

KHUNG PHÁP LÝ VÀ GIẢI PHÁP QUỐC TẾ NHẪM NGĂN CHẶN CƯỚP BIỂN SOMALIA GIAI ĐOẠN 2005 - 2015

INTERNATIONAL LEGAL FRAMEWORK AND MEASURES TAKEN TO SUPPRESS SOMALIA PIRACY IN THE PERIOD 2005 - 2015

Phạm Văn Tân, Nguyễn Việt Thành, Đặng Quang Việt

Trung tâm Huấn luyện thuyền viên

Đại học Hàng hải Việt Nam,

phamvantan@vimaru.edu.vn

Tóm tắt: Cướp biển ngoài khơi Somalia đã xuất hiện vào những năm 2000 và phát triển mạnh trong khoảng từ năm 2005 đến 2012, chủ yếu tập trung vào các vụ cướp tàu và giam giữ các thủy thủ cho mục đích đòi tiền chuộc. Và số tiền chuộc lên tới 238 triệu USD vào những năm đỉnh điểm của hoạt động cướp biển. Các hoạt động cướp biển được thực hiện ngoài khơi Somalia đã thể hiện một số đặc điểm riêng biệt của khu vực này, đó là tình trạng bạo lực con tin ngày càng gia tăng. Những đặc điểm này một phần được tạo ra do tình hình chính trị, pháp luật của Somalia. Và từ sau năm 2015 đến nay, cướp biển có xu hướng dịch chuyển và hoạt động mạnh sang khu vực Tây Phi. Bài viết sẽ phân tích các đặc điểm của cướp biển Somalia, các quy định pháp luật của Somalia, pháp luật quốc tế, cũng như các biện pháp của các tổ chức quốc tế để điều chỉnh vấn đề này trong giai đoạn 2005 -2015. Từ đó mở ra hướng nghiên cứu tiếp theo, các biện pháp đã thực hiện tại Somalia có thể là bài học tốt để đối phó với tình trạng cướp biển đang phát triển tại vùng Tây Phi.

Từ khóa: Khung pháp lý quốc tế, luật Hàng hải, cướp biển Somalia.

Chỉ số phân loại: 3.5

Abstract: Piracy of Somalia has emerged in the 2000s and flourished for about seven years from 2005 to 2012, mainly focused on hijacking vessels and its crew members for ransom purpose. And the ransom payments amounting to \$238 million during the peak years of piracy. Piracy activities conducted off the coast of Somalia have evidenced some unique features, other than the usual features of the ancient piracy or piracy conducted elsewhere. These unique features have been made possible due to the political state of Somalia. And since 2015, pirates have tended to move and become active in West Africa. This article analyzes the said unique features of piracy activities conducted off the coast of Somalia, and the international legal framework measures are taken to suppress Somalia piracy in the period 2005 - 2015. Hereby opening up further research, those measures of Somalia can be lessons in dealing with growing piracy in West Africa.

Keywords: International legal framework, Maritime law, Somalia piracy.

Classification number: 3.5

1. Giới thiệu

Kể từ khi hình thành, cướp biển liên tục thay đổi phương thức hoạt động tùy thuộc vào thời gian, khu vực diễn ra cũng như mục tiêu. Cướp biển thời cổ đại tập trung vào trộm cắp những thứ có giá trị và tiền bạc, còn cướp biển hiện nay nhằm đến mục tiêu là tàu biển và hàng hóa trên tàu, hay nói cách khác, mục tiêu tiền chuộc là chính. Cướp biển hiện nay cũng có các hình thức khác nhau tùy thuộc vào mục đích thực hiện hành vi phạm tội và khu vực.

Các hoạt động cướp biển được thực hiện ngoài khơi Somalia đã thể hiện một số đặc điểm riêng biệt của khu vực này so với các đặc điểm thông thường của cướp biển cổ đại

hoặc cướp biển ở nơi khác. Những đặc điểm này một phần được tạo ra do tình hình chính trị, pháp luật của Somalia. Bài viết sẽ phân tích các đặc điểm của cướp biển Somalia, các quy định pháp luật của Somalia, pháp luật quốc tế, cũng như các biện pháp của các tổ chức quốc tế để điều chỉnh vấn đề này.

