

Safety4sea: Nhìn lại 24 điểm nổi bật của năm 2024

Safety4sea



Ngành hàng hải năm 2024 được coi là một lĩnh vực đang nỗ lực cân bằng giữa đổi mới với những thách thức cấp bách về an toàn và phát triển bền vững.

Trong khi đã đạt được những bước tiến trong số hóa, vận tải biển xanh và các khuôn khổ về an toàn, thì các sự cố như vụ tai nạn của tàu Dali và tình hình bất ổn địa chính trị đang diễn ra đã nhấn mạnh những thách thức phía trước. Năm này đánh dấu sự chuyển dịch mang tính chuyển đổi sang phi cacbon hóa, với sự quan tâm mới đối với năng lượng gió và sự tập trung mới nổi vào năng lượng hạt nhân để giảm phát thải khí nhà kính. Những nỗ lực đảm bảo phúc lợi cho thuyền viên, giải quyết các rủi ro về môi trường và áp dụng các nguồn năng lượng sạch hơn sẽ vẫn là ưu tiên cho năm 2025 và các năm sau đó.

Khi chúng ta đếm ngược đồng hồ đến năm mới, hãy dành một chút thời gian để suy ngẫm về một số khoảnh khắc quan trọng trong năm 2024:

#1 Chuẩn bị cho Quy định FuelEU của EU trong hàng hải

Với Quy định FuelEU trong hàng hải có hiệu lực vào ngày 1 tháng 1 năm 2025, [Điều khoản của BIMCO về FuelEU năm 2024](#) dành cho các bên thuê tàu định hạn đã được Ban tài liệu của BIMCO thông qua vào ngày 25 tháng 11. Quy định mới này đưa ra các biện pháp đảm bảo giảm dần cường độ khí thải nhà kính của nhiên liệu được sử dụng bởi ngành vận tải biển, đặt mục tiêu giảm 2% vào năm 2025 và lên tới 80% vào năm 2050, cùng với các điều khoản khác.

Phần lớn các Điều sẽ có hiệu lực bắt đầu từ ngày 1 tháng 1 năm 2025, ngoại trừ Điều 8 và Điều 9 có hiệu lực vào ngày 31 tháng 8 năm 2024. Tuy nhiên, vào đầu tháng 12, Na Uy đã thông báo rằng, do sự chậm trễ trong việc đưa Quy định FuelEU trong hàng hải vào Thỏa thuận EEA, nên không có khả năng quốc gia này sẽ thực hiện quy định này vào ngày 1 tháng 1 năm 2025. DNV nhấn mạnh rằng điều quan trọng là chủ tàu phải hiểu được yêu cầu và các tùy chọn tuân thủ của các quy định để đưa ra quyết định kinh doanh sáng suốt. DNV đã tuyên bố trong một [Báo cáo gần đây](#), rằng "Việc áp dụng chiến lược tiết kiệm chi phí với sự kết hợp các biện pháp đúng có thể giúp chủ tàu đạt được sự tuân thủ với chi phí thấp hơn". Tuy nhiên, như Trung tâm Vận tải Biển Không Carbon Mærsk Mc-Kinney Møller (MMMCZCS) đã [lưu ý vào tháng 9](#), "chi tiêu cho FuelEU tương đối thấp so với số tiền các công ty phải trả cho các khoản trợ cấp ETS".

#2 Ngành Hàng hải sử dụng hệ thống đẩy bằng sức gió

Năm 2024, ngành hàng hải đã đạt được tiến bộ đáng kể trong việc khám phá hệ thống đẩy bằng sức gió như một công cụ loại bỏ khí thải cacbon, với các nhà khai thác lớn trang bị thêm cho tàu các hệ thống đẩy hỗ trợ bằng sức gió (WAPS) như cột buồm rô-to, cánh buồm và hệ thống điều để tăng hiệu quả sử dụng nhiên liệu và giảm khí thải. Dự báo về việc ứng dụng là khác nhau: EU trước đây ước tính có 3.700–10.700 hệ thống được lắp đặt vào năm 2030, còn chính phủ Anh hình dung là sẽ có 40–45% đội tàu toàn cầu sử dụng hệ thống đẩy bằng sức gió vào năm 2050. Bất chấp sự lạc quan này, việc ứng dụng rộng rãi phải đối mặt với những thách thức về mặt pháp lý, kỹ thuật và logistic. Việc đánh giá hiệu quả của các hệ thống này vẫn phức tạp do các yếu tố như thiết kế tàu, vùng hoạt động và điều kiện môi trường. Bureau Veritas và Lloyd's Register đã nêu bật những rào cản như thiếu tiêu chí chuẩn hóa, chi phí ẩn và nhu cầu mở rộng đáng kể về chuỗi cung ứng. Để đạt được tỷ lệ ứng dụng 15% đội tàu toàn cầu sẽ cần tăng sản lượng WAPS lên 75 lần, nhưng hiện chỉ có 16 xưởng đóng tàu thực hiện việc trang bị này. Để tiến được về phía trước thì việc lập kế hoạch chi tiết cho dự án, huấn luyện thủy thủ đoàn và các nỗ lực phối hợp chuỗi cung ứng sẽ là điều cần thiết để vượt qua những trở ngại này.

