NHÓM CÂU HỎI - ĐÁP ÁN

CÂU HỎI NHÓM A

(4 diểm)

Câu hỏi: Trình bày khái niệm, chế độ pháp lý vùng nội thủy theo UNCLOS 1982? Liên hệ vùng nội thủytheo luật biển Việt Nam?

Đáp án:

Khái niệm

Vùng nội thủy là vùng nước có giới hạn ngoài là đường cơ sở để tính chiều rộng lãnh hải.

Bao gồm:

- Các biển nội địa là những biển nằm hoàn toàn trong nội địa 1 nước hoặc trong nội địa của nhiều nước bao quanh.

- Các cảng biển.

- Các vũng đậu tàu.

- Các vịnh thiên nhiên đó là những vùng biển hẻm vào & ăn sâu rõ rệt vào đất liền hơn là 1 đường cong bình thường của bờ biển chứa đựng 1 vùng nước có diện tích bằng diện tích tối thiểu của nửa vòng tròn mà đường kính cắt ngang qua của vịnh  24 hải lý. Nếu > 24 hải lý thì đường vị trí của vịnh phải lùi vào sao cho  24 hải lý.

- Các vịnh lịch sử là các vịnh do thực tế lịch sử để lại, không qui định chiều rộng của vịnh.

Các điều kiện để 1 vịnh được coi là Vịnh lịch sử:

+ Quốc gia ven biển thực hiện thực sự chủ quyền của mình trong vịnh đó.

+ Việc sử dụng vùng biển đó diễn ra liên tục, hoà bình và ổn định.

+ Không có tranh chấp, các quốc gia khác thưa nhập công khai hoặc im lặng không phản đối.

- Vùng biển nằm giữa các đảo của 1 quốc gia quần đảo.

Chế độ pháp lý

Vùng nội thủy thuộc chủ quyền đầy đủ toàn vẹn và tuyệt đối như đối với lãnh thổ đất liền.Hoàn toàn do luật pháp của nước địa phương điều chỉnh, tàu thuyền nước ngoài muốn vào ra vùng này phải xin phép nước ven biển & tuân theo luật lệ nước này.

Trong một số trường hợp thì các nước địa phương có quyền cấm cửa không cho tàu thuyền nước ngoài vào vùng nội thủy của mình.

Quyền tài phán hình sự: là quyền điều tra và xét xử những hành vi phạm tội khi tàu buôn nước ngoài vào cảng của một nước phải hoàn toàn tuân theo quyền tài phán hình sự của nước đó.

Người ta quy định rằng , nước địa phương muốn khám tàu, bắt người phải thông báo trước cho cơ quan ngoại giao của nước mà tàu mang cờ biết.

Quyền tài phán hành chính: là quyền điều tra và xét xử những sự việc liên quan đến sự vi phạm những luật lệ hành chính và mệnh lệnh của chính quyền địa phương nhưng không kèm theo trách nhiệm hình sự.

Nước địa phương có cảng có quyền điều tra và truy tố thuyền trưởng, thuyền viên về trách nhiệm hành chính.

Nước địa phương có quyền điều tra các vụ tai nạn xảy ra trong vùng nước của cảng, có liên quan đến tàu thuyền nước ngoài không phụ thuộc nguyên nhân.

Quyền tài phán dân sự:là quyền điều tra và xét xử các sự việc về dân sự có liên quan đến tàu biển khi đổ ở các cảng nước ngoài.

Chế độ pháp lý của cảng biển chính là những qui định đối với người nước ngoài khi vào lưu lại và rời cảng. Ngày nay trên quốc tế người ta thường áp dụng 2 loại chế độ pháp ly : chế độ tối huệ quốc và chế độ đãi ngộ quốc dân.

Chế độ tối huệ quốc:Khi áp dụng chế độ này , thì một nước sẽ giành cho tàu thuyền nước kia những ưu tiên nhất định hay những vấn đề trong hiệp ước đã ký của hai bên.

Chế độ đãi ngộ quốc dân:Là chế độ trong đó nước địa phương sẽ đối xử với tàu nước ngoài giống như đối với tàu trong nước và cũng thường áp dụng trên nguyên tắc có đi có lại.

Đối với các cảng đóng các tàu buôn nước ngoài có thể được vào trong trường hợp sau:

+ Do thời tiết xấu.

+ Tàu bị tai nạn.

+ Tàu hết lương thực, thực phẩm hay nhiên liệu.

+ thành viên trên tàu bị ốm và không thể ở lại tàu được.

Liên hệ Việt Nam:

Nội thủy là vùng nước tiếp giáp với bờ biển, ở phía trong đường cơ sở và là bộ phận lãnh thổ của Việt Nam.

Nhà nước thực hiện chủ quyền hoàn toàn, tuyệt đối và đầy đủ đối với nội thủy như trên lãnh thổ đất liền.

Câu hỏi: Trình bày khái niệm, chế độ pháp lý vùng Lãnh hải theo UNCLOS 1982? Liên hệ vùng Lãnh hải, luật biển Việt Nam?

Đáp án:

Khái niệm

Lãnh hải là 1 dãy vùng biển thuộc chủ quyền của quốc gia ven biển nằm dọc theo bờ biển hay bao quanh các đảo tiếp giáp với ranh giới phía ngoài vùng nội thủy.

Mọi quốc gia điều có quyền ấn định chiều rộng lãnh hải của mình, chiều rộng này không quá 12 hải lý tính tư đường cơ sở được vạch ra theo đúng công ước.

Chế độ pháp lý

Theo công ước 1982 về luật biển thì nước ven biển hoàn toàn có chủ quyền đối với vùng lãnh hải của mình.

- Chủ quyền này không chỉ áp dụng với vùng biển mà cái mở rộng đối với cả vùng trời trên lãnh hải cũng như đối với đáy biển & vùng đất dưới đáy biển theo đó tất cả các tài nguyên thiên nhiên trong vùng lãnh hải thuộc quyền sở hữu của nước địa phương.

Các quyền đánh cá, thăm dò, nghiên cứu khoa học, tiến hành các công tác hoa tiêu , lai dắt, cứu trợ đều thuộc thẩm quyền nước địa phương. Nước địa phương có quyền kiểm tra biên phòng, hải quan, y tế.

Tuy nhiên chủ quyền quốc gia trong lãnh hải không được hoàn toàn đầy đủ như trong vùng nội thủy vì nước địa phương phải áp dụng chế độ qua lại vô hại cho tàu thuyền nước ngoài trong vùng biển này.

Chế độ qua lại vô hại :

- Chỉ chạy cắt qua vùng lãnh hải mà không được ghé vào vùng nội thủy.

- Đi tư ngoài vào ngang qua lãnh hải để vào vùng nội thủy của nước địa phương.

- Đi tư trong nội thủy qua lãnh hải ra công hải.

+ Việc đi qua được hiểu như sau: tàu phải ở trạng thái đi biển, phải đi liên tục và nhanh chóng chỉ trư trường hợp gặp tai nạn mới dưng lại hay thả neo, song phải báo cáo lý do cho chính quyền địa phương biết (tai nạn là những sự cố thông thường về hàng hải).

+ Việc qua lại vô hại được hiểu như sau: khi mà nó không xâm phạm đến hòa bình trật tự hay an ninh củanước ven biển tức là:

- Không được dọa hay dùng vũ lực chống lại chủ quyền toàn vẹn lãnh thổ.

- Mọi diễn tập quân sự.

- Thu thập tin tức có liên quan đến việc phòng vệ.

- Tuyên truyền nhằm làm hại đến quốc phòng vàan ninh nước ven biển.

- Cất cánh, hạ cánh hay đưa máy bay lên tàu.

- Xếp dở hàng hóa đưa lên xuống tiền bạc hay người trái với luật lệ hải quan, thuế khóa, y tế, nhập cư trái phép.

- Gây ô nhiễm.

- Đánh bắt cá.

- Nghiên cứu hay đo đạc.

- Hoạt động làm rối hệ thống liên lạc hay công trình của nước ven biển.

- Mọi hoạt động khác không trực tiếp liên quan đến việc qua lại.

- Tàu thuyền nước ngoài khi đi qua lãnh hải không phải xin phép hay thông báo trước, không phải đóng thuế (Trư khi có những chi phí về dịch vụ giúp cho việc qua lại).

- Chế độ qua lại vô hại được áp dụng rộng rãi cho các tàu thuyền dân sự cũng như quân sự, tàu ngầm cũng như tàu chạy bằng năng lượng nguyên tử, tàu chở chất phóng xạ hay độc hại. Khi đi qua lãnh hải tàu ngầm phải đi nổi hay treo cờ nước mình và đi theo tuyến đường qui định đặc biệt.

Liên hệ Việt Nam

Lãnh hải là vùng biển có chiều rộng 12 hải lý tính tư đường cơ sở ra phía biển.

Ranh giới ngoài của lãnh hải là biên giới quốc gia trên biển của Việt Nam

- Nhà nước thực hiện chủ quyền đầy đủ và toàn vẹn đối với lãnh hải và vùng trời, đáy biển và lòng đất dưới đáy biển của lãnh hải.

- Tàu thuyền của tất cả các quốc gia được hưởng quyền đi qua không gây hại trong lãnh hải Việt Nam.

-Đối với tàu quân sự nước ngoài khi thực hiện quyền đi qua không gây hại trong lãnh hải Việt Nam, thông báo trước cho cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam.

- Các phương tiện bay nước ngoài không được vào vùng trời ở trên lãnh hải Việt Nam trư trường hợp được sự đồng ý của Chính phủ Việt Nam.

Câu hỏi: Trình bày khái niệm, chế độ pháp lý vùng Đặc quyền kinh tế theo UNCLOS 1982? Liên hệ vùng ĐQKT luật biển Việt Nam?

Đáp án:

Khái niệm

Vùng đặc quyền kinh tế là 1 vùng biển ngoài lãnh hải và tiếp liền lãnh hải có chiều rộng không quá 200 hải lý (200 hải lý) tính tư đường cơ sở đo lãnh hải.

Chế độ pháp lý

Quyền của nước ven biển :

- Tự chủ : thăm dò , khai thác, bảo tồn & quản lýcác tài nguyên thiên nhiên sinh vật hay không sinh vật của vùng nước trên đáy biển, của đáy biển và lòng đất dưới đáy biển.

- Những hoạt động khác nhằm thăm dò & khai thác vùng biển này vì mục đích kinh tế như sản xuất năng lượng tư nước, hải lưu, gió.

- Lắp đặt các đảo nhân tạo, các thiết bị & công trình & thành lập 1 khu vực an toàn xung quanh với chiều rộng là 500m tính tư rìa bên ngoài của các công trình. Tàu của bất cứ nước nào khi đi qua cũng phải tôn trọng vùng an toàn đó

- Có thẩm quyền về nghiên cứu khoa học.

- Thẩm quyền về bảo vệ môi trường biển nhất là các hoạt động nhằm tránh ô nhiễm.

- Các nước ven biển phải khai thác 1 cách tốt nhất các tài nguyên mỏ vùng này.

- Trường hợp không khai thác hết thì có thể cho phép nước ngoài vào khai thác thông qua thương lượng và ký kết các hiệp ước với nhau.

Các kiều dân nước ngoài đánh cá ở vùng này phải tôn trọng luật lệ do nước ven biển đặt ra và quyền kiểm tra của nước ven biển.

- Trong khi thực hiện chủ quyền của mình nước ven biển có thể dùng mọi biện pháp cần trưng trị các vi phạm, có thể phạt tiền nhưng không được dùng nhục hình.

Quyền của các nước khác :

- Tự do giao thông hàng hải, tự do bay, qua lại trên vùng trời, tự do đặt dây cáp ngầm, ống dẫn ngầm.

- Có quyền tham gia khai thác các tài nguyên sinh vật của vùng này (điều kiện tham gia sẽ do hai bên thương lượng).

- Nghiên cứu khoa học thuần túy nhưng cũng phải có sự đồng ý của nước ven biển.

\* Phân biệt và giải quyết các tranh chấp :

Việc xác định ranh giới vùng đặc quyền kinh tế giữa các nước liền nhau hay đối diện nhau được tiến hành thông qua thương lượng & những nguyên tắc công bằng (có thể dùng đường trung tuyến hay cách đều).

Liên hệ Việt Nam

Vùng đặc quyền kinh tế là vùng biển tiếp liền và nằm ngoài lãnh hải Việt Nam, hợp với lãnh hải thành một vùng biển có chiều rộng 200 hải lý tính tư đường cơ sở.

-Trong vùng đặc quyền kinh tế, Nhà nước thực hiện:

+ Quyền chủ quyền về việc thăm dò, khai thác, quản lý và bảo tồn tài nguyên thuộc vùng nước bên trên đáy biển, đáy biển và lòng đất dưới đáy biển; về các hoạt động khác nhằm thăm dò, khai thác vùng này vì mục đích kinh tế;

+ Quyền tài phán quốc gia về lắp đặt và sử dụng đảo nhân tạo, thiết bị và công trình trên biển; nghiên cứu khoa học biển, bảo vệ và gìn giữ môi trường biển;

+Các quyền và nghĩa vụ khác phù hợp với pháp luật quốc tế.

- Nhà nước tôn trọng quyền tự do hàng hải, hàng không; quyền đặt dây cáp, ống dẫn ngầm và hoạt động sử dụng biển hợp pháp của các quốc gia khác.

- Tổ chức, cá nhân nước ngoài được tham gia thăm dò, sử dụng, khai thác tài nguyên, nghiên cứu khoa học, lắp đặt các thiết bị và công.

Câu hỏi: Trình bày khái niệm, chế độ pháp lý Thềm lục địa theo UNCLOS 1982? Liên hệ Thềm lục địa luật biển Việt Nam?

Đáp án:

Khái niệm

\* Theo công ước luật biển 1982: Thềm lục địa của 1 quốc gia ven biển bao gồm lòng đất dưới đáy biển & đáy biển bên ngoài lãnh hải của quốc gia đó trên toàn bộ phần kéo dài tự nhiên của lãnh thổ đất liền của quốc gia đó cho đến bờ ngoài của thềm lục địa hay kéo tư đường cơ sở để tính chiều rộng lãnh hải 1 khoảng cách 200 hải lý.

Khi bờ ngoài của thềm lục địa của quốc gia đó ở khoảng cách  200 hải lý thì thềm lục địa nơi ấy mở rộng ra 200 hải lý kể tư đường cơ sở.

\* Ngoại lệ : Nếu thềm lục địa > 200 hải lý thì có thể xác định ranh giới phía ngoài của thềm lục địa bằng 2 cách:

Kéo dài chiều rộng tối đa không quá 350 hải lý tính tư đường cơ sở đo lãnh hải. .

Kéo dài thêm 100 hải lý kể tư đường nối liền những điểm ở độ sâu 2500m (điều 76 UNCLOS).

UNCLOS cũng quy định là nếu thềm lục địa của nước ven biển kéo dài ra xa hơn 200 hải lý thì nước đó có đặc quyền khai thác tài nguyên dưới đáy biển trong một vùng bên ngoài 200 hải lý gọi là thềm lục địa mở rộng.

Quy định về thềm lục địa mở rộng

Theo UNCLOS, thềm lục địa mở rộng của nước ven biển không được ra xa hơn bất cứ "đường công thức" hay "đường giới hạn" quy định như sau:

1. Đường công thức: Nước ven biển có thể kết hợp 2 đường sau để vạch đường công thức sao cho có lợi nhất cho mình:

a. Đường Hedberg: Đường nối các điểm cách chân dốc thềm lục địa không quá 60 hải lý.

b. Đường Gardiner: Đường nối các điểm nơi đá trầm tích dày hơn 1% khoảng cách tới chân dốc thềm lục địa.

2. Đường giới hạn: Nước ven biển có thể kết hợp 2 đường sau để vạch đường giới hạn sao cho có lợi nhất cho mình:

a. Đường cách đường cơ sở 350 hải lý.

b. Đường cách đường đẳng sâu 2500 m (là đường nối liền các điểm có độ sâu 2500 m) 100 hải lý.

UNCLOS quy định là nước ven biển phải đăng ký yêu sách về phạm vi của thềm lục địa mở rộng với Ủy ban Ranh giới Thềm lục địa.

Nếu nước ven biển không đăng ký kịp thời hạn thì vùng thềm lục địa mở rộng đó có thể được ban cho nước đăng ký kịp thời hạn, hay có thể được cho là tài sản chung của nhân loại.

Chế độ pháp lý

Quốc gia ven biển có quyền chủ quyền đối với thềm lục địa về mặt thăm dò & khai thác các tài nguyên thiên nhiên. Các quyền này là tuyệt đối.

Về tài nguyên của thềm lục địa được hiểu như sau : mọi khoáng sản, các tài nguyên không phải sinh vật hay loài tài nguyên sinh vật thuộc loại định cư.

Để khai thác các tài nguyên các nước ven biển có quyền xây dựng các công trình đặt các thiết bị, thành lập 1 vùng an toàn xung quanh các công trình đó với chiều rộng 500 m tính tư mép ngoài của công trình.

Việc phân chia thềm lục địa giữa các nước gần nhau phải được thực hiện bằng con đường thỏa thuận

- Các nước đối diện chia theo đường cách đều.

- Các nước tiếp giáp chia theo đường trung tuyến.

- Khu vực nằm ngoài đường giới hạn 200 hải lý nếu nước địa phương khai thác tài nguyên thiên nhiên thì phải đóng góp cho cơ quan quyền lực quốc tế theo thứ tự.

+ Năm năm đầu không phải đóng.

+ Tư năm thứ 6 đóng góp 1% giá trị,sau đó mỗi năm tăng lên 1% cho đến năm thứ 12 trở đi là 7%.

Liên hệ Việt Nam

Thềm lục địa là vùng đáy biển và lòng đất dưới đáy biển, tiếp liền và nằm ngoài lãnh hải Việt Nam, trên toàn bộ phần kéo dài tự nhiên của lãnh thổ đất liền, các đảo và quần đảo của Việt Nam cho đến mép ngoài của rìa lục địa.

Trong trường hợp mép ngoài của rìa lục địa này cách đường cơ sở chưa đủ 200 hải lý thì thềm lục địa nơi đó được kéo dài đến 200 hải lý tính tư đường cơ sở.

Trong trường hợp mép ngoài của rìa lục địa này vượt quá 200 hải lý tính tư đường cơ sở thì thềm lục địa nơi đó được kéo dài không quá 350 hải lý tính tư đường cơ sở hoặc không quá 100 hải lý tính tư đường đẳng sâu 2.500 mét.

Nhà nước thực hiện quyền chủ quyền đối với thềm lục địa về thăm dò, khai thác tài nguyên.

Nhà nước tôn trọng quyền đặt dây cáp, ống dẫn ngầm, Việc lắp đặt dây cáp và ống dẫn ngầm phải có sự chấp thuận bằng văn bản của cơ quan nhà nước có thẩm quyền của Việt Nam.

Câu hỏi: Trình bày quy định về thềm lục địa mở rộng theo UNCLOS1982? Việc tranh chấp được quy định như thế nào? Liên hệ Việt Nam?

Đáp án:

Quy định về thềm lục địa mở rộng

Theo UNCLOS, thềm lục địa mở rộng của nước ven biển không được ra xa hơn bất cứ "đường công thức" hay "đường giới hạn" quy định như sau:

- Đường công thức: Nước ven biển có thể kết hợp 2 đường sau để vạch đường công thức sao cho có lợi nhất cho mình:

+ Đường Hedberg: Đường nối các điểm cách chân dốc thềm lục địa không quá 60 hải lý.

