

TRƯỜNG ĐẠI HỌC HÀNG HẢI VIỆT NAM

KHOA KINH TẾ



THUYẾT MINH

ĐỀ TÀI NCKH CẤP TRƯỜNG

ĐỀ TÀI

**NGHIÊN CỨU SỰ THAY ĐỔI PHÂN BỐ ĐỊA LÝ CỦA HOẠT ĐỘNG
CƯỚP BIỂN TRÊN THẾ GIỚI GIAI ĐOẠN 1994 - 2014 VÀ DỰ BÁO
ĐẾN NĂM 2020.**

Chủ nhiệm đề tài: PHẠM THỊ BÍCH VÂN

Hải Phòng, tháng 4/2016

MỤC LỤC

MỞ ĐẦU	4
CHƯƠNG 1 CƠ SỞ LÝ THUYẾT	6
1.1. Cơ sở lý luận chung về cướp biển.....	6
1.1.1. Khái niệm cướp biển	Error! Bookmark not defined.
1.1.2. Phân biệt cướp biển và khủng bố hàng hải	
1.2 Lịch sử hoạt động cướp biển	
1.3 Nguyên nhân hình thành cướp biển	Error! Bookmark not defined.
CHƯƠNG 2 SỰ THAY ĐỔI PHÂN BỐ ĐỊA LÝ HOẠT ĐỘNG CƯỚP BIỂN TRÊN THẾ GIỚI GIAI ĐOẠN 1994-2014	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
2.1. Giai đoạn từ năm 1994 đến năm 2009	Error! Bookmark not defined.
2.2. Giai đoạn từ năm 2010 đến năm 2014	Error! Bookmark not defined.
2.3. Những nét chính trong sự thay đổi phân bố địa lý	
2.4. Nguyên nhân dẫn đến sự thay đổi phân bố hoạt động cướp biển.....	Error! Bookmark not defined.
CHƯƠNG 3 DỰ BÁO VỀ SỰ PHÂN BỐ HOẠT ĐỘNG CƯỚP BIỂN TRÊN THẾ GIỚI ĐẾN NĂM 2020	36
3.1. Dự báo	Error! Bookmark not defined.
3.1.1. Về xu hướng phân bố địa lý	Error! Bookmark not defined.
3.1.2. Về cách thức hoạt động.....	Error! Bookmark not defined.
3.2 Đề xuất một số giải pháp để hạn chế hoạt động cướp biển	
KẾT LUẬN	50
TÀI LIỆU THAM KHẢO.....	51
PHỤ LỤC	55

DANH SÁCH THUẬT NGỮ, CHỮ VIẾT TẮT

AMF	ASEAN Maritime Forum (Diễn đàn hàng hải ASEAN)
CGPCS	Contact group on piracy off the coast of Somalia (Nhóm liên lạc ứng phó cướp biển ngoài khơi Somali)
CTF	Combined Task Force (Lực lượng đặc nhiệm phối hợp)
ICC	International Chamber of Commerce (Phòng thương mại quốc tế)
EU	European Union (Liên minh châu Âu)
IMB	International Maritime Bureau (Cục hàng hải quốc tế)
IMO	International Maritime Organizations (Các tổ chức hàng hải quốc tế)
NATO	North Atlantic Treaty Organization (Tổ chức hiệp ước Bắc Đại Tây Dương)
PRC	Piracy Reporting Centre (Trung tâm báo cáo cướp biển)
ReCAAP	Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (Hiệp định Hợp tác khu vực về chống cướp biển và cướp có vũ trang chống lại tàu ở châu Á)
UNCLOS	United Nation Convention on the Law of the Sea (Công ước Liên hợp quốc về luật biển)

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của vấn đề nghiên cứu

Ngày nay cướp biển không phải là vấn đề quan tâm của riêng những người làm trong lĩnh vực thương mại hàng hải hay là mối lo ngại của riêng một quốc gia. Trong xu thế toàn cầu hóa diễn ra mạnh mẽ trong giai đoạn hiện tại, khi mà giao thương hàng hóa giữa các quốc gia trên toàn thế giới phát triển nhanh chóng hơn bao giờ hết thì các mối đe dọa đến an ninh hàng hải thực sự là một vấn đề mang tính quốc tế. Tình hình cướp biển luôn được quan tâm vì nó ảnh hưởng trực tiếp đến nền kinh tế, sự an toàn của tính mạng con người. Tần số hoạt động của loại tội phạm này được thống kê với tần số là tương đương với tội phạm xảy ra trên đất liền. Các vụ tấn công có chiều hướng gia tăng, mức độ tảo tợn của cướp biển ngày càng bạo lực hơn đòi hỏi các quốc gia phải có những biện pháp ngăn chặn tích cực. Tuy nhiên, hoạt động của cướp biển không đơn giản như vậy mà diễn biến theo chiều hướng thay đổi, đặc biệt là thay đổi trong phân bố địa lý hoạt động. Nếu như trong thập kỉ trước, truyền thông chỉ tập trung vào vùng điểm nóng như Somali, thì hiện nay Đông Nam Á, mà cụ thể là eo biển Malacca mới chính là nơi ghi nhận nhiều vụ tấn công nhất. Như vậy, việc nghiên cứu xu hướng của hoạt động này là hết sức cần thiết, từ đó đưa ra chiều hướng hành động kịp thời để giảm thiểu tình trạng cướp biển, đảm bảo an ninh hàng hải trong khu vực và toàn cầu.

2. Tổng quan về tình hình nghiên cứu thuộc lĩnh vực đề tài

Trong và ngoài nước đã có khá nhiều bài báo, bài nghiên cứu về vấn nạn cướp biển. Tuy nhiên, các đề tài mới chỉ phân tích hoạt động cướp biển tại một khu vực đơn lẻ mà ít có sự so sánh trong một khoảng thời gian để nhìn nhận xu hướng thay đổi.

3. Mục tiêu, đối tượng, phạm vi nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu là hoạt động cướp biển, không đề cập đến các số liệu về cướp vũ trang trên biển và khủng bố hàng hải. Phạm vi nghiên cứu là phân

tích số liệu thống kê về tình hình và phân bố về mặt địa lý của cướp biển toàn cầu trong giai đoạn từ năm 1994 đến năm 2014. Bài nghiên cứu sẽ chia nhóm số liệu thành hai giai đoạn 1994-2009 và 2010-2014. Từ đó đưa ra sự so sánh về sự thay đổi trong phân bố địa lý hoạt động cướp biển và dự báo xu hướng đến năm 2020.

4. Phương pháp nghiên cứu, kết cấu của công trình nghiên cứu

Các cơ sở phương pháp luận của bài nghiên cứu này là phương pháp thu thập các nguồn số liệu thứ cấp, xử lý, phân tích, tổng hợp; phương pháp logic, so sánh.

5. Kết quả đạt được của đề tài

Tổng hợp số liệu hoạt động cướp biển trên thế giới từ năm 1994-2014

So sánh sự khác biệt và nhận xét xu hướng thay đổi về sự phân bố địa lý của các vụ tấn công cướp biển trong hai giai đoạn 1994-2009 và 2010-2014

Đưa ra dự báo chung về diễn biến phân bố hoạt động hải tặc toàn cầu đến năm 2010.

CHƯƠNG 1

CƠ SỞ LÝ THUYẾT

1.1. Cơ sở lý luận chung về cướp biển

1.1.1. Khái niệm về cướp biển

Tuy có nhiều khái niệm thế nào là cướp biển nhưng hai định nghĩa dưới đây được công nhận bởi các cơ quan luật pháp quốc tế.

Theo điều 101 trong Công ước Liên hợp quốc về luật biển năm 1982,

Hành động cướp biển bao gồm một trong các hành vi sau đây:

(A) Bất kỳ hành vi hoặc ý định trái pháp luật của bạo lực hay bắt giữ, hoặc bắt cứ hành động phá hoại, do phi hành đoàn hoặc các hành khách của một con tàu tư nhân hoặc một máy bay tư nhân gây nên vì mục đích riêng, và nhằm:

i. chống lại một con tàu hoặc máy bay khác, hoặc chống lại người hoặc tài sản trên tàu hoặc máy bay đỗ trên biển cả;

ii. chống lại một con tàu, máy bay, người và tài sản ở một nơi bên ngoài thẩm quyền tài phán của bất kỳ nước nào;

(b) Bất kỳ hành động tự nguyện tham gia các hoạt động của tàu hoặc của một chiếc máy bay có ý thức về việc làm cho nó trở thành một con tàu hoặc máy bay cướp biển;

(c) Bất kỳ hành động kích động hoặc cố ý tạo điều kiện cho một hành động được mô tả trong mục (a) hoặc (b) "

Còn theo Cục hàng hải quốc tế IMO, hành động cướp biển được định nghĩa là "hành động xâm phạm trái phép lên một con tàu với khả năng hoặc ý định dùng vũ lực để phạm tội trộm cắp hoặc bất kỳ hành động phạm tội nào khác".

Như vậy khái niệm cướp biển cần được phân biệt với khái niệm cướp vũ trang. Theo Quy tắc thực hành - IMO Nghị quyết A.1025 (26), cướp có vũ trang chống lại tàu có nghĩa là bất kỳ trong các hành vi sau đây:

"(A) bất kỳ sự sử dụng bất hợp pháp nào của bạo lực, hoặc bất cứ hành động phá hoại, cam kết cho đầu tư và trực tiếp chống lại một con tàu, hoặc chống lại người hoặc tài sản trên tàu ở một nơi nằm trong thẩm quyền của một quốc gia;

(B) bất kỳ hành vi của người tham gia tự nguyện trong các hoạt động của một con tàu với sự hiểu biết rằng nó phục vụ cho vụ cướp có vũ trang chống lại tàu;

Bất kỳ hành động kích động hoặc cố ý tạo điều kiện cho một hành động được mô tả trong mục (a) hoặc (b) ".

Tóm lại, hành động được coi là cướp biển khi đó là hành vi bạo lực hoặc thậm chí mới chỉ là ý định nhằm vào thủy thủ và hành khách trên tàu hoặc máy bay đang ở trên khu vực biển cả. Khi nhắc tới cướp biển thường chúng ta chỉ nghĩ tới phương tiện tàu bè nhưng nếu hành động bạo lực nhằm vào máy bay đang ở trên khu vực biển cả thì cũng coi là hành động cướp biển. Hoặc, nếu hải tặc sử dụng máy bay như một phương tiện để tấn công một con tàu nào đó trên biển cả thì cũng là hành động cướp biển, dù hải tặc không dùng phương tiện chuyên dùng hàng hải để thực hiện hành vi. Để hiểu được điều luật này, cần hiểu thế nào là biển cả. Biển cả là vùng biển nằm ngoài 200 hải lý của vùng đặc quyền kinh tế của mỗi quốc gia. Hành động cướp biển được nhận diện khi và chỉ khi đó là các hành động bạo lực diễn ra ở biển cả hoặc là các vùng biển không thuộc quyền tài phán của bất kỳ quốc gia nào. Nếu hành động đó xảy ra trong phạm vi tài phán của một đất nước thì hành động này được xem là hành động cướp vũ trang trên biển.

1.1.2 Phân biệt cướp biển và khủng bố hàng hải

Ngành hàng hải toàn cầu đang bị đe dọa tấn công bởi các phần tử tội phạm như cướp biển và khủng bố, tuy cùng là loại hình tội phạm mang đến những mối lo ngại cho an ninh hàng hải nhưng xuất phát từ các lý do khác nhau. Cướp biển và khủng bố hàng hải là hai khía cạnh riêng biệt mà không có sự tương quan trực

tiếp. Hành động cướp biển là một tội ác đối với lợi ích tài chính, trong khi mục tiêu của khủng bố trên biển là tác động ngay lập tức vào các mục tiêu chính trị hoặc chiến lược.

Cướp biển nhận ra rằng tàu hàng và thủy thủ đoàn là những mục tiêu có giá trị để bắt giữ đòi tiền chuộc, một “mô hình kinh doanh” đã được chứng minh ngày càng hấp dẫn. Cướp biển đã xác định rằng các hãng bảo hiểm cho các chủ tàu, nhà điều hành có khả năng đàm phán và cuối cùng là trả tiền chuộc để đảm bảo sự an toàn của thủy thủ và hành khách trên tàu, và bảo vệ chống lại sự mất mát của một tài sản có giá trị. Do đó, mục tiêu của những tên cướp biển, là để tận dụng sự sẵn sàng của các cơ quan quản lý rủi ro - cùng với việc thiếu các tiêu chuẩn quy định quốc tế và hướng dẫn để phòng ngừa hoặc ứng phó sự cố của cướp biển – để kiếm một nguồn thu nhập định kỳ.

Cần lưu ý rằng các tàu hàng nghiêm túc tuân thủ các biện pháp khuyến cáo khi quá cảnh qua các điểm nút hàng hải hoặc vùng nóng của hoạt động cướp biển, dưới sự tuân tra giám sát của lực lượng đặc nhiệm hải quân thì sẽ ít có khả năng bị tấn công bởi cướp biển vì khả năng thất bại của chúng là rất cao. Cướp biển đang ngày càng đầu tư hơn trong hoạt động của chúng, sẵn sàng chuyên hướng vào các mục tiêu khi biết xác suất thành công sẽ cao. Cướp biển cũng có nguồn thu khác từ việc bán dầu thô chứa trong tàu bị cướp cho các môi giới bất minh để thu lợi một cách nhanh chóng.

Tuy nhiên, hành động khủng bố được thúc đẩy bởi mục tiêu chính trị. Chúng không bị ảnh hưởng bởi yếu tố tiền bạc, luôn chứng minh sự sẵn sàng học hỏi từ thất bại của nhiệm vụ trước và kiên nhẫn để chờ đợi cho đến khi mở rộng khả năng đảm bảo một xác suất thành công cao hơn trong các nhiệm vụ sau.

Nên nhớ rằng Al-Q'aida đã tiến hành một cuộc tấn công bất thành chống lại Trung tâm Thương mại Thế giới vào năm 1993. Sau hành động đó, Al-Q'aida tiến hành một nghiên cứu để xác định lý do thất bại, thực hiện khảo sát bổ sung và phân tích các mục tiêu, sửa đổi vũ khí và chiến thuật của chúng để đảm bảo một xác suất thành công cao hơn dẫn đến các vụ tấn công 11/9. Với dự kiến tác

động tâm lý và gây tổn thất tài chính công vào các mục tiêu ngành công nghiệp năng lượng, chẳng hạn như tàu chở dầu, dàn khoan, đường ống, nghĩa là những kẻ khủng bố sẵn sàng dành thời gian, năng lượng và các nguồn lực để đạt được mục tiêu chiến lược dù phải mất mát về tài chính để đạt được thành công trong nhiệm vụ mà chúng đặt ra.

Những kẻ khủng bố cũng có lợi thế là có thể quan sát và áp dụng các chiến thuật thành công được sử dụng bởi hải tặc khi chúng tiếp cận và nắm quyền kiểm soát tàu hàng. Với mỗi vụ tấn công khủng bố, không nên chỉ cho rằng thiệt hại chỉ là việc chìm một con tàu hoặc hư hỏng hàng hóa mà mục tiêu của chúng là gây ảnh hưởng đến chính trị, tác động đến nền kinh tế của chính phủ Hoa Kỳ và châu Âu. Sự gia tăng về số lượng các cuộc tấn công nhằm vào các tàu chở năng lượng, hoặc các cuộc tấn công chống lại các tàu khi đang thả neo lấy dầu thô qua đường ống tại thềm lục địa ngoài (OCS) làm tăng mức độ rủi ro cho các công ty khai thác và thúc đẩy sự gia tăng phí bảo hiểm rủi ro, dẫn đến sự gia tăng của chi phí của vận chuyển dầu thô trên thị trường toàn cầu, cũng như các sản phẩm năng lượng tinh chế tại các trạm bơm. Thêm vào đó là tác động kinh tế dài hạn từ việc triển khai mở rộng sự hoạt động của đội hải quân đa quốc gia, tuần tra các vùng biển tranh chấp để giảm thiểu rủi ro và ứng phó sự cố cho các tàu khi đi qua những khu vực điểm nóng.

