

# SỰ PHI LÝ CỦA ĐƯỜNG LƯỚI BÒ TRONG BIỂN ĐÔNG – NHÌN TỪ GÓC ĐỘ PHÁP LUẬT QUỐC TẾ

Nguyễn Hồng Thao\*

Gần đây dư luận đang ngày càng quan tâm về những hành động khó hiểu, phi lý của Trung Quốc trên Biển Đông. Các hoạt động này rộ lên từ đầu năm 2009, bắt đầu từ vụ đụng độ tàu Mỹ và Trung Quốc ngày 8/3 trên Biển Đông, lệnh cấm đánh bắt cá của Trung Quốc từ ngày 16/5/2009, tăng cường lực lượng tàu ngư chính xuống biển Đông, đề xuất của hải quân Trung Quốc phân chia quyền kiểm soát Thái Bình Dương giữa Trung Quốc và Mỹ, tới tuyên bố của CNOOC ngày 16/6/2009 sẽ tiến hành khoan sâu thăm dò khai thác trong Biển Đông trong năm 2009. Nhưng gây quan ngại nhiều nhất chính là việc ngày 7/5/2009 Trung Quốc chính thức yêu cầu lưu truyền trong cộng đồng các nước thành viên Liên hợp quốc bản đồ thể hiện đường đứt khúc 9 đoạn (hay còn gọi là đường chữ U, đường lưới bò) trên Biển Đông, yêu sách không chỉ các đảo, đá mà toàn bộ vùng biển trong đó.

## 1. Sự hình thành đường đứt khúc 9 đoạn và những giải thích khó hiểu

Cho đến ngày 7/5/2009 chính quyền Trung Quốc đều làm lơ không giải thích gì về con đường chữ U trong Biển Đông. Theo các tác giả Trung Quốc, đường chữ U lần đầu tiên xuất hiện trên bản đồ các đảo trong biển Nam Trung Hoa – *The Location Map of the South China Sea Islands (Nanhai zhudao weizhi tu)* do Fu Jiaojin, Wang Xiguang biên soạn và được Vụ Địa lý của Bộ Nội vụ Trung Quốc xuất bản vào năm 1947<sup>1</sup>. Một số người khác còn cố đẩy thời gian xuất xứ của con

đường này xa hơn nhằm mục đích giải thích có lợi cho Trung Quốc. Họ cho rằng đường chữ U này do một người tên là Hu Jinjie vẽ từ năm 1914 và tháng 12 năm 1947, một viên chức của Cộng hòa Trung Hoa tên là Bai Meichu vẽ lại đường này trong một atlas cá nhân để thể hiện cảm xúc của mình khi nghe tin về việc Pháp chiếm đóng các đảo Trường Sa năm 1933<sup>2</sup>. Tuy nhiên, các tác giả Trung Quốc cũng phải khách quan thừa nhận “không rõ khi vẽ đường này Bai Meichu có đủ hiểu biết và kiến thức về Luật Biển quốc tế đương đại hay không”. Daniel Schaeffer trong “Biển Đông: Những điều hoang tưởng và sự thật của đường lưới bò” và các nhà nghiên cứu nước ngoài khác cũng cho rằng bản đồ đường đứt khúc này xuất hiện trong một tập bản đồ tư nhân (chứ không phải của Nhà nước)<sup>3</sup>.

Đường đứt khúc gồm 11 đoạn vẽ bao gộp các quần đảo Đông Sa, Hoàng Sa, Trường Sa và bãi ngầm Trung Sa và có điểm giới hạn phía Nam là vĩ tuyến 4<sup>0</sup>. Tuy nhiên, năm 1953 đường 11 đoạn đã được điều chỉnh thành 9 đoạn, bỏ 2 đoạn trong Vịnh Bắc Bộ, không rõ nguyên nhân. Trên thực tế đến nay không có bất kỳ một tài liệu nào cho biết tọa độ cũng như vị trí chính xác của đường lưới bò. Chính quyền Trung Quốc cũng chưa bao giờ đề cập đường lưới bò như là một ranh giới bất khả xâm phạm đối với chủ quyền Trung Quốc. Mặc dù các bản đồ Biển Nam Trung Hoa đều có thể hiện đường này. Chính

\* TS. Luật học, Ủy ban Biên giới quốc gia, Bộ Ngoại giao.

<sup>1</sup> Li Jinmin & Li Dexia, “The dotted line on the Chinese map of the South China Sea: A Note”, *Ocean Development & International Law*, 34:287-295, 2003, p. 287-288.

