



May 2025. Issue 322 in the series

TT Talk 第322期

1. 风暴预警：预计大西洋飓风季将再度活跃
2. 运输业为智能卡车运输做好准备
3. 法律焦点：对受损货物的附带付款不影响损害赔偿请求

1. 风暴预警：预计大西洋飓风季将再度活跃



预计 2025 年大西洋飓风季将再次呈现高于平均水平的活跃态势，这反映出气候变化导致全球天气系统的波动性日益加剧。该预测提醒港口、码头及仓库，需检查其[风暴防范](#)程序的健全性，以及针对[极端天气事件](#)和其他天气相关自然灾害的保险覆盖情况。

“该预测提醒港口、码头及仓库，需检查其风暴防范程序的健全性”

[科罗拉多州立大学](#)（CSU）于 2025 年 4 月预测，在 6 月 1 日至 11 月 30 日的飓风季期间，将出现 17 场命名风暴，比 1991-2020 年的平均值多出 3 场，且持续时间将达 85 天，比正常情况长 15 天。其中 9 场风暴将升级为飓风，比平均水平多 2 场，4 场将成为大型飓风。该预测将于 6 月 11 日、7 月 9 日和 8 月 6 日更新。

科罗拉多州立大学指出，大西洋东部和中部的海面温度高于正常水平，但不及引发 2024 年极具破坏性飓风的条件。[瑞士再保险公司](#)（Swiss Re）去年 12 月表示，2024 年因飓风、雷暴和洪水造成的保险损失将超过 1350 亿美元，其中至少三分之二来自美国。这是全球自然灾害损失连续第五年超过 1000 亿美元。

“这是全球自然灾害损失连续第五年超过 1000 亿美元。”

2024 年 9 月和 10 月分别在佛罗里达州登陆的海伦飓风（Helene）和米尔顿飓风（Milton），仅这两场飓风所造成的保险损失就接近 500 亿美元。2024 年，主要影响美国的强雷暴天气导致的全球保险损失达 510 亿美元，仅次于 2023 年的 700 亿美元。

飓风安全程序

热带风暴季的来临及时提醒港口、仓库及其他运输和物流运营商，需审查、测试和更新其飓风安全程序，确保所有员工熟悉相关协议。这适用于所有沿海和内陆设施，尤其是大西洋沿岸、加勒比地区和墨西哥湾沿岸的设施。

作为[危机管理](#)计划的一部分，确保工作人员明确特定角色和职责（包括[沟通和逐级上报程序](#)）至关重要。

尽管极端风暴的路径和影响范围通常会提前数天预测，为运营商提供了宝贵的时间，用于采取行动以避免最严重损害，但经验表明，需对一般运营标准时刻保持警惕。这包括在不使用起重机时将其固定栓牢，并指导操作人员在遇到意外阵风时应采取的相应措施。

TT Club 的《风暴 II》指南手册提供了全面的风暴防范清单、对风险的深入分析，以及风险缓解策略。以下是一份非详尽清单，列明了在预测的风暴来临前可考虑采取的行动，以保障人员安全、财产安全并管控责任风险：

- 将[空集装箱堆垛](#)降至两层高，重箱降至三层高，尽可能采用金字塔式堆垛。
- 切勿在风暴潮洪水多发的低洼区域堆垛集装箱。
- 将小型和未予固定的设备存放在室内。
- [现场清理](#) – 清除所有可能被风暴潮或强风卷起并造成损害的杂物。
- 尽可能减少现场货物数量 – 考虑在预测风暴来临前数日停止接收出口集装箱。
- 清理暴雨排水系统中的杂物，确保所有水泵正常运行。
- 审查并测试备用系统，如用于必要及关键安全系统的不间断电源（UPS）和备用发电机。

