

# CORRESPONDENT NEWS CLIPPING

## 通代资讯

汇编

中船保 防损部

第 6 期



## 本地信息 / LOCAL

### Brazil

来自 Proinde

巴西可卡因缉获量上升



#### 毒品威胁现状

巴西已成为全球第二大可卡因消费国，并与三大可卡因生产国（哥伦比亚、秘鲁、玻利维亚）接壤，形成毒品消费与转运双重枢纽。近年来，巴西犯罪集团 PCC 已垄断巴西毒品市场，并被美国财政部列为从事全球贩毒的实体，其犯罪网络渗透政商各界，对巴西港口的海上毒品走私已形成绝对控制。

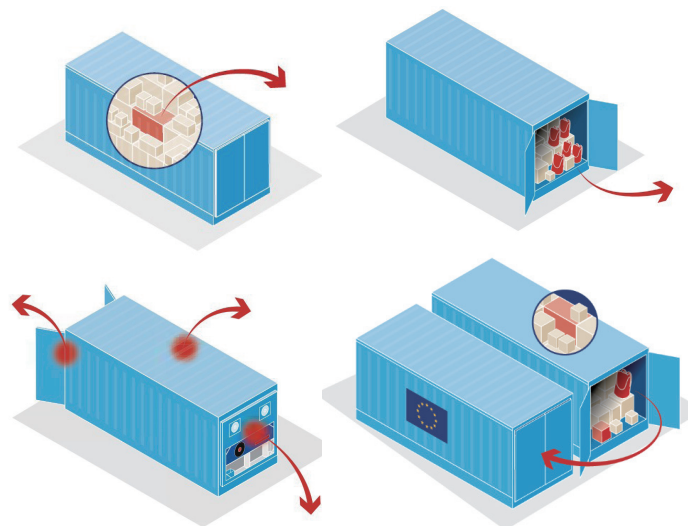
由于巴西各州毒品政策与数据统计标准不统一，联邦司法与公共安全部（MJSP）通过“国家公共安全信息系统（SINESP）”整合各州数据和联邦警察、港口警卫队等多部门情报，但仍存在区域性漏报风险。2024 年巴西执法部门报告共计 18.3 万起毒品走私案件，

查获可卡因 137.3 吨，同比上升 6.7%。

#### 走私方式

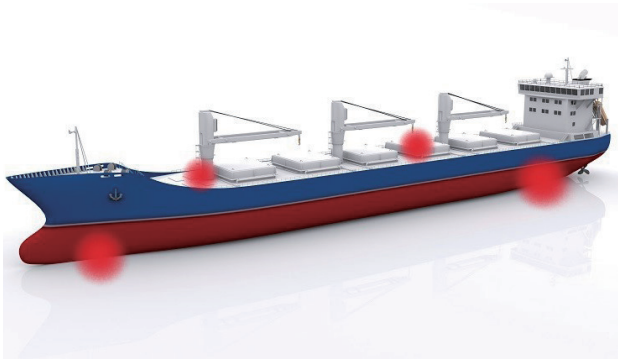
集装箱运输仍为最主要渠道，2024 年查获 42 个集装箱截获 11 吨可卡因。主要手法包括在普通干货柜中“替换夹带”（rip on/rip off），利用合法货物作掩护，在中转或目的地港口拆取，或将毒品嵌入冷藏集装箱箱体内壁、地板，或混入冷冻货物中。

另外海底阀箱已成为巴西贩毒集团近五年来的新型藏毒点。毒贩通过潜水员将防水包装的可卡因配重后藏匿其中，且多数案件船员并不知情。美国国务院数据显示，2019 年该方式查获的毒品仅占总量的 2.4%，2024 年激增至 30% 以上，桑托斯港为高发区域。近五年累计 81 艘船舶海底门查获 13 吨可卡因，其中 2024 年 11 艘船查获超 1 吨，部分毒品包裹甚至装有 GPS 定位装置。



## 风险港口

传统大港案件减少，但北部新兴港口风险日益凸显，主要包括马瑙斯、贝伦、巴卡雷纳等亚马逊河道港口，以及伊塔基、佩森（福塔莱萨）、萨尔瓦多等沿海港口，毒品查获方式包括集装箱夹带与船体寄生式藏毒。



