

VILNIAUS UNIVERSITETAS

Indrė Isokaitė

**JŪROS ERDVIŲ REGLAMENTAVIMAS
TARPTAUTINĖJE IR LIETUVOS RESPUBLIKOS TEISĖJE**

Daktaro disertacija
Socialiniai mokslai, teisė (01S)

Vilnius, 2010

Disertacija rengta 2005-2009 metais Vilniaus universitete.

Mokslinis vadovas:

doc. dr. Dainius Žalimas (Vilniaus universitetas, socialiniai mokslai, teisė – 01S)

Konsultantas:

prof. dr. Saulius Katuoka (Mykolo Romerio universitetas, socialiniai mokslai, teisė – 01S)

IVADAS	7
I JŪROS ERDVIŲ TARPTAUTINIS TEISINIS REŽIMAS	21
1.1 Jūros ir vandenynai, kaip tarptautinės jūrų teisės objektas	21
1.1.1 Jūros vidaus vandenys	22
1.1.2 Teritorinė jūra	24
1.1.3 Gretutinė zona	26
1.1.4 Išskirtinė ekonominė zona	27
1.1.5 Kontinentinis šelfas	29
1.2 Tarptautinis jūros erdvių reglamentavimas	31
1.2.1 Universalios tarptautinės jūrų teisės sutartys	32
1.2.1.1 1982 m. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija	32
1.2.1.2 1958 m. Konvencija dėl teritorinės jūros ir gretutinės zonos, 1958 m. Konvencija dėl kontinentinio šelfo ir 1958 m. Konvencija dėl žvejybos ir gyvųjų išteklių apsaugos	37
1.2.2 Specialios tarptautinės jūrų teisės sutartys	39
1.2.2.1 Tarptautinės sutartys laivybos ir jūrų uostų srityje	41
1.2.2.2 Tarptautinės sutartys žmonių ir turto saugumo jūroje srityje	47
1.2.2.3 Tarptautinės sutartys kitose jūros erdvių režimo srityse	50
1.2.3 Europos Sąjungos dalyvavimas reglamentuojant jūros erdvių režimo klausimus	52
II BALTIJOS JŪROS ERDVIŲ REGLAMENTAVIMAS	63
2.1 Baltijos jūra: pagrindinės teisinės sąvokos ir jūros problemos	63
2.2 Pagrindinės tarptautinės sutartys Baltijos jūros erdvių režimo klausimais	69
2.3 Baltijos jūros erdvių režimo reglamentavimas	76
2.3.1 Jūros erdvių reglamentavimas Danijos Karalystėje	76
2.3.2 Jūros erdvių reglamentavimas Estijos Respublikoje	81
2.3.3 Jūros erdvių reglamentavimas Latvijos Respublikoje	83

2.3.4 Jūros erdvių reglamentavimas Lenkijos Respublikoje	85
2.3.5 Jūros erdvių reglamentavimas Rusijos Federacijoje	88
2.3.6 Jūros erdvių reglamentavimas Suomijos Respublikoje	90
2.3.7 Jūros erdvių reglamentavimas Švedijos Karalystėje	94
2.3.8 Jūros erdvių reglamentavimas Vokietijos Federacinėje Respublikoje	97
2.4 Jūros erdvių nacionalinio reglamentavimo Baltijos jūros valstybėse teisiniai ypatumai	100
III LIETUVOS JŪROS ERDVIŲ DELIMITAVIMAS	103
3.1 Lietuvos jūros erdvių delimitavimo raida ir reikšmė	103
3.2 Pagrindiniai jūros erdvių delimitavimo principai ir taisyklės	105
3.2.1 Jūros erdvių delimitavimo šaltiniai	105
3.2.2 Teisingumo reikalavimas ir kiti delimitavimo principai	107
3.2.3 Teritorinės jūros delimitavimas	112
3.2.4 Išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo delimitavimas	114
3.3 Lietuvos jūros erdvių delimitavimo problematika	118
3.3.1 Lietuvos jūros erdvių delimitavimas su Rusijos Federacija	118
3.3.2 Lietuvos jūros erdvių delimitavimas su Latvijos Respublika	125
3.3.3 Lietuvos jūros erdvių atribojimas su Švedijos Karalyste	135
IV JŪROS ERDVIŲ REGLAMENTAVIMAS LIETUVOS NACIONALINĖJE TEISĖJE IR TEISINIO REŽIMO ĮGYVENDINIMO PROBLEMAS	141
4.1 Pakrantės valstybės teisės ir pareigos pagal tarptautinę jūrų teisę ir nacionalinis reglamentavimas	141
4.1.1 Valstybės teisės ir pareigos teritorinės jūros ir gretutinės zonos atžvilgiu	143
4.1.2 Valstybės teisės ir pareigos išskirtinėje ekonominėje zonoje ir kontinentiniame šelfe	151
4.1.3 Nacionalinio reglamentavimo poreikis	155

4.2 Jūros erdvių reglamentavimo Lietuvoje raida ir pagrindai	160
4.3 Lietuvos valstybės suverenitetui priklausančių jūros erdvių reglamentavimas Lietuvos teisėje	166
4.3.1 Lietuvos jūros vidaus vandenų teisinis režimas: uosto klausimai	166
4.3.2 Teritorinės jūros ir gretutinės zonos reglamentavimas Lietuvos teisėje	178
4.4 Išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo reglamentavimo Lietuvos teisėje pagrindai	190
4.5 Pagrindinių Lietuvos jūros erdvių režimo sričių reglamentavimas	193
4.5.1 Ūkinės veiklos Lietuvos jūros erdvėse reglamentavimas	193
4.5.2 Gyvųjų išteklių apsauga, naudojimas ir valdymas	204
4.5.3 Moksliniai jūrų tyrinėjimai Lietuvos jūros erdvėse	211
4.5.4 Gelbėjimo jūroje darbų organizaciniai ir teisiniai aspektai	218
4.5.5 Teršimo incidentų jūroje likvidavimas	223
4.5.6 Atliekų laidojimas ir deginimas Lietuvos jūros erdvėse	227
4.5.7 Svarbiausi laivybos Lietuvos jūros erdvėse klausimai	230
4.6 Atsakomybė už Lietuvos jūros erdvių režimo pažeidimus	241
IŠVADOS IR PASIŪLYMAI	251
PRIEDAI	259
1. Baltijos jūros regiono valstybės	259
2. Baltijos jūros regiono valstybės: sienos jūroje	260
3. Vokietijos Federacinės Respublikos jūros erdvių atribojimo Šiaurės jūroje schema su korekcijų metmenimis iki Tarptautinio Teisingumo Teismo sprendimo Šiaurės jūros kontinentinio šelfo byloje	261
4. Vokietijos Federacinės Respublikos jūros erdvių atribojimo Šiaurės jūroje schema pagal 1969 m. Tarptautinio Teisingumo Teismo sprendimą Šiaurės jūros kontinentinio šelfo byloje	262
5. Lietuvos Respublikos jūros erdvių Baltijos jūroje delimitavimo schema	263

LITERATŪROS IR KITŲ ŠALTINIŲ SĄRAŠAS	264
1. Norminė medžiaga	264
2. Teismų praktika	289
3. Specialioji literatūra ir kiti šaltiniai	290
AUTORĖS MOKSLINIŲ PUBLIKACIJŲ DISERTACIJOS TEMA SĄRAŠAS	306

ĮVADAS

Tiriamos problemos pagrindimas. Tyrimo objektas, darbo tikslas ir uždaviniai. Lietuva dažnai vadinama jūrine valstybe, tačiau atsakyti, ar tikrai neklystama taip įvardijant šalį, galima tik įsigilinus į sąvokos „jūrinė valstybė“ reikšmę. Vien tai, jog valstybės pakrantę skalauja jūra, tos šalies jūrine savaine nepaverčia. Jūrinės valstybės sąvoka siejama su giliomis jūrinės valstybės tradicijomis, jūriniu verslu, jo vieta bendroje valstybės ekonomikoje, jūros vaidmeniu šaliai ir jos gyventojams apskritai, nuo ko priklauso ir tai, ar galima kalbėti apie jūrinę tautą. Tačiau netgi jeigu dėl to, ar Lietuvą galima vadinti jūrine valstybe, gali būti diskutuojama¹, bet kuriuo atveju neabejotinai jūra Lietuvai visais laikais buvo ir išlieka ypatingos reikšmės, ji yra išskirtinės svarbos daugybei valstybės gyvenimo sričių, nuo turizmo, rekreacinės veiklos iki valstybės ekonomikos ar saugumo. Lietuva buvo ir yra pakrantės valstybė. O kiekvienai pakrantės valstybei įvairių „jūrinių“ klausimų – uostų, laivybos, žvejybos, jūros aplinkos apsaugos ir daugelio kitų – sprendimas visada išlieka aktualus. Dauguma šių klausimų yra susiję su jūrų naudojimu ir įvairiais pakrantės ir kitų valstybių veiksmais ar veikla jūroje, jų teisėmis ir pareigomis, – visa tai kartu ir sudaro jūros erdvių režimą.

Lietuvos Respublikos („LR“) jūros erdvių reglamentavimo problematika iš dalies sąlygota valstybės istorijos. Lietuvos jūros erdvių atribojimas, nors dabar iš esmės jau beveik užbaigtas, buvo pirmas ir pagrindinis jūros erdvių klausimas, kurį 1990 m. nepriklausomybę atkūrusiai valstybei teko spręsti pirmą kartą, neturint nei patirties šioje srityje, nei praktikos, nei pakankamai specialistų. Tarpukario laikotarpiu jūrų sienos reikšmės beveik neturėjo, išskirtinė ekonominė zona ir kontinentinis šelfas tuomet nebuvo atribojami. Įvairiuose lygmenyse plačiai diskutuotos Latvijos-Lietuvos derybos dėl sienos jūroje, galiausiai pasirašytos delimitavimo sutarties neratifikavimas Latvijoje, jūros erdvių atribojimo nebuvimas

¹ Sarafinas G. Ar Lietuva – jūrinė valstybė? 2005 m. rugpjūčio 4 d. savaitraštis „Veidas“, Nr. 31.

prieškario Lietuvoje, Tarptautinį Teisingumo Teismą dažnai pasiekiantys valstybių ginčai dėl jūros erdvių delimitavimo ir galiausiai pats delimitavimo proceso sudėtingumas ir subtilumas – tai tik keletas aspektų, paskatinusių giliau, nuosekliai, išsamiai ir sistemiškai pasirinktomis kryptimis išnagrinėti Lietuvos jūros erdvių delimitavimo klausimus teorijos ir praktikos kontekste.

Jūros erdvių, kuriose galioja Lietuvos suverenitetas, suverenios teisės ir (ar) jurisdikcija, atribojimas tik apibrėžė erdvę, o joje dar reikėjo nustatyti daugybę klausimų apimančių valstybių, laivų, asmenų ir organizacijų veiklos ir veiksmų jūroje režimą, ir jį Lietuvai teko greitai pertvarkyti arba kurti iš naujo. Iš Sovietų Sąjungos okupacijos išsivadavusiai valstybei visa tai buvo visiškai naujas uždavinys, ji nebuvo pagrindinių tarptautinių jūrinių organizacijų nare ir nedalyvavo tarptautinėse jūrų teisės konvencijose, o Klaipėdos uostas turėjo toliau priimti ir aptarnauti užsienio laivus, užsienio valstybės kreipėsi dėl mokslinių jūrų tyrinėjimų Lietuvos jūros erdvėse, žvejybos laivai kasdien į jūrą išplaukdavo laimikio, bet kurią akimirką galėjo tekti organizuoti taršos incidento likvidavimą, žmonių ar laivo gelbėjimo operaciją. Ir tai tik keli pavyzdžiai jūros erdvių režimo sričių, kurių reglamentavimo spragas iš dalies užpildydavo anksčiau nusistovėjusi praktika arba *ad hoc* sprendimai, ir kurių reglamentavimo ir įgyvendinimo mechanizmo sukūrimas valstybei buvo nemažas iššūkis. Nors iki dabar šioje srityje nuveikta daug, nemaža dalimi dėl minėtų priežasčių sukurtas reglamentavimas neišvengė segmentiškumo, nuoseklaus, kompleksinio ir sisteminio požiūrio stokos, kai kurios jūros erdvių režimo sritys reglamentuotos vos prieš kelerius metus, o kai kurios apskritai dar nesulaukė Lietuvos įstatymų leidėjo dėmesio.

Jūros erdvių režimo pagrindus tarptautiniu mastu reglamentavusi visuotinė pasaulio jūrų ir vandenynų konstitucija įvardijama 1982 m. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija² (disertacijoje toliau vadinama „Jūrų teisės

² Valstybės žinios, 2003, Nr. 107-4786; 1982 m. Konvencijos tekstas Jungtinių Tautų Organizacijos oficialiomis kalbomis, informacija apie valstybių dalyvavimą Konvencijoje bei kita su Konvencija susijusi informacija pateikiama Jungtinių Tautų Organizacijos (padalinio vandenynų reikalams ir jūrų teisei) interneto svetainėje:

konvencija“, „1982 m. Konvencija“ arba kartais tiesiog „Konvencija“) pakrantės valstybėms suteikė teisių, o taip pat jas įpareigojo. Jūrų teisės konvencijoje įtvirtintų teisių ir pareigų įgyvendinimo Lietuvos teisėje analizė aktuali ir įdomi ne tik dėl jūros reikšmės ir vaidmens valstybėje ir dėl to, kad valstybių teisės ir pareigos jūroje sudaro jūros erdvių režimo esmę, bet ir todėl, kad Lietuva Konvenciją ratifikavo vos prieš šešerius metus³. Tačiau imtis Lietuvos tarptautinių įsipareigojimų įgyvendinimo ir jūros erdvių reglamentavimo analizės smarkiai paskatino ir nereti įvykiai, kai kitos, dažnai kaimyninės, valstybės pažeidžia Lietuvos teises jos jūros erdvėse ar kyla tokio pažeidimo grėsmė įvairiais atvejais, tačiau Lietuvai būna sudėtinga tinkamai apginti savo teises ir teisėtus interesus, o taip iš dalies yra dėl tinkamo nacionalinio reglamentavimo ir jo vykdymo užtikrinimo mechanizmo trūkumo. Čia paminėtinas didelio dėmesio ir Lietuvos pasipriešinimo susilaukęs Europos Šiaurės srovės dujotiekis Baltijos jūros dugnu, gyvųjų ir negyvųjų išteklių apsaugos ir kontrolės Lietuvos išskirtinėje ekonominėje zonoje spragos, riboti pajėgumai ir organizacinės problemos taršos incidentų likvidavimo ir žmonių bei turto gelbėjimo jūroje akivaizdoje ir kiti panašūs pavyzdžiai.

Taigi šio mokslinio darbo tikslas yra Lietuvos suverenitetui ir (ar) jurisdikcijai priklausančių tarptautinėje jūrų teisėje išskiriamų jūros erdvių – jūros vidaus vandenių, teritorinės jūros, gretutinės zonos, išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo – režimo reglamentavimo nacionalinėje teisėje sisteminė ir kompleksinė analizė tarptautinio jūros erdvių režimo fone ir atsižvelgiant į jūros erdvių režimo reglamentavimą Baltijos jūros regione. Jūros erdvių teisinio režimo esmę sudaro pakrantės ir kitų valstybių teisių ir pareigų jūros erdvėse nustatymas, o pirmoji ir pagrindinė pakrantės valstybės užduotis jūros erdvių atžvilgiu yra jų delimitavimas, kuris yra prielaida jūros erdvių režimo nustatymui, o taip pat reikalingas valstybės

<http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm>

³ Lietuva Konvenciją ratifikavo 2003 m. rugsėjo 9 d. įstatymu, įsigaliojusiu 2003 m. lapkričio 11 d.; pagal Konvencijos 308 straipsnyje nustatytą tvarką, Lietuvai ji įsigaliojo 2003 m. gruodžio 12 d.

suverenitetui ir teisėms įgyvendinti. Todėl pažymėtina, kad šios disertacijos tikslais jūros erdvių teisinio režimo samprata apima jūros erdvių atribojimą su kaimyninėmis valstybėmis ir (delimituotų) jūros erdvių pagrindinių režimo sričių – jūros naudojimo ir veiklos jūroje – klausimus, o jie yra šie: jūrų uosto režimas ir laivų Lietuvos jūros erdvėse judėjimo klausimai (taikus plaukimas teritorine jūra, įplaukimas į uostą, buvimo jame ir išplaukimo reikalavimai ir pan.), pagrindiniai laivybos aspektai (daugiausia saugi laivyba, taip pat taršos iš laivų prevencija), ūkinė veikla jūroje (kabelių ir vamzdynų tiesimas, statinių ir įrenginių statymas ir pan.), išteklių valdymas, naudojimas ir susiję klausimai (daugiausia žvejybos), moksliniai jūrų tyrinėjimai, gelbėjimo (žmonių ir turto) jūroje operacijos, taršos incidentų jūroje likvidavimo darbai, atliekų deginimas ir laidojimas jūroje.

Pirmiausia paminėtinas jūros erdvių teisinio režimo ypatumas yra šio režimo tarptautinis pobūdis, nes atribojant jūros erdves ir reglamentuojant jų režimą, tiesiog būtinos, atitinkamai, kelių valstybių ar visų regiono valstybių, kartais ir visos tarptautinės bendrijos kolektyvinės pastangos, sprendimai ir veiksmai. Darbe ir nagrinėjamos tos jūros erdvių režimo sritys, kurias apima pakrantės valstybės jurisdikcija ir (ar) suverenitetas, kurios yra susijusios su jūrų naudojimu (veikla jūroje) ir turi tarptautinį aspektą. Todėl į tyrimo objektą neįeina atvirosios jūros klausimai (pavyzdžiui, Lietuvos jurisdikcija atvirojoje jūroje esantiems su Lietuvos vėliava plaukiojantiems laivams, o ir dėl to, kad Baltijos jūroje atvirosios jūros nėra), be to, tokie klausimai, kaip, pavyzdžiui, jūros aplinkos apsauga, taip pat įvairūs techninio pobūdžio reikalavimai (laivams, uostui ir pan.), organizaciniai, administraciniai (laivų registracijos, kompetentingų institucijų veiklos ir pan.) ir panašūs klausimai šio darbo tikslais į jūros erdvių režimo sampratą neįeina, nes yra susiję ne tiek su jūros erdvių režimu, kiek su laivyba, vėliavos valstybės jurisdikcija laivams ir kitais į darbo objektą nepatenkančiais aspektais. Vis tik kai kurie iš tokių klausimų šios mokslinės analizės tam tikra dalimi apimami, kiek jie patenka į Lietuvos jūros erdves, dažniausiai kaip neatsiejamai susiję su darbe nagrinėjamomis pagrindinėmis jūros erdvių režimo sritimis (pavyzdžiui, jūros aplinkos apsauga

– dėl fundamentalaus šios srities pobūdžio ir esminės svarbos ypatingai Baltijos jūrai ir bet kuriai veiklai joje, taršos iš laivų prevencija – kaip neatsiejamai susijusi su laivyba ir pan.).

Turbūt svarbiausias jūros erdvių teisinio režimo ypatumas yra tai, kad visi jūros erdvių teisinio režimo klausimai yra glaudžiai tarpusavyje susiję. Todėl neatsitiktinai Jūrų teisės konvencijos preambulėje pažymėta, kad „*jūros erdvių problemos yra glaudžiai tarpusavyje susijusios ir turi būti nagrinėjamos kaip visuma*“ (išskirta autorės). Šis teiginys disertacijai tapo kertiniu: pripažindamas glaudų visų jūros erdvių režimo sričių ryšį, jis patvirtino pagrįstą pasirinkimą kompleksiskai ir sistemiškai išnagrinėti esminius jūros erdvių režimo klausimus viename darbe, o tai pasiekti iškelti atitinkami darbo uždaviniai, pasirinkta tam tinkama struktūra ir metodai.

Siekiant aukščiau nurodyto disertacijos tikslo, pagrindiniai šio mokslinio tyrimo uždaviniai yra tokie:

1. Išskirti ir aptarti pagrindines tarptautines universalias ir specialias sutartis, reglamentuojančias svarbiausias jūros erdvių režimo sritis, ir apžvelgti Europos Sąjungos („ES“) teisės aktus šioje srityje, kaip jūros erdvių režimo „tarptautinius teisinius rėmus“, kuriuose nagrinėtinas jūros erdvių režimo reglamentavimas Lietuvoje;

2. Apžvelgti jūros erdvių režimo klausimų sprendimą Baltijos jūros regione, šio regiono pakrantės valstybių bendradarbiavimą ir jūros erdvių reglamentavimo visų Baltijos jūros pakrantės valstybių nacionalinėje teisėje ypatumus, kaip kontekstą vertinti jūros erdvių reglamentavimą Lietuvoje;

3. Nuosekliai ir išsamiai išnagrinėti Lietuvos jūros erdvių delimitavimo su Latvijos Respublika, Rusijos Federacija ir Švedijos Karalyste raidą bei derybose pasiektus susitarimus jūros erdvių delimitavimo teorijos ir praktikos kontekste, atsižvelgiant į Tarptautinio Teisingumo Teismo jurisprudenciją, įvertinant atskirus derybų etapus ir probleminius aspektus bei galutinį delimitavimo sutarčių įteisinimą;

4. Išskirti ir aptarti Jūrų teisės konvencijoje pakrantės valstybei numatytas pagrindines teises ir pareigas kiekvienos jūros erdvės atžvilgiu,

pagrįsti nacionalinio reglamentavimo poreikį ir įvertinti Lietuvos pasinaudojimą šios fundamentalios tarptautinės jūrų teisės sutarties suteikiamomis galimybėmis bei joje numatytų įsipareigojimų vykdymą;

5. Išanalizuoti (atskleidžiant reglamentavimo spragas ir kitus trūkumus ir pateikiant praktinių pavyzdžių) esamą pagrindinių jūros erdvių režimo sričių reglamentavimą Lietuvoje, būtent, jūros vidaus vandenų atžvilgiu – uosto režimą (užsienio komercinių, karo ir kitų valstybinių laivų įplaukimą į uostą ir buvimo jame tvarką, uosto valstybės kontrolę ir pan.); teritorinėje jūroje – daugiausia taikų plaukimą, karo laivų plaukimą, šios jūros erdvės apsaugą ir kontrolę; gretutinėje zonoje, o taip pat išskirtinėje ekonominėje zonoje ir kontinentiniame šelfe – esamus šių jūros erdvių reglamentavimo pagrindus; ir visų Lietuvos jūros erdvių atžvilgiu bendrai – išanalizuoti šių pagrindinių jūros erdvių režimo sričių reglamentavimą: ūkinės veiklos Lietuvos jūros erdvėse (kabelių ir vamzdynų tiesimą, įvairių statinių ir įrenginių statymą, gamtinių išteklių naudojimą); gyvųjų išteklių (žuvininkystės) valdymo, naudojimo ir apsaugos; mokslinių jūrų tyrinėjimų; žmonių ir turto gelbėjimo jūroje; teršimo incidentų likvidavimo; atliekų laidojimo ir deginimo jūroje; saugios laivybos Lietuvos jūros erdvėse ir susijusius klausimus; ir pabaigoje aptarti bei bendrais bruožais įvertinti atsakomybės už jūros erdvių režimo pažeidimus reglamentavimą Lietuvos nacionalinėje teisėje.

6. Mokslinės analizės eigoje išryškinius Lietuvos jūros erdvių režimo reglamentavimo teisės aktuose spragas ir įgyvendinimo praktikoje problemas, pateikti galimus šių trūkumų šalinimo pasiūlymus.

Disertacijos struktūra. Disertaciją sudaro įvadas, kuriame (pagal Lietuvoje ginamoms disertacijoms nustatytus reikalavimus) be kitų klausimų pateikiama panašiomis temomis atliktų tyrimų apžvalga ir aptariama šios mokslinės analizės metodika, keturios pagrindinės darbo dalys ir tyrimo rezultatai – išvados bei analizėje nustatytų problemų sprendimo pasiūlymai. Pabaigoje pridedamas darbe naudotų šaltinių sąrašas ir kai kuriuos nagrinėtus

klausimus geriau padėsiantys suprasti priedai (žemėlapiai), o taip pat autorės mokslinių publikacijų disertacijos tema sąrašas.

Jūrų ir vandenynų naudojimui esant tarptautinio pobūdžio savo prigimtimi, nacionalinis jūros erdvių režimo reglamentavimas neabejotinai remiasi tarptautinėmis normomis. Dėl šios priežasties pirmoji darbo dalis yra skiriama pagrindiniams tarptautiniams jūros erdvių teisinio režimo reglamentavimo šaltiniams, juose įtvirtintiems principams ir esminėms nuostatomis. Čia aptariamos svarbiausios tarptautinės universalios sutartys, įtvirtinančios jūros erdvių režimo pagrindus, pagrindinės specialios sutartys, reglamentuojančios atskiras jūros erdvių režimo sritis (pavyzdžiui, laivybos, žmonių ir turto gelbėjimo jūroje). Šių sutarčių apžvalgoje stengiamasi išskirti tas jų nuostatas, kurios pakrantės valstybėms įtvirtina įpareigojimų ar suteikia teisių ar kurios kitokiu būdu įtakoja nacionalinį jūros erdvių režimo reglamentavimą. Kadangi Europos Sąjunga taip pat dalyvauja reglamentuojant jūros erdvių klausimus, čia apžvelgiama ir šios ES „kompetencijos“ apimtis ir įtaka valstybėms. Be to, šio skyriaus pradžioje trumpai paaiškinama atskirų jūros erdvių, kurių režimui skirtas visas darbas, atsiradimas ir samprata, tačiau tik kaip priemonės toliau darbe padėsiančios geriau suvokti jūros erdvių režimo esmę.

Kadangi tarptautinis reglamentavimas negali aprėpti kiekvieno regiono specifikos ir į ją atsižvelgti, svarbią vietą jūros erdvių režimo reglamentavimui Lietuvoje užima Baltijos jūros pakrantės valstybių bendradarbiavimas ir regioninis jūros erdvių režimo klausimų sprendimas. Todėl antroji darbo dalis skirta būtent Baltijos jūros erdvių teisinio režimo klausimams, t.y. pagrindinių Baltijos jūrai skirtų tarptautinių sutarčių nuostatomis, reikšmingoms jūros erdvių teisiniui režimui, o taip pat visų Baltijos jūros valstybių jūros erdvių teisinio režimo reglamentavimo praktikai ir specifikai. Čia jokia būdu nesiekama išnagrinėti šių valstybių visų jūros erdvių režimo sričių reglamentavimo, o tik apžvelgti jūros erdvių reglamentavimo pagrindus. Taigi nuo universalaus lygmens antrojoje dalyje pereinama prie regioninio, taip siekiant nustatyti specifines Baltijos jūros erdvių režimo problemas ir

svarbiausius klausimus bei jų reglamentavimo tendencijas ir ypatumus Baltijos valstybėse, kaip kontekstą tolesnei jau tik Lietuvos jūros erdvių teisinio režimo klausimų analizei.

Trečiojoje darbo dalyje nagrinėjamas pirminis jūros erdvių teisinio režimo klausimas, pagrindinė pakrantės valstybės užduotis jūros erdvių atžvilgiu ir apskritai viena iš aktualiausių tarptautinės jūrų teisės temų – jūros erdvių delimitavimas. Lietuvos teritorinės jūros, kontinentinio šelfo ir išskirtinės ekonominės zonos delimitavimo aspektai atskleidžiami delimitavimo teorijos ir praktikos kontekste. Taigi delimitavimo klausimai nagrinėjami atliekant išsamią jūros erdvių delimitavimo teorijos ir praktikos analizę, visapusiškai atskleidžiant esminių delimitavimo principų ir reikalavimų esmę, nuosekliai aptariant derybų su Rusijos Federacija, Latvijos Respublika ir konsultacijų su Švedijos Karalyste dėl, atitinkamai, teritorinės jūros, išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo delimitavimo Baltijos jūroje, raidą ir problematiką bei parodant priimtų sprendimų ryšį su tarptautine delimitavimo teorija ir praktika.

Aptarus Lietuvos jūros erdvių delimitavimą, ketvirtojoje dalyje nagrinėjami (atribotų) Lietuvos jūros erdvių teisinio režimo klausimai. Daugiausia dėmesio skiriama pagrindinių, jau minėtų, jūros erdvių režimo sričių reglamentavimui Lietuvos teisės aktuose. Čia taip pat siekiama išsiaiškinti, ar Lietuva yra įgyvendinusi pakrantės valstybės teises ir vykdo įsipareigojimus pagal tarptautinius teisės aktus, ar pakankamai turi nacionalinių instrumentų, kokios pagrindinės tokio neįgyvendinimo ar nevykdymo aplinkybės, poreikis ar reikšmė. Vertinamas Lietuvos pasinaudojimas Jūrų teisės konvencijos pakrantės valstybėms suteikiamomis galimybėmis, Konvencijoje numatytų įsipareigojimų vykdymas, nacionalinio reglamentavimo Lietuvoje pakankamumas. Teisinės bazės analizė praturtinama ryškiausių atskirų sričių nuostatų įgyvendinimo praktikoje problemų aptarimu, kitais praktikos pavyzdžiais. Pažymėtina, kad čia nesiekama išnagrinėti visų jūros erdvių režimo sričių reglamentavimo klausimų, kiekvienos iš tarptautinėse sutartyse numatytų pakrantės valstybės teisių ir pareigų

įgyvendinimo Lietuvoje ir, juo labiau, visų su tuo susijusių problemų, tačiau vertinamas tik jau minėtų pagrindinių jūros erdvių režimo sričių reglamentavimas. Ketvirtoji darbo dalis baigiama bendru atsakomybės už jūros erdvių režimo pažeidimus aptarimu.

Darbo aktualumas, naujumas ir reikšmė. Disertacijos tema atliktų tyrimų apžvalga. Aukščiau nurodytu tikslu ir aspektais ši disertacija yra naujas ir originalus mokslinis tyrimas, kuriuo pasirinktomis tyrimo kryptimis siekiama kompleksinės ir sisteminės Lietuvos jūros erdvių reglamentavimo analizės. Kita vertus, kai kurios į plačią analizės apimtį įeinančios atskiros temos nėra naujos ta prasme, kad pavyzdžiui, apie atskirų valstybių jūros erdves ir jų režimo klausimus reglamentuojančius teisės aktus jau rašyta daugiausia užsienio autorių, o Lietuvoje panašiomis temomis rengta mokslo (daugiausia magistro) darbai. Vis tik iki šiol Lietuvoje nėra parengta panašaus turinio ar tyrimo objekto daktaro disertacijų, kurių tarptautinės jūrų teisės temomis Lietuvoje apskritai yra labai mažai. Dažniausiai moksliniam tyrimui pasirenkamas konkretus jūrų teisės klausimas ar jūros erdvių režimo aspektas ar sritis, pavyzdžiui, laivyba arba jūros aplinkos apsauga, ir čia galima paminėti naujausią tarptautinės jūrų teisės srityje disertaciją „Baltijos jūros aplinkos apsauga pagal 1992 m. Helsinkio konvenciją ir Europos Bendrijos teisę“, parengtą dr. Skirmantės Klumbytės (2008 m.); taip pat paminėtina prof. dr. Sauliaus Katuokos disertacija „Valstybių bendradarbiavimo Baltijos jūroje tarptautiniai teisiniai pagrindai“ (1981 m.). Skirtingai nuo jų, šia disertacija siekiama pateikti išsamią, sistemingą ir kompleksinę pagrindinių Lietuvos jūros erdvių teisinio režimo sričių reglamentavimo ir praktinių problemų analizę pasirinktomis tyrimo kryptimis tarptautinio universalaus ir regioninio jūros erdvių režimo fone. Atkreiptinas dėmesys, kad iki šiol dar niekas nenagrinėjo Lietuvos jūros erdvių delimitavimo klausimų ir nevertino nacionalinio jūros erdvių reglamentavimo atitikties tarptautinės ir ES teisės normoms ir esamo reglamentavimo pakankamumo šioje srityje.

Dėl visų jau išvardintų priežasčių jūros erdvių teisinio režimo, o taip pat ir šios disertacijos temos aktualumo ir reikšmės papildomai įrodinėti iš esmės

netenka. Pakanka vien priminti, kad valstybės jūros erdvių nustatymas atribojant jas su kaimyninėmis valstybėmis apibrėžia tas jūros zonas, kuriose bus taikoma dalinė ar visiška pakrantės valstybės jurisdikcija, suverenitetas ar suverenios teisės. O kiekvienos jūros erdvės režimo reglamentavimo tinkamumas neabejotinai nulemia pakrantės valstybės teisių įgyvenimo galimybes ir teisėtų interesų apsaugos lygį. Autorės manymu, šiame darbe atlikto mokslinio tyrimo ribos ir daugialypės analizės įvairiapusės kryptys gali tapti ir pagrindiniu disertacijos privalumu, ir kartu galimos oponentų kritikos argumentu daugiausia dėl užsibrėžto tikslo apimties ir galbūt sumanymo rizikingumo. Tačiau autorė tikisi, kad ši originali, informatyvi, išsami, kompleksinė ir sisteminė analizė turėtų sutalpinti savyje pagrindinius Lietuvos jūros erdvių teisinio režimo aspektus ir atkreipti dėmesį į aktualiausias problemas, ir bus naudinga tiek mokslo bendruomenei, tiek su įvairiais jūros erdvių režimo klausimais susiduriantiems praktikams, nes joje pateikiama ir esamo reglamentavimo Lietuvoje tobulinimo pasiūlymų, o kartu galbūt paskatins ir kitus tyrėjus gilintis į atskirus jūros erdvių režimo aspektus.

Ginamieji disertacijos teiginiai yra šie:

1. Jūros erdvių režimui yra būdingas tarptautinis pobūdis ir glaudus jo atskirų sričių ryšys, taip pat „erdvinio“ ir „funkcinio“ požiūrių persipynimas. Nacionalinėje teisėje yra svarbu užtikrinti iš skirtingų tarptautinio bendradarbiavimo lygmenų ir formų kylančių įsipareigojimų įvairiose jūros erdvių režimo srityse įgyvendinimą ir visų šių normų suderinamumą tarpusavyje.

2. Nacionalinio jūros erdvių klausimų reglamentavimo „savarankiškumas“ mažėja tolstant nuo valstybės pakrantės: valstybės suverenitetui priklausančiuose jūros vidaus vandenyse bei teritorinėje jūroje pakrantės valstybė daug normų gali priimti savarankiškai, o pakrantės valstybės jurisdikcijai priklausančiuose išskirtinėje ekonominėje zonoje ir kontinentiniame šelfe nacionalinis reglamentavimas didele dalimi turi remtis tarptautinėmis normomis.

3. Jūros erdvių tarptautinis ir nacionalinis režimas turi užtikrinti teisingą pakrantės valstybės išskirtinių teisių jos jūros erdvėse ir tarptautinių įsipareigojimų jų atžvilgiu bei kitų valstybių teisių ir pareigų pakrantės valstybės jūros erdvėse balansą, o taip pat išlaikyti ir tinkamą kiekvienos valstybės teisių ir pareigų pusiausvyrą.

4. Jūrų teisės konvencija besiremiantis joje numatytų nacionalinėje teisėje reglamentuotinių klausimų reglamentavimas LR teisėje yra būtinas tiek pakrantės valstybės teisių ir teisėtų interesų apaugai ir gynybai, tiek ir kitų valstybių joms suteikiamų teisių šiose jūros erdvėse įgyvendinimui.

5. Lietuvos jūros erdvių delimitavimas papildė tarptautinę jūros erdvių delimitavimo praktiką teisingumo principo aiškinimu ir taikymu, patvirtino savarankiškos jūros erdvių delimitavimo teisės egzistavimą, parodė, kad aukščiausių derybų valstybių pareigūnų neoficialūs susitarimai nėra privalomi derybų šalims, ir nepriklausomybę atkūrusios suverenios valstybės jūros erdvių atribojimui neturi įtakos ją anksčiau okupavusios ir aneksavusios valstybės sudaryti susitarimai su trečiosiomis šalimis ir jos neįpareigoja, tuo pačiu palikdamas indėlį ir tarptautinėje sutarčių teisėje.

6. Jūros erdvių reglamentavimas nacionalinėje teisėje gali būti dvejopo pobūdžio: „zoninis“ („erdvinis“), kai kiekvienai jūros erdvei apibrėžti ir jos teisiniam režimui ar jo pagrindams nustatyti skiriamas atskiras įstatymas, ir „sritinis“ arba „sektorinis“ („teminis“), kai valstybėje atskirus jūros erdvių teisinio režimo aspektus reglamentuojančios nuostatos įterpiamos į kitų sričių įstatymus. Pastarasis dažnai nulemia reglamentavimo spragas ir kitus trūkumus, o zonis reglamentavimas padeda sukurti sisteminių ir išsamų jūros erdvių režimo reguliavimą.

7. Lietuva yra vienintelė Baltijos jūros valstybė, kurioje nėra nė vieno atskiro įstatymo, skirto jos jūros erdvėms, kuriame būtų sistemiškai ir aiškiai reglamentuotas jų režimas. Lietuvos jūros erdvių teisiniam režimui yra būdingas segmentiškumas, reglamentavimo spragos, iš dalies sąlygotos jo kūrimo skubos ir nenuoseklumo nuo nepriklausomybės atkūrimo 1990 m. Pakankamai išsamus tik valstybės suverenitetui priklausančių jūros erdvių

reglamentavimas, o išskirtinės ekonominės zonos ir ypatingai kontinentinio šelfo režimo reglamentavimas yra labai skurdus.

8. Jūros erdvių režimo reglamentavimo trūkumus Lietuvoje galėtų ir turėtų užpildyti atskiro pamatinio įstatymo, kuris apibrėžtų Lietuvos jūros erdves ir konkretizuotų jų teisinį režimą ar nustatytų jo pagrindus bei užpildytų kitas spragas, priėmimas arba kitoks esamo sektorinio reglamentavimo tobulinimas papildant ar koreguojant atitinkamus galiojančius teisės aktus, įskaitant ir reglamentuojančius atsakomybę už jūros erdvių režimo pažeidimus.

Mokslinio tyrimo metodika. Atskleisti disertacijos temą, pasiekti tyrimo tikslą ir įgyvendinti uždavinius padėjo darbe naudoti įvairūs mokslinės analizės metodai – sisteminis, teleologinis, aprašomasis, istorinis, loginis, lyginamosios analizės ir kiti, iš kurių vieni ar kiti ar keli metodai kartu dominuoja skirtingose darbo dalyse, skyriuose ar poskyriuose.

Jūros erdvių režimo klausimus reglamentuojančių tarptautinių sutarčių apžvalga pirmajame skyriuje daugiausia remiasi aprašomuoju, taip pat teleologiniu metodu, Europos Sąjungos dalyvavimas jūros erdvių režimo klausimų reglamentavime – aprašomuoju, sisteminės analizės, loginiu. Baltijos jūros erdvių reglamentavimas – daugiausia sisteminės analizės, lyginamuoju, aprašomuoju. Jūros erdvių delimitavimas nagrinėjamas tiek istorinio, chronologinio metodų pagalba, tiek ir analizės, sisteminiu, lyginamuoju. Visi analizės metodai persipina ketvirtojoje dalyje: čia istorinis metodas naudojamas aptariant Lietuvos jūros erdvių reglamentavimo kūrimo pradžią, teisės aktų nagrinėjimas grindžiamas sisteminė analize, taip pat remiantis teleologiniu, loginiu metodais. Loginis metodas naudojamas visame darbe, nes jis būtinas darant išvadas, pateikiant apibendrinimus ir pasiūlymus, apskritai siekiant darbo tikslų. Kadangi visi jūros erdvių klausimai glaudžiai tarpusavyje susiję ir jūros erdvių režimo sritys turi būti nagrinėjamos kaip visuma, ypatingai sisteminės analizės metodu grindžiami tiek atskiruose skyriuose ir poskyriuose nagrinėti klausimai ir problemos, tiek ir viso mokslinio tyrimo struktūra.

Darbe taikyti ir empiriniai tyrimo metodai, tarp kurių paminėtinas interviu – konsultacijos su Lietuvos kompetentingų institucijų atstovais ir kitais jūrų teisės specialistais (LR užsienio reikalų ministerijos Rytų kaimynystės politikos departamento direktoriaus pavaduotoju, Komisijos LR valstybės sienai delimituoti ir demarkuoti bei ekonominei zonai Baltijos jūroje nustatyti pirmininku doc. dr. Zenonu Kumetaičiu, Lietuvos saugios laivybos administracijos Tarptautinių ryšių skyriaus vedėju dr. Mindaugu Česnauskiu, LR krašto apsaugos viceministru p. Vytautu Umbrasu) dėl darbu aktualių klausimų, su kuriais jie tiesiogiai susiduria savo veikloje, ir dokumentinės analizės metodas, naudotas nagrinėjant daugiausia LR užsienio reikalų ministerijos archyvo medžiagą, taip pat teisės aktus ir jų aiškinamuosius raštus.

Mokslinei analizei naudoti šaltiniai. Darbe naudotų šaltinių visuma apima įvairias jų rūšis, tačiau svarbiausią šaltinių dalį sudaro norminė medžiaga, t.y. jūros erdvių režimo klausimus reglamentuojančios tarptautinės sutartys ir LR teisės aktai. Tai – tiek tarptautinės universalios, tiek specialios bei regioninės tarptautinės sutartys, o taip pat ES teisės aktai bei Baltijos jūros valstybių nacionalinės teisės aktai ir didelė Lietuvos teisės aktų grupė. Kas dėl Baltijos regiono pakrantės valstybių teisės aktų, pažymėtina, kad atsižvelgiant į valstybių pareigą deponuoti Jungtinių Tautų Organizacijos Generaliniam sekretoriui atitinkamą informaciją apie jūros erdves (jų ribas), daugiausia ir remiamasi būtent šiais valstybių deponuotais teisės aktais jūros erdvių klausimais, skelbiamais ir atnaujinamais Jungtinių Tautų interneto svetainėje, nes kitokiu būdu tokių nacionalinių įstatymų vertimai į pagrindines užsienio kalbas sunkiai prieinami.

Kita naudotų teisės šaltinių dalis yra įvairi specialioji literatūra – vadovėliai, monografijos, studijos, publikacijos. Didžioji šiam darbui naudotos medžiagos apie atskirus jūros erdvių režimo klausimus dalis yra sukaupta Utrechto universiteto (Nyderlanduose) bibliotekoje autorės stažuočės šio universiteto Nyderlandų Jūrų teisės institute metu. Atskiros tarptautinio jūros erdvių režimo sritys, kaip jūrų teisės pagrindas ir esmė, analizuotos įvairiais aspektais ir apimtimi tiek užsienio, tiek kai kurių Lietuvos autorių. Paminėtina,

kad iš Europos mokslininkų Baltijos jūros regiono valstybių jūros erdvių ir jūrų teisės klausimus apskritai daug nagrinėjo savo darbuose, pavyzdžiui, dr. Malgosia Fitzmaurice, delimitavimo klausimus – dr. Alex G. Oude Elferink. Tarptautinėmis pastangomis yra rengta atskirų valstybių teisės aktų, reglamentuojančių tam tikrus jūrų teisės klausimus, apžvalgų ir įvairių studijų, tačiau vėlgi dažniausiai konkrečiu aspektu, pavyzdžiui, taršos iš laivų (Franckx E., Pauwels A. knygoje „Vessel-Source Pollution and Coastal State Jurisdiction in the South-Eastern Baltic Sea“ (2006) taršos iš laivų ir pakrantės valstybės jurisdikcijos reglamentavimo Lietuvoje apžvalgą rengė prof. dr. Saulius Katuoka). Lietuvoje tarptautinio jūros erdvių režimo, o taip pat jūros erdvių režimo Lietuvoje ir kitose pasaulio valstybėse klausimus nagrinėjo prof. dr. Saulius Katuoka vadovėlyje „Tarptautinė jūrų teisė“ (1997 m.).

Tarp svarbiausių darbo šaltinių reikia pažymėti ir LR užsienio reikalų ministerijos archyvo medžiagą Lietuvos jūros erdvių atribojimo (iš dalies ir apsaugos bei kontrolės) klausimais, kaip pagrindą jūros erdvių delimitavimo analizei. Darbe pasitelkiama ir Tarptautinio Teisingumo Teismo praktika jūros erdvių delimitavimo bylose. Šaltiniai taip pat apima ir kitą darbui reikšminga informaciją, prieinamą jūrinių organizacijų, atitinkamų kompetentingų Lietuvos valstybės institucijų interneto svetainėse ir kituose jūrų teisės informacijos tinklapiuose. Be galo vertingos informacijos suteikė konsultacijos su jūrų teisės ir kitais kompetentingų Lietuvos institucijų specialistais, kuriems autorė nuoširdžiai dėkoja už naudingus patarimus ir pagalbą rengiant šį mokslinį darbą: disertacijos vadovui doc. dr. Dainiui Žalimui (Vilniaus universiteto Teisės fakulteto Tarptautinės ir Europos Sąjungos teisės instituto vadovui), konsultantui prof. dr. Sauliui Katuokai (Mykolo Romerio universiteto Tarptautinės teisės katedros vedėjui), taip pat daug talkinusiame doc. dr. Zenonui Kumetaičiui, dr. Mindaugui Česnauskiui ir visiems, vienaip ar kitaip prisidėjusiems prie šios disertacijos „gimimo“.

I JŪROS ERDVIŲ TARPTAUTINIS TEISINIS REŽIMAS

1.1 Jūros ir vandenynai, kaip tarptautinės jūrų teisės objektas

Šį mokslinį darbą skiriant Lietuvos jūros erdvių teisiniam režimui, jo reglamentavimo ir įgyvendinimo praktikoje problematikai, pradžioje trumpai aptartina jūros erdvių samprata ir paminėtini esminiai jų susiformavimo raidos aspektai, – visa tai padės geriau suprasti darbe nagrinėjamus jūros erdvių režimo klausimus, įskaitant pakrantės valstybės teises ir pareigas bei jurisdikciją jose.

Jūros erdvių sąvoka net ir ne specialistui tikriausiai asocijuojasi su tam tikromis jūros zonomis, dalimis. Jūros erdvės iš tikrųjų ir yra tam tikros jūros zonos, matuojamos nuo valstybių pakrančių (nustatytų linijų), kuriose pakrantės valstybės turi išimtinių teisių, pareigų ir nustatytos apimties jurisdikciją, ir likusioji jūrų ir jų gelmių dalis, vienodai atvira visoms pasaulio valstybėms. Jūros erdvės yra neatsiejamai susijusios su tarptautinės jūrų teisės pagrindu ir esme, nes yra šios tarptautinės teisės šakos objektas, o dalykas – santykiai, susiklostantys naudojant jūras ir vandenynus, ir jiems sureguliuoti skirtas jūros erdvių teisinis režimas, kurio tarptautinis ir juo besiremiantis nacionalinis reglamentavimas analizuojamas visame darbe.

Jūros erdvių režimui ilgą laiką buvo taikomas atvirosios jūros principas, pakrantės valstybių išimtinės teises ir jurisdikciją apribojęs tik siaura jūros juosta, gretima jos pakrantei, o likusią vandenynų dalį pripažinęs priklausančia visiems. Istoriskai būtent šalia seniausiai gyvavusios atvirosios jūros koncepcijos atsirado pakrantės valstybės jūros zonos, kurioje imta pripažinti tam tikras išimtinės pakrantės valstybės teises, samprata, ir tokia jūros zona pavadinta teritorine jūra. Pasaulio jūras ir vandenynus teisine prasme imta skirstyti į tris skirtingas zonas: vidaus vandenį, teritorinę jūrą ir atvirąją jūrą. Ilgainiui pakrantės valstybės ėmė reikalauti tam tikrų teisių gretimose teritorinei jūrai zonose, ir taip susiformavo naujų jūros erdvių – išskirtinės ekonominės zonos ir gretutinės zonos – sąvokos, o pradėjus reikšti pretenzijas į

minėtų jūros erdvių gelmes – ir kontinentinio šelfo koncepcija. Pakrantės valstybių interesai, apimdami vis platesnes jūros zonas, suprantama, siaurino atvirąją jūra besinaudojančių valstybių, ypatingai, neturinčių išėjimo į jūrą, teises ir galimybes tose jūros erdvėse jų išteklių ir kitos jūrų teikiamos naudos atžvilgiu.

Šiandien jūros erdvių skirstymo teisinis pagrindas – pažangiausias šiuolaikinės tarptautinės jūrų teisės dokumentas, pasaulio vandenynų konstitucija vadinama Jūrų teisės konvencija, apibrėžusi jūros erdves ir pirmąkart pasauliniu mastu reglamentavusi pasaulio jūrų ir vandenynų teisinį režimą ir susilaukusi beveik visuotinio pasaulio valstybių dalyvavimo. Taigi šiuolaikinėje tarptautinėje jūrų teisėje skiriamos šios jūros erdvės: 1) vidaus vandenys; 2) teritorinė jūra; 3) gretutinė zona; 4) išskirtinė ekonominė zona; 5) kontinentinis šelfas; 6) atviroji jūra⁴; 7) tarptautinis jūros dugno rajonas už kontinentinio šelfo ribų⁵ (atviroji jūra ir tarptautinis jūros dugno rajonas už kontinentinio šelfo ribų yra vienodai atviros visoms valstybėms jūros erdvės, todėl šiame darbe plačiau aptariamos nebus).

1.1.1 Jūros vidaus vandenys

Vidaus vandenys įeina į pakrantės valstybės teritoriją. Vidaus vandenų apibrėžimas Jūrų teisės konvencijoje faktiškai atkartoja pateiktąjį 1958 m. Konvencijoje dėl teritorinės jūros ir gretutinės zonos⁶ (5 straipsnyje):

⁴ Atviroji jūra – tai jūros dalis, nepriskirta atskirų pakrantės valstybių teritorijai ar dalinei jurisdikcijai, kuri atvira naudotis visoms pasaulio valstybėms taikiems tikslams. Atvirosios jūros laisvės apima laivybos laisvę, žvejybos laisvę, laisvę kloti povandeninius kabelius ir vamzdynus, skraidymų virš atvirosios jūros laisvę, mokslinių jūrų tyrinėjimų laisvę ir laisvę statyti dirbtines salas ir kitus įrenginius.

⁵ Jūrų teisės konvencijoje vartojama „rajonas“ sąvoka (angl. – *area*) reiškia tarptautinį jūros dugno rajoną už kontinentinio šelfo ribų; tai yra jūrų ir vandenynų dugnas bei jo gelmės, esantys už nacionalinės jurisdikcijos ribų. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad Lietuvos teisės aktuose vartojama panaši sąvoka „jūros rajonas“ turi visiškai kitokią reikšmę: apibrėžiama kaip vidaus vandenys, teritorinė jūra ir išskirtinė ekonominė zona. Plačiau žr. IV dalyje.

⁶ Valstybės žinios, 2002, Nr. 40-1472. 1958 m. Konvencija dėl teritorinės jūros ir gretutinės zonos yra viena iš keturių vadinamųjų Ženevos konvencijų jūrų teisės klausimais, kurias pakeitė Jūrų teisės konvencija. Jūrų teisės konvencijos ir Ženevos konvencijų santykis aptartas toliau darbo I dalies 1.2.1 poskyryje.

„vandenys, esantys į sausumos pusę nuo teritorinės jūros bazinės linijos, yra valstybės vidaus vandenų dalis“. Jūrų teisės konvencija (8 straipsnyje) taip pat apibrėžia šią sąvoką, tik dar apibrėžimą papildo išimtimi su salyno valstybių vandenimis susijusiems ypatumams. Čia iškart trumpai reikėtų paaiškinti, kad apibrėžime nurodomos bazinės linijos reiškia atskaitos ribas, nuo kurių matuojamas teritorinės jūros ir kitų jūros erdvių plotis⁷. Jūros erdvių kontekste vidaus vandenis tiksliau įvardinti jūros vidaus vandenimis, nes suprantama, kad šiuo atveju reikšmingi tik būtent jūros vidaus vandenys, o ne kiti vidaus vandens telkiniai (upės, ežerai, įskaitant pasienio ir pan.).

Tai, kokie vandenys laikomi konkrečios valstybės vidaus vandenimis, priklauso nuo tos valstybės kranto konfigūracijos, teritorijos geografinių ypatumų. Atsižvelgiant į tai, pagal tarptautinės jūrų teisės doktriną paprastai prie vidaus vandenų priskiriami: vandenys, esantys iki teritorinės jūros bazinės linijos; jūrų uostų vandenys; jūrų, esančių vienos valstybės teritorijoje, vandenys; jūrų užtakiai ir limanai, taip pat įlankų vandenys⁸.

LR įstatymuose pateikiamas toks vidaus vandenų apibrėžimas: tai LR Kuršių marios ir jūros uostų akvatorijos į rytus nuo linijos, jungiančios labiausiai į jūrą nutolusius jūrų uostų molų taškus⁹; vidaus vandens dar apibrėžiami kaip visi LR sausumos teritorijoje esantys paviršiniai vandens telkiniai ir tarpiniai vandenys¹⁰. Kuršių marios (LR teritorijoje esanti Kuršių marių dalis) priskiriamos prie tarpinių vandenų, kurie apibrėžiami kaip prie upių žiočių esanti jūros dalis, kurioje vanduo yra iš dalies sūrus ir jam didelę įtaką turi įtekantis gėlas vanduo¹¹. Taigi būtent „jūros vidaus vandenų“ sąvokos įstatymai neįvardija ir neapibrėžia, bet iš aukščiau pateiktų vidaus vandenų apibrėžimų ir vidaus vandenų sąvokos įtvirtinimo būtent jūros aplinkos apsaugai skirtame LR jūros aplinkos apsaugos įstatyme, o ir toliau

⁷ Plačiau žr. darbo III dalį.

⁸ Katuoka S. Tarptautinė jūrų teisė. Vilnius, Eugrimas, 1997. P. 26.

⁹ Pavyzdžiui, LR jūros aplinkos apsaugos įstatymo (Valstybės žinios, 1997, Nr. 108-2731; 2007, Nr. 55-2125 (su pakeitimais)) 3 straipsnio 19 dalis.

¹⁰ LR žuvininkystės įstatymo (Valstybės žinios, 2004, Nr. 73-2527 (nauja redakcija) (su pakeitimais)) 2 straipsnio 18 dalis.

¹¹ LR vandens įstatymo (Valstybės žinios, 2003, Nr. 36-1544 (nauja redakcija) (su pakeitimais)) 3 straipsnio 26 dalis.

kituose darbo skyriuose nagrinėjamų jūros erdvių režimo klausimų reglamentavimo seka, kad LR Kuršių marios ir jūros uostų akvatorijos į rytus nuo linijos, jungiančios labiausiai į jūrą nutolusius jūrų uostų molų taškus, sudaro LR jūros vidaus vandenį.

1.1.2 Teritorinė jūra

Teritorinė jūra dar kartais vadinama teritoriniais vandenimis. Tačiau tiek Jungtinių Tautų Tarptautinės teisės komisija, tiek jūrų teisės konvencijas rengusi Kodifikavimo konferencija pirmenybę teikė teritorinės jūros sąvokai, nes teritoriniais vandenimis gali būti įvardijami vidaus vandensys arba vidaus vandensys ir teritorinė jūra kartu¹². Remiantis 1958 m. Konvencija dėl teritorinės jūros ir gretutinės zonos (1 straipsnio 1 dalimi), teritorinė jūra yra gretima pakrantėms jūros juosta, kurios atžvilgiu taikomas pakrantės valstybės suverenitetas. Jūrų teisės konvencija 2 straipsnyje iš esmės atkartoja šį apibrėžimą: „pakrantės valstybės suverenitetas, be jos sausumos teritorijos ir vidaus vandensys, o salyno valstybės atveju – be jos salyno vandensys, apima ir gretimą jos pakrantėms jūros juostą, kuri vadinama teritorine jūra“.

Teritorinės jūros plotis buvo vienas iš kontroversiškiausių tarptautinės teisės klausimų¹³, ilgainiui jis nusistovėjo pakrantės valstybių praktikoje. Suprantama, čia susidūrė pakrantės valstybių ir kitų, daugiausia uždarų, t.y. neturinčiųjų išėjimo į jūrą, valstybių interesai, nes pakrantės valstybės įgyvendinamas suverenitetas teritorinėje jūroje riboja joje kitų valstybių naudojimosi gyvaisiais išteklių, navigacijos ir kitas galimybes.

Iš pradžių kai kurios pakrantės valstybės reiškė pretenzijas į nepagrįstai didžiulius plotus, XVIII amžiuje imta pripažinti, kad „teritorinės jūros plotis

¹² Articles concerning the Law of the Sea, 1956 [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/draft%20articles/8_1_8_2_1956.pdf>

¹³ Akehurst M., Malanczuk P. Šiuolaikinės tarptautinės teisės įvadas. Vilnius, Eugrimas, 2000. P. 221.

turi būti toks, koks yra patrankos šūvio nuotolis“¹⁴. XIX amžiuje dauguma valstybių pripažino 3 jūrmylių¹⁵ plotį, tačiau imta šios pozicijos atsisakyti: 3 jūrmylių taisyklę pripažino tik 21 iš 86 valstybių, dalyvavusių Ženevos konvencijoje 1958 metais¹⁶. Pirmojoje Jungtinių Tautų Organizacijos jūrų teisės konferencijoje išryškėjo valstybių pastangos fiksuoti 3, 6, 12 jūrmylių teritorinės jūros plotį¹⁷, o Trečiojoje jūrų teisės konferencijoje valstybėms jau pavyko pasiekti konsensą dėl 12 jūrmylių ribos. 1958 m. Konvencija dėl teritorinės jūros ir gretutinės zonos teritorinės jūros pločio dar nenustatė, tačiau Jūrų teisės konvencijos 3 straipsnyje jau buvo įtvirtinta, kad „kiekviena valstybė turi teisę nustatyti savo teritorinės jūros plotį, neviršijantį 12 jūrmylių, matuojamą nuo bazinių linijų, nustatytų pagal šią Konvenciją“, taigi 12 jūrmylių yra maksimali riba.

