

Cũng giống như an ninh trên đất liền, an ninh biển bao gồm cả an ninh truyền thống và an ninh phi truyền thống. Theo khuôn khổ đó, bài viết tập trung phân tích, luận giải một số nội dung chủ yếu của an ninh phi truyền thống đang đe dọa an ninh khu vực Biển Đông trong hai thập niên đầu thế kỷ XXI.



An ninh biển là một bộ phận cấu thành trong an ninh của quốc gia ven biển, quốc gia đảo và quốc gia quần đảo trên thế giới. Ở phạm vi rộng hơn, an ninh biển còn là bộ phận cấu thành an ninh khu vực và thế giới, có mối liên hệ chặt chẽ với nhiều vấn đề an ninh lớn khác. Hiện nay, có 70% dân số thế giới sống ven biển đảo, quần đảo, đặc biệt hầu hết các trung tâm kinh tế, chính trị và văn hóa lớn của các quốc gia và quốc tế đều nằm sát biển. Chính vì vậy, an ninh biển ngày càng có ảnh hưởng lớn đến an ninh đất liền của các quốc gia ven biển đảo, quần đảo.

An ninh biển được hiểu là trạng thái ổn định, an toàn, không có các mối đe dọa xuất phát từ biển và các vùng đất liền với các hoạt động bình thường của các quốc gia, các tổ chức, cá nhân trên biển hoặc đối với các hoạt động các quốc gia, các tổ chức, cá nhân trên đất liền. Như vậy, cũng giống như an ninh trên đất liền, an ninh biển bao gồm cả an ninh truyền thống và an ninh phi truyền thống. Theo khuôn khổ đó, bài viết tập trung phân tích, luận giải một số nội dung chủ yếu của an ninh phi truyền thống đang đe dọa an ninh khu vực Biển Đông trong hai thập niên đầu thế kỷ XXI, trong đó có nội dung biển, buôn lậu, giành giật ngư trường, tình hình chấp hành pháp luật của các phương tiện lưu thông trên biển.

Tình hình an ninh biển ở khu vực Biển Đông

Nội dung biển tiếp tục có dấu hiệu diễn biến phức tạp

Trong hai thập niên đầu thế kỷ XXI, tình hình an ninh khu vực Biển Đông nổi lên vấn đề nội dung biển và có vẻ đang chuyển đổi từ trạng thái tương đối yên bình qua khu vực biển quan trọng này. Đây được coi là một trong những thách thức lớn nhất cho các vấn đề biển trong thế kỷ 21. Lĩnh vực kinh tế biển trên thế giới, đặc biệt là khu vực Biển Đông [1].

Đưa bàn hoạt động của các tuyến biển ở Biển Đông chủ yếu tập trung ở hai điểm đó là eo biển Malacca và eo biển Sulu –Celebes. Năm giữa bán đảo Mã Lai và đảo Sumatra của Indonesia với Biển Đông và Ấn Độ Dương, eo biển Malacca có chiều dài 805 km, chiều rộng nhất chỉ 1,2 km và là tuyến vận tải biển chủ yếu từ châu Âu, châu Phi, Trung Đông, Nam Á đến Đông Nam Á và Đông Á. Mỗi năm có khoảng 50.000 lượt tàu thuyền qua lại chiếm ¼ tổng số lưu lượng tàu thuyền hoạt động trên toàn thế giới. Với vị trí địa lý thuận lợi và hoạt động kinh tế biển nhộn nhịp, nhất là lĩnh vực vận tải biển, eo Malacca được xem là địa bàn hoạt động lý tưởng của các tuyến biển Đông Nam Á.

Eo biển Sulu-Celebes nằm giữa ba nước Philippines, Malaysia và Indonesia. Hiện nay, khu vực này được Cục Hàng hải quốc tế (IMB) đánh giá là nơi chứa đựng nhiều rủi ro nhất của hoạt động hàng hải thế giới bởi đây là địa bàn hoạt động của nhóm các tuyến biển và có vẻ đang chuyển đổi từ trạng thái tương đối yên bình Đông Nam Á đến quy mô kiểm soát của lực lượng chiến binh Hồi giáo Abu Sayyaf có địa bàn doanh đóng tại miền Nam Philippines gần đây là nhóm Abu Sayyaf. Là khu vực có

địa hình phức tạp với hàng ngàn hòn đảo lớn, nhỏ và vô số làng mạc, hang động, luồn lách, ngách khuất, v.v... eo biển Malacca có điểu kiện tự nhiên thuận lợi cho các nhóm cướp biển dạt dàng phức tạp, tấn công mục tiêu, lặn trộm lách lảng chực nấp, và vận chuyển hàng hóa cướp được vào đất liền để tiêu thụ. Ngoài hai điểm nóng nói trên, thì vùng phía Nam Biển Đông nối liền giữa Singapore với hai quần đảo Anamba và Natuna thuộc Indonesia cũng là địa bàn hoạt động tấp nập của cướp biển Đông Nam Á.