<sup>2</sup> Yu, Peter Kien-Hong, “The Chinese (broken) U-shaped line in the South China Sea: points, lines, and zones”, Publication: Contemporary Southeast Asia, Publication Date: 01-DEC-03, p. 2

<sup>3</sup> Peter de Goyer and Jacob de Keyzer: *An Embassy from the East – India company united Provinces to the Grand Tartar Cham Emperor of China...*, thư viện Menzies, Australia, v. Ige. Rare b DS 708.N64

vi vậy đã có nhiều bàn luận giải thích về ý nghĩa của đường này. Các học giả Trung Quốc đưa ra 3 cách giải thích:

1) Giáo sư Gao Zhiguo, Viện trưởng Viện Chiến lược phát triển biển, Cục Hải dương quốc gia Trung Quốc cho rằng đường này yêu sách sở hữu các đảo nằm bên trong hơn là một đường biên giới biển. Ông nhận xét: “nghiên cứu kỹ các tài liệu Trung Quốc cho thấy Trung Quốc chưa bao giờ yêu sách toàn bộ cột nước của Biển Nam Trung Hoa mà chỉ các đảo và vùng nước xung quanh các đảo nằm trong đường này”<sup>4</sup>.

2) Pan Shiyong (Phan Thạch Anh) cho rằng, con đường này đã tồn tại một nửa thế kỷ nay, không quốc gia nào phản đối và vì vậy đã tạo ra một danh nghĩa lịch sử cho Trung Quốc, là con đường biên giới quốc gia. Trung Quốc yêu sách chủ quyền không chỉ các đảo, đá của bốn quần đảo Đông Sa, Tây Sa (Hoàng Sa), Trung Sa (bãi ngầm Macclefield) và Nam Sa (Trường Sa) mà toàn bộ vùng nước trong đường chữ U đó. Theo ông, “*Chính phủ Trung Quốc, thông qua việc ấn bản các bản đồ này muốn gửi ba thông điệp tới cộng đồng quốc tế:*

1. Khu vực nằm trong đường biên giới này là các đảo, đá và các vùng nước kề cận của chúng đã thuộc chủ quyền và quyền tài phán của Trung Quốc trong lịch sử.

2. Phù hợp với các công ước quốc tế, vị trí và hướng đi của con đường đứt khúc 11 đoạn này (sau thay bằng 9 đoạn) đã được vạch theo cách gần như là đường cách đều giữa rìa ngoài của bốn quần đảo trong biển Nam Trung Hoa với đường bờ biển của các quốc gia kề cận. Điều này đã và đang là hợp pháp vào thời gian đó của chiếm cứ, chiếm hữu và quản lý.”

3. Thực tiễn sử dụng các đường đứt khúc hơn là một đường liền tục để đánh dấu một số các khu vực chủ chốt đã chỉ ra thực chất của việc “chưa đứt điểm”, để lại khả

năng đưa ra những điều chỉnh cần thiết trong tương lai”<sup>5</sup>.

Nói cách khác, vùng nước do con đường này bao bọc là vùng nước lịch sử theo chế độ nội thủy của Trung Quốc. Con đường này chỉ là hình thức, còn danh nghĩa lịch sử của Trung Quốc trên vùng biển này mới là nội dung.

3) Zou Keyuan cho rằng yêu sách của Trung Quốc không nên xem như yêu sách vùng nước lịch sử theo nghĩa truyền thống mà giống như một dạng yêu sách các quyền chủ quyền và quyền tài phán lịch sử chứ không phải là yêu sách chủ quyền hoàn toàn và tuyệt đối. Nói cách khác, đây là sự nguy hiểm liên hệ đường lưới bò với các khái niệm quyền chủ quyền và quyền tài phán trong vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa của Luật Biển hiện đại.

Rõ ràng, nguồn gốc và ý nghĩa của đường lưới bò này hoàn toàn mập mờ, không chính xác đến nỗi bản thân các học giả Trung Quốc cũng không thống nhất được một giải thích hợp lý nào. Yann Huei Song còn cho rằng “không có cơ sở nào trong Luật Quốc tế cho yêu sách lịch sử đó”<sup>6</sup>.

