

**BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI
CỤC HÀNG HẢI VIỆT NAM**

**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập – Tự do – Hạnh phúc**

Số: *1368* /CHHVN-AT&ANHH
V/v tình trạng bắt cóc thuyền viên
trên tàu biển trong vùng biển
Sulu-Celebes và Đông Sabah

Hà Nội, ngày *13* tháng 4 năm 2017

HỎA-TỐC →

Kính gửi: Các Cảng vụ Hàng hải

Cục Hàng hải Việt Nam nhận được Báo cáo đặc biệt của Trung tâm chia sẻ thông tin của tổ chức Hiệp định hợp tác khu vực về chống cướp biển và cướp vũ trang tấn công tàu thuyền tại châu Á (ReCAAP ISC) về “Tình trạng bắt cóc thuyền viên trên tàu thuyền trong vùng biển Sulu – Celebes và Đông Sabah – Phần III”. Cục Hàng hải Việt Nam đã tiến hành dịch các thông tin nêu trên (gửi kèm theo văn bản này), Cục Hàng hải Việt Nam yêu cầu các Cảng vụ hàng hải:


Cập nhật, phổ biến thông tin nêu trên tới các chủ tàu/tàu biển/thuyền viên làm việc trên tàu biển Việt Nam hoạt động tuyến quốc tế để có các biện pháp phòng tránh thích hợp khi đi qua khu vực có nguy cơ cướp biển cao.

Cục Hàng hải Việt Nam thông báo để các đơn vị biết và thực hiện./.

Nơi nhận:

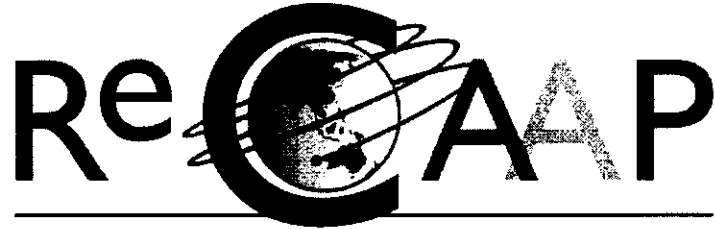
- Như trên;
- Cục trưởng (để b/c);
- Cục Đăng kiểm Việt Nam (để p/h);
- Cục Đường thủy nội địa Việt Nam;
- Trang thông tin điện tử CHHVN;
- Lưu: VT, ATANHH.

KT. CỤC TRƯỞNG
PHÓ CỤC TRƯỞNG



Nguyễn Hoàng

31 tháng 3 năm 2017



Information Sharing Centre

**Báo cáo đặc biệt về
tình trạng bắt cóc thuyền
viên trên tàu biển trong
vùng biển Sulu-Celebes
và Đông Sabah
(Phần III)**

Trung Tâm Chia Sẻ Thông Tin ReCAAP

21 Media Circle, #05-04

Singapore 138562

Tel: (65) 6376 3091

Fax: (65) 6376 3066

Web: <http://www.recaap.org>

Những trích dẫn từ báo cáo có thể được viết lại với mục đích không lợi nhuận nhằm cung cấp thông tin. Những yêu cầu về tái bản một cách rộng rãi báo cáo cần phải thông báo cho Trung tâm chia sẻ thông tin ReCAAP (ISC), đơn vị sở hữu bản quyền của báo cáo này.

Bắt cóc thuyền viên từ tàu biển trong khu vực biển Sulu-Celebes và Đông Sabah (Phần III)

Mục đích

1. Mục đích của Báo cáo đặc biệt này là cung cấp những phân tích về thực trạng bắt cóc thuyền viên từ tàu biển trong khu vực biển Sulu-Celebes Sea và Đông Sabah, dựa trên những vụ việc đã được báo cáo về ReCAAP ISC từ tháng 3 năm 2016 đến tháng 3 năm 2017; Cách thức tấn công của cướp biển trong những vụ việc này và hành động của ReCAAP ISC, ReCAAP Focal Points và các quốc gia ven biển để giải quyết tình huống.

2. Báo cáo đặc biệt này bao gồm những lời khuyên đối với ngành vận tải biển để tăng cường cảnh giới và liên lạc ngay với các Trung tâm có liên quan khi di chuyển qua khu vực có nguy cơ cao.

