HỢP TÁC ASEAN TRONG QUẢN LÝ Ô NHIỄM TỪ TÀU BÈ Ở BIỂN ĐÔNG

ĐÀM HUY HOÀNG*

Tóm tắt: *Xuất phát từ những quan ngại ngày một lớn đối với việc quản lý ô nhiễm ở Biển Đông nói chung và quản lý ô nhiễm từ việc xả thải của tàu bè ở khu vực biển này nói riêng, từ năm 2003 (bắt đầu xây dựng Cộng đồng ASEAN), các hoạt động hợp tác môi trường, trong đó có hợp tác chống xả thải vào Biển Đông đã được các nước trong khu vực Đông Nam Á tích cực đẩy mạnh. Bên cạnh các nỗ lực củng cố hợp tác môi trường nội khối, ASEAN còn tích cực nâng cao hợp tác với các đối tác bên ngoài nhằm tìm ra các giải pháp bảo đảm môi trường trong sạch bền vững cho toàn khu vực nói chung, cũng như việc kiểm soát ô nhiễm môi trường ở Biển Đông nói riêng. Tuy nhiên, cho đến nay, hợp tác kiểm soát ô nhiễm môi trường trên Biển Đông giữa các nước có liên quan vẫn còn nhiều hạn chế. Qua bài viết, tác giả mong muốn bước đầu tìm hiểu và đánh giá tình hình hợp tác quản lý ô nhiễm từ tàu bè ở biển Đông của các quốc gia Đông Nam Á từ năm 2003 đến nay.*

Từ khóa: *Đông Nam Á, ASEAN, hợp tác, kiểm soát, ô nhiễm tàu bè, biển Đông*

1. Khái quát về ô nhiễm môi trường biển từ những hoạt động của tàu bè trên biển

Ô nhiễm biển từ nguồn tàu nghĩa là ô nhiễm phát sinh bởi các hoạt động của tàu thuyền trên biển. Nó có thể do tai nạn của các tàu chở hàng có chất ô nhiễm hoặc các hoạt động rửa khoang chứa dầu hoặc thay đổi nước gằm tàu. Mặc dù ô nhiễm biển do tàu chỉ là khá nhỏ nhưng lại là loại ô nhiễm đầu tiên gây nên nhận thức của Cộng đồng thế giới về ô nhiễm biển. Ô nhiễm từ nguồn tàu chủ yếu là ô nhiễm dầu. Mặc dù dầu không phải là chất độc và có thể được làm sạch hoặc được đại dương hấp thụ, màu đen của dầu loang trên biển luôn gây sự chú ý của cộng đồng thế giới vì diện bao trùm rộng và dễ thấy nhất. Ô nhiễm từ nguồn dầu là vấn đề quốc tế hơn vấn đề quốc gia so với ô nhiễm từ nguồn đất. Đó là vì biển kết nối về thể chất giữa các nước và các lục địa với những liên kết đa chiều và không thể phá vỡ. Những vấn

* TS. Đàm Huy Hoàng, Viện nghiên cứu Đông Nam Á

để xảy ra ở biển dù bắt nguồn từ ngoài khơi hay gần đất liền thường gây hậu quả ở cấp độ quốc tế[1]. Hiện nay các tàu lớn đang vận chuyển ngày càng nhiều hàng hóa nguy hiểm vượt qua những khoảng cách xa. Các tác nhân ô nhiễm tiềm tàng như dầu, hóa chất trong những thùng chứa lớn được chở từ nước này tới nước khác.

Chính do đặc điểm quốc tế của nguồn ô nhiễm từ tàu, nên cải cách về luật bảo vệ môi trường biển lại bắt đầu từ ngăn ngừa và kiểm soát nguồn ô nhiễm từ tàu. Theo T.A. Mensah, ô nhiễm từ tàu được chia thành hai loại: Ô nhiễm từ việc cố ý xả thải dầu vào biển (ô nhiễm tự nguyện) và ô nhiễm do tai nạn đổ dầu vào biển (ô nhiễm ngẫu nhiên)[2]. Theo đó, ô nhiễm tự nguyện (voluntary pollution) này sinh chủ yếu từ các hoạt động của tàu trong môi trường biển và từ việc sử dụng biển như là nơi đổ chất thải chứa dầu của các nhà máy công nghiệp. Ô nhiễm ngẫu nhiên (accident pollution) xảy ra chủ yếu từ sự hiện diện của tàu và từ các hoạt động liên quan tới việc thăm dò và khai thác dầu ở biển, thềm lục địa và cửa đại dương[3]. Điều 194 Công ước Luật biển Quốc tế (UNCLOS) 1982 cũng đã thừa nhận hai loại ô nhiễm này và gọi là xả thải không tự nguyện (tai nạn) và xả thải tự nguyện. Xả thải tự nguyện lại có thể chia thành hai loại nhỏ: xả thải từ vận hành và đổ thải cố ý. Xả thải do vận hành là cần thiết cho hoạt động của tàu và không tránh khỏi, trong khi đổ tháo chất thải ra biển là cố ý.

