

Các tổ chức hàng hải lớn ban hành hướng dẫn bảo đảm an toàn khi quá cảnh eo biển Hormuz

Security



Các tổ chức hàng hải gồm ICS, BIMCO, INTERCARGO, INTERTANKO, IMCA và OCIMF đã phối hợp với nhau ban hành tài liệu hướng dẫn mang tên “Quản lý an toàn cho tàu thuyền quá cảnh qua eo biển Hormuz” (Safe Management of Vessel Transit through the Strait of Hormuz), nhằm hỗ trợ các nhà khai thác tàu thực hiện quá cảnh an toàn khu vực này.

Theo nội dung công bố, tài liệu này được xây dựng nhằm hỗ trợ việc lập kế hoạch và quản lý an toàn cho mọi hành trình tàu đi vào, hoạt động ở trong hoặc rời khỏi khu vực Vịnh Ba Tư, nơi mà việc quá cảnh qua eo biển Hormuz có thể là cần thiết trong giai đoạn rủi ro an ninh khu vực gia tăng. Tài liệu này cần được sử dụng kết hợp với phiên bản mới nhất của Bộ Thực hành quản lý tốt về an ninh hàng hải (Best Management Practices for Maritime Security – BMP-MS).

Các yếu tố cần xem xét khi ra quyết định

Thay vì đưa ra quy tắc cứng nhắc kiểu “đi hay không đi”, hướng dẫn này cung cấp một công cụ hỗ trợ ra quyết định có cấu trúc nhằm giúp công ty và Thuyền trưởng đánh giá việc quá cảnh. Cả 5 lĩnh vực dưới đây cần được xem xét trước khi quyết định tiếp tục hành trình.

Lĩnh vực đánh giá	Có thể xem xét tiếp tục quá cảnh khi...	Nên xem xét trì hoãn khi...
Tình hình về các mối đe dọa	Thông tin chính thức được cập nhật, xu hướng của các sự cố gần đây đã được đánh giá và đánh giá rủi ro của công ty cho phép hành trình	Có xác nhận giao tranh trong vòng 12 giờ gần nhất, hoạt động tấn công hoặc nguy cơ thủy lôi làm gia tăng đáng kể mức độ gặp rủi ro
Tình hình hàng hải	Mật độ giao thông có thể kiểm soát được và các phương pháp dẫn đường độc lập và đáng tin cậy đã sẵn sàng	Lưu thông bị dồn nén, CPA không ổn định hoặc nhiễu điện tử làm suy giảm đáng kể an toàn hàng hải
Tình trạng sẵn sàng của tàu	Buồng lái, buồng máy, thông tin liên lạc và phương án khẩn cấp đều sẵn sàng đầy đủ	Thiết bị quan trọng bị suy giảm hoặc sự sẵn sàng của tổ buồng lái chưa đủ
Tình trạng thuyền viên và an ninh	Thuyền viên được trao đổi đầy đủ, được nghỉ ngơi phù hợp và đã triển khai biện pháp bảo vệ họ	Còn tồn tại tình trạng mệt mỏi, lo ngại về phúc lợi hoặc vấn đề an ninh chưa được giải quyết
Hỗ trợ từ trên bờ	Sự hỗ trợ từ công ty, bảo hiểm và các tuyến thoát hiểm được xác nhận	Hỗ trợ việc ra quyết định từ trên bờ hoặc tình trạng bảo hiểm chưa rõ ràng

Các nguyên tắc chỉ đạo

- An toàn sinh mạng, an toàn hàng hải và bảo vệ môi trường luôn là ưu tiên hàng đầu, trong đó Thuyền trưởng có quyền quyết định cao nhất. Quyết định quá cảnh cần dựa trên việc đánh giá cụ thể cho chuyến đi và được cập nhật liên tục.
- Thuyền trưởng, Sĩ quan an ninh công ty (CSO), bộ phận quản lý trên bờ và Sĩ quan an ninh của tàu (SSO) cần duy trì nhận thức tình huống chung và được cập nhật liên tục trước và trong quá trình quá cảnh.
- Hướng dẫn cần dựa trên các nguồn chính thức và đáng tin cậy như JMIC, United Kingdom Maritime Trade Operations, MSCIO/EUNAVFOR, BMP Maritime Security, các khuyến cáo quân sự liên quan, tư vấn an ninh chuyên nghiệp và chỉ dẫn của quốc gia tàu mang cờ.
- Nếu đánh giá các mối đe dọa an ninh mới nhất cho thấy rủi ro gia tăng thì việc trì hoãn hành trình cần được xem là lựa chọn an toàn hơn.
- Đối với tàu khách hoạt động không chở khách thì hướng dẫn cần được áp dụng trong bối cảnh số lượng người trên tàu giảm nhưng nghĩa vụ an toàn và pháp lý vẫn không thay đổi.
- Để hỗ trợ việc ra quyết định an toàn trong điều kiện áp lực cao, cần nhận thức rằng hiệu suất của con người bị ảnh hưởng bởi khối lượng công việc, sự căng thẳng, mệt mỏi và

