

MỘT SỐ VẤN ĐỀ PHÁP LÝ CÒN TỒN TẠI VỀ ĐƯỜNG CƠ SỞ THẲNG CỦA VIỆT NAM, DỰ BÁO VÀ ĐỊNH HƯỚNG CHO TƯƠNG LAI

OUTSTANDING LEGAL ISSUES ON THE STRAIGHT BASELINES OF VIETNAM, SOME FORECASTS AND ORIENTATIONS FOR THE FUTURE

Ngôn Chu Hoàng*

Lê Việt Dũng, Trần Thị Thanh Huyền, Nguyễn Hà My†

Ngày tòa soạn nhận được bài báo: 05/03/2021

Ngày nhận kết quả phản biện đánh giá: 06/9/2021

Ngày bài báo được duyệt đăng: 28/9/2021

Tóm tắt: Đường cơ sở dùng để xác định chiều rộng của lãnh hải được ghi nhận tại Công ước Luật biển 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea - UNCLOS) là một căn cứ pháp lý vô cùng quan trọng đối với các quốc gia ven biển. Việt Nam đã đưa ra tuyên bố về đường cơ sở từ năm 1982, tuy nhiên trên thực tế còn một số vấn đề pháp lý hiện tại còn tồn tại có thể sẽ dẫn đến những rủi ro pháp lý trong tương lai. Đặc biệt trong bối cảnh hiện tại khi các vấn đề tranh chấp liên quan tới luật biển quốc tế ngày một đa dạng và phức tạp, thêm vào đó là những thách thức về môi trường và khí hậu. Nhận thấy còn thiếu vắng những nghiên cứu chuyên sâu về đường cơ sở thẳng của Việt Nam, nghiên cứu dưới đây sẽ đưa ra những phân tích chuyên sâu nhằm làm rõ giá trị pháp lý của đường cơ sở thẳng Việt Nam đã xác lập. Từ đó đưa ra những vấn đề pháp lý còn tồn tại, một số dự báo và định hướng giải quyết cho Việt Nam.

Từ khóa: Đường cơ sở thẳng, Việt Nam, UNCLOS, Luật biển quốc tế

Abstract: The baseline used to measure the width of territorial waters recorded in the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) is a very important legal basis for coastal nations. Vietnam has been making a statement on the baseline since 1982, but in practice, there are some outstanding legal issues that may lead to legal risks in the future. Especially in the current context when disputes related to the international law of the sea are increasingly diverse and complex, in addition to environmental and climate challenges. Noticing the lack of in-depth research on Vietnam's straight baselines, the study below will provide in-depth analysis to clarify the legal value of established Vietnam's baselines. The result will show legal issues that still exist, some forecasts, and oriental resolutions for Vietnam.

Keywords: Straight baselines, Vietnam, UNCLOS, International law of the Sea

* Khoa Luật – Trường Đại học Mở Hà Nội

† Sinh viên Khoa Luật – Trường Đại học Mở Hà Nội

I. Đặt vấn đề

Đường cơ sở dùng để tính chiều rộng lãnh hải (sau đây gọi tắt đường cơ sở) là căn cứ pháp lý đặc biệt quan trọng để xác định các vùng biển thuộc chủ quyền, quyền chủ quyền và quyền tài phán của quốc gia ven biển. Xuất phát từ thực tiễn phán quyết của ICJ liên quan đến vụ việc giữa Anh và Na Uy năm 1951[1], quy định về đường cơ sở thẳng sau đó được ghi nhận tại Điều 4 Công ước Geneva 1958[2], và hiện tại được quy định tại Điều 7 UNCLOS 1982 (sau đây gọi tắt là Điều 7)[9].

Hiện tại quy định về đường cơ sở trong hệ thống pháp luật Việt Nam được ghi nhận tại Điều 12 Luật biển Việt Nam 2012[4], và Điều 4 Luật Biên giới quốc gia 2003[5]. Giá trị pháp lý của đường cơ sở do Việt Nam xác lập là không thể bàn cãi. Tuy nhiên trong thực tiễn quan hệ quốc tế, đường cơ sở thẳng của Việt Nam từ khi được xác lập cũng gặp phải những quan điểm trái chiều, và dù đã có phản bác[6] nhưng nội dung chủ yếu mới chỉ dừng ở việc khẳng định chủ quyền chứ chưa làm rõ các vấn đề về pháp lý. Và chính sự thiếu vắng những lập luận, nghiên cứu chính thức về các khía cạnh pháp lý của đường cơ sở có thể dẫn đến những quan điểm sai lầm.

Do đó, nghiên cứu sẽ đưa ra một số phân tích chuyên sâu về khía cạnh pháp lý của đường cơ sở thẳng của Việt Nam, đồng thời đưa ra một tồn tại còn hạn chế, một số dự báo và định hướng cho Việt Nam trong tương lai. Bài nghiên cứu dưới đây thể hiện quan điểm của nhóm tác giả trên cơ sở tôn trọng lập trường về vấn đề chủ quyền quốc gia và thực thi pháp luật quốc tế.

II. Cơ sở lý thuyết

Bài báo đặt mục tiêu phân tích, khẳng định giá trị pháp lý của đường cơ sở hiện có và nêu ra những hiện trạng còn tồn tại của đường cơ sở thẳng của Việt Nam. Do đó cần xác định Việt Nam chịu sự ràng buộc của quy định nào về đường cơ sở, từ đó kiểm chứng sự tuân thủ. Như vậy cơ sở lý thuyết chính yếu là nguồn và áp dụng nguồn trong luật quốc tế.

2.1. Xác định nguồn của luật quốc tế về vấn đề đường cơ sở thẳng

Về lý luận, Việt Nam thừa nhận luật quốc tế có hai loại nguồn là nguồn cơ bản và nguồn bổ trợ, được thể hiện thống nhất trong việc giảng dạy Luật quốc tế[8]. Về quy định, Việt Nam xác định nguồn của cơ bản của luật quốc tế là Hiến chương Liên hợp quốc, điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên, tập quán quốc tế trong một số lĩnh vực cụ thể[7].

