

PHÂN TÍCH VẤN ĐỀ PHÁP LÝ CỦA HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA QUỐC TẾ BẰNG ĐƯỜNG BIỂN THEO THỰC TIỄN VIỆT NAM

THE LEGAL MATTERS OF CONTRACTS FOR INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS AT SEA IN VIET NAM PRACTICE

Nguyễn Tiến Đạt¹, Nguyễn Thị Kim Thúy²

¹Trường đại học GTVT TP. Hồ Chí Minh

²Đảng ủy khối cơ sở Bộ GTVT

Tóm tắt: Bài viết phân tích vấn đề pháp lý của hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển theo thực tiễn Việt Nam, qua đó đề xuất những quan điểm nhằm giảm rủi ro cho các doanh nghiệp Việt Nam trong tranh chấp (nếu có).

Từ khóa: Hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển, Vấn đề pháp lý, Tranh chấp.

Chỉ số phân loại: 3.5

Abstract: The article analyzes the legal matters of contracts for international carriage of goods by sea in Viet Nam practice. In the point of view, the author proposes the opinions to reduce the risk for Viet Nam companies in the business conflict (if any).

Keywords: Legal matters, contracts for international carriage of goods by sea, the business conflict

Classification number: 3.5

1. Khái niệm hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển

Hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển, là sự thỏa thuận giữa bên vận chuyển hàng hóa và bên thuê vận chuyển hàng hóa. Theo đó, bên vận chuyển thu phí dịch vụ vận chuyển do người thuê vận chuyển trả và dùng tàu biển để vận chuyển hàng hoá từ cảng nhận hàng đến cảng trả hàng nằm ở những quốc gia hay vùng lãnh thổ khác nhau.

Pháp luật Việt Nam hiện nay chưa có quy định cụ thể về hợp đồng có tính chất quốc tế, vì vậy, có thể lý giải tính chất quốc tế trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển theo quan điểm của tư pháp quốc tế. Tính chất quốc tế của hợp đồng liên quan đến các dấu hiệu chủ thể, khách thể và sự kiện pháp lý quy định tại Điều 663 Bộ luật Dân sự Việt Nam 2015.

Qua đó, tính chất quốc tế của hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển thể hiện ở các dấu hiệu sau:

- Có ít nhất một bên chủ thể ký kết hợp đồng có quốc tịch nước ngoài hay có trụ sở ở nước ngoài;

- Hợp đồng được ký kết hoặc thực hiện ở nước ngoài;

- Đối tượng của hợp đồng là hàng hoá tồn tại ở nước ngoài;

- Do đặc thù của hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển nên hàng hóa trong hợp đồng được vận chuyển từ các cảng biển của quốc gia hay vùng lãnh thổ này tới các cảng biển của quốc gia hay vùng lãnh thổ khác.

Như vậy, theo pháp luật quốc tế, một hợp đồng được coi là có tính chất quốc tế nếu các bên có trụ sở thương mại ở các nước khác nhau và có liên quan đến hai hay nhiều hệ thống pháp luật khác nhau.

Cách đánh giá tính chất “quốc tế” của hợp đồng dựa trên các tiêu chí này được coi là hợp lý và có mối quan hệ gắn bó với nhau vì chỉ các hợp đồng được giao kết giữa các bên có “trụ sở” thương mại ở các nước khác nhau sẽ liên quan đến hai hoặc nhiều hệ thống pháp luật khác nhau có thể được áp dụng. Trong thực tiễn hợp đồng có tính chất quốc tế được thừa nhận rộng rãi hiện nay là hợp đồng được ký kết giữa các thương nhân có trụ sở thương mại nằm trên lãnh thổ các quốc gia khác nhau.

Do tính chất đặc thù của hàng hóa được vận chuyển trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển quốc tế nên hàng hóa được vận chuyển từ các cảng biển của quốc gia hay vùng lãnh thổ này tới các cảng biển của quốc gia hay vùng lãnh thổ khác.