+ Đường Gardiner: Đường nối các điểm nơi đá trầm tích dày hơn 1% khoảng cách tới chân dốc thềm lục địa.

- Đường giới hạn: Nước ven biển có thể kết hợp 2 đường sau để vạch đường giới hạn sao cho có lợi nhất cho mình:

+ Đường cách đường cơ sở 350 hải lý.

+ Đường cách đường đẳng sâu 2500 m (là đường nối liền các điểm có độ sâu 2500 m) 100 hải lý.

UNCLOS quy định là nước ven biển phải đăng ký yêu sách về phạm vi của thềm lục địa mở rộng với Ủy ban Ranh giới Thềm lục địa trong vòng 10 năm kể tư khi UNCLOS bắt đầu có hiệu lực với nước đó hay tư khi Ủy ban Ranh giới Thềm lục địa ban hành hướng dẫn khoa học kỹ thuật về ranh giới thềm lục địa, ngày 13/05/1999.

Nếu nước ven biển không đăng ký kịp thời hạn thì vùng thềm lục địa mở rộng đó có thể được ban cho nước đăng ký kịp thời hạn, hay có thể được cho là tài sản chung của nhân loại.

Sau khi nhận được hồ sơ của nước ven biển, Ủy ban Ranh giới Thềm lục địa (CLCS) sẽ khuyến nghị về ranh giới thềm lục địa mở rộng của nước này. Nếu nước này vạch ranh giới theo khuyến nghị đó thì ranh giới đó sẽ có tính chất ràng buộc vĩnh viễn.

Nếu CLCS cần xác định là thềm lục địa của nước ven biển có thật sự ra cách đường cơ sở hơn 200 hải lý, hay nếu nước ven biển muốn dùng đường giới hạn 350 hải lý trong việc giới hạn thềm lục địa mở rộng, thì CLCS có thể yêu cầu nước ven biển xác định đường cơ sở của mình.

Liên hệ Việt Nam:

Thềm lục địa là vùng đáy biển và lòng đất dưới đáy biển, tiếp liền và nằm ngoài lãnh hải Việt Nam, trên toàn bộ phần kéo dài tự nhiên của lãnh thổ đất liền, các đảo và quần đảo của Việt Nam cho đến mép ngoài của rìa lục địa.

Trong trường hợp mép ngoài của rìa lục địa này cách đường cơ sở chưa đủ 200 hải lý thì thềm lục địa nơi đó được kéo dài đến 200 hải lý tính tư đường cơ sở.

Trong trường hợp mép ngoài của rìa lục địa này vượt quá 200 hải lý tính tư đường cơ sở thì thềm lục địa nơi đó được kéo dài không quá 350 hải lý tính tư đường cơ sở hoặc không quá 100 hải lý tính tư đường đẳng sâu 2.500 mét.

Việt Nam đã chính thức đăng ký thềm lục địa mở rộng ngoài phạm vi 200 hải lý tính từ đường cơ sở của mình cho Ủy ban ranh giới thềm lục địa ngày 7-5-2009 với hồ sơ thềm lục địa riêng của Việt Nam khu vực Bắc Bộ (VNM-N).

Trước đó, ngày 6-5-2009 Việt Nam nộp hồ sơ chung với Malayxia để đăng ký thềm lục địa chung liên quan đến hai nước phía Nam biển Đông.

Câu hỏi: Đồng chí Trình bày khái niệm, chế độ pháp lý biển theo UNCLOS 1982?

Đáp án:

Khái niệm

Theo công ước Geneve 1958 : công hải là tất cả các vùng biển không phải là vùng nội thủy & lãnh hải của các quốc gia ven biển.

Công ước 1982 về luật biển : công hải là tất cả các vùng biển không nằm trong vùng đặc quyền kinh tế, lãnh hải, vùng nội thủy của 1 quốc gia.

Chế độ pháp lý

Theo công ước 1958 điều 2 tuyên bố công hải mở ra cho tất cả các quốc gia không 1 quốc gia nào có quyền đặc 1 phần biển cả dưới chủ quyền của mình & trên công hải tất cả đều có quyền tự do sau:

- Tự do hàng hải.

- Tự do hàng không.

- Tự do đánh cá.

- Tự do đặt dây cáp & ống dẫn ngầm dưới biển.

Điều 87 công ước 1982 qui định : công hải được để ngỏ cho tất cả các quốc gia dù có biển hay không có biển & các quốc gia cũng không được đặt chủ quyền ở vùng biển này & tất cả các quốc gia đều được hưởng quyền tự do sau:

- Tự do hàng hải.

- Tự do hàng không.

- Tự do đặt dây cáp & ống dẫn ngầm.

- Xây dựng đảo nhân tạo nhưng phải được pháp luật quốc tế cho phép.

- Tự do đánh cá.

- Tự do nghiên cứu khoa học.

Tuy nhiên công ước còn nghiên cứu thêm các quyền tự do được thực hiện trong các điều kiện do các qui định của công ước & những qui tắc khác của pháp luật quốc tế trù định.

Ngoài ra, các quốc gia còn có quyền khám xét và truy đuổi.

Nghĩa vụ của các nước:

- Giúp đỡ lẫn nhau khi gặp tai nạn trên biển.

- Ngăn ngưa & trưng trị việc chuyên chở buôn bán nô lệ.

- Hợp tác trấn áp nạn cướp biển.

- Ngăn chặn buôn bán trái phép các chất ma túy và các chất kích thích khác.

- Hợp tác trấn áp việc phát sóng không được phép tư công hải.

- Bảo tồn và quản lý các tài nguyên sinh vật của công hải.

Mọi quốc gia đều có quyền thành lập đội tàu mang quốc tịch nước mình để hoạt động trên vùng biển quốc tế và các vùng biển khác .

Giữa con tàu và quốc gia mà tàu mang quốc tịch phải có một mối quan hệ thực sự , nghĩa là quốc gia này phải thường xuyên kiểm tra con tàu đó về các mặt : tổ chức nội bộ , về kỹ thuật , về khai thác và việc chấp hành luật lệ của tàu.

Câu hỏi: Trình bàyQuyền hạn và nghĩa vụ của nước trung lập và Tàu thuyền bên tham chiến ở vùng biển nước trung lập theo Luật chiến tranh trên biển?

Đáp án

Quyền hạn và nghĩa vụ của nước trung lập

Nước trung lập là nước không tham gia chiến tranh, không giúp đỡ về mặt quân sự cho một bên tham chiến nào hoặc trước đó không tham gia ký kết hiệp ước liên minh quân sự với nước tham chiến.

Nếu các tàu thuyền của nước trung lập mà có những hành động như sau sẽ bị coi là tham chiến:

- Trực tiếp tham gia hành động quân sự đối địch.

- Trên tàu có người đại diện của nhà nước đối địch điều khiển hay giám sát.

- Tàu đang do chính phủ một bên đối địch sử dụng.

- Tàu đang dùng để chuyên chở binh lính hay chuyển tin có lợi cho một bên tham chiến.

\* Quyền hạn

- Lãnh thổ là bất khả xâm phạm tức là không cho quân đội các bên tham chiến nào trú đóng, đi qua.

- Mọi hành động bảo vệ nền trung lập không được coi là hành động đối địch với nước tham chiến.

\* Nghĩa vụ

- Cấm giữ mọi nhân viên quân sự các bên tham chiến đến kết thúc chiến tranh nếu họ xâm nhập vào lãnh thổ nước mình.

- Không được thiết lập hay duy trì các trạm vô tuyến điện và các hệ thống thông tin liên lạc khác cho bất kỳ bên tham chiến nào kể cả có trước chiến tranh .

- Cấm công dân nước mình gia nhập lực lượng bên tham chiến .

- Cho phép tàu các bên tham chiến vào đậu theo luật và cho phép qua lại vô hại , nếu như đó là tuyến đường quốc tế.

- Không cuo các bên tham chiến thuê tàu làm nhiệm vụ tiếp tế cho tàu chiến ngoài khơi , trư trường hợp tiếp nhận và chuyên chở thương binh của các bên tham chiến phù hợp với tinh thần nhân đạo.

- Mọi sự cho phép các bên tham chiến sử dụng lãnh thổ và vùng biển phải được đối xử như nhau , không làm lợi cho bên nào.

Tàu thuyền bên tham chiến ở vùng biển nước trung lập

- Tàu thuyền bên tham chiến được đến đậu không quá 24 giờ khi thời tiết xấu hay bổ xung thực phẩm , nhiên liệu như thời bình nếu được phép của nước trung lập.

- Tàu chiến các bên tham chiến ít nhất 3 tháng được quay trở lại để bổ xung nhiên liệu mà đã được bổ xung trước đây.

- Tàu chiến các bên tham chiến được phép vào sửa chữa những hư hỏng không do hỏa lực đối phương gây ra và nước trung lập qui định thời hạn sửa chữa nếu quá không cho tàu rời đến kết thúc chiến tranh . Nếu những hư hỏng do quá trình chiến đấu thì vẫn được sửa chữa nhưng bị lại đến hết chiến tranh.

- Số lượng tàu chiến vào đậu không qua 3 chiếc nhưng tùy thuộc vào nước trung lập, nếu cùng lúc có cả hai bên đậu thì khi rời nước trung lập sẽ qui định rời theo thứ tự trước sau cách nhau 24 giờ.

- Khi đã có tuyên chiến thì nước trung lập phải ra lệnh cho các tàu quân sự các bên tham chiến rời khỏi nước mình thời hạn không quá 24 giờ nếu đã đậu tư trước.

- Tàu buôn các bên tham chiến được phép vào đậu không hạn chế số lượng và thời gian như không được phép tiếp, nhận bất cứ thứ gì cho tàu quân sự.

Câu hỏi: Trình bày nội dungxác định Đường cơ sở, Nội thủy, Lãnh hải,Vùng tiếp giáp lãnh hải và chế độ pháp lý Nội thủy, Lãnh hải,Vùng tiếp giáp lãnh hảitheo Luật biển Việt Nam?

Đáp án:

- Xác định đường cơ sở

Đường cơ sở dùng để tính chiều rộng lãnh hải Việt Nam là đường cơ sở thẳng đã được Chính phủ công bố. Chính phủ xác định và công bố đường cơ sở ở những khu vực chưa có đường cơ sở sau khi được Uỷ ban thường vụ Quốc hội phê chuẩn.

-Nội thuỷ:

Nội thủy là vùng nước tiếp giáp với bờ biển, ở phía trong đường cơ sở và là bộ phận lãnh thổ của Việt Nam.

Chế độ pháp lý của nội thuỷ:

Nhà nước thực hiện chủ quyền hoàn toàn, tuyệt đối và đầy đủ đối với nội thủy như trên lãnh thổ đất liền.

-Lãnh hải

Lãnh hải là vùng biển có chiều rộng 12 hải lý tính tư đường cơ sở ra phía biển.

Ranh giới ngoài của lãnh hải là biên giới quốc gia trên biển của Việt Nam.

Chế độ pháp lý của lãnh hải:

- Nhà nước thực hiện chủ quyền đầy đủ và toàn vẹn đối với lãnh hải và vùng trời, đáy biển và lòng đất dưới đáy biển của lãnh hải phù hợp với Công ước của Liên hợp quốc về Luật biển năm 1982.

-Tàu thuyền của tất cả các quốc gia được hưởng quyền đi qua không gây hại trong lãnh hải Việt Nam.

- Đối với tàu quân sự nước ngoài khi thực hiện quyền đi qua không gây hại trong lãnh hải Việt Nam, thông báo trước cho cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam.

- Việc đi qua không gây hại của tàu thuyền nước ngoài phải được thực hiện trên cơ sở tôn trọng hòa bình, độc lập, chủ quyền, pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

- Các phương tiện bay nước ngoài không được vào vùng trời ở trên lãnh hải Việt Nam, trư trường hợp được sự đồng ý của Chính phủ Việt Nam hoặc thực hiện theo điều ước quốc tế mà nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

- Nhà nước có chủ quyền đối với mọi loại hiện vật khảo cổ, lịch sử trong lãnh hải Việt Nam.

Vùng tiếp giáp lãnh hải

Vùng tiếp giáp lãnh hải là vùng biển tiếp liền và nằm ngoài lãnh hải Việt Nam, có chiều rộng 12 hải lý tính tư ranh giới ngoài của lãnh hải.

Chế độ pháp lý của vùng tiếp giáp lãnh hải:

- Nhà nước thực hiện quyền chủ quyền, quyền tài phán quốc gia và các quyền khác quy định tại Điều 16 của Luật này đối với vùng tiếp giáp lãnh hải

- Nhà nước thực hiện kiểm soát trong vùng tiếp giáp lãnh hải nhằm ngăn ngưa và trưng trị hành vi vi phạm pháp luật về hải quan, thuế, y tế, xuất nhập cảnh xảy ra trên lãnh thổ hoặc trong lãnh hải Việt Nam.

Câu hỏi: Trình bày khái niệm, chế độ pháp lý vùng Đặc quyền kinh tế theo Luật biển Việt Nam?

Đáp án:

Vùng đặc quyền kinh tế

Vùng đặc quyền kinh tế là vùng biển tiếp liền và nằm ngoài lãnh hải Việt Nam, hợp với lãnh hải thành một vùng biển có chiều rộng 200 hải lý tính tư đường cơ sở.

\*Chế độ pháp lý của vùng đặc quyền kinh tế:

Trong vùng đặc quyền kinh tế, Nhà nước thực hiện:

- Quyền chủ quyền về việc thăm dò, khai thác, quản lý và bảo tồn tài nguyên thuộc vùng nước bên trên đáy biển, đáy biển và lòng đất dưới đáy biển; về các hoạt động khác nhằm thăm dò, khai thác vùng này vì mục đích kinh tế;

- Quyền tài phán quốc gia về lắp đặt và sử dụng đảo nhân tạo, thiết bị và công trình trên biển; nghiên cứu khoa học biển, bảo vệ và gìn giữ môi trường biển;

- Các quyền và nghĩa vụ khác phù hợp với pháp luật quốc tế.

- Nhà nước tôn trọng quyền tự do hàng hải, hàng không; quyền đặt dây cáp, ống dẫn ngầm và hoạt động sử dụng biển hợp pháp của các quốc gia khác trong vùng đặc quyền kinh tế của Việt Nam theo quy định của Luật này và điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên, không làm phương hại đến quyền chủ quyền, quyền tài phán quốc gia và lợi ích quốc gia trên biển của Việt Nam.

- Việc lắp đặt dây cáp và ống dẫn ngầm phải có sự chấp thuận bằng văn bản của cơ quan nhà nước có thẩm quyền của Việt Nam.

- Tổ chức, cá nhân nước ngoài được tham gia thăm dò, sử dụng, khai thác tài nguyên, nghiên cứu khoa học, lắp đặt các thiết bị và công trình trong vùng đặc quyền kinh tế của Việt Nam trên cơ sở các điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên, hợp đồng được ký kết theo quy định của pháp luật Việt Nam hoặc được phép của Chính phủ Việt Nam, phù hợp với pháp luật quốc tế có liên quan.

- Các quyền có liên quan đến đáy biển và lòng đất dưới đáy biển quy định tại Điều này được thực hiện theo quy định tại Điều 17 và Điều 18 của Luật này.

Câu hỏi: Trình bày khái niệm, chế độ pháp lý Thềm lục địa theo luật biển Việt Nam?

Đáp án:

Thềm lục địa

-Thềm lục địa là vùng đáy biển và lòng đất dưới đáy biển, tiếp liền và nằm ngoài lãnh hải Việt Nam, trên toàn bộ phần kéo dài tự nhiên của lãnh thổ đất liền, các đảo và quần đảo của Việt Nam cho đến mép ngoài của rìa lục địa.

- Trong trường hợp mép ngoài của rìa lục địa này cách đường cơ sở chưa đủ 200 hải lý thì thềm lục địa nơi đó được kéo dài đến 200 hải lý tính tư đường cơ sở.

- Trong trường hợp mép ngoài của rìa lục địa này vượt quá 200 hải lý tính tư đường cơ sở thì thềm lục địa nơi đó được kéo dài không quá 350 hải lý tính tư đường cơ sở hoặc không quá 100 hải lý tính tư đường đẳng sâu 2.500 mét.

Chế độ pháp lý của thềm lục địa

- Nhà nước thực hiện quyền chủ quyền đối với thềm lục địa về thăm dò, khai thác tài nguyên.

-Quyền chủ quyền này có tính chất đặc quyền, không ai có quyền tiến hành hoạt động thăm dò thềm lục địa hoặc khai thác tài nguyên của thềm lục địa nếu không có sựđồng ý của Chính phủ Việt Nam.

- Nhà nước có quyền khai thác lòng đất dưới đáy biển, cho phép và quy định việc khoan nhằm bất kỳ mục đích nào ở thềm lục địa.

- Nhà nước tôn trọng quyền đặt dây cáp, ống dẫn ngầm và hoạt động sử dụng biển hợp pháp khác của các quốc gia khác ở thềm lục địa Việt Nam theo quy định của Luật này và các điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên, không làm phương hại đến quyền chủ quyền, quyền tài phán quốc gia và lợi ích quốc gia trên biển của Việt Nam.

- Việc lắp đặt dây cáp và ống dẫn ngầm phải có sự chấp thuận bằng văn bản của cơ quan nhà nước có thẩm quyền của Việt Nam.

- Tổ chức, cá nhân nước ngoài được tham gia thăm dò, sử dụng, khai thác tài nguyên, nghiên cứu khoa học, lắp đặt thiết bị và công trình ở thềm lục địa của Việt Nam trên cơ sở điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên, hợp đồng ký kết theo quy định của pháp luật Việt Nam hoặc được phép của Chính phủ Việt Nam.

Câu hỏi: Luật biển Việt Nam quy định quyền đi qua không gây hại trong Lãnh hải đối với tàu thuyền nước ngoài như thế nào?

Đáp án:

- Đi qua lãnh hải là việc tàu thuyền nước ngoài đi trong lãnh hải Việt Nam nhằm một trong các mục đích sau:

+Đi ngang qua nhưng không đi vào nội thủy Việt Nam, không neo đậu lại trong một công trình cảng, bến hay nơi trú đậu ở bên ngoài nội thủyViệtNam;

+ Đi vào hoặc rời khỏi nội thủy Việt Nam hay đậu lại hoặc rời khỏi một công trình cảng, bến hay nơi trú đậu ở bên ngoài nội thủy Việt Nam.

- Việc đi qua lãnh hải phải liên tục và nhanh chóng, trư trường hợp gặp sự cố hàng hải, sự cố bất khả kháng, gặp nạn hoặc vì mục đích phải cứu giúp người, tàu thuyền hay tàu bay đang gặp nạn.