điều kiện môi trường. Việc lập kế hoạch và thực hiện hành trình cần tính đến khả năng “suy giảm hiệu suất” và triển khai biện pháp giảm thiểu phù hợp.

Bối cảnh hoạt động hiện tại

Các điều kiện ảnh hưởng đến tàu thương mại ở trong và xung quanh eo biển Hormuz (SoH) có thể thay đổi rất nhanh. Môi trường này có thể bao gồm các mối đe dọa tấn công trực tiếp, nhiễu điện tử, sự không chắc chắn của các thông tin báo cáo và các giai đoạn giao thông bị dồn nén hoặc khó dự đoán với nhiều mức độ khác nhau.

Hành vi giả mạo AIS đã được các đối tượng tấn công sử dụng bằng cách tạo các tín hiệu AIS giả ở gần tuyến hành trình nhằm buộc tàu thay đổi hướng đi hoặc tốc độ theo ý muốn của chúng. Vì vậy, quan sát bằng mắt thường và bằng radar phải được ưu tiên để giảm thiểu rủi ro này.

Ngay cả khi luồng TSS của eo biển Hormuz vẫn mở nhưng điều kiện khai thác vẫn có thể bị ảnh hưởng bởi:

- Nhiễu hoặc giả mạo tín hiệu GNSS.
- Dị thường của AIS và tạo mục tiêu giả.
- Mật độ giao thông dày đặc và ranh giới ra quyết định bị hạn chế ở trong hoặc gần TSS.
- Việc điều động bị ảnh hưởng bởi sự căng thẳng của các tàu ở xung quanh.
- Một số tàu hoạt động với mức biên chế tối thiểu, thiếu nhân sự dự phòng, ảnh hưởng đến chất lượng trực ca và hiệu quả ứng phó với khẩn cấp.
- Nguy cơ bị tấn công bằng USV/WBIED, bị phá hoại bởi người nhái hải quân, thủy lôi bám thân tàu hoặc tàu nhỏ quấy rối/tấn công.
- Thủy lôi còn sót lại chưa được phát hiện.
- Sự tấn công bằng tên lửa hoặc UAV, bao gồm mối nguy hiểm của vật liệu nổ chưa phát nổ (UXO) sau khi trúng đòn tấn công.
- Tấn công bằng vũ khí tầm xa từ bờ.
- Hoạt động ISR bằng UAV/quadcopter nhằm giám sát cảng và khu neo đậu.

Các điều kiện trên có thể xảy ra đồng thời, tạo ra môi trường vận hành nhiều áp lực và cường độ công việc rất cao. Tác động tổng hợp của chúng có thể làm suy giảm nhận thức tình huống, giảm chất lượng trao đổi thông tin và khả năng ra quyết định.

Trong môi trường như vậy, nhận thức tình huống có thể bị xói mòn, nhất là khi xuất hiện tình huống mới hoặc bị thay đổi nhanh chóng, khiến việc nhận biết ra quy luật trở nên khó khăn hơn và ảnh hưởng đến tốc độ cũng như chất lượng của việc ra quyết định.

Việc lập kế hoạch hành trình cần xem xét đến đồng thời cả rủi ro an ninh và rủi ro hàng hải. Các công ty và Thuyền trưởng cần mạnh mẽ duy trì nhận thức tình huống liên tục và xác minh đầy đủ bức tranh về các mối đe dọa ngay trước khi quyết định quá cảnh.

