

NGĂN CHẶN KHỦNG BỐ TRÊN BIỂN Ở KHU VỰC ĐÔNG NAM Á (EO BIỂN MALACCA): THÁCH THỨC VÀ TRIỂN VỌNG

Vũ Lê Thái Hoàng
Học viện Quan hệ Quốc tế

Đông Nam Á, với rất nhiều mục tiêu có khả năng bị tấn công khủng bố như các giàn khoan dầu, tàu chở dầu, các cảng biển..., an ninh của các eo biển, đặc biệt là eo biển Malacca, có ý nghĩa to lớn đối với an ninh và sự phát triển kinh tế không chỉ của các nước tiếp giáp như Singapore, Malaysia, Indonesia, mà còn của các trung tâm kinh tế lớn ở khu vực Châu Á-Thái Bình Dương nói chung. Khu vực Đông Nam Á đã từng chứng kiến các tổ chức chân rết của Al-Qaeda như Abu Sayaff và Jemaah Islamiyah (JI) tấn công khủng bố tàu thuyền trong khu vực như vụ dùng bom đánh đắm phà ở Vịnh Manila ngày 26/1, làm thiệt mạng 116 người. Singapore cũng đã phát hiện ra âm mưu của JI hồi tháng 12/2001 tấn công các tàu chiến của Mỹ ghé thăm Singapore.⁽¹⁾

Chủ đề khủng bố trên biển đã được bàn đến trong khuôn khổ của Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO), ASEAN, ARF, APEC và các khuôn khổ song phương khác, các nhà lãnh đạo trong khu vực đã đi đến nhận thức rằng không một quốc gia nào có thể đối phó với những nguy cơ này một mình, và an ninh hàng hải không chỉ là hợp tác chống buôn lậu

ma túy, tội phạm có tổ chức và cướp biển mà còn phải có những nỗ lực lớn hơn về cả công nghệ, an ninh và luật pháp nhằm chống khủng bố trên biển, bảo đảm an ninh cho các tuyến đường hàng hải (SLOCs) và các vùng biển trong khu vực.⁽²⁾

Tầm quan trọng của Eo Malacca

Eo Malacca ở Đông Nam Á có tầm quan trọng rất lớn đối với thương mại toàn cầu. Eo biển rộng 600 dặm vuông này nằm giữa Indonesia, Malaysia và Singapore, là tuyến đường hàng hải chiến lược chuyên chở 1/4 hàng hoá và 1/2 lượng dầu mỏ vận tải bằng đường biển trên thế giới. Tại đây hàng ngày có khoảng từ 150 đến 900 tàu qua lại và đặc biệt cảng Singapore là cảng quá cảnh bận rộn nhất trên thế giới. Mới đây, trong một cuộc đối thoại an ninh Mỹ - Singapore, Bộ trưởng Quốc phòng Singapore Teo Chee Hean đã kêu gọi thắt chặt an ninh hơn nữa ở Eo Malacca nhằm ngăn chặn khả năng tấn công khủng bố trên biển có thể làm gián đoạn tuyến đường hàng hải dài 900 kilômét này. Ông cũng đơn cử nguy cơ các tàu lớn chở dầu hay hoá chất nếu bị đánh chìm ở khu vực eo biển này có thể tạo thành

những quả bom nổi có sức tàn phá không thể tưởng tượng được.⁽³⁾ Tuy có tầm quan trọng lớn như vậy nhưng eo biển này không được tuần tra, bảo vệ tốt vì ba nước duyên hải vẫn chưa tự mình có đủ nguồn lực cũng như chưa thể tìm ra mẫu số chung hợp tác với các nước có lợi ích chính ở eo biển này, đặc biệt là Mỹ, nhằm tìm ra những giải pháp tốt hơn để chống hải tặc và khủng bố.

