

Trong bối cảnh hiện nay, các chệ hợp tác chệng cọt p biển, buôn lậu, gian lận thệng mệi, tệi phệm xuyên quệc gia và bệo đệm an ninh trên biển đóng vai trò quan trệng, góp phện làm giệm nhệng vện nện nói trên.



Mất sọt cọt chệ hợp tác chệng cọt p biển, buôn lậu, gian lận thệng mệi, tệi phệm xuyên quệc gia và bệo đệm an ninh trên biển

Trong bối cảnh hiện nay, các chệ hợp tác chệng cọt p biển, buôn lậu, gian lận thệng mệi, tệi phệm xuyên quệc gia và bệo đệm an ninh trên biển đóng vai trò quan trệng, góp phện làm giệm nhệng vện nện nói trên.

Một số câu hỏi hợp tác ở khu vực Biển Đông

Hợp tác về an ninh trên biển, có thể thấy tháng 11 năm 2002, tại Phnom Penh, Campuchia, ASEAN và Trung Quốc đã ký Tuyên bố chung về ứng xử của các bên ở Biển Đông gọi tắt là DOC. DOC là văn kiện chính trị quan trọng giúp các bên duy trì hòa bình và an ninh ở Biển Đông. Ngoài việc các bên tái khẳng định chấp hành nghiêm Công ước của Liên hợp quốc về Luật Biển quốc tế năm 1982 (UNCLOS), các bên cam kết tôn trọng và quy định tự do hàng hải, hàng không trên khu vực Biển Đông theo luật pháp quốc tế; nhất trí giải quyết các tranh chấp về lãnh thổ và quy định thực thi pháp luật trên biển bằng các cuộc đàm phán thân thiện, đàm phán hòa bình mà không viện dẫn đe dọa hoặc sử dụng vũ lực; trong khi chờ đợi dàn xếp hòa bình cho các tranh chấp lãnh thổ các bên báo đảm đối xử công bằng và nhân đạo đối với tất cả những người đang gặp nguy hiểm hoặc tai họa; khuyến khích các bên liên quan tìm kiếm hợp tác về an toàn hàng hải và chia sẻ thông tin trên biển, hoạt động buôn lậu, chống hải tặc và cướp có vũ trang trên biển.

Một số câu hỏi hợp tác chống cướp biển và tội phạm xuyên quốc gia đã được thành lập. Một là, Sáng kiến An ninh eo biển Malacca (MSSI) do ba nước Indonesia, Malaysia và Singapore lập ra năm 2004 nhằm tăng cường hợp tác chống cướp biển và tội phạm xuyên quốc gia. Hai MSSI hoạt động, các thành viên đã lập ra nhóm chuyên gia kỹ thuật về an ninh hàng hải và triển khai kế hoạch giám sát chung trên biển (MSSP), trên không (EIS) và cơ chế trao đổi thông tin tình báo tội phạm (MSP) ở eo biển Malacca. Năm 2008, Thái Lan đã gia nhập sáng kiến này. Hai là, Hiệp định hợp tác khu vực về chống cướp biển và cướp có vũ trang các tàu thuyền ở châu Á (ReCAAP) ký ngày 11/11/2004 giữa 16 quốc gia bao gồm Campuchia, Brunei, Bangladesh, Trung Quốc, Ấn Độ, Indonesia, Nhật Bản, Lào, Malaysia, Myanmar, Philippines, Sri Lanka, Singapore, Hàn Quốc, Thái Lan và Việt Nam. Sau đó Australia, Anh, Hà Lan, Đan Mạch, Na Uy và Mỹ đã gia nhập tổ chức này. Tuy nhiên, Indonesia và Malaysia sau đó đã không phê chuẩn hiệp định do lo ngại vấn đề chủ quyền. ReCAAP quy định rằng các nước phải hợp hành động theo đúng luật pháp, quy định riêng của từng quốc gia và tùy thuộc vào nguồn lực sẵn có để ngăn chặn và trấn áp cướp biển, cướp có vũ trang nhằm vào tàu thuyền; có trách nhiệm bắt giữ cướp biển, tịch thu tàu thuyền và máy bay được tội phạm sử dụng, giải cứu tàu thuyền và các nhân viên khai thác biển. Trong đó, Trung tâm chia sẻ thông tin (ISC) của ReCAAP được đặt tại Singapore; theo đó các nước phải nhanh chóng thông báo cho nhau những nguy cơ sắp xảy ra, hay các vụ cướp biển hoặc cướp có vũ trang trên công tàu thuyền vừa xảy ra. Quốc gia nào nhận được thông tin từ ISC phải phát thông báo, báo động cho mọi tàu thuyền trong khu vực; ReCAAP còn quy định việc dãn đò, hỗ trợ pháp lý và xác định quốc gia nào phải chịu trách nhiệm điều tra chính khi vụ cướp liên quan đến nhiều nước; hỗ trợ xây dựng, đào tạo nhân lực,