Các khuyến nghị đối với việc lập kế hoạch hành trình

#1 Các mối đe dọa và thương mại

- Xác nhận việc đánh giá các mối đe dọa an ninh mới nhất, các sự cố gần đây và bất cứ thông báo/khuyến cáo hiện hành ảnh hưởng đến tuyến đi dự kiến.
- Xem xét đến khuyến cáo về quân sự mới nhất.
- Đánh giá xem liệu việc quá cảnh SoH có thực sự cần thiết ngay lúc này không, có thể trì hoãn hay thực hiện vào thời điểm rủi ro thấp hơn được hay không.
- Xác nhận về phạm vi bảo hiểm và những mở rộng cụ thể của hợp đồng bảo hiểm, bao gồm bảo hiểm chiến tranh, danh sách các khu vực áp dụng, phụ phí và các điều kiện khai thác, các điều khoản của hợp đồng thuê tàu và bất cứ điều kiện về khai thác nào hoặc những cam kết nào của bảo hiểm.
- Xem xét các nguy cơ liên quan đến trừng phạt và tuân thủ thương mại. Môi trường khai thác hiện tại bao gồm việc các quốc gia nhắm mục tiêu vào các cảng và những tàu có liên quan, đồng thời đã ghi nhận các hoạt động thực thi trên vùng biển quốc tế. Các khoản thanh toán bị yêu cầu cho việc quá cảnh hoặc sử dụng dịch vụ cảng có thể làm phát sinh nguy cơ bị áp đặt trừng phạt hoặc trừng phạt thứ cấp đối với tàu, nhà khai thác tàu và bên thuê tàu. Các công ty nên tìm kiếm tư vấn pháp lý phù hợp nếu nhận thấy mình có khả năng chịu các rủi ro này.

#2 Tình trạng sẵn sàng của kỹ thuật và của tàu

- Đánh giá khả năng chống chịu về mặt kỹ thuật của tàu: các cảm biến hàng hải, hệ thống lái, máy chính, liên lạc với bên ngoài tàu, nguồn điện khẩn cấp và các hệ thống dự phòng khác.
- Đánh giá Kế hoạch tăng cường bảo vệ tàu (Vessel Hardening Plan) tương ứng với các mối đe dọa mới nhất và đánh giá rủi ro.
- Duy trì mức độ kín nước cao và có hướng dẫn rõ ràng khi hành hải trong điều kiện GNSS bị ảnh hưởng. Tham khảo Phụ lục I - GNSS Bridge Quick-Reference Card.
- Các tổ buồng lái, bao gồm người cảnh giới, cần thực hiện thực tập về mất tín hiệu GNSS ít nhất một lần trước khi quá cảnh. Các phát hiện hoặc bài học kinh nghiệm cần được đánh giá và xử lý bởi thuyền trưởng và DPA/Nautical manager ở trên bờ.
- Các giả định để lập kế hoạch phải tính đến khả năng GNSS hoàn toàn không khả dụng hoặc không đáng tin cậy trong suốt hành trình.

- Xem xét đến sự sẵn có về năng lực cứu hộ trong khu vực. Nếu cần thiết, nên tìm kiếm thêm phạm vi bảo đảm hoặc hỗ trợ nguồn lực bổ sung
- Mua thêm các hải đồ giấy được cập nhật làm phương án dự phòng cho việc hành hải tăng cường và thao tác vị trí tàu bằng địa văn, nhất là khi ECDIS không có chức năng xếp chồng ảnh radar. Xác nhận rằng các sỹ quan trực ca và thuyền trưởng thành thạo về thao tác vị trí tàu trên hải đồ giấy. *Tham khảo Hướng dẫn Quy trình buồng lái, Phiên bản lần thứ 6.*
- Rà soát các hải đồ để xác định trước các mốc địa hình, vật chuẩn bờ và các báo hiệu hàng hải cố định để xác định vị trí độc lập bằng radar để xác minh độ tin cậy của tín hiệu GNSS. Đảm bảo rằng tổ buồng lái quen thuộc với chúng và trao đổi thật kỹ thông tin và những tình huống dự đoán có thể xảy ra trong chuyến đi.
- Cân nhắc lắp đặt anten CRPA (Controlled Reception Pattern Antennas) nhằm tăng khả năng chống gây nhiễu và giả mạo GNSS.

