

CORRESPONDENT NEWS CLIPPING

通代资讯

汇
编

中船保 防损部

第 7 期



本地信息 / LOCAL

Brazil

来自 PROINDE/ Brazil P&I

巴西发布船舶生物污垢新标准

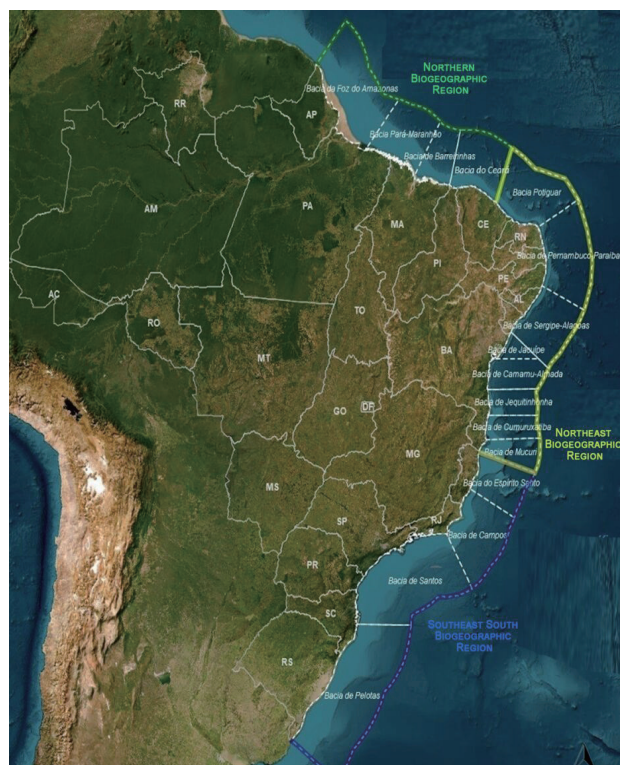
2025 年 6 月 10 日，巴西海事当局发布第 DPC/DGN/MB No. 180/2025 号法令，修订其 NORMAN-401/DPC 法规中关于船舶生物污垢的控制与管理要求，以与 2023 年 IMO 指南保持一致。所有受影响船舶须立即执行，违规处罚措施将于 2026 年 2 月 1 日正式生效。

所有船长超过 24 米的船舶，在巴西管辖水域内无论航行、锚泊或闲置，均须遵守 IMO 生物污垢相关法规和指南，并在船上保存《生物污垢管理计划》（BFMP）和《生物污垢记录簿》（BFRB），并记录其对 BFMP 中规定程序的遵守情况，包括检查、进坞和水下清洁等操作。BFMP 和 BFRB 须随时可供当局核查。

NORMAM-401/DPC 法规将巴西沿海划分为三个不同的海洋生物地理区域。拟进入巴西水域或穿越不同生物地理区域、船长超过 24 米的船舶，其生物污垢等级必须保持在 1 级及以下。若船舶生物污垢等级达到 2 级及以上，除非存在特殊情况或经主管当局许可，否则必须在航行前进行清洗。

船舶进行水下清洁作业必须事先获得海事当局的批准。申请人需在计划作业前至少 10 天提交《水下清洁申请表》，若计划在港口范围内（包括锚地）进行清洁作业，也必须提前获得港口当局许可。

运输和排放有害物质对环境造成损害的，罚款最高可达 200 万巴西雷亚尔。若污染危害人类健康、导致动物死亡或严重破坏生物多样性，罚款可升至 5000 万巴西雷亚尔，此外还可能面临刑事处罚。对于重复违法行为，罚款可增至三倍；若在首次违规五年内再次发生违法行为，罚款可加倍。违法者有权向当地海事局提出申诉，也可向巴西港口和海岸总局（DPC）提起行政上诉。