- Việc đi qua không gây hại trong lãnh hải không được làm phương hại đến hòa bình, quốc phòng, an ninh của Việt Nam, trật tự an toàn trên biển. Việc đi qua của tàu thuyền nước ngoài trong lãnh hải Việt Nam bị coi là gây phương hại đến hòa bình, quốc phòng, an ninh của Việt Nam, trật tự an toàn xã hội nếu tàu thuyền đó tiến hành bất kỳ một hành vi nào sau đây:

+Đe dọa hoặc sử dụng vũ lực chống lại độc lập, chủ quyền và toàn vẹn lãnh thổ của Việt Nam;

+ Đe dọa hoặc sử dụng vũ lực chống lại độc lập, chủ quyền và toàn vẹn lãnh thổ của quốc gia khác; thực hiện các hành vi trái với các nguyên tắc cơ bản của pháp luật quốc tế được quy định trong Hiến chương Liên hợp quốc;

+Luyện tập hay diễn tập với bất kỳ kiểu, loại vũ khí nào, dưới bất kỳ hình thức nào;

+ Thu thập thông tin gây thiệt hại cho quốc phòng, an ninh của Việt Nam;

+Tuyên truyền nhằm gây hại đến quốc phòng, an ninh của Việt Nam;

+ Phóng đi, tiếp nhận hay xếp phương tiện bay lên tàu thuyền;

+ Phóng đi, tiếp nhận hay xếp phương tiện quân sự lên tàu thuyền;

+ Bốc, dỡ hàng hóa, tiền bạc hay đưa người lên xuống tàu thuyền trái với quy định của pháp luật Việt Nam về hải quan, thuế, y tế hoặc xuất nhập cảnh;

+ Cố ý gây ô nhiễm nghiêm trọng môi trường biển;

+ Đánh bắt hải sản trái phép;

+Nghiên cứu, điều tra, thăm dò trái phép;

+ Làm ảnh hưởng đến hoạt động của hệ thống thông tin liên lạc hoặc của thiết bị hay công trình khác của Việt Nam;

+ Tiến hành hoạt động khác không trực tiếp liên quan đến việc đi qua.

Câu hỏi: Trình bày nghĩa vụ khi thực hiện quyền đi qua không gây hại; Vùng cấm và khu vực hạn chế hoạt động trong Lãnh hải Việt Nam đối với tàu thuyền nước ngoài theo luật biển Việt Nam?

Đáp án:

Nghĩa vụ khi thực hiện quyền đi qua không gây hại trong Lãnh hải

- Khi thực hiện quyền đi qua không gây hại trong lãnh hải Việt Nam, tổ chức, cá nhân nước ngoài có nghĩa vụ tuân thủ quy định của pháp luật Việt Nam về nội dung sau đây:

+ An toàn hàng hải và điều phối giao thông đường biển, tuyến hàng hải và phân luồng giao thông;

+ Bảo vệ thiết bị và hệ thống bảo đảm hàng hải, thiết bị hay công trình khác;

+ Bảo vệ đường dây cáp và ống dẫn;

+ Bảo tồn tài nguyên sinh vật biển;

+ Hoạt động đánh bắt, khai thác và nuôi trồng hải sản;

+ Gìn giữ môi trường biển, ngăn ngưa, hạn chế và chế ngự ô nhiễm môi trường biển;

+ Nghiên cứu khoa học biển và đo đạc thủy văn;

+ Hải quan, thuế, y tế, xuất nhập cảnh.

- Thuyền trưởng tàu thuyền nước ngoài chạy bằng năng lượng hạt nhân hoặc chuyên chở chất phóng xạ, chất độc hại hoặc nguy hiểm, khi đi trong lãnh hải Việt Nam có nghĩa vụ sau đây:

+ Mang đầy đủ tài liệu kỹ thuật liên quan tới tàu thuyền và hàng hóa trên tàu, tài liệu về bảo hiểm dân sự bắt buộc;

+ Sẵn sàng cung cấp cho các cơ quan nhà nước có thẩm quyền của Việt Nam mọi tài liệu liên quan đến thông số kỹ thuật của tàu thuyền cũng như của hàng hóa trên tàu thuyền;

+ Thực hiện đầy đủ các biện pháp phòng ngưa đặc biệt đúng theo quy định của pháp luật Việt Nam và các điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên áp dụng đối với các loại tàu thuyền này;`

+ Tuân thủ quyết định của cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam về việc áp dụng biện pháp phòng ngưa đặc biệt, kể cả cấm không được đi qua lãnh hải Việt Nam hoặc buộc phải rời ngay khỏi lãnh hải Việt Nam trong trường hợp có dấu hiệu hoặc bằng chứng rõ ràng về khả năng gây rò rỉ hoặc làm ô nhiễm môi trường.

Vùng cấm và khu vực hạn chế hoạt động trong Lãnh hải Việt Nam

- Để bảo vệ chủ quyền, quốc phòng, an ninh và lợi ích quốc gia hoặc an toàn hàng hải, bảo vệ tài nguyên, sinh thái biển, chống ô nhiễm, khắc phục sự cố, thảm họa môi trường biển, phòng chống lây lan dịch bệnh, Chính phủ thiết lập vùng cấm tạm thời hoặc vùng hạn chế hoạt động trong lãnh hải Việt Nam. .

- Việc thiết lập vùng cấm tạm thời hoặc vùng hạn chế hoạt động trong lãnh hải Việt Nam theo quy định ở trên phải được thông báo rộng rãi trong nước và quốc tế trong “Thông báo hàng hải”, theo tập quán hàng hải quốc tế, chậm nhất là 15 ngày trước khi áp dụng hoặc thông báo ngay sau khi áp dụng trong trường hợp khẩn cấp.

Câu hỏi: Trình bày quyền tài phán hình sự, dân sự đối với tàu thuyền nước ngoài theo Luật biển Việt Nam?

Đáp án:

Quyền tài phán hình sự

- Trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình, lực lượng tuần tra, kiểm soát trên biển có quyền tiến hành các biện pháp để bắt người, điều tra đối với tội phạm xảy ra trên tàu thuyền nước ngoài sau khi rời khỏi nội thủy và đang đi trong lãnh hải Việt Nam.

- Đối với tội phạm xảy ra trên tàu thuyền nước ngoài đang đi trong lãnh hải Việt Nam nhưng không phải ngay sau khi rời khỏi nội thủy Việt Nam, lực lượng tuần tra, kiểm soát trên biển có quyền tiến hành bắt người, điều tra trong các trường hợp sau đây:

- Hậu quả của việc phạm tội ảnh hưởng đến Việt Nam;

- Việc phạm tội có tính chất phá hoại hòa bình của Việt Nam hay trật tự trong lãnh hải Việt Nam;

- Thuyền trưởng hay một viên chức ngoại giao hoặc viên chức lãnh sự của quốc gia mà tàu thuyền mang cờ yêu cầu sự giúp đỡ của các cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam;

- Để ngăn chặn hành vi mua bán người, mua bán, tàng trữ, vận chuyển trái phép chất ma túy.

- Lực lượng tuần tra, kiểm soát trên biển không được tiến hành bất kỳ biện pháp nào trên tàu thuyền nước ngoài đang đi trong lãnh hải Việt Nam để bắt giữ người hay điều tra việc phạm tội đã xảy ra trước khi tàu thuyền đó đi vào lãnh hải Việt Nam.

- Nếu như tàu thuyền đó xuất phát tư một cảng nước ngoài và chỉ đi trong lãnh hải mà không đi vào nội thủy Việt Nam, trư trường hợp cần ngăn ngưa, hạn chế ô nhiễm môi trường biển hoặc để thực hiện quyền tài phán quốc gia .

- Việc thực hiện biện pháp tố tụng hình sự phải phù hợp với quy định của pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

Quyền tài phán dân sự

Lực lượng tuần tra, kiểm soát trên biển không được buộc tàu thuyền nước ngoài đang đi trong lãnh hải phải dưng lại hoặc thay đổi hành trình chỉ vì mục đích thực hiện quyền tài phán dân sự đối với cá nhân đang ở trên tàu thuyền đó.

Lực lượng tuần tra, kiểm soát trên biển không được tiến hành các biện pháp bắt giữ hay xử lý về mặt dân sự đối với tàu thuyền nước ngoài đang đi trong vùng biển Việt Nam, trư nội thủy, trư trường hợp việc thi hành các biện pháp này liên quan đến nghĩa vụ đã cam kết hay trách nhiệm dân sự mà tàu thuyền phải đảm nhận trong khi đi qua hoặc để được đi qua vùng biển Việt Nam.

Lực lượng tuần tra, kiểm soát trên biển có thể áp dụng các biện pháp bắt giữ hay xử lý tàu thuyền nước ngoài nhằm mục đích thực hiện quyền tài phán dân sự nếu tàu thuyền đó đang đậu trong lãnh hải hoặc đi qua lãnh hải sau khi rời khỏi nội thủy Việt Nam.

Câu hỏi: Trình bày những quy định cấm trong vùng đặc quyền kinh tế, thềm lục địa và quyền truy đuổi tàu thuyền nước ngoài theo luật biển Việt Nam?

Đáp án:

Quy định cấm trong vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa Việt Nam

- Khi thực hiện quyền tự do hàng hải, tự do hàng không trong vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa Việt Nam, tổ chức, cá nhân không được tiến hành các hoạt động sau đây:

+ Đe dọa chủ quyền, quốc phòng, an ninh của Việt Nam;

+ Khai thác trái phép tài nguyên sinh vật, đánh bắt hải sản trái phép;

+ Khai thác trái phép dòng chảy, năng lượng gió và tài nguyên phi sinh vật khác;

+ Xây dựng, lắp đặt, sử dụng trái phép các thiết bị, công trình nhân tạo;

+ Khoan, đào trái phép;

+ Tiến hành nghiên cứu khoa học trái phép;

+ Gây ô nhiễm môi trường biển;

+ Cướp biển, cướp có vũ trang;

+ Các hoạt động bất hợp pháp khác theo quy định của pháp luật Việt Nam và pháp luật quốc tế.

Quyền truy đuổi tàu thuyền nước ngoài

- Lực lượng tuần tra, kiểm soát trên biển có quyền truy đuổi tàu thuyền nước ngoài vi phạm các quy định của pháp luật Việt Nam nếu các tàu thuyền này đang ở trong nội thủy, lãnh hải và vùng tiếp giáp lãnh hải Việt Nam.

- Quyền truy đuổi được tiến hành sau khi lực lượng tuần tra, kiểm soát trên biển đã phát tín hiệu yêu cầu tàu thuyền vi phạm hay có dấu hiệu vi phạm pháp luật dưng lại để tiến hành kiểm tra nhưng tàu thuyền đó không chấp hành. Việc truy đuổi có thể được tiếp tục ở ngoài ranh giới của lãnh hải hay vùng tiếp giáp lãnh hải Viêt Nam nếu được tiến hành liên tục, không ngắt quãng.

- Quyền truy đuổi cũng được áp dụng đối với hành vi vi phạm quyền chủ quyền, quyền tài phán quốc gia của Việt Nam, vi phạm trong phạm vi vành đai an toàn và trên các đảo nhân tạo, thiết bị, công trình trên biển trong vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa Việt Nam.

- Việc truy đuổi của các lực lượng tuần tra, kiểm soát Việt Nam chấm dứt khi tàu thuyền bị truy đuổi đi vào lãnh hải của quốc gia khác.

Câu hỏi: Trình bày tuyên bố của chính phủ ngày 12/11/1982 về đường cơ sở vùng biển Việt Nam, so với UNCLOS - 82 rút ra nhận xét.

Đáp án:

Tuyên bố của chính phủ Việt Nam:

- Đường cơ sở dùng để tính chiều rộng lãnh hải của lục địa Việt Nam là đường cơ sở thẳng.

- Nối liền điểm sau :

Điểm Vị trí địa lý Vĩ độ N Kinh độ E Điểm

A0 Giao điểm : đường thẳng nối tư đảo Poulowai đến quần đảo Thổ Chu và đường phân chia ranh giới trên biển giữa Việt Nam và Campuchia( thuộc vùng nước lịch sử của Hai nước ) . 0.25đ

A1 Hòn Nhạn – quần đảo Thổ Chu 090 15’ 00 1030 27’ 00

A2 Hòn Đá Lẻ – SE Hòn Khoai 080 22’ 80 1040 52’ 40

A3 Hòn Tài Lớn – Côn Đảo 080 37’ 80 1060 37’ 50

A4 Hòn Bông Lang – Côn Đảo 080 38’ 90 1060 40’ 30

A5 Hòn Bảy Cạnh – Côn Đảo 080 39’ 70 1060 42’ 10

A6 Hòn Hải – nhóm đảo Phú Quý 090 58’ 00 1090 05’ 00

A7 Hòn Đôi 120 39’ 00 1090 28’ 00

A8 Mũi Đại Lãnh 120 53’ 80 1090 27’ 20

A9 Hòn Ông Căn 130 54’ 00 1090 21’ 00

A10 Đảo Lý Sơn 150 23’ 10 1090 09’ 00

A11 Đảo Cồn Cỏ 170 10’ 00 1070 20’ 60

- Riêng điểm A8 xác định theo đường cơ sở thông thường

- Khoảng cách gần nhất giữa các điểm là 1,952 hải lý và khoảng cách xa nhất là 162,7 hải lý (trung bình 85 hải lý).

- Trong đó, khoảng cách giữa điểm toạ độ gần bờ nhất là 0,5 hải lý và điểm xa nhất là 74 hải lý.

- Hai điểm Ao chưa xác định được và điểm cuối cùng của đường cơ sở Việt Nam là điểm nằm ở cửa vịnh Bắc Bộ chưa xác định (Thời điểm năm 1982).

- Đường cơ sở áp dụng cho quần đảo Hoàng Sa và quần đảo Trường Sa chưa được xác định.

Câu hỏi: Trình bàynội dung cơ bản Hiệp định phân định Vịnh Bắc bộ giữa Việt Nam và Trung quốc?

Đáp án:

Hiệp định về phân định lãnh hải, vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa

- Hai bên qua thương lượng hữu nghị đã phân định lãnh hải, vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa của hai nước trong Vịnh Bắc Bộ.

-Trong Hiệp định này, Vịnh Bắc Bộ là vịnh nữa kín được bao bọc:

+ Phía Bắc bởi bờ biển lãnh thổ đất liền của hai nước Việt Nam và Trung quốc.

+ Phía Đông bởi bờ biển bán đảo Lôi Châu và đảo Hải Nam của Trung Quốc.

+ Phía Tây bởi bờ biển đất liền Việt Nam.

+ Phía Nam bởi đoạn thẳng nối liền tư điểm nhô ra nhất của mép ngoài cùng của Mũi Oanh Ca – đảo Hải Nam của Trung quốc qua đảo Cồn Cỏ của Việt Nam đến một điểm trên bờ biển của Việt Nam

- Hai Bên ký kết đồng ý đường phân định lãnh hải, vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa giữa hai nước trong Vịnh Bắc Bộ được xác định bằng 21 điểm nối tuần tự với nhau bằng các đoạn thẳng.

- Đường phân định tư Điểm 1 đền Điểm 9 là biên giới lảnh hải của hai nước trong Vịnh Bắc Bộ.

- Mặt thẳng đứng đi theo đường biên giới lãnh hải của hai nước quy định tại Khoản 1 của Điều này phân định vùng trời, đáy biển và lòng đất dưới đáy biển của lãnh hải hai nước.

- Mọi sự thay đổi địa hình đều không làm thay đổi đường biên giới lãnh hải hai nước tư Điểm 1 đến Điểm 7, trư khi hai bên ký kết có thỏa thuận khác.

- Đường phân định tư Điểm 9 đến Điểm 21 là ranh giới giữa vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa của hai nước trong Vịnh Bắc Bộ.

- Đường phân định lãnh hải của hai nước quy định được thể hiện bằng đường màu đen trên Bản đồ chuyên đề cửa sông Bắc Luân tỷ lệ 1:10.000.

- Đường phân định lãnh hải, vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa tư Điểm 7 đến Điểm 21 được thể hiện bằng đường màu đen trên Tổng đồ toàn diện Vịnh Bắc Bộ tỷ lệ 1:500.000 do Hai Bên ký kết cùng nhau thành lập năm 2000.

- Hai Bên ký kết phải tôn trọng chủ quyền, quyền chủ quyền và quyền tài phán của mỗi Bên đối với lãnh hải, Vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa trong Vịnh Bắc Bộ dược xác định theo Hiệp định này.

- Trong trường có các cấu tạo mỏ dầu, khí tự nhiên đơn chất hoặc mỏ khoáng sản khác nằn vắt ngang đường phân định Hai Bên ký kếy phải thông qua Hiệp thương hữu nghị để đạt được thỏa thuận về khia thác hữu hiệu nhất

- Hai Bên ký kết đồng ý tiến hành Hiệp thương về việc sử dụng hợp lý và phát triển bền vững tài nguyên sinh vật ở Vịnh Bắc Bộ

- Mọi tranh chấp giữa Hai Bên ký kết liên quan đến việc giải thích hoặc thực hiện Hiệp định này phải giải quyết thông qua hiệp thương và đàn phán hữu nghị.

Câu hỏi: Trình bày nội dung cơ bản Hiệp định phân định Vùng nước lịch sử giữa Việt Nam và Campuchia?

Đáp án:

- Hiệp định ký kết tại thành phố Hồ Chí Minh ngày 7 /7/ 1982.

- Vùng nước nằm giữa bờ biển tỉnh Kiên Giang, đảo Phú Quốc đến quần đảo Thổ Chu của nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam và bờ biển tỉnh Kampot đến nhóm đảo Poulo Wai của nước Cộng hoà nhân dân Campuchia là vùng nước lịch sử của hai nước theo chế độ nội thuỷ, được giới hạn:

Về phía Tây Bắc bởi đường thẳng nối liền các điểm, đảo: đảo Poulo Wai (Campuchia) đến đảo Koh Sès (Campuchia) đến đảo Koh Thmei (Campuchia) kéo đến điểm phía trên bờ biển tỉnh Kampot (Campuchia).

Về phía Bắc bởi đường bờ biển tỉnh Kampot phía đến điểm mút trên bờ biển của đường biên giới đất liền giữa Việt Nam và Campuchia.

Về phía Đông Nam bởi đường nối liền tư điểm mút trên bờ biển của đường biên giới đất liền giữa Việt Nam và Campuchia đến mũi An Yên đảo Phú Quốc (Việt Nam) vòng theo bờ Bắc đảo đến mũi Đất Đỏ kéo qua đảo Thổ Chu (Việt Nam) đến đảo Hòn Nhạn thuộc quần đảo Thổ Chu (Việt Nam) .

Về phía Tây Nam bởi đường thẳng kéo tư đảo Poulo Wai đến toạ độ 9o15'.0 Bắc - 103o27'.0 Đông ở đảo Hòn Nhạn thuộc quần đảo Thổ Chu (Việt Nam).

Hai bên sẽ thương lượng vào thời gian thích hợp trên tinh thần bình đẳng, hữu nghị, tôn trọng độc lập, chủ quyền và toàn vẹn lãnh thổ của nhau, tôn trọng lợi ích chính đáng của nhau để hoạch định đường biên giới trên biển giữa hai nước trong vùng nước lịch sử nói ở điềm

Điểm tiếp giáp 0 của hai đường cơ sở dùng để tính chiều rộng lãnh hải của mỗi nước nằm giữa biển trên đường thẳng nối liền quần đảo Thổ chu và đảo Poulo Wai và sẽ do hai bên thoả thuận xác định sau.

- Hai bên vẫn lấy đường gọi là đường Brévié được vạch ra năm 1939 làm đường phân chia đảo trong khu vực này.

- Việc tuẫn tiễu, kiểm soát trong vùng nước lịch sử này do cả hai bên cùng tiến hành;

- Việc đánh bắt hải sản của nhân dân địa phương trong vùng này vẫn tiếp tục theo tập quán làm ăn tư trước tới nay. Đối với việc khai thác các tài nguyên thiên nhiên trong khu vực đó, hai bên sẽ cùng nhau thoả thuận.