Việt Nam đưa ra tuyên bố về đường cơ sở thẳng dùng để tính chiều rộng lãnh hải của mình vào ngày 12/11/1982[3]. Năm 1988 UNCLOS phát sinh hiệu lực, năm 1994 Việt Nam phê chuẩn UNCLOS. Như vậy, tại thời điểm 1982 khi đưa ra tuyên bố về đường cơ sở Việt Nam chưa chịu sự ràng buộc của UNCLOS, kể cả từ sau 1988. Từ 1994, sau thời điểm phê chuẩn Việt Nam mới chính thức chịu sự ràng buộc của UNCLOS.

Do đó, dựa vào cơ sở lý luận và pháp lý kể trên, nguồn cơ bản ràng buộc Việt Nam về vấn đề đường cơ sở chỉ có UNCLOS và tính từ thời điểm phê chuẩn năm 1994 trở lại đây. Các nguồn khác của luật quốc tế về vấn đề đường cơ sở Việt Nam sẽ coi là nguồn bổ trợ và chỉ có giá trị tham khảo.

2.2. Quy định của UNLCOS về đường cơ sở thẳng

Quy định về đường cơ sở thẳng được quy định tại Điều 7, nội dung cơ bản có thể được chia thành hai nhóm là điều kiện cần và điều kiện đủ:

- Nhóm điều kiện cần – về địa hình:

- “Ở nơi nào bờ biển bị khoét sâu và lồi lõm”. Trong quy định của UNCLOS không có quy định cụ thể thể nào là bị khoét sâu và thể nào là lồi lõm (trừ khái niệm “vùng lõm sâu” tương tự quy định về vịnh do bờ biển của một quốc gia bao bọc tại Điều 10 UNCLOS).

- “Có một chuỗi đảo nằm sát ngay và chạy dọc theo bờ biển”. Tương tự về điều kiện kể trên, UNCLOS cũng không quy định chuỗi đảo là bao nhiêu đảo, nằm sát và chạy dọc theo bờ biển là cần nằm trong khoảng cách bao nhiêu hải lý hay chạy dọc theo có nghĩa là gì. Mặc dù ở khoản 3 có quy định rằng việc vạch ra đường cơ sở bằng cách nối các điểm thích hợp cần phải tạo ra vùng đủ phù hợp để tạo ra quy chế nội thủy, tức là không thể quá lớn, nhưng giới hạn bao nhiêu hay thể nào là đủ phù hợp thì UNCLOS cũng không có quy định cụ thể.

- “Ở nơi nào bờ biển cực kỳ không ổn định do có một châu thổ và những đặc điểm tự nhiên khác”, không có quy định thể nào là cực kỳ không ổn định, tuy nhiên sự cực kỳ không ổn định này phải là kết quả của việc có một châu thổ hoặc những đặc điểm tự nhiên khác. Những đặc điểm tự nhiên khác là gì thì UNCLOS cũng không có giới hạn.

- Nhóm điều kiện đủ – về những hạn chế trong cách xác định:

- Tuyến đường cơ sở không được đi chệch quá xa hướng đi chung của bờ biển

và các vùng biển ở bên trong các đường cơ sở này phải gắn với đất liền đủ đến mức được đặt dưới chế độ nội thủy.

- Các đường cơ sở thẳng không được kéo đến hoặc xuất phát từ các bãi cạn lúc nổi lúc chìm, trừ trường hợp ở đó có những đèn biển hoặc các thiết bị tương tự thường xuyên nhô trên mặt nước hoặc việc vạch các đường cơ sở thẳng đó đã được sự thừa nhận chung của quốc tế.

- Khi ấn định một số đoạn đường cơ sở theo khoản 1, quốc gia ven biển có thể tính đến những lợi ích kinh tế riêng biệt của khu vực đó, mà tầm quan trọng của nó đã được chứng minh qua quá trình sử dụng lâu dài.

- Việc xác định đường cơ sở thẳng không được làm cho lãnh hải của quốc gia bị tách rời khỏi biển cả hoặc vùng đặc quyền kinh tế.

III. Phương pháp nghiên cứu

Phương pháp khoa học được sử dụng chủ yếu trong nghiên cứu là phương pháp phân tích lý thuyết, phương pháp đối chiếu, phương pháp giả thuyết và một số phương pháp khác phù hợp với phương pháp luận của triết học Mác-Lênin.

IV. Kết quả và thảo luận

4.1. Hiện trạng đường cơ sở thẳng của Việt Nam

4.1.1. Đường cơ sở thẳng trên thực địa

Đường cơ sở thẳng của Việt Nam gồm 10 đoạn thẳng, nối 11 điểm cơ sở đã được Chính Phủ Việt Nam công bố theo Tuyên bố ngày 12 tháng 11 năm 1982[3]. Trong đó điểm A0 chưa được xác định tọa độ cụ thể mà chỉ được công bố là “điểm tiếp giáp của hai đường cơ sở” của Việt Nam và Campuchia “nằm giữa biển, trên

đường thẳng nối liền quần đảo Thổ Chu và Poulo Wai” và “nằm ở Tây Nam đường phân định vùng nước lịch sử giữa nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Cộng hòa nhân dân Campuchia”.

A1: Nằm tại Hòn Nhạn (Tọa độ: N 9015'0, E 103027'0), thuộc quần đảo Thổ Châu và nằm ở cực tây nam của Việt Nam [11].

A2: Nằm tại Hòn Đá Lẻ (Tọa độ: N 8022'8, E 104052'4), nằm ở phía Đông Nam Hòn Khoai, dài chừng 125m, bề ngang chỗ rộng nhất khoảng 34m, còn đỉnh cao nhất cách mặt biển tầm 7m[12].

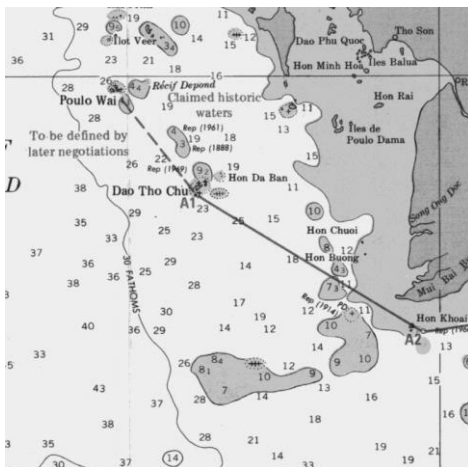
A3, A4, A5: Nằm tại Côn Đảo (Tọa

độ: N 8037'8, E 106037'5; N 8038'9, E 106040'3; N 8039'7, E 106042'1). Điểm A3 - hòn Tài Lớn (diện tích khoảng 0.34km²); Điểm A4 hòn Bông Lan (diện tích khoảng 0.2km²); Điểm A5 – hòn Bảy Cạnh (diện tích khoảng 5,5km²) [11].

