

Đề cương luật biển

Mục Lục

Câu 1: Định nghĩa nội thủy. Kể tên các vùng nước thuộc vùng nội thủy?.....	3
Câu 2. Khái niệm cảng biển?	3
Câu 3. Thế nào là vịnh thiên nhiên.....	3
Câu 4 : Thế nào là vùng nước lịch sử, vịnh lịch sử	3
Câu 5. Vùng nước quần đảo của các quốc gia quần đảo.....	4
Câu 6. Đặc điểm chủ quyền quốc gia trong vùng nội thủy.....	4
Câu 7. Quy định cho phép tàu thuyền nước ngoài ra vào vùng nội thủy	4
Câu 8. Nghĩa vụ tuân thủ đối với tàu thuyền nước ngoài trong vùng nội thủy	5
Câu 9. Quyền tài phán của quốc gia ven biển đối với tàu quân sự nước ngoài trong vùng nội thủy.....	5
Câu 10. Quyền tài phán của quốc gia ven biển đối với tàu dân sự.....	6
Câu 11. Kể tên 1 số văn bản quy phạm pháp luật chính quy định về hoạt động của tàu thuyền nước ngoài trong các cảng biển việt nam	6
Câu 12. Quy định về việc cho phép tàu nước ngoài vào, ra cảng	6
Câu 13. Quy định về việc cho phép tàu quân sự nước ngoài vào các cảng của VN.....	7
Câu 14. Quy định về việc cho tàu buôn ra vào cảng	7
Câu 15. Quy định về việc cho tàu buôn nước ngoài vào cảng của VN.....	7
Câu 16. Sự khác nhau cơ bản giữa luật của nước mang cờ và nước địa phương có cảng đối với tàu thuyền nước ngoài	8
Câu 18. Quy tắc chung về việc đi bờ đối với thuyền viên	8
Câu 19. Công tác thủ tục cảng vụ khi tàu vào, ra cảng	8
Câu 20. Công tác thủ tục hải quan khi tàu ra vào cảng	9
Câu 21. Công tác thủ tục y tế kiểm dịch khi tàu ra vào cảng	9
Câu 22. Quyền tài phán hình sự của nước có cảng đối với tàu biển nước ngoài.....	9
Câu 23. Quyền tài phán dân sự của nước có cảng đối với tàu thuyền nước ngoài.....	10
Câu 24. Quyền tài phán hành chính của nước có cảng với tàu nước ngoài.....	10
Câu 25. Phương pháp đường cơ sở thông thường để tính chiều rộng lãnh hải.....	11

Câu 26. Phương pháp đường cơ sở thẳng để tính chiều rộng lãnh hải	11
Câu 27. Xác định ranh giới ngoài của lãnh hải và chiều rộng lãnh hải theo UNCLOS 1982	12
Câu 28. Bản chất pháp lí của ranh giới phía ngoài lãnh hải	12
Câu 30. Thế nào là đi qua không gây hại ở vùng lãnh hải.....	12
Câu 31. Quyền tài phán hình sự của nước ven biển đối với tàu biển nước ngoài trong vùng lãnh hải.....	13
Câu 32. Quyền tài phán dân sự của quốc gia ven biển đối với tàu thuyền nước ngoài trong vùng lãnh hải	13
Câu 33. Khái niệm chung về vùng tiếp giáp lãnh hải trong luật biển quốc tế	14
Câu 34. Khái niệm chung về vùng đặc quyền kinh tế.....	14
Câu 35. Nêu các quyền của quốc gia ven biển trong vùng đặc quyền kinh tế	14
Câu 36. Nêu các quyền của các nước khác trong vùng đặc quyền kinh tế	15
Câu 37. Khái niệm địa lí về thềm lục địa	15
Câu 38. Khái niệm pháp lí về thềm lục địa	16
Câu 39. Nguyên tắc tự do trên biển cả và các trường hợp bị hạn chế	16
Câu 40. Quyền của các quốc gia ven biển trong thềm lục địa	16
Câu 41. Quyền của quốc gia khác trong vùng thềm lục địa.....	17
Câu 42. Trình bày về quốc tịch tàu biển.....	17
Câu 43. Nguyên tắc đặc quyền tài phán của nước mà tàu mang cờ trên biển cả	17
Câu 44. Nội dung chính của của hiệp ước Mông-tơ-ri-ô năm 1936 về chế độ pháp lí của eo biển Hắc Hải.....	18
Câu 45. Nội dung chính của hiệp ước cô pen ha ghen năm 1857 về chế độ pháp lí của eo biển Ban tích.....	18
Câu 46. Chế độ pháp lí của eo biển Ghi-bran ta	19
Câu 47. Chế độ pháp lí của eo biển Ma-gien-lăng	19
Câu 48. Khái niệm chung về kênh đào quốc tế	20

Câu 1: Định nghĩa nội thủy. Kể tên các vùng nước thuộc vùng nội thủy?

- Nội thủy là vùng nước nằm bên trong đường cơ sở dùng để tính chiều rộng lãnh hải chạy theo bờ biển, tại đó quốc gia ven biển thực hiện chủ quyền hoàn toàn, đầy đủ và tuyệt đối
- Các vùng nước thuộc nội thủy
 - + biển nội địa
 - +cảng biển
 - +vùng đậu tàu
 - +vịnh thiên nhiên
 - +vùng nước lịch sử, vịnh lịch sử
 - + vùng nước quần đảo của các quốc gia quần đảo

Câu 2. Khái niệm cảng biển?

Theo quy chế cảng biển Gioowneve 1923 người ta định nghĩa cảng biển theo chế độ quốc tế như sau: những cảng thường thường có tàu biển ra vào và được dùng cho ngoại thương được coi là cảng biển. như vậy những cảng dùng cho tàu thuyền ra vào không vì mục đích buôn bán thì không chịu sự điều chỉnh của pháp luật.

Theo đề án của Nga gửi cho tổ chức hàng hải quốc tế IMO ngày 24/12/1974 tại hội nghị bàn về địa vị pháp lí của tàu thuyền tại hải cảng nước ngoài thì: cảng biển bao gồm : nơi đậu tàu, các vịnh, vùng đậu tàu hoặc những vị trí tương tự khác có cửa thông ra biển nhưng thuộc chủ quyền hoàn toàn và quyền tài phán của nước ven biển mở cửa cho tàu thuyền nước ngoài , phục vụ tiếp đón tàu thuyền bốc, dỡ hàng hóa , nhận và trả khách , bảo dưỡng và sửa chữa tàu thuyền và những hoạt động cần thiết khác.

Câu 3. Thế nào là vịnh thiên nhiên

Điều 7 của công ước 1958 và điều 10 của công ước 1982 định nghĩa vịnh thiên nhiên như sau: một vùng nước sâu rỗng vào đất liền mà chiều sâu của vùng đó so sánh với chiều rộng ở ngoài cửa của nó đến mức làn nước của vùng lõm đó được bờ biển bao quanh và vùng lõm đó sâu hơn là sự uốn cong của bờ biển . tuy nhiên cùng nước đó chỉ được coi là một vịnh nếu thỏa mãn 2 điều kiện:

+diện tích của vịnh ít nhất cũng bằng một nửa hình tròn có đường kính là đường thẳng kẻ ngang qua cửa vào của vùng lõm

+ đường khéo cửa vào tự nhiên của cửa vịnh không vượt quá 24 hải lí . trong trường hợp ngược lại thì cần phải vạch đoạn cơ sở thẳng dài 24 hải lí ở phía trong cửa vịnh sao cho phía trong của nó có 1 diện tích tối đa

Câu 4 : Thế nào là vùng nước lịch sử, vịnh lịch sử

- Vùng nước lịch sử: người ta gọi chung vùng nước lịch sử các vùng nước mà người ta đối xử như vùng nước này thiếu 1 danh nghĩa lịch sử thì nó không có tính chất đó

- Vịnh lịch sử : một vịnh được coi là vịnh lịch sử căn cứ vào tập quán và các phán quyết của tòa án và trọng tài quốc tế phải thỏa mãn 3 điều kiện sau :
 - + thực hiện 1 cách thực sự chủ quyền của quốc gia ven biển
 - + thực hiện việc sử dụng vùng biển 1 cách liên tục, hòa bình, lâu dài
 - + có sự chấp nhận công khai hoặc sự im lặng không phản đối của các quốc gia khác nhất là từ các quốc gia láng giềng và có quyền lợi tại vùng biển này