2. Đặc điểm cướp biển Somalia

2.1. Cướp để đòi tiền chuộc

Cướp biển ngoài khơi Somalia đã xuất hiện vào những năm 2000 và phát triển mạnh trong khoảng từ năm 2005 đến 2012. Cướp biển Somalia, chủ yếu tập trung vào các vụ cướp tàu và giam giữ thủy thủ cho mục đích đòi tiền chuộc. Thực tế là sau vụ tấn công, cướp biển cho neo tàu và giữ con tin để đàm

phán lấy số tiền chuộc. Từ khi xuất hiện cho đến những năm gần đây, cướp biển Somalia đã thu được một khoản tiền chuộc khổng lồ từ các tàu và con tin bị tấn công. Trong báo cáo cướp biển và cướp có vũ trang chống lại tàu năm 2014, ICC IMB (The International Chamber Of Commerce, International Maritime Bureau) đã ghi nhận tổng số 555 vụ cướp và cố gắng tiến hành cướp của cướp biển Somalia xảy ra trong khoảng thời gian từ tháng 1 năm 2010 đến tháng 12 năm 2014. Trong năm 2010, cướp biển Somalia đã thu thành công tổng cộng 44 khoản tiền chuộc lên tới 238 triệu USD với trung bình 5,4 triệu USD cho mỗi khoản tiền chuộc. Ngoài ra, năm 2011, tổng cộng có 31 khoản tiền chuộc đã được trả cho cướp biển Somalia với tổng số tiền là 159,62 triệu USD, như vậy trung bình là 4,97 triệu USD cho mỗi khoản tiền chuộc. Năm 2012, số tiền chuộc là 31.750.000 USD cho tổng số 8 khoản tiền chuộc, với trung bình là 3.968.750 USD cho mỗi khoản tiền chuộc. Báo cáo năm 2013, số tiền chuộc ước tính được trả cho cướp biển là 21,60 triệu USD và trong năm 2014, để giải cứu 18 con tin từ tàu M/V Asphalt Venture và M/V Albed đã phải trả 1.000.000 USD [1]. Tuy nhiên, không có khoản thanh toán tiền chuộc nào trong năm 2015.

Các số liệu thống kê cũng cho thấy [2], trong suốt thời gian đó, một số thành viên thủy thủ đoàn đã bị bắt giữ bởi cướp biển Somalia và đang chờ thanh toán tiền chuộc. Báo cáo năm 2013 của Ocean Beyond Piracy cho thấy tổng số 111 con tin được bị bắt giữ từ năm 2010 - 2012, và năm 2015 là 108 người. Vấn đề đàm phán tiền chuộc không chỉ kéo dài vài ngày mà kéo dài đến vài tuần và có thể đến một năm hoặc thậm chí lâu hơn nữa. Cụ thể, Tàu M/V Iceberg đã bị cướp biển tấn công vào ngày 29/3/2010 và được chính quyền thành phố Puntland giải phóng vào ngày 23/12/2012. Ngày 2/5/2009, tàu M/V Ariana đã bị cướp cùng với 24 thủy thủ đoàn Ukraine, khi nó đang hành trình về phía Tây Nam của Seychelles, và vào ngày 29/12/2009 tàu đã được giải phóng sau khi số tiền chuộc là 3.000.000 USD được trả cho cướp biển. 26 thủy thủ đoàn của tàu Naham 3 bị hải tặc giam giữ kể từ tháng 3/2012, cùng

với 4 thủy thủ đoàn Thái Lan của tàu Prantalay 12, bị bắt từ năm 2010 đã được thả vào ngày 25/02/2015 sau 1.774 ngày trong tay cướp biển [3].

