

ĐẠI HỌC QUỐC GIA HÀ NỘI  
KHOA LUẬT

NGUYỄN THỊ HƯƠNG TRÀ

ĐƯỜNG CƠ SỞ TRONG LUẬT QUỐC TẾ HIỆN ĐẠI  
VÀ ĐƯỜNG CƠ SỞ THEO QUY ĐỊNH CỦA PHÁP  
LUẬT VIỆT NAM

*Chuyên ngành:* Luật quốc tế  
*Mã số:* 60 38 01 08

TÓM TẮT LUẬN VĂN THẠC SĨ LUẬT HỌC

HÀ NỘI - 2015

**Công trình được hoàn thành tại  
Khoa Luật - Đại học Quốc gia Hà Nội**

**Cán bộ hướng dẫn khoa học: GS. TS. NGUYỄN BÁ DIỄN**

*Phản biện 1:* .....

*Phản biện 2:* .....

**Luận văn được bảo vệ tại Hội đồng chấm luận văn, họp tại  
Khoa Luật - Đại học Quốc gia Hà Nội.**

*Vào hồi ..... giờ ....., ngày ..... tháng ..... năm 2015*

**Có thể tìm hiểu luận văn tại**

**Trung tâm tư liệu Khoa Luật – Đại học Quốc gia Hà Nội**

**Trung tâm Thông tin – Thư viện, Đại học Quốc gia Hà Nội**

# MỤC LỤC

Trang

Trang phụ bì

Lời cam đoan

Mục lục

<b>MỞ ĐẦU</b> .....	1
<b>Chương 1: CÁC VẤN ĐỀ CƠ BẢN VỀ ĐƯỜNG CƠ SỞ</b> .....	5
<b>1.1. Khái niệm và phân loại đường cơ sở</b> .....	5
1.1.1. Đường cơ sở theo quy định của Công ước Luật biển 1982 .....	5
1.1.2. Phân loại đường cơ sở theo Công ước Luật biển 1982 .....	8
<b>1.2. Lịch sử hình thành</b> .....	12
1.2.1. Hội nghị La Hay (từ ngày 13/3/1930 đến ngày 12/4/1930).....	14
1.2.2. Hội nghị quốc tế lần thứ nhất về luật biển Gionevơ (từ ngày 24/02/1958 đến ngày 27/4/1958).....	15
1.2.3. Hội nghị quốc tế lần thứ hai về luật biển Gionevơ (từ ngày 17/3/1960 đến ngày 26/4/1960).....	19
1.2.4. Hội Nghị Liên Hiệp Quốc về Luật Biển Lần III .....	19
<b>1.3. Vai trò của đường cơ sở</b> .....	20
<b>1.4. Nguồn luật</b> .....	23
1.4.1. Điều ước quốc tế đa phương và song phương.....	23
1.4.2. Tập quán quốc tế, học thuyết về biển, giáo trình, sách chuyên khảo .....	24
1.4.3. Phán quyết của cơ quan tài phán quốc tế .....	26
1.4.4. Hành vi pháp lý đơn phương của các chủ thể Luật biển quốc tế .....	27
1.4.5. Văn kiện pháp lý quốc tế khác trong lĩnh vực Luật biển .....	28

<b>Chương 2: QUY ĐỊNH CỦA CÔNG ƯỚC LUẬT BIỂN 1982 VÀ PHÁP LUẬT NƯỚC NGOÀI VỀ ĐƯỜNG CƠ SỞ</b> .....	29
<b>2.1. Quy định về đường cơ sở trong Công ước Luật biển 1982</b> .....	29
<b>2.2. Pháp luật nước ngoài về đường cơ sở</b> .....	49
2.2.1. Quy định về đường cơ sở và hoạch định đường cơ sở theo quy định của nước Cộng hòa nhân dân Trung Hoa.....	49
2.2.2. Quy định về đường cơ sở và hoạch định đường cơ sở theo quy định của nước Phillipines .....	57
2.2.3. Quy định về đường cơ sở và hoạch định đường cơ sở theo quy định của nước Indonesia.....	63
<b>Chương 3: THỰC TRẠNG PHÁP LUẬT VIỆT NAM VỀ ĐƯỜNG CƠ SỞ VÀ KIẾN NGHỊ ĐỀ XUẤT</b> .....	69
<b>3.1. Các quy định của chính quyền Việt Nam cộng hòa về đường cơ sở</b> .....	69
<b>3.2. Các quy định của pháp luật Việt Nam về đường cơ sở</b> .....	71
3.2.1. Các văn bản quy phạm pháp luật và tuyên bố của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam về đường cơ sở .....	71
3.2.2. Các Điều ước quốc tế Việt Nam tham gia.....	85
<b>3.3. Kết luận và Kiến nghị (từ tuyên bố 1977, tuyên bố 1982, luật biên giới quốc gia, luật biển Việt Nam)</b> .....	96
<b>KẾT LUẬN</b> .....	102
<b>DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO</b> .....	104
<b>PHỤ LỤC</b>	

## MỞ ĐẦU

### 1. Tính cấp thiết của đề tài

Phân định biển là quá trình hoạch định đường ranh giới giữa hai hay nhiều quốc gia có vùng biển tiếp giáp hoặc đối diện cũng như việc xác định đường cơ sở làm căn cứ để xác định các vùng biển quốc gia có chủ quyền và quyền chủ quyền luôn là vấn đề trọng tâm của cộng đồng quốc tế.

Sau khi Công ước luật biển năm 1982 được ban hành, Công ước Luật biển 1982 là một bản “Hiến pháp” của cộng đồng quốc tế về biển, có giá trị pháp lý đặc biệt quan trọng trong đời sống quốc tế. Với 320 điều khoản, 19 phần, 9 bản phụ lục đính kèm. Lần đầu tiên trong lịch sử, Công ước Luật biển 1982 đã quy định một cách tổng thể, chi tiết các quy định về sử dụng biển và đại dương vào mục đích hòa bình như: xác định chế độ pháp lý của các vùng biển thuộc chủ quyền quốc gia (nội thủy, lãnh hải), quyền chủ quyền và quyền tài phán của quốc gia (tiếp giáp lãnh hải, đặc quyền kinh tế, thềm lục địa), các vùng biển chung của cộng đồng quốc tế (biển quốc tế, vùng và đáy đại dương); xác lập các quy định hoạt động hàng hải, hàng không, nghiên cứu khoa học; bảo vệ môi trường, khoa học biển và giải quyết tranh chấp về biển... Một trong những nội dung đặc biệt quan trọng được quy định trong Công ước Luật biển 1982 là việc xác định đường cơ sở vì đây chính là cột mốc, là một trong những cơ sở để quy định phạm vi của những vùng biển khác nhau thuộc về một nước cũng là cơ sở pháp lý để các quốc gia hoạch định các vùng biển thuộc chủ quyền hoặc quyền chủ quyền quốc gia trên biển. Vì vậy, đường cơ sở (trên biển) của một nước có tầm quan trọng tương đương với biên giới trên bộ của nước đó và có ảnh hưởng tới chủ quyền và quyền lợi của những nước khác.

Nghiên cứu các quy định trong Công ước luật biển 1982, đặc biệt là các quy định về đường cơ sở, theo nhận định của cá nhân tôi, các điều khoản của Công ước luật biển 1982 chưa quy định cụ thể về cách thức hoạch định đường cơ sở. Với mong muốn làm rõ hơn các quy định của Luật quốc tế nói chung và của Công ước luật biển 1982 nói riêng về đường cơ sở, Luận văn tập trung nghiên cứu các vấn đề về Hoạch định đường cơ sở trong Luật quốc tế hiện đại, cụ thể là hoạch định đường cơ sở theo quy định của Công ước Luật biển 1982 và các quy định của pháp luật nước ngoài (tham khảo các phương pháp hoạch định đường cơ sở của pháp luật một số nước trên Biển Đông) từ đó đưa ra đề xuất hoàn chỉnh hệ thống đường cơ sở của Việt Nam.

### 2. Tình hình nghiên cứu

Việt Nam đã trở thành thành viên của Công ước Liên hợp quốc về Luật biển 1982, chính thức tham gia Công ước Luật biển 1982 vào ngày 23/6/1994. Cho đến nay đã có một số bài viết, công trình nghiên cứu liên quan đến đường cơ sở, hoạch định đường cơ sở của một số chuyên gia pháp lý, các nhà làm luật. Tuy nhiên, số lượng vẫn còn rất hạn chế và cũng chưa có một công trình nào đi sâu nghiên cứu một cách đầy đủ, toàn diện về hoạch định đường cơ sở. Hy vọng

luận văn sẽ có những đóng góp nhất định về mặt khoa học cũng như thực tiễn trong hoạch định đường cơ sở.

### **3. Mục đích nghiên cứu**

Trong phạm vi luận văn, học viên hướng tới mong muốn làm sáng tỏ những cơ sở lý luận và thực tiễn hoạch định đường cơ sở trong Luật quốc tế hiện đại (cụ thể là Công ước Luật biển 1982) và các quy định của pháp luật nước ngoài (tham khảo các phương pháp hoạch định đường cơ sở của pháp luật một số nước trên Biển Đông). Qua đó nhận xét, phân tích quy định của pháp luật Việt Nam về đường cơ sở, làm rõ vai trò và ý nghĩa quan trọng của việc hoạch định đường cơ sở trong phân định biển.

### **4. Phạm vi nghiên cứu**

Trong phạm vi khuôn khổ đề tài, luận văn đi sâu tìm hiểu về các quy phạm pháp luật quốc tế về hoạch định đường cơ sở (cụ thể Công ước Luật biển 1982), trong đó bao gồm các nội dung như lịch sử hình thành, khái niệm đường cơ sở, phân loại đường cơ sở, vai trò của đường cơ sở trong phân định biển. Ngoài ra, luận văn cũng nghiên cứu quy định của pháp luật về đường cơ sở của Trung Quốc, Philippines, Indonesia và phân tích một số hiệp định phân định biển giữa Việt Nam và một số nước trong khu vực. Thêm vào đó, luận văn cũng đề cập đến quy định của pháp luật Việt Nam về đường cơ sở qua đó đưa ra một số đề xuất, kiến nghị để hoàn thiện pháp luật về đường cơ sở.

### **5. Tính mới và những đóng góp của đề tài**

Việc nghiên cứu về đường cơ sở trên biển đã được nhiều học giả quan tâm, đã có nhiều nhà nghiên cứu, giảng viên các trường đại học, học viện đưa ra trong các luận văn nghiên cứu, hay các tạp chí nghiên cứu pháp luật của quốc tế và Việt Nam nghiên cứu.

Tuy nhiên, những nghiên cứu trước đây được thực hiện dưới nhiều góc độ khác nhau nhưng đứng trên góc độ nghiên cứu và hướng nghiên cứu của đề tài thì chưa có một nghiên cứu nào đề cập một cách tổng thể và toàn diện.