Thái độ các bên liên quan

Vấn đề đảm bảo an ninh cho Eo biển Malacca khá nhạy cảm, và sự nhất trí của các nước liên quan trong khu vực để giải quyết vấn đề này cũng chỉ là trên lý thuyết. Trong bối cảnh các quốc gia trong khu vực Đông Nam Á đều nhận thức được tầm quan trọng của biển và đại dương đối với nền kinh tế và quốc phòng trong thế kỷ 21 (tài nguyên, vận tải, hải quân,...) và chú trọng đẩy mạnh chiến lược phát triển hướng ra biển, sự nhạy cảm về chủ quyền trên biển, số vụ tranh chấp chủ quyền, độ phức tạp và khả năng bùng nổ xung đột của chúng cũng ngày càng tăng lên. Mỹ đã đề xuất hợp tác chống khủng bố ở eo biển Malacca. Sáng kiến mới này của Mỹ không khỏi làm các nước trong khu vực lo ngại về khả năng can thiệp, kiểm soát và khống chế cả trên đất liền và trên biển những khu vực trọng yếu ở Đông Nam Á của Mỹ. Về phần mình, ba nước Malaysia, Indonesia, và Singapore còn có những khác biệt cơ bản về quan điểm hợp tác, cụ thể là với Mỹ, cũng như năng lực hải quân của từng nước trong việc bảo đảm an ninh cho Eo biển này. Vì thế, sự đoàn kết, hợp tác giữa các nước ASEAN và vai trò của tổ chức này trong việc giải quyết các vấn đề an ninh của khu vực,

đặc biệt trong bối cảnh hợp tác chống khủng bố với Mỹ, lại đứng trước những thách thức mới không dễ vượt qua.

Về phía Mỹ, với tư cách là nước sử dụng eo biển và là cường quốc hàng hải trong khu vực Châu Á-Thái Bình Dương, trong các cuộc viếng thăm khu vực gần đây, các quan chức quân sự cấp cao trong đó có Tư lệnh Bộ Chỉ huy Thái Bình Dương, Đô đốc Thomas Fargo, cho rằng, hoàn toàn có cơ sở khi nói về âm mưu tấn công của bọn khủng bố vào các tuyến đường hàng hải kinh tế xương sống ở Đông Nam Á, nơi các chính phủ vẫn còn bất đồng về việc chấp nhận sự giúp đỡ của Mỹ trong việc bảo đảm an ninh ở đây.⁽⁴⁾ Sự bất đồng trong nội bộ các nước ASEAN này đã xuất hiện từ khi Mỹ đưa quân trở lại Philippines và tăng cường hỗ trợ quân sự cho một số đồng minh trong khu vực trong chiến dịch chống khủng bố toàn cầu của mình ở khu vực Đông Nam Á. Mỹ cho rằng nguy cơ đối với khu vực không còn là lý thuyết sau các vụ cướp biển có vũ trang tăng lên gần đây, và nhất là khi những nơi trú ẩn của bọn khủng bố bị triệt phá và thu hẹp trên đất liền thì biển cả, nơi ít bị kiểm soát chặt chẽ hơn, trở thành mục tiêu mới. Tại một hội nghị an ninh ở Manila, Điều phối viên phụ trách chống khủng bố của Bộ Ngoại giao Mỹ William Pope cho biết Al Qaeda và đồng minh khu vực là Jemaah Islamiyah đã có những kế hoạch tấn công vào các mục tiêu hàng hải ở khu vực, đặc biệt mục tiêu tấn công chính là Eo biển Malacca. Một nhóm khủng bố khu vực khác là tổ chức Abu Sayaff ở Philippines cũng đã từng tiến hành nhiều vụ tấn công và bắt cóc con tin trên biển, gây ra vụ nổ trên một chiếc phà lớn giết hại hơn

100 người trong tháng hai vừa qua.⁽⁵⁾ Mỹ đã đề xuất với Singapore, Malaysia và Indonesia triển khai lực lượng Hải quân lực chiến và Đặc nhiệm hoạt động trên xuồng cao tốc để giúp bảo vệ nhanh chóng và hiệu quả Eo biển Malacca. Bản điều trần mới đây trước Quốc hội Mỹ của Đô đốc Fargo cho biết Mỹ cũng đang phối hợp với Singapore đưa ra Sáng kiến An ninh Hàng hải Khu vực (RMSI) nhằm chia sẻ thông tin tình báo và hợp tác hải quân chống những mối đe dọa xuyên quốc gia như khủng bố trên biển, phổ biến vũ khí, hải tặc, buôn lậu ma túy và buôn người ở các lãnh hải và hải phận quốc tế giữa các nước trong khu vực. Trong một diễn biến mới đây, tại Cuộc Đối thoại Shangri-La lần thứ 3 (hay còn được biết đến là Hội nghị An ninh Châu Á với 21 nước tham gia) từ 4-6/6/2004 ở Singapore, Bộ trưởng Quốc phòng Donald Rumsfeld và Đô đốc Walter Doran, Tư lệnh Hạm đội Thái Bình Dương của Mỹ, đã tiếp tục giải thích sáng kiến đang trong giai đoạn thảo luận này cho các nước khu vực, nhấn mạnh lập trường không đánh phủ đầu hay đánh chặn bọn khủng bố, cũng như không có ý định thiết lập căn cứ hay triển khai quân thường trực ở khu vực Eo biển này.