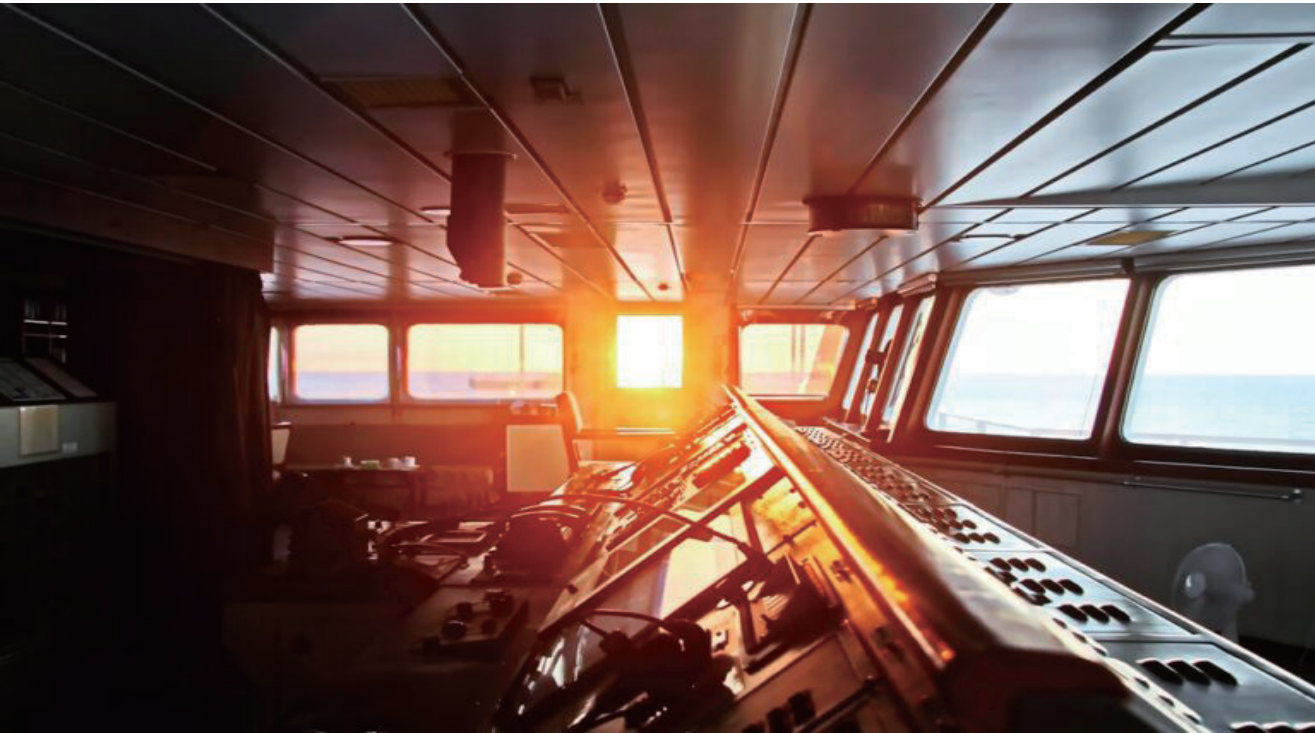


等级	描述	抽检区污垢覆盖面积	建议的清洗
0	无污垢 表面完全干净。表面没有可见的生物污垢。	-	-
1	微型污垢 浸水区域部分或全部被微型污垢覆盖。在污垢下面可能看到金属和刷过油漆的表面。	-	可以建议进行主动清洗。
2	轻度大型污垢 存在微型污垢和多个大型污垢斑块。污垢物种无法轻易用手擦除。	表面 1-15%	建议清理并收集。
3	中度大型污垢 存在微型污垢和多个大型污垢斑块。	表面 16-40%	建议缩短间隔，直至下次检查。
4	重度大型污垢 大面积斑块或浸水区域完全被大型污垢覆盖。	表面 41-100%	如果 AFS 明显恶化，建议进坞维护保养并重新施涂 AFS。

桑托斯港压载水法规争议

桑托斯港务局（APS）要求自 2024 年 8 月 21 日起，所有船舶除遵守《压载水管理公约》（BWM Convention）现行规定外，还须提供经认可私营公司出具的压载水合规声明（AC-BWM）。未提供获批 AC-BWM 或 AC-BWM 不合格的船舶，将被禁止停靠 APS 管辖范围内的港口设施。目前，仅有一家公司获得 APS 授权，单份文件的服务费报价约在 1400 至 1700 美元之间。

