

CHIẾN LƯỢC PHÁP LÝ ÁP DỤNG VỚI KHẢ NĂNG ĐI BIỂN CỦA TÀU BIỂN TRONG TRƯỜNG HỢP TỔN THẤT HÀNG HÓA VẬN CHUYỂN BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

LEGAL STRATEGY APPLIED TO THE SEAWORTHINESS
IN CASE OF DAMAGED GOODS CARRIED BY SEA

NGUYỄN THÀNH LÊ*, NGUYỄN ĐÌNH THÚY HƯƠNG

Khoa Hàng hải, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

**Email liên hệ: nguyenthanhle@vimaru.edu.vn*

Tóm tắt

Nghĩa vụ đảm bảo khả năng đi biển của tàu biển là một trong những nghĩa vụ căn bản của hợp đồng thuê tàu. Trải qua hơn 200 năm phát triển, lịch sử ngành công nghiệp hàng hải thế giới hiện đại đã ghi nhận sự hình thành và phát triển của các học thuyết về khả năng đi biển của tàu biển. Bài báo nhằm mục đích sáng tỏ giá trị pháp lý của khả năng đi biển của tàu biển đặc biệt trong trường hợp phát sinh các tranh chấp liên quan đến tổn thất hàng hóa. Cụ thể, những ý nghĩa pháp lý trên cũng sẽ được phân tích dựa theo tiến trình phát triển của các học thuyết về khả năng đi biển của tàu biển. Chiến lược pháp lý của người vận chuyển, chủ hàng sẽ được làm sáng tỏ khi áp dụng pháp luật về khả năng đi biển của tàu biển trong trường hợp xảy ra tổn thất cho hàng hóa vận chuyển.

Từ khóa: Khả năng đi biển của tàu biển, người vận chuyển, chủ hàng, tổn thất hàng hóa.

Abstract

The duty to provide a seaworthy ship is considered as one of fundamental obligations in charterparty. Through nearly 200 years, the existence and development of the doctrine relating to the seaworthiness has appreciated in the history of maritime industry. This article aims to clarify the legal meanings of seaworthiness, especially on the subject of damaged goods. In particular, the legal meanings of seaworthiness, following the revolution of seaworthiness, will be analyzed. Taking these analysis into account, the legal strategies of carrier, shipper will be clarified in case of claim relating to the seaworthiness in case of damaged goods.

Keywords: Seaworthiness, shipper, shipowner, damaged goods.

1. Đặt vấn đề

Điều 150 (Bộ luật Hàng hải 2015) và Điều 75 (Bộ luật Hàng hải 2005) là hai điều luật trực tiếp nói đến khả năng đi biển của tàu biển. Theo đó, “Người vận chuyển phải miễn trách nhiệm trước và khi bắt đầu chuyến đi, tàu biển có đủ khả năng đi biển, (...)”. Tuy nhiên, nếu phân tích sâu hơn, chúng ta sẽ tìm thấy dấu vết về nghĩa vụ đảm bảo khả năng đi biển của tàu biển thông qua các cụm từ “an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, điều kiện bảo đảm lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường” được lặp đi lặp lại tại các quy định về đăng kiểm tàu biển, trách nhiệm của chủ tàu, nghĩa vụ của thuyền trưởng, thuyền bộ. Khả năng đi biển của tàu biển là nghĩa vụ thuộc về chủ thể nào trong quan hệ hợp đồng thuê tàu? Khả năng đi biển của tàu biển có mối quan hệ như thế nào với an toàn hàng hải? Đồng thời, trong thực tế hàng hải, các bên sử dụng khả năng đi biển của tàu biển như thế nào trong bài toán tìm kiếm và/ hoặc bảo vệ lợi ích khi xảy ra tổn thất cho hàng hóa? Bài nghiên cứu sẽ làm rõ những điểm trên bằng kết cấu hai phần chính, bao gồm phần thứ nhất về sự hình thành, phát triển và giá trị pháp lý của các học thuyết về khả năng đi biển của tàu biển và phần thứ hai đề cập đến chiến lược áp dụng pháp luật của các bên khi khiếu nại về khả năng đi biển của tàu biển trong trường hợp hàng hóa xảy ra tổn thất.