Câu 5. Vùng nước quần đảo của các quốc gia quần đảo

- Vùng nước quần đảo của các quốc gia quần đảo là 1 phạm trù mới xuất hiện cùng với quy chế về quốc gia gồm quần đảo ở công ước quốc tế về luật biển 1982. Nó được coi là vùng nội thủy vừa được coi là vùng lãnh hải
- Vùng nước quần đảo nằm bên trong đường cơ sở đặt dưới chủ quyền hoàn toàn của quốc gia quần đảo và trong vùng nước quần đảo, quốc gia quần đảo có quyền hoạch định nội thủy của họ

Câu 6. Đặc điểm chủ quyền quốc gia trong vùng nội thủy

Vùng nước nội thủy là 1 bộ phận lãnh thổ quốc gia không thể tách rời, nó gắn liền với lục địa được coi như vùng nước sông hồ trong lục địa . Bởi vậy chủ quyền quốc gia trong vùng nội thủy là chủ quyền về mặt lãnh thổ , chủ quyền này được thực hiện 1 cách đầy đủ , toàn vẹn và tuyệt đối như đối với đất liền

Chủ quyền quốc gia là quyền lực tối cao , hoàn toàn và tuyệt đối của quốc gia trên lãnh thổ của mình . quá trình thực hiện quyền chiếm hữu , sử dụng, quản trị, định đoạt của quốc gia đối với lãnh thổ được thực hiện thông qua hoạt động của hệ thống của các cơ quan nhà nước như các hoạt động lập pháp , hành pháp và tư pháp. Vì vậy trong vùng nội thủy của mình quốc gia ven biển hoàn toàn có quyền về mặt lập pháp , hành pháp và tư pháp . Mọi văn bản pháp luật được ban hành trên phạm vi toàn lãnh thổ đều có hiệu lực áp dụng đầy đủ cho cả vùng nội thủy

Nước ven biển thực hiện chủ quyền lãnh thổ trong vùng nội thủy của mình không chỉ với vùng nước mà còn đối với vùng trời trên nó , cũng như với đáy biển và vùng đất dưới nó . chủ quyền toàn vẹn này của nước ven biển là tuyệt đối mà các quốc gia khác phải tôn trọng và thừa nhận . hơn nữa mọi tài nguyên thiên nhiên trong vùng nội thủy đều thuộc quyền sở hữu của quốc gia ven biển, cho nên chỉ quốc gia ven biển mới có chủ quyền riêng biệt về việc định đoạt và cho phép khai thác nguồn tài nguyên thiên nhiên đó cũng như các biện pháp cưỡng chế thích hợp đảm bảo sự tôn trọng chủ quyền đó

Câu 7. Quy định cho phép tàu thuyền nước ngoài ra vào vùng nội thủy

Trong thực tiễn hầu hết các quốc gia đều quy định tàu thuyền nước ngoài khi muốn vào nội thủy nước mình thì phải thực hiện chế độ xin phép trước , và chỉ khi có sự đồng ý của quốc gia ven biển thì tàu thuyền nước ngoài mới được phép đi vào vùng nội thủy

Về điều kiện và thời gian xin phép được áp dụng cho từng loại tàu được quốc gia ven biển quy định rất chặt chẽ và cụ thể . riêng đối với tàu quân sự, tàu chở các chất phóng xạ và tàu ngầm

việc xin phép vào hoạt động hoặc đậu lại trong vùng nội thủy phải tuân theo các điều kiện hết sức nghiêm ngặt của các quốc gia ven biển

Thông thường theo tập quán quốc tế, các quy định về thời gian xin phép và thủ tục xin phép không áp dụng cho tàu thuyền nước ngoài gặp nạn hoặc đang bị uy hiếp về an toàn của chính phương tiện cũng như sự an toàn về sinh mạng của con người khi đang ở trên các con tàu đó.

Câu 8. Nghĩa vụ tuân thủ đối với tàu thuyền nước ngoài trong vùng nội thủy

Khi được phép đi vào vùng nội thủy của quốc gia ven biển, tàu thuyền nước ngoài phải tuân thủ các quy định sau đây để đảm bảo an ninh, trật tự công cộng cũng như an toàn hàng hải trong khu vực:

- + khi vào vùng nội thủy của quốc gia ven biển tàu thuyền nước ngoài không chỉ treo cờ tàu thuyền đó mang quốc tịch mà còn phải treo quốc kì của nước ven biển trên cột cờ cao nhất
- + phải chấp hành đúng các quy định của luật pháp quốc tế cũng như của quốc gia ven biển về an toàn hàng hải khi hoạt động trong vùng nội thủy
- + phải đi nhanh chóng, liên tục theo đúng tuyến đường và hành lang quy định
- + các tàu thuyền nước ngoài trang bị vũ khí cố định, lưu động phải đưa về tư thế bảo quản niêm cất, đạn phải tháo khỏi nòng, cất trong hòm đóng khóa lại, súng phải khóa nòng, chức xuống và phủ bạt
- + không được gây ô nhiễm môi trường biển hoặc có bất kì hành động nào làm ảnh hưởng đến an ninh, kinh tế, trật tự công cộng của các quốc gia ven biển
- + các loại tàu ngầm đều phải đi nổi và chấp hành các mặt như đối với tàu nổi
- + nói chung để bảo vệ chủ quyền lãnh thổ quốc gia về các mặt an ninh quốc phòng, an ninh kinh tế, trật tự công cộng và các lợi ích khác trong vùng nội thủy, các quốc gia ven biển đều ban hành các quy chế về hoạt động của tàu thuyền nước ngoài trong vùng nội thủy của mình 1 cách hết sức chi tiết và cụ thể

Câu 9. Quyền tài phán của quốc gia ven biển đối với tàu quân sự nước ngoài trong vùng nội thủy

- Những tàu quân sự nước ngoài đi vào, đậu lại hoặc hoạt động hợp pháp ở vùng nội thủy của quốc gia ven biển thì được hưởng quyền miễn trừ tư pháp và được coi là bất khả xâm phạm. tuy nhiên tàu quân sự nước ngoài vẫn phải chấp hành nghiêm chỉnh mọi luật lệ có liên quan của quốc gia ven biển trong vùng nội thủy. trong trường hợp tàu quân sự nước ngoài vi phạm các quy định luật pháp nước ven biển thì quốc gia ven biển có quyền ra lệnh cho tàu quân sự đó rời khỏi nội thủy của nước mình trong thời gian nhất định, yêu cầu chính phủ của nước có tàu phải chịu trách nhiệm về mọi thiệt hại do tàu của họ gây ra trong vùng nội thủy của quốc gia ven biển

- Nước ven biển không có quyền bắt giữ tàu quân sự của nước ngoài hoạt động hợp pháp trong vùng nội thủy của mình để thẩm vấn hoặc để tiến hành các biện pháp tố tụng khác

Câu 10. Quyền tài phán của quốc gia ven biển đối với tàu dân sự

- Tàu dân sự nước ngoài khi hoạt động trong vùng nội thủy của quốc gia ven biển phải chịu tài phán theo luật của nước địa phương. Các cơ quan có thẩm quyền của quốc gia ven biển có quyền áp dụng mọi biện pháp cần thiết để đảm bảo an toàn, an ninh trật tự và các lợi ích của mình. Các biện pháp này bao gồm cả việc bắt giữ, xét xử những cá nhân và tàu thuyền vi phạm, nếu sự vi phạm là nghiêm trọng thì tàu thuyền có thể bị giữ lại để đảm bảo tố tụng hoặc bị tịch thu, trừ trường hợp các tàu của nhà nước thực hiện chức năng công cộng hoặc trường hợp pháp luật hay điều ước quốc tế mà quốc gia ven biển kí kết, tham gia có quy định khác
- Việc phát xét, bắt giữ và tiến hành các thủ tục tư pháp đều do pháp luật của quốc gia ven biển quy định. Công tác kiểm soát và xử lý vi phạm của tàu thuyền nước ngoài tại vùng nội thủy của Việt Nam được quy định trong Nghị quyết số 30-CP ngày 29/1/1980 về quy chế cho tàu thuyền nước ngoài hoạt động trên vùng biển của nước Việt Nam và công văn số 3956/BG của ban biên giới chính phủ hướng dẫn thi hành Nghị quyết

Câu 11. Kể tên 1 số văn bản quy phạm pháp luật chính quy định về hoạt động của tàu thuyền nước ngoài trong các cảng biển Việt Nam