2.2. Cướp biển Somalia với việc bạo lực con tin

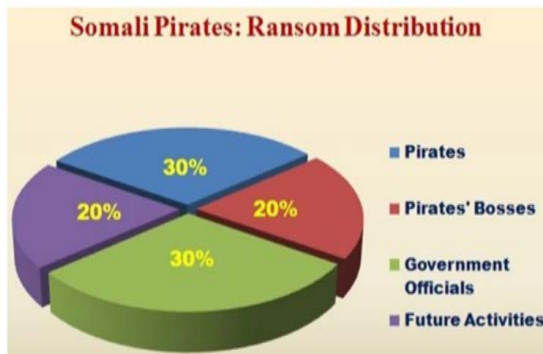
Nhìn chung, những tên cướp biển Somalia có xu hướng đối xử với các con tin với một sự chăm sóc nhất định và hiếm khi những người bị bắt giữ sống trong tình trạng nguy hiểm. Con tin và hàng hóa được sử dụng làm công cụ thương lượng cho các cuộc đàm phán thanh toán tiền chuộc. Khi đạt được thỏa thuận và tiền chuộc được trả cho cướp biển, con tin được trả tự do cùng với hàng hóa và tàu bị cướp. Tuy nhiên, các báo cáo gần đây chỉ ra rằng có sự gia tăng bạo lực, các con tin đã bị đánh đập bởi những kẻ bắt giữ họ. Theo Alan Cole [10] thuộc Văn phòng Liên Hợp Quốc về Ma túy và Tội phạm (UNODC), các vụ cướp biển Somalia ngày càng bạo lực do sự thay đổi của cộng đồng cướp biển. Nó đã chuyển từ những ngư dân bắt mồi sang những người đến từ nhiều tầng lớp khác nhau, và điều đó đã dẫn đến mức độ bạo lực gia tăng.

Những gia tăng bạo lực này không chỉ ảnh hưởng đến tinh thần và thể xác của con tin, mà thủy thủ còn có thể bị mất mạng. Năm 2011, có 24 thủy thủ bị chết sau khi bị cướp biển bắt giữ, gấp ba lần số thủy thủ chết do nguyên nhân khác vào năm 2009. Vào ngày 22/2/2011, BBC News [10] đã thông báo về cái chết của Scot và Jean Adam, các thủy thủ người Mỹ từ California khi đang chèo thuyền ra khỏi bờ biển Ô-man trong chiếc du thuyền riêng S/V Quest của họ cùng với hai người Mỹ khác - Phyllis Macay và Bob Riggie. Nhưng sự gia tăng bạo lực này được gọi là sự trả thù của những tên cướp biển cho những những tên cướp biển đã bị giết bởi lực lượng hải quân. Vì vậy, hầu hết cái chết của con tin trong tay cướp biển là kết quả của sự trả thù thay vì bạo lực [4].

2.3. Hỗ trợ từ nội địa Somalia

Với một nhà nước không có chính phủ ổn định, cướp biển Somalia không có gì phải sợ. Somalia là một quốc gia hầu như vô luật pháp kể từ khi nhà cầm quyền Said Barre sụp

đồ năm 1991. Chiến tranh, các nhóm tôn giáo và sắc tộc đã chiến đấu để kiểm soát Somalia. Cướp biển được tiến hành công khai với sự hỗ trợ từ địa phương. Các tàu bị tấn công đã được đưa vào khu vực gần bờ và không ai can thiệp vì không có lực lượng bảo vệ ven biển. Tiền chuộc thường được chia cho những người liên quan. Đối với các nhà lãnh đạo địa phương là 30%; 30% dành cho những tên cướp biển; 20% dành cho những người cầm đầu nhóm cướp biển; 20% dành cho các hoạt động như mua vũ khí,...[11]



Hình 1. Phân bổ tiền chuộc của cướp biển Somalia [11].

2.4. Cướp biển Somalia chủ yếu được thực hiện ngoài khơi

Cướp biển ngoài khơi Somalia đang diễn ra trên biển quốc tế - nơi không có nhà nước thẩm quyền. Những tên cướp biển đã nhắm vào các tàu thuyền đi qua kênh đào Suez, các cửa ngõ thương mại rất quan trọng và khả thi hơn so với mũi Hảo Vọng. Tất cả các tàu đi qua kênh đào Suez giữa Ấn Độ Dương và biển Địa Trung Hải phải đi qua vịnh Aden. Rất nhiều tàu chọn tuyến đường này vì đây là tuyến đường ngắn nhất giữa Đông và Tây, nó tiết kiệm rất nhiều chi phí vận hành so với tuyến đường qua mũi Hảo Vọng. Do đó, rất nhiều công ty vận chuyển đã bị ảnh hưởng bởi các hoạt động cướp biển diễn ra ngoài khơi Somalia. Hàng hóa được vận chuyển qua tuyến đường này đã bị gián đoạn rất nhiều, nên phí bảo hiểm tăng, thêm chi phí thuê lực lượng bảo vệ theo tàu, thuê lực lượng hải quân hộ tống.