Đã có khá nhiều công ước quốc tế về hàng hải và vận tải biển, tuy nhiên chỉ có hai công ước quốc tế có đề cập trực tiếp tới quan niệm về hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển. Theo Mục b Điều 1 Công ước quốc tế thống nhất một số quy tắc pháp luật về vận đơn đường biển ký năm 1924 (còn gọi là Công ước Brussel 1924) quy định: “Hợp đồng vận chuyển được thể hiện bằng vận đơn hoặc một chứng từ sở hữu tương tự trong chừng mực chứng từ đó liên quan đến việc vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, bao gồm bất kỳ vận đơn hoặc chứng từ tương tự nào như đã nêu ở trên được phát hành trên cơ sở hoặc theo một hợp đồng thuê tàu kể từ thời điểm vận đơn hoặc chứng từ sở hữu tương tự đó điều chỉnh các mối quan hệ giữa một người chuyên chở với một người cầm vận đơn”.

Theo Mục 6 Điều 1 Công ước Hamburg 1978, Công ước của Liên hợp quốc về chuyên chở hàng hoá bằng đường biển năm 1978, khái niệm hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển quốc tế được hiểu “là bất kỳ hợp đồng nào mà theo đó người chuyên chở đảm nhận chuyên chở hàng hóa bằng đường biển từ một cảng này đến một cảng khác để thu tiền cước. Tuy nhiên, một hợp đồng bao gồm chuyên chở bằng đường biển và cả phương tiện khác thì hợp đồng đó chỉ được coi là hợp đồng chuyên chở bằng đường biển theo nghĩa trong Công ước này, nếu nó liên quan đến vận tải đường biển”.

Các quy định trên cho thấy, Công ước Brussels 1924 chỉ điều chỉnh hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển dưới dạng vận đơn hay chứng từ tương tự như vận đơn, còn Công ước Hamburg 1978 thì áp dụng cho tất cả các loại hợp đồng vận chuyển bằng đường biển kể cả vận đơn.

Theo Điều 145 Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015, hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển được định nghĩa như

sau: “Hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển là thỏa thuận được giao kết giữa người vận chuyển và người thuê vận chuyển, theo đó người vận chuyển thu giá dịch vụ vận chuyển do người thuê vận chuyển trả và dùng tàu biển để vận chuyển hàng hoá từ cảng nhận hàng đến cảng trả hàng”.

Từ quy định này có thể hiểu hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển của Việt Nam mang tính dịch vụ, là hoạt động doanh nghiệp khai thác tàu biển của mình để vận chuyển hàng hóa từ cảng nhận hàng đến cảng trả hàng và thu giá dịch vụ vận chuyển do người thuê vận chuyển trả. Người chuyên chở chính là người cung cấp dịch vụ vận tải hàng hóa bằng đường biển.

Quy định của Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 về hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển rõ ràng và đầy đủ địa vị pháp lý và mối quan hệ của từng bên liên quan trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa nhằm tạo sự đồng bộ và nhất quán trong toàn bộ các điều khoản của chương hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển.

Theo đó được hiểu, hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển là hoạt động của người vận chuyển dùng tàu biển để vận chuyển hàng hóa từ cảng nhận đến cảng trả hàng trên cơ sở một hợp đồng vận chuyển đã được ký kết với người thuê vận chuyển.

2. Phân tích vụ tranh chấp trong hợp đồng thuê tàu giữ công ty VICONSHIP Việt Nam và công ty Sunleong ltd. Co, Hongkong

2.1. Tóm tắt sự việc

Các bên:

- Nguyên đơn: Công ty VICONSHIP Việt nam.