Thực ra, Sáng kiến RMSI ở Đông Nam Á là bước triển khai của Sáng kiến An ninh Phổ biến Vũ khí (PSI) được Tổng thống Bush đề xuất với mục đích ngăn chặn việc chuyển giao hay chuyên chở vũ khí hủy diệt hàng loạt (WMD)..., cho phép đánh chặn và lục soát các phương tiện vận tải WMD trên không, trên bộ và trên biển.

Trước những đề xuất trong Sáng kiến An ninh Hàng hải Khu vực của Mỹ, ba nước trên đã có những phản

ứng khác nhau. Singapore bày tỏ lập trường tích cực nhưng vẫn thận trọng đối với Sáng kiến An ninh Hàng hải Khu vực của Mỹ, nhấn mạnh sự nỗ lực tự thân của các nước, hợp tác với các nước khác trên tinh thần tôn trọng luật pháp quốc tế. Bộ trưởng Quốc phòng Singapore nhấn mạnh phạm vi tấn công toàn cầu của bọn khủng bố, và "các nước duyên hải và các nước sử dụng Eo biển đều có chung lợi ích đảm bảo an ninh hàng hải và cần phải đóng góp nguồn lực cần thiết để chống khủng bố trên biển".⁽⁶⁾ Nhưng hai bên vẫn đang trong quá trình thảo luận và chưa đi đến những kết luận cụ thể cho vấn đề này. Singapore cũng là nước duy nhất trong số 10 thành viên của ASEAN đồng ý tham gia Sáng kiến An ninh Phổ biến Vũ khí (PSI) do Mỹ bảo trợ nhằm ngăn chặn buôn bán vũ khí hủy diệt hàng loạt. Tuy bị Mỹ gây sức ép phải hợp tác chặt chẽ hơn nữa trong các biện pháp chống khủng bố và được chọn làm nơi đặt trụ sở trung tâm chống khủng bố khu vực nhưng Malaysia đã từ chối tham gia Sáng kiến này.

Tuy nhiên, Indonesia và Malaysia đã bác bỏ ý tưởng đưa quân đội Mỹ vào khu vực eo biển này và nhấn mạnh bảo đảm an ninh ở đây là trách nhiệm chung của hai nước này. Tuy hợp tác trên thực tế là có hạn chế, nhưng ba nước ngay từ năm 1971 đã đưa ra một tuyên bố chung khẳng định trách nhiệm bảo vệ an ninh hàng hải ở Eo Malacca và năm 1977 đã ký một hiệp định tái khẳng định trách nhiệm này. Sắp tới, ba nước này sẽ tập trận chung cùng với sự hỗ trợ của 18 nước ở Eo biển Malacca và vùng biển Nam Natuna. Nhân tố chính trị Hồi giáo nội bộ đã khiến Malaysia và Indonesia từng rất thận trọng trong