CÂU HỎI NHÓM B

(4 điểm)

Câu hỏi: Trình bày những điều khoản: Phạm vi và Trách nhiệm của Colreg 72? Thế nào là “tàu thuyền mất khả năng điều động”, “Tàu thuyền bị hạn chế khả năng điều động”, “tàu thuyền bị mớn nước không chế”?

Đáp án:

Phạm vi:

- Bản qui tắc này áp dụng cho tất cả các tàu thuyền ở biển cả và trong các vùng nước nối liền với biển cả mà tàu thuyền được phép qua lại.

- Không một điều khoản nào trong bản qui tắc này làm cản trở tới tác dụng của những qui định riêng về luật giao thông mà các chính quyền địa phương đã qui định đối với các vùng neo tàu, bến cảng, sông hồ hay các vùng nước nối liền với biển cả mà các tàu thuyền có thể qua lại.

- Không một điều khoản nào trong bản qui tắc này làm cản trở tới tác dụng của những qui định riêng biệt mà Chính phủ của một quốc gia bất kỳ nào ban hành với mục đích tăng thêm vị trí của đèn, tín hiệu ánh sáng các dấu hiệu hoặc tín hiệu còi dùng cho tàu quân sự và các tàu thuyền đi thành đoàn hoặc các đèn hiệu, các dấu hiệu dùng cho tàu đánh cá thành tưng đôi.

- Để áp dụng các điều khoản trong bản qui tắc này, các hệ thống phân luồng có thể được Tổ chức (IMO) chấp nhận.

- Một khi Chính phủ liên quan xét thấy do cấu trúc hoặc do mục đích đặc biệt của một tàu thuyền không thể tuân theo đầy đủ một qui định nào đó của bản qui tắc này về số lượng, vị trí, tầm xa hoặc cung chiếu sáng của các đèn và dấu hiệu cũng như sự bố trí và những đặc tính của các thiết bị phát âm thanh, thì loại tàu thuyền này phải tuân theo những qui định của Chính phủ mình đã ban hành sát với những qui định của bản qui tắc này về số lượng, vị trí, tầm xa hoặc cung chiếu sáng cũng như sự bố trí và tính năng của các thiết bị phát âm thanh.

Trách nhiệm :

- Những qui định ở các điều khoản trong bản qui tắc này không được miễn trư cho tàu hay chủ tàu thuyền nào, cho thuyền trưởng hay thuyền bộ nào về trách nhiệm đối với hậu quả do không nghiêm chỉnh thực hiện các điều qui định của bản qui tắc này hoặc do việc xem nhẹ sự phòng ngưa nào đó mà thực tế thông thường của người đi biển hoặc sự kiện đặc biệt của tình huống đòi hỏi.

- Khi Trình bày và vận dụng những điều qui định trong bản qui tắc này, cần phải hết sức lưu ý đến mọi nguy hiểm của việc đi biển và các nguy cơ đâm va, đồng thời phải lưu ý tới mọi tình huống đăc biệt bao gồm cả những tính năng của tàu thuyền liên quan bắt buộc phải làm trái với những qui định của bản qui tắc này đểtránh một nguy cơ trước mắt.

Tàu thuyền mất khả năng điều động :

Thuật ngữ "tàu thuyền mất khả năng điều động" có nghĩa là tàu thuyền vì trường hợp đặc biệt nào đó không có khả năng điều động theo yêu cầu của bản qui tắc này, vì thế không thể tránh đường cho tàu thuyền khác.

Tàu thuyền bị hạn chế khả năng điều động :

- Thuật ngữ "tàu thuyền bị hạn chế khả năng điều động" có nghĩa là tàu thuyền do tính chất công việc của mình làm hạn chế khả năng điều động của mình theo yêu cầu của bản qui tắc này, vì thế không thể tránh đường cho tàu thuyền khác.

Bao gồm (nhưng không hạn chế) như sau:

+ Tàu thuyền đang đặt, trục vớt hoặc tiến hành bảo quản phao tiêu, cáp hay ống ngầm dưới nước.

+ Tàu thuyền đang làm công tác nạo vét luồng lạch, khảo sát hải dương, thuỷ văn hoặc các công việc ngầm dưới nước.

+ Tàu thuyền vưa hành trình vưa tiến hành nhiệm vụ tiếp tế, chuyển tải người, lương thực, thực phẩm hoặc hàng hoá.

+ Tàu thuyền đang làm nhiệm vụ phục vụ cho máy bay cất cánh hoặc hạ cánh.

+ Tàu thuyền đang làm nhiệm vụ rà phá bom mìn.

+. Tàu thuyền đang tiến hành công việc lai dắt không thể điều chỉnh hướng đi của mình.

Tàu thuyền bị mớn nước khống chế

- Thuật ngữ "tàu thuyền bị mớn nước khống chế" có nghĩa là một tàu thuyền máy do sự tương quan giữa mớn nước của tàu với độ sâu và bề rộng có thể có được của vùng nước nên bị hạn chế một cách nghiêm ngặt khả năng đi chệch khỏi hướng đang đi của nó.

Câu hỏi: Thế nào là tốc độ an toàn? Trình bày những yếu tố xác định tốc độ an toàn?

Đáp án:

Tốc độ an toàn

Mọi tàu thuyền phải luôn luôn giữ một tốc độ an toàn để có thể chủ động xử lý có hiệu quả khi tránh va.

Có thể dưng hẳn lại ở khoảng cách giới hạn cần thiết trong những hoàn cảnh và điều kiện cho phép.

Để xác định được tốc độ an toàn, cần phải tính đến các yếu tố dưới đây:

a- Đối với mọi tàu thuyền:

1. Trạng thái tầm nhìn xa.

2. Mật độ giao thông, kể cả mức độ tập trung của các tàu thuyền đánh cá hay bất kỳ các loại tàu thuyền nào khác.

3. Khả năng điều động và đặc biệt là khoảng cách cần thiết để tàu thuyền dưng hẳn lại và khả năng quay trở trong những điều kiện hiện có.

4. Ban đêm có vầng ánh sáng của các đèn trên trên bờ hoặc sự khuếch tán ánh sáng của bản thân các đèn trên tàu thuyền.

5. Trạng thái gió, sóng biển, hải lưu và trạng thái gần các chướng ngại hàng hải.

6. Sự tương quan giữa mớn nước và độ sâu sẵn có.

b- Ngoài ra, đối với các tàu thuyền có sử dụng radar còn phải tính đến:

1. Các đặc tính, hiệu quả và những mặt hạn chế của thiết bị radar.

2. Những mặt hạn chế trong việc sử dụng các thang khoảng cách của radar.

3. Trạng thái của biển, các yếu tố khí tượng và các nguồn nhiễu xạ khác ảnh hưởng đến sự phát hiện mục tiêu của radar.

4. Khả năng radar không phát hiện được những tàu thuyền nhỏ, các tảng băng và các vật nổi khác ở khoảng cách thích hợp.

5. Khả năng phát hiện của radar về số lượng, vị trí và sự di chuyển của các tàu thuyền.

6. Khả năng đánh giá thật chính xác tầm nhìn xa khi sử dụng radar để đo khoảng cách đến các tàu thuyền hoặc đến các mục tiêu lân cận.

Câu hỏi: Nguy cơ đâm va xảy ra khi nào? Trình bày hành động điều động tránh va để đảm bảo an toàn?

Đáp án:

Nguy cơ đâm va:

- Có nguy cơ va chạm, khi phương vị la bàn của tàu thuyền đang đến gần không thay đổi rõ rệt.

- Đôi khi nguy cơ đâm va vẫn có thể xảy ra ngay cả khi quan sát thấy phương vị thay đổi rõ rệt, đặc biệt là khi đến gần một tàu rất lớn một đoàn tàu kéo hay đến gần một tàu thuyền khác ở khoảng cách ngắn.

Điều động tránh va

- Bất cứ một điều động nào để tránh va theo quy định tại Phần này, nếu hoàn cảnh cho phép phải được tiến hành một cách dứt khoát, kịp thời và phù hợp với kinh nghiệm của người đi biển lành nghề.

- Mọi thay đổi về hướng đi hay tốc độ hoặc cả hai cùng một lúc để tránh va, nếu hoàn cảnh cho phép, phải thay đổi tương đối lớn, rõ rệt; để các tàu thuyền khác có thể nhìn thấy ngay tức khắc bằng mắt thường hay bằng radar.

-Phải tránh thay đổi hướng đi hay tốc độ hoặc cả hai cùng một lúc một cách lắt nhắt tưng tý một.

- Nếu có vùng nước đủ rộng, thì chỉ cần thay đổi hướng đi đơn thần đã có thể coi là hành động có hiệu quả nhất để tránh rơi vào tình trạng quá gần tàu thuyền kia.

Với điều kiện là việc điều động đó phải tiến hành kịp thời, cần thiết và không dẫn tới một tình trạng quá gần tàu thuyền khác.

- Điều động để tránh va với tàu thuyền khác được tiến hành ở khoảng cách an toàn.

Hành động có hiệu quả của việc điều động này là thận trọng kiểm tra cho đến khi tàu thuyền kia đã hoàn toàn đi qua và nó đã bị bỏ lại ở phía sau lái của tàu thuyền mình.

- Nếu cần thiết để tránh va hay để có thêm thời gian nhận định hết các tình huống, tàu thuyền phải giảm bớt tốc độ hay phải phá trớn tới bằng cách ngưng máy hoặc cho máy chạy lùi.

- Tàu thuyền mà theo các điều khoản này đòi hỏi không được làm cản trở sự đi qua hoặc đi qua an toàn của tàu thuyền khác.

- Khi hoàn cảnh bắt buộc phải điều động sớm để có đủ khoảng cách cho việc đi qua an toàn của tàu thuyền kia.

- Tàu thuyền đòi hỏi không được làm cản trở sự đi qua hoặc đi qua an toàn của tàu thuyền khác không được miễn giảm trách nhiệm khi tiến hành điều động.

- Nếu có tiến gần tàu thuyền kia mà dẫn đến nguy cơ đâm va và nó phải có sự quan tâm đầy đủ đến việc điều động đã được qui định trong các điều khoản của phần này.

- Tàu thuyền mà sự đi qua không bị các tàu khác cản trở, vẫn phải có nghĩa vụ chấp hành đầy đủ những qui định tại Phần này, khi hai tàu tiến đến gần nhau mà có nguy cơ đâm va.

Câu hỏi: Tàu thuyền khi hành trình trong luồng thủy hẹp phải điều động như thế nào để đảm bào an toàn?

Đáp án:

- Tàu thuyền đi trong luồng thủy hẹp hay kênh đào, nếu điều kiện thực tế cho phép và đảm bảo an toàn, phải bám càng sát càng tốt mép bên phải của luồng hay kênh.

- Tàu thuyền có chiều dài nhỏ hơn 20m hoặc tàu thuyền buồm không được gây trở ngại cho tàu thuyền chỉ có thể hành trình an toàn trong phạm vi giới hạn của luồng lạch hẹp.

- Tàu thuyền đang đánh cá không được gây trở ngại cho những tàu thuyền khác đang hành trình trong phạm vi giới hạn của luồng lạch hẹp.

- Tàu thuyền không được cắt ngang qua luồng lạch hẹp, nếu việc đó gây trở ngại cho tàu thuyền chỉ có thể hành trình an toàn trong phạm vi giới hạn của luồng lạch hẹp đó.

Tàu thuyền bị cắt hướng có thể sử dụng âm hiệu, đèn hiệu. Nếu nghi ngờ tàu thuyền kia có ý định chạy cắt ngang qua hướng tàu mình:

+Cách phát ít nhất 5 tiếng còi ngắn nhanh, liên tiếp. Cùng với tín hiệu này có thể phát kèm thêm tín hiệu đèn, ít nhất là 5 chớp ngắn, nhanh, liên tục.

- Trong luồng thủy hẹp hay kênh đào chỉ được phép vượt khi tàu thuyền bị vượt đã điều động để cho phép vượt an toàn, tàu thuyền có ý định vượt phải báo bằng âm hiệu thích hợp với ý định của mình.

+Hai tiếng còi dài và tiếp theo một tiếng còi ngắn (--.) có nghĩa là: Tôi có ý định vượt về bên mạn phải của tàu thuyền anh.

+Hai tiếng còi dài và tiếp theo hai tiếng còi ngắn (--..) có nghĩa là: Tôi có ý định vượt về bên mạn trái của tàu thuyền anh.

-Tàu thuyền bị vượt nếu đồng ý phải phát âm hiệu thích hợp ghi ở điều và phải điều động để cho tàu thuyền kia vượt đảm bảo an toàn:

+Tàu thuyền sắp bị vượt phải điều động đúng theo quy định và phải báo sự đồng ý cho tàu thuyền vượt bằng tín hiệu gồm 4 tiếng còi: 1 dài, 1 ngắn, 1 dài, 1 ngắn (-.-.)

Nếu còn thấy nghi ngờ có thể phát âm hiệu:

Cách phát ít nhất 5 tiếng còi ngắn nhanh, liên tiếp. Cùng với tín hiệu này có thể phát kèm thêm tín hiệu đèn, ít nhất là 5 chớp ngắn, nhanh, liên tục.

- Tàu thuyền đi đến gần khúc ngoặt hoặc đi đế gần đoạn luồng lạch hẹp tương tự mà tàu thuyền khác có thể không nhìn thấy do chướng ngại vật che khuất, thì phải hành trình đặc biệt thận trọng và tăng cường cảnh giới.

Đồng thời phải phát âm hiệu thích hợp:

+Phải phát một tiếng còi dài để báo. Tàu thuyền ở bên kia chỗ ngoặt hay vật chướng ngại đang che khuất hướng đi đó, nghe thấy âm hiệu tư phía bên kia chỗ ngoặt hoặc tư phía sau của vật chướng ngại phải đáp cùng một tiếng còi dài như thế.

- Nếu hoàn cảnh cho phép, mọi tàu thuyền phải tránh thả neo trong luồng hẹp.

Câu hỏi: Trình bày các yếu tố đảm bảo an toàn cho tàu thuyền khi hành trình trên các hệ thống phân luồng?

Đáp án:

Hành trình trên các hệ thống phân luồng

- Hệ thống phân luồng đã được Tổ chức Hàng hải quốc tế chấp nhận và nó không giảm nhẹ nghĩa vụ cho bất kỳ tàu thuyền nào đối với qui định ở các điều khoản khác.

- Tàu thuyền hành trình trong hệ thống phân luồng phải:

+ Đi theo đúng tuyến đường giao thông đã qui định và theo đúng hướng đi chung qui định ở tuyến đường đó;

+ Trong chưng mực có thể được, giữ hướng đi cách xa đường ranh giới hoặc vùng ngăn cách của hệ thống phân luồng.

+ Theo qui định chung, phải đi vào hoặc đi ra khỏi tuyến giao thông ở các đầu cùng của luồng, nhưng khi tàu thuyền phải đi vào hoặc đi ra tư mỗi phía trong giới hạn của hệ thống phân luồng, thì phải đi theo hướng tạo với hướng đi chung một góc càng bé càng tốt.

- Nếu thực tế cho phép, tàu thuyền phải hết sức đi cắt ngang hệ thống phân luồng, nhưng nếu bắt buộc phải cắt ngang hệ thống phân luồng thì phải đi theo hướng mũi tàu tạo với hướng chính của luồng một góc càng gần 900 càng tốt.

-Một tàu thuyền không sử dụng tuyến giao thông ven bờ khi tàu thuyền đó có thể sử dụng an toàn một tuyến giao thông trong phạm vi hệ thống phân luồng kế tiếp.

+Nhưng trong mọi trường hợp, tàu thuyền có chiều dài dưới 20m, tàu thuyền buồm và tàu thuyền đang đánh cácó thể sử dụng vùng nước ven bờ.

+ Bất kể quy định tại khoản trên đây, một tàu thuyền có thể sử dụng tuyến giao thông ven bờ khi tàu thuyền đó đang trên đường vào hoặc rời cảng, cấu trúc hoặc thiết bị xa bờ, trạm hoa tiêu hoặc bất kỳ địa điểm khác trong tuyến giao thông ven bờ hoặc để tránh một nguy cơ trước mắt.

- Thông thường, tàu thuyền không đi qua hệ thống phân luồng thì không phải đi vào vùng giới hạn hoặc cắt ngang đường giới hạn của hệ thống phân luồng, trư:

+ Trường hợp cấp thiết để tránh một nguy cơ trước mắt .

+ Trường hợp đánh cá ở trong vùng phân chia luồng.

- Tàu thuyền hành trình trong những khu vực gần đoạn cuối của hệ thống phân luồng phải hết sức thận trọng.

- Trong chưng mực có thể được, tàu thuyền tránh thả neo trong phạm vi của vùng phân chia luồng hoặc trong các vùng gần đường giới hạn của hệ thống phân chia ấy.

- Tàu thuyền không sử dụng hệ thống phân luồng phải hành trình cách xa hệ thống đó một khoảng cách tương đối lớn.

- Tàu thuyền đang đánh cá không được làm trở ngại cho hành trình của bất kỳ tàu thuyền nào đang chạy trong luồng.

- Tàu thuyền có chiều dài dưới 20m hoặc tàu thuyền buồm không được gây trở ngại cho việc đi lại của các tàu thuyền máy đang hành trình theo tuyến luồng ở khu vực phân chia luồng qui định.

- Tàu thuyền bị hạn chế khả năng điều động khi làm nhiệm vụ bảo đảm an toàn hàng hải trong hệ thống phân luồng được miễn trư việc thực hiện các yêu cầu của điều khoản này trong chưng mực cần thiết để thực hiện nhiệm vụ đó.

- Tàu thuyền bị hạn chế khả năng điều động khi tiến hành công việc đặt, phục vụ hoặc nâng cáp ngầm trong phạm vi của hệ thống phân luồng được miễn trư việc thực hiện các yêu cầu của điều khoản này trong chưng mực cần thiết để thực hiện những công việc đó.

Câu hỏi: Trong trường hợp nhìn thấy nhau tàu thuyền buồm, tàu thuyền vượt phải có những hành động như thế nào để đảm bảo an toàn theo Cogrel-1972?

Đáp án:

Tàu thuyền buồm

- Khi hai tàu thuyền buồmđi đến gần nhau có nguy cơ đâm va xảy ra thì một trong hai tàu thuyền này phải nhường đường chiếc kia theo những qui định sau đây:

+ Khi hai tàu thuyền ăn gió ở hai mạn khác nhau thì tàu thuyền ăn gió ở mạn trái phải tránh đường cho tàu thuyền ăn gió ở mạn phải.

+ Khi cả hai tàu thuyền ăn gió cùng một mạn thì tàu thuyền đi trên gió phải tránh đường cho tàu thuyền đi dưới gió.

+ Nếu tàu thuyền ăn gió mạn trái nhìn thấy một tàu thuyền khác ở phía trên gió nhưng không thể xác định được chính xác tàu thuyền ấy ăn gió mạn trái hay mạn phải thì phải nhường đường cho tàu thuyền đó.

- Để áp dụng những qui định của điều này, mạn ăn gió của tàu thuyền là mạn đối hướng với mạn có cánh buồm dọc lớn bị thổi sang.

Tàu thuyền vượt

- Mọi tàu thuyền vượt tàu thuyền khác phải có trách nhiệm nhường đường cho tàu thuyền bị vượt.

- Tàu thuyền được coi là tàu thuyền vượt khi nó đến gần tàu thuyền khác tư một hướng lớn hơn 22,50 sau trục ngang của tàu thuyền đó.

