



May 2026. Issue 334 in the series

TT Talk 第334期

1. 风暴季营运韧性：2026 年大西洋飓风季预测
2. 新版《中华人民共和国海商法》施行，货运代理人应重点关注事项
3. 法律焦点——当共同海损索赔失败时：适航性与船员胜任能力成为焦点

1. 风暴季营运韧性：2026 年大西洋飓风季预测



据美国[科罗拉多州立大学](#)（CSU）最新预测，2026 年大西洋飓风季仍将处于活跃状态，但整体略低于平均水平。这反映出气候持续波动以及破坏性风暴风险会长期存在。即便在预测相对平静的季节，各港口、码头及仓储设施仍应检查其风暴应对预案的稳健性，并审视其针对[极端天气及其他气象灾害的保险保障范围](#)。

“这些年度气象预测为港口、码头及仓储企业提供了及时提醒，应对其风暴准备措施的稳健性进行审查”

2026 年 4 月，科罗拉多州立大学预测：大西洋飓风季（6 月 1 日至 11 月 30 日）预计将出现：

- 13 个命名风暴，略低于 1991 至 2020 年 14.4 个的常年均值
- 6 个飓风，低于 7.2 个的长期均值
- 2 个强飓风（三级及以上级别），低于 3.2 个的长期均值
- 累积气旋能量（ACE）为 90，显著低于 123 的历年平均值

科罗拉多州立大学预计，2026 年大西洋飓风季整体活跃程度略低于常年均值，整体活动量级约为常年同期的 75%。随着飓风季进程推进，该预测结果将分别于 6 月 10 日、7 月 8 日及 8 月 5 日持续更新，因此建议在整个季节期间持续关注最新预测。

气象专家分析，当前的弱拉尼娜状态预计将在飓风季高峰期转变为厄尔尼诺，从而增强大西洋上空的垂直风切变，这通常会抑制风暴形成。同时，尽管西大西洋海表温度仍高于常年水平，但东部及中部大西洋气温略偏低，也将进一步限制风暴强度。

即便“活跃度偏低”的飓风季依旧易引发重大灾害损失

即便预测的风暴数量较少，历史经验表明，只需一个登陆的飓风，就可能造成严重损失、供应链中断甚至人员伤亡。CSU 强调，无论预测活动水平如何，每一季都必须进行充分准备。

“近年来，极端天气带来的损失持续上升。保险行业数据显示，全球自然灾害损失已连续多年超过 1000 亿美元”

近年来，极端天气带来的损失持续上升。保险行业数据显示，全球自然灾害损失已连续多年超过 1000 亿美元，主要由风暴、洪水及强对流天气驱动，尤以北美地区最为突出。

飓风安全防控规程

热带风暴季的开始再次为港口、仓库以及运输和物流运营商提供了一个及时的提醒，应对其[飓风安全程序](#)进行审查、测试和更新，并确保所有员工熟悉应急处置流程。该要求适用于沿海及内陆设施，尤其是位于大西洋沿岸、加勒比地区以及墨西哥湾沿岸的设施。

作为有效危机管理计划的一部分，相关人员必须提前明确其职责，包括沟通及升级流程。在近期风暴路径与强度日益难以预测的背景下，即便过去未遭受重大损失的设施场所，也应保持高度警惕，在有命名风暴预警时按最不利的情况做好准备。

运营韧性与防灾筹备

尽管现代天气预报通常可提供数日预警，但实践经验强调需保持持续警觉及严格运营管理措施，包括：

- 确保起重机设备维护良好（特别是制动系统），停用时应锁定固定；
- 明确传达并执行超出指定风速时的停工标准；
- 为操作人员制定突发阵风应对措施；
- 保持良好的现场管理，减少风力及风暴潮引发的损失。

TT Club 发布的《飓风 2》（Windstorm II）指南手册提供了全面的风暴准备清单以及适用于港口和码头的风险控制建议。

总结

尽管 2026 年大西洋飓风季预计略低于长期平均水平，但对港口、码头及运输网络的潜在影响仍然显著。预测中的数量减少，并不意味着单个强风暴的破坏力降低。

提前评估天气相关风险至关重要：有效的规划与准备，是保护人员、资产、基础设施、货物以及合同责任的关键，同时也有助于在整个风暴季中提升运营韧性。

2. 新版《中华人民共和国海商法》施行，货运代理人应重点关注事项



生效日期：2026 年 5 月 1 日

此次《中华人民共和国海商法》修订并非小幅调整，而是该法自上世纪九十年代初施行以来首次全面大修。多项与货运代理人日常业务密切相关的规则迎来重塑，而从业者以往可能并未留意背后的法律依据。