Tóm tắt báo cáo

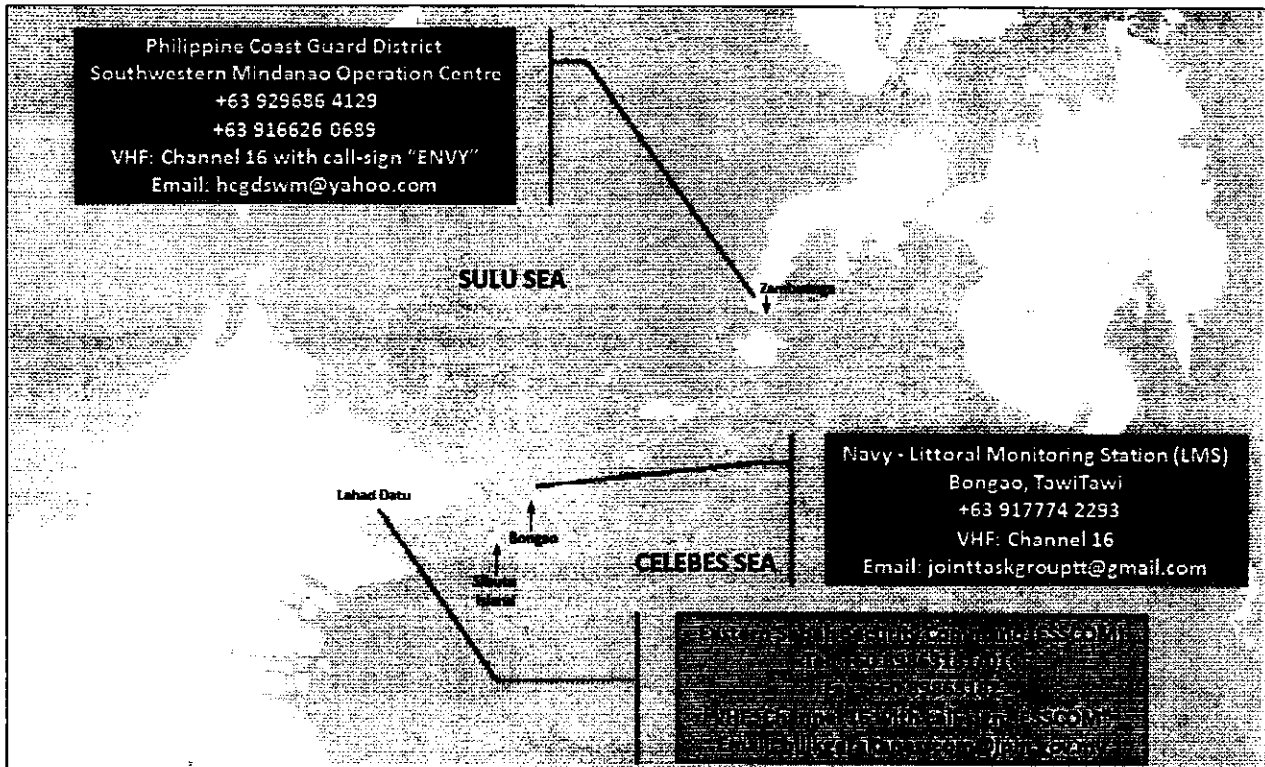
3. Những vụ việc liên quan đến bắt cóc thuyền viên từ tàu biển trong khu vực biển Sulu-Celebes và Đông Sabah được báo cáo lần đầu tiên vào tháng 3 năm 2016 và tiếp tục diễn ra sau đó. Tổng cộng có 22 vụ việc được ReCAAP ISC ghi nhận, trong đó có 13 vụ cướp thành công và 09 vụ cướp không thành công. Tính đến 31/3/2017, có tất cả 58 thuyền viên bị bắt cóc, trong đó 37 thuyền viên đã được thả tự do và 21 thuyền viên vẫn bị bắt giữ.

4. Trong 6 tháng (từ tháng 3 đến tháng 9 năm 2016), For the first six months (between March and September 2016), các tàu cá và tàu lai dắt là mục tiêu tấn công. Tuy nhiên, từ tháng 10 năm 2016 đến nay, các tàu có dung tích lớn, bao gồm tàu hàng rời, tàu tổng hợp, tàu công và tàu dầu đã bị tấn công. Hầu hết các tàu trọng tải lớn không thể tiến hành các biện pháp tháo chạy hoặc triển khai các biện pháp phòng chống cướp biển hiệu quả.

5. Khoảng 80% các vụ tấn công xảy ra vào ban ngày và cướp biển không tấn công hoặc đe dọa tính mạng của thuyền viên trừ 03 vụ việc của tàu *Giang Hai* – 02 thuyền viên bị giết; tàu *Henry* và *Royal 16* – thuyền viên bị thương. Nhóm Abu Sayyaf (ASG) được báo cáo là đứng sau hầu hết những vụ tấn công này. Không có bằng chứng rõ ràng để nói rằng tàu mang quốc tịch của một quốc gia nào hay thuyền viên của một quốc gia nào là mục tiêu chính của các cuộc tấn công.

Khuyến cáo đối với ngành vận tải biển

6. ReCAAP ISC đặc biệt quan ngại đối với tình trạng cướp biển ở khu vực biển Sulu-Celebes Sea và Đông Sabah; và đã có 02 Báo cáo đặc biệt về tình trạng này vào tháng 4 và tháng 7 năm 2016. Như những khuyến cáo đã nêu trong Báo cáo về tình hình cướp biển ngày 21/11/2016, ReCAAP ISC vẫn duy trì khuyến cáo đối với các hãng vận tải biển, nếu có thể thì nên thay đổi tuyến hành trình của tàu qua khu vực này. Nếu không, thuyền trưởng và toàn bộ thuyền viên trên tàu được khuyến cáo mạnh mẽ phải tăng cường cảnh giới khi hành trình qua khu vực này và báo cáo cho các Trung tâm có liên quan như trong **Bản đồ 1** dưới đây.



Bản đồ 1 – Địa chỉ liên lạc của các Trung tâm

Trước khi tiến vào khu vực, thuyền trưởng được khuyến cáo để tiến hành đánh giá rủi ro đối với tuyến hành trình¹, tổ chức thực tập các biện pháp bảo vệ tàu, tiến hành kế hoạch liên lạc khẩn cấp, etc.; tham khảo tài liệu từ “*Hướng dẫn khu vực để ngăn ngừa cướp biển và cướp có vũ trang tấn công tàu thuyền trong khu vực Châu Á*”². Thuyền trưởng và thuyền viên được khuyến cáo áp dụng những biện pháp sau khi di chuyển trong khu vực có nguy cơ cướp biển:

- Tăng cường tuần tra, cảnh giác ở mức độ cao nhất và tăng cường trực canh
- Duy trì liên lạc thường xuyên với công ty vận tải biển và các cơ quan chức năng để điều hành và có hành động ứng phó kịp thời trong trường hợp sự cố xảy ra
- Kiểm soát chặt chẽ việc tiếp cận vào buồng lái, khu vực phòng ở và buồng máy
- Rung chuông cảnh báo toàn tàu khi phát hiện có tàu khả nghi áp sát, tấn công tàu hoặc phát hiện đối tượng khả nghi xuất hiện trên tàu
- Tránh đối đầu trực tiếp với cướp biển
- Tìm kiếm những lời khuyên liên quan đến vấn đề cướp biển trên NAVTEX
- Báo cáo tất cả vụ việc xảy ra với quốc gia ven biển gần nhất và quốc gia tàu treo cờ theo quy định tại Thông tri số MSC.1/Circ.1334 của Tổ chức Hàng hải Thế giới về “*Hướng dẫn chủ tàu, người khai thác tàu, thuyền trưởng và thuyền viên để phòng tránh và ngăn ngừa các hoạt động cướp biển và cướp có vũ trang tấn công tàu thuyền*”.