1.2 Lịch sử hoạt động cướp biển

Vụ cướp biển đầu tiên được ghi lại là vào thế kỷ 14 trước Công nguyên khi dân biển đe dọa các chuyến tàu qua Địa Trung Hải. Bắt đầu từ thế kỷ thứ 8 trước Công nguyên), người Hy Lạp, La Mã, cũng như người Phoenicia đã tham gia vào các hành động cướp biển. Trong thế kỷ thứ 3 trước Công nguyên, những người Illyria hầu hết là những tên cướp biển nổi tiếng, đã liên tục đột kích vào Biển Adriatic, và do đó gây mâu thuẫn với Cộng hòa La Mã hùng mạnh. Tuy nhiên, mối đe dọa của họ cuối cùng đã bị nghiền nát sau khi người La Mã chinh phục Illyria vào năm 168 trước Công nguyên.

Trong thế kỷ thứ 1 trước Công nguyên, hải tặc thành lập một quốc gia lớn ở Cilicia (nay thuộc Thổ Nhĩ Kỳ) dọc theo bờ biển Anatolia, đe dọa thương mại của Đế chế La Mã ở Địa Trung Hải. Các hoàng đế La Mã vĩ đại Julius Caesar được cho là bị bắt giữ bởi cướp biển Cilician trên một chuyến đi qua Biển Aegean trong 75 trước Công nguyên. Ông đã được thả chỉ sau khi nộp khoản tiền chuộc. Người ta nói rằng sau khi được thả, ông thành lập một hạm đội bắt những tên cướp biển và giết chúng.

Trong giai đoạn 258-264 sau công nguyên, bọn cướp biển Gothic cướp phá các thị trấn dọc theo bờ biển Đen và biển Aegean, và đến đảo Síp và Crete. Trong 286, La Mã bổ nhiệm một chỉ huy quân sự để loại bỏ những tên cướp biển Frankish và Saxon. Bọn cướp biển Ailen bị bắt làm nô lệ.

Thời Trung Cổ đến thế kỷ 19, cướp biển “Viking” được coi là những tên cướp biển rất dũng cảm và mạnh mẽ, người Viking lúc đó đang hoạt động trong một khu vực rộng lớn từ Tây Âu đến Đông Âu đến bờ biển Bắc Phi. Họ chủ yếu hoạt động từ thế kỷ thứ 8 đến thế kỷ thứ 12. Cướp biển hoạt động trong giai đoạn này dọc theo bờ biển Địa Trung Hải. Các hải tặc Novgorodian cướp phá các thành phố trên sông Volga và Kama vào thế kỷ thứ 14.

Cướp biển nổi tiếng khác vào thời trung cổ là những tên cướp biển Ả Rập và cướp biển Barbary. Sau đó đi thuyền đến Tây Ấn và trở thành thành viên của cướp biển vùng Caribbean với thời kỳ hoàng kim từ giữa năm 1620 và 1720.

Vào đầu thế kỷ 19, những tên cướp biển của Trung Quốc xuất hiện. Chúng hoạt động trong vùng biển của eo biển Malacca, Philippines, Singapore và Malaysia. mối đe dọa của các nước này đã bị loại bởi các lực lượng chung của Hải quân Mỹ và Hải quân Hoàng gia trong giai đoạn 1860-1870.

Trong thời gian gần đây, hoạt động cướp biển đã không những không kết thúc với sự sụp đổ của thời đại hoàng kịa mà còn tăng trưởng nhanh chóng trong những thập niên cuối của thế kỷ 20, và đã trở thành một vấn đề lớn đối với thương mại quốc tế trong thập kỷ đầu tiên của thế kỷ 21. Đặc biệt, có một số

điểm nóng về cướp biển Vịnh Aden, ngoài khơi bờ biển Somali và Nigeria, eo biển Malacca và Ấn Độ Dương.

1.3 Nguyên nhân hình thành cướp biển

Đa phần hoạt động cướp biển là một tội ác của cơ hội. Cướp biển cũng giống như các loại hình tội phạm khác, tránh hoạt động trong môi trường khó khăn. Nếu các yếu tố ngăn chặn không hiệu quả thì số vụ cướp biển và mức độ nghiêm trọng của các cuộc tấn công sẽ tăng cao.

Những lý do chính hình thành cướp biển đó là sự chấp nhận của xã hội, thiếu hiệu quả thực thi pháp lý, thất nghiệp kinh niên, và cơ hội thực thi tội ác tất cả đều đóng một vai trò trong việc hình thành cướp biển.

Lý do đầu tiên là do sự chấp nhận của xã hội với hành động cướp biển. Ngay cả trong thời kỳ hiện đại ngày nay, việc vận chuyển qua một khu vực mà ở nơi đó địa phương áp đặt một khoản thuế không chính thức đối với các tàu đi qua. Điều đáng nói là đôi khi qua các cảng địa phương, xuất hiện hiện tượng trộm cắp đồ dùng, thiết bị hoặc hàng hóa trên tàu. Cho dù hành động đó ít có nhiều tác động kinh tế đối với các nhà khai thác lớn. Cướp biển gây tổn hại đến ngành công nghiệp vận chuyển khoảng 7 đến 15 tỉ đô la một năm. Các loại hình cướp biển thường bao gồm hải tặc giữ các thuyền viên và tàu để đòi tiền chuộc. Trong một số tình huống con tin cuối cùng chết vì suy dinh dưỡng hoặc bệnh tật. Tại nhiều quốc gia, công chúng chấp nhận sự tồn tại mặc định của hoạt động cướp biển. Đặc biệt tại các quốc gia mà nền kinh tế đang gặp khó khăn, thậm chí kiếm tiền từ tội ác như cướp biển đã trở thành một nghề nghiệp để mưu sinh.

Lý do thứ hai là tỷ lệ thất nghiệp kinh niên. Trong trường hợp này, chúng ta không nói về các loại thất nghiệp quen thuộc với cư dân của các quốc gia phát triển, thất nghiệp kinh niên ở các khu vực đang phát triển có nghĩa là không bao

giờ là có thể tìm được một công việc ổn định. Vì vậy, một số người chỉ có thể có công việc không chính thức và có rất ít cơ hội trong tương lai có thể tìm được một nghề nghiệp chính nghĩa. Các cuộc tranh luận làm thế nào để đối phó với cướp biển có thể được tóm tắt trong câu nói "cho họ sống hay là bắn chết họ". Lập luận này là cực đoan ở cả hai phía, nhưng đều nhìn nhận rằng nghèo là một động lực đáng kể cho hải tặc. Cuộc đời của một tên cướp biển là khó khăn, và thường kết thúc bằng cái chết, vì vậy tuyệt vọng trong cuộc sống mưu sinh dẫn lối học đến với lựa chọn cuối cùng là cướp biển.

Lý do thứ ba là không có sự thực thi pháp lý hiệu quả. Nó chỉ gần đây cướp biển phải đối mặt với những hậu quả pháp lý cho hành động của họ. Những tên cướp biển của một thuyền buồm nhỏ tư nhân, chỉ số S / V Quest, bị xét xử ở tòa án liên bang Hoa Kỳ sau khi tất cả bốn công dân thuộc Hoa Kỳ trên tàu thiệt mạng. Kết hợp các hoạt động lực lượng hải quân châu Âu ở biển Ả Rập đã dẫn đến nhiều vụ bắt giữ và một số niềm tin.

Chiến lược pháp lý thay đổi thường xuyên như một số tên cướp biển được tính ở các nước họ cư trú trong khi một số được tính dựa trên lá cờ của tàu lặn. Trong một số trường hợp thử nghiệm diễn ra tại các quốc gia tiếp giáp với vị trí của tội phạm. Điều này đúng với các thử nghiệm cướp biển của Kenya cướp biển Biển Ả Rập.

Hệ thống pháp luật cuối cùng sẽ phát triển đến điểm mà luật pháp quốc tế có thể áp đặt các câu mạnh vào cướp biển nhưng ngay bây giờ có rất nhiều sơ hở và phần thưởng trị lớn hơn nguy cơ.

Trong năm 2011, IMO phát hành một tài liệu để cung cấp lời khuyên cho việc sử dụng các nhân viên có vũ trang trên tàu đó nhanh chóng dẫn đến số lượng lớn các công ty bảo mật đang được hình thành và được thuê bởi các chủ hàng có thể phải trả 100.000 \$ và lên cho các đội an ninh vũ trang. Các đội chuyên nghiệp ít ra để trả thù đôi khi bị tra tấn hoặc giết hải tặc đầu hàng. Một đội ngũ an ninh đốt cháy một chiếc xuồng nhỏ của hải tặc nhỏ chứa đầy những tên cướp biển bị ràng buộc và video đã được lưu hành rộng rãi trên mạng như một lời cảnh báo.

Cơ hội, một số loại tình huống có thể dẫn đến một loại cướp biển dân tộc. Điều này thường là tranh chấp lãnh thổ ở biên giới hải lý hoặc tài nguyên.

Tuổi hai mươi năm gia tăng các cuộc tấn công của hải tặc ngoài khơi bờ biển Đông Phi là do tranh chấp đánh cá mà ngư dân Somali nắm quyền kiểm soát tàu thuyền của các quốc gia khác đánh bắt cá trong lãnh thổ của họ. Một cuộc nội chiến dài chạy rời đất nước mà không một chính phủ hay khả năng để tuần tra vùng biển của họ.

Cuối cùng các ngư dân đã được coi là người bảo vệ nghề cá và hỗ trợ của cộng đồng. Sau này, khi những món tiền này được trả tiền thường xuyên, một số hải tặc nhận ra một tàu chở dầu trị giá hơn tiền chuộc hơn một chiếc thuyền đánh cá bằng gỗ. Đây là cách thàng standoffs dài cho sự kiểm soát của tàu và thủy thủ đoàn đã được phổ biến trong khu vực Đông Phi.

CHƯƠNG 2: SỰ PHÂN BỐ HOẠT ĐỘNG CƯỚP BIỂN TRÊN THẾ GIỚI GIAI ĐOẠN 1994-2014

2.1. Giai đoạn từ năm 1994 đến 2009: điểm nóng là khu vực châu Phi, Somali:

Bài viết này đưa ra câu hỏi về những gì giải thích cho sự gia tăng hải tặc ngoài khơi Somalia kể từ khi sự sụp đổ của chính quyền trung ương vào năm 1991. Điều này được thực hiện bởi không chỉ khám phá chưa từng có tăng các cuộc tấn công cướp biển từ năm 2006, nhưng cũng bằng cách lần theo sự phát triển của cướp biển Somali trong thời gian qua hai nhiều thập kỷ. Bài viết này chứng minh rằng giữa những năm 1990 và những cướp biển Somali hiện có phát triển theo ba giai đoạn khác nhau, trong đó có liên quan trực tiếp đến tình hình chính trị trong nước.

Ba giai đoạn này có thể được xem xét trong một chu kỳ "cướp biển", dựa trên một lý thuyết được phát triển bởi các tên cướp biển nhà sử học Philip Gosse vào năm 1932. Bằng cách đặt cướp biển Somali trong một khuôn khổ lý thuyết rộng lớn hơn, điều này bài viết cung cấp một ống kính khái niệm tiêu thuyết thông qua đó để xem xét vấn đề an ninh hàng hải dai dẳng này.

Mặc dù cướp biển hiện đại đã tạo ra một loạt các học bổng trong suốt thập kỷ qua, đặc biệt trong lĩnh vực luật pháp quốc tế, nó phần lớn vẫn là một chủ đề dưới giả thuyết.

Khung lý thuyết được trình bày trong bài viết này có thể được sử dụng để phân tích Somalia, cũng như trường hợp hiện đại khác của ngành hàng hải cướp biển. Quan trọng nhất, khuôn khổ này có thể giúp các nhà hoạch định chính sách trong việc phát triển hiệu quả hơn và chiến lược chống cướp biển có hiệu quả, như các chi phí cho việc giữ lại cướp biển phần lớn phụ thuộc vào giai đoạn của Tổ chức chu cướp biển Gosse của tôi đã đạt được. Trong khi tiêu diệt hoàn toàn cướp biển trên toàn thế giới là một mục tiêu không thực tế, bằng cách sử dụng khuôn khổ này, nhà làm chính sách ở Mỹ và những nơi khác sẽ tốt hơn có thể đánh giá khi can thiệp chống cướp biển là cần thiết. Bằng cách ngăn chặn cướp

biển từ phát triển thành quy mô lớn chuyên nghiệp hóa hoạt động, dưới sự chứng kiến tại Somalia từ năm 2007, cộng đồng quốc tế sẽ có thể carryout hoạt động ức chế cướp biển một cách nhanh chóng hơn và với chi phí thấp hơn.

Ba giai đoạn của cướp biển Somali

Những biến động chính trị đã cản nhất của Somalia, sau sự sụp đổ của chế độ Barre vào năm 1991, cũng đã để lại cho nền kinh tế của đất nước trong tình trạng mảnh vụn. Mặc dù số liệu chính xác về Somalia khó thu thập, ước tính gần đây đưa tổng sản phẩm trong nước bình quân đầu người vào khoảng \$ 600.

Ngược lại với kinh tế này, thiếu thốn, tiền chuộc trung bình trả cho các công ty vận chuyển tại là cũng vượt quá một triệu đô la; do đó ngay cả một thành viên cấp thấp của một tổ chức cướp biển có thể kiếm được \$ 20,000.

Vị trí địa lý của Somalia. Mỗi năm hơn hai mươi ngàn tàu buôn quá cảnh Vịnh Aden, làm cho nó một trong những tuyến đường biển nhộn nhịp nhất thế giới.

Trong khi các yếu tố kinh tế và địa lý đưa ra một lời giải thích một phần cho cướp biển Somali, họ làm không giải sự gia tăng đáng kể trong hoạt động cướp biển hơn hai mươi năm qua. Thay vào đó, sự gia tăng này là chủ yếu là kết quả của sự bất ổn chính trị tại Somali.

Sự gia tăng trong hoạt động cướp biển ngoài khơi Somalia đã không xảy ra trong một tiến trình tuyến tính ổn định, nhưng thay vì có nơi thực hiện trong ba giai đoạn riêng biệt. Giai đoạn đầu tiên, kéo dài từ năm 1990 cho đến giữa những năm 2000 chứng kiến mức tương đối thấp của hoạt động cướp biển chủ yếu tập trung ở vùng Vịnh Aden.

Giai đoạn, bắt đầu từ năm 2005, liên quan đến một tần số cao hơn nhiều các cuộc tấn công được thực hiện ra Ấn Độ Somalia

Mặc dù năm 2011 đã thấy số lượng tổng thể của cuộc tấn công thực tế và cố gắng tăng lên 237, số lượng tàu

cướp thành công giảm xuống 49-28. giảm tỷ lệ thành công của hải tặc này là

do sự kết hợp của tăng cường tuần tra hải quân và cải thiện phòng thủ trên tàu thương gia,

mà bây giờ thường mang theo nhân viên an ninh tư nhân vũ trang.

Chín tháng đầu năm 2012 đã thấy tổng số các cuộc tấn công báo giảm sáu mươi lăm phần trăm so với chín tháng đầu năm 2011.

Kể từ năm 2008, cộng đồng quốc tế đã triển khai hàng chục tàu chiến và chi hàng tỷ đô la nỗ lực ngăn chặn nạn cướp biển Somali. Mặc dù hải tặc ngoài HÒA giảm trong năm 2012, các tàu hải quân từ khắp nơi trên thế giới tiếp tục tuần tra ở Vịnh Aden và biển phía tây Ấn Độ. Các khó khăn của cộng đồng quốc tế trong việc ức chế cướp biển xuất phát một phần từ thực tế rằng quân đội can thiệp này không xảy ra cho đến cướp biển Somali đã chuyển sang giai đoạn thứ hai của chu kỳ của hải tặc.