- Nghị định 30/CP ngày 29/1/1980 của hội đồng chính phủ nước CHXHCN Việt Nam quy chế hoạt động của tàu thuyền nước ngoài trên các vùng biển VN
- Nghị định 55/NĐ-CP ngày 1/10/1996 của chính phủ về hoạt động của tàu quân sự nước ngoài vào thăm nước CHXHCNVN
- Nghị định 104/2012/NĐ-CP ngày 5 tháng 12 năm 2012 của chính phủ về quy định đối với tàu quân sự nước ngoài đến nước cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam. Nghị định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 20/1/2013 và thay thế nghị quyết số 55/NĐ-CP ngày 1/10/1996 của chính phủ về hoạt động của tàu quân sự nước ngoài vào thăm nước cộng hòa xã hội chủ nghĩa VN
- Nghị định 21/2012/NĐ-CP ngày 21/3/2012 về quản lý cảng biển và luồng hàng hải
- Luật biển Việt Nam 2012

Câu 12. Quy định về việc cho phép tàu nước ngoài vào, ra cảng

- Tàu quân sự nước ngoài khi muốn vào cảng biển của 1 quốc gia bắt buộc phải thực hiện chế độ xin phép trước Chính phủ nước địa phương có cảng qua đường ngoại giao, trừ những tàu được vào theo lời mời của chính phủ nước địa phương có cảng. Khi được phép vào phải thông báo cho Bộ quốc phòng nước địa phương biết các số liệu liên quan đến tàu như: trọng tải, vũ khí đạn dược, số lượng người trên tàu, đồng thời phải triệ tập để tôn trọng và chấp hành các quy định đảm bảo an ninh trật tự an toàn của nước địa phương

Câu 13. Quy định về việc cho phép tàu quân sự nước ngoài vào các cảng của VN

- Vấn đề này chính phủ VN quy định trong 2 văn bản sau: nghị định 30/CP ngày 29/1/1980 về quy chế tàu thuyền nước ngoài hoạt động trên các vùng biển VN
 - + thăm chính thức theo lời mời của chính phủ để tang cường hữu nghị giữa 2 nước do nguyên thủ quốc gia đi bằng tàu quân sự đi vào cảng biển VN . trường hợp này không áp dụng việc xin phép trước đối với tàu quân sự nước ngoài
 - + thăm xã giao nhằm tang cường quan hệ hữu nghị giữa ndan và quân đội 2 nước , thăm thông thường nhằm phối hợp huấn luyện, diễn tập , cung cấp vật liệu kĩ thuật , tiếp nhiên liệu , lương thực thực phẩm hoặc cho thủy thủ nghỉ ngơi . Những trường hợp này chính phủ VN bắt buộc tàu quân sự nước ngoài muốn vào cảng biển VN phải thực hiện chế độ xin phép Chính phủ VN qua con đường ngoại giao chậm nhất là 30 ngày trc khi dự kiến vào cảng. khi được phép vào , thuyền trưởng tàu quân sự đó phải thông báo trước 48 tiếng khi tàu đi vào lãnh hải VN cho Bộ quốc phòng, chính phủ VN biết để tổ chức đón tiếp
- Theo tinh thần của nghị định 30/CP ngày 29/1/1980 thì tàu quân sự nước ngoài được phép vào nội thủy, cảng biển của VN không quá 3 chiếc cùng 1 lúc và thời gian lưu lại k quá 1 tuần lễ
- Theo nghị định 104/2012/NĐ-CP thì tàu quân sự của cùng 1 quốc gia được đến VN thực hiện các chuyến thăm 1 lần trong 1 năm , nhưng k được trú đậu quá 3 tàu cùng 1 cảng trong ùng 1 thời điểm , thời gian trú đậu k quá 7 ngày , trừ trường hợp đk chính phủ VN cho phép

Câu 14. Quy định về việc cho tàu buôn ra vào cảng

- Mặc dù các thương cảng mở ra nhằm mục đích cho tàu thuyền nước ngoài ra vào trao đổi , buôn bán hàng hóa hoặc vận chuyển hành khách nhưng đa số các quốc gia có cảng vẫn bắt buộc tàu thuyền nước ngoài phải thực hiện xin phép trước khi vào cảng . tuy nhiên thủ tục xin phép rất đơn giản và thời gian xin phép trước cũng không làm rnh hưởng tới kế hoạch khai thác của tàu. Riêng với những nước tham gia quy chế quốc tế Gionveo 1923 về cảng biển không áp dụng chế độ xin phép trước khi vào cảng đối với tàu thuyền của quốc gia này khi đến cảng của nhau chỉ cần thông báo trước cho chính quyền của nước địa phương mà không cần làm thủ tục xin phép trước

Câu 15. Quy định về việc cho tàu buôn nước ngoài vào cảng của VN

- ở Vn , những tàu thuyền nước ngoài dung vào mục đích vận chuyển hàng hóa hoặc hành khách khi vào hoạt động tại các cảng biển Vn phải xin phép cục trưởng cục hàng hải VN ít nhất 3 ngày trước khi đến vị trí đón trả hoa tiêu và sau khi được cấp phép phải thông báo cho giám đốc cảng vụ có liên quan chậm nhất 12h trước khi tàu dự kiến đến vị trí trả hoa tiêu
- đối với tàu nước ngoài không dung vào mục đích vận chuyển hàng hóa, hoặc hành khách phải xin phép Thủ tướng chính phủ nước CHXHCN VN ít nhất 7 ngày trước khi dự kiến đến vị trí đón trả hoa tiêu , sau khi đã được cấp phép phải thông báo cho Cục trưởng cục hàng hải VN chậm nhất 48 giờ trước khi tàu dự kiến đến vị trí đón trả hoa tiêu
- riêng đối với những tàu dung vào mục đích vận chuyển hàng hóa , hành khách nhưng có trọng tải toàn phần dưới 150 DWT thì được miễn thủ tục xin cấp phép mà chỉ cần thông báo cho Giám đốc cảng vụ có liên quan chậm nhất 6h trước khi tàu dự kiến đến vị trí đón trả hoa tiêu

Câu 16. Sự khác nhau cơ bản giữa luật của nước mang cờ và nước địa phương có cảng đối với tàu thuyền nước ngoài

- Đối với luật của nước tàu mang cờ : quy định về quốc tịch tàu, quyền sở hữu tàu, về cơ cấu bố trí thuyền bộ của tàu , về quan hệ lao động và trật tự nội vụ trên tàu về công tác tổ chức nội bộ trên tàu cũng như về nhiệm vụ chức trách của thuyền viên , các quy phạm khai thác kinh tế của tàu
- Đối với luật của nước địa phương có cảng : quy định về giao thông đường biển, quy định về sử dụng hoa tiêu , tàu lai, cập cầu, cập mạn và thả neo . quy định về công tác kiểm tra biên phòng , hải quan, dịch tễ và cảng vụ, các quy định về an toàn phòng cháy , nổ và ô nhiễm môi trường . quy định về việc sử dụng tín hiệu , thông tin liên lạc của tàu, quy định về công tác xếp dỡ hàng hóa và các dịch vụ thương mại hàng hải khác, quy định về cảng phí và lệ phí. Các quy định về việc đảm bảo an ninh trật tự công cộng của các nước địa phương và các biện pháp xử lí vi phạm về các mặt hành chính , dân sự, hình sự đối với tàu cũng như các thuyền viên trên tàu

Câu 18. Quy tắc chung về việc đi bờ đối với thuyền viên

thông thường việc đi bờ với các tàu trong nước thì không có quy định gì khắt khe , chủ yếu yêu cầu chặt chẽ đối với tàu nước ngoài. Để đảm bảo an toàn hàng hải cho tàu, yêu cầu về số lượng thuyền viên được đi bờ như sau

- tàu đỗ cảng không quá 2/3 số thuyền viên được rời tàu
- tàu neo, không quá 1/3 số thuyền viên được rời tàu

Việc thuyền viên tàu nước ngoài có được phép đi bờ hay không là hoàn toàn do chính quốc gia có cảng quyết định. Các nước có cảng ban hành các quy định về việc đi bờ cho thuyền viên nước ngoài, một số nước quy định khi đi bờ thuyền viên chỉ cần mang theo hộ chiếu thuyền viên nhưng nhiều nước quy định phải có thêm giấy phép đi bờ , phạm vi đi bờ cũng như số lượng thuyền viên được đi bờ

Trong thời gian đi bờ thuyền viên nước ngoài phải chấp hành đầy đủ các luật lệ quy định ở nước địa phương,. Nếu 1 thuyền viên nào đó vi phạm trật tự xã hội trong thời gian đi bờ có thể sẽ bị chính quyền cảng xử lí theo luật lệ của nước sở tại, hoặc bắt buộc thuyền viên đó quay trở lại tàu và không cho phép đi bờ nữa. trường hợp 1 thuyền viên nước ngoài gây tội phạm trên bờ nước có cảng chính quyền địa phương có thể bắt giữ thuyền viên và xử theo luật nước mình. Riêng thuyền trưởng được đi lại theo tập quán quốc tế.

