

霍尔木兹海峡和阿曼海的海事安全情况

2019年7月23日已更新

针对2019年7月19日在霍尔木兹海峡发生的海事事件，建议所有船舶在阿曼湾/霍尔木兹海峡/波斯湾地区航行时提高保安级别。



最近在霍尔木兹海峡附近、富查伊拉港外和阿曼海域内发生的商船遭袭击事件引起了人们对海事安全的担忧，也表明在这些海域航行的所有船舶面临的安全风险增大。

- 2019年7月19日，一艘悬挂英国旗的油轮在霍尔木兹海峡遭伊朗当局扣押。
- 2019年6月13日，两艘油轮（分别为马绍尔群岛和巴拿马船旗）在霍尔木兹海峡附近的阿曼海遭遇袭击，发生船体损坏和火灾，请参见本协会发布的警示通函“[阿曼湾事件](#)”。
- 2019年5月12日，四艘油轮（分别为沙特阿拉伯、挪威和阿联酋船旗）在富查伊拉附近的海岸外遭遇袭击并遭到破坏，请参见本协会发布的警示通函“[富查伊拉事件的海事安全最新情况](#)”。

一般保安建议

我们建议船舶经营人及其船长在阿曼湾/霍尔木兹海峡/波斯湾地区航行时要极其小心，并且遵循“[防海盗最佳管理措施第五版](#)”（BMP5）和“[全球反海盗指南](#)”中提供的相关指引，包括：

- 在进入印度洋自愿报告区（VRA）时，向英国海上贸易行动办公室（简称 UKMTO）进行登记，请参见下文中关于报告的详细指南；
- 在进入任何曾有相关事件发生或相关威胁等级已出现变化的地区之前，针对船舶和航程所面临的特定新威胁，重新进行一次风险评估；并审查船舶保安计划；
- 在进行风险评估时，考虑安全航速、日间/夜间过境、无人机舱船的航行等问题；
- 在进入高风险区域之前，开展保安和损害防控培训/演习；
- 与船舶代理及其他当地消息人士保持密切联系，以获取在任何特定时间可获得的最新、可靠信息；及
- 在其他方面遵循相关船旗国政府提供的指引。

许多船旗国政府要求船舶针对阿曼湾/霍尔木兹海峡/波斯湾地区提高保安级别，这意味着船舶必须根据正式的船舶保安计划（SSP），实施额外的保护措施。挪威海事主管部门于 2019 年 7 月 20 日重申了其先前发布的指令，即抵达霍尔木兹海峡并位于北纬 25 至 28 度，东经 054 至 058 度范围内的[挪威旗船舶](#)，须按照 ISPS 保安等级第二级，实施其船舶保安计划中规定的保安措施；与此同时，[英国旗船舶](#)在霍尔木兹海峡内的保安等级现已提高至第三级。英国交通部在 2019 年 7 月 20 日致联合国安理会的函中也指出，其要求英国旗船在收到进一步通知前，暂时避开霍尔木兹海峡航行。其他船旗国政府提出的建议可能有所不同。

报告指南

美国正在推动一项名为[哨兵行动（Operation Sentinel）](#)的跨国行动，以加强对阿曼湾/霍尔木兹海峡/波斯湾地区主要航道的监控和保安。为了确保所有船舶的安全并方便海军为全球贸易提供最佳保护，波罗的海国际航运公会（BIMCO）、国际航运公会（ICS）、国际独立油轮船东协会（INTERTANKO）和石油公司国际海事论坛（OCIMF）已经针对过境阿曼湾/霍尔木兹海峡/波斯湾地区的船舶，发布了以下[报告指南](#)，并指出了采取下列措施的重要性：

- 船长须在进入印度洋[自愿报告区](#)时与 UKMTO 登记，以便 UKMTO 和参与“哨兵行动”的海军共享信息。
- 过境前 24 至 48 小时——船长须向 UKMTO 提供过境霍尔木兹海峡和波斯湾的计划，其中包括：
 - 驶入/驶出霍尔木兹海峡分道通航制水域的时间。
 - 在霍尔木兹海峡和波斯湾内航行时的航行计划概要
 - 任何制约因素或速度限制。
 - 船员国籍。
 - 保安主任（CSO）须确保，UKMTO 和美国海军中央司令部下属的海军合作与航运指导处（USNAVCENT NCAGS）的所有联系电话都是正确的。
 - 如果发生任何事件或令人担心的情况，船长须立即致电 UKMTO。

- 船长须对联盟海军的所有甚高频（VHF）呼叫进行应答。16 频道会变得非常繁忙，将提供替代性频道。
- 如果接到甚高频呼叫，CSO 和船长须准备、打印并提供正确的答复。

有用联系方式：

英国海上贸易行动办公室（UKMTO） 电话：+44 2392 222060 watchkeepers@ukmto.org	美国海军合作与航运指导处（USNAVCENT NCAGS） 全天候值班电话：+973-1785-0084 CUSNC.NCAGS_BW@me.navy.mil
--	---

此外，还建议将上述指南张贴于驾驶台，以方便值班驾驶员查阅，并在值班交接时使用。

航行安全建议

总体来说，建议船舶继续遵守适用于霍尔木兹海峡的航行规范，特别是《国际海上避碰规则》第 10 条有关分道通航制的规定。根据 OCIMF、ICS、BIMCO、国际干货船船东协会（INTERCARGO）和 INTERTANKO 于 2019 年 7 月 3 日发布的一份**声明**，只有停靠相关沿岸区域内港口的船舶，才能在航行时使用沿岸通航带。这样做的理由是，如果所有船舶（包括入港船和出港船）都使用沿岸通航带，碰撞风险会大大增加。然而，新闻稿强调，出于避免紧迫危险的目的，可使用沿岸通航带；但就这一点而言，必须注意“紧迫”一词。

会员和客户还应注意该声明中提及的其他风险缓解措施：

- 保持充分、警惕的驾驶台瞭望。
- 为驾驶团队及驾驶台两侧增设瞭望人员，具体职责是保持视觉瞭望，警惕小船靠近。
- 确保向瞭望人员简要介绍如何进行清楚的船尾和舷外瞭望。
- 使用夜视望远镜，并考虑随船携带其他的双筒望远镜。
- 保持严格的通信值班，并与所有驶近的他船建立通信联络。
- 严格遵守沿海国家颁布的任何禁航区规定或指南。
- 确保严格遵守 ISPS 保安等级。
- 除了过境高风险区域时聘请保安人员外，还应考虑使用额外的随船非武装瞭望人员（请注意，阿曼湾的北部不属于行业内指定的海盗高风险区域）。
- 在航期间及在锚地时，确保水密完整性。
- 确保值班驾驶员在遭遇攻击或可疑事件时，保存航行数据记录仪（VDR / SVDR）的数据。
- 如果在过境期间，收到了有关水雷威胁的通报，请把全体船员转移到水线以上。
- 在可能的情况下安装舷外照明，特别是在船尾处（但前提是对保持安全瞭望不造成妨碍），并且配备/使用探照灯（如可用）。
- 对船身进行目视检查。
- 监控相关的甚高频及其他通信频道。
- 确保所有消防设备立即可用。如有维护保养工作正在进行中，请保证应急消防泵可用。

- 保持自动信息系统 (AIS) 开启。无需填写表明最后停靠港或下一停靠港的字段。