- Bị đơn: Sunleong ltd. Co, Hongkong

Nguyên đơn ký kết với Bị đơn một hợp đồng chở 5.200 tấn gỗ tròn từ Rangoon, Miến điện đến Huangpu, Trung quốc. Bị đơn cam kết trả khoản 140.000 USD cước vận chuyển cho ngân hàng, do bên Nguyên chỉ định trong vòng ba ngày làm việc, kể từ khi hoàn thành việc xếp hàng lên tàu và ký vận đơn. Tàu phải đến cảng bốc hàng và phải ở tình trạng sẵn sàng để xếp hàng vào khoảng

thời gian giữa ngày 5/2 và ngày 15/2 năm 2013. Nguyên đơn đưa tàu đến Rangoon thứ sáu ngày 12/2/13 và gửi thông báo sẵn sàng bốc hàng vào hồi 17 giờ 10 cùng ngày. Như vậy theo quy định về thời gian xếp hàng trong hợp đồng, thời gian xếp hàng sẽ bắt đầu tính từ 13 giờ 00 ngày thứ bảy.

Nhưng Nguyên đơn không hề nhận được tín hiệu gì về việc giao hàng từ phía Bị đơn. Nguyên đơn đã liên tục liên hệ với Bị đơn thông qua người môi giới thuê tàu, để xác định xem hàng hoá đã sẵn sàng chưa. Vì Bị đơn không trả lời, Nguyên đơn đã phải xác minh điều này qua cảng Rangoon, thông qua đại lý của mình.

Sau khi xác minh, Nguyên đơn biết được rằng, Bị đơn không thể xếp số hàng ghi trong hợp đồng vận chuyển và Bị đơn đang gặp khó khăn lớn trong việc đáp ứng các yêu cầu về giấy tờ thủ tục, theo các quy định về xuất khẩu gỗ. Trước sự im lặng của Bị đơn, Nguyên đơn đã đợi cho đến hết thời hạn xếp hàng và ngày 27/2/2013 Nguyên đơn gửi cho Bị đơn một bản Telex thông báo rằng, nếu Nguyên đơn không nhận được trả lời của Bị đơn, xác nhận sẽ bốc hàng lên tàu trong ngày hôm đó thì Nguyên đơn sẽ coi là Bị đơn không thể xếp hàng, và do đó vi phạm hợp đồng và Nguyên đơn sẽ điều tàu đi nơi khác. Bị đơn vẫn không trả lời và ngày hôm sau Nguyên đơn gửi một Telex khẳng định, Nguyên đơn coi hành vi của Bị đơn là vi phạm hợp đồng và tuyên bố Nguyên đơn có quyền tự do điều tàu đi nơi khác.

Thực tế ngày 12/3/13 Nguyên đơn đã ký một hợp đồng chở phân Ure từ Indonesia về TP HCM. Nguyên đơn đòi 72.354 USD tiền bồi thường (140.000 USD cước khổng trừ đi các chi phí phải chi, khi hưởng khoản cước đó cộng với tiền bồi thường do giữ tàu quá hạn là 7000 USD tại cảng bốc hàng Rangoon tính đến ngày chấm dứt hợp đồng). Bị đơn phủ nhận việc mình đã vi phạm hợp đồng và lập luận rằng trên thực tế, chính Nguyên đơn mới là người phá hợp đồng, bằng việc điều tàu đi nơi khác, trong khi Bị đơn chưa bao giờ tuyên bố, sẽ không thực hiện hợp đồng. Bị đơn kiện lại đòi bồi thường thiệt hại, bao gồm tiền cước thực tế đã phải chi trả để vận

chuyển số hàng ghi trong hợp đồng, đến miền nam Trung quốc vào khoảng giữa tháng 4 và tháng 10 năm 2013.

Phán quyết của trọng tài: Ủy ban trọng tài đã so sánh vụ việc này, với vụ việc gây xôn xao dư luận có tên “Jupiter” vào những năm 60, trong đó nhà khai thác dầu có tên “Jupiter” đã ký hợp đồng thuê rất nhiều tàu chở dầu, nhưng lại không phát lệnh bốc hàng, ngoại trừ đối với các tàu đậu bên ngoài các cảng trong vịnh Persic.

