

CORRESPONDENT NEWS CLIPPING

通代资讯

汇
编

中船保 防损部

第 9 期



本地信息 / LOCAL

Argentina

来自 PANDI LIQUIDADORES

阿根廷《海上、内河与湖泊航行法规》（REGINAVE）是该国规范船舶航行安全、人员安全和环境保护的核心法律框架，由阿根廷海岸警卫队（PNA）负责执行。PNA 作为国家海事主管机关，对在阿根廷管辖水域航行的船舶拥有调查和处罚的权力。适用罚款以“Unidades de Multa”为单位（UF），UF 的价值目前由国家海军警备长每年酌情进行调整，最高相当于当地市场一升 2 号柴油的价格。

2026 年 1 月 30 日，PNA 发布第 110/2026 号处置令（DISFC-2026-110-APN-PNA#MSG），将 UF 价值更新为 419.63 阿根廷比索，与 2024 年 11 月上一次更新的 220.86 阿根廷比索相比上涨约 90%，美元价值上涨约 40%。

PNA 对外籍船舶进行的任何行政调查，必须由当地有偿付能力的实体提供担保，担保金额最高可达适用罚款的上限。大多数情况下为 20 万 UF，相当于 8392.6 万阿根廷比索（按当前汇率约合 6 万美元）。在严重污染案件中最高可达 300 万 UF，相当于 12.58 亿阿根廷比索（按当前汇率约合 89 万美元）。

Bangladesh

来自 INTERPORT

2026 年 2 月 28 日美以伊冲突爆发后，孟加拉国国内燃料供应链中断，给航运和运输行业带来了严峻挑战。

3 月中旬起，国家燃料储备急剧下降，内河航道的货船通行以及吉大港外锚地的母船卸货作业受到了直接影响。危机最严重时，燃料经销商可供应的柴油量降至日常运营需求的 25%，约 200 艘驳船在内河航道搁浅，外锚地货物作业速度放缓 50% 以上，母船卸货时间从正常的 5-7 天延长至 12-15 天，滞期费达到每船每天 2 到 2.5 万美元。



Source: The Country Today

截至 2026 年 5 月 7 日，当地通代整理孟加拉国国内权威行业信息如下：

- 孟加拉国货船船东协会（BCVOA）：BCVOA 秘书 Mehbub Kabir 确认，国内供应商可充分满足当前驳船燃料需求，驳船运营已恢复正常水平。
- 孟加拉国石油公司（BPC）总经理 Md Ferdousi Masum Himel：“随着成品燃料进口增加，市场短缺问题已得到解决。原油的到港进一步充实了库存。”他确认供应状况现已稳定，近期无进一步短缺风险。
- BPC 高级官员：政府采取的多方面措施，包括进口多元化、打击囤积、价格调整和国内炼油厂复产，已有效解决燃料供应危机。

Brazil

来自 PROINDE/ Brazil P&I/ BRAZMAR/ Rabb
Carvalho Advocacia

巴西对中国公民免签

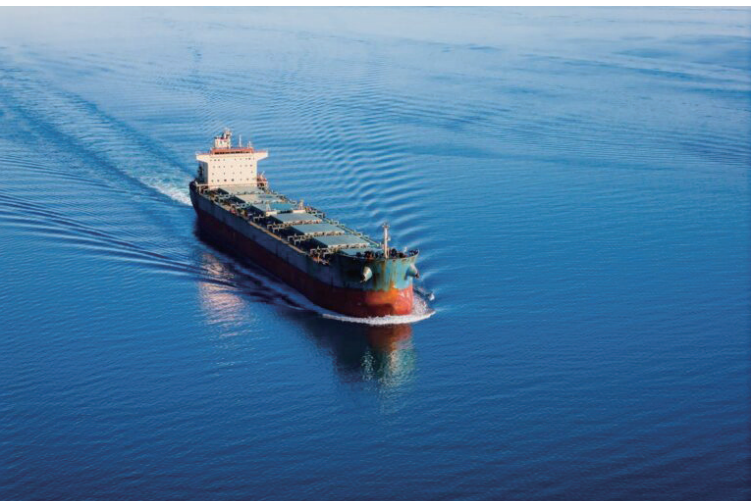
自 2026 年 5 月 11 日起，巴西对持普通护照的中国公民实施免签入境政策。基于互惠原则，中国自 2025 年 6 月起已对巴西公民实施类似政策。该政策允许在一个移民年度（自首次入境日起 12 个月）内累计停留最多 30 天，适用于旅游、商务会议、文化交流以及转机过境等短期入境，不可延期，需要更长停留时间的中国访客须申请其他签证。