Bởi vì những tên cướp biển đã trở nên chuyên nghiệp, họ đã có thể tốt hơn để thích ứng với chống cướp biển nỗ lực. Khi các lực lượng quốc tế đã bắt đầu tuần tra ở Vịnh Aden, bọn cướp biển nhanh chóng mở rộng của họ lĩnh vực hoạt động ngoài khơi xa. tàu cướp hơn một ngàn hải lý tính từ Somali bờ biển một chuyện không tương đối với những tên cướp biển tồn tại của những năm 1990 và đầu những năm 2000.

Giữa năm 2005 và 2011, họ giành được một \$ 300m ước tính trong tiền chuộc, nhưng từ khoảng năm 2012 trở đi, tàu đi qua khu vực săn bắn của hải tặc đã bắt đầu thường xuyên sử dụng bảo vệ vũ trang, làm cho chúng mục tiêu khó khăn hơn nhiều. Các giao dịch bảo vệ mới được môi giới thông qua trung gian Somali hoạt động tại các nước vùng Vịnh, những người cung cấp "giấy phép" cho các công ty cá nước ngoài, thường là với sự đồng lõa của các quan chức chính phủ Somali tham nhũng. Trong khi hầu hết các giấy phép có ít hoặc không có cơ sở pháp lý, các công ty nước ngoài thường sẽ phải trả hàng trăm ngàn cho lối đi an toàn vào vùng biển Somali, cho rằng chúng rất giàu cá ngừ và cá có giá trị khác. ác quan chức ngành thủy sản nói rằng trong số những khách hàng lớn nhất đối với giấy phép đó là Iran, trong đó có một trong những đội tàu đánh cá lớn nhất

trong khu vực vùng Vịnh, và có chính phủ cho đến nay đã làm ngư để khiêu nại. Những người khác gồm Hàn Quốc và Thái Lan, cho biết một quan chức Liên Hợp Quốc, người gần đây đã dành thời gian trên một con tàu ngoài khơi bờ biển Somali.

"Trong thời gian đó chúng tôi đã thấy 10 driftnetters cá ngư bất hợp pháp làm việc gần bờ rất gần", quan chức này nói. "Đó là một vấn đề thực sự xấu, và nó là ngư dân Somali thường và các hệ sinh thái đang mất đi ra ngoài. Lưới là bất hợp pháp theo luật pháp quốc tế, và tiêu diệt một số lượng lớn các loài rùa, cá mập và cá heo. Các tàu được bảo vệ bởi lực lượng dân quân Somali, và được thúc đẩy xung đột, thông qua hối lộ được trả tiền, thiệt hại cho đời sống trong cộng đồng ngư dân và nhập khẩu vũ khí. "

Ông nói thêm rằng một trong những lưới bất hợp pháp đã vướng vào chân vịt của tàu hộ tống của hải quân Ý đã được trình bày trên nhiệm vụ, làm cho nó trôi dạt trong vài giờ trước khi các thợ lặn đã có thể cắt nó miễn phí.

Các quan chức chính phủ Somali ước tính lên tới 180 tàu Iran thăm vùng biển của họ mỗi năm. Họ bắt cá nhiều hơn so với tàu từ ngành công nghiệp đánh bắt cá còn non trẻ của Somalia, những người thường bị buộc phải đi dùng súng của lực lượng dân quân bảo vệ những kẻ xâm nhập nước ngoài.

"Chúng tôi hỏi những ngư dân để giúp chúng tôi ghi lại những người đã làm những gì mà họ đã quá sợ hãi để làm như vậy", quan chức Liên Hợp Quốc cho biết.

Trở trêu thay, con thịnh nộ bắt trộm bất hợp pháp là những tia lửa cho cuộc khủng hoảng cướp biển Somali gốc cách đây gần một thập kỷ, khi băng nhóm của đội giữ gìn Somalia có vũ trang đã bắt đầu cướp đi cướp giựt tàu cá revenge. The lo ngại rằng sự tức giận ở làn sóng mới của cá bất hợp pháp có thể dẫn đến tơi nỗ lực cướp.

Cuối tháng, một tàu đánh cá Iran, Muhammidi, trở thành tàu Iran thứ ba bị bắt cóc trong năm nay, một nhóm cướp biển chiếm giữ nó 15-mạnh lớn gần thị trấn cướp biển khét tiếng Eyl.

Hiện chưa rõ liệu các vụ cướp của Iran là những trường hợp cướp biển straightforward hoặc trường hợp một "bảo vệ thỏa thuận" hiện đã giảm hồi của liên gia tộc thù.

Tuy nhiên, các quan chức ngư nghiệp lo sợ sự cạnh tranh cho tiền giấy phép bắt hợp pháp có thể sẽ căng thẳng clan nhiên liệu. "Đây có thể chỉ cho một vài trăm ngàn đô la nhưng nó có tiềm năng gây bất ổn cho chính phủ", một người nói.

John Steed, một cựu tùy viên quân sự Anh đến Kenya hiện đang làm việc với Đại dương Beyond Piracy, giúp các thủy thủ đã bị bắt làm con tin, nói thêm: "Sự sợ hãi là có một bó toàn bộ các cá bất hợp pháp nào đó mà đang khiến hải tặc tấn công họ, đó là những gì bắt đầu vấn đề cướp biển toàn bộ ở nơi đầu tiên.

Steve Trent, giám đốc điều hành của trụ sở tại Anh Environmental Justice Foundation, nói rằng các lực lượng hải quân đa quốc gia được triển khai để chống hải tặc ngoài khơi Somalia nên mở rộng thẩm quyền của mình để nó có thể ngăn chặn và bắt giữ tàu bị nghi ngờ đánh cá bất hợp pháp. Hiện nay nó không có nhiệm vụ phải làm như vậy.

"Nó chỉ đơn giản là ngó ngàng mà họ không sử dụng những tài sản hải quân chung nhằm đảm bảo một chế độ quản lý thủy sản hiệu quả", ông Trent nói. "Nếu bạn áp đặt một chế độ thực thi thủy sản mạnh mẽ, bạn sẽ giải quyết được rất nhiều vấn đề ở đây, như cướp biển và đánh bắt trái phép liên kết chặt chẽ, và ý thức rằng các vùng nước của họ đang bị bóc lột thậm tệ trái phép nuôi dưỡng cảm giác của khiêu nại mà nhiều cộng đồng ngư dân Somali có."

ICC IMB Piracy Reporting Trung tâm là cơ quan duy nhất của thế giới để nhận được báo cáo của các cuộc tấn công cướp biển 24-giờ-một-ngày từ khắp nơi trên thế giới. IMB mạnh mẽ thúc giục tất cả các thuyền trưởng và chủ sở hữu để báo cáo tất cả thực tế, cố gắng và bị nghi ngờ cướp biển và sự cố cướp có vũ trang đến Trung tâm Báo cáo IMB Piracy. Bước đầu tiên này trong chuỗi phản ứng là rất quan trọng để đảm bảo rằng các nguồn lực đầy đủ được cấp có thẩm để giải quyết cướp biển. thống kê trong suốt từ một phi chính trị, tổ chức quốc tế độc lập có thể hoạt động như một chất xúc tác để đạt được mục tiêu này.

Số tàu báo hiệu cuộc tấn công của hải tặc Somali đã giảm trong năm nay xuống mức thấp nhất kể từ năm 2009, một báo cáo của Phòng Quốc tế của Cục Hàng hải Quốc tế Thương mại (IMB) tiết lộ ngày hôm nay, nhưng IMB cảnh báo người đi biển để tiếp tục cảnh giác trong các vùng biển có nguy cơ cao xung quanh Somalia, Vịnh Aden và biển đỏ. Trong khi đó, các cuộc tấn công bạo lực và cướp đang lan rộng ở Vịnh Guinea.

Trên toàn thế giới trong năm nay, hải tặc đã giết chết ít nhất sáu phi hành đoàn và đưa 448 thuyền viên làm con tin. Báo cáo Trung tâm IMB Piracy ghi nhận rằng 125 tàu đã được lên máy bay, 24 bị tấn công và 26 bắn vào. Ngoài ra, 58 nỗ lực tấn công đã được báo cáo.

Sự sụt giảm trong cướp biển Somali đã mang lại con số toàn cầu cho cướp biển và cướp có vũ trang trên biển xuống đến 233 vụ trong năm nay - tổng quý III thấp nhất kể từ năm 2008. Trong chín tháng đầu năm 2012, đã có 70 cuộc tấn công Somali so với 199 cho tương ứng kỳ năm 2011. Và từ tháng Bảy đến tháng Chín, chỉ là một con tàu thông báo bị tấn công bởi cướp biển Somali, so với 36 vụ trong ba tháng cùng kỳ năm ngoái.

MB nói sát và can thiệp của lực lượng hải quân quốc tế được ngăn chặn cướp biển, cùng với việc tàu 'thực hành quản lý tốt nhất bao gồm cả việc sử dụng bảo vệ vũ trang và các biện pháp an ninh trên máy bay khác.

"Chúng tôi hoan nghênh những mục tiêu mạnh mẽ thành công của Pirate Nhóm Hành động của lực lượng hải quân quốc tế trong vùng nước có nguy cơ cao ở ngoài khơi Somalia, đảm bảo những tên tội phạm được loại bỏ trước khi họ có thể đe dọa tàu," Thuyền trưởng Pottengal Mukundan, Giám đốc IMB, một tổ chức thành viên đã theo dõi thế giới nói cướp biển từ năm 1991. "đó là tin tốt mà cướp được xuống, nhưng có thể không có chỗ cho sự tự mãn: vùng biển này vẫn là rất cao có nguy cơ và sự hiện diện hải quân phải được duy trì."

Tính đến ngày 30 Tháng 9 năm 2012, bị nghi ngờ cướp biển Somali đã nắm giữ 11 tàu để đòi tiền chuộc với 167 thuyền viên làm con tin trên tàu. Ngoài ra, 21 thành viên phi hành đoàn bị bắt cóc đang được tổ chức trên đất. IMB cho biết hơn 20 con tin hiện nay đã được tổ chức cho hơn 30 tháng.

Các cuộc tấn công bạo lực lan rộng thông qua Vịnh Guinea

Cướp biển ở Vịnh Guinea đang ngày càng trở nên nguy hiểm (34 sự cố từ tháng Giêng đến tháng 9 năm 2012, tăng so với 30 năm trước) và đã bị đẩy về phía tây từ Benin láng giềng Togo. IMB cho biết các cuộc tấn công thường là bạo lực, kế hoạch và mục đích ăn cắp các sản phẩm dầu mỏ tinh chế có thể dễ dàng được bán trên thị trường mở. Để trang trải các bài hát của họ một khi tàu bị tấn công, cướp biển làm hỏng các thiết bị thông tin liên lạc và đôi khi thậm chí các thiết bị dẫn đường.

Togo báo cáo tấn công nhiều hơn trong năm nay so với năm năm trước cộng lại, với ba tàu bị cướp, hai bước lên và sáu tấn công báo cáo đã cố gắng. Tắt Benin, một tàu đã bị cướp và một bước lên. Nigeria chiếm 21 cuộc tấn công, với chín tàu lên, bốn cướp, bảy bắn vào và một cố gắng tấn công.

Không phải tất cả lực lượng hải quân ở vùng Vịnh Guinea có nguồn lực để chống cướp biển xa ngoài biển, vì vậy băng nhóm tội phạm chuyên sang khu vực khác. Hải quân Nigeria phải được khen ngợi về phản ứng của mình cho một số sự cố mà sự hiện diện của họ là công cụ trong việc giải cứu tàu, cho biết thuyền trưởng Mukundan.

Indonesia ghi nhận 51 sự cố trong chín tháng đầu năm 2012, tăng so với tổng số 2011 hàng năm của 46. Các cuộc tấn công có xu hướng trộm cơ hội và thực hiện chủ yếu các tàu trên tàu thả neo. Tàu đã được lên trong 46 của 51 báo cáo, trong đó nổi bật IMB là nguyên nhân cho mỗi quan tâm.

Ở những nơi khác ở Đông Nam Á, tàu đã bị tấn công trong năm nay ở eo biển Malacca, Nam Trung Quốc Biển và xung quanh Malaysia. IMB cảnh báo rằng vùng biển này vẫn chưa hoàn toàn miễn phí của cướp biển hoặc có vũ trang cướp và tàu nên cảnh giác và tỉnh táo.

2.2. Giai đoạn từ 2009 đến 2014: điểm nóng là khu vực Đông Nam Á, eo biển Mallacca”

Địa điểm các vụ xảy ra cướp biển từ năm 2010-2014

Địa điểm	2010	2011	2012	2013	2014
-----------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

Đông Nam Á Indonesia	40	46	81	106	100
Malacca Straits	2	1	2	1	1
Malaysia	18	16	12	9	24
Myanmar (Burma)		1			
Philippines	5	5	3	3	6
Singapore Straits	3	11	6	9	8
Thailand	2				2
FAR EAST China	1	2	1		
South China Sea	31	13	2	4	1
Vietnam	12	8	4	9	7
INDIAN SUB Bangladesh	23	10	11	12	21
CONTINENT India	5	6	8	14	13
SOUTH AMERICA Brazil	9	3	1	1	1
Colombia	3	4	5	7	2
Costa Rica	1	3	1		
Dominican Republic			1	1	
Ecuador	3	6	4	3	
Guyana	2	1		2	1
Haiti	5	2	2		
Peru	10	2	3	4	
Venezuela	7	4			1
AFRICA Algeria			1		
Angola		1			1
Benin		20	2		
Cameroon	5		1		1
Dem. Republic of Congo	3	4	2		1
Dem. Rep. of Sao Tome & Principe					1
Egypt	2	3	7	7	
Gabon				2	1
Ghana		2	2	1	4

Guinea	6	5	3	1	
Gulf of Aden*	53	37	13	6	4
Ivory Coast	4	1	5	4	3
Kenya		1	1	1	
Liberia	1				1
Mauritania				1	
Morocco				1	1
Mozambique			2	2	1
Nigeria	19	10	27	31	18
Red Sea*	25	39	13	2	4
Sierra Leone		1	1	2	1
Somalia*	139	160	49	7	3
Tanzania	1		2	1	1
The Congo	1	3	4	3	7
Togo		6	15	7	2
REST OF Arabian Sea*	2				
WORLD Iraq	2				
Mediterranean Sea		1			
Oman		1*			2
Tổng cộng	445	439	297	264	245

Các tàu chở dầu của Singapore "Joaquim" đang trên đường từ thành phố cảng của Indonesia Tanjung Pinang đến đảo Malaysia nhỏ Langkawi, mang 3.500 tấn dầu nhiên liệu. Các lô hàng không bao giờ đạt đến đích của nó.

Các Joaquim bị tấn công bởi cướp biển có vũ trang ở eo biển Malacca. Con tàu được tìm thấy vào ngày hôm sau, 3.000 tấn dầu đi, hệ thống định vị và thiết bị thông tin liên lạc đập tan, và phi hành đoàn bị đánh đập nhưng vẫn còn sống.

Biển tội phạm trong khu vực Đông Nam Á đang tăng lên, theo tập đoàn hàng hải và các tổ chức chính phủ. Trong khi hầu hết các cuộc tấn công không phải là giống như một trên Joaquim-trong đó một tàu chở hàng bị tước đoạt cước hàng của mình đang phát triển lo ngại về tình hình ở khu vực. Đó là lý do tại sao họ

đang củng cố biện pháp đối phó chống sao chép lậu trên tàu của họ và yêu cầu chính phủ cho một phản ứng tăng.