Câu 19. Công tác thủ tục cảng vụ khi tàu vào, ra cảng

- làm tờ khai tàu đi
- là tờ khai tàu đến
- lập danh sách thuyền viên
- cảng vụ hàng hải sẽ kiểm tra giấy tờ chứng nhận về mặt hành chính và kĩ thuật của tàu . neesy nhập cảnh, cảng vụ hàng hải còn kiểm tra và thu giấy phép rời cảng trước đó. Cảng vụ hàng hải sẽ cấp giấy phép rời cảng trước khi tàu rời cảng
- nếu tàu đến cảng lần đầu thì cảng vụ hàng hải sẽ phổ biến các quy định cho tàu và thông báo kế hoạch làm việc

Câu 20. Công tác thủ tục hải quan khi tàu ra vào cảng

- tàu nộp giấy tờ hàng hóa chuyên chở trên tàu: bản lược khai hàng, sơ đồ xếp hàng
- tờ khai tài sản của tàu
- tờ khai hành lí cá nhân của thuyền viên, hành khách
- tờ khai nhiên liệu, đồ dự trữ, dầu, mỡ nước ngọt, thực phẩm, bia rượu, vật tư trên tàu. hải quan có quyền khám xét bất cứ nơi nào trên tàu để xem có hàng lậu, vũ khí hoặc niêm phong các khu vực cần thiết phục vụ cho công tác kiểm tra

Câu 21. Công tác thủ tục y tế kiểm dịch khi tàu ra vào cảng

- tàu phải xuất trình giấy chứng nhận kiểm tra vệ sinh y tế, miễn kiểm tra giấy chứng nhận vệ sinh y tế, các sổ tiêm chủng quốc tế của thuyền viên, phải làm tờ khai y tế của tàu. cán bộ kiểm dịch kiểm tra tình trạng vệ sinh trên tàu, kiểm tra phòng ở, nhà bếp, kho lương thực, thực phẩm, nếu sạch sẽ không có chuột, gián, kiến... không có ai bị đau ốm, bệnh truyền nhiễm thì cấp giấy phép được giao dịch với bờ nếu việc kiểm tra không đảm bảo yêu cầu của y tế kiểm dịch thì cán bộ kiểm dịch yêu cầu tàu ra khu riêng để kiểm dịch đến khi đến khi đảm bảo mới cho phép tàu giao dịch với bờ
- thuyền viên phải được kiểm tra sổ tiêm chủng quốc tế về sốt vàng da, có thời hạn 10 năm

Câu 22. Quyền tài phán hình sự của nước có cảng đối với tàu biển nước ngoài

- quyền tài phán hình sự là quyền điều tra và xét xử các tội phạm
- các tàu buôn và những tàu phục vụ với mục đích kinh doanh thương mại phải tuân theo quyền tài phán hình sự của các nước địa phương có cảng có nghĩa là nước địa phương có cảng có thể tiến hành công việc điều tra và xét xử những vi phạm tội gây ra trên tàu biển nước ngoài. khi con tàu này đang ở trong cảng nước địa phương kể cả việc tiến hành khám xét và bắt giữ người trên tàu
- không áp dụng với tàu nhà nước có chức năng công cộng, tàu chiến. Nếu có tội phạm ở con tàu ảnh hưởng đến các nước địa phương, các nước địa phương có quyền trục xuất tàu và nước có tàu phải bồi thường thiệt hại (nếu có)
- trong thực tế các nước địa phương có cảng thường cân nhắc xem trường hợp nào cần hoặc không cần mới áp dụng (nếu vụ việc có liên quan đến trật tự an ninh của nước địa phương hoặc liên quan đến quyền lợi của tổ chức, công dân địa phương hoặc nước thứ 3, hoặc hành vi phạm tội đó là 1 tội nghiêm trọng theo luật hình của nước địa phương hoặc do yêu cầu của thuyền trưởng hay chính quyền của nước tàu mang cờ (thường do yêu cầu của sứ quán) đề nghị nước địa phương thực hiện tài phán hình sự
- ngược lại không có các điều kiện nói trên và sự việc xảy ra trong nội bộ của con tàu thì thông thường nước địa phương sẽ không thực hiện quyền tài phán hình sự của mình
- việc tàu buôn nước ngoài phải tuân theo quyền tài phán hình sự của địa phương có cảng không cho phép cơ quan chính quyền nước này tiến hành các hoạt động bất hợp pháp tùy tiện với thuyền viên và các người khác trên tàu nước ngoài. chính quyền cảng cũng không được can thiệp vào các tổ chức nội bộ, quan hệ nội bộ và trật tự nội bộ trên tàu do các luật lệ, quy tắc của nước tàu mang cờ quy định
- hiện nay trong các hiệp ước kí kết giữa các nước thường có qui định là khi chính quyền nước địa phương có cảng tiến hành việc kiểm tra khám xét bắt giữ người trên tàu nước ngoài thì phải thông báo cho cơ quan Ngoại giao của nước tàu mang cờ ở địa phương biết để tạo điều

kiện cho đại diện cơ quan này tiếp xúc với thuyền bộ. trong trường hợp khẩn cấp thì sự thông báo đồng thời với các biện pháp tố tụng hình sự nhằm phục vụ kịp thời công tác điều tra

Câu 23. Quyền tài phán dân sự của nước có cảng đối với tàu thuyền nước ngoài
việc tàu biển nước ngoài phải tuân theo quyền tài phán dân sự của nước địa phương có cảng có nghĩa là các cơ quan tòa án của nước này có quyền xét xử, quyết định đối với các tàu nước ngoài về vấn đề tài sản

theo quy định của công ước quốc tế và của nhiều nước đặc biệt là các nước tư bản vấn đề này được giải quyết như sau:

luật dân sự của quốc gia ven biển được áp dụng đối với cả tàu buôn và các tàu có chức năng thương mại khác của nước ngoài đang đỗ tại cảng, điều đó có nghĩa là tàu biển nước ngoài có thể bị kiện vì những lí do dân sự vi phạm các nghĩa vụ trong hợp đồng các cơ quan xét xử có thẩm quyền của nước ven biển có quyền quyết định bắt giữ tàu nước ngoài để đảm bảo việc xét xử hoặc thi hành các quyết định của tòa án hoặc trọng tài. Tàu, hàng hóa có thể bị giữ lại cảng theo yêu cầu của tổ chức hay cá nhân nào đó về các vấn đề tổn thất chung, cứu hộ, va chạm tàu hoặc gây nên thiệt hại về tài sản và trang thiết bị đảm bảo hàng hải của tàu. chỉ khi có sự đảm bảo cần thiết thì tàu, hàng mới được giải phóng. Những thiệt hại gây ra do giữ tàu bất hợp pháp người yêu cầu giữ tàu phải chịu. giám đốc cảng vụ có quyền giữ tàu vì lí do vi phạm quản lí hành chính trong 7 giờ và phải trả lại tự do ngay khi hết thời hạn đó trừ khi có lệnh giữ tàu của tòa án hoặc cho đến khi các khiếm khuyết về an toàn sinh mạng của thuyền viên cũng như an toàn của tàu được khắc phục

Câu 24. Quyền tài phán hành chính của nước có cảng với tàu nước ngoài

là quyền điều tra, xử lí những vụ việc liên quan đến sự vi phạm các luật lệ hành chính và quy định của chính quyền nhưng không kèm theo trách nhiệm hình sự. chính quyền nước địa phương có quyền thực hiện việc kiểm tra và xử phạt hành chính đối với các vi phạm của tàu cũng như của bất kì thuyền viên nào trên tàu, do đó tàu có thể bị giữ lại không cho rời cảng nếu chính quyền cảng có đầy đủ bằng chứng là thuyền trưởng hoặc thuyền viên đã có những vi phạm về xuất nhập cảnh, hải quan, y tế, kiểm dịch hay những vi phạm về an toàn hàng hải trong cảng

chính quyền cảng có quyền không cấp giấy phép cho tàu rời cảng khi không đủ điều kiện đi biển an toàn, vi phạm các yêu cầu về xếp hàng trang thiết bị của tàu không đảm bảo theo yêu cầu của các công ước về an toàn hàng hải, thuyền bộ không đáp ứng đủ điều kiện đi biển hoặc có những thiếu sót khác đe dọa an toàn đi biển hoặc sức khỏe của những người đi tàu

chính quyền nước địa phương có cảng cũng có quyền điều tra các vụ tai nạn xảy ra trong cảng liên quan đến tàu thuyền nước ngoài mà không phụ thuộc vào nguyên nhân của chúng