Nội dung nghiên cứu của đề tài là bức tranh tổng thể về vấn đề hoạch định đường cơ sở, đó là vấn đề cấp thiết đối với cộng đồng quốc tế nói chung và các quốc gia có biển nói riêng. Đối với các quốc gia có biển, theo Công ước Luật biển 1982, các quốc gia được mở rộng chủ quyền, các quyền chủ quyền và quyền tài phán của mình ra các vùng biển. Việc mở rộng của các quốc gia đã làm xuất hiện các vùng biển chồng lấn cần phải phân định và chiều rộng của các vùng biển này đều tính từ đường cơ sở.

Đề tài này nhằm giới thiệu các phương pháp hoạch định đường cơ sở đối với các quốc gia có vùng biển chồng lấn hoặc đối diện theo Công ước Luật biển 1982 và quy định định của pháp luật Việt Nam về đường cơ sở.

Qua đó, so sánh cách hoạch định đường cơ sở của một số nước từ đó đề tài rút ra một số bài học trong việc hoạch định đường cơ sở đối với các vùng biển của Việt Nam.

## **6. Phương pháp nghiên cứu**

Để làm rõ vấn đề trên, Luận văn sử dụng các phương pháp nghiên cứu sau:

- Thu thập tài liệu để rà soát, phân tích, tham khảo thông tin
- Tổng hợp, kế thừa các nghiên cứu trước đây liên quan đến đề tài nghiên cứu của tác giả
- Sử dụng các phương pháp nghiên cứu duy vật biện chứng, kết hợp với các
- phương pháp thống kê, phân tích, so sánh và đối chiếu tổng hợp để làm sáng rõ những vấn đề cần nghiên cứu.
- Nghiên cứu trực tiếp các quy định của pháp luật Quốc tế; các quy định của pháp luật Việt Nam để làm sáng tỏ vấn đề cần đặt ra trong luận văn
- Bên cạnh đó, đề tài cũng được nghiên cứu thông qua phương pháp phân tích, bình luận, tổng hợp so sánh khi nghiên cứu một vấn đề cụ thể.

## **7. Kết cấu của luận văn**

Ngoài phần mở đầu, kết luận và danh mục tài liệu tham khảo, nội dung của luận văn gồm 3 chương:

*Chương 1:* Các vấn đề cơ bản về đường cơ sở

*Chương 2:* Quy định của Công ước Luật biển 1982 và pháp luật nước ngoài về đường cơ sở

*Chương 3:* Thực trạng pháp luật Việt Nam về đường cơ sở và kiến nghị đề xuất

### ***Chương 1***

## **CÁC VẤN ĐỀ CƠ BẢN VỀ ĐƯỜNG CƠ SỞ**

### **1.1. Khái niệm và phân loại đường cơ sở**

#### ***1.1.1. Đường cơ sở theo quy định của Công ước Luật biển 1982***

Công ước Luật biển 1982 không có bất cứ điều khoản nào quy định cụ thể về khái niệm đường cơ sở. Tuy nhiên, do đường cơ sở là cơ sở pháp lý quan trọng nhất để quốc gia ven biển hoạch định và tuyên bố các vùng biển thuộc chủ quyền (nội thủy và lãnh hải) và các vùng biển thuộc quyền chủ quyền của quốc gia (vùng tiếp giáp lãnh hải, vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa) nên trong Công ước luật biển 1982 có nhiều điều luật quy định các nội dung liên quan đến đường cơ sở.

Điều 3 của Công ước luật biển 1982 đã quy định việc xác định chiều rộng lãnh hải “Mọi quốc gia đều có quyền ấn định chiều rộng lãnh hải của mình; chiều rộng này không vượt quá 12 hải lý kể từ đường cơ sở được vạch ra theo đúng Công ước”.

Công ước luật biển 1982 quy định cách thức xác định đường cơ sở thông thường và đường cơ sở thẳng như sau: theo quy định tại Điều 5 của Công ước luật biển 1982 “trừ khi có quy định trái ngược của Công ước, đường cơ sở

thông thường dùng để tính chiều rộng lãnh hải là ngấn nước triều thấp nhất dọc theo bờ biển, như được thể hiện trên các hải đồ tỷ lệ lớn đã được các quốc gia ven biển chính thức công nhận” và cũng theo quy định tại Điều 7 của Công ước “Ở nơi nào bờ biển bị khoét sâu và lồi lõm hoặc nếu có một chuỗi đảo nằm sát ngay và chạy dọc theo bờ biển, phương pháp đường cơ sở thẳng nối liền các điểm thích hợp có thể được sử dụng để kẻ đường cơ sở dùng để tính chiều rộng lãnh hải”.

Như vậy, mặc dù Công ước luật biển 1982 không đưa khái niệm cụ thể nào về đường cơ sở nhưng qua nghiên cứu các điều luật có liên quan trong Công ước, chúng ta có thể rút ra khái niệm pháp lý về đường cơ sở như sau: đường cơ sở của quốc gia trên biển là cột mốc pháp lý được vạch dựa vào ngấn nước thủy triều xuống thấp nhất dọc theo chiều hướng chung của bờ biển hoặc là đường thẳng gãy khúc nối liền các mũi, các đỉnh, các đảo ven bờ để các quốc gia xác định chiều rộng các vùng biển thuộc chủ quyền và quyền chủ quyền của quốc gia. Đường cơ sở chính là ranh giới phía trong của lãnh hải và ranh giới phía ngoài của nội thủy.

Đường cơ sở không chỉ được xác định ở các quốc gia ven biển mà đường cơ sở còn được xác định ở các quốc gia quần đảo. Quy định về đường cơ sở ở các quốc gia quần đảo vừa kế thừa cách xác định đường cơ sở truyền thống và vừa có một số đặc thù riêng. Muốn xác định được vùng nước quần đảo cần phải vạch đường cơ sở quần đảo. Đường cơ sở quần đảo có thể do quốc gia đơn phương vạch ra nhưng phải đáp ứng được các điều kiện theo quy định cụ thể tại Điều 47 của Công ước luật biển 1982

Vùng nước phía trong đường cơ sở quần đảo được gọi là vùng nước quần đảo thuộc chủ quyền hoàn toàn của quốc gia quần đảo. Quốc gia quần đảo có chủ quyền trong vùng nước quần đảo. Chủ quyền này được mở rộng đến vùng trời phía trên, đáy và dưới đáy vùng nước quần đảo.

### ***1.1.2. Phân loại đường cơ sở theo Công ước Luật biển 1982***

Việc ấn định chiều rộng lãnh hải có xu hướng dịch chuyển biên giới quốc gia trên biển ra xa về hướng biển. Nó phụ thuộc rất nhiều vào việc vạch đường cơ sở dùng để tính chiều rộng lãnh hải, đường ranh giới trong của lãnh hải. Theo thực tiễn và pháp luật quốc tế có hai phương pháp chính để vạch đường cơ sở để tính chiều rộng lãnh hải. Đó là: đường cơ sở thông thường và đường cơ sở thẳng.

**Phương pháp đường cơ sở thông thường:** hay được áp dụng đối với những vùng có bờ biển bằng phẳng, không lồi lõm, khúc khuỷu.

Theo quy định tại Điều 5 của Công ước Luật biển 1982 “trừ khi có quy định trái ngược của Công ước, đường cơ sở thông thường dùng để tính chiều rộng lãnh hải là ngấn nước triều thấp nhất dọc theo bờ biển, như được thể hiện trên các hải đồ tỷ lệ lớn đã được các quốc gia ven biển chính thức công nhận”. Trong trường hợp những bộ phận đảo cấu tạo bằng san hô hoặc các đảo có đá ngầm ven bờ bao quanh thì đường cơ sở dùng để tính chiều rộng lãnh hải là



ngấn nước triều thấp nhất ở bờ phía ngoài cùng của các mỏm đá như đã được thể hiện trên hải đồ được quốc gia ven biển chính thức công nhận (Điều 6 Công ước Luật biển 1982). Như vậy, có thể lấy ngấn nước triều thấp nhất (trong một ngày đêm, một tháng hoặc một năm) dọc theo bờ biển, đảo, quần đảo để xác định đường cơ sở. Tuy nhiên, thủy triều và biên độ thủy triều thấp nhất ở mỗi nơi không giống nhau, hơn nữa từng nước tự xác định mực nước chuẩn (số 0 hải đồ) của mình nên giới hạn này không thể thống nhất với mọi nước và đây là vấn đề thuộc chủ quyền của quốc gia ven biển.

Cả Công ước 1958 về lãnh hải và vùng tiếp giáp và Công ước luật biển 1982 đều mô tả ngấn nước triều thấp nhất là đường cơ sở thông thường và nó có ưu điểm phản ánh đúng đường bờ biển của các quốc gia và hạn chế bớt sự mở rộng các vùng biển thuộc quyền tài phán quốc gia. Công ước Luật biển 1982 cũng quy định đối với các đảo cấu tạo bằng san hô hoặc các đảo có đá ngầm ven bờ bao quanh, phương pháp đường cơ sở thông thường cũng được áp dụng (Điều 6). Tuy nhiên, phương pháp này rất khó áp dụng đối với các bờ biển khúc khuỷu, lồi lõm.

**Phương pháp đường cơ sở thẳng:** được áp dụng ở những nơi địa hình bờ biển lồi lõm, khúc khuỷu, quanh co, có nhiều đảo gần bờ. Ở những khu vực này, ngấn nước triều thấp nhất không thể hiện được rõ ràng nên người ta chọn những điểm ở ngoài cùng của các mũi, các điểm nhô ra nhất của các đảo ven bờ mà khi nối chúng lại với nhau thành một đường gãy khúc liên tiếp làm đường cơ sở để tính lãnh hải.

Khoản 1 Điều 7 của Công ước Luật biển 1982 có quy định cụ thể về phương pháp này. Theo đó “Ở nơi nào bờ biển bị khoét sâu và lồi lõm hoặc nếu có một chuỗi đảo nằm sát ngay và chạy dọc theo bờ biển, phương pháp đường cơ sở thẳng nối liền các điểm thích hợp có thể được sử dụng để kẻ đường cơ sở dùng để tính chiều rộng lãnh hải” và theo quy định tại khoản 2 Điều 7 “Ở nơi nào bờ biển cực kỳ không ổn định do có một châu thổ và những đặc điểm tự nhiên khác, các điểm thích hợp có thể được lựa chọn dọc theo ngấn nước triều thấp nhất có chuyển dịch vào phía trong bờ, các đường cơ sở đã được vạch ra vẫn có hiệu lực cho tới khi các quốc gia ven biển sửa đổi đúng theo Công ước”. Tuy nhiên, khi vạch đường cơ sở thẳng, quốc gia ven biển cần đảm bảo: đường cơ sở thẳng này không được đi chệch quá xa xu hướng chung của bờ biển và các vùng biển ở bên trong đường cơ sở này phải gắn với đất liền đủ đến mức được đặt dưới chế độ nội thủy; các đoạn 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 các đèn biển hoặc các thiết bị tương tự thường xuyên nhô trên mặt nước; phương pháp kẻ đường cơ sở thẳng do một quốc gia áp dụng không được làm cho lãnh hải của một quốc gia khác bị tách khỏi biển cả hoặc vùng đặc quyền kinh tế.