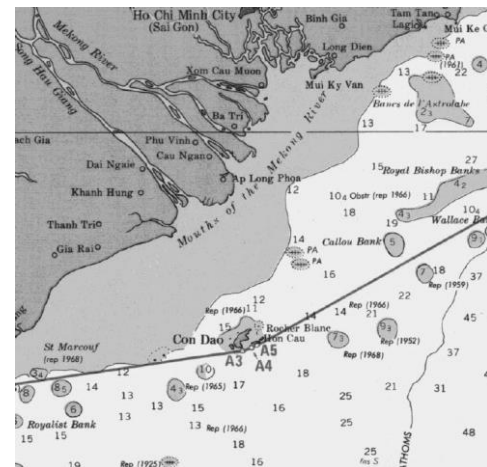
A6: Nằm tại Hòn Hải (Tọa độ: N 9058'0, E 109005'0)

A7: Nằm tại Hòn Đồi (Tọa độ: N 12039'0, E 109028'0).

A8: Nằm tại Mũi Đại Lãnh (Tọa độ: N 12053'8, E 109027'2), là một mũi đất nhô ra biển từ một nhánh của dãy Trường Sơn thuộc địa phận thôn Phước Tân, xã Hòa Tâm, huyện Đông Hòa, tỉnh Phú Yên[14].



Hình 1: Điểm A0, A1, A2[10]



Hình 2: Điểm A3, A4, A5 [10]



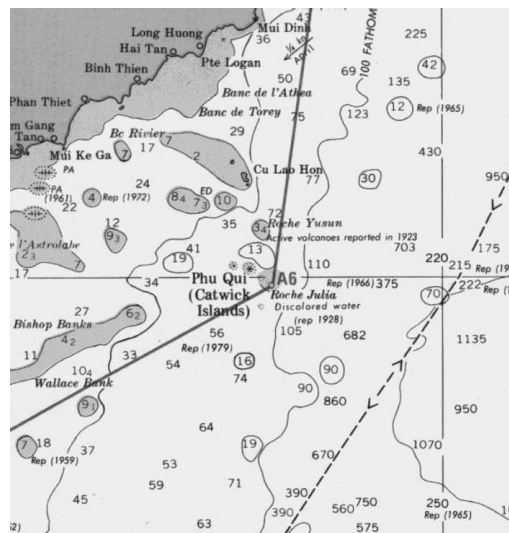
Hình 3: Cột mốc điểm cơ sở A3 [13].



Hình 4: Cột mốc điểm cơ sở A4 [11].



Hình 5: Cột mốc điểm cơ sở A5 [11].



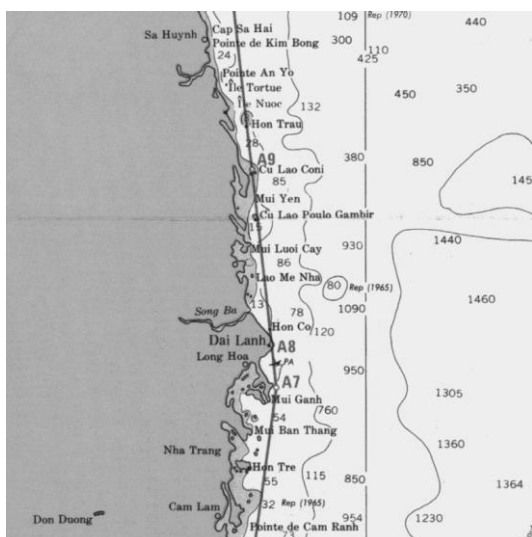
Hình 6: Điểm A6 [10].



Hình 7: Mốc điểm cơ sở A6 [11].



Hình 8: Mốc điểm cơ sở A8 [15].



Hình 9: Điểm A7, A8, A9 [10].



Hình 10: Cột mốc điểm cơ sở A9 [11].

Nam đã vận dụng đúng tinh thần của Điều 7 khi xác lập đường cơ sở thẳng. Bên cạnh đó, quy định tại Điều 7, có nội dung rất rộng mở, tạo ra rất nhiều không gian cho các quốc gia vận dụng tùy vào từng điều kiện và hoàn cảnh thực tế. Và mặc dù phản ánh đúng tinh thần thừa nhận và đảm bảo chủ quyền của của các quốc gia ven biển, việc quy định theo *hướng mở như vậy cũng gây ra những tranh cãi và tồn tại nhất định*.

4.2. Những tồn tại về đường cơ sở thẳng của Việt Nam

4.2.1. Điểm A0

Vấn đề tồn tại đầu tiên liên quan đến đường cơ sở của Việt Nam chính là điểm A0. Do chưa được xác định tọa độ chính xác, nên điểm A0 theo tuyên bố của Việt Nam năm 1982, chưa phải là một điểm cụ thể để đường cơ sở song nghĩa với việc đường cơ sở của Việt Nam chưa được hoàn thiện.

