

# Chống cướp biển ở Đông Nam Á

ĐỖ TRỌNG QUANG\*

## I. CƯỚP BIỂN VÀ KHỦNG BỐ TRÊN BIỂN

Gần ba phần tư bề mặt địa cầu là biển cả, nơi không dễ kiểm soát tình hình an ninh. Cướp biển ngày nay không dùng dao búa như ở các thế kỷ trước, mà sử dụng phương tiện hiện đại như súng tự động, tên lửa chống tăng, lựu đạn, điện thoại vệ tinh, xuồng cao tốc, hệ thống định vị toàn cầu. Lắm khi chúng cấu kết với mạng lưới khủng bố quốc tế tấn công tàu của nhiều nước.

Nhiều người ngày nay lầm tưởng cướp biển đã bị xóa sổ, nhưng trong thực tế, số tàu biển bị tấn công đã tăng gần gấp ba lần trong thập kỷ qua. Điều đáng lo ngại là, cướp biển và chủ nghĩa khủng bố ngày càng đan xen với nhau. Cướp biển thời trước chỉ có mục đích tước đoạt tài sản, nhưng cướp ngày nay là những tên khủng bố có khuynh hướng tư tưởng và chính trị rõ rệt. Gần đây, chúng hay tấn công tàu chở dầu khí để kinh tế thế giới mất ổn định, vì hầu hết tàu chở nhiên liệu phải đi qua vùng biển đỏ chúng khống chế.

Trong năm 2003 đã xảy ra 445 vụ cướp

phá tàu biển, 92 thủy thủ bị giết hoặc mất tích, 359 người bị hành hung và bắt làm con tin, nhưng con số đó chưa phải là chính xác, vì nhiều hãng tàu biển không khai báo trường hợp bị cướp. Họ e ngại việc điều tra kéo dài không lợi cho công việc kinh doanh, và sợ phải nộp phí bảo hiểm cao hơn. Hàng năm, tổng số thiệt hại do cướp biển gây ra, kể cả mất tàu và hàng hóa lẫn chi phí bảo hiểm, lên tới 16 tỉ đô-la. Bọn cướp thời nay được huấn luyện cẩn thận, hành động theo kế hoạch tỉ mỉ, chiến thuật chúng quen dùng là sử dụng nhiều tàu nhỏ bao vây chiếc tàu hàng, rồi bắn súng máy và tên lửa chống tăng bắt tàu hàng dừng lại.

Từ lâu, cướp biển hoạt động ở cùng một nơi với tổ chức Hồi giáo cực đoan, như biển Arabia, biển Đông, và ngoài khơi Tây Phi. Nhiều nhóm khủng bố hiện giờ dùng phương pháp cướp biển làm nguồn tài chính như ở eo biển Malacca, nơi xảy ra 42 vụ cướp trong năm 2003. Cách đây không lâu, một tổ chức Hồi giáo cực đoan ở Indônêxia bắt cóc nhiều tàu biển và giam giữ thủy thủ làm con tin để đòi tiền chuộc,

---

\* Đỗ Trọng Quang

trung bình mỗi tàu phải nộp 100.000 đô-la, nhưng có khi chúng không đòi tiền mà yêu cầu chính phủ thả đồng đảng của chúng đang bị giam giữ.

Theo lời cơ quan tình báo Ấnônêxia, thì nhóm khủng bố *Jemaah Islamiyah* ở nước này, có liên hệ với tổ chức *al-Qaeda*, dự định tấn công các tàu chạy qua eo biển Malacca. Các nhóm *Những con hổ giải phóng Tamil* ở Sri Lanka, *Jemaah Islamiyah*, và *Hezbollah* đều tìm cách xây dựng lực lượng trên biển. Chuyên gia tình báo các nước từ lâu đã cảnh báo rằng, tổ chức khủng bố có thể cho một chiếc tàu chất đầy thuốc nổ lao vào một hải cảng quan trọng, làm tê liệt thương mại quốc tế, khiến kinh tế thế giới thiệt nhiều tỉ đô-la. Một chiếc tàu chở 600 tấn khí đốt bị kích nổ có thể tạo ra một quả cầu lửa rộng 1.200m, thiêu hủy mọi người mọi vật trong đường kính đó. Một kịch bản nữa có thể diễn ra là, bọn khủng bố kích nổ tại một cảng trung tâm một "quả bom bản", tức là một quả bom được cấu tạo bình thường nhưng có thể phát tán chất phóng xạ. Quả bom đó có thể được chôn giấu trong một công-te-nơ chở trên tàu công-te-nơ.

