

KHÍA CẠNH PHÁP LÝ CỦA HOẠT ĐỘNG MUA BÁN XĂNG DẦU TRÊN BIỂN THEO QUY ĐỊNH CỦA CÔNG ƯỚC LUẬT BIỂN NĂM 1982 VÀ ÁN LỆ QUỐC TẾ

TRẦN HỮU DUY MINH *

Tóm tắt: Mua bán xăng dầu trên biển là hoạt động khá phổ biến trên thế giới, cung cấp nhiên liệu cho các tàu thuyền đang hoạt động trên biển, giảm thiểu chi phí cạp cảng để tiếp nhiên liệu. Tuy nhiên, hoạt động này thường liên quan đến hoạt động buôn lậu, trốn thuế và nghĩa vụ hải quan theo pháp luật quốc gia ven biển nên đã và có thể sẽ còn phát sinh tranh chấp giữa quốc gia ven biển và quốc gia mà tàu bán dầu mang cờ. Bài viết phân tích các quy định của Công ước Luật biển năm 1982, đặc biệt là các án lệ của Tòa án quốc tế về luật biển để làm sáng tỏ khía cạnh pháp lý của hoạt động này trong các vùng biển thuộc thẩm quyền quốc gia của quốc gia ven biển và trên Biển cả; qua đó chỉ ra các căn cứ pháp lý để quốc gia ven biển có thể ban hành và thực thi pháp luật đối với hoạt động này phù hợp với quy định của Công ước.

Từ khoá: Án lệ quốc tế; Công ước Luật biển năm 1982; mua bán xăng dầu trên biển; khía cạnh pháp lý

Nhận bài: 01/6/2019

Hoàn thành biên tập: 08/10/2019

Duyệt đăng: 08/11/2019

LEGAL ASPECTS OF BUNKERING ACTIVITIES UNDER THE 1982 UNITED NATIONS CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA AND INTERNATIONAL PRECEDENTS

Abstract: Bunkering activities are relatively popular in the world as they provide fuels for ships operating on the sea and reduce the costs of making landfall to fill fuels. However, those activities, which are often related to smuggling and evasion of tax and customs duty under the law of the coastal states, may lead to disputes between the coastal state and the flag state of the ship selling fuels. The paper analyses the related provisions of the 1982 Convention on the Law of the Sea and especially the relevant precedents of the International Tribunal for the Law of the Sea to clarify the legal aspects of bunkering activities on the seas under the jurisdiction of the coastal states and on the high seas. On that basis, it points out legal grounds for the coastal states to make and implement the law on those activities consistently with the Convention.

Keywords: International precedent; the 1982 Convention on the Law of the Sea; bunkering; legal aspect

Received: June 1st, 2019; Editing completed: Oct 8th, 2019; Accepted for publication: Nov 8th, 2019

Mua bán xăng dầu trên biển là hoạt động khá phổ biến trên thế giới, cung cấp nhiên liệu cho các tàu thuyền đang hoạt

động trên biển. Với sự tiện lợi và giá cả cạnh tranh hơn so với mua xăng dầu tại cảng, hoạt động này có tiềm năng phát triển mạnh mẽ hơn trong thời gian tới. Tuy nhiên, hoạt động này thường liên quan đến hoạt động buôn lậu, trốn thuế và nghĩa vụ hải quan theo pháp

* Giảng viên, Học viện ngoại giao
E-mail: h.d.m.tran@uu.nl

luật quốc gia ven biển, do đó, gây thất thu thuế cho quốc gia ven biển. Ví dụ như trong thời gian gần đây, các lực lượng thực thi pháp luật của Việt Nam đã bắt giữ và xử lý nhiều vụ việc tàu nước ngoài và tàu Việt Nam tham gia vào hoạt động buôn lậu xăng dầu trên biển.⁽¹⁾

Do hoạt động trên biển thường là bên ngoài lãnh hải của quốc gia ven biển, các biện pháp xử lý của quốc gia ven biển cần được tiến hành cẩn trọng để tránh vi phạm vào quyền tự do hàng hải của quốc gia mà tàu bán dầu mang cờ. Sự cẩn trọng là cần thiết bởi vì Công ước luật biển năm 1982 (UNCLOS) không có quy định cụ thể điều chỉnh hoạt động này. Bài viết sẽ giới thiệu chung về khái niệm hoạt động mua bán xăng dầu trên biển, thẩm quyền của quốc gia ven biển với hoạt động này lần lượt trong các vùng biển thuộc chủ quyền quốc gia (nội thủy và lãnh hải), vùng biển thuộc quyền tài phán quốc gia (vùng tiếp giáp lãnh hải và vùng đặc quyền kinh tế (EEZ)) và trên Biển cả theo các quy định của UNCLOS, kết hợp với phân tích ba án lệ của Tòa án quốc tế về luật biển (ITLOS).

1. Khái niệm “hoạt động mua bán xăng dầu trên biển”

Trong phạm vi bài viết, hoạt động mua bán xăng dầu trên biển (tiếng Anh là

“bunkering activities”, gọi tắt trong bài viết này là “hoạt động bunkering”) là hoạt động thương mại, trong đó một tàu bán xăng dầu cho một tàu khác ngay trên biển.⁽²⁾ Đây là hoạt động khá phổ biến trên thế giới, đặc biệt là cung cấp xăng dầu cho các tàu cá hoạt động xa bờ. Các tàu cá không cần phải quay lại đất liền để nạp nhiên liệu mà có thể liên hệ mua nhiên liệu trực tiếp trên biển để tiếp tục hoạt động đánh bắt cá của mình. Hoạt động này mang lại lợi ích cho ngư dân khi tiết kiệm chi phí quay lại bờ và kéo dài thêm thời gian đánh bắt cá trên biển. Ngoài tàu đánh bắt cá, hoạt động này còn cung cấp xăng dầu cho các loại tàu khác như du thuyền, tàu vận tải... bao gồm cả các tàu chỉ đi qua mà không có hoạt động khác trên vùng biển của quốc gia ven biển.