Như vậy, cần đặt mục tiêu nhanh chóng ấn định điểm A0 để hoàn thiện hệ thống đường cơ sở của Việt Nam. Tuy nhiên, hiện nay việc hoàn thiện đường cơ sở thẳng của Việt Nam bằng cách ấn định điểm A0 đang gặp phải một số tồn tại về chính trị và pháp lý quan trọng. *Thứ nhất* là, quy định của UNCLOS nói riêng và pháp luật quốc tế nói chung luôn tôn trọng chủ quyền của các quốc gia trong việc giải quyết các vấn đề bằng những thỏa thuận hợp pháp. Thực tế, Việt Nam và Campuchia đã ký kết Hiệp định về vùng nước lịch sử[20] như một giải pháp mang tính tạm thời trong thời gian hai bên tìm kiếm giải pháp phân định. Do đó điểm A0 nằm trong vùng biển chưa được phân định giữa Việt Nam và Campuchia nên cũng tạm thời chưa thể ấn định được. *Thứ hai*, về quan điểm giải quyết triệt để vấn đề thì Việt Nam và Campuchia chưa

đạt được sự đồng thuận cao. Trong khi Việt Nam mong muốn giải quyết nhanh chóng vấn đề phân định biển thì một số lãnh đạo Campuchia có quan điểm rằng cần phải giải quyết xong vấn đề biên giới trên bộ trước rồi mới tiếp tục vấn đề phân định biển[21]. Bên cạnh đó việc giải quyết vấn đề biên giới trên bộ giữa Việt Nam với Campuchia tính đến năm 2019 đã đạt được những kết quả khả quan[22], tuy nhiên có thể dự báo rằng sẽ còn cần nhiều thời gian để giải quyết triệt để vấn đề và ấn định được điểm A0, hoàn thiện đường cơ sở thẳng của Việt Nam.

4.2.2. Điểm A1 và A6

Đây là hai điểm cơ sở thường gặp phải những quan điểm bất đồng rằng được xác định quá xa đất liền (A1 cách 80,7 hải lý; A6 cách 74,2 hải lý). Tuy nhiên, vấn đề tồn tại chủ yếu lại đến từ nguyên nhân UNCLOS không có quy định đủ cụ thể, do đó các tranh cãi vẫn sẽ còn tiếp diễn. Trong khi đó, Việt Nam cũng chưa đưa ra quan điểm chính thức về cách vận dụng Điều 7 để xác định điểm cơ sở A1, A6. Do vậy việc thiếu các căn cứ khoa học, pháp lý, chính trị để bảo vệ lập trường về chủ quyền với điểm cơ sở A1 và A6 cũng có thể coi là một tồn tại đối với đường cơ sở của Việt Nam.

4.2.3. Điểm 8

Trên một số phương tiện truyền thông có đăng tải thông tin kết quả của hoạt động thám hiểm cá nhân, theo đó với việc đạc và tính toán của họ thì điểm A8 tại Mũi Đại Lãnh có thể chưa phải là điểm nhô ra xa bờ nhất. Điều này làm một số học giả đặt câu hỏi liệu có cần xem xét thay đổi đường cơ sở theo hướng xác định lại điểm nhô ra xa nhất khác bổ sung hoặc thay thế cho điểm A8 hay không?. Tuy nhiên, cần lưu ý rằng việc áp dụng quy định tại Điều 7 không nhằm mục đích

mở rộng chủ quyền quốc gia trên biển mà nhằm đơn giản hóa việc xác định đường cơ sở thông thường tại các địa hình phức tạp. Hơn nữa, hiện trạng “điểm nhô ra xa nhất” có thể không quá quan trọng, bởi quy định của UNCLOS không định nghĩa điểm nhô ra xa nhất là xa nhất trên toàn bộ đường bờ biển, hay xa nhất tính trong phạm vi một khu vực. Tại Điều 7 cũng đề cập đến khái niệm “điểm thích hợp”, do đó việc ấn định điểm để xác định đường hoàn toàn phụ thuộc vào việc vận dụng của các quốc gia. Như vậy, việc đưa ra quan điểm về việc bổ sung thêm điểm nhô ra xa nhất nhằm hoàn thiện đường cơ sở phù hợp về mặt lý thuyết, nhưng trên thực tế không khả thi bởi không chỉ ảnh hưởng tới tính thống nhất trong lập trường xuyên suốt từ tuyên bố năm 1982 mà còn liên quan tới yếu tố địa chính trị.

4.2.4. Các điểm cơ sở còn lại và tổng thể đường cơ sở

Qua khảo sát các thông tin và hình ảnh, nhóm nghiên cứu nhận thấy rằng hệ thống cột mốc để xác định đường cơ sở hiện chưa hoàn thiện, chỉ các điểm A3, A4, A5, A9 được xây dựng cột mốc, điểm A6, A8 mới chỉ được xây dựng ở dạng mốc điểm (chưa đồng nhất với hình dáng, kết cấu của các cột mốc để xác định điểm A3, A4, A5, A9). Đặc biệt với các điểm còn lại như A1, A2, A7, A10, A11 hiện chưa có thông tin chính thức về việc xây dựng hay sự tồn tại của các cột mốc để xác định đường cơ sở. Do vậy đây có thể là vấn đề còn tồn tại trong nhiệm vụ hoàn thiện việc xây dựng hệ thống cột mốc trên thực địa. Mặt khác, hiện tại các dữ liệu về đường cơ sở còn chưa được ghi nhận trong những tài liệu phổ cập dễ tiếp cận. Các bản đồ, hình ảnh về đường cơ sở và các vùng biển của Việt Nam phần nhiều đều được các nghiên cứu nước ngoài xây dựng. Thậm

chí về hình ảnh các đảo hay các vị trí đặt cột mốc cũng chỉ được ghi lại thông qua các hoạt động du lịch khám phá mang tính cá nhân. Việc các địa phương tại nơi có điểm cơ sở cũng không có những thông tin cụ thể về cột mốc như đã được xây dựng hay chưa, việc trùng tu và bảo vệ cột mốc ra sao, điều này có thể dẫn tới những hạn chế trong công tác đấu tranh bảo vệ chủ quyền của các lực lượng, cơ quan nhà nước có thẩm quyền, đồng thời cũng hạn chế đi sự tiếp cận của truyền thông nói chung và hiểu biết, niềm tin của người dân nói riêng – vốn được coi là biểu hiện của sức mạnh mềm[23] trong quan hệ quốc tế.