Các chủ tàu đã phải chọn lựa, hoặc đưa tàu đi nơi khác và chịu mọi rủi ro, hoặc là chờ đợi không biết đến bao giờ. Cuối cùng, người ta đã không bao giờ còn thấy “Jupiter” xuất hiện nữa và những chủ tàu đã phải chịu thiệt hại, do sự can trọng quá mức của mình. Ủy ban trọng tài cho rằng, trên thực tế Nguyên đơn không có quyền hiểu, sự im lặng của bị đơn là sự từ chối thực hiện hợp đồng và do đó các thông báo do Nguyên đơn gửi ngày 28, 29/2 là không có hiệu lực.

Tuy nhiên, Ủy ban trọng tài cũng cho rằng, cho đến ngày 29/2 khi Nguyên đơn coi hợp đồng vận chuyển là đã chấm dứt, bị đơn hoàn toàn không còn khả năng kiếm hàng và xếp hàng lên tàu, trước khi việc trì hoãn của Bị đơn phá vỡ quan hệ hợp đồng vận chuyển. Trên cơ sở các chứng cứ trình ra trước Ủy ban trọng tài, Bị đơn không thể chứng minh khả năng thực hiện hợp đồng, tức là xếp hàng lên tàu, trước khi việc trì hoãn trở thành, một vi phạm nghiêm trọng đối với hợp đồng, cụ thể đến tận tháng 10 năm 2013, Bị đơn vẫn còn tiếp tục xếp hàng lên tàu và Bị đơn đã không đưa ra được bằng chứng nào, chứng minh lập luận rằng, trước đó họ đã cố gắng kiếm tàu để xếp hàng.

Hơn nữa, Bị đơn cũng không chứng minh được rằng, đã có đầy đủ các tài liệu và giấy phép xuất khẩu theo luật Miến điện tại thời điểm bốc hàng, theo hợp đồng vận chuyển với Nguyên đơn để có thể bốc hàng lên tàu. Do đó, Ủy ban trọng tài chấp nhận yêu cầu của Nguyên đơn, đòi bồi thường thiệt hại và tiền phạt do giữ tàu quá lâu trước khi hợp đồng vận chuyển bị chấm dứt.

2.2. Bình luận

Trong những trường hợp tương tự, chủ tàu cần phải tuyên bố ràng buộc người thuê tàu, rằng mọi sự im lặng của người thuê tàu có giá trị tương tự như là một sự xác nhận, rằng người thuê tàu đã không có hàng và đã vi phạm hợp đồng, chỉ trong trường hợp đó, chủ tàu mới có quyền điều tàu đi chở lô hàng khác và đòi thiệt hại thực tế phát sinh.

3. Các lưu ý trong thực hiện hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển

Từ các phân tích trên, thông qua phân tích trường hợp tranh chấp cụ thể tác giả xin đề xuất những lưu ý sau:

Thứ nhất, hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển là một loại hợp đồng dịch vụ có tính chất quốc tế, trong đó đối tượng của hợp đồng là hoạt động vận chuyển hàng hóa từ cảng nhận hàng đến cảng trả hàng nằm ở những quốc gia hay vùng lãnh thổ khác nhau.

Hợp đồng này được ký kết giữa bên nhận dịch vụ (bên vận chuyển) và bên thuê dịch vụ (bên thuê vận chuyển). Trên cơ sở các nội dung ký kết, bên nhận dịch vụ có nghĩa vụ dùng tàu biển để chuyên chở một khối lượng hàng hóa bằng đường biển từ cảng của một nước này đến cảng của một nước khác theo chỉ dẫn của bên thuê dịch vụ và được nhận tiền công làm dịch vụ gọi là phí dịch vụ do bên thuê dịch vụ trả.

Thứ hai, về chủ thể của hợp đồng: Hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển được ký kết giữa người vận chuyển hàng hóa và người thuê vận chuyển hàng hóa hay người gửi hàng.

Người vận chuyển được hiểu là người tự mình hoặc uỷ quyền cho người khác giao kết hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển với người thuê vận chuyển. Như vậy, người vận chuyển có thể thực hiện toàn bộ hay một phần việc vận chuyển hàng hoá, nhưng cũng có thể uỷ thác cho người khác thực hiện toàn bộ hay một phần việc vận chuyển, người vận chuyển được uỷ thác này gọi là người vận chuyển thực tế.