由于中国尚未加入国际劳工组织第 185 号公约，相比持有 ILO C-185 下有效海员身份证件 SID 的海员，中国海员在巴西通常面临更严格的入境要求（持有 SID 可免签入境最多 90 天，每移民年度最多 180 天）。新的 30 天免签政策为非中国籍船舶上的中国船员使用普通护照入境巴西上岸、换员或遣返提供了简化流程，消除了短期访问需办理传统领事签证的行政负担。

尽管如此，船舶经营人和管理公司仍需确保持护照入境的中国海员在巴西停留不超过 30 天，避免因逾期产生移民罚款。船舶代理须注意向联邦警察通报所有船员动向，并确保免签入境人员在船员名单上准确记录。该互惠协议将于 2026 年底到期，在此期间当局将观察该政策对双边人员流动、贸易往来和旅游业的影响。这一变化也体现了中国作为巴西首要贸易伙伴与巴西合作关系的深化。

亚马逊河道吃水限制更新

2026 年 4 月 24 日，巴西海事主管部门发布第 223/Com4° DN 号法令，明确商船在 Grande do Curuá Channel 和 Muddy Arc 航行的新航行条件和最大吃水限制。该法令替代了之前的相关规定，即刻生效。



为考虑亚马逊盆地的水文周期及其对北浅滩（North Bar）航行的影响，第 223/Com4° DN 号法令在该区域实施最大航行吃水限制和特定引航条件，按两个季节时段划分：

2 月 1 日至 8 月 15 日（洪水期）：

- 商船（油轮和危险品运输船舶除外）：最大吃水限制为 11.85 米。
- 油轮和危险品运输船舶：最大吃水为 11.65 米。
- 引航：吃水不超过 11.55 米的船舶可自行雇佣内河引航员；吃水 11.56 米及以上的船舶出港则强制要求引航。

8 月 16 日至 1 月 31 日（枯水期）：

- 商船（油轮和危险品运输船舶除外）：最大吃水限制为 11.70 米。
- 油轮和危险品运输船舶：最大吃水限制为 11.50 米。
- 引航：吃水不超过 11.50 米的船舶可自行（通常不强制）雇佣引航员；吃水超过 11.51 米的船舶则强制要求引航。

全年任何时候，通过北浅滩特定坐标点的出港船舶必须采取以下措施：

- UKC：船长应结合潮汐情况，确保保持富余水深不低于 0.50 米。
- 危险货物：油轮和危险品运输船舶必须保持富余水深不低于 0.80 米。
- 潮汐窗口：所有深吃水船舶必须安排在高潮时通过北浅滩。
- 下沉效应：保持适当航速以尽量减少船体下沉，确保 0.5 至 0.8 米龙骨下余量不受影响。
- 禁止锚泊：严禁在 Muddy Arc 可航行水域内或附近锚泊等待潮汐窗口。
- 引航员经验：协调引航站必须指派具有五年以上经验的引航员。

通代建议安排船舶挂靠亚马逊河港的船东，在船舶进入航道前与当地代理和港口保持联系，以确认当时的吃水限制。

巴西对中国大豆出口恢复

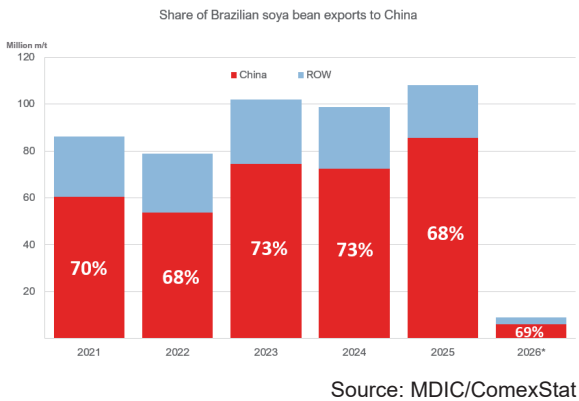
尽管上一周期巴西对中国大豆出口量创下历史纪录，中国海关总署（GACC）已逐步加强对巴西大豆的植物检疫，称其杂质含量过高。海关总署的检查力度在去年年底达到顶峰，多批检疫不合格货物被拦截，其中包括 10 吨施用违禁农药的小麦，被认定为有毒且不适合人类或动物食用。巴西小麦目前未获对华出口授权，进一步加剧了违规问题，导致嘉吉、路易达孚、CHS 农业公司和 3Tentos 旗下共五家企业的出口资质被暂停。