对货运代理人而言，核心要点十分明确：每单业务中，您的法律身份都可能发生变化。同一笔业务里，您可能仅作为代理传递指令；而在另一笔业务中，若以自身名义出具单据、订立合同，就会被认定为契约承运人、无船承运人或多式联运经营人。

本次《海商法》修订并未单独针对货运代理人作出规定，但法律风险开始向运输合同及运输单据的签约方倾斜，而实务中这一主体往往就是货运代理人。

下文梳理货运代理人需要重点留意的核心修订，以及新规生效后的应对举措。

“此次《中华人民共和国海商法》修订并非小幅调整，而是该法自上世纪九十年代初施行以来首次全面大修”

国内沿海运输统一适用同一套规则

以往我国海运领域长期实行“双轨制”：原《海商法》货物运输章节主要适用于国际海上货物运输，而国内港口间的沿海货物运输，一般参照通用民法及交通运输相关法律执行。

新修订的《海商法》正式取消了上述法律适用区分，现行法明确：海上货物运输合同同时涵盖国际海运及我国港口之间的国内沿海运输，但内河货物运输仍排除在本法适用范围之外。

对货运代理人而言，此项修订意义重大，沿海运输的规则变化至关重要，主要差异如下：

- 承运人船舶适航义务贯穿整个运输航程，不再仅限于船舶开航前及开航当时；
- 即便未约定交货期限，货物未在合理时间内完成交付，即可认定构成迟延交付；
- 国际海运中两项常见免责事由——“驾驶或管理船舶的过失”和“船上火灾”，不适用于国内沿海货物运输。

货运代理人提示：

若业务涉及沿海海运段，包括江海联运、海河联运，切勿直接沿用国际海运条款。务必尽快重新审核合同文本、标准业务流程及理赔处理规则。

无人提货：费用风险转向发货人

新修订的《海商法》针对无人认领及弃货情形，制定了更为清晰的处理规则。

货物运抵卸货港无人提取时，船长可将货物卸至仓库或其他合适场所。承运人只要及时通知发货人，相关风险与费用均由发货人承担；若收货人已行使合同项下的权利，后续却拖延或拒绝提货，则由收货人承担相关费用。

以往惯例默认相关费用由收货人承担，此次规则作出调整，合同发货人的身份认定变得尤为关键。

对货运代理人的影响：新法中“发货人”不仅包括货主，也包含直接或通过第三方订立运输合同、向承运人交付货物的主体。订舱单的签署方式、分运单的出具形式、身份认定条款，都可能让货运代理人被认定为合同发货人。

故此，单证规范管理尤为重要。若仅作为代理开展业务，务必在订舱单、业务指令中清晰注明“作为委托人代理……”（“as agent for and on behalf of” the named principal）。

同时，通知环节同样关键。费用与风险的划分，以是否“及时通知”为判定依据。业务往来记录、邮件、系统通知及正式书面函件等，不再只是常规工作留存，更是责任判定的核心凭证。

货运代理人提示：

- 务必修订订舱单、服务协议、分运单中关于弃货、无人提货的条款；
- 明确界定货物视作无人提取的情形、通知方式、费用承担方及赔偿责任，尤其在自身可能被认定为上游合同发货人的业务中。

发货人控制权：航行中途变更需求扩大

新修订的《海商法》正式明确：在承运人责任期间内，发货人有权指示暂停运输、返还货物、变更卸货港、变更收货人等。行使该权利的一方，需赔偿承运人因此产生的损失。

承运人仅在以下情形有权拒绝该项变更请求：指令无法落实、会扰乱正常运营、未提供担保便产生额外费用、无法出具所需运输单据。

实务中货运代理人早已处理此类变更需求，本次修法让相关权责有了明确的法律依据，也减少了争议模糊空间。

货运代理人提示：

一份简洁的内部核查清单能有效规避风险：

- 指令下达方是否具备相应权限？
- 该变更请求在实操层面能否执行？
- 会产生哪些额外费用、是否需要担保，相关费用与担保由哪方承担？
- 是否需提交运输单证或货物权属证明？

事前界定清晰，可避免后续产生争议。

诉讼时效：时长仍为一年，时效中断条件放宽

货物索赔一年诉讼时效的核心规定保持不变，但新修订的《海商法》优化了时效规则，在时效中断规则上作出了调整。

如今，除提起诉讼外，提出履约主张、正式索赔要求（口头或书面均可，无需对方认可）同样可中断诉讼时效。此外，追偿期限也更为明确：自追偿请求人解决原赔偿请求之日起，追偿请求权行使时效期间不少于九十日。