#3 Xung đột địa chính trị vẫn là thách thức chính đối với vận tải biển

Sự gián đoạn trong thương mại hàng hải toàn cầu đã tác động đáng kể đến các tuyến đường chính như Biển Đỏ và Kênh đào Suez trong suốt năm 2024. Vào tháng 1, Hội đồng Bảo an Liên hợp quốc đã thông qua [một nghị quyết quan trọng lên án các cuộc tấn công](#) của Houthis vào các tàu buôn và tàu thương mại, yêu cầu thả ngay tàu Galaxy Leader và thủy thủ đoàn. Trong suốt cả năm, đã có nhiều sự cố được báo cáo. Ví dụ, vào ngày 28 tháng 10, Cơ quan

Hoạt động Thương mại Hàng hải Vương quốc Anh (UKMTO) đã báo cáo ba vụ nổ ở phía nam Al Mukha, Yemen, gần một tàu buôn. Sự cố này xảy ra sau một cuộc tấn công bằng tên lửa vào tàu Olympic Spirit mang cờ Liberia chỉ vài ngày trước đó. Trước đó, vào ngày 10 tháng 10, một tàu chở hóa chất cũng mang cờ Liberia đã bị nhắm mục tiêu trong một cuộc tấn công khác. Để ứng phó với các mối đe dọa leo thang, các hiệp hội ngành lớn đã ban hành hướng dẫn cập nhật vào cuối tháng 9 cho các tàu đi qua phía Nam Biển Đỏ và Vịnh Aden. Hướng dẫn này, được đọc cùng với phiên bản mới nhất của BMP (Thực tiễn quản lý tốt), được thúc đẩy bởi các mối đe dọa của Houthis được mở rộng ra ngoài các tàu bị nghi ngờ có quan hệ với Israel. Do đó, nhiều chủ tàu và nhà điều hành đã lựa chọn các tuyến đường thay thế để đảm bảo an toàn.

#4 Nhu cầu xem xét lại chương trình đào tạo thuyền viên

Lực lượng đặc nhiệm về chuyển đổi công bằng trong hàng hải (MJTTF) đã công bố [một báo cáo mới vào tháng 11](#), với sự hợp tác của Trung tâm loại bỏ khí thải cacbon trong hàng hải của Lloyd's Register và Liên minh quản lý đại dương của Hiệp ước toàn cầu của Liên hợp quốc. Báo cáo nhấn mạnh nhu cầu cấp thiết về một khuôn khổ đào tạo cơ bản phù hợp với những thách thức riêng liên quan đến amoniac, metanol và hydro. Hiện tại, Công ước STCW không đề cập đầy đủ đến các năng lực cụ thể cần thiết để xử lý các loại nhiên liệu thay thế này. Để ứng phó, báo cáo ủng hộ việc sửa đổi toàn diện các khuôn khổ đào tạo để đảm bảo quá trình chuyển đổi an toàn và hiệu quả sang các nguồn năng lượng mới này. Hơn nữa, trong kỳ họp MSC 108 của IMO, [các sửa đổi đối với Bộ luật STCW](#) đã được thông qua, nhằm mục đích ngăn ngừa và ứng phó với bạo lực và quấy rối trong lĩnh vực hàng hải, bao gồm quấy rối tình dục, bắt nạt và tấn công tình dục

#5 Phúc lợi của thuyền viên vẫn là ưu tiên hàng đầu

Năm 2024 đánh dấu một năm quan trọng về phúc lợi của thuyền viên khi một loạt sửa đổi mới đối với MLC, 2006 [có hiệu lực vào ngày 23 tháng 12](#). Những sửa đổi này nhằm mục đích cải thiện hơn nữa điều kiện làm việc và sinh hoạt trên biển và giải quyết một số thách thức chính mà người đi biển phải đối mặt trong đại dịch COVID-19. Vào tháng 11, "Cuộc họp thứ ba của Nhóm công tác [ba bên chung ILO-IMO](#) nhằm xác định ra và giải quyết các vấn đề của thuyền viên và yếu tố con người" đã diễn ra từ ngày 26 đến ngày 28 tháng 11 tại Geneva, thảo luận và thông qua 'Hướng dẫn về việc đối xử công bằng với những thuyền viên bị giam giữ vì nghi ngờ phạm tội'. Hơn nữa, Các khu vực Paris & Tokyo MoU về Kiểm tra của Nhà nước có cảng đã phát động Chiến dịch Kiểm tra Tập trung (CIC) chung từ ngày 1 tháng 9 năm 2024 đến ngày 30 tháng 11 năm 2024 [về tiền lương và hợp đồng tuyển dụng của thuyền viên \(SEA\)](#).