#3 Sự sẵn sàng của thuyền viên và bố trí thuyền viên

- Đánh giá và xác nhận tình trạng sẵn sàng của thuyền viên, có tính đến sự mệt mỏi, phúc lợi và trạng thái tâm lý, đồng thời bảo đảm tuân thủ MLC và các nghĩa vụ về an toàn.
- Cân nhắc cho rời tàu những thuyền viên không thiết yếu như cadet, học viên, kỹ sư dịch vụ hoặc đội sửa chữa lưu động trước khi quá cảnh.
- Bảo đảm thuyền viên biết được các kênh hỗ trợ hiện có (Phụ lục B của BMP-MS).
- Kiểm tra mức định biên tối thiểu và có dự phòng cho các tình huống khẩn cấp và những yêu cầu của việc trực ca.
- Lập kế hoạch quản lý việc nghỉ ngơi và giảm thiểu mệt mỏi cẩn thận.
- Mệt mỏi, căng thẳng tâm lý và các yếu tố con người khác cần được xem là yếu tố làm gia tăng rủi ro nghiêm trọng các mối nguy hiểm đã xác định, nhất là trong các hoạt động luôn có mối đe dọa cao và kéo dài vì chúng có thể làm giảm chất lượng của việc nhận thức tình huống và giảm hiệu quả của việc sử dụng các thông tin sẵn có từ đó ảnh hưởng đến việc trao đổi thông tin và quá trình ra quyết định.

#4 Lập kế hoạch hành trình

- Kế hoạch hành trình phải giải quyết đầy đủ các rủi ro về an ninh và về an toàn hàng hải liên quan đến SoH dựa trên việc đánh giá các mối đe dọa mới nhất và những tư vấn nhận được từ bên ngoài, bao gồm các khuyến cáo của UKMTO về một hành trình có sự phối hợp, nếu có.
- Kế hoạch hành trình cần hỗ trợ khả năng thích ứng về an toàn với các điều kiện thực tế gặp phải trong quá trình quá cảnh, đồng thời nhận thức rằng các quyết định đưa ra theo

thời gian thực có thể khác với các giả định ban đầu trong kế hoạch và cần được điều chỉnh cho phù hợp với điều kiện hiện hành.

#5 Chính sách về AIS và đèn hành trình

- Chính sách về AIS cần phù hợp với yêu cầu của quốc gia tàu mang cờ, của công ty và các hướng dẫn chính thức hiện hành.
- Kích hoạt AIS có thể trở thành một yếu tố khiến tàu bị nhắm mục tiêu, mặc dù UAV ISR vẫn có thể thu thập được dữ liệu về vị trí của tàu bạn. Rủi ro này, cùng với các nghĩa vụ theo SOLAS cần được cân nhắc đến.
- Nếu tắt AIS, cần báo vị trí của tàu cho UKMTO và NAVCENT NCAGS sau mỗi hai giờ hoặc theo các chỉ thị của các cơ quan chức năng.
- thuyền trưởng cần đưa ra quyết định phù hợp về chính sách sử dụng AIS dựa trên toàn bộ thông tin hiện có và các hướng dẫn cập nhật, nhưng vẫn phải giữ quyền quyết định tối cao nhằm bảo đảm tốt nhất, theo đánh giá chuyên môn của mình, về an toàn cho thuyền viên, hàng hóa, con tàu và việc bảo vệ môi trường.
- Các đèn hành trình phải luôn được bật và duy trì đúng theo quy định của Colregs trong suốt quá trình quá cảnh.

Đánh giá đe dọa

Các tàu hoạt động trong khu vực biển này được khuyến cáo thực hiện đánh giá cụ thể về các mối đe dọa và rủi ro trước mỗi chuyến đi/hoạt động, lồng ghép các biện pháp bảo vệ phù hợp vào kế hoạch an ninh của tàu, duy trì mức độ cảnh giác cao và theo dõi liên tục VHF kênh 16 vào mọi lúc.

Trong trường hợp bị tấn công, xảy ra sự cố hoặc phát hiện hoạt động đáng ngờ, Hệ thống báo động an ninh của tàu (SSAS) cần được kích hoạt và thông báo ngay cho UKMTO.

Xem đầy đủ Hướng dẫn tại liên kết sau: https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2026/05/BIMCO-ICS-IMCA-INTERGARGO-INTERTANKO-OCIMF-Guidance-Strait-of-Hormuz-2026_05.pdf