货运代理人提示：

- 将诉讼时效管理纳入日常业务管控，而非仅视作法律问题；
- 索赔函、业务邮件等文件均可能影响时效，务必妥善留存往来记录；
- 妥善留存全部往来函件文书，尽早提出保护性追偿主张，避免无意间自认承担责任。

其他具备实际影响力的细节修订

多项细节修订也会直接影响理赔结果：

- 火灾免责范围缩小，仅限定为船上发生的火灾；
- 货物价值优先按照交付地、交付时的市场价格核定（价格可确定的前提下）；
- 留置权相关表述优化，执行效力提升；运费标注为“预付”的，留置权行使将受到限制；
- “实际承运人”的定义范围扩大，港口经营人、分包商也可能被纳入规制范畴；
- 装卸港任一位于中国境内的，必须强制适用《海商法》第四章海上货物运输规定，境外司法管辖条款的实际效力将受限。

货运代理人提示：

凡涉及中国港口的跨境货运业务，请尽早审核标准合同条款，切勿待到争议发生后，才发现合同约定的管辖权条款与常规免责事由已无法适用。

结语

新修订的《海商法》更加看重条款明确性、单据规范性与主动风险管控，贴合现代国际货运代理行业的实际运营模式，责任划分也以实际业务参与度为依据。

自 2026 年 5 月 1 日起，及时调整合同条款、作业流程并开展内部培训，货运代理人便能在新法规体系下有效管控风险，持续为客户提供稳妥可靠的货运服务。

衷心感谢 TT Club 上海区域代表 Edgar Wong 倾情撰稿。

3. 法律焦点——当共同海损索赔失败时：适航性与船员胜任能力成为焦点



共同海损（General Average, GA），其基本原则为：当为保护一次海上运输（航程）而采取非常措施（例如牺牲财产或发生异常费用）时，凡顺利完成航程的财产所有人，均需按比例分摊由此产生的损失或费用。该分摊通常按完好到达时的财产价值比例计算。

共同海损的概念可追溯至海上贸易早期，其起源可见于古希腊实践。它代表了一种最早的风险共担机制，早于现代保险制度；而现代保险则是通过支付保费将风险转移给第三方。该原则至今仍具现实意义，在为共同航程安全作出牺牲时，确保各方公平分担。

一般而言，若货运代理在船上没有任何财产利益，则通常无需参与共同海损分摊。然而，若无船承运人（NVOCC）或船公司在船上拥有或租用集装箱，则可能需根据集装箱本身的价值参与分摊。其他拥有财产利益的主体，如货主、船东及期租人（针对燃油）等，通常均需承担相应的分摊责任。

《**约克—安特卫普规则**》（York-Antwerp Rules, YAR）规范了共同海损的处理标准，且该规则通常会被纳入运输合同，以确保共同海损案件处理的统一性和商业可操作性。最新版本为 2016 年规则，但 1994 年和 2004 年版本在当事人协商一致的情况下仍可能适用。

近期的一些司法案例表明，在特定情况下，某些财产利益可能被免除共同海损分摊义务，这对这一长期确立的原则提出了挑战。

法律规定

《约克—安特卫普规则》D 条规定如下：

“共同海损分摊的权利不因导致牺牲或费用发生的事件系航程中一方过失所致而受到影响；但此规定不影响各方基于该过失所享有的任何救济或抗辩权利”

D 条在初始理算阶段排除过失因素影响，即使损失或费用源于一方过失，仍不影响共同海损分摊权。然而，其后半部分明确，该过失并不排除对责任方提起法律救济或提出抗辩的可能性。

英国最高法院 Hamblen 法官在“CMA CGM Libra”轮案中作出裁判认定：“若损失或费用源于船东的“可诉过失”（包括违反相关运输合同项下义务的行为），则船东无权向货主追讨共同海损分摊。”

关于过失的指控通常针对船东，主要基于船舶不适航，或未按照《海牙规则》第三条第 1 款的要求尽到应有的注意义务。

最典型的不适航情形包括船舶存在物理缺陷或设备不足。此外，若船舶缺乏必要海图、航次计划不充分、船员能力不足或培训不充分、船员数量不足，或航程燃油不足，亦可能被认定为不适航。

“Happy Aras” 轮案

本案中，原告即“Happy Aras”轮船东在船舶于 2023 年 3 月搁浅后宣布共同海损，并于 2023 年 12 月完成理算。

事故发生时，该船正从乌克兰列尼港（Reni）的驶往土耳其的梅尔辛港（Mersin），装载大豆货物。船长于 20:00 接班后，AIS 数据显示其航行未按既定航次计划执行，并于 20:58 发生搁浅。当时船长独自在驾驶台，无瞭望人员，且自 20:00 后航海日志未作任何记录。