Các tàu bán xăng dầu thường mua từ những quốc gia có chính sách miễn thuế hoặc có mức thuế thấp và thường không đóng thuế cho quốc gia ven biển khi bán xăng dầu cho tàu khác. Theo đó, giá bán xăng dầu có tính cạnh tranh hơn so với mua

(1). Hoàng Dũng, *Ngăn chặn tình trạng buôn lậu xăng, dầu trên biển*, <http://www.nhandan.org.vn/hanggia-hang-that/item/40190002-ngan-chan-tinh-trang-buon-lau-xang-dau-tren-bien.html>, truy cập 31/5/2019; Trần Hữu Duy Minh, “Recent Practice on Enforcement of Vietnam’s Customs Law in Its EEZ”, *Asian-Pacific Journal of Ocean Law and Policy*, số 1/2016, tr. 254 - 255.

(2). ITLOS định nghĩa đơn giản hoạt động bunkering là “việc bán dầu khí cho tàu thuyền trên biển”, xem vụ Saiga No. 2 (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Phán quyết của ITLOS năm 1999, đoạn 137. Hoạt động bunkering có thể hiểu theo nghĩa hẹp chỉ liên quan đến “dầu nhiên liệu” sử dụng để chạy tàu thuyền (Điều 1(5) Công ước về trách nhiệm dân sự cho ô nhiễm dầu nhiên liệu năm 2001). Theo một văn bản của Tổ chức hàng hải quốc tế (IMO), hoạt động bunkering (bunkering operation) là hoạt động chuyển dầu nhiên liệu lên/sang tàu từ đất liền hoặc từ tàu khác (nguồn: IMO, Guidance on Best Practice for Fuel Oil Suppliers for Assuring the Quality of Fuel Oil Delivered to Ships, Doc. MEPC.1/Circ.875/ Add.1, ngày 09/11/2018, tr. 6, Mục 8).

xăng dầu tại cảng. Tuy nhiên, hoạt động này có tác động tiêu cực đến sự quản lý của cơ quan chức năng của quốc gia ven biển do làm thất thu thuế.

Do quyền và nghĩa vụ của quốc gia ven biển và các quốc gia khác là khác nhau, tùy thuộc vào quy chế pháp lý của từng vùng biển, tính chất hợp pháp của hoạt động bunkering phụ thuộc vào hai yếu tố: 1) Vùng biển mà hoạt động mua bán diễn ra; 2) Bản chất hoạt động của tàu mua xăng dầu trên vùng biển đó trong quan hệ với quyền của quốc gia ven biển. Trong vụ Saiga No. 2 và Virginia G, Toà án quốc tế về luật biển (ITLOS) xử lý hoạt động bunkering cho tàu cá đang đánh bắt cá trên vùng EEZ. Trong vụ Norstar, Toà xem xét tranh chấp về hoạt động bunkering cho tàu không phải tàu cá (cụ thể là các du thuyền) trên biển cả. Với các phán quyết trong ba vụ việc trên, ITLOS đã làm sáng tỏ một số khía cạnh pháp lý quan trọng của hoạt động bunkering và thẩm quyền của quốc gia ven biển đối với hoạt động này. Tuy nhiên, vẫn còn một số điểm chưa rõ ràng, trong đó có tính hợp pháp của hoạt động bunkering cho tàu không phải tàu cá trong vùng EEZ.

2. Hoạt động bunkering trong vùng biển thuộc chủ quyền quốc gia: nội thủy và lãnh hải

Đối với nội thủy, quốc gia ven biển có chủ quyền hoàn toàn, tuyệt đối và đầy đủ tương tự như trên đất liền. Do đó, quốc gia ven biển có mọi quyền ban hành quy định pháp luật và thực thi pháp luật đối với hoạt động bunkering của tàu nước ngoài.

Theo UNCLOS, quốc gia ven biển có

chủ quyền đầy đủ và toàn vẹn đối với lãnh hải. Lãnh hải là vùng biển nằm ngay bên ngoài đường cơ sở và có chiều rộng tối đa 12 hải lý. Trong lãnh hải, tàu thuyền nước ngoài chỉ có quyền mặc nhiên duy nhất là quyền đi qua không gây hại, do đó, đương nhiên không thể thực hiện các hoạt động bunkering khi chưa có sự cho phép của quốc gia ven biển. Cụ thể hơn, Điều 19 của Công ước quy định rằng tàu thuyền nước ngoài đi qua không gây hại trong lãnh hải của quốc gia ven biển không được phép “*xếp dỡ hàng hoá... trái với các quy định về hải quan, thuế, nhập cư hay y tế*”. Quốc gia ven biển có quyền ban hành quy định pháp luật để ngăn ngừa các vi phạm hải quan, thuế, nhập cư và y tế, cũng như có quyền thực thi pháp luật đối với các vấn đề này.⁽³⁾ Với chủ quyền trên lãnh hải, quốc gia ven biển hoàn toàn có thẩm quyền ban hành và thực thi pháp luật đối với hoạt động bunkering của tàu nước ngoài.

Tóm lại, trong nội thủy và lãnh hải, quốc gia ven biển có chủ quyền trong việc ban hành và thực thi các quy định pháp luật điều chỉnh hoạt động bunkering.

3. Hoạt động bunkering trong vùng biển thuộc quyền tài phán quốc gia: Vùng tiếp giáp lãnh hải và vùng đặc quyền kinh tế

3.1. Hoạt động bunkering trong vùng tiếp giáp lãnh hải

UNCLOS cho phép quốc gia ven biển được xác lập một vùng tiếp giáp lãnh hải rộng tối đa 24 hải lý tính từ đường cơ sở. Vùng tiếp giáp lãnh hải là vùng biển nằm

(3). Điều 21 và Điều 25 UNCLOS.

ngay bên ngoài lãnh hải. Quốc gia ven biển có thẩm quyền tiến hành các hoạt động thực thi pháp luật trong bốn lĩnh vực: hải quan, thuế, nhập cư và dịch tễ.⁽⁴⁾ Các hoạt động thực thi pháp luật này có thể nhằm xử lý các vi phạm đã phát sinh hoặc nhằm ngăn chặn các vi phạm có khả năng phát sinh.⁽⁵⁾ Lưu ý quan trọng là vi phạm đã phát sinh hoặc có khả năng phát sinh phải là những vi phạm “trong lãnh thổ hoặc lãnh hải” (bao gồm cả nội thủy)⁽⁶⁾ của quốc gia ven biển, chứ không phải là vi phạm trong chính vùng tiếp giáp lãnh hải.⁽⁷⁾