việc ủng hộ cuộc chiến chống khủng bố của Mỹ và thường xuyên chỉ trích chính sách của Mỹ ở Trung Đông. Hai nước đều nhấn mạnh sự hợp tác rất chặt chẽ hiện nay và yêu cầu bất kỳ sự can dự nào của Mỹ vào vấn đề này cần tôn trọng luật hàng hải quốc tế, chủ quyền quốc gia, đồng thời tỏ ý không hài lòng khi Mỹ thông báo trước và thảo luận kế hoạch này với Singapore mà không tham khảo ý kiến của Malaysia và Indonesia. Dưới chính quyền mới của Thủ tướng Badawi, Malaysia đã có lập trường mềm dẻo và linh hoạt hơn trong chính sách đối với Mỹ, nhưng trong vấn đề cực kỳ nhạy cảm mang tính nguyên tắc này, Phó Thủ tướng kiêm Bộ trưởng Quốc phòng Najib Razak cũng đã nhấn mạnh bất kỳ hoạt động quân sự nào của Mỹ ở khu vực này đều phải được phép trên cơ sở đồng thuận của các nước có chủ quyền đối với Malacca. Đô đốc Hải quân của Indonesia Bernard Kent Sondakh khẳng định khu vực eo biển này chỉ có rất ít các vụ cướp biển (sáu tháng vừa qua mới có một vụ) và hoàn toàn không có hoạt động khủng bố. Ngoại trưởng Indonesia và Malaysia đều cho rằng nguy cơ khủng bố ở eo biển đã bị Mỹ thổi phồng và không có cơ sở về mối liên hệ giữa hải tặc và chủ nghĩa khủng bố ở khu vực này. Theo báo cáo mới nhất của Phòng Hàng hải Quốc tế có trụ sở ở London, số vụ cướp biển trên các vùng biển ở châu Á trong quý 1 năm 2004 đã giảm từ 103 xuống còn 79 vụ so với cùng kỳ năm ngoái, con số thấp nhất trong 3 năm qua, với 21 vụ ở hải phận Indonesia, ít hơn cùng kỳ năm ngoái 7 vụ. Điều này càng tăng thêm sự thận trọng giữa ba nước này trong việc tìm ra một tiếng nói chung đối với đề xuất của Mỹ. Do tầm quan trọng về chính trị của Indonesia,

Mỹ cũng đang tích cực nối lại đối thoại quân sự song phương với Indonesia từ sau sự kiện Đông Timor nhằm giúp nước này tăng cường lực lượng tuần duyên, tăng số tàu chiến, huấn luyện hải quân để bảo vệ hiệu quả hải phận của mình và vùng Eo biển Malacca giáp Sumatra. Mỹ đặc biệt quan ngại về khả năng yếu kém của hải quân Indonesia so với hai nước kia, hiện Indonesia chỉ có 117 tàu hải quân với 14 tàu chiến, 57 tàu tuần tra và 44 tàu trợ chiến như tàu chở dầu và vận tải hậu cần. Hiện nay, sự hợp tác hiệu quả trên thực tế chỉ nghiêng về phía Malaysia và Singapore trong khuôn khổ song phương và trong khuôn khổ đa phương của Các Hiệp định Phòng thủ Năm Cường quốc (FPDA).

Có một số nguyên nhân khác nhau khiến cho ba nước Indonesia, Malaysia và Singapore có nhận thức khác nhau về vấn đề an ninh và chủ quyền ở Eo biển Malacca. Đối với một đất nước quần đảo, lợi ích quan trọng nhất của Indonesia là sự toàn vẹn lãnh thổ và kiểm soát lãnh hải nhằm bảo đảm sự thống nhất và an ninh quốc gia. Ngoài việc như nhiều nước trong khu vực từng là thuộc địa của các cường quốc hàng hải, lịch sử cũng cho thấy các cường quốc bên ngoài trước đây cũng đã hỗ trợ cho các phong trào ly khai ở Indonesia thông qua đường biển. Do đó, vấn đề an ninh quốc gia đối với nước này quan trọng hơn những lợi ích về thương mại ở khu vực. Các cảng biển chính của Indonesia không nằm ở Eo Malacca mà ở Eo Sunda và Lombok. Malaysia lo ngại quyền kiểm soát của mình đối với Eo biển này ngày càng bị suy giảm vì ngay từ thập niên 1970, nước này đã không ngăn cản được các cường quốc hàng hải như Mỹ, Anh và Nhật