2. Sự hình thành, phát triển và giá trị pháp lý của các học thuyết về khả năng đi biển của tàu biển

Nghĩa vụ đảm bảo một con tàu có đủ khả năng đi biển đã có sự biến đổi đáng kể cùng với sự phát triển của công nghiệp tàu thủy khi từ những con tàu ra khơi hoạt động bằng gió cùng sức người với phần thân vỏ bằng gỗ, cho đến ngày nay, tất cả đã được thay thế bởi động cơ, thân vỏ sắt và rất có thể trong kỉ nguyên 4.0 hướng tới tương lai, tàu không người lái.

Hầu hết các học giả luật hàng hải quốc tế đều trích dẫn án lệ Lyon v Mells (1804) [1] như là mốc đánh

dấu sự xuất hiện chính thức về khả năng đi biển của tàu biển trong các nghiên cứu về luật hàng hải. Đây là vụ việc mà bị đơn nhận vận chuyển len của nguyên đơn bằng xà-lan từ cầu cảng ở Hull tới một con tàu tại vũng đậu tàu tại Humber, thuộc Vương Quốc Anh. Xà lan bị nước tràn vào và mắc cạn một phần gây tổn thất cho lượng len vận chuyển. Người vận chuyển đã dựa trên một quy định pháp luật cho phép giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển trong khu vực cảng đến Humber [2]. Hệ quả của phán quyết này là việc nghĩa vụ đảm bảo khả năng đi biển của con tàu trở thành một quy định ngầm định ngay cả trong trường hợp không có thỏa thuận theo hợp đồng, ràng buộc người vận chuyển hoặc chủ xà-lan phải cung cấp một con tàu không thấm nước và phù hợp cho việc sử dụng mà người vận chuyển đã công bố công khai trước công chúng. Nghĩa vụ đảm bảo khả năng đi biển của con tàu là một nghĩa vụ nền tảng và cơ bản có hiệu lực tức thì và thuộc về người vận chuyển.

Hệ quả của các phán quyết hàng hải trên đã mang đến những lý thuyết sơ khai về khả năng đi biển của tàu biển. Cụ thể:

Về việc thực hiện nghĩa vụ đảm bảo khả năng đi biển của con tàu, câu hỏi mấu chốt cần được trả lời là: Liệu con tàu đã có mức độ phù hợp mà một người chủ tàu cần trọng hợp lý trong hoàn cảnh bình thường có thể yêu cầu từ phía con tàu để bắt đầu chuyến đi, trong mối tương quan với các điều kiện hoàn cảnh có thể xảy tới.

Thứ ba, về phía chủ tàu, cần phải nhắc lại một cách tuyệt đối rằng con tàu cung cấp phải phù hợp và bất kỳ sự không biết nào đều không được miễn trừ trách nhiệm. Cụ thể, nếu tàu có một khiếm khuyết, cần phải xem xét rằng liệu một người chủ sở hữu cần trọng, trước khi đưa tàu của mình đi biển, có biết về khiếm khuyết này không? Nếu có, tàu được coi là không có khả năng đi biển.

200 năm sau kể từ khi nghĩa vụ đảm bảo khả năng đi biển của con tàu được thừa nhận từ vụ Lyon v Mells, thực tế đã trở nên ngày càng phức tạp. Từ khái niệm cổ điển về khả năng đi biển của tàu biển, các án lệ hàng hải đã phát triển cụ thể luận điểm trên thành những vấn đề dưới đây:

- a) Hiện trạng thực tế và trang thiết bị của con tàu [3];
- b) Khả năng/ hiệu quả làm việc của thuyền trưởng và thủy thủ đoàn [4];
- c) Khả năng vận chuyển hàng hóa của tàu [5];
- d) Các tài liệu liên quan đến chuyến đi [6].