Ngoài việc đánh phá hải cảng trung tâm, tấn công tàu cũng là một cách lựa chọn của bọn khủng bố trên biển. Tháng Hai 2004, tổ chức *Abu Sayyaf* ở Philippin làm nổ tung một chiếc phà lớn, cướp đi sinh mạng trên một trăm người. Các phần tử ly khai *Những con hổ giải phóng Tamil* cũng dùng năm chiếc tàu nhỏ tấn công cảm tử một tàu chở dầu Mỹ ở ngoài khơi phía bắc Sri Lanka. Cơ quan tình báo còn cho biết tổ chức *al-Qaeda* đã bắt cóc hàng

chục tàu, cho sơn lại và đặt tên khác, mang giấy tờ và hộ chiếu giả.

Nếu những vụ tấn công như thế trở nên nghiêm trọng, thì chủ tàu và thuyền trưởng có lẽ phải đổi hướng đi sang những đường an toàn hơn, tốn kém nhiều cho công nghiệp. Một công trình nghiên cứu của một trường đại học Mỹ năm 2002 tính toán rằng, nếu tàu bè không qua lại được ở các eo biển Malacca, Sunda, Lombok, Makassar, và Biển Đông, thì chi phí vận chuyển sẽ tăng thêm 8 tỉ đô-la một năm. Hiện nay, *Jemaah Islamiyah* hình như là mối đe dọa thật sự cho tàu bè qua lại trong eo biển Malacca. Nhóm này đã tỏ ra quan tâm đến việc tấn công tàu ở đây, và đánh vào tàu Mỹ đến Xingapo.

Điều đáng lo ngại nữa là, cướp biển nhiều khi chỉ bắt cóc tàu để tập lái qua các luồng lạch hay những đường có mật độ qua lại tấp nập. Tháng Ba 2003, mười tên có vũ khí đã cướp tàu *Dewi Madrim* của Ấnônêxia, lái trong một giờ qua eo biển Malacca rồi bỏ lại tàu. Nếu việc chuyên chở ở Biển Đông bị rối loạn, thì chẳng những kinh tế Nhật Bản, Trung Quốc, Hàn Quốc, và Hồng Kông bị tổn hại, mà cả Hoa Kỳ cũng thua thiệt.

Ngoài tàu chở dầu và nguyên liệu, các quan chức lớn ở nhiều nước cũng chú trọng bảo vệ tàu buôn. Tại một hội nghị năm 2003 gọi là *Đối thoại Shangri-La*, Phó thủ tướng Xingapo là Tiến sĩ Tony Tan cảnh báo rằng, nguy cơ chủ nghĩa khủng bố có khả năng chuyển sang mục tiêu trên biển, đặc biệt là tàu buôn. Ngày 5 tháng Tám 2004, tổng tham mưu trưởng

hải quân Anh là Đô đốc Sir Alan West cũng nói rằng, *al-Qaeda* cùng các nhóm khủng bố khác đang âm mưu tấn công tàu buôn. Theo ông, thì chủ nghĩa khủng bố trên biển có thể làm tê liệt thương mại toàn cầu, và “tác động gián tiếp” nghiêm trọng đến các nền kinh tế phát triển.

## II. BIỆN PHÁP ĐỐI PHÓ VỚI CƯỚP BIỂN

Hiện nay, các nước công nghiệp thì hành nhiều biện pháp tăng cường an ninh trên biển, nhưng cướp biển lại nhằm vào lãnh hải các nước thiếu phương tiện đối phó. Bởi vậy, cộng đồng quốc tế phải chung sức bảo vệ nền thương mại hàng hải và thị trường năng lượng, đồng thời phá vỡ mối liên hệ giữa cướp biển với chủ nghĩa khủng bố. Nhưng dù thế nào, an ninh của một chiếc tàu phải do chính tàu đó đảm bảo. Vì lực lượng quân đội và cảnh sát không thể cùng một lúc có mặt ở nhiều nơi để can thiệp. Tàu phải được phép mang theo vũ khí và được trang bị hệ thống báo động đặc biệt. Thủy thủ đoàn phải được thẩm tra kỹ, vì nhiều tàu có thói quen tuyển thủy thủ ở những cảng ghé qua, trong đó một vài người có thể trở thành nội ứng của cướp.

