

葉門——港口形勢

2021年9月22日更新

儘管葉門已經宣布重新開放穆哈港，但援助組織警告稱，該國正面臨第三波新冠疫情的威脅，國內霍亂和其他傳染病的病例數也在攀升。



港口形勢

根據我們的通代 *Gulf Agency Co. (Yemen) Ltd. (GAC)* 於 2021 年 8 月 2 日發布的消息，葉門交通部已宣布重新開放穆哈港的商業航運。穆哈港位於該國紅海海岸，自六年前葉門內戰爆發以來，一直禁止商業航運。隨著這一消息的發布，截至 **2021 年 9 月 22 日** 葉門港口形勢報告如下：

- **開放港口**：亞丁港、魯德海姆（Rudhum）石油碼頭、木卡拉港（Mukalla）、席赫爾（Ash Shihr）石油碼頭、尼什屯港（Nishtun）、穆哈港（Mokha）、薩利夫港（Saleef）及荷台達港（Hodeidah）
- **關閉港口**：埃薩（Ras Isa）海運碼頭（浮式儲油卸油裝置 “FSO Safer”）、埃薩（Ras Isa）石油產品接收設施和巴哈夫（Balhaf）液化天然氣碼頭

值得注意的是，由於燃料供給和其他基本服務匱乏，開放港口的吞吐能力可能受限。該通訊代理還告知，葉門港口可能發生貨物短少/損壞索賠。計劃進入葉門港口的船舶在現行的特殊進港條件下，還可能面臨進港推遲或延誤。

此外，聯合國開發計劃署（UNDP）於 2021 年 6 月 8 日發表的文章[《葉門海港面貌》](#)值得一讀。UNDP 透過葉門港口工作人員和附近居民的眼睛，從內部人士的視角來了解他們如何工作，以及他們共同期許的目標。

國家形勢

葉門戰爭始於 2014 年底，是一場由國內多方勢力參與的持續性內戰。國際社會曾多次試圖干預，以確保該國和平穩定，但由於衝突的複雜性，均告失敗。自聯合國主持胡塞武裝與葉門政府在瑞典舉行會談，以期結束這場造成全球最嚴重人道主義危機的殘酷衝突至今，三年已經過去。然而，會談所達成的[《斯德哥爾摩協議》](#)的執行進度緩慢。葉門政府和南方過渡委員會於 2019 年 11 月簽署的旨在解決雙方武裝衝突的[《利雅得協議》](#)也是如此。

新冠疫情加劇了人們對葉門日益惡化的糧食危機的擔憂。2020 年 4 月，葉門報告了第一例新冠病例，此後確診病例數量一路攀升。在撰寫本報告之時，該國正在面臨第三波新冠疫情的威脅。[無國界醫生組織](#)發出警告稱，葉門國內只有極少數功能齊全的新冠肺炎治療中心。此外，霍亂以及白喉等其他傳染病也在該國蔓延。今年雨季期間，葉門許多省份還遭遇了洪災。[紅十字會](#)警告說，洪災破壞了供水和公共衛生等基礎設施與服務，進一步加劇了霍亂及其他通過水體傳播的疾病風險。

葉門內戰使整體安全局勢變得十分脆弱。雖然衝突主要發生在陸地上，但葉門某些沿海和紅海南部水域的海上安全也受到了衝突的影響，不排除在這些區域營運的商船會遭受直接或間接損害的可能性。對於仍在進行的靠港和沿海作業而言，持續的衝突也觸發了特殊的進港條件。最近，葉門港口當局為防止新冠病毒傳播，還實施了檢疫管控措施。因此，建議船舶經營人和船長在進入葉門水域之前，持續關注局勢並對相關風險作出評估。務必採取一切必要的預防措施，確保遵守當局現行的港口管制措施，保障船舶和船員安全。

新冠疫情導致的進港條件

在撰寫本文之時，據協會通代 GAC 報告，船舶將逐一經過批准進入葉門港口，等待港口衛生當局的檢驗。然而，由於新冠疫情可能急速變化，很難全面了解受疫情爆發影響的區域以及在任何特定時間正在實施的港口和旅行限制規定，因此我們強烈建議船舶經營人和船長在抵達任何港口之前，儘早就當前有效的限制規定和其他預防措施，向當地港口當局和船舶代理尋求指引。此外，國際保賠集團已經推出[在線新冠疫情追蹤器](#)，以協助船東、租船人、船舶經營人和海事行業的其他相關方追蹤適用於全球各個國家和港口的具體建議。

由持續衝突觸發的進港條件

航運公司或船東在將商品或服務（包括未通過聯合國機構或公認的國際人道主義組織渠道提供的雙邊援助）運往非葉門政府直接控制的港口前，必須事先獲得聯合國葉門核查機制（UNVIM）的審批。在船舶抵達這些港口的港界之前，應當至少提前五天提交完整的審批申請，最好在船舶離開裝貨港之前就提交，具體視船方文件的可獲得情況而定。如果在該期限之後才提交審批申請，會導致審批程序延誤。希望了解更多詳情，包括 UNVIM 標準操作程序、所需文件清單和審批申請表，請訪問 UNVIM 網站：<https://www.vimye.org/>。