diện tập để nâng cao trình độ kỹ thuật, khả năng phối hợp chiến đấu.

Bên cạnh các hợp tác chung cấp biển, Việt Nam và Trung Quốc còn ký Hiệp định hợp tác nghề cá vịnh Bắc Bộ nhằm duy trì trật tự trong hoạt động khai thác thủy hải sản và chung đánh bắt trái phép trên vịnh Bắc Bộ. Ngoài ra, các quốc gia trong khu vực còn triển khai nhiều các hợp tác song phương và đa phương về chung buôn lậu, gian lận thương mại trên biển, tội phạm ma túy, tội phạm có tổ chức mà đáng kể nhất là một mặt trận của các hợp tác này. Mới đây, lãnh đạo ba nước Indonesia, Malaysia và Philippines đã đạt được thỏa thuận sẽ triển khai lực lượng tuần tra chung của hải quân tại vùng biển Sulu- Celebes bắt đầu hoạt động từ tháng 5/2017 để ngăn chặn cướp biển.

Kết quả triển khai hoạt động hợp tác đảm bảo an ninh trên biển

Các hợp tác này đã phân tích ở trên đã góp phần hình thành một kênh đối thoại quan trọng về vấn đề an ninh nói chung và an ninh biển nói riêng, giúp các nước trong khu vực xây dựng được nhận thức chung về những thách thức an ninh mới. Thông qua đó, lực lượng chức năng các nước có thể tiến hành trao đổi kinh nghiệm và chia sẻ thông tin trong lĩnh vực phòng, chống tội phạm trên biển và hỗ trợ giúp đỡ nhau trong việc xây dựng và hoàn thiện hệ thống an ninh biển. Đồng thời, các hoạt động và các hợp tác trao đổi giúp các quốc gia tin tưởng, xích lại gần nhau, cùng nhau giải quyết bất đồng, làm giảm căng thẳng, ngăn chặn nguy cơ bùng nổ xung đột, góp phần duy trì hòa bình, ổn định ở khu vực bảo đảm an ninh an toàn hàng hải trên Biển Đông, ngăn chặn, đẩy lùi các nhóm tội phạm có tổ chức, tội phạm xuyên quốc gia, tạo ra nguồn lực và khả năng ứng phó với các tình huống khẩn cấp.

Tuy nhiên, do đa bàn rạn, khoảng cách địa lý lớn, lực lượng chấp pháp trên biển của các nước quá mỏng nên thi thoảng phương tiện hoặc do một số nước chưa vượt qua được tham vọng chủ quyền v.v..., khiến cho nhiều các hợp tác vừa đưa ra đã bị chệch yếu (ví dụ như Sáng kiến an ninh hàng hải khu vực (RMSI), hay Sáng kiến an ninh container (CSI), v.v...), hoặc chưa phát huy được hiệu quả. Hơn nữa, nhiều các hợp tác phòng, chống tội phạm đường biển gặp khó khăn trong triển khai do chưa được lãnh đạo các quốc gia quan tâm đầu tư tài chính xứng đáng các hợp tác chống tội phạm đường bộ và đường hàng không. Khi bị truy đuổi, bên tội phạm chuyển từ vùng biển nước này sang vùng biển nước khác trong khi vấn đề chủ quyền lãnh thổ luôn rất nhạy cảm, khiến lực lượng chấp pháp trên biển của các nước không dám vượt qua. Hơn nữa sự ràng buộc pháp lý trong các nội dung hợp tác của

