

Circular From: NorthStandard

Date: 20 February 2024

新加坡“准时到港”计划适用范围扩大

新加坡海事及港口管理局（MPA）的“准时到港计划和协调平台”（JIT 平台）的适用范围扩展至油轮。

2023 年 10 月，新加坡海事及港口管理局全面实施 JIT 平台，以供停靠在新加坡国际港务集团（PSA）码头和裕廊港（Jurong Port）的船舶进行货运作业。

从 2024 年 1 月起，停靠在能源码头的油轮和所有挂靠锚地的船舶将可以逐步使用 JIT 平台。

平台使用的目的是供船舶抵达新加坡后为其匹配可用泊位，并加快相关服务，例如加油、船舶维护管理等。此举旨在节省停留新加坡岛屿附近锚地的时间，从而减少 CO2 排放以节约成本。

通代建议

协会通代 SPICA 表示：

- 船舶将提前 72 小时收到批准的时间窗口可满足相应的时间条件。
- 如果泊位延误，船舶在等待期间可挂靠在新加坡锚地。
- 如果船舶提前抵达，新加坡 MPA 会要求船舶在该区域附近（例如印度尼西亚和马来西亚）寻找替代锚地。请注意，目前尚无任何此类锚地被指定为“新加坡港界外”锚地（Singapore OPL），正在与相关国家讨论如何实施此项规定。
- 之前关于在新加坡之外未经许可抛锚的警告仍然有效。
- 如果船舶没有正当理由挂靠新加坡，很可能无法获得锚泊许可。若船舶已经在新加坡但超过 36 小时无任何活动，则需要提供正当理由。

协会 SSA 的建议

新加坡航运协会（SSA）给出以下的其他建议：

- 预计靠泊时间（ETB）的更改都将通过 JIT 系统进行传达，该系统将用作实时通知系统。
- 如果并非船舶原因造成 ETB 延误，并且延误通知时间在 ETB 前 12 小时内（自西部驶入的船舶）或在 ETB 前 6 小时内（自东部驶入的船舶），MPA 将在港口内提供锚地。

- 只要在停留期间已规划好活动计划，船舶可以停靠新加坡进行船舶维护管理。
- 如果船舶没有正当理由（即没有计划的活动）在新加坡停留超过 36 小时，MPA 可能会要求船舶离开港口。

INTERTANKO 协会的建议

国际独立油轮船东协会（INTERTANKO）已向其会员发布指南，除上述建议之外，其中还涉及如下具体内容：

- 油轮仅在首次停靠新加坡时适用 JIT 平台。
- 油轮在港口内的后续移位需遵守 MPA 的要求、规定。
- 此外，INTERTANKO 协会提供了一份推荐的油轮锚地清单，所有类型的船舶都可以挂靠在这些锚地，但须获得服务提供商的同意。

印度尼西亚廖内群岛内 (Riau Islands)：

1. Tg Balai Karimun 锚地 (PM17/2013)，由 PT Pelindo I (PERSERO) 管理。
2. Nipa Island 锚地 (KM222/2019 和 KM223/2019)，由 PT Asinusa Putra Sekawan 和 PT Pelindo I (PERSERO) 管理。
3. Galang Island 锚地 (KM148/2020)，由 PT Bias Delta Pratama 管理。
4. Kabil 锚地 (KM216/2000)，PT Pelabuhan Kepri (BUMD) 与锚地合作拥有特许经营权。
5. Tanjung Berakit 锚地 (KM30/2021)，Pt. Pelabuhan Kepri (BUMD) 与锚地合作拥有特许经营权。
6. 巴淡港 (Batam Port) 内的 Batu Ampar 码头和 Sekupang 码头 (KP775/2018)，由港务局管理。

马来西亚：

- Desaru Port Limit
- Pasir Gudang Port Limit
- Charisma Marine Supplies Sdn. Bhd
- Sinar Eja Engineering and Supply Sdn. Bhd
- Nikkomas Sdn. Bhd.
- AWH International Logistics Sdn. Bhd
- Sungai Udang Port Limit (正在确认非油轮是否可以挂靠)

了解更多

要了解有关 JIT 平台的更多信息，请参阅 MPA [港口海事通函](#)。

以上由 Andrew Liu & Co., Ltd 编译，应以英文为准！

信息来源：The NorthStandard P&I Club