除化学残留外，海关人员还发现了检疫性杂草种子和

活虫。中国海关总署要求巴西政府高度重视输华农产品的安全问题，要求加强管控、强化监督，实行更严格的植检措施。受影响的贸易商必须在巴西农业畜牧业部（MAPA）的监督下，进行内部审计，完成整改并证明其卫生控制能力后，才能通过评估恢复资格。

船舶运营遭受直接影响，20多艘散货船滞留，2026年1-2月巴西大豆的周出口量从约600万吨暴跌至仅150万吨。应中方要求，MAPA于2026年3月13日发布第7/2026/DIOPEX/CGVIGIAGRO/DTEC/SDA/MAPA号通函，调整了输华大豆植检证书的更新程序并立即实施。在两国高层谈判后，中方承认考虑到油籽大规模生产的固有特性，完全杜绝杂草种子在技术上是不可可能的。两国已达成以下协议：

- 取消“零容忍”政策：作为重大让步，对用于工业加工的巴西进口大豆，中方同意豁免对其中杂草种子的零容忍政策，立场向商业可行和务实转变。
- 确定质量标准：两国将继续双边谈判以确定对杂草种子的容忍度。
- 开展风险评估：在设定标准之前，根据货物最终用途开展风险评估。
- 验放滞留货物：此前因杂草种子被暂停资质的出口商货物可在满足特定要求后放行。



在中国海关的严格审查和MAPA的修订程序下，协会通代建议承运人在巴西游装大豆时采取以下预防措施：

- 备妥货舱：在装货前彻底清洁货舱、舱盖和围板，保证无残留物。即使是前一航次的少量小麦、高粱或其他有机物残留也可能导致货物被海关拦截。
- 隔离屏障：确保舱底盖和未涂漆表面没有可能藏匿真菌或化学残留的谷物粉尘。
- 装货作业：积极监督装货作业，如发现活虫、杂草种子、前批货载残留物等可见污染物，应立即中止装货。
- 指定检验人：尽管承运人不对货物固有缺陷负责，但应考虑指定独立检验人收集样本并核实装载时的水分和温度，每个货舱取至少两份样本，保存至装货后至少90天。

以上中国海关的监管措施标志着中巴大豆贸易流向正常化的重要一步，但由于相关质量标准尚未明确，动植物检疫和食品安全形势仍有待观望。

DR Congo

来自 BUDD

刚果（金）新一轮埃博拉疫情持续扩散，于5月17日被世界卫生组织（WHO）宣布为国际关注的突发公共卫生事件（PHEIC），截至5月20日，死亡疑似病例160例，刚果民主共和国和乌干达陆续升级应对措施。疫情主要集中在刚果（金）东北部的伊图里省和北基伍省。

邻国乌干达现已发现2例确诊病例和1例死亡。动荡地区局势下的持续冲突、极端贫困、以及当地对卫生组织的普遍不信任，导致当地政府和国际组织防控疫情的努力受到影响。

BUDD当地办事处报告称，首都金沙萨以及该国西部国际刚果河口和河港（巴纳纳、博马、马塔迪）尚未发现确诊病例。但是，该国道路条件差、机场稀少，刚果河及其支流在人员和货物运输中发挥着重要作用，有可能成为疫情从东向西传播的途径。



考虑到埃博拉病毒尚无疫苗，国际援助机构正努力采取一切必要措施防止疫情扩散。英国外交、联邦和发展事务部（FCDO）已于23日更新对该地区的旅行建议：

- 旅行：强烈建议不要前往刚果（金）东部省份，包

括伊图里、北基伍、南基伍、马涅马、坦噶尼喀、上韦莱和上洛马米。

- 边境：如有健康筛查或突发安全事态，刚果（金）与乌干达、卢旺达之间的边境口岸可能会突然关闭。
- 安全：安全局势仍然极度不稳定。叛军组织和武装力量（包括 M23 和 RDF）已占领戈马、布卡武和乌维拉等东部城市及周边地区。戈马和布卡武机场遭到袭击，商业航班已停止运营。
- 领事协助：基于以上严峻条件，英国政府表示没有能力在首都金沙萨以外地区向公民提供任何实际支持。