Pradžioje „teritorinė jūra“ buvo paprasčiausiai zona, kurios paskirtis gali būti įvardijama „prevencine jurisdikcija“ – teise užkirsti kelią ne naudojimuisi jūra, o veikiau veiklai „laive“ toje zonoje, galimai nukreiptai prieš pakrantės valstybės saugumo interesus, ir greitai virto beveik visišku pakrantės valstybės teritorijos išplėtimu, atsižvelgiant į teritorinio suvereniteto režimą sausumoje¹⁸. Vienas iš esminių teritorinės jūros režimą charakterizuojančių aspektų yra pakrantės valstybės suverenitetą iš dalies ribojanti užsienio laivų taikaus plaukimo per teritorinę jūrą teisė¹⁹.

LR teritorinė jūra yra Lietuvos pakrantės 12 jūrmylių pločio Baltijos jūros vandenų juosta, kuri yra sudėtinė LR teritorijos dalis ir kurios ribas

¹⁴ Akehurst M., Malanczuk P. Šiuolaikinės tarptautinės teisės įvadas. Vilnius, Eugrimas, 2000. P. 221.

¹⁵ 1 jūrmylė lygi 1 853 metrams.

¹⁶ Akehurst M., Malanczuk P. Šiuolaikinės tarptautinės teisės įvadas. Vilnius, Eugrimas, 2000. P. 221.

¹⁷ Katuoka S. Tarptautinė jūrų teisė. Vilnius, Eugrimas, 1997. P. 51.

¹⁸ Bouchez L.J., Kaijen L. The Future of the Law of the Sea. Martinus Nijhoff, Hague, the Netherlands, 1973. P. 154.

¹⁹ Tai užsienio valstybių laivų teisė plaukti pakrantės valstybės teritorine jūra taikiai, nepažeidžiant pakrantės valstybės nustatytos tvarkos, nedarant jai žalos, nekeltant grėsmės taikai ir saugumui. Plačiau žr. IV dalies 4.3. skyrių.

su gretimomis valstybėmis nustato LR tarptautinės sutartys ir visuotinai pripažinti tarptautinės teisės principai bei normos²⁰.

1.1.3 Gretutinė zona

Gretutinės zonos išskyrimas susijęs su teritorinės jūros koncepcijos susiformavimu ir valstybių nesutarimais dėl teritorinės jūros pločio. Valstybėms ilgai nesutarus dėl šio klausimo, jos ėmė vienašališkai pretenduoti į gretimą teritorinei jūrai zoną. Viena iš pirmųjų valstybių, pradėjusių taikyti jurisdikciją už teritorinės jūros ribų, buvo Didžioji Britanija, kurios XVII a. pab. įstatymai leido kontroliuoti užsienio valstybių laivus, plaukiojančius 24 jūrmylių atstumu nuo kranto²¹, o XIX a. pradžioje gretutinę zoną jau buvo nustačiusios ir kitos valstybės (pavyzdžiui, Prancūzija, Belgija, Amerikos žemyno valstybės). Gretutinė zona buvo tarsi teritorinės jūros išplėtimas, nors ir ribotais jurisdikcijos taikymo tikslais: muitų kontrolei ir saugumui. Kita vertus, iš esmės tai buvo atvirosios jūros dalis.

Gretutinės zonos koncepcija galiausiai įtvirtinti 1958 m. Konvencijoje dėl teritorinės jūros ir gretutinės zonos, kurioje (24 straipsnyje) nustatyta, kad gretimoje teritorinei jūrai atvirosios jūros zonoje pakrantės valstybė gali vykdyti kontrolę, kurios reikia siekiant: užkirsti kelią muitinės, mokesčių, imigracijos ar sanitarinių taisyklių pažeidimams jos teritorijoje ar teritorinėje jūroje; nubausti už aukščiau minėtų taisyklių pažeidimą, padarytą jos teritorijoje ar teritorinėje jūroje; gretutinė zona negali tęstis toliau kaip dvylika jūrmylių nuo bazinės linijos, nuo kurios yra matuojamas teritorinės jūros plotis. Atsižvelgiant į tai, valstybės nustatydavo, pavyzdžiui, 3 jūrmylių teritorinę jūrą ir 9 jūrmylių gretutinę zoną arba pasirinkdavo šių jūros erdvių plotus po 6

²⁰ Pavyzdžiui, LR jūros aplinkos apsaugos įstatymo 3 straipsnio 17 dalis; LR valstybės sienos ir jos apsaugos įstatymo (Valstybės žinios, 2000, Nr. 42-1192; 2006, Nr. 72-2690; 2007, Nr. 12-490) 2 straipsnio 3 punktas.

²¹ Katuoka S. Tarptautinė jūrų teisė. Vilnius, Eugrimas, 1997. P. 60.

jūrmylės²². Jūrų teisės konvencija (33 straipsnyje) iš esmės pakartojo minėtas 1958 m. Konvencijos dėl teritorinės jūros ir gretutinės zonos nuostatas, bet jau aiškiai nustatydamas, kad gretutinės zonos plotis yra 24 jūrmylės (nuo kranto bazinės linijos), taigi 12 jūrmilių, skaičiuojant nuo teritorinės jūros ribos.

Taigi gretutinė zona yra gretima teritorinei jūrai zona, kuri gali būti ne ilgesnė kaip 24 jūrmylės nuo bazinių linijų, nuo kurių yra matuojamas teritorinės jūros plotis, kurioje pakrantės valstybė gali vykdyti kontrolę, reikalingą siekiant užkirsti kelią pažeidimams jos teritorijoje ar teritorinėje jūroje arba už juos nubausti.

Lietuvos įstatymai gretutinę zoną apibrėžia nepabrėždami jos paskirties: tai LR išskirtinės ekonominės zonos dalis, gretima teritorinei jūrai ir nutolusi 24 jūrmylės nuo bazinių linijų, nuo kurių yra matuojamas teritorinės jūros plotis²³.

1.1.4 Išskirtinė ekonominė zona

Išskirtinės ekonominės zonos atsiradimas siejamas su pakrantės valstybių pastangomis užsitikrinti savo išimtinę, pirmiausia žvejybos, teises tam tikrame jūros plote, besiribojančiame su teritorine jūra. Valstybės ėmė kalbėti apie glaudų ryšį, egzistuojantį tarp pakrantės ir jūros išteklių. Tokios pretenzijos buvo daugiausia grindžiamos biologiniais, geologiniais, geografiniais argumentais. Idėja išplėsti pakrantės valstybių jurisdikcijos ribas, kad joms būtų garantuota gyvųjų išteklių eksploatacija ir apsauga už teritorinės jūros ribų, buvo plėtojama ekonominės zonos koncepcijoje, iškeltoje Trečiojoje Jungtinių Tautų jūrų teisės konferencijoje²⁴.

Taigi aptariamos jūros erdvės sąvoka iš pradžių siejosi su gyvųjų išteklių eksploatavimu, tačiau greit apėmė ir negyvuosius gamtos turtus. Apskritai išskirtinės ekonominės zonos atsiradimą įtakojo kolonijinės sistemos

²² Churchill R., Lowe V. *The Law of the Sea*. Juris Publishing, Manchester University Press, Manchester, United Kingdom, 1999. P. 136.

²³ Pavyzdžiui, LR valstybės sienos ir jos apsaugos įstatymo 2 straipsnio 18 dalis.

²⁴ Katuoka S. *Tarptautinė jūrų teisė*. Vilnius, Eugrimas, 1997. P. 69.

suirimas ir savo valstybingumą įtvirtinančių naujų valstybių siekis įgyti ekonominę nepriklausomybę nuo buvusių kolonijų. Vėlgi išskirtinės ekonominės zonos idėja buvo siejama su teritorinės jūros išplėtimu, tačiau reikėjo rasti kompromisą tarp pakrantės valstybės teisių ir tarptautinės bendrijos interesų ir nustatyti šios zonos plotą ir režimą, o tai nebuvo paprasta, nes savo prigimtimi ir pobūdžiu ji buvo *sui generis* zona, nepanaši nei į teritorinę jūrą, nei į atvirąją jūrą.

Išskirtinė ekonominė zona apibrėžta ir jos teisinis režimas buvo nustatytas Jūrų teisės konvencijoje (V dalyje): išskirtinė ekonominė zona yra už teritorinės jūros esantis ir su ja besiribojantis rajonas, kuriame galioja specialus teisinis režimas, pagal kurį visos pakrantės valstybės teisės ir jurisdikcija bei kitų valstybių teisės ir laisvės yra reguliuojamos atitinkamomis šios Konvencijos nuostatomis (Konvencijos 55 straipsnis). Išskirtinės ekonominės zonos plotis negali viršyti 200 jūrmylių nuo bazinių linijų, nuo kurių yra matuojamas teritorinės jūros plotis (taigi šios jūros erdvės plotis nuo teritorinės jūros ribos – 188 jūrmylės).

Praktikoje kai kurios valstybės išleido specialius įstatymus, kuriais vienašališkai nustatė savo išskirtines ekonomines zonas ir faktiškai nedaug valstybių prieštaravo šioms pretenzijoms²⁵. Pastebima, kad vargu, ar yra kita tokia tarptautinės teisės sąvoka, kuri taip greitai būtų įtvirtinta (vos per kelerių metų laikotarpį), ne apibendrinant valstybių praktiką, o paprasčiausiai vadovaujantis tarptautinėse konferencijose tam tikrų atstovų pateiktomis idėjomis²⁶. Nė vienoje Ženevos konvencijoje išskirtinės ekonominės zonos sąvokos nebuvo. Teigiama, kad ji pirmąkart buvo aptikta Kenijos vyriausybės pristatytame darbiniam dokumente kasmetiniame Azijos-Afrikos teisiniame konsultaciniame komitete²⁷.

Lietuvos įstatymuose išskirtinė ekonominė zona apibrėžiama kaip už teritorinės jūros ribų esanti Baltijos jūros dalis, kurioje Lietuvos Respublika

²⁵ Oda S. Fifty Years of the Law of the Sea. Kluwer Law International, Hague, the Netherlands, 2003. P. 647.

²⁶ Ten pat. P. 646.

²⁷ Ten pat. P. 595.

turi tam tikras suverenias teises, jurisdikciją ir pareigas, nustatytas pagal LR įstatymus ir tarptautinius susitarimus, ir kurios ribas su kaimyninėmis valstybėmis nustato LR tarptautinės sutartys ir visuotinai pripažinti tarptautinės teisės principai bei normos²⁸.

1.1.5 Kontinentinis šelfas

Kontinentinio šelfo ir išskirtinės ekonominės zonos režimai atsirado esant visiškai skirtingoms aplinkybėms, ir istorijos, kuriomis atitinkami režimai vystėsi, yra skirtingos²⁹. Kontinentinio šelfo sąvoka tarptautinėje teisėje atsirado tik po Antrojo Pasaulinio karo, tačiau geologijoje ji žinoma jau seniai. Apibūdinant ne specialiais moksliniais terminais, tai yra ta jūros dugno dalis, kuri pamažu grimzta tolyn nuo kranto iki tos ribos, kur neria į didžiules vandenyno gelmes, tad siejama su žemyno tęsiniu. Kontinentinio šelfo sampratos ypatumas yra tas, kad ši sąvoka skirtingai vertinama teisininkų ir geologų.

Iki 1945 m. kiekviena valstybė turėjo teisę eksploatuoti po atvirąją jūra esantį jūros dugną ir jo gelmes, tačiau ši teisė ėmė kisti, kai technologiškai ir ekonomiškai tapo įmanoma naftos telkinius jūroje eksploatuoti ofšoriniais naftos gręžiniais³⁰. Taigi jūros išteklių eksploatavimas augo kartu su technologijos pasiekimais. „Buvo 1967-ųjų pabaiga, ir jūros ramybė buvo lėtai ardoma technologinių laimėjimų, spartėjančio ir didėjančio naudojimo ir ypatingos galios konkurencijos, kuri buvo pasiruošusi įžengti į paskutinę žmogaus veiklos sritį – jūros dugną. Tai buvo laikas, kai buvo ir pavojų, ir pažadų, rizikos ir vilčių“³¹.

²⁸ Pavyzdžiui, LR jūros aplinkos apsaugos įstatymo 3 straipsnio 6 dalis.

²⁹ Oda S. *Fifty Years of the Law of the Sea*. Kluwer Law International, Hague, the Netherlands, 2003. P. 585.

³⁰ Akehurst M., Malanczuk P. *Šiuolaikinės tarptautinės teisės įvadas*. Vilnius, Eugrimas, 2000. P. 237.

³¹ The United Nations Convention on the Law of the Sea: a historical perspective [interaktyvus]. Prieiga per internetą:

<http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_historical_perspective.htm#Historical%20Perspective>

Pirmoji pakrantės valstybė, prabilusi apie jūros dugno, esančio jos jūros erdvėse, eksploatavimą, buvo Jungtinės Amerikos Valstijos. Garsioje tuometinio JAV Prezidento H. Trumano deklaracijoje dėl kontinentinio šelfo aiškiai išskirta ši nauja kategorija ir tai, kad kontinentinio šelfo atžvilgiu taikytina pakrantės valstybės jurisdikcija. Tačiau vėlgi reikėjo nustatyti šios zonos ribas ir teisinį režimą, pakrantės valstybės teises ir kitų valstybių veiklos šioje zonoje suvaržymus. Tai buvo padaryta specialioje 1958 m. Konvencijoje dėl kontinentinio šelfo³², kurioje (1 straipsnyje) apibrėžta, kad kontinentiniu šelfu laikomas jūros dugnas ir jūros gelmės, gretimos krantui, tačiau esančios už teritorinės jūros ribų, 200 metrų gylio, arba už šių ribų iki vietos, kurioje galima minėtų rajonų gamtos išteklių eksploatacija; tokių pačių jūros rajonų, esančių šalia salų krantų, jūros dugnas ir jūros gelmės³³. Manytina, kad nustatytas būtent 200 metrų gylis, nes toliau prasideda staigus nuolydis, bet geografinės ribos nebuvo apibrėžtos tiksliai.

Jūrų teisės konvencijoje (VI dalies „Kontinentinis šelfas“ 76 straipsnyje) nustatyta, kad kontinentinis šelfas yra pakrantės valstybės jūros dugnas ir jo gelmės tų povandeninių rajonų, kurie tęsiasi už valstybės teritorinės jūros per visą jos sausumos teritorijos natūralų tęsinį iki žemyno povandeninio krašto išorinės ribos arba per 200 jūrmylių nuo bazinių linijų, nuo kurių yra matuojamas teritorinės jūros plotis, jeigu kontinentinio šelfo povandeninio krašto išorinė riba nesiekia šio atstumo. Kontinentinis šelfas gali tęstis ir už 200 jūrmylių ribos, tačiau negali viršyti 350 jūrmylių (duomenis apie 200 jūrmylių viršijančias kontinentinio šelfo ribas pakrantės valstybė pateikia Kontinentinio šelfo ribų komisijai³⁴). Pažymėtina, kad pakrantės valstybės naudojasi suverenėmis teisėmis į kontinentinį šelfą, kiek tai susiję su

³² Convention on the Continental Shelf [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/8_1_1958_continental_shelf.pdf>

³⁴ Kontinentinio šelfo ribų komisija yra sudaroma pagal Jūrų teisės konvencijos II priedą teisingo geografinio atstovavimo pagrindu. Ši komisija pateikia pakrantės valstybėms rekomendacijas dėl klausimų, susijusių su jų kontinentinio šelfo išorinių ribų nustatymu, o šių rekomendacijų pagrindu pakrantės valstybės nustatytos kontinentinio šelfo ribos yra galutinės.

jo tyrimu ir gamtos turtų eksploatavimu, kurios nepriklauso nei nuo aiškaus pareiškimo, nei nuo faktinio ar teorinio užėmimo (Konvencijos 77 straipsnis 3 dalis).

Pastebėtina, kad nors kontinentinio šelfo sąvoka Lietuvos teisės aktuose minima, nė vienas Lietuvos įstatymas kontinentinio šelfo apibrėžimo nepateikia.

1.2 Tarptautinis jūros erdvių reglamentavimas

Apibendrinti jūros erdves reglamentuojančius tarptautinės jūrų teisės aktus nėra paprastas uždavinys: kadangi visos jūrų teisės sritys yra tarpusavyje susijusios ir bet kuris jūrų teisės klausimas vienaip ar kitaip susijęs su jūros erdvėmis, tokia apžvalga gali prilygti kone visos tarptautinės jūrų teisės šaltinių aptarimui. Nežiūrint į tai, jūros erdvių režimą reglamentuojančių pagrindinių specialių ir universalių tarptautinių ir regioninių sutarčių bei ES dalyvavimo jūros erdvių klausimų reglamentavime – „tarptautinių teisinių rėmų“ – apžvalga yra būtina, kaip pagrindas vertinti Lietuvos jūros erdvių teisinio režimo klausimus.

Paprasta tiesa, kad jūrų ir vandenynų reikšmė buvo ir išlieka milžiniška visoms pasaulio tautoms, todėl ir tinkamo bei teisingo jų režimo nustatymas – fundamentalus tikslas ir didelis iššūkis tarptautinei bendrijai. Jūros erdvių režimo pagrindu iš pradžių daugiausia buvo susiklosčiusi jūrų naudojimo praktika ir papročiai, vėliau – tarptautinės sutartys. Tarptautinis jūros erdvių teisinio režimo reglamentavimas prasidėjo nuo atskirų pavienių sričių. Pirmosios tarptautinės jūrų teisės sutartys siekia XIX amžių, ir viena iš anksčiausiai reglamentuotų jūros erdvių režimo sričių buvo laivyba. Daugumos jūrų teisės sutarčių (ypatingai specialiųjų sutarčių) atsiradimo pagrindu dažnai tapdavo konkretus įvykis arba tiesiog naujų aplinkybių ir iššūkių išryškintas poreikis naujo reglamentavimo, dažnai pasiūlyto vienos ar kelių valstybių iniciatyva. Tačiau nuolat susidurdavo didžiųjų ir mažesnės galios jūrinių

valstybių, pakrantės valstybių ir valstybių, neturinčių išėjimo į jūrą, interesai. Ir nors ilgainiui formavosi tam tikra teisių ir pareigų, veiklos jūroje ir jūrų naudojimo praktika ir jau buvo sudaroma tarptautinių sutarčių, valstybių pretenzijų, nesutarimų, ginčų nemažėjo. Jūros erdvių tarptautinio teisinio režimo, kuris būtų priimtinas kuo didesniai pasaulio valstybių skaičiui, sukūrimo tikslą įgyvendino Jūrų teisės konvencijos priėmimas. Paminėtina, kad šiandien tarptautinė jūrų teisė laikoma labiausiai kodifikuota tarptautinės teisės šaka³⁵, net jei tai gali būti vertintinas dalykas, bet kuriuo atveju ją vienareikšmiškai galima priskirti labiausiai kodifikuotoms tarptautinės teisės šakoms (tokioms, kaip diplomatinė ir konsulinė teisė ar žmogaus teisės).

1.2.1 Universalios tarptautinės jūrų teisės sutartys

1.2.1.1 1982 m. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija

Jūrų teisės konvencija yra fundamentali tarptautinė sutartis, nustatanti jūros erdvių režimo pagrindus, ir svarbiausia nagrinėjant Lietuvos, kaip ir kiekvienos pakrantės valstybės, jūros erdvių reglamentavimo, tarptautinių įsipareigojimų vykdymo, teisių ir jurisdikcijos įgyvendinimo ir kitus jūros erdvių režimo klausimus ir aspektus. Ši Konvencija yra pagrindinė ir vienintelė beveik visuotinio dalyvavimo joje ir tokios plačios reglamentuojamų klausimų apimties sutartis tarptautinėje jūrų teisėje. Todėl autorė norėtų atkreipti dėmesį į jos svarbą ir mastą.

Poreikis pirmą kart viename visuotiniame tarptautiniame dokumente reglamentuoti pasaulio jūrų ir vandenynų režimą ir tokio sumanymo priešistorė, atskleidžianti jo didingumą ir reikšmę, nepaprastai tiksliai ir vaizdžiai nusakyti šiais žodžiais: „Pats gyvenimas atsirado iš vandenynų. Vandenynai yra milžiniški, dengiantys 140 milijonų kvadratinų mylių, apie 72 procentus žemės paviršiaus. [...] Vandenynai ne tik visada buvo pirminis maisto šaltinis gyvybei, kurią padėjo sukurti, tačiau, nuo seniausių laikų, jie

³⁵ Katuoka S. Tarptautinė jūrų teisė. Vilnius, Eugrimas, 1997. P. 20.

tarnavo prekybai ir verslui, žygiams ir atradimams. Jie skyrė ir jungė žmones. Net dabar, kai žemynai pažymėti žemėlapiuose ir jų pagrindinės dalys prieinamos keliais, upėmis ir oru, dauguma pasaulio tautų gyvena ne daugiau kaip 200 mylių nuo jūros ir yra su ja susiję. Vandenynas, su savo didybe ir paslaptingu, visada buvo žmonių sąmoningumo dalis. Kai paslaptis užleido kelią išmanymui, atsirado ištisa papročių, tradicijų ir teisės sistema, ginanti laivų ir jūrininkų, plaukiojusių jūromis, ir vandenynus juosiančių valstybių teises. Metams bėgant buvo dedamos pastangos reglamentuoti vandenynų naudojimą vienoje konvencijoje, kuri būtų priimtina visoms tautoms³⁶.

Augant technologijų pažangos, valstybių interesų ir pretenzijų sąlygotai įtampai, pati padėtis tiesiog reikalavo į šiuos iššūkius reaguojančio sprendimo tarptautiniu mastu. Raizginys pretenzijų, plintančios taršos, konkuruojančių pelningų žuvų išteklių poreikių pakrantės valstybių jūrų ir gretimuose vandenyse, auganti įtampa tarp pakrantės valstybių teisių į šiuos išteklius ir tolimųjų jūrų žvejų teisių, turtingo išteklių derliaus jūros dugne perspektyvų, išaugusios jūrinės galios ir tolimojo plaukiojimo sunkumų, ir tikriausiai pasenusi, jei ne iš prigimties prieštaringa, jūrų laisvės doktrina – visa tai grėšė paversti vandenynus kita konflikto ir nestabilumo arena³⁷. Vis labiau tapo akivaizdu, jog reikalingas režimas, kuris suteiktų daugiau stabilumo, skatintų geresnį vandenynų išteklių panaudojimą, sumažintų valstybių pretenzijų ir ginčų dėl suvereniteto.

Pastangų visuotinai reglamentuoti jūrų režimą kulminacija galiausiai tapo Jūrų teisės konvencijos priėmimas 1982 metais. Konvencija įtvirtina detalų pasaulinio vandenyno naudojimo mechanizmą ir numato visų jūros erdvių teisinį režimą, ji „nustato valstybių elgesio standartą jūriniuose

³⁶ „The Oceans are the very foundation of human life...“ [interaktyvus] // Jungtinių Tautų teisinių reikalų agentūros padalinio vandenynų reikalams ir jūrų teisei interneto svetainė (angl. UN Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea). Prieiga per internetą: <http://www.un.org/Depts/los/oceans_foundation.htm>

³⁷ The United Nations Convention on the Law of the Sea: A historical perspective [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_historical_perspective.htm#Historical%20Perspective>

reikaluose³⁸. Jūrų teisės konvencija „pirmą kartą numato racionalaus jūrų išteklių valdymo ir jų išsaugojimo ateities kartoms universalią teisinę sistemą. Retai toks radikalus pasikeitimas pasiekiamas teisėtai, pasaulio bendruomenės sutikimu. Todėl ji pripažinta svarbiausiu tarptautiniu pasiekimu nuo Jungtinių Tautų Chartijos priėmimo 1945 metais“³⁹. Praktiškai bet kuris šiandien kylantis jūrinis klausimas tiesiogiai ar netiesiogiai veikiamas ko nors, kas įtvirtinta Konvencijoje⁴⁰.

Kaip jau darbo įvade minėta, pamatinis šiam darbui teiginys yra Jūrų teisės konvencijos preambuleje išreikšta mintis, kad „jūros erdvių problemos yra glaudžiai tarpusavyje susijusios ir turi būti nagrinėjamos kaip visuma“. Taip pat paminėtinas preambuleje valstybių išreikštas siekis šia Konvencija, tinkamai atsižvelgiant į visų valstybių suverenitetą, nustatyti jūrų ir vandenynų naudojimą, teisingą ir veiksmingą jų išteklių panaudojimą, gyvųjų išteklių išsaugojimą, taip pat jūrų aplinkos tyrimus, apsaugą ir išsaugojimą.

Trumpai apibendrinant darbui reikšmingas 1982 m. Konvencijos nuostatas, pirmiausia paminėtina, kad ji apibrėžia jūros erdves, nustato jų ribas, teisinį režimą, delimitavimo taisykles ir principus. Kiekvienai jūros erdvei skirdama atskirą skyrių, Konvencija detalai reglamentuoja pakrantės valstybių teises ir pareigas, jurisdikcijos taikymą, kitų valstybių teises ir pareigas pakrantės valstybių jūros erdvėse, kitus Konvencijos dalyvių įsipareigojimus įvairiose veiklos jūroje ir jūros režimo srityse: laivybos, mokslinių jūros tyrinėjimų, įvairios ūkinės veiklos, gyvųjų ir negyvųjų jūros išteklių naudojimo ir kitose. Pavyzdžiui, Konvencijos II dalis, skirta teritorinei jūrai ir gretutinei zonai, yra labai gerai išvystytas režimas, kuris nurodo pakrantės valstybės

³⁸ Bernaerts A. Bernaerts' Guide to the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.bernaerts-sealaw.com/FOREWARD.htm>>

³⁹ „The Oceans are the very foundation of human life...“ [interaktyvus]. // Jungtinių Tautų teisinių reikalų agentūros padalinio vandenynų reikalams ir jūrų teisei interneto svetainė (angl. UN Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea). Prieiga per internetą: <http://www.un.org/Depts/los/oceans_foundation.htm>

⁴⁰ Anderson D. Modern Law of the Sea. Selected Essays. Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, the Netherlands, 2007. P. 57.

įsipareigojimus ir teises šios erdvės atžvilgiu ir pakrantės valstybės jurisdikcijos sferas⁴¹.

Nuo to laiko, kai Jungtinių Tautų Trečiosios jūrų teisės konferencijos Prezidentas ambasadorius prof. Tommy Koh Jūrų teisės konvenciją pavadino „Konstitucija vandenynams“, daug rašyta apie konstitucionalizmą ir ieškota Konvencijos ir konstitucijos sąsajų, tačiau reikėtų sutikti, kad tai buvo labiau metafora, o ne teisinė sąvoka. Kalbant apie „konstituciją vandenynams“ (angl. – *Constitution for the Oceans*) vietoj „vandenynų konstitucijos“ (angl. – *Constitution of the Oceans*), jis teisingai apibūdino Konvenciją kaip fundamentalią teisinę tvarką vandenynams⁴².

Nors Konvencija nėra ir vargu, ar galėtų būti tobula, autoriai ją apibūdina kaip „teisiškai išsamią“: ji turi normą kiekvienam klausimui; norma gali būti leidžianti, ji gali būti įpareigojimas, ji gali suteikti aiškią laisvę arba palikti neišaiškintą teisę tiksliai neapibrėždama teisės ar pareigos. Tačiau „skrajojantis olandas“, keliaujantis po jūras ir turėdamas Konvencijos kopiją, visada galės atsakyti teisinėmis sąvokomis: kas aš esu? kas yra ten esantysis? kur aš esu? ką aš dabar galiu daryti? ką aš dabar privalau daryti? Konvencija niekada jo neapvils⁴³.

Išskiriant Lietuvai ir kitoms Baltijos jūros regiono valstybėms reikšmingiausias Konvencijos nuostatas, paminėtina, kad jų ištakos, galima sakyti, glūdi Konvencijos IX dalyje, apibrėžiančioje uždaras ir pusiau uždaras jūras ir pabrėžiančias jų pakrantės valstybių bendradarbiavimo poreikį. Vis tik tokių valstybių pareiga siekti bendradarbiavimo yra pakankamai miglota⁴⁴, nes vartojami žodžiai „turėtų“ (angl. – *should*) ir „siekia“ (angl. – *endeavour*), kalbant apie gyvųjų išteklių valdymą, pastangas saugoti jūros aplinką, mokslinių jūros tyrinėjimų tvarką ir programas, nenustato jokių konkrečių ir aiškių pareigų. Pakrantės valstybėms ypatingai reikšmingas yra

⁴¹ Elferink Oude A. G. *Stability and Change in the Law of the Sea: the Role of the LOS Convention*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, the Netherlands, 2005. P. 146.

⁴² Ten pat. P. 49.

⁴³ Ten pat. P. 24.

⁴⁴ Platzöder R., Verlaan R. *The Baltic Sea: New Developments in National Policies and International Cooperation*, Kluwer Law International, Hague, the Netherlands, 1996. P. 85.

bendradarbiavimas žuvininkystės srityje ir įpareigojimas rūpintis gyvųjų išteklių tinkamu valdymu. Nuostatos dėl aplinkos apsaugos ir išsaugojimo sukuria tvirtą pagrindą, kuriuo remiantis atskiri klausimai gali ar turi būti sprendžiami regionuose, valstybėms kuriant ir plėtojant normas, rekomenduojamas praktikas ir taisykles, atsižvelgiant į regiono specifiką. Regioninio bendradarbiavimo kontekste reikšmingi ir moksliniai jūros tyrinėjimai, kurie pakankamai brangūs, o jų rezultatai ir gautos žinios reikšmingos visoms pakrantės valstybėms, todėl bendradarbiavimo pastangos ir šiuo aspektu Baltijos jūroje neišvengiamos⁴⁵.

Jūrų teisės konvencija ieško pusiausvyros tarp skirtingų valstybių teisių ir interesų: pakrantės valstybių, vėliavos valstybių, uždarų valstybių ir tranzito valstybių. Ji siekia ne tik valstybių interesų balanso, bet ir pusiausvyros bei kompromiso tarp istorinio tęstinumo ir ateities perspektyvų. Konvencijos tekstas pakankamai nuoseklus ir žvelgiantis į priekį, o tuo pačiu jis atsižvelgia į jūrų teisės istorinį vystymąsi per paprotinę teisę, tarptautinių teismų sprendimus ir Ženevos konvencijas. Konvencija rodo kodifikavimą, konsolidavimą, pažangią plėtrą ir sąmoningą jūrų teisės peržiūrėjimą ar reformą⁴⁶. Konvencijoje yra nuostatų, kodifikuojančių ir paaiškinančių egzistuojančias tarptautinės teisės normas, ir visiškai naujų normų.

Šiandien Konvencijos dalyvės yra iš viso pasaulio regionų ir atstovauja daugelį skirtingų interesų jūrose ir vandenynuose, įskaitant jūrines ir pakrantės valstybes, vėliavos ir uosto valstybes, besivystančias ir išsivysčiusias valstybes, uždaras ir tranzito valstybes, taip pat salų, salynų ir sąsiaurių valstybes⁴⁷. Pagal dalyvavimo Konvencijoje skaičių ji lyginama su Jungtinių Tautų Chartija, Vienos konvencija dėl diplomatinių santykių ir Konvencija dėl sutarčių teisės. Dalyvavimo Konvencijoje visuotinumą pabrėžia jos pripažinimą pasauliniu mastu. Nors Konvencija negalioja nesančioms jos narėmis valstybėms, daugelis jų jos laikosi praktikoje, tiek tiesiogiai, tiek kaip

⁴⁵ Plačiau žr. darbo II dalį.

⁴⁶ Anderson D. *Modern Law of the Sea. Selected Essays*. Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, the Netherlands, 2007. P. 59.

⁴⁷ Ten pat. P. 86.

organizacijų narės⁴⁸. Konvencija taikoma daugybės institucijų kiekvienoje valstybėje ir įvairių tarptautinių organizacijų, ir jos laikymosi ir įgyvendinimo užtikrinimas išlieka sudėtinga užduotis. „Nors daug institucijų, kai kurios sukurtos Konvencijos, ir kitos, esančios Jungtinių Tautų sistemos dalimi, yra atsakingos už pagrindinių jų jurisdikcijai priklausančių vandenynų sričių specifinius aspektus, Konvencija pati lieka pagrindiniu instrumentu skatinti jūrų ir vandenynų stabilumą ir taikų naudojimą. Ji vis tik nėra statinis instrumentas, tačiau labiau dinaminė ir besivystanti teisės dalis, kuri turi būti stipriai saugoma ir jos įgyvendinimas turi atkakliai progresuoti“⁴⁹, o dinamika atsiskleidžia praktikoje.

Jūrų teisės konvencija siekia nustatyti valdymo sistemą – politinę, ekonominę, administracinę ir teisminę – dvejoms trečiosioms žemės paviršiaus⁵⁰. Pagal Konvencijos jurisdikcinius rėmus valstybės ir tarptautinės institucijos, dažnai bendradarbiaudamos su kitais subjektais, kuria jūros erdvių režimą⁵¹.

1.2.1.2 1958 m. Konvencija dėl teritorinės jūros ir gretutinės zonos, 1958 m. Konvencija dėl kontinentinio šelfo ir 1958 m. Konvencija dėl žvejybos ir gyvųjų išteklių apsaugos

1958 m. Konvencija dėl teritorinės jūros ir gretutinės zonos, 1958 m. Konvencija dėl kontinentinio šelfo, 1958 m. Konvencija dėl žvejybos ir gyvųjų išteklių apsaugos⁵² ir 1958 m. Konvencija dėl atvirosios jūros⁵³ kartu

⁴⁸ Anderson D. *Modern Law of the Sea. Selected Essays*. Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, the Netherlands, 2007. P. 5.

⁴⁹ „The Oceans are the very foundation of human life...“ [interaktyvus]. // Jungtinių Tautų teisinių reikalų agentūros padalinio vandenynų reikalams ir jūrų teisei interneto svetainė (angl. UN Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea). Prieiga per internetą: <http://www.un.org/Depts/los/oceans_foundation.htm>

⁵⁰ Elferink Oude A. G. *Stability and Change in the Law of the Sea: the Role of the LOS Convention*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, the Netherlands, 2005. P. 14.

⁵¹ Ten pat. P. 77.

⁵² 1958 Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/8_1_1958_fishing.pdf>

vadinamos Ženevos konvencijomis. Iki Jūrų teisės konvencijos priėmimo šios konvencijos buvo pagrindinės jūros erdves reglamentuojančios tarptautinės sutartys, nors priimtose kaip atskiros, tačiau iš esmės sudaro vieningą reglamentavimą, priimtose vienu metu kaip Ženevos konvencijos ir todėl jas galima priskirti universalioms. Tačiau jos jau nebeatitinka šiandienos realijų ir praktikos ir yra tiesiog „pasenusios“, nors jų galiojimas nepanaikintas. Ženevos konvencijų ir Jūrų teisės konvencijos teisinės galios santykis apibrėžtas pačioje Jūrų teisės konvencijoje⁵⁴ (Konvencijos 311 straipsnis „Santykis su kitomis konvencijomis ir tarptautiniais susitarimais“): Konvencija Ženevos konvencijų atžvilgiu turi viršenybę santykiuose valstybių, kurios yra Konvencijos šalimis.

Šios konvencijos „kodifikavo tai, kas jau buvo priimta [valstybių], ir paliko neišspręsta tai, kas nebuvo pripažinta, [...] ir nė viena iš jų negalėjo išspręsti konfliktų, kuriuos paskatino 1960 metų technologijos pažanga“⁵⁵. Kai kurių autorių vertinimu, 1958 m. Ženevos konvencijos kai kuriais atžvilgiais buvo pasenusios jau kone iki jų priėmimo⁵⁶, nors vienareikšmiškai taip teigti nebūtų pagrįsta, nes Jūrų teisės konvencija dalį jų nuostatų perėmė. Taigi Ženevos konvencijų nuostatos yra pakartotos, papildytos arba pakeistos 1982 m. Konvencijoje⁵⁷, kuri šias tarptautines sutartis pakeitė daugumos pasaulio valstybių atžvilgiu, įskaitant ir Lietuvą bei kitas Baltijos jūros valstybes. Visos Baltijos jūros valstybės yra Jūrų teisės konvencijos dalyvės, joms Ženevos konvencijos iš esmės nebeturi reikšmės, todėl čia nebus plačiau aptariamos, nebent prie atskirų darbo klausimų istoriniu aspektu.

Ženevos konvencijose įtvirtintas valstybių jurisdikcijos kompromisas: pakrantės valstybė turi suverenitetą teritorinėje jūroje taikaus plaukimo teisės

⁵³ 1958 Convention on the High Seas [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/8_1_1958_high_seas.pdf>

⁵⁴ Konvencijos 311 straipsnis „Santykis su kitomis konvencijomis ir tarptautiniais susitarimais“.

⁵⁵ Anand R. P. Law of the Sea: Caracas and Beyond, Martinus Nijhoff Publishers, Hague, the Netherlands, 1980. P. 6-7.

⁵⁶ Ten pat.

⁵⁷ Akehurst M., Malanczuk P. Šiuolaikinės tarptautinės teisės įvadas. Vilnius, Eugrimas, 2000. P. 219.

atžvilgiu, o vėliavos valstybė turi neribotą jurisdikciją atvirojoje jūroje. Vienos iš pagrindinių tuomet naujovių Ženevos konvencijose buvo tos, kad įtvirtintos pakrantės valstybės išimtinės teisės kontinentiniame šelfe ir ribota pakrantės valstybės jurisdikcija išskirtinėje žvejybos zonoje.

Nesugebėjimas susitarti dėl teritorinės jūros ribų ir žvejybos jurisdikcijos politinių ir technologinių pokyčių laikotarpiu greitai įrodė esant rimtu Ženevos konvencijų silpnumu. Dar daugiau, kontinentinio šelfo apibrėžimas buvo greitai „aplenktas“ naujos technologijos ir delimitavimui numatytam vidurinėsios linijos principui prieštaravo plati valstybių grupė, ypatingai po Šiaurės jūros kontinentinio šelfo bylų⁵⁸. Taigi Pirmojoje ir Antrojoje jūrų teisės konferencijose priimtose Ženevos konvencijos buvo tik pirmi bandymai kodifikuoti jūrų teisę, tačiau jos nesugebėjo tinkamai ir sistemiškai sureguliuoti visų jūrų naudojimo aspektų ir daugeliu atžvilgiu tiesiog nesugebėjo „suspėti“ su tarptautine praktika.

1.2.2 Specialios tarptautinės jūrų teisės sutartys

Jūrų teisės konvencija aprėpė daugybę įvairių jūros erdvių režimo klausimų ir aspektų, tačiau, žinoma, galėjo įtvirtinti tik principus ar pagrindines nuostatas atskirų institutų, reikalaujančių žymiai išsamesnio ir detalesnio reglamentavimo. Taigi laivybos, jūros aplinkos apsaugos ir įvairiose kitose srityse priimta daugybė specialių tarptautinių sutarčių. Jūrų teisės konvencijoje yra beveik septyniasdešimt nuostatų, nurodančių galimybę, kad atitinkamas klausimas gali būti reglamentuotas kita tarptautine sutartimi, dvišale ar daugiašale, jau priimta ar kuri bus priimta vėliau⁵⁹.

Daugelis nuo 1982 m. surengtų tarptautinių konferencijų ir kompetentingų tarptautinių organizacijų priėmė naujas tarptautines sutartis, rekomendacijas, deklaracijas, gaires ir kitus tarptautinės teisės aktus, kurie

⁵⁸ Andreson D. *Modern Law of the Sea. Selected Essays*. Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, the Netherlands, 2007. P. 55.

⁵⁹ Elferink Oude A. G. *Stability and Change in the Law of the Sea: the Role of the LOS Convention*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, the Netherlands, 2005. P. 24.

remiasi Jūrų teisės konvencija, arba pakeitė esančiąsias, kad atitiktų Konvenciją. Kita vertus, dalis jūros erdvių režimo klausimų (pavyzdžiui, laivybos) išliko besiremianti specialiu tos srities reglamentavimu, susiformavusiu specialių tos srities tarptautinių organizacijų veikloje priimamų tarptautinių sutarčių ir kitų teisės aktų pagrindu. Tai pirmiausia pasakytina apie Tarptautinės jūrų organizacijos⁶⁰ kompetenciją laivybos saugumo ir kitais laivybos klausimais. Be to, paminėtina, kad Jungtinių Tautų maisto ir žemės ūkio organizacija (FAO)⁶¹ turi tam tikrų įgaliojimų žvejybos klausimais, UNESCO Tarpvyriausybinė okeanografijos komisija (IOC)⁶² ir Tarptautinė jūrų tyrinėjimo tarnyba (ICES)⁶³ – mokslinių jūrų tyrinėjimų srityje, o Tarptautinė hidrografijos organizacija (IHO)⁶⁴ – techninė ir konsultacinė organizacija, įsteigta saugios laivybos, aplinkos apsaugos ir kitų sričių klausimams. Tačiau dažnai šių specialių organizacijų veikla ir priimami teisės aktai būna skirti specifiniams ar siauriems jūrų teisės klausimams, dažnai techniniams, yra mokslinio rekomendacinio pobūdžio, tiesiogiai arba apskritai nėra nesusiję su jūros erdvių režimu, todėl darbe beveik nebus aptariami. Kaip jau minėta, toliau aptariamos tik pagrindinės atskirus jūros erdvių teisinio režimo aspektus reglamentuojančios tarptautinės sutartys, pabrėžiant tas jų nuostatas, kurios reikalauja tam tikrų valstybių veiksmų nacionaliniame lygmenyje arba kitaip įtakoja pakrantės valstybės jūros erdvių režimo reglamentavimą. Kai kurios tolesniame poskyryje nepristatomos tarptautinės sutartys nurodomos nagrinėjant atskirus Lietuvos jūros erdvių klausimus toliau darbe IV dalyje.

⁶⁰ *International Maritime Organisation* svetainė internete: <http://www.imo.org/> Tarptautinės jūrų organizacijos narėmis dabar yra net 167 valstybės narės ir trys asocijuotos narės.

⁶¹ *Food and Agriculture Organisation of the United Nations* svetainė internete: <http://www.fao.org/fishery/en>

⁶² *Intergovernmental Oceanographic Commission* svetainė internete: <http://ioc-unesco.org/>

⁶³ *International Council for the Exploration of the Sea* svetainė internete: <http://www.ices.dk/indexfla.asp>

⁶⁴ *International Hydrographic Organisation* svetainė internete: <http://www.iho.org/>

1.2.2.1 Tarptautinės sutartys laivybos ir jūrų uostų srityje

Laivyba yra viena iš pagrindinių jūros erdvių teisinio režimo sričių ir viena iš seniausių, todėl jos reglamentavimas ilgai rėmėsi tradicijomis ir papročiais, ilgainiui kodifikuotais tarptautinėse sutartyse, o taip pat ir praktinėmis problemomis, išryškintomis nelaimingų atsitikimų jūroje, kurie dažnai tapdavo konkrečios tarptautinės sutarties priėmimo pagrindu. Laivyba savo prigimtimi yra pasaulinio pobūdžio ir sukuria poreikį būti reglamentuojama nustatant visuotinai priimtinius standartus⁶⁵. Didelė šių standartų ir normų dalis yra techninio pobūdžio, o jūros erdvių režimui reikšmingos tos tarptautinės jūrų laivybos sutartys, kurios nustato tam tikrus laivų judėjimo pakrantės valstybės jūros erdvėse reikalavimus ir taisykles bei reglamentuoja užsienio laivų statusą šiose erdvėse ir uoste.

Pastangos spręsti saugumo jūrose klausimus buvo pirmasis veiksnys, skatinęs tarptautinį bendradarbiavimą laivybos srityje⁶⁶. Saugios laivybos svarba išryškėjo po laivo „Titanikas“ katastrofos 1912 m., ir saugi laivyba buvo pirminė ir pagrindinė pirmosios išimtinai jūrų klausimams pagal 1948 m. konvenciją⁶⁷ įsteigtos Jungtinių Tautų specializuotos agentūros – Tarptautinės jūrų organizacijos – užduotis (šį pavadinimą ji gavo 1982 m. dėl Jūrų teisės konvencijos priėmimo, o iš pradžių vadinosi Tarpvyriausybine jūrų konsultacine organizacija)⁶⁸. Šiandien Tarptautinės jūrų teisės organizacijos uždavinys išlieka sukurti ir plėtoti laivybą reglamentuojančias tarptautinės teisės normas, pirminė organizacijos veiklos sritis yra laivybos saugumas ir efektyvumas, o organizacijos veiklos sferos taip pat apima aplinkos apsaugos,

⁶⁵ Ringbom H. *Competing Norms in the Law of Marine Environmental Protection*, Kluwer Law International, Dordrecht, the Netherlands, 1997. P. 187.

⁶⁶ Žalimas D., Žaltauskaitė-Žalimienė S., Petrauskas Z., Saladžius J. *Tarptautinės organizacijos*, Justitia, Vilnius, 2001. P. 467.

⁶⁷ Tarptautinės jūrų organizacijos konvencija įsigaliojo 1958 m., pirmą kartą organizacija susirinko 1959 m. 1948 Convention on the International Maritime Organisation (1948 m. Tarptautinės jūrų organizacijos konvencija) [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=771>

⁶⁸ Apie Tarptautinę jūrų organizaciją plačiau žr. pvz. skyrių „Tarptautinė jūrų organizacija“ D. Žalimo ir kitų autorių knygoje „Tarptautinės organizacijos“, Justitia, Vilnius, 2001. P. 466-474.

techninio bendradarbiavimo ir kitus klausimus. Šios organizacijos veikloje priimta daugybė tarptautinių sutarčių, reglamentuojančių kiekvieną laivybos aspektą. Tokiu būdu tam tikra prasme siauriamos pakrantės valstybių galios, skirtingu mastu atskirų jos jūros erdvių atžvilgiu. Kita vertus, pakrantės valstybė, priimdama atitinkamas normas bei taisykles, siekia apsaugoti ne tik savo pačios interesus, o ir tarptautinės bendrijos interesus laivybos saugumo, kaip ir jūros aplinkos apsaugos srityse. Šiuo atžvilgiu ir Tarptautinė jūrų organizacija, ir pakrantės valstybės gali būti laikomos vykdančiomis deleguotas teisėkūros funkcijas remiantis Jūrų teisės konvencija⁶⁹.

Tinkamas pavyzdys, kaip Jūrų teisės konvencija paskirsto teisėkūros galias, yra būdas, kuriuo pakrantės valstybėms suteikiamos teisės reglamentuoti navigaciją priimant jūrų kelių ir eismo atskyrimo schemas savo jūros erdvėse. Teritorinėje jūroje pakrantės valstybė privalo „atsižvelgti“, be kitų, į „kompetentingos tarptautinės organizacijos rekomendacijas“. Išskirtinėje ekonominėje zonoje pakrantės valstybė gali priimti normas, „neprieštaraujančias visuotinai pripažintoms tarptautinėms normoms ir standartams, nustatytiems kompetentingų tarptautinių organizacijų arba visuotinių diplomatinių konferencijų metu, ir juos įgyvendinančias“. Visais šiais atvejais, kaip normas priimančius subjektus (angl. – *regulators*), Konvencija nurodo pakrantės valstybes ir kompetentingas tarptautines organizacijas⁷⁰. Tarptautinės organizacijos, tokios kaip Tarptautinė jūrų organizacija, priėmė gaires ir rekomendacijas dėl daugelio Konvencijoje nagrinėjamų klausimų, parodydamos jos „teisinių rėmų“ lankstumą⁷¹.

1965 m. Konvencija dėl tarptautinės jūrų laivybos sąlygų lengvinimo (FAL 65) (įsigaliojo 1967 m. kovo 5 d.)⁷² buvo priimta siekiant palengvinti

⁶⁹ Elferink Oude A. G. *Stability and Change in the Law of the Sea: the Role of the LOS Convention*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, the Netherlands, 2005. P. 79.

⁷⁰ Ten pat. P. 78.

⁷¹ Anderson D. *Modern Law of the Sea. Selected Essays*. Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, the Netherlands, 2007. P. 93.

⁷² Convention on Facilitation of International Maritime Traffic [interaktyvus]. Prieiga per internetą:

<http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D16071/EnglishFinalFormat.pdf>

tarptautinės jūrų laivybos sąlygas supaprastinant ir iki minimumo sumažinant formalumus, dokumentinius reikalavimus ir procedūras tarptautinių reisų laivų atvykimo į pakrantės valstybės jurisdikcijai priklausančius jūros vandenį, buvimo juose ir išvykimo metu. Valstybės įsipareigojo imtis visų tinkamų priemonių, kad būtų palengvintos ir supaprastintos tarptautinės jūrų laivybos sąlygos ir kad būtų išvengta nereikalingo laivų, asmenų ir laive esančios nuosavybės užlaikymo. Bendradarbiavimas nustatant ir taikant priemones dėl minėtų procedūrų numatytas tarp valstybių arba per Tarptautinę jūrų organizaciją. Atkreiptinas dėmesys, kad ši konvencija paliko valstybių nacionalinių įstatymų viršenybę jos atžvilgiu, kai šie numato palankesnes sąlygas arba dėl klausimų, kurių ji aiškiai nereglamentuoja (*lex specialis* taisyklė, t.y. kai tam tikram atvejui ar santykiams reglamentuoti yra nustatyta specialioji norma, ji taikytina vietoj bendrosios). FAL konvencija aiškiai atskiria dvejopo pobūdžio taisyklės nurodydama normas, kurios yra privalomos, ir rekomendacinio pobūdžio nuostatas. Lietuvoje ši Konvencija ratifikuota 1999 m. lapkričio 11 d. įstatymu⁷³ ir įsigaliojo nuo 2000 m. kovo 25 d.

*1972 m. Tarptautinės konvencijos dėl tarptautinių taisyklių, padedančių išvengti laivų susidūrimų jūrose (COLREG 72) (įsigaliojo 1977 m. liepos 15 d.)*⁷⁴ nuostatos daugiausia skirtos atvirajai jūrai, tačiau reikšmingos ir pakrantės valstybės jūros erdvėse, nes jos normos taikomos visiems laivams atvirojoje jūroje ir visuose su atvirąja jūra besiribojančiuose vandenyse, tinkamuose tolumojo plaukiojimo laivams (1 norma). Viena iš svarbiausių naujovių buvo šioje konvencijoje nustatytų eismo atskyrimo schemų pripažinimas (pavyzdžiui, 10 norma nurodo gaires dėl saugaus greičio, susidūrimo rizikos, tokiomis schemomis besinaudojančio ar netoli jų esančio laivo veiksmų ir pan.). Konvencija numato daugybę techninių nuostatų dėl laivo valdymo ir

⁷³ Įstatymas dėl konvencijos dėl tarptautinės jūrų laivybos sąlygų lengvinimo (FAL konvencija) ratifikavimo // Valstybės žinios, 1999, Nr. 103-2941.

⁷⁴ Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=649&topic_id=257>

plaukiojimo, garso ir šviesos signalų ir pan. Prie šios konvencijos Lietuva prisijungė LR Vyriausybės 1991 m. spalio 12 d. nutarimu Nr. 416⁷⁵, Lietuvai Konvencija įsigaliojo nuo 1991 m. gruodžio 4 d.

1988 m. Konvencijos dėl kovos su neteisėtais veiksmais prieš saugią jūrų laivybą (SUA 88) (įsigaliojo 1992 m. kovo 1 d.) ir jos 2005 protokolo⁷⁶ priėmimą paskatino laivų užgrobimai, sprogdinimai, skandinimai, laivų ir įgulos bei keleivių užpuolimai, užgrobimai, sužeidimai ir net nužudymai, 2005 m. protokolo priėmimas įtakotas teroro aktų. Konvencijos tikslai atsispindi preambulėje, kurioje išreikštas įsitikinimas neatidėliotina būtinybe plėtoti valstybių tarpusavio bendradarbiavimą rengiant ir imantis veiksmingų priemonių užkirsti kelią visiems neteisėtiems veiksams, kurie kelia grėsmę saugiai jūrų laivybai, ir persekioti bei bausti jų vykdytojus. Pažymėtina, kad ši konvencija taikoma tuo atveju, jeigu laivas plaukia arba jeigu numatyta, kad įplauks į vienos valstybės teritorinę jūrą, perplauks ją arba išplauks už jos ribų (4 straipsnis). SUA konvencija (5 straipsnyje) įtvirtina valstybių dalyvių pareigą numatyti sankcijas: kiekviena valstybė, šios konvencijos šalis, baudžia už konvencijoje nurodytus nusikaltimus atitinkamomis bausmėmis, kurios nustatomos atsižvelgus į nusikaltimo sunkumą. Joje taip pat numatytos jurisdikcijos taisyklės taikant atsakomybę nusikaltimus padariusiems asmenims ir pan. Lietuvai ši konvencija įsigaliojo 2003 m. balandžio 30 d. (ratifikuota 2002 m. lapkričio 2 d.).

*1973 m. Tarptautinė konvencija dėl taršos iš laivų prevencijos ir jos 1978 m. protokolai (MARPOL 73/78)*⁷⁷ (įsigaliojo 1983 m. spalio 2 d.) yra pirmoji ir pagrindinė tarptautinė sutartis, skirta aplinkos taršos iš laivų prevencijai. Konvencija priimta norint „pasiiekti, kad būtų visiškai išvengta tyčinio jūros aplinkos teršimo nafta ir kitomis kenksmingomis medžiagomis bei iki minimumo apriboti atsitiktinį tokių medžiagų išmetimą“ ir manant, kad geriausiai šio tikslo galima pasiekti nustačius vien teršimu nafta

⁷⁵ LR Vyriausybės nutarimas „Dėl Lietuvos Respublikos prisijungimo prie tarptautinės jūrų teisės dokumentų“ // Valstybės žinios, 1991, Nr. 32-881.

⁷⁶ Valstybės žinios, 2003, Nr. 8-266.

⁷⁷ Valstybės žinios, 2004, Nr. 138-5030.

neapsiribojančias taisykles. Konvencijos prieduose yra pateiktos taisyklės ir reikalavimai, reglamentuojantys aplinkos taršos faktorius. MARPOL konvencijos šalys įsipareigoja įgyvendinti šios konvencijos ir jos priedų (tų, kurie jas įpareigoja) nuostatas, kad būtų užkirstas kelias pažeidžiant šią konvenciją teršti jūros aplinką išmetant kenksmingas medžiagas arba nuotekas, kuriose yra tokių medžiagų. Pažymėtina, kad jokia šios konvencijos (3 straipsnio) nuostata nereiškia, kad gali būti siauriamos arba išplečiamos konvencijos dalyvių pagal tarptautinę teisę turimos suverenios teisės į jų krantus skalaujančios jūros dugną ir jos gelmes, leidžiančios žvalgyti ir naudoti jų gamtos išteklius. Aptariama tarptautinė sutartis įtvirtina aiškius pakrantės valstybės įsipareigojimus: numato, kad bet kurios konvencijos dalyvės teisė turi drausti šios konvencijos reikalavimų pažeidimus ir dėl to tos valstybės teisėje turi būti numatytos sankcijos (4 straipsnis). Ji taip pat reglamentuoja, kokioms aplinkybėms esant ji laikoma pažeidžiama. Be to, sutartis reikalauja, kad pagal ją valstybių dalyvių teisėje numatytos bausmės būtų pakankamai griežtos, kad užkirstų kelią šios Konvencijos pažeidimams, ir vienodai griežtos nepaisant to, kur pažeidimai padaryti. MARPOL konvencija taip pat įtvirtina nuostatas dėl laivų liudijimų ir specialių laivų tikrinimo taisyklių.

Paminėtina, kad Konvencijos pirmtakė buvo 1954 m. Tarptautinė konvencija dėl kelio užkirtimo teršimui nafta (OILPOL 54). MARPOL konvencijos priėmimą įtakojo ir 1972 m. Stokholmo deklaracija dėl žmogaus aplinkos, numačiusi rekomendacijas, kurių dalis perkelta ir į Jūrų teisės konvenciją. Deklaracijos nuostatos, nors principų pobūdžio, vis tik įtakojo valstybių elgesį: „jos nei pakankamai konkrečios, nei pakankamai įsakmios, kad nustatytų tvirtą teisinę normą, vis tik jos aiškiai reiškia kažką panašaus į tarptautinės bendruomenės narių įsipareigojimą“⁷⁸. Šios deklaracijos principai atsispindėjo ir Konvencijoje dėl Baltijos jūros jūrinės aplinkos apsaugos (Helsinkio konvencijoje).

⁷⁸ Nordquist M., Norton J., Mahmoudi S. *The Stockholm Declaration and the Law of the Marine Environment*. Kluwer Law International, Hague, the Netherlands, 2003. P. 289.

Lietuvai MARPOL konvencija įsigaliojo 1992 m. kovo 4 d., prisijungus jau minėtu Vyriausybės 1991 m. spalio 12 d. nutarimu Nr. 416.

1969 m. *Tarptautinė konvencija dėl veiksmų atvirojoje jūroje teršimo nafta nelaimingo atsitikimo atvejais (Intervencijos konvencija)* (įsigaliojo 1975 m. gegužės 6 d.) ir 1973 m. *protokolas* (įsigaliojo 1983 m. kovo 30 d.)⁷⁹ priimta po tanklaivio „Torrey Canyon“ katastrofos 1967 m., kuri atskleidė abejones dėl pakrantės valstybės įgaliojimų nelaimingų atsitikimų atvirojoje jūroje atvejais, būtent, priemonių, kurių gali imtis, siekdama apsaugoti savo teritoriją. Todėl priimta Intervencijos konvencija, kuri numatė pakrantės valstybės teisę imtis tam tikrų poveikio priemonių už teritorinės jūros ribų naftai išsiliejus atvirojoje jūroje ar gresiant naftos išsiliejimui, taip pat reglamentavo valstybių elgesio modelius (konvencijos protokolai papildė sąrašą medžiagų, kurioms išsiliejus galimi pakrantės valstybės veiksmai, išplėtė konvencijos režimą kitoms, nei nafta, medžiagoms, medžiagų sąrašus tikslino ir konvencijos 1991 m., 1996 m. bei 2002 m. pakeitimais). Taigi pakrantės valstybėms leidžiama imtis veiksmų, kai tai būtina ir po tinkamų konsultacijų su „interesų grupėmis“, įskaitant laivų vėliavos valstybes, laivų ir krovinių savininkus ir, kai leidžia aplinkybės, su šiam tikslui paskirtais nepriklausomais ekspertais. Jei pakrantės valstybė imasi išvardintų viršijančių priemonių, ji privalo mokėti kompensaciją dėl tokiom priemonėm sukeltos žalos. Lietuva Intervencijos konvencijos dalyvė nėra.