Luật quốc tế bây giờ trừng phạt cướp biển nghiêm khắc như bọn khủng bố, coi chúng là kẻ thù của loài người. Công ước về Luật biển của Liên hợp quốc cho phép nước nào cũng có quyền bắt giữ tàu của cướp biển, có thể xét xử chúng theo luật lệ nước mình. Tuy nhiên, công ước không thể giải quyết được vấn đề, vì nhiều tàu buôn

không bị cướp ở ngoài khơi mà bị tấn công ngay khi thả neo trong lãnh hải các nước. Hơn nữa, hải quân nước này không có quyền vượt qua biên giới sang nước khác để truy đuổi bọn cướp. Thí dụ ở eo biển Malacca, cướp biển đã dễ dàng thoát khỏi lãnh hải nước này sang vùng biển nước khác, khiến lực lượng hải quân đuổi theo đành chưng hửng nhìn chúng mất hút.

Các nước châu Á đã thảo luận Sáng kiến An ninh Hàng hải Khu vực (RMSI) nhằm chống cướp và chủ nghĩa khủng bố tại eo biển Malacca và Xingapo. Theo tinh thần của RMSI, hải quân các nước sẽ tập trận chung, đề ra cơ chế trao đổi thông tin, chặn bắt các tàu bị tình nghi trong lãnh hải quốc gia và ở vùng biển quốc tế. Tuy vậy, lực lượng hải quân các nước đó quá yếu không đáp ứng được yêu cầu. Thí dụ, hải quân Indônêxia và Malaixia không đủ khả năng bảo vệ lối đi vào châu Á. Năm 2005, Indônêxia có 117 tàu, nhưng chỉ một phần ba số đó còn dùng được để tuần tra 17.000 hòn đảo thuộc chủ quyền quốc gia, trong khi nước này phải đương đầu gay go nhất với cướp biển và chủ nghĩa khủng bố trên biển.

Những nước ngoài khu vực như Nhật Bản, Trung Quốc, Hàn Quốc và Ấn Độ chẳng đóng góp được nhiều cho an ninh hàng hải, tuy toàn bộ dầu lửa cung cấp cho họ từ Trung Đông phải qua các khu vực bị quấy phá. Hoa Kỳ muốn đưa hải quân tới vùng này để ngăn chặn cướp biển, nhưng ý định đó không được nhiều quốc gia ủng hộ. Thí dụ, Malaixia và Indônêxia không hoan nghênh tàu chiến Mỹ đến tuần tra eo biển Malacca, vì sợ sự

có mặt lực lượng quân sự Mỹ sẽ trở thành cái cớ để đạo Hồi cực đoan tấn công nước họ. Nỗi e ngại của các quốc gia trước sự hiện diện quân sự Mỹ tại vùng biển gần lãnh hải đó khiến Hoa Kỳ không thể đương đầu với nạn cướp biển.

Trước mối đe dọa ngày càng tăng, cộng đồng quốc tế đã ý thức được sự khẩn cấp của biện pháp đối phó. Hai nước Indônêxia và Malaixia, với dân số phần lớn là người theo đạo Hồi và từ lâu đã nghi ngờ ý định của phương Tây, đều muốn đề ra cách giải quyết riêng của mình. Thí dụ, Malaixia thấy cần phải có cách giải thích ôn hòa hơn đối với đạo Hồi, trong khi Indônêxia tập trung vào việc tăng cường khả năng của cơ quan an ninh và phát triển kinh tế các vùng nghèo. Nhưng dù cách tiếp cận khác nhau, họ đều nhất trí phải thi hành biện pháp mạnh, chẳng những để răn đe cướp biển mà còn để bảo đảm với cộng đồng quốc tế rằng mình đang làm một cái gì đó nhằm cải thiện an ninh các đường hàng hải. Các nước ven biển đã thi hành cả những biện pháp đơn phương, song phương, và đa phương.

### 1. Biện pháp đơn phương

Hải quân Indônêxia phản ứng với nạn cướp biển ngày càng tăng trong hải phận nước mình bằng cách hiện đại hóa tàu của hải quân và nhấn mạnh việc tuần tra chống hoạt động phi pháp. Nước này thiết lập các trung tâm chỉ huy của hải quân được trang bị đầy đủ ở Batam và Belawan, đặt những lực lượng đặc biệt có thể đối phó với cướp biển và nạn bắt cóc tàu biển. Tham mưu trưởng hải quân

Indônêxia đề nghị các hãng tàu biển tiếp xúc với hai trung tâm chỉ huy nói trên nếu cướp biển đe dọa họ trong hải phận.

Bộ trưởng Nội vụ Indônêxia cũng thực hiện những chương trình giảm nghèo và nâng cao phúc lợi tại các vùng xa. Nói riêng, các vùng Rokan, Hilir, Bengkalis, Siak, Palawan, Indragiri, và Karimun, tiếp giáp hai eo biển Malacca và Xingapo, hiện là nơi được ưu tiên chủ yếu, sau đến hàng chục miền nằm sát những đường biển khác ở Indônêxia..