Câu 25. Phương pháp đường cơ sở thông thường để tính chiều rộng lãnh hải

Đường cơ sở thông thường dùng để tính chiều rộng lãnh hải là ngắn nước thủy triều thấp nhất dọc theo đường bờ biển, như được thể hiện trên các hải đồ có tỉ lệ lớn đã được quốc gia ven biển chính thức thừa nhận

Hiệp ước đầu tiên nói đến đường cơ sở là hiệp ước Anh Pháp năm 1839 về đánh cá – ngắn nước thủy triều thấp nhất tạo thành đường cơ sở thông thường dùng để tính chiều rộng lãnh hải. ngắn nước thủy triều thấp nhất là đường cắt của bề mặt nước thủy triều khi xuống thấp nhất với bờ biển. Đường này chạy dọc theo bờ đất liền hoặc phần đất dộc của bờ, tại đó mức thủy triều xuống thấp nhất

Phương pháp đường cơ sở thông thường liên quan nhiều tới sự thay đổi mức nước biển, với mức số 0 thủy triều trên hải đồ. mức 0 này rất khác nhau giữa các nước và ngay giữa các vùng của bờ biển 1 quốc gia

phương pháp này được công nhận vào năm 1930 tại hội nghị pháp điển hóa luật quốc tế tại la haye và được ghi nhận trong điều 5 công ước ginevo năm 1958 và trở thành nguyên tắc luật tại điều 5 công ước năm 1982

đường cơ sở thông thường dùng để tính chiều rộng lãnh hải là ngắn nước thủy triều thấp nhất dọc theo đường bờ biển, như được thể hiện trên các hải đồ có tỉ lệ lớn đã được quốc gia ven biển chính thức thừa nhận

Câu 26. Phương pháp đường cơ sở thẳng để tính chiều rộng lãnh hải

điều 7 công ước 1982 về luật biển đã ghi rõ

- ở nơi nào mà bờ biển khoét sâu hoặc bị lõm hay có một chuỗi đảo dọc bờ biển gần bờ thì phương pháp kẻ đường cơ sở thẳng nối liền các điểm thích hợp có thể được sử dụng để kẻ đường cơ sở dùng để tính chiều rộng lãnh hải
- ở nơi nào có đường bờ biển cực kì không ổn định vì có 1 châu thổ và vì có các đặc điểm tự nhiên khác, thì các điểm thích hợp có thể được lựa chọn dọc theo ngắn nước thủy triều thấp nhất nhô ra xa nhất có dịch vào phía trong bờ biển, các đường cơ sở vạch ra vẫn có hiệu lực cho tới khi các quốc gia ven biển sửa đổi chúng cho phù hợp với công ước. tuyến các đường cơ sở này không được đi quá xa hướng chung của bờ biển và phạm vi biển ở các bên trong các đường này phải gắn liền với đất liền đến mức được đất dưới chế độ nội thủy. các đường cơ sở thẳng không được kéo dài về phía hay xuất phát từ các bãi cạn lúc nổi lúc chìm trừ trường hợp ở đây người ta có xây cất các đèn biển hay các thiết bị tương tự thường xuyên ở trên mặt nước hay trừ trường hợp tuyến các đường cơ sở thẳng kẻ như thế đã được sự công nhận của các nước

Câu 27. Xác định ranh giới ngoài của lãnh hải và chiều rộng lãnh hải theo UNCLOS 1982

- ranh giới bên ngoài của lãnh hải là đường mà mỗi điểm của nó cách đều các điểm hoặc đường cơ sở 1 đoạn bằng chiều rộng lãnh hải. trong trường hợp các quốc gia gần nhau hoặc đối diện nhau thì việc xác định ranh giới ngoài của lãnh hải phải thông qua thương lượng để thỏa thuận . nếu không thỏa thuận được thì xác định bằng phương pháp đường trung tuyến và không quốc gia nào được phép mở rộng lãnh hải đi qua đường trung tuyến đó . đường trung tuyến phải vẽ trên hải đồ có tỉ lệ 1:100000 trở lên. Ranh giới phía ngoài cách đều đường cơ sở 1 khoảng cách là 12 hải lí
- chiều rộng lãnh hải không quá 12 hải lí tính từ đường cơ sở

Câu 28. Bản chất pháp lí của ranh giới phía ngoài lãnh hải

đường ranh giới phía ngoài của lãnh hải cũng được coi là biên giới quốc gia trên biển . vì lãnh hải là 1 vùng biển mang nội dung pháp lí chủ quyền lãnh thổ . tuy nhiên đường biên giới này là đường biên giới quốc gia k hoàn toàn vì tàu thuyền nước ngoài được quyền qua lại không gây hại đường biên giới này màm k cần xin phép trước . đường biên giới quốc gia trên biển có đặc điểm khác với biên giới quốc gia trên đất liền ở chỗ không được đánh dấu bởi các cột mốc biên giới , nó được công bố bằng các bản kê tọa độ địa lí trên các hải đồ và công bố đúng thủ tục gửi lên Liên Hợp Quốc để lưu chiếu

Câu 30. Thế nào là đi qua không gây hại ở vùng lãnh hải

- quyền đi qua không gây hại có nghĩa là : với điều kiện không gây ra các hành động gây hại , đe dọa hòa bình, an ninh, trật tự quốc gia ven biển , các loại tàu thuyền nước ngoài đi qua lãnh hải quốc gia ven biển mà k cần xin phép
- tàu thuyền nước ngoài đi qua phải liên tục, nhanh chóng , không được tự ý dừng lại hay thả neo trừ trường hợp gặp sự cố bất khả kháng hay vì mục đích cứu người , tàu thuyền hay phương tiện bay đang lâm nguy hoặc mắc nạn , không làm ảnh hưởng đến hòa bình , an ninh trật tự của nước ven biển . việc đi qua không gây hại được quy định chi tiết tại điều 19 công ước luật biển 1982 , cụ thể là tàu thuyền nước ngoài khi đi qua lãnh hải không được tiến hành bất cứ hoạt động nào sau đây:
 - + đe dọa hoặc dùng vũ lực đe dọa chủ quyền , toàn vẹn lãnh thổ hoặc độc lập chính trị của quosc gia ven biển hay dùng mọi cách khác trái với nguyên tắc của luật pháp quốc tế đã được nêu trong hiến chương liên hợp quốc
 - + luyện tập, diễn tập với bất kì kiểu loại vũ khí nào
 - + Thu thập tình báo , gây thiệt hại cho quốc phòng hay an ninh của quốc gia ven biển
 - + tuyên truyền nhằm làm hại đến quốc phòng an ninh của quốc gia ven biển
 - + phóng đi hay xếp lên tàu các phương tiện bay
 - + xếp hoặc dỡ hàng hóa , tiền bạc hay đưa người lên xuống tàu trái với các luật và quy định về hải quan , thuế khóa, y tế hoặc nhập cư của quốc gia ven biển
 - + gây ô nhiễm cố ý và nghiêm trọng, vi phạm công ước
 - + đánh bắt hải sản
 - +nghiên cứu hay đo đạc

- + làm rối loạn hoạt động của mọi hệ thống giao thông liên lạc hoặc trang thiết bị hay công trình khác của quốc gia ven biển
- + mọi hoạt động khác không trực tiếp liên quan đến việc đi qua

Câu 31. Quyền tài phán hình sự của nước ven biển đối với tàu biển nước ngoài trong vùng lãnh hải

Quốc gia ven biển không được thực hiện quyền tài phán hình sự của mình trên một tàu nước ngoài đi qua lãnh hải để tiến hành bắt giữ hay tiến hành việc dự thẩm sau một vụ vi phạm hình sự xảy ra trên con tàu trong khi nó đi qua lãnh hải trừ những trường hợp sau