Ngoài ra, nạn cướp biển ngoài khơi Somalia đã ảnh hưởng đến phần lớn sự phát triển kinh tế đối với cộng đồng quốc tế nói chung, ngành vận tải biển và người tiêu dùng. Số tiền được sử dụng để chống cướp

biển ngoài khơi Somalia, số tiền bị mất do các hành động cướp biển, tăng phí bảo hiểm, mất thời gian để đối phó với cướp biển và các giải pháp để loại bỏ cướp biển được cho là ảnh hưởng đến kinh tế thế giới. Khoảng 2 tỷ USD được chi mỗi năm cho các hoạt động hải quân ngoài khơi Somalia [5].

Thêm vào đó, sự tăng trưởng kinh tế của các quốc gia Đông Phi cũng bị ảnh hưởng bởi các hoạt động cướp biển. Chi phí vận chuyển liên tục tăng do tỷ lệ bảo hiểm tăng đáng kể mà chủ tàu phải trả. Các hãng tàu container phải trả thêm 120 nghìn USD cho hàng nhập khẩu và 95 nghìn USD cho xuất khẩu vào năm 2010. Chi phí vận chuyển hàng hóa đối với dầu và ngũ cốc được ước tính đã tăng hơn 15 USD /tấn trong năm 2010 để trả cho chi phí bảo hiểm và an ninh.

Hơn nữa, các công ty vận tải đã bị ảnh hưởng nhiều bởi số tiền chuộc mà cướp biển yêu cầu để giải cứu những con tàu bị tấn công và các thành viên thủy thủ đoàn đã bị bắt làm con tin. Theo Chatham House, cướp biển đã thu được khoảng 18 - 30 triệu USD vào tháng 9 năm 2008 và họ dự kiến sẽ thu được tới 50 triệu USD vào cuối tháng 12 năm 2008. Số tiền chuộc đã được tăng lên so với năm 2005 khi một công ty có trụ sở tại HongKong được báo cáo đã trả 315.000 USD tiền chuộc để giải phóng tàu M/V Feisty Gas. Tỷ lệ tiếp tục tăng hàng năm từ năm 2005 đến 2011. Ước tính trong năm 2011, số tiền chuộc lên tới 155,67 triệu USD, trong khi năm 2012 chỉ còn 40,39 triệu USD [6]. Vì vậy, cướp biển là một vấn đề nghiêm trọng, nó sẽ làm suy yếu ngành vận tải biển và nền kinh tế thế giới.

Hơn nữa, các hoạt động cướp biển ngoài khơi Somalia đã góp phần tăng chi phí của chủ tàu cho các biện pháp bảo vệ. 25% các tàu thương mại đi qua khu vực rủi ro cướp biển cao đều thuê lực lượng bảo vệ theo tàu, và các chi phí ước tính là từ 30.000 đến 50.000 USD mỗi chuyến. Ngoài việc sử dụng các lực lượng bảo vệ có vũ trang theo tàu, chủ tàu còn phải chịu các chi phí cho các thiết bị an ninh như báo động, chiếu sáng tăng trên..., để tăng cường an ninh [8].

Thống kê của Ocean Beyond Piracy [2]

cho thấy từ năm 2011 đến 2015, tổng chi phí ước tính là 16.859.069.138 USD, trong đó chi phí cho tiền chuộc được ước tính là 213.970.000 USD; cho lực lượng hải quân ước tính là 4.423.400.000 USD; thiết bị an ninh và bảo vệ ước tính là 4.152.000.000; chi phí cho việc truy tố và phạt tù là 50.000.000 USD và cho các chi phí liên quan đến bảo hiểm là 1.769.000.000 USD.