Nếu như trước đây, cướp biển Đông Nam Á chủ yếu tấn công các tàu hàng di chuyển chậm, mất tốc độ các tàu kéo sà lan chở than từ Indonesia đến miền Nam Philippines, thì hiện nay, các băng nhóm cướp biển và cướp có vũ trang trên biển trở nên mạnh mẽ hơn, mở rộng đội tấn công nhắm hướng vào tàu hàng cỡ lớn [2], tàu chở dầu và tàu cá, v.v... Tuy nhiên, mục tiêu mà hải quân Đông Nam Á ưa thích nhất vẫn là tàu chở hàng kim loại và tàu chở nhiên liệu lỏng, bởi mỗi vũ cướp tàu chở dầu có thể đem lại cho bọn chúng số tiền hàng trăm ngàn thậm chí hàng triệu USD.

Với thế đoan hoạt động, phương tiện và vũ khí của bọn cướp biển và cướp có vũ trang chững lại tàu thuyền, theo kết luận của Tổ chức Chống cướp biển châu Á [3] có trụ sở đặt tại Singapore, bọn cướp biển khu vực Đông Nam Á là những nhóm hải tặc rất nguy hiểm, được tổ chức chặt chẽ. Chúng hoạt động táo bạo và liều lĩnh, dựa trên các nguồn thông tin nội bộ có độ chính xác cao, dùng thời cơ để mọi tin tức rất nhạy nguồn như: mua chuộc các thủy thủ biển chột, người nhà công nhân tại các hải cảng, thậm chí mua tin tức mật sự quan chức chính phủ và quân đội tham nhũng, v.v... Nhờ có nguồn tin nên bọn hải tặc nắm rất chắc mục tiêu đang chở hàng gì để tấn công, thời gian và hải trình của tàu, cũng như các biện pháp an ninh trên tàu, v.v... Vì thế, chúng có thể bám theo mục tiêu trong cả một hải trình dài ngay từ khi con tàu vừa rời cảng, hoặc chúng có thể đón lõng chính xác các tàu hàng mục tiêu.

Cướp biển và cướp có vũ trang có nhiều loại vũ khí, trang bị để chững lại tàu thuyền. Phương tiện của cướp biển khu vực biển Đông Nam Á cũng rất đa dạng, gồm có tàu vỏ gỗ giẻ danh ngụy dân, tàu cao tốc hiện đại để bám đuổi khi cần tàu hàng không thể chạy thoát; thiết bị định vị GPS; dao, súng tiểu liên và súng máy. Bọn cướp biển và cướp có vũ trang chững lại tàu thuyền thường sử dụng xuồng cao tốc, tàu có công suất lớn mà chúng cướp được để dùng làm phương tiện di chuyển.

Khi thời cơ đến, bọn hải tặc lập tức tấn công tiếp cận mục tiêu, đột nhập lên tàu,

đánh đập, uy hiếp, khống chế thảy th; phá hủy phồng tiển thông tin, cật đật mội liên lạc, buớc thảy th phôi điếu khiển tàu chỷ chòm theo nhng hời trình lòng vòng do chúng đũa ra nhm kéo dài thỉ gian chể tàu cĩa chúng đển chuyển hàng. ồng thỉ, chúng cng chể đng liên hể vểi chính quyển và các hng vển tểi đỏi tiển chuớc con tin, trong đó có vể lên đển hàng chểc triếu USD. Ngoài ra, trong thỉ gian mội phểc, đốn lổng mà tàu hàng không xuật hiển thì chúng có thể tển công tàu cá hoểc bểt kể tàu nào chúng gộp trên biển.