Nghĩa là ban đêm tàu thuyền vượt ở vị trí vượt chỉ có thể nhìn thấy đèn lái của tàu thuyền bị vượt mà không thể nhìn thấy một đèn mạn nào của nó.

- Nếu còn nghi ngờ tàu thuyền mình có phải là tàu thuyền vượt hay không thì phải coi như mình là tàu thuyền vượt và phải điều động thích hợp.

- Bất kỳ về sau sự thay đổi vị trí tương quan của hai tàu thuyền như thế nào thì cũng không thể là lý do để coi tàu thuyền vượt là tàu thuyền đi cắt hướng theo nghĩa của bản qui tắc này hoặc miễn trách nhiệm của tàu thuyền vượt phải nhường đường cho tàu thuyền bị vượt cho đến khi nào tàu thuyền vượt đi xa và để tàu thuyền bị vượt ở phía sau lái.

Câu hỏi: Trình bày hành động đảm bảo an toàn khi tàu thuyền đi đối hướng, tàu thuyền được nhường đường khi nhìn thấy nhau để đảm bảo an toàn?

Đáp án:

Tàu thuyền đi đối hướng nhau

- Khi hai tàu thuyền máy đi đối hướng hoặc gần như đối hướng nhau dẫn đến nguy cơ đâm va thì mỗi tàu thuyền phải chuyển hướng đi về phía bên phải của mình để cả hai tàu thuyền đi qua nhau về phía bên trái.

- Không có tàu thuyền máy nào có đặc quyền, hay có trách nhiệm phải nhường đường

- Tàu thuyền được coi là đối hướng nhau khi một tàu thuyền đi ngược hướng với một tàu thuyền khác hay nhìn thấy một tàu thuyền khác thẳng ngay hướng trước mũi hoặc gần ngay hướng trước mũi tàu mình.

- Ban đêm tàu thuyền này nhìn thấy các đèn cột của tàu thuyền kia cùng hay gần cùng nằm trên một đường thẳng và (hay) nhìn thấy cả hai đèn mạn của nó, còn ban ngày quan sát tàu thuyền kia dưới một góc tương ứng với hướng đi của tàu mình.

- Nếu một tàu thuyền chưa có thể khẳng định được mình có đi đối hướng với một tàu thuyền khác hay không thì phải coi như đang đi đối hướng và phải tiến hành điều động thích hợp.

Tàu thuyền được nhường đường:

- Khi một tàu thuyền được một tàu thuyền khác nhường đường cho mình, phải giữ nguyên hướng đi và tốc độ.

Tuy nhiên khi xét thấy tàu thuyền phải nhường đường đã không hành động phù hợp với yêu cầu của bản qui tắc này, thì tàu thuyền được nhường đường có thể tự mình điều động để tránh đâm va.

- Vì một lý do nào đó, khi tàu thuyền có trách nhiệm giữ nguyên hướng đi và tốc độ nhận thấy đang ở rất gần tàu thuyền kia và không thẻ tránh khỏi nguy cơ đâmva nếu chỉ dựa vào sự điều động của tàu thuyền kia, thì tàu thuyền được nhường đường cũng phải có biện pháp tốt nhất để điều động tàu mình tránh sự đâm va.

- Một tàu thuyền máy đang điều động để tránh va với một tàu thuyền máy khác đang cắt hướng đi của mình nếu hoàn cảnh cho phép, không được đổi hướng đi về phía bên trái nếu tàu thuyền kia đang ở bên mạn trái của mình.

- Điều khoản này không miễn trư trách nhiệm cho tàu thuyền có nhiệm vụ nhường đường cho tàu thuyền khác.

Câu hỏi: Trong điều động tránh va trách nhiệm tương quan giữa các tàu thuyền như thế nào để đảm bảo an toàn ?

Đáp án:

Trách nhiệm tương quan giữa các tàu thuyền

Loại trư các trường hợp đã nêu ở các điều 9, 10 và 13 của bản qui tắc này thì:

- Tàu thuyền máy đang hành trình phải nhường đường cho:

+ Tàu thuyền mất khả năng điều động;

+ Tàu thuyền bị hạn chế khả năng điều động;

+ Tàu thuyền đang đánh cá;

+ Tàu thuyền buồm

- Tàu thuyền buồm đang hành trình phải nhường đường cho:

+ Tàu thuyền mất khả năng điều động;

+ Tàu thuyền bị hạn chế khả năng điều động;

+ Tàu thuyền đang đánh cá

- Tàu thuyền đang đánh cá và hành trình, với mức độ có thể được phải nhường đường cho:

+ Tàu thuyền mất khả năng điều động;

+ Tàu thuyền bị hạn chế khả năng điều động;

- Bất kì tàu thuyền nào, trư tàu thuyền mất khả năng điều động hoặc tàu thuyền bị hạn chế khả năng điều động, nếu hoàn cảnh cho phép không được làm trở ngại đường đi an toàn của tàu bị mớn nước khống chế có trưngcác tín hiệu qui định.

Tàu bị mớn nước khống chế phải hành động hết sức thận trọng và phải chú ý đặc biệt đến tình trạng đặc biệt của mình.

- Thuỷ phi cơ trên mặt nước, theo qui định chung phải tránh xa các tàu thuyền và không được làm trở ngại cho việc đi lại của chúng. Tuy nhiên khi có khả năng xảy ra nguy cơ đâm va thì thuỷ phi cơ cũng phải tuân theo các điều khoản của phần này.

-Tàu đệm khí có cánh khi cất cánh, hạ cánh hoặc khi bay sát mặt nước phải tránh xa các tàu thuyền khác và tránh gây cản trở cho hoạt động của các tàu thuyền đó.

-Tàu đệm khí có cánh khi di chuyển trên mặt nước phải tuân thủ các quy định như tàu thuyền máy.

Câu hỏi: Trình bày các yếu tố đảm bảo an toàn khi hành trình của tàu thuyền trong tầm nhìn xa bị hạn chế?

Đáp án:

- Điều khoản này áp dụng cho các tàu thuyền không nhìn thấy nhau khi hành trình trong hay gần những vùng mà tầm nhìn xa bị hạn chế.

- Mọi tàu thuyền phải hành trình với tốc độ an toàn phù hợp với hoàn cảnh thực tế xảy ra và điều kiện tầm nhìn xa bị hạn chế.

Tàu thuyền máy phải chuẩn bị máy sẵn sàng để có thể điều động được ngay tức khắc khi cần thiết.

- Khi áp dụng, mọi tàu thuyền phải hết sức thận trọng, cân nhắc hành động cho phù hợp với hoàn cảnh thực tế và điều kiện tầm nhìn xa bị hạn chế.

- Tàu thuyền phát hiện được một tàu thuyền khác bằng radar phải xác định xem tình huống có dẫn tới quá gần nhau và (hoặc) có xảy ra đâm va không, nếu có tình trạng đó xảy ra thì phải có những biện pháp xử lý kịp thời.

Nếu biện pháp sẽ chọn là thay đổi hướng đi thì trong chưng mực có thể được, tránh:

+ Thay đổi hướng đi về phía bên trái, nếu tàu thuyền khác đang ở trước trụ ngang và không phải là tàu thuyền đang bị vượt.

+ Thay đổi hướng đi về phía tàu thuyền đang ở vị trí chính ngang hoặc ở phía sau hướng chính ngang của tàu mình.

- Trư khi đã khẳng định được là không có nguy cơ đâm va, tàu thuyền khác khi nghe được âm hiệu sương mù của một tàu thuyền khác ước chưng ở phía trước trục ngang của mình hay khi không thể tránh được việc đi đến quá gần tàu thuyền khác đang ở phía trước trục ngang thì phải giảm tốc độ đến mức thấp nhất, đủ để cho tàu ăn lái.

- Nếu xét thấy cần thiết phải phá trớn và trong mọi tình huống phải hết sức thận trọng cho đến khi không có nguy cơ đâm va nữa.

Câu hỏi: Bố trí đèn trên các tàu thuyền máy đang hành trình ban đêm như thế nào? Yêu cầu đặc tính kỹ thuật các đèn để đảm bảo an toàn?

Đáp án:

- Tàu thuyền máy đang hành trình phải mang:

+ Đèn cột trước;

+ Đèn cột thứ hai ở phía sau cao hơn đèn cột phía trước. Tuy nhiên, tàu thuyền có chiều dài dưới 50m không nhất thiết phai mang đèn cột thứ hai nhưng nếu thắp cũng được;

+ Các đèn mạn;

+ Đèn lái.

- Tàu thuyền chạy trên đệm không khí ở trạng thái không có lượng chiếm nước, đang hành trình, ngoài những đèn đã qui định ở tàu thuyền máy đang hành trình còn phảimang một đèn chớp vàng chiếu sáng khắp bốn phía.

-Tàu đệm khí có cánh khi cất cánh, hạ cánh hoặc khi bay sát mặt nước, ngoài các quy định tại khoản tàu thuyền máy đang hành trình, phải trưng một đèn chớp đỏ có cường độ ánh sáng cao, chiếu sáng khắp bốn phía.

- Tàu thuyền máy có chiều dài dưới 12m có thể thay thế các đèn được qui định ở khoản tàu thuyền máy đang hành trình bằng một đèn trắng chiếu sáng khắp bốn phía và các đèn mạn.

+ Tàu thuyền máy có chiều dài dưới 7m và tốc độ của nó không quá 7 hải lý một giờ có thể thay thế các đèn được qui định ở tàu thuyền máy đang hành trình bằng một đèn trắng chiếu sáng khắp bốn phía. Tàu thuyền loại này, nếu có thể được trưng thêm các đèn mạn.

+ Tàu thuyền máy có chiều dài dưới 12m, nếu trong thực tế không cho lắp đặt đèn cột hoặc đèn trắng chiếu sáng khắp bốn phía ở mặt phẳng trục dọc của tàu, thì các đèn này có thể lắp đặt ở mặt phẳng tương đương với mặt phẳng trục dọc, miễn là các đèn mạn được kết hợp thành một đèn lắp đặt ở mặt phẳng trục dọc hoặc thực tế cho phép thì đặt cùng mặt phẳng của đèn cột hoặc chiếu sáng khắp bốn phía.

-Trên các tàu thuyền có chiều dài tư 50m trở lên:

+Đèn cột 6 hải lý

+Đèn mạn 3 hải lý

+Đèn lái 3 hải lý

+Đèn lai dắt 3 hải lý

+Đèn trắng, đỏ, xanh lục hoặc đèn vàng chiếu sáng khắp bốn phía 3 hải lý

- Trên các tàu thuyền có chiều dài tư 12m trở lên nhưng nhỏ hơn 50m:

+Đèn cột 5 hải lý, nếu chiều dài của tàu thuyền nhỏ hơn 20 thì 3 hải lý

+Đèn mạn 2 hải lý

+Đèn lái 2 hải lý

+Đèn lai dắt 2 hải lý

+Đèn trắng, đỏ, xanh lục hoặc đèn vàng chiếu sáng khắp bốn phía 2 hải lý.

-Trên các tàu thuyền có chiều dài dưới 12m thì:

+Đèn cột 2 hải lý

+Đèn mạn 1 hải lý

+Đèn lái 2 hải lý

+Đèn lai dắt 2 hải lý

+Đèn trắng, đỏ, xanh lụchoặc đèn vàng chiếu sáng khắp bốn phía 2 hải lý

-Trên các tàu thuyền loại nhỏ khó phát hiện hoặc trên các vật bị laiĐèn trắng, chiếu sáng khắp bốn phía 3 hải lý

Câu hỏi: Khi hành trình trong tầm nhìn thấy, Hiểu tín hiệu điều động và thông báo như thế nào để đảm bảo an toàn?

Đáp án:

- Khi tàu thuyền trông thấy lẫn nhau, tàu thuyền máy đang chạy muốn tiến hành điều động tàu thuyền mình phải báo bằng còi những tín hiệu điều động được quy định trong bản quy tắc này:

+ Một tiếng còi ngắn có nghĩa là: Tôi đổi hướng đi của tôi sang phải.

+ Hai tiếng còi ngắn có nghĩa là: Tôi đổi hướng đi của tôi sang trái.

+ Ba tiếng còi ngắn có nghĩa là: Máy của tôi đang chạy lùi.

- Mọi tàu thuyền ngoài những tín hiệu còi như quy định ở khoản (a) của điều này, có thể phát kèm thêm những tín hiệu ánh sáng lặp đi lặp lại, tuỳ theo sự cần thiết trong suốt thời gian điều động:

+ Tín hiệu ánh sáng này có nghĩa như sau:

Một chớp có nghĩa là : Tôi đổi hướng đi của tôi sang phải.

Hai chớp có nghĩa là: Tôi đổi hướng đi của tôi sang trái.

Ba chớp có nghĩa là: Máy của tôi đang chạy lùi.

+ Mỗi 1 chớp phải kéo dài khoảng 1 giây, khoảng cách giữa các chớp khoảng 1 giây, còn khoảng cách giữa các tín hiệu kế tiếp nhau phải ít nhất là 10 giây.

+ Đèn sử dụng để phát tín hiệu này, nếu có, phải là đèn trắng chiếu sáng khắp bốn phía, nhìn thấy ở khoảng cách ít nhất là 5 hải lý.

- Khi tàu thuyền trông thấy lẫn nhau trong luồng hẹp hoặc kênh đào thì:

+ Tàu thuyền có ý định vượt tàu thuyền khác phải báo ý định của mình bằng còi theo các tín hiệu sau:

Hai tiếng còi dài và tiếp theo một tiếng còi ngắn (--.) có nghĩa là: Tôi có ý định vượt về bên mạn phải của tàu thuyền anh.

Hai tiếng còi dài và tiếp theo hai tiếng còi ngắn (--..) có nghĩa là: Tôi có ý định vượt về bên mạn trái của tàu thuyền anh.

+ Tàu thuyền sắp bị vượt phải báo sự đồng ý cho tàu thuyền vượt bằng tín hiệu gồm 4 tiếng còi: 1 dài, 1 ngắn, 1 dài, 1 ngắn (-.-.)

-Khi tàu thuyền trông thấy lẫn nhau và đang tiến lại gần nhau, vì một lý do nào đó mà tàu thuyền không hiểu ý định hoặc hành động của tàu thuyền kia, hoặc nghi ngờ tàu thuyền kia có biện pháp điều động đủ để tránh va chạm hay không, thì tàu thuyền đó phải tức khắc biểu thị sự nghi ngờ bằng cách phát ít nhất 5 tiếng còi ngắn nhanh, liên tiếp.

Cùng với tín hiệu này có thể phát kèm thêm tín hiệu đèn, ít nhất là 5 chớp ngắn, nhanh, liên tục.

-Tàu thuyền đi đến gần chỗ ngoặt hoặc một khúc sông hoặc một đoạn luồng mà ở đó tàu thuyền khác có thể bị các vật chướng ngại che khuất, phải phát một tiếng còi dài để báo.

- Tàu thuyền ở bên kia chỗ ngoặt hay vật chướng ngại đang che khuất hướng đi đó, nghe thấy âm hiệu tư phía bên kia chỗ ngoặt hoặc tư phía sau của vật chướng ngại phải đáp cùng một tiếng còi dài như thế.

- Nếu tàu thuyền có trang bị nhiều còi, bố trí cái nọ cách cái kia trên 100 mét, thì khi phát những tín hiệu điều động và tín hiệu thông báo thì chỉ cần sử dụng một còi thôi.

Câu hỏi: Khi hành trình trong tầm nhìn bị hạn chê, Hiểu tín hiệu điều động và thông báo như thế nào để đảm bảo an toàn?

Đáp án:

Tín hiệu âm thanh khi tầm nhìn xã bị hạn chế

Trong khu vực tầm nhìn xa bị hạn chếe hay ở gần khu vực đó, ban ngày cũng như ban đêm, các tín hiệu quy định ở điều khoản này phải được áp dụng như sau:

- Tàu thuyền máy đang còn trớn, cứ cách không quá 2 phút lại phát ra một tiếng còi dài.

- Tàu thuyền máy đang hành trình, nhưng đã ngưng máy và hết trớn, cứ cách không quá 2 phút lại phát ra hai tiếng còi dài, tiếng này cách tiếng kia chưng 2 giây.

- Tàu thuyền mất khả năng điều động, tàu thuyền bị hạn chế khả năng điều động, tàu thuyền bị mớn nước khống chế, tàu thuyền buồm, tàu thuyền đang đánh cá và tàu thuyền đang lai kéo hoặc đẩy một tàu thuyền khác, cứ cách không quá hai phút lại phát ba tiếng còi liên tiếp gồm 1 tiếng dài tiếp theo 2 tiếng ngắn, thay cho những tín hiệu trên.

- Tàu thuyền đánh cá khi neo và tàu thuyền bị hạn chế khả năng điều động đang làm nhiệm vụ của mình khi neo, phải phát tín hiệu như tàu, thuyền mất khả năng điều động.

- Tàu thuyền bị lai, nếu số lượng nhiều hơn 1 thì tàu thuyền bị lai cuối cùng của đoàn lai nếu có thuyền viên ở trên đó thì cứ cách không quá 2 phút phải phát 4 tiếng còi liên tiếp gồm 1 tiếng dài tiếp theo 3 tiếng ngắn (-...) nếu có thể được tín hiệu này phải được phát tiếp ngay sau tín hiệu của tàu thuyền lai.

- Tàu thuyền đang lai đẩy và tàu thuyền bị đẩy phía trước liên kết vững chắc thành một khối thì được coi như tàu thuyền máy và phải phát các tín hiệu như tàu thuyền máy đang còn trớn, đã ngưng máy và hết trớn.

- Tàu thuyền neo cứ cách không quá 1 phút phải khua nhanh một hồi chuông trong khoảng thời gian chưng 5 giây.

Tàu thuyền có chiều dài tư 100 mét trở lên tín hiệu chuông nói trên phải được phát ra ở phía mũi tàu và tiếp ngay sau đó phải gõ nhanh một hồi cồng, lâu khoảng 5 giây ở phía lái.

Tàu thuyền neo có thể phát thêm tín hiệu gồm ba tiếng còi liên tiếp: 1 tiếng ngắn,1 tiếng dài và 1 tiếng ngắn (.-.) để báo vị trí của tàu thuyền mình và khả năng xảy ra nguy cơ đâm va cho những tàu thuyền khác đang đến gần biết.

- Tàu thuyền bị mắc cạn, ngoài việc phát tín hiệu bằng chuông và trong trường hợp cần thiết phải đánh cồng như tàu thuyền neo, còn phải đánh ngay 3 tiếng chuông riêng biệt trước và sau mỗi hồi chuông.

Tàu thuyền bị mắc cạn còn có thể phát thêm tín hiệu thích hợp bằng còi.

- Tàu thuyền có chiều dài tư 12 mét đến dưới 20 mét không phải phát các tín hiệu chuông như quy định tại các khoản tàu thuyền neo và tàu thuyền bị mắc cạn.

Tuy nhiên, nếu không phát tín hiệu chuông thì phải phát các tín hiệu âm thanh khác thích hợp trong khoảng thời gian không quá 2 giây.

- Tàu thuyền có chiều dài dưới 12 mét không nhất thiết phát những tín hiệu âm thanh nói trên, nhưng nếu không phát các tín hiệu đó thì cứ cách không quá 2 phút phải phát 1 tín hiệu âm thanh khác có hiệu quả.

- Tàu thuyền hoa tiêu đang làm nhiện vụ hoa tiêu, ngoài những tín hiệu tàu thuyền máy đang còn trớn, đã ngưng máy và hết trớn hoặc tàu thuyền neocòn có thể phát thêm tín hiệu để phân biệt gồm 4 tiếng còi ngắn.