Hoạt động bunkering của tàu nước ngoài có thuộc thẩm quyền của quốc gia ven biển trên vùng tiếp giáp lãnh hải hay không phụ thuộc vào việc hoạt động đó có vi phạm hoặc có khả năng vi phạm vào quy định trong bốn lĩnh vực trên trong lãnh hải và lãnh thổ quốc gia ven biển hay không, nhất là pháp luật về thuế và hải quan. Ở đây sẽ có hai trường hợp. Nếu hoạt động bunkering với mục đích buôn lậu xăng dầu vào lãnh thổ nội địa của quốc gia ven biển thì rõ ràng thuộc phạm vi thẩm quyền xử lý của quốc gia ven biển do liên quan đến pháp luật thuế và hải quan. Tuy nhiên, nếu hoạt động bunkering chỉ nhằm cung cấp xăng dầu cho các tàu đi qua vùng tiếp giáp lãnh hải mà không có ý định buôn lậu xăng

dầu vào lãnh thổ của quốc gia ven biển thì sẽ không thuộc phạm vi thẩm quyền xử lý của quốc gia ven biển. Trường hợp này bao gồm cả việc tàu đang thực hiện quyền đi qua không gây hại trong lãnh hải, di chuyển ra vùng tiếp giáp lãnh hải mua xăng dầu rồi quay lại tiếp tục hành trình trong lãnh hải của quốc gia ven biển.

Như vậy, trong vùng tiếp giáp lãnh hải, quốc gia ven biển cần chứng minh vi phạm hoặc có khả năng vi phạm quy định pháp luật, nhất là pháp luật về thuế và hải quan của hoạt động bunkering vào trong lãnh thổ của quốc gia ven biển, cụ thể là buôn lậu xăng dầu vào nội địa.

3.2. Hoạt động bunkering trong vùng đặc quyền kinh tế

3.2.1. Quy định có liên quan của UNCLOS

Trong vùng EEZ, quốc gia ven biển có quyền chủ quyền đối với việc thăm dò, khai thác, quản lý và bảo tồn tài nguyên thiên nhiên, bao gồm cả tài nguyên sinh vật (như hải sản) và tài nguyên phi-sinh vật (như dầu khí, khoáng sản).⁽⁸⁾ Quốc gia ven biển cũng có quyền tài phán trong ba lĩnh vực: xây dựng, vận hành đảo và công trình nhân tạo; bảo vệ môi trường biển và nghiên cứu khoa học biển.⁽⁹⁾ Các quốc gia khác có quyền tự do hàng hải, tự do hàng không và tự do lắp đặt cáp, ống ngầm và các hoạt động sử dụng biển hoà bình khác liên quan đến các tự do này.⁽¹⁰⁾ Trong khi hoạt động bunkering chủ yếu được thực hiện trong vùng biển này,

(4). Điều 33 UNCLOS.

(5). Điều 33 UNCLOS.

(6). Yoshifumi Tanaka, *The International Law of the Sea*, Cambridge University Press, Cambridge, 2012, tr. 122.

(7). RR Churchil and AV Lowe, *The Law of the Sea*, Manchester University Press, Manchester, 1999, tr. 137.

(8). Điều 56(1)(a) UNCLOS.

(9). Điều 56(1)(b) UNCLOS.

(10). Điều 58(1) UNCLOS.

UNCLOS lại không có quy định cụ thể trực tiếp điều chỉnh hoạt động bunkering trong vùng EEZ. Việc UNCLOS không có quy định là do hoạt động bunkering chỉ trở nên phổ biến sau khi UNCLOS đã được thông qua, do đó, các quốc gia không lường trước sự xuất hiện của hoạt động này khi đàm phán UNCLOS. Điều này làm phát sinh các tranh chấp giữa quốc gia ven biển (mong muốn có quyền chủ quyền và quyền tài phán đối với hoạt động này) và những quốc gia khác (mong muốn hoạt động này là hoạt động thuộc quyền tự do hàng hải). Hai vụ việc sẽ được phân tích dưới đây là các ví dụ về dạng tranh chấp này. Các vụ việc này cung cấp thực tiễn các biện pháp mà các quốc gia ven biển đã áp dụng để xử lý hoạt động bunkering, đồng thời, cho thấy tính hợp pháp của các biện pháp đó dưới góc nhìn của ITLOS.

3.2.2. Phán quyết của ITLOS năm 1999 trong vụ Saiga No. 2

Trong vụ Saiga No. 2, tàu Saiga là một tàu dầu mang cờ của Saint Vincent and the Grenadines hoạt động bunkering và thỉnh thoảng cũng cung cấp nước ngọt cho các tàu cá trong vùng biển ngoài khơi bờ tây châu Phi, trong đó có Guinea. Theo hồ sơ vụ việc,⁽¹¹⁾ ngày 22/10/1997, tàu Saiga đã bán dầu cho ba tàu cá mang cờ của Senegal và Hy Lạp ở vị trí cách bờ biển một đảo của Guinea 22 hải lí. Ba tàu cá này đều được Guinea cấp giấy phép đánh bắt cá trong vùng

EEZ của mình. Ngày 28/10/1997, một tàu tuần tra của Guinea đã bắt giữ tàu Saiga khi tàu này đang ở ngoài vùng EEZ của Guinea⁽¹²⁾ và tiến hành xử lý hình sự đối với thuyền trưởng tàu Saiga. Tòa sơ thẩm của Guinea xác định thuyền trưởng tàu Saiga phạm tội “nhập khẩu vào lãnh thổ của Guinea mà không khai báo hàng hoá thuộc danh mục đánh thuế, cụ thể là dầu diesel”, và “phạm tội buôn lậu, gian lận và trốn thuế”.⁽¹³⁾ Tiếp theo, Tòa phúc thẩm của Guinea xác định thuyền trưởng tàu này đã phạm tội “nhập khẩu, mua bán nhiên liệu bất hợp pháp ở Cộng hoà Guinea”.⁽¹⁴⁾

Trong vụ việc này, Saint Vincent and the Grenadines và Guinea đều yêu cầu ITLOS xem xét vấn đề tính hợp pháp của hoạt động bunkering trên vùng EEZ theo quy định của UNCLOS. Saint Vincent and the Grenadines cho rằng hoạt động bunkering trên vùng EEZ là một hoạt động thuộc quyền tự do hàng hải hoặc thuộc về nhóm các hoạt động sử dụng biển hợp pháp liên quan đến tự do hàng hải theo Điều 58. Trong khi đó, Guinea cho rằng hoạt động này phải được xem là một hoạt động kinh tế, không phải là hoạt

(11). Vụ Saiga No. 2 (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Phán quyết của ITLOS năm 1999, tr. 27 - 30, đoạn 31 - 39.