Tểi khu vực eo biển Malacca- Singapore, lểi đng mội để tàu thuyển qua lểi dày đểc, bển hểi tểc để dàng trà trển trong đám đng để cểp hàng. Chúng sể đng tàu nhể công suật lển áp mển vào tàu mểc tiêu để công khai chuyển hàng giĩa ban ngày nhể mội hoểt đng giao hàng bình thểng mà không hể sể lểc lểng chểc nểng hoểc các tàu chỷ gển đó phát hiển, vì trên màn hình ra-đa tín hiểu chể là mội đểu chểm nhể, còn các thỷ thể cĩa tàu bể cểp thì không thể bểm còi báo đng kể cể khi tàu tuển tra cĩa hểi quân đi qua, bểi vì các thỷ thể trên tàu đã bể hểi tểc đển xuểng hểm kín hoểc bể gể súng vào đểu. Sau khi cểp hàng thành công bển hểi tểc nhểt toàn bể thỷ thể đốn rểi rút êm. Khi lểc lểng chểc nểng phát hiển thì đã quá muển, chính vì vểy có rểt nhiểu tàu đểu cĩa các nểc đã bể bển hểi tểc vùng biển này tển công giĩa ban ngày. ểiển hình ể khu vực này phểi kể đển 3 vể cểp xỷ ra trong nểm 2015, đó là: vể cểp tàu Ocean Energy ngày 02/5; tàu Oriental Glory ngày 15/5 và tàu Orkim Harmony ngày 11/6, khiển 6.000 tển xểng RON 95 (hển 7 triếu lít), 2.023 tển khí đểt và 2.500 tển đểu vểi tểng giá trể hển 10 triếu USD đã bể cểp.

Tểi khu vực eo biển Sulu –Celebes, nhóm hểi tểc Abu Sayyaf thểng tể chểc mai phểc đểc tuyển đểng tể Biển Đông ra Tây Thái Bình Dểng và tuyển đểng biển nểi ba nểc Philippines, Malaysia và Indonesia. Khi mểc tiêu xuật hiển nhóm này sể bám theo, đểi đển tểi hoểc khi thỷ thể đốn mội cểnh giác mội hành đng. Nhóm này có thể giam tàu tể 7-10 ngày để tìm khách tiêu thể hàng mà không hể sể lểc lểng chểc nểng phát hiển. Nhóm hểi tểc Abu Sayyaf đểc biểt nguy hiểm ể chể, ngoài cểp hàng chúng còn bểt cóc thỷ thể đỏi tiển chuớc, chúng sển sàng thể tiêu con tin nểu các yểu cểu cĩa chúng không đểc đấp ểng. Trong hai nểm gển đây, nhóm hểi tểc Abu Sayyaf đã bểt nhiểu thỷ thể ngểi Malaysia, Indonesia, Philippines v.v... Ngày 19/02/2017, nhóm này đã tển công tàu Giang Hểi cĩa Viểt Nam tểi vùng biển nói trên, bển chểt thỷ thể Vể ểc Hểnh, bểt đi 6 ngểi khác sau khi đểp phá nhiểu phểng tiển và thể trôi tàu. Trểc đó ngày 13/11/2016, tàu Royal cĩa Công ty Cể phển hàng hểi Hoàng Gia cĩa Viểt Nam cểng bể nhóm hểi tểc Abu Sayyaf tển công, đã bểt đi 6 thỷ thể sau khi bển bể thểng mội ngểi.

