

Số: 1221/CHHVN-ATANHH
V/v thông tin cướp biển, cướp
có vũ trang trên thế giới

Hà Nội, ngày 31 tháng 3 năm 2017

Kính gửi:

- Cục Đăng kiểm Việt Nam;
- Các Cảng vụ Hàng hải.

 HỎA-TỐC →


Tiếp theo các thông tin về cướp biển và cướp có vũ trang khu vực biển Sulu-Celebes, Cục Hàng hải Việt Nam cập nhật thông tin về tình hình cướp biển, cướp có vũ trang và trộm cắp xảy ra đối với tàu thuyền trên toàn thế giới trong thời gian gần đây (tài liệu gửi kèm theo) và đề nghị các cơ quan, đơn vị như sau:

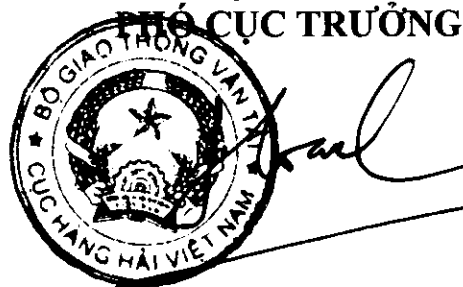
1. Các Cảng vụ Hàng hải cập nhật, phổ biến tới tất cả các thuyền trưởng, thuyền viên, chủ tàu, công ty quản lý và khai thác tàu Việt Nam hoạt động tuyến quốc tế về tình hình cướp biển, cướp có vũ trang và trộm cắp xảy ra đối với tàu thuyền trên toàn thế giới trong thời gian gần đây; đồng thời yêu cầu các thuyền trưởng, thuyền viên, chủ tàu, công ty quản lý và khai thác tàu triển khai nghiêm túc Kế hoạch an ninh tàu biển đã được Cục Đăng kiểm Việt Nam phê duyệt, trong đó đặc biệt chú trọng đến các khuyến cáo được đưa ra của IMB, RECAAP; bảo đảm không để xảy ra các sự cố an ninh đối với tàu biển Việt Nam hoạt động tuyến quốc tế.

2. Cục Đăng kiểm Việt Nam xem xét rà soát, đánh giá bổ sung Kế hoạch an ninh tàu biển các tàu biển Việt Nam hoạt động tuyến quốc tế cho phù hợp với tình hình cướp biển, cướp có vũ trang trên các khu vực biển, để bảo đảm an toàn cho thuyền viên và tàu biển.

Cục Hàng hải Việt Nam thông báo để cơ quan, đơn vị biết và thực hiện./.

Nơi nhận:

- Như trên; 
- Cục trưởng (để b/c);
- Các cơ sở đào tạo hàng hải;
- Hiệp hội chủ tàu Việt Nam;
- Hiệp hội chủ tàu Thanh Hóa;
- Hiệp hội chủ tàu Thái Bình;
- Hiệp hội chủ tàu An Lữ;
- Trang Web của CHHVN;
- Lưu: VT, ATANHH.

KT. CỤC TRƯỞNG
PHÓ CỤC TRƯỞNG


Nguyễn Hoàng

Các khu vực hay xảy ra cướp biển, cướp có vũ trang đối với tàu biển

Thuyền viên được khuyến cáo cần hết sức cẩn trọng và thực hiện các biện pháp cần thiết khi đi qua các khu vực sau:

1. Khu vực Đông Nam Á và Nam Á

Bangladesh: Cướp thường tấn công các tàu chuẩn bị neo. Hầu hết các vụ tấn công xảy ra tại các khu neo hoặc khu vực lân cận. Tuy nhiên với nỗ lực của các cơ quan chức năng của Bangladesh, số vụ tấn công tại đây đã giảm đáng kể những năm gần đây.

Trung Quốc: khu vực Tianjin/Caofeidian – hầu hết các vụ việc xảy ra tại khu neo.

Ấn Độ: khu vực Sikka và Kandla – có một số vụ việc xảy ra trong cảng và các khu neo.