2007 m. *Nairobi tarptautinė konvencija dėl (laivų) nuolaužų šalinimo*⁸⁰ užpildė spragą tarptautiniame reglamentavime nustatydamas pirmąjį vienodų tarptautinių taisyklių paketą, kuriuo siekiama greito ir efektyvaus laivų nuolaužų už teritorinės jūros ribų pašalinimo. Konvencija suteikia pagrindą valstybėms pašalinti ar reikalauti, kad būtų pašalintos laivų nuolaužos, dėl

⁷⁹ International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties Act, 1987 [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/intervn.htm>>

⁸⁰ Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007 [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.moc.gov.cn/zizhan/zhishujigou/jiulaoju/guanlipindao/guanliwenjian/200906/P020090612573044023405.pdf>>

kurių gali kilti pavojus gyvybei, turtui ar nuosavybei jūroje ir (ar) jūros ir jos aplinkos apsaugai. Pažymėtina, kad sutartis pakrantės valstybėms suteikia galimybę taikyti kai kurias jos nuostatas ir savo teritorinėje jūroje. Ši sutartis išsprendžia ir išlaidų už paskendusius objektų pašalinimą klausimą nustatydamą savininkų materialią atsakomybę ir įpareigojimą jiems pateikti šalinimo išlaidų atlyginimo garantiją ar kitokį finansinį užtikrinimą, be to, valstybėms numatyta tiesioginio ieškinio draudikams galimybė. Konvencija atvira prisijungti nuo 2008 m. lapkričio 18 d. ir įsigalios praėjus dvylikai mėnesių nuo tada, kai prie jos prisijungs 10 valstybių.

*1923 m. Konvencija ir Statutas dėl tarptautinio jūrų uosto režimo*⁸¹ yra pagrindinė tarptautinė sutartis uosto klausimais (Konvencijoje numatytos tik sutarties ir statuto įsigaliojimo, prisijungimo prie jų ir kitos bendrosios nuostatos, o uosto klausimai reglamentuoti statute). Statutas įtvirtina nacionalinį jūrų uostų režimą ir pagrindinius uosto režimo principus, pavyzdžiui, laivų nediskriminavimo mokesčių, paslaugų ir kitose srityse. Jis taip pat nedraudžia valstybėms nustatyti palankesnių sąlygų, nei įtvirtintos Statute. Kai kurios nuostatos yra įpareigojančios, o kitos tam tikrus klausimus, pavyzdžiui, laivų vilkimo uoste, palieka spręsti valstybėms. Statutas numato ir ginčų sprendimo mechanizmą iš jo kylančius ginčus pavesdamas spręsti Tarptautiniam Teisingumo Teismui. Lietuva aptariamą sutarties dalyvę nėra.

1.2.2.2 Tarptautinės sutartys žmonių ir turto saugumo jūroje srityje

Su laivybos saugumu yra susijusi žmonių ir laivų bei kito turto saugumo jūroje sritis – gelbėjimo operacijos. Ilgai padėti nelaimėje atsidūrusiam laivui, jo įgulai, keleiviams ir turtui, buvo tarsi paprotys, tačiau ilgainiui tapo akivaizdu, kad reikia aiškaus tokių gelbėjimo operacijų režimo, reglamentuoto tarptautiniu mastu.

⁸¹ Convention and Statute on the International Regime of Maritime Ports [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.imli.org/legal_docs/docs/6.DOC>

1974 m. *Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje ir jos 1988 m. protokolai (SOLAS 74)* (įsigaliojo 1980 m. gegužės 25 d.)⁸² bei gausūs priedai (įskaitant kodeksus) laikoma svarbiausia tarptautine sutartimi laivų saugumo srityje. Pirmoji SOLAS konvencijos redakcija priimta dar 1914 m. reaguojant į „Titaniko“ katastrofą, antroji 1929 m., trečioji 1948 m., ketvirtoji 1960 m. ir vėliau priimtoji 1974 m. buvo daugkart keičiama apimant vis naujus saugumo jūroje aspektus, todėl SOLAS konvencija suprantama su visais jos priedais ir pakeitimais, kurių visuma sudaro privalomą tarptautinės laivybos saugumo režimą, įskaitant žmonių ir turto jūroje saugumą. SOLAS konvencija priimta norint užtikrinti žmonių gyvybės saugumą jūroje, bendru susitarimu nustatant vienodus principus bei taisykles. Šalys įsipareigojo įgyvendinti šios konvencijos (ir jos priedų) nuostatas, skelbti visus įstatymus, potvarkius, įsakymus bei taisykles ir imtis visų kitų būtinų priemonių tam, kad būtų vykdomi visi konvencijos reikalavimai (1 straipsnis). Konvencija taikoma laivams, turintiems teisę plaukioti su vienos iš Susitariančiųjų valstybių vėliava (2 straipsnis). Konvencija įtvirtina valstybių dalyvių pranešimo įsipareigojimą: pranešti Tarptautinės jūrų organizacijos Generaliniam sekretoriui ir jam deponuoti nevyriausybinių institucijų, kurias Susitariančiosios Vyriausybės įgaliojo veikti jų vardu taikant su žmonių gyvybės saugumu jūroje susijusias priemones, sąrašus; įstatymų ir kitų teisės aktų tekstus, kurie turi būti paskelbti dėl įvairių su šia konvencija susijusių klausimų; pakankamą pagal šios konvencijos nuostatas išduodamų liudijimų pavyzdžių skaičių, kad jie būtų perduoti Susitariančiųjų Vyriausybėms pareigūnams susipažinti. Lietuvoje SOLAS konvencija įsigaliojo 1992 m. kovo 4 d. prisijungus Vyriausybės 1991 m. spalio 12 d. nutarimu Nr. 416.

1979 m. *Tarptautinė jūrų paieškos ir gelbėjimo konvencija (SAR 79)* (įsigaliojo 1985 m. birželio 22 d.)⁸³ priimta siekiant užtikrinti pagalbos nelaimės jūroje ištiktiems asmenims suteikimą pagal numatytą paieškos ir gelbėjimo koordinavimo ir bendradarbiavimo mechanizmą. Preambulėje

⁸² Valstybės žinios, 1996, Nr. 128-4887.

⁸³ Valstybės žinios, 2001, Nr. 4-94.

pažymėta, kad „kiekviena pakrantės valstybė turėtų tinkamas ir veiksmingas pakrančių stebėjimo bei paieškos ir gelbėjimo tarnybos priemones“, taip pat išreikštas poreikis koordinuoti tarpvyriausybinių organizacijų veiklą, susijusią su sauga jūroje ir virš jos, bei noras plėtoti ir skatinti šią veiklą, sukuriant tarptautinį jūrų paieškos ir gelbėjimo planą, atitinkantį jūrų transporto poreikius gelbėjant jūroje nelaimės ištiktus asmenis, o taip pat pageidavimas skatinti pasaulio paieškos ir gelbėjimo organizacijų bei dalyvaujančiųjų paieškos ir gelbėjimo operacijose jūroje bendradarbiavimą. Konvencijos šalys įsipareigojo imtis visų teisinių ir kitų reikalingų priemonių, būtinų šiai konvencijai (ir jos priedui) įgyvendinti. Numatyta, kad jos, individualiai ar bendradarbiaudamos su kitomis valstybėmis ir, jei reikia, su Tarptautine jūrų organizacija, turi prisidėti prie paieškos ir gelbėjimo tarnybos plėtojimo, siekdamos užtikrinti, kad kiekvienam asmeniui, patekusiam į pavojų jūroje, būtų suteikta pagalba. Pažymėtina, kad SAR konvencija aiškiai vardija konkrečius valstybių įsipareigojimus numatydamą, kad šalys (individualiai arba, jei reikia, bendradarbiaudamos su kitomis valstybėmis) turi sukurti šiuos pagrindinius paieškos ir gelbėjimo tarnybos elementus: sukurti teisinę bazę; paskirti atsakingą instituciją; organizuoti turimus išteklius, ryšio priemones, koordinavimo ir operatyvines funkcijas; sukurti tarnybos tobulinimo priemones, įskaitant planavimą, vidaus ir tarptautinius bendradarbiavimo ryšius bei mokymą. Valstybės taip įpareigotos, kiek įmanoma, laikytis atitinkamų Tarptautinės jūrų organizacijos nustatytų minimalių standartų ir gairių. Be to, jos turi „nustatyti pakankamai paieškos ir gelbėjimo rajonų kiekvienoje jūros teritorijoje“, o tai daroma suinteresuotų šalių sutartimi ir pranešama Generaliniam sekretoriui (Priedo 2.1. dalis). Be kitų reikšmingų nuostatų paminėtina pareiga įdiegti laivų pranešimų sistemas paieškos ir gelbėjimo operacijoms palengvinti. Lietuvai aptarta konvencija įsigaliojo 2001 m. vasario 22 d. ratifikavus ją 2000 m. gruodžio 12 d. įstatymu⁸⁴.

⁸⁴ LR įstatymas „Dėl 1979 metų Tarptautinės jūrų paieškos ir gelbėjimo konvencijos ratifikavimo“ // Valstybės žinios, 2001, Nr. 4-83.

1989 m. *Tarptautinė turto gelbėjimo jūroje konvencija (SALVAGE 89)* (įsigaliojo 1996 m. liepos 14 d.)⁸⁵ priimta siekiant nustatyti vienodas turto gelbėjimo taisykles ir išspręsti atlyginimo klausimus. Paaiškintina, kad turto gelbėjimo operacijos reiškia bet kurį veiksmą ar veiklą, kurių imamasi siekiant padėti laivui ar bet kuriam kitam pavojuje atsidūrusiam turtui laivybai tinkamuose ar bet kuriuose kituose vandenyse (1 straipsnis). Konvencija nurodo, kad ji neturės įtakos jokioms nacionalinės teisės nuostatomis ar bet kuriai tarptautinei konvencijai, susijusiai su turto gelbėjimo operacijomis, kurias vykdo ar kontroliuoja valstybinės institucijos; tačiau pažymėtina, kad turto gelbėtojai, vykdamys tokias turto gelbėjimo operacijas, turi teisę pasinaudoti šioje Konvencijoje numatomomis teisėmis ir jų gynimo būdais, susijusiomis su turto gelbėjimo operacijomis, o kiek tokiomis teisėmis ir jų gynimo būdais gali pasinaudoti institucija, kuriai priklauso vykdyti gelbėjimo operacijas, nustato valstybės, kurioje yra ši institucija, įstatymai (5 straipsnis). Be to, jokia aptariamos konvencijos nuostata negali paveikti suinteresuotos pakrantės valstybės teisės imtis priemonių pagal visuotinai pripažintus tarptautinės teisės principus, siekiant apsaugoti jos pakrantę (ar su tuo susijusius interesus) nuo užteršimo ar užteršimo grėsmės, kylančios dėl nelaimingo atsitikimo jūroje, ar veiksmų, susijusių su tokiu atsitikimu, dėl kurio pagrįstai tikimasi didelių žalingų pasekmių, įskaitant ir pakrantės valstybės teisę duoti nurodymus dėl turto gelbėjimo operacijų (9 straipsnis).

1.2.2.3 Tarptautinės sutartys kitose jūros erdvių režimo srityse

Gyvųjų išteklių apsaugos ir naudojimo klausimai reglamentuoti daugiau regioniniame ir Europos Sąjungos, nei tarptautiniame universaliame lygmenyje, daugiausia dėl to, kad toks reglamentavimas užtikrina efektyvesnį tų klausimų sprendimą. Todėl šioje srityje paminėtinas tik *Susitarimas dėl 1982 m. gruodžio 10 d. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijos nuostatų, susijusių su vienos valstybės ribas viršijančių žuvų išteklių ir toli migruojančių*

⁸⁵ Valstybės žinios, 1999, Nr. 61-1980.

*žuvų išteklių apsauga ir valdymu, įgyvendinimo*⁸⁶, priimtas prie Jūrų teisės konvencijos. Susitarimo tikslas yra užtikrinti vienos valstybės ribas viršijančių žuvų išteklių ar toli migruojančių žuvų išteklių ilgalaikę apsaugą ir subalansuotą naudojimą, veiksmingai įgyvendinant atitinkamas Jūrų teisės konvencijos nuostatas. Numatyti šių išteklių apaugos ir valdymo principai, bendradarbiavimo šioje srityje sistema. Nors dalis Susitarimo nuostatų skirtos jūros erdvėms, kuriose netaikoma pakrantės valstybės jurisdikcija, nuostatos dėl atsargumo metodo taikymo ir apsaugos bei valdymo priemonių suderinamumo taikomos taip pat ir organizuojant išteklių apsaugą ir valdymą nacionalinei jurisdikcijai priklausančiuose rajonuose (atsižvelgiant į skirtingus teisinius režimus, galiojančius nacionalinei jurisdikcijai priklausančiuose bei jai nepriklausančiuose rajonuose). Susitarimas skelbia, kad jokia jo nuostata nepažeidžia valstybių teisių, jurisdikcijos ir įsipareigojimų, kuriuos nustato Jūrų teisės konvencija; Susitarimas aiškinamas ir taikomas atsižvelgiant į Konvencijos kontekstą ir jos nepažeidžiant. Lietuvoje Susitarimas ratifikuotas 2006 m. spalio 24 d.⁸⁷ ir įsigaliojo 2006 m. gruodžio 16 d.

Ūkinės veiklos jūroje srityje vienas iš svarbiausių aspektų yra šios veiklos poveikio (jūros) aplinkai vertinimas, ir tarptautiniame lygmenyje čia aptartina *1991 m. Konvencija dėl poveikio aplinkai vertinimo tarpvalstybiniame kontekste (ESPOO 91)*⁸⁸, priimta siekiant plėtoti tarptautinį bendradarbiavimą planuojamos veiklos poveikio aplinkai vertinimo srityje, ypač tarpvalstybiniame kontekste. Šioje konvencijoje nustatyti pagrindiniai tarpvalstybinio poveikio aplinkai vertinimo principai ir pakankamai detalai reglamentuoti šios procedūros etapai, valstybių pareigos pranešti poveikį patiriančioms šalims apie planuojamą veiklą, konsultuotis su jomis nustatyta tvarka, įtraukti visuomenę į šį procesą ir kiti įsipareigojimai. Tarp jų taip pat paminėtina valstybių pareiga imtis visų reikiamų ir veiksmingų priemonių, kad

⁸⁶ Valstybės žinios, 2006, Nr. 137-5206.

⁸⁷ Įstatymas dėl Susitarimo dėl 1982 m. gruodžio 10 d. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijos nuostatų, susijusių su vienos valstybės ribas viršijančių žuvų išteklių ir toli migruojančių žuvų išteklių apsauga ir valdymu, įgyvendinimo ratifikavimo // Valstybės žinios, 2006, Nr. 137-5198.

⁸⁸ Valstybės žinios, 1999, Nr. 92-2688.

būtų išvengta planuojamos veiklos esminio nepalankaus tarpvalstybinio poveikio aplinkai, taip pat šiam poveikiui sumažinti ir kontroliuoti; imtis būtinų teisinių, administracinių ar kitokių priemonių šios konvencijos nuostatomis vykdyti; nustatyti poveikio aplinkai vertinimo tvarką, kuria suteikiama galimybė dalyvauti visuomenei, rengti poveikio aplinkai vertinimo dokumentus ir kt. Konvencijos santykio su nacionalinės teisės aktais kontekste paminėtina, kad jos nuostatos nedraudžia šalims taikyti savo valstybės įstatymus, kitus teisės aktus, administracines normas arba galiojančią teisinę praktiką informacijai apsaugoti nuo viešumo, kuris gali atskleisti gamybinės ir komercinės paslaptis arba pažeisti nacionalinio saugumo interesus. Be to, aptariamoms tarptautinėms sutartims nuostatos, susitarus dviem ar daugiau šalių, nedraudžia taikyti griežtesnių, nei joje nurodytos, priemonių.

1.2.3 Europos Sąjungos dalyvavimas reglamentuojant jūros erdvių režimo klausimus

Tarptautinis jūros erdvių teisinis režimas daugybę dešimtmečių – nuo pirmų pastangų reglamentuoti jį ir atskiras jo sritis tarptautiniu ar regioniniu mastu iki tų pastangų kulminacija tapusios universalios Jūrų teisės konvencijos priėmimo ir vėliau – rėmėsi tarptautinėmis universaliomis ar specialiomis sutartimis, bendradarbiavimu regionuose ar specialių organizacijų „rėmuose“. Tačiau į dalies jūros erdvių režimo sričių reglamentavimą įsiterpė ir Europos Sąjunga ilgainiui savo kompetencija apimdama vis naujus jūrų teisės klausimus. Ši unikali *sui generis* tarptautinė organizacija savo savita teisine tvarka įsikišdama į, atrodytų, jau sureguliuotą jūrų naudojimo tvarką, galima sakyti, sukėlė tam tikros sumaišties.

Europos Sąjungos dalyvavimui reglamentuojant jūrų teisės (kaip ir kitų sričių) klausimus yra būdingas pačios ES teisės viršnacionalumas, jos sprendimų priėmimo ir teisės aktų specifika, o tokio dalyvavimo priežastį lemia jūros vaidmuo šiai organizacijai ir jos narėms. Europos Sąjungą supa du vandenynai (Atlanto ir Arkties) ir keturios jūros (Baltijos, Šiaurės, Viduržemio

ir Juodoji). Ji turi daugiau jūros negu sausumos, ir tai yra didžiausia pasaulio jūrinė teritorija, kurioje yra apie 1 200 uostų⁸⁹. Jūra vaidina svarbų vaidmenį ne tik ES ekonominiame, bet ir socialiniame, kultūriniame, politiniame gyvenime.

Pažymėtina, kad dėl savito sprendimų priėmimo ir klausimų sprendimo būdo Europos Sąjungoje ir teisės aktų rūšių gausos bei jų specifikos, labai sunku išvardinti ir atskirti tuos ES teisės aktus, kurie aiškiai susiję su tarptautiniu jūros erdvių režimu. Atskiri jo klausimai remiasi teminėmis strategijomis ir politikomis, kiti siauri specifiniai jo aspektai reglamentuoti direktyvose, reglamentuose ir pan. Todėl čia bus tik paaiškinama ES dalyvavimo jūros erdvių klausimų reglamentavime apimtis ir pobūdis, o konkretūs ES teisės aktai bus nurodomi nagrinėjant Lietuvos jūros erdvių režimo klausimus šio darbo IV dalyje.

Pirmiausiai pastebėtina, kad jūrų teisės klausimuose Europos Sąjungai labiau „rūpi“ ne viešasis, o vidaus („privatinis“) socialinis, darbo, ekonominis aspektas, susijęs su prekybos, darbo vietų, ES piliečių gerovės, vidaus rinkos klausimais apskritai. Pagrindiniai ES reglamentuojami jūriniai klausimai ilgai „sutilpdavo“ į tokias sritis kaip aplinkosauga, žuvininkystė, transportas ir energija ir buvo sutelkti į vidaus rinkos aspektus. Dabar beveik kiekvienas klausimas, su kuriuo Europa susiduria šiandien, įskaitant energiją, klimato kaitą, mokslinius tyrinėjimus, konkurencingumą ir darbo vietų kūrimą, prekybą ir transportą, turi jūrinį aspektą⁹⁰. Taigi šiandien su jūra yra susiję nemažai ES politikų: žuvininkystės, aplinkos apsaugos, transporto ir energijos, (mokslinių) tyrinėjimų, įmonių ir pramonės, regioninė, konkurencijos, laisvės, saugumo ir teisingumo, įdarbinimo, socialinių reikalų ir lygių galimybių, išorinių santykių, sveikatos ir vartotojų apsaugos⁹¹. Svarbiausios ES veiklos sritys jūroje apima

⁸⁹ EU Plans New Laws to Develop Maritime Sector [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://209.85.129.132/search?q=cache:IhOcIybJ23IJ:www.javno.com/en-world/eu-plans-new-laws-to-develop-maritime-sector_88523+EU+and+maritime+space&cd=12&hl=lt&ct=clnk&gl=lt&lr=lang_en|lang_lt|lang_ru|lang_de>

⁹⁰ Marine Environment [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.eu4journalists.eu/index.php/dossiers/english/C87/367/>>

⁹¹ EU Sectoral Policies [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sectoral_en.html>

prekybą jūra, laivų statybą ir jūrų transportą, žuvininkystę, naftos ir kitų išteklių gavybą, mokslinius jūros tyrinėjimus, vėjo jėgainių ir kitų statinių statybą ir kitas sritis. Pastebėtina, kad šios veiklos jūroje sritys neišvengiamai Europos Sąjungai aktualiais paverčia ir tuos jūrų teisės klausimus, kurie susiję su jūros erdvių režimu, pavyzdžiui, gyvųjų išteklių apsauga, laivyba ir jos saugumas, jūros aplinkos apsauga ir išsaugojimas, tausojantis gamtos išteklių eksploatavimas. Taigi prisiminus iki šiol darbe jau ne kartą išskirtas jūros erdvių režimo sritis ir jas reglamentuojančias tarptautines sutartis, nesunku pastebėti, kad dalis jūros erdvių režimo klausimų ar aspektų, reglamentuojamų tarptautiniame ir Europos Sąjungos lygmenyse, sutampa. Todėl svarbu išsiaiškinti, kokia apimtimi ir mastu jie persipina ir kaip suderinami bei kaip įtakoja jūros erdvių režimo reglamentavimą nacionaliniame lygmenyje.

ES dalyvavimo ne tik reglamentuojant jūros erdvių klausimus, bet ir sprendžiant su jūromis susijusius klausimus apskritai apimtis ir pobūdis atsispindi ES jūrų politikoje. Suvokiant, kad pavieniai veiksmai nebūtų vaisingi ir kad visi su jūra susiję klausimai yra susiję tarpusavyje ir visos jūrą liečiančios politikos turi būti susietos ir suderintos tarpusavyje, kaip ir būtinas sprendimų koordinavimas bei suderinimas visuose jų priėmimo lygmenyse, o išsamus sisteminis reglamentavimas yra neabejotinai reikšmingesnis už fragmentišką, buvo priimta ES Integruota jūrų politika⁹².

2007 m. spalio 10 d. Europos Komisija pristatė integruotos ES jūrų politikos viziją (dar vadinama Mėlynąja knyga)⁹³. Pažymėtina, kad Integruota jūrų politika remiasi subsidiarumo principu, t.y. kad ES imasi veiksmų tik ten, kur ir tada, kai individualių valstybių narių veiksmų nepakanka siekiamam tikslui. Šią politiką papildė veiksmų planas, kuriame vardijami uždaviniai apima jūrinio transporto erdvę be sienų, Europos strategiją dėl jūrinių tyrimų, Europos tinklą sekimui jūroje, planą dėl valstybių erdvinio planavimo,

⁹² EU Integrated Maritime Policy documents [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy_documents_en.html>

⁹³ An Integrated Maritime Policy for the European Union, 2007, Brussels [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0575:FIN:EN:PDF>>

strategiją sušvelninti klimato kaitos padarinius pakrantės regionuose, taršos iš laivų mažinimą, kovą su piratavimu ir kt. Taigi apibendrinant, Integruota jūrų politika apima jūrinį transportą, jūrinio verslo konkurencingumą, įdarbinimą, mokslinius jūrų tyrinėjimus, žuvininkystę ir jūrų aplinkos apsaugą⁹⁴.

Atkreiptinas dėmesys, kad aptariama Politika nurodo nacionalines integruotas jūrų politikas, kurias turės priimti valstybės narės. Glaudžiai bendradarbiaudamos viena su kita, valstybės narės turės parengti jų suverenitetui ar jurisdikcijai priklausančių jūros erdvių kiekviename jūrų regione strategijas, įskaitant grėsmių ir pavojų jūrų aplinkai įvertinimą, taip pat regioninius aplinkosaugos tikslus ir pažangai įvertinti skirtus rodiklius bei stebėsenos priemones.

Taigi Integruota jūrų politika atspindi daug platesnį, nei anksčiau, ES požiūrį, apimančią visus jos jūros erdvių panaudojimo būdus, o kartu atitinka visiems rūpimą ES įsipareigojimą užtikrinti, kad ekonominio vystymosi nesiekiami jūros aplinkos apsaugos ir išsaugojimo kaina. Paminėtina, kad Integruota jūrų politika iš dalies remiasi 2007 m. Temine jūrų aplinkos apsaugos ir išsaugojimo strategija (Komisijos komunikatas Tarybai ir Europos Parlamentui)⁹⁵.

ES yra prisijungusi prie daugumos darbe jau aptartų tarptautinių sutarčių – Jūrų teisės konvencijos ir specialių bei regioninių sutarčių. Europos Sąjungos, kuri pati reglamentuoja jūrinius klausimus, dalyvavimas tarptautinėse sutartyse jūros erdvių režimo klausimais, o taip pat tarptautinėse jūrų organizacijose išryškina poreikį suderinti jūros erdvių režimo klausimų reglamentavimą visuose šiuose lygmenyse, užtikrinti jo tarpusavio suderinamumą ir išvengti prieštaravimų.

Pažymėtina, kad minėtoje ES Teminėje jūrų aplinkos apsaugos ir išsaugojimo strategijoje taip pat nurodoma, kad pagerinti Europos jūrų

⁹⁴ Overviews of European Union: Fisheries and Maritime Affairs [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://europa.eu/pol/fish/overview_en.htm>

⁹⁵ Teminė jūrų aplinkos apsaugos ir išsaugojimo strategija [interaktyvus]. // LR aplinkos ministerija: ES klausimai: ES teminės strategijos. Prieiga per internetą: <<http://www.am.lt/VI/index.php#a/4965>>

aplinkos apsaugą trukdo tam tikri instituciniai barjerai, gausių tarptautinių sutarčių suderinamumo ir jų įgyvendinimo bei vykdymo kontrolės stoka. Daugelis Europos regioninių jūrų yra tarptautinių sutarčių objektas, ir dauguma tokių konvencijų labai prisideda apsaugant jūrų aplinką, tačiau jų teisinė galia nepakankama, ir tai sumažina jų veiksmingumą siekiant sutartų tikslų. Pasauliniu mastu trūksta suderinamumo tarp daugelio galiojančių strategijų, konvencijų ir susitarimų⁹⁶. Todėl ES jūros aplinkos apsaugai ir kitiems jūriniais klausimams skirtomis strategijomis ir politikomis siekiama užtikrinti valstybių ir valstybių bei atitinkamų tarptautinių organizacijų bendradarbiavimo koordinavimą ir priimamų normų vykdymo užtikrinimą pasitelkus esamas institucijas, politikos kryptis ir konvencijas.

Kai kuriose srityse ES prisijungimas prie konkrečios jūrų srities tarptautinės sutarties atnešdavo esminių pokyčių, daugiausia atimdamas iš valstybių narių galimybę tam tikrus klausimus spręsti sudarant tarptautines sutartis, jomis remiantis ar savarankiškai reglamentuoti nacionaliniame lygmenyje. Pavyzdžiui, 1976 m. pasirašiusi, tačiau prieš ratifikuodama Helsinkio konvenciją, EB priėmė direktyvą, reglamentuojančią teršimą iš sausumos. Dėl to valstybės narės iš dalies neteko savo atitinkamos kompetencijos šioje srityje užmegzti išorinius santykius⁹⁷. Dar ryškesnis pavyzdys – Europos Sąjungos „perėmimas“ žuvininkystės klausimų.

Visų šių tarptautinių bendradarbiavimo lygmenų bei formų ir instrumentų suderinamumas ir vienas kito papildymas kuriant ir plėtojant tarptautinį jūros erdvių režimą išlieka labai svarbi ir nelengva užduotis. Pavyzdžiui, dėl nacionalinių jūrų strategijų, numatoma, kad jei valstybių narių nustatytos problemos priklausytų ES kompetencijai, valstybės narės turės pranešti apie jas Komisijai, kuri galės nurodyti, kaip problema sprendžiama ES politikos srityse arba nurodyti planuojamus pakeitimus ar priemones, kurių

⁹⁶ Teminė jūrų aplinkos apsaugos ir išsaugojimo strategija [interaktyvus]. // LR aplinkos ministerija: ES klausimai: ES teminės strategijos. Prieiga per internetą: <<http://www.am.lt/VI/index.php#a/4965>>

⁹⁷ Fitzmaurice M. *International Legal Problems of the Environmental Protection of the Baltic Sea*. Martinus Nijhoff, Dordrecht, the Netherlands, 1992. P. 26-27.

reikia imtis pagal šių politikos sričių valdymo ir nuolatinio politikos formavimo procesą. Kai problemos susijusios su veikla, vykdoma pagal tarptautinius visuotinius susitarimus, pavyzdžiui, Jūrų teisės konvenciją arba Tarptautinės jūrų organizacijos normas, šiais klausimais gali būti parengta koordinuota ES pozicija⁹⁸.

Veiksmų suderinamumo, bendradarbiavimo ir tarptautinių pastangų koordinavimo Europos Sąjungai, tarptautinei bendrijai ir valstybių regionams reikės siekti daugiausia šiose jūros erdvių režimo srityse: gyvųjų išteklių (žuvininkystės), jūros aplinkos apsaugos ir įvairiais laivybos klausimais.

Žuvininkystės klausimų reglamentavimas ES remiasi Bendrąja žuvininkystės politika⁹⁹ (kuri paskutinį kartą peržiūrėta 2002 metais ir numatoma vėl ją peržiūrėti 2012 metais). Pabrėžtina, kad ES valstybėms narėms perdavus Europos Bendrijai savo kompetenciją reglamentuoti žuvininkystės veiklą, ES gavo teisę derėtis dėl žvejybos susitarimų su trečiosiomis šalimis ir juos sudaryti, be to, valstybės narės laivai iš esmės įgijo vienodas teises patekti į kitų valstybių narių suverenitetui ir jurisdikcijai priklausančius jūrų vandenius. Bendrosios žuvininkystės politikos pagrindas yra tas pats, kaip ir Bendrosios žemės ūkio politikos, tačiau šių dviejų sektorių skirtumai lėmė atskiros politikos žuvininkystei priėmimą. Pagrindiniai Žuvininkystės politikos tikslai yra žuvų išteklių apsauga nuo per didelio eksploatavimo, tausojantis biologinis, aplinkosauginis ir ekonominis gyvųjų vandens išteklių naudojimas¹⁰⁰. Išteklių naudojimą kontroliuoti ir valdyti siekiama jų sugavimo kvotų pagalba, tačiau žvejybos laivų vis dar per daug, o išteklių per mažai. Visa tai trukdo pasinaudoti Europos vandenynų ir jūrų

⁹⁸ Teminė jūrų aplinkos apsaugos ir išsaugojimo strategija [interaktyvus]. // LR aplinkos ministerija: ES klausimai: ES teminės strategijos. Prieiga per internetą: <<http://www.am.lt/VI/index.php#a/4965>>

⁹⁹ About the Common Fisheries Policy [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://ec.europa.eu/fisheries/cfp_en.htm> Taip pat žr. EU Sectoral Policies: Fisheries [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sectoral_dgfish_en.html>

¹⁰⁰ Maritime Affairs and Fisheries [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://europa.eu/legislation_summaries/maritime_affairs_and_fisheries/index_en.htm>

teikiamomis galimybėmis gerovės kūrimo ir užimtumo srityje, todėl ES tausojančias išteklių naudojimas ir valdymas yra tokie svarbūs.

ES dalyvauja žvejojimo organizacijose, derasi ir sudaro žvejojimo sutartis su trečiosiomis šalimis. Siekdama užtikrinti tausojančią žvejojimą, ES sudarė daugiamečius planus atkurti ir valdyti išteklius, kaip ir specialiąsias priemones (bendrus sugavimo limitus, žvejojimo apimčių mažinimą ir pan.). Daugiausia žuvininkystės srityje yra priimta tiesiogiai veikiančių valstybėse narėse ir joms privalomų reglamentų. Reglamentų priimta ir ne žvejojimo rūšių išteklių apsaugai (jūrų žinduolių, paukščių, vėžlių ir pan.), jaunikių ir pažeidžiamų žuvų išteklių bei jautrių gyvūnų rūšių apsaugai¹⁰¹. Visi žvejojimo techniniai aspektai (išteklių rūšys, žvejojimo įrankiai, sezoniniai ir geografiniai apribojimai ir pan.) nuo 2006 m. sausio 1 d. apjungti viename reglamente¹⁰². Tuo tarpu tarptautinio jūros erdvių režimo kontekste reikšmingas žvejojimo klausimų sprendimas Baltijos jūroje vykdomas dvišaliu ES ir Rusijos bendradarbiavimu ir apima tokius pagrindinius žuvininkystės aspektus, kaip gyvųjų išteklių valdymą (sugavimo limitai) ir ilgalaikio išsaugojimo priemones bei planus.

Laivybos (ir jūrų uostų) srityje Europos Sąjunga bendriausia prasme siekia, kad laivais gabenamos prekės ir vežami keleiviai būtų saugūs, o laivyba nekeltų pavojaus jūrų aplinkai. Šiam tikslui įsteigta speciali Europos saugios laivybos agentūra¹⁰³, kurios tikslas yra teikti mokslinę ir techninę pagalbą Komisijai ir valstybėms narėms priimant ir įgyvendinant ES teisės aktus dėl saugios laivybos ir taršos iš laivų. Taigi nemažai ES priimtų normų skirta techniniams laivų saugumo standartams, reikalavimams laivų ir uostų įrangai, klasifikacinėms bendrovėms, jūrininkų rengimui, o jūros erdvių režimui labiau

¹⁰¹ Management of Fisheries Resources and the Environment [interaktyvus]. Prieiga per internetą:

<http://europa.eu/legislation_summaries/maritime_affairs_and_fisheries/fisheries_resources_and_environment/index_en.htm>

¹⁰² 2005 m. gruodžio 21 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2187/2005, dėl žuvų išteklių apsaugos techninėmis priemonėmis Baltijos jūroje, Baltų ir Zundo sąsiauriuose, iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 1434/98 ir panaikinant Reglamentą (EB) Nr. 88/98 // ES oficialusis leidinys, L 175 M, 2006 06 29. P. 337.

¹⁰³ *European Maritime Safety Administration* svetainė internete: <http://www.emsa.europa.eu/>

reikšmingi daugiausia uosto valstybės kontrolės ir taršos iš laivų prevencijos klausimais priimti ES teisės aktai.

Vadinamoji Uosto valstybės kontrolės direktyva¹⁰⁴ yra centrinis ES jūrinio saugumo politikos ramstis. Ji nustato vieningomis tikrinimo ir sulaikymo procedūromis pagrįstą uosto valstybės kontrolės sistemą, taikomą laivybai Europos Bendrijoje. 2009 m. dėl gausių ankstesnių šio direktyvos keitimų priimta nauja jos redakcija¹⁰⁵. Jūrų eismo apribojimai „jautriose“ teritorijose, tinkamos infrastruktūros, skirtos palengvinti ir prižiūrėti jūrų eismą, plėtojimas ir užtikrinimas, kad tinkama infrastruktūra būtų naudojama visuose Bendrijos vandenyse plaukiojančiuose laivuose, yra pagrindiniai direktyvos tikslai¹⁰⁶. Tačiau nereikia pamiršti, kad ES uostai yra kiekvienos valstybės narės vidaus vandenyse, sudarančiuose jų teritorijos dalį, ir kuriems dėl to taikomas valstybės teritorinis suverenitetas¹⁰⁷.

Dalis ES laivybos klausimais priimtų normų skirta taršos iš laivų prevencijai. Pavyzdžiui, specialūs reikalavimai nustatyti pranešimui apie laivais gabenamas pavojingas medžiagas (krovinius) ir pan. Manytina, kad siekiant dar labiau sumažinti laivybos poveikį aplinkai, gali būti imtasi papildomų priemonių, tokių kaip alternatyvūs naftos ir naftos produktų vežimo būdai, pavyzdžiui, vamzdynais arba geležinkeliu. ES siekia ir vadinamosios „jūrų erdvės be kliūčių“, todėl 2009 m. pradžioje Europos Komisija pateikė iš vieno ES uosto į kitą plaukiantiems laivams taikomų muitinės procedūrų supaprastinimo planą¹⁰⁸, į kurį įtrauktos biurokratinių formalumų mažinimo priemonės ir administracinių mokesčių mažinimo rekomendacijos. Taip pat

¹⁰⁴ 1995 m. birželio 19 d. Tarybos direktyva 95/21/EB dėl laivo saugumo, taršos prevencijos ir darbo bei gyvenimo sąlygų laivuose tarptautinių standartų taikymo laivams, atplaukiantiems į Bendrijos uostus ir plaukiojantiems valstybių narių jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse (uosto valstybės kontrolė) // ES oficialusis leidinys, L 157, 1995 07 07, skyrius 07, tomas 002. P. 263.

¹⁰⁵ 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės. ES oficialusis leidinys, L 131/57, 2009 05 28, P. 57.

¹⁰⁶ Ringbom H. *Competing Norms in the Law of Marine Environmental Protection*, Kluwer Law International, Dordrecht, the Netherlands, 1997. P. 150.

¹⁰⁷ Ten pat. P.158.

¹⁰⁸ „Laivyba tarp ES uostų bus sklandesnė“ [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://ec.europa.eu/news/transport/090121_1_lt.htm>

paminėtina, kad nelaimingų įvykių jūroje atvejais (pavyzdžiui, po kelto „Estonia“ katastrofos) ES lygmenyje dažniausiai priimamos rezoliucijos, kurios neprivalomos, tačiau apeliuoja į valstybių narių vyriausybes ir Komisiją.

Laivybos srityje Bendrijos veiksmai ir Tarptautinės jūrų organizacijos reglamentavimas neturėtų būti laikomi „skirtingais pasauliais“, EB teisės aktai jūrų teisės srityje yra susipynę su egzistuojančiomis pasaulinėmis tarptautinės teisės normomis ir Bendrijoje turi būti taikomi bendrai¹⁰⁹. ES įsitraukimas į laivybos saugumo ir taršos iš laivų prevenciją kartais susiduria su iššūkiais arba būna kvestionuojamas¹¹⁰, nes savo prigimtimi pasaulinė laivyba laikoma reglamentuotina tarptautiniu mastu.

*Jūrų aplinkos apsaugos srityje*¹¹¹ pirmiausia paminėtina, kad didėjant susirūpinimui Europos jūrų ir vandenynų ekologine būkle, 2007 m. gruodžio mėn. ES priėmė Teminę strategiją dėl jūrų aplinkos apsaugos ir išsaugojimo¹¹². Jos tikslas – skatinti tausojantį jūrų naudojimą ir išsaugoti jūrų ekosistemas, apsaugoti ir atkurti Europos vandenynus ir jūras ir užtikrinti, kad žmogaus veikla būtų vykdoma tausojant aplinką, kad dabartinė ir ateities kartos galėtų džiaugtis saugiu, švarių, geros ekologinės būklės ir produktyvių vandenynų ir jūrų biologine įvairove ir dinamiškumu bei pasinaudoti jų teikiamais privalumais. Nors Strategijoje daugiausia dėmesio skiriama regioninių jūrų, esančių prie ES šalių krantų, apsaugai, joje taip pat atsižvelgiama į tarptautinį aspektą pripažįstant poreikį mažinti ES poveikį jūroms kitose pasaulio dalyse, įskaitant atvirąją jūrą¹¹³.

¹⁰⁹ Ringbom H. *Competing Norms in the Law of Marine Environmental Protection*, Kluwer Law International, Dordrecht, the Netherlands, 1997. P. 163.

¹¹⁰ Ten pat. P. 141.

¹¹¹ ES įsteigta Europos aplinkos apsaugos agentūra (*European Environmental Agency*), kurios pagrindinis tikslas yra teikti objektyvią informaciją apie aplinką visiems aplinkos apsaugos strategiją priimančioms, įgyvendinančioms, vertinančioms subjektams (ES institucijoms ir valstybėms narėms bei visuomenei). Svetainė internete: <http://www.eea.europa.eu/about-us/who>

¹¹² Komisijos komunikatas Tarybai ir Europos Parlamentui - Teminė jūrų aplinkos apsaugos ir išsaugojimo strategija [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52005DC0504:LT:NOT>>

¹¹³ Teminė jūrų aplinkos apsaugos ir išsaugojimo strategija [interaktyvus]. // LR aplinkos ministerija: ES klausimai: ES teminės strategijos. Prieiga per internetą: <<http://www.am.lt/VI/index.php#a/4965>>

Jūrų aplinkos apsaugos ir išsaugojimo strategija yra jau aptartos Integruotos jūrų politikos aplinkosaugos klausimų pagrindas. Be to, siūloma Jūrų strategijos direktyva¹¹⁴, kurioje bus apibrėžti tik bendrieji tikslai ir principai ES lygiu. Šia direktyva, atsižvelgiant į hidrologines, okeanografines ir biogeografines savybes, bus nustatyti Europos jūrų regionai ir galimi subregionai, atsakingi už įgyvendinimo valdymą, o ES lygiu nebus nustatytos jokios konkrečios valdymo priemonės.

Su jūrų aplinkos apsauga taip pat susijusi Tausaus *gamtinių išteklių* naudojimo teminė strategija¹¹⁵. Joje pabrėžiama, kad svarbu įtraukti aplinkos klausimus į kitas politikos sritis, turinčias įtakos tam, kaip gamtinių išteklių naudojimas veikia aplinką, bet nebandoma įgyvendinti kokių nors konkrečių iniciatyvų tose srityse, kurios jau tvarkomos vadovaujantis nusistovėjusia politika. Taigi šios Strategijos bendras tikslas yra sumažinti neigiamą poveikį aplinkai dėl išteklių naudojimo augančios ekonomikos šalyse. Tai ilgalaikė ir keliasdešimt metų įgyvendinimui pareikalausianti strategija, kuriai reikės sutelkti daug žinių ir dalyvių. Numatoma siūlyti naujų iniciatyvų visiems valdymo lygmenims – ES, nacionaliniam ir tarptautiniam. Pastebima, kad daugelio šiai strategijai įgyvendinti reikalingų veiksmų geriausiai galima imtis nacionaliniame lygmenyje. Be žemės ūkio ir žuvininkystės, dauguma gamtinių išteklių politikos kryptių nepatenka į išimtinę Bendrijos kompetenciją. Valstybės narės gali naudoti tam tikras politikos priemones (pavyzdžiui, ekonomines), kurių sunku imtis Bendrijos lygmeniu. Valstybės narės taip pat turi rengti švietimo ir mokymo programas ir turi geresnių galimybių vykdyti vartotojų politiką, kuria siekiama keisti nusistovėjusius įpročius. Todėl Komisija siūlo, kad kiekviena ES valstybė narė parengtų nacionalines tausaus gamtinių išteklių vartojimo priemones ir programas, kad būtų pasiekti strategijos tikslai. Šios priemonės ir programos turi būti orientuotos į

¹¹⁴ Pasiūlymas Europos parlamento ir Tarybos direktyva nustatanti Bendrijos veiksmų jūrų aplinkos politikos srityje pagrindus (Jūrų strategijos direktyva) [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52005PC0505:LT:NOT>

¹¹⁵ Sustainable Use of Natural Resources [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://ec.europa.eu/environment/natres/index.htm>

didžiausią poveikį aplinkai darantį išteklių naudojimą. Valstybės narės taip pat turėtų numatyti pažangos vertinimo mechanizmus ir, kai įmanoma, nustatyti siektinus tikslus¹¹⁶.

Taigi ES jūrų aplinkos ir jūros išteklių apsaugos ir išsaugojimo srityse kol kas daugiau ilgalaikių planų ir strategijų, nei konkrečių teisės aktų, kurie numatytų įsipareigojimus valstybėms narėms. Iš dalies taip yra dėl to, kad dauguma aplinkos apsaugos klausimų jau sureguliuota ir sprendžiama tiek tarptautiniame universaliame, tiek (ypatingai) regioniniame lygmenyje. Iš ES teisės aktų vis tik paminėtinos ES jūrų bioįvairovės politikos pagrindu priimtos direktyvos dėl atskirų jūros gyvūnų rūšių apsaugos, išsaugojimo ar atkūrimo. Šio tikslo siekiama steigiant specialias ES saugomas „Natura 2000“ teritorijas¹¹⁷.

¹¹⁶ Teminė tausaus išteklių naudojimo strategija [interaktyvus]. LR aplinkos ministerija: ES klausimai: ES teminės strategijos. Prieiga per internetą: <<http://www.am.lt/VI/index.php#a/4964>>

¹¹⁷ Nature and Biodiversity: Natura 2000 in the Marine Environment [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/marine/index_en.htm> Taip pat žr. Natura 2000 – ES gamtos apsaugos reikalavimų įgyvendinimas Lietuvoje [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.am.lt/natura2000/>>

II BALTIJOS JŪROS ERDVIŲ REGLAMENTAVIMAS

2.1 Baltijos jūra: pagrindinės teisinės sąvokos ir jūros problemos

Kaip jau žinoma iš pirmosios darbo dalies, jūros erdvių teisinį režimą ir įvairius jo aspektus reglamentuoja daugybė tarptautinių sutarčių, kurių daugumos pagrindu yra Jūrų teisės konvencija: ar būtų priimtos 1982 m. Konvencijos nuostatų pagrindu ar tiesiog plėtotų jos principus, tarptautinės jūrų teisės sutartys visais atvejais tiesiogiai ar netiesiogiai yra sąlygotos ar įtakotos 1982 m. Konvencijos ar kitaip susijusios su ja. Tačiau Jūrų teisės konvencija, visuotinai reglamentuodama jūrų teisės klausimus, kalbėdama apie tarptautines pastangas, įsipareigojimus ir veiksmus, dėl daugelio klausimų numato bendradarbiavimą regionų lygmenyje, ypač kai regiono valstybės yra uždaros ar pusiau uždaros jūros pakrantės valstybės¹¹⁸. Konvencijoje gana dažni „regionas“, „regioninis lygmuo“ ir susijusių sąvokų paminėjimai faktiškai prilygsta ne daugiau, kaip kai kurių Konvencijos nagrinėjamų problemų regioninio sprendimo, atsakant į funkcinius poreikius, pageidavimo, galimybės ar net būtinybės, pripažinimui¹¹⁹. Baltijos jūra yra pusiau uždara jūra (faktiškai ją galima laikyti netgi uždara), taigi nagrinėjant Lietuvos jūros erdvių teisinio režimo klausimus ir problemas, be tarptautinio universalaus lygmens, svarbią vietą užima šių klausimų sprendimo Baltijos regione analizė, daugiausia sutelkta į Baltijos valstybių bendradarbiavimą ir jūros erdvių reglamentavimo praktiką atskirose šalyse.

Visas Baltijos jūros pakrantės valstybes vienija ta pati jų pakrantes skalaujanti Baltijos jūra ir tie patys su ja susiję spręstini klausimai, visoms kelia nerimą tos pačios kylančios problemos, grėsmės ir iššūkiai, į kurias jos visos privalo reaguoti ir bendradarbiaudamos, ir kiekviena atskirai. Savo mastu ir pobūdžiu šie spręstini klausimai, pavyzdžiui, Baltijos jūros aplinkos apsauga,

¹¹⁸ Jūrų teisės konvencijos 123 straipsnis „Uždarų ar pusiau uždarų jūrų pakrantės valstybių bendradarbiavimas“.

¹¹⁹ Fitzmaurice M. *International Legal Problems of the Environmental Protection of the Baltic Sea*. Martinus Nijhoff, Dordrecht, the Netherlands, 1992. P. 8.

tiesiog patys savaime reikalauja bendrų regioninių pastangų ir kolektyvinių veiksmų: universalaus reglamentavimo nepakanka, nes jis neleistų pakankamai atsižvelgti į regiono specifiką, o atskirų valstybių pavieniai veiksmai gali sukelti prieštaravimų ir apskritai būtų bevaisiai.

Baltijos jūra, apspręsdama jos pakrantės valstybių geografinę padėtį, pakrantės konfigūraciją ir kitus ypatumus (žr. Priedus Nr. 1 ir Nr. 2), pirmiausiai įtakoja jūros erdvių atribojimą, taigi turi tiesioginės ir esminės įtakos delimitavimui, o taip pat įtakoja ir jūros erdvių režimo reglamentavimą, nes gali pareikalauti didesnio dėmesio konkrečiai jūros erdvių režimo sričiai, specifinio kurio nors klausimo sprendimo ar kitaip pakoreguoti nacionalinio reglamentavimo pobūdį ar kryptis.

Pavyzdžiui, Baltijos jūros geografinė padėtis lemia tai, kad priešais ir šalia esančių valstybių kontinentinio šelfo ribas gali nustatyti tik valstybių sutartys; negali būti pasinaudota 1982 m. Konvencijos 76 straipsniu, leidžiančiu šalims, esant tam tikroms aplinkybėms, išplėsti suverenias teises už kontinentinio šelfo išorinio krašto ribas¹²⁰. Baltijos jūros pakrantės valstybės neturi tarptautinės teisės leidžiamo maksimalaus pločio kontinentinių šelfų¹²¹. Be to, delimitavimo kontekste Baltijos jūros kontinentinio šelfo specifika tampa svarbia aplinkybe. Geografinė padėtis taip pat reikalauja spręsti ne tik šalia, bet ir priešingai esančių valstybių jūros erdvių atribojimą, taip pat nustatyti trišalius jūros erdvių susikirtimo taškus. Išskirtinės Baltijos jūros savybės visada traukė jūrų mokslininkus ir ši jūra dabar yra viena iš labiausiai tyrinėjamų jūrų zonų pasaulyje¹²².

Baltijos jūra – Atlanto vandenyno baseino jūra Europos Šiaurės rytuose, supama Skandinavijos pusiasalio, Vidurio Europos šalių ir Danijos salų. Šios

¹²⁰ Platzöder R., Verlaan P. *The Baltic Sea: New Developments in National Policies and International Cooperation*. Kluwer Law International, the Hague, the Netherlands, 1996. P. 97.

¹²¹ „Ar Lietuva turi kontinentinį šelfą?“ [interaktyvus]. 2010 m. sausio 21 d. „Vakarų ekspresas“. Prieiga per internetą: <http://www.ve.lt/priedai/juros_vartai/?data=2010-01-21&id=1264018334>

¹²² Platzöder R., Verlaan P. *The Baltic Sea: New Developments in National Policies and International Cooperation*. Kluwer Law International, the Hague, the Netherlands, 1996. P. 294.

jūros vidutinis gylis vidutiniškai nurodoma 50 - 55 metrai (giliausia vieta – Landsorto įduba – 459 metrai); plotas maždaug 415 000 kv. km¹²³. Baltijos jūrą su Šiaurės jūra jungia Danijos sąsiauriai – Mažasis Beltas, Didysis Beltas ir Zundas, tiksliau, per juos ji susisiečia su Kategatu, o per Kategatą ir Skageraką – su Šiaurės jūra. Atskiros Baltijos jūros dalys priklauso skirtingoms geologinėms ir klimatinėms zonoms¹²⁴. Jūros susiformavimo istorija sąlygojo dabartinės Baltijos jūros unikalų pobūdį. Jūros ypatybės lėmė labai lėtas vandens atsinaujinimas dėl jungčių su Šiaurės jūra siaurumo, dėl įlankų dydžių, gylių ir kitų kintančių sąlygų skirtingose jūros dalyse; bei klimato, kuriam būdingas didelis temperatūrų skirtumas vasarą ir ilgą šaltą žiemą¹²⁵. Baltijos hidrografiniai ir ekologiniai bruožai yra labai išskirtiniai, todėl gyvieji išteklių be galo jautrūs aplinkos pasikeitimui.

Aukščiau pateikti keli pagrindiniai geologiniai ir geografiniai faktai apie Baltijos jūrą suponuoja keletą teisinių klausimų, svarbių šios jūros pakrantės valstybėms, būtent: Baltijos jūros kontinentinio šelfo specifika, pusiau uždaros jūros statuso įtaka jūros erdvių teisiniam režimui, regiono apibūdinimas ir regioninio bendradarbiavimo ypatumai.

Baltijos jūros kontinentinio šelfo klausimas nevienodai vertinamas geologų ir teisininkų. Geologine prasme Baltijos jūra iš esmės sudaro vieną besitęsiantį kontinentinį šelfą, jūra nėra gili, joje nėra staigaus nuolydžio, todėl kalbėti apie atskirų Baltijos valstybių kontinentinius šelfus šiuo aspektu netgi gali būti sudėtinga. Kaip bus atskleista darbe toliau, Baltijos jūros kontinentinio šelfo atitikimo universaliai kontinentinio šelfo koncepcijai problematika iš dalies įtakoja ir Baltijos jūros pakrantės valstybių jūros erdvių režimo klausimus.

Kitas aptartinas aspektas yra pusiau uždaros jūros koncepcijos įtaka Baltijos jūros erdvių teisiniam režimui. Pusiau uždaros jūros sąvoka teisinėje

¹²³ The Baltic – an Introduction [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.helcom.fi/environment/intro/en_GB/introduction/>

¹²⁴ Styra D. Baltijos jūros ekologinės problemos [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://ausis.gf.vu.lt/mg/nr/2000/09/09bek.html>>

¹²⁵ Fitzmaurice M. International Legal Problems of the Environmental Protection of the Baltic Sea. Martinus Nijhoff, Dordrecht, the Netherlands, 1992. P. 2.

literatūroje kėlė diskusijų. Skirtingų autorių literatūroje ji apibrėžiama tiesiog kaip į krašto gilumą įsiterpusi jūra, nepriklausomai nuo susijungimo su atviromis jūromis, arba kaip vandenys, apsupti dviejų ar daugiau valstybių ir su atviromis jūromis sujungti sąsiauriu ar kanalu, sudarančiu vandens kelią, vedantį tik į pakrantės valstybių krantus¹²⁶. Šiandien Jūrų teisės konvencija (122 straipsnyje) aiškiai apibrėžia, kad „uždara ar pusiau uždara jūra“ – tai įlanka, baseinas ar jūra, kuriuos supa dvi ar daugiau valstybių ir kurie jungiasi su kita jūra ar vandenynu siauru išėjimu arba kuriuos visiškai ar iš esmės sudaro dviejų ar daugiau valstybių teritorinės jūros ir išskirtinės ekonominės zonos.

Baltijos jūros regiono ir regioninio bendradarbiavimo klausimus daug nagrinėjusios M. Fitzmaurice teigimu, anksčiau klausimas, ar pusiau uždaros jūros statusas lemia specialų teisinį režimą, liko atviras, dabar dažniau manoma, kad jūros geografinis apibūdinimas neturi poveikio jos teisiniam režimui¹²⁷. Reikėtų sutikti, kad iš tiesų nors tarp uždarų ar pusiau uždarų jūrų pakrantės valstybių egzistuoja didesnis interesų bendrumas, tačiau vien buvimas tokios jūros pakrantės valstybe pats savaime nesuteikia pagrindo nustatyti specialius režimus ar ribojimus, tačiau netiesiogiai nulemia reglamentavimo specifiką per problemas, kurias tokios jūros sukelia, klausimus, kuriuos priverčia spręsti, kartu pareikalaudamos glaudesnio bendradarbiavimo. Tad nenuostabu, kad uždarų ar pusiau uždarų jūrų pakrantės valstybių santykį apibūdinantys pagrindiniai žodžiai yra bendradarbiavimas ir veiksmų koordinavimas (susiderinimas tarpusavyje)¹²⁸. O tai tik sustiprina prielaidą dėl jūros erdvių režimo reglamentavimo tokiose valstybėse bendrumų.

Galiausiai aptartinas jau minėtas regioninis bendradarbiavimas. Apibrėžti regioną sunkumų kelia istorinių, ekonominių, kultūrinių ar fizinių

¹²⁶ Fitzmaurice M. *International Legal Problems of the Environmental Protection of the Baltic Sea*. Martinus Nijhoff, Dordrecht, the Netherlands, 1992. P. 10.

¹²⁷ Ten pat.

¹²⁸ Ten pat. P. 13.

požymių trūkumas¹²⁹. Apskritai regionai gali turėti geografinę arba negeografinę prigimtį (pavyzdžiui, politinę ar ekonominę ir pan.). Kita vartojama sąvoka „skirstymas rajonais / regionais“ (angl. – *regionalism*) reiškia vandenynų ir jų išteklių valdymą regioniniame lygmenyje. Regiono sąvoka atsiranda, kai nei vienašalis, nei globalus požiūris neatrodo praktiškas; ir valstybių skaičius yra nesvarbus¹³⁰. Atkreiptinas dėmesys dar į tokias sąvokas, kaip „fiziniai regionai“, „valdymo regionai“ ir „veikimo regionai“: valdymo regionas egzistuoja dėl aiškios problemos; kai šis valdymo regionas „patalpinamas“ į regioninės sutarties ar kito susitarimo rėmus, jis tampa veikimo regionu¹³¹.

Baltijos jūros regiono valstybių bendradarbiavimo kontekste bene reikšmingiausios Baltijos jūros regiono valstybių bendradarbiavimo sritys yra aplinkos apsauga ir gyvųjų išteklių klausimai. Pagrindinė Baltijos jūros valstybių bendradarbiavimo organizacija yra Helsinkio komisija¹³². Ji formuoja Baltijos jūros regiono politiką, nustatydamą bendrus tikslus ir veiksmus, yra pagrindinė vieningos informacijos teikimo vieta, leidybos, priežiūros ir koordinuojančioji institucija: priima rekomendacijas, plėtojančias Konvencijos principus, ir kitus teisės aktus, prižiūri priimtų normų vykdymą ir koordinuoja veiksmus nelaimių atveju. Komisija jau daugiau nei tris dešimtmečius dirba siekdama saugoti Baltijos jūros aplinką, atsižvelgdama į aplinkosauginę, ekonominę ir socialinę Baltijos regiono specifiką ir ypatingą šios jūros jautrumą.

Baltijos jūros geologiniai, geografiniai, biologiniai ir kiti požymiai ne tik „iškelia“ tam tikrus jau aptartus teisinius klausimus, bet ir sąlygoja Baltijos jūros problemas, o šios savo ruožtu atskleidžia, kokie Baltijos jūros klausimai ar aspektai Baltijos jūros valstybėms yra ypatingai reikšmingi.

¹²⁹ Fitzmaurice M. *International Legal Problems of the Environmental Protection of the Baltic Sea*. Martinus Nijhoff, Dordrecht, the Netherlands, 1992. P. 7.

¹³⁰ Ten pat.

¹³¹ Ten pat. P. 8.

