



CỤC ĐĂNG KIỂM VIỆT NAM
VIETNAM REGISTER

ĐỊA CHỈ: 18 PHẠM HÙNG, HÀ NỘI
ADDRESS: 18 PHAM HUNG ROAD, HA NOI
ĐIỆN THOẠI/ TEL: +84 24 37684701
FAX: +84 24 37684779
EMAIL: vr-id@vr.org.vn
WEB SITE: www.vr.org.vn

THÔNG BÁO KỸ THUẬT TÀU BIỂN
TECHNICAL INFORMATION ON SEA-GOING SHIPS

Ngày 12 tháng 09 năm 2018

Số thông báo: 017TI/18TB

Nội dung: Tăng cường thực hiện các biện pháp phòng, chống cướp biển đối với tàu hoạt động tại khu vực biển Sulu-Celebes phía nam Philippines và khu vực biển phía đông Sabah của Malaysia.

Kính gửi: Các chủ tàu/ công ty quản lý tàu biển
Các đơn vị đăng kiểm tàu biển

Ngày 11/9/2018, RECAAP đã phát hành cảnh báo sự cố về thuyền viên tàu cá bị cướp biển bắt cóc (văn bản đính kèm). Theo đó, vào khoảng 01 giờ 00 ngày 11/9/2018, hai người đeo mặt nạ, mặc quần áo sẫm màu, được vũ trang bằng súng máy M16 đã lên một tàu cá ở ngoài khơi Semporna, Sabah, đông Malaysia, bắt đi hai thuyền viên của tàu này. Hai thuyền viên khác đã trốn thoát bằng cách lặn trốn vào khoang tàu.

Sau khi thủ phạm rời tàu, hai thuyền viên của tàu cá đã ngay lập tức di chuyển đến Semporna để báo cáo cảnh sát. Không xảy ra nổ súng trong vụ việc bắt cóc này và các thủ phạm đã chạy trốn cùng các nạn nhân trên một chiếc xuồng hướng tới tỉnh Tawi Tawi, Philippines. Theo báo cáo, cả hai nạn nhân đã được đưa bằng xuồng cao tốc đến Talipao, Sulu, Philippines, vào khoảng 14 giờ 00 ngày 11/9/2018.

Đây là vụ bắt cóc thực tế đầu tiên trong năm 2018 xảy ra tại vùng biển thuộc Sulu-Celebes và ngoài khơi đông Sabah, đông Malaysia. Sự cố thực tế cuối cùng tại khu vực này được báo cáo cho ReCAAP xảy ra trên tàu Super Shuttle Tug 1 vào ngày 23/3/2017 với hai thuyền viên Philippines bị bắt cóc.

Đề nghị các Chủ tàu/công ty quản lý tàu thông báo nội dung nêu trên đến tất cả các thuyền trưởng, sỹ quan, thuyền viên làm việc trên các tàu hoạt động tuyến quốc tế; tăng cường thực hiện các biện pháp phòng, chống cướp biển đối với tàu hoạt động tại khu vực biển Sulu-Celebes phía nam Philippines và khu vực biển phía đông Sabah của Malaysia theo văn bản số 663/ĐKVN-VRQC ngày 22/02/2017 của Cục Đăng kiểm Việt Nam về việc tăng cường thực hiện Kế hoạch an ninh tàu khi hành trình qua các khu vực có nguy cơ cướp biển (văn bản đính kèm).

Thông báo kỹ thuật này được nêu trong mục: *Thông báo/ Thông báo KT Tàu biển* của trang tin điện tử của Cục Đăng kiểm Việt Nam: <http://www.vr.org.vn>.

Nếu Quý Đơn vị cần thêm thông tin liên quan, đề nghị liên hệ:

Cục Đăng kiểm Việt Nam

Trung tâm Chứng nhận hệ thống quản lý chất lượng và an toàn

Địa chỉ: 18 Phạm Hùng, Phường Mỹ Đình 2, Quận Nam Từ Liêm, Hà Nội

Điện thoại: +84 24 37684701 (số máy lẻ: 451)

Fax: +84 24 37684720

Thư điện tử: vrqc@vr.org.vn; nhanth@vr.org.vn

Xin gửi đến các Quý Đơn vị lời chào trân trọng./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Phòng QP, TB, CN, HTQT;
- Trung tâm VRQC, TH;
- Các chi cục đăng kiểm;
- Lưu TB./.