## **1.2. Lịch sử hình thành**

Theo nghiên cứu của các nhà khoa học, diện tích của hành tinh chúng ta là khoảng 510 triệu km<sup>2</sup>, phần mà nước biển che phủ chiếm khoảng trên

360 triệu km<sup>2</sup>, tức là chiếm khoảng trên 70%. Trong nước biển có chứa tất cả các nguyên tố hoá học trong bảng tuần hoàn Mendelêép, hơn nữa số lượng của những nguyên tố đó đạt đến con số kỳ lạ, trong nước biển có khoảng 10 tỷ tấn vàng, khoảng 500 tỷ tấn bạc, khoảng 4 tỷ tấn uran và trữ lượng các nguyên tố khác nhiều đến nỗi không thể so sánh với bất kỳ trữ lượng nào đã tìm thấy trên đất liền.

Chính vì lý do đó, các quốc gia phát triển đã và đang thi nhau “tấn công” vào đại dương. Nếu lợi ích của biển và đại dương đem đến cho các quốc gia có biển ngày càng cao thì các mâu thuẫn trong lĩnh vực đó cũng ngày càng nảy sinh và càng diễn ra gay gắt, đặc biệt về mặt kinh tế, quân sự và an ninh quốc phòng. Những mâu thuẫn này diễn ra giữa tất cả các quốc gia trên thế giới, giữa các quốc gia phát triển và các quốc gia đang phát triển, giữa các quốc gia có chế độ kinh tế, chính trị xã hội khác nhau, giữa các quốc gia có biển và các quốc gia không có biển hoặc có địa lý bất lợi về biển. Muốn giải quyết những mâu thuẫn đó cần phải có những qui định pháp lý được chấp nhận chung để điều hòa mọi quan hệ giữa các quốc gia. Có một chế độ, trật tự pháp lý để góp phần xây dựng và phát triển sự hợp tác quốc tế, đảm bảo duy trì hoà bình và an ninh cho các dân tộc trên thế giới ở trên biển và đại dương. Vào đầu thế kỷ 20, nhiều quốc gia biểu lộ ý muốn mở rộng quyền tuyên bố chủ quyền quốc gia nhằm đưa các nguồn tài nguyên khoáng sản, bảo vệ nguồn cá và có các phương tiện để thực thi kiểm soát ô nhiễm. Hội Quốc Liên đã tổ chức một hội nghị năm 1930 tại Hague để bàn về điều này, nhưng hội nghị không đạt được thỏa thuận nào.

Trong khi đó, quốc gia đầu tiên phản ánh nguyên tắc luật bất thành văn quốc tế về quyền một quốc gia để bảo vệ tài nguyên thiên nhiên của mình là Hoa Kỳ. Vào năm 1945, Tổng thống Harry S. Truman đã mở rộng sự kiểm soát quốc gia trên các tài nguyên thiên nhiên ở trong thềm lục địa của mình. Các quốc gia khác cũng nhanh chóng ganh đua theo Mỹ. Giữa năm 1946 và 1950, Argentina, Chile, Peru và Ecuador đều nói rộng chủ quyền của mình ra khoảng cách 200 hải lý nhằm bao quát cả ngư trường trong hải lưu Humboldt của họ. Các quốc gia khác đã nói rộng vùng lãnh hải đến 12 hải lý.

Cho đến năm 1967, chỉ có 25 quốc gia vẫn sử dụng giới hạn 3 hải lý, 66 quốc gia đã quy định giới hạn lãnh hải 12 hải lý và 8 quốc gia đưa ra giới hạn 200 hải lý. Theo bảng này, đến ngày 27 tháng 7 năm 2007, chỉ có vài nước sử dụng giới hạn 3 hải lý là (Jordan, Palau và Singapore). Giới hạn 3 hải lý này cũng được sử dụng ở một số đảo của Úc, một khu vực của Belize, một vài eo biển của Nhật Bản, một vài khu vực của Papua New Guinea, và một vài lãnh thổ phụ thuộc của Anh Quốc như Anguilla.

Hầu hết các quốc gia đều nhận thức rằng, để xác định bề rộng của lãnh hải, trước hết phải xác định được đường cơ sở, đó là ranh giới phía trong của lãnh hải. Có được đường cơ sở rồi, chỉ việc vẽ tiếp đường ranh giới phía ngoài một đường cách đều so với đường cơ sở với chiều rộng đã được qui định là có được lãnh hải.

### ***1.2.1. Hội nghị La Hay (từ ngày 13/3/1930 đến ngày 12/4/1930)***

Hội quốc liên quyết định triệu tập trong năm 1930 một hội nghị tại La Hay để “pháp điển hoá luật biển”. Hội nghị thành lập một Ủy ban các chuyên gia trừ bị, do Tổng thư ký Hămmácgiôn làm chủ tịch. Ủy ban trừ bị đã gửi câu hỏi thăm dò Chính phủ của các quốc gia về nội dung nêu trên và hội nghị đã chính thức được tiến hành tại La Hay từ ngày 13/3/1930 đến ngày 12/4/1930. Đây là hội nghị quốc tế đầu tiên bàn về việc sử dụng và khai thác biển. Hội nghị có sự tham gia của 47 quốc gia với 8 phiên họp toàn thể, tập trung bàn cãi hai vấn đề chủ yếu là bề rộng lãnh hải và vùng tiếp giáp. Tại đây, những vấn đề quan trọng của Luật biển đã được đưa ra nguyên tắc như: tự do hàng hải, các vấn đề về đường cơ sở, quyền đi lại không gây hại trong lãnh hải, chế độ pháp lý của vùng tiếp giáp lãnh hải... Nhưng do có quá nhiều bất đồng giữa các nhóm quốc gia về các vấn đề này nên đến phiên họp thứ 8 (ngày 12/4/1930) vẫn không thoả thuận được với nhau. Tuy hội nghị không thống nhất được các quy định về chiều rộng lãnh hải chung nhưng đạt được sự đồng thuận trong việc công nhận các quốc gia có một vùng lãnh hải rộng ít nhất ba (03) hải lý và một vùng tiếp giáp lãnh hải. Sau thất bại của hội nghị La Hay năm 1930, cho đến cả sau đại chiến thế giới lần thứ hai, không nước nào đặt lại vấn đề pháp điển hoá luật biển.

### ***1.2.2. Hội nghị quốc tế lần thứ nhất về luật biển Gionevơ (từ ngày 24/02/1958 đến ngày 27/4/1958)***

Đại hội đồng Liên hợp quốc đã quyết định triệu tập một hội nghị quốc tế để “xem xét luật biển có tính đến không chỉ những mặt pháp lý, mà còn tính đến cả các mặt kỹ thuật, sinh vật, kinh tế và chính trị của vấn đề”. Đại hội đồng giao việc chuẩn bị cho Tiểu ban I do Bailey làm chủ tịch. Hội nghị đã chính thức tiến hành tại Gionevơ từ ngày 24/02/1958 đến ngày 27/4/1958, có 85 nước tham gia, đã đi tới bốn Công ước ký ngày 29/4/1958. Đó là: **“Công ước về lãnh hải và vùng tiếp giáp”**, **“Công ước về đánh cá và bảo vệ các tài nguyên sinh vật của biển”**, **“Công ước về thềm lục địa”**, **“Công ước về biển cả”** và một nghị định thư về việc giải quyết bắt buộc các tranh chấp. Nghị định thư này coi như một phụ lục của các công ước trên và có hiệu lực thi hành từ ngày 30/9/1962. Nhưng việc có ký vào nghị định thư này hay không là tùy mỗi quốc gia quyết định.

Nhìn chung, cũng giống như hội nghị La Hay 1930, hội nghị Gionevơ 1958 lại thất bại trong việc định bề rộng của lãnh hải. Tuy vậy, hội nghị đã giải quyết được vấn đề một cách gián tiếp là đề nghị giới hạn lãnh hải không được rộng quá 12 hải lý (khoản 2 Điều 24 Công ước về lãnh hải và vùng tiếp giáp năm 1958) và đã mở rộng việc thảo luận về vùng tiếp giáp lãnh hải và vùng tiếp giáp đặc quyền đánh cá ra thảo luận.

### ***1.2.3. Hội nghị quốc tế lần thứ hai về luật biển Gionevơ (từ ngày 17/3/1960 đến ngày 26/4/1960)***

Ngày 10/12/1958 Đại hội đồng Liên hợp quốc đã ra nghị quyết triệu tập

hội nghị quốc tế hai về luật biển nhằm “xét một lần nữa vấn đề chiều rộng của lãnh hải và vấn đề giới hạn của các vùng đánh cá”. Hội nghị đã tiến hành họp chính thức từ ngày 21/3/1960 đến ngày 13/4/1960 với 28 phiên họp toàn thể. Các đại diện quốc gia trong hội nghị đã bàn cãi và kiên trì bảo vệ quan điểm có lợi cho mình và bất đồng vẫn rất sâu sắc. Tại hội nghị, không quốc gia nào đề nghị chiều rộng lãnh hải là 3 hải lý, chỉ có đề nghị từ 6 đến 12 hải lý, ngoài lãnh hải đó ra là một vùng tiếp giáp lãnh hải. Cuối cùng, hội nghị thất bại mà không đưa ra một quan điểm thống nhất về bề rộng lãnh hải.

#### ***1.2.4. Hội Nghị Liên Hiệp Quốc về Luật Biển Lần III***

Năm 1967, có rất nhiều các tuyên bố khác nhau về lãnh hải đã được nêu ra tại Liên hợp quốc. Năm 1973, Hội nghị Liên hợp quốc lần thứ 3 về Luật biển (Third United Nations Conference on the Law of the Sea) được tổ chức tại New York. Để cố gắng giảm khả năng các nhóm quốc gia thống trị đàm phán, hội nghị dùng một quy trình đồng thuận thay cho bỏ phiếu lấy đa số. Với hơn 160 quốc gia tham gia, hội nghị kéo dài đến năm 1982. Kết quả Công ước Luật biển năm 1982 ra đời và công ước có hiệu lực từ ngày 16 tháng 11 năm 1994, một năm sau khi Guyana - nước thứ 60 ký công ước.

#### **1.3. Vai trò của đường cơ sở**

Như đã đề cập ở trên, đường cơ sở có vai trò rất quan trọng đó là căn cứ để xác định chủ quyền của quốc gia trên biển. Đường cơ sở là đường cơ bản mà căn cứ vào đó quốc gia ven biển hoặc quốc gia quần đảo xác định chiều rộng lãnh hải hướng về phía biển cả và chiều rộng đó được tính từ đường cơ sở. Đường cơ sở là ranh giới phía trong của lãnh hải và ranh giới phía ngoài của nội thủy. Bởi vậy, khi quốc gia muốn tính chiều rộng lãnh hải trước hết phải xác định được đường cơ sở. Đường cơ sở cũng được dùng làm căn cứ gốc để xác định các vùng biển khác ngoài lãnh hải như vùng tiếp giáp lãnh hải, vùng đặc quyền kinh tế, thềm lục địa.

