一致。单证形式的转换不改变当事人的权利义务。

电子运输记录与运输单证完成转换后,原运输单证或者电子运输记录随即失效。

## 第六节 货物交付

**第八十七条** 承运人交付货物,按照下列规定执行:

- (一) 签发记名提单的,凭提单向记名收货人交付;
- (二) 签发指示提单的,凭提单向被背书的提单受让人交付;
- (三) 签发不记名提单或者签发指示提单经空白背书的,凭提单向提单持有人交付;
- (四) 签发可转让电子运输记录的,向电子运输记录的持有人交付;
- (五) 其他情形,凭收货人的身份证明向收货人交付。

**第八十八条** 承运人向收货人交付货物时,收货人应当将货物灭失或者损坏的情况书面通知承运人;未通知的,此项交付视为承运人已经按照运输单证的记载交付以及货物状况良好的初步证据。

货物灭失或者损坏的情况非显而易见的,收货人应当在非集装箱货物交付的次日起连续七日内或者集装箱货物交付的次日起连续十五日内,向承运人提交书面通知;未提交的,适用前款规定。

货物交付时,收货人已经与承运人对货物进行联合检查或者检验的,无需就所查明的灭失或者损坏的情况提交书面通知。

**第八十九条** 承运人自向收货人交付货物的次日起连续六十日内,未收到收货人就货物因迟延交付造成经济损失而提交的书面通



知的，不承担赔偿责任。

**第九十条** 收货人在目的港提取货物前或者承运人在目的港交付货物前，可以要求检验机构对货物状况进行检验；要求检验的一方应当支付检验费用，但是有权向造成货物损失的责任方追偿。

**第九十一条** 承运人和收货人对本法第八十八条和第九十条规定的检验，应当相互提供合理的便利条件。

**第九十二条** 货物由实际承运人交付的，收货人依据本法第八十八条的规定向实际承运人提交的书面通知，与向承运人提交书面通知具有同等效力；向承运人提交的书面通知，与向实际承运人提交书面通知具有同等效力。

**第九十三条** 在卸货港无人提取货物的，船长可以将货物卸在仓库或者其他适当场所，由此产生的费用和 risk 由托运人承担，但是应当及时通知托运人。

收货人已经行使海上货物运输合同权利但是迟延、拒绝提取货物的，船长可以按照前款规定处理货物，由此产生的费用和 risk 由收货人承担。

**第九十四条** 应当向承运人支付的运费、共同海损分摊、滞期费和承运人为货物垫付的必要费用以及应当向承运人支付的其他费用没有付清，又没有提供适当担保的，承运人可以留置相应的货物。

运输单证载明运费预付或者类似性质声明的，承运人不得以运费未支付为由留置货物，但是收货人为托运人的除外。

**第九十五条** 承运人依据本法第九十四条规定留置的货物，自船舶抵达卸货港的次日起满六十日无人提取的，承运人可以申请法院拍卖；货物易腐烂变质或者货物的保管费用加上应当向承运人支付的费用可能超过货物价值的，承运人可以申请提前拍卖。



拍卖所得价款，用于清偿保管、拍卖货物的费用和运费以及应当向承运人支付的其他有关费用；不足的金额，承运人有权向托运人追偿；剩余的金额，退还托运人；无法退还、自拍卖之日起满一年又无人领取的，归国家所有。

## 第七节 合同的变更和解除

**第九十六条** 在承运人责任期间内，托运人可以书面通知承运人中止运输、返还货物、变更卸货港或者将货物交给其他收货人，但是应当赔偿承运人因此遭受的损失。

有下列情形之一的，承运人可以拒绝托运人的要求，但是应当立即通知托运人：

（一）承运人因客观条件无法满足托运人的要求，或者满足此种要求将影响承运人正常营运；

（二）承运人预计满足托运人的要求将产生额外费用或者使承运人遭受经济损失，要求托运人提供相应担保，托运人未提供担保；

（三）托运人未按照承运人的要求出示已签发的运输单证。

**第九十七条** 船舶在装货港开航前，托运人可以要求解除合同。但是，除合同另有约定外，托运人应当向承运人支付约定运费的一半；货物已经装船的，并应当负担装货、卸货和其他与此有关的费用。

**第九十八条** 船舶在装货港开航前，因不可抗力或者其他不能归责于承运人和托运人的原因致使合同不能履行的，双方均可以解除合同，并互相不承担赔偿责任。除合同另有约定外，运费已经支付的，承运人应当将运费退还给托运人；货物已经装船的，托运人应当承担装卸费用；已经签发运输单证的，托运人应当将运输单证退还承运人。



**第九十九条** 因不可抗力或者其他不能归责于承运人和托运人的原因致使船舶不能在合同约定的目的港卸货的，除合同另有约定外，船长有权将货物在目的港邻近的安全港口或者地点卸载，视为已经履行合同。

船长决定将货物卸载的，应当及时通知托运人或者收货人，并考虑托运人或者收货人的利益。

### **第八节 多式联运合同的特别规定**

**第一百条** 本法所称多式联运合同，是指多式联运经营人以包括海上运输方式在内的两种以上的不同运输方式，负责将货物从接收地运至目的地交付收货人，并收取全程运费的合同。

前款所称多式联运经营人，是指本人或者委托他人以本人名义与托运人订立多式联运合同的人。

**第一百零一条** 多式联运经营人对多式联运货物的责任期间，自接收货物时起至交付货物时止。

**第一百零二条** 多式联运经营人负责履行或者组织履行多式联运合同，并对全程运输负责。

多式联运经营人与参加多式联运的各区段承运人，可以就多式联运合同的各区段运输，另以合同约定相互之间的责任。但是，此项合同不得影响多式联运经营人对全程运输所承担的责任。

**第一百零三条** 货物的灭失、损坏或者迟延交付发生于多式联运的某一运输区段的，多式联运经营人的赔偿责任、责任限额和时效，依照调整该区段运输方式的有关法律确定。

**第一百零四条** 货物的灭失、损坏或者迟延交付发生的运输区段不能确定的，多式联运经营人应当依照本章关于承运人赔偿责任、责任限额和本法关于时效的规定承担赔偿责任。



## 第五章 海上旅客运输合同

**第一百零五条** 海上旅客运输合同，是指承运人以客轮、邮轮等适合的船舶经海路运输旅客及其行李，由旅客支付票款的合同。

**第一百零六条** 本章下列用语的含义：

（一）承运人，是指本人或者委托他人以本人名义与旅客订立海上旅客运输合同的人。

（二）实际承运人，是指接受承运人委托或者转委托，从事旅客及其行李全部运输或者部分运输的人。

（三）旅客，是指根据海上旅客运输合同运输的人；经承运人同意，根据海上货物运输合同，随船护送货物的人，视为旅客。

（四）行李，是指根据海上旅客运输合同由承运人载运的任何物品或者车辆，但是活动物除外。

（五）自带行李，是指旅客自行携带、保管或者放置在客舱中的行李。

**第一百零七条** 旅客客票是海上旅客运输合同成立的凭证。

**第一百零八条** 海上旅客运输合同中含有下列内容之一的条款无效：

- （一）免除承运人对旅客应当承担的法定责任；
- （二）降低本章规定的承运人责任限额；
- （三）对本章规定的举证责任作出相反的约定；
- （四）限制旅客提出赔偿请求的权利。

前款规定的合同条款的无效，不影响合同其他条款的效力。

**第一百零九条** 海上旅客运输的运输期间，自旅客登船时起至旅客离船时止。客票票价含接送费用的，运输期间包括承运人经水路将旅客从岸上接到船上和从船上送到岸上的时间，但是不包括旅客



在港站内、码头上或者在港口其他设施内的时间。

旅客自带行李的运输期间适用前款规定。旅客自带行李由承运人或者其受雇人、代理人接收尚未交还给旅客的，运输期间包括旅客在港站内、码头上或者在港口其他设施内的时间。

旅客自带行李以外的其他行李，运输期间自旅客将行李交付承运人或者承运人的受雇人、代理人时起至承运人或者承运人的受雇人、代理人交还旅客时止。

**第一百一十条** 旅客无票乘船、越级乘船、超程乘船或者持不符合减价条件的优惠客票乘船的，应当按照规定补足票款，承运人可以按照规定加收票款；拒不支付票款的，船长有权在适当地点令其离船，承运人有权要求其支付。

**第一百一十一条** 旅客不得随身携带或者在行李中夹带违禁品或者易燃、易爆、有毒、有腐蚀性、有放射性以及其他有可能危及船上人身和财产安全的危险品。

承运人有权将旅客随身携带或者在行李中夹带的违禁品、危险品卸下、销毁或者消除危险性，或者送交有关部门，而不承担赔偿责任。

旅客违反本条第一款规定，造成损害的，应当承担赔偿责任。

**第一百一十二条** 在本法第一百零九条规定的旅客及其行李的运输期间，因承运人或者承运人的受雇人、代理人在受雇或者受委托的范围内的过错引起事故，造成旅客人身伤亡或者行李灭失、损坏的，承运人应当承担赔偿责任。

请求人对承运人或者承运人的受雇人、代理人的过错，应当承担举证责任；但是，本条第三款、第四款规定的情形除外。

旅客的人身伤亡或者自带行李、旅客车辆所载行李的灭失、损



坏，是因船舶的沉没、碰撞、搁浅、爆炸、火灾或者船舶的缺陷引起的，承运人或者承运人的受雇人、代理人除非提出相反证据，应当视为其有过错。

旅客自带行李、旅客车辆所载行李以外的其他行李的灭失或者损坏，无论因何种事故引起，承运人或者承运人的受雇人、代理人除非提出相反证据，应当视为其有过错。

**第一百一十三条** 经承运人证明，旅客的人身伤亡或者行李的灭失、损坏是因旅客本人的过失或者旅客和承运人的共同过失造成的，可以免除或者相应减轻承运人的赔偿责任。

经承运人证明，旅客的人身伤亡或者行李的灭失、损坏是因旅客本人的故意造成的，或者旅客的人身伤亡是旅客本人健康原因造成的，承运人不承担赔偿责任。

**第一百一十四条** 承运人对旅客的货币、金银、珠宝、有价证券或者其他贵重物品所发生的灭失、损坏，不承担赔偿责任。

旅客与承运人约定将前款规定的物品交由承运人保管的，承运人应当依据本法第一百一十五条的规定承担赔偿责任；双方书面约定的赔偿数额高于本法第一百一十五条规定的赔偿责任限额的，承运人应当按照约定的数额承担赔偿责任。

**第一百一十五条** 承运人在每次海上旅客运输中的赔偿责任限额，按照下列规定执行：

- （一）旅客人身伤亡的，每名旅客不超过 175000 计算单位；
- （二）旅客自带行李灭失或者损坏的，每名旅客不超过 1800 计算单位；
- （三）旅客车辆包括该车辆所载行李灭失或者损坏的，每一车辆不超过 10000 计算单位；



（四）本款第二项、第三项以外的旅客其他行李灭失或者损坏的，每名旅客不超过 2700 计算单位。

承运人和旅客可以约定承运人对旅客车辆和旅客车辆以外的其他行李损失的免赔额。但是，对每一车辆损失的免赔额不得超过 300 计算单位，对每名旅客的车辆以外的其他行李损失的免赔额不得超过 135 计算单位。在计算每一车辆或者每名旅客的车辆以外的其他行李的损失赔偿数额时，应当扣除约定的承运人免赔额。

承运人和旅客可以书面约定高于本条第一款规定的赔偿限额。

**第一百一十六条** 经证明，旅客的人身伤亡或者行李的灭失、损坏是因承运人的故意或者明知可能造成损害而轻率地作为或者不作为造成的，承运人不得援用本法第一百一十四条和第一百一十五条限制赔偿责任的规定。

经证明，旅客的人身伤亡或者行李的灭失、损坏是因承运人的受雇人、代理人的故意或者明知可能造成损害而轻率地作为或者不作为造成的，承运人的受雇人、代理人不得援用本法第一百一十四条和第一百一十五条限制赔偿责任的规定。

**第一百一十七条** 行李发生明显损坏的，旅客应当按照下列规定向承运人或者承运人的受雇人、代理人提交书面通知：

（一）自带行李、旅客车辆所载行李，应当在旅客离船前或者离船时提交；

（二）其他行李，应当在行李交还前或者交还时提交。

行李的损坏不明显，旅客在离船时或者行李交还时难以发现的，以及行李发生灭失的，旅客应当在离船或者行李交还或者应当交还之日起十五日内，向承运人或者承运人的受雇人、代理人提交书面



通知。

旅客未依据本条第一款、第二款规定及时提交书面通知的，除非提出相反证据，视为已经完整无损地收到行李。

行李交还时，旅客已经与承运人对行李进行联合检查或者检验的，无需提交书面通知。

**第一百一十八条** 就旅客人身伤亡或者行李灭失、损坏通过诉讼、仲裁等方式对承运人提起的任何赔偿请求，无论请求人是否为合同的一方，也无论是根据合同或者侵权行为提出请求，均适用本章关于承运人的抗辩理由和限制赔偿责任的规定。

对承运人的受雇人、代理人提起前款赔偿请求的，承运人的受雇人或者代理人证明其行为在受雇或者受委托的范围内的，适用前款规定。

**第一百一十九条** 承运人将旅客及其行李全部运输或者部分运输委托给实际承运人履行的，仍然应当依照本章规定，对全部运输负责。实际承运人履行运输的，承运人应当对实际承运人的行为或者实际承运人的受雇人、代理人在受雇或者受委托的范围内的行为负责。

**第一百二十条** 本章关于承运人责任的规定，适用于实际承运人。本章关于承运人的受雇人、代理人责任的规定，适用于实际承运人的受雇人、代理人。

**第一百二十一条** 承运人承担本章未规定的义务或者放弃本章赋予的权利的任何特别协议，经实际承运人书面明确同意的，对实际承运人发生效力；实际承运人是否同意，不影响此项特别协议对承运人的效力。

**第一百二十二条** 承运人与实际承运人均负有赔偿责任的，应当



在此项责任范围内承担连带责任。

**第一百二十三条** 就旅客的人身伤亡或者行李的灭失、损坏，分别向承运人、实际承运人以及他们的受雇人、代理人提出赔偿请求的，赔偿总额不得超过本法第一百一十五条规定的限额。

**第一百二十四条** 本法第一百一十九条至第一百二十三条的规定，不影响承运人和实际承运人之间相互追偿。

**第一百二十五条** 承运人或者实际承运人应当对旅客人身伤亡赔偿责任进行责任保险或者取得相应的财务保证。

**第一百二十六条** 旅客人身伤亡损害赔偿请求可以直接向责任人或者财务保证人提出。承运人或者实际承运人丧失本章规定的限制赔偿责任权利的，不影响其责任人或者财务保证人援用本章规定限制赔偿责任。

责任人或者财务保证人有权以损害是因承运人或者实际承运人的故意造成的进行抗辩，并有权援用承运人或者实际承运人除破产或者清算之外的理由进行抗辩。

## **第六章 租船合同**

### **第一节 一般规定**

**第一百二十七条** 本法规定的租船合同，包括航次租船合同、定期租船合同和光船租赁合同。租船合同应当采用书面形式订立。

**第一百二十八条** 本章关于出租人和承租人之间权利义务的规定，仅在租船合同没有约定或者没有不同约定时适用。

### **第二节 航次租船合同**

**第一百二十九条** 航次租船合同，是指船舶出租人向承租人提供船舶或者船舶的部分舱位，装运约定的货物，从一港运至另一港，由承租人支付约定运费的合同。



航次租船合同对出租人和承租人之间的权利义务没有约定或者约定不明时，除适用本节规定外，还适用本法第四章有关当事人之间权利义务的规定。

航次租船合同违反本法第四十八条和第五十条规定的条款无效。

**第一百三十条** 航次租船合同的内容，主要包括出租人和承租人的名称、船名、船籍、载货重量、容积、货名、装货港和目的港、受载期限、装卸期限、运费、滞期费、速遣费以及其他有关事项。

**第一百三十一条** 对于按照航次租船合同运输的货物签发的提单，提单持有人不是承租人的，承运人与该提单持有人之间的权利义务关系适用提单的约定。但是，提单中载明适用航次租船合同条款的，适用该航次租船合同的条款。

**第一百三十二条** 出租人应当提供约定的船舶；经承租人同意，可以更换船舶。出租人提供或者更换的船舶不符合合同约定的，承租人有权拒绝或者解除合同。

因出租人的过错未提供约定的船舶致使承租人遭受损失的，出租人应当承担赔偿责任。

**第一百三十三条** 出租人在约定的受载期限内未能提供船舶的，承租人有权解除合同。但是，出租人将船舶延误情况和船舶预期抵达装货港的日期通知承租人的，承租人应当自收到通知时起四十八小时内，将是否解除合同的决定通知出租人。

因出租人的过错延误提供船舶致使承租人遭受损失的，出租人应当承担赔偿责任。

**第一百三十四条** 航次租船合同的装货、卸货期限及其计算办法，超过装货、卸货期限后的滞期费和提前完成装货、卸货的速遣



费，由双方约定。

**第一百三十五条** 承租人可以将其租用的船舶转租；转租后，原合同约定的权利和义务不受影响。

**第一百三十六条** 承租人应当提供约定的货物；经出租人同意，可以更换货物。但是，更换的货物对出租人不利的，出租人有权拒绝或者解除合同。

因未提供约定的货物致使出租人遭受损失的，承租人应当承担赔偿责任。

**第一百三十七条** 出租人应当在合同约定的卸货港卸货。合同订有承租人选择卸货港条款的，在承租人未按照合同约定及时通知确定的卸货港时，船长可以从约定的选卸港中自行选定一港卸货。承租人未按照合同约定及时通知确定的卸货港，致使出租人遭受损失的，应当承担赔偿责任。出租人未按照合同约定，擅自选定港口卸货致使承租人遭受损失的，应当承担赔偿责任。