Về phía Malaixia, thì nước này nỗ lực giảm thật thấp số vụ cướp ở hai eo biển Malacca và Xingapo. Hải quân Hoàng gia Malaixia xây dựng một dãy trạm ra-đa theo dõi dọc eo biển Malacca để quan sát tàu bè, và đã mua thêm tàu tuần tra mới. Một lực lượng đặc nhiệm chống cướp biển được thành lập, 60 nhân viên cảnh sát biển được huấn luyện để xây dựng đơn vị biệt động chiến thuật của cảnh sát biển. Đơn vị này được sự trợ giúp của hai lực lượng cảnh sát tinh nhuệ nữa là Lực lượng Hành động Đặc biệt và Đơn vị Biệt động 69. Đơn vị biệt động chiến thuật của cảnh sát biển đã được triển khai dọc eo biển Malacca. Ngoài ra, cảnh sát Malaixia còn sử dụng vũ khí tấn công ở các tàu dạt và thuyền đi lại dọc eo biển này để đối phó với hai cuộc cướp phá tàu dạt tháng Ba 2005. Hải quân Hoàng gia Malaixia tăng cường hoạt động huấn luyện và tuần tra ở các vùng phía bắc của eo biển, nhằm gia tăng sự có mặt của hải quân để răn đe cướp biển và chủ nghĩa khủng bố.

Về phần Xingapo, thì nước này đã thi

hành một loạt biện pháp đẩy mạnh an ninh hàng hải, gồm một mạng lưới giám sát và thông tin hợp nhất để theo dõi và điều tra hoạt động khả nghi, tăng cường các cuộc tuần tra của hải quân và biên phòng biển. Hải quân Xingapo lập những đội bảo vệ an ninh biển, có thể lên các tàu buôn ra vào cảng để ngăn chặn khả năng tàu bị bọn khủng bố chiếm, chưa kể dự kiến đặt máy dò phóng xạ ở cảng để kiểm tra xem công-te-nơ có chứa vật liệu hạt nhân và phóng xạ không.

## **2. Biện pháp song phương**

Ngoài biện pháp đơn phương, có những nỗ lực hợp tác song phương. Năm 1992, Xingapo và Indônêxia thỏa thuận thành lập các đội tuần tra phối hợp ở eo biển Xingapo, xây dựng đường dây liên lạc giữa hải quân hai nước, và tổ chức tuần tra phối hợp ba tháng một lần trong eo biển. Hai nước thiết lập một hệ thống ra-đa giám sát chung gọi là SURPIC để theo dõi tàu bè trong vịnh Xingapo, trong khi Indônêxia và Malaixia quyết định thiết lập một đội phối hợp tuần tra ở vịnh Malacca mỗi năm bốn lần.

Ngoài ba nước ven biển, các nước khác cũng tham gia bảo vệ an ninh eo biển Malacca. Từ tháng Chín 2004, hải quân Ấn Độ và Indônêxia tuần tra chung ở luồng nước phía tây eo biển Malacca, giữa đảo Sabang của Indônêxia và bờ biển Aceh tại Sumatra với quần đảo Nicobar của Ấn Độ. Tất cả tàu bè quốc tế ra vào eo biển Malacca đều đi vào khu vực này. Từ tháng Chín 2003, Malaixia và Thái Lan

tăng cường hợp tác tuần tra ở phía bắc eo biển để đề phòng buôn lậu vũ khí và khủng bố. Hoa Kỳ thì tập trận chung với Indônêxia chống cướp biển, trong khi Trung Quốc ký một hiệp ước đối tác chiến lược với Indônêxia tháng Tư 2005 để cùng cố gắng chống buôn lậu và cướp biển.

## **3. Biện pháp đa phương**

Sơ với hợp tác song phương ở Đông Nam Á, thì phản ứng đa phương với cướp biển và khủng bố còn hạn chế về quy mô, và bây giờ mới thành hình. Mặc dầu có nhiều diễn đàn đa phương như tổ chức Hợp tác Kinh tế châu Á-Thái Bình Dương (APEC), Hiệp hội các Quốc gia Đông Nam Á (ASEAN), ASEAN cộng Ba, và Diễn đàn Khu vực ASEAN (ARF), nhưng biện pháp cụ thể chưa có nhiều.