Thứ ba, về hình thức của hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, Điều 146 Bộ luật hàng hải Việt Nam 2015 quy định “Hợp đồng vận chuyển theo chứng từ vận chuyển được giao kết theo hình thức do các bên thỏa thuận; hợp đồng vận chuyển theo chuyển phải được giao kết bằng văn bản”.

Hiện nay, do sự phát triển của công nghệ thông tin đã dẫn đến sự ra đời của các hình thức khác tiên tiến hơn như ký kết hợp đồng thông qua mạng internet, fax hoặc telex... Hợp đồng được ký kết thông qua phương tiện điện tử dưới hình thức thông điệp dữ liệu đã được pháp luật dân sự nước ta thừa nhận và coi là giao dịch bằng văn bản.

Theo đó, nội dung các quyền và nghĩa vụ của các chủ thể vẫn được thỏa thuận và đảm bảo thực hiện mà lại tiết kiệm thời gian và chi phí.

Thứ tư, hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển là hợp đồng song vụ có đền bù. Hai bên trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển là bên vận chuyển và bên thuê vận chuyển đều có các quyền và nghĩa vụ tương ứng với nhau, bên vận chuyển có nghĩa vụ vận chuyển tài sản đến đúng địa điểm thỏa thuận, bảo quản tài sản đúng thời hạn và địa điểm đã thỏa thuận.

Cước phí mà bên thuê vận chuyển thanh toán cho bên vận chuyển chính là số tiền đền bù trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển.

Thứ năm, hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển là cơ sở pháp lý xác định quan hệ pháp luật giữa các chủ thể hợp đồng.

Trong hợp đồng, các bên xác định quyền, nghĩa vụ của mình thông qua các điều khoản cụ thể, đồng thời đây là căn cứ để giải quyết tranh chấp khi có mâu thuẫn phát sinh giữa các bên trong hợp đồng.

Thứ sáu, các tranh chấp về vận tải biển quốc tế thường được giải quyết bằng trọng tài hàng hải quốc tế. Đây là điểm khác biệt khá quan trọng của vận tải biển quốc tế.

Nếu đối với các phương thức giải quyết tranh chấp khác, trọng tài và tòa án cùng

đóng vai trò quan trọng, thì đối với vận tải biển quốc tế, trọng tài hàng hải quốc tế chiếm vị trí nổi bật.

Bộ luật Hàng hải Việt Nam cũng ghi nhận đặc thù này khi quy định về giải quyết tranh chấp hàng hải có ít nhất một bên là tổ chức, cá nhân nước ngoài, theo khoản 2 Điều 339: “Trường hợp các bên liên quan đến tranh chấp hàng hải đều là tổ chức, cá nhân nước ngoài và có thỏa thuận bằng văn bản giải quyết tranh chấp bằng Trọng tài Việt Nam thì Trọng tài Việt Nam có quyền giải quyết đối với tranh chấp hàng hải đó, ngay cả khi nơi xảy ra tranh chấp ngoài lãnh thổ Việt Nam”.

Thứ bảy, quyền tự do hàng hải thường được nhắc tới trong vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển. Quyền tự do hàng hải được ghi nhận trong nhiều điều ước, thỏa thuận quốc tế và trong pháp luật quốc gia, theo đó tàu thuyền của một hay nhiều quốc gia được dễ dàng lưu thông qua một hay nhiều quốc gia khác.

Nguyên tắc này có nguồn gốc từ tập quán quốc tế, theo đó tàu mang cờ của bất kỳ quốc gia có chủ quyền nào sẽ không chịu sự can thiệp từ các quốc gia khác.