- (1) nếu hậu quả một việc vi phạm hình sự trên con tàu đó mở rộng đến quốc gia ven biển
- (2) nếu vụ vi phạm có tính chất phá hoại hòa bình của đất nước hay trật tự trong lãnh hải
- (3) nếu thuyền trưởng hay một viên chức ngoại giao của 1 viên chức lãnh sự của quốc gia tàu mang cờ yêu cầu giúp đỡ của các nhà đương cục địa phương
- (4) nếu các biện pháp này là cần thiết để trấn áp việc buôn lậu ma túy hay các chất kích thích

Trường hợp (1), (2) nếu thuyền trưởng yêu cầu, quốc gia ven biển phải thông báo trước về mọi biện pháp cho đại diện tàu mang cờ và phải tạo mọi dễ dàng cho đại diện đó tiếp xúc với đoàn thủy thủ của tàu. tuy nhiên trong trường hợp khẩn cấp, việc thông báo có thể tiến hành trong khi các biện pháp đang được thi hành. Khi xem xét có nên bắt giữ và các thủ tục bắt giữ, nhà đương cục địa phương phải chú ý thích đáng đến các lợi ích hàng hải. trừ trường hợp áp dụng bảo vệ và giữ gìn môi trường biển hay trong trường hợp có sự vi phạm và quy định được định ra theo đúng phần V công ước 1982 về vùng đặc quyền kinh tế, quốc gia ven biển không được thực hiện một biện pháp nào ở trên 1 con tàu nước ngoài khi nó đi qua lãnh hải nhằm tiến hành bắt giữ hay dự thẩm sau 1 vụ vi phạm hình sự xảy ra trước khi con tàu đi vào vùng lãnh hải, nếu như con tàu xuất phát từ 1 cảng nước ngoài, chỉ đi qua lãnh hải mà không vào nội thủy

Câu 32. Quyền tài phán dân sự của quốc gia ven biển đối với tàu thuyền nước ngoài trong vùng lãnh hải

- (1) quốc gia ven biển không được bắt 1 tàu nước ngoài đang đi qua lãnh hải phải dừng lại hay thay đổi hành trình của nó để thực hiện quyền tài phán dân sự của mình đối với một người trên con tàu đó.
- (2) quốc gia ven biển không thể áp dụng các biện pháp trừng phạt hay đảm bảo về mặt dân sự đối với con tàu nước ngoài nếu không phải vì những nghĩa vụ đã cam kết hay các trách nhiệm mà con tàu phải đảm nhận trong khi đi qua hoặc để được đi qua vùng biển của quốc gia ven biển
- (3) vấn đề ở (2) không đụng chạm đến quyền của quốc gia ven biển áp dụng các biện pháp trừng phạt hay đảm bảo về mặt dân sự do luật trong nước của quốc gia này quy định đối với một tàu thuyền nước ngoài đang đậu trong lãnh hải hay đang đi qua lãnh hải, sau khi đã rời nội thủy. Như vậy:

nếu một chiếc tàu buôn dừng lại hay đi từ vùng nội thủy để ra thì nước ven biển có quyền tài phán dân sự. trong trường hợp chỉ đi qua lãnh hải thì nước ven biển không có quyền tài phán dân sự

nước ven biển có quyền áp dụng các biện pháp tố tụng dân sự đối với tàu thuyền nước ngoài qua lại lãnh hải mà không thực hiện các nghĩa vụ dân sự khi có sử dụng dịch vụ hàng hải của nước ven biển

Câu 33. Khái niệm chung về vùng tiếp giáp lãnh hải trong luật biển quốc tế

Vùng tiếp giáp lãnh hải là vùng biển nằm ngoài lãnh hải và tiếp liền với lãnh hải, tại đó quốc gia ven biển thực hiện các thẩm quyền có tính riêng biệt và hạn chế đối với tàu thuyền nước ngoài. Vùng tiếp giáp lãnh hải rộng 24 hải lý tính từ đường cơ sở

Câu 34. Khái niệm chung về vùng đặc quyền kinh tế

vùng đặc quyền kinh tế là vùng biển nằm phía bên ngoài lãnh hải tiếp liền với lãnh hải đặt dưới 1 chế độ pháp lý riêng, theo đó các quyền và quyền tài phán của quốc gia ven biển và các quyền tự do của các quốc gia khác đều do các quy định thích hợp của công ước điều chỉnh

vùng đặc quyền kinh tế rộng không quá 200 hải lý tính từ đường cơ sở dùng để tính chiều rộng lãnh hải

Câu 35. Nêu các quyền của quốc gia ven biển trong vùng đặc quyền kinh tế

- các quyền về chủ quyền về việc thăm dò và khai thác, bảo tồn và quản lý các tài nguyên thiên nhiên, sinh vật hoặc không sinh vật của vùng nước bên trên đáy biển, của đáy biển và vùng đất dưới đáy biển. cũng như về các hoạt động khác nhằm thăm dò và khai thác vùng này vì mục đích kinh tế, như việc sản xuất năng lượng từ nước, hải lưu, gió...
- Quyền tài phán theo đúng những quy định thích hợp của công ước về việc lắp đặt và sử dụng các đảo nhân tạo, các thiết bị công trình, nghiên cứu khoa học về biển, bảo vệ và giữ gìn môi trường biển, các quyền và nghĩa vụ khác do công ước quy định
- Có thể tiến hành mọi biện pháp cần thiết, kể cả việc khám xét, điều tra, bắt giữ và khởi tố tư pháp để đảm bảo việc tôn trọng các luật lệ và quy định mà nước ven biển đã ban hành theo đúng công ước
- Có thẩm quyền không chia sẻ trong việc bảo tồn các tài nguyên thiên nhiên của mình, quản lý các vùng tài nguyên trong vùng đặc quyền kinh tế
- Có quyền tài phán đối với việc lắp đặt và sử dụng các đảo nhân tạo, các thiết bị và công trình, cho phép và quy định việc xây dựng, khai thác và sử dụng, cấm hay quản lý các bên thứ ba lắp đặt và sử dụng các đảo nhân tạo, các thiết bị và công trình có thể cản trở, việc thực hiện các quyền kinh tế của quốc gia ven biển, có quyền tài phán đặc biệt đối với các đảo nhân tạo, các thiết bị và công trình này, kể cả về mặt luật và quy định về hải quan, thuế khóa, y tế, an ninh và nhập cư
- Có quyền đặc quyền đối với tất cả các thiết bị và công trình được sử dụng trong nghiên cứu khoa học biển
- Có quyền tài phán đối với việc nghiên cứu khoa học biển
- Có quyền tài phán đối với việc bảo vệ giữ gìn môi trường biển. quốc gia ven biển có quyền thi hành các biện pháp cần thiết để can thiệp vào các vụ vi phạm xảy ra trong vùng đặc quyền kinh tế, nhằm hạn chế ô nhiễm từ tàu. quyền tài phán này có quan hệ có quan hệ trực tiếp tới quyền chủ quyền về kinh tế

Câu 36. Nêu các quyền của các nước khác trong vùng đặc quyền kinh tế

- Trong vùng đặc quyền kinh tế, tất cả các quốc gia dù có biển hay không có biển đều được hưởng
 - + quyền tự do hàng hải
 - + quyền tự do hàng không
 - + quyền tự do đặt dây cáp và ống dẫn ngầm
 - + quyền tự do sử dụng biển vào mục đích khác hợp pháp về mặt quốc tế và gắn liền với việc thực hiện các quyền tự do này phù hợp với các quy định khác của công ước nhất là trong khuôn khổ khai thác các tàu thuyền, phương tiện bay và dây cáp, ống dẫn ngầm, nghiên cứu khoa học biển
- Quyền của các quốc gia không có biển hay bất lợi về địa lý được ưu tiên tham dự khai thác phần dư đánh bắt trong vùng đặc quyền kinh tế của quốc gia ven biển. nhưng quyền này thì họ phải chịu những hạn chế nhất định
 - + quyền này khó có thể thực hiện được khi nền kinh tế quốc gia ven biển phụ thuộc nặng nề vào việc khai thác tài nguyên sinh vật trong vùng đặc quyền kinh tế
 - + các quyền này có tính chất cá nhân và không thể chuyển nhượng cho quốc gia thứ 3 hoặc các công dân của họ
 - + các hình thức tham dự phải được đàm phán và thông qua bằng 1 thỏa thuận song phương, tiểu khu vực hoặc khu vực

Câu 37. Khái niệm địa lý về thềm lục địa

Giữa lục địa và đại dương có 1 vùng trung gian. Cấu tạo của vùng trung gian này liên quan mật thiết với lục địa đó là “phần kéo dài tự nhiên lục địa ra biển”, vùng này tương đối bằng phẳng càng xa bờ càng sâu và chấm dứt ở 1 vùng mà về cấu tạo địa chất có những đặc điểm hoàn toàn khác với lục địa đánh dấu chấm dứt “phần kéo dài tự nhiên của lục địa” và biển.