3. Hiện trạng khung pháp lý quốc tế và khu vực đối với cướp biển Somalia

Đặc điểm chế độ chính trị của Somalia không ổn định, chính phủ đang phải vật lộn với các cuộc xung đột nội bộ, do vậy Somalia không thể xử lý tình trạng cướp biển gia tăng tại đây. Trên cơ sở đó, Hội đồng Bảo an Liên Hợp Quốc kêu gọi các quốc gia, dựa trên Điều 100 của Công ước UNCLOS 1982 (United Nations Convention on Law of the Sea, 1982), hợp tác trong việc chống lại các hoạt động cướp biển trong khu vực. Điều 100 quy định rằng tất cả các quốc gia sẽ hợp tác ở mức độ cao nhất có thể trong việc chống lại cướp biển. Đây là một cơ sở để xác định nhiệm vụ của các quốc gia đối phó với cướp biển. Các nhiệm vụ chính được đề cập bao gồm chia sẻ thông tin và giúp đỡ trong việc truy tố các nghi phạm cướp biển. Vì vậy, các lực lượng hải quân quốc tế đã được triển khai để bảo vệ khu vực theo sự thúc giục của Hội đồng Bảo an Liên hợp quốc triển khai Nghị quyết 1816 ngày 2/6/2008, Nghị quyết 1846 ngày 2/12/2008, Nghị quyết 1851 ngày 18/12/2008, liên quan đến tình trạng cướp biển ngoài khơi Somalia. Liên Hợp Quốc kêu gọi tất cả các quốc gia và tổ chức có khả năng tích cực tham gia vào cuộc chiến chống lại các hoạt động cướp biển ngoài khơi Somalia.

Hiệu quả của việc triển khai các lực lượng hải quân tại khu vực Somalia đã được phản ánh trong báo cáo sự cố cướp biển của IMO (International Maritime Organization), năm 2011 có tổng cộng 286 vụ cướp biển hoặc cố gắng tấn công tàu ở ngoài khơi Somalia, con số đã giảm dần xuống còn 97 sự cố trong năm 2012, 20 sự cố vào năm 2013, năm 2014 có 12 vụ cướp biển, năm 2015 là 15 sự cố.

Theo UNCLOS, các quốc gia có nhiệm vụ bắt giữ và truy tố cướp biển tại tòa án quốc gia của họ. Các quốc gia cũng được tham gia kiểm soát và chống lại cướp biển ở cả cấp khu vực và quốc tế. Đại Hội đồng Liên Hợp Quốc thông qua Nghị quyết 64/71 đã kêu gọi các quốc gia thực hiện các biện pháp thích hợp theo luật quốc gia của họ để tạo điều kiện bắt giữ, truy tố những người bị cáo buộc đã có hành vi cướp biển, kêu gọi tất cả các quốc gia, hợp tác với IMO, để tích cực chống cướp biển và cướp có vũ trang trên biển bằng cách áp dụng các biện pháp và luật pháp quốc gia.

Một số quốc gia đã tích cực triển khai Nghị quyết 64/71 của Đại Hội đồng Liên Hợp Quốc, tuy nhiên vẫn có ít quốc gia lại không có động thái gì. Các quốc gia Đông Phi bị ảnh hưởng nặng nề nhất bởi các hoạt động cướp biển xảy ra ngoài khơi Somalia vào năm 2010 đã sửa đổi luật Hình sự của họ để phù hợp với Điều 101 của UNCLOS.

Hội đồng Bảo an Liên Hợp Quốc đã coi vấn đề này là một vấn đề cấp bách. Thông qua nghị quyết 2015 (2011) ngày 24/10/2011, đã quy định việc thành lập các tòa án chống cướp biển chuyên biệt ở Somalia, và các quốc gia khác trong khu vực sẽ tình nguyện truy tố, xử lý những tên cướp biển, với viện trợ của cộng đồng quốc tế.

Sterio [7] đề nghị rằng các quốc gia cung cấp hỗ trợ cho hải quân, và hỗ trợ việc truy tố những tên cướp biển bị bắt. Nhiều quốc gia đang trong cuộc chiến chống cướp biển thường sử dụng các quốc gia đối tác khác trong khu vực như Kenya, Seychelles, Tanzania và Mauritius để chuyển giao cướp biển tiến hành truy tố. Do vị trí địa lý, Kenya, Seychelles và Mauritius đã bị ảnh hưởng đáng kể bởi nạn cướp biển. Các quốc gia hàng hải ở Đông Phi và dọc theo bờ biển Ấn Độ Dương đang sử dụng tòa án ở ba quốc gia này để truy tố những tên cướp biển bị bắt.

Tầm quan trọng của hợp tác quốc tế chống lại cướp biển còn được đề cập tại Công ước, ngăn chặn các hành vi trái pháp luật chống lại sự an toàn của hàng hải - Công ước SUA (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of

Maritime Navigation). Điều 13 quy định rằng các quốc gia thành viên sẽ hợp tác trong việc ngăn chặn các hành vi phạm tội theo quy định của công ước này.