¹ Tham khảo trang thông tin điện tử của ReCAAP ISC tại địa chỉ www.recaap.org để cập nhật thông tin mới nhất về tình trạng cướp biển tại khu vực, bao gồm thông tin về tình trạng hiện nay, những vụ việc đã xảy ra, xu hướng và khu vực có nguy cơ cao

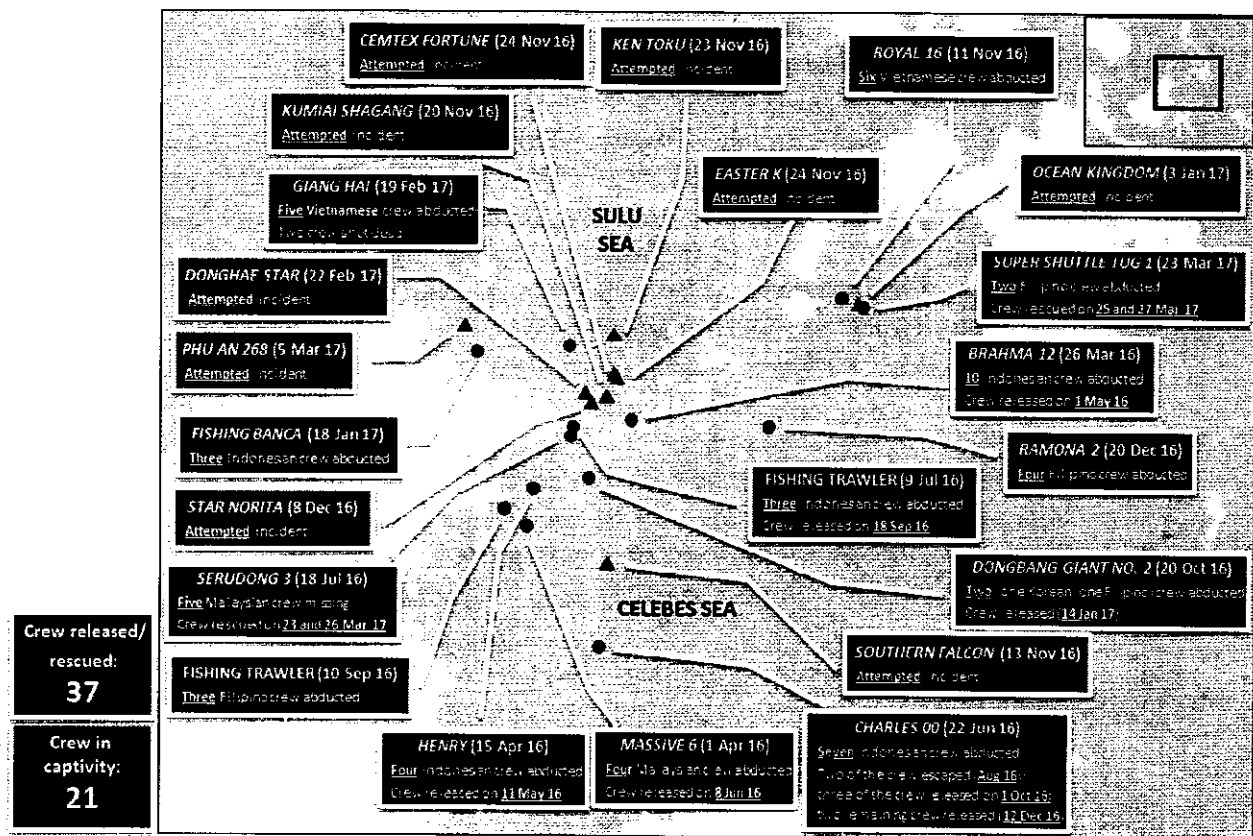
² “*Hướng dẫn khu vực để ngăn ngừa cướp biển và cướp có vũ trang tấn công tàu thuyền trong khu vực Châu Á*” có thể truy cập tại www.recaap.org

Cập nhật tình hình (Tháng 3 năm 2016 – Tháng 3 năm 2017)

Tổng quan

1. Những vụ việc liên quan đến bắt cóc thuyền viên từ tàu biển trong khu vực biển Sulu-Celebes và Đông Sabah được báo cáo lần đầu tiên vào tháng 3 năm 2016 và tiếp tục diễn ra sau đó. Tổng cộng có 22 vụ việc được ReCAAP ISC ghi nhận, trong đó có 13 vụ cướp thành công và 09 vụ cướp không thành công. Hầu hết các vụ tấn công được cho là do nhóm khủng bố người Philippines - Abu Sayyaf Group (ASG) tiến hành. Tính đến 31/3/2017, có tất cả 58 thuyền viên bị bắt cóc, trong đó 37 thuyền viên đã được thả tự do và 21 thuyền viên vẫn bị bắt giữ. **Bản đồ 2** mô tả tương đối vị trí của 22 vụ tấn công và **Phụ lục A** mô tả chi tiết các vụ tấn công.

