

荷姆茲海峽和阿曼海的海事安全情況

2019年7月23日已更新

針對2019年7月19日在荷姆茲海峽發生的海事事件，建議所有船舶在阿曼灣/荷姆茲海峽/波斯灣地區航行時提高保安級別。



最近在荷姆茲海峽附近、富查伊拉港外和阿曼海域內發生的商船遭襲擊事件引起了人們對海事安全的擔憂，也表明在這些海域航行的所有船舶面臨的安全風險增大。

- 2019年7月19日，一艘懸掛英國旗的油輪在荷姆茲海峽遭伊朗當局扣押。
- 2019年6月13日，兩艘油輪（分別為馬紹爾群島和巴拿馬船旗）在荷姆茲海峽附近的阿曼海遭遇襲擊，發生船體損壞和火災，請參見本協會發佈的警示通函“[阿曼灣事件](#)”。
- 2019年5月12日，四艘油輪（分別為沙烏地阿拉伯、挪威和阿聯酋船旗）在富查伊拉附近的海岸外遭遇襲擊並遭到破壞，請參見本協會發佈的警示通函“[富查伊拉事件的海事安全最新情況](#)”。

一般保安建議

我們建議船舶經營人及其船長在阿曼灣/荷姆茲海峽/波斯灣地區航行時要極其小心，並且遵循“[防海盜最佳管理措施第五版](#)”（BMP5）和“[全球反海盜指南](#)”中提供的相關指引，包括：

- 在進入印度洋自願報告區（VRA）時，向英國海上貿易行動辦公室（簡稱 UKMTO）進行登記，請參見下文中關於報告的詳細指南；
- 在進入任何曾有相關事件發生或相關威脅等級已出現變化的地區之前，針對船舶和航程所面臨的特定新威脅，重新進行一次風險評估；並審查船舶保安計畫；
- 在進行風險評估時，考慮安全航速、日間/夜間過境、無人機艙船的航行等問題；
- 在進入高風險區域之前，開展保安和損害防控培訓/演習；
- 與船舶代理及其他當地消息人士保持密切聯繫，以獲取在任何特定時間可獲得的最新、可靠資訊；及
- 在其他方面遵循相關船旗國政府提供的指引。

許多船旗國政府要求船舶針對阿曼灣/荷姆茲海峽/波斯灣地區提高保安級別，這意味著船舶必須根據正式的船舶保安計畫（SSP），實施額外的保護措施。挪威海事主管部門於 2019 年 7 月 20 日重申了其先前發佈的指令，即抵達荷姆茲海峽並位於北緯 25 至 28 度，東經 054 至 058 度範圍內的**挪威旗船舶**，須按照 ISPS 保安等級第二級，實施其船舶保安計畫中規定的保安措施；與此同時，**英國旗船舶**在荷姆茲海峽內的保安等級現已提高至第三級。英國交通部在 2019 年 7 月 20 日致聯合國安理會的函中也指出，其要求英國旗船在收到進一步通知前，暫時避開荷姆茲海峽航行。其他船旗國政府提出的建議可能有所不同。

報告指南

美國正在推動一項名為**哨兵行動**（Operation Sentinel）的跨國行動，以加強對阿曼灣/荷姆茲海峽/波斯灣地區主要航道的監控和保安。為了確保所有船舶的安全並方便海軍為全球貿易提供最佳保護，波羅的海國際航運公會（BIMCO）、國際航運公會（ICS）、國際獨立油輪船東協會（INTERTANKO）和石油公司國際海事論壇（OCIMF）已經針對過境阿曼灣/荷姆茲海峽/波斯灣地區的船舶，發佈了以下**報告指南**，並指出了採取下列措施的重要性：

- 船長須在進入印度洋**自願報告區**時與 UKMTO 登記，以便 UKMTO 和參與“哨兵行動”的海軍共用資訊。
- 過境前 24 至 48 小時——船長須向 UKMTO 提供過境荷姆茲海峽和波斯灣的計畫，其中包括：
 - 駛入/駛出荷姆茲海峽分道通航制水域的時間。
 - 在荷姆茲海峽和波斯灣內航行時的航行計畫概要
 - 任何制約因素或速度限制。
 - 船員國籍。
 - 保安主任（CSO）須確保，UKMTO 和美國海軍中央司令部下屬的海軍合作與航運指導處（USNAVCENT NCAGS）的所有聯繫電話都是正確的。
 - 如果發生任何事件或令人擔心的情況，船長須立即致電 UKMTO。

- 船長須對聯盟海軍的所有甚高頻（VHF）呼叫進行應答。16 頻道會變得非常繁忙，將提供替代性頻道。
- 如果接到甚高頻呼叫，CSO 和船長須準備、列印並提供正確的答覆。

有用聯繫方式：

<p>英國海上貿易行動辦公室（UKMTO）</p> <p>電話：+44 2392 222060</p> <p>watchkeepers@ukmto.org</p>	<p>美國海軍合作與航運指導處（USNAVCENT NCAGS）</p> <p>全天候值班電話：+973-1785-0084</p> <p>CUSNC.NCAGS_BW@me.navy.mil</p>
---	--

此外，還建議將上述指南張貼於駕駛台，以方便值班駕駛員查閱，並在值班交接時使用。

航行安全建議

總體來說，建議船舶繼續遵守適用於荷姆茲海峽的航行規範，特別是《國際海上避碰規則》第 10 條有關分道通航制的規定。根據 OCIMF、ICS、BIMCO、國際幹貨船船東協會（INTERCARGO）和 INTERTANKO 於 2019 年 7 月 3 日發佈的一份**聲明**，只有停靠相關沿岸區域內港口的船舶，才能在航行時使用沿岸通航帶。這樣做的理由是，如果所有船舶（包括入港船和出港船）都使用沿岸通航帶，碰撞風險會大大增加。然而，新聞稿強調，出於避免緊迫危險的目的，可使用沿岸通航帶；但就這一點而言，必須注意“緊迫”一詞。

會員和客戶還應注意該聲明中提及的其他風險緩解措施：

- 保持充分、警惕的駕駛台瞭望。
- 為駕駛團隊及駕駛台兩側增設瞭望人員，具體職責是保持視覺瞭望，警惕小船靠近。
- 確保向瞭望人員簡要介紹如何進行清楚的船尾和舷外瞭望。
- 使用夜視望遠鏡，並考慮隨船攜帶其他的雙筒望遠鏡。
- 保持嚴格的通信值班，並與所有駛近的他船建立通信聯絡。
- 嚴格遵守沿海國家頒佈的任何禁航區規定或指南。
- 確保嚴格遵守 ISPS 保安等級。
- 除了在過境高風險區域時聘請保安人員外，還應考慮使用額外的隨船非武裝瞭望人員（請注意，阿曼灣的北部不屬於行業內指定的海盜高風險區域）。
- 在航期間及在錨地時，確保水密完整性。
- 確保值班駕駛員在遭遇攻擊或可疑事件時，保存航行資料記錄儀（VDR / SVDR）的資料。
- 如果在過境期間，收到了有關水雷威脅的通報，請把全體船員轉移到水線以上。
- 在可能的情況下安裝舷外照明，特別是在船尾處（但前提是對保持安全瞭望不造成妨礙），並且配備/使用探照燈（如可用）。
- 對船身進行目視檢查。
- 監控相關的甚高頻及其他通信頻道。
- 確保所有消防設備立即可用。如有維護保養工作正在進行中，請保證應急消防泵可用。

- 保持自動資訊系統 (AIS) 開啟。無需填寫表明最後停靠港或下一停靠港的欄位。