(12). Guinea viện dẫn căn cứ pháp lí là quyền truy đuổi nóng theo Điều 111 UNCLOS để bắt giữ tàu Saiga bên ngoài vùng EEZ do những vi phạm trước đó của tàu này trong vùng biển của Guinea. ITLOS bác bỏ lập luận này của Guinea do lực lượng chức năng của Guinea không truy đuổi liên tục theo yêu cầu của Điều 111, như trên, tr. 49 - 61, đoạn 110 - 152.

(13). Vụ Saiga No. 2 (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Phán quyết của ITLOS năm 1999, tr. 29, đoạn 36.

(14). Vụ Saiga No. 2 (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Phán quyết của ITLOS năm 1999, tr. 30, đoạn 38.

động liên quan đến tự do hàng hải.⁽¹⁵⁾ Trong Phán quyết năm 1999, Toà từ chối cho ý kiến về vấn đề này mà chỉ nhận định rằng UNCLOS không có quy định cụ thể về vấn đề này.⁽¹⁶⁾ Điểm đáng chú ý nhất trong vụ Saiga No. 2 là ITLOS đưa ra nhận định tổng quát rằng UNCLOS chỉ cho phép quốc gia ven biển áp dụng pháp luật hải quan trong lãnh hải, vùng tiếp giáp lãnh hải, còn trong vùng EEZ pháp luật hải quan chỉ được áp dụng giới hạn trong vấn đề xây dựng, vận hành và sử dụng đảo và công trình nhân tạo, không được phép áp dụng mở rộng ra các lĩnh vực khác.⁽¹⁷⁾ Nhận định tổng quát này được ITLOS xác nhận lại và mở rộng ra cho cả pháp luật về thuế trong Phán quyết năm 2014 trong vụ Virginia G.⁽¹⁸⁾ Như vậy, ít nhất có thể rõ ràng là về nguyên tắc, việc ban hành và thực thi pháp luật đối với hoạt động bunkering trên vùng EEZ không thể dựa vào căn cứ pháp luật thuế và hải quan.

Mặc dù ITLOS không cho ý kiến về vấn đề hoạt động bunkering, một số thẩm phán đã có ý kiến riêng có tính dẫn dắt lớn cho các phán quyết sau này của Toà. Hai thẩm

phán Zhao (người Trung Quốc) và Warioba (người Tanzania) cho rằng hoạt động bunkering trong vùng EEZ là bất hợp pháp; trong khi đó, thẩm phán Vukas (người Croatia) cho rằng hoạt động này là một phần của quyền tự do hàng hải. Cả Zhao và Warioba đều có quan điểm tiêu cực về hoạt động bunkering, xem đây là một hành vi nhằm trốn thuế và nghĩa vụ hải quan.

Trong ý kiến riêng của mình,⁽¹⁹⁾ Zhao cho rằng việc UNCLOS không có quy định cụ thể cũng không đồng nghĩa với việc mặc nhiên quy hoạt động bunkering trong vùng EEZ vào nội hàm của quyền tự do hàng hải. Ông còn cho rằng hoạt động bunkering có thể xem là hợp lý nếu thoả mãn hai điều kiện: 1) Phải có thoả thuận giữa quốc gia ven biển và quốc gia muốn thực hiện hoạt động bunkering trong vùng EEZ của quốc gia ven biển; 2) Ngư dân và tàu cá phải có giấy phép của quốc gia ven biển để có thể mua dầu từ hoạt động này.

Trong ý kiến riêng của mình,⁽²⁰⁾ Thẩm phán Warioba cho rằng quốc gia ven biển có quyền ban hành và thực thi các quy định về thuế và hải quan khi cấp phép đánh bắt cá cho các tàu cá nước ngoài trong vùng EEZ của mình theo Điều 62(4). Hành vi trốn thuế và nghĩa vụ hải quan thông qua hoạt động bunkering như của tàu Saiga đã gây thất thoát đáng kể đến nguồn thu của Guinea, ảnh hưởng đến “lợi ích công cộng” của nước

(15). Vụ Saiga No. 2 (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Phán quyết của ITLOS năm 1999, tr. 56 - 57, đoạn 137.

(16). Vụ Saiga No. 2 (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Phán quyết của ITLOS năm 1999, tr. 56 - 57, đoạn 137 – 138.

(17). Vụ Saiga No. 2 (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Phán quyết của ITLOS năm 1999, tr. 54, đoạn 127. Điều 60(2) UNCLOS quy định quốc gia ven biển có quyền tài phán duy nhất đối với đảo và công trình nhân tạo, bao gồm thẩm quyền liên quan đến hải quan, tài chính, y tế, an toàn và nhập cư.

(18). Vụ Virginia G (Panama v. Guinea-Bissau), Phán quyết của ITLOS năm 2014, tr. 72 - 73, đoạn 232 - 233.

(19). Vụ Saiga No. 2, *Ý kiến riêng của thẩm phán Zhao*, tr. 114, đoạn 3 và 4.

(20). Vụ Saiga No. 2, *Ý kiến riêng của thẩm phán Warioba*, tr. 224, đoạn 75, tr. 225, đoạn 80, và tr. 227, đoạn 84.

này. Ông còn cho rằng vùng EEZ được đưa vào UNCLOS nhằm bảo đảm lợi ích kinh tế cho quốc gia ven biển và mọi quốc gia khác và tàu đánh bắt cá theo giấy phép của quốc gia ven biển trong vùng EEZ phải có nghĩa vụ xem xét thích đáng đến lợi ích kinh tế của quốc gia ven biển. Tóm lại, theo ông, quốc gia ven biển có quyền ban hành và thực thi pháp luật hải quan và thuế đối với hoạt động bunkering cho tàu đang đánh bắt cá trong vùng EEZ của mình. Trong Phán quyết năm 2014 trong vụ Virginia G - 15 năm sau Phán quyết vụ Saiga No. 2 này - ITLOS có vẻ chịu ảnh hưởng tương đối theo ý kiến của Thẩm phán Warioba.

