

也门——港口形势

2023年3月10日更新

据报道，在2022年10月全国停火协议失效后，袭击并未重新开始，但油轮在也门南部地区可能面临更高的威胁。建议所有船只在南红海和亚丁湾地区作业时更加谨慎。



关键更新

联合国斡旋的也门停火协议于2022年10月2日到期。停火协议于2022年4月2日首次生效，为该国带来了自战争开始以来最长的相对平静期，尽管停火期满，但袭击似乎尚未重新开始。然而，胡塞武装不断警告油轮不要使用也门港口，企图阻止也门政府从该国石油出口中获取收入。这意味着不能排除针对也门南部地区港口区和油轮的[无人机袭击](#)。因此，建议所有在也门水域以及南红海航行的船舶更加谨慎，并遵循[最佳管理实践](#)，尤其是遵循报告要求。

港口形势

据我们的通代 Gulf Agency Co. (Yemen) Ltd.(GAC)于2023年3月8日发布的消息：

- **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）、荷台达港（Hodeidah）及埃萨（Ras Isa）石油产品接收设施
- **关闭港口**：埃萨（Ras Isa）海运码头（[浮式储油卸油装置“FSO Safer”](#)）和巴哈夫（Balhaf）液化天然气码头

还值得注意的是，对于仍在进行的靠港和沿海作业而言，也门持续的冲突也触发了特殊的进港条件，详情见下文。因此，由于执行这些条件，计划进入也门港口的船舶可能面临进港推迟或延误。

国家形势

也门冲突是一场持续的多方内战，始于 2014 年底。许多国际干预措施试图确保该国的和平，但由于冲突的复杂性而失败。该国面临着由这场持续不断的内战引发的一系列安全问题，这些问题主要是在陆上，但也影响到了海上安全。

这场冲突还引发了全球最严重人道主义危机之一。据[国际救援委员会 \(IRC\)](#) 称，约 80% 的也门人民难以获得食物、安全饮用水和充足的医疗服务。IRC 称：“持续的冲突阻断了食品和燃料进入该国的运输。停电期间，医院没有柴油来驱动发电机，救护车的汽油也用完了。抗生素和关键医疗用品的库存已经耗尽。IRC 还补充道：“新冠疫情进一步加深了也门的经济危机，增加了该国发生饥荒的风险。”

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。

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，等待进港检查和审批。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。

当前的也门局势，使得也门整体安全状况变得十分脆弱。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直接或间接损害的可能性。因此，建议船舶经营人：

- 在进入也门水域之前，提醒船员注意局势的不稳定性并对相关风险作出评估。
- 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操作及安保信息。您也可以通过 GAC 网站上的[“热门港口新闻”](#)，获取相关资讯。
- 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。包括上述船舶港口清关程序。
- 在抵港之前，明确港口服务状况，因为起重机、燃料、人力等资源的供应可能有限。

我们同时强调，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

船应当向[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 \(2023\)](#)
- [在高风险区使用‘驾驶台备忘卡片’ \(2022\)](#)
- [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进港条件。该等进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进港条件，详见 **USCG** 网站上的政策通告：[国际港口安保计划](#)。