Gần đây, [RISK4SEA đã công bố kết quả cuối cùng](#) và Chỉ số Cường độ CIC xác định ra các lĩnh vực trọng tâm chính. Cuối cùng, cũng cần đề cập đến một nghiên cứu do [Đại học hàng hải Thế giới công bố](#) vào tháng 9 đã tiết lộ rằng thuyền viên đang phải làm việc quá nhiều giờ và không được nghỉ ngơi đầy đủ, dẫn đến mức độ mệt mỏi cao.

#6. Bạo lực gia tăng đối với thuyền viên

[Vào giữa năm 2024](#), Phòng Hàng hải Quốc tế (IMB) của ICC đã kêu gọi duy trì cảnh giác để bảo vệ thuyền viên trong bối cảnh bạo lực gia tăng, mặc dù tổng số vụ được báo cáo trong báo cáo giữa năm 2024 của IMB đã giảm, nhưng IMB lưu ý rằng bạo lực đối với các thành viên thủy thủ đoàn vẫn tiếp diễn và nêu lên mối lo ngại về số vụ gia tăng ở quần đảo Indonesia và Bangladesh. Tháng 12 năm 2024 là tháng có hoạt động cướp biển cao trong lúc [kỳ họp MCS 109 của IMO, được tổ chức từ ngày 2-6 tháng 12](#), tập trung vào các cuộc tấn công đang diễn ra vào hoạt động vận tải biển quốc tế ở khu vực Biển Đỏ và Biển Đen. Khi nghe các tuyên bố, MSC bày tỏ mối quan ngại về an toàn và phúc lợi của thuyền viên, quyền tự do hàng hải, các mối đe dọa đối với môi trường biển và sự ổn định của chuỗi cung ứng toàn cầu do các cuộc tấn công của Houthis vào các tàu thương mại ở Biển Đỏ và Vịnh Aden gây ra. Hơn nữa, Ủy ban nhắc lại lời kêu gọi thả ngay tàu MV Galaxy Leader và 25 thuyền viên đã bị bắt giữ kể từ tháng 11 năm 2023, đánh dấu một năm những thuyền viên vô tội bị giam giữ.

#7 SIRE 2.0 chính thức đi vào cuộc sống

OCIMF xác nhận rằng Chương trình Báo cáo bằng kỹ thuật số việc Kiểm tra Tàu (SIRE 2.0) của họ đã được lên lịch 'hoạt động' vào Thứ Hai, ngày 2 tháng 9 năm 2024 và trở thành công cụ kiểm tra tàu chở dầu chuẩn cho ngành hàng hải. Như đã giải thích, động thái chuyển sang SIRE 2.0 này sẽ đánh dấu sự kết thúc của quá trình chuyển đổi theo từng giai đoạn sang chương trình kiểm tra tàu chở dầu được cập nhật, nâng cao và số hóa. Chương trình mới này dự kiến sẽ cách mạng hóa cách ngành hàng hải trong việc đánh giá tình trạng an toàn và hoạt động của tàu chở dầu và thủy thủ đoàn của họ một cách liên tục.

#8 RightShip giới thiệu hệ thống kiểm tra tuổi tàu mới

Vào tháng 10 năm 2024, RightShip đã công bố một [thay đổi về chính sách kiểm tra](#) tàu của mình, hạ thấp ngưỡng tuổi mà các cuộc kiểm tra được yêu cầu để giải quyết các rủi ro về an toàn đang diễn ra trong các phân khúc Hàng rời khô và Hàng hóa nói chung. Chính sách mới này sẽ được triển khai theo hai giai đoạn bắt đầu từ ngày 31 tháng 3 năm 2025, theo tổ chức này. Tuy nhiên, ban đầu INTERCARGO đã bày tỏ lo ngại về quyết định này, chỉ trích rằng nó được "đưa ra mà không tham vấn trước với các chủ tàu và người quản lý tàu chở hàng rời - những bên liên quan bị ảnh hưởng nhiều nhất bởi những thay đổi như vậy". Đáp lại, vài tuần

sau, RightShip đã công bố một mốc thời gian sửa đổi để triển khai kích hoạt kiểm tra độ tuổi tàu của mình. Chính sách được cập nhật này giảm ngưỡng kiểm tra từ 14 xuống 10 năm và sẽ được giới thiệu thông qua phương pháp tiếp cận gồm bốn giai đoạn. Bản sửa đổi này là kết quả của cuộc đối thoại mang tính xây dựng với khách hàng của RightShip và các hiệp hội được kính trọng trong ngành, bao gồm INTERCARGO, Phòng Thương mại Vận tải Biển Quốc tế (ICS) và Liên minh các Chủ tàu Hy Lạp. Sự hợp tác của họ đóng vai trò quan trọng trong việc tinh chỉnh phương pháp tiếp cận để phù hợp với thực tế hoạt động đồng thời củng cố cam kết chung của tất cả các bên liên quan về vấn đề an toàn.