## 船员责任认定

- 阀箱 / 船体隐蔽处查获：通常不追究船员责任
- 生活区 / 可接触区域查获：可能面临罚款并处 5-15 年监禁（跨国犯罪刑期加重 1/3-2/3）

## 安全建议

建议船长及时更新船舶安保计划并组织船员学习行业指南以及保赔协会、国际组织等发布的防损资讯，提升安全意识；通过当地代理获取港口安全风险建议；针对巴西复杂的港口安保环境制定主动防控方案。

## 2024/25 大豆季预测创纪录

### 产量预测

巴西国家供应公司（CONAB）最新报告显示：

- 巴西农产品预计总产量达 3.257 亿吨（同比 +9.4%）
- 大豆种植面积 4750 万公顷（同比 +2.8%）
- 单产 3.5 千克 / 公顷（同比 +9.3%）
- 预计总产 1.66 亿吨（同比 +12.4%），超 2022/23 年度纪录 4.3%

美国农业部（USDA）更乐观预测达 1.69 亿吨，远超美（1.19 亿）、阿（4900 万）等大豆主产国。增产的主要原因包括，马托格罗索等主产区种植技术升级及气候条件利好。

## 出口动态

- 全球出口量预测：巴西 105.5Mmt > 美国 49.7Mmt > 巴拉圭 7.3Mmt
- 中国将继续成为全球第一大豆进口国，预计进口总量 1.09 亿吨
- 欧盟作为巴西第二大油菜籽进口国，预计进口量 1460 万吨（同比 +8.5%）

## 运输港口

根据巴西国家水路运输局（ANTAQ）统计数据，2024 年巴西共出口大豆 1.23 亿吨，主要由桑托斯港、伊塔基港、巴拉那瓜港及一些北部港口运出。

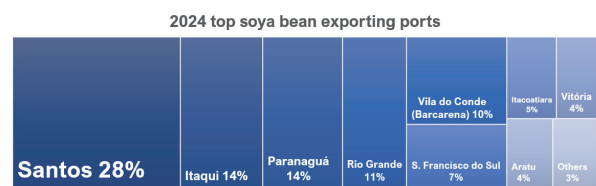


Figure 3: Ranking of soya bean exporting port complexes 2024 in % of export volume (97.3 mmt). Source: ANTAQ

关于大豆运输风险，建议船东、船长参考协会防损资讯及该通代发布的《巴西游装大豆操作指南》，合理监控运输过程中货物温度和含水量。

来自 **Rabb Carvalho Advogados**

## 巴西恢复对美、澳、加签证要求

巴西政府宣布自 2025 年 4 月 10 日起恢复对美国、加拿大和澳大利亚公民的签证要求，正式终止 2019 年起为推动巴西旅游业而实施的单边免签政策。在当前贸易摩擦背景下，巴西将坚持平等互惠的外交原则，当前正与美加澳三国就互免签证协议展开谈判，但尚未达成具体时间表。

## 签证流程

新的签证制度采用全数字化申请系统，申请费用为 479 雷亚尔（约合 85 美元，实际金额受汇率波动影响）。获批签证允许单次停留最长 90 天，申请流程较 2019 年前的旧规大幅简化，取消了现场面试和收入证明等要求。持有国际航运协会 C-185 海员身份证件的海员仍可继续享受免签待遇。

## 航运业影响

未持有 C-185 证件的船员需提前办理电子签证；邮轮运营商须核查所有乘客及非豁免船员签证，即使仅在

巴西港口短时停靠；船舶在巴西港口进行技术停泊、人员轮换等操作时，需预备完整的签证文件备查。这些变化要求航运企业重新评估其巴西航线的运营流程。

### 应对建议

建议相关企业核查美加澳籍船员持有的 C-185 证件有效性，为不符合豁免条件的船员提前启动电子签证申请程序；定期访问巴西外交部官网 (<https://www.gov.br/mre>) 获取最新政策动态；并咨询律师评估新规对船舶运营合同、保险条款等方面的影响。

### 巴西最高法院裁定环境罚款不受追诉时效限制

#### 核心裁决

巴西联邦最高法院于全票通过的具有普遍约束力的判决中明确：环境损害赔偿金不受诉讼时效限制。这意味着政府可永久追究环境损害行为的赔偿责任，即使相关方已完成生态修复或经济补偿。该判决源于圣卡塔琳娜州巴内亚里奥巴拉杜苏尔市红树林破坏案，法院认定环境损害涉及“集体性权益”，其追责逻辑超越传统财产权范畴。