Ecuador

来自 POWER MARITIMA

厄瓜多尔海事主管部门发布第 DIRNEA-SPM-2026-003 号通函，确立了验证《2006 年海事劳工公约》符合声明（SoC）的过渡性规定，以支持 2026 年 4 月 4 日公约在国内生效以来的进一步实施。该通函强制适用于所有从事国际商业运营的 500 总吨及以上厄瓜多尔籍船舶。依据公约规定的适用范围，渔船和传统建造船舶除外。

为在公约初步实施阶段提供法律确定性，过渡机制允许接受由国际船级社协会（IACS）成员船级社签发的有效符合声明，作为颁发临时海事劳工证书的技术依据，证书由国家海事主管部门颁发。

Gabon

来自 BUDD

2025 年 1 月 16 日，加蓬通过第 0054/PR/MECCHF 号总统令，依据“谁污染谁付费”原则，向使用加蓬领空和领海的航空、航运公司收取碳相关税费，体现了加蓬根据《巴黎协定》到 2050 年实现碳中和的承诺。

航运公司的碳贡献义务自 2025 年 6 月 15 日起强制执行，由绿色经济开发署（AGADEV）负责实施，授权非洲主权碳排放倡议（ASCR）运营主权碳排放登记系统。该法规适用于所有停靠加蓬港口且超过特定阈值（2000 载重吨、400 总吨或 200 标准箱以上）的外籍船舶。实践中，通常由船舶代理代表船东和租家提交碳足迹报告并支付碳贡献金。

与欧盟排放交易体系（EU ETS）一致，加蓬碳税机制也只征收每次航程总碳排放的 50%，计算范围为前序或后续挂靠港与加蓬之间的航程。法规要求义务人每月提交船舶航次及其碳足迹报告，不得迟于航次发生

后一个月，碳核算方法包括：

- 以船舶航海日志记录的实际燃油消耗量，和各类燃油对应的排放因子计算（依据智慧货运中心 SFC 标准）；
- 以 IMO 根据船型、燃料和航程等设定的排放因子计算（依据 IMO 第四次温室气体研究 2020 报告）。

2025 年碳贡献费率为每吨二氧化碳当量 10710 非洲法郎（约合 17 美元），并设有上限：

- 每航次 945 万非洲法郎（约 15000 美元），无论船舶类型；
- 对于被加蓬海事和港口当局认定为不定期船的船舶，即不按照班轮固定航线运营、根据运输机会航行的船舶，如船舶进港或出港为空载状态，945 万非洲法郎的上限则适用于进出港航次的合计总额。

适用特殊费率的船舶包括：

- 军用和特种船舶：进出港两航次均为每总吨 315 非洲法郎
- 目的地不明或未披露的船舶：相关航次为每总吨 158 非洲法郎

碳足迹报告提交并经验证后，ASCR 将向义务人开具电子发票，必须在发票日期起 45 天内通过银行转账完成支付，逾期按每日 3% 计收滞纳金。

加蓬当前机制仅计算碳贡献，预计后期将引入碳补偿机制，允许义务方通过经认证的碳信用额度进行抵消，相关规则和实施日期将适时公布。

Guinea

来自 BUDD

2026 年 1 月 4 日星期日，几内亚最高法院确认，2021 年通过政变上台的马马迪·敦布亚将军以 86.7% 的得票率赢得总统选举。尽管有说法称许多选民因主要反对派领导人被禁止参选以及公民自由受到限制而弃权，但令人欣慰的是，选举过程并未因大规模社会动荡而受到影响。

在几内亚这个政权过渡时期通常会出现动荡的国家，此次选举前后除国际人权组织和反对派人士的抗议活动以外，首都科纳克里及主要港口枢纽周围形势稳定、相对安全，海上作业不曾受到干扰。

敦布亚政府将经济政策的重心放在了铁矿和铝土矿等矿业项目的重新谈判和控制整合上，首要重点是加速推进将几内亚的矿产财富转化为国内基础设施建设和经济增长。为此，2025 年 8 月 4 日敦布亚签署总统令成立国有企业宁巴矿业公司（NMC），作为国家控