### **3.1 Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á (ASEAN)**

ASEAN gồm 10 quốc gia: Brunây, Campuchia, Indônêxia, Lào, Malaixia, Mianma, Philippin, Xingapo, Thái Lan, và Việt Nam. Trong chương trình làm việc của ASEAN thông qua ở Kuala Lumpur có một hiệp ước hợp tác chống cướp biển ở khu vực. Chương trình tìm cách tăng cường chia sẻ thông tin về cướp biển; yêu cầu các nước hội viên phổ biến các luật lệ, hiệp định, và công ước; nghiên cứu các xu hướng của cướp biển. Chương trình làm việc cũng đề nghị tăng cường huấn luyện, và khuyến khích ASEAN tìm kiếm sự trợ giúp kỹ thuật và tài chính ở các đối tác, các cơ quan Liên hợp quốc, và các tổ chức chuyên môn.

Hiệp ước Bali II, được thông qua ở hội nghị thượng đỉnh ASEAN, tháng Mười 2003, tuyên bố rằng vấn đề hàng hải có tính chất xuyên biên giới, vì thế nên được giải quyết trong khu vực một cách toàn diện và hợp nhất. Kế hoạch Hành động của Cộng đồng An ninh ASEAN cũng bao gồm những khuyến nghị hợp tác với nhau và phối hợp tuần tra biên giới để đánh bại chủ nghĩa khủng bố.

### **3.2 Diễn đàn khu vực ASEAN (ARF)**

Diễn đàn này gồm 24 nước: 10 nước ASEAN, Úc, New Zealand, Canada, Trung Quốc, EU, Ấn Độ, Nhật Bản, Bắc Triều Tiên, Hàn Quốc, Mông Cổ, Niu Di Lân, Pakistan, Papua New Guinea, Liên bang Nga, và Hoa Kỳ. Tháng Sáu 2003, ARF thông qua ở Campuchia *Tuyên bố về Hợp tác chống Cướp biển và các Nguy cơ khác đối với An ninh Hàng hải*. Trong văn kiện này, các nước tham gia diễn đàn coi an ninh hàng hải là một “điều kiện cần thiết và căn bản cho an ninh kinh tế và sự thịnh vượng của khu vực ARF”.

### **3.3 ASEAN cộng Ba**

Diễn đàn ASEAN cộng Ba gồm 10 nước ASEAN cùng với Trung Quốc, Nhật Bản, và Hàn Quốc. Cuộc họp đầu tiên cấp bộ trưởng của ASEAN cộng Ba về tội ác xuyên quốc gia, được tổ chức ở Băng Cốc tháng Một 2004, tập trung vào tất cả các loại tội ác xuyên quốc gia trong khu vực, như khủng bố, cướp biển, rửa tiền, buôn lậu ma túy và vũ khí. Các nước tham gia cam kết tăng cường chia sẻ tin tức tình báo, nhất là chống nguy cơ ngày càng tăng của chủ nghĩa khủng bố trong khu vực.

Thông cáo chung thừa nhận rằng gốc rễ của tội ác xuyên quốc gia là tình trạng nghèo nàn và khoảng cách về phát triển. Tình trạng đó có thể được giải quyết trong khuôn khổ hợp tác ASEAN cộng Ba.

Tại hội nghị thượng đỉnh ASEAN cộng Ba, họp tại Brunây tháng Mười một 2001, thủ tướng Nhật Bản lúc đó là Junichiro Koizumi đề nghị triệu tập một nhóm làm việc cấp bộ trưởng để nghiên cứu về một thỏa thuận hợp tác khu vực liên quan đến biện pháp chống khủng bố.

## **4. Kết luận**

Thế giới đang bước vào thế kỷ của châu Á-Thái Bình Dương, với Trung Quốc, Ấn Độ, và Nhật Bản dẫn đầu. Do tăng trưởng kinh tế, lưu lượng hàng hóa và nhu cầu về năng lượng trong khu vực tăng thêm, nên biển cả ngày càng trở thành phương thức vận chuyển quan trọng, do vậy việc bảo vệ đường hàng hải phải được nhấn mạnh. Một vụ cướp xảy ra hồi tháng Hai 2005 cho thấy tính chất xuyên quốc gia của mối đe dọa tàu bè trên biển. Đây là vụ cướp một tàu dạt của Nhật Bản ở vùng biển Malaixia, thủy thủ bị bắt làm con tin. Người ta nghi thủ phạm từ Indônêxia đến, nhưng cuối cùng con tin được thả ở phía nam Thái Lan sau khi bọn cướp nhận được tiền chuộc. Sau những nguy cơ xuyên quốc gia như thế, các nước ven biển nhận thấy phải hợp tác với nhau nhiều hơn.

Vì các nước trong khu vực cùng có chung lợi ích to lớn về biển, nên việc tạo ra một môi trường biển ổn định phải được coi là một trong những ưu tiên hàng đầu./.