#### 航运业影响

船舶在巴西水域发生的油污等环境事故将面临终身追溯处罚风险；各港口将加强环境合规检查力度，可能导致船舶作业延误。特别在油污领域，已完成清理的溢油案件也可能会重新启动处罚程序，执法部门可能对船东、租船人、货主等多方启动连带追责程序，而红树林等生态敏感区域将成为重点执法区域。

#### 应对措施

建议航运企业系统梳理 2010 年至今在巴西水域的运营记录，重点排查可能涉及环境风险的历史事件；升级船舶防污染系统配置，安装实时排放监测装置；建立污染事件全流程证据保全机制；每季度核查巴西环境与可再生资源研究所 (IBAMA) 发布的执法动态，并通过专业法律团队建立早期预警机制。

## DR Congo

来自 Budd DR Congo

2025 年 1 月，刚果（金）M23 反政府武装攻占北基伍

省首府戈马市，引发首都金沙萨大规模抗议活动。示威者强烈谴责卢旺达军队涉嫌支持图西族主导的 M23 组织，同时批评刚果盟国在国防支援上的不作为。联合国已确认卢旺达军队在戈马的存在。

抗议活动演变为暴力事件，示威者焚烧轮胎并冲击多个驻金沙萨使馆，包括比利时、法国、肯尼亚、乌干达、美国及卢旺达使馆。戈马市位于卢旺达边境，距金沙萨约 2623 公里，距港口城市马塔迪 3077 公里。

戈马失守标志着持续数十年的地区冲突再度激化。自 1994 年卢旺达大屠杀以来，卢旺达持续被指控支持刚果境内包括 M23 在内的武装团体，以控制北基伍省矿产资源。刚果民主共和国当前安全形势复杂，估计有 120 个武装团体在伊图里、南北基伍、坦噶尼喀等省活动，实施侵犯人权行为并掠夺稀有矿产资源。

## Guinea

来自 Budd Guinea

关于几内亚铝土矿出口，当地通代发现在卡普维加 (Cape Verga)、孔塔港 (Konta Port) 和金博 (Kimbo) 等地常见以下问题：

- 劳工动荡：频繁停工、罢工及示威活动，导致产能缩减
- 堆场短缺：铝土矿堆场间歇性供应不足，可能造成装船作业延误
- 设备缺陷：矿区至港口及船舶的运输设备存在数量不足及性能问题，影响作业效率
- 含水率偏高：雨季铝土矿湿度超标问题突出，矿堆缺乏防雨覆盖且装船过程易受降雨影响

在卡姆萨尔港 (Kamsar)，自去年秋季起针对阿联酋全球铝业集团 (EGA) 子公司几内亚氧化铝公司 (GAC)





实施的禁令仍在持续。媒体报道显示几内亚政府与GAC存在商业纠纷，据当地消息源证实，双方谈判仍在进行中。其他供应商的铝土矿装船作业暂未受到影响。

几内亚拥有全球最大铝土矿储量，随着全球铝业需求持续增长，2013至2024年几内亚铝土矿出口量从1850万公吨激增至超1亿公吨，中国为主要进口国之一。

## India

来自 James Mackintosh & Co.

### P&I 保险证书核验新规

印度航运总局于5月7日发布了2025年第5号海事通告。考虑到此前出现的保赔险证书因“未支付保费”等各种原因被投保人宣布无效的情况，该通告对所有挂靠印度港口船舶的保赔险证书核验提出了更加严格的要求。通告对各相关方都提出了要求，现将重要内容总结如下。

第6A条要求船东、经营人、船长或其授权代表核查其保险证书，确保涵盖相关国内和国际法规规定的责任，并确保在向当局提交保赔险证书、财务担保证书和蓝卡之前，这些文件均已生效。

第6B条规定了印度港口当局应承担的责任，包括通过保险人网站核实保赔险证书的真实性和有效性。若无法通过保险人网站进行核实，则必须通过当地通代进行核实。

第6C条规定了保赔险保险人应承担的责任，包括在其网站上明确指示证书是否有效，以及是否存在未支付保费的情况。若未正确标注保费状态，则默认保费已支付，保险人日后不得拒绝承担责任。保险证书查询页面上还需注明，证书有效期自船舶抵达印度之日或年度续保之日起不少于3个月。通告规定，保赔险保险人应在通告发布之日起6个月内，实现保赔险证书的在线核验。