Có thể phân ra 3 loại gây ô nhiễm từ tàu bè như sau:

Ô nhiễm do tai nạn

Ô nhiễm từ tàu do tai nạn là ô nhiễm không tự nguyện (involuntary) và không cố ý. Nguồn ô nhiễm này có thể do tai nạn trên biển như va chạm tàu, mắc cạn. Những nguyên nhân này có thể do lỗi của tàu như vận hành kém. Tác nhân ô nhiễm bao gồm cả dầu của hàng hóa trong khoang chứa cả dầu chảy ra. Ô nhiễm do tai nạn là loại ô nhiễm đầu tiên từ nguồn tàu và nó gây nên chú ý. Tuy nhiên, ô nhiễm do tai nạn tàu chỉ là một phần nhỏ trong ô nhiễm từ nguồn tàu.

Ô nhiễm xả thải khi vận hành

Xả thải khi vận hành là một loại hình nhỏ của ô nhiễm tự nguyện từ tàu, khác với ô nhiễm do tai nạn. Bởi vì cách gây ô nhiễm của nó do sự can thiệp của con người. Ô nhiễm do vận hành phát sinh từ các hoạt động bình thường, đều dặn của tàu dù nó đang di chuyển hay neo đậu. Xả thải vận hành liên quan tới tàu bao gồm dầu, chất thải có chứa dầu và chất thải khác. Dầu, chủ yếu là dầu thô hoặc chất thải có chứa dầu được thải từ khoang máy hay nước hầm tàu của tàu chở dầu. Các tàu chở dầu lớn gây xả thải thông qua rửa khoang chứa và nước hầm tàu. Ngoài dầu và chất thải dầu, còn có hóa chất và các chất thải độc hại khác như hóa chất độc hại, tác nhân sinh học chứa trong nước bằn động ở đáy tàu. Việc làm sạch các thùng chứa dầu cũng dùng tới nước biển.

Một loại ô nhiễm khác từ các hoạt động vận hành tàu là sự phá hoại sinh thái của môi trường biển do xả thải nước hầm tàu. Việc xả thải nước hầm tàu có thể hủy hoại hệ sinh thái biển khu vực vì hàng loạt cấu trúc bao gồm cả cây cỏ, sinh vật và các cấu trúc lí tí khác trong nước xả thải đều có thể gây nguy hại tới môi trường sinh thái tại khu vực xả thải. Hay như đối với những tàu lớn dùng một khối lượng lớn nước hầm tàu

để dằm tàu. Nước được lấy từ một vùng ven biển khu vực này và có thể được xả ra ở những khu vực hoặc cảng biển khác cũng mang đến nguy cơ gây ô nhiễm tại các vùng biển này. Các tàu buôn, đặc biệt là những tàu với các thùng đựng dầu lớn hoặc chất đầy hàng hóa dỡ hàng ở các cảng khác nhau trên khắp thế giới và xả nước hầm tầu ở các điểm khác nhau. Khi các tàu chất hàng hoặc xả hàng, một khối lượng tương đương nước thải hầm tàu và nước lấy vào duy trì cân bằng cho chuyến đi tiếp. Việc này phải làm trong suốt chuyến đi cho tới điểm đến cuối cùng và xả thải toàn bộ nước hầm tàu. Theo đó, các loài sinh vật vốn thuộc về một khu vực nào đó, được nước hầm tàu đem tới xả tại các khu vực khác. Do đó, sự cân bằng sinh thái biển của những khu vực dễ bị tổn thương, sẽ bị phá hủy. Do vậy, cần thiết phải kiểm tra hiệu quả việc quản lý nước hầm tàu.