### 第三节 定期租船合同

**第一百三十八条** 定期租船合同，是指船舶出租人向承租人提供约定的由出租人配备船员的船舶，由承租人在约定的期间内按照约定的用途使用，并支付租金的合同。

**第一百三十九条** 定期租船合同的内容，主要包括出租人和承租人的名称、船名、船籍、船级、吨位、容积、船速、燃料消耗、航区、用途、租船期间、交船和还船的时间和地点以及条件、租金及其支付，以及其他有关事项。

**第一百四十条** 出租人应当按照合同约定的时间交付船舶。

出租人违反前款规定的，承租人有权解除合同。出租人将船舶延误情况和船舶预期抵达交船港的日期通知承租人的，承租人应当



自接到通知时起四十八小时内，将解除合同或者继续租用船舶的决定通知出租人。

因出租人的过错延误提供船舶致使承租人遭受损失的，出租人应当承担赔偿责任。

**第一百四十一条** 出租人交付船舶时，应当做到谨慎处理，使船舶处于适航状态。交付的船舶应当适于约定的用途。

出租人违反前款规定的，承租人有权解除合同，并有权要求赔偿因此遭受的损失。

**第一百四十二条** 船舶在租期内不符合约定的适航状态或者其他状态，出租人应当采取可能采取的合理措施，使船舶状态尽快恢复。

船舶不符合约定的适航状态或者其他状态，不能正常营运连续满二十四小时的，对因此而损失的营运时间，承租人不付租金，但是上述状态是由承租人造成的除外。

**第一百四十三条** 承租人应当保证船舶在约定航区内的安全港口或者地点之间从事约定的海上运输。

承租人违反前款规定的，出租人有权解除合同，并有权要求赔偿因此遭受的损失。

**第一百四十四条** 承租人应当保证船舶用于运输约定的合法货物。

承租人将船舶用于运输活动物或者危险货物的，应当事先征得出租人同意。

承租人违反本条规定致使出租人遭受损失的，应当承担赔偿责任。

**第一百四十五条** 承租人有权就船舶的营运向船长发出指示，但



是不得违反定期租船合同的约定。

**第一百四十六条** 承租人可以将租用的船舶转租，但是应当将转租的情况及时通知出租人。租用的船舶转租后，原租船合同约定的权利和义务不受影响。

**第一百四十七条** 船舶所有人转让已经租出的船舶的所有权，定期租船合同约定的当事人的权利和义务不受影响，但是应当及时通知承租人。船舶所有权转让后，原租船合同由受让人和承租人继续履行。

**第一百四十八条** 在合同期间，船舶进行海难救助的，承租人有权获得扣除救助费用、损失赔偿、船员应得部分以及其他费用后的救助款项的百分之五十。

**第一百四十九条** 承租人应当按照合同约定支付租金；未按照合同约定支付租金的，出租人有权解除合同，并有权要求赔偿因此遭受的损失。

**第一百五十条** 承租人未向出租人支付租金或者合同约定的其他款项的，出租人对船上属于承租人的货物和财产以及转租船舶的收入享有留置权。

**第一百五十一条** 承租人向出租人交还船舶时，该船舶应当具有与出租人交船时相同的良好状态，但是船舶本身的自然磨损除外。

船舶未能保持与交船时相同的良好状态的，承租人应当负责修复或者给予赔偿。

**第一百五十二条** 经合理计算，完成最后航次的日期约为合同约定的还船日期，但是可能超过合同约定的还船日期的，承租人有权超期用船以完成该航次。超期期间，承租人应当按照合同约定的租金率支付租金；市场租金率高于合同约定的租金率的，承租人应当



按照市场租金率支付租金。

#### 第四节 光船租赁合同

**第一百五十三条** 光船租赁合同，是指船舶出租人向承租人提供不配备船员的船舶，在约定的期间内由承租人占有、使用和营运，并向出租人支付租金的合同。

**第一百五十四条** 光船租赁合同的内容，主要包括出租人和承租人的名称、船名、船籍、船级、吨位、容积、航区、用途、租船期间、交船和还船的时间和地点以及条件、船舶检验、船舶的保养维修、租金及其支付、船舶保险、合同解除的时间和条件，以及其他有关事项。

**第一百五十五条** 出租人应当在合同约定的港口或者地点，按照合同约定的时间，向承租人交付船舶以及船舶证书。交付船舶时，出租人应当做到谨慎处理，使船舶处于适航状态。交付的船舶应当适于合同约定的用途。

出租人违反前款规定的，承租人有权解除合同，并有权要求赔偿因此遭受的损失。

**第一百五十六条** 在光船租赁期间，承租人负责船舶的保养、维修。

**第一百五十七条** 在光船租赁期间，承租人应当按照合同约定的船舶价值，以出租人同意的保险方式为船舶进行保险，并负担保险费用。

**第一百五十八条** 在光船租赁期间，因承租人对船舶占有、使用和营运的原因使出租人的利益受到影响或者遭受损失的，承租人应当负责消除影响或者赔偿损失。

因船舶所有权争议或者出租人所负的债务致使船舶被扣押的，



出租人应当保证承租人的利益不受影响；致使承租人遭受损失的，出租人应当承担赔偿责任。

**第一百五十九条** 在光船租赁期间，未经出租人书面同意，承租人不得转让合同的权利和义务或者以光船租赁的方式将船舶进行转租。

**第一百六十条** 未经承租人事先书面同意，出租人不得在光船租赁期间对船舶设立抵押权。

出租人违反前款规定，致使承租人遭受损失的，应当承担赔偿责任。

**第一百六十一条** 承租人应当按照合同约定支付租金。承租人未按照合同约定的时间支付租金连续超过七日的，出租人有权解除合同，并有权要求赔偿因此遭受的损失。

船舶灭失或者失踪的，租金应当自船舶灭失或者得知其最后消息之日起停止支付，预付租金应当按照比例退还。

**第一百六十二条** 本法第一百四十三条、第一百四十四条第一款、第一百五十一条和第一百五十二条的规定，适用于光船租赁合同。

**第一百六十三条** 订有租购条款的光船租赁合同，承租人按照合同约定向出租人付清租购费时，船舶所有权即归于承租人。

## 第七章 海上拖航合同

**第一百六十四条** 海上拖航合同，是指承拖方用拖轮将被拖物经海路从一地拖至另一地，而由被拖方支付拖航费的合同。

本章规定不适用于在港区内对船舶提供的拖轮服务。

**第一百六十五条** 海上拖航合同应当采用书面形式订立。海上拖航合同的内容，主要包括承拖方和被拖方的名称和住所、拖轮和被



拖物的名称和主要尺度、拖轮马力、起拖地和目的地、起拖日期、拖航费及其支付方式，以及其他有关事项。

**第一百六十六条** 承拖方在起拖前和起拖当时，应当谨慎处理，使拖轮处于适航、适拖状态，妥善配备船员，配置拖航索具和配备供应品以及该航次必备的其他装置、设备。

被拖方在起拖前和起拖当时，应当做好被拖物的拖航准备，谨慎处理，使被拖物处于适拖状态，并向承拖方如实说明被拖物的情况，按照规定提供有关检验机构签发的被拖物适合拖航的证书和有关文件。

**第一百六十七条** 起拖前，因不可抗力或者其他不能归责于双方的原因致使合同不能履行的，双方均可以解除合同，并互相不承担赔偿责任。除合同另有约定外，拖航费已经支付的，承拖方应当退还给被拖方。

**第一百六十八条** 起拖后，因不可抗力或者其他不能归责于双方的原因致使合同不能继续履行的，双方均可以解除合同，并互相不承担赔偿责任。除合同另有约定外，拖航费按照实际完成的拖航部分确定。

**第一百六十九条** 因不可抗力或者其他不能归责于双方的原因致使被拖物不能拖至目的地的，除合同另有约定外，承拖方可以在目的地的邻近地点或者拖轮船长选定的安全的港口或者锚泊地，将被拖物移交给被拖方或者其代理人，视为已经履行合同。

**第一百七十条** 被拖方未按照约定支付拖航费和其他合理费用的，承拖方对被拖物享有留置权。

**第一百七十一条** 在海上拖航过程中，承拖方或者被拖方遭受的损失，由一方的过错造成的，有过错的一方应当承担赔偿责任；由



双方过错造成的，各方按照过错程度的比例承担赔偿责任。

虽有前款规定，经承拖方证明，被拖方的损失是由于下列原因之一造成的，承拖方不承担赔偿责任：

（一）拖轮船长、船员、引航员或者承拖方的其他受雇人、代理人在驾驶拖轮或者管理拖轮中的过错；

（二）拖轮在海上救助或者企图救助人命或者财产时的过错。

本条规定仅在海上拖航合同没有约定或者没有不同约定时适用。

**第一百七十二条** 在海上拖航过程中，由于承拖方或者被拖方的过错，造成第三人人身伤亡或者财产损失的，承拖方和被拖方对第三人承担连带赔偿责任。除合同另有约定外，一方支付的赔偿超过其应当承担的比例的，对另一方有追偿权。

**第一百七十三条** 拖轮所有人拖带其所有的或者经营的驳船载运货物，经海路由一港运至另一港的，视为海上货物运输。

## 第八章 船舶碰撞

**第一百七十四条** 船舶碰撞，是指船舶在海上或者与海相通的可航水域发生接触造成损害的事故。

船舶与船舶以外的任何其他非用于军事或者政府公务的船艇之间发生碰撞，适用本章的规定。

**第一百七十五条** 船舶发生碰撞，当事船舶的船长在不严重危及本船和船上人员安全的情况下，对于相碰的船舶和船上人员应当尽力施救。

碰撞船舶的船长应当尽可能将其船舶名称、船籍港、出发港和目的港通知对方。

**第一百七十六条** 船舶发生碰撞，是由于不可抗力或者其他不能



归责于任何一方的原因或者无法查明的原因造成的，碰撞各方互相不承担赔偿责任。

**第一百七十七条** 船舶发生碰撞，是由于一船的过错造成的，由有过错的船舶承担赔偿责任。

**第一百七十八条** 船舶发生碰撞，碰撞的船舶互有过错的，各船按照过错程度的比例承担赔偿责任；过错程度相当或者过错程度的比例无法判定的，平均承担赔偿责任。

互有过错的船舶，对碰撞造成的船舶以及船上货物和其他财产的损失，依照前款规定的比例承担赔偿责任。碰撞造成第三人财产损失的，各船的赔偿责任均不超过其应当承担的比例。

互有过错的船舶，对造成的第三人的人身伤亡，承担连带赔偿责任。一船支付的赔偿超过本条第一款规定的比例的，有权向其他有过错的船舶追偿。

**第一百七十九条** 船舶因操纵不当或者不遵守航行规章，虽然实际上没有与其他船舶发生碰撞，但是使其他船舶以及船上的人员、货物或者其他财产遭受损失的，适用本章的规定。

## 第九章 海难救助

**第一百八十条** 本章规定适用于对海上或者与海相通的可航水域内遇险的船舶或者其他财产进行的救助。

船舶与船舶以外的任何其他非用于军事或者政府公务的船艇之间发生的救助关系，适用本章的规定。

除本法第一百八十五条关于撤销或者变更救助合同和第一百八十六条、第一百八十七条关于防止或者减轻生态环境损害的规定外，本章其他规定仅在救助合同没有约定或者没有不同约定时适用。

**第一百八十一条** 本章下列用语的含义：



(一) 财产，是指非永久地和非有意地依附于岸线的任何财产，包括有风险的运费。

(二) 救助款项，是指依照本章规定，被救助方应当向救助方支付的任何救助报酬、酬金或者补偿。

**第一百八十二条** 本章规定不适用于海上已经就位的从事海底矿物资源的勘探、开发或者生产的固定式、浮动式平台和移动式近海钻井装置。

**第一百八十三条** 船长在不严重危及本船和船上人员安全的情况下，有义务尽力救助海上人命。

**第一百八十四条** 救助方与被救助方就海难救助达成协议，救助合同成立。

遇险船舶的船长有权代表船舶所有人订立救助合同。遇险船舶的船长或者船舶所有人有权代表船上财产所有人订立救助合同。

**第一百八十五条** 有下列情形之一的，一方当事人起诉或者双方当事人协议仲裁的，受理争议的法院或者仲裁机构可以撤销、变更救助合同：

(一) 合同在受胁迫或者危险情况的影响下订立，并且合同条款显失公平；

(二) 根据合同支付的救助款项明显过高或者过低于实际提供的救助服务。

**第一百八十六条** 在救助作业过程中，救助方对被救助方负有下列义务：

(一) 以应有的谨慎进行救助；

(二) 以应有的谨慎防止或者减少生态环境损害；

(三) 在合理需要的情况下，寻求其他救助方援助；



（四）接受被救助方要求其他救助方参与救助作业的合理要求，但是要求不合理的，原救助方的救助报酬金额不受影响。

**第一百八十七条** 在救助作业过程中，被救助方对救助方负有下列义务：

- （一）与救助方通力合作；
- （二）以应有的谨慎防止或者减少生态环境损害；
- （三）获救的船舶或者其他财产被送至安全地点时，及时接受救助方提出的合理的移交要求。

**第一百八十八条** 救助方对遇险的船舶和其他财产的救助，取得效果的，有权获得救助报酬；未取得效果的，除本法第一百九十一条或者其他法律另有规定外，无权获得救助款项。

**第一百八十九条** 确定救助报酬，应当体现对救助作业的鼓励，并综合考虑下列各项因素：

- （一）船舶和其他财产的获救价值；
- （二）救助方在防止或者减少生态环境损害方面的技能和努力；
- （三）救助方的救助成效；
- （四）危险的性质和程度；
- （五）救助方在救助船舶、其他财产和人命方面的技能和努力；
- （六）救助方所用的时间、支出的费用和遭受的损失；
- （七）救助方或者救助设备可能面临的责任风险和其他风险；
- （八）救助方提供救助服务的及时性；
- （九）用于救助作业的船舶和其他设备的可用性和使用情况；
- （十）救助设备的备用状况、效能和设备的价值。

救助报酬不得超过船舶和其他财产的获救价值。

**第一百九十条** 船舶和其他财产的获救价值，是指船舶和其他财



产获救后的估计价值或者实际出卖的收入，扣除有关税款和海关、检疫、检验费用以及进行卸载、保管、估价、出卖而产生的费用后的价值。

前款规定的获救价值，不包括获救的船员私人物品和旅客自带行李的价值。

**第一百九十一条** 对构成生态环境损害危险的船舶或者船上货物进行的救助，救助方依据本法第一百八十九条规定获得的救助报酬，少于依据本条规定可以得到的特别补偿的，救助方有权从船舶所有人处获得相当于救助费用的特别补偿。

救助方进行前款规定的救助作业，取得防止或者减少生态环境损害效果的，船舶所有人依照前款规定应当向救助方支付的特别补偿可以另行增加，增加的数额可以达到救助费用的百分之三十。受理争议的法院或者仲裁机构认为适当，并考虑本法第一百八十九条第一款的规定，可以判决或者裁决进一步增加特别补偿数额；但是，在任何情况下，增加部分不得超过救助费用的百分之一百。

本条所称救助费用，是指救助方在救助作业中直接支付的合理费用以及实际使用救助设备、投入救助人员的合理费用。确定救助费用应当考虑本法第一百八十九条第一款第八项至第十项的规定。