Bản thông qua Quy chế Quá cảnh trong Công ước về Luật biển của Liên Hợp Quốc năm 1982. Quy chế này đồng nghĩa với việc các quốc gia ven bờ không thể ngăn cản các tàu đi qua eo biển trong hàng hải quốc tế, dù eo biển đó có nằm trong lãnh hải của các nước này.⁽⁷⁾ Điều này cũng được áp dụng cho Eo biển Malacca. Với những lợi ích tương đồng như vậy, Indonesia và Malaysia đã xích lại gần nhau cùng phản đối sự hiện diện quân sự của Mỹ ở khu vực lãnh hải của mình. Đối với Singapore, lợi ích của quốc đảo này gắn chặt với lợi ích của các cường quốc hàng hải như Mỹ và Nhật Bản, những nước sử dụng eo biển và luôn kêu gọi tự do hàng hải, quá cảnh qua eo. Với vị trí địa lý phía Đông và Tây bị bao bọc bởi hải phận của Malaysia và Indonesia, quyền các tàu bè quốc tế tự do qua lại Eo Malacca có vai trò sống còn đối với nền kinh tế cảng biển, xuất khẩu và lọc dầu của Singapore.

Hải tặc hay khủng bố?

Thực tế cho thấy, sự phân biệt giữa cướp biển và khủng bố đang ngày càng khó khăn. Theo Tổ chức Hàng hải Quốc tế, các vụ cướp biển đã tăng gấp ba lần trong thập kỷ vừa qua. Năm 2003, con số này tăng 20% một năm với 189 vụ trên phạm vi toàn cầu, nhưng có đến hơn 40% trong số đó xảy ra ở Đông Nam Á⁽⁸⁾. Hải tặc đã thực hiện thành công 20 vụ tấn công và cướp tàu dọc theo Eo Malacca và 72 vụ xảy ra trên hải phận Indonesia trong năm 2002.⁽⁹⁾ Cướp biển có thể chia làm hai loại. *Thứ nhất* là cướp bóc tài sản, đây là các hành vi phạm tội hình sự và không đe dọa đến an ninh quốc gia. *Thứ hai* là cướp tàu và đây là nguy cơ tiềm tàng của các hành động phạm pháp và khủng bố, đe dọa đến an ninh quốc gia.⁽¹⁰⁾ Khả năng

hợp tác giữa các băng nhóm hải tặc và các nhóm khủng bố là có thật, góp phần làm tăng khả năng tấn công khủng bố. Theo các chuyên gia, việc xác định lại mối liên hệ giữa hai loại này là rất quan trọng vì không chỉ bọn hải tặc tấn công tàu thuyền mà các nhóm khủng bố như Al Qaeda cũng sử dụng chiến thuật và biện pháp của hải tặc để tấn công hoặc bắt giữ tàu thuyền để sử dụng trong các cuộc tấn công khủng bố vào các mục tiêu lớn trên biển. Mỹ và Nhật Bản còn đặc biệt lo ngại về đảm bảo an ninh cho các tàu chở container có hành trình qua các nước này do nguy cơ bị bọn khủng bố khống chế.⁽¹¹⁾ Để chống lại bọn hải tặc và khủng bố, những cố gắng và nguồn lực của khu vực trong chống hải tặc và tội phạm có tổ chức trên biển có thể bổ sung và lồng ghép với các chiến lược chống khủng bố trên biển; tháng bảy năm nay, các nước trên thế giới bắt đầu thực hiện Hiệp định có tên gọi là Bộ Quy tắc về An ninh Cảng và Tàu biển Quốc tế do Tổ chức Hàng hải Quốc tế của Liên Hợp Quốc bảo trợ. Bộ Quy tắc này đề ra các tiêu chuẩn về an ninh cho các chính phủ, các cơ quan quản lý cảng biển và các công ty vận tải đường biển.

Triển vọng giải pháp

Việc hợp tác giải quyết nguy cơ khủng bố trên biển đòi hỏi phải có cách tiếp cận toàn diện trên cả phương diện pháp lý và thực tiễn. Tuy nhiên, sự nhất trí đạt được giữa các nước liên quan (các nước tiếp giáp và các nước sử dụng) vẫn chưa cao do còn thiếu lòng tin, và do chủ quyền về lãnh hải và vùng đặc quyền kinh tế là những vấn đề rất phức tạp.