Đổ thảo chất thải ra biển

Trong khi xả thải do vận hành là không tránh khỏi, thì một hành động tự nguyện khác gây ô nhiễm là đổ thảo chất thải ra biển. Việc đổ thảo chất thải là tự nguyện và có thể kiểm soát, khác với xả thải vận hành, mặc dù chúng đều là tự nguyện. Sự khác nhau giữa chúng là nằm ở mục đích. Về đổ thảo ở đại dương, mục tiêu duy nhất của các tàu là chở chất thải từ đất liền để đổ chúng ra biển với mục đích cố ý là coi đại dương như một bãi thải tự nhiên. Việc xả thải có thể kiểm soát bằng chất chứa trên tàu và bằng việc lập ra các tiêu chuẩn cho phép về xả thải dựa trên các dữ liệu khoa học và bí quyết công nghệ[4].

Những chất thải chủ yếu liên quan đến các hoạt động trên đất liền là chất thải công nghiệp, chất thải từ cuộc sống đô thị, chất thải từ xây dựng, các chất thải quân sự như hóa chất, các chất sinh học. Một số chất như hạt nhân, radioactive có thể gây độc hại nguy hiểm cho môi trường biển.

2. Hợp tác ASEAN trong quản lý ô nhiễm do tàu gây ra ở biển Đông

2.1. Tình trạng ô nhiễm môi trường biển Đông do sự đi lại của tàu gây ra

Biển Đông là một trong những tuyến đường biển bận rộn nhất thế giới. Hơn một nửa siêu tàu chở dầu và tàu hàng của thế giới đi qua vùng nước của biển Đông mỗi năm. Khối lượng dầu lửa vận chuyển qua eo biển Malacca lớn gấp 3 lần khối lượng vận chuyển qua đường ống kênh Suez và lớn gấp 15 lần khối lượng vận chuyển qua kênh đào Panama[5]. Theo ước tính, 1/2 nguồn cung cấp dầu lửa trên thế giới được chở qua eo biển này và 2/3 trong số này được chở đến Nhật Bản, Hàn Quốc và Trung Quốc[6].

Trong 20 năm tới, việc tiêu thụ dầu của các nước đang phát triển ở châu Á sẽ có thể tăng trung bình 4% mỗi năm, trong đó hơn một nửa đến từ Trung Quốc. Nếu tốc độ tăng trưởng này được duy trì, nhu cầu về dầu của các quốc gia đó sẽ lên 25 triệu thùng mỗi ngày, cao gấp đôi mức tiêu thụ hiện nay, vào năm 2020[7].

Lượng tàu bè đi lại qua Malacca đã gây nên tình trạng ô nhiễm trầm trọng ở eo biển này nói riêng, biển Đông nói chung. Tất cả các loại ô nhiễm do hoạt động của tàu thuyền gây ra đều phát hiện thấy ở eo biển này.

Tình trạng ô nhiễm do hoạt động của tàu và các nguồn khác đã phá hoại nghiêm trọng tài nguyên thiên nhiên ở biển Đông và môi trường biển ở đây. Biển Đông là một

trong những hệ sinh thái đa dạng nhất thế giới, là nơi ở của 76% loài san hô trên thế giới và 37 % các loài cá ngầm (reef-fish)[8]. Nó là nhà của hơn 8.600 loại cây và sinh vật biển[9]. Tuy nhiên, sự xuống cấp của môi trường sinh thái tại đây đã tới mức báo động. Theo Trung tâm phát triển nghề cá Đông Nam Á ở Bangkok, 30% cỏ biển, 16% đước và 16% rạn san hô sống đã bị mất trong vòng 10 năm kể từ 2007[10].

2.2. Hợp tác chống ô nhiễm do tàu bè gây ra ở biển Đông

Cho tới nay, hợp tác chống ô nhiễm biển Đông do tàu gây ra được thực hiện dưới các định hướng hợp tác về bảo vệ môi trường biển của ASEAN. Các Bộ trưởng môi trường ASEAN đã thông qua các cơ chế của ASEAN về nâng cao giám sát việc tắc bùn và xả các thùng chất thải trái phép trên biển, trong đó cùng phối hợp nhằm kiểm soát các hoạt động xả chất thải và thúc đẩy xả thải ở các khu vực được cấp phép. Trong bảo đảm quản lý bền vững môi trường biển và các vùng duyên hải, ASEAN cũng đã tiến hành nhiều cuộc hội thảo, tổ chức hướng dẫn đào tạo nguồn nhân lực và triển khai một số dự án hợp tác thí điểm giám sát, quản lý các khu vực biển giáp biên giới của nhau.