Nển buôn lểu và gian lển thểng mội trên biển

Cùng với nền công nghiệp biên hoành hành, nền buôn lậu và gian lận thương mại trên biên giới khu vực biên Nam Á cũng từng mang lại lợi ích và sự đổi mới công nghệ như tầng bậc bất giới. Tuy chưa có nhiều bằng chứng, nhưng nhiều chuyên gia nghiên cứu về Biên Phòng cho rằng, chính lĩnh vực buôn lậu trên biên đang dung túng và là kênh tiêu thụ hàng hóa chủ yếu do bên hải quan bán lậu. Tại vùng biên cửa Việt Nam, hoạt động buôn lậu và gian lận thương mại cũng đang diễn ra hết sức sôi động, trong đó xăng, dầu, than, quặng titan, gỗ và ma túy là những mặt hàng bị phát hiện nhiều nhất. Từ năm 2012 đến tháng 9 năm 2015, riêng lĩnh vực Công an sát biên và Bộ đội Biên phòng đã phát hiện, bắt giữ tại vùng đặc quyền kinh tế Tây Nam; ven biển tỉnh Quảng Ninh, Hải Phòng, Nghệ An, Bà Rịa - Vũng Tàu, Sóc Trăng 69 vụ với 259 đối tượng buôn lậu xăng, dầu trong đó có 7/45 đối tượng là người nước ngoài, tịch thu 21.773.682 lít xăng, dầu các loại, thu nộp ngân sách nhà nước 280 tỷ đồng. Năm 2016, lĩnh vực Bộ đội Biên phòng tuyến biên phát hiện và bắt giữ 213 vụ/563 đối tượng, thu hơn 10 triệu lít xăng, dầu trong đó điển hình là vụ vận chuyển hơn 5 triệu lít dầu lậu cửa mặt tàu nước ngoài vào Việt Nam tại Phú Yên, bán phát mại toàn bộ số hàng thu nộp ngân sách 61 tỷ đồng; bắt 68 vụ/124 đối tượng, thu giá 88.762 tấn than, 6.770 m³ cát, 65.589 bao thuốc lá ngoại, hơn 2 tấn pháo nổ và nhiều mặt hàng có giá trị khác, thu về 145,8 tỷ đồng. Quý I năm 2017, lĩnh vực này tiếp tục thu giá 1.514.000 lít xăng, 2.574.190 lít dầu, 15.829 tấn than, hơn 100.000 bao thuốc lá, hơn 3 tấn pháo nổ, 4 kg heroin, 10,5 kg củ M, thuốc phiện v.v..., tổng trị giá tang vật tìm giữ khoảng 151,2 tỷ đồng.

Với thế道人 đối với mặt hàng xăng dầu, các nhóm đầu nậu trong nước chủ chốt chủ yếu với các đối tượng người nước ngoài sử dụng tàu, thuyền không treo cờ quốc tịch hoặc tàu cá hoán cờ, được gia cố thêm tốc chèo bí mật để trung chuyển dầu lậu mua từ tàu nước ngoài tại các vùng biên giáp ranh. Mặt phần xăng, dầu lậu được bán trực tiếp cho người dân tại nơi trú ẩn. Tình vì hơn, các đầu nậu trong nước còn lập ra nhiều công ty có thể cách pháp nhân về kinh doanh xăng dầu ở các địa phương, lợi dụng việc mua bán, vận chuyển giữa các công ty để hợp pháp hóa số dầu lậu mua từ các tàu nước ngoài về tiêu thụ trong nội địa. Mỗi khi tàu chèo xăng, dầu về đến vùng biên Việt Nam, lập tức bên chúng thông báo cho các tàu nhỏ hơn ra địa điểm quy định trực tiếp sang mìn, chia nhỏ địa vào đợt liên. Tàu ra nhận hàng mang theo hợp đồng, chứng từ mua bán không giữa giữa các công trong cùng hệ thống, sau khi nhận dầu, các đối tượng hoàn thiện hợp đồng, chứng từ phù hợp với thông hàng của nhận để chuyển về kho hoặc mang đi tiêu thụ.

Ngoài ra còn có nhiều doanh nghiệp núp dưới chiêu bài nhập khẩu xăng, dầu chính ngạch nhưng khai báo số lượng chỉ bằng 1/3 -1/5 số lượng nhập thực tế để gian lận thuế. Điển hình như gian lận số lượng liên cửa cửa Công ty Dầu khí Công Hòa Phú tại xã Hòa Phú, Tuy Phong, Bình Thuận. Ngày 29/01/2016, Tổng cục Hải quan đã kiểm

tra, bất ngờ tang tàu BTC CHRISTINA quốc tịch Singapore đang bơm xăng lên kho cho công ty này. Theo khai khai quan số 100726667900, công ty này khai báo số lượng xăng RON 92 nhập vào là 1.877,5 tấn, tuy nhiên số lượng nhập thực tế là 9.373,6 tấn gấp 5 lần số lượng khai báo, gian lận 10.593.076 lít. Hơn nữa, trong bối cảnh hiện nay các giao dịch lưu thông không sử dụng tiền mặt, việc chuyển khoản thông qua ngân hàng quốc tế trên biển nên quy trình buôn lậu xăng, dầu quốc tế được khép kín, rất khó phát hiện.