¹³² Pilnas pavadinimas yra Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos apsaugos komisija. Svetainė internete: <http://www.helcom.fi/>

Prisiminus trumpą aukščiau pateiktą Baltijos jūros charakteristiką, nenuostabu, kad pagrindinės Baltijos jūros problemos yra susijusios su jos ekologine būkle ir tarša. Baltijos jūra yra pusiau uždara, todėl ir natūralūs apsivalymo procesai joje nėra aktyvūs. Viena iš pagrindinių problemų yra eutrofikacija, dėl kurios „žydi“ vanduo, jame ima trūkti deguonies, dūsta žuvis, mažėja bioįvairovė ir atsiranda „mirusios“ jūros plotų. Kita labai aktuali problema – pavojingos medžiagos (kadmis, gyvsidabris, švinas), kurių koncentracija Baltijos jūroje tebėra 20 kartų didesnės nei Šiaurės Atlanto vandenyne (sugaunama žuvų, kuriose sunkiųjų metalų ar dioksinų koncentracija viršija leistinas normas). Be to, jūros vandens temperatūra palaipsniui kyla. Nerimo kelia ir nuolat intensyvėjanti laivyba, dėl kurios daugėja avarinių naftos ir kitų kenksmingų medžiagų išsiliejimų, neteisėtai iš laivų išpilamų teršalų, kurie susidaro jų eksploatacijos metu. Baltijos jūra eina vieni iš judriausių laivybos kelių pasaulyje, o laivų keliamas poveikis aplinkai įvairialypis: mechaninis, šiluminis, akustinis, elektromagnetinis, vandens ir atmosferos oro tarša¹³³. Galiausiai paminėtinas Baltijos jūroje paskendusiu cheminių ginklų pavojus, pastaruoju metu ypatingai akcentuojamas Baltijos jūros dugnu numatomo tiesti Šiaurės Srovės dujotiekio kontekste¹³⁴. Ekspertų teigimu, Baltijos jūroje yra paskandinta, sukrauta į medines dėžes ir metalinius konteinerius kovinių nuodingųjų medžiagų (aviacinės bombos, artileriniai sviediniai, dūminės granatos ir kt.). Manoma, kad šios karinės amunicijos sąvartynai yra į pietvakarius nuo Liepojos, į rytus nuo Bornholmo salos bei Mažojo Berto pietuose. Tačiau būtina nepamiršti, kad cheminiai ginklai gali būti išplitę didesniame Baltijos jūros plote, nes jie buvo skandinami laivams plaukiant arba dreifuojant. Apskaičiuota, kad jūros dugne yra daugiau kaip 40 tūkstančių tonų cheminės amunicijos, jos sudėtyje yra 13 tūkstančių tonų nuodingų cheminių medžiagų, tačiau vis dar nėra pakankamai išsamios

¹³³ Aktualiausių tarpinių ir pakrantės vandenų valdymo ir apsaugos problemų apžvalga. Tarpinių ir pakrantės vandenų būklė [interaktyvus]. Jūrinių tyrimų centras, Klaipėda, 2007. Prieiga per internetą: <http://www.jtc.lt/private/vandens_problemos_bukle.pdf>

¹³⁴ Kalbama apie dujotiekį iš Rusijos į Vokietiją, pavadinimu „Nord Stream“. Plačiau žr. darbo IV dalies 4.4. skyrių.

informacijos apie palaidotų cheminių kovinių medžiagų ekologinį poveikį jūrų aplinkai, medžiagų cheminę elgseną Helsinkio konvencijos regiono jūrų vandenyse¹³⁵.

Trumpai apžvelgtos esminės Baltijos jūros problemos patvirtina, kad ir paaiškina, kodėl jūros aplinkos apsauga ir išsaugojimas, taršos prevencija bei kontrolė yra pirminė bei pagrindinė Baltijos valstybių regioninio bendradarbiavimo sritis ir užduotis. Net jeigu šalys regione turi skirtingas problemas ir interesus, jūrų aplinka yra viena sritis, kurioje problemomis ir interesais aiškiai dalijamasi¹³⁶. O abipusių interesų ir pozicijų supratimas yra svarbus veiksnys regioninio bendradarbiavimo sėkmei. Toliau atskleidžiama, kaip šis bendradarbiavimas, o taip pat kitos anksčiau darbe aptartos su Baltijos jūra susijusios teisinės kategorijos atsispindi Baltijos regiono tarptautinėse sutartyse jūros erdvių režimo klausimais.

2.2 Pagrindinės tarptautinės sutartys Baltijos jūros erdvių režimo klausimais

Baltijos jūrai skirtos tarptautinės sutartys apskritai nėra įprastų regioninių tarptautinių sutarčių, priimtų siekiant spręsti bendras regiono problemas, išimtis (pavyzdžiui, 1989 m. įsteigta Šiaurės jūros komisija – Šiaurės jūros valstybių bendradarbiavimo organizacija¹³⁷). Pastebima, kad dvi didžiausios sutarčių ir organizacijų, susijusių su regioniniais jūrų teisės klausimais, grupės yra skirtos jūros gyvųjų išteklių išsaugojimui ir jūros taršos prevencijai bei kontrolei, o Baltijos jūros regionas yra labai geras pavyzdys,

¹³⁵ Baltijos jūroje nuskandinto cheminio ginklo poveikio aplinkai įvertinimas (atlikta Jūrinių tyrimų centro) [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.jtc.lt/private/Chem_ginklas.doc> Taip pat žr. Chemical Weapons dumps in the Baltic [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.helcom.fi/environment2/hazsubs/en_GB/chemu/>

¹³⁶ Platzöder R., Verlaan P. The Baltic Sea: New Developments in National Policies and International Cooperation. Kluwer Law International, Hague, the Netherlands, 1996. P. 296.

¹³⁷ North Sea Commission svetainė internete: <<http://www.northseacommission.info/home.html>>

kaip minėti tikslai gali sutapti¹³⁸. Bendras Baltijos jūros valstybių interesas saugoti gyvuosius išteklius ir užkirsti kelią jūros aplinkos taršai tapo sutartinis, nepaisant skirtingų politinių ir ekonominių koncepcijų¹³⁹.

Jūros ir jos aplinkos apsaugai plačiausia prasme esant pagrindiniu Baltijos regiono valstybių rūpesčiu, tikslu ir jų bendradarbiavimo organizacijos – Helsinkio komisijos – veiklos sfera, nenuostabu, kad tai yra ir pagrindinė tarptautinių šio regiono sutarčių sritis. Pažymėtina, kad jūros ir jos aplinkos apsauga pati nėra „tipinė“ jūros erdvių režimo sritis, tačiau dėl savo išskirtinės reikšmės regionui jūros erdvių teisinio režimo kontekste ji įtakoja beveik visas jo pagrindines sritis, įskaitant jų reglamentavimą, ypač laivybos, ūkinės veiklos jūroje, žvejybos, išteklių klausimų, nes visais šiais atvejais jūros ir jos aplinkos apsauga bet kuriai veiklai jūroje yra kaip principas, kriterijus, reikalavimas ar net sąlyga. Taigi Baltijos valstybių bendradarbiavimo fone nėra priimta atskirų specialių tarptautinių sutarčių laivybos ar kitose „tipinėse“ jūros erdvių režimo srityse (kaip nagrinėta pirmoje darbo dalyje), nes dauguma jų yra universalios pasaulinio pobūdžio ir reglamentuota visuotinai, o regione reglamentuojami tik specifiniai jame reikšmingiausi klausimai, tarp kurių Baltijos regione be jūros ir jos aplinkos apsaugos dar išskirtini su ja susiję taršos prevencijos ir gyvųjų išteklių (daugiausia žuvininkystės) išsaugojimo, naudojimo ir valdymo klausimai. Be to, paminėtina, kad tarp atskirų Baltijos jūros valstybių taip pat yra sudaryta dvišalių ar trišalių sutarčių, susijusių su atskirais jūros erdvių režimo klausimais, dažnai universaliųjų tarptautinių sutarčių pagrindu, pavyzdžiui, dėl gelbėjimo darbų¹⁴⁰.

¹³⁸ Fitzmaurice M. *International Legal Problems of the Environmental Protection of the Baltic Sea*. Martinus Nijhoff, Dordrecht, the Netherlands, 1992. P. 9.

¹³⁹ Platzöder R., Verlaan P. *The Baltic Sea: New Developments in National Policies and International Cooperation*. Kluwer Law International, Hague, the Netherlands, 1996. P. 97.

¹⁴⁰ Pavyzdžiui, Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Latvijos Respublikos Vyriausybės sutartis „Dėl bendradarbiavimo jūrų ir aviacinės paieškos bei gelbėjimo srityse“ // Valstybės žinios, 2000, Nr. 108-3435.

Be to, derybose dėl jūros erdvių atribojimo Latvija siūlė Lietuvai pasirašyti dvišalį susitarimą dėl jūros taršos, bet Lietuva tokios būtinybės nematė, nes jūros taršos prevencijos ir kontrolės klausimai jau reglamentuoti tarptautinėse konvencijose, o Latvijos aplinkosaugininkų manymu, jie pernelyg bendro pobūdžio. // LR užsienio reikalų viceministro E. Ignatavičiaus susitikimų su Latvijos užsienio reikalų ministerijos valstybės sekretoriumi Mariu Riekstiniu ir pasekretoriumi Martinu Virsiu apibendrinimas. Ryga, 2001 m. vasario 21-22 d. //

Baltijos jūros regiono valstybėms esant ES narėmis, šiandien regiono jūrinius klausimus siekiama spręsti ir šioje organizacijoje. Čia paminėtinas 2009 m. birželio mėn. paskelbtas Baltijos jūros strategijos pasiūlymas¹⁴¹. Taip siekiama sudaryti aštuonių Baltijos jūros pakrantės valstybių „klubą“ spręsti regiono problemas ES organizacijoje, geriau koordinuoti valstybių narių, ES, Baltijos organizacijų, finansuojančių institucijų ir nevyriausybinių organizacijų veiksmus, siekiant labiau subalansuotos regiono plėtros. Jūros erdvių režimui reikšmingiausios strategijos nuostatos dėl laivybos saugumo didinimo (atsako į taršos incidentus) ir jūros aplinkos kokybės gerinimo (jūros taršos mažinimo), taip pat dėl geresnio susisiekiimo jūra. Tarp pirmųjų Europos Sąjungoje suburtų Baltijos valstybių darbų kol kas dažniausiai minima jūros valymas ir elektros jungtys. Strategiją numatoma įgyvendinti nuo 2010 metų.

Viena iš pagrindinių Baltijos jūros valstybių bendradarbiavimo sutarčių yra 1974 m. *Konvencija dėl Baltijos jūros baseino jūros aplinkos apsaugos* (dažniausia vadinama „Helsinkio konvencija“) priimta Helsinkyje 1974 m. Vėliau, atsižvelgiant į įvairius politinius pasikeitimus ir jūrų teisės naujoves, 1992 m. tada jau devynios Baltijos valstybės ir Europos Bendrijos pasirašė naują Helsinkio konvenciją¹⁴² (įsigaliojo 2000 m. sausio 17 d.). Naujojoje Helsinkio konvencijoje jau tiksliau apibrėžtas jos tikslas, labiau detalizuoti pagrindiniai įsipareigojimai.

Dokumentų byla Nr. 130 „Susirašinėjimo su Lietuvos Respublikos ir Latvijos Respublikos įstaigomis, Lietuvos Respublikos diplomatinėmis atstovybėmis valstybės sienos klausimais dokumentai (2001 m.) // LR užsienio reikalų ministerijos archyvas.

¹⁴¹ „Baltijos jūros regiono strategija. Komisija pradeda viešąsias konsultacijas internetu“ [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.esnaujienos.lt/index.php?option=com_content&view=article&id=224:baltijos-juros-regiono-strategija-komisija-pradeda-viesias-konsultacijas-internetu-&catid=49:es-sutartys-&Itemid=67>;

Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions concerning the European Union Strategy for the Baltic Sea Region, Brussels, 2009 06 10 [interaktyvus]. Prieiga per internetą:

<http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/communic/baltic/com_baltic_en.pdf>

¹⁴² Konvencija dėl Baltijos jūros baseino jūros aplinkos apsaugos // Valstybės žinios, 1997, Nr. 21-499.

Helsinkio konvencija buvo pirmoji tarptautinė sutartis, visapusiškai sprendžianti jūros taršos iš sausumos šaltinių klausimą, ji taip pat taikoma teršimui iš laivų ir atviros jūros įrenginių bei atliekų laidojimui jūroje¹⁴³. Tai viena iš reikšmingiausių įsipareigojimus Baltijos jūros aplinkos apsaugos srityje sukuriančių sutarčių. Ji priimta suvokiant Baltijos jūros aplinkos vertę, išskirtines hidrografines bei ekologines savybes, gyvųjų išteklių jautrumą pokyčiams aplinkoje, siekiant išplėsti, sustiprinti ir patobulinti Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos apsaugos teisinį režimą ir pripažįstant regioninių pastangų, technologinio ir mokslinio bendradarbiavimo konvencijos svarbą bei specialios tokio pobūdžio konvencijos poreikį (Helsinkio konvencijos preambulė). Nustatydamas bendrus principus ir įsipareigojimus, šalys, atskirai ar kartu, įsipareigojo imtis visų tinkamų įstatyminių, administracinių ar kitų reikiamų priemonių, siekiant išvengti taršos ir ją sumažinti bei apsaugoti Baltijos jūros baseino jūros aplinką; taip pat prisiėmė įsipareigojimą dėti visas pastangas siekiant užtikrinti, kad Konvencijos įgyvendinimas nesukeltų didesnės taršos už Baltijos jūros regiono ribų esančiose jūros teritorijose (pavyzdžiui, Helsinkio konvencijos 3 straipsnis). Konvencijos nuostatas savo teritorinės jūros ribose šalys įsipareigojo įgyvendinti per savo nacionalinės valdžios institucijas; Konvencijos tikslus, nepažeidžiant šalies suverenumo, šalys susitarė įgyvendinti ir savo vidaus vandenyse, nors jiems Konvencija netaikoma (Helsinkio konvencijos 4 straipsnio 2, 3 dalys; 1 straipsnis) (pastebėtina, kad toks netaikymas nėra visiškai logiškas sprendimas, nes teršalai į jūros erdves, kurioms taikomas ši Konvencija, patenka ir per vidaus vandenį).

Nors Helsinkio konvencijos tikslai ir numatomi valstybių įsipareigojimai gana abstraktūs, joje yra ir konkretesnių įsipareigojimų šalims bei tikslo siekimo priemonių detalizavimas. Pavyzdžiui, Helsinkio konvencijos šalys įsipareigoja neutralizuoti pavojingų medžiagų, nurodytų šios Konvencijos I priede, patekimą oru, per vandenį ar kitu būdu į Baltijos jūros regioną (5

¹⁴³ The Stockholm Declaration and the Law of the Marine Environment. Kluwer Law International, Hague, the Netherlands, 2003. P. 155.

straipsnis). Konvencija taip pat nustatė valstybių pareigą imtis visų tinkamų priemonių siekiant kontroliuoti ir sumažinti iki minimumo Baltijos jūros baseino jūros aplinkos taršą iš sausumos, pavyzdžiui, bendradarbiaujant tvirtinti tam tikras programas, taisykles, standartus ar nurodymus dėl teršalų išmetimo, teršalų išmetimo leidimų išdavimo kriterijus, o taip pat naudoti geriausias galimas priemones taršai nuodingomis medžiagomis iš oro šaltinių sustabdyti (6 straipsnis). Valstybės taip pat įsipareigojo taikyti Helsinkio konvencijoje numatytas priemones dėl taršos iš laivų prevencijos (7 straipsnis), tarp kurių įpareigojimas veiksmingai ir harmoningai įgyvendinti Tarptautinės jūrų organizacijos taisykles; bei priemones, mažinančias žalingą pramoginių laivų sukeltą poveikį Baltijos jūros baseino jūros aplinkai (8 straipsnis); konvencijoje įtvirtinta ir valstybių pareiga užtikrinti atliekų laidojimo bei deginimo draudimą Baltijos jūroje (10, 11 straipsniai). Helsinkio konvencijoje ne kartą kartojama bendradarbiavimo pareiga yra išplėta jos VI priede. Paaiškindama santykį su kitomis tarptautinėmis sutartimis, konvencija (21 straipsnyje) nurodo, kad jos nuostatos nepažeidžia Susitariančiųjų Šalių teisių ir pareigų, numatytų anksčiau sudarytose sutartyse ir sutartyse, kurios gali būti sudarytos ateityje, ir kurios yra skirtos išplėsti ir vystyti pagrindinius jūrų teisės principus, kuriais grindžiama ši konvencija, ir ypač nuostatas, susijusias su jūros aplinkos taršos prevencija.

Pastebėtina, kad Helsinkio konvencija panaši į pirmoje dalyje aptartą MARPOL konvenciją, tačiau pastaroji yra detalesnė, skiriasi struktūra. Be to, kai kurios Helsinkio konvencijos nuostatos yra griežtesnės už numatytas MARPOL konvencijoje ir kai kurios nuostatos, kurios neprivalomos MARPOL konvencijoje, yra privalomos Helsinkio konvencijoje¹⁴⁴, pavyzdžiui, Baltijos jūroje draudžiamas atliekų laidojimas¹⁴⁵.

Pažymėtina, kad kai kurių autorių vertinimu, pagal Helsinkio konvenciją įsteigta Helsinkio komisija atliks esminį vaidmenį nustatant Baltijos jūros režimą. Teisiniai rėmai yra pakankamai lankstūs, kad leistų jai pagreitinti

¹⁴⁴ Fitzmaurice M. *International Legal Problems of the Environmental Protection of the Baltic Sea*. Martinus Nijhoff, Dordrecht, the Netherlands, 1992. P. 68.

¹⁴⁵ Helsinkio konvencijos 11 straipsnis „Atliekų laidojimo uždraudimas“.

griežtesnių apsaugos priemonių įgyvendinimą¹⁴⁶. Žinoma, Helsinkio komisijos priemonių ir normų įgyvendinimo Baltijos jūros valstybėse klausimas yra atskira tema. Plačiai manoma, kad Helsinkio konvencijai trūksta efektyvaus tarptautinio įgyvendinimo ir sankcijų mechanizmo. Vis tik šalys yra įpareigosotos atsiskaityti Helsinkio komisijai apie konvencijos įgyvendinimą, ir yra susiformavusi tam tikra praktika priemonių, kurių imtasi, peržiūrai¹⁴⁷.

Helsinkio komisijos deklaracijos, nors ir nėra privalomus įsipareigojimus šalims nustatančios tarptautinės sutartys, vis tik plėtoja Helsinkio konvencijos tikslus ir principus. Paminėtina *1992 m. Baltijos jūros aplinkos apsaugos deklaracija*¹⁴⁸, priimta pabrėžiant Baltijos jūros aplinkos ekonominę, socialinę ir kultūrinę vertę, atsižvelgiant į regione vykstančius pokyčius, suvokiant, kad jūros ir jos išteklių padėtis gali būti atkurta tik skubiai imantis suderintų veiksmų. Be kitų nuostatų, šioje deklaracijoje taip pat įtvirtintas neigiamo poveikio aplinkai prevencijos principas ir siekis užtikrinti geriausios aplinkosaugos praktikos ir geriausios technologijos naudojimą. *1990 m. rugsėjo 3 d. Baltijos jūros deklaracija*¹⁴⁹ taip pat išreikštas susirūpinimas išliekančiu pavojumi Baltijos jūros ekologijai, pabrėžtas poreikis naudoti geriausią įmanomą technologiją ir ją vystyti, akcentuotas ypatingas Baltijos jūros zonos jautrumas, įtvirtintas tvirtas pasiryžimas užtikrinti ekologinį Baltijos jūros atkūrimą ir numatytas prevencijos principo taikymas. *1988 m. vasario 15 d. Helsinkio komisijos priimtoje Deklaracijoje dėl Baltijos jūros aplinkos apsaugos*¹⁵⁰ išreikštas ypatingo Baltijos jūros aplinkos apsaugos zonos jautrumo supratimas, pabrėžta ekonominė, socialinė, kultūrinė Baltijos jūros ir jos gyvųjų išteklių vertė, poreikio saugoti ir išsaugoti šią svarbiausią

¹⁴⁶ The Stockholm Declaration and the Law of the Marine Environment. Kluwer Law International, Hague, the Netherlands, 2003. P. 163.

¹⁴⁷ Ten pat. P. 158.

¹⁴⁸ Baltic Sea Environmental Declaration [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.helcom.fi/stc/files/MinisterialDeclarations/BSEnvtalDecl1992.pdf>>

¹⁴⁹ Baltic Sea Declaration [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.helcom.fi/stc/files/MinisterialDeclarations/RonnebyDecl1990.pdf>>

¹⁵⁰ Declaration on the Protection of the Marine Environment [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.helcom.fi/stc/files/MinisterialDeclarations/MinDecl1988.pdf>>

jūros ekosistemą supratimas, susirūpinimas esama padėtimi, poreikis laikytis prevencijos principo, įsipareigojimas naudoti geriausią technologiją.

Žvejojimo valdymo ir gyvųjų išteklių apsaugos klausimų Baltijos regione sprendimui buvo skirta 1973 m. *Konvencija dėl žvejojimo ir gyvųjų išteklių apsaugos Baltijos jūroje ir Beltuose*¹⁵¹. Keletą dešimtmečių dirbo pagal šią konvenciją įsteigta Tarptautinė Baltijos jūros žuvininkystės komisija: ji nustatydavo ir skirstydavo kasmetines tam tikrų rūšių žuvų kvotas ir sprendavo technines priemones gyvųjų išteklių apsaugai. Organizacijos dalyvėmis buvo Lietuva, Latvija, Estija, Lenkija, Rusija ir Europos Bendrijos. Tačiau pagal 2003 m. Stojimo aktą naujosios valstybės narės nuo stojimo į ES dienos arba vėlesnės įmanomai anksčiausios dienos įsipareigojo pasitraukti iš dalyvavimo šioje konvencijoje, nes kompetencija žvejojimo klausimais perduota ES. Tokiu būdu turėjo likti tik dvi konvencijos narės: Rusija ir Europos Bendrijos ir Organizacija turėjo virsti dvišaliu forumu¹⁵². Galiausiai ši komisija nebeteko reikšmės, nutarus ES žvejojimo klausimus su Rusija spręsti atskirai, kaip kad ES juos sprendžia su kitomis trečiosiomis valstybėmis. Taigi nuo 2007 m. sausio 1 d. Gdanskio konvencija nebetaikoma. ES – Rusijos žuvininkystės klausimams pasirašytas Europos Bendrijos ir Rusijos Federacijos Vyriausybės susitarimas dėl bendradarbiavimo žuvininkystės srityje ir Baltijos jūros gyvųjų išteklių išsaugojimo¹⁵³.

¹⁵¹ 1973 m. Konvencija dėl žvejojimo ir gyvųjų išteklių apsaugos Baltijos jūroje ir Beltuose // Valstybės žinios, 2001, Nr. 4-96.

¹⁵² Proposal for a Council Decision on the Withdrawal of the European Community from the Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources in the Baltic Sea and Belts, Brussels, 31 August 2004 [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2004:0577:FIN:EN:DOC>>

¹⁵³ Europos Bendrijos ir Rusijos Federacijos Vyriausybės susitarimas dėl bendradarbiavimo žuvininkystės srityje ir Baltijos jūros gyvųjų išteklių išsaugojimo [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:129:0002:0007:LT:PDF>>

2.3 Baltijos jūros erdvių režimo reglamentavimas

Tiek tarptautinės universalios, tiek regioninės sutartys, apimančios jūros erdvių režimo klausimus, dėl tarptautinio jūrų naudojimo pobūdžio yra nacionalinis jūros erdvių reglamentavimo pagrindas. Valstybės, net ir to paties regiono, tarptautinių sutarčių numatytus įsipareigojimus savo teisėje įgyvendina ir jūros erdvių režimą reglamentuoja pakankamai skirtingai, įtakojamos nacionalinės teisinės sistemos ypatumų, susiklosčiusios praktikos, teisės tradicijų ir papročių, geografinės padėties ypatumų, politinių, istorinių, ekonominių, socialinių ir daugelio kitų aplinkybių ir įvairių veiksnių. Todėl prieš vertinant Lietuvos jūros erdvių teisinį režimą ir išskiriant reglamentavimo ir įgyvendinimo problemas, svarbu žinoti, kokią reglamentavimo praktiką nacionalinėje teisėje pasirinko kitos aštuonios Baltijos jūros pakrantės valstybės, t.y. Danija, Estija, Latvija, Lenkija, Rusija, Suomija, Švedija ir Vokietija.

2.3.1 Jūros erdvių reglamentavimas Danijos Karalystėje

Danijos Karalystė yra Baltijos jūros pietinėje dalyje, ją taip pat supa Šiaurės jūra (žr. Priedus Nr. 1 ir Nr. 2). Turėdama apie 500 salų, užimančių apie trečdalį valstybės teritorijos, ji yra pusiau salyno valstybė, sąsiaurių padalinta į tris dalis. Valstybės siena pakrante eina net apie 7 300 km, o siena sausuma pietuose su Vokietija nesiekia net 70 km. Danijos Karalystei priklauso Grenlandija ir Farerų salos, turinčios autonomiją. Kategato sąsiauris ir Beltų jūra yra pagrindinės Danijos vidaus vandenų dalys. Tai labai reikšmingos zonos žvejybos ir rekreacijos veiklai, ir laivybos keliai per šias zonas yra svarbūs visoms Baltijos valstybėms¹⁵⁴.

Dėl geografijos specifikos jūrų klausimai Danijai visada buvo ypatingos svarbos. Net ir nebūdama galinga valstybe, Danija turėjo svarbų vaidmenį

¹⁵⁴ Helcom: Contracting Parties: Denmark [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.helcom.fi/helcom/cp/en_GB/denmark/>

plėtojant tarptautinę jūrų teisę: ji dalyvavo kiekviename bandyme kodifikuoti jūrų teisę, pati yra Ženevos konvencijų ir Jūrų teisės konvencijos dalyvė. Danijos jūrų politikai reikšmingi laikomi trys faktoriai: Danijos sąsiauriai, kurie yra bene vienintelis susisiekimas jūra tarp Baltijos ir Šiaurės jūrų, todėl yra ypatingos strateginės ir ekonominės svarbos, žvejybos rajonai ir pakankamai didelis komercinis laivynas¹⁵⁵.

Danijos jūros erdves sudaro 12 jūrmylių teritorinė jūra, 200 jūrmylių kontinentinis šelfas, valstybė taip pat nustačiusi įvairias specialias zonas: 4 jūrmylių muitų zoną, 24 jūrmylių aplinkos apsaugos zoną ir pan.

Danijos jūros erdvių režimą reglamentuojančių teisės aktų visuma pasižymi jų rūšių įvairove (įstatymai, karališkieji dekretai, dekretai, įsakai, nutarimai), tokių teisės aktų bei jų keitimų ir pildymų gausa (kai kurie karališkieji dekretai priimti dar 1963 m. ir tebegalioja su vėlesniais taisymais ir keitimais, o štai gretutinė zona nustatyta ir įstatymas dėl šios jūros erdvės priimtas tik 2005 metais). Todėl nestebina nuomonė, kad „pakankamai sudėtinga susidaryti bendrą išpūdį apie Danijos įstatymus, reglamentuojančius jūros erdves. Geriausias teisės ir politikos šaltinis Danijoje yra įstatymuose įkūnyta valstybės praktika“¹⁵⁶. Nežiūrint į tai, akivaizdu, kad Danijos Karalystė yra viena iš valstybių, pasirinkusių atskirų jūros erdvių apibrėžimą, jų teisinio režimo ir kitų susijusių klausimų reglamentavimą konkrečioms jūros erdvėms skirtuose teisės aktuose. Tokį reglamentavimą galima būtų pavadinti „zoniniu“.

Taigi valstybėje galioja atskiri teisės aktai, skirti teritorinei jūrai (1999 m. Įstatymas dėl teritorinės jūros delimitavimo¹⁵⁷ ir 2003 m. Įsakymas dėl

¹⁵⁵ Treves T., Pineschi L. *The Law of the Sea: the European Union and its Member States*. Martinus Nijhoff Publishers, Hague, the Netherlands, 1997. P. 98-99.

¹⁵⁶ Ten pat. P. 97.

¹⁵⁷ Act No 200 of 7 April 1999 on the Delimitation of the Territorial Sea [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/DNK_1999_Order.pdf>

Danijos teritorinės jūros delimitavimo¹⁵⁸), kontinentiniam šelfui (1971 m. Įstatymas dėl kontinentinio šelfo¹⁵⁹ ir 1963 m. Karališkasis dekretas dėl Danijos suvereniteto įgyvendinimo kontinentiniame šelfe¹⁶⁰), išskirtinei ekonominei zonai (1996 m. Įstatymas dėl išimtinės ekonominės zonos ir jį tikslinantis 1996 m. Įsakymas dėl Danijos išskirtinės ekonominės zonos¹⁶¹) bei gretutinei zonai (2005 m. liepos 1 d. įsigaliojo Įstatymas dėl Danijos gretutinės zonos¹⁶²). Danijos jūros erdvių klausimus reglamentuojančių įstatymų bazę įtakoja ir geografinės aplinkybės: būdama pusiau salyno valstybe, jūros erdvių klausimus salų atžvilgiu Danija reglamentuoja joms skirtuose teisės aktuose (pavyzdžiui, dėl žvejybos zonos arba teritorinės jūros delimitavimo¹⁶³).

Aukščiau minėti zoninio reglamentavimo įstatymai visų jūros erdvių režimo klausimų, žinoma, neapima, todėl greta jų galioja ir kiti teisės aktai, reglamentuojantys kai kurias atskiras reikšmingiausias specifines sritis, pavyzdžiui, saugią laivybą¹⁶⁴, karo laivų įleidimą į Danijos teritorinę jūrą ir kt.

¹⁵⁸ Executive Order No. 680 of 18 July 2003 amending Executive Order No. 242 of 21 April 1999 concerning the Delimitation of Denmark's Territorial Sea // Law of the Sea Bulletin No. 53. P. 44.

¹⁵⁹ Act No 259 of June 1971 concerning the Continental Shelf [interaktyvus]. Prieiga per internetą:

<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/DNK_1971_Act.pdf>

¹⁶⁰ Royal Decree of 7 June 1963 concerning the exercise of Danish sovereignty over the Continental Shelf

[interaktyvus]. Prieiga per internetą:
<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/DNK_1963_Decree.pdf>

¹⁶¹ Act No 411 of 22 May 2006 on Exclusive Economic Zone [interaktyvus]. Prieiga per internetą:

<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/DNK_1996_Act.pdf>

Executive Order No. 584 of 24 June 1996 concerning Denmark's Exclusive Economic Zone [interaktyvus]. Prieiga per internetą:

<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/DNK_1996_Order.pdf>

¹⁶² Act of 24 June 2005 on the Contiguous Zone // Law of the Sea Bulletin, Nr. 58. P. 17.

¹⁶³ Pavyzdžiui, Order No 191 of 27 May 1963 on the Delimitation of the Territorial Sea of Greenland [interaktyvus]. Prieiga per internetą:

<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/DNK_1963_Order.pdf>

¹⁶⁴ Apskritai užsienio laivų plaukimo per sąsiaurius taisyklės nusistovėjusios šimtmečiais (tebegalioja 1857 m. sutarties režimas) ir jų iš esmės nepakeitė net Danijos prisijungimas prie Ženevos ir Jūrų teisės konvencijų.

Kadangi be tradicinių jūros erdvių Danija yra nustačiusi tam tikras specialias zonas, pavyzdžiui, munitų, istorinę, archeologinę, ledlaužio paslaugų zonas, teisės aktuose ji reglamentavusi specialų jų režimą.

Danijoje galioja 1976 m. Įstatymas dėl Danijos Karalystės žvejybos teritorijos¹⁶⁵, kuriuo nustatyta 200 jūrmylių žvejybos teritorija, sutampanti su kontinentiniu šelfu. Žvejybos reglamentavimas remiasi ES žvejybos režimu nuo 1983 m.

Danijos kontinentinio šelfo eksploatavimas remiasi dviem režimais: naftos ir dujų išteklių (kitų negyvųjų išteklių eksploatavimas reglamentuojamas atskirai). Abu režimai remiasi trim pagrindiniais principais: Danija turi suverenias teises į bet kokį eksploatavimą; ekonominio eksploatavimo teisė remiasi specialių teisių suteikimu sutartiniu pagrindu privačioms ar iš dalies privačioms šalims; kiekvienas teisių perleidimas apima pareigą nesukelti žalos aplinkai¹⁶⁶. Dabartinis režimas leidžia organizuotą ir racionalų ribotų ir savaime neatsinaujinančių išteklių eksploatavimą šelfe, paremtą komercinių ir aplinkosaugos interesų pusiausvyra. Praktikoje naftos ir dujų interesai turi viršenybę prieš žvejybos interesus, nes pirmieji turi valstybinę reikšmę¹⁶⁷.

Danijai nustačius įvairias specialias zonas, kartais kyla jų režimo suderinamumo klausimų. Pavyzdžiui, aplinkos apsaugai galioja du režimai: bendrasis aplinkos išsaugojimo ir jūrų taršos prevencijos. Augalų ir gyvūnų zonos padalintos į istorines ir gamtines, pirmosios reglamentuojamos pagal archeologinės zonos režimą, antrosios pagal aplinkos apsaugai skirtą įstatymą.

Dėl mokslinių jūros tyrimų priimta 1979 m. Instrukcija dėl kreipimosi dėl leidimo vykdyti gamtos išteklių tyrinėjimus teritorinėje jūroje ir kontinentiniame šelfe. Prašymai turi būti pateikiami Užsienio reikalų ministerijai diplomatiniais kanalais. Beveik visais atvejais sutikimas

¹⁶⁵ Act No 597 of 17 December 1976 on the Fishing Territory of the Kingdom of Denmark [interaktyvus]. Priega per internetą: <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/DNK_1976_Act.pdf>

¹⁶⁶ Treves T., Pineschi L. *The Law of the Sea: the European Union and its Member States*. Martinus Nijhoff Publishers, Hague, the Netherlands, 1997. P. 118.

¹⁶⁷ Ten pat. P. 119.

duodamas. Tačiau kai kuriais atvejais reikalaujama danų stebėtojo dalyvavimo užsienio tyrimų laive teritorinėje jūroje; Danijos institucijos taip pat reikalauja ataskaitų apie rezultatus kopijų¹⁶⁸.

Danijai svarbūs jūros erdvių delimitavimo klausimai, nustatyti aiškias įvairių Danijos jurisdikcijai priklausančių erdvių ribas buvo ir užsienio, pirmiausia, kaimyninių, valstybių interesas, ir nelengva užduotis. Dėl savo geografinės padėties, reikalaujančios atriboti jūros erdves Šiaurės ir Baltijos jūrose, atsižvelgiant į gausybę salų, Danija sudariusi apie keliasdešimt jūros erdvių delimitavimo sutarčių su Vokietija, Švedija, Norvegija, Nyderlandais, Jungtine Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalyste, Islandija ir Kanada. Jūros erdvės Baltijos jūroje delimituotos sutartimis su Vokietija ir Švedija. Bendrų delimitavimo taisyklių taikymas atsižvelgiant į ypatingas aplinkybes, būtent, salas, lėmė būtinybę naudoti natūralius gamtinius (salos) ir dirbtinius (geografiniai taškai) bazinius taškus jūros erdvių riboms nustatyti. Danijos bazinės linijos yra geras visuotinių tarptautinės teisės principų taikymo specialioms geografinėms aplinkybėms ir esminiams šalies interesams pavyzdys¹⁶⁹.

Vienas iš atvejų, kai pakrantės valstybės veiksmai tampa aktualūs tarptautiniu mastu, Danijos atveju buvo tada, kai vidaus ir tarptautiniai interesai susidūrė dėl Didžiojo Beltų tilto statybos, kuri buvo laikoma vidaus reikalu, bet kartu tapo tarptautiniu mastu aktualia problema, nes kėlė grėsmę laisvam laivų plaukimui, kurį valstybė privalėjo užtikrinti. Suomija net buvo pateikusi protestą, tačiau galiausiai ginčas išspręstas derybų būdu.

Atskirai paminėtina paskendusiu užsienio laivų liekanų pašalinimo ar ištraukimo tvarkos problema Danijoje, kaip specifinės vietos praktikos ir kartu reglamentavimo spragos pavyzdys. Pagal tarptautinius įsipareigojimus Danija turi pareigą užtikrinti laivybą savo sąsiauriais tam tikroje specialioje zonoje,

¹⁶⁸ Fitzmaurice M. *International Legal Problems of the Environmental Protection of the Baltic Sea*. Martinus Nijhoff, Dordrecht, the Netherlands, 1992. P. 110.

¹⁶⁹ Treves T., Pineschi L. *The Law of the Sea: the European Union and its Member States*. Martinus Nijhoff Publishers, Hague, the Netherlands, 1997. P. 102.

kuri administracinėj praktikoje išplėsta iki 200 jūrmylių kontinentinio šelfo¹⁷⁰. Danija joje turi reglamentuoti švyturių, ženklų statymą, navigacijos kelių žymėjimą, laivų liekanų šalinimą ir pan., ir zonos režimas nustatytas 1951 m. Įstatyme dėl saugios laivybos priemonių¹⁷¹. Parduodant laivus dalimis ir juos velkant, lieka nuolaužų, o laivų užsienio savininkai kartais negali susimokėti už jų ištraukimą¹⁷². Tokiais atvejais, nesant aiškaus reglamentavimo, kyla klausimų dėl išlaidų už nuolaužų ištraukimą, dėl Danijos veiksmų ir atsakomybės už pavojingų laivybos kelių nepažymėjimą ir pan. Faktiškai egzistuojantis minėtos zonos režimas yra Danijos nacionalinės teisės išplėtimas už teritorinės jūros ribų esančioms zonoms, kur to reikalauja saugi laivyba, taigi funkcinio pobūdžio, nes toks pratęsimas grindžiamas tikslu (užtikrinti saugią laivybą), o ne geografinėmis ribomis (šis eksteritorialumas patvirtintas ir Danijos teismų praktikoje). Manytina, kad šią padėtį galėtų padėti išspręsti prisijungimas prie naujosios 2007 m. Nairobio konvencijos dėl laivų nuolaužų šalinimo.

2.3.2 Jūros erdvių reglamentavimas Estijos Respublikoje

Estijos Respublika yra Baltijos jūros šiaurės rytinėje dalyje, rytuose ribojasi su Rusijos Federacija, o pietuose su Latvijos Respublika (žr. Priedus Nr. 1 ir Nr. 2). Estijos pakrantės ilgis yra 3 794 km, iš kurių 1 242 km yra žemyno dalies ir net 2 552 km – salų¹⁷³. Estijos šiaurinė pakrantė skalaujama Suomijos įlankos vandenų, o vakaruose ribojasi su Livonijos (Rygos) įlanka ir Baltijos jūra.

Estijos Respublikoje jūros erdvių reglamentavimas nepasižymi atskiroms jūros erdvėms skirtų teisės aktų gausa ar aiškiu sisteminiu zoniniu reglamentavimu. Dalis atskirų jūros erdvių teisinio režimo klausimų

¹⁷⁰ Treves T., Pineschi L. *The Law of the Sea: the European Union and its Member States*. Martinus Nijhoff Publishers, Hague, the Netherlands, 1997. P. 110.

¹⁷¹ Ten pat. P. 111.

¹⁷² Ten pat. P. 112.

¹⁷³ Helcom: Contracting Parties: Estonia [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.helcom.fi/helcom/cp/en_GB/estonia/>

reglamentuota kituose atskirų sričių įstatymuose (pavyzdžiui, valstybės sienų), – tokį reglamentavimą galima būtų įvardinti „sektoriniu“ arba „sritiniu“ / „teminiu“. Vis tik išskirtinės ekonominės zonos režimo reglamentavimas atskirame įstatyme leidžia pastebėti zoninio reglamentavimo požymių.

Pirmiausia paminėtinas 1993 m. Įstatymas dėl jūros erdvių ribų¹⁷⁴, kuris apibrėžia jame reglamentuojamą jūros zoną (angl. – *maritime tract*), kaip su valstybės žemyno dalimi besiribojančią jūros dalį, priklausančią Estijos jurisdikcijai, nustatytiną remiantis 1958 m. Ženevos konvencija dėl teritorinės jūros ir gretutinės zonos ir Jūrų teisės konvencija. Toliau jis apibrėžia 12 jūrmylių teritorinę jūrą, vidaus vandenį ir išskirtinę ekonominę zoną, iš esmės nustatydamas tik šių jūros erdvių ribų koordinates.

Tik išskirtinės ekonominės zonos režimui reglamentuoti skirtas atskiras Ekonominės zonos įstatymas¹⁷⁵. Jis pakankamai išsamiai reglamentuoja šios zonos režimo klausimus: Estijos suverenias teises ir jurisdikciją joje, subjektų teises ir apribojimus, jūrų mokslinius tyrinėjimus, dirbtinių salų ir įvairių statinių statymą, laivų sulaikymą ir atsakomybę už pažeidimus ir kt.

Nuostatų dėl jūros erdvių yra ir 1994 m. Valstybės sienų įstatyme¹⁷⁶: jis apibrėžia teritorinę jūrą, reglamentuoja taikų plaukimą, įplaukimą į teritorinius vandenį, uostus ir pan. Paminėtinas ir 1992 m. Vyriausybės sprendimas dėl laivų plaukimo per Estijos Respublikos teritorinę jūrą ir vidaus vandenį¹⁷⁷.

Vis tik pastebėtina, kad segmentiškumo, nesuderinamumo ir spragų jūros erdvių režimą reglamentuojančiuose Estijos teisės aktuose dar likę, iš

¹⁷⁴ Law of 10 March 1993 on the Boundaries of the Maritime Tract [interaktyvus] Prieiga per internetą:

<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/EST_1993_Law.pdf>

¹⁷⁵ Act of 1993 January 28 on the Economic Zone [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.legaltext.ee/text/en/V00084.htm>>

¹⁷⁶ Act of 1994 June 30 on the State Borders [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.legaltext.ee/en/andmebaas/ava.asp?tyyp=SITE_ALL&ptyyp=I&m=000&query=Border+Guard+Act&nups.x=23&nups.y=13>

¹⁷⁷ Decision of the Government of the Estonian Republic on Navigation of Ships through the Territorial Sea and the Internal Waters of the Estonian Republic [interaktyvus]. Prieiga per internetą:

<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/EST_1992_Decision.pdf>

dalies galbūt dėl skuboto prisijungimo prie daugybės tarptautinių sutarčių po nepriklausomybės atkūrimo, dažnai Vyriausybės sprendimais, tačiau įstatymus dėl sienos keitimo ir kitų klausimų gali priimti tik Estijos Parlamentas, todėl prisijungimas prie kai kurių konvencijų gali sukelti atitikimo Estijos Konstitucijai klausimų¹⁷⁸. Derybų dėl sienų jūroje metu taip pat akivaizdžios tapo Estijos įstatymų spragos, kaip ir tarptautinės teisės aiškinimo problemos. Iš dalies šių problemų priežastis buvo tarptautinės jūrų teisės specialistų stoka¹⁷⁹.

Estijos jūros erdvių delimitavimo sutartys pasirašytos su Švedija, Suomija ir Latvija. Dėl tam tikrų politinių ir techninių aplinkybių nacionalinių jūros sienų nustatymas nebuvo lengvas procesas ir buvo kilę konfliktų¹⁸⁰. Pavyzdžiui, konfliktai lydėjo Estijos sienos jūroje su Latvija nustatymą. Estijos Parlamentas minėtu jūros erdvių įstatymu vienašališkai nustatė valstybės jūros sieną, įskaitant teritorinės jūros išorinės sienos koordinates, vėliau ginčas sustiprėjo 1994 m., kai Estijos sienos apsaugos tarnyba ėmė sulaikyti Latvijos žvejybos laivus, o Latvija pareiškė prieštaravimą dėl vienašališko Estijos veiksmo. Latvija ir Estija derybose sutarė remtis Jūrų teisės konvencijoje įtvirtintais principais, nors jos dalyvėmis nebuvo. Tačiau galiausiai šalys pasiekė kompromisą.

2.3.3 Jūros erdvių reglamentavimas Latvijos Respublikoje

Latvijos Respublika yra Baltijos jūros rytinėje pakrantėje (žr. Priedus Nr. 1 ir Nr. 2). Latvijos pakrantės ilgis yra apie 496 km¹⁸¹. Valstybė neturi salų. Baltijos jūra Latvijai svarbi dėl žvejybos, jūrų transporto ir prekybos kelių, - valstybė yra prekybos kryžkelėje tarp Vakarų Europos ir Rusijos. Ventspilio,

¹⁷⁸ Franckx E. *Vessel-Source Pollution and Coastal State Jurisdiction*, Kluwer Law International, Hague, the Netherlands, 2001. P. 59.

¹⁷⁹ Ten pat.

¹⁸⁰ Franckx E., Pauwels A. *Vessel-Source Pollution and Coastal State Jurisdiction in the South-Eastern Baltic Sea*, Maklu Publishers, Antwerp, Belgium, 2006. P. 49.

¹⁸¹ Helcom: Contracting Parties: Latvia [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.helcom.fi/helcom/cp/en_GB/latvia/>

Rygos ir Liepojos uostai yra didžiausi Latvijoje. Tarp reikšmingiausių Latvijos jūrų politikos veiksnių yra laivyba, žvejyba ir veiklos jūros dugne plėtra bei jūrinių sienų apsauga¹⁸².

Latvijos Respublikoje, kaip ir Estijoje, galima rasti sritinio reglamentavimo pavyzdžių, tačiau vis tik daugiau zoninio reglamentavimo požymių.

Panašiai kaip kitose dviejose Baltijos kaimyninėse valstybėse, t.y. Estijoje ir, kaip bus atskleista darbe toliau, Lietuvoje, dalis jūros erdvių režimo klausimų reglamentuota įstatyme dėl valstybės sienų, būtent, 1994 m. Latvijos Respublikos valstybės sienos įstatyme¹⁸³, kuris apibrėžia teritorinius vandenis, vidaus vandenis, užsienio laivų įplaukimo į šiuos vandenis, uostus tvarką ir kt. Tačiau kontinentinio šelfo ir išskirtinės ekonominės zonos režimą reglamentuoja joms skirtas išsamus teisės aktas.

1993 m. Latvijos Respublikos įstatymas dėl kontinentinio šelfo ir išskirtinės ekonominės zonos (su 1998 m. pakeitimais)¹⁸⁴ apibrėžia šias jūros erdves, detaliai reglamentuoja Latvijos teises jose (susijusias su kontinentinio šelfo eksploatavimu, ištekliais ir pan.) ir jurisdikciją, fizinių ir juridinių asmenų veiklą šiose zonose (10 straipsnyje nurodo teisę vykdyti mokslinius jūrų tyrinėjimus, naudoti išteklius, statyti ir eksploatuoti įrenginius ir statinius, tiesti kabelius ir vamzdynus, be to, dirbti su sprogstamosiomis medžiagomis kontinentiniame šelfe), tokios veiklos priežiūros mechanizmą, atsakomybę už pažeidimus ir kt. Įstatymas taip pat numato, kokie klausimai turi būti reglamentuoti atskiruose teisės aktuose, kartais pateikia nuorodas į tarptautines konvencijas, kaip konkretaus klausimo reglamentavimo pagrindą.

¹⁸² Platzöder R., Verlaan P. *The Baltic Sea: New Developments in National Policies and International Cooperation*. Kluwer Law International, Hague, the Netherlands, 1996. P. 411.

¹⁸³ State Border Law of the Republic of Latvia, 27 October 1994 [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://soderkopong.org.ua/page11261.html>>

¹⁸⁴ Law of 2 February 1993 on Continental Shelf and Exclusive Economic Zone of Latvia [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.ttc.lv/export/sites/default/docs/LRTA/Likumi/On_the_Continental_Shelf_and_Exclusive_Economic_Zone_of_LR.doc>

Latvijos jūros erdvių delimitavimo sutartys sudarytos su Lietuva, Estija ir Švedija¹⁸⁵, tačiau sutartis su Lietuva vis dar nėra ratifikuota¹⁸⁶. Trišalis Latvijos susitarimas su Estija ir Švedija pasirašytas dėl bendro jūros erdvių susikirtimo taško.

Prieinama informacija suteikia pagrindą manyti, kad Jūrų teisės konvencija Latvijos teisėje vis tik dar įgyvendinta nevisiškai ir nacionaliniame jūros erdvių reglamentavime likę spragų. Iš dalies tokia padėtis susiklostė dėl valstybei būdingo tarptautinių jūrų teisės konvencijų nuostatų įgyvendinimo kaip tarptautinės paprotinės teisės normų (Jūrų teisės konvencijos nuostatos iki prisijungimo prie jos buvo įgyvendinamos kaip tarptautinė paprotinė teisė)¹⁸⁷. Be to, kalbant apie tarptautinių įsipareigojimų įgyvendinimą, paminėtina, kad po nepriklausomybės atkūrimo buvo priimtas bendras įstatymas dėl Latvijos prisijungimo prie pagrindinių jūrų teisės konvencijų; o toks būdas nesuteikė galimybių tinkamai įvertinti tinkamam įgyvendinimui reikalingų teisinių, administracinių, techninių ir kitų aspektų. Pavyzdžiui, specifinius saugios laivybos arba aplinkosaugos reikalavimus, numatytus Tarptautinės jūrų organizacijos dokumentuose, įgyvendinantys teisės aktai yra gana fragmentiški ir nesudaro aiškios ir visapusiškos sistemos¹⁸⁸. Papildomos „sumaišties“ įnešė ir ES teisės aktų įgyvendinimas. Todėl sunku buvo išvengti jūros erdvių režimo klausimų reglamentavimo spragų, prieštaravimų ir kitų trūkumų.

2.3.4 Jūros erdvių reglamentavimas Lenkijos Respublikoje

Lenkijos Respublika yra Baltijos jūros pietinėje dalyje, Europos centre (žr. Priedus Nr. 1 ir Nr. 2). Lenkija yra viena iš daugiausia gyventojų turinčių ir didžiausių Baltijos jūros regiono valstybių, valstybės siena jūra tęsiasi 528

¹⁸⁵ Latvia: Maritime boundary delimitation agreements and other material [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/LVA.htm>>

¹⁸⁶ Apie Lietuvos – Latvijos derybas dėl jūros erdvių atribojimo žr. darbo III dalį.

¹⁸⁷ Franckx E., Pauwels A. Vessel-Source Pollution and Coastal State Jurisdiction in the South-Eastern Baltic Sea, Maklu Publishers, Antwerp, Belgium, 2006. P. 63, 66.

¹⁸⁸ Ten pat. P. 67-68.

km¹⁸⁹. Todėl nenuostabu, kad jūra Lenkijai vaidina nemažą vaidmenį: pakrantės zonoje gyvena apie 10% valstybės gyventojų ir čia yra sutelkta įvairi veikla, susijusi su laivų statymu, žvejojimu, jūrų transportu, chemijos pramone ir turizmu¹⁹⁰.

Lenkijos Respublika aptariamų valstybių tarpe išsiskiria tuo, kad visų jūros erdvių režimą yra reglamentavusi viename išsamiaame didelės apimties įstatyme. 1991 m. Įstatymas dėl Lenkijos Respublikos jūros erdvių ir jūrų administravimo¹⁹¹ apibrėžia Lenkijos vidaus vandenų, teritorinės jūros ir išskirtinės ekonominės zonos teisinį statusą ir detaliam reglamentuoja veiklą šiose jūros erdvėse, taip pat nurodo jūrų administravimo institucijas bei jų jurisdikcijos apimtį, asmenų atsakomybę už pažeidimus. Įstatymas (3 straipsnyje) numato ir tam tikrų specialių zonų, pavyzdžiui, navigacijos ar žvejybos, nustatymą saugumo ar gynybos interesais vidaus vandenyse ir teritorinėje jūroje bei zonų, nesaugių navigacijai ar žvejybai, paskelbimo už minėtų jūros erdvių ribų galimybę. Apibrėžęs teritorinę jūrą, įstatymas reglamentuoja taikų plaukimą, reikalavimus jam ir jo sąlygas, baudžiamosios ir civilinės jurisdikcijos klausimus. Karo laivų plaukimo per Lenkijos teritorinę jūrą bei jų įplaukimo į vidaus vandenį tvarka palikta nustatyti Nacionalinio saugumo ministrui. Išskirtinėje ekonominėje zonoje įstatymas apibrėžia Lenkijos jurisdikciją ir teises, kitų valstybių teises šioje zonoje. Pabrėžtina, kad šiame teisės akte (4 skyriuje) taip pat pakankamai išsamiai reglamentuota dirbtinių salų, įrengimų, statinių statymas, kabelių ir vamzdinių tiesimų: leidimų išdavimas, saugumo zonų nustatymas, tokių darbų sąlygos, informacijos apie juos skelbimas ir kt. Pažymėtina ir tai, kad įstatyme (5 skyriuje) detaliam reglamentuojami ir moksliniai jūros tyrinėjimai: leidimų išdavimo sąlygos ir tvarka užsienio ir Lenkijos subjektams, tyrimų nutraukimo

¹⁸⁹ Helcom: Contracting Parties: Poland [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.helcom.fi/helcom/cp/poland/en_GB/poland/>

¹⁹⁰ Ten pat.

¹⁹¹ Act of 21 March 1991 concerning the Maritime Areas of the Polish Republic and the Marine Administration [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/POL_1991_Act.pdf>

pagrindai ir kt. (moksliniams jūrų tyrinėjimams Lenkijos jūros erdvėse reikalingas Transporto ir jūrų ūkio ministro sutikimas). Be kitų klausimų taip pat reglamentuota gamtinių išteklių eksploatavimas, baudos laivų savininkams ir kitiems asmenims už įvairius pažeidimus, jų skyrimo, apskundimo tvarka, vykdymo užtikrinimo priemonės ir pan. Apskritai įstatymas remiasi Jūrų teisės konvencija: kartais perkelia jos nuostatas arba reglamentuoja Konvencijoje nurodytus pakrantės valstybių nacionalinėje teisėje reglamentuotinus klausimus, todėl iš esmės visus juos ir apima.

Priėmus tokį išsamų jūros erdvių režimui skirtą įstatymą, jame neišvengiamai aptartas ir jo santykis su iki tol galiojusiais panašių reglamentavimo sričių teisės aktais, jie pakeisti ar panaikinti. Pavyzdžiui, įstatyme (70 straipsnyje) nurodoma, kad nebegalios 1977 m. Įstatymas dėl Lenkijos Liaudies Respublikos kontinentinio šelfo. Atkreiptinas dėmesys, kad aptartas įstatymas kontinentinio šelfo nemini ir jo klausimų nereglamentuoja. Pagal prieinamą informaciją manytina, kad jokio atskiro šiai jūros erdvei skirtos teisės akto Lenkijoje nėra.

Žinoma, aptartasis įstatymas visų jūros erdvių režimo aspektų negali apimti, tad laivybos, žuvininkystės ir kiti jūros erdvių režimo klausimai reglamentuojami atskirai. Paminėtina, kad viena iš aktualiausių jūrų teisės sričių Lenkijoje yra (jūros) aplinkos apsauga. Beveik visos upinės nuotekos išteka į jūrą ir dėl jų apimties Lenkija apskritai yra pagrindinė Baltijos jūros teršėja¹⁹². Aplinkos apsaugos ir kitose srityse valstybė daug dėmesio skiria nacionalinių įstatymų suderinimui su ES teisės aktais, kitų tarptautinių įsipareigojimų įgyvendinimui.

Lenkija Gotlando įlankoje ir Baltijos jūros pietrytinėje dalyje turi jūrinę sieną su Rusija, vakaruose su Vokietija, o priešais išskirtinė ekonominė zona ir kontinentinis šelfas ribojasi su Švedija. Delimitavimo susitarimus Lenkija yra sudariusi su visomis šiomis šalimis. Trišalis susitarimas sudarytas su tada dar

¹⁹² About Helcom: Contracting Parties: Poland [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.helcom.fi/helcom/cp/poland/en_GB/poland/>

Sovietų Sąjunga ir Švedijos Karalyste dėl bendro jų sienų atribojimo Baltijos jūroje taško¹⁹³.

2.3.5 Jūros erdvių reglamentavimas Rusijos Federacijoje

Rusijos Federacija, didžiausia pasaulyje plotu valstybė, driekiasi nuo Baltijos jūros iki Ramiojo vandenyno (žr. Priedus Nr. 1 ir Nr. 2). Be Baltijos jūros jos krantus skalauja ir kitos jūros Rytuose, o Baltijos jūroje valstybės jūros erdvės ribojasi su Švedija, Suomija ir Estija, dėl Rusijai priklausančios Karaliaučiaus (Kaliningrado) srities – ir su Lenkija, Lietuva.

Rusijos Federacija yra viena iš tų valstybių, kurios pasirinko zoninį jūros erdvių reglamentavimą: visos jūros erdvės apibrėžtos ir jų teisinio režimo klausimai reglamentuojami atskiroms jūros erdvėms skirtuose įstatymuose. Reglamentavimo padėties specifika valstybėje yra ta, kad tebegalioja dalis pakeistų, išlikusių po Sovietų Sąjungos žlugimo teisės aktų. Sovietų Sąjungos teisių ir pareigų tęsimas sąlygojo ir jūros erdvių delimitavimo bei kitų tarptautinių sutarčių su užsienio valstybėmis bei dalyvavimo tarptautinėse jūrų teisės organizacijose ir su tuo susijusių klausimų peržiūrėjimą (narystės tęsimą).