"Đây là một vấn đề quan trọng và nó có vẻ là leo thang," Matt Walje, tác giả chính năm 2014 Nhà nước báo cáo cướp biển, trong đó ước tính giá trị của dầu bị đánh cắp ở một mình 2015 \$ 5.000.000 Dương Beyond Piracy nói. "Nó đặt ra một mối đe dọa tiềm năng thương mại thế giới."

các cuộc tấn công cướp biển đôi

Đã có vụ cướp 124 lượng vũ trang, cướp và tấn công khác trên tàu của bọn tội phạm trên biển Đông Nam Á vào năm 2015 thông qua ngày 7 tháng 9, theo số liệu từ Cục Hàng hải Quốc tế Phòng Thương mại Quốc tế của. Từ năm 2010, các cuộc tấn công trên tàu trong vùng biển khu vực đã tăng gấp đôi trên một cơ sở hàng năm, và vào năm 2014 họ chiếm gần sáu trong số 10 tội phạm nước biển trên toàn thế giới, nhóm cho biết.

Vị trí của thực tế và cố gắng tấn công trong khu vực Đông Nam Á, từ tháng mười hai, 2010-2015

Vị trí	2010	2011	2012	2013	2014
Indonesia	40	46	81	106	100
eo biển Malacca	2	1	2	1	1
Malaysia	18	16	12	9	24
Philippines	5	5	3	3	6
Singapore Straits	3	11	6	9	số 8
nước Thái Lan	2	0	0	0	2
Myanmar / Burma	0	1	0	0	0
Tổng số	70	80	104	128	141

Nguồn: ICC Cục Hàng hải Quốc tế

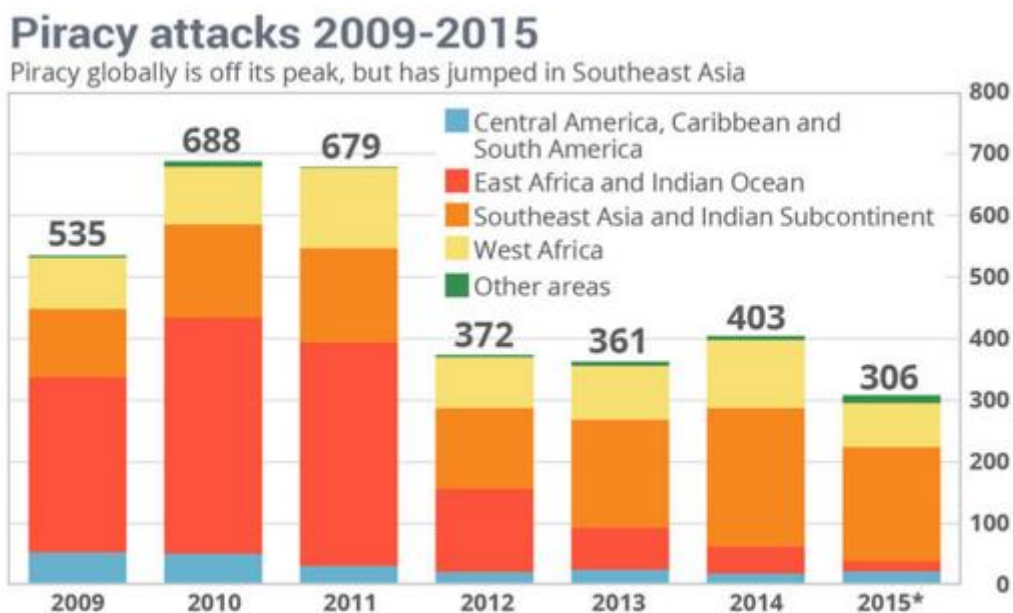
Sự gia tăng các cuộc tấn công Đông Nam Á sản xuất ra như số lượng các sự cố trong quá cướp biển "điểm nóng" của những năm đầu của thập niên-Vịnh Aden, gần Somalia, trong đó liên kết của Ả Rập và Red biển-đã giảm xuống bằng không.

vùng biển Đông Nam Á, đặc biệt là eo biển Malacca và Singapore, là nơi có các tuyến đường vận chuyển chính. Gần một nửa số dầu của thế giới, và rất nhiều các sản phẩm năng lượng nhập khẩu của Trung Quốc và Nhật Bản, đi qua những

tuyến đường thủy, theo Walje. Như vậy, các chuyên gia nói rằng, tăng nguy cơ cho các chủ hàng có đẩy lên lo ngại.

tội biển ở bất kỳ "điểm nút thắt" - những nơi như vùng Sừng châu Phi và eo biển Malacca có thể thu hút những tên cướp biển, vì họ là các tuyến đường phải sử dụng tương đối hẹp cho các chủ hàng, là mối đe dọa nghiêm trọng đối với thương mại, theo Robert Gauvin, cao cấp giám đốc về chính sách chống cướp biển tại US Coast Guard.

"Điều này có thể ảnh hưởng đến việc vận chuyển năng lượng và hàng hóa, mà có thể rất quan trọng đối với nền kinh tế cho các quốc gia trong lĩnh vực này, cũng như các đối tác quốc tế của họ, chẳng hạn như Mỹ," Gauvin nói. "Mỹ là rất quan tâm đến các vấn đề như [cướp biển ở khu vực Đông Nam Á] vì chúng tôi cảm thấy nó ảnh hưởng đến an ninh quốc gia của chúng tôi và nó cũng ảnh hưởng đến vận tải biển và nền kinh tế toàn cầu."



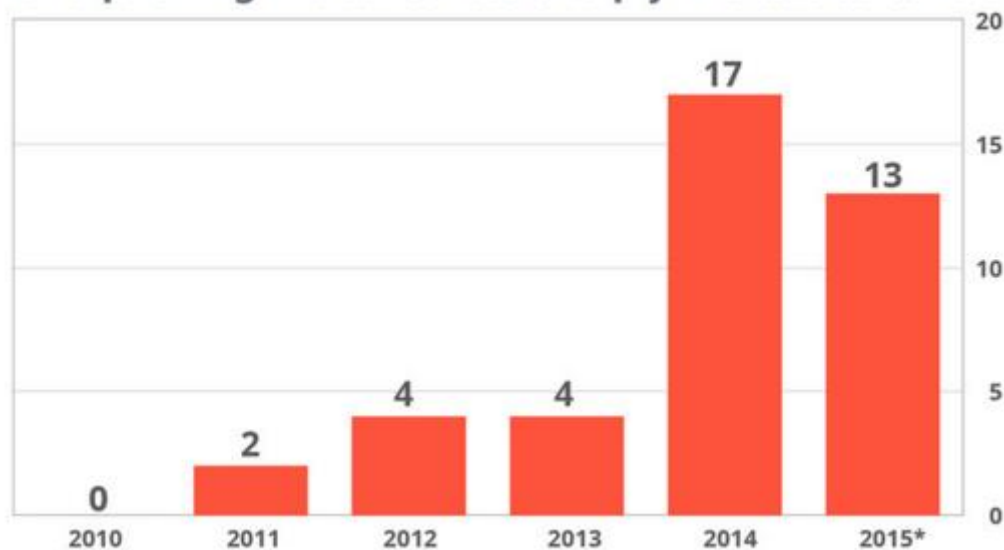
cướp biển Somali đã được chủ yếu là do nghèo đói và chiến tranh dân sự trong khu vực. Nó nổi lên như là một mối đe dọa nghiêm trọng đối với thương mại toàn cầu và những người đi biển xung quanh các thiên niên kỷ mới, khi các băng nhóm bắt cướp tàu ngoài khơi bờ biển của đất nước và trong Vịnh Aden. Trong đầu năm 2011, 736 con tin và 32 tàu đang bị giam giữ để đòi tiền chuộc trong neo ra bãi biển Somali cùng một lúc.

Nhưng các chuyên gia đã phải vật lộn để xác định nguyên tội phạm trên biển đã tăng lên mức cao nhất trong 12 năm ở châu Á, làm cho vấn đề khó giải quyết. Một số người nói thu nhập nghèo ở khu vực Đông Nam Á, một phần là do đánh bắt quá mức, đã căng thẳng của cộng đồng; những người khác nói rằng các băng nhóm đã hoạt động nhiều năm nay là có tổ chức và hiệu quả hơn và đang thành công kéo ra khỏi các cuộc tấn công đầy tham vọng hơn.

Ở Đông Nam Á, cướp biển đang ngày càng cướp tàu để ăn cắp dầu từ tàu chở dầu di chuyển chậm nhưng hiếm khi tìm cách chuộc thủy thủ đoàn. Chúng bắt giữ tàu chở dầu, thuyền chúng vào một tàu mẹ và hút hết nhiên liệu, sau đó thả thuyền với thiết bị của họ, phá, có những lúc, các phi hành đoàn bị thương nặng. (Bởi vì các đội thường không được chuộc, các nhà phân tích nói rằng, họ có thể là mục tiêu likelier cho bạo lực hơn là trường hợp ở Đông Phi.)

Dầu được bán trên thị trường chợ đen. Walje, từ Oceans Beyond Piracy, ước tính rằng hải tặc đã đánh cắp hơn 16.000 tấn sản phẩm dầu - với giá trị ước tính 5.000.000 \$ - trong khu vực Đông Nam Á trong năm nay.

Oil siphoning incidents rise sharply in Southeast Asia

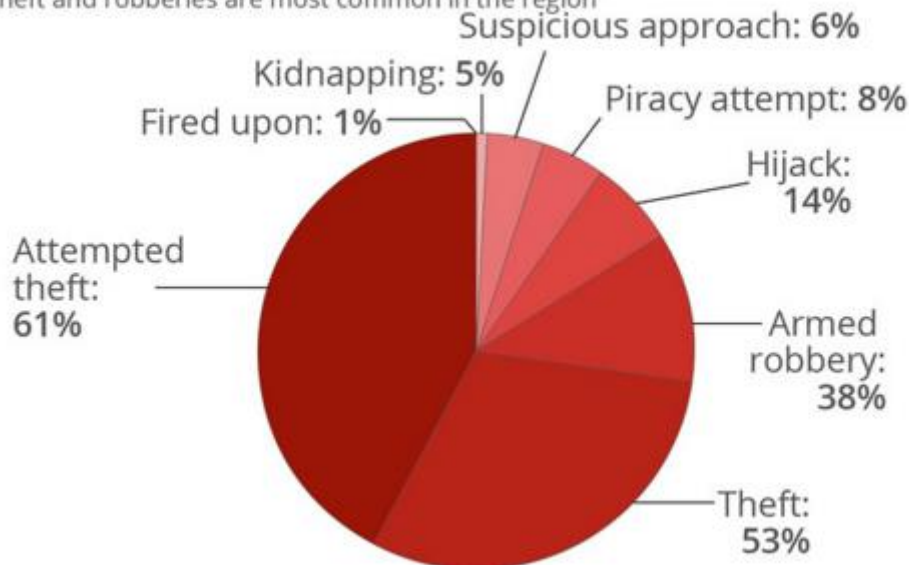


"Có

một sự trở lại thực sự cao về đầu tư trong một thời gian rất ngắn thời gian với trộm cắp dầu" Walje nói. "Khi bạn đang bòn rút dầu lên, bạn có thể kiếm được hàng triệu đô la khá nhanh chóng - như trái ngược với cướp biển Somali, nơi mà đôi khi họ phải ngồi trên một chiếc tàu trong một năm hoặc nhiều hơn để có được những món tiền hàng triệu đô la. ... Nó khá một lượng vốn lớn vào một

Incident types in Southeast Asian piracy 2015

Theft and robberies are most common in the region



Source: Bergen Risk Solutions

Các

ngành công nghiệp vận chuyển không phải là hiện nay như quan tâm đến khu vực Đông Nam Á như nó đã được về Vịnh Aden, theo Philip Tinsley, quản lý an ninh hàng hải tại tổ chức vận chuyển toàn cầu BIMCO - nhưng nó được xem khu vực với một con mắt thận trọng.

Vấn đề phức tạp giải pháp cho các chủ hàng trong khu vực

Các hải tặc Somali cuối cùng nản chí, bởi những nỗ lực của các chính phủ, các tổ chức quốc tế và chủ tàu. Chính phủ các nước và các tổ chức quốc tế triển khai lực lượng hải quân và tuần tra ven biển, trong khi các chủ hàng được trang bị các tàu của họ với dây thép gai, vòi rồng và bảo vệ vũ trang, cũng thay đổi tuyến tàu và tăng tốc độ của họ để làm cho họ khó khăn hơn để hội đồng.

Kết quả là giảm mạnh trong vụ cướp biển trong khu vực. Cho đến nay, theo thống kê của ngành công nghiệp năm 2015 đã tốn công miễn phí. Chi phí của việc hoàn thành điều đó, tuy nhiên, đã được đáng kể.

Ở đỉnh cao của các cuộc tấn công Somali, chi phí hàng năm của cướp biển - bao gồm cả tiền chuộc, phí bảo hiểm, chi phí hàng hóa bị đánh cắp, các biện pháp tàu bảo vệ, tàu thay đổi tuyến xung quanh Cape of Good Hope và sự can thiệp của hải quân - đã được ước tính khoảng \$ 7 tỷ USD vào tỷ \$ 12, theo đại dương Beyond Piracy. Nhưng các chuyên gia nói rằng các biện pháp mà làm việc ở

vùng Vịnh Aden sẽ không làm việc trong khu vực Đông Nam Á. Bản đồ dày đặc của châu Á của vùng lãnh hải phức tạp sử dụng các tàu quân sự, một sự tương phản đến bờ biển châu Phi, nơi họ có thể hoạt động dễ dàng hơn trong vùng biển quốc tế.

"Những tên cướp biển dường như là khá chuyên nghiệp trong việc tìm ra nơi vùng lãnh hải của các quốc gia khác nhau bắt đầu," Walje nói. "Bằng cách đó họ có thể mất một tàu trong một khu vực và di chuyển đến khu vực khác, mà làm chậm phản ứng từ chính quyền."

Các yếu tố hạn chế việc sử dụng các lực lượng quân đội và bảo vệ vũ trang trong khu vực có nghĩa là một giải pháp có thể sẽ đòi hỏi một sự kết hợp của chiến thuật bao gồm cả các biện pháp bảo vệ tàu, đào tạo khu vực cụ thể cho các đội tàu, và chia sẻ thông tin.

Thẻ chất bảo vệ một tàu thường chạy giữa \$ 5,000 và \$ 15,000, theo Nodland, mặc dù dự án có thể chi phí nhiều hơn nữa. Các chủ hàng có thể cài đặt dây thép gai, gia cố cửa tàu tiếp xúc, xây dựng "phòng an toàn" bên trong thân tàu để chờ đợi các cuộc tấn công, và thêm vòi rồng phun nước và báo động.

"Nếu bạn đang hoạt động trong một môi trường có nguy cơ cao, bạn cũng cần đề cơ thể cứng lại tàu của bạn," Nodland nói. "

Number of seafarers subject to piracy attacks

3,654 seafarers were faced with pirates in Southeast Asia in 2014



Source: Oceans Beyond Piracy

Nói rộng hơn, chính quyền địa phương đang đẩy mạnh các nỗ lực để giải quyết

các cướp biển trước khi tình hình xấu đi. Tại Indonesia ví dụ, chính quyền bắt giữ kẻ chủ mưu bị cáo buộc đứng sau một trong những vụ tấn công tàu chở dầu cấu hình cao nhất - không tặc của Harmony Orkim tháng - như một phần của một nỗ lực nhằm chống lại một số tầng vọt của sự cô. Và ở Malaysia, Cơ quan Thực thi Hàng hải đã thành lập một chuyên nhiệm vụ và giải cứu đội quân.

Và một nhóm gọi là ReCAAP, Hiệp định Hợp tác khu vực về chống cướp biển và cướp có vũ trang chống lại tàu ở châu Á, được thành lập vào năm 2004 để thúc đẩy hợp tác khu vực, chia sẻ thông tin và tình báo, và triệu tập nhóm để thảo luận về chiến lược và chiến thuật trong khu vực.

Nhưng các nhà phê bình nói rằng những khoảng trống trong các phản ứng trong khu vực vẫn còn. Indonesia và Malaysia không tham gia vào ReCAAP thậm chí là những nước phải chịu rất nhiều từ tội biển tăng lên. Và nó chỉ hoạt động như một trung tâm chia sẻ thông tin và phân tích, chứ không phải là một trung tâm báo cáo trực tiếp mà có thể đáp ứng với một cuộc tấn công, Tinsley nói.