Biển Đông (tên quốc tế là Biển Nam Trung Hoa) là một biển nửa kín được bao bọc bởi chín quốc gia và một vùng lãnh thổ là Việt Nam, Trung Quốc, Philippin, Malaixia, Brunây, Indônêxia, Thái Lan, Campuchia, Singapo và Đài Loan). Biển Đông rộng khoảng 3,5 triệu km<sup>2</sup>, trải rộng từ vĩ độ 3<sup>0</sup> lên đến vĩ độ 26<sup>0</sup> Bắc và từ kinh độ 100<sup>0</sup> đến 121<sup>0</sup> Đông. Đường trục dài nhất của Biển Đông kéo dài theo hướng Đông Bắc - Tây Nam, tính từ đường ranh giới phía Bắc (Phúc Kiến - Bắc Đài Loan) đến đường ranh giới phía Nam (Sumatra - Banka - Biliton -

<sup>5</sup> Tuyển tập các phán quyết, lệnh của Tòa án pháp lý quốc tế ICJ, 1951, vụ Ngư trường Anh - Na Uy, tr.116, 139; G. Fitzmaurice: “Luật pháp và điều lệ của Tòa án pháp lý quốc tế, 1951-1954”, BYIL 1954, quyển 30, tr. 1-30

<sup>6</sup> B.A. Hamzah, “Jurisdiction Issues and conflicting claims in the Spratlys”, the Indonesia Quarterly, vol.XVIII, N.2, p.133-153

<sup>4</sup> G.M.C Valero: Spratly archipelago: is the question of sovereignty still relevant?, ILS, University of the Philippines, Law Center, Diliman, Quezon city, 1993.

Borneo) dài khoảng 3.520 km. Nơi rộng nhất của Biển Đông không quá 600 hải lý (khoảng gần 1.200 km). Đây là biển duy nhất trên thế giới có hai quốc gia quần đảo lớn nhất thế giới là Indônêxia và Philippin. Ngoài ra, Biển Đông có hai quần đảo lớn nằm giữa biển là Hoàng Sa và Trường Sa và hai vịnh lớn ăn sâu vào đất liền là vịnh Bắc bộ và vịnh Thái Lan. Đây là cái nôi của nền văn minh nông nghiệp, lúa nước. Tuy nhiên, những quan tâm chung này không tránh khỏi e ngại bởi cố gắng của Trung Quốc duy trì đường đứt khúc 9 đoạn (đường chữ U, đường lưỡi bò) trong Biển Đông yêu sách 80% diện tích Biển Đông. Một con đường mà nguồn gốc, nội dung có nhiều điểm chưa rõ ràng và không phù hợp với Luật Quốc tế và Luật Biển quốc tế.

## 2. Luật pháp quốc tế và những phi lý của đường đứt khúc 9 đoạn

Với công hàm ngày 7/5/2009 có kèm bản đồ đường chữ U, có vẻ Trung Quốc đòi hỏi cộng đồng quốc tế phải thừa nhận “tính chất lịch sử của đường lưỡi bò, coi Biển Đông như một vịnh lịch sử”. Đường này sẽ được ngộ nhận là đường biên giới quốc gia trên biển của Trung Quốc. Họ cũng rất khéo kết hợp con đường này với các khái niệm đặc quyền kinh tế và thềm lục địa của Luật Biển quốc tế hiện đại bằng tuyên bố dưới dạng Trung Quốc có chủ quyền không thể tranh cãi với các vùng nước phụ cận của quần đảo Nam Sa (Trường Sa theo tên Việt Nam). Như vậy, toàn bộ Biển Đông sẽ trở thành ao hồ của Trung Quốc.

Theo luật pháp quốc tế, một vịnh hay một vùng nước được coi là lịch sử, căn cứ vào tập quán và các phán quyết của tòa án và trọng tài quốc tế phải thỏa mãn ít nhất 2 điều kiện:

1. Tại đó quốc gia ven biển thực hiện một cách thực sự chủ quyền của mình một cách liên tục, hòa bình và lâu dài;

2. Có sự chấp nhận công khai hoặc sự im lặng không phản đối của các quốc gia khác, nhất là các quốc gia láng giềng và có quyền lợi tại vùng biển này.

Về điều kiện thứ nhất, Trung Quốc phải chứng minh được các chính quyền của họ đã thực thi chủ quyền trên toàn bộ Biển Đông này một cách thực sự, liên tục và hòa bình trong thời gian dài. Điều này thật khó bởi vì:

- Các văn kiện chính thức của Nhà nước phong kiến Trung Quốc, như *Đại Nguyên Nhất thống chí (1294)*, *Đại Minh Nhất thống chí (1461)*, *Đại Thanh Nhất thống chí (1842)*, trước năm 1909 đều khẳng định: “*cực Nam của lãnh thổ Trung Quốc là Nhai huyện, đảo Hải Nam*”. Các bản đồ lãnh thổ Trung Quốc của người nước ngoài cùng thời cũng vẽ và giải thích phù hợp với cách hiểu này của người Trung Quốc. Bản đồ Trung Quốc thế kỷ XVII của Peter de Goyer và Jacob de Keyzer thuộc công ty Đông Ấn - Hà Lan cũng có lời giải thích rất rõ: “*nơi xa nhất của Trung Quốc bắt đầu từ phía Nam đảo Hải Nam ở 18 độ vĩ Bắc, rồi từ đó ngược lên phía Bắc đến vĩ độ 42 độ*”. Trung Quốc chỉ thực sự bước chân lên quần đảo Hoàng Sa năm 1909 khi quần đảo này đã thuộc Việt Nam, không còn là đất vô chủ. Về Trường Sa, cho tới tận năm 1932, công hàm ngày 29/9/1932 của Phái đoàn ngoại giao Trung Hoa Dân quốc tại Paris vẫn còn khẳng định các nhóm đảo “Amphitrite” (Lưỡi Liềm) và “Croissant” (An Vĩnh) của quần đảo Tây Sa (Hoàng Sa) “*tạo thành phần lãnh thổ Trung Quốc nằm tận cùng ở phía Nam*”.

- Trung Quốc đã không đưa ra được bằng chứng nào có sức thuyết phục về việc họ đã thực thi chủ quyền trên toàn bộ vùng biển rộng lớn này một cách liên tục, hòa bình từ thời xa xưa. Các sách Hán văn cổ đều ghi nhận các hoạt động của dân đánh cá và dân buôn Ả Rập, Ấn Độ, Malay, Việt, và

---

<sup>7</sup> Peter de Goyer and Jacob de Keyzer: An Embassy from the East – India company united Provinces to the Grand Tartar Cham Emperor of China..., thư viện Menzies, Australia, v. Ige. Rare b DS 708.N64

vùng Vịnh trong vùng biển này<sup>8</sup>, không có một bằng chứng nào cho thấy Biển Đông hoàn toàn là “ao hồ Trung Quốc”. Các chính quyền phong kiến Trung Quốc cũng không thiết lập hoặc duy trì có lợi cho họ một sự độc tôn nào trong vùng biển này, khả dĩ có thể loại bỏ hoạt động khai thác của các đội Hoàng Sa và Bắc Hải của triều Nguyễn. Ngược lại, còn có những hành động thừa nhận tính hợp pháp của các hoạt động đó như trường hợp năm 1774: quan huyện Văn Xương giúp đội viên đội Hoàng Sa khi đi làm nhiệm vụ bị bão dạt vào đất Trung Quốc.

- Đường đứt khúc 9 đoạn của Trung Quốc không phải là một con đường có tính ổn định và xác định. Từ 11 đoạn nó đã phải bỏ đi 2 đoạn trong Vịnh Bắc Bộ vì quá vô lý. Tính chất không liên tục của đường này được các tác giả Trung Quốc giải thích để cho “*những điều chỉnh cần thiết trong tương lai*”. Một con đường như vậy rõ ràng không thể nào lại được coi là “biên giới quốc gia” theo luật pháp quốc tế. Đặc tính quan trọng nhất của một đường biên giới quốc tế là tính ổn định và dứt khoát<sup>9</sup>. Trong một xã hội có trật tự riêng, các đường biên giới là một trong số các thể chế ổn định nhất từ tất cả các thể chế<sup>10</sup>. Vậy mà ở đây đến cả người Trung Quốc, tác giả của đường này còn chưa biết nó đi thế nào, thì sao có thể gọi đó là biên giới quốc gia được.

Về điều kiện thứ hai, Trung Quốc chưa bao giờ công bố chính thức yêu sách Biển Đông theo đường ranh giới gồm 9 đoạn không liên nhau này. Theo luật pháp quốc tế, các hành vi mà quốc gia thể hiện phải mang