Câu hỏi: Trong trường hợp đặc biệt, tín hiệu kêu gọi sự chú ý và và cấp cứu được sử dụng như thế nào để yêu cầu sự giúp đỡ?

Đáp án:

Tín hiệu kêu gọi sự chú ý

Bất cứ tàu thuyền nào, nếu xét thấy cần phải kêu gọi sự chú ý của tàu thuyền khác, thì có thể phát những tín hiệu âm thanh hoặc tín hiệu ánh sáng không trùng lẫn với bất kỳ một tín hiệu nào đã quy định trong các điều khoản của bản quy tắc.

Có thể chiếu đèn pha về phía có nguy cơ đe doạ, nhưng không được gây trở ngại cho các tàu thuyền khác. Bất kỳ đèn nào sử dụng để kêu gọi sự chú ý của tàu thuyền khác đều không được để nhầm lẫn với bất kỳ thiết bị trợ giúp hành hải nào.

Tránh sử dụng đèn chiếu sáng gián đoạn hoặc đèn chiếu sáng quay vòng với cường độ ánh sáng cực mạnh (như các đèn xung lượng).

Tín hiệu cấp cứu

Những tín hiệu sau đây sử dụng hoặc trưng ra cùng một lúc hay riêng rẽ, báo hiệu rằng tàu thuyền bị nạn và yêu cầu sự cứu trợ.

- Cứ cách khoảng 1 phút cho nổ một phát súng hoặc tiếng nổ nào khác.

- Dùng bất kỳ một thiết bị phát tín hiệu sương mù nào đó để phát ra âm thanh liên tục.

- Tưng thời gian ngắn bắn một pháo hoa hoặc bắn đạn có tín hiệu hình sao màu đỏ.

- Dùng vô tuyến điện báo hoặc phương tiện thông tin khác phát ra tín hiệu moóc sơ ...---...(SOS).

- Dùng vô tuyến điện thoại phát ra tiếng MAYDAY.

- Tín hiệu cấp cứu NC theo luật tín hiệu quốc tế.

- Treo một tín hiệu gồm 1 cờ hình vuông ở bên trên hay bên dưới một quả cầu hoặc một vật có dạng hình cầu.

- Đốt lửa trên tàu thuyền(như đốt thùng nhựa, thùng dầu...)

- Pháo sáng có dù hay pháo cầm tay phát ra ánh sáng màu đỏ.

- Phát tín hiệu có các đám khói màu da cam.

- Dang hai cánh tay ra và tưtư giơ lên hạ xuống nhiều lần.

- Phát tín hiệu báo động bằng vô tuyến điện báo.

- Phát tín hiệu báo động bằng vô tuyến điện thoại.

- Phát tín hiệu bằng vô tuyến điện định vị báo vị trí tàu bị nạn.

- Phát tín hiệu đã được chấp thuận bằng hệ thống thông tin liên lạc vô tuyến điện, kể cả bằng thiết bị phát báo radar của phương tiện cứu sinh.

- Khả năng có thể được, sử dụng các tín hiệu sau đây.

+ Giơ ra một mảnh vải màu da cam cùng với hoặc một hình vuông và một hình tròn màu đen hoặc một dấu hiệu tượng trưng khác thích hợp(để dễ nhận biết được tư trên không)

+ Tạo ra vệt màu trên mặt nước./.

Câu hỏi: Nội dung Điều 1 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh

Luật này quy định về đường cơ sở, nội thủy, lãnh hải, vùng tiếp giáp lãnh hải, vùng đặc quyền kinh tế, thềm lục địa, các đảo, quần đảo Hoàng Sa, quần đảo Trường Sa và quần đảo khác thuộc chủ quyền, quyền chủ quyền, quyền tài phán quốc gia của Việt Nam; hoạt động trong vùng biển Việt Nam; phát triển kinh tế biển; quản lý và bảo vệ biển, đảo.

Câu hỏi: Nội dung Điều 2 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 2. Áp dụng pháp luật

1. Trường hợp có sự khác nhau giữa quy định của Luật này với quy định của luật khác về chủ quyền, chế độ pháp lý của vùng biển Việt Nam thì áp dụng quy định của Luật này.

2. Trường hợp quy định của Luật này khác với quy định của điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên thì áp dụng quy định của điều ước quốc tế đó.

Câu hỏi: Nội dung Điều 3 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 3. Giải thích từ ngữ

Trong Luật này, các từ ngữ dưới đây được hiểu như sau:

1. Vùng biển Việt Nam bao gồm nội thủy, lãnh hải, vùng tiếp giáp lãnh hải, vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa thuộc chủ quyền, quyền chủ quyền và quyền tài phán quốc gia của Việt Nam, được xác định theo pháp luật Việt Nam, điều ước quốc tế về biên giới lãnh thổ mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên và phù hợp với Công ước của Liên hợp quốc về Luật biển năm 1982.

2. Vùng biển quốc tế là tất cả các vùng biển nằm ngoài vùng đặc quyền kinh tế của Việt Nam và các quốc gia khác, nhưng không bao gồm đáy biển và lòng đất dưới đáy biển.

3. Tàu thuyền là phương tiện hoạt động trên mặt nước hoặc dưới mặt nước bao gồm tàu, thuyền và các phương tiện khác có động cơ hoặc không có động cơ.

4. Tàu quân sự là tàu thuyền thuộc lực lượng vũ trang của một quốc gia và mang dấu hiệu bên ngoài thể hiện rõ quốc tịch của quốc gia đó, do một sĩ quan hải quân phục vụ quốc gia đó chỉ huy, người chỉ huy này có tên trong danh sách sĩ quan hay trong một tài liệu tương đương; được điều hành bởi thuỷ thủ đoàn hoạt động theo các điều lệnh kỷ luật quân sự.

5. Tàu thuyền công vụ là tàu thuyền chuyên dùng để thực hiện các công vụ của Nhà nước không vì mục đích thương mại.

6. Tài nguyên bao gồm tài nguyên sinh vật và tài nguyên phi sinh vật thuộc khối nước, đáy biển và lòng đất dưới đáy biển.

7. Đường đẳng sâu là đường nối liền các điểm có cùng độ sâu ở biển.

Câu hỏi: Nội dung Điều 4 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 4. Nguyên tắc quản lý và bảo vệ biển

1. Quản lý và bảo vệ biển được thực hiện thống nhất theo quy định của pháp luật Việt Nam, phù hợp với Hiến chương Liên hợp quốc và các điều ước quốc tế khác mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

2. Các cơ quan, tổ chức và mọi công dân Việt Nam có trách nhiệm bảo vệ chủ quyền, quyền chủ quyền, quyền tài phán quốc gia trên các vùng biển, đảo và quần đảo, bảo vệ tài nguyên và môi trường biển.

3. Nhà nước giải quyết các tranh chấp liên quan đến biển, đảo với các nước khác bằng các biện pháp hòa bình, phù hợp với Công ước của Liên hợp quốc về Luật biển năm 1982, pháp luật và thực tiễn quốc tế.

Câu hỏi: Nội dung Điều 5 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 5. Chính sách quản lý và bảo vệ biển

1. Phát huy sức mạnh toàn dân tộc và thực hiện các biện pháp cần thiết bảo vệ chủ quyền, quyền chủ quyền, quyền tài phán quốc gia trên các vùng biển, đảo và quần đảo, bảo vệ tài nguyên và môi trường biển, phát triển kinh tế biển.

2. Xây dựng và thực hiện chiến lược, quy hoạch, kế hoạch quản lý, sử dụng, khai thác, bảo vệ các vùng biển, đảo và quần đảo một cách bền vững phục vụ mục tiêu xây dựng, phát triển kinh tế - xã hội, quốc phòng, an ninh.

3. Khuyến khích tổ chức, cá nhân đầu tư lao động, vật tư, tiền vốn và áp dụng thành tựu khoa học kỹ thuật, công nghệ vào việc sử dụng, khai thác, phát triển kinh tế biển, bảo vệ tài nguyên và môi trường biển, phát triển bền vững các vùng biển phù hợp với điều kiện của từng vùng biển và bảo đảm yêu cầu quốc phòng, an ninh; tăng cường thông tin, phổ biến về tiềm năng, chính sách, pháp luật về biển.

4. Khuyến khích và bảo vệ hoạt động thủy sản của ngư dân trên các vùng biển, bảo hộ hoạt động của tổ chức, công dân Việt Nam ngoài các vùng biển Việt Nam phù hợp với điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên, pháp luật quốc tế, pháp luật của quốc gia ven biển có liên quan.

5. Đầu tư bảo đảm hoạt động của các lực lượng làm nhiệm vụ tuần tra, kiểm soát trên biển, nâng cấp cơ sở hậu cần phục vụ cho các hoạt động trên biển, đảo và quần đảo, phát triển nguồn nhân lực biển.

6. Thực hiện các chính sách ưu tiên đối với nhân dân sinh sống trên các đảo và quần đảo; chế độ ưu đãi đối với các lực lượng tham gia quản lý và bảo vệ các vùng biển, đảo và quần đảo.

Câu hỏi: Nội dung Điều 6 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 6. Hợp tác quốc tế về biển

1. Nhà nước đẩy mạnh hợp tác quốc tế về biển với các nước, các tổ chức quốc tế và khu vực trên cơ sở pháp luật quốc tế, tôn trọng độc lập, chủ quyền và toàn vẹn lãnh thổ, bình đẳng, các bên cùng có lợi.

2. Nội dung hợp tác quốc tế về biển bao gồm:

a) Điều tra, nghiên cứu biển, đại dương; ứng dụng khoa học, kỹ thuật và công nghệ;

b) Ứng phó với biến đổi khí hậu, phòng chống và cảnh báo thiên tai;

c) Bảo vệ đa dạng sinh học biển, hệ sinh thái biển;

d) Phòng chống ô nhiễm môi trường biển, xử lý chất thải từ hoạt động kinh tế biển, ứng phó sự cố tràn dầu;

đ) Tìm kiếm, cứu nạn trên biển;

e) Phòng, chống tội phạm trên biển;

g) Khai thác bền vững tài nguyên biển, phát triển du lịch biển.

Câu hỏi: Nội dung Điều 7 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 7. Quản lý nhà nước về biển

1. Chính phủ thống nhất quản lý nhà nước về biển trong phạm vi cả nước.

2. Các bộ, cơ quan ngang bộ, Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố ven biển trực thuộc trung ương trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình thực hiện quản lý nhà nước về biển.

Câu hỏi: Nội dung Điều 8 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 8. Xác định đường cơ sở

Đường cơ sở dùng để tính chiều rộng lãnh hải Việt Nam là đường cơ sở thẳng đã được Chính phủ công bố. Chính phủ xác định và công bố đường cơ sở ở những khu vực chưa có đường cơ sở sau khi được Uỷ ban thường vụ Quốc hội phê chuẩn.

Câu hỏi: Nội dung Điều 9 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 9. Nội thuỷ

Nội thủy là vùng nước tiếp giáp với bờ biển, ở phía trong đường cơ sở và là bộ phận lãnh thổ của Việt Nam.

Câu hỏi: Nội dung Điều 10 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 10. Chế độ pháp lý của nội thuỷ

Nhà nước thực hiện chủ quyền hoàn toàn, tuyệt đối và đầy đủ đối với nội thủy như trên lãnh thổ đất liền.

Câu hỏi: Nội dung Điều 11 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 11. Lãnh hải

Lãnh hải là vùng biển có chiều rộng 12 hải lý tính từ đường cơ sở ra phía biển.

Ranh giới ngoài của lãnh hải là biên giới quốc gia trên biển của Việt Nam.

Câu hỏi: Nội dung Điều 12 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 12. Chế độ pháp lý của lãnh hải

1. Nhà nước thực hiện chủ quyền đầy đủ và toàn vẹn đối với lãnh hải và vùng trời, đáy biển và lòng đất dưới đáy biển của lãnh hải phù hợp với Công ước của Liên hợp quốc về Luật biển năm 1982.

2. Tàu thuyền của tất cả các quốc gia được hưởng quyền đi qua không gây hại trong lãnh hải Việt Nam. Đối với tàu quân sự nước ngoài khi thực hiện quyền đi qua không gây hại trong lãnh hải Việt Nam, thông báo trước cho cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam.

3. Việc đi qua không gây hại của tàu thuyền nước ngoài phải được thực hiện trên cơ sở tôn trọng hòa bình, độc lập, chủ quyền, pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

4. Các phương tiện bay nước ngoài không được vào vùng trời ở trên lãnh hải Việt Nam, trừ trường hợp được sự đồng ý của Chính phủ Việt Nam hoặc thực hiện theo điều ước quốc tế mà nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

5. Nhà nước có chủ quyền đối với mọi loại hiện vật khảo cổ, lịch sử trong lãnh hải Việt Nam.

Câu hỏi: Nội dung Điều 13 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 13. Vùng tiếp giáp lãnh hải

Vùng tiếp giáp lãnh hải là vùng biển tiếp liền và nằm ngoài lãnh hải Việt Nam, có chiều rộng 12 hải lý tính từ ranh giới ngoài của lãnh hải.

Câu hỏi: Nội dung Điều 14 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 14. Chế độ pháp lý của vùng tiếp giáp lãnh hải

1. Nhà nước thực hiện quyền chủ quyền, quyền tài phán quốc gia và các quyền khác quy định tại Điều 16 của Luật này đối với vùng tiếp giáp lãnh hải.

2. Nhà nước thực hiện kiểm soát trong vùng tiếp giáp lãnh hải nhằm ngăn ngừa và xử lý hành vi vi phạm pháp luật về hải quan, thuế, y tế, xuất nhập cảnh xảy ra trên lãnh thổ hoặc trong lãnh hải Việt Nam.

Câu hỏi: Nội dung Điều 15 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 15. Vùng đặc quyền kinh tế

Vùng đặc quyền kinh tế là vùng biển tiếp liền và nằm ngoài lãnh hải Việt Nam, hợp với lãnh hải thành một vùng biển có chiều rộng 200 hải lý tính từ đường cơ sở.

Câu hỏi: Nội dung Điều 16 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 16. Chế độ pháp lý của vùng đặc quyền kinh tế

1. Trong vùng đặc quyền kinh tế, Nhà nước thực hiện:

a) Quyền chủ quyền về việc thăm dò, khai thác, quản lý và bảo tồn tài nguyên thuộc vùng nước bên trên đáy biển, đáy biển và lòng đất dưới đáy biển; về các hoạt động khác nhằm thăm dò, khai thác vùng này vì mục đích kinh tế;

b) Quyền tài phán quốc gia về lắp đặt và sử dụng đảo nhân tạo, thiết bị và công trình trên biển; nghiên cứu khoa học biển, bảo vệ và gìn giữ môi trường biển;

c) Các quyền và nghĩa vụ khác phù hợp với pháp luật quốc tế.

2. Nhà nước tôn trọng quyền tự do hàng hải, hàng không; quyền đặt dây cáp, ống dẫn ngầm và hoạt động sử dụng biển hợp pháp của các quốc gia khác trong vùng đặc quyền kinh tế của Việt Nam theo quy định của Luật này và điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên, không làm phương hại đến quyền chủ quyền, quyền tài phán quốc gia và lợi ích quốc gia trên biển của Việt Nam.

Việc lắp đặt dây cáp và ống dẫn ngầm phải có sự chấp thuận bằng văn bản của cơ quan nhà nước có thẩm quyền của Việt Nam.

3. Tổ chức, cá nhân nước ngoài được tham gia thăm dò, sử dụng, khai thác tài nguyên, nghiên cứu khoa học, lắp đặt các thiết bị và công trình trong vùng đặc quyền kinh tế của Việt Nam trên cơ sở các điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên, hợp đồng được ký kết theo quy định của pháp luật Việt Nam hoặc được phép của Chính phủ Việt Nam.

4. Các quyền có liên quan đến đáy biển và lòng đất dưới đáy biển được thực hiện theo quy định tại Điều 17 và Điều 18 của Luật này.

Câu hỏi: Nội dung Điều 17 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 17. Thềm lục địa

Thềm lục địa là vùng đáy biển và lòng đất dưới đáy biển, tiếp liền và nằm ngoài lãnh hải Việt Nam, trên toàn bộ phần kéo dài tự nhiên của lãnh thổ đất liền, các đảo và quần đảo của Việt Nam cho đến mép ngoài của rìa lục địa.

Trong trường hợp mép ngoài của rìa lục địa này cách đường cơ sở chưa đủ 200 hải lý thì thềm lục địa nơi đó được kéo dài đến 200 hải lý tính từ đường cơ sở.

Trong trường hợp mép ngoài của rìa lục địa này vượt quá 200 hải lý tính từ đường cơ sở thì thềm lục địa nơi đó được kéo dài không quá 350 hải lý tính từ đường cơ sở hoặc không quá 100 hải lý tính từ đường đẳng sâu 2.500 mét (m).

Câu hỏi: Nội dung Điều 18 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 18. Chế độ pháp lý của thềm lục địa

1. Nhà nước thực hiện quyền chủ quyền đối với thềm lục địa về thăm dò, khai thác tài nguyên.

2. Quyền chủ quyền quy định tại khoản 1 Điều này có tính chất đặc quyền, không ai có quyền tiến hành hoạt động thăm dò thềm lục địa hoặc khai thác tài nguyên của thềm lục địa nếu không có sự đồng ý của Chính phủ Việt Nam.

3. Nhà nước có quyền khai thác lòng đất dưới đáy biển, cho phép và quy định việc khoan nhằm bất kỳ mục đích nào ở thềm lục địa.

4. Nhà nước tôn trọng quyền đặt dây cáp, ống dẫn ngầm và hoạt động sử dụng biển hợp pháp khác của các quốc gia khác ở thềm lục địa Việt Nam theo quy định của Luật này và các điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên, không làm phương hại đến quyền chủ quyền, quyền tài phán quốc gia và lợi ích quốc gia trên biển của Việt Nam.

Việc lắp đặt dây cáp và ống dẫn ngầm phải có sự chấp thuận bằng văn bản của cơ quan nhà nước có thẩm quyền của Việt Nam.

5. Tổ chức, cá nhân nước ngoài được tham gia thăm dò, sử dụng, khai thác tài nguyên, nghiên cứu khoa học, lắp đặt thiết bị và công trình ở thềm lục địa của Việt Nam trên cơ sở điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên, hợp đồng ký kết theo quy định của pháp luật Việt Nam hoặc được phép của Chính phủ Việt Nam.

Câu hỏi: Nội dung Điều 19 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 19. Đảo, quần đảo

1. Đảo là một vùng đất tự nhiên có nước bao bọc, khi thủy triều lên vùng đất này vẫn ở trên mặt nước.

Quần đảo là một tập hợp các đảo, bao gồm cả bộ phận của các đảo, vùng nước tiếp liền và các thành phần tự nhiên khác có liên quan chặt chẽ với nhau.

2. Đảo, quần đảo thuộc chủ quyền của Việt Nam là bộ phận không thể tách rời của lãnh thổ Việt Nam.

Câu hỏi: Nội dung Điều 20 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 20. Nội thủy, lãnh hải, vùng tiếp giáp lãnh hải, vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa của đảo, quần đảo

1. Đảo thích hợp cho đời sống con người hoặc cho một đời sống kinh tế riêng thì có nội thủy, lãnh hải, vùng tiếp giáp lãnh hải, vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa.

2. Đảo đá không thích hợp cho đời sống con người hoặc cho một đời sống kinh tế riêng thì không có vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa.