"Bạn cần tạo một đường rõ ràng hơn về truyền thông, vì vậy nếu có một sự cố, đây là bạn báo cáo cho ai, để họ có thể làm điều gì đó về nó," ông nói. Một hoạt động tương tự - các hoạt động Hải Thương mại Vương quốc Anh - đã được hữu ích trong Vịnh Aden, theo Tinsley, hoạt động như các điểm liên lạc chính cho các tàu thương mại trong trường hợp của một cuộc tấn công cướp biển.

Điều đó sẽ cần đến từ các chính phủ Đông Nam Á, theo Gauvin Coast Guard. (Nước Mỹ là một thành viên của ReCAAP; các tổ chức chính nó đã không đáp ứng nhiều yêu cầu cho một cuộc phỏng vấn.) Có vẻ như một số khẩn cấp lái xe một phản ứng, như một báo cáo báo ngày cho biết các nước Đông Nam Á có kế hoạch hoạt động chung để chống cướp biển ở eo biển Malacca.

Gauvin nói các chính phủ cần phải làm việc với nhau trên một hệ thống sẽ giúp đáp ứng, truy tố và bắt giam những tội phạm trên biển trong khu vực trong điều kiện cải thiện.

"Cần có sự phối hợp giữa các quốc gia địa phương," Gauvin nói. "Nó cho họ khả năng để ngồi lại với nhau và nói chuyện về những hình thức thỏa thuận. Nhưng nó không xảy ra qua đêm. "

2.3 Những nét chính trong sự thay đổi phân bố địa lý:

Trong phần đầu tiên của mục này, tôi sẽ đưa ra các số liệu dựa trên báo cáo hàng năm của Cục Hàng Hải quốc tế. Có thể tổng hợp được số liệu 5 năm nhưng ở đây tôi muốn tập trung phân tích sâu vào tình hình thực trạng cướp biển năm 2014 và những tháng đầu năm 2015.

Trước hết là thống kê năm 2014, về số vụ, trên toàn thế giới xảy ra 245 vụ việc do hải tặc và các biến cố liên quan đến nạn cướp trên biển gây ra. Thiệt hại về người, có 442 người bị bắt làm con tin, 13 người bị thương, 9 người bị bắt cóc và 4 người chết. Ước tính cướp biển đã “bòn rút” nền kinh tế thế giới trong năm trước từ 7 - 12 tỉ USD.

Cụ thể, biểu đồ trên đây là thống kê về số vụ cướp biển xảy ra ở từng khu vực. Điểm đáng chú ý là trong năm 2014, toàn thế giới có 245 vụ việc do hải tặc và các biến cố liên quan đến nạn cướp trên biển gây ra, trong đó 183 trường hợp xảy ra ở các vùng biển của châu Á, con số này tương đương với 75% tổng số vụ toàn cầu. Cụ thể tập trung ở 6 địa điểm chính sau: Indonesia, Malaysia, Nigeria, eo biển Malacca, Bangladesh và Ấn Độ. Chỉ riêng khu vực Đông Nam Á, năm 2014 đã chứng kiến 141 vụ cướp biển, trong đó có tới 100 vụ việc xảy ra tại các vùng biển quanh lãnh thổ Indonesia. Như vậy con số này lớn hơn rất nhiều so với tổng số 11 vụ gây ra bởi cướp biển Somali. Có thể thấy Châu Á chứ ko phải là châu Phi mới đang là điểm nóng của nạn cướp biển thế giới.



BÁO CÁO VỀ TÌNH HÌNH CƯỚP BIỂN THẾ GIỚI

Cục Hàng Hải Quốc tế

Số vụ theo vùng

Năm 2014

Châu Mỹ	5
Châu Phi	55
Khu vực Ấn Độ	34
Đông Nam Á	141
Đông Á	8
Khu vực khác	2



ICC INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE
The world business organization

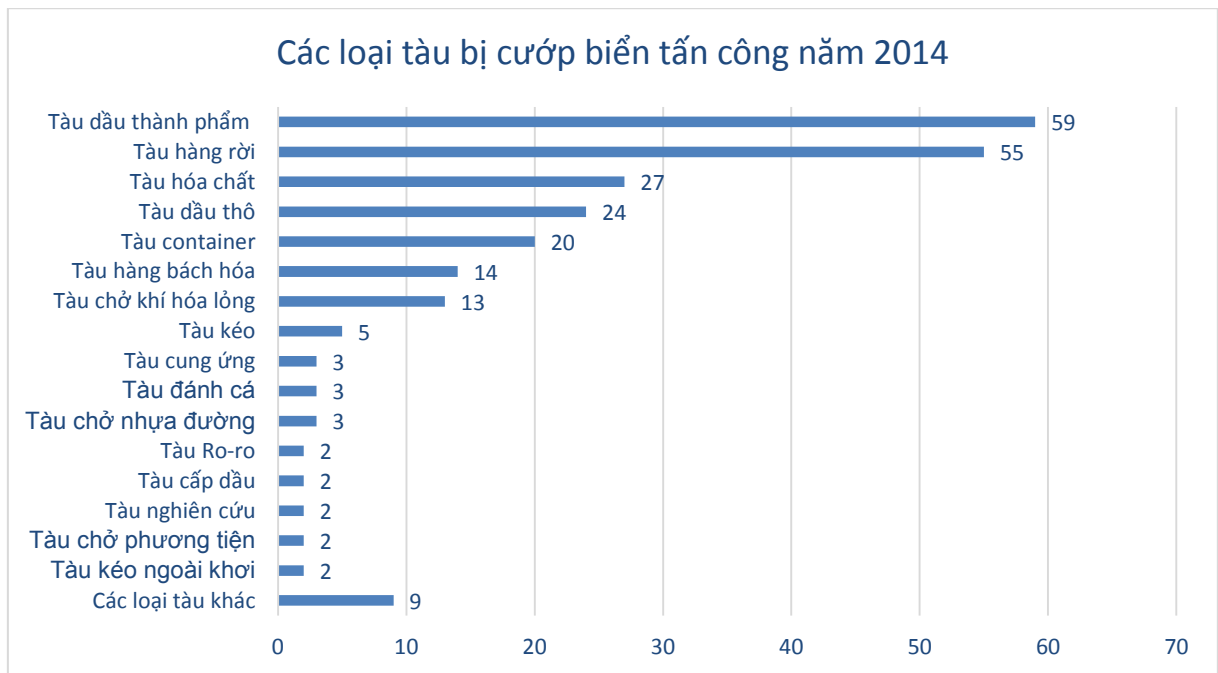
Follow
#IMBpiracy
@IMB_Piracy

Về mục tiêu tấn công

IMB đặc biệt nhấn mạnh, các tàu chở dầu là mục tiêu số 1 của các băng nhóm cướp biển. Nguyên nhân trước hết là do hoạt động cướp biển trong năm qua phần lớn tập trung ở châu Á mà chủ yếu là khu vực Đông Nam Á. Nếu cách thức của cướp biển vùng Somali thường là bắt cóc tống tiền thì ở khu vực châu Á mục đích các nhóm cướp biển là hàng hóa trên tàu bán lấy tiền. Đây là khu vực tiềm năng đối với cướp biển với nhiều tuyến đường vận tải biển quan trọng của thế giới như Biển Đông, Eo Malacca, nơi một nửa giao dịch thương mại quốc tế và đặc biệt 1/3 lượng dầu mỏ của thế giới được trung chuyển qua đây.

Về mức độ bạo lực:

Cục hàng hải quốc tế (IBM) còn ghi nhận, so với năm 2013 hoạt động của các băng nhóm cướp biển táo tợn và bạo lực hơn với thiệt hại về người tăng cao. Mặc dù trong năm 2014 số vụ cướp biển ghi nhận ít hơn so với năm 2013 nhưng số người chết là 4 và số người bị bắt làm con tin là 442 cao hơn đáng kể so với con số tương ứng năm 2013 chỉ là 1 người chết và 304 người bị bắt làm con tin.



Trên đây là những số liệu về tình hình cướp biển hiện tại trên thế giới và khu vực. Chúng ta hãy cùng xem sự phân bố địa lý của hoạt động cướp biển đã thay đổi như thế nào.

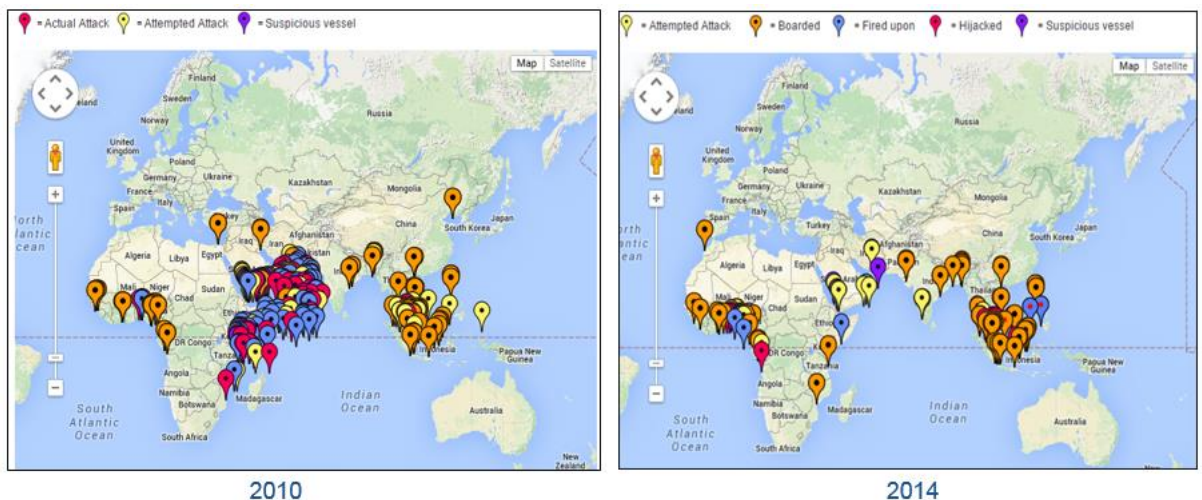
Trên đây là bản đồ trực tuyến được Cục hàng hải thế giới cập nhật hàng giờ. Có sự thay đổi rõ rệt về sự phân bố địa lý của hoạt động cướp biển giữa 2 giai đoạn chính là năm 2008-2010 và 2013-2015. Tuy nhiên trên đây em chỉ đưa ra bản đồ của 2 năm tiêu biểu cho mỗi giai đoạn, đó là năm 2010 và 2014.

Nhìn vào bản đồ ghi nhận vị trí các vụ cướp biển của 2 năm 2010 và 2014, có sự thay đổi về sự phân bố địa lý của hoạt động cướp biển giữa châu Á và châu Phi. Trước hết nhìn vào bản đồ năm 2010, có thể nhận thấy ngay là các vụ cướp biển xảy ra ở khu vực châu Phi mà tiêu biểu là các vùng như: Vịnh Guinea, vịnh Aden, vịnh Oman, đặc biệt là vùng biển gần Somali chiếm tỉ lệ lớn, gần gấp 3 lần so với số vụ xảy ra ở khu vực châu Á. Đây là vùng có mật độ tàu thuyền đông đúc nhất trên thế giới - một tuyến đường biển quan trọng chứng kiến gần 25.000 lượt tàu lớn nhỏ qua lại mỗi năm, và chủ yếu là tàu chở dầu đi ra từ mỏ dầu của thế giới. Điểm nóng cướp biển trên đây không thể không nhắc đến Somali. Somali lâm vào cuộc nội chiến và không có chính quyền trung ương đủ mạnh từ năm 1991. Đây là điều kiện để các nhóm hải tặc thoải sức hoành hành mà không

chịu sức ép nào từ chính quyền sở tại. Nên chừng nào Somali còn bất ổn thì hải tặc tại đây còn là mối đe dọa đối với các tàu bè qua lại khu vực ngoài khơi Đông Phi.

Hãy cùng xem điều đó thay đổi như thế nào trong những năm gần đây. Như đã trình bày ở mục trên, trong năm 2014 có 75% vụ cướp biển đc ghi nhận xảy ra tại châu Á mà cụ thể là Đông Nam Á, các địa điểm thường xảy ra nhất là khu vực quanh biển Indonesia, Malaysia, Ấn Độ. Sự thật là, trong 3 năm trở lại đây, số lượng các vụ cướp biển ở Somali đã giảm đến 95%, Thậm chí với các ghi nhận đến thời điểm hiện tại thì năm 2015 chưa có vụ cướp biển nào được ghi nhận tại vùng biển Somali.

Như vậy nhìn chung có sự thay đổi rõ ràng về sự phân bố hoạt động cướp biển theo địa lý: giảm đáng kể số lượng các vụ xảy ra ở khu vực châu Phi và tăng số vụ tại khu vực châu Á.



Nguồn: ICC Bản đồ cướp biển trực tuyến

Như vậy nhìn chung có sự thay đổi rõ ràng về sự phân bố hoạt động cướp biển theo địa lý: giảm đáng kể số lượng các vụ xảy ra ở khu vực châu Phi và tăng số vụ tại khu vực châu Á.

2.4 Nguyên nhân dẫn đến sự thay đổi phân bố hoạt động cướp biển

Ở đây cần phải nhắc tới những nỗ lực quan trọng bằng các biện pháp pháp lý. Đó là Liên Hợp Quốc đã thông qua một số nghị quyết làm thay đổi cơ sở pháp lý để ngăn chặn các vụ tấn công của hải tặc. Bây giờ, cộng đồng thế giới có

quyền bắt giữ tàu cướp biển ở vùng lãnh hải, cũng như truy đuổi cướp biển trên đất liền Somalia. Điều này cho phép tiêu diệt tận gốc các sào huyệt của cướp biển.

Một yếu tố không kém phần quan trọng phải kể tới hoạt động chống cướp tích cực của hải quân quốc tế đã khiến tình hình cướp biển ở Somali tụt giảm rất mạnh. Với sự ra đời của các lực lượng đặc nhiệm kết hợp CTF (viết tắt của Combined Task Force), các cuộc tuần tra của hải quân quốc tế do Khối hiệp ước Bắc Đại Tây Dương và Liên minh châu Âu lãnh đạo đã giúp tăng cường an ninh, với sự hiện diện thường trực của ít nhất 20 con tàu chiến trong khu vực. Những con tàu này sẽ đảm bảo thiết lập một hành lang an ninh xuyên suốt khu vực và sẵn lòng cướp biển. Các tàu này được sự hỗ trợ bởi máy bay không người lái của Mỹ, sẽ cảnh báo mỗi khi phát hiện cướp biển Somali ra khơi.

Trong khi đó ngành công nghiệp tàu biển cũng áp dụng rộng rãi các khuyến cáo chống cướp cho các con tàu đi qua vùng nhạy cảm. Ví dụ các tàu được khuyến nên nâng hết thang lên tàu và tăng cường quan sát. Các công ty vận tải cũng thuê mướn nhiều hơn các nhóm bảo vệ có vũ trang theo sau hộ tống, giúp bảo vệ họ trên các chặng nguy hiểm nhất của hành trình.

Còn lý do gia tăng cướp biển vùng Đông Nam Á. Nếu trước đây nhắc tới châu Phi chúng ta nhắc tới Somali thì giờ đây ở khu vực châu Á Chúng ta cần phải nhấn mạnh rằng các vụ cướp ở eo biển Malacca và khu vực gần vùng biển Indonesia – đã tăng đến 700% chỉ trong vòng 5 năm trở lại đây.