tính công khai ý chí thực thi chủ quyền trên lãnh thổ đó. Các hành vi này phải có tiếng vang như những hành vi bình thường của một quốc gia. Những hành vi bí mật không thể tạo nên cơ sở cho quyền lịch sử; ít nhất các quốc gia khác phải có cơ hội để biết được cái gì đang diễn ra<sup>11</sup>. Các học giả Trung Quốc mặc nhận rằng con đường này tồn tại từ lâu mà không có quốc gia nào phản đối. Tuy nhiên, luật pháp quốc tế cho rằng một yêu sách phải được tuyên bố rõ ràng, không mập mờ, chính thức và được duy trì trong một thời gian dài đủ để quốc gia có ý kiến bất đồng phải đưa ra ý kiến chính thức của họ. Đường chữ U có nguồn gốc từ một bản đồ tư nhân, liệu có phải là cái để các quốc gia khác có ý kiến. Hơn nữa, việc các nước tham gia hội nghị San Francisco 1951 đã bác bỏ đề nghị của Liên Xô trao trả cho Trung Quốc hai quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa và thực tế tranh chấp giữa Việt Nam và Trung Quốc về chủ quyền đối với hai quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa cũng như đòi hỏi của Philippines, Malaysia đối với hầu như toàn bộ hoặc một bộ phận của quần đảo Trường Sa cho thấy không thể nói đường ranh giới 9 đoạn trên Biển Đông mà Trung Quốc vạch ra đã được các nước khác công nhận. Trong các hội nghị quốc tế như *Hội nghị kiểm chế các xung đột tiềm tàng trong Nam Trung Hoa* tổ chức hàng năm theo sáng kiến của Indonêxia, các đại biểu Trung Quốc luôn lảng tránh khi bị chất vấn về cơ sở pháp lý và lịch sử của con đường này, con đường yêu sách tới 80% vùng Biển Đông làm ao hồ của Trung Quốc, một yêu sách coi thường lịch sử và pháp luật, chà đạp lên truyền thống sử dụng biển của các dân tộc bên bờ Biển Đông như B.A.Hamzah đã nhận xét<sup>12</sup>.

<sup>8</sup> G.M.C Valero: Spratly archipelago: is the question of sovereignty still relevant?, IILS, University of the Philippines, Law Center, Diliman, Quezon city, 1993.

<sup>9</sup> Tuyển tập các phán quyết, lệnh của Tòa án pháp lý quốc tế ICJ, 1951, vụ Ngư trường Anh - Na Uy, tr.116, 139; G. Fitzmaurice: “Luật pháp và điều lệ của Tòa án pháp lý quốc tế, 1951-1954”, BYIL 1954, quyển 30, tr. 1-30

<sup>10</sup> Tuyển tập các phán quyết, sắc lệnh của Tòa án pháp lý quốc tế ICJ, 1962, vụ Đền Prêah Vihear, tr.34

<sup>11</sup> R.Y. Jennings, the Acquisition of Territory in International Law, Manchester, 1963, p.70.

<sup>11</sup> Tuyển tập các phán quyết, lệnh của Tòa án pháp lý quốc tế ICJ, 1951, vụ Ngư trường Anh - Na Uy, tr.116, 139; G. Fitzmaurice: “Luật pháp và điều lệ của Tòa án pháp lý quốc tế, 1951-1954”, BYIL 1954, quyển 30, tr. 1-30

<sup>12</sup> B.A. Hamzah, “Jurisdiction Issues and conflicting claims in the Spratlys”, the Indonesia Quarterly, vol. XVIII, N.2, p.133-153.

- Con đường đứt khúc 9 đoạn này mâu thuẫn ngay với quan điểm chính thức của Trung Quốc đã nêu trong Tuyên bố ngày 4/9/1958 về các vùng biển Trung Quốc:

*“Chính phủ Cộng hòa nhân dân Trung Hoa tuyên bố:*

*1. Bề rộng lãnh hải của Cộng hòa nhân dân Trung Hoa là 12 hải lý. Quy định này áp dụng cho tất cả lãnh thổ của Cộng hòa nhân dân Trung Hoa, bao gồm lục địa và các đảo ven bờ, cũng như Đài Loan và các đảo phụ cận, Bành Hồ, Đông Sa, Tây Sa, Trung Sa, Nam Sa quần đảo và tất cả các đảo thuộc Trung Quốc được tách rời khỏi lục địa và các đảo ven bờ bởi biển cả”.*