Bên cạnh đó, tình hình buôn lậu than và khoáng sản trên khu vực Biển Đông thời gian qua có nhiều diễn biến phức tạp, đặc biệt là việc khai thác hai sau buôn lậu xăng, dầu. Thời điểm hoạt động của các đội thuyền công suất lớn và tinh vi hơn. Các đội thuyền thu mua than trôi nổi từ nhiều nguồn, dùng hệ thống, hóa đơn, chứng từ đã qua sử dụng sửa lại ngày, tháng để quay vòng nhằm hợp thức hóa nguồn gốc. Hơn nữa, do mặt hàng than có nhiều chủng loại, khiến việc kiểm soát càng trở nên khó khăn đâu là chất lượng thật và giá thật của lô hàng. Do việc xác minh mặt rất nhiều thời gian, các đội thuyền đã dùng hóa đơn giả để qua mặt cơ quan chức năng. Không những thế, phương tiện vận chuyển than cũng được các đội thuyền đầu tư kỹ lưỡng, thường là phương tiện công suất lớn, neo đậu ngoài khơi xa, thuê các thuyền có nhiều kinh nghiệm sông nước, thông thạo luồng lạch đi sâu khi cần, lại dùng đêm tối, thời tiết xấu dùng tàu nhỏ trung chuyển than từ trong đọt lặn ra, việc này gây khó khăn cho các lực lượng chuyên trách trong quá trình triển khai lực lượng để vây bắt. Ngoài ra, để đánh lừa hàng hải chức năng, các đội thuyền buôn lậu sản phẩm tên tàu, hoặc cho phương tiện chèo vòng tránh các chốt, trạm biên phòng, giả định vận chuyển nội địa những khi ra đến đường phân định Vịnh Bắc Bộ thì bắt gặp tình trạng đội hàng chèo sang Trung Quốc.

Việc buôn lậu ma túy, Cơ quan Phòng, chống ma túy và tội phạm của Liên hợp quốc cho biết hiện Đông Nam Á đang là khu vực sản xuất ma túy tăng gấp nhiều lần nhất thế giới với nguồn nguyên liệu tinh khiết ma túy được cung cấp từ Lào, Trung Quốc. Trong khi đó, những đường dây mua bán ma túy hình thành tại Trung Đông, Tây Phi đang khiến Đông Nam Á làm nên tiêu thụ hoặc trung chuyển ma túy vào nước thế ba, chúng chủ yếu tập trung tại phạm vi khu vực Mỹ Latinh để chuyển vận cocaine sang Đông Nam Á bằng đường biển. Theo lực lượng chức năng, các vụ vận chuyển ma túy bằng đường biển thường có số lượng rất lớn. Hơn nữa, vận chuyển bằng đường biển khiến cho công tác đầu tranh phòng chống loại tội phạm này gặp khó khăn hơn rất nhiều so với đường bộ và đường hàng không, bởi địa bàn rộng, dễ che giấu, dễ phi tang, trong khi đó lực lượng chức năng bắt gặp các quốc gia rất mỏng.

Nếu như tội phạm nội địa thường sử dụng tàu cá, tàu khách, tàu vận tải cỡ nhỏ để vận chuyển ma túy lúc sóng to gió lớn, thì các băng nhóm tội phạm ma túy quốc tế

Loại vận chuyển trên tàu siêu trọng, siêu trọng, cút giu trong các container. Nếu có nguồn tin mà khám xét không phát hiện được chất ma túy thì lực lượng chức năng sẽ phải đợi một vài ngày vài tuần để kiểm tra. Ngoài các phương tiện kể trên, bên tôi phẩm còn sẽ dùng các tàu ngầm mini để vận chuyển chất ma túy. Hiện hình về các vận chuyển ma túy bằng đường biển bắt phát hiện tại Việt Nam là: vận chuyển bắt của lực lượng công an tại trạm thu phí Quốc lộ 6 Lộng Sơn, Hòa Bình ngày 18/3/2017 thu giữ 130 bánh heroin đang trên đường vận chuyển ra cảng; hay vận chuyển một container giu 2,8 tấn lá Khát sly khô ngày 21/3/2017 tại cảng Tân Vạn, Hội Phòng, đây là loại lá có chất kích thích giu ma túy tinh hợp Amphetamine, nhưng có tác dụng nhanh hơn và nguy hiểm hơn gấp nhiều lần so với ma túy đá. Trước đó, ngày 20/5/2015, Cảnh Sát điều tra tại phẩm vận ma túy đã phải hợp với Cảnh Sát Hồng Kông của Trung Quốc bắt hai đội thuyền người En Xanvado và một người Colombia thu giữ tại cảng Cát Lái, Thành phố Hồ Chí Minh 31,6 kg cocain và vận chuyển 16, 9 kg cocain đang trên đường vận chuyển tại cảng Hội Phòng đi tại Hồng Kông đầu được cút giu rất tin vì trong các container hay vận chuyển 490 bánh heroin giu trong bình ga công nghiệp ch trên tàu hàng nghìn tấn hàng tháng 7 năm 2015.