Quyền này đã phần nào được ghi nhận trong Công ước Barcelona về tự do quá cảnh năm 1921 về đảm bảo quyền tự do hàng hải qua các vùng nước có tầm quan trọng về phương diện quốc tế (cảng biển, sông, kênh đào nhân tạo) và ngày nay được pháp điển hoá thành qui định tại Điều 87 Công ước Luật Biển năm 1982 của Liên Hợp Quốc.

Thứ tám, có hiện tượng xung đột pháp luật xảy ra trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển:

Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015, Điều 3 đã ghi nhận nguyên tắc áp dụng pháp luật khi có xung đột pháp luật, trong đó có những quy định liên quan trực tiếp đến hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển: “Trong trường hợp quan hệ pháp luật liên quan đến quyền sở hữu tài sản trên tàu biển, hợp đồng cho thuê tàu biển, hợp đồng thuê thuyền viên, hợp đồng vận chuyển hành khách và hành lý, phân chia tiền công cứu hộ giữa chủ tàu cứu hộ và thuyền bộ của tàu cứu

hộ, trục vớt tài sản chìm đắm ở vùng biển quốc tế, các vụ việc xảy ra trên tàu biển khi tàu đang ở vùng biển quốc tế thì áp dụng pháp luật của quốc gia mà tàu biển mang cờ quốc tịch. Trong trường hợp quan hệ pháp luật liên quan đến hợp đồng vận chuyển hàng hoá thì áp dụng pháp luật của quốc gia nơi hàng hoá được trả theo hợp đồng”.

4. Kết luận

Qua phân tích trên có thấy rằng, yêu cầu đặt ra đối với Việt Nam là cần phải tiếp tục sửa đổi bổ sung hoàn thiện các quy định của pháp luật Việt Nam điều chỉnh hoạt động dịch vụ vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển cho phù hợp hơn với các yêu cầu thực tiễn của Việt Nam và thực tiễn thương mại hàng hải quốc tế.

Việc vận dụng các điều khoản của hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển sẽ góp phần đáng kể vào việc nâng cao hiểu biết của cá nhân, tổ chức về luật hàng hải quốc tế, bảo vệ được quyền và lợi ích chính đáng của các bên khi tham gia kí kết và thực hiện hợp đồng.

Trên cơ sở đó tạo điều kiện thuận lợi cho nước ta phát triển dịch vụ vận tải hàng hóa quốc tế bằng đường biển và đưa Việt Nam trở thành quốc gia mạnh về biển, làm giàu từ biển.

Tài liệu tham khảo:

- [1] Stewart E. Sterk (1994) The Marginal Relevance of Choice of Law Theory, 142 U. Pa. L. Rev. 949, tr.10.
- [2] Công ước của Liên hợp quốc về hợp đồng mua bán hàng hóa quốc tế (CISG 1980)-United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods.
- [3] Bộ Nguyên tắc của UNIDROIT về Hợp đồng thương mại quốc tế.
- [4] Hoàng Thế Liên (chủ biên) (2006), Hội nhập kinh tế quốc tế (Tài liệu bồi dưỡng ngành tư pháp), Nxb Tư pháp, Hà Nội, tr.693.
- [5] Quốc hội nước Cộng hòa Xã hội chủ nghĩa Việt Nam (2015), Bộ luật Dân sự.
- [6] Công ước quốc tế thống nhất một số quy tắc về vận đơn đường biển, gọi tắt là Công ước Brussels năm 1924 (Quy tắc Hague).
- [7] Công ước Liên hợp quốc về vận chuyển hàng hóa bằng đường biển 1978 (Quy tắc Hamburg) Maritime Code of the People's Republic of China 1992.
- [8] The Merchant Shipping Code of Ukraine 1995

- [9] Dupuy, R.J., VIGNES, D, A handbook on the new law of the sea, Martinus Nijhoff Publishers, 1991, tr. 386.
- [10] Công ước Luật biển năm 1982 của Liên Hợp Quốc.

Ngày nhận bài: 15/10/2018

Ngày chuyển phản biện: 18/10/2018

Ngày hoàn thành sửa bài: 8/11/2018

Ngày chấp nhận đăng: 15/11/2018