Đường cơ sở đã trở thành cột mốc, cơ sở pháp lý quốc tế vững chắc, quan trọng được thừa nhận và luôn được viện dẫn trong cuộc đấu tranh cam go, phức tạp để bảo vệ các vùng biển như lãnh hải, tiếp giáp lãnh hải, vùng đặc quyền kinh tế, thềm lục địa và các quyền và lợi ích chính đáng của quốc gia ven biển. Nếu không xác định được đường cơ sở, tàu thuyền nước ngoài không xác định được đâu là nội thủy, đâu là lãnh hải để tiến hành các hoạt động hàng hải.

Đường cơ sở là căn cứ pháp lý để xác định các vùng biển tranh chấp. Quy chế pháp lý đối với lãnh hải đã trở thành biện pháp giải tỏa các yêu sách xung đột giữa các quốc gia với nhau, nếu không có đường cơ sở sẽ dẫn đến rất nhiều tranh chấp giữa các quốc gia có các vùng biển đối diện hoặc liền kề. Việc xác định đường cơ sở có ý nghĩa pháp lý quan trọng đối với quốc gia do cách kẻ đường cơ sở sẽ quyết định một vùng biển có thể trở thành lãnh hải hoặc một khu vực lãnh hải có thể trở thành nội thủy. Ranh giới tất cả các vùng biển đều được xác định từ đường cơ sở này. Đường cơ sở của một quốc gia có tầm quan trọng tương đương với biên giới trên bộ của quốc gia đó và có ảnh hưởng tới

chủ quyền và quyền lợi của những quốc gia khác. Nói tóm lại, theo quy định của Công ước Luật biển 1982, việc xác định đường cơ sở có vai trò rất quan trọng vì đó là “cột mốc”, là cơ sở pháp lý để các quốc gia hoạch định các vùng biển như lãnh hải, tiếp giáp lãnh hải, vùng đặc quyền kinh tế, thềm lục địa cũng như xác định quy chế pháp lý của các vùng biển thuộc chủ quyền, quyền chủ quyền và quyền tài phán của quốc gia ven biển. Đường cơ sở cũng là căn cứ pháp lý để giải quyết tranh chấp giữa các quốc gia có vùng biển đối diện hoặc liền kề.

#### **1.4. Nguồn luật**

Nguồn luật của đường cơ sở bao gồm:

- Điều ước quốc tế đa phương và song phương
- Tập quán quốc tế, học thuyết về biển, giáo trình, sách chuyên khảo
- Phán quyết của cơ quan tài phán quốc tế
- Hành vi pháp lý đơn phương của các chủ thể Luật biển quốc tế
- Văn kiện pháp lý quốc tế khác trong lĩnh vực Luật biển

### ***Chương 2***

## **QUY ĐỊNH CỦA CÔNG ƯỚC LUẬT BIỂN 1982 VÀ PHÁP LUẬT NƯỚC NGOÀI VỀ ĐƯỜNG CƠ SỞ**

#### **2.1. Quy định về đường cơ sở trong Công ước Luật biển 1982.**

Như đã trình bày ở trên, Công ước Luật biển 1982 không có bất cứ điều khoản nào quy định cụ thể về khái niệm đường cơ sở. Tuy nhiên, do đường cơ sở là cơ sở pháp lý quan trọng nhất để quốc gia ven biển hoạch định và tuyên bố các vùng biển thuộc chủ quyền (nội thủy và lãnh hải) và các vùng biển thuộc quyền chủ quyền của quốc gia (vùng tiếp giáp lãnh hải, vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa) nên trong Công ước luật biển 1982 có nhiều điều luật quy định các nội dung liên quan đến đường cơ sở. Để xác định được giới hạn, phạm vi các vùng biển thuộc các chế độ pháp lý khác nhau việc đầu tiên các quốc gia ven biển, các quốc gia quần đảo phải làm là xác định hệ thống đường cơ sở dùng để tính chiều rộng lãnh hải.

Tại Điều 3 của Công ước luật biển 1982 đã quy định việc xác định chiều rộng lãnh hải như sau “Mọi quốc gia đều có quyền ấn định chiều rộng lãnh hải của mình; chiều rộng này không vượt quá 12 hải lý kể từ đường cơ sở được vạch ra theo đúng Công ước”.

Việc ấn định chiều rộng lãnh hải có xu hướng dịch chuyển biên giới quốc gia trên biển ra xa về hướng biển. Nó phụ thuộc rất nhiều vào việc vạch đường cơ sở dùng để tính chiều rộng lãnh hải, đường ranh giới phía trong của lãnh hải. Theo thực tiễn và pháp luật quốc tế có hai phương pháp chính để vạch đường cơ sở để tính chiều rộng lãnh hải. Đó là: đường cơ sở thông thường và đường cơ sở thẳng.

**\* Đường cơ sở thông thường:**

Công ước về lãnh hải và vùng tiếp giáp năm 1958 có quy định tại Điều 3: “Trừ trường hợp có quy định khác của Công ước, đường cơ sở thông thường để tính chiều rộng lãnh hải là ngấn nước ròng thấp nhất lượn theo bờ biển như được thể hiện trên các hải đồ tỷ lệ lớn đã được các quốc gia ven biển chính thức công nhận”. Trong thực tế, hiểu “ngấn nước ròng thấp nhất” không phải đã thống nhất, có quốc gia thì cho đây là mức thấp nhất trung bình trong một thời kỳ nào đó, có quốc gia thì hiểu đây là mức thấp nhất tuyệt đối, có quốc gia lại cho rằng đó là mức thấp nhất lịch sử. Đây là vấn đề chủ quyền của quốc gia ven bờ, các quốc gia khác rất khó có điều kiện kiểm tra hoặc đối chiếu, cho nên cách thiết thực nhất vẫn là công bố trên hải đồ được các quốc gia ven biển chính thức công nhận.

Phương pháp đường cơ sở thông thường liên quan nhiều tới sự thay đổi mực nước biển, tới mực 0 thủy triều trên các hải đồ. Mực 0 này rất khác nhau giữa các quốc gia và ngay cả giữa các vùng của cùng một bờ biển quốc gia. Phương pháp này đã được ghi nhận và trở thành nguyên tắc luật quy định tại Điều 5 của Công ước năm 1982 “Trừ khi có quy định khác trong Công ước, đường cơ sở thông thường dùng để tính chiều rộng lãnh hải là ngấn nước thủy triều thấp nhất dọc theo bờ biển, như được thể hiện trên các hải đồ tỷ lệ lớn đã được các quốc gia ven biển chính thức công nhận”. Tuy nhiên, phương pháp này không cho phép mở rộng các vùng biển và rất khó áp dụng đối với các bờ biển khúc khuỷu, phức tạp.

Cả Công ước về lãnh hải và vùng tiếp giáp năm 1958 và Công ước Luật biển 1982 đều mô tả ngấn nước triều thấp nhất là đường cơ sở thông thường và nó có ưu điểm phản ánh đúng đường bờ biển của các quốc gia và hạn chế bớt sự mở rộng các vùng biển thuộc quyền tài phán quốc gia.

**\* Đường cơ sở thẳng:** Công ước về lãnh hải và vùng tiếp giáp năm 1958 tại Điều 4 đã chính thức thừa nhận phương pháp đường cơ sở thẳng và nêu kèm theo các điều kiện: áp dụng cho bờ biển lồi lõm nhiều hoặc có những dãy đảo dọc theo bờ biển, đường thẳng nối liền các điểm thích hợp với nhau; đường đó không được đi chệch quá xa chiều hướng chung của bờ biển; không được nối với các cồn hoặc bãi ngầm chỉ nhô lên khi nước triều thấp, trừ phi trên cồn đó có đặt hải đăng hoặc các thiết bị tương tự luôn luôn cao hơn biển; có tính đến quyền lợi kinh tế của vùng đã có từ lâu đời; không được lấn sang lãnh hải nước khác; nước ven biển phải vẽ trên hải đồ và công bố cho mọi người biết.

Điều 7 của Công ước Luật biển 1982 lặp đi lặp lại gần như nguyên văn Điều 4 của Công ước về lãnh hải và vùng tiếp giáp năm 1958 được rút ra từ các phán quyết của Tòa án pháp lý quốc tế trong vụ ngư trường Anh - Nauy. Đường cơ sở thẳng có thể được vạch dọc theo bờ biển bị khoét sâu hoặc lồi lõm, hoặc có một chuỗi đảo nằm sát ngay bờ biển. Các đường cơ sở thẳng phải vạch để đáp ứng các yêu cầu hướng đi chung của bờ biển, nối liền với chế độ nội thủy.

Công ước Luật biển 1982 đã quy định ba khả năng để áp dụng phương

pháp đường cơ sở thẳng, đó là: ở những nơi bờ biển khúc khuỷu, bị khoét sâu và lồi lõm; ở những nơi có một chuỗi đảo nằm sát ngay và chạy dọc theo bờ biển; ở những nơi có các điều kiện thiên nhiên đặc biệt gây ra sự không ổn định của bờ biển như sự hiện diện của các châu thổ. Nhưng đường cơ sở thẳng vạch ra này phải đi theo xu hướng chung của bờ biển và không được cách xa bờ. Như vậy, ranh giới ngoài của lãnh hải là đường chạy song song với đường cơ sở và cách đều đường cơ sở một khoảng cách tối đa là 12 hải lý. Ranh giới ngoài của lãnh hải được coi là đường biên giới quốc gia trên biển.

Tại điểm b Điều 46 Công ước Luật biển 1982, khái niệm quần đảo cũng được quy định rất rõ ràng: “Quần đảo” (Archipel) là một tổng thể các đảo, kể cả các bộ phận của các đảo, các vùng nước tiếp liền và các thành phần tự nhiên khác có liên quan với nhau đến mức tạo thành về thực chất một thể thống nhất về địa lý, kinh tế và chính trị, hay được coi như thế về mặt lịch sử”. Như vậy để một nhóm đảo trở thành quần đảo thì các đảo trong nhóm đảo đó phải có sự liên quan chặt chẽ với nhau về mặt địa lý, kinh tế, chính trị và lịch sử như một thể thống nhất. Theo quy định này “quốc gia quần đảo” là một nước hoàn toàn được cấu thành bởi một hay nhiều quần đảo và đảo (như Philippines, Indonesia). Vùng nước quần đảo là vùng biển nằm bên trong của đường cơ sở quần đảo dùng để tính chiều rộng lãnh hải và do quốc gia quần đảo ấn định. Các vùng lãnh hải, vùng tiếp giáp, vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa của quốc gia quần đảo đều được tính từ đường cơ sở quần đảo.