Các hoạt động hợp tác về môi trường biển không chỉ dừng ở việc đưa ra các tuyên bố, các hội nghị, hội thảo mà còn bao gồm một số hoạt động hợp tác cụ thể như sau:

Từ những năm 1990, các nước Đông Nam Á đã thiết kế "Các khu vực biển được bảo vệ (MPAs)" dọc theo đường bờ biển của mình, nhưng không nước nào mở rộng MPA của họ tới biển Đông. ASEAN đã ký Tuyên bố về các công viên di sản và lưu trữ ASEAN vào năm 1984, chỉ định 11 khu vực được bảo vệ như Công viên di sản ASEAN (ASEAN Heritage Parks - AHP), bao gồm các rạn san hô, các khu vực biển được bảo vệ[11].

Năm 2011, khi Chương trình môi trường Liên hợp quốc tái đặt Tiểu ban rạn san hô ở Bangkok, các nước Đông Nam Á đã cộng tác trong việc phát triển các công cụ và các biện pháp nhằm xây dựng các cách tiếp cận, đặt cơ sở trên hệ sinh thái đối với việc quản lý rạn san hô. Năm 2012, Châu Á - Thái Bình Dương trở thành tiêu đề của văn kiện Liên hợp quốc "Tương lai chúng ta mong đợi" (The Future We Want) và xác định việc bảo vệ các rạn san hô như là mục tiêu trung tâm để đạt được Mục tiêu phát triển bền vững vào năm 2020.

Vào tháng 4/2016, tại cuộc họp đầu tiên Nhóm nghiên cứu của Hội đồng hợp tác an ninh châu Á Thái Bình Dương ở Philippines, các cuộc thảo luận về bộ luật và các nghị định thư về bảo vệ môi trường biển đã được tiến hành. Nhóm đã nhấn mạnh tới sự phát triển một cách tiếp cận tập thể trong việc quản lý các hoạt động thương mại và sinh kế trong đại dương, trong đó nhấn mạnh việc duy trì các rạn san hô ở Đông Á.

Tháng 6/2018, 7 nước thành viên ASEAN, bao gồm Campuchia, Indonesia, Malaysia, Myanmar, Philippines, Thái Lan và Việt Nam đã khởi động sáng kiến bảo vệ môi trường biển trong khu vực bằng việc thực hiện các hiệp ước lớn về bảo vệ môi trường biển của Tổ chức hàng hải quốc tế (International Maritime Organization IMO). IMO chịu trách nhiệm thực hiện Dự án bảo vệ môi trường biển cho Đông Nam Á (Marine

Environment Protection for Southeast Asia Seas - MEPSEAS) trong 4 năm từ 2017 đến 2021. Theo Phó Giám đốc các Dự án lớn của IMO Jose Matheickal, "Dự án MEPSEAS là sự biểu thị rõ ràng về cam kết của các nước ASEAN nhằm hướng tới một hệ thống vận tải biển bền vững và giải quyết các vấn đề quan trọng về môi trường biển"[12]. Cơ quan Hợp tác phát triển của Na Uy (Norad) sẽ cung cấp vốn cho dự án nhằm giúp các nước thực hiện các hiệp ước được ưu tiên cao như Công ước quốc tế ngăn ngừa ô nhiễm từ tàu (Convention for the Prevention of Pollution from Ships - MARPOL), Công ước về hệ thống ngăn ngừa mùi hôi, Công ước, nghị định thư London về xả chất thải ở biển và Công ước quản lý nước gầm tàu (Ballast Water Management Convention). Dự án MEPSEAS nhằm khuyến khích những biện pháp triển khai pháp chế, chính sách quốc gia và xây dựng năng lực có liên quan ở cảng và theo dõi cờ quốc gia để hỗ trợ thực thi các công ước được lựa chọn của IMO. Dự án cũng nhằm thúc đẩy huấn luyện điều tra đường cơ sở sinh thái càng đặc biệt như sáng kiến: Vận chuyển xanh - Cảng xanh - Xưởng đóng tàu xanh (Green Shipping Green Port Green Shipyards (GGG)) của Philippines và tổ chức các Hội nghị về công nghệ biển khu vực và các hoạt động khác. Dự án dựa trên cơ sở một dự án trước đó của Quỹ IMO - Norad, nhằm hỗ trợ trực tiếp cho Campuchia, Indonesia, Malaysia, Philippines, Thái Lan và Việt Nam để tạo ra những tiến bộ quan trọng trong việc thực hiện hay tiếp cận các hiệp ước về môi trường của IMO. Các nước tham gia vào MEPSEAS đã thỏa thuận triển khai một Kế hoạch công tác về dự án cũng như phối hợp khu vực, các dàn xếp về chia sẻ thông tin để thực hiện dự án thành công[13].