Rõ ràng, Trung Quốc công nhận rằng các đảo bị tách biệt với lục địa bởi biển cả, chứ không phải các vùng nước lịch sử. Như vậy, chẳng lẽ lại tồn tại vùng biển cả nằm trong nội thủy của Trung Quốc? Trong Luật về Lãnh hải và vùng tiếp giáp của Cộng hòa nhân dân Trung Hoa năm 1992, Trung Quốc cũng chỉ nêu đòi hỏi lãnh hải 12 hải lý xung quanh những vùng đất yêu sách chủ quyền và vùng tiếp giáp 12 hải lý dành cho thuế quan và các mục đích tương tự chứ không xác định “vùng nước lịch sử”. Ngày 15 tháng 6 năm 1996, Trung Quốc phê chuẩn Công ước của Liên hợp quốc về Luật Biển năm 1982 và ban hành Quy định về hệ thống đường cơ sở để tính chiều rộng lãnh hải, bao gồm quần đảo Tây Sa (Hoàng Sa). Quy định đường cơ sở của Trung Quốc ở quần đảo Hoàng Sa đã vi phạm hai nguyên tắc cơ bản: đó là sự vi phạm chủ quyền lãnh thổ của Việt Nam và cũng là sự vi phạm các quy định của Luật Biển quốc tế về vạch đường cơ sở. Nếu đặt vấn đề chủ quyền lãnh thổ sang một bên để chỉ xét về mặt kỹ thuật thì việc vạch đường cơ sở của Trung Quốc tại Hoàng Sa không tôn trọng tinh thần và nội dung của Công ước của Liên hợp quốc năm 1982 về Luật Biển. Hệ thống đường cơ sở thẳng ở đây nối liền các điểm nhô ra nhất của các đảo, các bãi nửa nổi, nửa chìm ngoài cùng của quần đảo như Đá Bắc (Beijiao), Côn Cát Tây (Zhaoshudao), Đảo Bắc (Beidao), Đảo Nam (Nandao), Đảo

Lincon (Dongdao), Đá Bông Bay (Langhuajiao). Các đoạn dài nhất là đoạn 3-4 (Lincon-Đá Bông Bay) 36,3 hải lý; đoạn 7-8 (Đá Bông Bay - Đá Triton) 75,8 hải lý; đoạn 14-15 (Đá Triton-Đá Bắc) 78,8 hải lý; đoạn 22-23 (Đá Bắc-Côn Cát Tây) 41,5 hải lý; đoạn 28-1 (Đảo Nam-Đảo Lincon) 28 hải lý. Ở đây, rõ ràng Trung Quốc đã áp dụng phương pháp vạch đường cơ sở quần đảo chỉ quy định cho các quốc gia quần đảo (Điều 47 của Công ước) để vạch đường cơ sở cho các quần đảo xa bờ. Điều 47 quy định: quốc gia quần đảo có thể vạch các đường cơ sở thẳng của quần đảo nối các điểm ngoài cùng của các đảo xa nhất và các bãi đá nửa nổi, nửa chìm 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 so với đất, kể cả vành đai san hô, phải ở giữa tỷ số 1/1 và 9/1. Diện tích mà hệ đường cơ sở này của Trung Quốc bao lấy là một khu vực rộng 17.000 km<sup>2</sup>, trong khi tổng diện tích các đảo nổi của quần đảo Hoàng Sa là 10 km<sup>2</sup>. Ngoài ra, hầu hết các đá, bãi san hô mà Trung Quốc sử dụng ở đây đều không thích hợp cho con người đến ở hoặc không có một đời sống kinh tế riêng. Các đảo này lại cách xa nhau quá 24 hải lý, không có lý do gì có thể nối các đoạn đường cơ sở như vậy. Do vậy, bất kỳ một vùng biển nào mà Trung Quốc tuyên bố bao quanh vùng biển của các mỏm đá, bãi san hô này về mặt kỹ thuật đều trái với các quy định của Công ước 1982. Tuyên bố về đường cơ sở ngày 15/5/1996 của Trung Quốc áp dụng đối với cả quần đảo Hoàng Sa của Việt Nam cho thấy việc Trung Quốc yêu sách một vùng nội thủy nằm trong một vùng nước lịch sử có cùng chế độ nội thủy là một mâu thuẫn lớn trong lập trường của họ. Lập trường này của Trung Quốc cũng mâu thuẫn ngay với chính các tuyên bố của Trung Quốc về việc tàu thăm dò đại dương Mỹ đã vi phạm vùng đặc quyền kinh tế của Trung Quốc trong vụ ngày 8/3/2009. Chẳng lẽ, cùng lúc Trung Quốc lại yêu sách một vùng biển với hai chế độ pháp lý khác nhau: quyền chủ quyền trong vùng đặc quyền kinh tế nằm trong vùng nước nội thủy có tính chất chủ quyền.