Indonesia: khu vực Tanjung Priok – Jakarta, khu vực đảo Bintan, Dumai, khu vực đảo Karimun, Nipah, Pulau Takong Kecil, Batu Ampar/Batam, Samarinda, khu neo Belawan và khu vực lân cận. Bọn cướp thường được trang bị súng, dao, kiếm. Do đó thuyền viên cần cảnh giác khi đi vào các khu vực trên. Có rất nhiều vụ tấn công không được các tàu báo cáo lại. Bọn cướp thường tấn công tàu vào ban đêm. Khi bị phát hiện và có báo động, bọn cướp thường không tiếp tục truy đuổi tàu mà bỏ chạy.

Các cuộc họp gần đây và việc trao đổi thường xuyên giữa Cảnh sát biển Indonesia (IMP) và Trung tâm Báo cáo cướp biển của Văn phòng Hàng hải quốc tế (IMB PRC) đã dẫn đến các hành động quyết liệt của các cơ quan chức năng Indonesia. Kết quả là số vụ tấn công đã giảm đi. IMP khuyến cáo các tàu neo đậu tại các khu vực sau đây vì các khu vực này được IMP triển khai tuần tra, bảo vệ thường xuyên:

1. Belawan: 03:55.00N-098:45.30E
2. Dumai: 01:42.00N-101:28.00E
3. Nipah: 01:07.30N-103:37.00E
4. Tanjung Priok: 06:00.30S-106:54.00E
5. Gresik: 07:09.00S-112:40.00E
6. Taboneo: 04:41.30S-114:28.00E
7. Adang bay: 01:40.00S-116:40.00E
8. Muara Berau: 00:17.00S-117:36.00E
9. Muara Jawa: 01:09.00S-117:13.00E
10. Balikpapan: 01:22.00S-116:53.00E
11. Bintan Island: 01:21.00N-104:29.00E

Các tàu được khuyến cáo duy trì trực ca an ninh và triển khai các biện pháp phù hợp, báo cáo khi xảy ra bất kì vụ việc nào hoặc phát hiện các hoạt động khả nghi cho các cơ quan chức năng địa phương và IMB PRC (cơ quan này cũng sẽ thông báo cho các cơ quan chức năng địa phương để kịp thời hỗ trợ).

Eo biển Malacca: Mặc dù số vụ tấn công đã giảm đáng kể do các nước trong khu vực đã tăng cường và tích cực tuần tra kể từ tháng 7 năm 2005, các tàu vẫn được khuyến cáo tiếp tục duy trì trực ca phòng ngừa cướp biển/cướp có vũ trang khi đi qua eo biển này.

Malaysia: Vùng biển Đông Sabah có hoạt động của các nhóm vũ trang tấn công tàu thuyền và bắt cóc thuyền viên.

Eo biển Singapore: Các tàu được khuyến cáo giữ cảnh giác và tiếp tục duy trì các biện pháp phòng ngừa cướp biển/cướp có vũ trang thích hợp. Đặc biệt bọn cướp thường tấn công tàu đang di chuyển qua khu vực này hoặc đang thả neo vào ban đêm.

Khu vực biển Đông: Mặc dù số vụ tấn công đã giảm đáng kể tại các khu vực lân cận Tioman/Pulau Aur/Anambas/Natuna/Đảo Mangkai/Subi Besar/Merundung, các tàu vẫn được khuyến cáo tiếp tục giữ cảnh giác. Thời gian trước đây, có một số vụ bắt cóc tàu chở dầu thành phẩm nhỏ xảy ra ở vùng của Malaysia, Indonesia, Singapore và khu vực biển Đông. Các vụ này bắt đầu diễn ra từ tháng 4/2014 nhưng đã không còn xảy ra từ cuối năm ngoái. IMB vẫn đang theo dõi tình hình ở các khu vực này. Đã có báo cáo về việc các nhóm tội phạm bị bắt giữ bởi chính quyền Malaysia và Indonesia.

Việt Nam: Tại Vũng Tàu các vụ trộm cắp gia tăng, đặc biệt là ở các khu neo.