#9 Philippines áp dụng Luật Magna Carta

Vào ngày 23 tháng 9 năm 2024, Tổng thống Ferdinand Marcos Jr. đã chính thức ban hành [Luật Magna Carta](#) đối với thuyền viên Philippines, còn được gọi là Đạo luật Cộng hòa 12021, trong một buổi lễ tại Malacañang. Magna Carta nhằm mục đích bảo vệ quyền và phúc lợi của thuyền viên Philippines, đảm bảo quyền được hưởng điều kiện làm việc công bằng, tự tổ chức, thương lượng tập thể, tiếp cận giáo dục và đào tạo với giá cả phải chăng, và với thông tin. Nó cũng đảm bảo rằng gia đình hoặc người thân của thuyền viên nhận được thông tin cần thiết và bảo vệ chống lại sự phân biệt đối xử.

#10 Vụ va chạm của tàu container Dali

Ngày 26 tháng 3 năm 2024, tàu container Dali đã [va chạm với cầu Francis Scott Key](#) ở Baltimore, Maryland, dẫn đến sự sụp đổ thảm khốc của cây cầu. Tai nạn này đã khiến sáu công nhân xây dựng thiệt mạng và gây ra sự gián đoạn đáng kể cho Cảng Baltimore, một trong những cảng lớn nhất của quốc gia. Tháng 9 năm 2024, Bộ Tư pháp Hoa Kỳ đã đệ đơn kiện 100 triệu đô la chống lại Grace Ocean Private Limited và Synergy Maritime PTE, chủ sở hữu và quản lý của tàu Dali. Tháng 10 năm 2024, chủ sở hữu và quản lý của tàu Dali đã đồng ý trả 102 triệu đô la để trang trải chi phí dọn dẹp liên quan đến sự cố. Thỏa thuận này chỉ giải quyết các tác động tài chính tức thời chứ chưa trang trải được toàn bộ chi phí xây dựng lại cây cầu, ước tính lên tới gần 2 tỷ đô la. Đến tháng 12 năm 2024, tàu Dali đã được di dời khỏi địa điểm va chạm và đang được sửa chữa. NTSB tiếp tục điều tra nguyên nhân của vụ tai nạn, tập trung vào hệ thống điện và hồ sơ bảo trì của tàu. Cảng Baltimore đã thực hiện các biện pháp để ngăn ngừa các sự cố tương tự trong tương lai, bao gồm các giao thức an toàn nâng cao và đánh giá cơ sở hạ tầng.

#11 COP29 tạo áp lực lên ngành vận tải biển

Giữa tháng 11 đã trở thành thời điểm then chốt cho hành động vì khí hậu toàn cầu khi các nhà lãnh đạo, nhà hoạt động và chuyên gia thế giới tập trung tại COP29—Hội nghị lần thứ 29 của

các bên tham gia Công ước khung của Liên hợp quốc về biến đổi khí hậu (UNFCCC). Với nhiều rủi ro và sự mong đợi, sự kiện này đã tập trung trở lại vào thách thức cấp bách trong cuộc chiến chống biến đổi khí hậu và vạch ra con đường chuyển đổi. Được tổ chức tại Baku, Azerbaijan, từ ngày 11 đến 22 tháng 11 năm 2024, COP 29 đã quy tụ đại diện từ gần 200 quốc gia để đàm phán và thúc đẩy các chính sách và hành động nhằm chống biến đổi khí hậu.

#12 EU ETS và các diễn biến

Kể từ ngày 1 tháng 1 năm 2024, Liên minh Châu Âu đã mở rộng Hệ thống Giao dịch Khí thải (EU ETS) để bao gồm cả lĩnh vực hàng hải, đánh dấu một bước tiến đáng kể hướng tới mục tiêu giảm phát thải khí nhà kính từ hoạt động vận tải biển. Các công ty vận tải biển phải mua và từ bỏ (sử dụng) hạn ngạch phát thải của EU ETS cho mỗi tấn khí nhà kính được báo cáo. Nếu không tuân thủ, các công ty sẽ phải chịu các hình phạt, bao gồm tiền phạt và lệnh cấm vào cảng. Gần đây, OceanScore đã khám phá [những thách thức và bài học kinh nghiệm](#) từ năm đầu tiên của Hệ thống Giao dịch Khí thải của EU (EU ETS), liên quan đến cả những trở ngại về mặt kỹ thuật và thương mại gặp phải. Mặc dù EU ETS hiện áp dụng cho các tàu có dung tải từ 5.000 GT trở lên, nhưng dự kiến các tàu chở hàng tổng hợp và tàu dịch vụ ngoài khơi có dung tải từ 400 đến 5000 GT sẽ được áp dụng từ năm 2027.