制战略资产的主要载体。

在此战略指导下，几内亚政府在与主要国际运营商的几次纠纷中表现出了强硬态度：

- 与几内亚铝业公司（GAC）纠纷

2024 年末至 2025 年全年，几内亚政府认为阿联酋环球铝业（EGA）子公司几内亚铝业公司（GAC）未能履行其在当地投资建设氧化铝精炼厂的承诺，而与其产生激烈纠纷。几内亚政府通过指示海关和矿业部门使载有 GAC 铝土矿的船舶无法获得清关，从而实际上暂停了 GAC 的铝土矿出口，并于 2025 年 8 月将 GAC 的采矿权转让给了新成立的宁巴矿业公司。

- 与轴心国际（Axis International）纠纷

同样，几内亚政府对阿联酋矿业公司轴心国际也采取了强硬立场，单方面撤销了其采矿许可证。此举凸显了几内亚政府对采矿权登记的广泛清理，其中“闲置”许可和没有立即投入运营或被充分利用的许可将被回收转让给更符合西芒杜 2040 战略愿景的实体。

除此之外，几内亚政府还加大了执行 2022 年《本地化法案》的力度，要求外资企业雇用一定比例的本地员工，并使用当地分包商进行物流和港口服务，未遵守规定的公司将面临重大行政处罚。

西芒杜项目作为全球最大高品位赤铁矿开发项目，由几内亚政府、SimFer 和赢联盟（WCS）两家合资联盟共同开发，项目配套 600 余公里跨几内亚铁路和马瑞巴亚深水港已于去年底基本建成。

India

来自 GAC

2026 年 4 月 2 日起，印度政府对关键石化产品实施为期三个月的进口关税豁免，有效期至 2026 年 6 月 30 日，旨在应对供应链扰动，稳定下游制造业成本。财政部在一份声明中表示，考虑到西亚持续冲突及由此引发的全球供应链中断，政府决定对关键石化产品免征全额海关关税至 6 月 30 日。依赖石化原料和中间产品的行业，如塑料、包装、纺织、制药、化工、汽车零部件及其他制造业，将从中受益，即使此举将使国库损失 180 亿卢比。声明称：“这一措施是为了确保国内产业关键石化原料的持续供应、减轻下游行业的成本压力、并保障国内供应稳定的临时且有针对性的纾困措施。” 声明补充，这也将为最终产品消费者带来实惠。

Mexico

来自 P&I SERVICES MEXICO

韦拉克鲁斯港发生石油泄漏

2026 年 3 月初，墨西哥湾沿岸发生大规模漏油事故，蔓延超过 600 公里（373 英里）。截至 3 月底，墨西哥海军（SEMAR）和环境主管部门（ASEA/PROFEPA）仍在调查事故原因，初步认为泄漏原油可能源自一艘在夸察夸尔科斯港附近海域作业的私人油轮，以及海底自然渗漏的共同作用。

大量原油已进入韦拉克鲁斯港及附近的夸察夸尔科斯港。截至 3 月底已回收超过 430 吨碳氢化合物，但活跃的浮油仍在影响上述区域。船东、承租人和保险人应注意以下即时风险：

- 浮油：浮油可能附着在船体上，离港时需要专业清洗以防止污染物扩散至其他港口。原油进入海底门及影响防污涂层的风险加剧。
- 境外罚款：在污染水域作业的船舶可能无意中因船体沾油，导致在后续挂靠港口时被罚款和滞留。
- 运营延误：船体检查和清洗需要数天时间，建议船员进行主动监控。



Source: Los Angeles Press

墨西哥毒枭死亡引发暴力升级

2026 年 2 月 22 日，墨西哥安全部队证实，哈利斯科新一代卡特尔（CJNG）头目内梅西奥·奥塞格拉·塞万提斯（“El Mencho”）在哈利斯科州一次军事行动中死亡，该事件在墨西哥多地引发安全警报。CJNG 成员随后发动了报复性袭击，引发大规模混乱。墨西哥太平洋沿岸和中部走廊的安全状况到 3 月已趋于稳定。虽然动荡的高峰期已过去，通代仍建议维持 ISPS 一级安全措施。