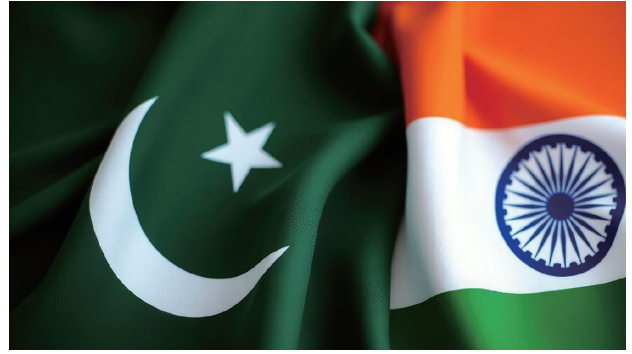
第7条规定，若船舶保赔险保险证书、蓝卡或CLC证书无效，将不得进入印度港口。若船舶已靠泊但证书过期或无效，将被要求驶离印度水域。

### 印巴局势下印度港口情况

当前印巴局势下，印度当地通代已收到众多咨询，现就印度港口的运营和安全状况通报如下。

印度政府于2025年5月2日发布了第06/2025-26号通知，禁止进口或转运任何原产于巴基斯坦或从巴基斯坦出口的货物。

印度航运总局于5月8日发布通告，将印度旗船舶的海上保安等级从MARSEC一级提升至MARSEC二级。印



度的港口、码头和船厂已按照指示将保安等级提升至ISPS二级。除一些靠近边境的机场暂停运营外，印度包括孟买、纳瓦舍瓦和蒙德拉在内的所有机场和港口均正常运行。

据了解，当前停靠巴基斯坦港口的船舶，可能不会被允许前往印度。如果船舶的上一个停靠港是巴基斯坦港口，如卡拉奇港，那么在抵达印度时可能面临严格的海关检查。航行和运营方面，印度港口暂没有盗窃、拖船、港口或天气等其他问题。

鉴于印度和巴基斯坦之间当前不断演变的地缘政治敏感性，建议船舶同一航次不要同时装载在巴基斯坦和印度港口卸货的货物。

## Mexico

来自 P&I Services Mexico

该通代4月3日发布通函表示，墨西哥当局对碳氢化合物货物进口报关与实际不符的情况表示关切，此类货物如申报不当，不仅可能影响适用税率，还可能被定性为走私，目前问题主要集中在碳氢化合物及化学品/油轮运输领域。

近期此类申报疏忽已引起政府高层关注，墨西哥总检察长办公室正联合多个情报及军事部门积极开展追查。

鉴于船舶可能面临扣留风险，建议船东及租家采取以下措施：

1. 加强对货主/收货方的尽职调查，特别是与墨西哥国家石油公司（PEMEX）无关的主体；
2. 确保碳氢化合物货物在经授权接收此类货物的专用码头卸货；
3. 尽可能确保提单信息全程（特别是在装货港）准确无误。

## Nigeria

来自 ETIC SAS

船舶挂靠尼日利亚港口，可能面临尼日利亚移民局针对船员文件的质疑，移民局官员在入境检查时惯常指控的违规行为包括：

- i. 船员登记簿任职栏不应加盖船章（适用于任职 / 解职并列的登记簿，仅应在解职栏盖章）；
- ii. 任职 / 解职分开的登记簿任职 / 解职栏缺少船长签名和船章；
- iii. 船员雇佣合同（COE）未加盖船员所属国主管部门印章（特别是菲律宾船员需加盖 POEA 印章）；
- iv. 船员登记簿有签注信息被划掉，即使有签注人签字。

尼日利亚移民局的执法行为必须符合《2015 年尼日利亚移民法》规定。最近该通代处理的一起案例中，拉各斯移民局援引所谓《POEA 2019 年第 10 号备忘录》称未加盖 POEA 印章违规，但经查证：

1. 该备忘录并无此表述；
2. 移民法相关条款（第 17、56、106 条）未规定以上 i-iv 条所述违规行为；
3. 法案第 56、106 条规定的罚款金额以奈拉而非美元计算；
4. 所有罚款须经法院裁决而非行政命令。

最终通过交涉，移民局已返还全部扣押文件且未支付罚款。当地通代特别提示，若遇类似指控，请船长避免与移民局官员争论，并保持专业态度，立即要求联系 P&I 通讯代理协助。

