

## 也门——港口形势

2021年9月22日更新

尽管也门已经宣布重新开放穆哈港，但援助组织警告称，该国正面临第三波新冠疫情的威胁，国内霍乱和其他传染病的病例数也在攀升。



### 港口形势

根据我们的通代 *Gulf Agency Co. (Yemen) Ltd. (GAC)* 于 2021 年 8 月 2 日发布的消息，也门交通部已宣布[重新开放穆哈港的商业航运](#)。穆哈港位于该国红海海岸，自六年前也门内战爆发以来，一直禁止商业航运。随着这一消息的发布，截至 **2021 年 9 月 22 日** 也门港口形势报告如下：

- 开放港口：亚丁港、鲁德海姆（Rudhum）石油码头、木卡拉港（Mukalla）、席赫尔（Ash Shihr）石油码头、尼什屯港（Nishtun）、穆哈港（Mokha）、萨利夫港（Saleef）及荷台达港（Hodeidah）
- 关闭港口：埃萨（Ras Isa）海运码头（[浮式储油卸油装置“FSO Safer”](#)）、埃萨（Ras Isa）石油产品接收设施和巴哈夫（Balhaf）液化天然气码头

值得注意的是，由于燃料供给和其他基本服务匮乏，开放港口的吞吐能力可能受限。该通讯代理还告知，也门港口可能发生货物短少/损坏索赔。计划进入也门港口的船舶在现行的特殊进港条件下，还可能面临进港推迟或延误。

此外，联合国开发计划署（UNDP）于 2021 年 6 月 8 日发表的文章[《也门海港面貌》](#)值得一读。UNDP 透过也门港口工作人员和附近居民的眼睛，从内部人士的视角来了解他们如何工作，以及他们共同期许的目标。

## 国家形势

也门战争始于 2014 年底，是一场由国内多方势力参与的持续性内战。国际社会曾多次试图干预，以确保该国和平稳定，但由于冲突的复杂性，均告失败。自联合国主持胡塞武装与也门政府在瑞典举行会谈，以期结束这场造成全球最严重人道主义危机的残酷冲突至今，三年已经过去。然而，会谈所达成的[《斯德哥尔摩协议》](#)的执行进度缓慢。也门政府和南方过渡委员会于 2019 年 11 月签署的旨在解决双方武装冲突的[《利雅得协议》](#)也是如此。

新冠疫情加剧了人们对也门日益恶化的粮食危机的担忧。2020 年 4 月，也门报告了第一例新冠病例，此后确诊病例数量一路攀升。在撰写本报告之时，该国正在面临第三波新冠疫情的威胁。[无国界医生组织](#)发出警告称，也门国内只有极少数功能齐全的新冠肺炎治疗中心。此外，霍乱以及白喉等其他传染病也在该国蔓延。今年雨季期间，也门许多省份还遭遇了洪灾。[红十字会](#)警告说，洪灾破坏了供水和公共卫生等基础设施与服务，进一步加剧了霍乱及其他通过水体传播的疾病风险。

也门内战使整体安全局势变得十分脆弱。虽然冲突主要发生在陆地上，但也门某些沿海和红海南部水域的海上安全也受到了冲突的影响，不排除在这些区域营运的商船会遭受受直接或间接损害的可能性。对于仍在进行的靠港和沿海作业而言，持续的冲突也触发了特殊的进港条件。最近，也门港口当局为防止新冠病毒传播，还实施了检疫管控措施。因此，建议船舶经营人和船长在进入也门水域之前，持续关注局势并对相关风险作出评估。务必采取一切必要的预防措施，确保遵守当局现行的港口管制措施，保障船舶和船员安全。

## 新冠疫情导致的进港条件

在撰写本文之时，据协会通代 GAC 报告，船舶将逐一经过批准进入也门港口，等待港口卫生当局的检验。然而，由于新冠疫情可能急速变化，很难全面了解受疫情爆发影响的区域以及在任何特定时间正在实施的港口和旅行限制规定，因此我们强烈建议船舶经营人和船长在抵达任何港口之前，尽早就当前有效的限制规定和其他预防措施，向当地港口当局和船舶代理寻求指引。此外，国际保赔集团已经推出[在线新冠疫情追踪器](#)，以协助船东、租船人、船舶经营人和海事行业的其他相关方追踪适用于全球各个国家和港口的具体建议。

## 由持续冲突触发的进港条件

航运公司或船东在将商品或服务（包括未通过联合国机构或公认的国际人道主义组织渠道提供的双边援助）运往非也门政府直接控制的港口前，必须事先获得联合国也门核查机制（UNVIM）的审批。在船舶抵达这些港口的港界之前，应当至少提前五天提交完整的审批申请，最好在船舶离开装货港之前就提交，具体视船方文件的可获得情况而定。如果在该期限之后才提交审批申请，会导致审批程序延误。希望了解更多详情，包括 UNVIM 标准操作程序、所需文件清单和审批申请表，请访问 UNVIM 网站：<https://www.vimye.org/>。