Trên thực tế, UNCLOS không có quy định về việc xây dựng hệ thống cột mốc để xác định đường cơ sở, mà chỉ phải thể hiện đường cơ sở trên các hải đồ có tỉ lệ thích hợp để xác định được vị trí hoặc có thể chỉ phải đưa ra một bảng kê các tọa độ địa lý. Đối với đường cơ sở thẳng đã xác lập chủ quyền Việt Nam đã đưa ra một bản kê các tọa độ địa lý các điểm, và ghi rõ hệ thống trắc địa được sử dụng, phù hợp với quy định của Điều 16, UNLCOS[24]. Tuy nhiên trong bối cảnh hiện tại, các vấn đề gây tranh cãi, xung đột xuất phát từ vấn đề chủ quyền trong khu vực Biển Đông và lân cận có liên quan tới Việt Nam đang có xu hướng gia tăng. Các quốc gia ven biển gần Việt Nam cũng có nhiều yêu sách, tuyên bố, hành vi với những mức độ khác nhau tạo ra những thách thức cho công cuộc bảo vệ và thực hiện chủ quyền trên biển của Việt Nam, do đó dựa trên tinh thần hiện tại và hiện trạng đã xây dựng các điểm cột mốc, tác giả ngầm định rằng Việt Nam đã thực hiện nhiều hơn những gì UNCLOS yêu cầu về xác định đường cơ sở. Đây là một thực tiễn cho thấy nhu cầu khẳng định và quyết tâm bảo vệ chủ quyền biển của Việt Nam, đồng thời cũng là chỉ dấu cho thấy quan điểm thống nhất

của Đảng và Nhà nước trong vấn đề chủ quyền nói chung. Tóm lại, việc củng cố cho sự vững chắc của đường cơ sở - cả trên thực địa và trên các phương tiện khoa học khác (như các nghiên cứu, các bài báo – các bài báo) một mặt vừa là phương tiện khẳng định quan điểm của giới học giả nói chung về giá trị pháp lý của đường cơ sở thẳng hiện tại của Việt Nam. Một mặt cũng là phương tiện để đấu tranh phản bác các lập điểm sai lầm, xuyên tạc UNCLOS cũng như vấn đề chủ quyền của Việt Nam.

4.3. Một số dự báo và định hướng cho tương lai

Như đã đề cập ở trên, do vẫn còn tồn tại những vấn đề về đường cơ sở thẳng hiện tại. Trong tương lai Việt Nam cần chuẩn bị các phương án không chỉ hoàn thiện các cơ sở pháp lý về đường cơ sở thẳng mà còn cần chuẩn bị kỹ lưỡng các phương án lý luận, khoa học và cả kỹ thuật để chuẩn bị cho những nguy cơ trong tương lai. Cụ thể:

Thứ nhất, Việt Nam cần gấp rút hoàn thiện đường cơ sở thẳng thông qua việc ấn định điểm A0 theo quy định tại Điều 7. Vào thời điểm đó Việt Nam cần phải tuân thủ tuyên bố trước đó vào năm 1982 tức là sử dụng “điểm tiếp giáp của hai đường cơ sở” và “nằm trên đường nối giữa đảo Poulo Wai và Đảo Thổ Chu”. Yêu cầu kể trên cũng đòi hỏi những giải pháp vừa thỏa mãn cả về mặt kỹ thuật cả về mặt pháp lý. Giả định rằng tại thời điểm Việt Nam ấn định được điểm A0, UNCLOS chưa có sự thay đổi, thì theo quy định điểm A0 không thể đơn thuần được ấn định dựa vào hai căn cứ trên và nằm ở giữa biển – như tạm thời ấn định. Theo quan điểm của tác giả Việt Nam cần chuẩn bị các điều kiện UNCLOS cho phép tại Khoản 4 Điều 7. Cụ thể trong quá trình phân định biển trong khu vực vùng nước

liền kề với Campuchia, Việt Nam có thể khảo sát, tìm kiếm các bãi cạn và xây dựng công trình đèn biển trên đó, rồi sau đó ấn định điểm A0 tại vị trí có tọa độ thích hợp. Tất nhiên cũng cần lưu ý rằng vị trí của bãi cạn, công trình đèn biển hay điểm A0 cần nằm trên đường thẳng nối giữa đảo Poulo Wai và Đảo Thổ Chu, điều này sẽ đảm bảo tính thống nhất cũng như khẳng định giá trị pháp lý của các căn cứ trước đó mà Việt Nam đã đưa ra về đường cơ sở. Bên cạnh đó, chuẩn bị các tư liệu pháp lý cần thiết nhằm bảo vệ quan điểm về điểm A0 tạm thời cũng vô cùng cần thiết. Chẳng hạn, đối với quan điểm cho rằng điểm A0 chưa được ấn định là vi phạm quy định tại Điều 7. Chúng ta có thể khẳng định đây là sự vận dụng “linh hoạt” cho một giải pháp mang tính tạm thời – như đã phân tích tại tiểu mục 4.2.1. *Điểm A0*, chưa kể đến việc A0 chưa được ấn định tọa độ mà mới chỉ được xác định về nguyên tắc xác lập do đó chưa thể đưa ra nhận định như trên. Đồng thời, việc Việt Nam đơn phương thực hiện việc tuyên bố chủ quyền một cách tuyệt đối nhằm ấn định điểm A0 thì có thể dẫn đến việc làm cho lãnh hải của Campuchia bị tách rời khỏi biển cả hoặc vùng đặc quyền kinh tế - tức là sẽ vi phạm tinh thần của Điều 7, do đó việc tạm thời chưa ấn định điểm A0 dựa trên thỏa thuận giữa Việt Nam và Campuchia là hoàn toàn hợp lý.

Thứ hai, Việt Nam cần chuẩn bị các nội dung thuộc về lý luận, khoa học pháp lý một mặt để phòng bị, một mặt là để trực tiếp đấu tranh bảo vệ chủ quyền. Xuất phát từ góc độ khoa học, dù có quan điểm cho rằng việc nghiên cứu và tiếp tục khẳng định giá trị pháp lý của đường cơ sở hiện tại là không cần thiết – là dư thừa, bởi chỉ cần xuất phát từ phương diện chủ quyền, việc Việt Nam đưa ra tuyên bố về đường cơ sở thẳng năm 1982 đã là đủ để

khẳng định giá trị pháp lý – không gì có thể bàn cãi. Tuy nhiên, quan điểm nêu trên đang tạo ra rào cản cho sự chuẩn bị toàn diện cho Việt Nam ở những tình huống có thể trong tương lai, đặc biệt khi quá tập trung vào luận điểm về chủ quyền chúng ta đã và đang vô hình chung không chuẩn bị cho các luận điểm khác để xây dựng một hệ thống lý luận khoa học vững chắc.