Nhân xâm phạm vùng biển để đánh bắt tôm thủy hải sản

Theo Hiệp định Hợp tác giữa cá quốc gia Bức B được ký năm 2000 giữa Chính phủ Việt Nam với Chính phủ Trung Quốc thì hai bên thiệt lập một vùng đánh cá chung rộng 33.500 km², có phạm vi từ vĩ tuyến 20 xuống đến đường đồng của vĩnh, cách đường phân định 30,5 hải lý về phía mỗi bên. Việt Nam có khoảng 2.500 tàu thuyền và phía Trung Quốc có khoảng 1.000 tàu thuyền được cấp phép. Tuy nhiên, do địa bàn rộng, lực lượng tuần tra thường xuyên của Việt Nam nhiều nên liên tục có 6 - 8 tàu, vì vậy sẽ lượng tàu thuyền không được cấp phép trà trộn với các tàu thuyền có phép để đánh bắt tôm thủy hải sản và buôn lậu là rất lớn. Mọi năm, tại khu vực này lực lượng chức năng của Việt Nam đã phát hiện, xử lý và xóa đi 1.200 tàu Trung Quốc vi phạm. Trên vùng biển khu vực quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa, tàu cá Trung Quốc tràn xuống chiếm ngư trường, xóa đi các tàu cá các nước. Thậm chí họ còn đi thành đoàn hàng trăm chiếc xâm nhập sâu vào lãnh hải các nước, ví dụ cách đảo Natuna của Indonesia 5 km để đánh bắt tôm, sò sùng chìm tàu cá các nước. Tàu hải cảnh của Trung Quốc va, húc, giội thoát cho tàu cá của họ nên bị lực lượng chức năng các nước xóa đi, bắt gi. Thời gian gần đây, tại vùng biển các tỉnh từ Quảng Ngãi đến Bình Thuận lực lượng chức năng của ta đã phát hiện, xóa đi rất nhiều tàu xâm phạm đánh bắt tôm, trong đó đã xảy ra hàng trăm vụ tàu lớn tấn công tàu cá Việt Nam, họ không chỉ chìm tàu mà còn nhẩy lên tàu cá Việt Nam đánh chết ngư dân, cướp đi nhiều tài sản v.v..., khi nào cho an ninh vùng biển này trở nên hỗn loạn thì sẽ phải có biến. Hiện hình như về ngày 16/5/2014, tàu cá của ngư dân Quảng Ngãi bắt tàu Trung Quốc sẽ hiều 306 tấn công, đánh trọng thương thuyền trưởng Nguyễn Tấn Hải và một ngư dân, cướp đi 8

tấn thảy sốn, thiệt hại liên lạc và hơn 2.000 lít dầu diesel; hay vụ tàu cá của ngư dân Quảng Nam QNa-95861 TS bị tàu lạ tấn công ngày 26/11/2015, bịn chết ông Trần Công Bội. Ngày 03/5/2016, tàu Quảng Nam QNa-95959TS của ông Phạm Phú Thành cũng bị mất tàu lạ truy đuổi gần 2 hải lý và đâm chìm tại vùng biển Hoàng Sa, may mắn 34 ngư dân đã được tàu của ông Phạm Phú Trung đến cứu giúp. Ngoài việc đâm chìm tàu cá Việt Nam, mất số tàu lạ còn chặn tàu cá của ta đến cứu ngư dân khi cần cứu trợ khẩn cấp.

Do thiêu phồn thịnh kinh tế và bị mất ngư trường, năm 2016, nhiều tàu cá của ngư dân Việt Nam đã di chuyển sang vùng biển chung lân cận các nước Indonesia, Malaysia, Thái Lan Philippines v.v..., để khai thác thủy hải sản và bị lực lượng chức năng của họ bắt giữ. Trong đó, Indonesia đã bắt giữ hơn 400 ngư dân Việt Nam, bắt và phá hủy nhiều tàu cá của ngư dân Việt Nam, Malaysia bắt 10 tàu và 87 ngư dân, Thái Lan bắt 17 tàu, giữ 113 ngư dân, bịn bị tịch thu hai ngư lôi và làm mất ngư lôi mất tích.