11 September 2018



Incident Alert

Abduction of crew of Fishing Trawler

ReCAAP Information Sharing Centre

21 Media Circle, #05-04

Singapore 138562

Tel : (65) 6376 3091

Fax : (65) 6376 3066

Web : <http://www.recaap.org>

Brief extracts from the report may be reproduced for non-commercial use provided the source is acknowledged. Request for extensive reproduction should be made to ReCAAP Information Sharing Centre (ISC), who owns the copyright of this document.

Incident Alert : 01/2018

Name and Type of Ship : *Dwijaya* / Fishing Trawler

Date/Time of incident : 11 Sep 2018 at about 0100 hrs (local time)

Location of Last Known Position : 4° 40.36' N 118° 43.12' E

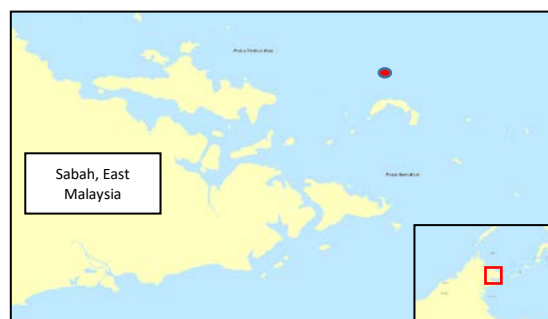
Area Description : Semporna Waters, off Sabah, East Malaysia

Detail of Incident

On 11 Sep 18 at about 0100 hours, two masked armed men clad in dark clothing armed with M16 machine guns boarded a fishing trawler and abducted two Indonesian fishermen off Semporna waters, off Sabah, East Malaysia. Two other fishermen managed to escaped the abduction by hiding in compartment on board.

Once the perpetrators left, the two crewmen immediately made their way to Semporna to lodged a police report. There was no shooting took place and the perpetrators fled with the victims in a boat towards Tawi Tawi province, the Philippines.

It was reported that both victims were transported by a speedboat to Talipao, Sulu in the Philippines at about 1400 hours on 11 Sep 18.



Reported by: ReCAAP Focal Point (Philippines)