Trong một tình huống cụ thể khi gặp phải quan điểm cho rằng điểm cơ sở A1 và A6 không được xác định phù hợp với UNCLOS, có thể chuẩn bị bằng cách thể xây dựng một hệ thống các căn cứ cả pháp lý lẫn khoa học cần thiết để lý giải cho việc vận dụng Điều 7 để xác định 2 điểm cơ sở này. Sự chuẩn bị có thể được thực hiện theo hai nội dung chính: *Một là*, khẳng định tại điểm A1 và A6 Việt Nam đã căn cứ vào đồng thời điều kiện như đồng bằng châu thổ, bờ biển không ổn định, và đảo gần bờ; *Hai là*, khi ấn định 2 điểm này Việt Nam đã tính đến những yếu tố về lợi ích kinh tế đã được chứng minh quá quá trình lâu dài – theo hướng vận dụng khoản 5 Điều 7. Khi làm rõ nội dung thứ hai có thể tham khảo kinh nghiệm của Maldives khi tính toán tầm quan trọng của hoạt động nghề cá, kinh tế biển trong cơ cấu GDP[32]. Hoặc nếu chưa có đủ căn cứ cho nội dung về kinh tế kể trên, thì việc hoạch định chính sách nhằm thúc đẩy và tăng cường vai trò, giá trị tại vùng biển tương ứng với điểm A1 và A6 sẽ là một giải pháp tốt để đảm bảo khẳng định chủ quyền của Việt Nam.

Trong một tình huống khác, nếu một vụ tranh chấp liên quan đến Việt Nam về UNCLOS được đưa tới ICJ thì tòa sẽ sử dụng nguồn theo quy định tại Điều 38, tức là sẽ rộng hơn nguồn Việt Nam thừa nhận là UNCLOS. Mặc dù chỉ là một tình huống giả định bởi một quốc gia có chủ quyền sẽ

không trao thẩm quyền cho ICJ đặc biệt là khi thấy rõ sự bất lợi. Tuy nhiên, trong bối cảnh mà chủ nghĩa đa phương đang là xu thế, các quốc gia tầm trung[25] như Việt Nam sẽ phải nhấn mạnh vào việc tuân thủ pháp luật quốc tế. Khi đó việc thừa nhận hạn chế hoặc khước từ tham gia vào một vụ việc của ICJ có lẽ cũng sẽ đem đến rất nhiều bất lợi trong quan hệ quốc tế. Bên cạnh đó, cũng có thể xuất hiện một tình huống khác giống như vụ việc giữa Philippines với Trung Quốc[26] khi một bên sử dụng Tòa trọng tài theo phụ lục VII UNCLOS với yêu cầu chủ yếu là làm rõ nội dung liên quan tới giải thích và áp dụng công ước. Như vậy đôi mặt với dạng nguy cơ này, tác giả tái khẳng định quan điểm, nên khuyến khích hơn nữa các nghiên cứu phục vụ các vấn đề lý luận, khoa học pháp lý nhằm dự báo và chuẩn bị cho các nguy cơ có thể xảy đến trong tương lai.

Thứ ba, trong những năm gần đây do ảnh hưởng của hiện tượng biến đổi khí hậu, các nghiên cứu đã chỉ ra rằng các quốc gia ven biển đang phải đối mặt với nguy cơ rất lớn từ hiện tượng nước biển dâng[27]. Việt Nam hiện được xếp vào nhóm các quốc gia có nguy cơ bị ảnh hưởng nhiều nhất[28] với một phần lớn diện tích có nguy cơ bị chìm dưới mực nước biển. Từ góc độ của UNCLOS và cụ thể là đối với đường cơ sở thẳng, hiện tượng nước biển dâng cũng tạo ra những thách thức pháp lý mới. Do đặc tính pháp lý, đường cơ sở thẳng ít bị hưởng bởi hiện tượng nước biển dâng hơn so với đường cơ sở thông thường vì đường cơ sở thông thường được xác định bằng ngắn nước thấp nhất. Trong khi đường cơ sở thẳng lại được xác định bằng cách nối các điểm thích hợp, các điểm thích hợp này vốn dĩ không phụ thuộc vào mực nước giống như đường cơ sở thông thường mà thay

vào đó được ấn định tại các điểm nhô ra xa nhất hoặc các đảo. Tuy nhiên, những thách thức vẫn đặt ra với đường cơ sở thẳng bởi hiện tượng nước biển dâng có thể dẫn đến các hiện tượng tự nhiên như sủi mòn, sụt lở, sụt lún dẫn đến việc nơi có các điểm thích hợp dùng để xác định điểm cơ sở sẽ bị biến mất, hoặc chìm hoàn toàn dưới mực nước biển, lúc này vấn đề pháp lý cũng sẽ được đặt ra do có sự khác biệt giữa thực địa với đường cơ sở đã được xác định. Hay trong trường hợp các điểm dùng để xác định đường cơ sở vẫn nguyên vẹn nhưng hiện tượng nước biển dâng dẫn đến nước biển lấn sâu vào trong bờ và từ đó tạo ra khoảng cách lớn giữa đường cơ sở và phần lãnh thổ lục địa – có thể dẫn đến vi phạm quy định tại khoản 3 Điều 7.