在任何情况下，本条规定的全部特别补偿，只有在超过救助方依据本法第一百八十九条规定能够获得的救助报酬时，方可支付，支付金额为特别补偿超过救助报酬的差额部分。

因救助方的过失未能防止或者减少生态环境损害的，可以全部或者部分剥夺救助方获得特别补偿的权利。

本条规定不影响船舶所有人对其他被救助方的追偿权。

**第一百九十二条** 救助报酬的金额，应当由获救的船舶和其他财



产的各所有人，按照船舶和其他各项财产各自的获救价值占全部获救价值的比例承担。

**第一百九十三条** 参加同一救助作业的各救助方的救助报酬，依据本法第一百八十九条的规定标准，由各方协商确定；协商不成的，可以向法院起诉或者经各方协议申请仲裁。

**第一百九十四条** 在救助作业中救助人命的救助方，对获救人员不得请求酬金，但是有权从救助船舶或者其他财产、防止或者减少生态环境损害的救助方获得的救助款项中，获得合理的份额。

**第一百九十五条** 下列救助行为无权获得救助款项：

（一）正常履行拖航合同或者其他服务合同的义务进行救助的，但是提供不属于履行上述义务的特殊劳务除外；

（二）不顾遇险船舶的船长、船舶所有人或者其他财产所有人明确、合理的拒绝，仍然进行救助。

**第一百九十六条** 因救助方的过失致使救助作业成为必需或者更加困难的，或者救助方有欺诈或者其他不诚实行为的，应当取消或者减少向救助方支付的救助款项。

**第一百九十七条** 被救助方在救助作业结束后，应当根据救助方的要求，对救助款项提供满意的担保。

在不影响前款规定的情况下，获救船舶的船舶所有人应当在获救的货物交还前，尽力使货物的所有人对其应当承担的救助款项提供满意的担保。

在未根据救助方的要求对获救的船舶或者其他财产提供满意的担保以前，未经救助方同意，不得将获救的船舶和其他财产从救助作业完成后最初到达的港口或者地点移走。

**第一百九十八条** 受理救助款项请求的法院或者仲裁机构根据



具体情况，在合理的条件下，可以裁定或者裁决被救助方向救助方先行支付适当的金额。

被救助方根据前款规定先行支付金额后，其根据本法第一百九十七条规定提供的担保金额应当相应扣减。

**第一百九十九条** 对于获救满九十日的船舶和其他财产，被救助方不支付救助款项也不提供满意的担保的，救助方可以申请法院裁定强制拍卖；对于无法保管、不易保管或者保管费用可能超过其价值的获救的船舶和其他财产，可以申请提前拍卖。

拍卖所得价款，在扣除保管和拍卖过程中的全部费用后，依照本法规定支付救助款项；剩余的金额，退还被救助方；无法退还、自拍卖之日起满一年又无人认领的，归国家所有；不足的金额，救助方有权向被救助方追偿。

**第二百条** 同一船舶所有人的船舶之间进行的救助，救助方获得救助款项的权利适用本章规定。

**第二百零一条** 国家有关主管机关从事或者控制的救助作业，救助方有权享受本章规定的关于救助作业的权利和补偿。

## 第十章 共同海损

**第二百零二条** 共同海损，是指在同一海上航程中，船舶、货物和其他财产遭遇共同危险，为了共同安全，有意合理地采取措施所直接造成的特殊牺牲、支付的特殊费用。

在航程中或者在航程结束后发生的船舶或者货物因迟延所造成的损失，包括船期损失和行市损失以及其他间接损失，均不得列入共同海损。

同一海上航程中的船舶、货物或者其他财产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。



**第二百零三条** 船舶因发生意外、牺牲或者其他特殊情况而损坏时，为了安全完成本航程，驶入避难港口、避难地点或者驶回装货港口、装货地点进行必要的修理，在该港口或者地点额外停留期间所支付的港口费，船员工资、给养，船舶所消耗的燃料、物料，为修理而卸载、储存、重装或者搬移船上货物、燃料、物料以及其他财产所造成的损失、支付的费用，应当列入共同海损。

**第二百零四条** 为代替可以列为共同海损的特殊费用而支付的额外费用，可以作为代替费用列入共同海损；但是，列入共同海损的代替费用的金额，不得超过被代替的共同海损的特殊费用。

**第二百零五条** 提出共同海损分摊请求的一方应当承担举证责任，证明其损失应当列入共同海损。

**第二百零六条** 引起共同海损特殊牺牲、特殊费用的事故，可能是由航程中一方的过错造成的，不影响该方要求分摊共同海损的权利；但是，非过错方或者过错方可以就此项过错提出赔偿请求或者进行抗辩。

**第二百零七条** 船舶、货物和运费的共同海损牺牲的金额，按照下列规定确定：

（一）船舶共同海损牺牲的金额，按照实际支付的合理修理费，减除合理的以新换旧的扣减额计算。船舶尚未修理的，按照牺牲造成的合理贬值计算，但是不得超过估计的修理费。

船舶发生实际全损或者修理费用超过修复后的船舶价值的，共同海损牺牲金额按照该船舶在完好状态下的估计价值，减除不属于共同海损损坏的估计的修理费和该船舶受损后的价值的余额计算。

（二）货物共同海损牺牲的金额，货物灭失的，按照货物在装船时的价值加保险费加运费，减除由于牺牲无需支付的运费计算。



货物损坏，在就损坏程度达成协议前售出的，按照货物在装船时的价值加保险费加运费，与出售货物净得的差额计算。

（三）运费共同海损牺牲的金额，按照货物遭受牺牲造成的运费的损失金额，减除为取得该项运费本应支付，但是由于牺牲无需支付的营运费用计算。

**第二百零八条** 共同海损应当由受益方按照各自的分摊价值的比例分摊。

船舶、货物和运费的共同海损分摊价值，分别按照下列规定确定：

（一）船舶共同海损分摊价值，按照船舶在航程终止时的完好价值，减除不属于共同海损的损失金额计算，或者按照船舶在航程终止时的实际价值，加上共同海损牺牲的金额计算。

（二）货物共同海损分摊价值，按照货物在装船时的价值加保险费加运费，减除不属于共同海损的损失金额和承运人承担风险的运费计算。货物在抵达目的港以前售出的，按照出售净得金额，加上共同海损牺牲的金额计算。

旅客的行李和私人物品，不分摊共同海损。

（三）运费分摊价值，按照承运人承担风险并于航程终止时有权收取的运费，减除为取得该项运费而在共同海损事故发生后，为完成本航程所支付的营运费用，加上共同海损牺牲的金额计算。

**第二百零九条** 未申报的货物或者谎报的货物，应当参加共同海损分摊；其遭受的特殊牺牲，不得列入共同海损。

不正当地以低于货物实际价值作为申报价值的，按照实际价值分摊共同海损；发生共同海损牺牲时，按照申报价值计算牺牲金额。

**第二百一十条** 对共同海损特殊牺牲和垫付的共同海损特殊费



用，应当计算利息。

**第二百一十一条** 经利害关系人要求，各分摊方应当提供共同海损担保。

以提供保证金方式进行共同海损担保的，保证金应当交由海损理算机构以保管人名义存入银行。

保证金的提供、使用或者退还，不影响各方最终的分摊责任。

**第二百一十二条** 共同海损理算，适用合同约定的理算规则；合同未约定的，适用本章的规定。

### 第十一章 海事赔偿责任限制

**第二百一十三条** 船舶所有人、海难救助方，对本法第二百一十六条规定的海事赔偿请求，可以依照本章规定限制赔偿责任。

船舶承租人、船舶经营人和船舶管理人适用本章有关船舶所有人的规定。

**第二百一十四条** 本法第二百一十六条规定的海事赔偿请求向船舶所有人、海难救助方之外的人员提出，船舶所有人、海难救助方对该人员的行为、过错负有责任的，该人员可以依照本章规定限制赔偿责任。

**第二百一十五条** 被保险人依照本章规定可以限制赔偿责任的，对该海事赔偿请求承担责任的保险人，有权依照本章规定享受相同的赔偿责任限制。

**第二百一十六条** 下列海事赔偿请求，除本法第二百一十七条和第二百一十八条另有规定外，无论赔偿责任的基础有何不同，责任人均可以依照本章规定限制赔偿责任：

（一）在船上发生的或者与船舶营运、救助作业直接相关的人身伤亡或者财产的灭失、损坏，包括对港口工程、港池、航道和助



航设施造成的损坏，以及由此引起的相应损失的赔偿请求；

（二）海上货物运输因迟延交付或者旅客及其行李运输因迟延到达造成损失的赔偿请求；

（三）与船舶营运或者救助作业直接相关的，侵犯非合同权利的行为造成其他损失的赔偿请求；

（四）责任人以外的其他人，为避免或者减少责任人依照本章规定可以限制赔偿责任的损失而采取措施的赔偿请求，以及因此项措施造成进一步损失的赔偿请求。

前款所列赔偿请求，无论提出的方式有何不同，均可以限制赔偿责任。但是，第四项涉及责任人以合同约定支付报酬的，不得援用本条赔偿责任限制的规定。

**第二百一十七条** 本章规定不适用于下列各项：

（一）对救助款项或者共同海损分摊的请求；

（二）本法第十二章第二节规定的船舶油类污染损害责任的赔偿请求；

（三）有关沉没、遇难、搁浅或者被弃船舶及船上物件、货物的打捞、清除、拆毁或者无害化费用的请求；

（四）中华人民共和国缔结或者参加的国际核能损害责任限制公约规定的核能损害的赔偿请求；

（五）核动力船舶造成的核能损害的赔偿请求；

（六）船舶所有人或者海难救助方的受雇人提出的赔偿请求，依照相关法律船舶所有人或者海难救助方对该类赔偿请求无权限制赔偿责任，或者该项法律作了高于本章规定的赔偿责任限额的规定。

**第二百一十八条** 经证明，引起赔偿请求的损失是因责任人的故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为造成的，该责任



人无权依照本章规定限制赔偿责任。

**第二百一十九条** 除本法第二百二十条另有规定外，海事赔偿责任限制，依照下列规定计算赔偿责任限额：

（一）关于人身伤亡的赔偿请求

1.300 总吨至 500 总吨的船舶，赔偿责任限额为 500000 计算单位；

2.超过 500 总吨的船舶，500 总吨以下部分适用本项第 1 目的规定，500 总吨以上的部分，应当增加下列数额：

501 总吨至 2000 总吨的部分，每总吨增加 1000 计算单位；

2001 总吨至 30000 总吨的部分，每总吨增加 800 计算单位；

30001 总吨至 70000 总吨的部分，每总吨增加 600 计算单位；

超过 70000 总吨的部分，每总吨增加 400 计算单位。

（二）关于非人身伤亡的赔偿请求

1.300 总吨至 500 总吨的船舶，赔偿责任限额为 250000 计算单位；

2.超过 500 总吨的船舶，500 总吨以下部分适用本项第 1 目的规定，500 总吨以上的部分，应当增加下列数额：

501 总吨至 2000 总吨的部分，每总吨增加 500 计算单位；

2001 总吨至 30000 总吨的部分，每总吨增加 400 计算单位；

30001 总吨至 70000 总吨的部分，每总吨增加 300 计算单位；

超过 70000 总吨的部分，每总吨增加 200 计算单位。

（三）依照第一项规定的限额，不足以支付全部人身伤亡的赔偿请求的，其差额应当与非人身伤亡的赔偿请求并列，从第二项数额中按照比例受偿。

（四）在不影响第三项关于人身伤亡赔偿请求的情况下，就港



口工程、港池、航道和助航设施的损害提出的赔偿请求，应当较第二项中的其他赔偿请求优先受偿。

（五）不以船舶进行救助作业或者在被救船舶上进行救助作业的海难救助方，其赔偿责任限额按照 1500 总吨的船舶计算。

不满 300 总吨的船舶，以及从事沿海作业的船舶，其赔偿责任限额由国务院交通运输主管部门制定，报国务院批准后施行。

与船舶发生碰撞的非用于军事的或者政府公务的其他船艇，适用同一赔偿责任限额。

**第二百二十条** 海上旅客运输的旅客人身伤亡赔偿责任限制，按照 175000 计算单位乘以船舶证书规定的载客定额计算赔偿责任限额。

**第二百二十一条** 本法第二百一十九条和第二百二十条规定的赔偿责任限额，适用于同一特定事故引起的，向船舶所有人、海难救助方本人和他们对其行为、过错负有责任的人员提出的请求的总额。

**第二百二十二条** 责任人要求依照本法规定限制赔偿责任的，可以在有管辖权的法院设立责任限制基金。基金数额分别为本法第二百一十九条、第二百二十条规定的限额，加上自事故发生之日起至基金设立之日止的相应利息。

本章规定的任一责任人设立的基金应当认定为由所有责任人设立。

**第二百二十三条** 责任人设立责任限制基金后，有权依据本法第二百一十六条规定提出请求的任何人，不得对责任人的任何财产行使任何权利；已设立责任限制基金的责任人的船舶或者其他财产已经被采取保全措施，或者基金设立人已经提交担保的，法院应当及



时解除保全措施或者退还担保。

**第二百二十四条** 享受本章规定的责任限制的人，就同一事故向请求人提出反请求的，双方的请求金额应当相互抵销，本章规定的赔偿责任限额仅适用于两个请求金额之间的差额。

## **第十二章 船舶油污损害责任**

### **第一节 一般规定**

**第二百二十五条** 在中华人民共和国管辖海域和与海相通的可航水域的船舶油污损害赔偿，适用本章规定。

船舶油污损害赔偿范围包括：

（一）船舶油污造成该船舶之外的财产损失以及由此引起的收入损失；

（二）为防止或者减轻船舶油污损害采取预防措施所发生的费用，以及预防措施造成的损失；

（三）因油污造成生态环境损害所引起的收入损失；

（四）对受污染的生态环境已采取或者将要采取合理恢复措施的费用。

**第二百二十六条** 漏油船舶的船舶所有人承担船舶油污损害赔偿赔偿责任。

船舶所有人证明油污损害完全由于下列情形之一造成，经过及时采取合理措施，仍然不能避免对生态环境造成损害的，不承担赔偿责任：

（一）战争、武装冲突、恐怖活动或者不可抗拒的自然灾害；

（二）第三人故意；

（三）负责灯塔或者其他助航设备的管理部门，在执行职责时的疏忽，或者其他过错行为。



船舶所有人证明油污损害全部或者部分是因受害人的过错造成的，可以全部或者部分免除船舶所有人对该受害人所承担的赔偿责任。

**第二百二十七条** 船舶所有人可以依照本章规定限制赔偿责任。但是，船舶油污损害是因船舶所有人故意或者明知可能造成损害而轻率地作为或者不作为造成的，船舶所有人不得依照本章规定限制其赔偿责任。

**第二百二十八条** 两艘及以上船舶造成油污损害的，各船舶所有人应当对无法合理分开的损害承担连带责任。

前款规定不影响被索赔的船舶所有人依照本章规定限制赔偿责任。

**第二百二十九条** 国家建立船舶油污损害责任保险制度。船舶所有人应当按照国家有关规定投保船舶油污损害民事责任保险或者取得相应的财务保证。

船舶油污损害赔偿请求可以直接向船舶所有人的责任保险人或者财务保证人提出，但是责任保险人、财务保证人承担的赔偿责任不超过本法第二百三十三条、第二百三十九条规定的赔偿责任限额。船舶所有人丧失本章规定的限制赔偿责任权利的，不影响其责任保险人或者财务保证人援用本章规定限制赔偿责任。

对于前款规定的船舶油污损害赔偿请求，责任保险人或者财务保证人有权以损害是因船舶所有人的故意造成的进行抗辩，并有权援用船舶所有人除破产或者清算之外的理由进行抗辩。

国家依法完善并实施船舶油污损害赔偿基金制度。

**第二百三十条** 本章规定不影响船舶所有人向第三人追偿的权利。



## 第二节 船舶油类污染损害责任

**第二百三十一条** 船舶载运散装油类造成的油污损害责任适用本节规定。

为运输散装油类货物而建造或者改建的船舶，以及能够运输散装油类和其他货物的船舶，在实际运输散装油类货物及之后的任何航行期间，除能够证明船上没有散装油类货物的残余物外，适用本节规定。

本节所称油类，是指作为运输货物或者船舶燃料的任何持久性烃类矿物油，包括润滑油。

**第二百三十二条** 下列人员对船舶油类污染损害不承担赔偿责任，但是损害是因其本人故意或者明知可能造成损害而轻率地作为或者不作为造成的除外：

- （一）船舶所有人的受雇人或者代理人；
- （二）引航员或者除船员外为船舶服务的其他任何人；
- （三）船舶承租人、船舶经营人或者船舶管理人；
- （四）经船舶所有人同意或者按照政府主管部门的指令进行救助作业的任何人；
- （五）除船舶所有人外，采取预防措施的任何人；
- （六）本条第三项至第五项规定人员的受雇人或者代理人。

**第二百三十三条** 船舶载运油类造成油污损害的，船舶所有人对每一次事故按照下列规定计算赔偿责任限额：

- （一）5000 总吨以下的船舶，赔偿责任限额为 4510000 计算单位；
- （二）5001 总吨以上的船舶，5000 总吨以下部分适用前项的规定，5001 总吨以上的部分，每增加 1 总吨，增加 631 计算单位，



但是赔偿责任限额在任何情况下不超过 89770000 计算单位。

**第二百三十四条** 船舶所有人或者其责任保险人、财务保证人援用本节赔偿责任限制的规定的，应当在有管辖权的法院设立责任限制基金。

前款规定的任一责任人设立的基金，应当认定为由所有责任人设立。

**第二百三十五条** 责任限制基金已经设立且船舶所有人有权限制其赔偿责任的，油污损害赔偿请求人不得申请法院对船舶所有人的财产行使保全措施；已经采取的财产保全措施应当解除，船舶所有人为避免或者解除保全措施已经提供的保证金或者其他担保应当退还。