Trước hết, đó là vấn đề về cách hiểu và áp dụng luật quốc tế, cũng

như hoà hợp luật pháp giữa các quốc gia và giữa luật pháp quốc gia và quốc tế. Địa vị pháp lý của eo biển này khiến nó trở thành một vấn đề chính trị nhạy cảm. Theo Công ước về Luật biển năm 1982, phần lớn eo biển này nằm trong lãnh hải của ba quốc gia duyên hải. Tàu thuyền nước ngoài có quyền quá cảnh không bị cản trở qua các tuyến đường thuỷ, nhưng các nước sử dụng có tàu thuyền đi qua đây không có quyền tuần tra hay bắt giữ những kẻ tấn công, trừ phi được phép của các quốc gia ven bờ có hải phận liên quan.⁽¹²⁾ Tuy nhiên, một số chuyên gia luật pháp cho rằng có thể sử dụng Điều 43 của Công ước Liên Hiệp Quốc về Luật biển làm cơ sở pháp lý để tăng cường an ninh ở Eo biển Malacca. Điều 43 quy định về an toàn hàng hải và ô nhiễm trên các eo biển, do đó có thể mở rộng bao để gồm cả vấn đề an ninh, thông qua việc cho phép các tàu tuần duyên và hải quân của các nước khác chịu trách nhiệm chung bảo vệ tuyến đường hàng hải quốc tế qua eo biển. Điều 43 này có thể được hiểu và áp dụng ở Eo Malacca với ba nội dung chính: (a) phối hợp tuần tra; (b) các cường quốc hàng hải hoặc tàu của quốc gia ven biển hộ tống các tàu dễ bị tấn công; (c) trong tình huống khẩn cấp cho phép tiếp cận và lục soát các tàu tình nghi. Trên thực tế đã có tiền lệ là thoả thuận giữa Ấn Độ và Mỹ để hải quân Ấn Độ hộ tống các tàu thương mại Mỹ "có giá trị cao" chở vũ khí đi qua Eo Malacca năm 2002 và 2003, giải phóng tàu hải quân của Mỹ đi làm các nhiệm vụ khác. Tuy nhiên, Quốc hội Mỹ chưa phê chuẩn Công ước này dù Chính quyền Bush hiện nay ủng hộ việc phê chuẩn. Malaysia và Indonesia nhất trí với dàn xếp này và tàu hải quân tuần tra của Singapore

cũng đã hộ tống một số tàu chở dầu, tàu container và tàu du lịch đi qua hải phận nam Singapore để chống lại nguy cơ khủng bố. Ngoài ra trong khuôn khổ của Tổ chức Hàng hải Thế giới (IMO), Công ước về Trấn áp các Hành động Bất hợp pháp chống lại An ninh Hàng hải (SUA) năm 1988 và Công ước Quốc tế về An ninh Sinh mạng trên Biển (SOLAS) năm 1974 cũng được đề xuất xem xét và áp dụng.⁽¹³⁾ Công ước SUA 1988 áp dụng đối với các hành động chống lại tàu thuyền trong hải phận quốc tế cũng như vùng đặc quyền kinh tế (EEZ) và không cho phép các quốc gia có quyền bắt giữ trong hải phận của một quốc gia khác. Tuy nhiên, Công ước này yêu cầu tất cả các nước ký kết phải bắt giữ bất kỳ thủ phạm nào trong hải phận của mình và dẫn độ hoặc truy tố kẻ đó. Tính đến ngày 31/4/2004, đã có 104 quốc gia ký kết, trong đó có ba quốc gia ở Đông Nam Á là Brunei, Singapore và Việt Nam. Để bảo vệ an ninh Eo Malacca, ba nước tiếp giáp eo đã được ARF đề nghị phê chuẩn Công ước SUA. Đặc biệt sau sự kiện 11/9, Ủy ban Pháp lý của IMO đang xem xét bổ sung Công ước này như những điều khoản về việc tiếp cận lên tàu và lục soát các tàu tình nghi ngoài hải phận của bất kỳ quốc gia nào. Công ước SOLAS cũng được sửa đổi, bổ sung vào tháng 12/2002 với Bộ luật An ninh Cảng biển và Tàu biển Quốc tế (ISPS Code) có hiệu lực từ 1/7/2004 với các biện pháp về hành chính, an ninh và công nghệ nhằm tăng cường sự đồng bộ và hợp tác ở cảng biển và trên biển giữa các quốc gia ký kết.⁽¹⁴⁾