- Trong lập luận của mình, các học giả Trung Quốc đã viện dẫn một số trường hợp yêu sách vùng nước lịch sử trong thực tiễn quốc tế như yêu sách của Liên Xô cũ ngày 20/7/1957 tại vịnh Pierre Đại đế<sup>13</sup>, yêu sách của Lybi ngày 11/10/1973 tại vịnh Sidra<sup>14</sup>. Theo họ, các ví dụ này chứng tỏ rằng trong thực tiễn quốc tế, luật về các vịnh lịch sử đã có được một quy chế pháp lý riêng biệt<sup>15</sup> và như vậy yêu sách đường 9 đoạn của Trung Quốc là hợp pháp. Lập luận này quá đơn giản và dựa trên cơ sở 15 trường hợp yêu sách quá đáng vùng nước lịch sử mà luật pháp quốc tế luôn phê phán. Các trường hợp ít ỏi này không tạo ra được một *opinion juris* (ý thức pháp luật) và một thực tiễn pháp lý không đổi nên chúng không bao giờ được Luật Quốc tế chấp nhận như một quy tắc tập quán. Vì vậy, lập luận của các học giả Trung Quốc đã không có tính logic ngay từ đầu. Vùng nước nằm trong đường 9 đoạn chiếm 80% diện tích Biển Đông mà Trung Quốc cho là “vùng nước lịch sử” là không thể chấp nhận được. Luật Quốc tế không hề biết đến một vùng nước lịch sử lớn đến như vậy. Yêu sách Biển Đông như một ao hồ của Trung Quốc là xa lạ, đi ngược lại với học thuyết các vùng nước lịch sử. Cộng đồng quốc tế chưa bao giờ ghi nhận một yêu sách như vậy và sẽ không chấp nhận một khoảng không gian rộng lớn như biển này, biển lớn nhất, nhì thế giới nằm dưới quyền tài phán của duy nhất một nước.

- Quan điểm của Bắc Kinh và Đài Loan, bên đầu tiên đưa ra yêu sách đường chữ U cũng khác nhau. Ngày 30/12/1992, Viện Lập pháp Trung Hoa Dân quốc (Đài Loan) đã thông qua "Luật Vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa Trung Hoa Dân quốc". Luật này được ban hành trên cơ sở nguyên tắc "chủ quyền thực tế" bỏ đi điều khoản về "vùng

nước lịch sử" (vùng nước trong đường chữ U). Ngày 2/1/1993, Viện Lập pháp Trung Hoa Dân quốc (Đài Loan) thông qua "Luật Lãnh hải và vùng tiếp giáp Trung Hoa Dân quốc". Luật này quy định Lãnh hải Trung Hoa Dân quốc (Đài Loan) rộng 12 hải lý đồng thời quy định các điểm cơ sở để vạch đường cơ sở và ranh giới ngoài lãnh hải do Viện Hành chính quy định và công bố trong thời gian tới. Trong các đạo luật này, khác với Trung Quốc, Đài Loan đã không đề cập "*tính chất lịch sử*" của đường *lưỡi bò* mà họ đã từng yêu sách năm 1947. Họ chỉ yêu sách các đảo đá, bãi cạn nằm trong giới hạn đường chữ U nhưng không yêu sách vùng nước trong giới hạn đó. Có lẽ họ thấy được phần nào tính chất phi lý của yêu sách này chăng?<sup>16</sup>

- Đường đứt khúc 9 đoạn mà Trung Quốc yêu sách này chạy sát bờ biển của các nước, có đoạn chỉ cách bờ biển Việt Nam khoảng 50 – 100 km, trong khi Trường Sa cách bờ Việt Nam khoảng trên 200 hải lý. Đường này còn chạy sát bãi Shoal James (Tăng Mẫu) của Malaysia và đảo Natuna của Indonesia, quần đảo Philippines gây lo ngại sâu sắc cho các nước trong khu vực. Vì vậy, thật khó có thể đồng ý với các học giả Trung Quốc, con đường này được vạch "*theo cách gần như là đường cách đều giữa rìa ngoài của bốn quần đảo trong Biển Nam Trung Hoa với đường bờ biển của các quốc gia kế cận, phù hợp với các công ước quốc tế*". Trước hết, các công ước quốc tế cũng như thực tế xét xử của các cơ quan tài phán quốc tế không trừ định quyền ưu tiên của phương pháp đường cách đều trong phân định nhất là trong trường hợp có các danh nghĩa lịch sử. Trung Quốc khẳng định xây dựng yêu sách của mình trên cơ sở "danh nghĩa lịch sử", đồng thời lại áp dụng phương pháp đường cách đều để phân định, phủ nhận danh nghĩa lịch sử đó. Thật là không nhất quán. Thứ hai, nếu vẽ đúng kỹ thuật, con đường này hoàn toàn không thể là con đường cách đều giữa các đảo nằm giữa Biển Đông với bờ biển của

<sup>13</sup> Roach and Smith: Excessive Maritime claims (các yêu sách biển quá đáng), International Law studies, vol. 66, 1994.