Bởi vậy, muốn xác định được vùng nước quần đảo cần phải vạch được đường cơ sở quần đảo. Theo quy định tại khoản 1 Điều 47 Công ước Luật biển 1982:” Một quốc gia quần đảo có thể vạch các đường cơ sở thẳng của quần đảo nối liền các điểm ngoài cùng của các đảo xa nhất và các bãi đá lúc chìm lúc nổi của quần đảo, với điều kiện là tuyến các đường cơ sở này bao lấy các đảo chủ yếu và xác lập một khu vực mà tỷ lệ diện tích nước đó với đất, kể cả vành đai san hô, phải ở giữa tỷ lệ số 1/1 và 9/1”.

Thêm nữa, khi nghiên cứu về đường cơ sở, một nội dung rất quan trọng đó là nghiên cứu về đường cơ sở đối với các vùng biển của đảo thuộc quốc gia có đảo. Tại Hội nghị của Liên hợp quốc về luật biển lần III, về cơ bản đại diện các quốc gia cho rằng định nghĩa đảo trong Công ước Luật biển mới nên kế thừa định nghĩa đảo trong Công ước về lãnh hải và vùng tiếp giáp năm 1958. Bên cạnh đó, định nghĩa trong Công ước mới cũng phản ánh được những phát triển mới cũng như sự hình thành khái niệm vùng đặc quyền kinh tế và xác định rõ hơn các yếu tố cấu thành đảo (Điều 121)

Nhìn chung, các quy định về đường cơ sở trong Công ước Luật biển 1982 đã kế thừa và phát triển các quy định về đường cơ sở của Công ước về lãnh hải và vùng tiếp giáp năm 1958.

## **2.2. Pháp luật nước ngoài về đường cơ sở**

### **2.2.1. Quy định về đường cơ sở và hoạch định đường cơ sở theo quy định của nước Cộng hòa nhân dân Trung Hoa**

Sau khi nước Cộng hòa nhân dân Trung Hoa được thành lập từ năm 1949 đến nay, Đảng và Chính Phủ Trung Quốc rất coi trọng tăng cường phát triển sự nghiệp nhằm thúc đẩy sự phát triển kinh tế xã hội của quốc gia. Trung Quốc không ngừng kiên toàn và đẩy mạnh thể chế quy hoạch biển, quản lý biển và xây dựng pháp luật về biển. Trung Quốc đã cho ban hành nhiều văn bản khẳng định chủ quyền, quyền chủ quyền đối với các biển đảo. Trong phạm vi luận văn này, chỉ nghiên cứu một số quy định chủ yếu của Trung Quốc về đường cơ sở

Thứ nhất, tuyên bố ngày 04/9/1958 của Chính Phủ nước Cộng hòa nhân dân Trung Hoa về lãnh hải.

Thứ hai, quy định về đường cơ sở trong Luật về Lãnh hải và tiếp giáp Lãnh hải của nước Cộng hòa nhân dân Trung Hoa số 55 ngày 25/02/1992.

Thứ ba, tuyên bố của Chính Phủ Trung Quốc về đường cơ sở của Lãnh hải của nước Cộng hòa nhân dân Trung Hoa ngày 15/5/1996 (Nam Sa – Trường Sa).

Thứ tư, quyết định của Ủy ban thường vụ Đại hội đại biểu nhân dân toàn quốc Trung Quốc chấp thuận công ước của LHQ về Luật biển 1982.

Quy định của Trung Quốc về phương pháp xác định đường cơ sở và quy định về chiều rộng lãnh hải theo Tuyên bố năm 1958 và Luật lãnh hải và vùng tiếp giáp năm 1992 về cơ bản là phù hợp với các quy định của Công ước Luật biển 1982 như quy định về lãnh hải của Trung Quốc là 12 hải lý tính từ đường cơ sở của lãnh hải; đường cơ sở để tính chiều rộng lãnh hải là đường cơ sở thẳng. Tuy nhiên, Trung Quốc coi quần đảo Hoàng Sa, Trường Sa của Việt Nam là lãnh thổ lục địa của Trung Quốc là điều cần xem xét vì Việt Nam có chủ quyền hoàn toàn và không thể chối cãi đối với quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa. Mặt khác, trong tuyên bố ngày 04/9/1958 của Trung Quốc về lãnh hải và Tuyên bố này 15/5/1996 về đường cơ sở của lãnh hải Trung Quốc không đưa ra bất kỳ giải thích pháp lý nào mà khẳng định quy định lãnh hải 12 hải lý áp dụng cho tất cả lãnh thổ bao gồm đại lục và các đảo ven biển trong đó có quần đảo Tây Sa (Trường Sa), Nam Sa (Hoàng Sa) của Việt Nam. Vấn đề này còn được nhắc đến một lần nữa trong Quyết định của Ủy ban thường vụ Đại hội đại biểu nhân dân toàn quốc Trung Quốc chấp thuận công ước của LHQ về Luật biển 1982. Trung Quốc một lần nữa nhấn mạnh chủ quyền của mình đối với quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa đã được nêu tại Luật về lãnh hải và vùng tiếp giáp lãnh hải đã được ban hành ngày 25 tháng 2 năm 1992. Mục đích duy nhất của hàng loạt tuyên bố và quyết định này là xác định phạm vi chủ quyền của Trung Quốc như là một sự kiện đương nhiên. Qua nhận xét các điểm cơ sở quần đảo Hoàng Sa được Trung Quốc công bố, có thể thấy Trung Quốc đã vạch đường cơ sở thẳng nối liền các điểm nằm ngoài cùng của các đảo xa nhất và các bãi đá của quần đảo. Cách vạch đường cơ sở này của Trung Quốc tương tự như



cách vạch đường cơ sở quần đảo của quốc gia quần đảo được quy định tại Điều 47 của Công ước Luật biển 1982. Tuy nhiên, Trung Quốc không phải là một quốc gia quần đảo nên việc xác định đường cơ sở của quần đảo Hoàng Sa được quy định trong Tuyên bố năm 1996 của nước này là không phù hợp và vi phạm nghiêm trọng các quy định của luật pháp quốc tế và thực tiễn. Thêm vào đó, theo quy định tại tuyên bố ngày 15/5/1996 của Trung Quốc, Trung Quốc vẽ một đường cơ sở bao lấy toàn bộ điểm nhô ra nhất của quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa để từ đó có quyền tính ra vùng lãnh hải, vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa của quần đảo này. Tuy nhiên, theo Công ước Luật Biển 1982, không có điều khoản nào cho phép vẽ đường cơ sở bao lấy toàn bộ quần đảo của quốc gia ven biển khác. Bởi vậy, cách vẽ điểm cơ sở này của Trung Quốc không phù hợp với quy định của Công ước Luật biển 1982 và xâm phạm chủ quyền của quốc gia khác (cụ thể là Việt Nam).

Cho dù Trung Quốc có viện dẫn Công ước Luật biển 1982 để vẽ đường cơ sở, theo Điều 121, từng đảo trong đó có thể vẽ đường cơ sở với điều kiện phải nổi trên mặt nước khi thủy triều xuống thấp nhất. Ngoài ra, nếu được tính các đường cơ sở cho mỗi đảo thì các đảo đó phải thích hợp cho con người sinh sống, phải có đời sống kinh tế riêng. Nhưng quần đảo Hoàng Sa của Việt Nam phần lớn là rất nhiều đảo bé gồm đảo đá, bãi cạn, rạn san hô tạo thành một quần đảo. Các đảo nằm ở vùng khí hậu điều kiện thời tiết cực kỳ khắc nghiệt nên không thích hợp cho con người ở và càng không có đời sống kinh tế. Bởi vậy, việc Trung Quốc viện dẫn Công ước Luật biển 1982 không có cơ sở xác đáng và điều quan trọng nhất chỉ quốc gia ven biển, có chủ quyền đối với đảo đó mới có quyền như đã nêu tại Điều 121.

Cho tới nay về cơ bản, Trung Quốc đã ban hành khá đầy đủ các quy định pháp lý hỗ trợ cho việc đưa ra các yêu sách đòi hỏi chủ quyền ở Biển Đông như đã nêu ở trên. Các quy định của pháp luật Trung Quốc nhằm hướng tới hai mục đích chính: một mặt, hỗ trợ đắc lực cho yêu sách đòi hỏi chủ quyền đối với hai quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa và phần lớn Biển Đông theo yêu sách “đường lưỡi bò”. Mặt khác, Trung Quốc cũng cố gắng bám sát nội dung quy định của Công ước Luật biển 1982 và cụ thể hóa các quy định trong văn bản nội luật về các quyền của quốc gia ven biển. Tuy nhiên, nhiều quy định của pháp luật Trung Quốc không những trái với Công ước Luật biển 1982 mà xâm phạm chủ quyền của một số quốc gia trên Biển Đông điển hình là xâm phạm chủ quyền hai quần đảo Trường Sa và Hoàng Sa của Việt Nam (như sử dụng phương pháp xác định đường cơ sở của quốc gia quần đảo để xác định đường cơ sở quần đảo Hoàng Sa của Việt Nam).

### ***2.2.2. Quy định về đường cơ sở và hoạch định đường cơ sở theo quy định của nước Phillipin***

Philippines là quốc gia quần đảo nằm ở kinh độ từ 116040’ Đông đến

126034' Đông và vĩ độ từ 4040' Bắc đến 21010' Bắc trong khu vực Đông Nam Á với bốn mặt đất nước đều giáp biển. Lãnh thổ Philippines gồm 7107 hòn đảo lớn nhỏ với diện tích đất liền 300.000 km<sup>2</sup>. Philippines là đất nước quần đảo lớn thứ hai ở Đông Nam Á sau Indonesia.

Tuyên bố chủ quyền của Philippines ban đầu dựa trên tuyên bố cá nhân của Thuyền trưởng Thomas Cloma (một công dân Philippines) đưa ra vào năm 1947 khi ông tuyên bố phát hiện ra một nhóm đảo, đá nằm cách bờ Tây đảo Palawan 300 hải lý. Vào ngày 17/5/1951, tổng thống Philippines tuyên bố các đảo của quần đảo Trường Sa phải thuộc về lãnh thổ gần nhất là Philippines. Tuyên bố này đã bị các nước liên quan phản đối.

Ngày 11/5/1956, ông đã tuyên bố phát hiện ra một nhóm đảo trên Biển Đông và đặt tên là Nhóm đảo Kalayaan (nghĩa là Vùng đất Tự do). Kể từ năm 1971, Philippines đã chiếm giữ sáu đảo trong quần đảo Trường Sa. Vào ngày 11 tháng 6 năm 1978, Tổng thống Philippines ban hành Sắc lệnh Tổng thống số 1596 coi toàn bộ quần đảo Trường Sa (trừ Trường Sa Lớn và đảo Đá Lát) thuộc chủ quyền của Philippines và sáp nhập đơn vị hành chính này (gọi là Kalayaan) vào tỉnh đảo Palawan; quy thuộc các đảo thuộc quần đảo Trường Sa vào lãnh thổ Philippines; khẳng định chủ quyền về vùng biển và vùng trời trên các đảo thuộc chủ quyền của quốc gia này dựa trên sự giải thích về Hiệp ước Hòa bình San Francisco năm 1951, về tính kế cận, về quyền lợi an ninh quốc phòng sống còn của Philippines và về việc chiếm đóng thực tế. Ngày 11/6/1978, Philippines cũng đã ban hành Sắc lệnh Tổng thống số 1599 về việc thiết lập vùng đặc quyền kinh tế và nhằm mục đích khác (có giá trị sau 30 ngày) gồm 6 điều quy định về chế độ pháp lý của vùng đặc quyền kinh tế của Philippines, rộng 200 hải lý tính từ đường cơ sở trở ra, vùng này cũng bao gồm phần lớn khu vực quần đảo Trường Sa như Sắc lệnh trên.