13 Vụ việc bắt cóc thuyền viên & 9 Vụ tấn công bất thành (3/2016 – 3/2017)



Bản đồ 2 – Vị trí tương đối của các vụ cướp biển (3/2016 - 3/2017)

2. Từ tháng 3/2016 đến tháng 9/2016, cướp biển chủ yếu tấn công các tàu lai, tàu kéo và tàu cá. Tuy nhiên, từ tháng 10/2016, cướp biển bắt đầu tấn công những tàu có trọng tải lớn. Khi tấn công những tàu này, cướp biển đã nổ súng tấn công một số tàu. Vụ tấn công tàu chở hàng rời treo cờ Panama *Ken Toku* vào ngày 23/11/2016, cướp biển đã nổ súng vào mạn phải của tàu; trong vụ tấn công tàu container *Ocean Kingdom*, treo cờ Antigua and Barbuda vào ngày 3/1/2017, cướp biển đã nổ súng liên tục vào tàu, gây ra hàng loạt những lỗ đạn bắn trên khu vực boong tàu và những phần khác của tàu. Không có thuyền viên nào bị thương trong những vụ tấn công này.

3. Tuy nhiên, trong vụ tấn công tàu lai *Henry* treo cờ Indonesia vào ngày 15/4/2016, một thuyền viên đã bị thương trong cuộc đọ súng giữa những tên cướp biển và Cảnh sát biển Malaysia; trong vụ tấn công tàu chở hàng rời *Royal 16* mang quốc tịch Việt Nam, 02 thuyền viên đã bị thương khi cướp biển bắn vào cửa cabin của tàu. Trong cuộc tấn công gần đây nhất đối với tàu chở hàng tổng hợp *Giang Hải* của Việt Nam vào ngày 19/2/2017, một thuyền viên đã bị bắn khi cố ngăn cướp biển lên tàu, thuyền viên này đã chết do vết thương quá nặng. Trong số 6 thuyền viên bị bắt cóc, 1 thuyền viên được báo là đã bị cướp biển giết khi đang di chuyển.

Cách thức tấn công của cướp biển

4. Cách thức tấn công của cướp biển trong 22 vụ cướp khá giống nhau, ngoại trừ 02 vụ khi cướp biển nổ súng và tấn công tàu, trong đó có 01 vụ cướp biển đã nổ súng tấn công thuyền viên. Cách thức tấn công của 22 vụ cướp được thông báo về trung tâm ReCAAP ISC và được tổng hợp dưới đây. Thông tin chi tiết tại **Phụ lục B**.

a. Loại tàu. Từ tháng 3 đến tháng 9 năm 2016, cướp biển tấn công chủ yếu vào tàu kéo, tàu lai và tàu cá. Tàu lai và tàu cá là mục tiêu tấn công do tốc độ chậm và mạn thấp. Có tất cả 10 vụ tấn công vào tàu cá và tàu lai. Cướp biển bắt đầu tấn công những tàu có trọng tải lớn từ tháng 10 năm 2016. Đã có tất cả 12 trên 15 vụ tấn công vào những tàu này từ tháng 10/2016 đến tháng 3/2017. Trong số 12 tàu bị tấn công này, có tàu chở hàng rời (7 chiếc), tàu chở hàng tổng hợp (3 chiếc), tàu container (1 chiếc) và tàu dầu (1 chiếc). Trong 12 tàu, 09 tàu đã thành công trong việc ngăn chặn cướp biển lên tàu bằng cách triển khai có hiệu quả những biện pháp phòng, chống cướp biển. Tuy nhiên, 03 tàu gồm *Dong Bang Giant No.2* (tàu tổng hợp), *Royal 16* (tàu hàng rời) và *Giang Hai* (tàu tổng hợp) đã bị cướp biển lên tàu và bắt cóc một số thuyền viên ở trên tàu.

b. Thời gian xảy ra. Có tất cả 18 vụ tấn công xảy ra vào ban ngày (từ 07h00 đến 18h00), và 4 vụ xảy ra vào ban đêm (từ 23h59 đến 03h30). Rõ ràng những tên cướp biển sẽ bị thuyền viên phát hiện dễ dàng khi cố gắng lên tàu vào ban ngày. Do đó, việc tăng cường canh giới, theo dõi, phát hiện sớm những tàu khả nghi trong khu vực lân cận là biện pháp hữu hiệu nhất để ngăn chặn cướp biển và giảm thiểu nguy cơ cho thuyền viên.

c. Loại tàu sử dụng bởi cướp biển. Tàu cao tốc thường xuyên được cướp biển sử dụng trong phần lớn các vụ tấn công. Như báo cáo thu được, màu sắc của những chiếc tàu này có màu xám, trắng, xanh với sọc, trắng viền đỏ, màu xám với kẻ xanh, xanh và trắng/xanh. Bên cạnh tàu cao tốc, những chiếc tàu “jungkong” (tàu cá bằng gỗ truyền thống) màu xanh và đỏ cũng được cướp biển sử dụng.

d. Số lượng cướp biển. Số lượng cướp biển tham gia các vụ tấn công là khác nhau. Trong số 22 vụ tấn công, 8 vụ được báo cáo là nhóm cướp biển có hơn 7 người, 10 vụ được báo cáo là nhóm cướp biển có từ 3 đến 6 người và không có thông tin về số lượng cướp biển trong 4 vụ còn lại.

e. Vũ khí. Cướp biển sử dụng súng trong 20 /22 vụ tấn công. Cướp biển đã nổ súng trong 5 vụ – *Henry* (đọ súng giữa cướp biển và Cảnh sát biển Malaysia), *Charles 00* (bắn vào tàu lai để uy hiếp tàu dừng lại), *Royal 16* (bắn vào cửa cabin để mở cửa), *Ken Toku* (bắn vào tàu để uy hiếp tàu dừng lại nhưng thuyền trưởng đã điều khiển tàu chạy thoát) và *Giang Hai* (bắn vào thuyền viên – người đã cố ngăn cản không cho cướp biển lên tàu).