**第二百三十六条** 油污损害赔偿请求人应当按照损害赔偿额的比例分配责任限制基金。

责任限制基金分配之前，船舶所有人或者其责任保险人、财务保证人已经向油污损害赔偿请求人作出赔付的，或者由第三人作出赔付的，在赔付的数额内代位取得该请求人所具有的权利。

船舶所有人采取预防措施的费用以及因采取预防措施而造成的损失，与其他油污损害赔偿请求人在责任限制基金分配中处于同等地位。

### 第三节 船舶燃油污染损害责任

**第二百三十七条** 本章第二节规定的船舶装载的非持久性燃油以及除第二节规定的船舶之外的其他船舶装载的燃油造成的油污损害责任适用本节规定。

本节所称燃油，是指作为船舶燃料的烃类矿物油，包括润滑油。

本节关于船舶所有人的规定，适用于光船承租人、船舶经营人



和船舶管理人。

**第二百三十八条** 下列人员对本节规定的燃油污染损害不承担赔偿责任，但是损害是因其本人故意或者明知可能造成损害而轻率地作为或者不作为造成的除外：

- （一）船舶所有人的受雇人或者代理人；
- （二）引航员或者除船员外为船舶提供服务的其他任何人；
- （三）船舶航次承租人或者定期承租人；
- （四）经船舶所有人同意或者按照政府主管部门的指令进行救助作业的任何人；
- （五）除船舶所有人外，采取预防措施的任何人；
- （六）本条第三项至第五项规定人员的受雇人或者代理人。

**第二百三十九条** 本节规定的燃油污染损害赔偿限额适用本法第十一章的规定。

同一事故造成燃油污染损害和本法第二百一十六条规定的可以限制赔偿责任的其他损害的，责任人有权依据本法第二百一十九条的规定在同一赔偿责任限额内限制赔偿责任。

## 第十三章 海上保险合同

### 第一节 一般规定

**第二百四十条** 海上保险合同，是指保险人按照约定，对被保险人遭受海上保险事故造成保险标的的损失和产生的责任负责赔偿，而由被保险人支付保险费的合同。

海上保险事故，是指保险人与被保险人约定的任何海上事故，包括与海上航行有关的发生于内河或者陆上的事故。

**第二百四十一条** 海上保险合同的内容，主要包括下列各项：

- （一）保险人名称；



- (二) 被保险人名称；
- (三) 保险标的；
- (四) 保险价值；
- (五) 保险金额；
- (六) 保险责任和除外责任；
- (七) 保险期间；
- (八) 保险费。

**第二百四十二条** 下列各项可以作为保险标的：

- (一) 船舶；
- (二) 货物；
- (三) 船舶营运收入，包括运费、租金、旅客票款；
- (四) 货物预期利润；
- (五) 船员工资和其他报酬；
- (六) 对第三人的责任；
- (七) 由于发生海上保险事故可能受到损失的其他财产和产生的责任、费用。

保险人可以将对前款保险标的的保险进行再保险。除合同另有约定外，原被保险人不得享有再保险的利益。

**第二百四十三条** 保险标的的保险价值由保险人与被保险人书面约定；保险标的发生损失时，以约定的保险价值为赔偿计算标准。

保险人与被保险人未约定保险价值的，保险价值按照下列规定计算：

- (一) 船舶的保险价值，是保险责任开始时船舶的价值，包括船壳、机器、设备的价值，以及船上燃料、物料、索具、给养、淡水的价值和保险费的总和；



（二）货物的保险价值，是保险责任开始时货物在起运地的发票价格或者非贸易商品在起运地的实际价值以及运费和保险费的总和；

（三）运费的保险价值，是保险责任开始时承运人应收运费总额和保险费的总和；

（四）其他保险标的的保险价值，是保险责任开始时保险标的的实际价值和保险费的总和。

**第二百四十四条** 保险金额由保险人与被保险人约定。保险金额不得超过保险价值；超过保险价值的，超过部分无效。

**第二百四十五条** 建造中的船舶保险合同适用本章有关规定。

建造中的船舶保险合同，是指保险人按照约定，对被保险人在船厂建造、试航和交船过程中的船舶遭受海上保险事故造成的损失和产生的责任负责赔偿，而由被保险人支付保险费的合同。

建造中的船舶包括符合船舶建造合同约定，用于建造船舶的材料、机械和设备等。

## 第二节 合同的订立、解除和转让

**第二百四十六条** 被保险人提出保险要求，经保险人同意承保，并就海上保险合同的条款达成协议后，合同成立。保险人应当及时向被保险人签发保险单或者其他保险单证，并在保险单或者其他保险单证中载明当事人双方约定的合同内容。

**第二百四十七条** 合同订立前，被保险人应当将其知道的或者在通常业务中应当知道的有关影响保险人据以确定保险费率或者确定是否同意承保的重要情况，如实告知保险人。

保险人知道或者在通常业务中应当知道的相关情况，保险人没有询问的，被保险人无需告知。



**第二百四十八条** 因被保险人的故意，未将本法第二百四十七条第一款规定的重要情况如实告知保险人的，保险人有权解除合同，并不退还保险费。合同解除前发生海上保险事故造成损失的，保险人不承担赔偿责任。

非因被保险人的故意，未将本法第二百四十七条第一款规定的重要情况如实告知保险人的，保险人有权解除合同或者要求相应增加保险费。保险人在保险责任开始前解除合同的，应当退还全部保险费，但是有权收取手续费。保险人在保险责任开始后解除合同的，应当将自合同解除之日起至保险期间届满之日止的保险费退还被保险人，但是解除航次保险合同的，保险人可以不退还保险费。对于合同解除前发生海上保险事故造成的损失，保险人应当承担赔偿责任，但是未告知或者错误告知的重要情况对海上保险事故的发生有影响的除外。

本条规定的合同解除权，自保险人知道或者应当知道有解除事由之日起超过三十日不行使而消灭。

**第二百四十九条** 海上保险合同采用保险人提供的格式条款的，对于保险合同中免除或者减轻保险人责任等与被保险人有重大利害关系的条款，保险人在订立合同时应当作出足以引起被保险人注意的提示。被保险人要求说明的，保险人对该条款应当予以明确说明。

保险人未依照前款规定履行提示或者说明义务，致使被保险人没有注意或者理解与其有重大利害关系的条款的，被保险人可以主张该条款不成为合同的内容，但是被保险人知道或者应当知道该条款内容的除外。

**第二百五十条** 订立合同时，被保险人已经知道或者应当知道保险标的已经因发生海上保险事故而遭受损失的，保险人不承担赔偿



责任，但是有权收取保险费；保险人已经知道或者应当知道保险标的已经不可能因发生海上保险事故而遭受损失的，被保险人有权收回已经支付的保险费。

**第二百五十一条** 被保险人对同一保险标的、同一保险利益就同一海上保险事故向两个以上保险人重复订立合同，致使该保险标的的保险金额总和超过保险价值的，除合同另有约定外，被保险人可以向任何保险人提出赔偿请求，但是被保险人获得的赔偿金额总和不得超过保险标的的受损价值。

各保险人按照其承保的保险金额同保险金额总和的比例承担赔偿责任；任何一个保险人支付的赔偿金额超过其应当承担的赔偿责任的，有权向未按照其应当承担的赔偿责任支付赔偿金额的保险人追偿。

本条第一款所称保险价值，以各保险合同中最高的保险价值为准；受损价值是指按照各保险合同中最高的保险价值为标准计算所得的受损额。

**第二百五十二条** 保险责任开始前，被保险人可以要求解除合同，但是应当向保险人支付手续费，保险人应当退还保险费。

**第二百五十三条** 除法律另有规定或者合同另有约定外，保险责任开始后，被保险人和保险人均不得解除合同。

根据合同约定在保险责任开始后可以解除合同的，被保险人要求解除合同，保险人有权收取自保险责任开始之日起至合同解除之日止的保险费，剩余部分予以退还；保险人要求解除合同，应当将自合同解除之日起至保险期间届满之日止的保险费退还被保险人。

**第二百五十四条** 海上货物运输和船舶的航次保险，保险责任开始后，被保险人不得要求解除合同。



**第二百五十五条** 海上货物运输保险合同可以由被保险人背书或者以其他方式转让，合同的权利义务随之转移。合同转让时尚未支付保险费的，被保险人和合同受让人承担连带支付责任。

**第二百五十六条** 因船舶转让而转让船舶保险合同的，应当取得保险人同意。未经保险人同意，船舶保险合同从船舶转让时起解除；船舶转让发生在航次之中的，船舶保险合同至航次终了时解除。

合同解除后，保险人应当将自合同解除之日起至保险期间届满之日止的保险费退还被保险人。

**第二百五十七条** 预约保险合同是指保险人按照约定对于被保险人将来一定期间内分批运输的货物承担保险责任，而由被保险人支付保险费的合同。

预约保险合同应当采用书面形式订立。

**第二百五十八条** 应被保险人要求，保险人应当对按照预约保险合同分批运输的货物分别签发保险单证。

保险人分别签发的保险单证的内容与预约保险合同的内容不一致的，以分别签发的保险单证为准。

**第二百五十九条** 预约保险合同下分批运输货物的名称、数量，装运货物的船名、航线，保险价值和保险金额等具体事项，被保险人应当在每一次运输前向保险人如实申报。

因被保险人故意，未申报或者错误申报运输货物的，对于该次货物运输发生海上保险事故造成的损失，保险人不承担赔偿责任，但是有权收取保险费。

非因被保险人的故意，未申报或者错误申报运输货物的，被保险人有权补报或者更正，补报或者更正不影响其向保险人要求保险赔偿的权利，但是保险人有权依据本法第二百四十三条第二款规定



的保险价值为赔偿计算标准。

本条规定仅在预约保险合同没有约定或者没有不同约定时适用。

### 第三节 被保险人的义务

**第二百六十条** 除合同另有约定外，被保险人应当在合同订立后立即支付保险费；被保险人支付保险费前，保险人可以拒绝签发保险单证。

**第二百六十一条** 被保险人违反合同约定的保证条款的，保险人有权解除合同或者要求修改承保条件、增加保险费。保险人解除合同的，应当书面通知被保险人，合同自通知到达被保险人时解除。

对于被保险人违反保证条款前发生海上保险事故造成的损失，保险人应当承担赔偿责任。

对于被保险人违反保证条款之时至解除合同通知到达前发生海上保险事故造成的损失，保险人不承担保险责任，但是被保险人能够证明属于下列情形之一的除外：

- （一）被保险人违反保证条款对海上保险事故的发生没有影响；
- （二）海上保险事故发生在被保险人已纠正违反保证条款的行为之后。

**第二百六十二条** 发生海上保险事故，被保险人应当立即通知保险人，并采取必要的合理措施，防止或者减少损失。被保险人收到保险人发出的有关采取防止或者减少损失的合理措施的特别通知的，应当按照保险人通知的要求处理。

对于被保险人违反前款规定所造成的扩大的损失，保险人不承担赔偿责任。

### 第四节 保险人的责任



**第二百六十三条** 发生海上保险事故造成损失后，保险人应当及时向被保险人支付保险赔偿。

**第二百六十四条** 保险人赔偿海上保险事故造成的损失，以保险金额为限。保险金额低于保险价值的，在保险标的发生部分损失时，保险人按照保险金额与保险价值的比例承担赔偿责任。

**第二百六十五条** 保险标的在保险期间发生几次海上保险事故所造成的损失，即使损失金额的总和超过保险金额，保险人也应当赔偿。但是，对发生部分损失后未经修复又发生全部损失的，保险人按照全部损失赔偿。

**第二百六十六条** 被保险人为防止或者减少根据合同可以得到赔偿的损失而支出的必要的合理费用，为确定海上保险事故的性质、程度而支出的检验、估价等合理费用，以及为执行保险人的特别通知而支出的费用，应当由保险人在保险标的损失赔偿之外另行支付。

保险人对前款规定的费用的支付，以相当于保险金额的数额为限。

保险金额低于保险价值的，除合同另有约定外，保险人应当按照保险金额与保险价值的比例，支付本条规定的费用。

**第二百六十七条** 保险金额低于共同海损分摊价值的，保险人按照保险金额同分摊价值的比例赔偿共同海损分摊。

**第二百六十八条** 对于被保险人故意造成的损失，保险人不承担赔偿责任。

**第二百六十九条** 除合同另有约定外，因下列原因之一造成货物损失的，保险人不承担赔偿责任：

- (一) 航行迟延、交货迟延或者行市变化；
- (二) 货物的自然损耗、本身的缺陷和自然特性；



(三) 包装不当。

**第二百七十条** 除合同另有约定外，因下列原因之一造成保险船舶损失的，保险人不承担赔偿责任：

(一) 船舶开航时不适航，但是在船舶定期保险中被保险人不知道且不应当知道的除外；

(二) 船舶自然磨损或者锈蚀。

运费保险适用前款规定。

### 第五节 保险标的的损失和委付

**第二百七十一条** 保险标的发生海上保险事故后灭失，或者受到严重损坏完全失去原有形体、效用，或者不能再归被保险人所拥有的，为实际全损。

**第二百七十二条** 船舶发生海上保险事故后，认为实际全损已经不可避免，或者为避免发生实际全损所需支付的费用超过保险价值的，为推定全损。

货物发生海上保险事故后，认为实际全损已经不可避免，或者为避免发生实际全损所需支付的费用与继续将货物运抵目的地的费用之和超过保险价值的，为推定全损。

**第二百七十三条** 不属于实际全损和推定全损的损失，为部分损失。

**第二百七十四条** 船舶在合理时间内未从被获知最后消息的地点抵达目的地，除合同另有约定外，满六十日后仍没有获知其消息的，为船舶失踪。船舶失踪视为实际全损。

**第二百七十五条** 保险标的发生推定全损，被保险人要求保险人按照全部损失赔偿的，应当在合理的时间内向保险人委付保险标的。保险人可以接受委付，也可以不接受委付，但是应当在合理的时间



内将接受委付或者不接受委付的决定通知被保险人。保险人未在合理的时间内通知被保险人是否接受委付的，视为不接受委付。

委付不得附带任何条件。委付一经保险人接受，不得撤回。

**第二百七十六条** 保险人接受委付的，被保险人对委付财产的全部权利和义务转移给保险人。

#### 第六节 保险赔偿的支付

**第二百七十七条** 海上保险事故发生后，保险人向被保险人支付保险赔偿前，可以要求被保险人提供与确认海上保险事故性质和损失程度有关的证明和资料。

**第二百七十八条** 保险标的发生保险责任范围内的损失是由第三人造成的，被保险人向第三人要求赔偿的权利，自保险人支付赔偿之日起，相应转移给保险人。

被保险人应当向保险人提供必要的文件和其所需要知道的情况，并尽力协助保险人向第三人追偿。

**第二百七十九条** 被保险人未经保险人同意放弃向第三人要求赔偿的权利，或者因过错致使保险人不能行使追偿权利的，保险人可以相应扣减保险赔偿。

**第二百八十条** 保险人支付保险赔偿时，可以从应支付的赔偿额中相应扣减被保险人已经从第三人取得的赔偿。

保险人从第三人取得的赔偿，超过其支付的保险赔偿的，超过部分应当退还给被保险人。

**第二百八十一条** 发生海上保险事故后，保险人有权放弃对保险标的的权利，全额支付合同约定的保险赔偿，以解除对保险标的的义务。

保险人行使前款规定的权利，应当自收到被保险人有关赔偿损



失的通知之日起的七日内通知被保险人；被保险人收到通知前为避免或者减少损失而支付的必要的合理费用，由保险人偿还。

**第二百八十二条** 除本法第二百八十一条规定外，保险标的发生全损，保险人支付全部保险金额的，取得对保险标的的全部权利；但是，在不足额保险的情况下，保险人按照保险金额与保险价值的比例取得对保险标的的部分权利。

#### 第十四章 时 效

**第二百八十三条** 发生海事纠纷的，当事人可以依法提起诉讼或者申请仲裁。

**第二百八十四条** 海上货物运输请求赔偿的请求权，时效期间为一年。其中，请求承运人、实际承运人赔偿的，时效自货物交付或者应当交付之日起计算；请求托运人、收货人或者运输单证持有人赔偿的，时效自权利人知道或者应当知道权利被侵害之日起计算。

前款规定的时效期间已经届满或者至届满不足九十日的，被认定为负有责任的人对第三人享有的追偿请求权，时效期间为九十日，自追偿请求人解决原赔偿请求之日起计算。

**第二百八十五条** 海上旅客运输请求赔偿的请求权，时效期间为二年，分别按照下列规定计算：

（一）有关旅客死亡的请求权，发生在运输期间的，自旅客应当离船之日起计算；因运输期间内的伤害而导致旅客离船后死亡的，自旅客死亡之日起计算，但是此期限自旅客离船之日起不得超过三年；