Đường cơ sở của Philippines được quy định đầu tiên tại đạo luật RA 3046 (Luật đường cơ sở ngày 17/7/1961) và được sửa đổi bởi đạo luật 5446 (ngày 18/9/1968). Ngày 28/01/2009, Thượng viện Philippines thông qua dự luật số SB 2699 về đường cơ sở mới và ngày 02/02/2009, Hạ viện Philippines thông qua dự luật HB3216 một đường cơ sở khác của Philippines nhằm làm cơ sở cho việc xác định vùng biển: vùng lãnh hải 12 hải lý từ đường cơ sở, vùng tiếp giáp lãnh hải 24 hải lý, vùng đặc quyền kinh tế 200 hải lý, thềm lục địa 200 hải lý và thềm lục địa mở rộng 350 hải lý. Dự luật này đã đưa một số đảo thuộc quần đảo Trường Sa của Việt Nam vào hệ thống đường cơ sở của Philippines. Ngoài việc vi phạm chủ quyền của Việt Nam đối với quần đảo Trường Sa, dự luật này vi phạm vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa của Việt Nam, Malaysia, Brunei. Đe dọa quyền lợi trên Biển Đông của các nước hữu quan và sẽ tạo ra vùng chông lán về thềm lục địa với Việt Nam và các nước khác. Ngày 09/02/2009, Philippines đã chọn dự luật SB 2699 để hoạch định đường cơ sở mới của mình.

Hai dự luật này không khác nhau trong quan điểm về chủ quyền đối với Scarborough Shoal và phần vùng đảo Trường Sa mà Philippines yêu sách nhưng khác nhau ở cách dùng các đảo để vạch đường cơ sở. Dự luật HB 3216 dùng những đảo này để vạch đường cơ sở xa bờ để yêu sách các vùng biển một cách tối đa; ngược lại, dự luật SB 2699 chỉ dùng lãnh thổ chính để vạch đường cơ sở và vì vậy, có yêu sách nhỏ hơn đối với các vùng biển.

Ngày 10/3/2009, Quốc Hội Philippines đã thông qua đạo luật 5922 (một đạo luật sửa đổi bổ sung một số quy định của đạo luật RA 3046, cũng như được sửa đổi bởi đạo luật RA 5446 để xác định các đường cơ sở quần đảo của Philippine).

### ***2.2.3. Quy định về đường cơ sở và hoạch định đường cơ sở theo quy định của nước Indonesia***

Ngày 13 tháng 12 năm 1957, Indonesia lần đầu tiên thiết lập đường cơ sở của mình bằng cách giới thiệu khái niệm về đường cơ sở quần đảo thông qua Tuyên bố của Chính phủ, được gọi là Tuyên bố Djuanda. Tuyên bố sau đó trở thành luật số **4 /Prp 1960** về vùng biển Indonesia. Khái niệm mới của quốc gia quần đảo được chấp nhận bởi cộng đồng quốc tế tại Hội nghị thứ ba của Liên Hợp Quốc về Luật Biển là một phần của Công ước Luật biển 1982. Công ước Luật biển 1982 được Indonesia phê chuẩn vào năm 1985 (có hiệu lực vào năm 1994). Việc phê chuẩn mang lại giá trị pháp lý để cho Indonesia trở thành một trong những quốc gia quần đảo trên thế giới.

Theo giá trị pháp lý của Công ước Luật biển 1982, là một quốc gia quần đảo, vào năm 1996, Indonesia sửa đổi Luật số **4/ Prp.1960** bằng Luật **Số 6/1996** quy định về Vùng biển Indonesia. Indonesia cũng xây dựng đường cơ sở quần đảo mới của mình, bằng cách sử dụng định nghĩa mới về đường cơ sở quần đảo thẳng theo Công ước Luật biển 1982.

Trong những năm gần đây, Indonesia đã nhiều lần sửa quy định đường cơ sở quần đảo. Vào năm 1998, Indonesia ban hành Quy định của Chính phủ số **61/1998** (GR. 61/1998) về điểm cơ sở trên biển Natura và vào tháng 6 năm 2002, ban hành quy định số **38/2002** về Danh sách Tọa độ địa lý của đường cơ sở quần đảo của Indonesia. Các quy định cũ về đường cơ sở thẳng “từ điểm đến điểm” đã được điều chỉnh bởi đường cơ sở quần đảo thẳng mới như được định rõ theo Điều 47 của Công ước Luật biển 1982. Tiếp đó, ngày 19 tháng 5 năm 2008, chính phủ Indonesia đã ban hành quy định số **37/2008** về Danh sách Tọa độ địa lý của đường cơ sở quần đảo của Indonesia trên cơ sở sửa đổi quy định số 38/2002 và các đường cơ sở quần đảo Indonesia đã được trình tới Tổng thư ký Liên Hợp Quốc như quy định tại khoản 2 Điều 16 Công ước Luật biển 1982. Pháp luật là một trong những công cụ quan trọng để bảo vệ toàn vẹn lãnh thổ của Indonesia. Bên cạnh đó, nó cũng trở thành nền tảng như là một yếu tố hợp nhất quần đảo của các vùng biển Indonesia.

### *Chương 3*

## **THỰC TRẠNG PHÁP LUẬT VIỆT NAM VỀ ĐƯỜNG CƠ SỞ VÀ KIẾN NGHỊ ĐỀ XUẤT**

### **3.1. Các quy định của chính quyền Việt Nam cộng hòa về đường cơ sở**

Tại Hiệp định Geneve 1954, năm (5) ủy viên thường trực hội đồng bảo an gồm Mỹ, Liên Xô, Trung Quốc, Anh, Pháp đã kí và cộng đồng quốc tế thừa nhận Hiệp định đình chiến giữa Việt Nam Dân chủ Cộng hòa đã ký với Cộng hòa Pháp. Trong Hiệp định đình chiến đó Điều 4 nêu rằng Hoàng Sa, Trường Sa là của Việt Nam. Đây là văn bản quan trọng nhất, có tính pháp lý cao nhất, ở tầm vóc quốc tế toàn cầu. Hiệp định Geneve công nhận độc lập, chủ quyền và toàn vẹn lãnh thổ Việt Nam trong đó có hai quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa. Hai quần đảo này nằm phía nam vĩ tuyến 17 nên tạm thời thuộc sự quản lý của chính quyền miền Nam trong khi chờ đợi thống nhất đất nước bằng tổng tuyển cử. Tháng 4-1956, khi quân Pháp rút khỏi miền Nam Việt Nam, quân đội của chính quyền miền Nam Việt Nam sau là Việt Nam Cộng Hòa (VNCH) ra tiếp quản các đảo và quần đảo trên Biển Đông. Kể từ 1956, về pháp lý và trên thực tế chính quyền VNCH tiếp tục có nhiều hành động khẳng định chủ quyền của Việt Nam trên hai quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa.

Ngày 1-6-1956, Ngoại trưởng VNCH Vũ Văn Mẫu ra tuyên bố tái khẳng định chủ quyền của Việt Nam trên hai quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa. Ngày 22-10-1956, Sắc lệnh số 143/NV của Tổng thống VNCH thay đổi địa giới các tỉnh và tỉnh lỵ tại miền Nam (Nam Việt). Ngày 13-7-1961, Sắc lệnh số 174/NV của Tổng thống VNCH đặt quần đảo Hoàng Sa trước kia thuộc tỉnh Thừa Thiên, nay đặt thuộc tỉnh Quảng Nam. Thành lập một đơn vị hành chính cấp xã và lấy tên là xã Định Hải, trực thuộc quận Hòa Vang. Xã Định Hải đặt dưới quyền một phái viên hành chánh. Bằng Tuyên bố ngày 27-4-1965, VNCH đã chính thức thiết lập chiều rộng lãnh hải rộng 3 hải lý. Năm 1967, Tổng thống VNCH đã tuyên bố về thẩm quyền riêng biệt và quyền kiểm soát trực tiếp trên thêm lục địa tiếp giáp với lãnh hải. Năm 1970, VNCH thông qua Luật Dầu khí. Ngày 09-6-1971, công bố sơ đồ phân chia 33 lô dầu khí trên thêm lục địa theo quan điểm đơn phương của mình. Trong thời gian này, Việt Nam Dân chủ cộng hòa (VNDCCH) chưa đưa ra yêu sách và chưa công bố một văn bản quy phạm pháp luật nào về biển, ngoại trừ đã ký một số hiệp định nghề cá trong vịnh Bắc Bộ với Cộng hòa nhân dân Trung Hoa (CHND Trung Hoa) vào các năm 1957, 1960 và 1963. Ngày 13-7-1971, Bộ trưởng Ngoại giao VNCH Trần Văn Lắm có mặt tại Hội nghị lần thứ VI của Hiệp hội các Quốc gia châu Á-Thái Bình Dương ở Manila (Philippines) tái khẳng định chủ quyền của Việt Nam trên quần đảo Trường Sa. Ông Lắm cũng nhắc lại lời tuyên bố chủ quyền của Việt Nam đối với hai quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa của cựu Thủ tướng kiêm Ngoại trưởng Chính phủ Quốc gia Việt Nam Trần Văn Hữu tại Hội nghị San

Francisco (Hoa Kỳ) năm 1951. Ngày 01-4-1972, VNCH tuyên bố vùng đánh cá đặc quyền rộng 50 hải lý tính từ ranh giới ngoài của lãnh hải.

Vì vậy, tại phiên họp ngày 07-5-1975, Ủy ban kiểm tra tư cách thành viên tham gia Hội nghị của LHQ về Luật Biển lần thứ ba đã tuyên bố công nhận quyền đại diện của Chính phủ cách mạng lâm thời Cộng hòa Miền Nam Việt Nam. Sau khi thống nhất đất nước, quyền đại diện tham gia hội nghị này là Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam (CHXHCN Việt Nam). Đoàn đại biểu của Chính phủ Việt Nam tham dự Hội nghị đã ủng hộ việc xác lập lãnh hải rộng 12 hải lý, vùng đặc quyền về kinh tế 200 hải lý theo như tuyên bố về các vùng biển và thềm lục địa của Việt Nam ngày 12-5-1977. Tuyên bố ngày 12/5/1977 về lãnh hải, vùng tiếp giáp lãnh hải, vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa của Việt Nam có nêu lãnh hải rộng 12 hải lý, ở phía ngoài đường cơ sở nối liền các điểm nhô ra nhất của bờ biển và các điểm ngoài cùng của các đảo ven bờ của Việt Nam tính từ ngân nước thủy triều thấp nhất trở ra. Vùng biển ở phía trong đường cơ sở và giáp với bờ biển là nội thủy của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam. Việt Nam đã trở thành nước đầu tiên trong khu vực Đông Nam Á thiết lập vùng đặc quyền về kinh tế 200 hải lý.