Có quan điểm trái ngược với thẩm phán Zhao và Warioba, thẩm phán Vukas cho rằng lịch sử đàm phán và chính quy định của UNCLOS cho thấy không có lí do cho rằng hoạt động bunkering trong vùng EEZ, bất kể bán cho loại tàu nào (tàu cá hay tàu không phải tàu cá) là hành vi bất hợp pháp.⁽²¹⁾ Hoạt động này nên được xem là hoạt động sử dụng biển hoà bình khác liên quan đến quyền tự do hàng hải theo Điều 58.⁽²²⁾ Ông cho rằng mối liên hệ giữa hoạt động bunkering và hàng hải là đương nhiên, vì hoạt động này là dịch vụ hậu cần phục vụ hoạt động của tàu thuyền đang trong hành trình hàng hải.

Thẩm phán Anderson (người Anh) có quan điểm cẩn trọng hơn.⁽²³⁾ Ông cho rằng

bản thân hoạt động bunkering trong vùng tiếp giáp lãnh hải và vùng EEZ không thể bị mặc nhiên xem như hành vi nhập khẩu dầu bất hợp pháp mà còn cần có thêm bằng chứng cho thấy dầu được chuyển bất hợp pháp vào lãnh thổ quốc gia ven biển. Ông còn cho rằng cần phải xem xét hoàn cảnh của từng vụ việc cụ thể để xác định bản chất của hoạt động bunkering. Ví dụ: nếu tàu mua dầu đang trong hành trình di chuyển hàng hải của mình thì hoạt động này nên được xem là thuộc quyền tự do hàng hải, còn nếu là tàu cá thì có thể yếu tố liên quan đến khai thác tài nguyên sinh vật sẽ ưu thế hơn là yếu tố tự do hàng hải. Mặt khác, cũng có thể hoạt động này có yếu tố bảo đảm an toàn hàng hải hay nhân đạo trong trường hợp bán dầu cho tàu hết nhiên liệu bị trôi giữa biển.

3.2.3. Phán quyết của ITLOS năm 2014 trong vụ Virginia G

Vấn đề tính hợp pháp của hoạt động bunkering trên vùng EEZ được Toà xem xét và cho ý kiến trong một vụ việc tương tự vụ việc trên - vụ Virginia G giữa Panama và Guinea-Bissau. Theo hồ sơ vụ việc,⁽²⁴⁾ tàu Virginia G là một tàu dầu mang cờ của Panama, hoạt động bunkering cho tàu cá trên biển. Ngày 20 và 21/8/2009, tàu này tiến hành bán dầu cho ba tàu cá mang cờ của Mauritania trên vùng EEZ của Guinea-Bissau. Trong khi đang di chuyển để đến vị trí bán dầu tiếp theo, tàu Virginia G bị Cơ quan thanh sát nghề cá quốc gia của Guinea-Bissau ra lệnh quay lại cảng của Guinea-

(21). Vụ Saiga No. 2, *Ý kiến riêng của thẩm phán Vukas*, tr. 150, đoạn 17.

(22). Vụ Saiga No. 2, *Ý kiến riêng của thẩm phán Vukas*, tr. 150, đoạn 17.

(23). Vụ Saiga No. 2, *Ý kiến riêng của thẩm phán*

Anderson, tr. 137 - 138.

(24). Vụ Virginia G (Panama v. Guinea-Bissau), Phán quyết của ITLOS năm 2014, tr. 30 - 37, đoạn 55 - 84.

Bissau và sau đó bị tịch thu do “nhiều lần có hoạt động liên quan đến nghề cá dưới hình thức “bán nhiên liệu không có phép cho các tàu đang đánh bắt cá trên vùng EEZ”” của Guinea-Bissau.⁽²⁵⁾ Lưu ý rằng Guinea-Bissau có quy định phải xin phép để hoạt động bunkering cho tàu đánh bắt cá trong vùng EEZ và có áp mức phí là 112 euro một tuần.

Panama cho rằng UNCLOS và án lệ quốc tế không có quy định điều chỉnh hoạt động bunkering và hoạt động này là một hoạt động thuộc quyền tự do hàng hải và các hoạt động sử dụng biển hợp pháp khác liên quan đến tự do hàng hải theo Điều 58.⁽²⁶⁾ Hoạt động bunkering là một hoạt động kinh tế nhằm phục vụ mục đích hàng hải của tàu thuyền, do đó, có mối liên hệ hữu cơ với quyền tự do hàng hải.⁽²⁷⁾ Panama cũng cho rằng việc Guinea-Bissau yêu cầu phải xin phép và phải đóng phí (mà Panama xem là một dạng thuế và phí hải quan) khi thực hiện hoạt động bunkering trên vùng EEZ của nước này là vi phạm Điều 58.⁽²⁸⁾

Ngược lại, Guinea-Bissau cho rằng hoạt động bunkering không thuộc quyền tự do hàng hải theo Điều 58 mà là hoạt động “phục vụ và hỗ trợ hoạt động đánh bắt cá” trên vùng EEZ của Guinea-Bissau mà nước này có quyền chủ quyền và quyền tài phán

của quốc gia ven biển.⁽²⁹⁾ Guinea-Bissau cho rằng hoạt động bunkering còn ảnh hưởng đến quyền của quốc gia ven biển đối với quản lý tài nguyên sinh vật và bảo vệ môi trường trong vùng EEZ.⁽³⁰⁾ Guinea-Bissau có một lập luận khá mâu thuẫn khi cho rằng mình không áp dụng pháp luật thuế ở vùng EEZ nhưng lại có quyền thu tiền thuế tương xứng từ hoạt động bunkering bởi vì hoạt động này làm giảm nguồn thu thuế từ hoạt động mua bán xăng dầu trên đất liền.⁽³¹⁾ Nước này cũng thông tin rằng khoản phí cấp giấy phép bunkering (112 euro một tuần) thấp hơn rất nhiều so với khoản thuế áp dụng cho việc mua bán xăng dầu trên đất liền, do đó, không thể nói rằng Guinea-Bissau đang áp dụng pháp luật thuế ở vùng EEZ.⁽³²⁾

Phán quyết năm 2014 của ITLOS có kết luận quan trọng rằng: quốc gia ven biển có thẩm quyền ban hành quy định và thực thi pháp luật liên quan đến hoạt động bunkering cho tàu đang đánh bắt cá trong vùng EEZ. Thẩm quyền này xuất phát từ quyền chủ quyền của quốc gia ven biển trong việc bảo tồn và quản lý tài nguyên sinh vật của vùng EEZ theo Điều 56 và Điều 62(4) về thẩm quyền ban hành pháp luật để bảo tồn tài nguyên sinh vật khi cấp phép cho ngư dân nước ngoài đánh bắt cá trong vùng EEZ của

(25). Vụ Virginia G (Panama v. Guinea-Bissau), Phán quyết của ITLOS năm 2014, tr. 32, đoạn 64.