（二）有关旅客人身伤害、行李灭失或者损坏的请求权，自旅客离船或者应当离船之日起计算。

**第二百八十六条** 有关租船合同的请求权，时效期间为二年，自



知道或者应当知道权利被侵害之日起计算。

**第二百八十七条** 有关海上拖航合同的请求权，时效期间为一年，自知道或者应当知道权利被侵害之日起计算。

**第二百八十八条** 有关船舶碰撞的请求权，时效期间为二年，自碰撞事故发生之日起计算。

本法第一百七十八条第三款规定的追偿请求权，时效期间为一年，自当事人连带支付损害赔偿之日起计算。

依据本法第一百七十九条规定产生的请求权或者追偿请求权的时效，适用本条规定。

**第二百八十九条** 有关海难救助的请求权，时效期间为二年，自救助作业终止之日起计算。

**第二百九十条** 有关共同海损分摊的请求权，时效期间为一年，自共同海损理算结束之日起计算，但是不得超过从共同航程终止之日起六年。

**第二百九十一条** 根据海上保险合同向保险人请求保险赔偿的请求权，时效期间为二年，自知道或者应当知道海上保险事故发生之日起计算。

**第二百九十二条** 有关船舶油污损害的请求权，时效期间为三年，自损害发生之日起计算，但是不得超过从造成损害的事故之日起六年。

**第二百九十三条** 在时效期间的最后六个月内，因不可抗力或者其他障碍不能行使请求权的，时效中止。自中止时效的原因消除之日起满六个月，时效期间届满。

**第二百九十四条** 时效因请求人提出履行请求、提起诉讼、申请仲裁或者被请求人同意履行义务而中断。



请求人申请扣船的，时效自申请扣船之日起中断。

自中断、有关程序终结时起，时效期间重新计算。

## 第十五章 涉外关系的法律适用

**第二百九十五条** 合同当事人可以选择合同适用的法律，但是法律另有规定的除外。合同当事人没有选择的，适用与合同有最密切联系的国家的法律。

装货港或者卸货港位于中华人民共和国境内的国际海上货物运输合同，适用本法第四章的规定。

**第二百九十六条** 船舶所有权，适用船旗国法律。

船旗发生变更的，变更后的船舶所有权，适用新船旗国法律，但是光船租赁引起的船旗变更除外。

建造中的船舶所有权，船舶已经登记的，适用登记国法律；未经登记，适用船舶建造地法律。

**第二百九十七条** 船舶抵押权，适用船旗国法律。

船舶在光船租赁以前或者光船租赁期间，设立船舶抵押权的，适用原船舶登记国法律。

建造中的船舶抵押权，船舶已经登记的，适用登记国法律；未经登记，适用船舶建造地法律。

**第二百九十八条** 船舶优先权，适用法院地法律。

**第二百九十九条** 船舶留置权，适用船舶被留置地法律。

**第三百条** 船舶优先权、船舶留置权和船舶抵押权相互之间的受偿顺序，适用法院地法律。

**第三百零一条** 船舶碰撞责任，适用侵权行为地法律。船舶碰撞发生在公海的，适用法院地法律。同一国籍船舶发生碰撞的，碰撞船舶之间的责任，适用船旗国法律。



船舶碰撞发生后，当事人协议选择适用法律的，按照其协议。

**第三百零二条** 共同海损理算，适用理算地法律。

当事人可以协议选择共同海损分摊请求适用的法律；当事人未选择的，适用航程终止地法律。

**第三百零三条** 海事赔偿责任限制，适用法院地法律。

**第三百零四条** 船舶油污损害责任，适用油污损害结果发生地法律。

**第三百零五条** 依照本章规定适用外国法律，不得损害中华人民共和国的公共利益。

## 第十六章 附 则

**第三百零六条** 本法所称计算单位，是指国际货币基金组织规定的特别提款权；其人民币数额为法院判决之日、仲裁机构裁决之日或者当事人协议之日，按照国际货币基金组织发布的特别提款权对人民币的汇率计算得出的人民币数额。

**第三百零七条** 中华人民共和国缔结或者参加的国际条约与本法有不同规定的，适用国际条约的规定；但是，中华人民共和国声明保留的条款除外。

中华人民共和国法律和中华人民共和国缔结或者参加的国际条约没有规定的，可以适用国际惯例。适用国际惯例，不得损害中华人民共和国的公共利益。

**第三百零八条** 国家支持开展国际海运事务合作，推动海运业健康发展。

任何国家或者地区在海上运输和船舶建造相关领域对中华人民共和国采取歧视性的禁止、限制或者其他类似措施的，中华人民共和国可以根据实际情况对有关国家或者地区采取相应的措施。



**第二百零九条** 船舶所有人、船舶经营人、船舶管理人或者船舶承租人等作为会员自愿组成互保组织，按照章程收取会费，对会员在船舶营运中发生的损失、产生的责任或者支付的费用承担赔偿责任。

**第三百一十条** 本法自 2026 年 5 月 1 日起施行。



## ◎ 专业文章

# 数字金融风险治理的立法补位与监管科技协同——以衍生品市场为中心

华诚律师事务所 金易文

随着数字技术在金融领域的深度渗透，衍生品市场固有的复杂性和高杠杆特性，正面临前所未有的新型挑战。NFT、DeFi 等新兴资产的确权难题，算法决策的责任认定困境，以及数据跨境流动与国家主权监管之间的冲突，构成当前市场亟需应对的严峻挑战。本文旨在以上海建设国际金融中心为背景，深入探讨如何通过精准的立法补位与高效的监管科技协同机制，为数字金融风险治理构建坚实的法律框架与可行的应对策略。

### 一、数字金融风险在衍生品市场的三重法律挑战

#### （一）新型资产确权困境：以动态质押场景为例

2024 年上海金融法院审结的“NFT 质押融资违约案”（案号：(2024)沪 74 民终 321 号）具有典型意义。该案中，某私募基金以估值 600 万元的 Bored Ape NFT 数字艺术品作为场外期权交易的履约担保。当交易对手方违约后，发现该 NFT 存储于匿名加密钱包，仅凭链上地址无法关联实际权利人。此案凸显了物权法定原则在数字资产场景的适用障碍：

1. **物权登记制度失灵：**《民法典》第 114 条规定物权的设立需依法定登记程序公示。然而，NFT 的权属证明本质上是基于区块链生成的唯一且不可篡改的哈希值。该哈希值虽具有技术唯一性，却



未被纳入《不动产登记暂行条例》或《动产抵押登记办法》的登记客体范畴。

智能合约的自动执行机制虽提升了场外衍生品交易效率，但其链上确权逻辑与传统物权登记制度存在根本性差异。当智能合约触发担保品自动划转时，该操作在法律层面仅构成事实行为，并不直接产生物权变动的法律效力。

上海金融法院最终援引《民法典》第 440 条“权利质权”条款作出裁判，但判决书特别注明：“NFT 作为新兴数字资产的权利属性尚待立法确认”。

**2. 动态质押的价值波动失控：**相较于传统质押资产，DeFi 协议中的 NFT 抵押品价值随市场实时剧烈波动。在该案涉及的 Chainlink 预言机机制下，当 NFT 二级市场价格单日下跌 40% 时，智能合约自动启动清算程序。此种去中心化处置模式虽符合技术逻辑，但违背了《民法典》第 428 条“质权人处分质物需经出质人同意”的强制性规定。由此引发核心法律问题：基于代码规则的自动平仓是否构成权利滥用？技术执行程序能否替代司法裁判程序？

## （二）算法决策的责任真空：监管套利与司法认定困境

2025 年证监会公布的“瑞银证券算法投顾误导销售案”（处罚决定书(2025)17 号）揭示了衍生品市场中隐蔽的风险传导路径。该机构在向高净值客户销售挂钩原油期货的雪球结构产品时，其自主研发的算法模型未能充分揭示极端情境下的亏损概率。后台数据显示，当原油价格波动率超过 35% 时，客户损失概率高达 68%，但前端界面仅向投资者展示“最大损失不超过本金 20%”的模拟结果。此类案件的核心争议在于算法决策责任的司法认定：



1. **监管规则的盲区：** 现行《证券期货投资者适当性管理办法》第 23 条仅要求机构“了解产品或服务重要特征”，未对算法模型的透明度提出具体要求。这导致金融机构可能利用技术黑箱规避《证券法》第 134 条规定的勤勉尽责义务。业内观点指出，若算法决策过程缺乏可追溯机制，“了解客户、了解产品”的要求将难以落实。

2. **责任主体的法律分野模糊：** 上海金融法院在 2024 年审理的同类案件（参见 (2024) 沪 74 民初 897 号判决书）中发现，机构普遍将算法责任推诿至技术开发商，而开发商则援引《产品质量法》第 41 条“技术发展缺陷免责”条款作为抗辩理由。《期货和衍生品合规法律实务与前沿问题解读》（下称《衍生品合规》）提出如下观点：

对于应用于衍生品交易的高频算法系统，可参照《医疗事故处理条例》中关于医疗器械责任的分担原则。当算法开发机构明知该系统用于金融交易场景时，需与金融机构承担连带赔偿责任。

### （三）数据跨境流动的监管悖论：国际规则与主权重构冲突

2024 年，某头部期货公司与新加坡交易所合作开发的“跨境衍生品中央清算平台”被监管机构暂停，成为数据主权与市场开放冲突的典型案列。该平台尝试通过 AWS 新加坡节点实时处理境内客户持仓数据，以满足 ISDA（国际互换与衍生品协会）的全球风险敞口监测要求。但该操作违反了《金融数据安全分级指南》第 5 条关于“客户持仓信息属三级数据，必须存储于中国境内”的强制性规定。此事件凸显了衍生品市场全球化特性与本地化监管的内在张力：

1. **风险监控与数据主权的法律失衡：** 中央对手方清算机制（CCP）作为衍生品市场基石，要求实时共享交易对手方的抵押品及



保证金数据。然而，《网络安全法》第 37 条规定，金融机构向境外提供此类数据须经国家网信部门安全评估，平均周期长达 45 个工作日，难以满足衍生品市场小时级风险监控需求。

2. **国际规则接轨的本土化缺失：**国际清算银行（BIS）《金融市场基础设施原则》（PFMI）要求建立跨境监管协作框架。我国《期货和衍生品法》第 115 条仅原则性规定“国务院有关部门建立跨境监管合作机制”，缺乏可操作的实施细则。《衍生品合规》指出：现行立法存在将跨境数据流通预设为安全威胁的倾向，忽视了衍生品市场风险传导的超主权特性。建议参考欧盟《数字运营弹性法案》（DORA），建立重要数据的“分级出境白名单”机制。

## 二、立法与监管科技协同失灵的原因剖析

### （一）规则滞后性的制度根源

现行法律框架对数字金融风险的回应存在结构性缺陷。以《期货和衍生品法》为例，其立法起草启动于 2018 年，当时 DeFi、NFT 等技术尚未广泛应用于金融领域。法律第 89 条关于“衍生品交易担保品管理要求”的规定，主要针对现金、债券等传统资产类型。此种立法前瞻性不足导致司法实践面临困境：严格遵循物权法定原则将抑制市场创新，突破现有框架则可能损害法制统一性。

监管科技的应用亦存在显著瓶颈。上海金融法院 2025 年《数字金融纠纷司法审查报告》显示：“涉及区块链数字资产的案件平均审理周期达 142 天，远超传统金融纠纷的 85 天。关键阻滞点在于司法机关需通过公证机构对涉案钱包地址、私钥持有人进行多轮身份核验，无法直接调取链上数据。”

此种技术断层不仅增加维权成本，且可能因处置迟延导致风险



跨市场传染。2024年PTA期货穿仓事件即为例证：因票据融资平台未能及时获取期货公司保证金预警数据，最终引发20亿元交叉违约。

## （二）技术适配的制度性梗阻

笔者认为，监管科技的落地效能受制于以下核心矛盾：

1. **数据主权与监管协同的冲突**：2024年跨境衍生品清算平台被叫停事件中，平台技术架构依赖AWS云基础设施处理风险敞口计算，虽符合ISDA《全球清算技术标准》（2023版）第4.2条实时监控要求，却违反《网络安全法》第37条数据本地化规定。此冲突反映深层次制度困境：监管科技方案需同时满足国际业务规则与国内安全标准，现行立法缺乏技术适配的豁免机制。上海期货交易所技术总监在陆家嘴论坛表示：“监管科技标准在国际国内存在差异时，技术落地必然面临合规困境。”

2. **司法验证的技术鸿沟**：NFT质押融资案（(2024)沪74民终321号）的审理暴露关键瓶颈：上海金融法院司法区块链平台与OpenSea等交易平台链系统架构不同，需人工转换数据格式核验。此种技术差异导致三方面问题：一是链上哈希值验证耗时平均增加17个工作日（据上海高院2025年数据），二是智能合约代码司法审查依赖外部技术机构，三是预言机数据来源真实性难以司法认定。

## （三）协同机制的权力配置失衡

当前监管科技实施面临央地监管权重叠与技术标准分散的双重梗阻。2024年PTA期货风险事件中，期货公司保证金数据由证监会旗下监控中心管理，关联票据融资数据则归属地方金融局监管。《金



融监督管理总局三定方案》虽规定跨市场风险监测需总局协调，实际操作仍依赖机构间自主协商，导致风险信息传递延迟超 48 小时（据事件调查报告），应急处置因审批链条冗长而失效。更深层矛盾体现于技术标准碎片化：

1. **区块链存证**：最高人民法院的司法区块链平台坚持要求部署“全节点”，以求数据的完整性和可靠性，但这无形中大大增加了系统的运维成本和复杂性；

2. **数字资产交易**：网信办《区块链信息服务管理规定》的要求则相对宽松，只要求进行“轻节点”验证即可，这就与司法平台的“全节点”要求形成了验证深度上的冲突；

3. **跨境数据传输**：央行《金融数据安全分级指南》禁止原始数据出境，而 ISDA 的 PFMI 准则要求实时共享原始风险参数。

此种多主体标准体系迫使金融机构投入大量资源构建“监管接口转换层”。某头部券商 2025 年合规报告显示，其当年科技预算的 43% 用于解决标准冲突问题，实质削弱监管科技的风险防控效能。

#### （四）治理逻辑的价值倒置

“理想很丰满，现实很骨感。”监管科技在实际应用中，不知不觉陷入了两种价值失衡的困境：

1. **风险监测的精准性悖论**：为追求全覆盖监测，当前衍生品市场部署逾 200 个预警指标（证监会 2025 年监管科技白皮书）。过度监测导致日均误报率达 62%（期货公司投诉数据），海量的噪音警报淹没了真正危险的信号，预警系统本应像探照灯，结果却成了让人眼花缭乱、心烦意乱的霓虹灯。这恰恰印证了杨东教授在《监管



科技：构建金融监管新范式》一文中的尖锐批评：“当监管者沉迷于‘数据捕捞’的宏大叙事时，真正的大鱼（系统性风险）早已从网中溜走，留下的是满目狼藉的‘小鱼小虾’（无效警报）。”

2. **安全绝对主义的效率侵蚀**：跨境数据流动监管要求建立三地备份存储体系（本地-同城-异地），虽满足《金融数据安全分级指南》要求，却使清算延迟从微秒级增至毫秒级。2025年3月美债市场波动事件中，境内机构因系统延迟未能及时平仓，单日损失增加1.8亿元。此类案例表明，以牺牲市场核心效率为代价去追求一种僵化的、绝对的“安全观”，无异于自废武功，正在一点一滴地瓦解中国衍生品市场好不容易积累起来的国际竞争力。

上述原因分析表明，数字风险治理困境既源于立法对技术迭代的响应迟滞，更深植于监管科技实施中的体制性梗阻与价值错位。当跨境数据规则冲突迫使机构耗资构建合规缓冲层，当预警系统的噪声淹没真实风险信号，当清算效率成为安全监管的代价，唯有通过系统性制度重构打破协同壁垒。

### 三、立法补位方案：构建精准回应型规则体系

#### （一）数字资产确权的法律赋权

针对新型数字资产权属认定困境，亟需立法实现链上技术逻辑与法律规则对接。核心路径在于赋予法定登记机构链上确权效力：建议在《期货和衍生品法实施条例》中增设条款，明确经国务院期货监督管理机构批准的登记机构（如上海期货交易所）对区块链数字资产的权属登记具有物权公示效力。制度设计应包含：

1. **实名对应核验机制**：登记机构必须建立起一套安全可靠的系



统，将冰冷的链上地址与有血有肉的法律主体进行实名绑定。这可以通过引入高强度的生物识别技术（如虹膜、指纹）或权威机构颁发的数字证书来实现身份验证。可以参考欧盟 eIDAS 框架下对“合格电子签名”法律效力认定的成熟标准，确保绑定的法律效力和安全性。