Ngoài hợp tác nội bộ giữa các nước thành viên, ASEAN còn thúc đẩy hợp tác bảo vệ môi trường biển, trong đó có hợp tác chống ô nhiễm do tàu gây ra, với các đối tác đối thoại, đặc biệt là Trung Quốc.

Hợp tác ASEAN - Trung Quốc về môi trường lúc đầu được thực hiện trong cơ chế Hội nghị Bộ trưởng môi trường ASEAN + 3. Hàng năm bắt đầu từ năm 2002, Hội nghị các Bộ trưởng môi trường ASEAN + 3 đã được các nước thành viên ASEAN tổ chức trên cơ sở quay vòng. Tại hội nghị, hợp tác Trung Quốc và ASEAN về môi trường đã được thảo luận và thúc đẩy. Để làm sâu sắc hơn hợp tác môi trường, Trung Quốc - ASEAN đã khởi động đối thoại ở cấp công tác về các vấn đề môi trường thực chất. Cơ quan bảo vệ môi trường nhà nước Trung Quốc (SEPA) và ASEAN đã tổ chức Đối thoại ASEAN - Trung Quốc về chính sách môi trường lần thứ nhất ở Tân Á, Trung Quốc vào tháng 8/2004. Các quan chức cao cấp từ Trung Quốc, AMS và Ban Thư ký ASEAN đã tham dự đối thoại và trao đổi quan điểm về chính sách môi trường của Trung Quốc, của AMS và tiến tới đồng thuận về triển vọng và các lĩnh vực ưu tiên trong hợp tác bảo vệ môi trường. Trung Quốc đề nghị các chương trình hợp tác đặc biệt với ASEAN về nhận thức của công chúng và giáo dục về môi trường, đề nghị được ASEAN ủng hộ. Đối thoại đánh dấu giai đoạn phát triển mới trong hợp tác về môi trường Trung Quốc - ASEAN. Dựa trên các kết quả thảo luận, Trung Quốc và ASEAN đã tiến hành một loạt tọa đàm như Tọa đàm về quản lý môi trường ASEAN - Trung Quốc; Tọa đàm xếp loại môi trường

và sản xuất sạch; Tọa đàm Trung Quốc - ASEAN về đánh giá có tính chiến lược về tác động của môi trường. Ngoài ra hai bên còn triển khai nhiều hoạt động hợp tác khác như tổ chức Hội thảo 3 bên lần thứ 8 về Giáo dục môi trường (TEEN) với Trung Quốc, Hàn Quốc vào tháng 10/2007 với sự tham gia của đại biểu từ Ban Thư ký ASEAN. Tại Hội thảo, Trung Quốc đã trao đổi quan điểm với ASEAN về việc thành lập một diễn đàn tương tự nhằm trao đổi và hợp tác về giáo dục môi trường và làm sâu hơn sự hiểu biết của cả khu vực về các vấn đề môi trường và hợp tác về môi trường. Các hoạt động hợp tác đã tạo cơ hội cho hai bên trao đổi kinh nghiệm, nâng cao sự hiểu biết và liên lạc giữa ASEAN và Trung Quốc. Để thúc đẩy hợp tác về môi trường, tại Hội nghị cấp cao ASEAN - Trung Quốc lần thứ 11 họp tại Singapore tháng 11/2007, hai bên đã quyết định đưa môi trường thành lĩnh vực hợp tác ưu tiên thứ 11 trong quan hệ ASEAN - Trung Quốc và xây dựng Chiến lược hợp tác môi trường quốc tế ASEAN Trung Quốc. Mục tiêu tổng thể của chiến lược là "tăng cường và nâng cao hợp tác Trung Quốc - ASEAN về các lĩnh vực ưu tiên chung về bảo vệ môi trường thông qua cách tiếp cận có tính phối hợp và phân chia giai đoạn để đạt được sự bền vững về môi trường trong khu vực"[14].