khởi ASEAN vẫn hết sức lỏng lẻo (tự nguyện đóng thuế) nên nhiều cơ chế hợp tác của các quốc gia khu vực này đưa ra chủ yếu mới chỉ dừng lại ở tuyên bố và hội nghị mà chưa có nhiều hành động cụ thể. Thêm chí, các quốc gia không có biển còn có thái độ thờ ơ, đứng ngoài vấn đề an ninh biển, hoặc mất sự nỗ lực, mặc dù đã tham gia ký kết văn kiện hợp tác phòng, chống khủng bố và tội phạm trên biển nhằm vì chưa thể gột sang mặt bên vấn đề chủ quyền nên các cơ chế hợp tác không đi vào thực chất, không tạo ra dòng sự đóng thuế trong đấu tranh ngăn chặn tội phạm.

Mặt khác, an ninh Biển Đông là vấn đề liên quan đến rất nhiều quốc gia và vùng lãnh thổ có hoạt động hàng hải, trong khi các cơ chế hợp tác để đối phó với những thách thức an ninh kể trên chủ yếu chỉ được tiến hành ở mức song phương hoặc một nhóm nước nên không tạo ra được áp lực để liên đới buộc các bên phải thực hiện. Mất sự nỗ lực vẫn hành động theo những lý lẽ riêng của họ, đến các nội vi các thực hiện DOC của Trung Quốc. Những vấn đề trên cho thấy các hiệp định và sáng kiến đảm bảo an ninh, an toàn hàng hải trên Biển Đông hiện nay đang cần mặt các chế triển khai và giám sát hiệu quả.

Mất sự tác động đến khu vực, quốc tế và đe dọa tình hình sắp tới

Trong khi các vấn đề trên biển diễn ra một cách phức tạp, cần phải đánh giá mất sự tác động cũng như đưa ra đe dọa về tình hình an ninh khu vực Biển Đông trong thời gian tới để có những chính sách và phản ứng phù hợp.

Mất sự tác động đến vùng biển và quốc tế

Tội phạm trên biển gia tăng và diễn biến Biển Đông đang khiên cho an ninh, an toàn hàng hải ở khu vực biển này hết sức phức tạp, khó lường. Việc tranh chấp ngà trướng, xâm phạm vùng biển đánh bắt trộm thủy hải sản của ngư dân các nước và việc coi thường luật lệ, quy ước giao thông quốc tế trên biển của tàu thuyền thường mọi thời gian qua đã gây ra nhiều vụ việc nghiêm trọng mà một quốc gia không dễ gì quy kết. Ngoài những thiệt hại về con người nó còn khiên cho ngư dân không dám vươn khơi bám biển, để mất *ngà trướng truyến thặng* vào tay những kẻ đang lợi dụng khái niệm này để yêu sách chủ quyền; còn ngành vận tải biển khu vực mới năm phải chịu thiệt hại hơn 8,4 tỷ USD vì phải đền bù hàng hóa bị cướp, hủy bỏ đơn hàng, lập lại lộ trình đi biển xa hơn, làm phát sinh nhiều chi phí tốn kém hơn

(thuê lực lượng bảo vệ áp tải qua các vùng có nguy cơ cướp biển cao, sửa đổi một số thiết kế của tàu để chống đột nhập, bổ sung thêm hàng rào kẽm gai, hàn thêm khung thép ở cửa sổ, hay gia cố lối cửa ra vào). Ngoài ra, việc điểu tra xử lý, truy bắt tội phạm trên biển luôn là vấn đề nóng bỏng với hội đồng cộng đồng, nếu không tinh táo sẽ vấp phải các vấn đề kiện và phản ứng quốc tế làm bùng lên căng thẳng ngoại giao.