(26). Vụ Virginia G (Panama v. Guinea-Bissau), Phán quyết của ITLOS năm 2014, tr. 56, đoạn 163 - 165.

(27). Vụ Virginia G (Panama v. Guinea-Bissau), Phán quyết của ITLOS năm 2014, tr. 57, đoạn 170.

(28). Vụ Virginia G (Panama v. Guinea-Bissau), Phán quyết của ITLOS năm 2014, tr. 56, đoạn 166, tr. 59, đoạn 178.

(29). Vụ Virginia G (Panama v. Guinea-Bissau), Phán quyết của ITLOS năm 2014, tr. 61, đoạn 187 - 188.

(30). Vụ Virginia G (Panama v. Guinea-Bissau), Phán quyết của ITLOS năm 2014, tr. 63 - 64, đoạn 195 - 199.

(31). Vụ Virginia G (Panama v. Guinea-Bissau), Phán quyết của ITLOS năm 2014, tr. 65, đoạn 202 - 204.

(32). Vụ Virginia G (Panama v. Guinea-Bissau), Phán quyết của ITLOS năm 2014, tr. 65, đoạn 204.

quốc gia ven biển.⁽³³⁾ Nói cách khác, bởi vì hoạt động bunkering cho tàu đang đánh bắt cá trong vùng EEZ được xem là hoạt động liên quan đến đánh bắt cá, do đó, thuộc thẩm quyền của quốc gia ven biển theo hai điều khoản ở trên. Kết luận này của Tòa được tất cả 22 thẩm phán bỏ phiếu ủng hộ, thể hiện mức độ đồng thuận cao của Tòa, cũng như cho thấy kết luận này gần như sẽ có tính chất án lệ cho mọi vụ việc tương tự trong tương lai. Tuy nhiên, Tòa có một lưu ý quan trọng rằng thẩm quyền trong lĩnh vực này chỉ giới hạn trong hoạt động bunkering cho tàu đang hoạt động đánh bắt cá mà không phải cho tất cả các hoạt động bunkering khác.⁽³⁴⁾ Cần chú ý là “tàu đang hoạt động đánh bắt cá” khác với trường hợp sử dụng tàu cá cho các mục đích khác, ví dụ như giả tàu cá để buôn lậu xăng dầu vào nội địa.

4. Hoạt động bunkering trên biển cả

Trong vụ Norstar giữa Panama và Italy, Tòa ITLOS đã xem xét tính hợp pháp của hoạt động bunkering trên biển cả. Theo hồ sơ vụ việc,⁽³⁵⁾ tàu Norstar mang cờ của Panama, có hoạt động bunkering cho các du thuyền trên vùng biển quốc tế ngoài khơi bờ biển Italia, Pháp và Tây Ban Nha. Hoạt động bunkering được kết nối, môi giới thông qua một công ti của Italia. Hoạt động bunkering thực hiện qua ba bước: bước thứ nhất: tàu Norstar mua xăng dầu miễn thuế ở cảng của

Italia; bước thứ hai: di chuyển ra vùng biển quốc tế bán lại cho các du thuyền thông qua môi giới của công ti ở Italia; bước thứ ba: các du thuyền này quay về neo đậu tại các cảng của Italia và các nước EU khác. Trong đó bước thứ nhất và bước thứ ba diễn ra trong lãnh thổ của Italia, nhưng bước thứ hai lại diễn ra trên biển cả. ITLOS chỉ xem xét đến tính hợp pháp của bước thứ hai⁽³⁶⁾ và Tòa hàm ý rằng bước thứ nhất và bước thứ ba thuộc thẩm quyền của Italia do thực hiện bên trong lãnh thổ của nước này.

Năm 1997, cơ quan chức năng của Italia điều tra hình sự đối với công ti môi giới và tàu Norstar với cáo buộc công ti này và tàu Norstar đã có hành vi trốn thuế và nghĩa vụ hải quan khi khai báo sai mục đích mua dầu để hưởng chính sách miễn thuế ở cảng của Italia, trong khi lại bán lại xăng dầu cho các du thuyền chỉ neo đậu tại cảng của Italia. Tóm lại, tàu Norstar đã mua dầu miễn thuế từ Italia rồi lại bán dầu vào lãnh thổ của Italia. Tàu bị bắt giữ vào năm 1999. Năm 2003 và năm 2005, tòa sơ thẩm và phúc thẩm của Italia bác bỏ cáo buộc đối với tàu Norstar và công ti môi giới do hoạt động bunkering diễn ra trên biển cả. Tuy nhiên, do chủ tàu không đến nhận lại tàu, 10 năm sau, năm 2015 tàu bị bán đấu giá. Cùng năm Panama khởi kiện Italia ra ITLOS.

Trong vụ việc này, Panama cho rằng hoạt động bunkering trên biển cả thuộc quyền tự do hàng hải theo Điều 87(1) của UNCLOS, do đó, Italia đã vi phạm quyền

(33). Vụ Virginia G (Panama v. Guinea-Bissau), Phán quyết của ITLOS năm 2014, tr. 69, đoạn 217.

(34). Vụ Virginia G (Panama v. Guinea-Bissau), Phán quyết của ITLOS năm 2014, tr. 70, đoạn 223.

(35). Vụ Norstar (Panama v. Italia), Phán quyết của ITLOS năm 2019, đoạn 69 - 86.

(36). Vụ Norstar (Panama v. Italia), Phán quyết của ITLOS năm 2019, tr. 59, đoạn 212.

này khi ra lệnh và bắt giữ tàu Norstar. Italia bác bỏ cáo buộc trên nhưng không phủ nhận rằng hoạt động bunkering trên biển cả không thuộc quyền tự do hàng hải. Italia cho rằng việc ban hành và thực hiện lệnh bắt giữ tàu là do hoạt động của tàu Norstar được xem là “phương tiện” cho hành vi vi phạm pháp luật trong lãnh thổ của Italia, và tàu Norstar và xăng dầu trên tàu là “vật chứng của một chuỗi hành vi phạm tội chủ yếu liên quan đến buôn lậu và trốn thuế”.⁽³⁷⁾ Theo đó, lệnh bắt giữ không nhằm vào hoạt động bunkering trên biển cả, mà nhằm vào hoạt động trốn thuế mà tàu Norstar là một mắc xích trong chuỗi hành vi vi phạm pháp luật thuế và hải quan.