#13 Cập nhật về chống quấy rối và bắt nạt

Vào tháng 2 năm 2024, Phòng Thương mại Vận tải Biển Quốc tế (ICS) đã đưa ra một bộ [các nguyên tắc của ngành](#) để thiết lập các biện pháp hiệu quả nhằm chống lại và loại bỏ tình trạng quấy rối và bắt nạt trong lĩnh vực hàng hải. Ngoài ra, American Club tiếp tục nâng cao nhận thức về chủ đề này với các đợt cập nhật trong dự án Nhận thức SASH, dự án đã nhận được Giải thưởng Phát triển bền vững SAFETY4SEA năm 2024. Cũng đáng đề cập là ISWAN đã khởi động '[dự án Allyship](#)', dự án này đề xuất các biện pháp thực hành tốt để xử lý những hành vi không phù hợp và xây dựng các mạng lưới hỗ trợ mạnh mẽ.

#14 Các tiêu chuẩn ISO mới được ban hành

Ngày 30 tháng 5, ISO đã thông báo rằng [ISO 8217:2024 được mong đợi từ lâu](#) đã được công bố và có thể mua trên trang web của họ. Tiêu chuẩn thông số kỹ thuật về nhiên liệu tàu biển này đã trải qua những lần sửa đổi đáng kể, có tính đến nhu cầu của ngành cũng như kinh nghiệm và kiến thức mới nhất của ngành. Tháng 11, ISO đã ra mắt phiên bản đầu tiên của [ISO 6583:2024](#), một tiêu chuẩn mới cho methanol làm nhiên liệu tàu biển. Tài liệu này chỉ định ba loại methanol: Methanol hàng hải loại A (MMA), Methanol hàng hải loại B (MMB) và Methanol hàng hải loại C (MMC). Ngoài ra, trong cùng tháng, ISO đã ban hành [Tiêu chuẩn ISO 4891:2024](#), nêu rõ các yêu cầu đối với các ứng dụng thông minh ở trên tàu.

#15 Năm 2024 đặt nền tảng vững chắc cho năng lượng hạt nhân trong vận tải biển

Năm 2024, ngành hàng hải đã chứng kiến những tiến bộ đáng kể trong hệ thống đẩy bằng năng lượng hạt nhân, nhấn mạnh sự chuyển dịch toàn cầu sang các giải pháp vận tải biển bền vững và hiệu quả. Những diễn biến chính bao gồm:

- Tháng 3 năm 2024, HD Hyundai Shipbuilding & Offshore Engineering (KSOE) đã công bố việc thành lập Tổ chức Hàng hải Năng lượng Hạt nhân (NEMO) hợp tác với các tổ chức năng lượng hạt nhân quốc tế nổi tiếng.
- Tháng 8 năm 2024, gã khổng lồ vận tải biển Đan Mạch là Maersk đã hợp tác với Lloyd's Register và Core Power có trụ sở tại Vương quốc Anh để khám phá tính khả thi của vận chuyển container chạy bằng năng lượng hạt nhân tại Châu Âu.
- Tháng 7 năm 2024, Lloyd's Register đã công bố một báo cáo nêu bật tiềm năng chuyển đổi của hệ thống đẩy bằng năng lượng hạt nhân trong lĩnh vực hàng hải.
- Cục Đăng kiểm Hoa Kỳ (ABS) đã đưa ra các yêu cầu mới đối với hệ thống năng lượng hạt nhân trong các ứng dụng hàng hải và dịch vụ ngoài khơi. Các hướng dẫn này cung cấp khuôn khổ cho việc thiết kế, đóng và vận hành tàu chạy bằng năng lượng hạt nhân, nhằm đảm bảo an toàn và tuân thủ quy định.
- Tháng 10 năm 2024, Tổng thư ký IMO, Arsenio Dominguez, đã xác nhận rằng hệ thống đẩy bằng năng lượng hạt nhân đang được xem xét tích cực như một giải pháp nhiên liệu tàu biển trong tương lai trong các quy trình của Ủy ban Bảo vệ Môi trường biển (MEPC) của IMO.
- Tháng 12 năm 2024, EMSA đã khởi xướng một nghiên cứu về tiềm năng của tàu điện hạt nhân để đáp ứng nhiều yêu cầu từ các Quốc gia thành viên và các bên liên quan trong ngành.