该规定遭到了巴西国家水运局（ANTAQ）和船东协会的反。2025 年 7 月 25 日，巴西联邦法院就其争议裁定 APS 胜诉，撤销了此前宣布 APS 新规无效的决定。通代建议船东暂时遵守 APS 程序并继续缴纳相关费用，直至联邦司法机构作出不可上诉的终审判决（此过程可能持续数年）。若法院最终做出有利于船东的判决，船东将有权要求退还新规执行期间支付的所有费用及利息。



亚马逊港口船舶空调系统专项整治

巴西北部亚马逊河港口气候湿热，引航员报告船舶空调温度及热舒适性问题，已引发地方当局介入调查。尽管 2006 年《海事劳工公约》（MLC）未对供暖、通风和空调（HVAC）系统规定具体技术要求，但建议船旗国确保船舶室内温湿度与外界环境相适应。在国内标准方面，巴西劳动就业部《第 17 号监管标准》（NR-17）明确要求空调环境温度需维持在 18℃ 至 25℃ 之间。

为降低运营与合规风险，船舶经营人和船长在进入亚马逊河港口前，应确保 HVAC 系统同时符合国际标准与巴西国内热舒适性法规，具体措施包括：

- 生活区住舱内温度控制在建议的 18℃ 至 25℃ 范围内，确保空气充分流通
- 降低 HVAC 系统的过度噪音与振动
- 保障 HVAC 系统可供维护、清洁和消毒，并留存详细记录供当局核查
- 实施蚊虫防控措施，预防蚊媒疾病传播

受资源限制，地方劳动部门暂未对到港船舶开展主动检查，但会对空调故障投诉快速响应，包括派遣官员测量温度、评估系统性能，或要求船东提供职业健康安全（OHS）机构出具的热舒适性合规证明。

Djibouti

来自 MCLEANS-WAMS

吉布提港口罚款

2025 年 7 月以来，吉布提港务局曾数次向船舶代理发送邮件，指控船舶存在“未经港调允许或通知私自移动船位”的行为，一方面称此“构成违反港口规章”，另一方面威胁将处以罚款（通常为 1 万美元）。事实上，港务局还可能指控船舶“未经许可向另一艘船移动，危及船舶及港口设施安全”。通代建议，船方应指定检验人进行必要的调查取证，以便对上述罚款提出抗辩。

吉布提碳定价机制

吉布提通过第 2023-074 号总统令正式确立国家碳定价机制，经 2024 年底过渡期后，已于 2025 年 1 月 1 日全面生效。

根据该机制，停靠吉布提港口的船舶需按每吨二氧化碳当量（CO₂E）17 美元缴纳碳税，单航次费用上限为 7500 美元，仅征收进出港 50% 的排放。自 2025 年 7

月起，该体系将调整为 70% 直接缴费和 30% 强制碳抵消的比例结构，30% 的碳排放可以通过当地碳减排或碳封存项目获得的碳信用额进行抵消，抵消额须通过 Verra、黄金标准等信用额度认证。

船舶经营人需在吉布提主权碳排放登记处注册，按月报告排放量，由第三方（如 ISO14064 或同等标准）核验数据，并在登记处开具发票后 45-90 天内完成支付。



Photo: German Shipowners' Association

Egypt

来自 Eldib Pandi

尽管红海近期局势发展，尤其是曼德海峡附近胡塞武装活动升级，埃及所有港口仍保持安全运营。受影响区域远在埃及领水以南，目前以下港口的船舶通航及靠泊均未报告任何风险或安全隐患：

- 艾因苏赫纳港
- 苏伊士运河
- 亚历山大港、亚历山大新港、阿布基尔湾、达米埃塔港及其他地中海港口

France

来自 Budd Marseille-Fos

近期，法国当局在敦刻尔克港查获大量毒品，很可能是法国本土最大规模可卡因缉获案。据 Budd 消息，毒品藏匿于集装箱内，估值超 1 亿欧元。多年来，马赛-福斯港已成为法国易制毒化学品的主要入境口岸。2024 年，全国查获的数十吨毒品中有 9 吨在马赛港截获。

法国港口当局对此高度警惕，对辖区内靠泊船舶实施定期检查。对来自或挂靠过毒品走私高风险港口的船舶，海关将进行常规或系统性的详细检查，包括使用X光扫描仪、缉毒犬等技术手段对船舶内部空间、船体、货物及集装箱进行全面排查。船东、经营人和船员应加强在高风险港口的安全防范意识，确保船员待遇公平并受到支持，以降低其参与走私的风险。