Trong Phán quyết năm 2019, ITLOS kết luận rằng lệnh bắt giữ tàu Norstar nhằm chủ yếu vào hoạt động bunkering trên biển cả của tàu Norstar chứ không đơn thuần là nhằm vào hoạt động trốn thuế trong lãnh thổ của Italia.⁽³⁸⁾ Toà cho rằng: “hoạt động bunkering trên biển cả là một phần của quyền tự do hàng hải được thực hiện theo các điều kiện của Công ước và các quy định khác của luật quốc tế”.⁽³⁹⁾

ITLOS cho rằng trên biển cả, các quốc gia có quyền tài phán duy nhất đối với tàu thuyền mang cờ của mình, do đó, các quốc gia khác không được phép ban hành quy định hay thực thi pháp luật đối với các hoạt

động hợp pháp của tàu thuyền nước ngoài trên biển cả.⁽⁴⁰⁾ Cụ thể, “nếu một quốc gia áp dụng pháp luật hải quan và hình sự trên biển cả và hình sự hoá các hoạt động của tàu nước ngoài trên biển cả, quốc gia đó đã vi phạm Điều 87 của Công ước, trừ khi có căn cứ theo Công ước hoặc có các điều ước quốc tế khác”.⁽⁴¹⁾

Như vậy, có thể thấy, theo ITLOS, hoạt động bunkering trên biển cả là thuộc quyền tự do hàng hải của mọi quốc gia (và mọi tàu thuyền mang cờ của bất kì quốc gia nào), quốc gia khác không có quyền ban hành hay thực thi pháp luật đối với hoạt động này trên biển cả. Việc xử lý hoạt động bunkering chỉ thuộc về quốc gia mà tàu mang cờ. Kết luận này của Toà được thông qua với 15 phiếu thuận và 7 phiếu chống. Trong khi đồng ý với phán quyết rằng hoạt động bunkering trên biển cả là hoạt động hợp pháp,⁽⁴²⁾ bảy thẩm phán bỏ phiếu chống cho rằng Italia không ra lệnh bắt giữ thuần túy vì tàu Norstar thực hiện hoạt động bunkering và luật Italia cũng không xem hoạt động bunkering trên biển cả là bất hợp pháp; lệnh bắt giữ rõ ràng chỉ nhằm vào hành vi trốn thuế khi khai báo sai để mua dầu miễn thuế ở cảng Italia và khi các du thuyền mang dầu đó vào lại trong lãnh thổ của nước này.⁽⁴³⁾

(37). Vụ Norstar (Panama v. Italia), Phán quyết của ITLOS năm 2019, tr. 43, đoạn 160 - 161.

(38). Vụ Norstar (Panama v. Italia), Phán quyết của ITLOS năm 2019, tr. 52 - 53, đoạn 186.

(39). Vụ Norstar (Panama v. Italia), Phán quyết của ITLOS năm 2019, tr. 61, đoạn 219.

(40). Vụ Norstar (Panama v. Italia), Phán quyết của ITLOS năm 2019, tr. 63, đoạn 225.

(41). Vụ Norstar (Panama v. Italia), Phán quyết của ITLOS năm 2019, tr. 63, đoạn 225.

(42). Vụ Norstar, Ý kiến phản đối chung của Thẩm phán Cot, Pawlak, Yanai, Hoffmann, Kolodkin, Lijnzaad và Treves, tr. 8, đoạn 29.

(43). Vụ Norstar, Ý kiến phản đối chung của Thẩm phán Cot, Pawlak, Yanai, Hoffmann, Kolodkin, Lijnzaad

Hơn nữa, luật quốc tế cho phép quốc gia xác lập thẩm quyền ban hành pháp luật hình sự đối với những hành vi ngoài lãnh thổ của mình, ví dụ như khi hành vi đó có ảnh hưởng đến lãnh thổ quốc gia hoặc khi hành vi có một phần thực hiện trên lãnh thổ quốc gia.⁽⁴⁴⁾

Như vậy, qua các quy định của UNCLOS và án lệ của ITLOS, có thể rút ra một số kết luận quan trọng sau: *Thứ nhất*, quốc gia ven biển có chủ quyền trong việc ban hành và thực thi pháp luật đối với hoạt động bunkering trong nội thủy và lãnh hải. *Thứ hai*, trong vùng tiếp giáp lãnh hải, quốc gia ven biển cần phải chứng minh rằng hoạt động bunkering có khả năng vi phạm pháp luật thuế, hải quan, nhập cư hay y tế trong lãnh hải và lãnh thổ của mình, ví dụ như chứng minh hoạt động bunkering có khả năng vi phạm quy định về buôn lậu xăng dầu vào nội địa trong lĩnh vực hải quan. *Thứ ba*, như kết luận trong vụ Virginia G, trong vùng EEZ, quốc gia ven biển có quyền ban hành và thực thi pháp luật đối với hoạt động bunkering cho tàu đang đánh bắt cá trong vùng EEZ của mình. *Thứ tư*, hoạt động bunkering trên biển cả là hoạt động hợp pháp của mọi quốc gia và tàu thuyền mang cờ của bất kỳ quốc gia nào. Với kết luận của ITLOS trong vụ Norstar, có thể các quốc gia sẽ khá bị động trong việc ngăn chặn hành vi trốn thuế của các tàu bunkering trên biển cả như tàu Norstar do chỉ có thể ban hành và thực thi pháp luật đối với hành vi khai báo sai thông tin để hưởng lợi từ việc mua dầu miễn thuế.

và Treves, tr. 6, đoạn 21 và tr. 7, đoạn 26.

(44). Vụ Norstar, Ý kiến phản đối chung của Thẩm phán Cot, Pawlak, Yanai, Hoffmann, Kolodkin, Lijnzaad và Treves, tr. 8 – 9, đoạn 31.