#16 Các nhà lãnh đạo ngành bày tỏ lo ngại về một số sai sót của CII

Tháng 3 năm 2024, IBIA đã đánh giá xếp hạng hiệu quả năng lượng hoạt động của Chỉ số cường độ carbon (CII) để phân loại tàu biển, nhấn mạnh rằng *"những phát hiện ban đầu cho thấy một vấn đề rõ ràng đối với các tàu cấp nhiên liệu trong việc tuân thủ phạm vi hạn chế nhằm nâng cao hiệu quả năng lượng hoạt động để đạt được xếp hạng C theo yêu cầu"*.

Ngoài ra, các nhóm ngành khác lập luận rằng khuôn khổ CII áp dụng cho tất cả các loại tàu này là không công bằng. Sáu tổ chức vận tải biển lớn, bao gồm BIMCO và INTERTANKO, đã kêu gọi sửa đổi phương pháp CII để tính đến dịch vụ riêng của các chuyến đi ngắn. MEPC của IMO đã thừa nhận những lo ngại này và đồng ý xem xét lại cơ chế CII. IBIA đã đề xuất một hệ số hiệu chỉnh hành trình ngắn để đảm bảo xếp hạng CII công bằng hơn. Nỗ lực này là

một phần trong nỗ lực chung của ngành nhằm tinh chỉnh hệ thống CII để phản ánh tốt hơn hiệu suất môi trường và hỗ trợ các mục tiêu giảm khí nhà kính toàn cầu. Ngành đã thảo luận về vấn đề này tại MEPC 82 vào tháng 9 năm 2024 và quyết định bắt đầu một khuôn khổ CII chính xác và công bằng hơn.

#17 Chúng ta đứng ở đâu trong việc đa dạng giới

Đề kỷ niệm Ngày Quốc tế Phụ nữ trong Ngành Hàng hải ngày 8 tháng 5 năm 2024, Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) đã tổ chức một hội thảo chuyên đề, tại đó các chuyên gia đã khám phá cách kết hợp quan điểm của phụ nữ để định hình tương lai của an toàn hàng hải. Trọng tâm chính của cuộc thảo luận là vai trò quan trọng của hoạt động cố vấn và đào tạo trong việc nâng cao tầm nhìn của phụ nữ và đảm bảo thành công của họ trong ngành công nghiệp đầy thách thức này. Tháng 9 năm 2024, IMO và WISTA đã công bố triển khai cuộc khảo sát thứ hai dành cho phụ nữ trong ngành hàng hải, còn vào tháng 11 năm 2024, Women in Transport đã công bố triển khai Khảo sát Chỉ số Công bằng với Phụ nữ trong Ngành Vận tải thường niên lần thứ hai, kêu gọi sự tham gia rộng rãi trong ngành với mục tiêu hiểu được và tăng cường sự đa dạng và hòa nhập. Gần đây, dữ liệu của DSG từ nhân viên trên bờ và người đi biển đã nêu bật sự suy giảm đáng lo ngại về sự đại diện của phụ nữ trong các vai trò lãnh đạo, với ít phụ nữ được thăng chức lên các vị trí cấp cao.

#18 Singapore vẫn là trung tâm hàng hải hàng đầu

Trong năm thứ 11 liên tiếp, Singapore được Báo cáo Chỉ số phát triển trung tâm vận tải biển quốc tế Xinhua-Baltic (ISCDI) công nhận là trung tâm vận tải biển hàng đầu thế giới, với số điểm ấn tượng là 96,23 trên 100. Thành công bền vững này có thể là nhờ vị trí chiến lược, triển vọng quốc tế mạnh mẽ và hệ sinh thái dịch vụ hàng hải chuyên nghiệp đã được thiết lập tốt của Singapore. Ngoài ra, Singapore đã có những bước tiến đáng kể trong việc hỗ trợ quá trình loại bỏ khí thải cacbon và chuyển đổi hàng hải thông qua việc cung cấp nhiên liệu sinh học. Doanh số bán nhiên liệu sinh học pha trộn đã tăng vọt lên 520.000 tấn vào năm 2023—gấp hơn ba lần so với 140.000 tấn được ghi nhận vào năm 2022—theo Cơ quan Hàng hải và Cảng Singapore (MPA). Các chuyên gia trong ngành và nhà cung cấp nhiên liệu dự đoán rằng xu hướng tăng này sẽ tiếp tục trong những năm tới. Để thúc đẩy hơn nữa năng lực hàng hải của mình, MPA đã công bố rằng họ sẽ bắt buộc áp dụng [tiêu chuẩn cập nhật về đo dòng khối lượng nhiên liệu](#) bắt đầu từ ngày 1 tháng 4 năm 2025. Động thái này nhấn mạnh cam kết của Singapore trong việc tăng cường tính minh bạch và hiệu quả hoạt động trong ngành vận tải biển. Cuối cùng, mặc dù không được công nhận chính thức, Singapore thường được coi là

"khu vực xanh" thứ 6 trên thế giới - một danh hiệu mang tính biểu tượng làm nổi bật những thành tựu của quốc gia này trong việc thúc đẩy tuổi thọ và phúc lợi.