Đường như với sự mở rộng của học thuyết này,

người vận chuyển có lẽ đang rơi vào thế bất lợi, phải đáp ứng đầy đủ, miễn cán hợp lý và cần trọng những yêu cầu như đã liệt kê phía trên. Tuy nhiên, trên thực tế, việc mở rộng các yêu cầu về khả năng đi biển của tàu biển lại được nhìn nhận như là những thuận lợi góp phần đảm bảo an ninh hàng hải hơn là những đòi hỏi, yêu sách từ các bên hữu quan, khi xét đến ý nghĩa sâu xa của việc mở rộng học thuyết. Trong một số tranh chấp, khiếu nại hàng hải, các bên không chỉ có chủ hàng mà còn có cả người vận chuyển vẫn luôn sử dụng lập luận về khả năng đi biển của tàu biển để bảo vệ lợi ích hoặc củng cố cho yêu cầu của bên mình. Điều này thôi thúc chúng ta phải tìm hiểu kỹ về chiến lược áp dụng pháp luật của các bên khi khiếu nại liên quan đến khả năng đi biển của tàu biển, nhất là khi đảm bảo khả năng đi biển của tàu biển vốn là một nghĩa vụ thuộc về người vận chuyển.

3. Chiến lược áp dụng pháp luật của các bên khi khiếu nại về khả năng đi biển của tàu biển trong trường hợp tổn thất hàng hóa

Học thuyết về khả năng đi biển của tàu biển được hình thành và phát triển dựa trên các án lệ hàng hải của Vương quốc Anh. Tuy nhiên, đây thực sự là vấn đề chung của tất cả các con tàu trước và trong suốt quá trình tiến hành chuyến đi khi người vận chuyển phải có nghĩa vụ đảm bảo khả năng đi biển của con tàu. Điều 150 Bộ luật Hàng hải Việt Nam cũng ghi nhận và quy định về nghĩa vụ này của người vận chuyển. Qua đây, có thể thấy được một sự tiệm cận và hài hòa của pháp luật Việt Nam với pháp luật Vương quốc Anh và cả pháp luật quốc tế (Công ước Rotterdam 2009, Công ước Hague-Visby 1968) [7] bởi khả năng đi biển quả thật là vấn đề chung, cần thiết phải điều chỉnh và luật hóa. Có thể cách thức lựa chọn quy định pháp luật của mỗi quốc gia là khác nhau (theo học thuyết cổ điển hoặc hiện đại), nhưng khả năng đi biển của tàu biển luôn luôn được coi là nghĩa vụ của người vận chuyển, phải thực hiện ít nhất tại thời điểm "*trước và khi bắt đầu chuyến đi*".

Vì quan hệ thương mại trong lĩnh vực hàng hải luôn được cho là vô cùng phức tạp khi có sự tham gia của rất nhiều bên hữu quan với nhiều quốc tịch khác nhau, cho nên, trong phạm vi nghiên cứu, nhóm chủ thể là người vận chuyển, chủ hàng, sẽ được phân tích cụ thể liên quan đến chiến lược pháp lý mà họ sử dụng về khả năng đi biển của tàu biển khi hàng hóa vận chuyển bị tổn thất [8].

3.1. Chiến lược áp dụng pháp luật của người vận chuyển

Trong trường hợp không có thỏa thuận hoặc thỏa thuận không rõ ràng về khả năng đi biển của tàu biển,

lợi ích của chủ hàng có khả năng bị đe dọa trong khi phía chủ tàu - người vận chuyển - thuyền viên lại chiếm được sự ủng hộ, thu hẹp nghĩa vụ ở mức tối thiểu theo pháp luật thực định quy định [9].

Tóm lại, trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, người vận chuyển phải đảm bảo rằng con tàu vận chuyển có khả năng đi biển là một nghĩa vụ luôn luôn tồn tại dù không có điều khoản nào thể hiện trên hợp đồng vận chuyển. Tuy nghĩa vụ đảm bảo khả năng đi biển của tàu biển được thực hiện bởi người vận chuyển, nhưng trên thực tế, người vận chuyển vẫn có khả năng sử dụng lập luận để đảm bảo khả năng đi biển của tàu biển nhằm mục đích miễn trừ trách nhiệm khi xảy ra tổn thất đối với hàng hóa vận chuyển. Người vận chuyển trong tranh chấp hàng hải về bồi thường thiệt hại đối với tổn thất gây ra cho hàng hóa trong quá trình vận chuyển sẽ tìm mọi cách chứng minh đã vi phạm nghĩa vụ vận chuyển và giao hàng là nhằm mục đích đảm bảo khả năng đi biển của con tàu. Đây chính là chiến lược áp dụng lập luận đảm bảo khả năng đi biển của tàu biển từ phía người vận chuyển nếu có khiếu nại phát sinh từ chủ hàng nếu có tổn thất đối với hàng hóa vận chuyển.