船东向被告货物保险人索要共同海损分摊，但遭拒，理由为船舶不适航，具体包括船员（尤其是船长）不称职，以及未按照国际海事组织（IMO）指南进行适当航次规划或尽到应有注意义务。

海事登记官 Davison 驳回了共同海损分摊请求，并认定：

1. 若损失或费用源于船东的可诉过失（包括违反适航义务），则船东无权请求共同海损分摊。根据《海牙规则》，承运人负有举证责任，须证明其在开航前及航程开始时已尽到使船舶适航的应有注意义务。
2. 存在缺陷的航次计划可导致船舶被认定为不适航，且船员不得缺乏必要的技能或知识。
3. 船长明显不称职，包括未记录航路点、偏离航次计划、未安排瞭望、无视警告并伪造航海日志，构成严重失职，使船舶处于不适航状态。
4. 船东需证明其在任命和监督船长方面已尽到应有注意义务。然而，除船东的传闻性陈述外，几乎无相关证据支持，例如未披露船长的良好推荐信或绩效评估记录。
5. 虽然该航次计划较为基础，但若加以执行本可避免搁浅；货物保险人需证明该航次计划的缺陷与事故之间具有因果关系。

结论

“Happy Aras”轮案已确认：尽职调查和适航性的法律原则不仅适用于船舶物理状态，同样适用于船员能力及航次计划。该判决强调，船东必须通过可靠证据证明其已尽到应有注意义务，而单纯的任职资格证书并不足以满足该要求。

共同海损通常不会向货运代理人提出索赔，因为他们一般不拥有该航程中的相关财产。尽管货

运代理在共同海损分摊方面没有直接责任，但在出现意外情况时，如其涉及相关事故，仍建议及时通知其[责任保险人](#)。对于在船上拥有或租赁集装箱的船公司或无船承运人（NVOCC），其需根据集装箱价值承担共同海损分摊责任。他们应立即将事故情况通知其[设备保险人](#)，并转交所收到的任何共同海损担保请求。随后，保险人将代为处理相关文件并与共同海损理算师沟通。实际货主也应及时通知其[货物保险人](#)，并转交所收到的任何共同海损担保请求。标准的海运货物保险通常涵盖共同海损分摊费用，货物保险人将接手提供担保及与共同海损理算师沟通的相关流程。

批评者认为，共同海损制度已经过时，因为现代保险已能够弥补损失，而且如今大多数事故源于过失，而非真正为共同安全作出牺牲；他们还指出，共同海损理算过程缓慢、成本高昂，且往往对货主造成不公平的负担。然而，支持者则认为，共同海损在海上紧急情况下仍是实现损失公平分摊的关键机制，并在防止高成本争议方面发挥着重要作用。他们警告称，若废除该制度，可能会导致成本分摊的不确定性和不公平。新兴技术或可帮助弥补共同海损当前的不足，例如改善耗时冗长且复杂的理算流程以及对打捞财产的估值问题，从而有助于该制度在现代海事实践中继续保持其现实意义。

案例引用：

Unity Ship Group S.A. -诉- Euroins Insurance JSC (Happy Aras) [2025] EWHC 7 (Admty)
The CMA CGM Libra [2021] UKSC 51

结束语

我们真诚地希望上述内容对您的风险管理有所帮助。如果您想了解更多信息，或有任何意见，请给我们发电子邮件。我们期待着您的回音。

Michael S. Yarwood

风险管理总监

TT Club

TT Talk 是 TT Club 不定期出版的免费电子通讯文件，原稿由 TT Club 伦敦发放，其地址是英国伦敦芬彻奇街 90 号，邮编 EC3M 4ST。（90 Fenchurch Street, London, EC3M 4ST, United Kingdom）

您也可以登陆我们的网址阅读本通讯和过去所有的通讯文件，网址是：

[TT Talk May 2026: Key updates on the 2026 Atlantic hurricane season; China's revised Maritime Code and when general average claims fail](#)

我们在此声明，TT Talk 中的全部内容仅供参考，不能代替专业的法律意见。我们已采取谨慎措施，尽量确保此份电子通讯的材料内容的精确性与完整性。但是，编者、文章材料的撰写者及其他相关工作人员，以及 TT Club 协会本身，对于任何依赖 TT Talk 信息内容所造成的灭失与损害将不承担法律责任。