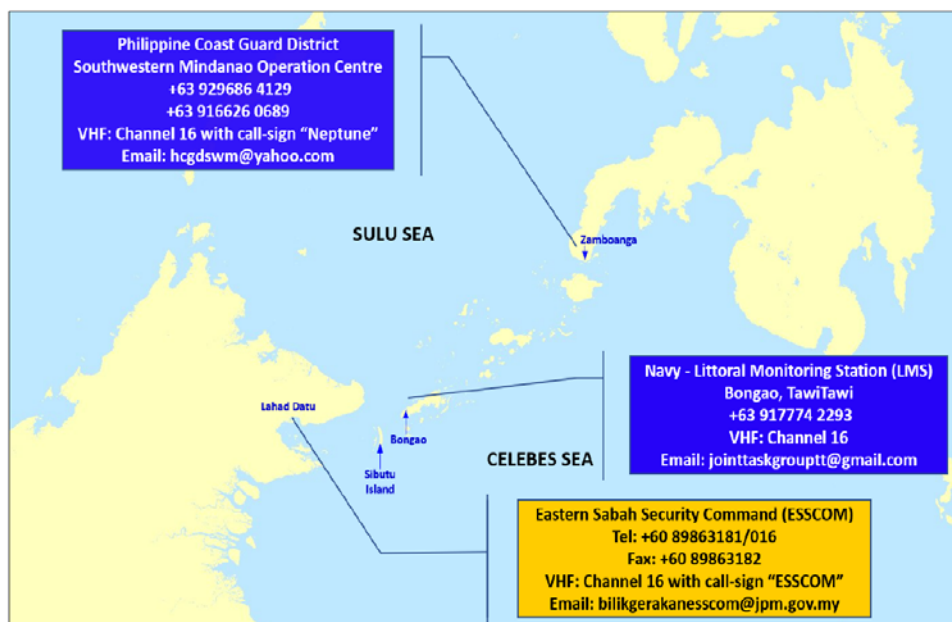
Comments by ReCAAP ISC

This is the first actual abduction incident in 2018 occurred in waters in Sulu-Celebes Seas and off eastern Sabah, East Malaysia. The last actual incident reported to the ReCAAP ISC occurred on board *Super Shuttle Tug 1* on 23 March 2017; and the last attempted incident occurred on board *Kudos 1* on 16 February 2018.



Incident Alert

As the threat of abduction of crew in the Sulu-Celebes Seas is not eliminated as was demonstrated by this incident, the ReCAAP ISC maintains its advisory issued via the ReCAAP ISC Incident Alert dated 21 November 2016 to all ships to re-route from the area, where possible. Otherwise, ship masters and crew are strongly urged to exercise extra vigilance while transiting the Sulu-Celebes Seas and eastern Sabah region, and report immediately to the following Centres below:



Contact details of the reporting centres



Số: 663/ĐKVN-VRQC

Hà Nội, ngày 22 tháng 02 năm 2017

V/v: tăng cường thực hiện Kế hoạch an ninh tàu khí hành trình qua các khu vực có nguy cơ cướp biển.

Kính gửi: Các công ty quản lý tàu biển hoạt động tuyến quốc tế

Trong thời gian qua, tình hình an ninh hàng hải nói chung và cướp biển ở khu vực Đông Nam Á nói riêng có nhiều diễn biến hết sức phức tạp. Đặc biệt, nạn cướp biển có xu hướng gia tăng mạnh tại khu vực biển Sulu-Celebes phía nam Philippines và khu vực biển phía đông Sabah của Malaysia, với những phương thức tấn công tàu hết sức mạnh động và tàn bạo, nguy hiểm; nhất là các hành động uy hiếp sinh mạng, đánh đập, bắt cóc và sát hại thuyền viên. Đây là khu vực rất nguy hiểm mà các cơ quan chức năng trong nước cũng như quốc tế thường xuyên cảnh báo đối với các công ty quản lý tàu và sỹ quan, thuyền viên làm việc trên tàu. Riêng đội tàu biển Việt Nam, trong thời gian ngắn từ tháng 11 năm 2016 đến nay đã xảy ra hai vụ cướp biển tại khu vực nêu trên gây hậu quả rất nghiêm trọng (1 thuyền viên bị sát hại, 12 thuyền viên bị bắt cóc, một số thuyền viên bị đánh đập gây thương tích, nhiều tài sản bị cướp hoặc phá hủy).

Cục Đăng kiểm Việt Nam (ĐKVN) đề nghị các công ty quản lý tàu và thuyền trưởng, sỹ quan, thuyền viên làm việc trên tàu biển hoạt động tuyến quốc tế chú trọng thực hiện khẩn cấp các biện pháp sau:

1. Người đứng đầu công ty quản lý tàu (giám đốc công ty), người phụ trách an ninh công ty (CSO), thuyền trưởng và sỹ quan an ninh tàu (SSO) phải nhận thức được khu vực nêu trên là khu vực đặc biệt nguy hiểm mà các cơ quan chức năng đã khuyến cáo, không điều động tàu đi vào mà cần lập kế hoạch hành trình đi tránh. Trường hợp bắt buộc phải đi qua, thì phải có đánh giá rủi ro kỹ lưỡng, đầu tư nguồn lực con người, tăng cường trang thiết bị và thực hiện đầy đủ các khuyến cáo dưới đây để phát hiện cướp biển thật sớm, cảnh báo từ xa và yêu cầu trợ giúp:

a) Cán bộ an ninh công ty phải liên tục cập nhật thông tin về cướp biển và các hướng dẫn/khuyến cáo phòng chống cướp biển trong thông báo của các cơ quan chức năng và các trang thông tin điện tử của:

- Thỏa thuận hợp tác khu vực về chống cướp biển và cướp có vũ trang nhằm vào tàu ở châu Á (ReCAAP): <http://www.recaap.org/>

- Tổ chức ICC Commercial Crime Services (CCS): <https://icc-ccs.org/>

Để báo cáo đầy đủ, kịp thời cho giám đốc và thông báo cho thuyền trưởng, sỹ quan an ninh tàu; phải rà soát, đánh giá lại mỗi nguy cơ cướp biển đối với các tàu do công ty quản lý; nếu có kế hoạch đưa tàu hoạt động tại khu vực có rủi ro cướp biển cao, phải đề xuất sửa đổi, bổ sung Kế hoạch an ninh tàu nhằm mục đích tăng

cường các biện pháp an ninh (bổ sung trang thiết bị, bố trí thêm thuyền viên, rà soát các quy trình cảnh giới và ứng phó; tăng cường huấn luyện, thực tập, tuần tra, cảnh giới; cập nhật danh mục liên lạc với các cơ quan liên quan theo hướng dẫn của khu vực, ...) và gửi Cục ĐKVN thẩm định bổ sung trước khi điều động tàu vào khu vực nguy hiểm; phải tăng cường công tác đánh giá nội bộ, soát xét an ninh, kiểm tra, kiểm soát việc thực hiện nhiệm vụ an ninh của thuyền viên theo Kế hoạch an ninh đã được thẩm định đối với từng tàu.

b) Cán bộ an ninh công ty phải liên tục chỉ đạo, hướng dẫn, giám sát việc thuyền trưởng và sĩ quan an ninh tàu phổ biến, quán triệt đội ngũ sĩ quan, thuyền viên về các mối nguy cơ cướp biển và biện pháp phòng, chống cướp biển nêu trong Kế hoạch an ninh tàu; tiến hành huấn luyện, thực tập chống cướp biển đúng, đủ theo quy định để nâng cao tinh thần cảnh giác và tính sẵn sàng ứng phó của thuyền viên; tăng cường huấn luyện cho các sĩ quan, thuyền viên về cách kích hoạt thiết bị báo động an ninh (SSAS), cách sử dụng các trang thiết bị tín hiệu báo động khác để có thể phản ứng nhanh khi sự cố cướp biển cận kề; thường xuyên thử kiểm tra hoạt động, kiểm tra kết nối để đảm bảo SSAS hoạt động tốt; duy trì liên lạc thường xuyên 24/7 thông suốt giữa công ty với tàu.

c) Thuyền trưởng và sĩ quan an ninh tàu phải thường xuyên kiểm tra việc thực hiện các nhiệm vụ và biện pháp an ninh trên tàu, đặc biệt là các biện pháp trực ca cảnh giới, hạn chế tiếp cận, đảm bảo an ninh và kiểm soát các lối lên xuống, ra vào khu vực sinh hoạt và buồng lái; phải thông báo sớm cho cán bộ an ninh công ty về hành trình dự kiến qua khu vực nguy hiểm.

2. Thực hiện các khuyến cáo:

a) Khi tàu đi qua khu vực nguy hiểm: Hành trình theo “đoàn” (nếu có thể) hoặc theo hướng dẫn của cơ quan chức năng trong khu vực; cố gắng hành trình ban ngày và tránh xa các đảo (có thể là nơi trú ẩn của cướp biển; do sử dụng tàu, thuyền cao tốc nhỏ, nên cướp biển không thể đi cách xa nơi trú ẩn); cảnh giác, quan sát kỹ biểu hiện bất thường và tránh các tàu cá, tàu nhỏ đơn lẻ; cho tàu hành trình với tốc độ tối đa có thể; thực hiện các biện pháp an ninh tăng cường từ cấp độ 2 trở lên; bố trí tối đa thuyền viên cảnh giới quan sát để phát hiện nguy cơ từ xa càng sớm càng tốt; sẵn sàng sử dụng các trang thiết bị quan sát (ống nhòm, ra đa, ...), trang thiết bị báo động; triển khai tối đa các biện pháp chống tiếp cận, chống xâm nhập (khóa cửa, chằng dây thép gai quanh tàu và các lối lên boong thượng tầng, tăng cường chiếu sáng bong và quanh tàu khi tối trời, ... (tham khảo Thông tư MSC.1/Circ.1334 của Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) về Hướng dẫn đối với chủ tàu, người khai thác, thuyền trưởng và thuyền viên trong việc phòng ngừa và ngăn chặn các hành động cướp biển và cướp có vũ trang nhằm vào tàu, Hướng dẫn về tác nghiệp quản lý tốt nhất chống cướp biển BMP4 của Văn phòng Hàng hải quốc tế (ICS) và Hướng dẫn chống cướp biển đối với tàu lai dắt, sà lan biển của ReCAAP tại trang thông tin điện tử nêu trên); tích cực, chủ động, kịp thời báo cáo, trao đổi thông tin với các cơ quan chức năng theo quy định trong danh mục liên lạc; cất giấu thiết bị liên lạc cá nhân (điện thoại di động) nếu có thể để sử dụng khi cần thiết.