Tính đến thời điểm hiện tại chưa có nhiều những nghiên cứu chuyên sâu nhằm tìm lời giải vấn đề kể trên, mặc dù các quốc gia và các học giả uy tín cũng bước đầu đưa ra một số định hướng. *Nhóm i)*, cho rằng cần tập trung sử dụng các giải pháp “cứng” – hay còn gọi là các biện pháp mang tính kỹ thuật như xây dựng hệ thống đê kè để bảo vệ bờ biển, bồi đắp nâng cao phần đất lục địa, gia cố cả tạo các đảo hay các vị trí nơi sử dụng để xác định các điểm nối đường cơ sở. *Nhóm ii)*, hiện đang dần được triển khai là nhóm quan điểm về các giải pháp mang tính “mềm” là các giải pháp mang tính pháp lý. Nhìn chung quan điểm về giải pháp cho hiện tượng nước biển dâng liên quan tới đường cơ sở và các vùng biển của quốc gia ven biển được phân thành hai xu hướng phổ biến. Đối với các quốc gia ven biển, đặc biệt là các quốc gia quần đảo[29] có xu hướng lập luận để không thay đổi đường cơ sở và các vùng biển. Quan điểm này bảo vệ tuyệt đối cho vấn đề chủ quyền của quốc gia ven biển. Theo họ, giá trị pháp lý của đường cơ sở cũng như các vùng biển

đã xác lập cần được đảm bảo nguyên vẹn, bởi giống như các thỏa thuận về biên giới lãnh thổ thì ngay cả trong các trường hợp có sự thay đổi cơ bản của hoàn cảnh cũng thể bị thay đổi[30]. Mặt khác, trong thời điểm hiện tại UNCLOS cũng không có quy nào đặt ra nghĩa vụ cho các thành viên phải thay đổi đường cơ sở hay các vùng biển khi hiện tượng nước biển dâng xảy ra. Đối với phần còn lại, các học giả lại có xu hướng đặt ra yêu cầu cần phải thay đổi đường cơ sở và các vùng biển của quốc gia ven biển chủ yếu bởi lúc này đường cơ sở đã không còn phản ánh đúng theo tinh thần của UNCLOS, do vậy cần phải có sự điều chỉnh phù hợp. Tuy nhiên điều chỉnh như thế nào thì hiện tại cũng chưa có được giải pháp hay quan điểm chung thống nhất, và tạm thời có thể phân thành hai nhóm chính[31]:

- Nên thay đổi đường cơ sở để đảm bảo tương thích với các điều kiện tự nhiên, nhưng ranh giới ngoài của các vùng biển của quốc gia ven biển thì giữ nguyên để đảm bảo chủ quyền.

- Thay đổi quy định của UNLCOS cho phù hợp với tình hình thực tiễn và thay đổi đường cơ sở cũng như ranh giới ngoài của các vùng biển của quốc gia ven biển.

Đối với Việt Nam thì dù xác định lập trường theo nhóm quan điểm nào kể trên, việc vô cùng cần thiết vào thời điểm hiện tại chính là phải có các nghiên cứu nhằm dự báo chuẩn bị các phương án pháp lý phù hợp, nhằm bảo vệ chủ quyền nhưng cũng đồng thời khẳng định tinh thần tôn trọng pháp luật quốc tế, cùng có vị thế trong quan hệ quốc tế. Trong tương lai gần việc quy định của UNCLOS có thể thay đổi vẫn được cho là có tỉ lệ thấp, nhưng vẫn có những lập luận ủng hộ bởi trong tương lai các hiện tượng biến đổi khí hậu, sự thay đổi về tự nhiên có thể

tạo ra nhiều thực tiễn khách quan mới, mà khi đó muốn tạo ra một môi trường quốc tế bình đẳng, lành mạnh, đảm bảo trật tự và giá trị của các giải pháp pháp lý thì việc nghiên cứu đưa đề đưa ra thay đổi trong UNCLOS nhằm đáp ứng những nhu cầu thực tiễn là điều cần thiết. Do vậy, thêm một nhiệm vụ nữa Việt Nam cần hướng đến đó là nghiên cứu và đóng góp cho các thay đổi cho UNCLOS, với vai trò là một quốc gia chịu sự ảnh hưởng trực tiếp của hiện tượng nước biển dâng các quan điểm của Việt Nam sẽ có thể tạo ra giá trị rất lớn.

IV. Kết luận

Đường cơ sở thẳng của Việt Nam là phù hợp với quy định của UNLCOS, tuy nhiên vẫn còn một số tồn tại cần sớm được khắc phục và hoàn thiện. Nghiên cứu đã chỉ ra các vấn đề pháp lý có thể phát sinh trong tương lai đối với đường cơ sở thẳng của Việt Nam đến từ cả khía cạnh pháp lý và môi trường (hiện tượng nước biển dâng). Do đó nhấn mạnh việc cần có các nghiên cứu chuyên sâu mang tính dự báo nhằm chuẩn bị các phương tiện lý luận, pháp lý nhằm ứng phó và khắc phục từ đó thực hiện toàn diện mục tiêu bảo vệ chủ quyền và toàn vẹn lãnh thổ của Việt Nam.

Tài liệu tham khảo:

- [1]. “Fisheries case, Judgment of December 18th, 1951: ICJ Reports 1951, p. 116”
- [2]. 1958 Geneva Conventions on the Law of the Sea
- [3]. Tuyên bố của Chính phủ nước CHXHCN Việt Nam về đường cơ sở dùng để tính chiều rộng lãnh hải VN ngày 12/11/1982, https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/VNM_1982_Statement.pdf - Truy cập ngày: 28/7/2021
- [4]. Luật số 18/2012/QH13 ngày 21 tháng 6 năm 2012
- [5]. Luật số 06/2003/QH11 ngày 17 tháng 6 năm 2003
- [6]. Tuyên bố đường cơ sở thẳng của Việt Nam gặp phải tuyên bố phản đối của các quốc gia Hoa Kỳ, Trung Quốc, Pháp, Đức, Thái Lan, Singapore; Việt Nam đã có công hàm trả lời với Thái Lan năm 1986 – ILA (International Law Association) *Straight Baselines Study – Protest*, Draft 13 November 2016, p. 7
- [7]. Điều 12. - Hiến Pháp nước Cộng Hòa Xã Hội Chủ Nghĩa Việt Nam năm 2013
- [8]. Giáo trình *Công pháp quốc tế Đại học Mở Hà Nội*; ThS Ngô Hữu Phước, Giáo trình *Luật Quốc tế Đại học Luật thành phố Hồ Chí Minh*, Nxb Chính trị quốc gia, (2010), trg 60.
- [9]. Điều 7. Đường cơ sở thẳng - Công ước Luật Biển 1982
- [10]. Limits in the Sea, No.99, *Straight baselines: Vietnam*, 1983
- [11]. Việt Nam Kỳ VI – 11 cột mốc trên biển, <https://tuoitre.vn/viet-nam-ky-vi-11-cot-moc-tren-bien-20210211013349052.htm> - Truy cập ngày 28/07/2021
- [12]. Mai Thanh Hải & Ngô Trần Hải An, *Khám phá bí ẩn ‘Hòn Đá Lẻ – Điểm A2’*, <https://thanhnien.vn/thoi-su/kham-pha-bi-an-hon-da-le-diem-a2-1066738.html> - Truy cập ngày 28/7/2021.
- [13]. Ngô Trần Hải An, *Chinh phục 3 điểm đánh dấu lãnh hải Việt Nam*, <https://vnexpress.net/chinh-phuc-3-diem-danh-dau-lanh-hai-viet-nam-4123070.html> - Truy cập ngày 28/07/2021
- [14]. Duy Linh, *Khám phá Mũi Đại Lãnh, Vũng Rô* <https://nhandan.vn/hanh-trinh-kham-pha/kham-pha-mui-dai-lanh-vung-ro-608243/> - Truy cập ngày 28/7/2021
- [15]. Mai Thanh Hải, *Mũi Đại Lãnh, điểm A8 đường cơ sở, nơi đón bình minh đầu tiên trên đất liền* <https://thanhnien.vn/thoi-su/mui-dai-lanh-diem-a8-duong-co-so-noi-don-binh-minh-dau-tien-tren-dat-lien-1120740.html> - Truy cập ngày 28/07/2021
- [16]. Chu Thu Hào, *Lý Sơn, đảo tiền tiêu giữa gió ngàn Biển Đông*, <https://nhandan.vn/goc-lu-hanh/L%C3%BD->