## Pakistan

来自 **AIV Private Limited**

当前印巴局势下，巴基斯坦当地通代已收到众多咨询，现就巴基斯坦港口的运营和安全状况通报如下。

### 当前情况

目前，港口运营稳定且保持正常运转，船舶靠泊、装卸货物和离港均未受到干扰，但当局已加强安保措施，密切监控所有港口活动。

### 关键动态

1. 由于紧张局势升级，暂不允许货物从印度经巴基斯坦转运至其他国家，直至另行通知。
2. 禁止印度旗船舶、印度原产货物或从印度过境的货物进入任何巴基斯坦港口。
3. 截至目前，巴基斯坦港口当局尚未对非印度旗船舶上印度籍船员的上船 / 下船施加任何官方限制。对于悬挂第三国国旗或方便旗船舶上的印度船员，通代建议谨慎行事，此时最好不要更换船员，船员很可能

被要求留在船上，而不被允许上岸。

鉴于局势不断变化，当地通代将持续更新信息，并发布相关建议。

## Spain

来自 **Medpandi**

西班牙第 1/2025 号法律将于 2025 年 4 月 3 日正式生效，旨在通过强制前置调解程序（ADR），减少非必要民事诉讼案件。新要求下，提起民事诉讼必须提供书面证明已尝试协商或调解且未达成协议方可立案。未完成调解前置程序将导致起诉被法院驳回，若拒绝参与调解，即使胜诉也可能承担诉讼费用。

当事人可直接协商调解，也可以通过双方律师进行协商，或通过协作法程序、私人调解、独立专家意见、恢复性司法、民商事调解等方式。

如一方曾向另一方提出合理解决方案，而对方拒绝接受且最终判决与方案内容基本一致，则可申请费用减免。

调解程序已从诉讼前置程序升级为独立法律程序要件，建议涉及西班牙司法程序的企业建立规范的争议解决预案机制。

## Sudan

来自 **Eldib Pandi**

5 月 4 日，苏丹武装力量快速支援部队（RSF）使用自杀式无人机袭击了苏丹港的奥斯曼·迪格纳空军基地、一个货物仓库和该市的一些民用设施。虽然没有报告人员伤亡，但造成了一定程度的破坏，苏丹港机场有浓烟升起。

该通代在苏丹港的调查人员证实，有四架自杀式无人机袭击了机场。其中三架被拦截，第四架击中了机场外围的一个家具仓库，空中交通暂时中断了三小时，之后已完全恢复。

苏丹实际领导人阿卜杜勒·法塔赫·布尔汉将军访问苏丹港机场，慰问当地民众。苏丹港各项运营已恢复正常，该港口仍然是当地海上和人道主义行动的重要枢纽，不过局势多变，通代建议在规划涉及苏丹港的航线时始终保持谨慎。

# Turkey

来自 Vitsan

根据土耳其交通与基础设施部海事总局 2025 年 2 月 25 日第 2391210 号函，以及 2023 年 11 月 17 日第 1539827 号函要求，除以下两项特殊规定外，其余锚地分配措施均已终止：

1. (C) 区锚地专用于长期锚泊或需靠泊岸基设施的船舶
  2. 库库切克梅杰锚地专用于危险货物运输船舶
- 经海事总局核查，由于马尔马拉海等待通过伊斯坦布尔海峡的漂航船舶过于密集，现将引导此类船舶至指定锚地，以提升航行安全、加强环境保护，并保障该区域渔业活动正常开展。

具体规定如下：

- a) 马尔马拉海漂航等待船舶应优先引导至安巴尔勒锚地 2、3、4 区，必要时可分配至亚洛瓦锚地 1、2 区。当上述锚地有空位时，禁止船舶在马尔马拉海漂航等待。
- b) 对于伊斯坦布尔 (A) (B) 区锚地内定义为“燃料与供水驳船专用待泊/锚地”的 7 号待泊/锚地区，所有燃料与供水驳船必须使用该指定区域，严禁在划定区域外待泊/锚泊。
- c) 无禁渔令的锚地区间海域（例如伊斯坦布尔 (G) 区锚地与 (C) 区锚地之间）允许继续开展渔业活动，但作业船只须遵守该区域助航设施相关规则与警示要求。
- d) 依据《港口管理条例》规定，通过国家 AIS 系统监测到在非指定锚地抛锚的船舶将收到警告并被引导至正确锚地，拒不执行者将依法处理。

来自 GAC

整个地中海地区（至达达尼尔海峡）已被确定为硫氧化物 (Sox) 和颗粒物排放控制区 (SECA)。鉴于硫排放规则将于 2025 年 5 月 1 日起正式实施，进行必要准备并采取预防措施至关重要，包括按照 0.1% 硫含量限制要求确保充足的合规燃料供应。