b) Khi nhận diện được khả năng bị tấn công rõ ràng: Phải kích hoạt SSAS, kích hoạt báo động vô tuyến khẩn cấp và thông báo cho các Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải (MRCC) hoặc địa chỉ liên lạc khẩn cấp gần nhất; kích hoạt báo động trên tàu, bật hệ thống nhận dạng tự động (AIS), liên lạc với cán bộ an ninh công ty; phát mọi tín hiệu có thể để cảnh báo cho cướp biển biết chúng đã bị phát hiện; kiểm tra bảo đảm các cửa đi lại được khóa chặt và thuyền viên đã ẩn nấp thích hợp hoặc tập trung tại nơi trú ẩn an toàn như quy định trong Kế hoạch an ninh tàu; Tăng tốc độ chạy thẳng của tàu (nếu có thể) để tăng khoảng cách và tránh xa tàu, thuyền cướp biển, hoặc điều động tàu để tàu, thuyền của cướp biển chịu tác động của sóng/gió nhiều nhất (nếu điều kiện và khả năng cho phép); bật đèn mắt chủ động (NUC); thuyền trưởng phải là người rời buồng lái cuối cùng đến nơi trú ẩn khi không thể làm gì hơn.

c) Khi cướp đã lên tàu và tiếp cận được thuyền viên, phải thực hiện mọi biện pháp thích hợp có thể để bảo đảm an toàn thân thể và tính mạng cho thuyền viên, không thể hiện kháng cự, tuân thủ mệnh lệnh của cướp biển, tránh gây kích động. Người trốn được phải liên lạc với bên ngoài yêu cầu ứng cứu bằng thiết bị cất giấu được (nếu có thể).

d) Sau khi cướp biển đã rời tàu, phải tiến hành kiểm tra thuyền bộ, tìm kiếm người bị thương để sơ cứu kịp thời, bảo vệ hiện trường một cách tối đa có thể; điều động tàu đến khu vực an toàn; duy trì liên lạc và báo cáo vị trí để lực lượng chức năng tiếp cận; hợp tác tối đa với các lực lượng chức năng; báo cáo về công ty, cho chính quyền và cơ quan hữu quan (sử dụng mẫu theo quy định trong Kế hoạch an ninh tàu); thực hiện các biện pháp trấn an tâm lý cho thuyền viên; sử dụng mọi nỗ lực để duy trì an toàn cho tàu.

Cục ĐKVN đề nghị các công ty quản lý tàu phổ biến văn bản này đến ban lãnh đạo công ty, cán bộ chủ chốt của công ty, cán bộ an ninh công ty, những người có trách nhiệm về an ninh tàu của công ty, thuyền trưởng, sỹ quan, thuyền viên làm việc trên tàu để triển khai thực hiện theo hướng dẫn./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Cục trưởng (để b/c);
- Trung tâm VRQC, Phòng TB (để t/b);
- Các Chi cục Đăng kiểm tàu biển (để t/b);
- Lưu VP, VRQC.

**KT. CỤC TRƯỞNG
PHÓ CỤC TRƯỞNG**



Nguyễn Vũ Hải