Điều kiện để chiến lược pháp lý này có thể thành công là:

Thứ nhất, trong hợp đồng vận chuyển phải có thỏa thuận rõ ràng về miễn trừ trách nhiệm của người vận chuyển trong trường hợp đảm bảo khả năng đi biển của tàu biển.

Thứ hai, người vận chuyển muốn được miễn trừ trách nhiệm theo thỏa thuận từ hợp đồng vận chuyển phải chứng minh rằng người vận chuyển đã thực hiện nghĩa vụ vận chuyển và giao hàng của mình một cách cẩn trọng, mẫn cán và hợp lý. Tuy nhiên, để đảm bảo khả năng đi biển của tàu biển, nghĩa vụ vận chuyển hàng hóa của người vận chuyển này đã không thể thực hiện được.

Phân tích trường hợp thuyền trưởng đã ra lệnh ném hàng xuống biển để đảm bảo an toàn cho tàu trong cơn bão, người chủ hàng sẽ phải chịu thiệt hại vì tổn thất cho hàng hóa vì mệnh lệnh ném hàng xuống biển trên trong khi đó người vận chuyển sẽ được miễn trừ trách nhiệm bồi thường thiệt hại cho chủ tàu nếu trường hợp trên đáp ứng đủ hai điều kiện. Trước hết, trong hợp đồng vận chuyển phải có điều khoản thỏa thuận miễn trừ trách nhiệm cho người vận chuyển trong trường hợp con tàu vận chuyển gặp bão lớn, mạnh gấp nhiều

lần so với sức chịu đựng thực tế của con tàu ngay cả khi đã có các cảnh báo về cơn bão từ trước đó. Điều kiện đủ kế tiếp sau điều kiện cần về sự tồn tại của thỏa thuận miễn trừ trách nhiệm trong trường hợp có tổn thất cho hàng hóa đó là chứng minh người vận chuyển đã thực hiện nghĩa vụ vận chuyển và giao hàng một cách cẩn trọng, mẫn cán, hợp lý đối với hàng hóa. Cụ thể, nếu tàu có một khiếm khuyết dẫn đến tổn thất cho hàng hóa vận chuyển, cần phải xem xét rằng liệu một người vận chuyển cẩn trọng, mẫn cán, trước khi bắt đầu hải trình, một cách hợp lý có biết về khiếm khuyết này không? Nếu có, tàu được coi là không có khả năng đi biển. Còn nếu không, vì nguyên nhân hoặc những nguyên nhân được liệt kê trong điều khoản miễn trừ trách nhiệm, nghĩa vụ vận chuyển và giao hàng hóa đã bị vi phạm không do mong muốn từ phía người vận chuyển để đảm bảo khả năng đi biển của tàu biển và an toàn hàng hải trong suốt hải trình sẽ được miễn trừ trách nhiệm.

Minh họa thực tiễn: Án lệ Elder, Dempster & Co. Ltd. v. Paterson, Zochonis & Co. Ltd. [1924] A.C. 522. Grelwen là tên con tàu thuê để chở dầu cọ bằng thùng và hạt cọ được bọc trong bao. Bao hạt cọ được chằng ở phía trên thùng dầu cọ. Khi tàu đến Hull, người ta nhận thấy rằng thùng dầu cọ đã bị dẽ nát bởi bao hạt cọ rất nặng. Chủ hàng yêu cầu bồi thường vì vi phạm hợp đồng vận chuyển đồng thời khiếu nại sự bất cẩn của người vận chuyển và vi phạm nghĩa vụ hợp đồng. Nếu tổn thất gây ra bởi sự chằng buộc kém hàng hóa, Elder Dempster người vận chuyển sẽ được bảo vệ khỏi các trách nhiệm bồi thường bởi các quy định có trong vận đơn. Tuy nhiên nếu là một sự vi phạm nghĩa vụ đảm bảo khả năng đi biển của con tàu, họ phải chịu trách nhiệm hoàn toàn.