1995 m. Rusijos Federacija priėmė svarbų daugelį klausimų apimančią Federalinį įstatymą dėl Rusijos Federacijos kontinentinio šelfo¹⁹⁴. Įstatymas apibrėžia Rusijos Federacijos kontinentinio šelfo statusą, suverenias teises ir jurisdikciją kontinentinio šelfo ir išskirtinės ekonominės zonos atžvilgiu, atsižvelgiant į Rusijos Federacijos konstituciją, visuotinai pripažintus tarptautinės teisės principus ir normas ir Rusijos Federacijos sutartis. Šis teisės aktas nustato išimtinę jurisdikciją ir procedūras dėl kontinentinio šelfo

¹⁹³ Poland: Maritime boundary delimitation agreements and other material [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/POL.htm>>

¹⁹⁴ Federal Law of 25 October 1995 on the Continental Shelf of the Russian Federation [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/RUS_1995_Law.pdf>

tyrinėjimo ir eksploatavimo bei dirbtinių salų statybos ir naudojimo, taip pat įrengimų bei struktūrų, įskaitant saugumo aplink juos zonas. Jurisdikcija taip pat numatyta dėl povandeninių kabelių ir vamzdynų tiesimo ir jų naudojimo, mokslinių jūros tyrinėjimų vykdymo, naudingųjų iškasenų bei gyvųjų išteklių apsaugos ir išsaugojimo. Be to, įstatymas reglamentuoja atliekų laidojimą jūroje, mokesčius už įvairius ūkinės veiklos leidimus, įstatymo įgyvendinimą ir ginčų sprendimą.

1998 m. Rusijos Federacija priėmė du naujus įstatymus – 1998 m. liepos 31 d. Įstatymą dėl Rusijos Federacijos vidaus vandenų, teritorinės jūros ir gretutinės zonos¹⁹⁵ ir 1998 m. gruodžio 17 d. Rusijos Federacijos įstatymą dėl išskirtinės ekonominės zonos¹⁹⁶. Pirmasis įstatymas nustato Rusijos Federacijos vidaus vandenų, teritorinės jūros ir gretutinės zonos statusą ir teisinį režimą, įskaitant Rusijos Federacijos teises jos vidaus jūros vandenyse, teritorinėje jūroje ir gretutinėje zonoje ir jų įgyvendinimo tvarką. Antrasis įstatymas apibrėžia Rusijos Federacijos išskirtinės ekonominės zonos statusą, suverenias teises ir jurisdikciją šioje zonoje.

Paminėtinas ir 1993 m. Rusijos Federacijos valstybės sienos įstatymas¹⁹⁷. Tai nemažos apimties išsamus teisės aktas, kuriame yra nuostatų dėl komercinės, tyrimo, tikrinimo ir kitos veiklos Rusijos Federacijos vidaus jūros vandenyse ir teritorinėje jūroje vykdymo, užsienio laivų plaukimo, veiksmų teritoriniuose vandenyse, sienos apsaugos ir pan. Užsienio karo laivų ir kitų ne komerciniams tikslams naudojamų valstybinių laivų įplaukimo į

¹⁹⁵ Federal Act of 17 July 1998 on the Internal Maritime Waters, Territorial Sea and Contiguous Zone of the Russian Federation [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/RUS_1998_Act_TS.pdf>

¹⁹⁶ Federal Act of 2 December 1998 on the Exclusive Economic Zone of the Russian Federation [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/RUS_1998_Act_EZ.pdf>

¹⁹⁷ Act of 1 April 1993 on the State Border of the Russian Federation [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/RUS_1993_Act.pdf>

teritorinę jūrą ir vidaus vandenį tvarką reglamentuoja atskiras 1999 m. spalio 2 d. Vyriausybės nutarimas¹⁹⁸.

Sovietų Sąjunga, kurios teisių ir pareigų perėmėja yra Rusijos Federacija, turėjo didelį ir reikšmingą vaidmenį jūros erdvių pasidalijime: derybos dėl jūros erdvių delimitavimo su kaimyninėmis valstybėmis truko ne vieną dešimtmetį. Pažymėtina, kad pirmasis Baltijos jūros erdvių delimitavime ledus pralaužęs susitarimas Sovietų Sąjungos buvo pasirašytas 1988 metais su Švedijos Karalyste dėl išskirtinės ekonominės zonos, žvejybos zonos ir kontinentinio šelfo atribojimo Baltijos jūroje, kai keletą dešimtmečių egzistavusi „pilkoji zona“ (ginčytina zona) pagaliau buvo pasidalinta. Jūros erdvių Baltijos jūroje delimitavimo susitarimus šiandien Rusija turi su Lenkija, Švedija, Lietuva, Estija ir Norvegija¹⁹⁹. Sovietų Sąjungos susitarimai iš esmės išliko jų pagrindu, kiek apima Rusijos Federacijos teritoriją; jie įtakojo ir nepriklausomybę atkūrusių valstybių, įskaitant Lietuvos, jūros erdvių delimitavimą, pavyzdžiui, Lietuvos derybose su Švedija ginčas dėl Sovietų Sąjungos susitarimų su Švedija galiojimo Lietuvai buvo esminis Lietuvos ir Švedijos nesutarimų pagrindas²⁰⁰.

2.3.6 Jūros erdvių reglamentavimas Suomijos Respublikoje

Suomijos Respublika yra Baltijos jūros šiaurės rytuose (žr. Priedus Nr. 1 ir Nr. 2). Valstybė turi daug salų, o jos pakrantė yra smarkiai išgaubta. Specialią geografinę aplinkybę sudaro Suomijai priklausančios Alandų salos. Baltijos jūra Suomijai yra vieninteliai vartai į pasaulio vandenynus. Trečiojoje jūrų teisės konferencijoje Suomija netgi buvo laikoma geografiškai

¹⁹⁸ Nuoroda pateikiama Jungtinių Tautų interneto svetainėje: Decision of the Government of the Russian Federation No. 1102 of October 2, 1999 on the Rules for navigation and visits of foreign warships and other state vessels used for non-commercial Purposes in the territorial sea, in the internal waters, at naval fleet bases, naval stations and sea ports of the Russian Federation [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/RUS.htm>>

¹⁹⁹ Russian Federation: Maritime boundary delimitation agreements and other material [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/RUS.htm>>

²⁰⁰ Plačiau apie Lietuvos – Švedijos derybas dėl jūros erdvių atribojimo žr. darbo III dalį.

nepalankioje padėtyje esančia valstybe ta prasme, kad jos ekonomika iš esmės priklauso nuo laivybos, nes beveik viskas importuojama ir eksportuojama jūra.

Suomijos Respublika – tai dar viena valstybė, priskirtina zoninio jūros erdvių reglamentavimo valstybių grupei. Salų buvimas, panašiai kaip ir Estijos atveju, lemia atskirų jūrų erdvių klausimų reglamentavimą joms skirtuose teisės aktuose.

Suomijos teritorinę jūrą ir jos ribas apibrėžia dar 1956 m. Įstatymas dėl Suomijos teritorinių vandenų delimitavimo (pakeistas 1995 m.)²⁰¹, kurio pagrindu priimtas 1995 m. Vyriausybės nutarimas dėl minėto įstatymo taikymo²⁰², daugiausia detalizuojantis bazinių taškų koordinatas: nustatyti baziniai vidaus vandenų taškai Suomijos koordinacinių sistemoje 1995-2024 metams. Baziniai taškai tikslinami kas trisdešimt metų dėl teritorijos antsprūdžio, sudarančio vis naujus pakrantės rifus. Šis reiškinys skirtingai veikia Suomijos įlankos ir Botnijos įlankos pakrantes: žemė pakyla apie 3 mm per metus Helsinkyje ir 9 mm Botnijos įlankos šiaurinėse dalyse, todėl teritorija pasislenka į jūrą²⁰³.

Išskirtinei ekonominei zonai skirtas gana išsamus 2004 m. Suomijos išskirtinės ekonominės zonos įstatymas²⁰⁴. Įstatymas apibrėžia šią jūros erdvę, Suomijos teises ir jurisdikciją šioje zonoje, joje taikomus įstatymus, reglamentuoja šios jūros erdvės eksploatavimą ir įvairių statinių statymą joje, mokslinius jūrų tyrinėjimus, jų sąlygas ir tvarką, nutraukimo ir sustabdymo pagrindus, o taip pat baudžiamųjų įstatymų taikymą už pažeidimus, numato baudas, jų skyrimą (dažnai pateikiant nuorodą į kitus Suomijos įstatymus,

²⁰¹ Act No. 463 of 18 August 1956 on the Delimitation of the Territorial Waters of Finland [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/FIN_1956_Act.pdf>

²⁰² Government Decree No 993 of 31 July 1995 on the Application of the Act on the Delimitation of the Territorial Waters of Finland [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/FIN_1995_Decree.pdf>

²⁰³ Treves T., Pineschi L. The Law of the Sea: the European Union and its Member States. Martinus Nijhoff Publishers, Hague, the Netherlands, 1997. P. 129.

²⁰⁴ Act of 26 November 2004 on the Exclusive Economic Zone of Finland // Law of the Sea Bulletin, Nr. 57. P. 106.

pagal kuriuos turi būti skirta bauda) ir kt. Su Išskirtinės ekonominės zonos įstatymu susijęs 2004 m. Vyriausybės nutarimas dėl Suomijos išskirtinės ekonominės zonos²⁰⁵, kuris apibrėžia šios zonos ribų taškų koordinatas, detalizuoja įstatyme reikalaujamo Vyriausybės sutikimo ir pranešimo jai dėl išskirtinės ekonominės zonos naudojimo, tyrimo ir statinių statymo joje reikalavimus.

Kontinentinio šelfo klausimus reglamentuoja 1965 m. Įstatymas dėl kontinentinio šelfo²⁰⁶, priimtas įgyvendinant Ženevos konvencijos dėl kontinentinio šelfo nuostatas ir daugiausia apibrėžiantis kontinentinio šelfo tyrimo ir eksploatavimo sąlygas bei kitus susijusios veiklos klausimus. Įstatymas nurodo, kad teisė tyrinėti ir eksploatuoti kontinentinio šelfo išteklius yra išimtinai įgyvendinama Suomijos valstybės. Tačiau tokia teisė gali būti suteikiama ir užsienio asmenims išdavus leidimą, jame nurodant tam tikras sąlygas (pavyzdžiui, dėl struktūrų statymo ar saugumo zonų įrengimo nekeliant kliūčių laivybai) atsižvelgiant į saugumą, bendrą interesą; nesant jokios ypatingos priežasties leidimo neatsisakoma suteikti. Jei leidimo prašo kompetentinga mokslinė institucija atlikti mokslinius tyrinėjimus šelfe, leidimas taip pat turi būti suteikiamas, nebent būtų ypatingų priežasčių atsisakyti.

Šalia minėtų jūros erdvėms skirtų įstatymų, saugios laivybos, aplinkos apsaugos ir kiti jūros erdvių režimo aspektai reglamentuoti atskirai. Aplinkos apsaugos srityje Suomija tam tikrais aspektais atliko pirmaujančią vaidmenį, šios valstybės iniciatyva gimė ir Helsinkio konvencija.

Suomija neturi gretutinės zonos, tokios, kaip ji tradiciškai suprantama, tačiau muitų zona tęsiasi 2 jūrmyles nuo teritorinės jūros²⁰⁷. 1994 m. Muitų

²⁰⁵ Government Decree of 2 December 2004 on the Exclusive Economic Zone of Finland // Law of the Sea Bulletin, Nr. 57. P. 111.

²⁰⁶ Law No 149 of 5 March 1965 concerning the Continental Shelf [interaktyvus]. Prieiga per internetą:
<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/FIN_1965_Law.pdf>

²⁰⁷ Treves T., Pineschi L. The Law of the Sea: the European Union and its Member States. Martinus Nijhoff Publishers, Hague, the Netherlands, 1997. P.130.

įstatymas²⁰⁸ apibrėžia Suomijos muitų teritoriją kaip teritoriją, susidedančią iš Suomijos sausumos teritorijos, teritorinių vandenių ir oro erdvės, išskyrus tai, kad muitų teritorija tęsiasi dvi jūrmyles toliau už teritorinės jūros išorinės ribos, nebent kitaip numatyta tarptautinėje sutartyje.

Suomijos jūros erdvių delimitavimo sutartys sudarytos su Švedija, Suomija, Rusija ir Estija. Suomijos Respublikos, Estijos Respublikos ir Švedijos Karalystės Vyriausybės sudarė trišalį susitarimą dėl bendro jūros erdvių taško Baltijos jūroje 2001 metais²⁰⁹. Suomijos sąsiaurių siaurumas neleidžia Suomijai ir priešais esančioms valstybėms išplėsti jų kontinentinių šelfų išorinės ribos iki maksimalaus tarptautinės teisės leidžiamo lygio. Suomijos sąsiauryje kontinentinis šelfas delimituotas sutartimis su Rusija: 1965, 1968 ir 1980 metų. Jose iš esmės vadovaujamosi vidurinėsios linijos principu.

Geografinė padėtis kai kuriose vietose reikalavo padaryti išimčių iš 12 jūrmylių Suomijos teritorinės jūros. Atstumas Suomijos įlankoje su Rusijos Federacija yra mažesnis nei 24 jūrmylės (taigi per siauras, kad būtų galima viso pločio teritorinė jūra Suomijos pusėje), tad vidurinė linija nustatyta sutartimis dėl kontinentinio šelfo delimitavimo su Sovietų Sąjunga. Alandų salų pietuose esančios Bogskar salos turi savo 3 jūrmylių teritorinę jūrą, jos ribos nepriklauso bendrai bazinių linijų sistemai. Su Švedija bei Estija Suomija yra nustačiusi tam tikrus kanalus, kad kitos valstybės galėtų įgyvendinti savo teises. Estija ir Suomija padarė išimtis Suomijos įlankoje kiekviena numatydama atvirosios jūros 3 jūrmylių kanalą nuo sąsiaurio vidurinės linijos taikaus plaukimo teisei įgyvendinti. Nors kanalo režimas reglamentuojamas vidaus teisės aktuose, jis buvo patvirtintas pasikeičiant notomis tarp Suomijos

²⁰⁸ Customs Act, No 1466 of 29 December 1994 [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/FIN_1994_Act.pdf>

²⁰⁹ Finland: Maritime boundary delimitation agreements and other material [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/FIN.htm>>

ir Estijos 1994 m. gegužės 4 d.²¹⁰. Panašiai ir Botnijos įlankos vienoje vietoje – Merenkurku – Suomija neišplėtė savo teritorinės jūros iki pat vidurinėsios linijos su Švedija, kad paliktų jūros koridorių.

Tarptautinių jūrų teisės konvencijų įgyvendinimui Suomijos nacionalinėje teisėje būdinga tai, kad teisės aktuose neperkeliamas konvencijų turinys, tačiau tik numatomas sutarčių inkorporavimas Suomijos įstatymuose, o sutarčių tekstai pridedami prie teisės aktų. Jei tai reikalinga įgyvendinimui, priimami papildomi teisės aktai²¹¹.

Pabaigoje paminėtina, kad 1995 m. vasario 23 d. Suomija, Estija ir Švedija pasirašė sutartį dėl „Estonia“ kelto, nuskendusio plaukiant iš Talino į Stokholmą 1994 m. rugsėjo 28 d. Šalys susitarė nuskendusio laivo vietą laikyti žmonių žūties katastrofoje vieta ir kelto netraukti, taip pat įsipareigojo inicijuoti teisės aktus dėl bet kokios veiklos, drumsčiančios poilsio vietą, apibrėžtą sutartyje geografinėmis koordinatėmis, kriminalizavimo ir baudimo už ją²¹².

2.3.7 Jūros erdvių reglamentavimas Švedijos Karalystėje

Švedijos Karalystė yra Baltijos jūros pakrantės valstybė Šiaurės vakaruose (žr. Priedus Nr. 1 ir Nr. 2). Švedijos Baltijos jūros pakrantė tęsiasi nuo Botnijos įlankos šiauriausio taško iki Skagerako, daugiau nei 1500 km. Valstybė turi salų. Baltijos ir Šiaurės jūras jungia Zundo (Sound) sąsiauris. Švedija laikoma nepalankioje geografinėje padėtyje esančia valstybe tuo aspektu, kad yra apsupta siaurų savo teritorinių vandenų ir prie vandenynų prieina tik per kaimyninių valstybių jūros erdves.

Nuo senų laikų šaliai svarbi žvejyba, kita reikšminga sritis yra laivyba, kurios saugumui grėsmę kelia Švedijai būdingos uolos, seklumos ir salos, bei

²¹⁰ Treves T., Pineschi L. *The Law of the Sea: the European Union and its Member States*. Martinus Nijhoff Publishers, Hague, the Netherlands, 1997. P. 131.

²¹¹ Franckx E. *Vessel-Source Pollution and Coastal State Jurisdiction*, Kluwer Law International, Hague, the Netherlands, 2001. P. 236.

²¹² Ten pat. P. 140.

jūros aplinkos apsauga, - šiaurės klimato sąlygos prisideda prie aplinkos jautrumo.

Švedijos Karalystėje jūros erdves reglamentuojančių teisės aktų bazė panaši į padėtį Suomijoje. Švedijos jūros erdvės – tai vidaus vandenys ir teritorinė jūra, kontinentinis šelfas, išskirtinė ekonominė zona, valstybė taip pat nustačiusi specialių zonų: muitų, žvejybos ir pan.

Tradiciškai Švedija, kaip ir kitos Skandinavijos valstybės, iš pradžių buvo nustačiusi 4 jūrmylių teritorinę jūrą, tačiau 1978 m. išplėtė ją iki 12 jūrmylių. Valstybėje galioja 1966 m. Įstatymas dėl Švedijos teritorinių vandenų (su 1978 m. ir 1979 m. pakeitimais)²¹³. Su juo susijęs 1966 m. Karališkasis pranešimas dėl Švedijos teritorinių vandenų matavimo nuostatų²¹⁴, tikslinantis atitinkamus taškus.

1992 m. priimtas Įstatymas dėl Švedijos ekonominės zonos²¹⁵ ir ordonansas²¹⁶, apibrėžiantis šios zonos ribas. Įstatyme apibrėžta Švedijos išskirtinė ekonominė zona, reglamentuoti moksliniai jūros tyrinėjimai (užsienio valstybėms vykdyti tyrinėjimus Švedijos teritorinėje jūroje reikalingas leidimas kreipusis diplomatiniais kanalais į Užsienio reikalų ministrą; keliami tam tikri reikalavimai, pavyzdžiui, kad tyrimas turi būti naudingas Švedijai, ji galėtų gauti tyrimo rezultatus, švedų mokslininkai turi turėti galimybę kontroliuoti tyrimą²¹⁷) įvairi veikla šioje zonoje, atsakomybė už pažeidimus, ypatingai

²¹³ Act of 3 June 1966 concerning the Territorial Waters of Sweden [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/SWE_1979_Act.pdf>

²¹⁴ Royal Notice No 375 of 3 June 1966 containing Regulations on the Measurement of the Territorial Waters of Sweden [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/SWE_1966_Notice.pdf>

²¹⁵ Act of 3 December 1992 on Sweden's Economic Zone [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/SWE_1992_Act.pdf>

²¹⁶ Ordinance of 3 December 1992 on Sweden's Exclusive Economic Zone [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/SWE_1992_Ordinance.pdf>

²¹⁷ Fitzmaurice M. International Legal Problems of the Environmental Protection of the Baltic Sea. Martinus Nijhoff, Dordrecht, the Netherlands, 1992. P. 116.

pabrėžiant aplinkos apsaugos reikalavimą, kurio reikšmė Skandinavijos šalyse išskirtinė.

Kontinentiniam šelfui skirtas 1966 m. Įstatymas dėl kontinentinio šelfo²¹⁸. Jis apibrėžia kontinentinį šelfą, reglamentuoja jo naudojimą, išteklių eksploatavimą, nustato atsakomybės už pažeidimus pagrindus ir kt. Su įstatymu yra susijęs teisės aktas dėl minėto įstatymo taikymo²¹⁹, nustatanti priežiūros instituciją, reglamentuojanti su leidimais veiklai šelfe susijusius klausimus. Išimtinė teisė tyrinėti šelfą suteikiama Švedijos valstybei, tačiau ir kitiems gali būti išduodamas leidimas šiam tikslui²²⁰.

Atskirus jūros erdvių režimo klausimus reglamentuoja kiti teisės aktai. Pavyzdžiui, paminėtinas 1966 m. teisės aktas, reglamentuojantis užsienio karo laivų ir karo orlaivių patekimą į Švedijos teritoriją²²¹. Gretutinės zonos Švedija, kaip ir Suomija, nėra nustačiusi, tačiau pasiūlymas dėl gretutinės zonos nustatymo buvo pateiktas 1996 m. vis didėjant kontrabandai iš Rusijos, Estijos, Latvijos ir Lietuvos, vis tik priimtas nebuvo²²². Ypatingą reikšmę valstybėje užima (jūros) aplinkos apsauga ir Baltijos jūros būklės gerinimas.

Švedijos jūros erdvės ribojasi su Suomija, Estija, Latvija, Lietuva, Lenkija, Vokietija, Danija ir Rusija. Švedija yra nustačiusi sienas su savo kaimynėm dvišalėmis ar daugiašalėmis sutartimis, kurių beveik dvidešimt: kai kurios dėl šelfo delimitavimo, kitos dėl žvejybos zonų ir dėl šių abiejų ir kitų

²¹⁸ Act No 314 of 3 June 1966 concerning the Continental Shelf [interaktyvus]. Prieiga per internetą:

<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/SWE_1966_Act.pdf>

²¹⁹ Proclamation No 1966/315 of 1 July 1966 concerning the Application of the Act on the Continental Shelf [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/SWE_1966_Proclamation315.pdf>

²²⁰ Fitzmaurice M. International Legal Problems of the Environmental Protection of the Baltic Sea. Martinus Nijhoff, Dordrecht, the Netherlands, 1992. P. 116.

²²¹ Proclamation of 3 June 1966 concerning the admission to Swedish territory of foreign naval vessels and military aircraft [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/SWE_1966_Proclamation.pdf>

²²² Franckx E. Vessel-Source Pollution and Coastal State Jurisdiction, Kluwer Law International, Hague, the Netherlands, 2001. P. 324.

jurisdikcijos klausimų²²³ (tačiau dar likę neišspręstų delimitavimo klausimų, pavyzdžiui, su Lietuva).

Švedijos teisės aktai įgyvendina tarptautinių jūrų teisės sutarčių nuostatas. Jūrų teisės konvenciją Švedija ratifikavo 1996 m. ir ratifikavimas sąlygojo trijų naujų įstatymų priėmimą ir devynių įstatymų pakeitimus, įsigaliojusius 1996 m. liepos 1 d.²²⁴. Intervencijos konvencija įgyvendinta pirmąkart 1980 m. įstatyme dėl vandens taršos, o štai MARPOL konvencija ir jos protokolai į Švedijos teisę inkorporuoti per daugybę įvairių teisės aktų. MARPOL konvencija Švedijai turi ypatingą reikšmę, nes pagal ją beveik visos Švedijos jurisdikcijai priklausančios jūros erdvės laikomos specialiomis zonomis, kurioms taikytinos griežtesnės taisyklės dėl naftos ir kitų pavojingų medžiagų²²⁵. Iš pradžių MARPOL reikalavimai buvo perkelti į Švedijos teisės aktų tekstus, tačiau paskui nustatyta, kad tokie pakeitimai, dažnai Tarptautinės jūrų organizacijos rezoliucijų forma, turi būti taikomi tiesiogiai kaip Švedijos įstatymai²²⁶.

2.3.8 Jūros erdvių reglamentavimas Vokietijos Federacinėje Respublikoje

Vokietijos Federacinės Respublikos pakrantę šiaurinėje dalyje skalauja Baltijos (505 km matuojant palei bazinę liniją) ir Šiaurės (254 km) jūros (žr. Priedus Nr. 1 ir Nr. 2). Vokietija taip pat laikyta geografiškai nepalankioje padėtyje esančia valstybe ta prasme, kad jos pakrantės šiomis jūromis siekia apie 2 000 km ir neatitinka teritorijos dydžio, o dėl savo kranto konfigūracijos ji neturi didelio kontinentinio šelfo bei išskirtinės ekonominės zonos. Vokietijos jūros erdvėmis eina svarbūs laivybos keliai, pavyzdžiui, iš Šiaurės jūros ir Hamburgo į Baltijos jūrą veda Kylio kanalas.

²²³ Sweden: Maritime boundary delimitation agreements and other material [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/SWE.htm>>

²²⁴ Franckx E. Vessel-Source Pollution and Coastal State Jurisdiction, Kluwer Law International, Hague, the Netherlands, 2001. P. 327.

²²⁵ Ten pat.

²²⁶ Ten pat. P. 329.

Vokietijos Federacinėje Respublikoje, kaip manytina pagal prieinamą informaciją, išsamių ir detalių kiekvienai jūros erdvei skirtų įstatymų ir aiškaus jūros erdvių režimo reglamentavimo vis tik nėra, o egzistuojantis reguliavimas gana specifinis, savo pobūdžiu labiau zoninis, nei sritinis.

Vokietijos jūros erdvės – tai teritorinė jūra, išskirtinė ekonominė zona, kontinentinis šelfas, kurias ji turėjo nustatyti dviejose jūrose. Prisijungusi prie Jūrų teisės konvencijos 1994 m., Vokietija nuo 1995 m. išplėtė teritorinės jūros išorinę ribą nuo 3 iki 12 jūrmylių²²⁷, tačiau Baltijos jūroje ne iki maksimalaus galimo pločio, o iki geografinėmis koordinatėmis apibrėžtos ribos. Laivybos keliams per vakarinę Baltijos jūros dalį Vokietija paliko siaurą vandens kanalą už savo teritorinės jūros, bendradarbiaujant su Danija, kuri tą patį padarė savo pusėje jos salų pietuose.

1994 m. deklaracija²²⁸ Vokietija nustatė išskirtinę ekonominę zoną Šiaurės jūroje ir Baltijos jūroje nuo 1995 m. sausio 1 d. Dekretą dėl kontinentinio šelfo Vokietija priėmė dar 1964 m. atsižvelgdama į Ženevos konvencijos dėl kontinentinio šelfo ratifikavimą, o ir valstybių praktiką, ir nustatydamą, kad kontinentinio šelfo ir jo gelmių tyrinėjimą bei eksploatavimą 200 metrų gylyje už teritorinės jūros ir šalia Vokietijos pakrantės laiko išskirtine Vokietijos teise, ir kad be atsakingų institucijų leidimo veikla bus neteisėta. 1964 m. liepos 24 d. priimtas ir 1974 m. rugsėjo 2 d. pakeistas jau išsamus įstatymas dėl laikino teisių į kontinentinį šelfą apibrėžimo²²⁹. Jame nustatyta, kad gamtinių išteklių tyrinėjimui, gavybai ir susijusiai veiklai, taip

²²⁷ Proclamation of 11 November 1994 by the Government of the Federal Republic of Germany concerning the extension of the breadth of the German territorial sea [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/deu_1994_territorial_proclamation.pdf>

²²⁸ Proclamation of 25 November 1994 by the Federal Republic of Germany concerning the establishment of an exclusive economic zone of the Federal Republic of Germany in the North Sea and in the Baltic Sea [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/deu_1994_eez_proclamation.pdf>

²²⁹ Act of 24 July 1964 on provisional Determination of Rights Relating to the Continental Shelf as amended on 2 September 1974 [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/DEU_1974_Act.pdf>

pat dujotiekių tiesimui ir eksploatavimui reikalingas leidimas, reglamentuota jo išdavimo tvarka ir susiję klausimai. Užsienio valstybių ir subjektų moksliniai tyrinėjimai Vokietijos teritorinėje jūroje galimi tik gavus leidimą. Moksliniai jūros tyrinėjimai kontinentiniame šelfe reglamentuojami Federaliniame gavybos įstatyme (*Federal Mining Law*) ir skirtingos nuostatos įtvirtintos dėl tyrimų, nukreiptų į gamtos išteklių žvalgymą ir tyrinėjimą, ir neskirtų tokiems tikslams²³⁰.

Jūros erdvių delimitavimo klausimus Vokietijai teko spręsti su Lenkija, Švedija, Nyderlandais, Danija, Jungtine Karalyste. Plačiai žinomas Tarptautinio Teisingumo Teismo sprendimas Šiaurės jūros kontinentinio šelfo byloje, kurioje Teismas sprendė ginčą dėl kontinentinio šelfo atribojimo tarp Vokietijos, Danijos ir Nyderlandų ir pateikė reikšmingų išaiškinimų dėl nepalankios kranto konfigūracijos (toks buvo Vokietijos krantas) įtakos delimitavimui²³¹. Delimitacijoje tradiciškai Vokietija naudoja įprastų ir tiesiųjų bazinių linijų derinį savo teritorinių jūrų matavimui. Nepaisant jų bendros svarbos, Vokietija niekada nenustatė savo bazinių linijų įstatymu, tačiau jūros erdvių ribas nustatė nuo 1994 m. leidžiamuose „sienos žemėlapiuose“²³².

Po Vokietijos suvienijimo valstybė išlaikė Vokietijos Demokratinės Respublikos ir Vokietijos Federacinės Respublikos su kaimynėmis sudarytas sutartis (Vokietijos Federacinė Respublika perėmė Vokietijos Demokratinės Respublikos teises). Kalbant apie tarptautinių sutarčių normų įgyvendinimą Vokietijos teisėje, pasakytina, kad dėl federacijos modelio Federalinis Parlamentas turi priimti tam tikrą įstatymą dėl Vokietijos prisijungimo prie sutarties ir dažnai tokiuose įstatymuose būna normų ir dėl sutarčių įgyvendinimo ir įpareigojimų žemių vyriausybėms priimti ordonansus dėl įgyvendinimo²³³.

²³⁰ Fitzmaurice M. *International Legal Problems of the Environmental Protection of the Baltic Sea*. Martinus Nijhoff, Dordrecht, the Netherlands, 1992. P. 112.

²³¹ Plačiau žr. darbo III dalies 3.2.2 poskyrį.

²³² Fitzmaurice M. *International Legal Problems of the Environmental Protection of the Baltic Sea*. Martinus Nijhoff, Dordrecht, the Netherlands, 1992. P. 256.

²³³ Franckx E. *Vessel-Source Pollution and Coastal State Jurisdiction*. Kluwer Law International, Hague, the Netherlands, 2001. P. 261.

Būnant dviejų pusiau uždarytų jūrų pakrantės valstybe, Vokietijai regioninio bendradarbiavimo vaidmuo labai svarbus. Vokietija yra prisijungusi prie pagrindinių regioninių ir universalių tarptautinių jūros erdves reglamentuojančių sutarčių. Jūrų teisės konvencijos ratifikavimas įnešė pokyčių Vokietijos jūrų erdves reglamentuojančiuose teisės aktuose. Įgyvendinant Konvenciją pakeistas Vokietijos baudžiamasis kodeksas, priimti ir pakeisti kiti teisės aktai.

2.4 Jūros erdvių nacionalinio reglamentavimo Baltijos jūros valstybėse teisiniai ypatumai

Apžvelgus jūros erdvių reglamentavimą Baltijos jūros valstybių nacionalinėje teisėje, galima išskirti dvejopo pobūdžio reglamentavimą: kai kiekvienai jūros erdvei apibrėžti ir jos teisiniam režimui ar jo pagrindams nustatyti skiriamas atskiras įstatymas, – tokį reglamentavimą galima pavadinti „zoniniu“; ir kai valstybėje atskirus jūros erdvių teisinio režimo aspektus reglamentuojančios nuostatos įterpiamos į kitų sričių įstatymus (pavyzdžiui, valstybės sienų, jūros aplinkos apsaugos), kurį galima būtų įvardinti „sektoriniu“ arba „sritiniu“ ar „teminiu“ reglamentavimu.

Zoninį reglamentavimą pasirinkusiose valstybėse jūros erdvių teisinio režimo klausimai dažniausiai reglamentuojami gana detaliam ir išsamiam konkrečiai jūros erdvei (erdvėms) skirtame teisės akte (teisės aktuose). Toks reglamentavimas dažnai apima kiekvieną konkrečios jūros erdvės teisinio režimo aspektą, įskaitant įvairios veiklos toje jūros erdvėje sąlygas ir tvarką, jurisdikcijos klausimus, atsakingas įgyvendinančias institucijas, atsakomybę už pažeidimus. Nors zonis reglamentavimas savaime neužtikrina jo išsamumo, vis tik valstybėse, kuriose galioja sritis reglamentavimas arba yra nemažai jo požymių (taip tiksliau sakyti kalbant apie aptartas Baltijos jūros valstybes, nes nė vienoje iš jų akivaizdžiai sritinio jūros erdvių reglamentavimo nėra), jūros erdvių teisinio režimo klausimai dažnai reglamentuojami nepakankamai

išsamiai, nes tokios nuostatos „išsibarsčiusios“ po atskirus kitų sričių teisės aktus ir dėl to dažniau pasitaiko spragų, prieštaravimų, nenuoseklumo, tarp tokių teisės aktų trūksta darnos, ne visada aiški jų hierarchija.

Apibendrintina, kad beveik visos apžvelgtos Baltijos jūros pakrantės valstybės pasirinko zoninį reglamentavimą arba bent yra jo požymių. Zoninis reglamentavimas ryškus Danijoje, Suomijoje ir Švedijoje, jam priskirtina Rusija, Lenkija, taip pat Latvija ir Estija.

Manytina, kad Baltijos regiono valstybių glaudesniai bendradarbiavimui vis tik trukdo skirtingas valstybių ekonominio išsivystymo lygis ir bendro politinio susitarimo sutvirtinti Baltijos valstybių regioninę savimonę stoka²³⁴. Kai kuriais aspektais galima rasti daugiau jūros erdvių režimo ar atskirų jo aspektų reglamentavimo bendrumų tarp kelių kaimyninių, istorijos ir glaudaus bendradarbiavimo suartintų valstybių, pavyzdžiui, Suomijos ir Švedijos (panašus reglamentavimo pobūdis kiekvienai jūros erdvei skirtą įstatymą palydint įgyvendinančiais teisės aktais; išskirtinis prioritetas aplinkos apsaugos principo vaidmuo ir pan.) ir Latvijos bei Estijos (daugiausia nepriklausomybės atkūrimo panašiu metu sąlygotas poreikis ir nelengvas uždavinys prisijungti prie daugelio jūrų teisės konvencijų ir organizacijų, jūros erdvių klausimų reglamentavimo kūrimas pirmąkart ir pan.). Čia taip pat galima paminėti, kad trims Baltijos jūros valstybėms – Lietuvai, Estijai ir Latvijai – daugiausia po 1992 m. buvo suteikta finansinės paramos dvišalių susitarimų pagrindu ir be didelio formalaus koordinavimo bendro santykių tarp Baltijos šalių gerinimo tikslu ir valstybių vystymuisi (pavyzdžiui, naujų nacionalinių aplinkos apsaugos teisės aktų kūrimui ir pan.)²³⁵. Visi šie – valstybių išsivystymo lygio, valstybingumo istorijos, tradicijų ir papročių, teisinės sistemos – skirtumai atsispindi ir aptartoje atskirų Baltijos jūros valstybių jūros erdvių reglamentavimo praktikoje, įskaitant Jūrų teisės konvencijos ir kitų tarptautinių sutarčių įgyvendinimo ypatumus. Tas pats

²³⁴ Fitzmaurice M. *International Legal Problems of the Environmental Protection of the Baltic Sea*. Martinus Nijhoff, Dordrecht, the Netherlands, 1992. P. 24-25.

²³⁵ *The Stockholm Declaration and the Law of the Marine Environment*. Kluwer Law International, Hague, the Netherlands, 2003. P. 162.

pasakytina ir apie 1982 m. Konvencijos taikymą skirtingose šalyse, kuriame „greičiausiai neišvengiamai bus neatitikimų atsižvengiant į Konvencijos apimtį, mastą ir tikslus bei smarkiai besiskiriančius lūkesčius, su kuriais Konvenciją sieja daugelis skirtingų valstybių, tapusių jos dalyvėmis“²³⁶.

Taigi kiekviena Baltijos jūros valstybė jūros erdves reglamentavusi pakankamai skirtingai ir turbūt nė vienoje iš jų neišvengta reglamentavimo spragų ar kitų trūkumų. Kai kuriose šalyse juos užpildo dešimtmečiais nusistovėjusi praktika (pavyzdžiui, Danijoje), kitose prieš dešimtmečius priimti teisės aktai pildomi ar keičiami naujais, dažniausiai dėl prisijungimo prie pagrindinių jūrų teisės sutarčių ar organizacijų. Didžiausius pokyčius Baltijos valstybių jūros erdves reglamentuojančių teisės aktų bazėje sąlygojo prisijungimas prie Jūrų teisės konvencijos. Kai kurios Baltijos jūros valstybės nėra nustatčiusios atskirų jūros erdvių (pavyzdžiui, kontinentinio šelfo, gretutinės zonos), nėra reglamentavusios kai kurių jūros erdvių režimo ar jo sričių. Pastebėtina, kad tose šalyse, kurių jūros erdvių režimui skirti įstatymai aiškiai remiasi Jūrų teisės konvencija (jos nuostatomis dėl pakrantės valstybės teisių, pareigų ir jurisdikcijos ir nacionaliniame lygmenyje reglamentuotinių klausimų), dažniausiai sistemiškai ir kompleksiškai reglamentuoti visų pagrindinių šio režimo sričių pagrindai. Nors pakankamai dažnai dalis Konvencijos nuostatų tokiuose nacionalinės teisės aktuose atkartojama, jos čia pat detalizuojamos įtvirtinant išsamų klausimo reglamentavimą arba kartais taip pat pateikiama nuorodų į konkretų klausimą (pavyzdžiui, leidimų ūkinei veiklai išskirtinėje ekonominėje zonoje ar kontinentiniame šelfe išdavimo procedūrą) išsamiai reglamentuojantį atskirą specialų teisės aktą ir pan.

Nepaisant aukščiau aptartų skirtumų, jūros erdvių reglamentavimą Baltijos jūros valstybėse neabejotinai suartina iš tarptautinių organizacijų, kuriose jos visos dalyvauja, veiklos, Jūrų teisės konvencijos ir tarptautinių specialių jūrų teisės sutarčių kylantys tarptautiniai įsipareigojimai ir bendros Baltijos jūros problemos, iššūkiai ir klausimai, kuriuos tenka spręsti šalims.

²³⁶ Elferink Oude A. G. *Stability and Change in the Law of the Sea: the Role of the LOS Convention*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, the Netherlands, 2005. P. 147.

III LIETUVOS JŪROS ERDVIŲ DELIMITAVIMAS

3.1 Lietuvos jūros erdvių delimitavimo raida ir reikšmė

Jūros erdvių – teritorinės jūros, kontinentinio šelfo ir išskirtinės ekonominės zonos – delimitavimas neabejotinai yra viena iš pagrindinių ir fundamentalių tarptautinės jūrų teisės temų, glaudžiai susijusių su išvestinėmis tarptautinės teisės problemomis, susidarančiomis delimituotose erdvėse dėl valstybių dalinio ar visiško suvereniteto taikymo joms ir jurisdikcijos apimties. Sienos delimitavimas – tai valstybės sienos nustatymas bei aprašymas tarptautinėje sutartyje arba teisinis ir politinis procesas, kurio metu nustatomas kiekvienos iš kaimyninių valstybių erdvinis suvereniteto plotas. Jūros erdvių delimitavimas retai būna paprastas, nes čia susiduria vienodai pagrįstos teisės į tas pačias jūros erdves; ir net delimituojant priskyrimas jas konkrečiai pakrantės valstybei, tokios valstybės suverenios teisės jos jūros erdvių atžvilgiu ribojamos kitų valstybių teisėmis jose. Visose pasaulio dalyse valstybės įsitraukusios į jūros erdvių delimitavimo procesą: kai kuriais atvejais derybos tęsiasi daugybę dešimtmečių, o kitais jos nulemtos dėl naujai pripažintų valstybių atsiradimo ar dėl naujų jūrinių pretenzijų pareiškimo ar pripažinimo²³⁷. Žinoma, sienos jūroje žymiau lengviau nustatomos vadinamo politinio bendradarbiavimo, o ne politinės konfrontacijos zonose²³⁸.

Jūros erdvių delimitavimas yra pirminis jūros erdvių teisinio režimo klausimas arba jūros erdvių teisinio režimo prielaida, nes jo išsprendimu apibrėžiamos ribos, kuriose galioja visiškas ar dalinis pakrantės valstybės suverenitetas ir jurisdikcija ir kuriose nustatyta įvairios užsienio valstybių, jų laivų, fizinių ir juridinių asmenų ir organizacijų veiklos jūroje tvarka ir reglamentuoti įvairūs kiti jūros erdvių teisinio režimo aspektai. Kartu tai labai sudėtingas ir subtilus klausimas, nes derybų dėl sienų jūroje nustatymo

²³⁷ Rothwell D. R. *Oceans Management in the 21st Century: Institutional Frameworks and Responses*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, the Netherlands, 2004. P. 334.

²³⁸ Platzöder R., Verlaan P. *The Baltic Sea: New Developments in National Policies and International Cooperation*. Kluwer Law International, Hague, the Netherlands, 1996. P. 168.

procesu susiduriama su valstybių politiniais, strateginiais ir ekonominiais interesais, ambicijomis, įvairiais subjektyviais ir objektyviais faktoriais teisiniame-derybiniame kontekste. Apskritai valstybės sienų nustatymas yra nelengvas ir ilgai trunkantis procesas, ypač, kai jūros erdves atriboti tenka pirmą kartą ir nesiremiam jokia anksčiau galiojusia ar praktikoje nusistovėjusia kaimyninių šalių jūros erdves skiriančia jų pripažįstama riba ir nėra kitų susitarimų lengvinančių aplinkybių.

Delimitavimo kontekste atkreiptinas dėmesys į sąvokų „valstybės siena“, „sienos linija“ ar „riba“ aspektus (pastebėtina, kad anglų kalboje terminas *boundary* reiškia ir sieną, ir ribą). Šias sąvokas, iš esmės pripažindamas jų tapatumą, yra paaiškinęs Tarptautinis Teisingumo Teismas 1978 m. Egėjo jūros kontinentinio šelfo byloje šiais žodžiais: „...būtina nustatyti sieną (ribą) ar sienas (ribas) tarp kaimyninių valstybių, kitaip tariant, nustatyti aiškią liniją ar linijas, kur susikerta suverenių Graikijos teisių ir suverenių Turkijos teisių išplėtimas erdvėje. Ar tai būtų siena sausumoje ar kontinentinio šelfo ribos linija, procesas iš esmės yra vienodas ir neišvengiamai apima tą patį stabilumo ir pastovumo elementą...“²³⁹.

Lietuvai jūros erdvių delimitavimo klausimas ypatingai reikšmingas dėl kelių priežasčių. Pirmiausia, nepriklausomoje prieškarinio Lietuvoje šis klausimas nebuvo sprendžiamas dėl tokio tuo laikmečiu vyravusio požiūrio į jūros erdvių delimitavimą, taip pat Lietuvos tarptautinės padėties. Sovietų Sąjungos egzistavimo metais jūros erdvių jurisdikcija buvo visiškai priskirta centrinei valdžiai. Tik 1988 metais, po daugiau, nei tris dešimtmečius Baltijos jūroje egzistavusios „pilkosios zonos“ (t.y. ginčytinos zonos), Sovietų Sąjunga sudarė susitarimą su Švedijos Karalyste dėl kontinentinio šelfo, Švedijos žvejybos zonos ir Sovietų Sąjungos ekonominės zonos Baltijos jūroje²⁴⁰, ir

²³⁹ Tarptautinio Teisingumo Teismo 1978 m. gruodžio 19 d. sprendimas Egėjo jūros kontinentinio šelfo byloje (Graikija v. Turkija) [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.icj-cij.org/docket/files/62/6245.pdf>> P. 35-36.

²⁴⁰ Agreement between the Government of the Kingdom of Sweden and the Government of the Union of Soviet Socialist Republics on the delimitation of the Continental Shelf and of the Swedish fishery zone and the Soviet economic zone in the Baltic Sea, 1988

ilgai egzistavusi „pilkoji zona“, susidariusi daugiausia dėl skirtingų Švedijos ir Rusijos derybininkų delimitavimo principų taikymo, buvo pasidalinta.

Jūros erdvių delimitavimas Lietuvai, atkūrusiai nepriklausomybę, tapo pirminės reikšmės uždaviniu, nes jo sprendimas reiškė valstybės sienų jūroje nustatymą, apibrėžimą erdvių, kuriose pakrantės valstybė turės tam tikras išimtines teises, jurisdikciją, o taip pat atitinkamas pareigas kitų valstybių ir visos tarptautinės bendrijos atžvilgiu. Jūros erdvių delimitavimas Lietuvai tapo nemenku iššūkiu, nes tai buvo visiškai nauja sritis nepriklausomybę atkūrusiai valstybei, neturėjusiai nacionalinių teisės aktų, patirties, o ir šios srities specialistų. Lietuvos jūros sienų delimitavimo procesas vis dar nėra teisiškai užbaigtas. Nors apskritai teigiama, kad Baltijos jūra yra viena iš nedaugelio, kurioje delimitavimo procesai vyksta sparčiausiai (žr. Priedą Nr. 2).

3.2 Pagrindiniai jūros erdvių delimitavimo principai ir taisyklės

3.2.1 Jūros erdvių delimitavimo šaltiniai

Teisės šaltinio samprata pagal skirtingas teisės teorijas turi įvairių reikšmių, kurių čia, žinoma, nesiekama analizuoti, o tiesiog įvardinti ir apibendrinti, iš kur kyla, kur nustatyti jūros erdvių delimitavimo principai ir taisyklės.

Pagrindinė jūros erdvių delimitavimo klausimus reglamentuojanti tarptautinė sutartis yra Jūrų teisės konvencija, kuri atkartoja nemažą dalį 1958 m. Konvencijos dėl teritorinės jūros ir gretutinės zonos bei 1958 m. Konvencijos dėl kontinentinio šelfo tarptautinėje praktikoje pasiteisinusių jūros erdvių delimitavimo principų. Jūrų teisės konvencija, kurios dalyvėmis (kaip jau darbe minėta) šiandien yra visos Baltijos jūros pakrantės valstybės, turi viršenybę Ženevos konvencijų atžvilgiu santykiuose valstybių, kurios yra

[interaktyvus]. Prieiga per internetą:
<<http://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=08000002800c2373>>

pirmosios dalyvėmis (Konvencijos 311 straipsnis). Pažymėtina, kad Jūrų teisės konvencijoje buvo panaudotos Ženevos konvencijų nuostatos dėl delimitavimo, pasiteisinusios praktikoje, išsiplėtė reglamentavimo sritys, atsižvelgiant į šių dienų aktualijas ir technologijų galimybes. Tokiu būdu apie Ženevos konvencijas dabar iš esmės galime kalbėti labiau kaip apie tam tikrą tarptautinės jūrų teisės vystymosi etapą. Tačiau jų nuostatos dėl delimitavimo neabejotinai svarbios, kaip dabartinių delimitavimo teisės normų ištakos ir pagrindas, kaip kad reikšmingas jų vaidmuo delimitavimo taisyklės formavusiai ir plėtojusiai tarptautinių teismų praktikai, nes dauguma valstybių ginčų dėl jūros erdvių atribojimo vyko dar neįsigaliojus Jūrų teisės konvencijai, todėl delimitavimo taisyklės formavusiose bylose daug vertintos ir aiškintos Ženevos konvencijų nuostatos.

Taigi jūros erdvių delimitavimo principai taip pat suformuluoti delimitavimo ginčiuose kompetentingų tarptautinių ginčo sprendimo institucijų – Tarptautinio Teisingumo Teismo ir tarptautinių arbitražo teismų (Nuolatinio Arbitražo Teismo) – praktikoje, o taip pat kyla iš valstybių praktikos delimituojant jūros erdves. Tarptautinių teismų praktika delimitavimo bylose labai svarbi: patyręs praktikas žino, kad kai tenka nustatyti (atpažinti) jūros erdvių delimitavimo principus ir taisykles juos taikant, teismų praktika tampa svarbiausiu teisinių gairių šaltiniu²⁴¹. Teismų sprendimų ir valstybių praktikos ryšys yra abipusis: valstybių praktika turėjo įtakos teismų ir tribunolų priimtiems metodams, o tuo pačiu metu teismų praktikoje išplėtoti teisės principai ir teisingumo kriterijai turėjo lygiaverčiai svarbią įtaką tam, ką valstybės pasiruošusios nustatyti sutartyse²⁴².

²⁴¹ Lowe V. *Maritime Delimitation*. Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, the Netherlands, 2006. P. 95.

²⁴² Oda S. *The Exclusive Economic Zone: Delimitation and Legal Regime*. Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, the Netherlands, 1993. P. 65.

3.2.2 Teisingumo reikalavimas ir kiti delimitavimo principai

Remiantis minėtais jūros erdvių delimitavimo šaltiniais, kurių nuostatos dėl atskirų jūros erdvių delimitavimo bus detaliau nagrinėjamos toliau, pirmiausia pasakytina, kad jūros erdvės delimituojamos valstybių dvišalėmis sutartimis. Taigi galima sakyti, kad pirmasis ir pagrindinis delimitavimo principas yra šalių susitarimas, kuris pasiekiamas derybomis, taikant tarptautinėse sutartyse įtvirtintas ir teismų praktikoje išplėtotas tarptautinės teisės normas ir principus. Valstybių susitarimui reikšmės turi įvairūs veiksniai – istoriniai, politiniai, geografiniai, tačiau bet kuriuo atveju jos turi nenusižengti teisingumo principui – pagrindiniam delimitavimo reikalavimui visais atvejais.

Teisingumo sąvoka apskritai yra labai bendra ir nevienareikšmė. Delimituojant jūros erdves teisingumas apima tokius jo aspektus, kaip proporcingumą, „neužgožimą“ ir kitus, – reikalauja pasiekti tinkamiausią kompromisą, atsižvelgiant į visas reikšmingas aplinkybes, valstybėms „neužgožiant“ viena kitos erdvių, kai dėl lygių atstumų ar kito konkretaus metodo taikymo viena šalis patektų į nepalankią padėtį, taip pat reikalauja valstybei priskirti kontinentinio šelfo rajonus, esančius natūraliu tos šalies sausumos teritorijos pratęsimu į jūrą. Kaip išaiškino Tarptautinis Teisingumo Teismas, teisingumas nereiškia visiškos lygybės²⁴³. Jis reikalauja atsižvelgti į geologinius, geografinius ypatumus, jūros gelmėse esančių išteklių telkinių vientisumą, proporcingumą (t.y. kontinentinių šelfų delimitavimo atveju, pagrįstą santykį po delimitacijos tarp šalių kontinentinių šelfų dydžio ir jų krantų ilgio)²⁴⁴. Ar pasirinkta delimitavimo linija yra teisinga ar ne, visada turi būti patikrinta pagal proporcingumo testą, arba kitaip, ši sąvoka yra iš esmės

²⁴³ Tarptautinio Teisingumo Teismo 1969 m. vasario 20 d. sprendimas Šiaurės jūros kontinentinio šelfo byloje [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.icj-cij.org/docket/index.php?p1=3&p2=3&k=e2&case=51&code=cs&p3=4&PHPSESSID=6cb6b3609c201967bdbc1d75c53490a4>>

²⁴⁴ Kolb R. *Case Law on Equitable Maritime Delimitation: Digest and Commentaries*. Kluwer Academic Publishers, Boston, United States of America, 2003. P. 48.

naudinga geografinio teisingumo patikrinimui²⁴⁵. Kita vertus, proporcingumo sąvoka yra labai bendro pobūdžio ir ji jokių būdu nenubrėžia delimitavimo linijos, nes tą pačią proporciją galinčių sukurti linijų skaičius yra akivaizdžiai neribotas²⁴⁶.

Ieškant išeities taško deryboms dėl „teisingo“ sprendimo, pirmiausia reikia surasti bendrus sąlyčio taškus, nuo kurių būtų galima pradėti derybas, t.y. nustatyti kranto taškus, nuo kurių matuotinos jūros erdvių ribos, o tai yra bazinių linijų funkcija²⁴⁷. Taigi pirmiausia reikia sulygtinti abiejų valstybių bazinės linijos taškus, nuo kurių prasideda galimos delimitavimo (lygių minimalių atstumų²⁴⁸) linijos modeliavimas.

Pagal Jūrų teisės konvenciją (5 straipsnį) įprastine bazine linija laikoma didžiausio atoslūgio linija išilgai kranto, pažymėta pakrantės valstybės oficialiai pripažintuose stambaus mastelio jūrlapiuose. Tačiau 1982 m. Konvencija (7 straipsnyje) įtvirtina ir kitas geografinių ypatumų sąlygotas taisykles. Vietovėse, kuriose kranto linija yra giliai išraižyta ir vingiuota arba kuriose išilgai ir netoli kranto yra salų virtinė, gali būti naudojamas tiesiųjų bazinių linijų, jungiančių atitinkamus taškus, metodas (šiuo atveju nustatant konkrečias bazines linijas gali būti atsižvelgiama į atitinkamo regiono ypatingus ekonominius interesus, kurių tikrumą ir svarbą aiškiai patvirtina ilgalaikė praktika) (7 straipsnio 1 ir 5 dalys). Tose vietose, kur dėl upės deltos ar kitų gamtinių sąlygų kranto linija yra itin nepastovi, atitinkami taškai gali būti parinkti išilgai toliausiai į jūrą nutolusios didžiausio atoslūgio linijos (nepaisant vėlesnių didžiausio atoslūgio linijos atsitraukimų, tiesiosios bazinės linijos liks galioti tol, kol jų, vadovaudamasi šia Konvencija, nepakeis pati pakrantės valstybė) (7 straipsnio 2 dalis). Pabrėžtina, kad vadovaujantis bet kuriuo metodu brėžiant tiesiąsias bazines linijas negalima pastebimai nukrypti nuo bendrosios kranto krypties, o jūros plotai, esantys iki šių linijų, turi būti

²⁴⁵ Oda S. *Fifty Years of the Law of the Sea*. Kluwer Law International, Hague, the Netherlands, 2003. P. 591.

²⁴⁶ Ten pat. P. 592.

²⁴⁷ Churchill R., Lowe V. *The Law of the Sea*. Juris Publishing, Manchester University Press, Manchester, United Kingdom, 1999. P. 31.

²⁴⁸ Apie lygių minimalių atstumų principą žr. toliau 3.2.3 poskyrį.

pakankamai glaudžiai susiję su sausumos teritorija, kad jiems galioėtų vidaus vandenių režimas (7 straipsnio 3 dalis). Be to, valstybė negali taikyti tiesiųjų bazinių linijų sistemos taip, kad kitos valstybės teritorinė jūra būtų atkirsta nuo atviros jūros arba išskirtinės ekonominės zonos (7 straipsnio 6 dalis). Bazinės linijos brėžiamos iki jūros dugno iškilimų, pastebimų atoslūgio metu, ir nuo tų iškilimų tik tuo atveju, jei ant jų yra pastatyti švyturiai ar panašūs įrenginiai, kurie visą laiką yra iškilę virš jūros paviršiaus, arba tais atvejais, kai bazinių linijų brėžimas iki tokių jūros dugno iškilimų ir nuo jų yra pripažintas tarptautiniu mastu (7 straipsnio 4 dalis). Atkreiptinas dėmesys, kad bazinės linijos taškai delimitavimui nebūtinai tie patys, kaip baziniai taškai, skirti nustatyti jūros erdvių išorines ribas. Delimitavimo tikslu naudojami baziniai taškai turėtų leisti pasiekti teisingą sprendimą²⁴⁹.

Remdamasi 1982 m. Konvencijoje įtvirtintomis taisyklėmis, pakrantės valstybė savarankiškai nustato bazines linijas. Valstybė turi jas fiksuoti jūriniuose žemėlapiuose ar geografinių koordinačių sistemoje ir deponuoti Jungtinių Tautų Generaliniam sekretoriui (Konvencijos 16 straipsnis). Valstybių praktikoje pastebima, kad brėždamos bazines linijas, jos smarkiai nukrypsta nuo 1982 m. Konvencijos 7, 9 ir 10 straipsniuose nustatytų sąlygų; o taip pat pastebimas pažeidimas reikalavimo, kad bazinės linijos nenutoltų nuo bendros kranto krypties²⁵⁰. Čia paminėtina, kad Lietuvoje Baltijos jūros kranto bazinė linija nustatyta ir jūros erdvių ribos patvirtintos 2004 m. gruodžio 6 d. Vyriausybės nutarimu²⁵¹. Ankstesnė šio nutarimo redakcija²⁵² pasitarnavo aprobuota išėities derybine pozicija Lietuvos delegacijai. Vadovaujantis 1982 m. Konvencijos nuostatomis, patvirtinant Baltijos jūros pakrantės taškus

²⁴⁹ Kolb R. *Case Law on Equitable Maritime Delimitation: Digest and Commentaries*. Kluwer Academic Publishers, Boston, United States of America, 2003. P. 557.

²⁵⁰ Rothwell D. R. *Oceans Management in the 21st Century: Institutional Frameworks and Responses*. Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, the Netherlands, 2004. P. 5.

²⁵¹ 2004 m. gruodžio 6 d. Vyriausybės nutarimas „Dėl Lietuvos Respublikos teritorinės jūros, gretutinės zonos, išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo ribų patvirtinimo ir pavedimo ministerijoms ir Vyriausybės įstaigoms parengti reikiamus teisės aktus“ // Valstybės žinios, 2004, Nr. 177-6573.

²⁵² 2000 m. spalio 30 d. Vyriausybės nutarimas Nr. 1292 „Dėl Baltijos jūros pakrantės taškų Lietuvos Respublikos teritorinės jūros riboms nustatyti patvirtinimo“ // Valstybės žinios, 2000, Nr. 94-2938.

Lietuvos Respublikos teritorinės jūros riboms nustatyti, buvo įtraukti į jūrą labiausiai išsikišę kranto taškai, Šventosios ir Klaipėdos uosto įrenginiai, t.y. molai, Palangos tiltas, kaip jachtų prieklauka.

Turint vienareikšmę abiem šalims priimtina lygių minimalių atstumų liniją, prasideda jos modifikavimas siekiant išnaudoti visus delimitavimui reikšmingus šalių turimus argumentus, kurie, remiantis delimitavimo teorija ir praktika, gali būti tokie:

- istoriškai susiklosčiusios aplinkybės;
- jūrų pramonės indėlis šalies ekonomikai ir jų tarpusavio santykis, jūros verslo ir bendrojo nacionalinio produkto santykis;
- gyventojų dalis, besiverčianti jūros verslu;
- kranto linijos konfigūracija ir jos generalizavimo laipsnis, krantų erozijos intensyvumas;
- salos ir sėkliai, jūros lygio svyravimai ir jų įtaka kranto linijai;
- „geografiškai nepatogios“ kranto linijos konfigūracijos pagrindimas;
- „neužgožimo“ principo pagrindimas;
- jūros dugno reljefo ypatumai, ypač teritorinės jūros laivybos trasose;
- šalių kranto perimetro santykis su atitinkamu jūros plotu;
- šalių kranto perimetro ir gyventojų, gyvenančių prie jūros, santykis;
- šalies galimybės pasinaudoti jūros gyvaisiais ir mineraliniais resursais;
- šalies ir regiono saugumas;
- uostų įrenginiai ir reidai;
- saugomos teritorijos ir draustiniai;
- žvejybos ir naudingųjų išteklių eksploatavimo rajonai;
- mokslinės tiriamosios stotys ir punktai;
- dugno reljefas ir struktūra;
- kiti argumentai, kurie gali būti būdingi tik tam rajonui.