Những quy định và tuyên bố của Chính quyền Việt Nam Cộng hòa là nền tảng và là căn cứ để đàm phán và phân định biển giữa Việt Nam – Indonesia, Việt Nam – Malaysia, Việt Nam – Thái Lan.

### **3.2. Các quy định của pháp luật Việt Nam về đường cơ sở**

#### ***3.2.1. Các văn bản quy phạm pháp luật và tuyên bố của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam về đường cơ sở***

Việt Nam có một dọc bờ biển dài khoảng 3.260 km, trải qua 16 vĩ độ (giữa vĩ tuyến 7 độ Bắc và vĩ tuyến 23 độ Bắc) đứng thứ 27 trong số 157 quốc gia ven biển, các quốc gia quần đảo và vùng lãnh thổ trên thế giới. Vùng biển của Việt Nam có diện tích gần một triệu kilômét vuông. Ven bờ biển Việt Nam có 2.779 hòn đảo lớn nhỏ hợp thành một hệ thống với diện tích khoảng 1.636 kilômét vuông, có 82 đảo có diện tích lớn hơn một kilômét vuông chiếm 92% tổng diện tích, có 23 đảo diện tích lớn hơn 10 kilômét vuông và 3 đảo diện tích lớn hơn 100 kilômét vuông và 1.295 đảo nhỏ chưa có tên. Việt Nam có hai quần đảo xa bờ là Hoàng Sa và Trường Sa [xem phụ lục 6]. Việt Nam có khoảng 29/63 tỉnh, thành phố ven biển với gần nửa dân số sinh sống tại các tỉnh ven biển. Biển Đông có diện tích khoảng 3.447.000 kilômét vuông, là một trong sáu biển lớn nhất thế giới, nối với hai đại dương là Ấn Độ Dương và Thái Bình Dương, có 9 quốc gia là Việt Nam, Trung Quốc, Bruney, Thái Lan, Malaysia, Indônêsi-a, Campuchia, Philipin, Singapo và ba vùng lãnh thổ là Hồng Kông, Ma Cao và Đài Loan.

Biển có một vị trí đặc biệt quan trọng trong an ninh, quốc phòng và phát triển kinh tế biển trong sự nghiệp xây dựng và bảo vệ đất nước. Hệ thống các đảo ven bờ của Việt Nam không những có ý nghĩa và tầm quan trọng đặc biệt

trong chiến lược phát triển kinh tế biển, kết hợp với đảm bảo an ninh quốc phòng trên biển mà còn có vị trí quan trọng trong việc lựa chọn hệ thống đường cơ sở thẳng để từ đó xác định phạm vi các vùng biển của Việt Nam. Đồng thời cũng là các điểm cơ sở quan trọng để phân định các vùng biển chồng lấn với các quốc gia khác.

Chính vì nhận thức được tầm quan trọng đó, Chính Phủ Việt Nam đã ban hành rất nhiều văn bản có liên quan đến biển đặc biệt là các quy định về đường cơ sở, vùng tiếp giáp lãnh hải, vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa.

Căn cứ quy định tại Điều 1 của Hiến pháp năm 2013: “*Nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là một nước độc lập, có chủ quyền, thống nhất và toàn vẹn lãnh thổ, bao gồm đất liền, hải đảo, vùng biển và vùng trời* [26]. Tiếp theo giá trị pháp lý tối cao của Hiến pháp, Chính Phủ Việt Nam đã ban hành rất nhiều văn bản như: Tuyên bố ngày 12/5/1977 về lãnh hải, vùng tiếp giáp lãnh hải, vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa của Việt Nam (“Tuyên bố năm 1977”) bao gồm lãnh hải 12 hải lý, vùng đặc quyền kinh tế 200 hải lý và thềm lục địa; Tuyên bố ngày 12/11/1982 của Chính Phủ nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam về đường cơ sở dùng để tính chiều rộng lãnh hải (“Tuyên bố năm 1982”) [4] về mặt nguyên tắc đã xác định ranh giới và chế độ pháp pháp lý các vùng biển của Việt Nam. Dựa trên hai tuyên bố này hàng loạt các văn bản pháp lý khác của Việt Nam quy định chi tiết chế độ pháp lý của từng vùng biển và trong từng lĩnh vực cụ thể như hàng hải, dầu khí, thủy sản, môi trường.... Nghị quyết ngày 23/6/1994 của Quốc hội khoá IX phê chuẩn Công ước Luật biển của Liên hiệp quốc năm 1982... và một số những quy định khác nằm rải rác trong các văn bản dưới luật. Có những quy định được thông qua trước khi có Công ước Luật biển 1982 và đến nay vẫn còn có hiệu lực.

Thêm vào đó, việc xác định ranh giới các vùng biển đối diện và chồng lấn giữa Việt Nam và các quốc gia láng giềng rất quan trọng. Bởi vậy, cho đến nay, Việt Nam đã giải quyết phân định ranh giới vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa với Thái Lan năm 1997; Trung Quốc trong vịnh Bắc Bộ năm 2000; phân định vùng nước lịch sử giữa Việt Nam – Campuchia; phân định ranh giới trên biển giữa Việt Nam – Thái Lan; phân định ranh giới thềm lục địa giữa Việt Nam với Indonesia; hợp tác khai thác chung thềm lục địa chồng lấn Việt Nam – Malaixia.

### **3.2.2. Các Điều ước quốc tế Việt Nam tham gia**

Việc xác định ranh giới các vùng biển đối diện và chồng lấn giữa Việt Nam và các quốc gia láng giềng rất quan trọng. Bởi vậy, cho đến nay, Việt Nam đã giải quyết phân định ranh giới vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa với Thái Lan năm 1997; Trung Quốc trong vịnh Bắc Bộ năm 2000; phân định vùng nước lịch sử giữa Việt Nam – Campuchia; phân định ranh giới trên biển giữa Việt Nam – Thái Lan; phân định ranh giới thềm lục địa giữa Việt Nam với Indonesia; hợp tác khai thác chung thềm lục địa chồng lấn Việt Nam – Malaixia.

### **3.3. Kết luận và Kiến nghị (từ tuyên bố 1977, tuyên bố 1982, luật biên giới quốc gia, luật biển Việt Nam)**

Khi Việt Nam đưa ra tuyên bố về đường cơ sở tại Tuyên bố năm 1982 về đường cơ sở dùng để tính chiều rộng lãnh hải đã có 10 quốc gia phản đối. Đó là: Trung Quốc, Thái Lan, Malaysia, Singapore, Anh, Pháp, CHLB Đức, Mỹ, Nhật Bản, Úc và phản đối tập trung vào các điểm từ A1 đến A7 đoạn từ bán đảo Hòn Đồi (Phú Yên) trở vào, vì nhiều chỗ cách xa đất liền trên 24 hải lý, có nơi xa đến 82 hải lý, một số đường thẳng dài hơn 80 hải lý và Việt Nam có sử dụng một số đảo cách xa bờ làm điểm cơ sở, chính điều này làm cho đường cơ sở của Việt Nam bị chỉ trích

Câu hỏi đặt ra là tại sao các nước lại phản đối tuyên bố của Việt Nam năm 1982 về đường cơ sở? Có thể lý giải rằng đường cơ sở của Việt Nam được vạch trước khi Công ước Luật biển 1982 có hiệu lực và căn cứ nhu cầu an ninh, quốc phòng của Việt Nam vào thời điểm đó. Mặt khác, nhiều quốc gia trong khu vực cũng làm như vậy để mở rộng các vùng biển quốc gia của họ. Việc hoạch định đường cơ sở của Việt Nam khiêm tốn hơn rất rất nhiều lần so với yêu sách Đường lưỡi bò của Trung Quốc – chạy sát bờ biển nước ta và bao gồm gần hết Biển Đông, hoặc vào ngày 15/5/1996, Trung Quốc công bố sơ đồ đường cơ sở quần đảo Hoàng Sa (của Việt Nam mà họ chiếm đóng trái phép) bao gồm 28 điểm nối liền các điểm nhô ra xa nhất của các đảo, bãi cạn, đảo đá rất nhỏ rải rác trên một vùng biển rất rộng với tỷ lệ 17.000km<sup>2</sup> biển/10km<sup>2</sup> đất. Hơn nữa, Hoàng Sa không phải là một quốc gia quần đảo theo định nghĩa của Công ước Luật Biển nên việc xác định đường cơ sở của quần đảo Hoàng Sa được quy định trong Tuyên bố năm 1996 của Trung Quốc không những xâm phạm chủ quyền của Việt Nam mà còn trái với các quy định của Công ước Luật biển 1982 và thực tiễn. Có thể nói rằng, phương pháp kẻ đường cơ sở của Việt Nam tại Tuyên bố năm 1982 về đường cơ sở dùng để tính chiều rộng lãnh hải hoàn toàn phù hợp với quy định của Công ước Luật biển 1982 (khoản 5 Điều 7). Khi các địa hình tự nhiên của bờ biển bị khoét sâu và lồi lõm hoặc nếu một chuỗi đảo nằm sát và chạy dọc theo bờ biển thì quốc gia ven biển có quyền dùng phương pháp đường cơ sở thẳng nối liền các điểm thích hợp có thể được sử dụng để kẻ đường cơ sở dùng để tính chiều rộng lãnh hải và lợi ích kinh tế của quốc gia ven biển có thể được tính đến khi xây dựng đường cơ sở thẳng. Việt Nam có đầy đủ cơ sở pháp lý để chứng minh tiêu chí sử dụng lâu dài, chứng minh tính thực tiễn và tầm quan trọng của các hoạt động kinh tế trên vùng biển mà Việt Nam đã tuyên bố chủ quyền từ những thế kỷ trước.

Để giữ vững độc lập, chủ quyền toàn vẹn lãnh thổ và các quyền lợi hợp pháp của đất nước trên biển, đồng thời tạo dựng môi trường hoà bình ổn định, phục vụ công cuộc phát triển kinh tế-xã hội đất nước, trong thời gian tới chúng ta cần đẩy mạnh triển khai các phương hướng, nhiệm vụ cơ bản sau:

Thứ nhất: Tuyên bố năm 1982 của Việt Nam về đường cơ sở dùng để tính chiều rộng lãnh hải phù hợp với các quy định của Công ước Luật biển 1982 và

quy định của pháp luật Việt Nam. Nước Cộng hòa xã hội Chủ nghĩa Việt Nam nên luật hóa Tuyên bố nói trên thành văn bản luật, đó là nên phát triển thành “Luật đường cơ sở” trong đó có kế thừa và phát triển các quy định trong Công ước Luật biển 1982 và Tuyên bố năm 1982 của Việt Nam về đường cơ sở dùng để tính chiều rộng lãnh hải.