4. Giải pháp quốc tế nhằm ngăn chặn cướp biển Somalia

4.1. Giải pháp tăng cường hợp tác tuần tra quốc tế

Đề đối phó với sự gia tăng lớn của nạn cướp biển ngoài khơi Somalia năm 2008, một lực lượng hải quân quốc tế do NATO (The North Atlantic Treaty Organization) và Liên minh châu Âu dẫn đầu đã được thành lập dưới sự bảo trợ của UNCLOS, để tuần tra khu vực này và tăng cường an ninh bằng cách triển khai tới hai mươi tàu chiến đến khu vực này. Các cuộc tuần tra bao gồm hải quân từ khoảng 20 quốc gia, được điều phối bởi Hoa Kỳ. Liên minh châu Âu cũng đã gia nhập lực lượng thông qua việc triển khai lực lượng hải quân chung theo Chiến dịch Atalanta.

Nhận thấy sự bất lực của Chính phủ liên bang Somalia trong việc chống lại các hành động cướp biển và hiểu các hành động cướp biển là mối đe dọa đối với hòa bình và an ninh quốc tế trong khu vực, Hội đồng Bảo an Liên Hợp Quốc hợp tác với Chính phủ Somalia quyết định can thiệp bằng cách vào lãnh hải nước này để thực thi các hành động chống cướp biển và cướp có vũ trang. Ngoài ra, Chiến dịch Ocean Shield của NATO cũng là một hợp tác quốc tế quan trọng để ngăn chặn cướp biển.

Tuy nhiên, cũng có nhiều quan điểm cũng như nghi vấn đặt ra đối với tính hiệu quả và bền vững của các chiến dịch này. Nếu lực lượng hải quân quyết định rút lui thì có chắc chắn rằng hải tặc sẽ không thiết lập lại hoạt động? Cho đến nay, các lực lượng đã làm rất tốt trong việc loại bỏ những tên cướp biển ở ngoài khơi Somalia, tuy nhiên chúng lại mở rộng địa bàn hoạt động ra biển cả và gần vùng lãnh hải của các quốc gia bao quanh vùng vịnh và Tây Ấn Độ Dương. Liệu các lực lượng này có thể mở rộng ra vùng biển Tây Phi không?

4.2. Giải pháp tăng cường khung pháp lý đối với cướp biển

Nghị quyết số 1838168 của Hội đồng Bảo an Liên Hợp Quốc kêu gọi tất cả các quốc gia có tàu thuyền hoạt động dọc theo vịnh Aden cùng chung tay và áp dụng các lực lượng quân sự, hợp tác pháp luật, tăng cường khung pháp lý để đàn áp các hành vi cướp biển trong khu vực; và nghị quyết số 2018169 kêu gọi sự phối hợp và hỗ trợ hậu cần của cộng đồng quốc tế đối với các sáng kiến an ninh khu vực nhằm kiểm soát các hoạt động cướp biển đang gia tăng ở vùng biển Tây Phi vịnh Guinea, cũng kêu gọi các quốc gia thành viên tình nguyện truy tố pháp luật những tên cướp biển bị bắt giữ trên đất nước của mình.

Công ước UNCLOS 1982, không áp đặt nghĩa vụ pháp lý cho các quốc gia hợp tác với nhau để loại bỏ các hành vi cướp biển trên toàn bộ khu vực biển, thay vào đó, họ mong muốn hợp tác với các quốc gia một cách đầy đủ nhất trên biển hoặc ở bất kỳ nơi nào khác ngoài phạm vi quyền tài phán của bất kỳ quốc gia nào. Vấn đề ở đây là các nước chỉ muốn hợp tác chống lại cướp biển xảy ra trên biển, các vấn đề khác thì lại không. Do đó, có thể xảy ra trường hợp các quốc gia sử dụng ý riêng của mình để hợp tác chống lại cướp biển trong vùng biển tài phán của một quốc gia. Điều này làm cho cuộc chiến chống lại các hoạt động cướp biển trở nên khó khăn hơn khi cướp biển có thể tấn công một con tàu trong lãnh hải của một quốc gia và trốn thoát sang lãnh hải của một quốc gia khác. Các lực lượng quốc tế tham gia chống cướp biển trên vùng biển Somalia, có thể áp dụng pháp lý đang được sử dụng tại khu vực này làm căn cứ để mở rộng hoạt động của họ tới vùng biển Tây Phi - nơi không có quốc gia nào có thẩm quyền đối với vùng biển này. Tuy nhiên, do việc triển khai lực lượng quốc tế không phải là một giải pháp lâu dài [9], nên tốt hơn hết các quốc gia, đặc biệt là Somalia nên tăng cường khung pháp lý và tìm giải pháp cho các vấn đề kinh tế xã hội được coi là nguồn gốc của các hoạt động cướp biển tại quốc gia này.