Các mục tiêu đặc biệt của chiến lược như sau:

- Hướng tới thiết lập cơ chế Hội nghị Bộ trưởng môi trường Trung Quốc - ASEAN vào thời gian thích hợp;

- Tìm kiếm sự hiểu biết chung và tăng cường hợp tác bảo vệ môi trường để thúc đẩy môi trường Đông Á và quá trình phát triển bền vững;

- Thăm dò các lĩnh vực mới cho hợp tác bảo vệ môi trường Trung Quốc - ASEAN và lập các dự án hợp tác bảo vệ môi trường khu vực;

- Phát triển quan hệ đối tác với các AMS và các cơ quan môi trường của ASEAN, các tổ chức của Liên hợp quốc, đặc biệt là UNEP, UNDP và ESCAP, ADB, WB và các tổ chức quốc tế hoặc các thể chế đa phương khác; nghiên cứu kinh nghiệm của các cơ chế hợp tác môi trường đa phương và khu vực để tăng cường hợp tác bảo vệ môi trường Trung Quốc ASEAN và hợp tác với các cơ quan viện trợ quốc tế khác.

Để đạt được các mục tiêu trên, ASEAN và Trung Quốc đã xác định rõ nguyên tắc và các lĩnh vực hợp tác cụ thể. Bên cạnh các lĩnh vực hợp tác cũ (thúc đẩy nhận thức của công chúng và giáo dục môi trường; công nghệ bền vững về môi trường, sản xuất sạch), một số lĩnh vực hợp tác mới đã được đưa vào bao gồm: bảo tồn đa dạng sinh học; xây dựng năng lực quản lý môi trường; hợp tác về hàng hóa và dịch vụ môi trường; các vấn đề môi trường toàn cầu.

Tuy nhiên, khi Chiến lược hợp tác môi trường quốc tế ASEAN - Trung Quốc vừa được thông qua, tranh chấp lãnh thổ và lãnh hải giữa Trung Quốc và một số nước ASEAN trở nên căng thẳng. Những hoạt động hợp tác cụ thể, đặc biệt là hợp tác về bảo tồn đa dạng sinh học, nhất là ở biển Đông, đã không thể thực hiện.

3. Một vài nhận xét, đánh giá

Hợp tác ASEAN về môi trường đã được xúc tiến từ hơn 40 năm nay. Tuy nhiên, hợp tác môi trường biển nói chung, hợp tác chống ô nhiễm do tàu gây ra chưa đạt được

kết quả mong muốn. Cho tới nay, các hoạt động hợp tác chống ô nhiễm do tàu gây ra mới chỉ là các định hướng nằm trong các tuyên bố, các kế hoạch hành động để xây dựng Cộng đồng văn hóa - xã hội ASEAN (ASCC) mà thôi. Một vài dự án hợp tác quốc tế về môi trường biển chủ yếu do Chương trình bảo vệ môi trường biển của Liên hợp quốc, hoặc do một đối tác bên ngoài của ASEAN kết hợp với LHQ xúc tiến. Vai trò của các nước ASEAN chỉ là tham gia vào các dự án đó. Hợp tác chống ô nhiễm do tàu gây ra rất khó để thực hiện trong khuôn khổ ASEAN. Bởi vì:

Thứ nhất, không phải tất cả các nước ASEAN đều có biển. Lào là một nước không có biển. Mặc dù cũng sử dụng biển để đưa hàng hóa xuất khẩu ra bên ngoài, nhưng hàng hóa xuất khẩu của Lào được vận chuyển chủ yếu qua đường bộ để đến với các đối tác mậu dịch lớn nhất của Lào là Thái Lan, Việt Nam và Trung Quốc.

Thứ hai, ô nhiễm do tàu gây ra chủ yếu xảy ra ở biển Đông. Vùng biển này đang diễn ra tranh chấp chủ quyền ngày càng gay gắt giữa Trung Quốc và một số nước Đông Nam Á. Thực tế đó khiến cho việc xây dựng một khung hợp tác chung về môi trường biển nói chung, ô nhiễm do tàu gây ra rất khó được xây dựng. Nhận xét về thực tế này, học giả Philippines J. C. Trajano cho rằng "Bất chấp những nỗ lực chung của ASEAN và Trung Quốc để làm giảm các căng thẳng, môi trường biển trong các vùng nước tranh chấp tiếp tục là một vấn đề khó giải quyết, hoàn toàn không có một hiệp định khung bao quát về vấn đề này. Phán quyết của Tòa Trọng tài quốc tế về vụ kiện của Philippines đối với Trung Quốc đã ghi nhận sự tàn phá không thể hồi phục hệ sinh thái các rạn san hô do khai thác trái phép san hô, đánh bắt cá quá mức, hoạt động cải tạo đất và đánh bắt cá trái phép trên Biển Đông. Tuy vậy, bảo vệ môi trường biển (MEP) vẫn tiếp tục là một khía cạnh bị bỏ qua nhiều nhất trong các xung đột trên biển của khu vực"[15].