Tội phạm trên biển gia tăng sẽ kéo theo lực lượng tội phạm và sẽ ngồng lao động trên bờ tham gia tiếp tay cho hoạt động tội phạm công gia tăng theo. Quá trình đấu tranh, lực lượng chức năng còn phát hiện nhiều tàu cá hoán cải với lực lượng ngư dân đông đảo đã bị hấn đánh bắt chuyển sang làm nhiệm vụ trung chuyển hàng hóa, dẫu lưu tại vùng biển quốc tế vào đất liền. Vô hình trung, những ngư dân này đang tiếp tay cho hoạt động cướp biển, buôn lậu, gian lận thương mại và tham gia vận chuyển ma túy.

Đánh giá tình hình sắp tới

Tranh chấp chủ quyền biển đảo đang làm phân tán sự chú ý của các quốc gia, trong khi vấn đề tội phạm và an ninh, an toàn hàng hải trên Biển Đông ngày càng trầm trọng. Khu vực này đang được bên cướp biển coi là mảnh đất hái sồi màu mỡ, là lãnh địa mới giúp chúng ra công vào thế giới rất thuận tiện. Bên cạnh đó, khu vực Đông Nam Á có tiềm năng rất lớn, đang được lực lượng không quân quốc tế xem là hậu phương vững chắc. Khi bắt tay quét dọn ép Trung Đông, lực lượng này đang dấn vào Đông Nam Á. Trong số đó, một số thế lực như nhóm Abu Sayyaf ở miền Nam Philippines đã thế trung thành với thế lực

Nhà nước Hồi giáo tự xưng

(IS). Ngoài ra, vì nhu cầu phát triển, các quốc gia khu vực Đông Nam Á ngày càng đòi hỏi nguồn cung nhiên liệu lớn hơn, nhu cầu vận tải biển tăng lên, trong khi cướp tàu dẫu và bắt cóc con tin đòi tiền chuộc vẫn kín đáo lợi dụng để đem lợi cho bên không bị những nguồn thu rất lớn. Vì vậy, rất có thể trong thời gian tới, tại các vùng biển giáp ranh ở khu vực, sẽ có cướp và không chỉ không giảm mà còn gia tăng cả về số lượng, tính chất và quy mô. Vấn đề này sẽ là thách thức không nhỏ đối với các quốc gia khu vực và ngành vận tải biển quốc tế.

Ngoài ra, đường biển luôn là tuyến đường khó kiểm soát nhất với dẫu tàn tang vất vả và rút chầy khi bắt tay nên chức năng biển đang là lựa chọn hàng đầu của bên buôn lậu. Do tham vọng chủ quyền nên các va chạm trên biển không chỉ dừng lại là do ngư dân tranh chấp ngư trường và tại nạn hàng hải ngoài ý muốn

mà còn là các vấn đề chính trị. Vì vậy, an ninh, an toàn hàng hải ở Biển Đông sẽ không đúng là chỉ đơn thuần biên, buôn lậu, khủng bố, đánh bắt thủy hải sản trái phép mà rất có thể sẽ có những diễn biến mới vượt khỏi tầm kiểm soát của các quốc gia khu vực này. Liệu đó có xảy ra hay không, một phần phụ thuộc vào kết quả cuộc đàm phán xây dựng Bộ quy tắc ứng xử ở Biển Đông (COC) giữa ASEAN và Trung Quốc và ý thức tuân thủ luật pháp quốc tế của các nước, đặc biệt là các nước lớn.

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

Bài viết thuộc bản quyền Nghiên cứu Biển Đông. Mọi người chỉ được dẫn 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), *Tranh chấp quần đảo biển, quần đảo có vị trí 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. Quần đảo biển ở vùng Đông Nam Á, *Tư liệu*, ngày 23/9/2016.
3. Quần đảo biển đối chiếu thuật, tàu biển ứng phó thế nào, *Báo Giao thông*, ngày 05/3/2017.
4. Quần đảo biển lỏng hành ở Đông Nam Á, *Thời báo Kinh tế Sài Gòn*, ngày 18/11/2016.
5. Đông Nam Á đối mặt với nạn cướp biển, *Ngọn gió 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 dõngi biền, *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 xing dõu “nóng” trên biền, *Hỏi quan*, ngày 17/11/2016.

11. Phic tãp tình trạng buôn lậu trên biền dõp cuõi nôm, *QND*, ngày 26/11/2016.