Ngoài việc áp dụng luật pháp quốc tế, một số đề xuất thực tiễn về mặt pháp lý và kỹ thuật cũng được đưa ra để các nước liên quan cùng xem xét. Sự hỗ trợ về mặt kỹ thuật và kinh

nghiệm của các cường quốc hàng hải là một nhân tố xúc tác rất quan trọng. Mỹ có thể đóng góp vào an ninh của Eo biển này thông qua cung cấp thông tin tình báo, thiết bị và chuyên gia cho các nước trong khu vực (như Nhật Bản đã đóng góp 150 triệu đôla Mỹ từ năm 1968 thông qua hai quỹ bảo vệ an ninh eo biển này). Việc ký kết các hiệp định biên giới trên biển hoặc một hiệp định về luật biển trong khu vực cũng sẽ tạo nên một cơ sở pháp lý nền tảng. Ngoài ra, cần tiếp tục thúc đẩy các biện pháp xây dựng lòng tin thông qua đối thoại hợp tác quân sự, trao đổi các đoàn viếng thăm lẫn nhau, tăng cường các chuyến thăm của tàu chiến đến các cảng biển của nhau và ký kết các hiệp định hợp tác.

Như vậy, trong bối cảnh cuộc chiến chống khủng bố vấn đề đảm bảo an ninh hàng hải và chống khủng bố trên biển có tầm quan trọng đặc biệt đối với các nước Đông Nam Á nói chung và ba nước duyên hải Eo Malacca nói riêng. Bên cạnh trách nhiệm và những nỗ lực của từng quốc gia liên quan, việc hợp tác toàn diện nội khối cũng như với các nước bên ngoài có lợi ích lớn ở đây trong các lĩnh vực quân sự, cảnh sát, tình báo, hải quan,... là rất quan trọng và đều phải dựa trên nguyên tắc tôn trọng chủ quyền quốc gia, luật pháp quốc tế, cũng như đặc thù và các nguyên tắc cơ bản của ASEAN, như đã được thể hiện rõ qua tinh thần của các tuyên bố, văn kiện pháp lý song phương và đa phương trong khu vực Đông Nam Á và giữa khu vực với các đối tác bên ngoài ■

Chú thích:

- (1) Michael Richardson, "A Time bomb for Global Trade: Maritime-related Terrorism in an age of Weapons of Mass Destruction", Hội thảo CSCAP về Hợp tác trên biển, Hà Nội, 26-27/5/2004.
- (2) Ví dụ, về mặt công nghệ, sau vụ 11/9, Tổ chức Hàng hải Quốc tế đã yêu cầu bắt buộc tất cả các tàu viễn dương trên 300 tấn phải trang bị hệ thống nhận dạng tự động (AIS) hoạt động theo tần số VHF truyền qua vệ tinh trước cuối năm nay.
- (3) Patrick Goodenough, "US warns of Terror attacks on Shipping in SE Asia", CNS News.com, April 23rd, 2004
- (4), (5) Patrick Goodenough, "US Plan to secure Key shipping lane upsets SE Asia", CNS News.com, April 6th, 2004.
- (6). 16 nước phê chuẩn là: Australia, Pháp, Đức, Italia, Nhật Bản, Hà Lan, Ba Lan, Bồ Đào Nha, Tây Ban Nha, Anh, Mỹ, Canada, Đan Mạch, Na Uy, Singapore, và Thổ Nhĩ Kỳ.
- (7) Mark Valencia, "Dire Straits?", Straits Times, May 18th, 2004.
- (8) Patrick Goodenough, "US warns of terror attacks on shipping in SE Asia", CNS News.com, April 23rd, 2004.
- (9) Graham Gerard Ong, "Taking the fight against terrorism to the high seas", The Straits Times, Dec.2nd, 2002.
- (10). Premvir Saran Das, "Regional Naval Developments in South Asia", CSCAP Ấn Độ, Hội thảo CSCAP về Hợp tác trên biển, Hà nội, 26-27/5/2004.
- (11) Mỹ đã đưa ra Sáng kiến về An ninh Container (CSI) tháng 1/2002.
- (12) Michael Richardson, "How to protect the Malacca Straits from terrorists", The Straits Times, April 28th, 2004.
- (13) Robert Beckman, "Enhancing maritime security in the Straits of Malacca and Singapore", Hội thảo CSCAP về Hợp tác trên biển, Hà Nội, 26-27/5/2004.
- (14) Có thể tham khảo thêm về SUA và SOLAS tại www.imo.org.