Riêng về hoạt động bunkering trên vùng EEZ, có một số lưu ý quan trọng như sau: về nguyên tắc, Công ước không cho phép quốc gia ven biển áp dụng pháp luật thuế và hải quan trong vùng EEZ, trừ liên quan đến vấn đề xây dựng, vận hành và sử dụng đảo và công trình nhân tạo. Do đó, việc ban hành và thực thi pháp luật về hoạt động bunkering trên vùng EEZ không được phép dựa trên cơ sở pháp luật thuế và hải quan. Nếu muốn xử lý vấn đề buôn lậu xăng dầu từ hoạt động bunkering trên vùng EEZ vào nội địa, quốc gia ven biển chỉ có thể xử lý một cách gián tiếp thông qua việc thực thi các quyền mà Công ước trao cho trong vùng EEZ như quyền chủ quyền đối với tài nguyên thiên nhiên và quyền tài phán. Với căn cứ là quyền chủ quyền đối với tài nguyên thiên nhiên, quốc gia ven biển có thể xử lý hoạt động bunkering cho tàu đang đánh bắt cá, như trong vụ Virginia G; hoặc cho các tàu đang thăm dò, khai thác tài nguyên phi sinh vật (như dầu khí và khoáng sản) hoặc đang tham gia vào hoạt động thăm dò, khai thác kinh tế khác ở vùng EEZ. Trong vụ San Padre Pio giữa Thụy Sĩ và Nigeria (khởi kiện vào tháng 5/2019, các bên đang trong quá trình lựa chọn trọng tài viên), Nigeria lập luận rằng nước này đang thực thi quyền chủ quyền đối với việc bảo tồn và quản lý tài nguyên phi sinh vật trong vùng EEZ khi bắt giữ tàu San Padre Pio mang cờ của Thụy Sĩ đang có hoạt động sang mạn dầu khí (ship-to-ship transfer of gas and oil) cho tàu khác trong vùng EEZ của Nigeria.⁽⁴⁵⁾ Hoạt động

(45). Vụ San Padre Pio (Thụy Sĩ v. Nigeria), Quyết định áp dụng biện pháp khẩn cấp tạm thời của ITLOS

sang mạn dầu khí là một dạng của hoạt động bunkering theo hướng dẫn của IMO.⁽⁴⁶⁾ Vụ việc mới có quyết định áp dụng biện pháp khẩn cấp tạm thời của ITLOS vào tháng 7/2019, chưa có phán quyết cuối cùng, do đó, thông tin chính xác và chi tiết về hoàn cảnh bắt giữ, cùng lập luận chính thức của Thụy Sĩ và Nigeria chưa được công bố đầy đủ.

Với căn cứ là quyền tài phán trên vùng EEZ, do hoạt động bunkering có nguy cơ gây ô nhiễm môi trường biển, quốc gia ven biển có thể ban hành và thực thi quy định xử lý hoạt động bunkering trên vùng EEZ dựa trên cơ sở là quyền tài phán đối với lĩnh vực bảo vệ môi trường biển như gợi ý của thẩm phán Kelly và Attard trong vụ Virginia G.⁽⁴⁷⁾ Trong vụ San Padre Pio nêu trên, Nigeria cũng viện dẫn đến quyền tài phán của quốc gia ven biển trong việc ban hành và thực thi pháp luật điều chỉnh vấn đề ô nhiễm môi trường từ hoạt động liên quan đến đáy biển theo Điều 208 và 214 UNCLOS.⁽⁴⁸⁾

Một giải pháp khác là cản chõ tàu mua dầu đi vào vùng tiếp giáp lãnh hải với bằng chứng cho thấy có dấu hiệu buôn lậu xăng

dầu vào nội địa để xử lý theo thẩm quyền về thuế và hải quan trong vùng tiếp giáp lãnh hải theo Điều 33 của UNCLOS. Do hoạt động này không được quy định cụ thể trong Công ước và còn những vấn đề mà các án lệ nêu trên chưa giải quyết, các nghiên cứu chuyên sâu hơn cần được thực hiện để bảo đảm giảm thiểu rủi ro pháp lý cho quốc gia ven biển.

Biện pháp tốt nhất để xử lý hoạt động bunkering trên vùng EEZ và biển cả là Nhà nước nên có chính sách khuyến khích và hỗ trợ phát triển ngành dịch vụ bunkering. Một mặt, có thể xem xét miễn thuế đối với xăng dầu phục vụ hoạt động bunkering trên biển. Mặt khác, Nhà nước vẫn có nguồn thu thuế gián tiếp từ doanh nghiệp khi có lợi nhuận, bao gồm cả doanh nghiệp trực tiếp thực hiện hoạt động bunkering và doanh nghiệp cung cấp dịch vụ môi giới cho doanh nghiệp bunkering nước ngoài./.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Hoàng Dũng, *Ngăn chặn tình trạng buôn lậu xăng, dầu trên biển*, <http://www.nhandan.org.vn/hanggiahangthat/item/40190002-ngan-chan-tinh-trang-buon-lau-xang-dau-tren-bien.html>.
2. Tanaka Yoshifumi, *The International Law of the Sea*, Cambridge University Press, Cambridge, 2012.
3. Tran Huu Duy Minh, “Recent Practice on Enforcement of Vietnam’s Customs Law in Its EEZ”, *Asian-Pacific Journal of Ocean Law and Policy*, số 1/2016.
4. RR Churchil and AV Lowe, *The Law of the Sea*, Manchester University Press, Manchester, 1999.

ngày 06/7/2019, tr. 24 - 25, đoạn 96 - 99.

(46). IMO, Guidance on Best Practice for Fuel Oil Suppliers for Assuring the Quality of Fuel Oil Delivered to Ships (xem chú thích số 3) tr. 6, Mục 8.

(47). Vụ Virginia G, Tuyên bố chung của thẩm phán Kelly và Attard, tr. 142. Điều 56(1)(b)(iii) quy định quốc gia ven biển có quyền tài phán trong lĩnh vực bảo vệ và bảo tồn môi trường biển. Các Điều 211(5) và 220(3)(5) và (6) cho phép quốc gia ven biển có thẩm quyền ban hành và thực thi pháp luật để ngăn ngừa, giảm thiểu và kiểm soát ô nhiễm từ tàu thuyền.

(48). Vụ tàu San Padre Pio (Thụy Sĩ v. Nigeria), Quyết định áp dụng biện pháp khẩn cấp tạm thời của ITLOS năm 2019, tr. 25, đoạn 100.