Guinea

来自 **Budd Guinea**

2025年6月起，有报道称几内亚政府已收回50至100余份矿业许可，引发市场对铝土矿出口的担忧。考虑到阿联酋环球铝业子公司几内亚氧化铝公司（GAC）自2024年10月起已全面暂停铝土矿出口，这一担忧并非空穴来风。但据Budd几内亚消息，目前已撤回的100余份许可中，多数涉及以下情况：

- 开采铝土矿以外矿产（如黄金、铁矿、钻石）的公司
- 采矿许可已过期或早已停止运营的公司
- 规模较小、根基较浅的矿业企业

此次矿权收回似乎是几内亚矿产与地质部强化部门职能后开展的大范围审计行动，重点针对未履行合同义务的企业。但当前局势尚不稳定，每天都有企业开展续约谈判，也有企业被收回许可。但行业龙头企业暂未受影响，例如政府持股10%的博凯矿业赢联盟（SMB-Winning Consortium）及政府持股49%的几内亚铝土矿公司（CBG）。

India

来自 **James Mackintosh & Co.**

2025年7月21日，印度国会通过《2024年提单法案》，旨在简化航运单证方面的法律程序。该法案未引入重大变革，仅在第5条中新增中央政府的行政权力，以提升印度海事与贸易法律的清晰性和执行效率。为确保平稳过渡，法案第6条包含详细的过渡条款，明确保留原法案下已产生的权利、义务及处罚措施。

Libya

来自 **Eldib Pandi**

利比亚武装部队于2025年5月15日发布通函，指令海岸警卫队对进入12海里领海范围内的船舶进行水下船体检查，相关费用由船东或供应商承担。来自战争或冲突地区的船舶抵港时，安全等级将提升至2级，

船舶须相应填写保安声明（DOS）。所有航运代理在提交48小时到港通知时，必须包含船舶前十个挂靠港口信息。船舶锚地应视为限制区域，严禁靠近或在附近进行潜水活动。

Mexico

来自 **P&I Services Mexico**

2025年7月17日发布的行业通告显示，墨西哥联邦总检察长办公室（FGR）在墨西哥港口扣押船舶存在时间过长、程度过重的问题。船舶常被扣押数周甚至数月，严重扰乱了正常贸易及商业履约，且往往缺乏正式指控或司法透明度。此类扣押多源于涉嫌海关违规或毒品走私的调查。通代建议采取以下措施：

1. 强化尽职调查：停靠墨西哥港口时需提高警惕，评估现有合同安排、港口停靠计划及未来航次的潜在风险敞口。
2. 到港前风险评估：对于油轮贸易，到港前应联系当地通代评估监管环境，降低扣押风险，并整理记录已采取预防措施的证据。
3. 保险覆盖审查：根据最新事态发展重新评估现有保险覆盖范围。
4. 合同条款优化：审查并在可能情况下修订租船合同及货运合同条款，明确责任划分，加入针对第三方执法行动的保护条款。

Morocco

来自 **MCLEANS-WAMS**

摩洛哥港口货物短量索赔频发且常有争议。卡萨布兰卡港货物作业方式因货物性质而异：小麦、玉米等谷物通常通过吸粮机卸载并储存于港口筒仓，供后续交付，而豆粕（SBM）、干酒糟及其可溶物（DDGS）等动物饲料类货物则多通过抓斗卸载，直接由卡车或火车提离。为应对日益增多的不利判例，装卸公司采取了以下措施：

1. 使用吸粮机卸载货物的筒仓公司已开始在卸货作业起止时出具LOP，但法院常认定此类声明并不成熟或可信度不足。另外在纳祖尔港，筒仓公司已委托SGS检验公司对所有到港船舶进行水尺检验。
2. 部分通过抓斗作业的装卸公司已指定检验人负责：
 - a. 监控卡萨布兰卡港散货船的卸货作业；
 - b. 索取装货港水尺检验报告；
 - c. 观察并记录码头货物散落情况；
 - d. 出具检验报告，以期在法庭上免责。