f. Đối xử với thuyền viên. Trong hầu hết các vụ việc, cướp biển thường không đe dọa làm hại thuyền viên. Tuy nhiên, thuyền viên của tàu *Henry* và *Royal 16* đã bị thương. Trong vụ tấn công tàu *Giang Hai*, một thuyền viên đã bị bắn khi cố gắng ngăn cản cướp biển lên tàu và thuyền viên này đã chết do vết thương quá nặng. Một trong những thuyền viên bị bắt cóc của tàu *Giang Hai* được báo là đã bị giết khi đang duy chuyển. ReCAAP ISC khuyên tất cả thuyền viên không nên đối mặt trực tiếp với cướp biển khi cướp biển lên tàu, đặc biệt là khi cướp biển có vũ trang.

g. Quốc tịch của tàu. Không có chứng cứ rõ ràng về việc tàu mang cờ của quốc gia nào là mục tiêu chính của cướp biển. Đây chỉ là cơ hội của cướp biển khi tấn công những tàu di chuyển chậm và mạn thấp. Trong số 22 vụ tấn công, có 5 tàu treo cờ Malaysia, 4 tàu treo cờ Panama, 3 tàu treo cờ Indonesia, 3 tàu treo cờ Việt Nam, 2 tàu treo cờ Philippines, và 5 tàu khác treo cờ của các quốc gia Hàn Quốc, Marshall Island, Singapore, Na Uy và Antigua và Barbuda.

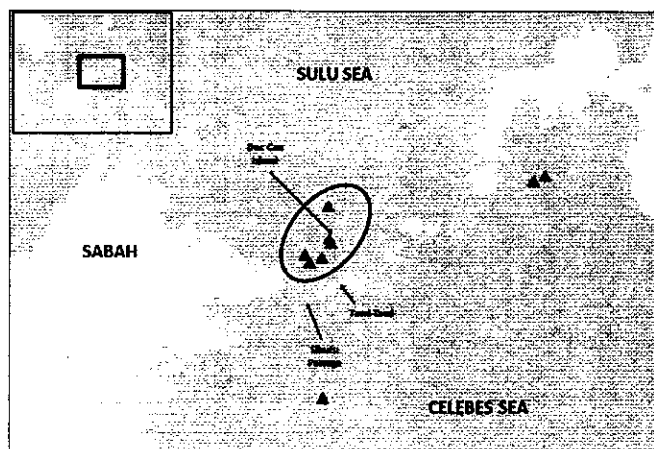
h. Quốc tịch của thuyền viên. Không có chứng cứ rõ ràng về việc thuyền viên mang quốc tịch của quốc gia nào là mục tiêu chính của cướp biển. Trong số các thuyền viên bị bắt cóc, có 27 thuyền viên người Indonesia, 11 thuyền viên người Việt Nam, 10 người Philipinnes, 9 người Malaysia và 1 người Hàn Quốc.

i. Thiệt hại về kinh tế. Mục tiêu đầu tiên của cướp biển là bắt cóc thuyền viên và đã thành công 13 vụ trong số 22 vụ được báo cáo về ReCAAP ISC. 5 vụ trong số 13 vụ này, cướp biển đã lấy trộm thiết bị GPS, VHF radio, trang thiết bị hành hải và la bàn của tàu.

Tham khảo **Phụ lục B** về thông tin chi tiết các thức tấn công của cướp biển trong những vụ việc liên quan đến bắt cóc thuyền viên.

Quan sát

5. Những vụ tấn công bắt cóc thuyền viên. Trong số 9 vụ tấn công được báo cáo về ReCAAP ISC, 6 vụ xảy ra trong khu vực biển lân cận phía Tây Bắc Tawi-tawi và phía Tây Nam đảo Doc Can. Tất cả 6 vụ việc đều liên quan đến tàu chở hàng rời và xảy ra trong khoảng thời gian từ 07h00 đến 11h40. ReCAAP ISC khuyên các tàu trước khi vào khu vực **Sibutu passage** phải lập tức thông báo cho **Hải quân Philippines - Littoral Monitoring Station (LMS) đóng tại Bongao, TawiTawi, Philippines**, gần với khu vực Sibutu passage, bên cạnh đó là các trung tâm thông báo được điều hành bởi Cảnh sát biển Philippine ở khu vực Tây Nam Mindanao, Trung tâm điều hành Operation Centre ở Zamboanga; và Trung tâm điều hành An ninh khu vực Đông Sabah ở Lahad Datu, Sabah.

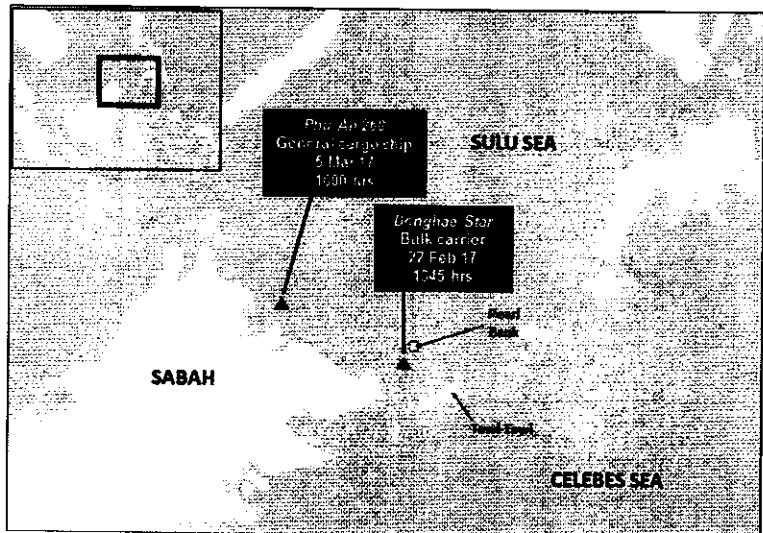


Bản đồ 3 – Vị trí của những vụ tấn công

6. Báo cáo kịp thời ngăn chặn cướp biển lên tàu (*Donghae Star* ngày 22/2/2017 và *Phu An 268* ngày 5/3/17), thông báo kịp thời cho các Quốc gia ven biển đã có hành động ngăn chặn cướp biển lên tàu.