Tổn thất trong vụ Elder Dempster được kết luận gây ra không phải do tàu không đủ khả năng đi biển, mà do chằng buộc hàng trên tàu không chính xác. Nếu sự phù hợp hoặc không phù hợp của con tàu được phát hiện tại thời điểm xếp hàng lên tàu rõ ràng rằng sẽ không còn tranh cãi gì về khả năng đi biển của con tàu. Tuy nhiên tại thời điểm dầu cọ được xếp lên con tàu Grelwen, con tàu này hoàn toàn phù hợp để nhận và vận chuyển dầu cọ, tàu đã được thiết kế tốt và chắc chắn. Mặc dù vậy, tàu đã thiếu các thiết bị cần thiết để vận chuyển dầu cọ và tổn thất gia tăng khi những thùng dầu cọ này đã bị chằng phía trên chúng một khối lượng mà không một thùng dầu cọ nào chịu được (do sức nặng từ các bao hạt cọ).

3.2. Chiến lược áp dụng pháp luật của chủ hàng

Để nhận diện rõ chiến lược pháp lí của chủ hàng, cần thiết phải quay trở lại án lệ Lyon v Mells (1804) đã được trích dẫn từ phần trên. Rõ ràng rằng mục đích của người chủ xà-lan trong vụ việc này là để giới hạn trách nhiệm của mình. Còn người chủ hàng, ngược lại, mong muốn có được một khoản đền bù lớn hơn so với mức giới hạn trách nhiệm thông thường. Tại thời điểm xảy ra vụ việc, trước cả mốc 1804, khi mà chưa tồn tại bất kì một điều ước quốc tế điều chỉnh vấn đề giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển trong lĩnh vực hàng hải, việc định mức giới hạn trách nhiệm đền bù, trên thực tế đã tồn tại. Bên được hưởng lợi từ quy định giới hạn trách nhiệm vận chuyển là chủ tàu - người vận chuyển trong khi tổn thất mà chủ hàng phải chịu, trong đa số trường hợp đều cao hơn nhiều lần so với giá trị kinh tế được nhận nếu chủ hàng đòi bồi thường thành công từ người vận chuyển [10]. Nhận thức được rõ ưu và nhược điểm của các quy định về nghĩa vụ phải cung cấp một con tàu có đủ khả năng đi biển, phía chủ hàng thường sử dụng lập luận tàu không đủ khả năng đi biển để đạt được khoản bồi thường cao hơn so với mức giới hạn bồi thường.

Để thành công với chiến lược pháp lí này, phía chủ hàng sẽ phải chứng minh rằng chủ tàu đã không thực hiện nghĩa vụ đủ cẩn trọng, mẫn cán và hợp lí chi một trong những yêu cầu nằm trong nghĩa vụ đảm bảo khả năng đi biển của người vận chuyển như hoặc tàu không được trang bị đủ các dụng cụ cần thiết để đảm bảo an toàn cho hải trình (cần phải phân biệt giữa những thiếu sót về mặt trang thiết bị không quan trọng, có thể sửa chữa sau, không ảnh hưởng lớn đến an toàn của chuyến đi); hoặc thuyền viên không có khả năng đáp ứng được yêu cầu công việc; hoặc con tàu không được trang bị phù hợp để vận chuyển hàng hóa đặc thù đã được thỏa thuận trong hợp đồng; hoặc tàu thiếu các giấy tờ cần thiết cho chuyến đi.

Minh họa thực tiễn: Án lệ Tattersall v National Steamship Co (1884) 12 QBD 297, DC là án lệ có phán quyết nghiêng về chủ hàng. Bối cảnh của vụ việc là do chủ tàu không trang bị đủ chuồng trại và vệ sinh sạch tàu khi vận chuyển bò khiến cho bò chết bệnh và bị thương rất nhiều. Thành công của chủ hàng là đã nhận được mức bồi thường khác biệt hoàn toàn với mức giới hạn rất thấp £5/1 con bò như trong hợp đồng vận chuyển. Không đủ chuồng trại và không làm vệ sinh sạch được coi là không thích hợp với hàng hóa vận chuyển, do vậy tàu không đủ khả năng đi biển.

Nếu nhìn các mốc thời gian thì mốc 1804 của án

lệ Lyon v Mells đến vụ án Tattersall trên vào năm 1884, quãng thời gian cách nhau chỉ 80 năm nhưng học thuyết về khả năng đi biển đã có sự biến đổi. Biến đổi này có thể là tốt với chủ hàng nhưng không hẳn với chủ tàu. Sự biến đổi này cũng một phần nào nói lên cán cân lợi ích trong hàng hải tại thời điểm đó nghiêng về phía bên nào.