Thứ hai: Luật biển năm 2012 đã có hiệu lực gần ba năm, nhưng cho đến nay Chính Phủ vẫn chưa có văn bản hướng dẫn chi tiết thực hiện các quy định của luật biển nói chung và các quy định về đường cơ sở nói riêng. Chính vì lẽ đó, Chính Phủ nên có văn bản riêng (văn bản dưới luật) hướng dẫn về cách xác định đường cơ sở trong Vịnh Bắc Bộ. Mặt khác, Chính Phủ Việt Nam nên tăng cường công tác rà soát, hệ thống hóa toàn bộ các văn bản pháp luật về biển để nghiên cứu, sửa đổi bổ sung kịp thời những văn bản không phù hợp.

Thứ ba: Đối với việc phân định vùng nước lịch sử giữa Việt Nam và Campuchia, hai bên tiến hành đàm phán để xác định chính xác điểm 0 trên vùng nước lịch sử của nước Cộng hòa nhân dân Căm-pu-chia và Cộng hòa xã hội Chủ nghĩa Việt Nam) và phân định rạch ròi vùng nước lịch sử. Trong trường hợp hai bên đàm phán không đạt kết quả như mong muốn, Việt Nam có thể tiến hành các bước để đưa vụ việc ra Tòa án Công lý quốc tế hoặc Tòa án quốc tế về Luật biển (ITLOS – theo Phụ lục VII Công ước Luật biển 1982) để phân xử, với điều kiện là Việt Nam và Campuchia phải đồng thuận với nhau về quyết định này và thể hiện rõ trong văn bản cam kết chấp nhận thẩm quyền của tòa án với vụ tranh chấp. Trong trường hợp hai bên chưa đạt được sự đồng thuận về thẩm quyền xét xử của một cơ quan tài phán cụ thể, Việt Nam có thể sử dụng biện pháp yêu cầu xin ý kiến tư vấn theo các quy định và thủ tục của cơ chế giải quyết tranh chấp theo Công ước Luật biển 1982.

Thứ tư: đối với hiệp định phân định vịnh Bắc Bộ giữa Việt Nam và Trung Quốc, Việt Nam cần xác định tuyến đường cơ sở từ Đảo Cồn Cỏ đến điểm cuối cùng trên vùng biển phía Bắc của Việt Nam để tạo một đường cơ sở hoàn chỉnh. Nội thủy, lãnh hải, đặc quyền kinh tế, thềm lục địa trong Vịnh Bắc Bộ chưa được xác định do hệ thống đường cơ sở của Việt Nam mới chỉ xác định đến cửa Vịnh. Theo Hiệp định phân định lãnh hải, vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa trong Vịnh Bắc Bộ giữa Việt Nam và CHND Trung Hoa ngày 25/12/2000, đường phân định trong Vịnh Bắc Bộ và đường cửa vịnh đã được xác lập. Tuy nhiên, đường phân định trong Vịnh Bắc Bộ chỉ là đường phân định lãnh hải (các điểm từ 1-9) hoặc đường phân định vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa (các điểm từ 9-21) giữa hai nước. Do vậy, trong thời gian tới, chúng ta sẽ phải xác lập hệ thống đường cơ sở trong Vịnh Bắc Bộ để xác lập các vùng biển khác. Phương pháp xác định dựa trên Công ước Luật biển 1982 và tham khảo thực tiễn phân định biển của một số nước trên thế giới. Nhiều ý kiến cho rằng điều này là không cần thiết vì giữa Việt Nam và Trung Quốc đã có hiệp định phân định biển. Tuy nhiên, nhận định này chưa chính xác, mặc dù trong Vịnh Bắc Bộ đã có hiệp định phân định, song vẫn rất cần xác định các



ranh giới các vùng biển trong Vịnh, bởi mỗi vùng biển có quy chế pháp lý khác nhau và cần áp dụng một quy chế quản lý phù hợp. Vịnh Bắc Bộ là vịnh ven bờ có ý nghĩa về an ninh, quốc phòng, kinh tế, xã hội đối với nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam. Việt Nam đã chiếm hữu từ nghìn đời nay (có hơn 2000 hòn lớn nhỏ, bờ biển khúc khuỷu, lồi lõm). Nhà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam nên quan tâm, tạo điều kiện để nghiên cứu hoàn thành phương pháp xác định đường cơ sở trong Vịnh Bắc Bộ từ Công ước Luật biển 1982 và từ đặc điểm cụ thể nên có những dự án điều tra, đánh giá thực tế các đảo từ vị trí địa lý, cấu tạo các đảo (đảo đá, bãi cạn lúc nổi lúc chìm,...), xây dựng hệ thống bản đồ... Lấy đâu là điểm để tính đường cơ sở để xác định chủ quyền và sự công nhận của cộng đồng quốc tế.

Thứ năm: Việt Nam cần xác định ranh giới ngoài thêm lục địa của Việt Nam. Căn cứ vào các điều khoản của Công ước Luật biển 1982 (khoản 1, khoản 4, khoản 5 và khoản 7 của Điều 76), đặc điểm tự nhiên của bờ biển và thêm lục địa, một số vùng biển của Việt Nam được phép mở rộng ranh giới thêm lục địa ngoài 200 hải lý tính từ đường cơ sở dùng để tính chiều rộng lãnh hải. Theo đó, ngày 7/5/2009, Malaysia và Việt Nam trình báo cáo chung về khu vực phía Nam Biển Đông. Khu vực xác định chung được giới hạn bởi điểm cắt của vòng cung bán kính 200 hải lý với ranh giới thêm lục địa Malaysia và Philippin. Ở phía Đông tại điểm A, điểm cắt của hai vòng cung bán kính 200 hải lý từ phía Malaysia về phía Tây Nam điểm A (điểm B và C), bởi đường biên giới theo Hiệp định thêm lục địa ký giữa Malaysia và Indonesia năm 1969 (điểm D và E), đường ranh giới theo Hiệp định ranh giới thêm lục địa Việt Nam - Indonesia năm 2003 về phía Tây Bắc (điểm F và G) và điểm giao của vòng cung từ ranh giới phía Việt Nam về phía Đông Bắc (điểm H và I). Khu vực xác định hoàn toàn nằm ngoài 200 hải lý tính từ đường cơ sở lãnh thổ lục địa của Malaysia và Việt Nam và nằm ngoài các ranh giới đã thoả thuận với các nước hữu quan. Đây là lý do hai nước khẳng định báo cáo chung không làm tổn hại các vấn đề liên quan đến phân định ranh giới giữa các quốc gia có bờ biển đối diện hoặc tiếp giáp.

Tiến hành phân định dứt điểm phần thêm lục địa chồng lấn giữa hai nước. Việc phân định này cần dựa trên nguyên tắc công bằng đã được ghi nhận tại Công ước Luật biển 1982 và Luật Biển Việt Nam năm 2012. Vùng thêm lục địa chồng lấn giữa Việt Nam và Malaysia rộng gần 3.000km<sup>2</sup>. Giữa hai nước chưa giải quyết phân định vùng chồng lấn này mà sau cuộc đàm phán cấp Thứ trưởng ngoại giao, ngày 5/6/1992, hai bên đã ký được Bản thoả thuận hợp tác thăm dò, khai thác tài nguyên chung ở vùng chồng lấn – đây được xem là giải pháp khai thác chung mang tính dàn xếp tạm thời để xoa dịu những bất đồng, tranh chấp trước mắt.

Thứ sáu: đối với các đảo nằm cách xa bờ, Việt Nam chưa có chủ trương hoạch định đường cơ sở đối với quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa thuộc chủ quyền Việt Nam. Việt Nam cần có chủ trương hoạch định đường cơ sở của

quần đảo Trường Sa, Hoàng Sa và tuyên bố các vùng biển là nội thủy, lãnh hải, vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa riêng của các đảo đó. Cụ thể, Chính Phủ Việt Nam cần đưa ra tuyên bố về đường cơ sở của hai quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa cũng như quy chế pháp lý của hai quần đảo đó dựa trên Công ước Luật biển 1982 và tham khảo thực tiễn phân định biển của một số nước trên thế giới.

## KẾT LUẬN

Hiện nay, phân định biển giữa các quốc gia có bờ biển đối diện hoặc liền kề nói chung cũng như việc xác định đường cơ sở làm căn cứ để xác định các vùng biển quốc gia có chủ quyền và quyền chủ quyền nói riêng luôn là vấn đề trọng tâm của cộng đồng quốc tế. Các quốc gia ven biển không những muốn vạch đường cơ sở xuyên suốt chiều dài bờ biển của mình mà còn vạch ở các đảo ven bờ và xa bờ. Chính vì đường cơ sở là cột mốc, cơ sở pháp lý quốc tế vững chắc, quan trọng được thừa nhận và luôn được viện dẫn trong cuộc đấu tranh cam go, phức tạp để bảo vệ các vùng biển như lãnh hải, tiếp giáp lãnh hải, vùng đặc quyền kinh tế, thềm lục địa và các quyền và lợi ích chính đáng của quốc gia ven biển. Nếu không xác định được đường cơ sở, tàu thuyền nước ngoài không xác định được đâu là nội thủy, đâu là lãnh hải để tiến hành các hoạt động hàng hải.

Đường cơ sở là căn cứ pháp lý để xác định các vùng biển tranh chấp. Quy chế pháp lý đối với lãnh hải đã trở thành biện pháp giải tỏa các yêu sách xung đột giữa các quốc gia với nhau, nếu không có đường cơ sở sẽ dẫn đến rất nhiều tranh chấp giữa các quốc gia có các vùng biển đối diện hoặc liền kề. Việc xác định đường cơ sở có ý nghĩa pháp lý quan trọng đối với quốc gia do cách kẻ đường cơ sở sẽ quyết định một vùng biển có thể trở thành lãnh hải hoặc một khu vực lãnh hải có thể trở thành nội thủy. Ranh giới tất cả các vùng biển đều được xác định từ đường cơ sở này. Đường cơ sở của một quốc gia có tầm quan trọng tương đương với biên giới trên bộ của quốc gia đó và có ảnh hưởng tới chủ quyền và quyền lợi của những quốc gia khác. Nói tóm lại, theo quy định của Công ước Luật biển 1982, việc xác định đường cơ sở có vai trò rất quan trọng vì đó là “cột mốc”, là cơ sở pháp lý để các quốc gia hoạch định các vùng biển như lãnh hải, tiếp giáp lãnh hải, vùng đặc quyền kinh tế, thềm lục địa cũng như xác định quy chế pháp lý của các vùng biển thuộc chủ quyền, quyền chủ quyền và quyền tài phán của quốc gia ven biển. Đường cơ sở cũng là căn cứ pháp lý để giải quyết tranh chấp giữa các quốc gia có vùng biển đối diện hoặc liền kề.

Chính vì lẽ đó, trong thời gian tới Việt Nam cần hoàn thiện hơn các quy định về đường cơ sở và tiến hành phân định biển với các quốc gia có bờ biển đối diện hoặc liền kề.