Phần trung gian nói trên được chia làm 3 phần. thềm dốc và bờ -vùng này còn được gọi là lềm lục địa hay rìa lục địa. vùng này có diện tích khoảng 73,6 triệu km vùng (gần bằng 20% diện tích đáy đại dương nói chung)

Thềm lục địa: phần nền lục địa ngập nước với độ dốc thoải thoải, độ dốc trung bình khoảng 1,5 độ đến 2 độ bắt đầu từ bờ biển dài thoải thoải ra đến một vùng có độ dốc thay đổi lớn, mức nước sâu trung bình từ 130-200m (có nơi từ 50 -500m) với chiều dài từ dưới 1km đến 300km, có nơi đến 500km như thềm lục địa Brasil, Argentina

Dốc lục địa: phần nằm giữa thềm lục địa và bờ lục địa phân biệt với thềm lục địa bằng một sự thay đổi độ dốc đột ngột trung bình khoảng 4-5 độ, tới 45 độ, dốc thường đạt tới độ sâu 3000 đến 4000m

Bờ lục địa: phần tiếp theo của dốc lục địa khi có độ dốc thoải trở thường rất nhỏ 0.5 độ ở rộng từ chân dốc lục địa cho đến khi gặp đại dương, khoảng cách này thường thay đổi từ 50-500km. vùng bờ lục địa này được tạo thành từ các lớp trầm tích, đôi khi có bề mặt dầy hàng chục km.

Bên ngoài rìa lục địa là đáy đại dương đôi khi có độ sâu vượt 6000m với các dãy núi dưới đại dương ngầm, các hố sâu dưới 11000m

Câu 38. Khái niệm pháp lí về thềm lục địa

Thềm lục địa là vùng đáy biển và vùng đáy dưới đáy biển bên ngoài lãnh hải của quốc gia ven biển, trên phần kéo dài tự nhiên của lãnh thổ đất liền của quốc gia này cho đến bờ rìa ngoài lục địa, hoặc đến 200 hải lý tính từ đường cơ sở nếu bề ngoài của rìa lục địa không tới khoảng cách đó. trong trường hợp khi bờ ngoài của rìa lục địa của quốc gia ven biển kéo dài tự nhiên vượt quá khoảng cách 200 hải lý tính từ đường cơ sở, quốc gia ven biển có thể xác định ranh giới ngoài của thềm lục địa của mình 1 khoảng cách không vượt quá 350 hải lý tính từ đường cơ sở hoặc cách đường đẳng sâu 2500m 1 khoảng không vượt quá 100 hải lý, với điều kiện tuân thủ đầy đủ các quy định cụ thể về việc xác định ranh giới ngoài của thềm lục địa trong công ước luật biển 1982 và phụ hợp với các kiến nghị của ủy ban ranh giới thềm lục địa được thành lập trên cơ sở phụ lục 2 của công ước

Câu 39. Nguyên tắc tự do trên biển cả và các trường hợp bị hạn chế

Các quyền tự do trên biển cả:

- Tự do hàng không
- Tự do đánh bắt hải sản
- Tự do hàng hải
- Tự do đặt đường dây cáp và ống dẫn ngầm đáy biển
- Tự do xây dựng các đảo nhân tạo và các thiết bị khác được pháp luật quốc tế cho phép và được thiết lập bán kính an toàn
- Tự do nghiên cứu khoa học vì mục đích hòa bình

Các trường hợp bị hạn chế quyền tự do hàng hải

- Tàu có hành động cướp biển
- Tàu buôn bán, vận chuyển, ma túy
- Tàu dùng vào việc phát sóng không hợp pháp
- Các tàu không có quốc tịch hoặc thực chất đang sử dụng cùng lúc 2 quốc tịch
- Những tàu đang bị truy đuổi

Câu 40. Quyền của các quốc gia ven biển trong thềm lục địa

- Quốc gia ven biển thực hiện các quyền thuộc chủ quyền đối với thềm lục địa về mặt thăm dò và khai thác tài nguyên thiên nhiên của mình. Những quyền chủ quyền của họ là những quyền đặc quyền, họ không thăm dò hay không khai thác thềm lục địa thì không có ai có quyền tiến hành các hoạt động đó, các quyền của họ không phụ thuộc vào sự chiếm hữu thật sự hay danh nghĩa, cũng như vào bất cứ tuyên bố rõ ràng nào

- Quyền tài phán về nghiên cứu khoa học: có quyền quy định cho phép và tiến hành công tác nghiên cứu khoa học biển, công tác nghiên cứu của các quốc gia khác ở thềm lục địa này tiến hành với sự thỏa thuận của quốc gia ven biển. quốc gia ven biển có quyền khước từ, quốc gia khác có nghĩa vụ cung cấp thông tin về nghiên cứu khoa học biển cho quốc gia ven biển
- Quyền đối với các đảo nhân tạo, các thiết bị, công trình thềm lục địa: được quy định giống vùng đặc quyền kinh tế
- Quyền bảo vệ và giữ gìn môi trường biển: quyền này được áp dụng tương tự như quyền bảo vệ và giữ gìn môi trường biển trong vùng đặc quyền kinh tế nhằm ngăn ngừa, hạn chế ô nhiễm do hoạt động liên quan đến đáy biển thuộc quyền tài phán quốc gia

Câu 41. Quyền của quốc gia khác trong vùng thềm lục địa

- Các quyền của quốc gia ven biển ở thềm lục địa không đụng chạm đến chế độ pháp lí của vùng nước ở phía trên hay vùng trời trên vùng nước này, tại đó các quyền tự do sử dụng của các quốc gia khác được bảo đảm theo đúng công ước 1982
- Các quyền lắp đặt các dây cáp và ống dẫn ngầm ở thềm lục địa các quốc gia ven biển. nhưng phải thỏa thuận với quốc gia ven biển về tuyến đi của ống dẫn

Câu 42. Trình bày về quốc tịch tàu biển

Theo quan điểm của luật hàng hải quốc tế thì mỗi tàu biển phải có 1 quốc tịch phải tuân theo luật lệ nước đó về tổ chức nội bộ hoạt động của tàu. tàu mang quốc tịch nước nào thì được phép mang cờ nước đó để hoạt động

Điều bắt buộc tàu phải có 1 quốc tịch nhất định và mang 1 cờ tương ứng là 1 biện pháp quan trọng bảo đảm chế độ pháp lí trên biển cả

Tất cả các nước trên thế giới kể cả có biển, không có biển đều có quyền thành lập đội tàu biển mang quốc tịch nước mình, các tàu này có quyền bình đẳng như nhau

Theo quy định thì trong 1 lúc tàu chỉ được mang 1 quốc tịch mà thôi. nếu 1 tàu nào đó mà trong một lúc lại sử dụng hai quốc tịch tùy theo sự thuận lợi của mình thì sẽ không được công nhận bất cứ quốc tịch nào trong số đó và xem như không có quốc tịch và có thể bị bắt giữ

Câu 43. Nguyên tắc đặc quyền tài phán của nước mà tàu mang cờ trên biển cả

Chế độ này nghĩa là khi ở trên biển cả mỗi con tàu được tự do hàng hải nó chỉ phải tuân theo luật pháp của nước mà nó mang cờ những quy định của luật hàng hải quốc tế. chỉ nước tàu mang cờ mới có toàn quyền đối với con tàu về hàng hải bắt dừng lại hay thay đổi hướng đi, quyền kiểm tra khám xét con tàu và có quyền xét xử với những vi phạm của con tàu. Luật hàng hải quốc tế chỉ cho phép 1 số trường hợp ngoại lệ thì nguyên tắc đặc quyền tài phán của nước tàu mang cờ trên biển cả mới bị phá vỡ

Xuất phát từ nguyên tắc đặc quyền tài phán của nước tàu mang cờ trên biển cả khi có tai nạn đâm va giữa của hai nước khác nhau trên biển cả thì việc xét xử được đưa đến cơ quan xét xử của các nước tàu mang cờ. còn đối với việc xét xử những vi phạm tập thể hoặc thuyền viên

mang quốc tịch nước khác thì được xét xử tại cơ quan có thẩm quyền của nước mà thuyền viên đó mang quốc tịch