为降低在摩洛哥港口的短量索赔风险，建议承运人采取以下做法：

1. 拒绝披露装货港敏感文件（如水尺检验报告、SOF、LOP 等）。
2. 若装卸公司或筒仓公司提供的水尺检验报告数据与船舶记录不一致，应拒绝签署。
3. 拒绝接受码头抗议，坚持以提单作为货物数量的最终证明。
4. 对货物散落情况定期出具 LOP，并附照片佐证。
5. 邀请码头方参与水尺检验。
6. 索取码头地磅的校准证书，包括其允许的误差范围。
7. 根据港口规定，要求参与理货和称重作业。

Togo

来自 ETIC SAS

过去几个月中，多哥洛美港偷渡事件数量上升，当地通代建议船员在多哥、贝宁及尼日利亚等国港口（包括停靠和锚泊期间）保持高度警惕，尤其当渔船或小艇靠近船舶时需加强戒备。如在洛美港发现偷渡人员，当局会很快允许通代协助处理，偷渡者将由警方临时看管，直至完成所有手续并支付遣返费用。

Russia

来自 ANTARICA

2025 年 7 月 21 日，俄罗斯总统颁布第 502 号法令《关于船舶停靠俄罗斯联邦海港的特别规定》，要求自外国港口驶往俄罗斯港口的船舶提供经俄罗斯联邦安全局同意的港口许可。该更新程序不会增加船东负担，仅调整了船舶代理或船东代表需完成的手续，代理需及时向船长告知相关要求。

基于此法令，俄罗斯多个港口已出台新规：凡前一港为外国港口、拟停靠俄罗斯港口的船舶，须安排潜水员对船体进行检查。圣彼得堡港和新罗西斯克港当局

已率先实施该规定。若拒绝安排或执行此项检查，船舶将被禁止靠泊，且船东可能无法对此提出申诉。

Türkiye

来自 Vitsan/ Kalimbassieris/ Omur Marine

鉴于土耳其与以色列的当前形势，土耳其交通和基础设施部于 2025 年 8 月 20 日起实施新指令，具体要求和限制如下：

1. 以色列籍船舶禁止进入土耳其领海，也不得接收任何补给、服务或进行接触。
2. 根据《蒙特勒公约》，船舶通过土耳其海峡的过境通行不受影响。
3. 无论船旗为何，由以色列国民所有或运营的船舶均被禁止进入土耳其港口，且不得接收服务或补给。
4. 无论船旗为何，若船舶运营商或任何合作伙伴/股东为以色列居民，该船舶同样被禁止进入土耳其港口或获取服务与补给。
5. 禁止以色列与土耳其之间的进出口贸易及任何商业交易。
6. 曾挂靠以色列港口的船舶不得在土耳其港口进行货物操作，所有货物须作为过境货物留存船上，禁止卸至港口区域（集装箱船尤其需注意）。
7. 凡载有 IMDG 第 1 类、第 7 类危险品或与以色列有关联的军用货物，即使仅进行部分货物操作或加装货物，均禁止进入土耳其港口。
8. 所有土耳其籍船舶禁止进入以色列或与以色列进行贸易。
9. 当局签发提货单时，要求提供 BIMCO SHIPMAN 2009 标准合同。
10. 任何接触、补给、船员更换或类似交易（即使在过境期间），均需提交承诺书（Declaration of Undertaking 及 CSR、ISM 和 BIMCO SHIPMAN 2009 合同）。
11. 对船舶上的以色列籍船员或乘客无限制。
12. 代理机构若违反上述要求，将面临 12160 土耳其里拉（约合 300 美元）至 482333 土耳其里拉（约合 12100 美元）的行政罚款。

当局进一步说明，在满足上述要求的前提下，船舶可在挂靠以色列港口后停靠土耳其港口（反之亦然），但土耳其籍船舶除外。

Ukraine

来自 DIMAR Consulting Group

乌克兰货币管制政策放宽

2025 年 8 月 7 日，乌克兰航运业相关货币管制修正案正式生效。乌克兰央行（NBU）允许乌克兰航运代理通过货币交易，向外国船东返还代理协议项下未使用的资金。此外，新规首次允许返还误转的外币款项——这一调整解决了此前船东面临的实际问题（例如向乌克兰船员转账工资时的操作失误）。