Eo biển Malacca được quản lí bởi cả 3 quốc gia là Indonesia, Malaysia, Singapore. Với chiều rộng gần 900km, nút cổ chai này tiếp nhận 120.000 lượt tàu, chiếm 1/3 số lượng vận tải biển trên toàn thế giới hay một nửa lượng dầu trung chuyển qua đây. Mỗi bên có những mê cung cây cối, rừng rậm là địa điểm lý tưởng cho cướp biển ẩn nấp, rình rập những con mồi là tàu chở dầu to lớn và chậm chạp. Khi đi qua eo biển Malacca, số lượng tàu bè lớn và mực nước biển không sâu, vì thế các tàu hàng cỡ lớn di chuyển chậm, biến mình thành miếng mồi ngon cho những tên cướp biển cưỡi xuống cao tốc. Tiềm năng lợi nhuận dồi

dào nhưng lại ít bị lực lượng chức năng kiểm soát nên đây là khu vực tập trung nhiều băng nhóm cướp biển hoạt động. Cũng cần nhắc lại là không giống như cướp biển Somali thường bắt cóc thủy thủ đoàn và đòi tiền chuộc, những tên hải tặc tại Đông Nam Á chỉ nhắm đến việc cướp hàng hóa trên tàu mà mục tiêu số 1 là các tàu chở nhiên liệu.

Một lý do quan trọng dẫn tới số vụ cướp biển ở khu vực này tăng cao là do chưa có sự phối hợp chặt chẽ của các quốc gia mà cụ thể là 3 nước trực tiếp quản lý eo biển Malacca. Trong số các nước Singapore, Malaysia và Indonesia, thì chỉ có Singapore là nước tích cực nhất trong việc tham gia tăng cường phòng chống cướp biển. Thỏa thuận hợp tác khu vực về chống cướp biển ReCAAP có sự tham gia của 20 quốc gia, tuy nhiên thì Indonesia và Malaysia 2 trong số 3 nc trong khu vực điểm nóng lại ko là thành viên. Cần có các biện pháp hợp tác chặt chẽ hơn nữa giữa 3 nước cũng như sự chung tay cộng đồng quốc tế để ngăn chặn tình trạng cướp biển gia tăng trong khu vực. Theo Cục Hàng hải quốc tế (IMB) thả rất lớn trong cướp biển Somali là do "... các nỗ lực phối hợp của hải quân trong khu vực, cùng với sự cứng tăng của tàu và BMP4 [thực hành quản lý tốt nhất, vấn đề tuân thủ, việc làm của tư nhân hợp đồng vũ trang an ninh Nhân (PCASP), và các yếu tố ổn định của chính quyền trung ương trong vòng Somalia đã dẫn đến sự sụt giảm rất lớn trong các cuộc tấn công. "

nhiệm vụ của Hải quân trong khu vực đã có tác động lớn đến các biện pháp sử dụng để ngăn chặn cướp biển Somali là hiệu quả nhờ vào bản chất của hoạt động tội phạm, đó là chỉ trong một phần tương tự như phương tiện được sử dụng bởi những tên cướp biển vùng Đông Nam Á. các cuộc tấn công Somali trên tàu đã lấy mẫu của vụ cướp bạo lực và muggeries nhằm lấy con tin và ăn cắp các mặt hàng có thể chuyển nhượng như máy tính, điện thoại và các vật có giá trị. Con tin mình được đưa đến nơi trú ẩn cướp biển, nơi mà họ chờ đợi cho đến khi các cuộc đàm phán thánng tiền chuộc hơn.

cướp biển khu vực Đông Nam Á là tương tự như Somali trong rễ và nguyên nhân của nó. Somalians mất nghề nguy hiểm của một tên cướp biển đến ba yếu tố chính, theo Lyndon CS Way. Đầu tiên, Somalia phục vụ như là một nơi trú

ấn an toàn cho hải tặc do đến 2.300 dặm bờ biển. Thứ hai, nó cung cấp một cơ hội cho cướp biển. Gần gũi với các điểm nút của Vịnh Aden, nơi mà tàu phải chậm lại, hải tặc Somali thể lên tàu đi ngang qua. Thứ ba, kinh tế khó khăn dồn tuyền mới vào các dòng hải tặc. Đặc biệt là ngư dân bị đánh bắt quá mức của các công ty lớn hơn và đổ chất thải nguy hại tại các nước ra khỏi vùng Sừng châu Phi.

CHƯƠNG 3: DỰ BÁO VỀ SỰ PHÂN BỐ HOẠT ĐỘNG CƯỚP BIỂN TRÊN THẾ GIỚI ĐẾN NĂM 2020

3.1 Dự báo

3.1.1 Về xu hướng phân bố địa lý:

các nhóm tội phạm cũng vũ trang và tổ chức đã tập trung nỗ lực vào các tàu chở dầu thoát hẹp Malacca và Singapore eo biển và mạo hiểm vào vùng biển Nam Trung Quốc. Tại đây, lãnh thổ là rộng lớn, nguồn lực thực thi pháp luật của bị kéo căng, và lợi nhuận tiềm năng là rất lớn.

Trong khi đa số các cuộc tấn công là cơ hội - 80% tổng số vụ trên toàn thế giới xảy ra đối với tàu neo, với những tên trộm cướp bóc thiết bị, đồ dùng, thuyền viên và bất kỳ tiền tìm thấy trên tàu - các cuộc tấn công mùa xuân này có đặc trưng quy mô lớn, đình công tinh vi trên các tàu trên biển. Những đòi hỏi sự phối hợp quân sự và lập kế hoạch tỉ mỉ.

Theo một báo cáo mới đây của Phòng Thương mại Quốc tế (ICC) và Cục Hàng hải Quốc tế (IMB), Đông Nam Á chiếm 55 phần trăm của sự cố 54 cướp biển và cướp có vũ trang trên thế giới kể từ đầu năm 2015. Theo những thống kê, khu vực Đông Nam Á đã lấy lại được danh tiếng của nó như là số một trong những rắc rối cướp biển tại chỗ của thế giới. Theo một báo cáo gần đây từ Indonesia, các lực lượng hải quân của Hiệp hội các Quốc gia Đông Nam Á (ASEAN) các nước thành viên đang tham gia lực lượng và tiến hành một chiến dịch phối hợp chống cướp biển ở eo biển Malacca. Xem xét thành công hỗn hợp của ASEAN tại giải quyết các mối đe dọa xuyên quốc gia trong khu vực, chúng ta có thể mong đợi một phản ứng hiệu quả với cuộc khủng hoảng này?

Theo báo cáo của ICC và IMB, cướp biển ở Đông Nam Á cướp một tàu chở dầu ven biển nhỏ mỗi hai tuần trên trung bình. báo cáo gần đây cho thấy từ tháng Giêng đến tháng sáu năm nay, 56 trường hợp cướp biển đã xảy ra ở eo biển Malacca. Trong số này, 21 trường hợp bị nghi ngờ cướp biển, 22 đã cố gắng

cướp biển, và 13 đã được khẳng định cướp biển. Indonesia là nước có số lượng cao nhất của các cuộc tấn công, chiếm gần 40 phần trăm của các cuộc tấn công vào năm 2015. Việt Nam cũng đã thấy sự gia tăng trong các vụ cướp có vũ trang, với những tên trộm đột nhập vào tàu thả neo. Hầu hết các hành vi cướp biển được thực hiện bởi các băng nhóm vũ trang nhắm tàu chở dầu nhỏ ven biển để ăn cắp nhiên liệu của họ. Việc tăng tần suất các cuộc tấn công cướp biển ở khu vực Đông Nam Á có thể được so sánh với sự cố ở Somalia. Theo một báo cáo IMB tháng 4 năm 2015, đã có không sự cố của cướp biển Somalia trong quý đầu tiên của năm 2015. Nếu những con số này là chính xác, khu vực Đông Nam Á hiện đã lấy lại được danh tiếng là khu vực tội tệ nhất trên thế giới về cướp biển.

Indonesia chỉ huy Hải quân Tây Hạm đội của Chuẩn Đô đốc Taufiqurrahman gần đây đã đưa ra sự đảm bảo rằng các eo biển Malacca là an toàn, không giống như các vùng biển của Somalia, bởi vì các nước ASEAN đã có thể cung cấp bảo mật cho người dùng của mình. Nhưng tuyên bố này đáng tin cậy? Cho đến nay, các quốc gia Đông Nam Á đã phải vật lộn để đối phó với mỗi đe dọa của hải tặc. Các Eo biển Malacca phối hợp tuần tra, có tên mã là MALSINDO, là một nỗ lực khu vực để ngăn chặn cướp biển. Được giới thiệu vào năm 2004 của Malaysia, Singapore và Indonesia, MALSINDO tiến hành tuần tra phối hợp trong phạm vi lãnh hải của từng bang. Tuy nhiên, trong sự tôn trọng đối với chủ quyền quốc gia, các cuộc tuần tra không được phép tham gia vào việc theo đuổi qua biên giới vào lãnh hải của nước khác. do đó MALSINDO đã đấu tranh để làm giảm đáng kể các trường hợp cướp biển. Một tuần tra trên không được gọi là "Eyes in the Sky" (EIS) đã cố gắng để giải quyết vấn đề này, cho phép tuần tra trên không để đi du lịch đến ba hải lý trên lãnh hải của một quốc gia khác. Tuy nhiên, EIS đã bị chỉ trích vì số lượng thấp của các chuyến bay thực sự diễn ra, và các nguồn lực hạn chế ứng phó sự cố được phát hiện trong các cuộc tuần tra trên không.

Xem xét những khó khăn này, các quốc gia nhất định trong khu vực đã yêu cầu gia tăng hợp tác trong ASEAN để giải quyết cướp biển. Theo một quan chức cấp cao từ Bộ Quan hệ Ngoại giao Việt Nam thuộc Bộ Công an, các nước ASEAN cần tăng cường nỗ lực để chia sẻ thông tin tình báo và tổ chức tập trận bảo vệ pháp luật. Bởi vì vấn đề an ninh hàng hải chỉ ảnh hưởng đến một số nước thành viên ASEAN, tổ chức này vẫn chưa cung cấp một ứng phó hiệu quả với các mối đe dọa gia tăng của cướp biển. Cho đến nay, không có biện pháp chống cướp biển liên quan đến tất cả các quốc gia thành viên ASEAN. Đã như Diễn đàn Hàng hải ASEAN (AMF) và An ninh Nhóm công tác chuyên gia hàng hải (MSEWG) nhằm giải quyết các vấn đề liên quan đến an ninh hàng hải. Trong khi những tăng cường đối thoại giữa các quốc gia thành viên, họ đã không dẫn đến các biện pháp thực tế để giải quyết vấn đề cướp biển liên quan đến tất cả các quốc gia thành viên ASEAN.

Những vấn đề này là triệu chứng của một vấn đề rộng lớn hơn liên quan đến khả năng của ASEAN để đối phó với các mối đe dọa xuyên quốc gia. Gần đây Rohingya khủng hoảng di cư và phát hiện ra ngôi mộ tập thể ở Malaysia và Thái Lan đã làm nổi bật hồ sơ xấu của ASEAN về nạn buôn người. Tương tự như vậy, ASEAN đã đạt được rất ít tiến bộ trong cuộc chiến chống sương mù, mặc dù nhiều cuộc họp và kế hoạch hành động chỉ định các vấn đề môi trường là một ưu tiên cao. ASEAN phải đấu tranh để cung cấp một phản ứng phối hợp với các cuộc khủng hoảng trong khu vực. diễn đàn ASEAN cũng có những chính sách khó khăn di chuyển từ giai đoạn đối thoại với các giai đoạn thực hiện. Theo Chuẩn Đô đốc Taufiqurrahman của Indonesia, một hiệp ước ASEAN đã đề nghị thành lập một hải quân ASEAN để chống lại cướp biển ở eo biển Malacca. Tuy nhiên, đúng như hình thức, đề xuất này vẫn đang được thảo luận.

Sự gia tăng cướp biển khu vực Đông Nam Á là một xu hướng đáng lo ngại, với khoảng 190 tấn trong nửa năm 2015, nó đại diện cho số cao nhất kể từ năm 2006. Quy mô và số lượng của các tàu đi qua eo biển Malacca và Singapore làm cho nó đáng giá cho cướp biển để làm kinh doanh của họ. Hơn một phần ba của

tất cả vận chuyển đi qua eo biển Malacca mỗi năm, với ước tính 15,2 triệu thùng dầu thô được vận chuyển qua điểm nút chiến lược này mỗi ngày. Hầu như 120 000 tàu vượt qua eo biển mỗi năm và đặc biệt là hàng hóa như dầu cọ, xăng dầu, nhiên liệu sinh học, khí lỏng và hóa chất được mong muốn. Một số quốc gia đặc biệt phụ thuộc vào các điểm nút như Trung Quốc và Nhật Bản tàu 70-80% lượng dầu của họ thông qua các eo biển.

Phần lớn các cuộc tấn công diễn ra trong khu vực Đông Nam Á diễn ra tại các cảng và bên cảng. Những cuộc tấn công chủ yếu là không được tính là hành vi cướp biển mặc dù. Bản chất của cướp biển ở châu Á, so với cướp biển Somalia, ít bạo lực. Tội cướp bóc như dầu mỏ, các mạng cướp biển là phức tạp hơn nhiều và việc sử dụng bạo lực trong nhiều trường hợp là vấn đề của một tai nạn hơn một hành động lên kế hoạch trước. Mặc dù nó là thực hành như vậy gọi là bòn rút gây ra những thiệt hại nhất.

3.1.2 Về cách thức hoạt động

Hành vi cướp biển tại cảng

Khi con tàu đang ở cảng, gắn trực tiếp vào dock hoặc mang mạn tàu khác, nó thường lên bờ quy mô để nó nếu nó không được xem, bằng cách leo lên các dây buộc tàu hoặc xích neo phù hợp, hoặc bằng cách sử dụng vật lộn móc và hoặc thang nhôm sửa đổi để leo lên đường sắt tàu và nhận được trên boong

Hành vi cướp biển khi tàu neo đậu

Cuộc tấn công vào tàu neo có những đặc điểm tương tự như các tàu neo đậu tại cảng, mặc dù tự nhiên những kẻ tấn công cần phải có một năng lực bổ sung để di chuyển trên mặt nước để đạt được quyền truy cập vào tàu. Loại tấn công này xảy ra trong khi tàu đang neo đậu, hoặc dỡ hàng xuống sà lan hoặc tàu khác, hoặc trong khi chờ đợi một dock. Nó thường được thực hiện từ những chiếc thuyền nhỏ tìm kiếm sự bảo vệ trong bóng tối và các hải tặc lên tàu hoặc bằng

đuôi bằng các phương tiện vật lộn móc và / hoặc thang nhôm sửa đổi để leo lên và nhận được trên boong hoặc bằng cách leo lên đã thả neo.

Trong thập niên những năm 90, loại tấn công này là khá phổ biến ở liền kề vùng nước các cảng Tây Phi, đặc biệt là ở Nigeria (Lagos và sông Bonny) và Tanzania (chủ yếu ở cảng, neo và các vùng nước xung quanh của Dar Es Salaam)], với các băng nhóm người đạt đến tàu bằng xuống và cướp tất cả mọi thứ họ có thể mất, từ các thiết bị tàu thuyền với đồ đạc cá nhân crew's, sự an toàn, các đường dây vận chuyển hàng hóa và neo. Lấy chuyến bay là khá dễ dàng trên ca nô của họ di chuyển bằng thuyền máy khoảng 40 HP mà không thể được theo đuổi bởi tàu tuần tra giả họ đã dẫn đến phản ứng với hành vi đó cướp biển.

Theo số liệu thống kê IMB cuối cùng, không có lý do để tin rằng loại này của hành vi phạm tội đang giảm trong những khu vực của thế giới; Tuy nhiên, có những dấu hiệu tinh vi hơn của tội phạm này ở các khu vực khác trong đó trình bày ngay cả một xu hướng đáng lo ngại hơn. Vì vậy, hầu hết các cảng Brazil được tiếp xúc với các hành vi cướp biển. Có nhiều hơn một sự kiện báo cáo trong đó các nhóm người có vũ trang đã quản lý để có được trên tàu, không phải với mục đích của một kẻ cơ hội và cướp cờ, nhưng với những kiến thức về những gì họ có thể tìm thấy trong các container cụ thể; và những gì là làm nản lòng nhiều hơn, các nhà chức trách đã không giúp các tàu, nạn nhân của các cuộc tấn công.