<sup>14</sup> Lybi đã khép vịnh này với diện tích 22.000 hải lý vuông bằng một đường thẳng dài 300 hải lý. Quyết định này đã bị các nước phản đối mạnh, nhất là Hoa Kỳ và các cường quốc hàng hải.

<sup>15</sup> Phan Thạch Anh, sdd, tr. 141.

<sup>16</sup> Trung Quốc thời báo, 01/01/1999.

các nước xung quanh. Đó là chưa kể đến Điều 121 của Công ước của Liên hợp quốc về Luật Biển 1982 quy định rằng những đảo, đá nào không thích hợp cho con người đến ở hoặc cho một đời sống kinh tế riêng thì chỉ có lãnh hải rộng không quá 12 hải lý.

B.A. Hamzah, học giả Malaysia nhận xét một yêu sách phi lý như vậy không thể có một danh nghĩa gì, do đó sự không có danh nghĩa sẽ kéo theo sự không có quyền tài phán<sup>17</sup>. Như vậy, một khi nội dung đã không đúng, thì hình thức của vấn đề càng không hợp pháp. Chủ quyền không thể suy diễn, không thể dựa trên những dẫn chứng băng quơ. Không một quốc gia (văn minh và tiến bộ) nào lại công nhận đường ranh giới 9 đoạn đứt khúc này, con đường không được xác định rõ cả về cơ sở pháp lý lẫn tọa độ địa lý, vì đây là sự vi phạm thô bạo chủ quyền lãnh thổ không chỉ của các nước liên quan mà còn là sự thách thức đối với quyền lợi hàng hải, hàng không... của cộng đồng quốc tế. Từ bao đời nay, các quốc gia trong khu vực vẫn tiến hành các hoạt động sử dụng biển một cách bình thường trong Biển Đông, không có sự ngăn cản nào của Trung Quốc. Việc khăng khăng đòi hỏi đường chữ U như là một đường biên giới quốc gia trên biển và yêu sách hầu hết Biển Đông cùng các đảo, đá trong đó như Daniel Schaeffer, nguyên Tuỳ viên quân sự Pháp tại Trung Quốc, Việt Nam và Thái Lan nhận xét, thực chất cố tình làm cho hầu hết người dân Trung Quốc và một số người khác hiểu rằng đây đơn giản là sự khẳng định đối với “việc đã rồi”, Biển

Nam Trung Hoa (Biển Đông) và 4 quần đảo trong đó là của Trung Quốc, và vì thế không việc gì phải bàn đi cãi lại.

Đường lưỡi bò này có thể còn tồn tại một thời gian dài do sự cố chấp của một số người còn có tư tưởng sô vanh, chủ nghĩa dân tộc hẹp hòi. Tuy nhiên, đối với những người Trung Quốc đang muốn đất nước mình là một thành viên đáng tin cậy của cộng đồng quốc tế, của Công ước về Luật Biển 1982 thì việc từ bỏ đường này sẽ khắc phục được tình trạng mập mờ cản trở thực tiễn, tạo niềm tin với các nước hữu quan, làm cho các cuộc đàm phán phân định biển trong khu vực trở nên khách quan hơn, thúc đẩy hợp tác và phát triển.

Một cách tự nhiên, Biển Đông là nơi liên kết các nền văn minh kinh tế giữa các nước Đông Nam Á và giữa họ với phần lục địa phía Nam Trung Quốc. Với vị trí địa chính trị, cấu tạo tự nhiên và hoạt động kinh tế-xã hội liên kết giữa các quốc gia, Biển Đông là ngôi nhà chung của các nước trong khu vực và chứa đựng nhiều quan tâm chung của các nước trong và ngoài khu vực. Biển Đông không thuộc hoàn toàn về một nước, không thuộc riêng Trung Quốc, Việt Nam, Malaysia, hay Philippin, Brunei... Các vấn đề của Biển Đông cần được các nước trong khu vực, trên tinh thần cầu thị, tôn trọng chủ quyền và lợi ích của nhau, tuân thủ pháp luật quốc tế, cùng nhau tìm một giải pháp công bằng, mà các bên có thể chấp nhận

<sup>17</sup> B.A. Hamzah: “Các vấn đề tài phán tranh chấp trong khuôn khổ Spratly đối với việc giải quyết tranh chấp”, Hội nghị kiểm chế xung đột tiềm tàng trong Biển Nam Trung Hoa, Bandung, Indonesia, 15-18/7/1991, tr.199-200.