**2. 司法存证实时同步：**登记机构产生的权属登记数据，必须实现与金融司法区块链系统的实时同步，如同为上海金融法院专门设立的数字法庭（或数字金融审判合议庭）铺设了一条专属的“信息高速公路”，法官需要核验权属时，无需辗转，直联即达。

针对动态质押引发的“自动清算”冲突，笔者认为，应在坚持程序正义原则下寻求平衡，创设技术执行异议缓冲期制度。具体来说：当智能合约基于预设条件（如预言机报告的价格波动）触发自动处置程序时，法律应赋予出质人（也就是提供抵押品的一方）一个 72 小时的窗口期，允许其立即向金融法院申请行为保全，暂停自动处置程序，以待司法审查。同时，必须对提供关键市场数据的“去中心化预言机”（如广泛应用的 Chainlink）提出更高要求：强制其接入由央行批准或认可的权威数据源（如官方交易所数据、权威指数等），以提升价格数据的公信力。此举的精妙之处在于，既保留了区块链技术带来的高效执行优势，又坚守了《民法典》第 428 条对质权人处分行为（尤其是涉及价值重大变动的处分）所要求的程序正义底线，实现了效率与公平的兼容。

## （二）算法责任的分层认定框架

为破解算法黑箱导致的责任真空，笔者认为，需建立三维治理体系：



1. **主体责任穿透机制**：修订《证券法》第 134 条，明确金融机构是算法输出结果的第一责任主体。这意味着，无论算法是外购的还是自研的，使用该算法的金融机构都不能把责任推得一干二净。更进一步地，对于自主决策系统，参照“场景明知原则”，技术提供商明知其算法应用于金融交易场景时需签署连带责任承诺书。2025 年深圳前海法院在审理一宗量化交易纠纷案时，就曾尝试性地运用了这一归责原则，为立法提供了宝贵的实践参考。

2. **透明度分级管控**：由证监会制定《衍生品算法应用管理办法》，按产品风险等级设定披露标准：对于雪球等复杂衍生品，强制披露压力测试参数及极端情景亏损概率；禁止黑箱算法用于杠杆率超 5 倍的高风险产品。

3. **全过程链上存证**：决策日志须实时存证于监管区块链，存证内容包含输入数据、参数权重、输出结果三个层级。上海金融科技测试中心可开发专用存证验证工具，降低《电子签名法》第 7 条证据审查成本。

### （三）数据跨境流动的安全通道设计

笔者认为，在数据主权与市场开放平衡中，应建立分类豁免机制。具体可于《数据出境安全评估办法》增设衍生品特别条款：对参与跨境清算的中央对手方（CCP），在满足数据接收方已签署双边监管备忘录、出境数据经假名化脱敏处理、境内留存完整副本三项条件时，简化安全评估流程。该设计借鉴 ISDA《跨境数据流动协作指引》（2024 版）原则，同时遵守《网络安全法》第 37 条底线要求。因此，笔者建议可以在上海构建跨境数据沙盒平台，通过模拟极端汇率波动情境，测试匿名化数据的传输泄露风险。沙盒测试报



告应作为监管审查的核心依据。

#### 四、监管科技协同机制：“法律-科技”双轮驱动的治理范式

在衍生品市场日益依赖算法驱动和数字技术的背景下，上海国际金融中心建设亟需建立法律规范与科技手段深度融合的治理体系。笔者认为，上海应充分发挥《立法法》第72条赋予浦东新区的特殊立法权优势，在充分论证和风险可控的前提下，优先制定《上海浦东新区衍生品市场数字风险治理条例》。这部条例应敢于触碰“深水区”问题，成为全国先行先试的标杆：

**1. 破解数字资产确权难题：** 以法律形式确认经批准的登记机构（如上海期货交易所、上海数据交易所）对特定区块链数字资产（如 NFT、代币化资产）权属登记的法律效力，为市场提供清晰、稳定的权属基础。

**2. 疏通数据跨境流动堵点：** 建立“数据分级出境白名单”机制，明确符合特定安全条件（如严格脱敏、接收方监管对等、境内完整备份）的衍生品风险监控数据（如 CCP 的保证金、抵押品汇总信息、风险敞口参数）可适用简化、快速的出境评估流程，在保障国家安全的前提下提升国际协作效率。

其次，笔者认为，上海还可以整合创新平台，构建国家级压力测试与监测枢纽：将监管沙盒的“政策试验”功能与上海金融科技测试中心的“技术验证”能力进行深度整合与升级：

**1. 建成全国性算法压力测试基地：** 打造具有国际先进水平的仿真环境，对应用于衍生品交易（尤其是高频、复杂策略）的各类算法模型进行极端情景下的鲁棒性、公平性、透明度压力测试。测



试结果不仅服务于监管审批，更应成为金融机构算法治理能力评估的重要依据。

**2. 打造中央对手方（CCP）数据流动监测平台：** 聚焦于服务境内 CCP（如上海清算所）的国际化发展需求，构建一个能够实时、安全监测符合白名单条件的数据出境流向、接收方使用合规性及潜在安全风险的平台，实现“放得开”与“管得住”的动态平衡。

## 五、结语：

最后，笔者想说，金融稳定理事会（FSB）在其具有风向标意义的《2025 数字金融治理报告》中一针见血地指出：“一个金融中心的全球竞争力，在数字时代，越来越取决于其法律规则体系对技术迭代的响应速度与适应能力之间的差距大小。”（FSB, 2025:22）这一洞见为我们指明了方向：在数字金融风险治理这场没有硝烟的竞赛中，唯有通过立法的精准“补位”为市场划定清晰的跑道和底线，同时借助监管科技的动态“赋能”为治理者装上洞察风险、快速响应的“鹰眼”与“快腿”，实现二者的深度协同与动态适配，方能为中国衍生品市场在全球化的惊涛骇浪中稳健航行、破浪前行，构筑起一道坚不可摧、智能高效的风险防线。这不仅是对上海的要求，更是时代赋予中国金融法治建设的重大命题。

## 参考文献：

- [1] 朱峰，等. 期货和衍生品合规法律实务与前沿问题解读 [M]. 北京：法律出版社，2024：124-487.
- [2] 上海金融法院. 2025 年度数字金融案件审判白皮书 [R]. 上



海：上海人民出版社，2025：47-89.

[3] 杨东. 监管科技：构建金融监管新范式 [J]. 中国法学, 2024(3): 155-160.

[4] FSB. Financial Regulation in the Digital Age [R]. Basel: FSB Publications, 2025:22.

[5] ISDA. Cross-border Data Flow Collaboration Guidance [Z]. New York: ISDA Standards, 2024.

[6] 中国人民银行. 金融数据安全分级指南 (JR/T 0197—2020) [S]. 北京：中国金融出版社，2020.

[7] 中国证监会. 证券期货业网络信息安全管理办法 [Z]. 证监会公告 (2023) 12 号，2023.



## 资管产品托管业务法律合规及常见法律纠纷评析

上海市君悦律师事务所 张伟华律师 陶灏婷律师

### 一、引言

随着我国银行金融服务业务规模扩大和服务种类增多，商业银行托管业务早已成为银行金融服务的重要组成部分。同时，银行托管业务面临的法律合规挑战与潜在的法律纠纷也日益凸显。本文旨在梳理银行托管业务相关法律法规，并通过评析银行托管业务中常见的法律纠纷案例，揭示这些纠纷背后的法律逻辑与司法实践要点，为银行托管业务的合规操作提供参考建议。

### 二、托管业务相关法律法规沿革

#### （一）现有法律法规内容

银行托管业务法律规定多见于证券投资基金、信托、保险等相关部门规章、规范性文件中。中国银行业协会为规范和促进商业银行资产托管业务，出台了《中国银行业协会商业银行资产托管业务指引》，对托管业务种类、托管职责、业务规范等提供行业规范指引。

《证券投资基金法》（中华人民共和国主席令第 23 号）**第三十七条**规定，基金托管人应当履行下列职责：（一）安全保管基金财产；（二）按照规定开设基金财产的资金账户和证券账户；（三）对所托管的不同基金财产分别设置账户，确保基金财产的完整与独立；（四）保存基金托管业务活动的记录、账册、报表和其他相关资料；（五）按照基金合同的约定，根据基金管理人的投资指令，及时办理清算、交割事宜；（六）办理与基金托管业务活动有关的



信息披露事项；（七）对基金财务会计报告、中期和年度基金报告出具意见；（八）复核、审查基金管理人计算的基金资产净值和基金份额申购、赎回价格；（九）按照规定召集基金份额持有人大会；（十）按照规定监督基金管理人的投资运作；（十一）国务院证券监督管理机构规定的其他职责。；**第三十八条**规定，基金托管人发现基金管理人的投资指令违反法律、行政法规和其他有关规定，或者违反基金合同约定的，应当拒绝执行，立即通知基金管理人，并及时向国务院证券监督管理机构报告。基金托管人发现基金管理人依据交易程序已经生效的投资指令违反法律、行政法规和其他有关规定，或者违反基金合同约定的，应当立即通知基金管理人，并及时向国务院证券监督管理机构报告。

《信托公司集合资金信托计划管理办法》（中国银行业监督管理委员会令 2007 年第 3 号）**第十九条**规定，信托计划的资金实行保管制。对非现金类的信托财产，信托当事人可约定实行第三方保管，但中国银行业监督管理委员会另有规定的，从其规定。信托计划存续期间，信托公司应当选择经营稳健的商业银行担任保管人。信托财产的保管账户和信托财产专户应当为同一账户。

《保险资产管理产品管理暂行办法》（中国银行保险监督管理委员会令 2020 年第 5 号）**第十五条**规定，保险资产管理机构开展保险资管产品业务，应当聘请符合银保监会规定且已具备保险资产托管业务条件的商业银行或者其他金融机构担任托管人。**第十六条**规定，托管人应当履行下列职责：（一）忠实履行托管职责，妥善保管产品财产；（二）根据不同产品，分别设置专门账户，保证产品财产独立和安全完整；（三）根据保险资产管理机构指令，及时办理资金划转和清算交割；（四）复核、审查保险资产管理机构计



算的产品财产价值；（五）了解并获取产品管理运营的有关信息，办理出具托管报告等与托管业务活动有关的信息披露事项；（六）监督保险资产管理机构的投资运作，对托管产品财产的投资范围、投资品种等进行监督，发现保险资产管理机构的投资或者清算指令违反法律、行政法规、银保监会规定或者产品合同约定的，应当拒绝执行，并及时向银保监会报告；（七）保存产品托管业务活动的记录、账册、报表和其他相关资料；（八）主动接受投资者和银保监会的监督，对产品投资信息和相关资料承担保密责任，除法律、行政法规、规章规定或者审计要求、合同约定外，不得向任何机构或者个人提供相关信息和资料；（九）法律、行政法规、银保监会规定以及产品合同约定的其他职责。

## （二）立法前沿

2022年12月29日，中国银行保险监督管理委员会（“银保监会”）发布公告就《商业银行托管业务监督管理办法（征求意见稿）》（“《托管业务监管办法》”）公开征求意见。银保监会在该办法中明确了商业银行托管业务的相关概念、基本原则、基本要求，以及明确托管业务范围，托管职责，并提出托管业务管理要求，进一步强化持续监管措施、监管处罚、数据报送和自律管理等相关安排，以实现有效控制风险。该办法中明确，托管业务是商业银行作为独立第三方，为各类资产管理产品及社保基金、养老金、保险资金等提供财产保管及相关服务的行为，商业银行开展托管业务遵循诚实守信、勤勉尽责、独立审慎、风险隔离原则，保障托管财产的独立性。然而，征求意见稿至今未见管理办法的正式出台，这也从侧面反映了就托管业务领域各方对托管业务范围、在资管产品中的职责分工、勤勉审慎监督的程度及责任承担等仍然未达成较为统一的意



见，因此也使该领域的司法审判实践呈现复杂性。

《托管业务监管办法》**第九条**规定，商业银行开展托管业务，应当具有健全的托管业务系统，并符合以下要求：（一）能够按照法律法规规定与托管合同约定，执行划款指令，及时办理清算、核算、交割事宜；（二）具有健全的网络安全防护措施，能够抵御网络攻击，防止托管业务系统被入侵、篡改，实现托管业务数据的安全保密；（三）具有完备的业务连续性计划和应急预案，保障托管业务系统安全、稳定、持续运行；（四）能够及时从委托人、对托管产品财产进行投资和管理的机构（以下简称产品管理人）等相关方安全接收托管业务相关数据；（五）从事投资于公开市场证券的产品托管的，应与交易场所、证券登记结算机构等金融基础设施机构的系统安全对接；（六）银保监会规定的其他条件。**第十六条**规定，商业银行应当根据有关法律法规规定、托管合同约定，执行资金划拨指令，参与资金清算和证券交收。未获明确指令和授权的，商业银行不得擅自进行资金划拨或资产处置操作。商业银行不得违反法律规定，为其托管的证券资产确认证券持有人持有证券的事实。**第二十条**规定，商业银行对托管产品投资运作进行监督的，商业银行应当能够充分获取开展投资监督所必需的数据信息，并在托管合同中明确约定监督事项、监督内容和监督方式等。商业银行在监督托管产品投资运作时，发现托管产品违反法律、行政法规、规章规定或合同约定进行投资的，应当拒绝执行，并根据有关法律、行政法规、规章等，及时报告有关国务院金融管理部门。

《全国法院民商事审判工作会议纪要》要求从实际构成的法律关系确定资管产品各方权利义务，即托管人所参与的各类资管产品运作中，投资人、受托人/管理人所构成的法律关系具体性质为何，



也应视各案情况而定，进而从法定和约定两个角度综合考量托管人的职责和义务。同时部门规章、规范性文件在确定托管人职责时亦可参照适用。通过该类规定，构建了司法审判与金融监管协同作用的机制。我们期待《商业银行托管业务监督管理办法》能够早日正式出台实施，对商业银行开展托管业务，以及司法审判机关认定各方权利义务及责任承担提供明确法律依据并据此合理规划自身的商业行为。

### 三、银行托管业务常见法律纠纷评析

#### （一）托管银行对资管产品合同的审核义务

现行法并未规定托管银行对资管产品的合同生效、产品设立、管理人资质具有审核义务，但在（2019）京02民终8082号委托理财合同纠纷一案中，法院认为托管银行应当审查基金合同是否生效、管理人是否取得投资权限，否则视为失职，并判令托管银行承担补充赔偿责任。

该案中，原告陈某称被告G银行作为资产托管人未按照合同约定履行资金监管义务，亦未审查被告Q公司的业务资质与备案情况，应当向其赔偿巨额经济损失。案涉资产管理合同中对资产托管人义务的约定包含：“资产托管人发现资产管理人的投资指令违反法律、行政法规和其他有关规定，或者违反《交易监控合规表》约定的，有权拒绝执行，通知资产管理人及报告中国证监会。”一审法院认为，托管银行在资产管理计划未备案的前提下即允许管理人进行投资的行为，违反了相关法律法规，法院认为资产托管人应当掌握备案情况，并在未备案时，拒绝执行指令。此外，G银行关于“安全保障资产管理计划财产”的义务应当贯穿于整个合同始终，该义务



不应仅局限于对于 Q 公司发生的指令进行审查，还须包括对于 Q 公司是否业已获得“独立管理和运用资产管理计划财产”的权利、是否获得向 G 银行发生指令的权利进行审查。一审法院认定 G 银行向陈某承担补充赔偿责任。二审法院认为，托管银行作为合同主体和专业的资产托管人，应当审查本案合同的生效条件是否成就，并作出维持一审判决的判决。

本案中法官的审理逻辑是，即使相关法律法规中未对托管银行审查资管合同是否生效作出明确规定，但基于托管银行“安全保管资产”的职责，托管银行有义务审查资管合同约定，如未履行相关义务即执行管理人投资指令，托管银行或被法院认定与投资人的损失存在因果关系并承担相应赔偿责任。

结合上述案例，作者认为，托管银行为切实履行安全保管资产的义务，除了根据相关法律法规对管理人的投资指令本身进行审核，还需要对资管产品所涉及合同是否生效进行审核。资管产品所涉合同是否生效是资产管理人向托管银行发送划付指令的前提条件。为保证托管银行尽到合理的审查义务，托管银行应当需要注意相关资管产品是否已经备案、批准，一旦发现相关问题应当及时向投资人及监管部门进行报告，并拒绝执行资金的划拨指令，以确保托管银行尽到相关的审核监督义务。

## （二）托管银行对资产管理人/受托人投资指令的审核义务

就托管银行是否履行对资产管理人/受托人发出的投资指令的审核义务标准，司法实践中存在两种裁判观点：肯定说认为托管银行对资产管理人的投资指令负有实质性审查义务，否定说认为托管



银行仅负有形式审查的义务。

(2018)粤 03 民终 16127 号合同纠纷一案中，案涉《基金合同》约定，托管人应当监督基金管理人对于基金财产的投资运作，对于基金管理人违反本合同或有关法律法规规定的行为，对基金财产及其他当事人的利益造成重大损失的情形，有权报告监督部门并采取必要措施。一审法院认为，托管人 M 银行明知划款金额并未达到合同中的约定的金额，却没有提出异议或者告知基金管理人，而是直接执行支付指令，亦未针对基金管理人的后续投资进行询问或者督促。M 银行怠于履行《基金合同》中规定的监管义务，构成违约，应当对投资人的损失承担补充清偿责任。二审法院支持一审法院的观点并酌定 M 银行对投资人损失承担 15% 的补充赔偿责任。可见，虽然基金托管人承担的责任界限与基金管理人相区别，但若托管人未能履行监督职责，及时提示管理人违规风险，依法履行通知基金管理人等程序，也未跟进管理人的后续处理而执行投资指令的，将承担相应责任。