a. Cướp biển tấn công tàu *Donghae Star*. Vào hồi 13h45' ngày 22/2/2017, tàu chở hàng rời *Donghae Star* đang hành trình ở khu vực khoảng 37.8 hải lý phía Tây Bắc của LMS Bongao, Tawi-Tawi thì phát hiện 3 tàu cao tốc màu đen với 5 tên cướp biển mặc trang phục đen. Những chiếc tàu này đã đuổi theo tàu *Donghae Star* với tốc độ khoảng 20.5 knots. Thuyền viên trên tàu lập thức liên lạc với lực lượng Hải quân Philippine – LMS thông qua hệ thống radio. Hải quân Philippines (PN) thông báo cho Lực lượng chức năng Tawi Tawi (JTFTT) và điều tàu tuần tra của PN tới khu vực. Khoảng 15h02', 3 chiếc tàu cao tốc đi chậm lại và không đuổi theo tàu *Donghae Star*. Lúc 19h07' tàu hàng rời ra khỏi khu vực Sibutu Passage và di chuyển đến cảng tiếp theo ở Indonesia. Các tàu của PN tiếp tục tuần tra trong khu vực lân cận của Pearl Bank và tuyến hành trình; cảnh báo các tàu thương mại khác trong khu vực. Thông báo kịp thời sự việc của thuyền viên tàu *Donghae Star* đã ngăn chặn việc cướp biển lên tàu và giúp các cơ quan chức năng có thể cảnh báo các tàu khác đang hành trình trong khu vực.

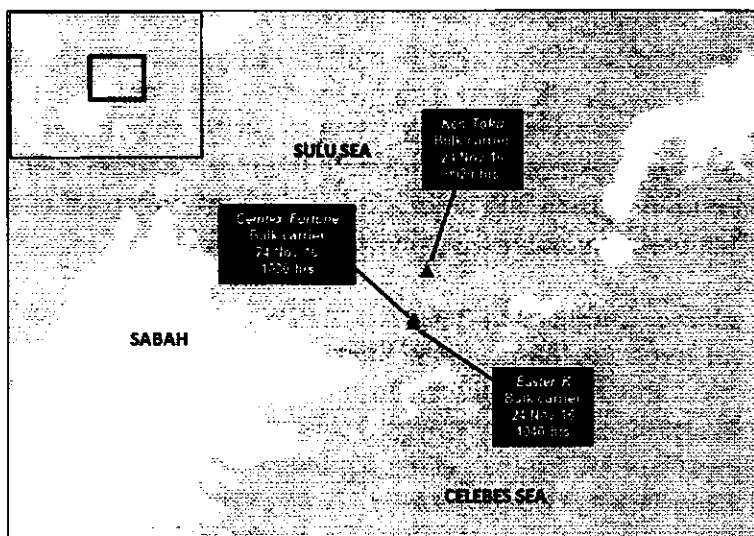
b. Cướp biển tấn công tàu *Phu An 268*. Ngày 5/3/2017, tàu hàng tổng hợp *Phu An 268* chở 2,700 tấn gạo từ cảng Mỹ Thới, Việt Nam đến cảng Sandakan, Sabah. Khoảng 16h00, một xuồng nhỏ với 6 tên cướp biển đã tiếp cận và đi theo tàu trong khoảng 1.5 giờ. Thuyền trưởng và thuyền viên trên tàu đã cảnh giác, báo động toàn tàu, tăng tốc và mở vòi rồng để ngăn chặn không cho cướp biển lên tàu. Thuyền trưởng



Bản đồ 4 – Vị trí của tàu *Donghae Star* và *Phu An 268*

lập tức thông báo cho lực lượng chức năng của Malaysia, Hải quân Hoàng gia Malaysia đã điều tàu tới khu vực xảy ra sự việc và hỗ trợ tàu *Phu An 268* di chuyển đến cảng Sandakan an toàn.

7. Ba vụ tấn công liên tiếp của cướp biển. Chỉ trong 2 ngày (23-24/11/2016), đã có liên tiếp 3 vụ cướp biển cố gắng tấn công tàu biển. Ngày 23/11/2016, 9 tên cướp biển đã cố gắng tiếp cận tàu *Ken Toku* nhưng không thành công. Khoảng 10h30' ngày 24/11/2016, 10 tên cướp biển đã tiếp cận tàu *Cemtex Fortune* tại khu vực phía Nam của khu vực tàu *Ken Toku* bị cướp biển tấn công. Cướp biển lại thất bại trong lần tấn công này. Sau đó khoảng 10 phút, lúc 10h40' một nhóm 10 tên cướp biển, có khả năng là chính nhóm cướp biển này, đã tấn công tàu *Easter K*. Dựa trên khoảng cách và vị trí của các vụ tấn công, có thể thấy rằng cùng một nhóm cướp biển đã gây ra 3 vụ tấn công này. ReCAAP ISC khuyến cáo tất cả thuyền trưởng lập tức thông báo tất cả các vụ tấn công cho lực lượng có liên quan trong khu vực để các cơ quan này có thể ra thông báo hàng hải và cảnh báo tất cả các tàu di chuyển qua khu vực để tăng cường trực canh, và các lực lượng chức năng trong khu vực tăng cường tuần tra, cảnh giới.