为保障战争期间乌克兰银行体系的稳定性，乌克兰央行曾于 2022 年 2 月 24 日通过第 18 号决议实施货币管制。目前，为支持关键经济部门并增强外汇市场稳定性，乌央行正逐步解除这些限制措施。

乌克兰海港化肥进口部分解禁

此前，出于安全考虑，乌克兰港口全面禁止处理和运输含氮化肥。目前，当局已允许符合以下条件的安全矿物肥料（氮磷钾复合肥，NPK）通过乌克兰港口转运：

1. 氮含量不超过 21%；
2. 磷（P）含量不低于 5%；
3. 钾（K）含量不低于 5%；
4. 具备国际安全数据表（SDS）。

乌克兰海军司令部与敖德萨地区军事管理局于 2025 年 8 月 28 日联合发布了相关决定。目前，有关部门正推进其他类型化肥的进口监管工作以促进农业稳定。

USA

来自 Lamorte Burns

美国国家气象局预测密西西比河下游（LMR）将持续低水位。巴吞鲁日水位低于 16.0 英尺，卡罗尔顿水位低于 2.5 英尺时，MM0.0 到 MM303 AHP 航段将实施低水位安全预防措施。美国海岸警卫队发布安全提示，核心要求与操作要点包括：

1. 航线与交叉水域（MM0 - 232 段）

航行路线需沿自然深水区及 12 处标记点行驶。低水位已导致航线外水域深度显著下降，历史高水位时可通航区域目前可能存在危险。

2. 航行评估

依据《联邦法规汇编》第 33 篇第 164 部分，每次航行前须开展充分的航行评估，重点关注航线规划、水位情况及美国陆军工程兵团（USACE）最新发布的《航道通航条件调查报告》。

3. 交通与航速

引航员应保持安全航速，尤其在码头、船队集结区及其他通航船舶附近，以减少尾流影响及船舶间相互干扰。

4. 港口与设施

请密切监控泊位及进港航道水深，并与船舶经营人协调靠泊程序、装载计划及航行参数。

5. 学院镇灯标区域（MM225 - 228.3 段）

拖船应靠岸行驶，为深吃水船舶留出足够通航空间。

6. 上巴吞鲁日（US-190）大桥

根据 USACE 密西西比河下游第 73 号海图，只有当巴吞鲁日水位高于 15 英尺时，艾伦港桥孔方可通航；当前低水位情况下该桥孔无法使用。

7. 航标与航海通告

如发现航标（AtoN）异常，应立即向美国海岸警卫队新奥尔良分区指挥中心报告，并持续关注航海通告（BNMs）获取计划航线的最新信息。

除海岸警卫队安全提示外，美国通代特此提醒，若低水位状况持续较长时间，驳船运输可能受阻。新奥尔良港卸载的大量干散货需通过驳船运往孟菲斯、圣路易斯、纳什维尔等内陆港口，低水位将增加驳船搁浅风险并延长运输时间，可能导致货物延迟抵达最终目的港。此外，驳船（易渗漏）内货物储存时间延长可能引发货损，收货人可能据此提出索赔。新奥尔良港装载的许多货物同样经驳船从中西部运来，运输延迟也可能在装船前影响货物质量。



Budd Group

为降低网络欺诈风险，保障保赔协会及其会员的资金安全，Budd 集团所有理赔款项及预付垫付款项均需通过马赛总部银行账户进行划转。在极端紧急情况下，该通代可能会提出直接向其地方办事处或第三方付款。Budd 提醒各保赔协会及其会员，若相关银行账户信息未在公司系统中登记，建议通过公开渠道查询收款方电话号码（切勿使用银行账户信息文件中提供的号码）并联系相关机构，核实所收账户信息的真实性。

DEFMAR

摩洛哥通代 DEFMAR 迎来公司成立 50 周年纪念日，并将于 9 月举行庆祝活动，就摩洛哥通代实践和扣船问题与业界同仁展开交流。

ISS P&I Japan

日本通代 ISS P&I 东京办公室搬迁新址：

Ryuen Building 4F 1-3-1, Shibakoen, Minato-ku, Tokyo 105-0011, Japan

电话：+81 (0)3 5442 5001

传真：+81 (0)3 3433 1144

邮箱：all-iss-p&i-case-handlers@iss-shipping.com

相关联络信息已更新至协会网站。

* 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。