#19 Mở rộng cơ hội: Nhiều vụ sáp nhập được công bố

Năm 2024 là năm bản lề để nhiều tổ chức nghỉ lớn. Do đó, chúng ta đã chứng kiến nhiều vụ mua lại và sáp nhập. Ví dụ, chỉ trong quý 4, các thông báo sau đã được đưa ra:

- Lloyd's Register Group (LR) đã hoàn tất việc mua lại Ocean Technologies Group (OTG) từ công ty cổ phần tư nhân châu Âu Oakley Capital.
- Cargotec đã ký một thỏa thuận bán phân khúc kinh doanh MacGregor của mình cho các quỹ do Triton quản lý, với giá trị doanh nghiệp là 480 triệu euro để hỗ trợ cho sự tăng trưởng trong tương lai của Hiab.
- Kpler đã công bố việc mua lại Spire Maritime, một nhà cung cấp dữ liệu vệ tinh phục vụ cho mục đích theo dõi tàu trên toàn cầu theo thời gian thực.
- Intership Navigation và Interorient Shipmanagement đã công bố việc sáp nhập các hoạt động quản lý tàu của họ, bao gồm công ty chị em của Intership là Donnelly Tanker Management.
- Torvald Klaveness đã công bố việc bán 100% cổ phần của Klaveness Ship Management AS cho OSM Thome.
- Mitsui O.S.K. Lines, Ltd. (MOL) đã công bố rằng, từ ngày 1 tháng 4 năm 2025, công ty sẽ sáp nhập ba công ty con tập trung vào công nghệ và kỹ thuật hàng hải xanh: MOL Marine & Engineering Co., Ltd. (MOLMEC), MOL Ocean Expert Co., Ltd. (MOLOX) và MOL Ship Tech Inc. (MOLST).
- DNV đã mua lại CyberOwl để tăng cường khả năng phòng thủ mạng của ngành vận tải biển, hình thành nên một trong những chuyên gia an ninh mạng hàng hải lớn nhất. Khám phá thêm tại <https://safety4sea.com/tag/merger/>

#20 Các hành động chính hướng tới tái chế tàu an toàn hơn

Tháng 2, BIMCO, Bangladesh, Ấn Độ, Na Uy, Pakistan và ICS đã đệ trình một văn bản lên IMO, nêu bật nhu cầu giải quyết các yêu cầu tạo nên sự xung đột giữa Công ước Hồng Kông và Công ước Basel, có thể gây ra hậu quả nghiêm trọng nếu không được giải quyết. Vài tháng sau, IMO đã ban hành hướng dẫn về việc thực hiện Công ước Hồng Kông và Công ước Basel. Tuy nhiên, BIMCO nhấn mạnh rằng cần phải có sự chắc chắn về mặt pháp lý hơn về việc áp dụng Công ước Hồng Kông trước khi có hiệu lực vào tháng 6 năm 2025. Về vấn đề đó, BIMCO đã thành lập Liên minh Tái chế Tàu để giúp đẩy nhanh quá trình tái chế tàu an toàn và thân thiện với môi trường vào tháng 11 năm 2024.

#21 Cuộc bầu cử của Trump đặt ra những câu hỏi quan trọng đối với thương mại toàn cầu

Tháng 11 năm 2024, Donald Trump đã giành chiến thắng trong nhiệm kỳ thứ hai tại Nhà Trắng với chính sách kinh tế nhằm phục hồi ngành sản xuất của Hoa Kỳ và chống lại những gì mà Hoa Kỳ coi là các hoạt động thương mại không công bằng của Trung Quốc. Vận tải container đường biển, một ngành công nghiệp toàn cầu phụ thuộc vào thương mại quốc tế, phải đối mặt với những bất ổn ngay lập tức khi chiến lược tăng thuế nhập khẩu của Trump đặt ra một số vấn đề quan trọng. Xeneta, một công ty tư vấn, lưu ý rằng chính sách thương mại mới của Trump còn cấp tiến hơn so với nhiệm kỳ đầu tiên của ông, mở rộng ra ngoài cuộc chiến thương mại với Trung Quốc để bao gồm thuế quan lên tới 20% đối với hàng nhập khẩu từ các khu vực khác trên thế giới. "Khi các chi tiết đầy đủ về khuôn khổ thuế quan của Trump được biết đến, rất có thể các quốc gia và khối thương mại khác, chẳng hạn như EU, sẽ phản ứng theo cách tương tự như Trung Quốc trong cuộc chiến thương mại trước bằng cách áp đặt thuế quan của riêng họ. Vì lý do đó, điều quan trọng là phải theo dõi dữ liệu vận chuyển container đường biển về các giao dịch vận chuyển khứ hồi, vì chúng cũng có thể bị ảnh hưởng nếu một cuộc chiến thương mại với Hoa Kỳ leo thang trên phạm vi rộng hơn trên toàn cầu". Ngày 22 tháng 12, Associated Press đưa tin rằng Donald Trump đã gợi ý rằng chính quyền mới của ông có thể cố gắng giành lại quyền kiểm soát Kênh đào Panama, nơi Hoa Kỳ đã "ngu ngốc" nhượng lại cho đồng minh Trung Mỹ của mình. Trump cho rằng các hãng vận tải biển phải trả phí "vô lý" để đi qua kênh quan trọng nối liền Đại Tây Dương và Thái Bình Dương này.