船舶擬停靠受葉門政府控制港口的，必須繼續使用[《商船和救援船進入葉門港口許可表》](#)，通過葉門交通部申請進港許可。該表格應當在船舶進港/抵港前至少一周填妥並通過電子郵件發送至最高救濟委員會行動組的郵箱：yemen.transport@gmail.com。

在沙特阿拉伯領導的多國聯盟海軍檢查完成之後，船舶才可獲准進入葉門領海。船舶抵達距離葉門領海約 3 海裡的曼德海峽（Bab-el-Mandeb）外圍時，船長必須通過甚高頻 16 頻道進行抵港報告。隨後，沙特阿拉伯領導的多國聯盟海軍會告知船舶應當錨泊在何處，等待入港檢查和審批。一旦船舶被允許進港，船長必須（通過甚高頻 14 或 16 頻道）向港口當局辦理船舶抵港登記。隨後，船舶要到指定位置錨泊，直至港務長確認靠泊時間。

建議

建議停靠葉門港口的會員和客戶關注上述港口的船舶審批程序，並在抵港之前，明確安保形勢和港口服務狀況，因為起重機、燃料、人力等資源的供應可能有限。

由於新冠疫情和安全局勢瞬息萬變，因此建議會員和客戶提醒其船員注意局勢的不穩定性，在進入葉門水域之前對相關風險作出評估，且務必與當地信息來源方（如船舶代理、Gard 通代等）保持經常聯繫，以獲取當時最新最可靠的新冠疫情和安保信息。您也可以通過 GAC 網站上的“[熱門港口新聞](#)”，獲取相關資訊。

葉門國內衝突也給紅海南部和曼德海峽帶來了海盜活動以外的海上安保威脅。此類威脅包括因地方團體之間的衝突而造成的附帶損害，以及可能蓄意針對船舶的行為。因此，我們強調，在紅海和亞丁灣區域航行時，必須嚴格遵守《[BMP5——遏制紅海、亞丁灣、印度洋和阿拉伯海海盜活動及加強海上安全的最佳管理做法](#)》中的指引。船舶應當向[非洲之角海事安保中心（MSCHOA）](#)登記，並向[英國海上貿易行動辦公室（UKMTO）](#)報告，以確保軍方知曉其正位於該區域，並使用[海事安保過境通道（MSTC）](#)。這是一條軍方確定的通道，由海軍部隊集中力量駐守並負責監視。

感謝協會 通代 *Gulf Agency Co. (Yemen) Ltd.* 在本次更新報告編制過程中提供的幫助。

其他 Gard 資料

- [美國海事管理局更新紅海、波斯灣及西印度洋區域安全警告（2021）](#)
- [印度洋海盜活動“高風險區”縮小（2021）](#)
- [在高風險區使用‘駕駛台備忘卡片’（2021）](#)
- [針對在波斯灣作業船舶的海上安全建議（含阿曼灣、亞丁灣及紅海）（2021）](#)
- [葉門——有關安全威脅評估的最新指南（2018）](#)
- [紅海/亞丁灣通航新指南（2017）](#)
- [COVID-19（新型冠狀肺炎病毒）](#)
- [海盜和海上武裝搶劫](#)
- [制裁](#)

美國國際港口安保計劃

根據美國海岸警衛隊（USCG）最新的[港口安保公告](#)，USCG 已確定，除了巴哈夫液化天然氣碼頭之外，葉門其他港口均缺乏有效的反恐措施。USCG 已經為從巴哈夫抵達美國的船舶單獨制定了更為嚴格的安保規程。計劃從巴哈夫開往美國的船舶應當及早提前聯繫 USCG 的相關港務長。然而，在撰寫本文之時，巴哈夫碼頭據報導已經關閉。

美國《海上運輸安全法》（MTSA）規定，針對在美國登記的船舶（US documented vessel）和外國船舶在啟程前往美國時駛離的外國港口以及其他被認為對國際海上貿易構成安全風險的外國港口，USCG 須對該等港口所實施的反恐措施的有效性進行評估。一旦發現某個港口的反恐措施不力，相關信息將被公佈在《聯邦公報》上，USCG 將對抵達美國前最後五個停靠港口中包含該港口的船舶施加入港條件。該等入港條件要求受影響的船舶：

- 在葉門港口停留期間，實施相當於船舶保安計劃中保安等級第 2 級的措施；
- 在葉門港口停留期間，確保船舶每個出入口都有保安員，並且保安員可以完全看到船舶外側（陸側和水側）；
- 在葉門港口停留期間，嘗試簽署保安聲明；
- 在船舶保安記錄中，記錄採取的所有保安措施；及
- 在抵達美國水域之前，向 USCG 的相關港務長報告已經採取的措施。

不符合上述條件的受影響船舶均可能被拒絕進入美國。

被認定反恐措施不力的港口的完整名單以及相關入港條件，詳見 USCG 網站上的政策通告：[國際港口安保計劃](#)。