3. Nội thủy, lãnh hải, vùng tiếp giáp lãnh hải, vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa của các đảo, quần đảo được xác định theo quy định tại các điều 9, 11, 13, 15 và 17 của Luật này và được thể hiện bằng hải đồ, bản kê toạ độ địa lý do Chính phủ công bố.

Câu hỏi: Nội dung Điều 21 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 21. Chế độ pháp lý của đảo, quần đảo

1. Nhà nước thực hiện chủ quyền trên đảo, quần đảo của Việt Nam.

2. Chế độ pháp lý đối với vùng nội thủy, lãnh hải, vùng tiếp giáp lãnh hải, vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa của các đảo, quần đảo được thực hiện theo quy định tại các điều 10, 12, 14, 16 và 18 của Luật này.

Câu hỏi: Nội dung Điều 22 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 22. Quy định chung

1. Tổ chức, cá nhân hoạt động trong vùng biển Việt Nam phải tôn trọng chủ quyền, toàn vẹn lãnh thổ, quyền chủ quyền, quyền tài phán quốc gia và lợi ích quốc gia của Việt Nam, tuân thủ quy định của pháp luật Việt Nam và pháp luật quốc tế có liên quan.

2. Nhà nước tôn trọng và bảo hộ quyền và lợi ích hợp pháp của tàu thuyền, tổ chức, cá nhân hoạt động trong vùng biển Việt Nam phù hợp với quy định của pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế mà nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

Câu hỏi: Nội dung Điều 23 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 23. Đi qua không gây hại trong lãnh hải

1. Đi qua lãnh hải là việc tàu thuyền nước ngoài đi trong lãnh hải Việt Nam nhằm một trong các mục đích sau:

a) Đi ngang qua nhưng không đi vào nội thủy Việt Nam, không neo đậu lại trong một công trình cảng, bến hay nơi trú đậu ở bên ngoài nội thủy Việt Nam;

b) Đi vào hoặc rời khỏi nội thủy Việt Nam hay đậu lại hoặc rời khỏi một công trình cảng, bến hay nơi trú đậu ở bên ngoài nội thủy Việt Nam.

2. Việc đi qua lãnh hải phải liên tục và nhanh chóng, trừ trường hợp gặp sự cố hàng hải, sự cố bất khả kháng, gặp nạn hoặc vì mục đích phải cứu giúp người, tàu thuyền hay tàu bay đang gặp nạn.

3. Việc đi qua không gây hại trong lãnh hải không được làm phương hại đến hòa bình, quốc phòng, an ninh của Việt Nam, trật tự an toàn trên biển. Việc đi qua của tàu thuyền nước ngoài trong lãnh hải Việt Nam bị coi là gây phương hại đến hòa bình, quốc phòng, an ninh của Việt Nam, trật tự an toàn xã hội nếu tàu thuyền đó tiến hành bất kỳ một hành vi nào sau đây:

a) Đe dọa hoặc sử dụng vũ lực chống lại độc lập, chủ quyền và toàn vẹn lãnh thổ của Việt Nam;

b) Đe dọa hoặc sử dụng vũ lực chống lại độc lập, chủ quyền và toàn vẹn lãnh thổ của quốc gia khác; thực hiện các hành vi trái với các nguyên tắc cơ bản của pháp luật quốc tế được quy định trong Hiến chương Liên hợp quốc;

c) Luyện tập hay diễn tập với bất kỳ kiểu, loại vũ khí nào, dưới bất kỳ hình thức nào;

d) Thu thập thông tin gây thiệt hại cho quốc phòng, an ninh của Việt Nam;

đ) Tuyên truyền nhằm gây hại đến quốc phòng, an ninh của Việt Nam;

e) Phóng đi, tiếp nhận hay xếp phương tiện bay lên tàu thuyền;

g) Phóng đi, tiếp nhận hay xếp phương tiện quân sự lên tàu thuyền;

h) Bốc, dỡ hàng hóa, tiền bạc hay đưa người lên xuống tàu thuyền trái với quy định của pháp luật Việt Nam về hải quan, thuế, y tế hoặc xuất nhập cảnh;

i) Cố ý gây ô nhiễm nghiêm trọng môi trường biển;

k) Đánh bắt hải sản trái phép;

l) Nghiên cứu, điều tra, thăm dò trái phép;

m) Làm ảnh hưởng đến hoạt động của hệ thống thông tin liên lạc hoặc của thiết bị hay công trình khác của Việt Nam;

n) Tiến hành hoạt động khác không trực tiếp liên quan đến việc đi qua.

Câu hỏi: Nội dung Điều 24 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 24. Nghĩa vụ khi thực hiện quyền đi qua không gây hại

1. Khi thực hiện quyền đi qua không gây hại trong lãnh hải Việt Nam, tổ chức, cá nhân nước ngoài có nghĩa vụ tuân thủ quy định của pháp luật Việt Nam về nội dung sau đây:

a) An toàn hàng hải và điều phối giao thông đường biển, tuyến hàng hải và phân luồng giao thông;

b) Bảo vệ thiết bị và hệ thống bảo đảm hàng hải, thiết bị hay công trình khác;

c) Bảo vệ đường dây cáp và ống dẫn;

d) Bảo tồn tài nguyên sinh vật biển;

đ) Hoạt động đánh bắt, khai thác và nuôi trồng hải sản;

e) Gìn giữ môi trường biển, ngăn ngừa, hạn chế và chế ngự ô nhiễm môi trường biển;

g) Nghiên cứu khoa học biển và đo đạc thủy văn;

h) Hải quan, thuế, y tế, xuất nhập cảnh.

2. Thuyền trưởng tàu thuyền nước ngoài chạy bằng năng lượng hạt nhân hoặc chuyên chở chất phóng xạ, chất độc hại hoặc nguy hiểm, khi đi trong lãnh hải Việt Nam có nghĩa vụ sau đây:

a) Mang đầy đủ tài liệu kỹ thuật liên quan tới tàu thuyền và hàng hóa trên tàu thuyền, tài liệu về bảo hiểm dân sự bắt buộc;

b) Sẵn sàng cung cấp cho các cơ quan nhà nước có thẩm quyền của Việt Nam mọi tài liệu liên quan đến thông số kỹ thuật của tàu thuyền cũng như của hàng hóa trên tàu thuyền;

c) Thực hiện đầy đủ các biện pháp phòng ngừa đặc biệt đúng theo quy định của pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên áp dụng đối với các loại tàu thuyền này;

d) Tuân thủ quyết định của cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam về việc áp dụng biện pháp phòng ngừa đặc biệt, kể cả cấm không được đi qua lãnh hải Việt Nam hoặc buộc phải rời ngay khỏi lãnh hải Việt Nam trong trường hợp có dấu hiệu hoặc bằng chứng rõ ràng về khả năng gây rò rỉ hoặc làm ô nhiễm môi trường.

Câu hỏi: Nội dung Điều 25 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 25. Tuyến hàng hải và phân luồng giao thông trong lãnh hải phục vụ cho việc đi qua không gây hại

1. Chính phủ quy định về việc công bố tuyến hàng hải và phân luồng giao thông trong lãnh hải phục vụ cho việc đi qua không gây hại nhằm bảo đảm an toàn hàng hải.

2. Tàu thuyền nước ngoài chở dầu hoặc chạy bằng năng lượng hạt nhân hoặc chuyên chở chất phóng xạ, chất độc hại hay nguy hiểm khi đi qua không gây hại trong lãnh hải Việt Nam có thể bị buộc phải đi theo tuyến hàng hải quy định cụ thể cho từng trường hợp.

Câu hỏi: Nội dung Điều 26 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 26. Vùng cấm và khu vực hạn chế hoạt động trong lãnh hải

1. Để bảo vệ chủ quyền, quốc phòng, an ninh và lợi ích quốc gia hoặc an toàn hàng hải, bảo vệ tài nguyên, sinh thái biển, chống ô nhiễm, khắc phục sự cố, thảm họa môi trường biển, phòng chống lây lan dịch bệnh, Chính phủ thiết lập vùng cấm tạm thời hoặc vùng hạn chế hoạt động trong lãnh hải Việt Nam.

2. Việc thiết lập vùng cấm tạm thời hoặc vùng hạn chế hoạt động trong lãnh hải Việt Nam theo quy định tại khoản 1 Điều này phải được thông báo rộng rãi trong nước và quốc tế trong “Thông báo hàng hải”, theo tập quán hàng hải quốc tế, chậm nhất là 15 ngày trước khi áp dụng hoặc thông báo ngay sau khi áp dụng trong trường hợp khẩn cấp.

Câu hỏi: Nội dung Điều 27 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 27. Tàu quân sự và tàu thuyền công vụ của nước ngoài đến Việt Nam

1. Tàu quân sự và tàu thuyền công vụ của nước ngoài chỉ được đi vào nội thủy, neo đậu tại một công trình cảng, bến hay nơi trú đậu trong nội thuỷ hoặc công trình cảng, bến hay nơi trú đậu của Việt Nam ở bên ngoài nội thủy Việt Nam theo lời mời của Chính phủ Việt Nam hoặc theo thỏa thuận giữa cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam với quốc gia mà tàu mang cờ.

2. Tàu quân sự và tàu thuyền công vụ của nước ngoài khi ở trong nội thủy, cảng, bến hay nơi trú đậu trong nội thuỷ hoặc các công trình cảng, bến hay nơi trú đậu của Việt Nam ở bên ngoài nội thủy Việt Nam phải tuân thủ quy định của Luật này, quy định khác của pháp luật có liên quan và phải hoạt động phù hợp với lời mời của Chính phủ Việt Nam hoặc thỏa thuận với cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam.

Câu hỏi: Nội dung Điều 28 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 28. Trách nhiệm của tàu quân sự và tàu thuyền công vụ của nước ngoài trong vùng biển Việt Nam

Tàu quân sự của nước ngoài khi hoạt động trong vùng biển Việt Nam mà có hành vi vi phạm pháp luật Việt Nam thì lực lượng tuần tra, kiểm soát trên biển của Việt Nam có quyền yêu cầu tàu thuyền đó chấm dứt ngay hành vi vi phạm, rời khỏi lãnh hải Việt Nam ngay lập tức nếu đang ở trong lãnh hải Việt Nam. Tàu thuyền vi phạm phải tuân thủ các yêu cầu, mệnh lệnh của lực lượng tuần tra, kiểm soát trên biển của Việt Nam.

Trường hợp tàu quân sự, tàu thuyền công vụ của nước ngoài hoạt động trong vùng biển Việt Nam mà có hành vi vi phạm pháp luật Việt Nam hoặc pháp luật quốc tế có liên quan thì quốc gia mà tàu mang cờ phải chịu trách nhiệm về mọi thiệt hại do tàu thuyền đó gây ra cho Việt Nam.

Câu hỏi: Nội dung Điều 29 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 29. Hoạt động của tàu ngầm và các phương tiện đi ngầm khác của nước ngoài trong nội thuỷ, lãnh hải Việt Nam

Trong nội thủy, lãnh hải Việt Nam, tàu ngầm và các phương tiện đi ngầm khác của nước ngoài phải hoạt động ở trạng thái nổi trên mặt nước và phải treo cờ quốc tịch, trừ trường hợp được phép của Chính phủ Việt Nam hoặc theo thỏa thuận giữa Chính phủ Việt Nam và chính phủ của quốc gia mà tàu thuyền đó mang cờ.

Câu hỏi: Nội dung Điều 30 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 30. Quyền tài phán hình sự đối với tàu thuyền nước ngoài

1. Trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình, lực lượng tuần tra, kiểm soát trên biển có quyền tiến hành các biện pháp để bắt người, điều tra đối với tội phạm xảy ra trên tàu thuyền nước ngoài sau khi rời khỏi nội thủy và đang đi trong lãnh hải Việt Nam.

2. Đối với tội phạm xảy ra trên tàu thuyền nước ngoài đang đi trong lãnh hải Việt Nam nhưng không phải ngay sau khi rời khỏi nội thủy Việt Nam, lực lượng tuần tra, kiểm soát trên biển có quyền tiến hành bắt người, điều tra trong các trường hợp sau đây:

a) Hậu quả của việc phạm tội ảnh hưởng đến Việt Nam;

b) Việc phạm tội có tính chất phá hoại hòa bình của Việt Nam hay trật tự trong lãnh hải Việt Nam;

c) Thuyền trưởng hay một viên chức ngoại giao hoặc viên chức lãnh sự của quốc gia mà tàu thuyền mang cờ yêu cầu sự giúp đỡ của các cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam;

d) Để ngăn chặn hành vi mua bán người, mua bán, tàng trữ, vận chuyển trái phép chất ma túy.

3. Lực lượng tuần tra, kiểm soát trên biển không được tiến hành bất kỳ biện pháp nào trên tàu thuyền nước ngoài đang đi trong lãnh hải Việt Nam để bắt giữ người hay điều tra việc phạm tội đã xảy ra trước khi tàu thuyền đó đi vào lãnh hải Việt Nam nếu như tàu thuyền đó xuất phát từ một cảng nước ngoài và chỉ đi trong lãnh hải mà không đi vào nội thủy Việt Nam, trừ trường hợp cần ngăn ngừa, hạn chế ô nhiễm môi trường biển hoặc để thực hiện quyền tài phán quốc gia quy định tại điểm b khoản 1 Điều 16 của Luật này.

4. Việc thực hiện biện pháp tố tụng hình sự phải phù hợp với quy định của pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế mà nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

Câu hỏi: Nội dung Điều 31 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 31. Quyền tài phán dân sự đối với tàu thuyền nước ngoài

1. Lực lượng tuần tra, kiểm soát trên biển không được buộc tàu thuyền nước ngoài đang đi trong lãnh hải phải dừng lại hoặc thay đổi hành trình chỉ vì mục đích thực hiện quyền tài phán dân sự đối với cá nhân đang ở trên tàu thuyền đó.

2. Lực lượng tuần tra, kiểm soát trên biển không được tiến hành các biện pháp bắt giữ hay xử lý về mặt dân sự đối với tàu thuyền nước ngoài đang đi trong vùng biển Việt Nam, trừ nội thủy, trừ trường hợp việc thi hành các biện pháp này liên quan đến nghĩa vụ đã cam kết hay trách nhiệm dân sự mà tàu thuyền phải đảm nhận trong khi đi qua hoặc để được đi qua vùng biển Việt Nam.

3. Lực lượng tuần tra, kiểm soát trên biển có thể áp dụng các biện pháp bắt giữ hay xử lý tàu thuyền nước ngoài nhằm mục đích thực hiện quyền tài phán dân sự nếu tàu thuyền đó đang đậu trong lãnh hải hoặc đi qua lãnh hải sau khi rời khỏi nội thủy Việt Nam.

Câu hỏi: Nội dung Điều 32 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 32. Thông tin liên lạc trong cảng, bến hay nơi trú đậu của Việt Nam

Tổ chức, cá nhân và tàu thuyền khi ở trong các cảng, bến hay nơi trú đậu trong nội thuỷ hay trong công trình cảng, bến hay nơi trú đậu của Việt Nam ở bên ngoài nội thủy Việt Nam chỉ được tiến hành thông tin liên lạc theo đúng các quy định của pháp luật Việt Nam và pháp luật quốc tế có liên quan.

Câu hỏi: Nội dung Điều 33 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 33. Tìm kiếm, cứu nạn và cứu hộ

1. Trường hợp người, tàu thuyền hoặc phương tiện bay gặp nạn hoặc nguy hiểm trên biển cần sự cứu giúp thì phải phát tín hiệu cấp cứu theo quy định và khi điều kiện cho phép phải thông báo ngay cho cảng vụ hàng hải hay trung tâm phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam hay nhà chức trách địa phương nơi gần nhất biết để được giúp đỡ, hướng dẫn cần thiết.

2. Khi nhận biết tình trạng người, tàu thuyền gặp nạn hoặc nguy hiểm hay nhận được tín hiệu cấp cứu của người, tàu thuyền gặp nạn hoặc nguy hiểm cần được cứu giúp, mọi cá nhân, tàu thuyền khác phải bằng mọi cách tiến hành cứu giúp người, tàu thuyền gặp nạn hoặc nguy hiểm nếu điều kiện thực tế cho phép và không gây nguy hiểm đến tàu thuyền, những người đang ở trên tàu thuyền của mình và kịp thời thông báo cho cá nhân, tổ chức liên quan biết.

3. Nhà nước bảo đảm sự giúp đỡ cần thiết theo quy định của pháp luật Việt Nam, pháp luật quốc tế có liên quan và trên tinh thần nhân đạo để người và tàu thuyền gặp nạn hoặc nguy hiểm trên biển có thể nhanh chóng được tìm kiếm, cứu nạn, khắc phục hậu quả.

4. Trong nội thủy, lãnh hải Việt Nam, Nhà nước có đặc quyền trong việc thực hiện các hoạt động tìm kiếm, cứu nạn, cứu hộ người và tàu thuyền gặp nạn hoặc nguy hiểm cần sự cứu giúp.

5. Lực lượng có thẩm quyền có quyền huy động cá nhân, tàu thuyền đang hoạt động trong vùng biển Việt Nam tham gia tìm kiếm, cứu nạn nếu điều kiện thực tế cho phép và không gây nguy hiểm cho cá nhân, tàu thuyền đó.

Việc huy động và yêu cầu quy định tại khoản này chỉ được thực hiện trong trường hợp khẩn cấp và chỉ trong thời gian cần thiết để thực hiện công tác tìm kiếm, cứu nạn.

6. Việc cứu hộ hàng hải được thực hiện trên cơ sở hợp đồng cứu hộ hàng hải theo thỏa thuận giữa chủ tàu thuyền hoặc thuyền trưởng tàu thuyền tham gia cứu hộ với chủ tàu thuyền hoặc thuyền trưởng của tàu thuyền gặp nạn, phù hợp với các quy định của pháp luật Việt Nam và pháp luật quốc tế có liên quan.

7. Tàu thuyền nước ngoài vào vùng biển Việt Nam thực hiện việc tìm kiếm, cứu nạn, khắc phục hậu quả thiên tai, thảm họa theo đề nghị của cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam phải tuân theo các quy định của pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế mà nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

Câu hỏi: Nội dung Điều 34 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 34. Đảo nhân tạo, thiết bị, công trình trên biển

1. Đảo nhân tạo, thiết bị, công trình trên biển bao gồm:

a) Các giàn khoan trên biển cùng toàn bộ các bộ phận phụ thuộc khác đảm bảo hoạt động bình thường và liên tục của các giàn khoan hoặc các thiết bị chuyên dùng để thăm dò, khai thác và sử dụng biển;

b) Các loại báo hiệu hàng hải;

c) Các thiết bị, công trình khác được lắp đặt và sử dụng ở biển.

2. Nhà nước có quyền tài phán đối với các đảo nhân tạo và thiết bị, công trình trên biển trong vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa Việt Nam, bao gồm cả quyền tài phán theo các quy định của pháp luật về hải quan, thuế, y tế, an ninh và xuất nhập cảnh.

3. Các đảo nhân tạo, thiết bị, công trình trên biển và các bộ phận kèm theo hoặc phụ thuộc có vành đai an toàn 500 mét (m) tính từ điểm nhô ra xa nhất của đảo, thiết bị, công trình hoặc các bộ phận đó, nhưng không có lãnh hải và các vùng biển riêng.