Thứ ba, ô nhiễm do tàu gây ra thường là các vụ việc xảy ra tại những vùng lãnh hải khác nhau của các nước Đông Nam Á khác nhau và vào những thời điểm khác nhau. Do vậy, việc khắc phục ô nhiễm do tàu gây ra chủ yếu là trách nhiệm của các nước chủ nhà. Cho tới nay, Đông Nam Á chưa ghi nhận được một hoạt động hợp tác tập thể nào về ngăn ngừa và khắc phục hậu quả do ô nhiễm từ tàu.

Cuối cùng, để khắc phục những hạn chế do ô nhiễm môi trường ở biển Đông nói chung, ô nhiễm do tàu gây ra, nhiều sáng kiến hợp tác đã được đề xuất. Theo J. C. Trajano: "ASEAN cùng với Trung Quốc có thể xem xét, cân nhắc thành lập các khu vực bảo vệ bờ biển (MPAs) và mạng lưới các MPAs thông qua việc lên sơ đồ chung của tất cả các nguồn lợi tự nhiên, các loài sinh vật và hoạt động của con người trên Biển Đông"[16]. Còn các học giả tham gia Hội thảo "An ninh môi trường: Thử thách gắt gao tại Biển Đông" tổ chức tại Viện Walker, Đại học South Carolina, Mỹ (23-25/9/2016) gợi ý "..cần sử dụng các biện pháp hòa bình để giải quyết các tranh chấp tại Biển Đông, trong đó cần đặc biệt chú ý tới việc bảo vệ môi trường sinh thái biển. Nên nghiên cứu áp dụng xây dựng mô hình "công viên hòa bình" tại Biển Đông. Theo đó, các bên cần "đóng băng" tất cả các tuyên bố chủ quyền, giữ nguyên trạng, không tiến hành thêm các hoạt

động tôn tạo, xây dựng đồng thời cùng tham gia đàm phán xây dựng các quy tắc ứng xử chung có tính ràng buộc với tất cả các bên trong quá trình khai thác và bảo vệ môi trường sinh thái Biển Đông"[17].

Liệu những đề xuất trên của giới nghiên cứu có thể được hiện thực hóa hay không phụ thuộc vào các nhà lãnh đạo của cả ASEAN và Trung Quốc. Trong bối cảnh Trung Quốc đang khát khao độc chiếm biển Đông như hiện thực hiện nay, việc kêu gọi họ "đóng băng" tranh chấp chủ quyền với các nước Đông Nam Á cùng sở hữu biển Đông, có lẽ là điều rất khó xảy ra./

CHÚ THÍCH

1. Mensah A. T, 1971, *The Legal Problems Relating to Marine Pollution by Oil*, in Hepple P. (ed.), *Water Pollution by Oil*, Proceedings of Seminar Sponsored by the Institute of Water Pollution Control and the Institute of Petroleum (London: the Institute of Petroleum)
2. Mensah A. T, 1971, *The Legal Problems Relating to Marine Pollution by Oil*, tài liệu đã dẫn.
3. Mensah A. T, 1971, *The Legal Problems Relating to Marine Pollution by Oil*, tài liệu đã dẫn.
4. Jing Jing Xu, 2007, *The Public Law Framework of Ship-source Oil Pollution*, Journal of International Maritime Law, vol 13, p 406
5. Pacific Forum, 2005, *Tầm quan trọng của eo biển Malacca*, 17 March 2005, được TTX dịch và in trên TLTKĐB số ngày 28/3/2005
6. *Tầm quan trọng của eo biển Malacca*, tài liệu đã dẫn
7. *Tầm quan trọng của eo biển Malacca*, tài liệu đã dẫn
8. Abhit Singh, 2016, *A Looming Environmental Crisis in the South China Sea*, Asia Maritime Transparency Initiative, 12 August 2016, https://amti.csis.org/looming-environmental-crisis-south-china-sea/ (truy cập ngày 6/5/2019)
9. Marie Antonette Juinio-Menez, 2015, *Biophysical and Genetic Connectivity Considerations in Marine Biodiversity Conservation and Management in the South China Sea*, Journal of International Wildlife Law and Policy
10. Seafdec News, 2016, *South China Sea Countries Continue to Cooperate on Integrating Fisheries and Marine Ecosystem Management*, 1 November 2016, http://www.seafdec.org/south-china-sea-countries-cooperate-integrating-fisheries-marine-ecosystem- management, (truy cập ngày 5/3/2018)
11. Julius Cesar Trajano, 2017, *Marine Environmental Protection and Cooperation: An ASEAN-China Framework?*, RSİ Commentary, No 113, 6 June 2017, https://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2017/06/CO17113.pdf, (truy cập ngày 6/5/2018)
12. SHIP Technology, 2018, *ASEAN countries launch project to protect marine environment*, 28 June 2018, https://www.ship-technology.com/news/asean-countries-launch-project-to-protect-marine-environment/, (truy cập ngày 8/5/2019)
13. SHIP Tecnology, 2018, *ASEAN countries launch project to protect marine environment*, tài liệu đã dẫn
14. China - ASEAN News, 2008, *China-ASEAN strategy on International Environmental Cooperation*,