Bản đồ 5 – Vị trí của các vụ tấn công (23-24 /11/2017)

Hành động của các quốc gia ven biển

8. Ngày 5/5/2016, Bộ Ngoại giao và Bộ Quốc phòng của Philippines, Indonesia và Malaysia đã ra Tuyên bố chung về các biện pháp ứng phó với tình hình an ninh hàng hải trong khu vực giữa Indonesia, Malaysia và Philippines³. Cũng từ thông báo này, các quốc gia đã thành lập trung tâm điều hành chung và trạm tuần tra khu vực tại vùng biển có nguy cơ cao để tăng cường tuần tra và có hành động xử lý kịp thời đối với bất cứ sự cố nào trong khu vực.⁴ Ngoài ra, các quốc gia cũng tăng cường sự tuần tra trong vùng nước của quốc gia mình để phòng ngừa và ngăn chặn các hoạt động phi pháp trong khu vực.⁵

³ Thông tin trên trang in Jakarta tại <http://www.thejakartapost.com/news/2016/05/05/indonesia-malaysia-philippines-sign-maritime-security-declaration.html>

⁴ Thông cáo số 2/16 của Trung tâm Xử lý thông tin ngày 1/12/2017; trang. 3-4. *Bắt cóc, Quấy rối và các hành động đáng ngờ trong vùng biển phía Đông Sabah và phía Nam Philippines.*

⁵ Ibid

Hành động của ReCAAP ISC

9. Liên quan đến vấn đề an toàn của thuyền viên, ReCAAP ISC đã có 2 báo cáo đặc biệt vào ngày 22/4/2016⁶ và 27/7/2016⁷ đối với ngành vận tải biển để cung cấp những thông tin mới nhất về tình hình cướp biển, cách thức tấn công của cướp biển và những biện pháp phòng chống cướp biển để các tàu áp dụng.

10. Ngay từ khi cướp biển bắt đầu tấn công các tàu trọng tải lớn vào tháng 10 năm 2016, ReCAAP ISC đã có Cảnh báo vụ việc vào ngày 21/11/2016 và đưa ra những khuyến cáo cho tất cả các tàu để thay đổi tuyến hành trình nếu có thể. Mặt khác, thuyền trưởng và thuyền viên được khuyến cáo tăng cường tuần tra, cảnh giới và áp dụng các biện pháp phòng, chống cướp biển đã được giới thiệu trong *Hướng dẫn khu vực để phòng, chống cướp biển và cướp có vũ trang tấn công tàu thuyền trong khu vực Châu Á* khi di chuyển trong khu vực; lập tức thông báo cho Lực lượng Cảnh sát biển Philippines (PCG) ở Trung tâm điều hành phía Tây Nam Mindanao và lực lượng đảm bảo an ninh khu vực Đông Sabah. Tháng 1/2017, như đã được khuyến cáo bởi PCG, ReCAAP ISC đã bổ sung lực lượng Hải quân Philippines - Trạm tuần tra (LMS) đóng lại Bongao, Tawi Tawi như một trung tâm nhận báo cáo do vị trí tương đối của khu vực này khá gần với khu vực các vụ tấn công thường xuyên xảy ra tại Tawi-tawi.

11. Tiếp theo những hướng dẫn của ReCAAP ISC trong cảnh báo vụ việc ngày 21/11/2016, một vài quốc gia đã có tham khảo hướng dẫn của ReCAAP ISC và ban hành những hướng dẫn chi tiết đối với ngành vận tải biển của quốc gia mình. Những hướng dẫn này bao gồm Cục Hàng hải Hoa Kỳ (MARAD), Bộ Ngoại Giao Nhật Bản, Văn phòng Giao thông của chính phủ Anh, Chính quyền Hàng hải Đan Mạch và Trung tâm điều phối hoạt động tìm kiếm cứu nạn hàng hải Ấn Độ (Mumbai). ReCAAP ISC cũng khuyến cáo các Chính phủ khác nên ban hành những hướng dẫn cụ thể đối với ngành vận tải biển của quốc gia mình.

Hành động của Lực lượng chức năng Philippine

12. Để giải quyết tình trạng cướp biển đang phát triển tại khu vực biển Sulu-Celebes Sea, các lực lượng chức năng của Philippine đã áp dụng những biện pháp sau đây nhằm hỗ trợ tàu thuyền hành trình qua khu vực có nguy cơ cao. Những biện pháp này cũng đã xem xét đến các vấn đề liên quan đến nguồn lực, vấn đề pháp lý và những yếu tố liên quan đến chủ quyền:

a. Vùng biển Marshall. Các cơ quan chức năng của Philippines đã điều lực lượng ở vùng biển Marshall lên các tàu khách nội địa hoạt động trong khu vực Zamboanga, Sulu và Tawi-Tawi. Đối với các tàu thương mại quốc tế khi di chuyển trong vùng nước của Philippine (ví dụ như Sibutu Passage), việc đưa lực lượng chức năng lên tàu vẫn chưa được triển khai do những yếu tố mang tính pháp lý (ví dụ lực lượng ở vùng biển Marshall mang súng lên tàu) và những trách nhiệm pháp lý (trường hợp có người chết do việc nổ súng). Lực lượng PCG sẽ tiếp tục điều phối các bên liên quan để tiếp tục triển khai dịch vụ đưa lực lượng chức năng lên tàu đối với các tàu hoạt động nội địa và ngành vận tải biển thế giới.

⁶ *Bắt cóc thuyền viên từ tàu lai trong khu vực biển Đông Sabah và phía Nam Philippines*

⁷ *Bắt cóc thuyền viên từ tàu biển trong khu vực biển Đông Sabah và phía Nam Philippines (Phần II)*

b. Bảo vệ tàu thuyền di chuyển trong khu vực các quần đảo của Philippines, đặc biệt là vùng biển Sulu-Celebes Sea và Sibutu passage. Các tàu tuần tra được triển khai giống như Hệ thống RADAR tuần tra di động trên biển, hoạt động trong khu vực biển Sulu và eo Sibutu, tuần tra, bảo vệ khu vực được chỉ định trong bán kính ít nhất là 30 hải lý. Những trạm kiểm soát nổi hoạt động giống như “điểm kiểm tra trên biển của cảnh sát” nhằm giám sát và ngăn chặn những hoạt động khả nghi từ các tàu, thuyền hoạt động trong khu vực này. Ngoài ra, lực lượng PCG cũng có kế hoạch để triển khai những điểm kiểm soát nổi trong khu vực có nguy cơ cao ở Sibutu passage nhằm tuần tra và có những hành động xử lý kịp thời. Các công ty vận tải biển quốc tế được khuyến khích để hợp tác và thông báo cho các Trung tâm thông báo đã được đề cập trong những lời khuyên của ReCAAP ISC đối với ngành vận tải biển tại trang 2 của báo cáo này.