5. Kết luận

Việc vận dụng pháp luật nói chung và pháp luật hàng hải cụ thể về khả năng đi biển của tàu biển của chủ hàng và người vận chuyển theo hướng có lợi cho bản thân họ là hoàn toàn hợp pháp. Đặc biệt, nhờ có sự hài hòa pháp luật Việt Nam và pháp luật quốc tế, các bên vẫn có thể áp dụng chiến lược trên mà không có sự thay đổi nào về mục đích sử dụng. Do đó, vai trò quyết định nằm về phía người thẩm phán với yêu cầu phải xem xét toàn bộ chi tiết vụ tranh chấp một cách trung lập, công bằng. Việc phân tích và chỉ rõ chiến lược áp dụng pháp luật về khả năng đi biển của tàu biển sẽ giúp cho các bên hữu quan hiểu rõ được lợi thế cũng như những bất lợi mà họ đang gặp phải. Từ đó, các bên sẽ có được vị trí chủ động hơn trong quá trình giải quyết tranh chấp.

Trên thực tế, “*an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, điều kiện bảo đảm lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường*” chính là định hướng của Bộ luật Hàng hải, là nguyên tắc hoạt động chủ yếu trong ngành công nghiệp hàng hải. Quả thực, giữa vấn đề an toàn hàng hải với nghĩa vụ đảm bảo khả năng đi biển của tàu biển có mối quan hệ mật thiết tương hỗ lẫn nhau. Trên thực tế, nghĩa vụ đảm bảo khả năng đi biển của tàu biển không nên xem như là một yêu sách hành chính, kĩ thuật mà cần được chính xác nhìn nhận như là một bước kiểm soát an toàn giúp cho chuyến hải trình diễn ra thuận lợi và an toàn cập cảng đến. Đảm bảo con tàu có khả năng đi biển bằng một danh sách các điều cần kiểm tra “*check list*” là điều cần thiết phải làm mỗi khi có một con tàu ra khơi, nhằm củng cố an toàn hàng hải, đảm bảo mạng sống của thủy thủ đoàn cũng như an toàn của hàng hóa.

Lời cảm ơn

Nghiên cứu này được tài trợ bởi Trường Đại học Hàng hải Việt Nam trong đề tài mã số: **DT20-21.09**.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Lyon v Mells 5 East 428. 1804.
- [2] Lyon v Mells 5 East 428 per Lord Ellenborough CJ at p.436. 1804.
- [3] State v Scott, 34 So. 479, 481, 110, La. 369.

- [4] Martin, D, Cases & materials on the carriage of goods by sea, Cavendish Publishing Limited, London, Third Edition, 2004.
- [5] Empresa Cubana Importada de Alimentos 'Alimport' v Iasmos Shipping Co SA, 2 Lloyd's Rep 586, 1984.
- [6] Alfred C Toepfer Schiffahrtsgesellschaft GmbH v Tossa Marine Co Ltd 2 Lloyd's Rep 325, 1985.
- [7] Nguyễn Thành Lê, Nguyễn Đình Thúy Hương, "Quy định khả năng đi biển của tàu biển trong vận chuyển hàng hóa bằng đường biển: sự hài hòa hóa pháp luật hàng hải Việt Nam và pháp luật hàng hải quốc tế", Tạp chí Khoa học Công nghệ Hàng hải Số 64 (11/2020), tr.100-106, 2020.
- [8] Clarke, M, 'Seaworthiness in time charters' LMCLQ 493. 1977.
- [9] C.LESNI, *The ship owner's obligation to ensure seaworthiness of the ship - implicit obligation of the ship owner in the charter party*, Contemporary Readings in Law and Social Justice (ISSN 1948-9137), Vol. 4(1), pp.563-569, 2012.
- [10] Điều 152. Giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển, Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015.

Ngày nhận bài:	21/12/2020
Ngày nhận bản sửa lần 01:	10/01/2021
Ngày nhận bản sửa lần 02:	18/01/2021
Ngày duyệt đăng:	22/01/2021