Câu 44. Nội dung chính của của hiệp ước Mông-tơ-ri-ô năm 1936 về chế độ pháp lí của eo biển Hắc Hải

- Tuyên bố quyền tự do hoàn toàn cho hoạt động thương thuyền ở eo biển này trong thời gian hòa bình cũng như chiến tranh nếu chính Thổ Nhĩ Kỳ không phải là những bên tham chiến .trong trường hợp thổ nhĩ kì là bên tham chiến thì quyền tự do trên các eo biển này chỉ dành cho các nước trung lập không ủng hộ các bên đối phương với Thổ Nhĩ Kỳ . hiệp ước Mông tơ ri ô 1936 xác lập chủ quyền của Thổ Nhĩ Kỳ với eo biển này cho phép Thổ Nhĩ Kỳ kiểm tra hoạt động của các tàu nước ngoài qua eo. Cho phép thổ nhĩ kì xây dựng các căn cứ phòng thủ của 2 bên eo. Việc qua lại của các tàu thuyền nước ngoài có thể tiến hành bất cứ lúc nào trong ngày . Ở những địa điểm Thổ Nhĩ Kỳ quy định thì trước khi tàu vào eo phải dừng lại để làm thủ tục để kiểm tra về y tế đôi khi vừa chạy vừa kiểm tra chế độ hoa tiêu tùy ý không bắt buộc
- Đối với tàu chiến thì có sự phân biệt đối với sự qua lại của tàu chiến nước ven bờ và không ven bờ hắc hải
- Với tàu chiến của các nước không ven bờ Hắc Hải thì chỉ được phép đưa qua các eo loại tàu hạng chiến hạng nhẹ dưới 1 vạn tấn và nòng pháo trang bị tàu dưới 203mm. ngoài ra trước khi qua eo phải thông báo sơ bộ về việc dự định đi qua eo biển này cho chính phủ Thổ Nhĩ Kỳ biết. Thời gian lưu lại của các tàu tại đây không quá 21 ngày
- Với tàu chiến ven bờ Hắc Hải thì được hưởng nhiều ưu tiên hơn :
 - + với loại tàu nhẹ: đi qua không hạn chế về số lượng
 - + với các tàu lớn , thiết giáp hạm : không hạn chế về trọng tải nhưng đồng thời trong số đó không được có quá 1 chiếc có trang bị nhiều nhất là 2 tàu phóng lôi
 - + với tàu ngầm : được đi qua với số lượng bất kì nhưng phải đi nổi và ban ngày
 - + đối với tàu chiến các nước trung lập trong thời gian chiến tranh cũng được áp dụng các chế độ đi qua như trên nếu Thổ Nhĩ Kỳ không phải là 1 bên tham chiến
 - +tàu chiến của các nước tham chiến không được đi qua nếu Thổ Nhĩ Kỳ tham chiến. chính quyền thổ nhĩ kì có quyền điều chỉnh sự qua lại tàu chiến của các nước theo suy xét của mình

Câu 45. Nội dung chính của hiệp ước cô pen ha ghen năm 1857 về chế độ pháp lí của eo biển Ban tích

Nội dung chính của hiệp ước : tuyên bố tự do đi lại cho tất cả các tàu buôn của các nước còn đối với tàu chiến thì hiện nay các nước khác nhau có cách giải thích khác nhau với hiệp ước

- Các nước nằm ven biển Ban tích cho rằng các eo này đóng cửa với các tàu chiến nước ngoài (Nga, BaLan, Đức đòi rất mạnh) còn các nước khác ngoài bờ ban tích đòi quyền tự do cho tàu chiến tự do qua eo biển. sở dĩ có sự giải thích khác nhau ở trên là vì từ thế kỉ 17 các vùng eo , đảo ven bờ của các eo đều thuộc Đan Mạch , tàu thuyền đi qua vùng này do Đan Mạch quy định , sau thế kỉ 17 Thụy Điển chiếm một phần các ven bờ vùng eo. Sau đó Thụy Điển , Đan

Mạnh kí hiệp ước với nội dung cho tàu các nước không thù địch với Thụy Điển và Đan Mạch đi qua . sau đó Nga HOàng ký hiệp ước với Thụy Điển , Đan Mạch với nội dung:

- Cho tàu buôn đi qua
- Không cho tàu chiến các nước không ven bờ Ban Tích đi qua

Năm 1780 có hiệp ước với nội dung : đóng cửa không cho tàu thuyền các nước ven bờ Ban tích đi qua

Năm 1800, Nga , đan mạch, Thụy điển xác nhận lại hiệp ước mới :

- Cho tàu chiến đi qua
- Tàu chiến các nước ven bờ được đi, không ven bờ không được đi

Câu 46. Chế độ pháp lí của eo biển Ghi-bran ta

Nằm giữa châu phi và châu âu nối liền địa trung hải với đại tây dương chế độ pháp lí được nêu lên trong 2 văn bản quốc tế.

- Tuyên bố Anh –Pháp 1904
- Hiệp ước Anh Pháp Tây Ba Nha năm 1907

Nội dung của các văn bản này cho phép tàu thuyền nước ngoài tự do qua lại kể cả ban ngày , đêm .Việc qua lại đó không áp dụng cho tàu buôn mà còn cho cả tàu chiến . Cho Pháp Anh tiếp tục duy trì căn cứ hải quân Ghibranta . Cấm các bên tham gia hiệp ước xây dựng căn cứ ở bờ biển Maroc

Câu 47. Chế độ pháp lí của eo biển Ma-gien-lăng

ở phía đuôi châu Mỹ chảy qua Arghentina và Chi Lê nối liền Thái Bình Dương và Đại Tây Dương

chế độ pháp lí được đề cập ở hiệp ước : phòng thủ chung giữa Chi Lê và Arghentina. Nội dung: mở cửa tự do các tàu biển(cả tàu chiến) cho tất cả các nước trong mọi thời gian ngày đêm

hai nước Chi Lê và Arghentina không xây dựng căn cứ quân sự ở 2 bên bờ

năm 1941 Chi lê và Arghentina lại kí kết hiệp ước mới về chế độ pháp lí này. Hủy bỏ nhiều điểm quan trọng trong hiệp ước 1941 .đóng cửa eo biển về đêm . Hai bên cùng phòng thủ chung eo này

các nước trên thế giới cho rằng như vậy là vi phạm các quy tắc quốc tế và đòi hủy bỏ hiệp ước 1941 , đòi thực hiện trở lại hiệp ước 1991 nhưng cả 2 nước đó không chịu

Câu 48. Khái niệm chung về kênh đào quốc tế

các kênh đào được gọi là kênh đào quốc tế không phải là thuộc quyền sở hữu chung của các nước mà những kênh đào này vẫn thuộc chủ quyền của một nước nhất định nhưng chúng được sử dụng cho hoạt động hàng hải quốc tế và có ý nghĩa rất quan trọng về mặt hàng hải quốc tế vì vậy chúng được áp dụng theo những quy định mang tính chất quốc tế về chế độ hoạt động hàng hải ở kênh

các kênh đào này là những đầu mối quan trọng của các tuyến đường hàng hải quốc tế nối liền nhiều khu vực biển và đại dương quan trọng của thế giới và rút ngắn quãng đường của rất nhiều tuyến đường hàng hải quốc tế

ABOUT

Hỗ trợ ôn tập là một dự án phi lợi nhuận hướng tới cộng đồng.

Với mục đích đem đến kiến thức miễn phí cho tất cả mọi người, chúng tôi sẽ hỗ trợ các bạn tốt nhất trong lĩnh vực giáo dục bằng cách cung cấp cho các bạn tài liệu ôn tập miễn phí, đề cương ôn tập miễn phí.

Các bạn sẽ không cần phải lo về đề cương, về tài liệu, về sách,... Các bạn chỉ việc theo dõi và để lại yêu cầu cho đội nhóm chúng tôi, còn việc tìm kiếm và biên soạn tài liệu đã có chúng tôi lo!!!!

Hiện giờ, chúng tôi đang hỗ trợ về

1. Tài liệu ôn tập tiếng anh FREE.
2. Tài liệu ôn thi đại học FREE
3. Tài liệu ôn thi cấp 3 FREE
4. Đề cương ôn thi chương trình Đại học FREE.
5. Một số tài liệu khác.

Liên hệ và kết nối với chúng tôi:

- ✓ Facebook: facebook.com/HoTroOnTap
- ✓ Fanpage: facebook.com/HoTroOnTapPage
- ✓ Group: facebook.com/groups/HoTroOnTapGroup
- ✓ Website: hotroontap.com