Ukraine

来自 DIMAR CONSULTING GROUP

通报乌克兰港口近期情况：敖德萨港及周边地区港口（包括切尔诺莫斯克港、皮夫登尼港、伊兹梅尔港和雷尼港）正常运营，但空袭警报仍然频繁（可能多达每天几次），港口设施、码头及附近基础设施持续受到影响，近期袭击事件主要包括：

- 3月26日，无人机袭击伊兹梅尔港，港口基础设施受损；
- 4月8日，一艘据称停靠在伊兹梅尔港的油轮遭到来源不明的袭击，无人员伤亡报告；
- 4月9日至10日，无人机袭击伊兹梅尔港能源基础设施，发生火灾后被扑灭，无人员伤亡；
- 4月13日至14日，伊兹梅尔港夜间发生大规模无人机袭击，部分船舶和港口基础设施受损，无人员伤亡；
- 4月15日，伊兹梅尔地区发生无人机袭击，伤亡不明；
- 4月17日，无人机袭击伊兹梅尔港口基础设施，伤亡不明；
- 4月22日，无人机袭击敖德萨港，港口基础设施受损，无人员伤亡；
- 4月24日夜间至25日，敖德萨港及周边地区发生大规模无人机袭击，港口基础设施及一艘正前往当地港口的散货船遇袭，发生火灾后被船员扑灭；
- 4月26日，无人机袭击切尔诺莫斯克港，损坏港口仓库、岸上储罐及一艘帕劳籍船舶，约6000吨葵花籽油发生重大泄漏；
- 4月27日，敖德萨港夜间发生大规模无人机袭击，损坏港口基础设施及某货码头电力设施，一瑙鲁籍船舶受到轻微损坏。
- 5月1日夜间，无人机袭击多瑙河地区及大敖德萨地区港口，泊位及仓库基础设施受损；
- 5月3日，敖德萨地区港口及邻近基础设施遭袭，有人员伤亡；
- 5月5日，无人机袭击大敖德萨地区某港口，据报一艘库克群岛籍船舶受损，无船员受伤；
- 5月14日和15日夜间，敖德萨地区发生两波大规模无人机袭击，港口基础设施和货运车辆受损；
- 5月18日，黑海发生多起针对民用船的无人机袭击，据报，中资所有马绍尔群岛籍散货船“KSL DEYANG”及另外两艘悬挂几内亚比绍旗和圣基茨和尼维斯旗的船舶受损，无人员伤亡；
- 5月19日，敖德萨地区伊兹梅尔区港口基础设施遭袭受损。

当局未完全披露无人机袭击造成的全部损害，但可以看出袭击目标的类型并无明显差异，也包括部分船舶。

鉴于上述风险，船舶仍应在前往乌克兰港口前，尽可能搜集当地安全信息，开展风险评估。参考船舶安全计划并对船舶安全等级作出相应调整，以做好充分准备（船长应联系当地代理，了解当地港口 ISPS 安全等级）。

2 通代情况 / CORPORATE

James Machintosh

根据印度 2026 年财政法修正案，位于印度境内的人员向其海外客户提供的服务，在满足以下条件时应视为服务出口：

- 服务供应方位于印度境内；
- 服务接收方位于印度境外；
- 服务供应地点在境外；
- 服务款项已由服务供应方以可自由兑换的外汇收讫；以及
- 服务供应方和服务接收方并非同一主体的不同机构。

鉴于通代服务满足该条件，印度通代公司 James Machintosh 将通过内部调整，不再征收商品及服务税（GST）并体现在账单上，但其代表保赔协会委派的检验人及其他专家费用仍可能包含 GST。

JF Bangladesh

孟加拉国通代 JF Bangladesh 已正式在上海设立办事处，由 Md. Shainul Islam Rahat 担任首席代表。除为保赔协会提供通代服务以外，该公司还经营货物集拼、货运代理和船员派遣等业务，现已准备面向中国市场提供服务。

20PIC

近期，开普敦高等法院允许某船东通过南非遣返 4 名尼日利亚偷渡者，当地通代 20PIC 受船东委托处理遣返事宜。该通代在周末期间安排使馆人员到场，并签发了 4 份紧急旅行证件以协助遣返，后偷渡者人员陆续于周二、周三离开南非。这一事件表明船东可以向南非法院申请类似救济，该通代也在通过提案向相关部门施压，敦促其解决南非偷渡问题。

* 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。