Bên cạnh đó, an toàn giao thông hàng hải ở Biển Đông cũng là một vấn đề do lưu lượng tàu thuyền qua lại hàng ngày quá lớn. Trong năm 2016 và quý I năm 2017 đã xảy ra hàng chục vụ tàu hàng lớn đâm chìm tàu cá hoặc tàu thuyền nhỏ lẻ và nhiều người bị chết, phải lập tức tìm kiếm cứu nạn. Nhiều tàu của Việt Nam là nạn nhân với những hậu quả hết sức nặng nề. Trong số các vụ việc này phải kể đến vụ tàu cá số hiệu QB-3969TS của ngư dân Nguyễn Văn Hòa thuyền trú tại huyện Quảng Trạch, Quảng Bình bị mất tàu hàng nước ngoài đâm chìm ngày 20 tháng 3 tại vùng biển cách đảo Hòn La về phía đông 92 hải lý; hay vụ tai nạn hàng hải xảy ra giữa tàu Hải Thành 26 và tàu Petrolimex 14 ngày 28 tháng 3 tại vùng biển Vịnh Tàu khiến tàu Hải Thành gãy gập và khiến cho 9 thủy thủ tử nạn.

TS. Nguyễn Thanh Minh, Bộ Tư Lệnh Cảnh sát biển

K1 2: Mất số cơ chế hợp tác và đời sống tình hình sắp tới.

Bài viết thuộc bản quyền Nghiên cứu Biển Đông. Mọi người chỉ được đăng đường link bài viết, không được lấy khi chưa có sự đồng ý của Ban Biên tập.

Tài liệu tham khảo chính:

1. Xem thêm Nguyễn Thanh Minh (2016), *Đấu tranh chống cướp biển, cướp có vũ trang ở châu Á – Thái Bình Dương hiện nay và những vấn đề đặt ra*, *Tạp chí Quan hệ quốc tế quốc phòng*, số 33.
2. Cướp biển ở vịnh Đông Nam Á, *Tuổi trẻ*, ngày 23/9/2016.
3. Cướp biển đổi chiến thuật, tàu biển ông phó th nào, *Báo Giao thông*, ngày 05/3/2017.
4. Cướp biển lộng hành ở Đông Nam Á, *Thời báo Kinh tế Sài Gòn*, ngày 18/11/2016.
5. Đông Nam Á đổi mặt với nạn cướp biển, *Ngọn lá lao động*, ngày 30/3/2017.
6. Khoảng 400 ngư dân Việt Nam đang bị Indonesia giam giữ, *Thanh niên*, ngày 22/8/2016.
7. Nguyên nhân gia tăng tình trạng ngư dân bị bắt ở nước ngoài, *VTV.vn*, ngày 05/4/2016.
8. Tàu cá bị đâm chìm ở Hoàng Sa, 34 ngư dân dìm mình dưới biển, *Vnexpress.net*, ngày 04/5/2016.
9. Tàu cá của ngư dân Quảng Bình bị tàu lạ đâm chìm, *Giáo dục Việt Nam*, ngày 25/3/2017.

10. Buôn lậu xăng dầu “nóng” trên biển, *Hội quan*, ngày 17/11/2016.

11. Phức tạp tình trạng buôn lậu trên biển dịp cuối năm, *Q&ND*, ngày 26/11/2016.

[1] Theo báo cáo của Cục Hàng hải quốc tế-IMB, năm 2014, trên toàn cầu xảy ra 245 vụ cướp biển, thì khu vực Đông Nam Á xảy ra 141 vụ chiếm 57,6%. Năm 2015, trong khi nạn cướp biển ở vùng Sừng châu Phi –cướp biển Somali giảm mạnh thì số vụ cướp biển tại khu vực Đông Nam Á lại tăng lên con số 178 vụ. Năm 2016, khu vực Đông Nam Á tiếp tục giữ kỷ lục với số vụ cướp biển khi chiếm 1/3 tổng số vụ cướp biển trên toàn thế giới.

[2] Vụ cướp tàu hàng 11.400 tấn Dongbang Giant 2, quốc tịch Hàn Quốc ngày 21/10/2016 là ví dụ điển hình.

[3] Trung tâm Chia sẻ Thông tin thực Hiệp định Hợp tác khu vực về chống cướp biển và cướp có vũ trang -ReCAAP.