5. Kết luận

Như vậy, đặc điểm của cướp biển Somalia là cướp tàu, giam giữ các thủy thủ để đòi tiền chuộc, tuy nhiên lại xuất hiện sự

gia tăng bạo lực do thay đổi của cộng đồng cướp biển, và do sự trả thù cho những tên cướp đã tử mạng bởi lực lượng hải quân. Với tình trạng chế độ chính trị không ổn định nên chính phủ Somalia không thể xử lý tình trạng cướp biển gia tăng tại đây. Các giải pháp của cộng đồng quốc tế đã hạn chế được vãn nạn cướp biển tại khu vực này. Tuy nhiên, cướp biển lại có xu thế dịch chuyển sang khu vực Tây Phi. Do vậy, những giải pháp hiệu quả đã thực hiện tại khu vực Somalia có thể là bài học để cộng đồng quốc tế và các quốc gia tại khu vực Tây Phi cần xem xét nhằm tránh xuất hiện một vãn nạn cướp biển mới tại khu vực Tây Phi này □

Tài liệu tham khảo

- [1] **ICC IMB (2015)**, *ICC IMB Piracy and Armed Robbery against Ships – 2014 Annual Report*, available at: ww.hellenicshippingnews.com/wp-content/uploads/2015/01/2014-Annual-IMB-PiracyReport-ABRIDGED.pdf;
- [2] **Ocean Beyond Piracy (2012)**, *State of Maritime Piracy 2012 Report*, available at: www.oceanbeyondpiracy.org/sites/default/files/eco_p2012final_2.pdf;
- [3] **Mathew R. Walje, et al (2014)**, *The State of Maritime Piracy 2014 Report*, Ocean beyond Piracy page 20, available at: www.oceanbeyondpiracy.org;
- [4] **BBC News Online (2009)**, *Somali pirates free Greek ship with Ukrainian crew*, available at: news.bbc.co.uk/2/hi/europe8406303.stm;
- [5] **Ocean Beyond Piracy (2016)**, *Reports of 2011 to 2015*, available at: <http://oceanbeyondpiracy.org>;
- [6] **United Nations Office on Drugs and Crime (2013)**, *Transnational Organized Crime in Eastern Africa: A threat Assessment*, available at: www.unodc.org/documents/data-and-analysis/Studies/Toc_East_Africa_2013.pdf;
- [7] **Sterio, M (2012)**, *Piracy off the coast of Somalia: The argument for pirate prosecutions in the national courts of Kenya, the Seychelles, and Mauritius*, *Amsterdam Law Forum* 42. Pp 112;
- [8] **Ashraf Ghazy (2012)**, *the Suez Canal: The Invaluable Shipping Shortcut*, available at: https://www.porttechnology.org/technicalpapers/the_suez_canal_the_invaluable_shippingshortcut
- [9] **Devotha Edward Mandanda (2017)**, *Maritime Piracy in Africa: An assessment of its Legal Effects and Control Measures taken at International Level*, Doctorate thesis, Dalian Maritime University;
- [10] **Will Ross (2011)**, *US deaths shows growing pirate violence in hijackings*, *BBC News*, Nairobi. Available at: www.bbc.com/news/world-us-canada-12548045;
- [11] **Old Sailor (2008)**, *Somali Pirates: How Ransom Collected is spent*, available at: <http://www.marinebuzz.com/2008/12/7/somli-pirates-how-ransom-collected-is-spent/>;
- [12] www.imo.com.

Ngày nhận bài: 27/2/2020

Ngày chuyển phản biện: 31/3/2020

Ngày hoàn thành sửa bài: 21/4/2020

Ngày chấp nhận đăng: 28/4/2020