2. Châu Phi và Biển Đỏ

Benin: Ở khu vực Cotonou, mặc dù số vụ tấn công đã giảm đáng kể, khu vực này vẫn còn có nhiều rủi ro. Các vụ tấn công trước đây cho thấy cướp biển/cướp có vũ trang được trang bị vũ khí và rất mạnh động, trong một số vụ đã nổ súng và cướp tàu. Cướp biển ép buộc thuyền trưởng đưa tàu đến địa điểm không xác định để cướp tài sản và hàng hóa trên tàu (dầu thành phẩm). Một số thuyền viên đã bị thương trong các vụ tấn công này. Các cuộc tuần tra bởi các cơ quan chức Benin và Nigeria đã làm cho số vụ tấn công giảm. Tuy nhiên các tàu vẫn được khuyến cáo giữ cảnh giác và tiếp tục duy trì các biện pháp phòng ngừa cướp biển/cướp có vũ trang thích hợp.

Guinea: khu vực Conakry

Bờ Biển Ngà: Tại khu vực Abidjan, số vụ tấn công đã giảm nhưng khu vực này vẫn có nguy cơ.

Nigeria: khu vực Lagos, cướp biển/cướp có vũ trang thường được trang bị vũ khí, rất mạnh động và thường bắt giữ tàu, cướp tàu biển, bắt cóc thuyền viên dọc bờ biển, sông, khu neo, cảng và vùng nước lân cận. Trước đây, đã có vụ tấn công xảy ra ở vị trí cách bờ biển 170 hải lý. Rất nhiều vụ việc, cướp biển/cướp có vũ trang đã bắt giữ tàu một vài ngày và cướp bóc đồ đạc cũng như lấy hết hàng hóa trên tàu (thông thường là dầu thành phẩm). Nhiều thuyền viên cũng đã bị thương và bị bắt cóc trong các vụ tấn công này. Thông thường, tất cả vùng nước nội thủy và vùng biển Nigeria đều có rủi ro bị tấn công. Các tàu được khuyến cáo cảnh giác vì có nhiều vụ tấn công đã không được báo cáo cho các cơ quan chức năng.

Tại khu vực Bayelsa/Brass/Đảo Bonny/ Cảng Harcourt: gần đây, số vụ tấn công/bắt giữ tàu/bắt cóc thuyền viên đã tăng lên đáng kể. Các tàu được khuyến cáo tăng cường triển khai các biện pháp tại các khu vực có nguy cơ cao này.

Congo: khu vực Pointe Noire

Togo: tại khu vực Lome, các vụ tấn công đã giảm nhưng khu vực này vẫn đáng quan ngại và còn rủi ro. Cướp biển/cướp có vũ trang tại khu vực này được trang bị vũ khí, rất hung dữ và nguy hiểm. Các vụ tấn công có thể xảy ra tại khu neo và ngoài biển và thường diễn ra vào ban đêm. Một số vụ tấn công dẫn đến việc tàu bị bắt giữ vài ngày, bị cướp bóc tài sản và lấy hàng hóa trên tàu (dầu thành phẩm).

Biển Đỏ/Vịnh Aden/Somalia/Biển Ả rập/Ấn Độ Dương: Các vụ tấn công liên quan đến cướp biển Somalia đã giảm. Tuy nhiên, nguy cơ bị cướp biển tiếp cận hoặc tấn công vẫn còn. Các tàu được khuyến cáo tiếp tục cảnh giác và tuân thủ theo Hướng dẫn BMP4 khi đi qua các khu vực này. Các mối đe dọa tấn công vẫn còn tồn tại trong vùng biển phía Nam Biển Đỏ/Bab el Mandeb, Vịnh Aden bao gồm Yemen và phía Bắc Somalia, Biển Ả rập/ vùng biển Oman, Vịnh Oman và vùng biển phía Đông và Nam Somalia. Trước đây, nhiều tàu đã bị tấn công trên vùng biển Kenya, Tanzania, Seychelles, Madagascar, Mozambique cũng như trên Ấn Độ Dương và vùng biển phía Tây và Nam Ấn Độ và phía Tây Maldives. Nhiều vụ việc cũng đã được báo cáo xảy ra gần bờ biển Đông Phi.