Visi aukščiau išvardinti argumentai gali būti panaudoti išplėstai aiškinant daugialypį teisingumo principą. Tačiau pažymėtina, kad dalį šių argumentų galima materializuoti panaudojant matematinius svorinius

koeficientus, pagal kuriuos galima konkrečiai paskaičiuoti šalims tenkančių jūros plotų dydžius. Taigi tokiu būdu abstraktų principą galima sukonkretinti gaunant apčiuopiamus rodiklius. Nežiūrint į tai, sutinkama nemažai nuomonių, kad „naujoji jūrų teisė“, siejama su Jūrų teisės konvencija, delimitavimo taisyklių neišsprendė neišaiškindama teisingo sprendimo sąvokos, kaip kad 1958 m. Konvencija dėl kontinentinio šelfo neišaiškino „ypatingų aplinkybių“, kuriomis remiantis galima nutolti nuo pagrindinės taisyklės, sąvokos. Galima būtų sutikti, kad aiškių konkrečiais atvejais taikytinų delimitavimo taisyklių Jūrų teisės konvencija nenustatė, tačiau ar tą padaryti būtų tikslinga ir kiek tai apskritai įmanoma, jau yra atskiras diskusijų klausimas.

Manytina, kad nors nevienareikšmis teisingumo reikalavimas ir konkrečių „matematinių“ delimitavimo taisyklių nebuvimas apsunkina šalių derybas, vis tik būtent toks reglamentavimas leidžia atsižvelgti į kiekvienos delimitavimo situacijos unikalumą, dėl kurio nėra įmanoma nustatyti universalių visais atvejais taikytinų delimitavimo metodų. Be to, šiandien jau yra nemažas Tarptautinio Teisingumo Teismo indėlis jūros erdvių atribojimo klausimais ir gana turtinga valstybių praktika, kurie paaiškina daugelį teisingumo reikalavimo ir kitų delimitavimo taisyklių aspektų bei pasiūlo įvairių galimų delimitavimo modelių bei variacijų skirtingoms situacijoms. Kaip pats Tarptautinis Teisingumo Teismas tvirtino Kanada v. JAV bylos sprendime (1984 m.)²⁵³, delimitavimo neįmanoma kodifikuoti, nes kiekvienu konkrečiu delimitavimo atveju taikomi skirtingi principai, tačiau visada turi būti vadovaujama teisingumo reikalavimu. Teisingumo kriterijus yra esminis faktorius šalių nacionalinėse pozicijose ir derybiniam procese. Be to, pastebėtina, kad tarptautiniai teismai nelabai linkę surasti visuotinai pripažintų normų valstybių praktikoje įrodymų, ir jų nesužavėjo statistiniai tyrimai, parodantys kurio nors konkretaus metodo vyravimą²⁵⁴.

²⁵³ Tarptautinio Teisingumo Teismo 1984 m. spalio 12 d. sprendimas [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.icj-cij.org/docket/files/67/6369.pdf?PHPSESSID=067c2e1e91fbdde17b2e04b36f6982ac>>

²⁵⁴ Oda S. *The Exclusive Economic Zone: Delimitation and Legal Regime*. Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, the Netherlands, 1993. P. 65.

Kaip jau minėta, jūros erdvių atribojimas yra teisinis-politinis procesas. Kadangi jūrinės sienos pirmiausiai susijusios su ištekliais, kai jie aptinkami, sutartis dėl sienų gali tapti politiškai neįmanoma²⁵⁵. Todėl tokiais atvejais išėjimai gali tapti susitarimai dėl bendro išteklių valdymo pasienio zonoje, dažniausiai žvejybos, naftos bei dujų.

3.2.3 Teritorinės jūros delimitavimas

Teritorinės jūros delimitavimo taisyklės nustatytos Jūrų teisės konvencijos 15 straipsnyje (kuris atitinka 1958 m. Konvencijos dėl teritorinės jūros 12 straipsnį): valstybių, turinčių priešingus arba gretimus krantus, teritorinės jūros delimitavimui numatytas vidurinėsios linijos principas, t.y. valstybėms neleidžiama išplėsti savo jurisdikcijos už vidurinėsios linijos, kurios kiekvienas taškas vienodai nutolęs nuo artimiausių bazinių linijų taškų, nebent būtų sudaryta kitokia sutartis. Tačiau jeigu dėl istoriškai susiklosčiusių teisių ar kitų ypatingų aplinkybių minėti metodai (vidurinėsios linijos ir lygių atstumų) negali būti taikomi, tų dviejų valstybių teritorines jūras reikia delimituoti kitu būdu. Taigi nors teisingumo reikalavimas čia tiesiogiai nenurodytas, tačiau paskutinysis sakiny, nurodydamas „ypatingas aplinkybes“ ir „kitą būdą“, neabejotinai apima ir teisingumo principą.

Tarptautinio Teisingumo Teismo teigimu nė vienas kitas delimitavimo metodas neturi tokio paties praktinio patogumo ir taikymo tikrumo derinio, kaip kad lygių atstumų metodas²⁵⁶, t.y. lygių atstumų, kurių susikirtimo taškas yra vienodai nutolęs nuo artimiausių taškų bazinių linijų, metodas. Dauguma šį metodą įgyvendinant kylančių klausimų būna techniniai, pavyzdžiui, jūrlapių sudarymas. Teigiama, kad lygių atstumų metodas gali būti tinkamai taikomas tik trumpais atstumais nuo kranto, nes didesniais atstumais nuo kranto didėja netikslumų. Be to, metodas laikomas tinkamesniu priešais esančių valstybių

²⁵⁵ Oda S. *The Exclusive Economic Zone: Delimitation and Legal Regime*. Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, the Netherlands, 1993. P. 77.

²⁵⁶ Oda S. *Fifty Years of the Law of the Sea*. Kluwer Law International, Hague, the Netherlands, 2003. P. 592.

jūros erdvių atribojimui²⁵⁷. Tačiau labiausiai ne valstybių pakrančių išsidėstymas, t.y. buvimas priešais ar greta viena kitos, apsprendžia lygių atstumų metodo tinkamumą, o šis metodas tiesiog labiau tinkamas paprastiems atvejams, kai valstybių geografinė konfigūracija pakankamai nesudėtinga. Būtent dėl to, kad lygių atstumų metodo taikymas tinkamiausias tik paprastoms situacijoms, yra įvairių lygių atstumų metodo variacijų: griežtasis lygių atstumų metodas, supaprastintas arba modifikuotas lygių atstumų metodas (taip pat statmenos, lygiagretės ir meridianai, salų poveikis, išplėtimas už 200 jūrmylių, galimas istorinių pretenzijų poveikis ir pan.). Pagal supaprastintą (modifikuotą) lygių atstumų metodą lygių atstumų linija gali būti tiesinama, susitariama neatsižvelgti į smulkias salas ar kitus iškraipančius požymius, gali būti apsieikiama (maždaug) lygiomis zonomis, netgi kartais gali būti naudojami trečiųjų valstybių baziniai taškai²⁵⁸.

Apibendrinant teritorinės jūros delimitavimą ir prisimenant ankstesniajame poskyryje išvardintus teisingumo principo kriterijus, paminėtinas Tarptautinio Teisingumo Teismo 2001 m. kovo 16 d. sprendimas byloje Kataras v. Bahreinas²⁵⁹, kuriame Teismas konstatavo, kad logiškiausia ir dažniausia naudojama tokia praktika, kai tarp valstybių yra nubrėžiama linija, atribojanti teritorines jūras, vadovaujantis vidurinės linijos principu, o po to linija yra koreguojama atsižvelgiant į ypatingas aplinkybes, kurioms galima priskirti kranto raižytumą, navigacijos galimybes, salų buvimą. Tokiais dviem etapais Teismas vadovavosi ir kitose bylose, nors jau susijusiose ir su kitų nei teritorinė jūra jūros erdvių delimitavimu, pavyzdžiui, Tunisas v. Libija (1985 m.)²⁶⁰ bei Danija v. Norvegija (1993 m.)²⁶¹.

²⁵⁷ Oda S. Fifty Years of the Law of the Sea. Kluwer Law International, Hague, the Netherlands, 2003. P. 66.

²⁵⁸ Ten pat. P. 66-67.

²⁵⁹ Tarptautinio Teisingumo Teismo 2001 m. kovo 16 d. sprendimas Kataras v. Bahreinas byloje [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.icj-cij.org/docket/files/87/7027.pdf>>

²⁶⁰ Tarptautinio Teisingumo Teismo 1985 m. gruodžio 10 d. sprendimas [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.icj-cij.org/docket/files/71/6527.pdf?PHPSESSID=fe3fdfa377bc8800bc1f795cf858c292>>

²⁶¹ Tarptautinio Teisingumo Teismo 1993 m. birželio 14 d. sprendimas [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.icj-cij.org/docket/files/78/6743.pdf?PHPSESSID=f1893ba1040732354914888c08440035>>

3.2.4 Išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo delimitavimas

Išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo delimitavimo taisyklės iš esmės yra vienodos. Tarptautinis Teisingumo Teismas, pavyzdžiui, *Libija v. Malta* (1985 m.)²⁶² byloje nurodė glaudų ryšį tarp išskirtinės ekonominės zonos bei kontinentinio šelfo jų delimitavimo kontekste, o *Kanada v. JAV* bylos sprendime (1984 m.)²⁶³ taip pat pastebėjo išaugusį vienos delimitavimo linijos poreikį šioms dviem jūros erdvėms, siekiant išvengti trūkumų, būdingų esant atskiroms delimitavimo linijoms.

Skirtingai nei teritorinės jūros atveju, kontinentinio šelfo ir išskirtinės ekonominės zonos delimitavimui iš esmės nėra griežtai ir vienareikšmiai nustatytų taisyklių. Šių jūros erdvių atskyrimas paliktas valstybių susitarimui ir vienintelis reikalavimas – teisingumas. Jūrų teisės konvencijoje Ženevos konvencijų taisyklės aptariamų jūros erdvių delimitavimui dėl Tarptautinio Teisingumo Teismo sprendimų įtakos jau pakoreguotos. 1982 m. Konvencijos 74 ir 83 straipsniai, atitinkamai, išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo delimitavimui, yra beveik identiški ir tiesiog numato, kad minėtos jūros erdvės delimituojamos valstybių sutartimi, sudaryta remiantis tarptautine teise, kaip nurodyta Tarptautinio Teisingumo Teismo statuto 38 straipsnyje²⁶⁴, siekiant pasiekti teisingą sprendimą. Primintina, kad šis Statuto straipsnis išvardina tarptautinės teisės šaltinius, kurie yra: tarptautinės sutartys (tiek specialios, tiek universalios); tarptautinis paprotys, kaip bendrosios praktikos įrodymas; bendrieji teisės principai; teisės mokslo doktrina ir tarptautinių teismų ir arbitražo teismų sprendimai. Ženevos konvencijose dar numatyta pareiga atsižvelgti į ypatingas aplinkybes ir vidurinės linijos bei lygių atstumų principai. Būtent, Ženevos konvencijos dėl kontinentinio šelfo 6 straipsnis

²⁶² Tarptautinio Teisingumo Teismo 1984 m. kovo 21 d. sprendimas [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.icj-cij.org/docket/files/68/6393.pdf>>

²⁶³ Tarptautinio Teisingumo Teismo 1984 m. spalio 12 d. sprendimas [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.icj-cij.org/docket/files/67/6369.pdf?PHPSESSID=067c2e1e91fbdde17b2e04b36f6982ac>>

²⁶⁴ 1945 m. Tarptautinio Teismo statutas / Jungtinių Tautų Chartija // Valstybės žinios, 2002, Nr. 15-557.

numato vieną taisyklę su trimis aspektais: susitarimu, lygiais atstumais ir ypatingomis aplinkybėmis²⁶⁵. Taigi kontinentinio šelfo delimitavimo taisyklės iš esmės pasikeitė: pagal Ženevos konvenciją valstybės iš esmės galėjo taikyti vieną metodą, o pagal Jūrų teisės konvenciją valstybės laisvos juos pasirinkti tik nenusižengdamos teisingumui. Iš Tarptautinio Teisingumo Teismo motyvavimo Šiaurės jūros kontinentinio šelfo ir *Tunisas v. Libija* kontinentinio šelfo bylose atrodo, kad teisingumo principas buvo suformuluotas kaip paprotinės teisės norma ir kaip teisinė priemonė, galinti įveikti tarp valstybių kilusius sunkumus²⁶⁶ aiškinant delimitavimo teisės normas.

Kontinentinio šelfo ir išskirtinės ekonominės zonos delimitavimą patikėdama valstybių susitarimui, Jūrų teisės konvencija įpareigoja šalis bendradarbiauti gera valia, siekti tarpusavio sutarimo ir dėti visas pastangas sudaryti laikinus susitarimus pereinamuoju laikotarpiu, kol dar nesudaryta delimitavimo sutartis. Valstybėms nepavykus susitarti, pasitelkiama 1982 m. Konvencijoje (XV dalyje) numatyta ginčų sprendimo procedūra.

Vienas iš precedentinių bylų sprendimų kontinentinio šelfo delimitavimo klausimu yra priimtas 1969 m. Šiaurės jūros kontinentinio šelfo byloje²⁶⁷, kurioje ginčas buvo kilęs tarp Vokietijos Federacinės Respublikos („VFR“), Danijos ir Nyderlandų, ir kurioje suformuluoti principai pakartoti ir vėlesnėse Teismo bylose. Nors VFR ir buvo sudariusi sutartis su Danija ir Nyderlandais dėl jūros erdvių delimitavimo Šiaurės jūroje, šiuolaikiniai valstybių poreikiai ir naujausi technologiniai sprendimai, leidžiantys išgauti mineralinius išteklius iš jūros dugno, privertė Vokietiją kreiptis į Tarptautinį Teisingumo Teismą dėl delimitacijos linijų korekcijos, kadangi dėl nepalankios kranto konfigūracijos ji atsidūrė „uždaroje erdvėje“ (žr. Priedą Nr. 3). VFR kontinentinis šelfas delimituotas taikant lygių atstumų metodą, dėl kurio VFR

²⁶⁵ Kolb R. *Case Law on Equitable Maritime Delimitation: Digest and Commentaries*. Hague, Martinus Nijhoff Publishers, London, United Kingdom, 2003. P. 27.

²⁶⁶ Elferink Oude A.G. *The Law on Maritime Boundary Delimitation: a Case Study of the Russian Federation*. Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, the Netherlands, 1994. P. 160.

²⁶⁷ Tarptautinio Teisingumo Teismo 1969 m. vasario 20 d. sprendimas Šiaurės jūros kontinentinio šelfo byloje [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.icj-cij.org/docket/index.php?p1=3&p2=3&k=e2&case=51&code=cs&p3=4&PHPSESSID=6cb6b3609c201967bdbc1d75c53490a4>>

neteko nemažai kontinentinio šelfo, nes jos krantas išgaubtas, o kitų valstybių kontinentinių šelfų dalys nepagrįstai išsiplėtė. Danija ir Nyderlandai manė, kad reikia vadovautis paprotine tapusia lygių atstumų/ypatingų aplinkybių taisykle, o VFR kranto raižytumas tokia negalėjo būti. VFR laikėsi nuomonės, kad kiekvienai iš susijusių valstybių turi būti suteikta teisinga kontinentinio šelfo dalis, proporcinga pakrantės ilgiui, o lygių atstumų taisyklė, būdama vien sutartinė, VFR neįpareigoja.

Aptariamose bylose sprendime Teismas nurodė aplinkybes, į kurias turi būti atsižvelgiama delimituojant kontinentinį šelfą: lygių atstumų metodas ir apskritai nėra vienas delimitavimo metodas negali būti privalomas, delimitavimas turi būti vykdomas sudarant susitarimą bei atsižvelgiant į teisingumo principą ir visas reikšmingas aplinkybes, kad būtų pasiektas tinkamiausias sprendimas, nepažeidžiantis kontinentinio šelfo sąvokos, neturi būti užgožiamos valstybių erdvės ir derybų metu turi būti įvertinama šalių krantų konfigūracija, fizinė bei geologinė kontinentinio šelfo struktūra, jo natūralūs ištekliai, kontinentinio šelfo ilgis, kiti reikšmingi faktoriai ir ypatingos aplinkybės. Delimitavimas negali būti vykdomas vienos valstybės, o tik dvišalėmis derybomis, kuriose būtų išreikšta gera valia ir tikslas pasiekti kompromisą taikant teisingumo principą bei tokį delimitavimo metodą, kuris užtikrintų teisingą rezultatą. Tarptautinis Teisingumo Teismas patenkino Vokietijos argumentus ir pratęsė (padidino) jos kontinentinio šelfo teritoriją, populiariai vadinamą „žąsies kaklu“²⁶⁸ (žr. Priedą Nr. 4). Teismas dar konstatavo ir tai, kad pakrantės valstybės teisė į kontinentinį šelfą egzistuoja *ipso facto* ir *ab initio*, todėl delimituojant tik nustatoma tai, kas iš esmės jau priklauso pakrantės valstybėms, ir todėl teisinga delimitacija nereikia teisingos dalies priskyrimo kaip jos objekto. Vis tik vėlesnės bylos, pavyzdžiui, Libija v. Malta (1985 m.), pakoregavo Teismo poziciją dėl šelfo, kaip

²⁶⁸ Atkreiptinas dėmesys, kad į Vokietijos jūros kranto konfigūraciją labai panaši Lietuvos Baltijos jūros pakrantė.

natūralaus sausumos teritorijos tęsinio, kad būtų atsižvelgta į atstumų kriterijų naujojoje jūrų teisėje²⁶⁹.

Kaip jau minėta aptariant teritorinės jūros delimitavimą, Šiaurės jūros kontinentinio šelfo bylos sprendime Teismas taip pat pastebėjo, kad lygių atstumų metodą priešais esančių valstybių kontinentinių šelfų atribojimo atveju taikyti yra lengva: vidurinė linija atriboja natūralius dviejų pakrantės valstybių teritorijų tęsinius. Gretimų pakrantės valstybių atveju projektuojant lygių atstumų liniją ji gali būti iškraipyta vedant ją ilgesnį atstumą. Delimitaciją vykdant ribotoje teritorijoje, ypač teritorinėje jūroje, krypties keitimas galėtų būti paprasčiau pritaikytas nei tais atvejais, kai jis įtakoja plačią erdvę, pavyzdžiui, kontinentinį šelfą²⁷⁰. Vėlesnėse bylose Teismas jau atsisakė lygių atstumų metodo taikymo gretimų valstybių atvejais, nes dėl salų ar kitokių iškraipymų dažnai natūralaus vienos valstybės tęsinio dalis nepagrįstai priskiriama kitai. Tačiau vis tik labiausiai lygių atstumų metodo taikymo rezultatas priklauso ne tiek nuo valstybių padėties, kiek nuo krantų konfiguracijos.

Taigi 1982 m. Konvencija tik teritorinės jūros delimitavimui nustato konkretesnes taisykles arba bent gaires, o išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo delimitavimui bene vienintelis reikalavimas – pasiekti teisingą sprendimą, o tai nėra paprasta užduotis, nes delimituojant jūros erdves susikerta dviejų valstybių interesai dėl teisių į jūros erdvių dalį, kuri gali būti materializuota konkrečia nauda. Todėl jūros erdvių delimitavimo procesas ir derybų sėkmė ypatingai priklauso nuo besiderančių šalių ir jų politinės valios bei siekio rasti teisingą ir abiem šalims priimtina kompromisą, derybų patirties ir pasirengimo, o pasiektas susitarimas yra abipusis kompromisas dėl politinio stabilumo ir ekonominių interesų balanso, kuris vienoje srityje reiškia tam tikrus praradimus, tačiau yra naudingas bendrame kontekste.

²⁶⁹ Kolb R. *Case Law on Equitable Maritime Delimitation: Digest and Commentaries*. Hague, Martinus Nijhoff Publishers, London, United Kingdom, 2003. P. 31.

²⁷⁰ Ten pat. P. 37.

3.3 Lietuvos jūros erdvių delimitavimo problematika

3.3.1 Lietuvos jūros erdvių delimitavimas su Rusijos Federacija

Yrant Sovietų Sąjungai ir po jos žlugimo naujai susikūrusioms ar nepriklausomybę atgavusioms valstybėms sienų delimitavimas ir demarkavimas tapo viena iš svarbiausių užduočių. Lietuvos sienos su Rusijos Federacija jūroje nustatymas nebuvo lengvas uždavinys.

1991 m. liepos 29 d. Lietuva ir Rusijos Tarybų Federacinė Socialistinė Respublika („RTFSR“) sudarė sutartį „Dėl tarpvalstybinių santykių pagrindų“²⁷¹, kurioje įsipareigojo tarpusavio santykiuose gerbti suverenitetą, teritorinį vientisumą ir sienų neliečiamybę (Sutarties 1 straipsnis), ir susitarimą „Dėl bendradarbiavimo ekonominėje ir socialinėje-kultūrinėje RTFSR Kaliningrado srities raidoje“²⁷², kuriame nurodė, kad šalys pripažįsta esamų sienų tarp Lietuvos ir RTFSR neliečiamumą ir susitarė sudaryti susitarimus, kuriuose bus išspręsti sienų režimo, pasienio vidaus vandenių, Lietuvos ir RTFSR kontinentinio šelfo ir išskirtinės ekonominės zonos Baltijos jūroje apibrėžimo bei panaudojimo konkretūs klausimai (Susitarimo 1 straipsnis).

Sienos tarp Lietuvos ir Rusijos Federacijos Kaliningrado srities delimitacijos klausimai pradėti spręsti 1992 m. sausio pradžioje. Viena iš pirmųjų derybose kilusių problemų buvo Rusijos derybininkų įgaliojimų klausimas. Keturių susitikimų metu buvo nuveikta nemažai (pasiekta Lietuvai priimtinių susitarimų), tačiau derybų procesas nutrūko po to, kai Rusijos Federacijos valstybinės derybų delegacijos vadovas 1992 m. gegužės 25 d. pareiškė, kad Kaliningrado srities delegacija neturėjo įgaliojimų vesti derybų

²⁷¹ Sutartis tarp Lietuvos Respublikos ir Rusijos Tarybų Federacinės Socialistinės Respublikos „Dėl tarpvalstybinių santykių pagrindų“ [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_1?p_id=131851&p_query=&p_tr2=>

²⁷² Susitarimas tarp Lietuvos Respublikos ir Rusijos Tarybų Federacinės Socialistinės Respublikos „Dėl bendradarbiavimo ekonominėje ir socialinėje-kultūrinėje RTFSR Kaliningrado srities raidoje“ [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_1?p_id=131804&p_query=&p_tr2=>

su Lietuva²⁷³, todėl pasiekti susitarimai neteko galios. 1993 m. vasario 15 d. Rusijos Federacijos Vyriausybė nutarimu įgaliojo Rusijos Federacijos delegaciją derėtis dėl valstybės sienos su Lietuva²⁷⁴, o kovo mėnesį sudaryta nauja Lietuvos valstybinė derybų komisija ir apibrėžti jos įgaliojimai²⁷⁵.

Derybos toliau vyko ketverius metus. Šalys apsikeitė sienos aprašo projektais, kurie buvo tikslinami ir koreguojami. Prie jūros erdvių klausimų pereita po sausumos sienos nustatymo. Nustatant sausumos sieną, Rusija rėmėsi *de facto* egzistavusia administracine linija tarp Lietuvos Tarybų Socialistinės Respublikos („LTSR“) ir RTFSR Kaliningrado srities, o Lietuva vadovavosi prieškarine 1928 m. Lietuvos ir Vokietijos siena, tačiau jos praktiškai sutapo. 1928 m. sausio 29 d. sudaryta sutartis tarp Lietuvos Respublikos ir Vokietijos valstybės sienos dalykams sutvarkyti buvo privaloma Lietuvai valstybės tęstinumo ir identiteto dėka, tuo tarpu Rusijai ši sutartis turėjo būti privaloma kaip Vokietijos teisių perėmėjai Karaliaučiaus krašte²⁷⁶. Pabrėžtina, kad siena jūroje niekada anksčiau sutartimi nebuvo nustatyta, - tiesiog tokia buvo to meto praktika ir situacija. Kaip teigė tuometinis vyriausiasis derybininkas Rimantas Šidlauskas, „viskas naujai buvo padaryta jūroje, nes prieš karą nebuvo nei tarptautinės teisės, nei praktikos, kaip atskirti teritorinius vandenį, juolab atriboti ekonominę zoną“²⁷⁷. XX amžiaus pradžioje, o ir anksčiau, kai kurios valstybės (pavyzdžiui, Jungtinės Amerikos Valstijos) deklaravo savo teritorinę jūrą, tuomet daugiausia nuo 3 iki 6

²⁷³ 1993 m. spalio 5 d. LR užsienio reikalų ministerijos pažyma LR vyriausybės patarėjui santykių klausimais R. Grižui „Apie RF Kaliningrado sritį“ // Dokumentų byla Nr. 17 „Pažymos dėl derybų eigos valstybės sienos su Latvija ir Rusija klausimais, LR ir Švedijos Karalystės tarpusavio susitarimų žvejybos klausimais dokumentai“ (1993 m.) // LR užsienio reikalų ministerijos archyvas.

²⁷⁴ Ten pat.

²⁷⁵ Pirmoji komisija sudaryta 1992 m. sausio 22 d. Vyriausybės nutarimu Nr. 35 „Dėl valstybinės komisijos Lietuvos Respublikos valstybinės sienos atstatymo darbams organizuoti sudarymo“, naujoji – 1993 m. kovo 25 d. Vyriausybės nutarimu Nr. 198 „Dėl valstybinės komisijos Lietuvos Respublikos valstybės sienai delimituoti ir demarkuoti bei ekonominei zonai Baltijos jūroje nustatyti sudarymo“ [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_1?p_id=7796&p_query=&p_tr2=>

²⁷⁶ Žalimas D. Lietuvos Respublikos nepriklausomybės atkūrimo 1990 m. kovo 11 d. tarptautiniai teisiniai pagrindai ir pasekmės. Vilnius, Rosma, 2005. P. 304.

²⁷⁷ Kučinskaitė J. Nustačius valstybės sieną sumažėjo Lietuvos [interaktyvus]. Savaitraštis „Veidas“, 2005 m. liepos 21 d. Prieiga per internetą: <<http://www.veidas.lt/lt/leidinys.full/42e0b08e1555c>>

jūrmylių pločio. Nors Lietuva nei su Latvija, nei su Vokietija teritorinės jūros ribų nebuvo nustačiusi, *de facto* ji buvo kontroliuojama (kariniai laivai patreliuodavo lygiagrečiai jūros krantui maždaug 2-3 jūrmylių atstumu). Taigi jūros erdvių atribojimui jokio „palikimo“, kuris šalims nurodytų aiškias gaires delimitavimui, iš esmės nebuvo, šiuos klausimus teko spręsti iš naujo, tad būtina buvo sutarti, kokiomis normomis ir principais vadovautis.

Diskusijos dėl to, kokių konvencijų normomis vadovautis, apsunkino derybas su Rusija. Šiose derybose (kaip ir derybose su Latvijos Respublika), ar jų pradiniuose etapuose, Jūrų teisės konvencija dar nebuvo įsigaliojusi apskritai, tuo pačiu ji negaliojo ir derybų šalims²⁷⁸, nors Lietuvai ji buvo žymiai palankesnė savo universaliomis nuostatomis už tada dar galiojusią Ženevos konvenciją – 1958 m. Konvencijos dėl teritorinės jūros ir gretutinės zonos ir 1958 m. Konvencijos dėl kontinentinio šelfo – normas, kurios akivaizdžiai buvo nepalankios Lietuvai dėl jose įtvirtinto pagrindinio lygių minimalių atstumų principo taikymo ne tik teritorinei jūrai, bet ir kontinentiniam šelfui. Jūrų teisės konvencijos įsigaliojimas 1994 m. lapkričio mėn. problemos neišsprendė, nes šalys jos dalyvėmis tada dar nebuvo²⁷⁹, joms dar galiojo Ženevos konvencijos (tik Lietuva nebuvo prisijungusi prie 1958 m. Konvencijos dėl kontinentinio šelfo). Tačiau tiek Rusijos, tiek Lietuvos valia ir noras tapti Jūrų teisės konvencijos dalyvėmis buvo aiškus. 1995 m. lapkričio 28 d. Lietuvos Respublikos Seimas priėmė rezoliuciją „Dėl Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijos“²⁸⁰, kurioje pasiūlyta „Lietuvos Respublikos

²⁷⁸ Jūrų teisės konvencija įsigaliojo 1994 m. lapkričio 16 d., t.y. po metų po to, kai 60-oji valstybė pateikė ratifikacinį raštą. Konvencijos įsigaliojimas, kaip ir tarptautinių teismų sprendimų precedentai dėl nepalankios kranto konfigūracijos vėliau labai sustiprino Lietuvos derybines pozicijas.

²⁷⁹ Šiandien Konvencijos dalyvės jau yra 159 valstybės. Lietuvos Respublika Konvenciją ratifikavo 2003 m. rugsėjo 9 d. įstatymu. Pagal Konvencijos 308 straipsnio 2 dalį Konvencija Lietuvai įsigaliojo trisdešimtą dieną po jos ratifikavimo dokumento deponavimo 2003 m. lapkričio 12 d. Rusija dalyve tapo 1997 m. kovo 12 d. // Chronological lists of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the related Agreements as at 04 May 2009 [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm#The%20United%20Nations%20Convention%20on%20the%20Law%20of%20the%20Sea>

²⁸⁰ 1995 m. lapkričio 28 d. Lietuvos Respublikos Seimo rezoliucija „Dėl Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijos“ // Valstybės žinios, 1995, Nr. 100-2230.

Vyriausybei ir Valstybinei komisijai Lietuvos Respublikos valstybės sienai delimituoti ir demarkuoti bei ekonominei zonai Baltijos jūroje nustatyti jau dabar vadovautis 1982 m. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijos nuostatomis“; derybos apskritai smarkiai išryškino Lietuvos prisijungimo prie Jūrų teisės konvencijos poreikį. Vadovavimasis 1982 m. Konvencija tokioje situacijoje taip pat patvirtino teiginį, kad egzistuoja iš šalių praktikos ir teismų bei arbitražų sprendimų susiformavusi savarankiška bendra arba paprotinė delimitavimą reglamentuojanti tarptautinė teisė²⁸¹.

Paminėtina, kad Lietuvos derybininkams derybose su Rusija teko susidurti ir su kitomis kliūtimis, pavyzdžiui, ilgai užtrunkančiu sprendimų derinimu tarp įvairių kompetentingų Rusijos institucijų, jau pasiektų derybų susitarimų revizavimu, galbūt ir politinės valios stoka susitarti su Lietuva dėl sienų, šalys rėmėsi skirtingais dokumentais ir pan.

Teritorinės jūros, išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo atribojimo klausimai derybose buvo sprendžiami kompleksiskai, tačiau rėmėsi skirtingais principais ir juos įtakojo skirtingos aplinkybės. Lietuvos ir Rusijos siena jūroje prasideda nuo jų sausumos sienos taško Kuršių Nerijoje. Atsižvelgiant į delimitavimui reikšmingos zonos pakrantės konfigūraciją, lygių atstumų linija, kuri yra maždaug statmena bendrai delimitavimo zonos pakrantės kryptčiai, atrodo, siūlo teisingą sprendimą sienos jūroje delimitavimui²⁸², tačiau tai tik bendras abstraktus pirminis vertinimas. Derybose šalys ginčijosi dėl metodų taikymo: Rusijos delegacija siūlė laikytis lygių minimalių atstumų principo, tačiau Lietuvai jis buvo nepalankus, nes dėl įgaubtos Lietuvos kranto linijos matematiškai taikant lygių minimalių atstumų principą, ji taptų „geografiškai nuskriausta valstybe“, prarastų tradicines žvejybos zonas, sąlytį su Švedijos ir Lenkijos išskirtinėmis ekonominėmis zonomis, potencialius naftos telkinius, todėl pirmenybę ji teikė vidurinio linijai, išvestai lygių atstumų metodu, derinant su teisingumo kriterijais (o tai

²⁸¹ Igiehon M. A. Present International Law on Delimitation of the Continental Shelf. *International Energy Law & Taxation Review*, 2006, 8/9. P. 214.

²⁸² Elferink Oude A.G. *The Law on Maritime Boundary Delimitation: a Case Study of the Russian Federation*. Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, the Netherlands, 1994. P. 191.

leidžiama įrodžius ypatingų aplinkybių buvimą). Dar paminėtina, kad ne visiškai aišku, ką rusų mokslininkų doktrina priskiria ypatingoms aplinkybėms, nes kai kurios ypatingomis nurodomos aplinkybės vis dar nepripažįstamos tokiomis ir reikšmingomis jūros erdvių delimitavimo teisėje (pavyzdžiui, rėmimasis gyventojų skaičiumi ir valstybės teritorijos dydžiu)²⁸³.

Galiausiai šalių buvo nutarta teritorinių jūrų ribų atribojimo taškų koordinates apskaičiuoti taikant lygių minimalių atstumų metodą (1982 m. Konvencijos 15 straipsnis), o išskirtinę ekonominę zoną ir kontinentinį šelfą atriboti taikant universalius delimitavimo metodus, atsižvelgiant į teisingumo principą (1982 m. Konvencijos 74 ir 83 straipsniai). Taigi derybų šalys susitarė, kad visų jūros erdvių delimitavimas bus vykdomas pagal Jūrų teisės konvencijos nuostatas.

Lietuvos atstovai siūlė delimituoti išskirtinę ekonominę zoną ir kontinentinį šelfą atsižvelgiant į visą Lietuvos ir Rusijos pakrantę. Nuo paskutinio teritorinės jūros taško išvesti lygių atstumų liniją iki pirmo taško, kuris yra įtakotas Taran iškyšulio. Toliau Rusijos pakrantė iš esmės keičia kryptį į pietus, todėl liniją reikia vesti į lygių atstumų linijos pietinio ekstremumo ir išorinės išskirtinės ekonominės zonos bei kontinentinio šelfo ribos susikirtimo tašką. Gautos kreivės vidurkinė linija būtų objektyvi išorinė išskirtinės ekonominės zonos bei kontinentinio šelfo riba tarp Lietuvos ir Rusijos. Rusija siūlė riba laikyti generalizuotą lygių atstumų liniją atsižvelgiant į Baltijos jūros pakrantę iki Taran iškyšulio, o lygių atstumų linijos paskutinį tašką nustatyti nuo Taran iškyšulio²⁸⁴.

1996 m. pabaigoje – 1997 m. pradžioje derybose įvyko teigiamas lūžis, jų eiga sparčiai įsibėgėjo, buvo suderinti dokumentai ir likę probleminiai klausimai: dėl Kuršių Nerijos, dėl sankirtos su Kuršių mariomis taško Nemuno

²⁸³ Elferink Oude A.G. *The Law on Maritime Boundary Delimitation: a Case Study of the Russian Federation*. Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, the Netherlands, 1994. P. 162-163.

²⁸⁴ 1997 m. sausio 5 d. LR užsienio reikalų ministerijos atmintinė // Dokumentų byla Nr. 62 „Susirašinėjimo su LR įstaigomis ir diplomatinėmis atstovybėmis valstybės sienos su Latvija, Baltarusija ir Rusija delimitavimo, išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo Baltijos jūroje atribojimo klausimais dokumentai“ (1997 m.) // LR užsienio reikalų ministerijos archyvas.

deltoje Tiesiosios upės atšakoje. Šalys iš pradžių nesutarė dėl naudojamų žemėlapių: Rusijos pateiktame žemėlapyje sausumos taškas prie Baltijos jūros kranto buvo pasislinkęs į Lietuvos pusę, o taškas prie Kuršių marių – į Kaliningrado pusę. Galiausiai suderinti žemėlapiai ir sutarta, kad siena Kuršių Nerijoje atitiks 1991 m. egzistavusią administracinę liniją. Atsižvelgiant į Lietuvos poziciją, nustatytas ir sankirtos su Kuršių mariomis taškas Nemuno deltoje Tiesiosios upės atšakoje.

Atkreiptinas dėmesys, kad jūros erdvių neapibrėžtumas delimitavimo derybų laikotarpiu neabejotinai kelia sunkumų dėl valstybių ir jų subjektų veiklos galimai ginčytinose jūros zonose. Pavyzdžiui, derybų su Rusija metu kildavo klausimų dėl vienos valstybės laivų buvimo ir veiksmų kitos valstybės jurisdikcijai galimai priklausančiuose vandenyse. Tokiais atvejais klausimai buvo sprendžiami dvišaliu bendradarbiavimu tarp kompetentingų institucijų ir sprendžiama kiekvienu konkrečiu atveju atskirai. Pavyzdžiui, Rusijos tyrimų laivui „Atlantida“ 1997 m. leista atlikti mokslinius tyrinėjimus Lietuvos išskirtinėje ekonominėje zonoje²⁸⁵, o Rusijos 1997 m. gegužės-spalio mėn. numatytai specialiai pasienio operacijai „Rubež-97“ Lietuva nebuvo linkusi pritarti²⁸⁶. Žinoma, tokią padėtį lėmė ir užsienio karo bei tyrimo laivų įleidimo į Lietuvos jūros erdves, buvimo jose ir statuso klausimų reglamentavimo Lietuvoje trūkumas tuo metu²⁸⁷.

Lietuvos ir Rusijos derybas vainikavo 1997 m. spalio 24 d. sudarytos Lietuvos Respublikos ir Rusijos Federacijos sutartis „Dėl išskirtinės

²⁸⁵ 1997 m. vasario 2 d. raštas „Dėl leidimo užsienio valstybiniam laivams“ // Dokumentų byla Nr. 62 „Susirašinėjimo su LR įstaigomis ir diplomatinėmis atstovybėmis valstybės sienos su Latvija, Baltarusija ir Rusija delimitavimo, išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo Baltijos jūroje atribojimo klausimais dokumentai“ (1997 m.) // LR užsienio reikalų ministerijos archyvas.

²⁸⁶ 1997 m. birželio 12 d. LR krašto apsaugos ministerijos raštas „Dėl RF specialiosios pasienio operacijos „Rubež 97“ užsienio reikalų viceministrui p. Šidlauskui // Dokumentų byla Nr. 62 „Susirašinėjimo su LR įstaigomis ir diplomatinėmis atstovybėmis valstybės sienos su Latvija, Baltarusija ir Rusija delimitavimo, išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo Baltijos jūroje atribojimo klausimais dokumentai“ (1997 m.) // LR užsienio reikalų ministerijos archyvas.

²⁸⁷ Plačiau žr. darbo IV dalį.

ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo atribojimo Baltijos jūroje²⁸⁸ ir valstybių sutartis „Dėl Lietuvos ir Rusijos valstybės sienos“²⁸⁹. Sutartyje „Dėl Lietuvos ir Rusijos valstybės sienos“ apibrėžta, kad joje „valstybės siena“ reiškia liniją ir šia linija einančią vertikalią plokštumą, kurios skiria Lietuvos Respublikos ir Rusijos Federacijos teritorijas – sausumą, vandenį, žemės gelmes ir oro erdves (1 straipsnis). Valstybės susitarė, kad Lietuvos ir Rusijos valstybės siena prasideda nuo jų ir Lenkijos Respublikos sienų sankirtos taško ir eina iki Lietuvos ir Rusijos teritorinių jūrų išorinių ribų sankirtos Baltijos jūroje taško pagal šių susitariančių šalių valstybės sienos linijos aprašymą, pateiktą sutartyje (2 straipsnis).

Sutarties „Dėl išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo atribojimo Baltijos jūroje“ preambulėje šalys deklaruoja vadovavimąsi tarptautine jūros erdvių atribojimo praktika, pabrėžė teisingo sprendimo siekį ir be kitų nuostatų nurodė rėmimąsi 1991 m. liepos 29 d. Lietuvos ir RTFSR Sutartimi dėl tarpvalstybinių santykių pagrindų²⁹⁰ ir Susitarimu dėl bendradarbiavimo ekonominėje ir socialinėje-kultūrinėje RTFSR Kaliningrado srities raidoje, pagal kuriuos nuo 1991 m. Lietuvos – Rusijos valstybės siena egzistavo *de facto* pagal buvusią administracinę liniją tarp LTSR ir RTRSR Kaliningrado srities. Be to, šalys sutartyje numatė, kad jei išskirtinę ekonominę zoną ar kontinentinį šelfą atribojanti linija kirstų naftos ir/ar dujų telkinį, šalys sieks kilusius klausimus spręsti susitarimais. Apibrėžusi jūros erdvių ribas (žr. Priedus Nr. 5 ir Nr. 2), sutartis taip pat numatė, kad trijų šalių – Lietuvos, Rusijos ir Švedijos – jūros erdvių sankirtos taško tiksli vieta turi būti nustatyta atskiru susitarimu. Pažymėtina, kad Susitarimas dėl Lietuvos, Rusijos ir Švedijos išskirtinių ekonominių zonų ir kontinentinio šelfo ribų sankirtos

²⁸⁸ 1997 m. spalio 24 d. Lietuvos Respublikos ir Rusijos Federacijos sutartis „Dėl išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo atribojimo Baltijos jūroje“ // Valstybės žinios, 1999, Nr. 100-2892.

²⁸⁹ 1997 m. spalio 24 d. Lietuvos Respublikos ir Rusijos Federacijos sutartis „Dėl Lietuvos ir Rusijos valstybės sienos“ // Valstybės žinios, 1999, 100-2891.

²⁹⁰ 1991 m. liepos 29 d. Sutartis tarp Rusijos Tarybų Federacinės Socialistinės Respublikos ir Lietuvos Respublikos „Dėl tarpvalstybinių santykių pagrindų“ [interaktyvus]. Prieiga per internetą:

<http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_1?p_id=97613&p_query=&p_tr2=>

Baltijos jūroje jau pasirašytas 2005 m. lapkričio 30 d. (nors dar neratifiktuotas), ir Lietuva pirmoji iš Sovietų Sąjungos okupacijoje buvusių valstybių juridiškai įteisino sausumos ir jūros sieną ir ekonominės zonos bei kontinentinio šelfo Baltijos jūroje ribas su Rusijos Federacija²⁹¹.

3.3.2 Lietuvos jūros erdvių delimitavimas su Latvijos Respublika

Latvijos Respublika – antroji greta Lietuvos esanti kaimyninė valstybė, su kuria reikėjo atriboti teritorinę jūrą, išskirtinę ekonominę zoną bei kontinentinį šelfą. Iš pirmo žvilgsnio Lietuvos sienos jūroje su Latvija delimitavimas neatrodo, kad sukeltų praktinių sunkumų: delimitavimui reikšmingos teritorijos parantė yra tiesi ir nė vienoje sienos jūroje pusėje nėra salų²⁹². Tačiau derybos dėl jūros erdvių delimitavimo tarp Lietuvos ir Latvijos susilaukė išskirtinio dėmesio tarpvalstybiniame lygmenyje, visuomenėje, spaudoje. Jose šalys nevengė nei emocinių vertinimų, nei aštrių teiginių dėl atsakomųjų priemonių ar Tarptautinio Teisingumo Teismo ar arbitražo pasitelkimo, Lietuvos atstovai vadino kitą derybų šalį nelengvu derybų partneriu, o Latvijos atstovai tvirtino, kad su lietuviais susitarti neįmanoma²⁹³.

Vykdydama 1993 m. birželio 29 d. sutartį „Dėl valstybės sienos tarp Lietuvos ir Latvijos Respublikos atstatymo“²⁹⁴, pagal kurią šalys susitarė atstatyti nustatytą iki 1940 m. birželio 15 d. valstybės sieną tarp Lietuvos ir Latvijos, Lietuva 1993 m. rugsėjo mėn. sudarė komisiją valstybės sienai

²⁹¹ „Pasirašytas Lietuvos, Švedijos ir Rusijos susitarimas dėl išskirtinių ekonominių zonų ir kontinentinio šelfo ribų sankirtos Baltijos jūroje nustatymo“ [interaktyvus]. 2005 m. lapkričio 30 d. LR užsienio reikalų ministerijos naujienos. Prieiga per internetą: <<http://www.urm.lt/index.php?-1321074537>>

²⁹² Elferink Oude A.G. *The Law on Maritime Boundary Delimitation: a Case Study of the Russian Federation*. Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, the Netherlands, 1994. P. 190.

²⁹³ Pugačiauskas V. *Komunikacinių veiksnių įtaka užsienio politikai: spaudos poveikis Lietuvos ir Latvijos deryboms dėl jūros sienos* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.geocities.com/CapitolHill/3594/lup.html>>

²⁹⁴ 1993 m. birželio 23 d. Lietuvos Respublikos ir Latvijos Respublikos sutartis „Dėl valstybės sienos atstatymo“ // *Valstybės žinios*, 1995, Nr. 100-2229.

atstatyti (redemarkuoti)²⁹⁵. Valstybinė komisija Lietuvos Respublikos valstybės sienai delimituoti ir demarkuoti bei ekonominei zonai Baltijos jūroje nustatyti derėjosi dėl sienos jūroje su Latvija ir darbą baigė 2000 metais.

Kaip įprasta, iš pradžių reikėjo susitarti dėl normų ir principų, kuriais vadovausis derybų šalys. Lietuvos ir Latvijos derybų metu nė viena iš šalių dar nebuvo Jūrų teisės konvencijos dalyvė²⁹⁶, ir nors anksčiau minėta Seimo rezoliucija Lietuvai buvo rekomenduota remtis 1982 m. Konvencija ir derybose su Latvija, ir abiejų valstybių siekis prie jos prisijungti abejonių nekėlė, aiškaus šaltinio, kuriuo abi šalys privalėtų remtis, nebuvimas tuo metu tik suteikė dar vieną pagrindą skirtingiems vertinimams, įsitikinimams ir pozicijoms. Kadangi anksčiau niekada nebuvo nustatytų jūros erdvių ribos tarp šių valstybių, valstybės sutarė pradėti derybas jūros erdvių delimitavimą grindžiant *tabula rasa* principu, taip pat aptarė, kad derybos vyks remiantis visuotinai pripažintais tarptautinės teisės principais bei normomis, Jūrų teisės konvencija, tarp valstybių galiojančiomis tarptautinėmis sutartimis²⁹⁷ ir valstybių praktika. Išskirtinę ekonominę zoną ir kontinentinį šelfą šalys sutarė

²⁹⁵ 1993 m. rugsėjo 3 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas „Dėl komisijos valstybės sienai tarp Lietuvos Respublikos ir Latvijos Respublikos atstatyti sudarymo“ // Valstybės žinios, 1993, Nr. 44-899.

²⁹⁶ Status of the United Nations Convention on the Law of the Sea, Agreement relating to the Implementation of Part XI of the Convention and of the Agreement for the Implementation of the Provisions of the Convention relating to the Conservation and Management of Straddling Fish stocks and Highly Migratory Fish Stocks (Jungtinių Tautų vandenyno reikalų ir jūrų teisės skyriaus interneto svetainėje pateikiama informacija apie 1982 m. Jūrų teisės konvenciją, susijusias sutartis ir jų dalyves) [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_agreements.htm>

²⁹⁷ Turima omenyje 1993 m. Latvijos ir Lietuvos sutartis „Dėl valstybės sienos atstatymo“ (Biržų sutartis), kuri pakeitė 1921 m. gegužės 14 d. Latvijos ir Lietuvos sutartį pavadinimu „Konvencija nustatyti sienoms tarp Lietuvos ir Latvijos vietose ir sutvarkyti pasienio gyventojų teisėms ir sienos perkirstojo nekilnojamojo turto padėčiai“ (taip pat 1930 m. birželio 30 d. Deklaraciją tarp Lietuvos ir Latvijos dėl galutinio sienos nustatymo). Pagal 1993 m. sutartį susitarta atstatyti iki 1940 m. birželio 15 d. nustatytą sieną, remiantis ankstesnėmis minėtomis sutartimis, tačiau sutarties 8 straipsnis skelbė, kad valstybių siena jūra nustatyta atskira sutartimi. / 1996 m. gegužės 6 d. raštas „Dėl Lietuvos-Latvijos derybų“ // Dokumentų byla Nr. 55 „Derybų su Baltarusija dėl valstybės sienos delimitavimo ir demarkavimo bei su Latvija dėl mišrios komisijos valstybės sienai atstatyti sudarymo ir Baltijos jūros akvatorijų delimitavimo dokumentai“ (1996 m.) // LR užsienio reikalų ministerijos archyvas.

delimituoti viena linija. Be to, numatė laikinų susitarimų galimybę ir sutarė dėti visas pastangas siekiant sutarimo²⁹⁸.

Pagal valstybių geografines aplinkybes lygių atstumų linija turėtų eiti maždaug statmenai pakrantei delimitavimui reikšmingoje zonoje²⁹⁹. Tačiau derybose viskas nebuvo taip aišku ir paprasta. Panašiai kaip ir derybose su Rusijos Federacija, derybose su Latvija buvo iškilusi jos atstovų įgaliojimų problema, dėl kurios derybos užtruko, nors Lietuva siekė jas spartinti, vykdavo neoficialūs susitikimai. 1994 m. pagaliau tinkamai patvirtinus Latvijos delegaciją, derybos atsinaujino, tačiau kompromiso buvo ieškota ilgai.

Daugiausia šalių buvo diskutuota dėl pakrančių konfigūracijos įtakos delimitavimo linijai: reikėjo sutarti, kaip traktuojamas krantas. Lietuva negalėjo sutikti su Latvijos nuostata, kad Kuršių Nerija prilygintina salai-uolai, netinkamai gyventi žmonėms ar vykdyti savarankišką ekonominę veiklą ir dėl to ji negali turėti savarankiškos ekonominės zonos. Šventoji yra jūrų uostas, ir jos molo labiausiai nutolęs į jūrą taškas turi būti įskaitytas į kranto liniją bei įtrauktas į valstybės sienos linijos jūroje nustatymo pagal minimalius lygius atstumus skaičiavimus, tačiau Latvija nenorėjo laikytis nuostatos, kad uosto įrenginiai turi būti įskaityti į kranto liniją.

Viename iš susitikimų Latvijoje abiejų valstybių ministrai pirmininkai buvo palankiai Lietuvai nutarę, kad teritorinės jūros delimitavimo riba gali būti nustatyta pagal sausumos sienos kryptį ir tęstusi 3, 6 ar 12 jūrmylių, o nustačius konkretų tašką Baltijos jūroje, linija pakryptų pagal geografinę paralelę ir nusitęstų iki Švedijos ekonominės zonos, tačiau Latvija vėliau susitarimo nepaisė. Šalių delegacijos galiausiai sutarė, kad 12 jūrmylių pločio teritorinės jūros riba bus nustatyta vadovaujantis lygių atstumų metodu, tačiau pozicijos labiausiai išsiskyrė dėl ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo ribų

²⁹⁸ Protocol of the meeting between the Delegations of the Republic of Lithuania and the Republic of Latvia on delimitation of maritime boundary // Dokumentų byla Nr. 55 „Derybų su Baltarusija dėl valstybės sienos delimitavimo ir demarkavimo bei su Latvija dėl mišrios komisijos valstybės sienai atstatyti sudarymo ir Baltijos jūros akvatorijų delimitavimo dokumentai“ (1996 m.) // LR užsienio reikalų ministerijos archyvas.

²⁹⁹ Elferink Oude A.G. The Law on Maritime Boundary Delimitation: a Case Study of the Russian Federation. Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, the Netherlands, 1994. P. 190.

nustatymo. Toliau šalys bandė susitarti dėl kranto taškų geografinių koordinačių, buvo patvirtintos dviejų teritorinės jūros taškų koordinatės (kranto linijos ir 12 jūrmylių nuo jo), tačiau derybos strigo.

Derybų šalys laikėsi skirtingų pozicijų: Latvijos pozicijos esmė buvo nustatyti jūros erdvių ribas kaip sausumos sienos tęsinį iki ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo su Lenkija, o Lietuva pateikė kelis galimus jūros ribų nustatymo variantus – sieną brėžti nuo atitinkamo išorinio teritorinės jūros taško toliau panaudojant geografinių paralelių kryptį, kas atitinka generalizuotą kranto liniją, arba kryptį projektuojant statmenai Baltijos jūros abiejų šalių krantų uždromajai, kuri remiasi į labiausiai į Baltijos jūrą nutolusius geografinius objektus, arba generalizuojant laužtines linijas, nustatytas lygių atstumų metodu.

Pažymėtina, kad atsižvelgdama į Lietuvos pakrantės įlinkimą, kaip specialią geografinę aplinkybę, reikšmingą delimitavimui, Lietuva laikė Baltijos jūros pakrantę svarbiausiu ir objektyviausiu veiksniu atibojant jūros erdves su Latvija, todėl ypatingai svarbu buvo sutarti dėl bendros kranto krypties linijos, jos matematinio apskaičiavimo. Ši linija faktiškai atitinka meridiano kryptį, tęsiasi nuo Akmens rago (Latvijoje) iki Lietuvos-Rusijos sausumos sienos taško Baltijos jūros krante. Bendros kranto krypties linija yra pagrįstas tiek neužgožimo principas, tiek natūralaus kontinentinio šelfo pratęsimo į jūrą (frontalinio atspindžio) principas (principai patvirtinti Šiaurės jūros kontinentinio šelfo byloje)³⁰⁰. Lietuvos delegacija pagrįstai manė, kad krantas už paskutinio Lietuvos teritorijos sausumos taško Kuršių Nerijoje ir krantas už Akmens rago Latvijoje įtakoja delimitaciją taip, kaip nurodė Tarptautinis Teisingumo Teismas Šiaurės jūros byloje, pripažindamas, kad dažnai delimitacijos tarp dviejų valstybių praktikoje atsižvelgiama į trečiosios

³⁰⁰ Lietuvos delegacijos teiginių planas // Dokumentų byla Nr. 56 „Pažymos valstybės sienos su Latvija, Lenkija, Rusija ir bendrais valstybės sienos delimitavimo ir demarkavimo komisijos veiklos klausimais dokumentai // LR užsienio reikalų ministerijos archyvas.

valstybės krantą (taigi reikia atsižvelgti į Latvijos krantą iki Oviši iškyšulio ir iškyšulio Taran kryptimi)³⁰¹.

Derybų eigoje išryškėjus, kad Latvija nebesilaiko pirminio derybų plano, Lietuva atkreipė dėmesį į faktiškai egzistuojančią Baltijos jūros delimitacijos sistemą, pripažįstamą Baltijos regiono valstybių. Tai atitinka tarptautinę teisę ir tarptautinės jūrų delimitacijos praktiką bei Europos saugumo ir bendradarbiavimo organizacijos principus. Taigi Lietuva atkreipė dėmesį, kad akvatorijoje, kurios pakrantėse yra Lietuvos, Latvijos, Švedijos ir Rusijos teritorijos, išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo linija yra generalizuoto šių valstybių kranto atspindys ir negali būti ginčijama vadovaujantis politiniais motyvais. Pripažįstant *de facto* Lietuvai, Švedijai ir Rusijai priklausančią išskirtinės ekonominės zonos ir šelfo liniją ir žinant, kad ji išvesta generalizavus priešingus krantus ir nustatčius generalizuotų krantų vidurkinę liniją, reikia rasti trumpiausią atstumą tarp valstybių sienų taško krante ir išorinės išskirtinės ekonominės zonos ribos. Taigi Lietuva siūlė remiantis Jūrų teisės konvencijos nuostatomis nuo Baltijos jūros vakarinio taško projektuoti trumpiausią liniją į Švedijos išskirtinės ekonominės zonos ribą³⁰².

Didelę sumaištį į Latvijos-Lietuvos derybų eigą įnešė 1995 m. valstybių vadovų pasirašytas vadinamasis Maišiagalos memorandumas. Tuometiniai Latvijos ir Lietuvos Prezidentai netoli Maišiagalos neaiškiomis susitikimo aplinkybėmis pasirašė dokumentą, kuriame aptarė, kaip dvi valstybės pasidalins kontinentinį šelfą Baltijos jūroje su galimais naftos ištekiais³⁰³.

³⁰¹ Lietuvos pozicija dėl Baltijos jūros delimitacijos tarp Lietuvos ir Latvijos // Dokumentų byla Nr. 56 „Pažymos valstybės sienos su Latvija, Lenkija, Rusija ir bendrais valstybės sienos delimitavimo ir demarkavimo komisijos veiklos klausimais dokumentai // LR užsienio reikalų ministerijos archyvas.

³⁰² „STATUS QUO“ // Dokumentų byla Nr. 55 „Derybų su Baltarusija dėl valstybės sienos delimitavimo ir demarkavimo bei su Latvija dėl mišrios komisijos valstybės sienai atstatyti sudarymo ir Baltijos jūros akvatorijų delimitavimo dokumentai“ (1996 m.) // LR užsienio reikalų ministerijos archyvas.