船舶拟停靠受也门政府控制港口的，必须继续使用[《商船和救援船进入也门港口许可表》](#)，通过也门交通部申请进港许可。该表格应当在船舶进港/抵港前至少一周填妥并通过电子邮件发送至最高救济委员会行动组的邮箱：[yemen.transport@gmail.com](mailto:yemen.transport@gmail.com)。

在沙特阿拉伯领导的多国联盟海军检查完成之后，船舶才可获准进入也门领海。船舶抵达距离也门领海约 3 海里的曼德海峡（Bab-el-Mandeb）外围时，船长必须通过甚高频 16 频道进行抵港报告。随后，沙特阿拉伯领导的多国联盟海军会告知船舶应当锚泊在何处，等待入港检查和审批。一旦船舶被允许进港，船长必须（通过甚高频 14 或 16 频道）向港口当局办理船舶抵港登记。随后，船舶要到指定位置锚泊，直至港务长确认靠泊时间。

## 建议

建议停靠也门港口的会员和客户关注上述港口的船舶审批程序，并在抵港之前，明确安保形势和港口服务状况，因为起重机、燃料、人力等资源的供应可能有限。

由于新冠疫情和安全局势瞬息万变，因此建议会员和客户提醒其船员注意局势的不稳定性，在进入也门水域之前对相关风险作出评估，且务必与当地信息来源方（如船舶代理、Gard 通代等）保持经常联系，以获取当时最新最可靠的新冠疫情和安保信息。您也可以通过 GAC 网站上的“[热门港口新闻](#)”，获取相关资讯。

也门国内冲突也给红海南部和曼德海峡带来了海盗活动以外的海上安保威胁。此类威胁包括因地方团体之间的冲突而造成的附带损害，以及可能蓄意针对船舶的行为。因此，我们强调，在红海和亚丁湾区域航行时，必须严格遵守《[BMP5——遏制红海、亚丁湾、印度洋和阿拉伯海海盗活动及加强海上安全的最佳管理做法](#)》中的指引。船舶应当向[非洲之角海事安保中心 \(MSCHOA\)](#) 登记，并向[英国海上贸易行动办公室 \(UKMTO\)](#) 报告，以确保军方知晓其正位于该区域，并使用[海事安保过境通道 \(MSTC\)](#)。这是一条军方确定的通道，由海军部队集中力量驻守并负责监视。

感谢协会 通代 *Gulf Agency Co. (Yemen) Ltd.* 在本次更新报告编制过程中提供的帮助。

#### 其他 Gard 资料

- [美国海事管理局更新红海、波斯湾及西印度洋区域安全警告 \(2021\)](#)
- [印度洋海盗活动“高风险区”缩小 \(2021\)](#)
- [在高风险区使用‘驾驶台备忘卡片’ \(2021\)](#)
- [针对在波斯湾作业船舶的海上安全建议 \(含阿曼湾、亚丁湾及红海\) \(2021\)](#)
- [也门——有关安全威胁评估的最新指南 \(2018\)](#)
- [红海/亚丁湾通航新指南 \(2017\)](#)
- [COVID-19 \(新型冠状病毒肺炎病毒\)](#)
- [海盗和海上武装抢劫](#)
- [制裁](#)

#### 美国国际港口保安计划

根据美国海岸警卫队 (USCG) 最新的[港口安保公告](#)，USCG 已确定，除了巴哈夫液化天然气码头之外，也门其他港口均缺乏有效的反恐措施。USCG 已经为从巴哈夫抵达美国的船舶单独制定了更为严格的安保规程。计划从巴哈夫开往美国的船舶应当及早提前联系 USCG 的相关港务长。然而，在撰写本文之时，巴哈夫码头据报道已经关闭。

美国《海上运输安全法》（MTSA）规定，针对在美国登记的船舶（US documented vessel）和外国船舶在启程前往美国时驶离的外国港口以及其他被认为对国际海上贸易构成安全风险的外国港口，USCG 须对该等港口所实施的反恐措施的有效性进行评估。一旦发现某个港口的反恐措施不力，相关信息将被公布在《联邦公报》上，USCG 将对抵达美国前最后五个停靠港口中包含该港口的船舶施加入港条件。该等入港条件要求受影响的船舶：

- 在也门港口停留期间，实施相当于船舶保安计划中保安等级第 2 级的措施；
- 在也门港口停留期间，确保船舶每个出入口都有保安员，并且保安员可以完全看到船舶外侧（陆侧和水侧）；
- 在也门港口停留期间，尝试签署保安声明；
- 在船舶保安记录中，记录采取的所有保安措施；及
- 在抵达美国水域之前，向 USCG 的相关港务长报告已经采取的措施。

不符合上述条件的受影响船舶均可能被拒绝进入美国。

被认定反恐措施不力的港口的完整名单以及相关入港条件，详见 USCG 网站上的政策通告：[国际港口安保计划](#)。