Cướp biển Somali thường được trang bị vũ khí tự động và súng phóng lựu đạn (RPG) và thường sử dụng thuyền cao tốc xuất phát từ các tàu mẹ, là các tàu cá hoặc tàu buồm đã cướp được trước đó, để thực hiện các vụ tấn công cách xa bờ biển Somalia. Thuyền trưởng và Chủ tàu được khuyến khích triển khai thực hiện các biện pháp trong BMP4 và bảo đảm rằng các tàu được gia cố trước khi đi vào **Vùng có nguy cơ cao**. Khi đi qua các vùng biển này, các tàu nhất thiết phải duy trì cảnh giới 24/24 bằng mắt thường và radar. Việc nhìn thấy/phát hiện sớm nguy cơ tạo điều kiện cho việc đánh giá chính xác, cùng với các thông tin cảnh báo về khu vực này đã nhận được, cho phép Thuyền trưởng và Lực lượng vũ trang được thuê hỗ trợ tàu (PCASP) đưa ra quyết định hợp lý để tránh xa các tàu nhỏ, thuyền buồm, tàu cá và nếu cần thiết tiến hành các hành động quyết liệt, tăng tốc và yêu cầu hỗ trợ nếu cần.

Thuyền trưởng cần lưu ý rằng ngư dân tại vùng biển này có thể cố gắng bảo vệ lưới của họ bằng việc tiếp cận các tàu hàng một cách quyết liệt.

3. Nam và Trung Mỹ và vùng biển Caribbean

Ecuador: tại khu vực Guayaquil, không còn vụ tấn công nào xảy ra nhưng các tàu vẫn được khuyến cáo cảnh giác.

Peru: khu vực Callao.

(Nguồn: *International Maritime Bureau*)

PLAN

PREPARE PROTECT

PREVENT PIRACY

PLAN, PREPARE, PROTECT

ASSESS RISKS:

- Review threat characteristics
- Consider ship's size, speed, freeboard, access points
- Consider defensive measures
- Evaluate crew size, experience and training level
- Consider route, weather, navigation
- Check navy presence, group transits/convoys

MITIGATE WHERE POSSIBLE!



PREPARE YOUR TRANSIT:

- Report to authorities
- Develop emergency communication plan
- Avoid areas of recent piracy activity
- Use weather as an anti-piracy measure
- If possible, transit during night
- Review Ships's Security Plan
- Limit access to key compartments and equipment
- Employ obstacles (razor wire, water spray etc.)
- Consider personal protection gear
- Establish alarm procedures
- Intensify watchkeeping, extra security personnel
- Review latest advice on Safe Muster Points/Citadels
- Drill the crew
- Equip citadel/safe muster points: communications and provisions

PLAN FOR WORST CASE!



TRANSIT WITH CARE:

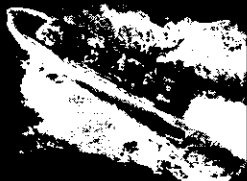
- Intensify watchkeeping – employ extra lookouts
- Keep large CPA to potential threats
- Treat every contact with suspicion
- Heightened readiness – engines, power supply and steering gear
- Darken ship – navlights on
- Have alarm procedures in place
- Have search lights ready
- Have self defence measures ready

STAY VIGILANT THROUGHOUT!

IF UNDER ATTACK:

- Raise Ship's Alarm
- Muster according to ship's contingency plan
- Activate SSAS, send distress call and ensure AIS is 'on'
- Set full speed up wind
- ZigZag to force pirates to cross stern wave
- Activate self defence: water spray, obstacles in water etc.
- Keep your head down in case of shots fired!

KEEP THE INITIATIVE!



IF BOARDED:

- Alert the company and authorities
- Go to safe muster point – offer no resistance
- If using citadel: make sure entire crew is inside
- Maintain communication with authorities
- Leave any CCTV running

REMAIN CALM!



BIMCO
www.bimco.org



Information Sharing Centre

www.recaap.org

© 2011 BIMCO. All rights reserved. Reproduced by permission of BIMCO. All other rights reserved.