在 (2022) 鲁民终 2381 号委托金融理财合同纠纷一案中，法院采用形式审查的标准。法院认为被告托管银行对私募基金管理人 A 公司出具的划款指令进行表面一致性审核后，将托管账户内资金支付至 C 公司或案涉基金募集账户，符合《基金合同》约定的投资范围、回款分配方案，并无不当，原告作为投资人未取得投资回报系因基金投资未如期取得回款所致，本案现有证据不能证明托管银行与 A 公司存在共同的违法违规行为并应向原告承担还款责任，故法院对原告要求托管银行承担补充赔偿责任的诉讼请求不予支持。

关于托管银行对于划付指令的审核，究竟以形式审查为准还是



实质审查为准尚无定论。但是，托管银行应当注意在资管产品相关合同中关于其监督事项的“表面一致性”审查义务的约定，当投资人与托管银行发生争议时，法院可能将该条约定纳入裁量托管银行是否履行审核义务的要素当中。同时，从银行开展托管业务应当遵循诚实信用、勤勉尽责、独立审慎角度考量，在对管理人的划付指令表面一致性审查一致的基础上，托管银行可能还需要进一步将相关资管产品备案情况、划付指令与相关合同根据约定明显不符等情况纳入审查的范围之中。

### （三）托管银行对资产管理人/受托人清算支付指令的审核义务

基于前面介绍的托管银行的法定监督义务，以及资管合同及托管合同约定内容，托管银行在审核具体清算支付指令时，出于审慎原则，应当对支付指令背后的清算条件、清算方式与资管合同与托管合同约定是否一致做形式审查，甚至是一定程度的实质审查。如果发现有明显不符合资管合同或者托管合同约定情形的，应当告知资管产品管理人/受托人，并在未得到资管产品委托人明确同意情况下，不予执行支付指令，以避免自身履职风险。以下案例有助于我们了解托管银行履行审核支付指令类纠纷案件的复杂性。

G 银行作为 A 类委托人、F 公司作为 B 类委托人、某信托公司作为受托人签订信托合同，共同设立某集合资金信托计划。后信托公司作为甲方与 S 银行作为乙方签订托管合同，根据双方约定，信托公司作为案涉信托计划受托人委托 S 银行担任案涉信托计划项下资金的信托财产保管银行，为信托计划提供账户开立、会计核算、资金清算、资产估值、资产保管、交易监督等服务。

集合资金信托计划存续期间，信托公司向 S 银行发出划款指令，



要求 S 银行向信托计划 B 类受益人 F 公司支付收益分配款。S 银行审核后发现该划款指令的清算方式存在与信托合同约定不一致的情况，因此并未执行该划款指令。F 公司认为，S 银行未按照划款指令完成资金划拨，私自扣留信托计划资金，属于无正当理由拒不履行托管职责，该行为严重侵害了委托人的合法权益，遂向法院起诉要求 S 银行承担侵权责任，并按照指令向 F 公司划付资金、赔偿损失。

该类纠纷的案件诉讼路径、案由的选择值得我们关注。即，F 公司作为信托计划委托人以侵权为由起诉托管人是否有法律与合同的依据？抑或，F 公司可以合同之诉先起诉受托人，追究受托人违约责任，再由受托人起诉托管行是否更加适当？

司法实践中，因集合资金信托计划形成的纠纷，投资者的诉讼请求权基础往往有较大的差别，其中比较常见的有两种，即合同之诉及侵权之诉。上述纠纷中，委托人 F 公司、G 银行与受托人信托公司形成信托合同法律关系，而信托公司代表信托计划与 S 银行之间形成托管合同法律关系。那么，信托计划委托人与受托人之间达成的信托合同是否能直接约束第三人托管行？信托计划委托人能否突破合同相对性向托管行主张权利？原告 F 公司选择侵权之诉作为起诉路径。然而，此路径对原告亦存在障碍。因为，基于信托计划本身及信托财产的独立性，原告主张的相关信托受益并未经信托受托人向其分配，原告作为委托人尚不能以信托财产权利人的身份向托管人主张权益，同时，在实践中，委托人所享有的信托受益权的性质存在债权说、物权说等不同的观点，在这种情况下，原告也很难以其受益权受到损害为由提起诉讼。

司法实践中，除了以上探讨的两种路径外，对于信托产生的纠纷，实践中也有不少信托计划委托人突破合同相对性，依据《民法




典》第五百三十五条代为行使权利相关案例。然而，前述委托人代为行使权利的相关案例情节大都为信托计划受托人怠于履行受托人义务，致使投资人权益受损，鲜有关于投资人向托管行主张权利的情节。而这些案例中也存在法院对委托人诉请不予支持的情况，法院观点主要有两点：其一，信托计划尚未清算，信托受益人对管理人是否享有债权不确定，即便享有，债权金额不确定。其二，委托人无法证明信托计划对交易相对方存在合法有效的到期债权。

#### 四、总结

综上，作者认为，对于托管银行而言，在托管服务的执行过程中，还是需要对资管产品投资标的及资金流向有一定程度的了解。若遇管理人/受托人发出的资金划拨指令与事先披露的资金流动路径存在偏差等情况的，托管银行应当考量是否继续执行此类指令，并及时与管理人/受托人及投资人进行沟通，以维护资金安全，履行投资监督和信息披露职责。

本文所涉案例主要集中于托管银行是否履行法定或合同约定的托管职责，是否履行合理关注、监督、谨慎及风险提示等义务所引发的纠纷。法院在审理时，通常会根据托管银行过错的具体程度来判定其承担的责任性质。从各主体责任划分与公平性角度，法院亦更倾向于认定存在过错的托管银行承担补充赔偿责任，而非连带赔偿责任。托管银行往往应当对其履行监督职能承担举证责任，否则需承担不利后果。



作者姓名	张伟华 
所在律所和研究会	上海市君悦律师事务所 合伙人 上海律协金融工具与金融基础设施专业委员会主任
作者专业方向	金融合规、投资并购、房地产
律师行业内职务	上海市律师协会金融工具与金融基础设施专委会主任 长宁区女律师联谊会会长
律师行业外社会职务	最高人民检察院民事行政案件咨询专家



作者姓名	陶灏婷 
所在律所和研究会	上海市君悦律师事务所律师
作者专业方向	企业投融资、保险资金运用、争议解决
律师行业内职务	上海市律协金融工具与金融基础设施专业委员会 委员
律师行业外社会职务	上海市长宁区哈密路小学 法治辅导员



## ◎ 市场动态资讯

### 年末债市波动有限 银行配置需求支撑市场平稳运行

临近 2025 年年末，市场再度关注银行是否会通过“卖债兑现浮盈”锁定利润、冲刺部门业绩，从而引发债市波动。多位机构分析师向记者表示，今年银行在债券操作上的诉求已明显趋于平稳，对市场实质冲击有限。背后反映出银行资产端“缺资产”压力未解、债券配置需求依然旺盛的格局。

#### 银行卖债压力减弱，配置需求仍是主线

近期，部分市场参与者对银行年末卖债兑现浮盈可能带来的市场扰动表达担忧。业内人士指出，年末通常是银行考核及收益目标集中兑现的时期，若银行集中抛售债券，短期市场利率或出现波动。

“大家最关心的是，银行卖债是否会导致债券收益率快速上行，甚至引发二级市场调整。”一位国有大行交易部门人士对记者表示。但他同时指出，当前这一行为诉求已明显趋于平稳：一方面，前三季度债市震荡已导致持有债券浮盈空间收窄，部分银行公允价值变动收益甚至为负；另一方面，信贷需求偏弱、资产端仍有“缺资产”压力，银行更倾向于增配债券而非集中卖出。

中信证券首席经济学家明明指出，年末银行卖债主要出于两大动因：总行层面确保盈利增速平稳，以及部门层面实现业绩目标。但结合上市银行财报观察，OCI 账户债券占比提升、存量配置盘老券充裕，使得银行在年末的卖债诉求相对有限。

长江证券固定收益赵增辉团队认为，配债预计继续支撑扩表。从资产投放视角而言，四季度银行信贷投放一般会季节性走弱，可用资金会向金融投资倾斜；从投资性价比角度来看，银行负债成本



下行，为配债打开一定空间；同时四季度若政府债发行节奏相对趋缓，则从被动承接规模、久期压力方面都会为银行主动配债打开一定空间。

数据亦显示，截至 11 月 18 日，中证全债指数近一月涨跌幅仅 0.52%，波动率较低，市场情绪整体稳定。10 年期国债活跃券收益率围绕 1.8% 区间震荡，近一月上下波动幅度约为 3 个基点；高等级信用债波动幅度有限，低评级品种虽波动略大，但整体可控，未出现系统性调整压力。

“央行持续净投放流动性是债市低波动的核心因素。”上述国有大行分析师表示，11 月以来，央行通过逆回购累计净投放资金超 6000 亿元，短端利率维持在 1.45%~1.52% 区间，宽松资金面为债市提供了稳定支撑。

同时，机构配置需求仍旺盛。银行、保险等长期资金持续增配利率债，一级市场认购倍数维持高位，对二级市场形成明显托底效应。业内人士指出，这种配置主导格局，是当前债市低波动的重要原因。

### 国有大行持续增配政府债

2025 年前三季度，上市银行债券投资呈现“规模扩张、结构优化”特征。根据上市银行财报及托管数据，国有大行和城商行作为配置主力，多家上市银行债券持仓规模同比增速维持 20% 以上、中小型银行达到 15% 以上。

“我们主要以稳收益为主，交易只是辅助。”某大行债券投资部人士告诉记者，“尤其是国债和政金债，都是长期持有，基本不考虑短期交易。”托管数据显示，商业银行 9 月份单月各类债券近 5000 亿元，其中国债增持约 7000 亿元，成为债市调整中的主要支



撑力量。

马增辉团队指出，与之相对应的是，银行资产结构上，金融投资的占比也逐步提升，2025年6月末，上市银行金融投资在总资产中占比为30.3%。而具体从金融投资的结构方面来看，一是兼具交易与配置定位的OCI账户占比仍在边际提升；二是政府债发行规模持续提升背景下，国有大行持续增配政府债；三是国有大行、股份行2025年上半年测算久期边际持平，但通过部分账户进行结构性拉长久期。

然而，中小银行交易属性相对突出，部分银行仍通过卖出老券兑现浮盈。城商行和农商行交易性金融资产环比增速分别达26.80%和71.62%。但由于债市震荡，整体交易收益承压。42家上市银行中，31家前三季度公允价值变动净收益为负，招商银行、光大银行、华夏银行亏损额居前，主要缘于债市收益率上行导致存量债券估值缩水。

开源证券在研报中分析称，股份行与城商行在四季度通过卖债兑现收益的动力或更为突出。从金市收入增速来看，2025年前三季度上市银行整体同比增长5.34%，明显低于2024年全年11.33%的增速水平，年度目标完成度仍有不小差距。分类型观察，国有大行金市业务完成度相对较高，而股份行和城商行同比仍处于负增长区间，业绩压力更为显著，因而在四季度可能继续选择卖出部分存量债券以实现收益。

西部证券固收首席姜珮珊在研报中指出，受债市波动及盈利压力影响，2025年上半年银行兑现浮盈力度明显增大。以OCI账户投资收益的环比变化衡量，2025年上半年上市银行OCI账户兑现浮盈程度为18.33%，环比增加6.18个百分点，其中农商行兑现力度最



大，股份行相对较小。但她同时提醒，随着前期浮盈“弹药”消耗殆尽，下半年可售资产减少，浮盈兑现空间将趋紧。

#### 四季度债市低波动、高配置格局或延续

展望四季度，多位分析师认为，债市将继续低波动、稳收益。国泰海通固收团队预计，10年期国债收益率将在1.75%~1.85%区间震荡。上行压力主要来自年末资金面边际收敛、税期及政府债发行可能带来的短期流动性波动，以及股市震荡通过“股债跷跷板”效应影响债市情绪。

下行支撑包括央行重启国债买卖操作后债市收益率有所企稳、银行配置需求持续，以及经济基本面修复尚不稳固。业内人士普遍认为，四季度银行仍以增配债券为主，预计新增债券配置国有行占比超过60%，重点投向国债及政金债。

年末考核压力下，部分银行可能通过卖出低流动性老券优化持仓，但整体对市场冲击可控。一位城商行投资部门人士表示：“年底我们可能会做少量老券置换，确保资产端收益稳定，同时考虑年终考核压力。”

马增辉团队也指出，四季度银行还有一定兑现投资收益需求，但预计对债市影响相对平缓，较难形成对债市收益率的明显推升，但可能对修复行情的演绎形成一定阻滞。



## 中国数万亿存款去哪了？ 业内权威称“搬家说”不严谨

央行近日披露的 10 月金融统计数据报告显示，当月居民存款、企业存款分别减少 1.34 万亿元、1.09 万亿元，非银存款则增加了 1.85 万亿元。

不少市场人士认为，央行数据进一步表明，股市赚钱效应正持续带动居民存款搬家。但第一财经从多位业内权威人士处了解到，“存款搬家”其实说法并不严谨，居民、企业和非银机构用存款买卖股票，只是存款和股票在不同主体之间的重新分配，买股票的人存款减少、股票增多，卖股票的人股票减少、存款增多，整体上看存款是大体不变的。当然，从大类资产市值的角度看，股市上涨，会带来股票总市值上升，相对于存款的比重会有所提高。

一位理财行业人士对第一财经表示，相比更受关注的规模数据变化，“存款搬家”的机遇更多在结构层面，“固收+”做得好不好、如何做好成为业内越来越关注的议题。

但当下，固收类产品仍是理财市场的主流，多数机构发力“固收+”采取的是“小步慢跑”策略。第一财经记者采访了解到，今年以来，不少理财公司的“固收+”产品都取得了不错的成绩，少数产品年化收益率可至 5%，甚至 7% 以上。有券商测算，今年全市场“固收+”理财规模增长预计超过 1.4 万亿元。

### 投资者风险偏好下行趋势扭转

相比去年同期，10 月财政存款同比多增 1248 亿元，非金融企业存款同比多减 3553 亿元，居民存款同比多减 7700 亿元。相比之下，10 月非银存款同比多增了 7700 亿元。



综合机构分析,这一趋势与季初月份理财等资管产品规模扩容、股市维持较高交易热度吸引存款入市等因素有关。

更值得关注的是,伴随利率下行和投资者风险偏好变化,存款非银化趋势直接影响着理财等资管机构的布局。

上述业内专家表示,对于个体而言,投资者为了追求收益最大化,会根据不同资产的收益率,把储蓄存款转换成其他资产。比如,当存款利率趋于下降时,会更愿意买理财资管产品,但从理财资管的最终投向看,大部分还是购买同业存单、存放在银行或购买债券,最终还是体现为银行的同业存款或是经营主体的存款。

前述理财行业人士表示,一方面,广义上的“存款搬家”对理财来说并非新事,理财的广大客群基础很大程度上正是从银行存款客群发展而来;另一方面,狭义上所谓的“存款搬家入市”对应的是投资者风险偏好上升、权益市场分流资金,银行理财求“稳”为主的传统定位可能使其吸引力下降。

这也意味着,净值化洁净起步 6 年多的银行理财子,“二次转型”越来越迫切。

根据银行业理财登记中心发布的理财市场季度报告,今年二季度,理财投资者“跑步进场”,单季增量已经接近去年全年增量,其中个人投资者数量年中较年初新增了 1029 万,机构投资者数量较年初新增 19 万,总数量达到 1.36 亿个;到了三季度,全市场持有理财产品的投资者数量进一步增长至 1.39 亿个。

报告透露出的一个重要信号是,相比去年末,上半年高风险偏好和低风险偏好投资者占比呈现明显的一上一下趋势,扭转了过去 4 年理财客群风险偏好持续下行的趋势。

### 加速布局中国核心资产



“牛市氛围里，‘固收+’或更适合股票市场新人。”一家资管机构近期在社交媒体推文中提到，对于从单一低风险资产走向权益资产的投资新人来说，“固收+”可能是更好的过渡载体。

这也进一步印证，权益市场升温背景下“固收+”的火爆，有人甚至将 2025 年称为“固收+”大年。

中信证券在一份报告中称，低利率时代，“固收+”理财产品 2025 年全年规模增长可能超过 1.4 万亿元，有望支撑全年理财规模达到 33.5 万亿元以上。

“固收+”今年颇受欢迎的一个重要原因在于，1 年期定期存款挂牌利率下破 1%，加上债市表现较去年的单边牛市明显回调，固收类资管产品收益压力骤增。

从发行数量和规模来看，Wind 数据显示，年初以来，理财新产品中固收类仍是绝对主力，混合类产品数量仅为去年同期的 84% 左右，但规模已是去年同期的 1.5 倍。