Hành vi cướp biển trên tàu buồm

Để những hiệu ứng như nó đã được nói, chúng ta xem xét các hành vi cướp biển cả những diễn ra trên vùng biển lãnh thổ và trên biển, như sự khác biệt giữa một và các trường hợp khác liên quan đến vấn đề nguồn gốc của sự thiếu đồng bộ của pháp luật quốc tế trong các khái niệm cướp biển. Trong trường hợp tàu thuyền chúng tôi phải thực hiện một sự khác biệt theo thời gian và mức độ

ngghiêm trọng của hành vi phạm tội trong từng trường hợp. Do đó, chúng ta phải phân biệt giữa những hành vi cướp biển trên ngấn hạn, những người còn thường bao hàm việc dỡ hàng hóa để tàu khác để được bán gian lận, và những cái mà các vụ cướp của tổng tàu là mục đích của hành vi cướp biển, tiếp theo là hành vi bất hợp pháp khác tương tự hoặc thậm chí ngghiêm trọng hơn, mà không quên những những nơi có các quốc gia tham gia sau đó có một quân đội hay nền chính trị.

Hành vi cướp biển trên một đoạn ngấn hạn

Xét về số lượng, đến năm 1992, loại hành vi là phổ biến nhất và thường xuyên trong khu vực của Đảo Tây Bắc *Sumatra*, Eo biển Malacca và Singapore, *Phillip* kênh và các vùng lãnh hải của Indonesia; do đó, nó là ở Đông Nam Á, nơi hầu hết các loại sự cố xảy ra. May mắn thay và theo báo cáo IMB cuối cùng, có những lý do để tin rằng những hành vi phạm tội được giảm trong các lĩnh vực này.

Phương pháp này về cơ bản là rất đơn giản, mặc dù có một số trường hợp ngoại lệ đáng xem xét. Những tội phạm đặt mình ở một bên của con tàu trong một chiếc thuyền nhỏ nhanh chóng có thể đạt đến tốc độ tương tự như các nạn nhân tàu của cuộc tấn công (có những giả định mà họ đã quản lý để đạt được quyền truy cập vào một tàu thuyền tại 18 hải lý). Cách tiếp cận này thường xảy ra vào phía đuôi, tránh các bên hoặc các mũi tàu vì chúng có thể được nhìn thấy, do đó mất đi yếu tố bất ngờ. Khi lên tàu, họ đến được cây cầu, phòng ăn và khoang hành các crew' s sử dụng kỹ năng tuyệt vời trong hành động của họ. Nói chung, những kẻ tấn công sợ hãi hoặc bất động phi hành đoàn từ các cây cầu và sau đó họ đến cabin của thuyền trưởng như họ biết an toàn là có và họ mở nó ra hoặc buộc thuyền trưởng để làm điều đó. Đôi khi họ đã không thể mở nó, họ đã lấy nó ra từ chất xếp phù hợp của mình để thực hiện nó với họ.

Những kẻ tấn công thường xuyên ăn cắp tác cá nhân và tiền từ các thuyền viên, quá trước khi chạy đi một cách nhanh chóng. Thời gian trung bình của một hành vi cướp biển của loại này là từ ba mươi phút và hai giờ và giá trị trung bình của hàng hóa bị đánh cắp trong mỗi cuộc tấn công thường dao động từ 10.000 đến 20.000 \$. Một phân tích đầy đủ các trường hợp khác nhau của loại này là hữu ích để minh họa cho các kỹ thuật khác nhau mặc dù mục tiêu tấn công của họ nói chung là tiền và các vật có giá trị.

Trong hầu hết các trường hợp, những tên cướp biển luôn luôn sử dụng các mối đe dọa trong những hành động của họ, mặc dù họ không thường xuyên sử dụng bạo lực, trừ khi họ được cung cấp sức đề kháng; có nhiều sự cố đã đăng ký khi họ đã đạt được quyền truy cập vào các con tàu mà không bị nhìn thấy, ăn trộm an toàn từ cabin của thuyền trưởng lấy nó ra từ chất xếp phù hợp và rời tàu mà không bị phát hiện bởi bất kỳ của phi hành đoàn.

Hành vi cướp biển xảy ra trong một thời gian dài:

Đây là loại sự cố là một trong đó hầu hết có lẽ trông giống như các hành vi cướp biển trong những ngày cũ. Trong những trường hợp này, các tên cướp biển cướp tàu thuyền hoặc vùng lãnh hải hay không. Các thuyền viên bị đánh bại và con tàu đi ra khỏi nhiên / theo dõi và đích trước, giữ tình trạng này cho một số ngày trong khi các tàu là hoàn toàn dỡ và chỉ sau đó phi hành đoàn và con tàu được phát hành.

Đây là loại hành vi cướp biển thường không đại diện cho hành vi phạm tội tình cờ, nhưng chúng được tổ chức trước đó và cần có một kế hoạch chi tiết để thực hiện nó. Một ví dụ về loại tấn công này là trường hợp của M / V " *Marta*". Vào tháng Tám, 1990, con tàu " *Marta*" với một lá cờ từ Đảo Síp đi từ Bangkok đến Busan (Hàn Quốc) đã lên tàu tại vùng biên giới giữa Thái Lan và Camboya vào ban đêm bởi bốn tên cướp biển có vũ trang người rõ ràng biết chính xác nơi chiếc tàu tại thời điểm này và các chi tiết liên quan đến tinplate hàng trị giá hai

triệu đô la Mỹ. Những kẻ tấn công đã mang chín thuyền viên dưới sự kiểm soát và bắt đầu một chuyến đi kỳ lạ, sơn lại các phễu với khẩu hiệu khác và đổi tên con tàu là "V TAI" bằng cách sử dụng một mẫu trước đó và đặc biệt cho mục đích này. Họ treo cờ Honduras mặc dù họ không bận tâm để thay đổi công của Sở đăng ký tàu sơn ở đuôi tàu.

Con tàu đã buộc phải đi thuyền đến miền Nam trong hai ngày, là phi hành đoàn bị còng tay và bị bịt mắt. Cuối cùng, con tàu thả neo và trong đêm cướp biển dỡ 2.000 tấn tinplate để sà lan mang cùng với những người đất và xe nâng để giúp quá trình. Sau khi dỡ toàn bộ hàng hóa, tàu nhả neo và lên đường ra Bắc. Hai ngày sau đó, khi họ đã được tại bờ biển phía Đông Bắc Malaysia, bọn cướp biển rời tàu trên thuyền cứu hộ với các thuyền trưởng làm con tin đã được đưa ra một thuốc an thần vào đêm hôm trước. Sau khi phá hủy các đài phát thanh của con tàu, các phần còn lại của phi hành đoàn đã được phát hành với một bản đồ quy mô lớn từ Vịnh Thái Lan nửa rách để họ có thể đạt Bangkok một lần nữa. Các thuyền viên bị bỏ chất và tinh thần bị sốc do những kinh nghiệm khó chịu.

Từ hành động này cướp biển, chúng tôi có thể suy ra không chỉ một mức độ lớn của tổ chức, mà còn bị trừng phạt của cuộc tấn công, chứng thực với thực tế là một trong những tên cướp biển nói rằng đó là cuộc tấn công thành công thứ sáu, ông đã thực hiện trong mười tám tháng qua .

3.2 Đề xuất một số giải pháp

Các biện pháp khác nhau để ngăn chặn cướp biển và khủng bố trên biển được lấy bởi cả hai nước liên quan và trong các tổ chức quốc tế như Liên Hợp Quốc, Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO), các EU, NATO, và Liên đoàn các quốc gia Ả rập. Hội đồng Bảo an Liên Hợp Quốc cũng đang giải quyết vấn đề này là một mảnh mẽ dấu hiệu cho thấy mức độ nghiêm trọng của nó. Từ năm 2008 đến năm 2014 Hội đồng Bảo an LHQ đã thông qua một số nghị quyết liên quan đến các vấn đề cướp biển và khủng bố trên biển tại Somalia. Khu vực này hiện đang được tuần tra khoảng 35 tàu chiến từ 16 nước. Đây là đội tàu chống cướp biển

manh mẽ nhất hiện đang hoạt động. Tuy nhiên, vấn đề đàn áp cướp biển và khủng bố trên biển vẫn chưa được giải quyết mà chỉ ra một thiếu các biện pháp hiện có để chống lại nó. Nhiều học giả pháp lý đã được tham gia vào nghiên cứu các vấn đề cướp biển và khủng bố trên biển và các biện pháp để chống lại chúng. Tuy nhiên, họ không giải quyết vấn đề cướp biển và khủng bố trên biển trong bối cảnh nghiên cứu độc lập. Ngoài ra, rất nhiều các nghiên cứu hiện nay đã lạc hậu và không đáp ứng với thực tế hiện đại đấu tranh chống các mối đe dọa như vậy. Các nghiên cứu liên quan, như một quy luật, để điều tra các vấn đề hình sự để chống lại hành vi chống lại sự an toàn của hàng hải. Tuy nhiên, hành vi cướp biển và khủng bố trên biển cần được nghiên cứu chi tiết hơn để xác định loại và vốn có đặc điểm cá nhân của họ cũng như các tính năng đặc biệt của các hiện tượng bất hợp pháp.

Một vài sáng kiến đa quốc gia đã đưa ra kế hoạch tốt hơn, phối hợp và thực hiện các chính sách và chiến lược chống cướp biển. Một đa phương Nhóm tiếp xúc về cướp biển ngoài khơi bờ biển của Somalia (CGPCS) đã được tạo ra trong tháng 1 năm 2009 và trong những tháng cùng, dưới sự lãnh đạo của Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO), một hội nghị về cướp biển ở vùng Vịnh Aden và Ấn Độ Dương đã được triệu tập ở Djibouti. Một vài cuộc họp tiếp theo đã diễn ra kể từ đó.

Hơn nữa, không chỉ các chính trị gia phản ứng với các hành vi cướp biển ổn định mà còn các ngành vận tải biển. Dựa vào "thực hành quản lý tốt nhất để ngăn chặn Hải tặc Somalia" Chủ tàu và thủy thủ đoàn đã lấy biện pháp phòng ngừa chống lại các cuộc tấn công cướp biển, bao gồm cả sự tỉnh táo cao hơn và 24 giờ xem ra, những mảnh gỗ ở mực tàu, lấy nước chữa cháy tính và zig-zagging khóa học. Nó cũng được đề nghị cho tàu hàng rào bằng dây thép gai để làm cho nội trú khó khăn hơn, nhưng chỉ có rất ít tàu đã thực sự đưa lên lời khuyên này. Ngoài ra, một số tàu buôn và câu cá tại buồm với nhân viên bảo vệ có vũ trang, thường người lính biển được triển khai theo một trong các nhiệm vụ của hải quân quốc tế.

Những nỗ lực quân sự quốc tế và chiến lược, trong khi không tiêu diệt cướp biển, đã đến một mức độ nhất định có hiệu quả trong việc ngăn chặn số lượng các cuộc tấn công thành công. Bộ Ngoại giao Mỹ thông báo rằng trong khi số lượng các cuộc tấn công đã cố gắng tăng đều trong những năm qua, tỷ lệ boardings thực sự thành công đã giảm từ 60 phần trăm trong năm 2007 lên 25 phần trăm trong năm 2009. Không tặc đã cố gắng của Antigua và Barbuda mang cờ Ariella, theo báo cáo của BBC vào ngày 05 tháng 2, là một trường hợp điển hình. Khi con tàu bị hải tặc Somali, phi hành đoàn của nó gửi tín hiệu đau khổ và, sau khi tham khảo ý kiến với một lực lượng hải quân Đan Mạch lân cận đoàn kết, khóa chính nó lên trong một phòng an toàn. Các hải tặc trốn thoát trước sự xuất hiện của máy bay trực thăng của Đan Mạch và lực lượng đặc biệt của mình, nhưng sau đó một trong những chiếc xuồng của họ và thủy thủ đoàn đã bị bắt giữ bởi một tàu chiến của Nga. Tóm lại, bất chấp sự "thành công" sơ bộ của chiến lược quân sự và chứng khoán, cách này đáp ứng những vấn đề cướp biển có vẻ như không đưa ra một triển vọng thuyết phục thực sự để cuối cùng và bền vững ngừng các hoạt động hải tặc ngoài khơi Somalia.

Sự tăng trưởng phi thường trong hải tặc ngoài khơi Somalia trong những tháng gần đây đã dẫn đến một phản ứng quốc tế đa hướng. Một số quốc gia đã gửi tài sản hải quân để tuần tra ở Vịnh Aden trong một nỗ lực để bảo vệ các tàu thương mại quốc tế. Hội đồng Bảo an Liên Hợp Quốc đã có, theo Chương VII của nó, quyền hạn để giải quyết các mối đe dọa đối với hòa bình và an ninh quốc tế, thông qua một loạt nghị quyết đó cung cấp cho các lực lượng có thẩm quyền pháp lý chưa từng có để theo đuổi cướp biển. Trong khi định nghĩa truyền thống của cướp biển theo luật quốc tế hạn chế phản ứng quân sự của các cường quốc bên ngoài đối với những thực hiện trên các đại dương, các nghị quyết của Hội đồng Security 2008 cho phép sử dụng vũ lực quân sự trong vùng biển Somali có chủ quyền và lãnh thổ. Mặc dù quyền này quyền hạn mở rộng để ngăn chặn và bắt giữ tên cướp biển trên biển, các quốc gia đã bày tỏ sự thất vọng vào những tùy chọn giới hạn có sẵn cho việc truy tố những tên cướp biển bị bắt. Do đó Anh

đã ký một thỏa thuận với Kenya để cho phép tên cướp biển bị bắt bởi lực lượng Hải quân Hoàng gia được xét xử tại tòa án Kenya.

cướp biển khu vực Đông Nam Á không có nghĩa là một mối đe dọa nghiêm trọng đối với thương mại hàng hải tại thời điểm này, xem xét quy mô và tác hại có thể đến thương mại. Nhưng để cho các cuộc tấn công cướp biển để xoắn ốc tất có nghĩa là phơi bày thương mại để hoạt động phạm tội, trong đó có tiềm năng để phát triển mạnh như những nỗ lực hiện tại để ngăn chặn nó là khá vô ích.

Có sáng kiến khu vực như ReCAAP (Hiệp định hợp tác khu vực về chống cướp biển và cướp có vũ trang chống lại tàu thuyền ở châu Á), ICC Cục Hàng hải Quốc tế (IMB) hoặc "Eyes in the Sky". ReCAAP là một thỏa thuận chính phủ với chính phủ nhằm thúc đẩy hợp tác trong cuộc chiến chống cướp biển và cướp có vũ trang ở châu Á trong số 20 quốc gia là thành viên của nó. Vai trò của nó là đặc biệt trong chia sẻ thông tin và hợp tác tuần tra. Các IMB là một tổ chức phi lợi nhuận, có chức năng như một tổ chức điều tra tội phạm và sơ suất. IMB chạy một trang web dành để cung cấp tin tức và kiến nghị chống lại nạn cướp biển. "Eyes in the Sky" là một cuộc tuần tra chung của Malaysia, Indonesia và Thái Lan. Chính thức các cơ quan này phải làm việc cùng nhau để chống lại cướp biển, nhưng thực tế là hơi khác nhau.

Một trong những vấn đề phổ biến là sự mất lòng tin giữa các quốc gia gần eo biển Malacca. Malaysia không muốn nhìn thấy ReCAAP trở thành một đối thủ của IMB Kuala Lumpur dựa, và Indonesia muốn để lưu trữ ReCAAP ở Jakarta nhưng bị mất giá tới Singapore. Trong trường hợp của một cơ thể nhằm mục đích chia sẻ thông tin (ReCAAP), điều này là một vấn đề lớn. Malaysia và Indonesia đã không tham gia ReCAAP, có thể vì họ sợ bị phơi bày những điểm mù trong thu thập tin tức của họ. Indonesia, nơi diễn ra hầu hết các cuộc tấn công, đặc biệt là miễn cưỡng vì nó là kém hơn so với các nước láng giềng trên cơ sở bình quân đầu người, và tàu tuần tra của nó là cũ và tốn kém để chạy.