4. Không xây dựng đảo nhân tạo, thiết bị, công trình trên biển cũng như không thiết lập vành đai an toàn xung quanh đảo nhân tạo, thiết bị, công trình trên biển ở nơi có nguy cơ gây trở ngại cho việc sử dụng các đường hàng hải đã được thừa nhận là thiết yếu cho hàng hải quốc tế.

5. Khi hết hạn sử dụng, thiết bị, công trình trên biển phải được tháo dỡ khỏi vùng biển Việt Nam, trừ trường hợp được cơ quan nhà nước có thẩm quyền của Việt Nam cho phép. Đối với phần còn lại của thiết bị, công trình trên biển chưa kịp tháo dỡ hoàn toàn vì lý do kỹ thuật hoặc được phép gia hạn thì phải thông báo rõ vị trí, kích thước, hình dạng, độ sâu và phải đặt các tín hiệu, báo hiệu hàng hải và nguy hiểm thích hợp.

6. Thông tin liên quan tới việc thiết lập đảo nhân tạo, thiết bị, công trình trên biển, việc thiết lập vành đai an toàn xung quanh và việc tháo dỡ một phần hay toàn bộ thiết bị, công trình trên biển phải được cung cấp chậm nhất là 15 ngày trước ngày bắt đầu thiết lập hoặc tháo dỡ đảo nhân tạo, thiết bị, công trình trên biển cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền của Việt Nam và được thông báo rộng rãi trong nước và quốc tế.

Câu hỏi: Nội dung Điều 35 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 35. Gìn giữ, bảo vệ tài nguyên và môi trường biển

1. Khi hoạt động trong vùng biển Việt Nam, tàu thuyền, tổ chức, cá nhân phải tuân thủ mọi quy định của pháp luật Việt Nam và pháp luật quốc tế có liên quan đến việc gìn giữ, bảo vệ tài nguyên và môi trường biển.

2. Khi vận chuyển, bốc, dỡ các loại hàng hóa, thiết bị có khả năng gây hại đối với tài nguyên, đời sống của con người và ô nhiễm môi trường biển, tàu thuyền, tổ chức, cá nhân phải sử dụng thiết bị và các biện pháp chuyên dụng theo quy định để ngăn ngừa và hạn chế tối đa thiệt hại có thể xảy ra cho người, tài nguyên và môi trường biển.

3. Tàu thuyền, tổ chức, cá nhân không được thải, nhận chìm hay chôn lấp các loại chất thải công nghiệp, chất thải hạt nhân hoặc các loại chất thải độc hại khác trong vùng biển Việt Nam.

4. Tàu thuyền, tổ chức, cá nhân vi phạm quy định của pháp luật Việt Nam và pháp luật quốc tế có liên quan làm ảnh hưởng đến tài nguyên và môi trường biển trong vùng biển, cảng biển, bến hay nơi trú đậu của Việt Nam thì bị xử lý theo quy định của pháp luật Việt Nam và các điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên; nếu gây thiệt hại thì phải làm sạch, khôi phục lại môi trường và bồi thường theo quy định của pháp luật.

5. Tổ chức, cá nhân hoạt động trên các vùng biển Việt Nam có nghĩa vụ nộp thuế, phí, lệ phí và các khoản đóng góp về bảo vệ môi trường biển theo quy định của pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế mà nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

Câu hỏi: Nội dung Điều 36 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 36. Nghiên cứu khoa học biển

1. Tàu thuyền, tổ chức, cá nhân nước ngoài tiến hành nghiên cứu khoa học trong vùng biển Việt Nam phải có giấy phép của cơ quan nhà nước có thẩm quyền của Việt Nam, chịu sự giám sát của phía Việt Nam, bảo đảm cho các nhà khoa học Việt Nam được tham gia và phải cung cấp cho phía Việt Nam các tài liệu, mẫu vật gốc và các kết quả nghiên cứu liên quan.

2. Khi tiến hành hoạt động nghiên cứu khoa học trong vùng biển Việt Nam, tàu thuyền, tổ chức, cá nhân phải tuân thủ những quy định sau đây:

a) Có mục đích hòa bình;

b) Được thực hiện với phương thức và phương tiện thích hợp theo quy định của pháp luật Việt Nam và pháp luật quốc tế có liên quan;

c) Không được gây cản trở đối với các hoạt động hợp pháp trên biển theo quy định của pháp luật Việt Nam và pháp luật quốc tế có liên quan;

d) Nhà nước Việt Nam có quyền tham gia hoạt động nghiên cứu khoa học của nước ngoài trong vùng biển Việt Nam và có quyền được chia sẻ các tài liệu, mẫu vật gốc, sử dụng và khai thác các kết quả khoa học thu được từ các hoạt động nghiên cứu, khảo sát đó.

Câu hỏi: Nội dung Điều 37 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 37. Quy định cấm trong vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa Việt Nam

Khi thực hiện quyền tự do hàng hải, tự do hàng không trong vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa Việt Nam, tổ chức, cá nhân không được tiến hành các hoạt động sau đây:

1. Đe dọa chủ quyền, quốc phòng, an ninh của Việt Nam;

2. Khai thác trái phép tài nguyên sinh vật, đánh bắt hải sản trái phép;

3. Khai thác trái phép dòng chảy, năng lượng gió và tài nguyên phi sinh vật khác;

4. Xây dựng, lắp đặt, sử dụng trái phép các thiết bị, công trình nhân tạo;

5. Khoan, đào trái phép;

6. Tiến hành nghiên cứu khoa học trái phép;

7. Gây ô nhiễm môi trường biển;

8. Cướp biển, cướp có vũ trang;

9. Các hoạt động bất hợp pháp khác theo quy định của pháp luật Việt Nam và pháp luật quốc tế.

Câu hỏi: Nội dung Điều 38 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 38. Cấm tàng trữ, sử dụng, mua bán trái phép vũ khí, chất nổ, chất độc hại

Khi hoạt động trong vùng biển Việt Nam, tàu thuyền, tổ chức, cá nhân không được tàng trữ, sử dụng, mua bán trái phép vũ khí hoặc chất nổ, chất độc hại cũng như các loại phương tiện thiết bị khác có khả năng gây hại đối với người, tài nguyên và ô nhiễm môi trường biển.

Câu hỏi: Nội dung Điều 39 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 39. Cấm mua bán người, mua bán, vận chuyển, tàng trữ trái phép chất ma túy

1. Khi hoạt động trong vùng biển Việt Nam, tàu thuyền, tổ chức, cá nhân không được mua bán người, vận chuyển, tàng trữ, mua bán trái phép các chất ma túy.

2. Khi có căn cứ về việc tàu thuyền, tổ chức, cá nhân đang mua bán người hoặc vận chuyển, tàng trữ, mua bán trái phép các chất ma túy thì lực lượng tuần tra, kiểm soát trên biển của Việt Nam có quyền tiến hành khám xét, kiểm tra, bắt giữ, dẫn giải về các cảng, bến hay nơi trú đậu của Việt Nam hoặc dẫn giải, chuyển giao đến các cảng, bến hay nơi trú đậu của nước ngoài theo quy định của pháp luật Việt Nam hoặc điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên để xử lý.

Câu hỏi: Nội dung Điều 40 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 40. Cấm phát sóng trái phép

Khi hoạt động trong vùng biển Việt Nam, tàu thuyền, tổ chức, cá nhân không được phát sóng trái phép hoặc tuyên truyền, gây phương hại cho quốc phòng, an ninh của Việt Nam.

Câu hỏi: Nội dung Điều 41 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 41. Quyền truy đuổi tàu thuyền nước ngoài

1. Lực lượng tuần tra, kiểm soát trên biển có quyền truy đuổi tàu thuyền nước ngoài vi phạm các quy định của pháp luật Việt Nam nếu tàu thuyền này đang ở trong nội thủy, lãnh hải và vùng tiếp giáp lãnh hải Việt Nam.

Quyền truy đuổi được tiến hành sau khi lực lượng tuần tra, kiểm soát trên biển đã phát tín hiệu yêu cầu tàu thuyền vi phạm hay có dấu hiệu vi phạm pháp luật dừng lại để tiến hành kiểm tra nhưng tàu thuyền đó không chấp hành. Việc truy đuổi có thể được tiếp tục ở ngoài ranh giới của lãnh hải hay vùng tiếp giáp lãnh hải Việt Nam nếu được tiến hành liên tục, không ngắt quãng.

2. Quyền truy đuổi cũng được áp dụng đối với hành vi vi phạm quyền chủ quyền, quyền tài phán quốc gia của Việt Nam, vi phạm trong phạm vi vành đai an toàn và trên các đảo nhân tạo, thiết bị, công trình trên biển trong vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa Việt Nam.

3. Việc truy đuổi của các lực lượng tuần tra, kiểm soát Việt Nam chấm dứt khi tàu thuyền bị truy đuổi đi vào lãnh hải của quốc gia khác.

Câu hỏi: Nội dung Điều 42 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 42. Nguyên tắc phát triển kinh tế biển

Phát triển kinh tế biển bền vững, hiệu quả theo các nguyên tắc sau đây:

1. Phục vụ xây dựng và phát triển kinh tế - xã hội của đất nước;

2. Gắn với sự nghiệp bảo vệ chủ quyền quốc gia, quốc phòng, an ninh và trật tự an toàn trên biển;

3. Phù hợp với yêu cầu quản lý tài nguyên và bảo vệ môi trường biển;

4. Gắn với phát triển kinh tế - xã hội của các địa phương ven biển và hải đảo.

Câu hỏi: Nội dung Điều 43 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 43. Phát triển các ngành kinh tế biển

Nhà nước ưu tiên tập trung phát triển các ngành kinh tế biển sau đây:

1. Tìm kiếm, thăm dò, khai thác, chế biến dầu, khí và các loại tài nguyên, khoáng sản biển;

2. Vận tải biển, cảng biển, đóng mới và sửa chữa tàu thuyền, phương tiện đi biển và các dịch vụ hàng hải khác;

3. Du lịch biển và kinh tế đảo;

4. Khai thác, nuôi trồng, chế biến hải sản;

5. Phát triển, nghiên cứu, ứng dụng và chuyển giao khoa học, công nghệ về khai thác và phát triển kinh tế biển;

6. Xây dựng và phát triển nguồn nhân lực biển.

Câu hỏi: Nội dung Điều 44 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 44. Quy hoạch phát triển kinh tế biển

1. Căn cứ lập quy hoạch phát triển kinh tế biển bao gồm:

a) Chiến lược, quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội của cả nước; chiến lược bảo vệ môi trường quốc gia;

b) Định hướng chiến lược phát triển bền vững và chiến lược biển;

c) Đặc điểm, vị trí địa lý, quy luật tự nhiên của các vùng biển, vùng ven biển và hải đảo;

d) Kết quả điều tra cơ bản về tài nguyên và môi trường biển; thực trạng và dự báo nhu cầu khai thác, sử dụng tài nguyên và bảo vệ môi trường biển của cả nước, của vùng và của các tỉnh, thành phố ven biển trực thuộc trung ương;

đ) Giá trị tài nguyên và mức độ dễ bị tổn thương của môi trường biển;

e) Nguồn lực để thực hiện quy hoạch.

2. Nội dung quy hoạch phát triển kinh tế biển bao gồm:

a) Phân tích, đánh giá điều kiện tự nhiên, kinh tế - xã hội và hiện trạng khai thác, sử dụng biển;

b) Xác định phương hướng, mục tiêu và định hướng sử dụng hợp lý tài nguyên và bảo vệ môi trường biển;

c) Phân vùng sử dụng biển cho các mục đích phát triển kinh tế - xã hội, quốc phòng, an ninh; xác định các vùng cấm khai thác, các vùng khai thác có điều kiện, khu vực cần bảo vệ đặc biệt cho mục đích quốc phòng, an ninh, bảo vệ môi trường, bảo tồn hệ sinh thái và đảo nhân tạo, các thiết bị, công trình trên biển;

d) Xác định vị trí, diện tích và thể hiện trên bản đồ các vùng sử dụng mặt biển, đáy biển, đảo;

đ) Xác định cụ thể các vùng bờ biển dễ bị tổn thương như bãi bồi, vùng bờ biển xói lở, rừng phòng hộ, đất ngập nước, cát ven biển, xác định vùng đệm và có các giải pháp quản lý, bảo vệ phù hợp;

e) Giải pháp và tiến độ thực hiện quy hoạch.

3. Chính phủ xây dựng phương án tổng thể phát triển các ngành kinh tế biển quy định tại Điều 43 của Luật này và tổ chức thực hiện việc lập quy hoạch, kế hoạch sử dụng biển của cả nước trình Quốc hội xem xét, quyết định.

Câu hỏi: Nội dung Điều 45 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 45. Xây dựng và phát triển kinh tế biển

1. Nhà nước có chính sách đầu tư xây dựng, phát triển các khu kinh tế, cụm công nghiệp ven biển, kinh tế các huyện đảo theo quy hoạch, bảo đảm hiệu quả, phát triển bền vững.

2. Việc giao các khu vực biển nhất định cho tổ chức, cá nhân khai thác, sử dụng tài nguyên biển được thực hiện theo quy định của Chính phủ.

Câu hỏi: Nội dung Điều 46 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 46. Khuyến khích, ưu đãi đầu tư phát triển kinh tế trên các đảo và hoạt động trên biển

1. Nhà nước ưu tiên đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng, mạng lưới hậu cần biển, phát triển kinh tế các huyện đảo; có chính sách ưu đãi để nâng cao đời sống vật chất, tinh thần của dân cư sinh sống trên các đảo.

2. Nhà nước khuyến khích, ưu đãi về thuế, vốn, tạo điều kiện thuận lợi cho tổ chức, cá nhân đầu tư khai thác tiềm năng và thế mạnh phát triển trên các đảo.

3. Nhà nước khuyến khích, ưu đãi về thuế, vốn, tạo điều kiện thuận lợi cho tổ chức, cá nhân tăng cường hoạt động ngư nghiệp và các hoạt động khác trên biển, đảo; bảo vệ hoạt động của nhân dân trên biển, đảo.

4. Chính phủ quy định chi tiết Điều này

Câu hỏi: Nội dung Điều 47 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 47. Lực lượng tuần tra, kiểm soát trên biển

1. Lực lượng tuần tra, kiểm soát trên biển bao gồm các lực lượng có thẩm quyền thuộc Quân đội nhân dân, Công an nhân dân, các lực lượng tuần tra, kiểm soát chuyên ngành khác.

2. Lực lượng dân quân tự vệ của các tỉnh, thành phố ven biển trực thuộc trung ương, lực lượng bảo vệ của cơ quan, tổ chức đóng ven biển và các lực lượng khác có trách nhiệm tham gia tuần tra, kiểm soát trên biển khi được cơ quan có thẩm quyền huy động.

Câu hỏi: Nội dung Điều 48 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 48. Nhiệm vụ và phạm vi trách nhiệm tuần tra, kiểm soát trên biển

1. Lực lượng tuần tra, kiểm soát trên biển có nhiệm vụ sau đây:

a) Bảo vệ chủ quyền, quyền chủ quyền, quyền tài phán và lợi ích quốc gia trên các vùng biển, đảo của Việt Nam;

b) Bảo đảm việc tuân thủ pháp luật Việt Nam và các điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên;

c) Bảo vệ tài sản nhà nước, tài nguyên và môi trường biển;

d) Bảo vệ, giúp đỡ, tìm kiếm, cứu nạn, cứu hộ đối với người, tàu thuyền hoạt động trên các vùng biển, đảo của Việt Nam;

đ) Xử lý hành vi vi phạm pháp luật trên các vùng biển, đảo của Việt Nam theo quy định của pháp luật Việt Nam.

2. Phạm vi trách nhiệm cụ thể của các lực lượng tuần tra, kiểm soát trên biển thực hiện theo quy định của pháp luật.

3. Nhà nước bảo đảm những điều kiện cần thiết để các lực lượng tuần tra, kiểm soát trên biển hoàn thành nhiệm vụ được giao.

Câu hỏi: Nội dung Điều 49 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 49. Cờ, sắc phục và phù hiệu

Khi thi hành nhiệm vụ, tàu thuyền thuộc lực lượng tuần tra, kiểm soát trên biển phải được trang bị đầy đủ quốc kỳ Việt Nam, số hiệu, cờ hiệu; cá nhân thuộc lực lượng tuần tra, kiểm soát trên biển được trang bị đầy đủ quân phục, trang phục của lực lượng cùng với các dấu hiệu đặc trưng khác theo quy định của pháp luật.

Câu hỏi: Nội dung Điều 50 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 50. Dẫn giải và địa điểm xử lý vi phạm

1. Căn cứ vào quy định của pháp luật, tùy theo tính chất, mức độ vi phạm, lực lượng tuần tra, kiểm soát trên biển ra quyết định xử lý vi phạm tại chỗ hoặc dẫn giải người, tàu thuyền vi phạm vào bờ hoặc yêu cầu cơ quan hữu quan của quốc gia mà tàu mang cờ, quốc gia nơi tàu đó đến để xử lý vi phạm.

2. Khi dẫn giải vào bờ để xử lý, người và tàu thuyền vi phạm phải được áp giải về cảng, bến hay nơi trú đậu gần nhất được liệt kê trong danh mục cảng, bến hay nơi trú đậu đã được cơ quan nhà nước có thẩm quyền của Việt Nam công bố theo quy định của pháp luật.

Trường hợp vì yêu cầu bảo đảm an toàn tính mạng, tài sản của người trên tàu thuyền, lực lượng tuần tra, kiểm soát trên biển có thể quyết định dẫn giải người và tàu thuyền vi phạm đó đến cảng, bến hay nơi trú đậu gần nhất của Việt Nam hoặc của nước ngoài theo quy định của pháp luật.

Câu hỏi: Nội dung Điều 51 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 51. Biện pháp ngăn chặn

1. Cá nhân có hành vi vi phạm pháp luật có thể bị bắt, tạm giữ, tạm giam; tàu thuyền được sử dụng để thực hiện hành vi vi phạm có thể bị tạm giữ nhằm ngăn chặn việc vi phạm pháp luật hoặc để bảo đảm việc xử lý theo pháp luật.

2. Việc bắt, tạm giữ, tạm giam người có hành vi vi phạm pháp luật, việc tạm giữ tàu thuyền được thực hiện theo quy định của pháp luật.

Câu hỏi: Nội dung Điều 52 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 52. Thông báo cho Bộ Ngoại giao

Khi tiến hành bắt, tạm giữ, tạm giam người có hành vi vi phạm pháp luật, hoặc tạm giữ tàu thuyền nước ngoài, lực lượng tuần tra, kiểm soát trên biển hoặc cơ quan nhà nước có thẩm quyền có trách nhiệm thông báo ngay cho Bộ Ngoại giao để phối hợp xử lý.

Câu hỏi: Nội dung Điều 53 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 53. Xử lý vi phạm

Cơ quan, tổ chức, cá nhân có hành vi vi phạm các quy định của Luật này thì tuỳ theo tính chất, mức độ vi phạm mà bị xử lý kỷ luật, xử phạt vi phạm hành chính, nếu gây thiệt hại thì phải bồi thường theo quy định của pháp luật; cá nhân vi phạm có thể bị truy cứu trách nhiệm hình sự theo quy định của pháp luật.

Câu hỏi: Nội dung Điều 54 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 54. Hiệu lực thi hành

Luật này có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 01 năm 2013.

Câu hỏi: Nội dung Điều 55 Luật Biển Việt Nam 2013?

Đáp án:

Điều 55. Quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành

Chính phủ quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành các điều, khoản được giao trong Luật.