“今年公司对‘固收+’策略是非常重视的，策略方向也是很明确的。”光大理财股票投资部总经理梁珉告诉第一财经，今年 3 月底，其公司专门推出了“固收+”品牌“光盈+”，以多资产、多策略的产品体系，提升客户投资体验。

与此同时，越来越多的理财产品开始加码配置权益类资产。农银理财混合策略投资部负责人对第一财经表示，过去“固收+”有一部分配置在优先股，以及 REITs、可转债，股票配置比例相对少一些，但去年 9 月 A 股表现转好后，更有弹性特征的含权类资产配置在慢慢提升，“在更具弹性的含权类资产仓位提升的同时，公司‘固收+’产品的规模也在扩张，目前含权类‘固收+’产品在整个公司产品中已经占到 1/3 左右”。



## 全市场理财规模持续增长

上述银行业理财登记中心报告显示，截至今年三季度末，全市场理财存续规模为 32.13 万亿元，同比增加 9.42%，环比上半年末的 30.67 万亿元增加 4.76%。

“固收+”一直是理财公司近年来“二次转型”的重要发力方向，但推进节奏缓慢。这一方面是因为理财投资群体对净值波动的接受度还不高，另一方面是理财公司在投研能力和体系建设方面依然存在短板。

当下，面对“存款搬家”的持续演绎，如何平衡收益和风险，依然是理财公司必须面对的考验。

“‘固收+’不一定比固收产品收益率高多少，其实更多的是投资品种和风险收益特征的一种扩展。理财产品的投资者一般既关注收益，也关注持有体验。”上述农银理财混合策略投资部负责人认为，理财公司发力“固收+”，一方面要充分了解投资者预期，另一方面应充分向渠道和投资者介绍清楚产品的风险收益特征。

对于如何应对市场波动的风险，这位负责人提到了三点：一是不断完善各类风险的识别和管控体系；二是通过大类资产的多元化配置来分散风险；三是及时根据市场变化动态调整相应资产的配置型和交易型仓位。

梁珉也认为，理财公司首先要有好的组合策略来分散风险，理财可投标的多元化是其相较于公募基金的一大优势；其次，可通过与公募基金等机构合作，利用更多产品工具，实现组合收益和风险对冲。

“理财和公募基金一个很大的不同在于，我们的首要追求是绝对收益，而不是相对排名。”他强调，这是理财能够布局更多元底



仓资产、使用更丰富对冲工具的重要条件。

青银理财一位部门负责人也认为，“固收+”产品可以配置优秀的量化对冲中性策略产品，通过股指期货、期权等衍生品工具做好风险控制，对冲资产波动风险。

梁珉判断，未来理财投资者风险偏好升级是趋势，但银行理财向“固收+”转型需要一个“小步慢跑”的过程，一方面要通过多元化策略平衡波动，另一方面也要更加透明化，减少信息差。

值得注意的是，除了基数更大的个人理财投资者，上述农银理财混合策略投资部负责人认为，过去大多数机构投资者主要偏好收益稳定的纯固收型产品，今年已经有少量机构开始考虑“固收+”产品，对波动率的接受度在提升。



## 国际金价反复震荡，银行积存金投资门槛升至千元以上

11月14日，国际金价跳水，截至当天收盘，现货黄金报4082.159美元/盎司；沪金跟随下跌，当天收盘报934.86元/克。

在国际金价高位震荡的大背景下，银行端正迎来新一轮黄金积存业务的集体调整。10月以来，多家大型银行相继上调积存金起购门槛或调整相关交易规则，以应对价格快速波动带来的风险压力。

与此同时，国际金价近日在连续大涨后出现明显回调，市场对后续走势的判断出现分化，在机构普遍认可黄金中长期逻辑的同时，2026年前后的短期路径仍存在较大不确定性。

### 银行再度抬高积存金门槛

随着金价持续攀升并伴随剧烈波动，银行端的黄金积存业务正在经历快速调整。中信银行、建设银行最新公告显示，自11月15日起，两家银行均将积存金业务的月度起存金额明显上调，门槛普遍进入“千元时代”。

建设银行公告称，为保护投资者权益、优化交易结构，该行修订了黄金积存业务规则，新增涉及报价机制、巨额赎回等内容。其中，月积存金额起点由此前的较低水平提升至1200元，并按10元整数倍递增；新规将自11月15日起正式执行。

值得注意的是，建行此次调整的核心，是将积存金买卖价差改为“动态调整模式”，允许银行依据市场行情、头寸状况及流动性需求实时变动买卖点差，不需要提前公告。

同日，中信银行也发布通知，将积存金定期积存计划的“定时定额”最低金额从1000元提升至1500元，定时定量的最低1克起存要求保持不变。换言之，在金价高位波动的背景下，银行正主动



通过提高门槛筛选投资者，并在交易机制上引入更灵活的风控框架。

业内人士对记者表示，建设银行本轮调整中，动态点差机制最值得关注。该机制使交易成本难以提前预估，即便金价整体平稳，投资者仍可能因银行内部头寸变化面临更高的成交成本。同时，市场波动加大时，银行可能通过扩大点差来规避风险，短期买卖价差随之拉大。此外，手机银行界面显示的参考价格与实际成交价格可能存在差异，投资者需谨慎判断。

据记者了解，积存金因具有“低门槛、可赎回实物”等特点，一度成为银行黄金业务中吸引力较强的产品。但随着金价进入高位、多次刷新历史区间，积存金投资门槛今年以来已被多家银行集中抬升。从10月开始，中国银行、工商银行、光大银行、平安银行、兴业银行、宁波银行等机构均不同幅度提升了起购金额，行业风险管理趋严的共识越发显著。

“银行密集提高黄金积存门槛，本质反映出当前黄金价格处于高位区间、波动显著加剧，投资风险上升。”邮储银行研究员娄飞鹏表示，银行通过上调起购金额、优化交易规则，旨在主动匹配市场风险变化，同时抑制非理性涌入。

他认为，规则变化带来的影响具有明显分层特点：小额投资者受门槛提升直接限制，而流动性需求较强的投资者可能受到赎回限制影响；实时调整点差则增加短线操作成本，从而抑制投机交易。

招联首席研究员董希淼也指出，近期金价波动使银行业务面临流动性和风险偏差的压力，提高门槛与设定赎回限制，有助于筛选风险承受能力更强的客户群体，防范集中赎回，并在激烈行情中保持业务稳定。

### 金价高位震荡回调，中长期预期分化



与银行端密集调整相伴随的是，国际金价在触及阶段高点后出现显著回调。11月13日与14日，现货黄金连续两个交易日走弱。回顾来看，现货黄金13日盘中一度升至4244.94美元/盎司，为10月下旬以来高位，但随即出现跳水，当日收于4171.22美元/盎司，跌幅0.58%；14日继续下探至4082美元/盎司。此前的11月12日，国际金价年内涨幅一度超过60%。

国内市场同步走弱，11月14日上海金收报934.86元/克，跌幅2.53%。在市场分析人士看来，本轮回调成因主要系美国政府停摆风险暂时解除，使避险需求阶段性弱化；多位美联储官员释放“谨慎行事”信号，12月降息概率由此前高点大幅回落至不足50%；美元指数获得支撑，贵金属承压明显。

不过，也有机构观点指出，影响金价的宏观与地缘变量依旧复杂：美国财政赤字与债务问题未实质缓解，中东等区域地缘风险仍处高位，金融市场的避险需求在中短期内仍可能反复。因而，金价未来仍有考验下方支撑的可能，整体格局更可能维持震荡。

尽管短线波动加剧，但多数机构依然维持长期看多的判断。瑞银策略师认为，黄金有望在2026~2027年间某个阶段创出5000美元/盎司的历史高位。嘉盛集团分析师亦指出，美国政府重新开门后，财政赤字与债务压力仍将逐步恢复至高位水平，日本、法国、英国等发达经济体的财政负担亦持续走重，使全球金融市场对风险对冲资产的需求难以显著下降。

花旗集团在最新黄金展望中给出了多个情景。其中，在概率约为30%的牛市情况下，若全球财富出现大规模重新配置，实物黄金市场供给侧难以有效承接增量需求，金价可能在2027年底被动推升至每盎司6000美元。



但花旗集团强调，这一情形并非其基准判断。相较之下，花旗更倾向于认为金价在 2026 年面临回调压力，并将该情景赋予 50% 的概率。基于美国经济环境改善的假设，花旗预计金价届时可能回落至 3650 美元/盎司。

此外，花旗集团还提出一个概率为 20% 的熊市路径：若地缘紧张、财政赤字等宏观担忧显著缓和，黄金的避险支撑削弱，金价可能在 2026 年底至 2027 年进一步下探至 3000 美元/盎司左右。



黄金理财加速上新、额度遭抢购，投资者还能高位上车吗？

在稳健理财收益普遍下行的市场中，浙江投资者李女士发现，其年初购入的 2 万元黄金理财，已成为当前资产组合中“收益率最高的单项”。她所在的多个黄金投资社群中，晒出亮眼收益截图正成为常态。

这一现象并非孤例。据行业统计，黄金理财产品近一月年化收益率多集中在 2.00% 至 4.00% 区间，显著跑赢同类产品。

敏锐捕捉到这一市场需求的银行理财子公司正加速布局。发行节奏明显提速——仅 9 月以来，就有 5 只新产品面世。产品设计也不仅限于过去的单一金价挂钩型，而是探索区间收益、复合结构等模式，资产配置范围更拓展至黄金 ETF、黄金股等多元标的，以提供更精细的风险收益选择。市场反应极为热烈。部分热门产品一经推出便迅速售罄，出现“一额难求”的局面。

### 黄金理财呈现新特点

随着金价持续攀升，黄金理财市场热度不减。

中国理财网数据显示，截至 9 月 28 日，名称中含“黄金”的存续理财产品已达 48 只。其中，仅渤海理财、浙银理财、民生理财等理财子存续的黄金主题产品就占 16 只，且多为今年新发。发行节奏亦未停歇，仅 9 月份以来，就有 5 只理财子黄金产品发行（以存续期首日作为筛选标准）。

据第一财经梳理，理财机构推出的挂钩黄金理财产品主要分为两类：一类是“固收+黄金”的形式，以固收类资产作为底仓，再搭配一定比例黄金相关资产；另一类是挂钩黄金标的的结构化理财产品，主要投资黄金相关衍生品。

与以往相比，近期黄金理财呈现出多个新特点。



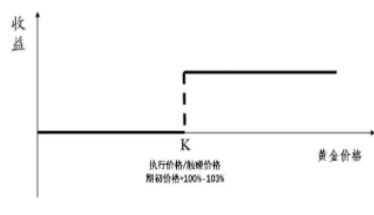
一方面，理财机构不再局限于传统的单一金价挂钩型，而是探索区间收益、复合结构等模式，以增强产品的灵活性和风险缓释能力。

例如，9月25日，招银理财发布的某款黄金鲨鱼鳍固收类理财计划结束募集，该产品主要投资于固定收益类资产及挂钩 SGE 黄金 9999 (AU9999.SGE) 的期权等场外衍生品，风险收益评级为 PR2 中低风险，预计存续期为 94 天。

黄金鲨鱼鳍结构性理财，指的是产品挂钩黄金，通过设置一个或多个障碍价格，根据标的资产价格与障碍价格的关系来确定收益。当标的资产价格处于不同区间时，收益会呈现出不同的变化趋势。

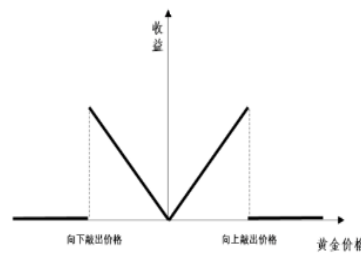
华宝证券分析师张菁表示，目前挂钩黄金结构性理财的期权结构主要是二元看涨自动赎回型和鲨鱼鳍型。简单来说，投资者可以根据自己对黄金价格走势的判断选择对应的结构，如认为黄金价格会持续走高，则可以选择看涨结构，如认为黄金价格会在一定范围波动，则可以选择鲨鱼鳍结构。

图 4：二元看涨结构



资料来源：华宝证券研究创新部

图 5：鲨鱼鳍结构



资料来源：华宝证券研究创新部

图表 AI 生成的内容可能不正确。

另一方面，在资产配置上，投资标的范围得到极大拓展，除直接挂钩黄金外，不少产品开始叠加黄金 ETF、黄金股 ETF 等资产。



“现在很多理财产品的底层可能都会加一些黄金 ETF，在其投资组合中起到了类似权益资产的作用，不过单独只加黄金的相对较少。”华南某股份行一名客户经理告诉第一财经记者。

亦有理财子人士对记者解释称，在银行理财中，黄金历来是用于对冲波动的配置盘，所以比例都不太大，也很少单独配置。但今年其增厚收益的效果突出，促使部分产品阶段性提升了配置比例。

随着产品货架日益丰富，市场认购热情水涨船高。

第一财经记者近期走访了多家银行。福建某国有行客户经理表示，近期由于很多 R2 级别固收理财产品的收益率掉到 2% 以下，很多客户前来咨询。自己一般会推荐含权类理财或黄金类理财，多承担一点风险，博取更高收益。

旺盛的需求甚至导致了“额度荒”。上述华南某股份行客户经理称，目前多款黄金理财产品都相对热销。近期其所在银行挂钩黄金的理财产品额度已暂时告罄。这些产品都是按期发行，不太可能随时买进，需要蹲一蹲额度。目前，要等 10 月才知道是否有额度。

热潮之下，风险管控的挑战亦不容忽视。普益标准分析认为，增加黄金配置的操作过程中，理财子也面临核心挑战。黄金价格受全球政治、经济、地缘冲突等多因素影响，波动剧烈且难预测，若金价大幅下跌易导致资产亏损。虽可通过模型与衍生工具对冲，但受对冲成本、市场流动性制约，风险管控难度大。

### 现在还能上车吗？

黄金理财持续火热，直接缘于金价的强劲表现。自 8 月 20 日起，在多重因素推动下，黄金开启新一轮快速上涨行情。截至 9 月 23 日，伦敦金现价格一度突破 3791 美元/盎司，创下历史新高，较 8 月低点上涨逾 14%。若将时间拉长至 2025 年全年，其累计涨幅已



超过 40%。

金价走高直接带动相关理财产品收益上扬。据普益标准统计，截至 9 月 8 日，多数理财公司发行的黄金“固收+”类产品近一月年化收益率介于 2.00%至 4.00%之间，表现优于一般固收类产品。

投资者李女士也表示，在其持有的理财产品中，多数收益率已跌破 2%，而黄金类产品却逆势走高，她正考虑适时调仓、增配黄金理财。

黄金牛市下，已有黄金理财因达到收益目标提前“止盈”。9 月 5 日，光大理财发布公告称，阳光青睿跃乐享 35 期（黄金自动触发策略）固定收益类理财产品于 2025 年 4 月 29 日成立，该理财产品投资关联 SGE 黄金 9999 的场外衍生品。根据运作情况，该衍生品于 9 月 4 日发生触发事件，触发价格为 795.79，观察日收盘价格为 809.19。根据产品说明书的约定，该产品在敲出事件发生后第 3 个交易日，即 9 月 9 日提前到期。

目前，金价已经升至历史高位，还能上车黄金理财吗？**业内多认为，短期内黄金仍然会在高位震荡，此时追高入场风险较大。**

“当前黄金已不具备去年底那样明确的配置信号，不会在这一阶段大规模配置黄金。但从另一角度看，其作为资产组合中“对冲工具”的价值依然持续凸显。”某国有行理财子人士称。

普益标准研报进一步分析指出，随着 9 月美联储降息 25 个基点这一利好消息落地，当日金价达到历史新高，但随后有所回落，主要是由于降息幅度未超出市场预期，且本轮降息主要是为应对就业数据偏弱而采取的预防性降息，加上美联储主席鲍威尔的发言态度偏鹰派，一定程度上抑制了金价短期内进一步上涨。

然而从长期视角看，多数机构仍对黄金持乐观态度。



普益标准研报显示，美联储暗示年内可能再降息两次，叠加俄乌冲突、巴以冲突等地缘政治局势持续发酵，以及全球央行购金需求的推动，预计中长期金价仍将得到支撑，因此挂钩黄金的固收类理财产品或仍有一定配置价值。

宝城期货分析师龙奥明表示，展望四季度，金价预计将在高位运行，但波动可能加剧。支撑金价的长逻辑（去美元化、央行购金）依然牢固，美联储货币政策转向将是核心驱动变量。然而，金价已计入较多降息预期，需警惕预期差带来的调整风险。同时，需密切关注中美关系、地缘政治等风险事件的演变。

8月底，瑞银财富管理上调了2026年金价预测，将2026年3月底和6月底金价基准目标分别提升至3600美元/盎司和3700美元/盎司，并提出明年9月底目标价为3700美元/盎司。