13. Những nỗ lực gần đây của lực lượng quân đội, PCG và các lực lượng chức năng khác của Philippines trong việc tổ chức cứu nạn ngay lập tức đối với 2 thuyền viên của *Super Shuttle Tug 1* và 5 thuyền viên của *Serudong 3* từ ngày 23 - 27/3/2017. Việc hợp tác chặt chẽ giữa những lực lượng hành pháp trên biển và lực lượng quân đội trên bờ; nỗ lực của quốc gia và chính quyền địa phương đã mang lại kết quả này.

Kết luận

14. Trước tình hình bắt cóc thuyền viên trong khu vực vùng biển Sulu-Celebes Sea đối với tất cả các loại tàu và việc nổ súng vào tàu và thuyền viên dẫn đến cái chết của thuyền viên, ReCAAP ISC đã nhắc lại những lời khuyên của mình đối với tất cả các tàu để điều chỉnh hành trình, nếu có thể. Ngoài ra, ReCAAP ISC cũng khuyến cáo các tàu nên tiến hành đánh giá rủi ro và áp dụng các biện pháp phòng chống cướp biển để giảm thiểu nguy cơ, tăng cường tuần tra, cảnh giới và báo cáo ngay trước khi di chuyển vào khu vực có nguy cơ cao, thường xuyên duy trì trao đổi thông tin với lực lượng chức năng của các quốc gia ven biển và báo cáo sự cố ngay lập tức tới những cơ quan có liên quan.

15. ReCAAP ISC nhắc lại tầm quan trọng của việc chia sẻ thông tin giữa các bên liên quan bao gồm lực lượng chức năng của các quốc gia ven biển, ngành vận tải biển, việc thể chế hóa những nỗ lực của họ cả ở trên bờ và trên biển. Cần phải tăng cường sự phối hợp giữa các quốc gia ven biển bao gồm việc hợp tác tuần tra, bắt giữ những tên cướp biển tham gia tấn công tàu thuyền.

Tham khảo ý kiến Cảnh sát biển Philippines

Đính kèm:

Phụ lục A: Mô tả các vụ việc

Phụ lục B: Các thức tấn công của cướp biển đối với những vụ có liên quan đến bắt cóc thuyền viên.

MÔ TẢ CÁC VỤ VIỆC

Những vụ việc đã xảy ra

STT	Tên tàu, kiểu tàu, Quốc tịch, GT, Số IMO	Ngày/ Thời gian	Vị trí	Chi tiết vụ việc
1.	Brahma 12 Tàu kéo Indonesia 198 9765407	26/03/16 10h00	05° 16' N, 120° 05' E Vicinity of Tubig Dakula, Languyan Municipality, Tawi- Tawi Province, Philippines	<p>Ngày 26/3/2016, tàu kéo Brahma 12 đang kéo theo sà lan di chuyển từ Kalimantan, Indonesia đến Batangas, Philippines khi 17 tên cướp biển được trang bị súng đã lên tàu kéo và bỏ lại sà lan. Cướp biển đã lục soát tất cả những trang thiết bị trên tàu kéo, bắt cóc 10 thuyền viên Indonesia và bỏ lại tàu kéo.</p> <p>Trong cùng ngày hôm đó, tàu kéo Brahma 12 được một tàu khách nhìn thấy và kéo về Marang Wharf, Languyan Municipality, Tawi-Tawi Province, Philippines. Sà lan bị bỏ lại đã được lực lượng hành pháp trên biển của Malaysia tìm thấy vào ngày 1/4/2016.</p> <p>Thông tin cho thấy việc bắt cóc thuyền viên được một nhóm nói dậy thực hiện và nhóm này yêu cầu hãng vận tải phải trả tiền chuộc để thả các thuyền viên. Thuyền viên được báo cáo là đã được đưa về Philippines. 10 Thuyền viên bị bắt cóc đã được thả tự do ngày 1/5/2016.</p>
2.	Massive 6 Tàu kéo Malaysia 269 9265823	01/04/16 18h00	04° 06.65' N, 118° 53.87' E Khoảng 27 hải lý phía Đông Nam Semporna, Sabah, Malaysia	<p>Ngày 1/4/2016, Massive 6 cùng với 9 thuyền viên trên tàu đang di chuyển từ Manila, Philippines đến Tawau để tiếp nhiên liệu. Từ 18h15 đến 18h40, tại vị trí cách Semporna, Sabah, East Malaysia khoảng 27 hải lý về phía Đông Nam, 8 tên cướp biển có trang bị súng đã tiếp cận và lên tàu. Những tên cướp biển nói tiếng Anh và tiếng Philippines đã bắt cóc 4 thuyền viên Malaysia lên tàu cao tốc và lấy điện thoại di động và máy tính xách tay của họ.</p> <p>Công ty vận tải biển đã cố gắng liên lạc với những thuyền viên còn lại trên tàu vào khoảng 20h00 ngày 1/4/2016, và báo cáo sự việc đến MMEA, cơ quan chức năng của Philippine và ReCAAP ISC. 5 thuyền viên còn lại trên tàu đã tiếp tục hành trình đến Tawau, Sabah với sự tháp tùng của tàu MMEA. 4 thuyền viên bị bắt cóc đã được thả tự do vào ngày 8/6/2016.</p>