S%C6%A1n,-%C4%91%E1%BA%A3o-
ti%E1%BB%81n-ti%C3%AAu- g i % E 1 %
B B % A F a - g i % C 3 % B 3 - ng%C3%A0n-
Bi%E1%BB%83n-
%C4%90%C3%B4ng-568608 – Truy cập ngày
28/7/2021

[17]. TS. Trần Nam Tiến, *Khái quát về biển Việt Nam*, <https://tuoitre.vn/khai-quat-ve-bien-cua-vn-508690.htm> - Truy cập ngày 28/7/2021

[18]. Bùi Quang Dũng, Uông Đình Khanh, *Tính toán chiều dài đường bờ biển Việt Nam (Phân lục địa) dựa trên hệ thống bản đồ địa hình toàn quốc tỉ lệ 1/50.000*, Tạp chí khoa học và Công nghệ; Tập 16, Số 3; 2016: 221-227, trg 223.

[19]. ThS. Nguyễn Thị Hồng Yến, ThS. Nguyễn Quỳnh Anh, Đường cơ sở thẳng theo Công ước Luật Biển năm 1982 và thực tiễn áp dụng tại Việt Nam, Tạp chí Xây dựng pháp luật, Số 6 (267) – 2014, trg 9.

[20]. Hiệp định về vùng nước lịch sử của nước CHXHCN Việt Nam và nước CHND Campuchia 1982

[21]. Đỗ Thị Hằng, Luận văn thạc sĩ Luật học – Khoa Luật, Đại học Quốc gia Hà Nội, *Vấn đề phân định biên giới trên biển giữa Việt Nam và Campuchia dưới góc độ pháp luật quốc tế*, 2015, Trg 67

[22]. *Việt Nam và Campuchia ký thỏa thuận biên giới lịch sử*, <https://tuoitre.vn/viet-nam-va-campuchia-ky-thoa-thuan-bien-gioi-lich-su-20191005120827161.htm> - Truy cập ngày 28/7/2021

[23]. Nguyễn Hoa, *Sức mạnh mềm trong một thế giới đang thay đổi*, <https://www.tapchicongsan.org.vn/web/guest/quoc-phong-an-ninh-oi-ngoai1/-/2018/815776/suc-manh-mem-trong-mot-the-gioi-dang-thay-doi.aspx> - Truy cập ngày 28/7/2021

[24]. Điều 16. Hải đồ và bản kê các tọa độ địa lý - Công ước Luật Biển 1982

[25]. *Khái niệm cường quốc tâm trung và liên hệ với Việt Nam*, <http://lyluanchinhtri.vn/home/index.php/quoc-te/item/3153-khai-niem-cuong-quoc-tam-trung-va-lien-he-voi-viet-nam.html> - Truy cập ngày 28/07/2021

[26]. *The South China Sea Arbitration (The Republic of Philippines v. The People's Republic of China)* <https://pca-cpa.org/en/cases/7/> - Truy cập ngày 26/07/2021

[27]. A/CN.4/740, International Law Commission, Seventy-second session, Geneva, 27 April–5 June and 6 July–7 August 2020, *Sea-level rise in relation to international law*

[28]. *Rising Seas Will Erase More Cities by 2050, New Research Shows*, <https://www.nytimes.com/interactive/2019/10/29/climate/coastal-cities-underwater.html> - Truy cập ngày 28/07/2021

[29]. GA/L/3626, 5 november 2020, *Spotlighting International Law Commission Study on Sea-Level Rise, Sixth Committee Speakers Urge that Maritime Regime Reflect Reality of Climate Threat*, p. 4

[30]. Điều 62 *Sự thay đổi cơ bản của hoàn cảnh* - Công ước Viên 1969 về Luật Điều ước quốc tế Khoản 2 *Một sự thay đổi cơ bản các hoàn cảnh sẽ không thể được nêu lên làm lý do để chấm dứt hoặc rút khỏi một điều ước:*

a) *Nếu đó là một điều ước quy định về đường biên giới;*

[31]. Rosemary Rayfuse, “*Impacts of Sea Level Rise on Settled Maritime Boundary*”, The 3rd ARF Workshop on Implementating UNCLOS and other International Instruments to Address Emerging Maritime Issues (Hà Nội, ngày 01-02/06/2021)

[32]. Transport and environment to the Maldives partnership forum 1 (Mar. 23-24, 2009), <http://www.maldivespartnershipforum.gov.mv/pdf/Adaptation%20to%20Climate%20Change.pdf>. – Truy cập ngày 28/07/2021

Địa chỉ tác giả: Khoa Luật – Trường Đại học Mở Hà Nội

Email: hoangnc@hou.edu.vn