³⁰³ Gentvilas E. Sienas griauananti sutartis arba Kuklus Šengeno kaimelis [interaktyvus]. 2007 m. lapkričio 30 d. „Vakarų ekspresas“. Prieiga per internetą: <<http://www.ve.lt/?data=2007-11-30&rub=1065924810&id=1196364283>>; Pugačiauskas V. Komunikacinių veiksmų įtaka užsienio politikai: spaudos poveikis Lietuvos ir Latvijos deryboms dėl jūros sienos [interaktyvus] Prieiga per internetą: <<http://www.geocities.com/CapitolHill/3594/lup.html>>

Susitarimas sukėlė daug diskusijų abiejose šalyse, todėl aukščiausi Lietuvos valstybės atstovai nutarė išaiškinti padėtį ir nuraminti karštas diskusijas. Tuometinis Lietuvos Prezidentas A. Brazauskas, pasisakydamas Seime, priminė, kad neoficialūs susitikimai tarp valstybės vadovų yra normalus reiškinys. Dėl memorandumo jis paaiškino, kad tai nėra juridinis dokumentas, įpareigojantis šalis, o labiau pareiškimo formos, kaip gairės. Prezidentas paaiškino, kad pagal susitarimą su Latvijos puse, šis dokumentas nebus skelbiamas, tačiau apibūdino jo turinį (paaiškino, kad memorandume pripažintas principas, kuriuo derybų delegacijos nustatė teritorinės jūros sienas; ekonominei zonai nustatyti rekomenduojama tam tikra paralelė ir jos susikirtimo taškas su Švedijos ekonomine zona, kuri gali tarnauti kaip orientyras delegacijų diskusijose; aptarta, kad abi šalys neatlikinės ginčytinoje zonoje veiksmų, susijusių su galimų naftingų struktūrų žvalgyba)³⁰⁴.

Derybų delegacijos sugaišo daug laiko aiškindamos tarpusavyje šio akto teisinį statusą ir pasekmes. Po ilgų ir sunkių diskusijų ir teorinių ekskursų derybos buvo pradėtos nelaikant šio susitarimo įpareigojančiu ir juo nesiremiant. Vis tik šis atvejis suformavo tam tikrą precedentą praturtindamas tarptautinę delimitavimo, o taip pat ir tarptautinių sutarčių, praktiką savo naujumu ir sprendimo būdu.

Derybų medžiaga parodo, kad apie 1996 metus išryškėjo nekorektiškas Latvijos elgesys, įskaitant Latvijos derybų delegacijos atstovo pareiškimus, publikacijas Latvijos spaudoje, kuriose buvo pateikiama tendencinga informacija (daugiausia pabrėžiant pasiektų susitarimų nenaudingumą Latvijai), sukėlusias diskusijas ir nepasitenkinimą Latvijos visuomenėje ir pan. Derybų medžiaga atskleidžia, kad Latvija nubrėžė jūras atskiriančią liniją pagal tarptautinėje teisėje nesutinkamą ir niekuo nepagrįstą metodą, tarsi sukurtą specialiai tam, kad linija eitų žemiau naftos telkinio E-24, skaičiavimus atliko su sąmoningomis klaidomis, visai siekė jį sau priskirti sąmoningai

³⁰⁴ Prezidento A. Brazausko kalba, pasakyta Seime 1995 m. gegužės 30 d. // Dokumentų byla Nr. 33 „Susirašinėjimo su LR institucijomis bei įstaigomis valstybės sienos apsaugos klausimais dokumentai“ (1995 m.) // LR užsienio reikalų ministerijos archyvas.

iškraipydama tarptautinėje praktikoje siūlomas rekomendacijas³⁰⁵. Visa tai leidžia manyti, kad Latvija rėmėsi politiniais ir ekonominiais argumentais. Tuo tarpu Lietuvos pozicija, siūlymai ir argumentai akivaizdžiai buvo grindžiami tarptautine delimitavimo teise ir praktika, Lietuvos derybininkai elgėsi korektiškai, vengė išankstinių nuomonių ar nusistatymo, siekė išlaikyti savitarpio supratimo ir geranoriškumo dvasią, laikėsi lanksčios derybinės pozicijos, siekdami kompromiso darė nuolaidų³⁰⁶, tačiau negalėjo nereaguoti į Latvijos atstovų veiksmus. 1995 m. lapkričio 8 d. LR užsienio reikalų ministerija Lietuvos poziciją pakartojo pateikdama notą Latvijos Respublikos užsienio reikalų ministerijai. Konstatuodamas, kad Latvijos Respublikos vienašališki veiksmai pažeidžia Lietuvos Respublikos nacionalinius interesus ir pažymėdamas minėtoje notoje išdėstyta Lietuvos Respublikos poziciją, 1996 m. lapkričio 13 d. LR Prezidentas dekretu³⁰⁷ patvirtino iki tol pasiektas delimitavimo derybų nuostatas jas apibendrindamas³⁰⁸.

Galiausiai 1998 m. Rygos susitikimo metu iš esmės baigtas derinti sutarties dėl delimitacijos tekstas, gegužės mėnesį susitikime nustatytos paskutinio sausumos sienos taško ir kai kurių kitų taškų koordinatės, sutartas linijos brėžimo metodas. Vis tik skirtingas geografinių taškų traktavimas toliau kėlė nesutarimų. Dėl nepalankios kranto konfigūracijos Lietuva, kaip ir derybose su Rusija, siūlė sienos linijas teritorinėje jūroje praveisti geografinių paralelių kryptimi, o Latvijos delegacija – kaip sausumos sienos tęsinį

³⁰⁵ Pažyma // Dokumentų byla Nr. 56 „Pažymos valstybės sienos su Latvija, Lenkija, Rusija ir bendrais valstybės sienos delimitavimo ir demarkavimo komisijos veiklos klausimais dokumentai“ // LR užsienio reikalų ministerijos archyvas.

³⁰⁶ Pagal Jūrų teisės konvenciją lygių atstumų principas taikomas nuo bazinės linijos, kuri projektuojama nuo labiausiai išsikišusių į jūrą taškų. Latvija pasiūlė jas brėžti kas 8 km, neatsižvelgiant į charakteringus kranto taškus. Lietuva, nenorėdama vilkinti derybų, sutiko su šia nuostata / Pažyma // Dokumentų byla Nr. 56 „Pažymos valstybės sienos su Latvija, Lenkija, Rusija ir bendrais valstybės sienos delimitavimo ir demarkavimo komisijos veiklos klausimais dokumentai“ // LR užsienio reikalų ministerijos archyvas.

³⁰⁷ 1996 m. lapkričio 13 d. LR Prezidento dekretas „Dėl Lietuvos Respublikos teritorinės jūros, išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo Baltijos jūroje šiaurinės ribos“ Nr. 1102 // Valstybės žinios, 1996, Nr. 112-2537.

³⁰⁸ Dekrete apibrėžta šiaurinė Lietuvos jūros erdvių riba Baltijos jūroje ir paskelbta, kad „Lietuvos Respublika nėra saistoma jokiais savo rekomendacijomis ar pasiūlymais, anksčiau išreikštais bet kokia forma – žodžiu ar raštu, derybose su Latvijos Respublika dėl teritorinės jūros, išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo Baltijos jūroje delimitavimo“.

(principu, kad jūros sienos kryptis gali būti nustatyta naudojant lygių atstumų liniją, kurios kiekvienas taškas yra vienodai nutolęs nuo artimiausių kranto taškų, t.y. statmuo kranto linijai). Lietuva toliau ypatingas aplinkybes grindė jūros kranto linijos lokaliai įgaubta forma, Lietuvos tradiciniais žvejybos rajonais, kaimyninių valstybių teritorijos dydžiais, jūros krantų perimetro ilgiais ir kitais ypatumais, geografiniais veiksniais, atkreipė dėmesį ir į tai, kad delimitavimas pagal paralelę atitinka abiejų valstybių generalizuotą kranto liniją ir draugiškų kaimyninių valstybių interesus, apibendrinant – teisingumo principo reikalavimu, kad pakrantės valstybė nebūtų „užgožta“ dėl jai geografiškai nepalankaus kranto išsidėstymo. Latvija, iš dalies pasiekusi sau palankų sprendimą dėl lygių minimalių atstumų metodo taikymo delimituojant teritorinę jūrą, siekė juo vadovautis ir delimituojant išskirtinę ekonominę zoną. Tačiau Lietuva nesutiko dėl jau išvardintų priežasčių ir, pasitelkdama reikšmingas tarptautinės delimitavimo teisės ir praktikos normas ir aktualius Tarptautinio Teisingumo Teismo precedentus, apgynė savo poziciją.

Po septynerių derybų metų 1999 m. liepos 9 d. buvo pasirašyta sutartis „Dėl teritorinės jūros, išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo atribojimo Baltijos jūroje“³⁰⁹. Teritorinės jūros atribotos tiesia linija, jungiančia atitinkamus taškus, kurių koordinatės nustatytos sutartyje, t.y. pagal lygių minimalių atstumų metodą. Kontinentinis šelfas ir išskirtinė ekonominė zona atribotos tiesia linija, dviejų šimtų septyniasdešimties laipsnių azimutu besitęsiančia nuo apibrėžto taško iki trečiosios valstybės išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo ribos (žr. Priedus Nr. 5 ir Nr. 2). Taigi Lietuva užsitikrino sąlytį su Švedijos ekonomine zona ir išsaugojo išteklių rajonus. Taškas, kuriame susikerta Švedijos Karalystės, Latvijos Respublikos ir Lietuvos Respublikos išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentiniai šelfai turės būti nustatytas šių trijų valstybių sutartimi.

Vis tik turbūt didžiausias Latvijos – Lietuvos ypatumas arba netikėtumas yra tai, kad iki šiol sutartis dėl jūros sienos iki šiol neratifikuota

³⁰⁹ 1999 m. liepos 9 d. Lietuvos Respublikos ir Latvijos Respublikos sutartis „Dėl teritorinės jūros, išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo atribojimo Baltijos jūroje“ // Valstybės žinios, 1999, Nr. 100-2893.

Latvijoje. 1999 m. rugsėjo 30 d. Latvijos Parlamentas pirmuoju skaitymu pritarė pateiktam įstatymo projektui dėl Lietuvos – Latvijos jūros sienos sutarties ratifikavimo. Tada tikėtasi, kad sutartis turėtų būti ratifikuota trečiuoju skaitymu, tačiau iki šiol ji vis dar neratifikuota. Latvijos parlamentarai, pasisakę prieš ratifikavimą, daugiausia nurodė prarastus žuvininkystės ir naftos išteklių plotus³¹⁰. Didžiulis nepasitenkinimas ir protesto akcijos kilo Latvijos žvejų tarpe, kurie piktinosi „tradicinių ir istorinių“ Latvijos žvejybos plotų atitekimu Lietuvai.

Lietuvos valstybės vadovams ne kartą tenka priminti kaimynams apie šią problemą. Prezidentas V. Adamkus, priėmęs į Lietuvą 2008 m. vasario mėn. atvykusį Latvijos Ministrą Pirmininką I. Godmanį, atkreipė dėmesį, kad „jūros sienos klausimu jam tenka kalbėti jau su trečiu Latvijos vadovu“³¹¹. Tuomet Ministras Pirmininkas G. Kirkilas 2008 m. birželio mėn. taip pat dar kartą paaikškino paprastą Lietuvos poziciją: Latvija turi ratifikuoti sutartį, kaip tai padarė Lietuva, o tada Lietuva pasirengusi tartis dėl ekonominio bendradarbiavimo ekonominėje zonoje ir kontinentiniame šelfe, – susitarimų, kurių nebuvimą latviai nurodo kaip kliūtį ratifikavimui³¹².

Latvijos Ministras Pirmininkas Lietuvos Ministrui Pirmininkui A. Brazauskui dar 2003 m. atsiuntė laišką, kuriame siūlė „nepaisant nebaigtų darbų“ pradėti ruošti Ekonominio bendradarbiavimo Baltijos jūros išskirtinėje ekonominėje zonoje ir kontinentiniame šelfe sutartį³¹³. Taigi Latvija

³¹⁰ Balsavimo rezultatų dėl Lietuvos ir Latvijos jūros sienos ratifikavimo *Saeimoje*, įvykusio 1999 m. rugsėjo 30 d. atmintinė // Byla Nr. 83 „Susirašinėjimo su LR institucijomis, Lietuvos ir Latvijos įstaigomis, LR ambasadomis JAV bei Lietuvos valstybės sienos su Latvija demarkavimo ir ekonominės zonos bei kontinentinio šelfo atribojimo klausimais dokumentai“ // LR užsienio reikalų ministerijos archyvas.

³¹¹ „V. Adamkus priminė Latvijos premjerui jūros sienos klausimą“ [interaktyvus]. 2008 m. vasario 8 d. „vtv.lt“ užsienio politikos naujienos. Prieiga per internetą: <<http://www.vtv.lt/naujienos/uzsienio-politika/v.-adamkus-primine-latvijos-premjerui-juros-sienos-kla-2.html>>

³¹² „G. Kirkilas: Lietuvos ir Latvijos jūros sienos klausimas pernelyg politizuotas“ [interaktyvus]. 2008 m. birželio 4 d. Interneto dienraštis „Bernardinai.lt“. Prieiga per internetą: <<http://www.bernardinai.lt/index.php?url=articles/79899>>

³¹³ 2003 m. sausio 27 d. raštas „Dėl Latvijos siūlomos sutarties tarp Lietuvos ir Latvijos dėl ekonominio bendradarbiavimo Baltijos jūros išskirtinėje ekonominėje zonoje ir kontinentiniame šelfe“ // Byla Nr.147 „Susirašinėjimo su Lietuvos Respublikos institucijomis ir įstaigomis, Lietuvos Respublikos ambasada Latvijoje Lietuvos ir Latvijos valstybės sienos

pirmiausiai siūlo parengti sutartį dėl ekonominės veiklos, o tik paskui spręsti ratifikavimo klausimą. Manytina, kad susitarimu ji tikisi tam tikros „kompensacijos“ už esą prarastus žvejybos plotus, galima sakyti, kaip ratifikavimo sąlygos. Tačiau tokia pozicija nėra logiška, nes Jūrų teisės konvencija nurodo, kad norėdama eksploatuoti sienos linijoje esančius išteklius, valstybė gali tai daryti tik pasiekus abipusį susitarimą su kaimynine valstybe. Be to, Latvijos – Lietuvos sutartyje (4 straipsnyje) yra sąlyga dėl telkinių vientisumo principo. Kaip ir Rusijos atveju, Latvija ir Lietuva taip pat numatė, kad abipus teritorinės jūros ar kontinentinio šelfo ribos išsidėsčiusių mineralinių išteklių eksploatavimas bus vykdomas šalių susitarimais, be to, skirtingai nei sutartyje su Rusija, numatyta, kad mineralinių išteklių sąvoka bus vartojama pačia bendriausia, plačiausia ir išsamiausia prasme, apimant ne tik naftą, dujas, bet ir visus kitus ant žemės ar jos gelmėse esančius negyvuosius išteklius.

Primintina, kad ratifikavimas yra aptariamą sutarties įsigaliojimo sąlyga: sutartis turi būti ratifikuota ir įsigalios nuo apsikeitimo ratifikavimo raštais dienos. Tai yra veiksmas, kuriuo valstybė tarptautiniu mastu išreiškia sutikimą laikyti sutartį įpareigojančia³¹⁴. Ratifikavimas turi skirtingą aspektą vidaus teisės ir tarptautinės teisės prasme. Vidaus teisės prasme ratifikavimas reiškia, kad atitinkamas kompetentingas valdžios organas priima teisės aktą dėl sutarties ratifikavimo taip valstybės vardu išreikšdamas tarptautinės sutarties patvirtinimą aukščiausiu lygiu. Pagal valstybėje nustatytą tvarką toks teisės aktas oficialiai paskelbiamas, registruojamas nacionaliniame tarptautinių sutarčių registre, nors tai neįtakoja sutarties teisinės galios tarptautinės teisės prasme. Tarptautinės teisės prasme ratifikavimas reiškia, kad nacionalinis teisės aktas dėl ratifikavimo deponuojamas atitinkamame tarptautinių sutarčių registre (depozitare) ir paskelbiamas, ir nuo tada valstybė gali remtis sutartimi

delimitavimo ir demarkavimo bei ekonominės zonos Baltijos jūroje klausimais dokumentai (2003 m.) // LR užsienio reikalų ministerijos archyvas.

³¹⁴ 1969 m. Vienos konvencijos dėl sutarčių teisės (Valstybės žinios, 2001, Nr. 4-96) 14 straipsnis.

ir kitų valstybių atžvilgiu ar toje tarptautinėje organizacijoje, jei sutartis priimama jos „rėmuose“.

Šiuo konkrečiu dvišalės Latvijos-Lietuvos sutarties atžvilgiu pažymėtina, kad valstybės aiškiai susitarė ir nustatė (6 straipsnyje), kad Sutartis turi būti ratifikuota ir įsigalios nuo pasikeitimo ratifikaciniais raštais. Taigi kol Sutartis Latvijoje neratifikuota, valstybės ja negali remtis santykiuose su kitomis valstybėmis, todėl, kaip bus nagrinėjama kitame poskyryje, tai kliudo Lietuvos jūros erdvių atribojimui su Švedija. Kita vertus, nors ratifikavimas iš dalies yra valstybės vidaus klausimas, neratifikavimas nekvestionuoja sutarties sudarymo fakto, o tarptautinės sutarčių teisės principai įpareigoja valstybes laikytis sutarčių ir susitarimų ir veikti „gera valia“ (lot. *bona fide*). Be to, jei valstybė yra pasirašiusi sutartį, kuri turi būti ratifikuota, iki jos įsigaliojimo ji privalo susilaikyti nuo veiksmų, kurie pažeistų sutarties objektą ar tikslą³¹⁵.

3.3.3 Lietuvos jūros erdvių atribojimas su Švedijos Karalyste

Švedijos Karalystė yra trečioji valstybė, su kuria Lietuvai tenka spręsti jūros erdvių atribojimo klausimus, tačiau ji yra ne gretima, kaip Rusija ir Latvija, o priešais esanti Baltijos jūros pakrantės valstybė (žr. Priedą Nr. 2). Baltijos jūros dalis tarp Lietuvos ir Švedijos pakankamai plati abiem šalims turėti tradicinio pločio (12 jūrmylių) teritorines jūras, tad kalbėti apie jų atribojimą šiuo atveju netenka.

Pirmąkart apie jūros erdvių delimitavimą šalys užsiminė 1992 m. gruodžio mėn. susitikime dėl žvejybos susitarimo, kurio tikslas buvo tokio susitarimo pasirašymas ir sutarimas dėl apsikeitimo žvejybos kvotomis. Kol Lietuva neturėjo apibrėžtos savo ekonominės zonos ar žvejybos zonos, reikėjo rasti išeitį, kaip žvejoti, kaip valstybių žvejams bendradarbiauti vienoje jūroje. Lietuvos atstovas Švedijos šaliai paaiškino, kad tradiciškai susiklosčiusiais žvejybos plotais Lietuva nevadina visos „pilkosios zonos“ (buvusios

³¹⁵ 1969 m. Vienos konvencijos dėl sutarčių teisės 18 straipsnis.

ginčijamos Baltijos jūros akvatorijos tarp Švedijos ir Sovietų Sąjungos) – turima omeny tik šios zonos „Lietuvos dalis“³¹⁶. Švedijos pozicijos ypatumas buvo tai, kad ji Lietuvą laikė Sovietų Sąjungos teisių perėmėja ir pasirašyti sutartis dėl žvejybos, o taip pat ir dėl šalių ekonominių zonų nustatymo sutiko tik Lietuvai denonsavus Švedijos turėtuosius susitarimus su Sovietų Sąjunga: 1977 m. gruodžio 22 d. Susitarimą dėl žvejybos³¹⁷ (reglamentuotas žvejybos ginčytinoje akvatorijoje režimas), 1988 m. sausio 13 d. Susitarimą dėl tarptautinių žvejybos santykių buvusiojoje ginčytinoje Baltijos jūros zonoje (pavadintą Susitarimu dėl jūros zonų Baltijos jūroje delimitavimo principų³¹⁸, kuriame sutarta padalijimo principas – Švedijai priklauso 75% ir Sovietų Sąjungai 25% teritorijos, apibrėžta valstybių zonų jūroje atribojimo linija, numatyta ateities derybos dėl kvotų) ir 1988 m. balandžio 18 d. Susitarimą dėl kontinentinio šelfo ir Švedijos žvejybos zonos bei Sovietų Sąjungos ekonominės zonos Baltijos jūroje delimitavimo³¹⁹. Pilkąją zoną švedai vertino kaip išspręstą problemą, istorinį faktą³²⁰. Šalys bent sutarė dėl to, kad žvejybos ir jūros erdvių atribojimo klausimai bus sprendžiami atskirai.

³¹⁶ Lietuvos Respublikos ir Švedijos Karalystės delegacijų derybų dėl žvejybos susitarimo, įvykusių vasario 17-18 d. Žemės ūkio ministerijos Žuvų pramonės departamente PRO MEMORIA // Dokumentų byla Nr. 1. „LR ir Švedijos Karalystės delegacijų konsultacijų dėl bendradarbiavimo po Lietuvos nepriklausomybės atgavimo dokumentai“ (1991 m.) // LR užsienio reikalų ministerijos archyvas.

³¹⁷ Šis 1977 m. gruodžio 22 d. susitarimas ir toliau nurodomas šalių 1988 m. balandžio 18 d. susitarimas vėliau buvo pakeisti 1992 m. gruodžio 11 d. Švedijos ir Rusijos Federacijos susitarimu dėl žvejybos (9 straipsnio 1 dalis) [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://untreaty.un.org/unts/60001_120000/30/35/00059702.pdf>

³¹⁸ Agreement on Principles for the Delimitation of the Sea Areas in the Baltic Sea between the Kingdom of Sweden and Union of Soviet Socialist Republics, 1988 [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/SWE-RUS1988DS.PDF>>

³¹⁹ Agreement between the Government of the Kingdom of Sweden and the Government of the Union of Soviet Socialist Republics on the Delimitation of the Continental Shelf and of the Swedish Fishery Zone and the Soviet Economic Zone in the Baltic Sea, 1988 [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=08000002800c2373>>

³²⁰ Lietuvos Respublikos ir Švedijos Karalystės Susitarimo dėl žvejybos IX straipsnio problema // Dokumentų byla Nr. 17 „Pažymos dėl derybų eigos valstybės sienos su Latvija ir Rusija klausimais, Lietuvos Respublikos ir Švedijos Karalystės tarpusavio susitarimų žvejybos klausimais dokumentai“ (1993 m.) // LR užsienio reikalų ministerijos archyvas.

Pažymėtina, kad kaip pirmajame susitikime dėl žvejybos, taip ir vėlesniuose susitikimuose jau dėl jūros erdvių atribojimo Lietuvai daugybę kartų teko derybų šaliai išaiškinti, kad Lietuvos Respublika yra suvereni nepriklausomybę atkūrusi valstybė ir nėra Sovietų Sąjungos teisių perėmėja, todėl reikia sudaryti atskirus susitarimus, o ne denonsuoti Švedijos ir Sovietų Sąjungos sutartis, kurios Lietuvai yra negaliojančios ir jos visiškai neįpareigoja. Juos denonsavusi Lietuva faktiškai pripažintų jų galiojimą Lietuvai. Lietuvos Respublika savo nepriklausomybę atkūrė remdamasi su valstybės identitetu susijusiu valstybės tęstinumu, tačiau „valstybės tęstinumo ir identiteto taisyklių taikymas buvo apribotas, kad atitiktų realiai egzistuojančius visuomeninius santykius“³²¹. Lietuvos Respublikos nepriklausomybės atkūrimo pripažinimas buvo ne naujos valstybės, o šalies naujos vyriausybės pripažinimas. Pabrėžtina, kad pagal 1940 m. galiojusią tarptautinę teisę Sovietų Sąjungos veiksmai Lietuvos atžvilgiu kvalifikuotini kaip agresija prieš Lietuvą, o Lietuvos sutikimas su ultimatumu neturėjo jokios teisinės reikšmės, nes buvo išgautas prievarta³²².

Viename iš susitikimų Lietuvos atstovas, priminęs, kad Sovietų Sąjungos susitarimai Lietuvai negalioja, nes ji nėra jos teisių ir pareigų perėmėja, pagrįstai pabrėžė, kad Lietuva nesiruošia kurti precedento šioje srityje. Tuo tarpu Švedija kategoriškai nesutiko su tokia Lietuvos pozicija ir vienareikšmiškai laikėsi pozicijos, kad neketina atsisakyti labai ilgose ir sunkiose derybose pasiektų susitarimų su Sovietų Sąjunga, kurie dabar turi galioti Lietuvai. Pavyzdžiui, Švedijos ambasadorius Lietuvoje tvirtino, kad Lietuva paveldėjo Sovietų Sąjungos delimitaciją, nebuvo tikras, ar išvis reikalinga sutartis dėl ekonominių zonų delimitavimo, pabrėžęs, kad švedai ilgai derėjosi su „sovietais“, kadangi pastarieji buvo didelė ir galinga šalis, ir

³²¹ Žalimas D. Lietuvos Respublikos nepriklausomybės atkūrimas: pagrindiniai klausimai pagal tarptautinę teisę. Vilnius, Rosma, 1997. P. 99.

³²² Žalimas D. Sovietinė agresija prieš Lietuvą 1940 metais: nepagrįsti mėginimai ją pateisinti tarptautinės teisės požiūriu // Jurisprudencija, Vilnius, 2003, Nr. 46(38).

pareiškė, kad dabartinės Baltijos valstybės yra mažos šalys, „kurioms nevertėtų labai sukomplikuoti savo gyvenimo“³²³.

Kituose susitikimuose Lietuva laikėsi pozicijos, kad bet kokias akvatorijas, priklausančias vienos ar kitos valstybės jurisdikcijai, reikia apibrėžti valstybių sutartimi. Lietuva turėjo ir turi savo istoriškai susiklosčiusius žvejybos plotus Baltijos jūroje. Lietuvos žvejybos plotus galima apibrėžti tik nustatius Lietuvos ekonominę zoną. Derybų su Švedija Lietuva negali pradėti tol, kol nebus delimitavusi savo valstybės sienų. Todėl Lietuvos atstovai siūlė keletą galimų problemos sprendimo variantų: pasirašyti laikino pobūdžio žvejybos susitarimą remiantis tradiciniais žvejybos plotais arba laikinai apibrėžiant *status quo* atskiru protokolu arba nustatyti ginčytiną žvejybos zoną. Švedija laikėsi pozicijos, kad ekonominės zonos delimitacija nepajudinama, teritoriniai kausimai labai jautrūs, o žvejybos režimas turi būti pakeistas nauju³²⁴.

Galiausiai šalys suderino susitarimo dėl žvejybos klausimų tekstą, Švedijos pateiktas projektas Lietuvai buvo priimtinas, išskyrus IX straipsnio nuostatas dėl susitarimų su Sovietų Sąjunga denonsavimo, todėl jis parafuotas nebuvo³²⁵. Tokio susitarimo poreikio paskui nebeliko Lietuvai tapus ES nare ir tarp valstybių įsigaliojus ES žvejybos režimui.

2005 m. lapkričio 30 d. Vilniuje buvo pasirašytas Lietuvos Respublikos Vyriausybės, Rusijos Federacijos Vyriausybės ir Švedijos Karalystės Vyriausybės susitarimas dėl išskirtinių ekonominių zonų ir kontinentinio šelfo

³²³ Susitikimo su Švedijos ambasadoriumi Lietuvoje p. Lars Magnuson, įvykusio 1993 m. gegužės 10 d. 15 val. LR užsienio reikalų ministerijos Šiaurės Europos šalių skyriuje, PRO MEMORIA // Dokumentų byla Nr. 1. „Lietuvos Respublikos ir Švedijos Karalystės delegacijų konsultacijų dėl bendradarbiavimo po Lietuvos nepriklausomybės atgavimo dokumentai“ (1991 m.) // LR užsienio reikalų ministerijos archyvas.

³²⁴ Darbo susitikimų su Švedijos Užsienio reikalų ministerijos delegacija dėl žvejybos susitarimo, vykusių LR užsienio reikalų ministerijos Kolegijų salėje 1993 m. birželio 21-23 d., PRO MEMORIA // Dokumentų byla Nr. 1. „Lietuvos Respublikos ir Švedijos Karalystės delegacijų konsultacijų dėl bendradarbiavimo po Lietuvos nepriklausomybės atgavimo dokumentai“ (1991 m.) // LR užsienio reikalų ministerijos archyvas.

³²⁵ Lietuvos Respublikos ir Švedijos Karalystės susitarimas dėl žvejybos: įvykių raida, problemos, pozicijos // Dokumentų byla Nr. 17 „Pažymos dėl derybų eigos valstybės sienos su Latvija ir Rusija klausimais, Lietuvos Respublikos ir Švedijos Karalystės tarpusavio susitarimų žvejybos klausimais dokumentai“ (1993 m.) // LR užsienio reikalų ministerijos archyvas.

ribų sankirtos Baltijos jūroje³²⁶. Susitarimas dar nėra įsigaliojęs, tačiau LR Seimui 2009 m. kovo mėn. jau pateiktas įstatymo projektas dėl šio susitarimo ratifikavimo³²⁷. Atkreiptinas dėmesys, kad 2009 m. gegužės mėn. Seimas pareiškė, jog minėto trišalio susitarimo 1 straipsnyje nurodytas 1988 m. balandžio 18 d. Švedijos Karalystės Vyriausybės ir Tarybų Socialistinių Respublikų Sąjungos Vyriausybės susitarimas dėl kontinentinio šelfo, taip pat Švedijos žvejybos zonos ir Tarybų Sąjungos ekonominės zonos delimitavimo Lietuvos Respublikai jokių teisinių pasekmių nesukelia³²⁸. Lietuvos Respublika šiuo pareiškimu taip pat išreiškė savo pasirengimą sudaryti su Švedijos Karalyste sutartį dėl išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo delimitavimo (pagal ekonominės zonos ribų koordinates, kurių sąrašą Švedijos Karalystė yra deponavusi Jungtinėse Tautose)³²⁹. Taigi minėtas trišalis susitarimas sudarė prielaidas deryboms su Švedija dėl išskirtinės ekonominės zonos atribojimo. Konsultacijos dėl jūros erdvių atribojimo jau prasidėjo. Derybos turėtų prasidėti tada, kai visos trys šalys atliks visas būtinas procedūras sankirtos susitarimui įsigaliojti.

Tikėtina, kad Lietuvos derybos su Švedija nebus sudėtingos dėl to, kad abi šalys iš esmės pripažįsta jų jūros erdves *de facto* skiriančią ribą. Lietuva derybose su Latvija ir Rusija laikėsi pozicijos, kad siena su Švedija egzistuoja *de facto*, ir nėra pagrindo manyti, kad šią ribą būtų linkusi kvestionuoti Švedija. Tačiau *de jure* Lietuva visiškai nelinkusi pripažinti minėtų Švedijos Karalystės ir Sovietų Sąjungos susitarimų, jų nuostatos neturi jokios įtakos Lietuvos Respublikos ir Švedijos Karalystės ekonominių zonų riboms, kurios bus nustatytos atskira šių dviejų valstybių sutartimi. Galutinį teisinį susitarimo dėl jūros erdvių atribojimo su Švedija įforminimą ir Lietuvos, Latvijos ir

³²⁶ „Pasirašytas Lietuvos, Švedijos ir Rusijos susitarimas dėl išskirtinių ekonominių zonų ir kontinentinio šelfo ribų sankirtos Baltijos jūroje nustatymo“ [interaktyvus]. 2005 m. lapkričio 30 d. Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministerijos naujienos. Prieiga per internetą: <<http://www.urm.lt/index.php?-1321074537>>

³²⁷ Seime pristatytas įstatymo dėl išskirtinių ekonominių zonų ir kontinentinio šelfo ribų sankirtos Baltijos jūroje projektas [interaktyvus]. 2009 m. kovo 19 d. LR užsienio reikalų ministerijos naujienos. Prieiga per internetą: <<http://www.urm.lt/index.php?1419374947>>

³²⁸ LR Seimo 2009 m. gegužės 14 d. pareiškimas // Valstybės žinios, 2009, Nr. 60-2348.

³²⁹ Ten pat.

Švedijos ekonominių zonų sankirtos nustatymą stabdo vis dar Latvijos neratifikuoti jūros erdvių delimitavimo sutartis su Lietuva ir trišalis Lietuvos susitarimas dėl jūros erdvių sankirtos taško su Švedija ir Rusija. Lietuva dar turės sudaryti trišalį susitarimą dėl sienų sankirtos su Švedija ir Latvija.

Taigi nors su priešais esančia Švedijos Karalyste sutarties dėl jūros erdvių atribojimo Lietuva dar neturi, konsultacijų medžiaga leidžia daryti prielaidą, kad faktinis jūros erdvių ribų, nustatytų vadovaujantis 1982 m. Konvencijos nuostatomis, pripažinimas, abiejų šalių buvimas šios Konvencijos dalyvėmis, geografinė padėtis, nereikalaujanti atriboti teritorinių jūrų, derybų praktika ir patirtis turėtų sudaryti gerą pagrindą sėkmingoms deryboms, nežiūrint į tai, kad pradinės konsultacijas apsunkino Švedijos nenoras atsisakyti turėtų sutarčių su Sovietų Sąjunga dėl jūros erdvių ir žvejybos zonų atribojimo. Šiose derybose svarbu rasti sprendimą, užtikrinantį šalių *de facto* pripažįstamos jūros erdvių atribojimo linijos stabilumą ir Lietuvos Respublikos tarptautinio teisinio statuso gerbimą. Dar kartą primintina, kad „Lietuvos Respublika visą okupacijos ir aneksijos laikotarpį išlaikė savo tarptautinį teisinį subjektiškumą ir, susiklosčius palankioms aplinkybėms, galėjo apginti savo pažeistas teises. Tai leido valstybės tęstinumo ir identiteto taisyklės.“³³⁰

³³⁰ Žalimas D. Lietuvos Respublikos nepriklausomybės atkūrimas: pagrindiniai klausimai pagal tarptautinę teisę. Vilnius, Rosma, 1997. P. 156.

IV JŪROS ERDVIŲ REGLAMENTAVIMAS LIETUVOS NACIONALINĖJE TEISĖJE IR TEISINIO REŽIMO ĮGYVENDINIMO PROBLEMOS

4.1 Pakrantės valstybės teisės ir pareigos pagal tarptautinę jūrų teisę ir nacionalinis reglamentavimas

Pirmosiose darbo dalyse apibrėžus atskiras jūros erdves, išnagrinėjus pirminį jūros erdvių režimo klausimą, būtent, nustatymą ir atribojimą su kaimyninėmis valstybėmis pakrantės valstybės jūros erdvių, kuriose galioja pakrantės valstybės suverenitetas ir (ar) jurisdikcija, aptarus tarptautinį reglamentavimą universaliame, regioniniame ir ES lygmenyse, kaip nacionalinio jūros erdvių režimo pagrindą, bei susipažinus su Baltijos jūros erdvių reglamentavimo ypatumais atskirose Baltijos jūros valstybėse, toliau nagrinėtina, koks jūros erdvių reglamentavimas ir tarptautinių įsipareigojimų šioje srityje įgyvendinimas yra Lietuvos teisėje ir kokios pagrindinės jūros erdvių teisinio režimo įgyvendinimo praktikoje problemos.

Jūros erdvių režimo reglamentavimas nacionaliniame lygmenyje didele dalimi remiasi tarptautinės teisės normomis ir principais, todėl jūros erdvių reglamentavimo Lietuvoje analizė iš dalies atliktina tarptautinių pakrantės valstybės įsipareigojimų vykdymo bei jai suteiktų teisių įgyvendinimo aspektu. Teisės ir pareigos, kurios tarptautinėje jūrų teisėje suteikiamos ir nustatomos valstybėms, yra įtvirtintos įvairiuose lygmenyse (tarptautiniame universaliame, regioniniame, Europos Sąjungos), jos kyla iš valstybių buvimo atitinkamų tarptautinių organizacijų (Jungtinių Tautų organizacijos, Helsinkio komisijos, Tarptautinės jūrų organizacijos ir kitų) narėmis, taigi yra sąlygotos įvairių tarptautinio bendradarbiavimo lygmenų ir formų. Priklausomai nuo jų, skiriasi įsipareigojimų pobūdis, apibrėžtumas, net ir privalomumo mastas, teisių pobūdis ir apimtis.

Jūrų teisės konvencijoje nustatytas pakrantės valstybių teises ir pareigas pagal Konvencijos struktūrą ir reglamentavimo pobūdį galima nagrinėti kaip

joms suteikiamas teritorinės jūros, gretutinės zonos, išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo atžvilgiu (Konvencijoje kiekvienos jūros erdvės klausimai reglamentuoti atskirame kiekvienai jūros erdvei skirtame skyriuje). Tačiau vis tik dauguma tokių teisių ir pareigų konkrečių veiklos jūroje sričių atžvilgiu galioja ne vienoje, o keliose jūros erdvėse, tik skiriasi jų apimtis ir pobūdis dėl skirtingos pakrantės valstybės jurisdikcijos ir suverenių teisių apimties atskirose jūros erdvėse. Pagal bendrą taisyklę pakrantės valstybės vykdoma kontrolė jos jūros erdvių ir veiklos jose atžvilgiu mažėja priklausomai nuo atstumo nuo pakrantės³³¹. Atsižvelgiant į jūros erdvių režimo reglamentavimą 1982 m. Konvencijoje, pakrantės valstybės teisių ir pareigų atskirose jūros erdvėse panašumus ir kartu skirtingą jų pobūdį ir apimtį bei veiklos visose jūros erdvėse bendrumus, darbe pasirinkta jūros erdvių režimo klausimus nagrinėti atskiruose poskyriuose aptariant jūros vidaus vandenių režimą; svarbiausius specifinius teritorinės jūros ir gretutinės zonos režimų aspektus; reikšmingiausias „tipinius“ išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo režimo klausimus; ir galiausiai visoms jūros erdvėms bendrus jų režimo klausimus analizuojant kartu (pavyzdžiui, ūkinės veiklos jūroje, gyvųjų išteklių, saugios laivybos ir kt.).

Greta universalios ir pamatinės Jūrų teisės konvencijos tam tikrų veiksmų pakrantės valstybės jų jūros erdvėse reikalauja ar rekomenduoja imtis ir kitos pirmoje dalyje aptartos atskirus jūros erdvių režimo aspektus reglamentuojančios tarptautinės sutartys, pavyzdžiui, dėl saugios laivybos, žmonių ir turto gelbėjimo jūroje ir pan. Tokios, dažniausiai specialiųjų jūrų teisės konvencijų numatytos, valstybių teisės ir pareigos paprastai yra funkcinio pobūdžio, t.y. nustatytos tam tikram tikslui (paskirčiai) ir galioja visose pakrantės valstybės jūros erdvėse, o ne erdvinio, t.y. apibrėžtos konkrečios jūros erdvės ribomis ir susijusios su tos erdvės specifika (pavyzdžiui, gręžimo darbai kontinentiniame šelfe arba taikus plaukimas teritorine jūra). Tačiau, kita vertus, konkreti funkcija ar veiklos sritis gali būti

³³¹ Montserrat Gorina-Ysern. *An International Regime for Marine Scientific Research*. Transnational Publishers, Ardsley, New York, United States of America, 2003. P. 5.

reikšminga tik konkrečioje jūros erdvėje ar tik jai būdinga (pavyzdžiui, persekiojimas karštais pėdsakais aktualus tose jūros erdvėse, kuriose galioja pakrantės valstybės suverenitetas, t.y. jūros vidaus vandenyse ir teritorinėje jūroje, ir suverenios (kontrolės) teisės – gretutinėje zonoje), - taip erdvinis ir funkcinis požiūriai persipina. Galima sakyti, kad tokia erdvinio ir funkcinio požiūrių samplaika iš dalies būdinga ir visam jūros erdvių režimui apskritai.

Pastebėtina, kad tarptautinėse jūrų teisės sutartyse pakrantės valstybėms nustatomi įpareigojimai dažnai yra abstraktaus pobūdžio, apibrėžiami tokiomis formuluotėmis, kaip „imtis visų reikiamų (tinkamų) priemonių“ arba „atlikti visus reikalingus veiksmus“ ir pan., o rečiau sutinkamos konkretnės pareigos daugiausia nurodo būtinų administracinių, teisinių, techninių instrumentų ar priemonių sukūrimą ar nustatymą, taip pat įpareigoja apie juos viešai paskelbti, pranešti kompetentingoms organizacijoms ar institucijoms, deponuoti tam tikrus dokumentus ir pan. ES lygmenyje valstybėms nustatytų konkrečių įpareigojimų jūros erdvių režimo kontekste iš esmės nėra daug, be to, kaip jau žinoma iš antrosios darbo dalies, ES dalyvavimas reglamentuojant jūros erdvių klausimus apskritai yra gana specifinis savo pobūdžiu ir, galima sakyti, apima nedaug tarptautinio jūros erdvių režimo aspektų. Dėl visų šių priežasčių tolesniame poskyryje pagrindinės pakrantės valstybės teisės ir pareigos pagal tarptautinę jūrų teisę yra aptariamos remiantis jas aiškiai ir detalai reglamentuojančia universalia visuotine ir pamatine specialiosioms jūrų teisės sutartims Jūrų teisės konvencija.

4.1.1 Valstybės teisės ir pareigos teritorinės jūros ir gretutinės zonos atžvilgiu

Teritorinės jūros režimas neišvengiamai nulemtas valstybės suvereniteto galiojimo ir jurisdikcijos taikymo šiai jūros erdvei. Gretutinės zonos režimas neatsiejamai susijęs su teritorinės jūros režimu, nes iš esmės yra skirtas pastarąjį užtikrinti, tad šia prasme nėra „savarankiškas“. Dažniausiai manoma, kad šių dviejų jūros erdvių režimo pagrindus reglamentuojanti Jūrų teisės

Konvencijos II dalis sudaro ypatingai gerai išvystytą režimą, kuris nustato pakrantės valstybės įsipareigojimus ir teises šių erdvių atžvilgiu ir pakrantės valstybės jurisdikcijos apimties ribas³³².

Jūrų teisės konvencija (2 straipsnis), apibrėždama *teritorinę jūrą*, pabrėžia valstybės suverenitetą, kuris teritorinei jūrai taikomas, kaip sausumos teritorijai ar vidaus vandenims. Suvereniteto, kaip visiško valstybės teisinio, politinio ir kitokio savarankiškumo, galiojimas teritorinei jūrai sustiprina šios jūros erdvės tinkamo režimo nustatymo poreikį ir pabrėžia didesnę valstybės veiksmų jos atžvilgiu laisvę, palyginus su kitomis jūros erdvėmis. Visiško suvereniteto taikymas teritorinei jūrai ir valstybės teritorijos statusas, kuriam ji prilygsta, lemia ribotą tarptautinių įsipareigojimų šios jūros erdvės atžvilgiu apimtį: tarptautinė bendrija čia turi mažiau galių nustatyti privalomus standartus ar kitaip įtakoti valstybės reglamentavimą šios zonos atžvilgiu. Užsienio valstybių ar piliečių veikla teritorinėje jūroje galima tik sutikus ar kontroliuojant pakrantės valstybei³³³. Pakrantės valstybė turi teisę nustatyti tokį teritorinės jūros režimą, kuris atitinka jos politinius, ekonominius ir gynybinius interesus³³⁴. Vis tik valstybės šiuo požiūriu nėra visiškai laisvos: suverenitetas teritorinėje jūroje įgyvendinamas pagal Jūrų teisės konvenciją ir kitas tarptautinės teisės normas (Konvencijos 2 straipsnio 3 dalis). Kaip ir suverenitetas sausumoje, suverenitetas teritorinėje jūroje apima oro erdvę virš teritorinės jūros, taip pat teritorinės jūros dugną ir jos gelmes (Konvencijos 2 straipsnio 2 dalis).

Vienas iš pagrindinių teritorinės jūros režimo aspektų yra taikaus plaukimo teisė, kuria naudojasi visų valstybių, tiek turinčių, tiek neturinčių priėjimo prie jūros, laivai (Jūrų teisės konvencijos 17 straipsnis), ir kurią užtikrinti savo teritorinėje jūroje šioms valstybėms pakrantės valstybė turi pareigą (Konvencijos 24 straipsnis). Taikaus plaukimo teisė iš dalies gali būti vertinama kaip pakrantės valstybės suvereniteto ir jurisdikcijos ribojimas: nors

³³² Elferink Oude A. G. *Stability and Change in the Law of the Sea: the Role of the LOS Convention*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, the Netherlands, 2005. P. 146.

³³³ Katuoka S. *Tarptautinė jūrų teisė*. Vilnius, Eugrimas, 1997. P. 52-53.

³³⁴ Ten pat. P. 47.

pagal bendrą taisyklę preziumuojama, kad pakrantės valstybės legitimus interesas egzistuoja erdvėse, kuriose ji įgyvendina suverenitetą. Jūrų teisės konvencija parodo, kad netgi teritorinėje jūroje taikaus plaukimo režimas apriboja pakrantės valstybės jurisdikciją³³⁵. Tačiau labiau pagrįsta būtų teigti, jog taikaus plaukimo režimas siekia suderinti skirtingus interesus – kylančius iš pakrantės valstybės suvereniteto teritorinės jūros atžvilgiu su kitų tarptautinės bendrijos narių teisėtais interesais. Atitinkamai, Jūrų teisės konvencijoje (17 straipsnyje) nustatyta taikaus plaukimo teisė turi būti suderinta su poreikiu, kad užsienio laivai laikytųsi pakrantės valstybės pagal tarptautinę teisę priimtų įstatymų ir kitų teisės aktų³³⁶. Be to, paminėtina, kad, pavyzdžiui, taikaus skridimo virš teritorinės jūros teisės nėra.

Pakrantės valstybės pareigos taikaus plaukimo atžvilgiu reiškia netrukdytį jam (išskyrus toliau aptariamas Konvencijoje numatytas išimtis), draudimą nustatyti reikalavimus, kurie praktiškai reikštų taikaus plaukimo teisės atėmimą ar apribojimą, taip pat draudimą formaliai ar faktiškai diskriminuoti kurios nors valstybės laivus ar laivus, vežančius krovinius į kitą valstybę, iš jos arba jos vardu. Pakrantės valstybė privalo tinkamu būdu paskelbti apie bet kokį jai žinomą pavojų savo teritorinėje jūroje. Taip pat paminėtinas draudimas pakrantės valstybei rinti rinkliavas vien taikaus plaukimo pagrindu, tai leistina tik už konkrečias suteiktas paslaugas (Konvencijos 26 straipsnis).

Nustatant, ar plaukimas (jis apibrėžiamas Konvencijos 18 straipsnyje) yra taikus (taikus plaukimas reglamentuotas 19 straipsnyje), esminiu išlieka plaukimo tikslas. Pagrindiniai taikaus plaukimo reikalavimai arba sąlygos yra tai, kad jis nekeltų grėsmės pakrantės valstybės taikai, tvarkai ir saugumui, o prezumpcijos, kada tokia grėsmė kyla, Konvencijoje taip pat išvardintos (Konvencijos 19 straipsnio 2 dalis). Šios prezumpcijos apima atvejus, daugiausia susijusius su grėsme pakrantės valstybės saugumo interesams, o

³³⁵ Molenaar E. J. Coastal State Jurisdiction over Vessel Source Pollution. Kluwer Law International, Hague, the Netherlands, 1998. P. 520.

³³⁶ Franckx E. Vessel-source Pollution and Coastal State Jurisdiction, Kluwer Law International, Hague, the Netherlands, 2001. P. 86.

taip pat aplinkos apsaugai, ištekliams ir pan. Manytina, kad sąvoka „taika“ turėtų būti suprantama bendrame tarptautinės teisės kontekste, „saugumas“ – tarptautinės ir nacionalinės teisės, o „tvarka“ bendriausia prasme yra įvardijama pakrantės valstybės įstatymais nustatytos valstybės ir visuomenės gyvenimo normos, taisyklės, principai. Pridurtina, kad teritorinėje jūroje povandeniniai laivai ir kitos povandeninės transporto priemonės turi plaukti jūros paviršiumi ir iškelti savo vėliavą (Konvencijos 20 straipsnis).

Plaukimui nesant taikiam, pakrantės valstybėms suteikiamos tam tikros apsaugos teisės, skirtos užkirsti kelią pakrantės valstybės įstatymų ir kitų teisės aktų pažeidimams ir užtikrinti saugumą; jos apima taikaus plaukimo teise besinaudojančio laivo sustabdymą (Konvencijos 25 straipsnis). Jei karo laivas nesilaiko pakrantės valstybės įstatymų ir kitų teisės aktų dėl plaukimo teritorine jūra, ignoruoja jam nustatytus reikalavimus, vienintelė pakrantės valstybės galima taikyti priemonė – pareikalauti, kad toks laivas nedelsdamas paliktų teritorinę jūrą (Konvencijos 30 straipsnis)³³⁷.

Pareiga įrodyti, jog plaukimas nėra taikus, tenka pakrantės valstybei. Pastebėtina, kad dažniau užsienio laivų plaukimas tiesiog pažeidžia pakrantės valstybės nustatytus reikalavimus, tačiau neprilygsta netaikiam. Manytina, kad abiem atvejais veiksmai, kurių imamasi, turi įveikti pagrįstumo testą, kuris *inter alia* reikalauja atsižvelgti į bendruosius principus, tokius kaip būtinumą ir proporcingumą³³⁸. Kai kurios valstybės³³⁹ savo įstatymuose net numačiusios, kad plaukimui nesant aiškiai taikiam, laivas gali būti neįleidžiamas į teritorinę jūrą arba pašalinamas iš jos. Reikėtų sutikti, kad jei laivas pažeidžia pakrantės valstybės įstatymus ir kitus teisės aktus, tačiau tai neprilygsta netaikiam plaukimui, pakrantės valstybė turi teisę imtis įstatymų laikymosi užtikrinimo priemonių vadovaudamasi Konvencijos 24 straipsnio 1 dalies, 27 straipsnio ir

³³⁷ Pakrantės valstybės reikalavimų nesilaikančio karo laivo vėliavos valstybės atsakomybė už pakrantės valstybės patirtus nuostolius ar žalą reglamentuota Konvencijos 31 straipsnyje.

³³⁸ Franckx E. *Vessel-source Pollution and Coastal State Jurisdiction*, Kluwer Law International, Hague, the Netherlands, 2001. P. 88.

³³⁹ Pavyzdžiui, Danijos Karalystė, Rusijos Federacija.

220 straipsnio 2 dalies³⁴⁰ nuostatomis³⁴¹, neįskaitant pašalinimo iš teritorinės jūros, kuris vis tik turėtų būti pateisinamas tik esant savo esme (tikslu) netaikiam plaukimui, o ne vien formaliam kurios nors pakrantės valstybės nustatytos normos pažeidimui.

Pagrindinis pakrantės valstybių teisės teritorinėje jūroje nacionalinės teisės bazės atžvilgiu įtvirtinantis Jūrų teisės konvencijos straipsnis yra 21 straipsnis („Pakrantės valstybės įstatymai ir kiti teisės aktai, susiję su taikiu plaukimu“), kuriame numatyta, kad laikydamosi Konvencijos nuostatų ir kitų tarptautinės teisės aktų, susijusių su taikiu plaukimu, pakrantės valstybė gali priimti su taikiu plaukimu teritorine jūra susijusius įstatymus ir kitus teisės aktus visose išvardintose srityse ar kai kuriose iš jų: navigacijos saugumo ir jūrų eismo reguliavimo; navigacijos priemonių ir įrenginių bei kitų įrenginių ar įrengimų apsaugos; kabelių ir vamzdynų apsaugos; gyvųjų jūros išteklių išsaugojimo; pakrantės valstybės žuvininkystės įstatymų ir kitų teisės aktų pažeidimo prevencijos; pakrantės valstybės aplinkos išsaugojimo ir jos teršimo prevencijos, sumažinimo ir kontrolės; jūrų mokslinių tyrinėjimų ir hidrografinių stebėjimų; pakrantės valstybės muitų, mokesčių, imigracijos ar sanitarijos įstatymų ir kitų teisės aktų pažeidimo prevencijos. Šis straipsnis susijęs su kituose Konvencijos straipsniuose nustatytais pakrantės valstybės teisėmis ir pareigomis kitose jos jūros erdvėse arba kitaip – kitais jūros erdvių režimo klausimais (išteklių saugojimo ir valdymo, jūrų mokslinių tyrinėjimų ir pan.). Pavyzdžiui, pakrantės valstybės gali priimti įstatymus ir kitus teisės aktus, skirtus išvengti, sumažinti ir kontroliuoti jūros aplinkos teršimą iš užsienio laivų, įskaitant ir jo taikaus plaukimo metu. Aptariamame straipsnyje nurodyti su navigacija susiję klausimai yra skirti apsaugoti pasaulio jūrų

³⁴⁰ Konvencijos 220 straipsnio 2 dalis: „Kai yra pakankamas pagrindas manyti, kad laivas, plaukdamas valstybės teritorine jūra, pažeidė tos valstybės įstatymus ir kitus teisės aktus, priimtus pagal šią Konvenciją, ar taikytinas tarptautines normas ir standartus, skirtus išvengti, sumažinti ir kontroliuoti jūros aplinkos teršimą iš laivų, minėta valstybė, nepažeisdama atitinkamų II dalies 3 skyriaus nuostatų taikymo, gali atlikti su pažeidimu susijusio laivo fizinę apžiūrą ir, jei pakanka įrodymų, iškelti bylą, įskaitant ir laivo sulaikymą, pagal savo įstatymus ir atsižvelgiant į 7 skyriaus nuostatas.“

³⁴¹ Franckx E. *Vessel-source Pollution and Coastal State Jurisdiction*. Kluwer Law International, Hague, the Netherlands, 2001. P. 129.

navigacijos integralumą³⁴². Pagal šį straipsnį valstybės gali priimti įstatymus, taikytinus visiems laivams teritorinėje jūroje, kurie numatyti privalomus laikytis laivybos kelius, jūrų koridorius ir eismo atskyrimo schemas, reikalautų pranešti apie įplaukimą į teritorinę jūrą ir buvimo vietą vėliau plaukimo metu ir pan.³⁴³, tačiau negali nustatyti, pavyzdžiui, reikalavimų dėl laivo konstrukcijos ar įrangos, kurie būtų griežtesni, nei nustatyti 1973 m. Tarptautinėje konvencijoje dėl taršos iš laivų prevencijos³⁴⁴.

Teritorinės jūros režimui taip pat aktualios ir šios veiklos jūroje sritys: kabelių ir vamzdynų tiesimas ir dirbtinių salų, statinių bei įrenginių statymas. Tačiau šiais klausimais abstrakčios Konvencijos nuostatos tik netiesiogiai leidžia suprasti, kad pakrantės valstybės turi tokias teises teritorinėje jūroje, taip šiuos klausimus palikdamos išimtinai pakrantės valstybėms, o išsamiai šios ūkinės veiklos sritys Konvencijoje reglamentuojamos kitų jūros erdvių, būtent, išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo atžvilgiu, todėl toliau darbe bus aptartos prie visoms jūros erdvėms bendrų klausimų. Teritorinės jūros atžvilgiu Konvencijos 79 straipsnis tik nurodo, kad jokia Konvencijos IV dalies „Kontinentinis šelfas“ nuostata neriboja pakrantės valstybės teisės nustatyti kabelių ar vamzdynų klojimo jos teritorijoje ar teritorinėje jūroje sąlygų, taip pat neriboja jos jurisdikcijos kabeliams ar vamzdynams, paklotiems arba naudojamiems tyrinėjant kontinentinį šelfą arba eksploatuojant jo gamtos turtus, taip pat eksploatuojant dirbtines salas, įrenginius ir statinius, priklausančius jos jurisdikcijai.

Jūrų teisės konvencija taip pat numato pakrantės valstybės išimtinę teisę reglamentuoti, duoti leidimą ir vykdyti jūrų mokslinius tyrinėjimus jos teritorinėje jūroje (245 straipsnis), Konvencija apskritai laikoma pirmuoju sisteminiu sutartiniu jūrų mokslinių tyrinėjimų vykdymo režimu tarptautinėje

³⁴² Nandan S. N., Rosenne S. United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982: A Commentary. Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, the Netherlands. P. 201.

³⁴³ Abecassis D. W. Oil Pollution from Ships: International, United Kingdom and United States law and practice. Stevens&Sons, London, United Kingdom, 1985. P. 88.

³⁴⁴ Nandan S. N., Rosenne S. United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982: A Commentary. Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, the Netherlands, 1993. P. 190.

jūrų teisėje³⁴⁵. Konvencijos nuostatos patvirtina išimtinę pakrantės valstybės jurisdikciją jos teritorinėje jūroje vykdomiems jūrų moksliniams tyrinėjimams: jie gali būti vykdomi tik esant aiškiam pakrantės valstybės sutikimui ir pagal jos nustatytas sąlygas. Jūrų moksliniai tyrinėjimai teritorinėje jūroje gali būti vykdomi tik taikiems tikslams, gerbiant pakrantės valstybės suverenitetą ir jurisdikciją. Tad iš esmės pakrantės valstybė teritorinėje jūroje gali savo nuožiūra uždrausti kitoms valstybėms vykdyti jūrų mokslinius tyrinėjimus; arba leidusi jų atlikimą, gali nustatyti sąlygas, kurias laiko tinkamomis; ir galiausiai, jei tokie tyrinėjimai vykdomi be pakrantės valstybės sutikimo ar kitaip, nepaklūstant pakrantės valstybės jurisdikcijai, pakrantės valstybė turi teisę visa apimtimi įgyvendinti savo jurisdikciją³⁴⁶.

Taigi galiausiai trumpai paminėtini Konvencijoje reglamentuoti jurisdikcijos teritorinės jūros atžvilgiu klausimai, neišvengiamai susiję su šios jūros erdvės režimo užtikrinimu. Konvencija (27 straipsnyje) draudžia pakrantės valstybei vykdyti baudžiamąją jurisdikciją teritorine jūra plaukiančiame užsienio laive, siekiant sulaikyti asmenį arba atlikti tyrimą dėl nusikaltimo, padaryto laive jam plaukiant, išskyrus nustatytus atvejus, daugiausia susijusius su pakrantės valstybės saugumu³⁴⁷. Tačiau pakrantės valstybė turi teisę imtis jos įstatymuose nustatytų priemonių, siekiant sulaikyti asmenį arba atlikti tyrimą užsienio laive, kuris plaukia teritorine jūra palikęs vidaus vandenį. Pakrantės valstybė neturėtų (Konvencijos tekste anglų kalba vartojama sąvoka *should not*) stabdyti užsienio laivo, plaukiančio teritorine jūra, ar nurodyti jam keisti kursą tam, kad pasinaudotų civiline jurisdikcija tame laive esančio asmens atžvilgiu; taip pat negali taikyti laivo arešto dėl

³⁴⁵ Montserrat Gorina-Ysern. *An International Regime for Marine Scientific Research*. Transnational Publishers, Ardsley, New York, United States of America, 2003. P. 5.