鉴于即将到来的活跃飓风季，货运代理公司为[货物投保](#)是一项谨慎举措。

总结

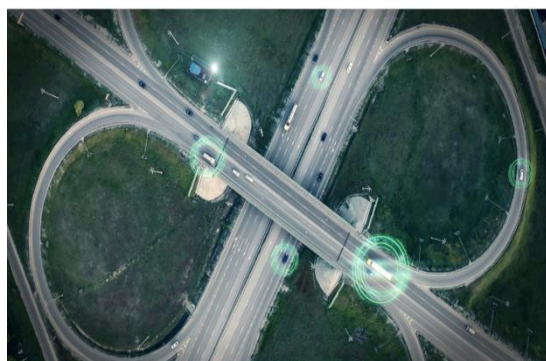
预计 2025 年飓风季的活跃程度将高于长期平均水平，尽管严重程度不及 2024 年。应对此类风险需未雨绸缪：规划与准备对于保护人员和财产安全、最大限度提高运营韧性至关重要。

“规划与准备对于保护人员和财产安全、最大限度提高运营韧性至关重要。”

本文虽聚焦于北美和加勒比地区的风险，但达到飓风强度的阵风（蒲福 12 级或 32.7 米/秒）不受纬度、海岸距离或季节限制——可能在任何时间、任何地点发生。因此，所有港口、仓库及其他运输和物流运营商均应做好准备，包括检查其是否针对极端天气事件和其他天气相关自然灾害购置了充足的保险。

物流运营商必须为预测的飓风季可能引发的运营中断做好准备，而[运输保险](#)是其风险管理策略中不可或缺的核心要素。

2. 运输业为智能卡车运输做好准备



驾驶员短缺、运营成本上升以及对安全性提升的需求，意味着自动化卡车运营为运输与物流行业提供了极具吸引力的解决方案。自动化耦合、装载和驾驶系统已取得重大进展，为完全自动驾驶卡车和大幅提升生产力铺平了道路。然而，此类智能车辆也为货运代理、仓库运营商和卡车运输公司带来了新的独特风险与责任。因此，有必要开展[尽职调查](#)，确保与技术供应商签订的合同协议条款明确无歧义。

自动耦合技术

自动化耦合与解耦系统简化了挂车连接与断开的流程——传统流程需人工干预，不仅耗时且易因人为失误引发问题。自动耦合不仅降低了事故和设备损坏的风险，还能缩短周转时间，全面提升运营效率。

例如，该系统通过第五轮（牵引座）在 1.5 秒内自动完成卡车与挂车之间的气路、电路和数据连接，使驾驶员可安全地留在驾驶室。应用案例包括在 [2024 年德国汉诺威国际交通运输展览会（IAA Transportation）](#) 上展出的 [科罗尼（KRONE）](#) 自动箱式半挂车，其可同时适配传统卡车和配备自动化系统的码头牵引车等车辆。2024 年向 [TT Club 安全创新奖](#) 提交参赛作品的 AUCOS-Systems GmbH 公司，已在全球多个项目中部署了一系列相关解决方案，包括长滩集装箱码头（LBCT）。

自动化装载系统

自动化装卸技术同样实现了效率与安全性的重大提升。这一创新不仅优化了操作流程，还通过减少[装卸设备的移动](#)与降低相关危险，确保了更安全的工作环境。

“（自动化装卸技术）通过减少装卸设备的移动与降低相关危险，确保了更安全的工作环境”

类似 [Q-Loader](#) 和 [ISD](#) 的系统可在不到 10 分钟内完成卡车的全流程装载，大幅减少所需时间和人力。这些系统采用传送带和自动导引车（AGVs）等先进技术处理重型托盘及其他货物，最大限度减少人工干预，降低人员受伤和货物损坏风险。

自动驾驶解决方案

配备人工智能（AI）、传感器阵列和实时数据处理等先进技术的自动驾驶卡车，已证明能够精准高效地在复杂环境中行驶。通过使驾驶员远离仓库、港口等高风险环境，同时优化燃油消耗并实现 24 小时连续作业，这些自动驾驶车辆的引入将彻底改变运输行业的未来。

智能卡车技术正在重塑物流运营商的运营模式，这凸显了对[综合运输及物流保险](#)的需求。

此外，[Flux 通用自主平台](#)等先进人工智能系统可对任何卡车进行改装以实现自动驾驶，从而有效地将其使用寿命延长至自动化时代。Flux 系统的关键安全特性之一是其 360°传感器，该传感器提供精准决策能力，并允许驾驶员随时通过按键切换至手动控制模式。