根据《MARPOL 公约》附则 VI 要求，对未安装废气清洗系统 (EGCS/ 洗涤器) 的船舶实施检查时，将优先核查船上是否配备并使用符合 0.1% 硫含量限制的燃料、燃油交付文件、燃油样本、燃油转换程序及记录、燃油消耗量计算、低硫燃油存量，必要时可从船舶提取燃油样本进行合规性检测。

在此背景下，自 2025 年 5 月 1 日起，地中海 SECA 区域内的船舶将面临更严格的检查，适用要求包括：

- 妥善保存符合 0.1% 硫含量限制的燃料及燃油交付文件
- 定期审查燃油转换程序及相关文件
- 严格按照船舶既定程序执行操作
- 对相关船员开展专项培训
- 完整准确记录船舶进出 SECA 区域时的低硫燃油存量及燃油转换过程
- 根据燃油消耗量计算，在进入 SECA 区域前及时启用低硫燃油
- 保存证明船载洗涤器系统符合 0.1% 硫含量限制的文件，并定期记录系统使用情况。



Demirleme Sahaları	Kılavuz Kaptan Koordinatları
1 - Kıyı Tesislerine Yanaşacak Gemiler (A Bölgesi)	Kılavuz 1 - 41° 15' 09" K - 029° 07' 57" D
2 - Kıyı Tesislerinden Ayrılıp Uzun Süre Demirleyecek Gemiler (B Bölgesi)	Kılavuz 2 - 41° 14' 30" K - 029° 09' 30" D
3 - Tehlikeli Madde Taşıyan Gemiler (C Bölgesi)	Kılavuz 3 - 40° 55' 18" K - 028° 58' 45" D
4 - Küçükçekmece Demirleme Sahası	Kılavuz 4 - 40° 56' 52" K - 028° 54' 70" D
5 - Tehlikeli Madde Taşıyan Gemiler (D Bölgesi)	Kılavuz 5 - 40° 56' 30" K - 028° 54' 42" D
6 - Ticaret Madde Taşımayan Gemiler (E Bölgesi)	

伊斯坦布尔海峡锚地区域划分

- 锚地区域 1: 港口靠泊船舶 (A 区)
- 锚地区域 2: 离港需长期待泊船舶 (B 区)
- 锚地区域 3: 危险货物运输船舶 (C 区)
- 锚地区域 4: 库库切克梅杰锚地区域
- 锚地区域 5: 危险货物运输船舶 (D 区)
- 锚地区域 6: 非商业物品运输船舶 (E 区)





### Budd Morocco

Budd 宣布与西班牙物流集团 Image SA 在摩洛哥建立战略合作伙伴关系，基于双方在赤道几内亚、圣多美和普林西比的成功合作经验，Budd 将在卡萨布兰卡、丹吉尔两地新设办公室（[budd.morocco@budd-pni.com](mailto:budd.morocco@budd-pni.com)）以覆盖摩洛哥全境港口，强化北非重要海运枢纽服务网络布局。

### Budd Mozambique

Budd 宣布与 Sturrock Grindrod Maritime (SGM) 在莫桑比克建立新的合作伙伴关系。今后，除马普托港以外，Budd 莫桑比克公司还将覆盖贝拉、纳卡拉和彭巴等地。结合 Budd 集团作为保赔协会通讯代理所积累的丰富经验，以及 SGM 公司对莫桑比克所有主要港口的长期了解，双方将在当地复杂的社会政治环境下共同为客户提供更优质的服务。

### Proinde

Proinde 宣布今年将迎来公司成立 50 周年纪念，并筹办系列庆祝活动。自 1975 年 9 月创立于繁忙的桑托斯港以来，Proinde 始终致力于为船东、租家及保赔协会提供一体化理赔处理与防损解决方案，现已成为海事服务领域的标杆企业。

### P&I Claims Specialist, Inc.

菲律宾通代 PICS I 将积极支持马尼拉国际集装箱码头 (MICT) 的持续转型，并充分认可这一转型对提升贸易效率、促进可持续发展和创造就业机会的重要影响。作为海事安全行业的重要参与者，PICS I 致力于保持同步发展，通过多元化服务保障海运作业正常进行。

\* 以上信息为非完整收录，仅供参考，如需相关文件原文或欲了解更多信息，请联系防损部相关人员。