Quan trọng hơn cướp biển sử dụng sự bất lực của lực lượng an ninh để vào vùng lãnh hải của một quốc gia láng giềng để "đuổi theo họ xuống". Cũng đôi khi vấn

đề tâm thường đúng trong cách của hợp tác tốt hơn. Ví dụ như "Eyes in the Sky" Sáng kiến đặt tuần tra chỉ vào ban ngày, trong khi các cuộc tấn công diễn ra vào ban đêm trong hầu hết các trường hợp.

Một chuyên gia về Đông Nam Á, Karsten von Hoesslin tuyên bố rằng vấn đề chính của các sáng kiến này là họ chỉ đơn giản là cố gắng cắt giảm số lượng các cuộc tấn công. Các cơ quan chức năng tập trung vào các nhóm nội trú, ai là phần cuối cùng của chuỗi và không cố gắng để phá vỡ các mạng đằng sau các vụ tấn công.

Trong trường hợp của Somalia, tăng cường hợp tác và sự hiện diện quân sự đã giúp kiềm chế cướp biển với gần như bằng không cấp. Trang bị cho các tàu với các vệ sĩ tư nhân và tăng các biện pháp an ninh như camera và dây thép gai kết hợp với an toàn giao tuyến đường, cơ hội hạn chế cho hải tặc.

Một trong những trở ngại chính trong cách gia tăng sự an toàn của tàu là cuộc đua không bao giờ kết thúc trong việc cắt giảm chi phí. Các chi phí của việc bảo vệ một tàu khoảng 5 \$ 000 - \$ 15 000. Chi phí này không có khả năng thanh toán của nhà vận chuyển khi áp lực để giữ cho chi phí thấp vẫn còn cảm nhận. Do thực tế, phi hành đoàn đã được cắt giảm xuống càng thấp càng tốt, cũng như mức lương của các thủy thủ, những người không có động lực trong trường hợp của một cuộc tấn công để đứng lên, thường là kém trang bị, hải tặc. Tàu đi du lịch thông qua các eo biển Malacca và Singapore cũng phải chậm lại để điều hướng qua khu vực chật hẹp, đông đúc với các tàu bè.

Cướp biển ở khu vực Đông Nam Á có thể tốn kém cho các công ty vận tải cũng như về phí bảo hiểm cao hơn. Theo *Financial Times*, ngày càng tăng các cuộc tấn công cướp biển có thể tăng phí bảo hiểm lên đến 17-20% tăng như vậy sẽ được cảm nhận trên toàn thế giới. Để tránh nâng phí bảo hiểm, tàu tấn công không báo cáo tất cả các nỗ lực tấn công hoặc thậm chí thành công, làm cho số chính thức của các cuộc tấn công chính xác.

Giải quyết các nguyên nhân khuyến khích hải tặc đưa lên nghề này, nên cung cấp giải pháp lâu dài. Nghèo đói và mất việc làm, đặc biệt là ngư dân, mang mạng cướp biển nhất tâm bình. Những vấn đề này là vô cùng khó khăn để giải

quyết, nhưng để thoát khỏi xu hướng có vấn đề, vấn đề xã hội lớn hơn cần phải được giải quyết ở nơi đầu tiên. Chính phủ có thể bị buộc áp dụng các biện pháp trong lĩnh vực này như các chi phí tăng lên sẽ dẫn đến các công ty vận tải bức xúc về môi trường an toàn hơn trên các vùng biển.

Xét rằng đối phó với các vấn đề xã hội rộng rãi như mất việc làm và nghèo đói trong những tân binh cho cướp biển không cần thời gian dài để được giải quyết, có một số biện pháp phòng ngừa ngắn hạn có thể làm giảm số lượng các cuộc tấn công. Một vấn đề đặc biệt là thiếu sự hợp tác và sự mất lòng tin giữa các quốc gia xung quanh eo biển Malacca và Singapore. Mở rộng và tăng cường các khuôn khổ chống cướp biển hiện nay có thể giúp đỡ trong vấn đề này. Công hiến nỗ lực nhiều hơn vào ReCAAP, hiện có 20 thành viên và nhằm hạn chế cướp biển xuống, là một con đường để đi.

Tăng cường hợp tác trong nền tảng này có thể giúp đỡ trong việc đối phó với các vấn đề kỹ thuật như chồng chéo quyền hạn trong vùng lãnh hải, đặc biệt là khi theo đuổi xuống cướp biển và điều tra các vụ tấn công. Nếu ý chí chính trị trong các nước thành viên của ReCAAP tồn tại, nó có thể phục vụ như là một nền tảng hiệu quả cho các bài tập chống cướp biển doanh hoặc các chương trình xây dựng năng lực.

Chú ý nhiều hơn cho các tổ chức đa phương có thể cung cấp thêm kinh phí và nâng cao nhận thức về vấn đề này. Như ví dụ về cướp biển Somali đã chỉ ra, các tuyến đường thương mại undisrupted nằm trong sự quan tâm của tất cả các bên và mang lại kết quả. cướp biển Somali là gần như không tồn và đã mang sứ mệnh của NATO và EU với nhau để kiểm chế nó xuống. Pivot Mỹ với chiến lược và các diễn đàn như tổ chức ASEAN Á là cơ quan có thể được sử dụng để thúc đẩy sự chú ý nhiều hơn và sự tham gia của các diễn viên khác phụ thuộc vào thương mại hàng hải.

Tăng cường tuần tra và cung cấp tài trợ tốt hơn cho bảo vệ bờ biển. Eo biển nên được tuần tra và huấn luyện nhân viên bảo vệ bờ biển nên được tăng lên khi các cuộc tấn công được thực hiện tốt, nhưng là Báo cáo của IMB hàng năm cho thấy, các cuộc tấn công theo cùng một khuôn mẫu. Có thể nhận ra đáng ngờ

"bòn rút" trên biển sẽ mang lại một lợi thế cho các lực lượng an ninh khi tìm kiếm các tên cướp biển.

Tăng cường an ninh của tàu mình là điều cần thiết. các cuộc tấn công cướp biển ở khu vực Đông Nam Á không được cam kết bởi Somali loại tội phạm xấu xa, người bắn theo cách của họ với tên lửa hành phóng lựu (RPG). Cướp biển ở eo biển Malacca và Singapore sử dụng súng nhẹ cánh tay, dao và mã tấu để chiếm hữu của một con tàu. Tăng rắn đe như dây cắt tóc, súng nước và báo động có thể làm cho các tàu ít nhạy cảm là một mục tiêu.

Trang bị phi hành đoàn với vũ khí là không có khả năng như các eo biển nằm trong vùng lãnh hải của các quốc gia, mà không cho phép vũ khí được thực hiện bởi đội và do đó vượt ra khỏi các tùy chọn sử dụng đội an ninh. đội như vậy có thể được sử dụng trên chỉ có biển cả, mà không phải là khu vực nguy hiểm về cướp biển khu vực Đông Nam Á. Nhưng việc đào tạo tốt hơn để đội có thể làm giảm số lượng các cuộc tấn công. Thúc đẩy văn bản và thực hành như IMBs nhất thực hành quản lý cần phải được nhấn mạnh ra. Crews là vẫn những dòng đầu tiên và cuối cùng của quốc phòng của mỗi tàu.

Như trong trường hợp của những tên cướp biển, thông minh là điều cần thiết, điều này cũng là hợp lệ trong trường hợp các công ty vận chuyên. IMB cung cấp bảo hiểm 24 giờ các tin tức cướp biển và các bản đồ có tính năng tấn công mới nhất và cảnh báo vấn đề về các cuộc tấn công cướp biển của. Nâng cao nhận thức của dịch vụ IMB trong khu vực cần nâng cao trình độ nhận thức cho các thuyền trưởng là tốt.

KẾT LUẬN

Cướp biển khu vực Đông Nam Á đang gia tăng. Nó có một tính chất khác nhau hơn so với cướp biển Somali, nhưng tiềm năng của nó để bóp méo thương mại hàng hải phải được chiêm. các cuộc tấn công mới nhất đã tiết lộ bồn rút nguy hiểm về mặt kinh tế của nhiên liệu lỏng, đặc biệt là dầu khí, gây thiệt hại nghiêm trọng cho các công ty vận chuyển. các cuộc tấn công như vậy được tiến hành bởi các mạng tinh vi của bọn tội phạm có tổ chức, những người không thiếu các chuyên gia và trí tuệ sâu rộng, cũng như kinh phí. hàng hóa bị đánh cắp gần như untraceable do bản chất của nó và làm tương đối dễ dàng giả mạo tài liệu.

cướp biển Somali đã được kiềm chế thành công đến mức, nơi mà nó không còn đặt ra mối đe dọa đối với thương mại hàng hải. Một số tập quán sử dụng để đạt được kết quả như vậy có thể được sử dụng trong khu vực Đông Nam Á. hợp tác đa phương, cải thiện an ninh, hoạt động quản lý và nhận thức tốt nhất và hỗ trợ quản trị tốt là những nguyên tắc cần được áp dụng để ngăn chặn các xu hướng nguy hiểm.

Như đã nói ở trên, nếu không được kiểm soát, cướp biển có thể xoắn ốc ra ở Đông Nam Á. Ngay cả những rối loạn nhỏ có thể ảnh hưởng đến giá trên toàn thế giới. Nếu cuộc tấn công tiếp tục và sẽ tiếp tục được báo cáo, các công ty bảo hiểm có thể quyết định tăng phí bảo hiểm, trong đó sẽ tăng các chi phí thương mại hàng hải. Cướp biển không nên bỏ qua, mặc dù quy mô của nó không phải là đe dọa tính mạng, nhưng nếu các băng nhóm là thành công và kinh doanh như năng suất như hiện nay, nó có thể thu hút nhiều kẻ cơ hội và phát triển thành một vấn đề rất lớn.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Bangert Struwe, Lars, "Đối với một Horn Greater của Phi Sea Patrol. Một phân tích chiến lược của Somali Pirate Challenge "Viện nghiên cứu Đan Mạch cho quân sự, tháng 3 năm 2009 (báo cáo này có thể được tải về tại www.difms.dk).
2. *Tội phạm trên biển: một hướng dẫn thực tế* . Viện hải, London, 1996.
3. DAGNE, Ted ", *Somalia: Điều kiện hiện tại và triển vọng cho Hòa Bình Lasting*", Congressional Research Service Báo cáo RL33911, tháng 5 năm 2009.
4. ICC-IMB *cướp biển và cướp có vũ trang chống lại tàu Báo cáo - First Quarter 2009* , London: ICC, 2009.
5. ICC-IMB, *cướp biển và cướp có vũ trang chống lại tàu, Báo cáo thường niên 1 tháng một - 31 Tháng 12 năm 2007* , London: ICC, 2008.
6. ICC-IMB, *cướp biển và cướp có vũ trang chống lại tàu. Báo cáo thường niên 1 tháng một - 31 tháng 12 năm 2008* , London: ICC, 2009.
7. IMO MSC / Circ.622 / Rev.1, cướp biển và cướp vũ trang CHỐNG TÀU. " *Kiến nghị với Chính phủ trong việc phòng ngừa và trấn áp cướp biển và cướp có vũ trang chống lại tàu* ".
8. IMO MSC / Circ.623 / Rev.3, cướp biển và cướp vũ trang CHỐNG TÀU, " *Hướng dẫn cho chủ tàu và người khai thác tàu, thuyền trưởng và thuyền viên trên phòng, chống các hành vi vi phạm bản quyền và cướp có vũ trang chống lại tàu* ".
9. Lennox, Patrick, " *đương đại Piracy khỏi vùng Sừng châu Phi* ", Trung tâm nghiên cứu quân sự và chiến lược, Đại học Calgary (chuẩn bị cho quốc phòng Canada và Viện Ngoại vụ), December, 2008.

10. Hàng hải và Cơ quan Coastguard Anh Marine Hướng dẫn Lưu ý 298 (M) tháng mười năm 2005. " *Các biện pháp Counter Piracy, cướp có vũ trang và hành vi khác của bạo lực đối với Merchant Shipping* " p. web: <http://www.dft.gov.uk> .
11. Mazzone, F., " *Phòng chống một cuộc tấn công khủng bố của một con tàu khi đến cảng hoặc biển* ". (Trong: Parritt, BAH " *Bạo lực trên biển: Một đánh giá của chủ nghĩa khủng bố, hành động chiến tranh và vi phạm bản quyền, và biện pháp đối phó để ngăn chặn chủ nghĩa khủng bố* "), Paris: ICC xuất bản SA, 1986, trang 149-168..
12. MENEFEE, SP, " *khủng bố trên biển: Sự phát triển lịch sử của một đáp ứng luật pháp quốc tế* " (Trong: Parritt, BAH " *Bạo lực trên biển: Một đánh giá của chủ nghĩa khủng bố, hành động chiến tranh và vi phạm bản quyền, và biện pháp đối phó để ngăn chặn chủ nghĩa khủng bố* "). Paris: ICC xuất bản SA, 1986, tr. 191-224.
13. Moller, Bjørn, " *cướp biển ngoài khơi bờ biển của Somalia* " , Viện Nghiên cứu Quốc tế Đan Mạch, Copenhagen, tháng Giêng năm 2009.
14. Moller, Bjørn, " *Cuộc xung đột Somali. Vai trò của các tác nhân bên ngoài* " , Viện Nghiên cứu Quốc tế Đan Mạch, Copenhagen, Copenhagen, tháng 3 năm 2009.
15. MURPHY, Martin, " *vi phạm bản quyền đương đại và khủng bố trên biển. Các mối đe dọa đối với an ninh quốc tế* " , Adelphi giấy 388, Routledge, Anh, năm 2007.
16. O. KING., Rawle, " *Dương cướp biển và ảnh hưởng của nó trên bảo hiểm* " , Congressional Research Service Báo cáo R40081, tháng 2 năm 2009.
17. PARRITT, HAB " *an ninh trên biển: khủng bố, cướp biển và ma túy. Một hướng dẫn thực tiễn* " , Viện Hàng hải, London năm 1991.

18. PATERSON, S., " *có thể vi phạm bản quyền được quản lý trong khu vực Đông Nam Á? Một nghiên cứu trường hợp: Eo biển Malacca* ". Đại học Portsmouth, Portsmouth năm 2001.
19. *Cướp biển, khủng bố hàng hải và bảo đảm các Eo biển Malacca* , ed. Graham Gerard Ong-Webb, ISEAS xuất bản năm 2006.

Location	ACTUAL ATTACKS		ATTEMPTED ATTACKS	
	Boarded	Hijacked	Fired Upon	Attempted
S E ASIA	86	6		8
Indonesia				
Malacca Straits		1		
Malaysia	15	7		2
Philippines	4		2	
Singapore Straits	8			
Thailand	1	1		
FAR EAST South China Sea		1		
Vietnam	7			
INDIAN Bangladesh	20			1
SUB CONT India	12			1
SOUTH AMERICA Brazil	1			
Colombia	2			
Guyana	1			
Venezuela	1			
AFRICA Angola		1		
Cameroon	1			
Dem. Republic of Congo				1
Dem. Rep. of Sao Tome & Principe			1	
Gabon	1			
Ghana	1	3		
Gulf of Aden*				4

Ivory Coast	3			
Liberia	1			
Morocco	1			
Mozambique	1			
Nigeria	7	1	7	3
Red Sea*				4
Sierra Leone	1			
Somalia*			2	1
Tanzania	1			
The Congo	7			
Togo				2
REST OF WORLD Oman			1	1
Sub total	183	21	13	28
Total	245			

PHỤ LỤC

THỐNG KÊ CÁC VỤ CUỚP BIÊN TẤN CÔNG THEO KHU VỰC NĂM 2014