随着行业对智能卡车运输的全面接纳，确保[货运代理获得充分的保险保障](#)变得愈发关键。

结论

自动驾驶车辆有望彻底革新卡车运输与交通运输行业，为重塑物流和货物运输格局带来希望。然而，智能卡车运输系统需要同等先进的数字物流基础设施，以实现高效安全运行。在无驾驶员和操作人员在场的情况下，需建立专门系统用于发现和处理挂车起火、碰撞等突发情况。

“智能卡车运输系统需要同等先进的数字物流基础设施，以实现高效安全运行”

当驾驶员离开驾驶室并将卡车操作移交给自动耦合、装载或驾驶系统时，责任归属也会发生转移。尽管总体事故发生率可能降低，但采用智能卡车运输系统的货运代理、仓库运营商和卡车运输公司仍需考虑事故中的责任归属问题，并确保其在向可能属于轻资产且位于供应链之外的责任方追偿时能够受到合同条款保护。

3. 法律焦点：对受损货物的附带付款不影响损害赔偿请求



一批从美国运往埃及的黄大豆货物在运输途中发生部分损坏。

**AMS AMEROPA MARKETING & SALES AG 及 Anor 诉
OCEAN UNITY NAVIGATION INC (“Doric Valour” 轮)
[2024] EWCA Civ 1312**

事实

AMS Ameropa Marketing and Sales AG 以航次租船形式租用散货船“多里克勇气”轮(*Doric Valour*), 用于运输其售予埃及买方的 5 万吨黄大豆, 起运港为美国路易斯安那州, 目的港为埃及阿布基尔 (Abu Qir)。销售合同约定, 货物质量与状况以装货港检验结果为准, 并由检验员核实。埃及买方按发票所载 435 美元/吨的单价向卖方支付了货款。

货物抵达阿布基尔后, 发现部分货物受损。卖方以每吨 355 美元的价格完成了残值销售, 并将所得款项交予买方。除此以外, 卖方还向买方支付了 284,015 美元, 该金额为残值销售金额与销售合同应付货款之间的差额。作为提单受让人, 卖方随后扣押了船舶, 并向船东 Ocean Unity Navigation Inc 提出索赔。

在一审中, 船东承认涉案货物因相邻油舱燃油加热而受损, 此情形构成对运输合同的违约。卖方从船东处获赔 293,755 美元, 该金额系货物合同价值与卸货时货物实际价值之间的差额。船东提出上诉, 理由是: 若买方直接向船东提出索赔, 需将从卖方处获得的 284,015 美元款项予以抵扣; 而卖方作为买方权利的受让人, 其地位不应优于作为转让人的买方。

判决

船东的上诉被驳回。现有法律规定, 附带付款属于“‘已避免的损失’ (即已冲抵或减轻的损失) 不得作为损害赔偿进行主张”的一般规则的例外情形。本案中卖方支付给买方的 284,015 美元属于附带付款, 该款项是基于销售合同而非运输合同作出的商事和解款。因此, 若买方作为直接索赔方, 也无需就该笔付款进行冲抵。

船东主张, 根据 CIF 贸易术语, 货物风险在装货时已转移至买方, 且装货时检验证书证明货物完好, 故卖方对买方不承担责任。这一主张试图将本案与既往“卖方就货物抵达卸货港时的状

况作出保证”的判决先例区分开来。但法院认为，船东的抗辩不成立，因为在进行附带付款时，尚未确定货物损坏是由于固有缺陷还是船东违反运输合同所致。

对于处理受损货物索赔的物流运营商来说，了解责任的细微差别至关重要，而适当的[物流保险](#)可以提供必要的支持。

评论

就本案具体事实而言，这一判决显然公平合理。但从更广泛的层面来看，本案表明：无论权利是否转让，法院均不愿干预关于附带利益的现有法律规则。这在一定程度上是源于对商业确定性的追求，且可能对所有货物责任索赔产生影响。