#22 Các biện pháp thực hành tốt chống lại hoạt động buôn bán ngầm

Tháng 10 năm 2024, Liên minh Price Cap đã ban hành một khuyến nghị về hoạt động buôn bán ngầm, bao gồm các khuyến nghị sau đây cho các bên liên quan trong ngành hàng hải:

1. Yêu cầu bảo hiểm P&I được vốn hóa phù hợp
2. Nhận Giấy chứng nhận đăng kiểm từ một tổ chức thành viên của IACS
3. Sử dụng Hệ thống nhận dạng tự động (AIS) theo thực tiễn tốt.
4. Giám sát các hoạt động chuyển hàng từ tàu sang tàu có rủi ro cao
5. Yêu cầu về chi phí vận chuyển và chi phí phụ trợ liên quan
6. Thực hiện sự chuyên cần thích hợp
7. Báo cáo về những tàu gây ra môi quan ngại.
8. Đảm bảo các tàu đáp ứng các nghĩa vụ quốc tế về an toàn hàng hải và môi trường.
9. Giám sát hoạt động bán tàu chở dầu
10. Tránh tương tác với các bên bị trừng phạt

11. Nâng cao nhận thức và tăng cường tính minh bạch của thị trường. Khám phá thêm tại <https://tinyurl.com/546vac3z>

23 Các vị trí lãnh đạo mới được công bố

Các thông báo gần đây bao gồm:

- Hội đồng quản trị của Hội đồng vận tải biển thế giới (WSC) đã bầu Soren Toft làm Chủ tịch mới của Hội đồng WSC và Randy Chen làm Phó chủ tịch.
- Tại cuộc họp đặc biệt của hội đồng, được tổ chức trực tuyến, Phòng Thương mại Vận tải biển Quốc tế (ICS) đã nhất trí bổ nhiệm Thomas A. Kazakos làm Tổng thư ký tiếp theo.
- Hội đồng thành viên của INTERTANKO đã xác nhận Tim Wilkins sẽ kế nhiệm Katharina Stanzel làm Tổng giám đốc điều hành, có hiệu lực từ ngày 1 tháng 1 năm 2025.
- Chính phủ Úc đã chào đón Kaylene Dale làm Tổng giám đốc điều hành mới của Cơ quan An toàn Hàng hải Úc (AMSA), bắt đầu từ ngày 1 tháng 10 năm 2024.
- Wilhelmsen Ship Management đã thông báo về việc Carl Schou nghỉ hưu sau 19 năm phục vụ, trong đó có 16 năm làm Tổng giám đốc điều hành. Haakon Lenz, hiện đang giữ chức Giám đốc điều hành, sẽ đảm nhiệm vai trò Tổng giám đốc điều hành vào ngày 1 tháng 1 năm 2025.
- Trong cuộc họp chung thường niên được tổ chức tại London vào ngày 15 tháng 10, INTERCARGO đã bầu Yannis Xylas làm Chủ tịch mới.

#24 Chủ đề của Ngày Hàng hải Thế giới năm tới đã được công bố

Theo IMO, [“Our Ocean, Our Obligation, Our Opportunity”](#) - Đại dương của chúng ta, Nghĩa vụ của chúng ta, Cơ hội của chúng ta” đã được chọn làm chủ đề của Ngày Hàng hải Thế giới năm 2025, sẽ được tổ chức vào ngày 25 tháng 9 năm 2025. Chủ đề mới nhấn mạnh mối liên hệ với các nỗ lực rộng lớn hơn trên toàn cầu nhằm bảo vệ đại dương bao gồm việc ký kết Thỏa thuận của Liên hợp quốc về Bảo tồn và Sử dụng bền vững Đa dạng sinh học biển của các Khu vực ngoài phạm vi quyền tài phán quốc gia (Thỏa thuận BBNJ), đàm phán về một văn kiện mới để giải quyết ô nhiễm nhựa và Hội nghị về Đại dương của Liên hợp quốc lần thứ ba vào tháng 6 năm 2025.