Chinaaseannews.org/english/events/271416.shtml, truy cập ngày 3/5/2018

15. Julius Cesar Trajano, 2017, *Marine Environmental Protection and Cooperation: An ASEAN-China Framework?*, RSÍ Commentary, No 113, 6 June 2017, https://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2017/06/CO17113.pdf, truy cập ngày 6/5/2018

16. Julius Cesar Trajano, 2017, *Marine Environmental Protection and Cooperation: An ASEAN-China Framework?*, tài liệu đã dẫn

17. Hữu Hoàng, 2016, *An ninh môi trường Biển Đông đối mặt nhiều thách thức nguy hiểm*, https://baomoi.com/an-ninh-moi-truong-bien-dong-doi-mat-nhieu-thach-thuc-nguy-hiem/c/20443417.epi truy cập ngày 11/12/2019

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Hữu Hoàng, 2016, *An ninh môi trường Biển Đông đối mặt nhiều thách thức nguy hiểm*, https://baomoi.com/an-ninh-moi-truong-bien-dong-doi-mat-nhieu-thach-thuc-nguy-hiem/c/20443417.epi, (truy cập ngày 11/12/2019)

2. Julius Cesar Trajano, 2017, *Marine Environmental Protection and Cooperation: An ASEAN-China Framework?*, http://www.rsis.edu.sg/wp-content-uploands/2017/06/co17113.pdf, truy cập ngày 6/5/2018

3. SHIP Technology, 2018, *ASEAN countries launch project to protect marine environment*, 28 June 2018, http://www.ship.technology.com/asean-countries-launch-project-to-project-marine-environment truy cập ngày 8/5/2019

4. David Rosenberg, 1999, *Environmental pollution around the South China Sea: developing a regional response to a regional problem"*, Contemporary Southeast Asia, Vol 21, No 1.

5. Regional Working Group on Land-based Pollution, 2007, *Land-based pollution in the Southe China Sea, Overview of Regional Land-based pollution concerns and actions in the South China Sea*, http://www.ais.unwater.org/ais/aiscm/getprojectdoc.php?docid=3555, truy cập ngày 8/2/2019

6. Abhit Singh, 2016, *A Looming Environmental Crisis in the South China Sea*, Asia Maritime Transparency Initiative, 12 August 2016, https://amti.csis.org/looming-environmental-crisis-south-china-sea/

7. Marie Antonette Juinio-Menez, 2015, *Biophysical and Genetic Connectivity Considerations in Marine Biodiversity Conservation and Management in the South China Sea*, Journal of International Wildlife Law and Policy, https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/13880292.2015.1044803 truy cập ngày 12/2/2019

8. Seafdec News, 2016, *South China Sea Countries Continue to Cooperate on Integrating Fisheries and Marine Ecosystem Management*, 1 November 2016, http://www.seafdec.org/south-china-sea-countries-cooperate-integrating-fisheries-marine-ecosystem- management, truy cập ngày 5/3/2018

9. China - ASEAN News, 2008, *China-ASEAN strategy on International Environmental Cooperation*, Chinaaseannews.org/english/events/271416.shtml, (truy cập ngày 3/5/2018)

10. Jing Jing Xu, 2007, *The Public Law Framework of Ship-source Oil Pollution*, Journal of International Maritime Law, vol 13, p 406

11. Mensah A. T, 1971, *The Legal Problems Relating to Marine Pollution by Oil*, in Hepple P. (ed.), *Water Pollution by Oil*, Proceedings of Seminar Sponsored by the Institute of Water Pollution Control and the Institute of Petroleum (London: the Institute of Petroleum)