³⁴⁶ Fitzmaurice M. *International Legal Problems of the Environmental Protection of the Baltic Sea*. Martinus Nijhoff, Dordrecht, the Netherlands, 1992. P. 105.

³⁴⁷ Kai nusikaltimo pasekmės susijusios su pakrantės valstybe; nusikaltimas trikdė valstybės viešąją tvarką arba teritorinės jūros režimą (angl. *good order*); laivo kapitonas arba valstybės, su kurios vėliava plaukioja laivas, diplomatas ar konsulinis pareigūnas prašo vietos valdžios institucijų pagalbos arba tokios priemonės yra būtinos siekiant užkirsti kelią neteisėtai prekybai narkotinėmis ar psichotropinėmis medžiagomis.

iškeltos civilinės bylos ar imtis kitų vykdomųjų veiksmų, išskyrus nustatytus atvejus (Konvencijos 28 straipsnis).

Dėl *jūros vidaus vandenų* statuso ir režimo Jūrų teisės konvencijoje yra tik dvi nuostatos: 2 straipsnis, patvirtinantis pakrantės valstybės suverenitetą šiems vandenims, ir 8 straipsnis, numatantis taikaus plaukimo per teritorinę jūrą teisę, kurie tapo vidaus vandenimis dėl tiesiųjų bazinių linijų nustatymo pagal 7 straipsnį, o anksčiau tokiais nebuvo laikomi³⁴⁸.

Gretutinės zonos režimas iš esmės tarnauja teritorinės jūros režimo užtikrinimui. Gretutinėje zonoje 1982 m. Konvencija numato keletą pakrantės valstybėms suteikiamų teisių (Konvencijos II dalies 4 skyrius), kurios susijusios su teisėmis teritorinėje jūroje. Taigi gretutinėje zonoje valstybės gali vykdyti kontrolės funkcijas, reikalingas siekiant užkirsti kelią muitų, mokesčių, imigracijos ar sanitarinių įstatymų ir kitų teisės aktų pažeidimams jos teritorijoje ar teritorinėje jūroje bei nubausti už ten padarytus jų pažeidimus (Konvencijos 33 straipsnis). Gretutinė zona turi atvirosios jūros požymių, todėl nepriklauso nei pakrantės, nei kitos valstybės suverenitetui; tačiau pakrantės valstybė gretutinėje zonoje gali įgyvendinti kontrolę, reikalingą užkirsti kelią minėtiems pažeidimams ir nubausti už juos³⁴⁹. Pastebėtina, kad pakrantės valstybės kontrolės teisės egzistuoja nepriklausomai nuo jos teisių pagal 303 straipsnį³⁵⁰, kuris įtvirtina visų valstybių pareigą saugoti archeologinės ar istorinės vertės objektus, rastus jūroje ir numato bendradarbiavimą šiuo tikslu. Paminėtina, kad ištobulėjusios tokių objektų iškėlimo galimybės iki 24 jūrmylių zonoje ir narkotinių medžiagų gabenimo jūra problema nurodomos tarp pagrindinių valstybių gretutinių zonų nustatymo priežasčių³⁵¹.

³⁴⁸ Soons Alfred H. A. *Marine Scientific Research and the Law of the Sea*. Kluwer Law and Taxation Publishers, Deventer, the Netherlands, 1982. P. 141.

³⁴⁹ Abecassis D. W. *Oil Pollution from Ships: International, United Kingdom and United States law and practice*. Stevens&Sons, London, United Kingdom, 1985. P. 89-90.

³⁵⁰ Nandan S. N., Rosenne S. *United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982: A Commentary*. Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, the Netherlands. P. 275.

³⁵¹ Ten pat.

4.1.2 Valstybės teisės ir pareigos išskirtinėje ekonominėje zonoje ir kontinentiniame šelfe

Nors kontinentinio šelfo ir išskirtinės ekonominės zonos plotas dažniausiai sutampa³⁵² ir šiuo aspektu tai iš esmės ta pati jūros zona, tik kalbame skirtingus jūros lygmenis, t.y. vandenį ir jūros dugną bei jo gelmes, jų susiformavimo istorija skirtinga. Kontinentinio šelfo režimas buvo sukurtas daugiausia gamtos išteklių jūros gelse eksploatavimui, o išskirtinė ekonominė zona – gyvųjų išteklių. Povandeninių išteklių eksploatavimas pagal skirtingus kontinentinio šelfo ir išskirtinės ekonominės zonos režimus iš dalies kelia problemų. Šių jūros erdvių klausimų reglamentavimas 1982 m. Konvencijoje, nors įtvirtintas atskirai, kartais persipina, ypačingai tų pačių jūros dugno ir gelmių išteklių eksploatavimo atžvilgiu. Todėl pavyzdžiui, neatsitiktinai keliamas klausimas, ar nebuvo taip, kad 56 straipsnio 3 dalis³⁵³ turi būti aiškinama, kaip reiškianti, kad išskirtinės ekonominės zonos režimas iš principo inkorporuoja visą kontinentinio šelfo režimą³⁵⁴.

Aptariamų jūros erdvių reglamentavime Konvencijoje dominuoja sąvokos pakrantės valstybės „jurisdikcija“, „išimtinė jurisdikcija“, „suverenios teisės“, „teisės“ ir „pareigos“. Išskirtinėje ekonominėje zonoje valstybės jurisdikcija remiasi kvazi-teritoriniu (angl. *quasi-territorial*) principu³⁵⁵. Čia pakrantės valstybė turi „suverenias teises specialioms tikslams, tačiau neturi suvereniteto, kurį būtų galima palyginti su tuo, kokį ji turi savo teritorijoje ar teritorinėje jūroje;

³⁵² Išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo plotas nesutapti gali, pavyzdžiui, kai valstybė nėra nustačiusi išskirtinės ekonominės zonos, tačiau jai priklauso 200 jūrmylių kontinentinis šelfas, arba šelfo riba dėl jo geologinių ir geomorfologinių savybių yra už 200 jūrmylių išskirtinės ekonominės zonos ribų (tačiau šelfo išorinė linija negali viršyti 350 jūrmylių ribos, skaičiuojant nuo bazinių linijų, nuo kurių matuojamas teritorinės jūros plotis). Taigi kartais tam tikra jūros zona (skirtingais jūros lygmenimis) gali priklausyti vienos valstybės kontinentiniam šelfui ir patekti į kitos valstybės išskirtinę ekonominę zoną.

³⁵³ Konvencijos 56 straipsnio 3 dalis nurodo, kad 56 straipsnyje įtvirtintomis teisėmis, susijusiomis su jūros dugnu ir jo gelse, naudojamosi vadovaujantis VI dalimi „Kontinentinis šelfas“.

³⁵⁴ Oda S. *Fifty Years of the Law of the Sea*. Kluwer Law International, Hague, the Netherlands, 2003. P. 587.

³⁵⁵ Molenaar E. J. *Coastal State Jurisdiction over Vessel Source Pollution*. Kluwer Law International, Hague, the Netherlands, 1998. P. 521.

greičiau ji turi – Konvencijos nuostatų apimtyje – suverenias teises, susijusias su ištekliais ir jurisdikcija, statinių, jūrų mokslinių tyrinėjimų ir jūros aplinkos apsaugos atžvilgiu. Suteikdama šias teises, Konvencija taip pat nustato pakrantės valstybėms tam tikras atsakomybes ir pareigas³⁵⁶. Taigi valstybės teisės jos išskirtinėje ekonominėje zonoje ir kontinentiniame šelfe iš esmės yra funkcinio pobūdžio: jų tikslas ir veiklos sritis, su kuria jos susiję, yra aiškiai apibrėžti; nors jų apimtis yra platesnė, nei žvejybos zonose³⁵⁷.

Jūrų teisės konvencijos V dalyje, skirtoje *išskirtinei ekonominei zonai* (56 straipsnyje), įtvirtintos pakrantės valstybei suteikiamos suverenios teisės tyrinėti ir eksploatuoti, saugoti ir valdyti gyvuosius išteklius ir negyvuosius gamtos turtus bei kitaip tyrinėti ir eksploatuoti išskirtinę ekonominę zoną (pavyzdžiui, gaminti energiją vandens, srovių ir vėjo pagalba). Įgyvendindama šias teises, pakrantės valstybė gali imtis priemonių, įskaitant laivo apžiūrą, patikrinimą, areštą ir teisminį tyrimą, kurios yra būtinos užtikrinti, kad būtų laikomasi įstatymų ir kitų teisės aktų, kuriuos ji priėmė vadovaudamasi šia Konvencija (73 straipsnis). Paminėtina, kad įgyvendindamos suverenią teisę eksploatuoti savo gamtos turtus, pakrantės valstybės privalo vadovautis savo aplinkos apsaugos politika ir pareiga saugoti ir išsaugoti jūros aplinką (Konvencijos 193 straipsnis).

Išskirtinėje ekonominėje zonoje pakrantės valstybė turi išimtinę teisę statyti dirbtines salas, įrenginius ir statinius, leisti ir reglamentuoti jų statybą, naudojimą ir eksploatavimą (Konvencijos 60 straipsnio 1 dalis). Pakrantės valstybė turi išimtinę jurisdikciją tokiems įrenginiams ir statiniams, įskaitant teisę leisti įstatymus ir kitus teisės aktus muitų, mokesčių, sveikatos, saugumo ir imigracijos srityse (60 straipsnio 2 dalis). Jurisdikcija yra išimtinė ta prasme, kad tik pakrantės valstybė turi teisę nustatyti ir įgyvendinti jos išskirtinėje ekonominėje zonoje priemones, kurių reikia Konvencijoje numatytų teisių

³⁵⁶ Bernaerts A. Bernaerts' Guide to the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea [interaktyvus]. Trafford Publishing, Canada, 2005. Prieiga per internetą: <<http://www.bernaerts-sealaw.com/EEC.doc>>

³⁵⁷ Fitzmaurice M. International Legal Problems of the Environmental Protection of the Baltic Sea. Martinus Nijhoff, Dordrecht, the Netherlands, 1992. P. 86.

įgyvendinimui ir pareigų vykdymui³⁵⁸. Konvencija nustato ir su išvardintomis susijusias pareigas, pavyzdžiui, tinkamai paskelbti apie minėtus statinius, teisę nustatyti apsaugines zonas aplink juos ir reikalavimus tokioms zonoms (Konvencijos 60 straipsnio 3, 4 dalys) ir pan.

Pakrantės valstybė išskirtinėje ekonominėje zonoje turi pareigą nustatyti leistinus gyvųjų išteklių sugavimo kiekius, užtikinti, kad gyvųjų išteklių eksploatavimas nebūtų pernelyg didelis (Konvencijos 61 straipsnis) ir skatinti optimalų gyvųjų išteklių panaudojimą bei nustatyti savo pajėgumus gaudyti gyvuosius išteklius išskirtinėje ekonominėje zonoje (62 straipsnis). Pastebėtina, kad tai vienos iš tų Konvencijos nuostatų, kai joje nevertojamos sąvokos „pareiga“, „privalo“ ar kitaip aiškiai šių veiksmų privalomumas nenurodomas, tačiau šiuo atveju vartojamas žodis „nustato“ ir sisteminis aptariamo klausimo reglamentavimo aiškinimas byloja apie įpareigojamą minėtų nuostatų pobūdį. Be to, Konvencija nurodo pakrantės valstybės įstatymuose ir kituose teisės aktuose nustatytinas išteklių išsaugojimo priemones ir kitą tvarką bei sąlygas ir vardiija, kokie klausimai gali būti reglamentuoti (62 straipsnio 4 dalis). Specialūs įpareigojimai numatyti atskirų gyvųjų išteklių rūšių (migruojančių rūšių, jūros žinduolių, anadrominių rūšių ir kt.) atžvilgiu. Gyvųjų išteklių sritis yra viena iš tų, kurioje Konvencijoje numatyta regioninio bendradarbiavimo galimybė, ir ja Baltijos regiono valstybių buvo pasinaudota.

Apibendrinant pasakytina, kad išskirtinės ekonominės zonos režimo esmę atspindi pakrantės valstybės teisių, pareigų ir jurisdikcijos bei kitų valstybių teisių ir pareigų šioje jūros erdvėje balansas. Konvencija įpareigoja pakrantės valstybes naudojantis savo teisėmis ir vykdant pareigas tinkamai atsižvelgti į kitų valstybių teises ir pareigas ir veikti Konvenciją atitinkančiu būdu (56 straipsnio 2 dalis), o kitas valstybes įpareigoja naudojantis Konvencijoje joms numatytomis teisėmis ir vykdant savo pareigas išskirtinėje ekonominėje zonoje deramai atsižvelgti į pakrantės valstybės teises ir pareigas

³⁵⁸ Nandan S. N., Rosenne S. United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982: A Commentary. Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, the Netherlands, 1993. P. 538.

bei laikytis pagal Konvencijos nuostatas ir kitas tarptautinės teisės normas priimtų įstatymų ir kitų teisės aktų tiek, kiek jie suderinami su atitinkamomis Konvencijos nuostatomis (58 straipsnio 3 dalis). Galima sakyti, kad Jūrų teisės konvencijos 56 ir 58 straipsniai kartu sudaro išskirtinės ekonominės zonos režimo esmę³⁵⁹.

Apibūdinant *kontinentinio šelfo* režimą, pirmiausia pasakytina, kad pakrantės valstybė naudojasi suvereniomis teisėmis į kontinentinį šelfą, kiek tai susiję su jo tyrimu bei gamtos turtų eksploatavimu ir šios teisės yra išimtinės (Konvencijos 77 straipsnis), jų turėjimas nepriklauso nuo faktinio šelfo užėmimo ar valdymo ar pareiškimo dėl tokių teisių. Pakrantės valstybės išimtinė teisė tyrinėti ir naudoti kontinentinį šelfą taip pat apima kai kurias kitas teises ir pareigas, kurios garantuoja šios pagrindinės teisės įgyvendinimą³⁶⁰, pavyzdžiui, teisę aplink statinius įrengti saugumo zonas, pareigą imtis būtinų priemonių apsaugoti jose gyvuosius išteklius ir pan. Jungtinių Tautų Tarptautinės teisės komisija suverenių teisių sąvokos vartojimą aiškino pabrėždama nenorą pakrantės valstybei suteikti suverenitetą kontinentinio šelfo dugno ir jo gelmių atžvilgiu ir įsitikinimą, kad Konvencijoje palikta formuluotė apima visas teises, reikalingas ir susijusias su kontinentinio šelfo gamtinių išteklių tyrimu ir eksploatavimu³⁶¹.

Viena iš pagrindinių veiklos kontinentiniame šelfe sričių yra kabelių ir vamzdynų tiesimas bei įvairių statinių statymas. Teisė tiesti povandeninius kabelius ir vamzdynus kontinentiniame šelfe suteikiama visoms valstybėms, tačiau jų trasai nustatyti reikalingas pakrantės valstybės sutikimas (Konvencijos 79 straipsnis). Pakrantės valstybės išimtinės teisės į dirbtinių salų, įrenginių ir statinių kontinentiniame šelfe statymą, leidimą statyti ir reglamentavimą kontinentiniame šelfe nesiskiria nuo analogiškų teisių išskirtinėje ekonominėje zonoje (Konvencijos 80 straipsnis).

³⁵⁹ Nandan S. N., Rosenne S. United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982: A Commentary. Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, the Netherlands. 1998. P. 556.

³⁶⁰ Katuoka S. Tarptautinė jūrų teisė. Vilnius, Eugrimas, 1997. P. 95.

³⁶¹ Nandan S. N., Rosenne S. United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982: A Commentary. Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, the Netherlands. 1998. P. 541.

Pakrantės valstybė turi išimtinę teisę suteikti leidimą vykdyti bet kokiais tikslais atliekamus jame grėžimo darbus ir juos reglamentuoti (Konvencijos 81 straipsnis). Pažymėtina, kad čia numatyti grėžimo darbai apima ir moksliniais tikslais vykdomą grėžimą.

Pakrantės valstybės savo kontinentiniame šelfe bei išskirtinėje ekonominėje zonoje (kaip ir teritorinėje jūroje) turi teisę reglamentuoti jūrų mokslinius tyrinėjimus, duoti jiems leidimą ir juos vykdyti vadovaujantis Konvencija (246 straipsnis). Pakrantės valstybė turi jurisdikciją, bet ne suverenitetą jūrų mokslinių tyrinėjimų išskirtinėje ekonominėje zonoje atžvilgiu³⁶² bei kontinentinio šelfo atžvilgiu. Pagal bendruosius Konvencijoje įtvirtintus principus visos šalys ir kompetentingos organizacijos turi teisę vykdyti jūrų mokslinius tyrinėjimus pakrantės valstybės jūros erdvėse, atsižvelgdamos į Konvencijos pakrantės valstybei suteikiamas teises ir pareigas. Iš šio principo seka pakrantės valstybės pareiga priimti pagrįstas normas, taisykles ir nustatyti tvarką, kurios skatintų ir lengvintų jūrų mokslinius tyrinėjimus, atliekamus pagal Konvenciją už teritorinės jūros ribų³⁶³.

4.1.3 Nacionalinio reglamentavimo poreikis

Aptartos Jūrų teisės konvencijos (o taip pat ir pirmojoje darbo dalyje apžvelgtų tarptautinių sutarčių) nuostatos, įtvirtindamos principus, įpareigodamos sutarties dalyves, suteikdamos joms teises ar kitokiu būdu tiesiogiai ar netiesiogiai sąlygoja valstybių veiksmų nacionaliniame lygmenyje poreikį: pirmiausia priimti teisės normas vienu ar kitu klausimu, taip pat sukurti administracinių, techninių įgyvendinimo priemonių bazę ir pan. Taigi iš dalies dėl to, kad „vietomis neaiški ir nevienareikšmė Konvencijos [...]

³⁶² Montserrat Gorina-Ysern. *An International Regime for Marine Scientific Research*. Transnational Publishers, Ardsley, New York, United States of America, 2003. P. 6.

³⁶³ Fitzmaurice M. *International Legal Problems of the Environmental Protection of the Baltic Sea*. Martinus Nijhoff, Dordrecht, the Netherlands, 1992. P. 104.

redakcija atspindi sutarimo ir kompromiso procesą, [...] daug detalių palikta valstybėms jų įgyvendinančiuose teisės aktuose³⁶⁴.

Iš apžvelgtų 1982 m. Konvencijos nuostatų matyti, kad nors daugumą teisių Konvencija suteikia pakrantės valstybei tiesiogiai (pavyzdžiui, teisę tyrinėti kontinentinį šelfą ir eksploatuoti jo gamtos turtus ir pan.), tačiau dažnai teisių įgyvendinimą daro priklausomą nuo atitinkamo pakrantės valstybės nacionalinio reglamentavimo buvimo arba kitaip su juo susieja: suteikia teisę, rekomenduoja arba įpareigoja priimti nacionalinės teisės aktus arba net kai tiesiogiai nenurodo nacionalinio reglamentavimo privalomumo, tam tikrų teisių pobūdis ar įgyvendinimas praktikoje apsprendžia tokio reglamentavimo svarbą, sąlygoja būtinumą. Taigi Konvencija besiremiantis nacionalinis reglamentavimas būtinas, viena vertus, dėl to, kad jo nebuvimas galėtų apsunkinti kitų valstybių teisių, kurias Konvencija joms suteikia pakrantės valstybės jūros erdvėse, įgyvendinimą ar net jas pažeisti, kita vertus, nesant nustatytų nacionalinių reikalavimų, labiau nukenčia pačios pakrantės valstybės interesai.

Kaip jau minėta, jūros erdvių režimas remiasi pakrantės ir kitų valstybių teisių ir pareigų balansu, todėl ir reglamentuodamos šio režimo klausimus nacionaliniame lygmenyje, pakrantės valstybės turi siekti atitinkamą pusiausvyrą išlaikyti. Nacionalinis reglamentavimas ir jo įgyvendinimas praktikoje turi užtikrinti ir tinkamą pačios pakrantės valstybės teisių bei pareigų pusiausvyrą, todėl, pavyzdžiui, įgyvendindamos pakrantės valstybėms Konvencijos suteikiamą suverenitetą ir jurisdikciją jų jūros erdvėse, šios valstybės privalo nepažeisti aplinkos apsaugos ir išsaugojimo pareigos. Galima sakyti, kad pakrantės valstybėms jų jūros erdvių atžvilgiu nustatytos pareigos iš esmės remiasi atvirosios jūros laisvėmis³⁶⁵ ir išplaukia iš bendrųjų

³⁶⁴ Abecassis D. W. *Oil Pollution from Ships: International, United Kingdom and United States Law and Practice*. Stevens&Sons, London, United Kingdom, 1985. P. 114.

³⁶⁵ Atvirosios jūros laisvės yra laisvės, kuriomis atvirojoje jūroje, laikydamosi nustatytų sąlygų, naudojasi tiek pakrantės valstybės, tiek valstybės, neturinčios priėjimo prie jūros, būtent, laivybos laisvė, žvejybos laisvė, laisvė kloti povandeninius kabelius ir vamzdynus, skraidymo virš atvirosios jūros laisvė, mokslinių jūros tyrinėjimų laisvė ir laisvė statyti dirbtines salas ir kitus įrenginius.

tarptautinės teisės principų, įskaitant solidarumo, bendradarbiavimo, informavimo, kitų valstybių teisių ir teisėtų interesų apsaugos. Jūrų teisės konvencijos ir kitų jūrų teisės sutarčių suteikiamos pakrantės valstybėms teisės ir pareigos remiasi tiek jų atitinkamos apimties suverenitetu jūros erdvių atžvilgiu, tiek ir kitų valstybių teisių ir interesų pakrantės valstybės jūros erdvėse įgyvendinimo galimybių užtikrinimo poreikiu.

Taigi pakrantės valstybei Jūrų teisės konvencijoje suteikiamos teisės neretai yra gana bendro, deklaracinio pobūdžio, ir jų įgyvendinimui dažnai reikia nacionalinio mechanizmo, o dalis nuostatų aiškiai įpareigojančios. Tad nors prisijungimas prie Konvencijos Lietuvos Respublikai suteikė galimybę remtis joje nustatytais pažangiomis jūrų teisės normomis savo santykiuose su kitomis valstybėmis, kaip kad teigiama Aiškinamajame rašte dėl Konvencijos ratifikavimo įstatymo projekto³⁶⁶, tokios galimybės įgyvendinimas reikalauja dar ir pačios pakrantės valstybės indėlio, kuris būtinas ir dėl savo, kaip pakrantės valstybės, teisių ir teisėtų interesų apsaugos. Pastarąjį poreikį patvirtina jau vien gausios Jūrų teisės konvencijos nuostatos, įtvirtinančios kitų valstybių pareigą laikytis pakrantės valstybės nustatytų Konvencijos ir kitas tarptautinės teisės normas atitinkančių veiklos jos jūros erdvėse sąlygų, tvarkos bei reikalavimų. Taigi nesant tokių nacionalinėje teisėje nustatytų reikalavimų, apsunkinamas ir neaiškus tampa užsienio valstybių ir asmenų veiklos pakrantės valstybės jūros erdvėse įgyvendinimas, o pakrantės valstybei sunkiau kontroliuoti tokią veiklą, nustatyti ir bausti už pažeidimus, tad didėja pakrantės valstybės teisių pažeidimo galimybė.

Jūros erdvių reglamentavimas nacionaliniame lygmenyje, žinoma, jokia būdu neapsiriboja vien tarptautinių sutarčių normų ir principų įgyvendinimu, nors jūrų ir vandenynų režimas savo esme ir prigimtimi reikalauja tarptautinio bendradarbiavimo ir susitarimų dėl paprastos priežasties: juk nėra nė vienos jūros, kuri skalautų tik vienos valstybės pakrantę. Taigi reikalavimų

³⁶⁶ Įstatymo dėl Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijos ir Susitarimo dėl 1982 m. gruodžio 10 d. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijos XI dalies įgyvendinimo ratifikavimo projekto aiškinamasis raštas Nr. IXP-2735 [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_1?p_id=214386&p_query=&p_tr2=>

nustatymas nacionaliniame lygmenyje apima ne tik tarptautiniame lygmenyje sulygtų standartų įgyvendinimą, tačiau ir vienašalį standartų, nepriklausomai nuo teisių ir pareigų pagal tarptautines sutartis, nustatymą³⁶⁷. Kai Jūrų teisės konvencijos tekste (anglų kalba) nurodomas priėmimas „*laws and regulations*“, „*laws*“ (bendriausia prasme verstina kaip „įstatymai“) neabejotinai nurodo pagrindines nacionalines normas, o „*regulations*“ greičiausiai skirti nurodyti antrines nacionalines normas³⁶⁸. Todėl minėtu, pakankamai dažnu Konvencijoje, junginiu turėtų būti suprantami įstatymai ir poįstatyminiai arba tiesiog kiti teisės aktai.

Tarptautinė teisė iš esmės palieka valstybėms pačioms nuspręsti, koku būdu jos suderins vidaus teisę su teisėmis ir pareigomis pagal tarptautinę teisę³⁶⁹ ir kokiomis formomis įgyvendins tarptautinius įsipareigojimus. Tarptautinių sutarčių įgyvendinimas nacionalinėje teisėje priklauso nuo konkrečios valstybės teisės sistemos (monistinė ar dualistinė), teisinės sistemos (kontinentinė ar bendrosios teisės), teisės tradicijų, nuo pačios įgyvendinamos tarptautinės normos pobūdžio ir jos įtvirtinimo lygmens (įpareigojanti, rekomendacinė ar tiesiogiai veikianti, nustatyta tarptautinėje universalioje sutartyje, priimta specialios tarptautinės organizacijos ar kylanti iš narystės ES įsipareigojimų) ir pan.

Primintina, kad Lietuvos teisės sistema priskirtina monistinei doktrinai. LR Konstitucinis teismas išaiškino, kad „Lietuvos Respublikoje pasirinkta tarptautinės ir vidaus teisės derinimo sistema yra grindžiama taisykle, kad tarptautinės sutartys transformuojamos šalies teisinėje sistemoje (inkorporuojamos į ją)³⁷⁰. LR Konstitucijoje nustatytais atvejais (o pagal Konstituciją – ir nustatytais įstatymuose bei tarptautinėse sutartyse) tarptautinės sutartys Lietuvoje ratifikuojamos Seimo įstatymu ir tampa

³⁶⁷ Molenaar E. J. Coastal State Jurisdiction over Vessel Source Pollution. Kluwer Law International, Hague, the Netherlands, 1998. P. 137.

³⁶⁸ Ten pat.

³⁶⁹ Ten pat. P. 138.

³⁷⁰ LR Konstitucinio Teismo 1995 m. spalio 17 d. nutarimas „Dėl Lietuvos Respublikos įstatymo „Dėl Lietuvos Respublikos tarptautinių sutarčių“ 7 straipsnio 4 dalies ir 12 straipsnio atitikimo Lietuvos Respublikos Konstitucijai“ // Valstybės žinios, 1995, Nr. 86-1949.

sudedamąją Lietuvos teisinės sistemos dalimi³⁷¹. Ši (LR Konstitucijos 138 straipsnio 3 dalies) konstitucinė nuostata reiškia, kad ratifikuota ir įsigaliojusi tarptautinė sutartis tampa sudedamąją LR teisinės sistemos dalimi ir turi būti taikoma kaip LR įstatymai; jos nuostatos LR teisės šaltinių sistemoje atitinka įstatymų lygmenį³⁷². LR teisinė sistema grindžiama tuo, kad Konstitucijai neturi prieštarauti joks įstatymas ar kitas teisės aktas, taip pat ir jos tarptautinės sutartys³⁷³. Beveik visos pagrindinės tarptautinės jūrų teisės sutartys patenka į tokių sutarčių kategoriją, t.y. yra ratifikuotinos. Šioje vietoje taip pat pastebėtina, kad nors ir būdamos įstatymo galios ir turėdamos taikymo pirmenybę, ne visos tarptautinių sutarčių nuostatos yra tiesioginio taikymo (angl. *self-executing*, pavyzdžiui, Konvencijos 20 straipsnio reikalavimas, kad teritorinėje jūroje visi laivai ir kitos povandeninės transporto priemonės plauktų jūros paviršiumi iškelusios savo vėliavą), kai kurios *expressis verbis* reikalauja nacionalinio reglamentavimo (pavyzdžiui, Konvencijos 91 straipsnio 1 dalis įtvirtina nuostatą, kad kiekviena valstybė nustato sąlygas, kuriomis ji suteikia savo nacionalinę priklausomybę laivams, registruoja laivus savo teritorijoje ir suteikia teisę plaukioti su savo vėliava). Tačiau nesigilinant į bendrus prisijungimo prie tarptautinių sutarčių ir jų bei nacionalinių teisės aktų teisinės galios santykio klausimus, tiesiog apibendrinant pasakytina, kad Lietuvai esant įvairių tarptautinių organizacijų, kurių kompetencija išimtinai ar iš dalies apima jūrų teisės klausimus, nare, išlieka pakankamai sudėtinga užduotis nuolat užtikrinti iš visų šių lygmenų kylančių tarptautinių įsipareigojimų tinkamą įgyvendinimą, o taip pat jų suderinamumą tarpusavyje, nors pastarasis pirmiausia sprendinamas tarptautiniame lygmenyje.

³⁷¹ LR Konstitucijos (Valstybės žinios, 1992, Nr. 33-1014 (su pakeitimais)) 138 dalis.

³⁷² Toks LR Konstitucinio Teismo išaiškinimas buvo skirtas Europos žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių konvencijos vertinimui Teismo 1995 m. sausio 24 d. išvadoje dėl Europos žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių konvencijos atitikimo LR Konstitucijai // Valstybės žinios, 1995, Nr. 9-199.

³⁷³ Ten pat.

4.2 Jūros erdvių reglamentavimo Lietuvoje raida ir pagrindai

Bet kurios valstybės gyvenimo srities ar klausimo reglamentavimas toje šalyje yra įtakojamas daugybės faktorių – valstybės teisinės sistemos ir politinės santvarkos, valstybingumo istorijos, teisės tradicijų ir papročių, reglamentuojamo klausimo svarbos valstybės gyvenime, šalies išsivystymo lygio ir daugelio kitų veiksnių. Lietuvos jūros erdvių teisinio režimo reglamentavimo Lietuvos teisėje padėtį neabejotinai sąlygojo tai, kad valstybei, 1990 m. atkūrusiai savo nepriklausomybę, teko naujai kurti teisinę bazę, spręsti jūros erdvių delimitavimo ir kitus jūrų teisės klausimus, neturint gilių jūrinės valstybės tradicijų, pakankamai jūrų teisės specialistų, patirties, praktikos, tęstinumo.

Pirmaisiais atkurtos nepriklausomybės metais Lietuva jau žengė pirmus žingsnius derybų dėl jūros erdvių delimitavimo su kaimyninėmis valstybėmis keliu, nors tada dar tik buvo sprendžiami komisijų sienoms delimituoti ir demarkuoti klausimai, prasidėjo pirmieji derybų šalių susitikimai. 1991 m. Vyriausybės nutarimu „Dėl Lietuvos Respublikos prisijungimo prie tarptautinės jūrų teisės dokumentų“ prisijungta prie septynių jūrų teisės konvencijų³⁷⁴, daugiausia laivybos klausimais. 1992 m. sausio 10 d. Vyriausybės potvarkiu³⁷⁵ Lietuva prisijungė prie 1958 m. Konvencijos dėl teritorinės jūros ir gretutinės zonos. Vyriausybė juo taip pat skubėjo išspręsti klausimą dėl užsienio karo laivų plaukimo abipusiškumo principo pagrindu numatydamą, kad valstybėms, nustačiusioms užsienio karo laivams taikaus plaukimo teisę tik turint leidimą, Lietuvos Respublikos teritorinėje jūroje šių

³⁷⁴ 1973 m. Tarptautinės konvencijos dėl taršos iš laivų prevencijos ir jos 1978 m. Protokolo; 1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje ir jos 1978 m. Protokolo; 1969 m. Tarptautinės konvencijos dėl laivų matmenų nustatymo; 1966 m. Tarptautinės konvencijos dėl laivų krovinių vaterlinijos; 1972 m. Tarptautinės konvencijos dėl tarptautinių taisyklių, padedančių išvengti laivų susidūrimų jūroje; 1978 m. Tarptautinės konvencijos dėl jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų; 1972 m. Tarptautinės konvencijos dėl saugių konteinerių.

³⁷⁵ 1992 m. sausio 10 d. LR Vyriausybės potvarkis Nr. 24P „Dėl prisijungimo prie 1958 m. Ženevos konvencijos dėl teritorinės jūros ir gretutinės zonos“ [interaktyvus]. Prieiga per internetą:

<http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_1?p_id=6844&p_query=&p_tr2=>

valstybių karo laivams nustatoma tokia pat taikaus plaukimo teisė. Naujos 1992 m. priimtos Lietuvos Respublikos Konstitucijos³⁷⁶ 47 straipsnis skelbė, kad Lietuvos Respublikai priklauso išimtinės teisės į oro erdvę virš jos teritorijos, jos kontinentinį šelfą bei ekonominę zoną Baltijos jūroje. Tokie buvo keli ryškesni jūros erdvių reglamentavimo kūrimo pradžios aspektai Lietuvoje pirmaisiais nepriklausomybę atkūrusios valstybės metais, kurio segmentiškumo ir nenuoseklumo požymių likę ir dabartinėje jūros erdvių klausimus reglamentuojančių teisės aktų bazėje.

Per jau beveik dvidešimt atkurtos nepriklausomybės metų jūros erdvių režimo ir susijusių klausimų reglamentavimas Lietuvoje plėtėsi ir tobulėjo. Kaip jau žinoma iš ankstesnių darbo skyrių, Lietuvos jūros erdvių delimitavimo procesas šiandien beveik užbaigtas, Lietuva tapo pagrindinių specialiųjų jūrų teisės organizacijų ir kitų organizacijų, kurių veiklos sfera apima tam tikrus jūros erdvių režimo aspektus, nare (pavyzdžiui, 1991 m. Jungtinių Tautų organizacijos, 1992 m. Helsinkio komisijos, 1995 m. Tarptautinės jūrų organizacijos, 2004 m. Europos Sąjungos, 2006 m. Tarptautinės jūrų tyrimo tarybos³⁷⁷), universaliųjų, specialiųjų ir regioninių tarptautinių jūrų teisės sutarčių dalyve. Esminės įtakos jūros erdvių režimo reglamentavimui Lietuvoje (kaip ir kitose Baltijos jūros valstybėse) turėjo prisijungimas prie Jūrų teisės konvencijos 2003 m., pareikalavęs imtis tam tikrų veiksmų nacionaliniame lygmenyje, įskaitant ir pirmiausia – nacionalinės teisės aktų bazės atžvilgiu.

Vienas iš pagrindinių Lietuvos teisės aktų, susijusių su Jūrų teisės konvencijos įgyvendinimu ir Lietuvos jūros erdvių teisinio režimo pagrindų nustatymu, yra 2004 m. gruodžio 6 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas „Dėl Lietuvos Respublikos teritorinės jūros, gretutinės zonos, išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo ribų patvirtinimo ir pavedimo ministerijoms ir Vyriausybės įstaigoms parengti reikiamus teisės

³⁷⁶ LR Konstitucija // Valstybės žinios, 1992, Nr. 33-1014.

³⁷⁷ Lietuvos narystė pagrindinėse tarptautinėse organizacijose [interaktyvus]. LR užsienio reikalų ministerijos interneto svetainėje pateikiama informacija. Prieiga per internetą: <<http://www.urm.lt/index.php?1013855224>>

aktus³⁷⁸. Nutarimas, kaip jame nurodoma, buvo priimtas vadovaujantis visuotinai pripažintais tarptautinės jūrų teisės principais ir normomis, įtvirtintomis Jūrų teisės konvencijoje, ir siekiant įgyvendinti suverenitetą teritorinėje jūroje ir suverenias teises gretutinėje zonoje, išskirtinėje ekonominėje zonoje ir kontinentiniame šelfe. Šiuo teisės aktu Vyriausybė patvirtino arba galbūt tiksliau, apibrėžė, Lietuvos teritorinės jūros, gretutinės zonos, išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo ribas bei pavedė ministerijoms ir Vyriausybės įstaigoms parengti reikiamus teisės aktus, kuriais būtų suformuota darni įstatymų ir kitų teisės aktų sistema jūros erdvių režimui reglamentuoti. Nutarimu ne tik nustatyta Baltijos jūros kranto bazinė linija, bet ir išorinės jūros erdvių ribos (jų taškų geodezinės koordinatės).

Jūros erdvių ribų patvirtinimas tokiu būdu ir laiku, būtent, Vyriausybės nutarimu, kai buvo įsigaliojusios dar ne visos Lietuvos jūros erdvių atribojimo sutartys ir net ne visos sudarytos³⁷⁹, iš dalies galėtų būti vertinamas kaip Lietuvos vienašalis aktas. Būtent, sutartis dėl jūros erdvių delimitavimo su Latvija joje dar ir šiandien neratifikuota, todėl išlieka bent teorinė galimybė, kad ši valstybė, tarptautiniu mastu nesuteikusi sutarčiai privalomumo, galėtų reikšti pretenzijas dėl tokio Lietuvos veiksmo. Vis tik tikrai nemanytina, kad praktikoje ji kvestionuotų abiejų šalių derybose pasiektas ir nutarime pakartotas šių dviejų valstybių jūros erdvių atribojimo koordinatės (sutarties neratifikavimo Latvijoje priežastys nagrinėtos III dalyje). Nors nutarime nėra jokių nuorodų į pasiektus ir pasirašytus susitarimus su kaimyninėmis valstybėmis dėl jūros erdvių atribojimo, nurodomos jūros erdvių ribos juos atitinka. Be to, prisimintina, kad Jūrų teisės konvencija (15 straipsnis), galima sakyti, išsprendžia valstybių jūros erdvių atribojimo klausimą nesant susitarimo numatydamą vidurinėsios linijos principą, būtent, drausdama išplėsti valstybėms savo teritorinę jūrą už vidurinės linijos, kurios kiekvienas taškas yra vienodai nutolęs nuo artimiausių bazinių linijų taškų, nuo kurių yra

³⁷⁸ Valstybės žinios, 2004, Nr. 177-6573.

³⁷⁹ Čia turima omenyje Lietuvos sutartis dėl jūros erdvių atribojimo su Latvija ir trišalis Lietuvos, Švedijos ir Latvijos susitarimas dėl bendro susikirtimo taško bei analogiškas Lietuvos, Švedijos ir Rusijos trišalis susitarimas.

matuojamas kiekvienos iš tų valstybių teritorinės jūros plotis. O aptariamame Vyriausybės nutarime apibrėžtos jūros erdvių koordinatės šio principo nepažeidžia.

Tačiau visa tai – labiau formalūs teoriniai vertinimai, nes susitarimai dėl jūros erdvių atribojimo su visomis valstybėmis pasiekti, ir Lietuvos Baltijos jūros pakrantės bazinės linijos taškų ir Lietuvos jūros erdvių koordinatinių apibrėžimas aptartame nutarime didesnių problemų praktikoje neturėtų kelti. Tiesa, tai, kad jūros erdvių ribos apibrėžtos ne įstatyme, o poįstatyminiame teisės akte – nutarime – gali būti vertinamas kaip ne pats geriausias sprendimas, ypač atsižvelgiant į tai, kad teritorinės jūros ribos sudaro valstybės sieną. Pažymėtina, kad ir pačiame nutarime (4 punkte) nurodyta, kad „nutarimas galioja, iki bus priimti atitinkami įstatymai dėl teritorinės jūros, išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo bei gretutinės zonos ribų“. Šia nuostata pats įstatymų leidėjas aiškiai nurodė visų Lietuvos jūros erdvių ribas apibrėžiančio įstatymo poreikį (panašus įstatymas priimtas, pavyzdžiui, Estijoje – Įstatymas dėl jūros erdvių ribų). Be to, prisimintina, kad pagal Lietuvos įstatymuose įtvirtintus bendrus principus, valstybės sienos nustatomos Lietuvos tarptautinėmis sutartimis, kaip ir atribojama išskirtinė ekonominė zona bei kontinentinis šelfas. Taigi matytina, kad įstatymo dėl Lietuvos jūros erdvių ribų priėmimas siejamas su kelių likusių trišalių Lietuvos jūros erdvių delimitavimo sutarčių ir sutarties su Latvija ratifikavimu ir įsigaliojimu. Ir svarbiausia išlieka tiesiog užtikrinti, kad tarptautinėse sutartyse sulgytos nuostatos atsispindėtų ir nacionalinės teisės aktuose.

Aptariamam LR Vyriausybės nutarimu atitinkamoms ministerijoms buvo pavesta iki 2005 m. kovo 31 d. nustatyti poreikį ir prireikus parengti įstatymų ir kitų teisės aktų projektus, kuriais būtų įgyvendintos tarptautinės teisės normos Lietuvos gretutinėje zonoje, išskirtinėje ekonominėje zonoje ir kontinentiniame šelfe, įtvirtintos Lietuvos Respublikos tarptautinėse sutartyse, ir suformuota vientisa teisinė sistema nuo pažeidimų prevencijos iki administracinės ar baudžiamosios atsakomybės. Aplinkos ministerijai dėl inžinerinių statinių ir komunikacijų jūroje statybos ir eksploatavimo, gyvųjų

jūros išteklių išsaugojimo, naudingųjų išteklių paieškos, tyrimo ir eksploatavimo, aplinkos išsaugojimo, jos teršimo prevencijos ir sumažinimo, atliekų ir medžiagų išmetimo ar laidojimo išskirtinėje ekonominėje zonoje ir kontinentiniame šelfe; Aplinkos ministerijai kartu su Švietimo ir mokslo ministerija – dėl jūrų mokslinių tyrinėjimų išskirtinėje ekonominėje zonoje; Krašto apsaugos ministerijai kartu su Vidaus reikalų ministerija – dėl gelbėjimo operacijų, persekiojimo karštais pėdsakais teisės; Kultūros ministerijai – dėl kultūros paveldo apsaugos, transliavimo be leidimo iš jūros (garsinių, radijo ar televizijos laidų transliavimas gyventojams) išskirtinėje ekonominėje zonoje; Susisiekimo ministerijai – dėl skrydžių ir laivybos navigacijos saugumo, jūrų eismo reguliavimo, navigacijos priemonių apsaugos; Susisiekimo ministerijai kartu su Nacionaline žemės tarnyba prie Žemės ūkio ministerijos – dėl hidrografinių tyrimų; Sveikatos apsaugos ministerijai – dėl sanitarijos pažeidimų prevencijos gretutinėje zonoje; Žemės ūkio ministerijai – dėl žvejybos išskirtinėje ekonominėje zonoje.

Taigi minėtu nutarimu buvo apibrėžtos Lietuvos teritorinės jūros, gretutinės zonos, išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo ribos, kurios rėmėsi pasiektais jūros erdvių delimitavimo susitarimais su kaimyninėmis valstybėmis, apibrėžiančios Baltijos jūros erdves, kuriose galioja visiška ar dalinė Lietuvos jurisdikcija. Nutarimo tikslai ir uždaviniai bei turinys leidžia vertinti jį kaip pamatinį Lietuvos jūros erdvių teisinio režimo teisės aktą ta prasme, kad jis apibrėžė Lietuvos jūros erdvių ribas ir, svarbiausia, nustatė jų režimo reglamentavimo kūrimo rėmus. Tokiu būdu jis netiesiogiai sukūrė pagrindą galimybei efektyviau eksploatuoti ir kontroliuoti gamtos išteklius, saugoti aplinką nuo taršos, užtikrinti navigacijos saugumą, kontroliuoti valstybės sieną ir pan.; tačiau tokios galimybės realizavimui reikalingas atitinkamos teisinės bazės sukūrimas ir praktinio įgyvendinimo bei kontrolės mechanizmo užtikrinimas. Vis tik šiuo atveju galbūt iš dalies nutarime pasirinkta formuluotė „nustatyti poreikį ir prireikus parengti“ ar kitos priežastys lėmė tai, kad kaip bus aptarta darbe toliau, daug nutarime nurodytų teisės aktų iki šiol nėra priimta, nors jų poreikis akivaizdus, taip pat nėra aišku,

greičiau, abejotina, ar tas poreikis apskritai buvo vertintas. Tačiau pabrėžtina, kad nutarimo galiojimas nepanaikintas, ir minėtų teisės aktų įvairiais jūros erdvių režimo klausimais poreikio svarstymas ir jų priėmimas išlieka aktualus.

Tikėtina, kad ne maža dalimi dėl vis ryškėjusio koordinuoto, sisteminio ir kompleksinio jūros erdvių režimo klausimų sprendimo poreikio, 2005 m. siekiant užtikrinti tinkamą Lietuvos Respublikos teritorinės jūros, išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo apsaugą ir kontrolę, buvo sudaryta speciali Teritorinės jūros, išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo apsaugos ir kontrolės komisija ir apibrėžtos jos funkcijos³⁸⁰. Komisijai pavesta ne tik šių jūros erdvių apsaugą ir kontrolę atliekančių institucijų funkcijų analizė, koordinavimas, jų sąveikos bei techninių priemonių klausimai, bet ir teisės aktų, skirtų teritorinės jūros, išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo apsaugos ir kontrolės klausimams teisiškai sureguliuoti, jų pakeitimų, papildymų ir pripažinimo netekusiais galios projektų rengimo iniciavimas. Pagal prieinamą informaciją manytina, kad ši komisija dėl daugiausia organizacinių priežasčių darbą pradėjo ne iškart po jos sudarymo ir dabar, po 2009 m. rugpjūčio mėn. reglamentavimo pokyčių, iš naujo turi būti patvirtinta personalinė komisijos sudėtis. Paminėtina, kad šiuo laikotarpiu komisija daugiausia sprendžia su nuo 2009 m. sausio 1 d. pertvarkyta gelbėjimo jūroje darbų ir taršos incidentų likvidavimo sistema susijusius klausimus³⁸¹.

Prieš pradėdant nagrinėti atskirus Lietuvos jūros erdvių režimo klausimus ir galbūt šiek tiek „užbėgant už akių“, pabrėžtinas esminis jūros erdvių reglamentavimo Lietuvoje požymis, kurį nesunku pastebėti: Lietuvoje akivaizdžiai nėra kiekvienai jūros erdvei ar erdvėms skirtų teisės aktų. Taigi, pavyzdžiui, įstatymo dėl kontinentinio šelfo, išskirtinės ekonominės zonos ar kitų jūros erdvių arba vieno visoms jūros erdvėms skirto įstatymo neturime.

³⁸⁰ 2009 m. rugpjūčio 19 d. LR Vyriausybės nutarimas Nr. 915 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. lapkričio 2 d. nutarimo Nr. 1188 „Dėl teritorinės jūros, išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo apsaugos ir kontrolės komisijos sudarymo ir jos nuostatų patvirtinimo“ pakeitimo“ // Valstybės žinios, 2009, Nr. 103-4313.

³⁸¹ Apie gelbėjimo jūroje operacijas ir taršos incidentų likvidavimą Lietuvoje žr. toliau darbo 4.5.4. ir 4.5.5. poskyrius.

Tokiu atveju galima preziumuoti sritinį, o ne zoninį jūros erdvių reglamentavimo Lietuvoje pobūdį, t.y. tikėtina, kad atskiri jūros erdvių teisinio režimo klausimai ir aspektai turėtų būti reglamentuoti kituose įstatymuose ir teisės aktuose. Visa tai atskleis tolesnė analizė.

4.3 Lietuvos valstybės suverenitetui priklausančių jūros erdvių reglamentavimas Lietuvos teisėje

4.3.1 Lietuvos jūros vidaus vandenų teisinis režimas: uosto klausimai

Iš visų jūros erdvių reglamentavimo Lietuvoje jūros vidaus vandenų ir teritorinės jūros režimas susilaukęs didžiausio dėmesio. Ir tai nestebina, nes šiose jūros erdvėse galioja pakrantės valstybės suverenitetas ir taikytina jos jurisdikcija.

Lietuvos jūros erdvių režimui reikšminga vidaus vandenų dalis yra uosto vandenys. Užsienio laivų įplaukimas į uostą, jų buvimas uoste, išplaukimas iš jo ir susiję klausimai (pavyzdžiui, reikalavimai skirtingoms laivų kategorijoms, uosto saugumo aspektai ir pan.) yra pagrindiniai Lietuvos jūros vidaus vandenų režimo kontekste.

Klaipėdos valstybinis jūrų uostas³⁸² yra vienintelis Lietuvos tarptautinis giliavandenis universalus neužšalantis rytinės Baltijos jūros uostas. Uostas sudaro Lietuvos transporto sistemos dalį, skirtą laivams aptarnauti bei vykdyti kitą su laivyba susijusią komercinę ir ūkinę veiklą, ir yra atviras vidaus ir tarptautinei laivybai. Per Klaipėdos uostą eina pagrindinės laivybos linijos į Vakarų Europos, Pietryčių Azijos ir Amerikos žemynų uostus³⁸³. Pažymėtina, kad jau pajudėjo ir antrojo Lietuvos uosto atstatymo darbai – iki 2014 metų

³⁸² VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos svetainė internete: <http://www.portofklaipeda.lt/lt.php>

³⁸³ Klaipėdos uostas: apie uostą / VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija [interaktyvus] Prieiga per internetą: <http://www.portofklaipeda.lt/lt.php/klaipedos_uostas/apie_uosta/uosto_pristatymas/7672>

numatyta atstatyti Šventosios valstybinį jūrų uostą, kuris taip pat bus atviras vidaus ir tarptautinei laivybai³⁸⁴. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija pradėjo vykdyti Šventosios jūrų uosto atstatymo darbus, vadovaudamasi Susisiekimo ministro 2008 m. patvirtintu Šventosios valstybinio jūrų uosto statybos programos įgyvendinimo priemonių planu³⁸⁵. Taigi Lietuvoje kol kas išlieka prieglobsčio uosto, kai laivams reikia pasislėpti nuo audros, problema; kol kas vienintelis prieglobsčio uostas yra Klaipėda, o ateityje tokiu uostu mažesniems laivams taps ir Šventoji³⁸⁶. Nelaimės ištiktų laivų priėmimo uostuose problema sprendžiama ir ES lygmenyje (ypatingai po naftos tanklaivio „Erika“ avarijos prie Prancūzijos krantų 1999 m. gruodžio mėn. laivui negavus saugaus prieglobsčio), Europos Komisija nusprendė, kad reikia plėtoti Europos politiką prieglobsčio uostų atžvilgiu³⁸⁷, šios politikos priemonės be kitų apima prieglobsčio uostų sąrašo sudarymą ir laivų automatinio identifikavimo sistemos vystymą³⁸⁸. Tad uosto režimo klausimai Lietuvoje neabejotinai yra ir ateityje išliks ypatingos svarbos.

Jūrų uostams galioja pakrantės valstybės suverenitetas ir jie yra jos teritorijoje, tačiau į pakrantės valstybės uostą nuolat įplaukia, iš jo išplaukia ir juose būna užsienio valstybių laivai, kurie veža keleivius ir gabena krovinius, atvyksta oficialių vizitų ar švenčių proga ir įvairiais kitais tikslais. Taigi uosto režimas, dėl priklausymo pakrantės valstybės suverenitetui iš esmės galėdamas būti išimtinai jos „vidaus reikalų“, tokiu praktikoje nėra, nes tarptautinis laivybos pobūdis ir uostų srityje reikalauja valstybių bendradarbiavimo ir susitarimų dėl bendrų standartų nustatymo, bendrų klausimų ar problemų

³⁸⁴ 2006 m. lapkričio mėn. priimtas ir nuo 2007 m. kovo 1 d. įsigaliojo Šventosios valstybinio jūrų uosto įstatymas // Valstybės žinios, 2006, Nr. 132-4987.

³⁸⁵ Pasirašoma sutartis dėl negražinamos paramos Šventosios jūrų uosto atstatymo galimybių studijai finansuoti [interaktyvus]. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos naujienos. Prieiga per internetą: <http://www.portofklaipeda.lt/lt.php/naujienos/uosto_naujienos/pasirasoma_sutartis_del_neg_razinamos_paramos_sventosios_juru_uosto_atstatymo_galimybiu_studijai_finansuoti/9449>

³⁸⁶ Matutis V. Aplinkos apsaugai uoste trūksta dėmesio. 2005 m. balandžio 15 d. dienraštis „Klaipėda“, priedas „Jūra“.

³⁸⁷ Manomaitytė M. Briuselyje diskutuojama dėl naujų saugumo jūroje taisyklių. „Jūra“ (tarptautinis verslo žurnalas), 2007, Nr. 2007/2.

³⁸⁸ Plačiau apie laivų automatinio identifikavimo sistemą žr. šio darbo 4.5.7 poskyrį.

sprendimo ir kitų bendrų valstybių pastangų. Todėl pakrantės valstybės reglamentuoti uosto režimo klausimus stengiasi nacionaliniais teisės aktais ir dvišaliais ar daugiašaliais susitarimais³⁸⁹. Vis tik didžioji pakrantės valstybės vidaus teisės aktų uosto režimo klausimais dalis skirta užtikrinti šalies saugumo ir kitus interesus. Todėl galima teigti, kad nacionaliniais įstatymais daugiausia reguliuojami laivų įplaukimo į uostą klausimai, kurie gali turėti įtakos laivų judėjimo uoste saugumui ar pažeisti pakrantės valstybės interesus – aplinkos apsaugą, viešąją tvarką³⁹⁰.

Tarptautiniame kontekste pirmiausia paminėtina, kad Klaipėdos valstybinis jūrų uostas yra Baltijos uostų organizacijos³⁹¹ ir Europos jūrų uostų organizacijos³⁹² narys. Baltijos uostų organizacija jungia apie keturiasdešimt svarbiausių Baltijos jūros uostų ir įsteigta siekiant Baltijos jūros valstybių bendradarbiavimo pagrindu padidinti uostų konkurencingumą Baltijos jūros regione plėtojant uostų infrastruktūrą, didinant veiklos efektyvumą ir pan. Panašių tikslų siekia ir Europos jūrų uostų organizacija, vienijanti ES valstybių narių uostų įstaigas, administracijas ir asociacijas. Šios organizacijos tikslas yra įtakoti viešąją politiką Europos Sąjungoje siekiant, kad būtų sukurtas saugus, efektyvus ir aplinką tausojantis Europos uostų sektorius, kaip transporto industrijos esminis elementas, kur būtų laisvos ir neiškraipytos konkurencijos sąlygos³⁹³.

Tarptautiniame lygmenyje uosto režimo klausimai reglamentuoti 1923 m. Tarptautinėje konvencijoje ir statute dėl jūrų uosto režimo, reikšmingų nuostatų uostų srityje taip pat yra 1974 m. Konvencijoje dėl žmogaus gyvybės jūroje apsaugos (šios konvencijos dalyvė yra ir Lietuva). LR neprisijungė prie 1923 m. statuto ir konvencijos, kuri apskritai nebuvo labai plačiai ratifikuota

³⁸⁹ Katuoka S. Tarptautinė jūrų teisė. Vilnius, Eugrimas, 1997. P. 28.

³⁹⁰ Ten pat. P. 30.

³⁹¹ *Baltic Ports Organisation* svetainė internete: <http://www.bpoports.com/>

³⁹² *European Sea Ports Organisation* svetainė internete: <http://www.espo.be/Home.aspx>

³⁹³ About ESPO: Mission Statement [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.espo.be/About_Espo/Mission_Statement.aspx>

valstybių³⁹⁴, tačiau savo nacionaliniu reglamentavimu Lietuva iš esmės įgyvendina visus bendruosius statute įtvirtintus principus dėl įplaukimo į uostą laisvės, laivų nediskriminavimo ir kitus, nes jie jau tapę visuotinai pripažintomis užsienio valstybių laivų statuso pakrantės valstybės uoste normomis. Kaip ir visoms ES valstybėms narėms, šiandien Lietuvai taip pat svarbu suderinti savo teisę su ES teisės aktais įvairiais uosto klausimais, iš kurių jūros erdvių režimui aktualiausi priimtieji dėl įvairių reikalavimų atskirų kategorijų laivams (jų įplaukimui į uostus, judėjimo ir veiklos juose ir pan.), taršos iš laivų prevencijos ir uostų saugumo, vienodų standartų nustatymo kitose srityse ir pan.

Užsienio valstybių laivams pakrantės valstybės uoste gali būti suteikiamas didžiausio palankumo režimas, kai uoste esančiam laivui taikomas ne mažiau palankus režimas nei tas, kurį ta šalis yra kada nors taikiusi tokiems patiems bet kurios trečiosios šalies laivams tokiomis pačiomis ar panašiomis sąlygomis³⁹⁵; nacionalinis režimas (įtvirtintas Jūrų uostų statuto 2 straipsnyje), pakrantės valstybės uoste suteikiantis užsienio laivams tokias pačias teises, kaip ir uosto valstybės laivams (abipusiškumo pagrindu suteikiama vienoda įplaukimo į uostą laisvė, teisė naudoti prieklaukas, uosto įrengimus, pakrauti, iškrauti laivus, imti mokesčius bei rinkliavas ir pan.) arba šių dviejų režimų derinimas. Valstybės viena kitos laivams jų uostuose taikomus režimus nustato dvišaliuose susitarimuose. Lietuva tokius susitarimus pasirašiusi, pavyzdžiui, su Vokietija „Dėl susisiekiimo jūrų transporto“³⁹⁶ (numatytas nacionalinis režimas), su Rusijos Federacija „Dėl prekybinės jūreivystės“ (numatytas didžiausio palankumo režimas) ir kitomis valstybėmis.

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymas³⁹⁷ daugiausia reglamentuoja uosto veiklą ir valdymą. Žinoma, paminėtinas Klaipėdos valstybinio jūrų uosto

³⁹⁴ Churchill R., Lowe V. *The Law of the Sea*. Juris Publishing, Manchester University Press, Manchester, United Kingdom, 1999. P. 63.

³⁹⁵ Yang H. *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, Hamburg Studies of Maritime Affairs, Volume 4, Springer, Berlin / Heidelberg, Germany, 2006. P. 87.

³⁹⁶ Valstybės žinios, 1994, Nr. 59-1166.

³⁹⁷ Valstybės žinios, 1996, Nr. 53-1245 (su pakeitimais).

įstatyme pateikiamas uosto apibrėžimas: uostas – tai teritorija (uosto žemė ir akvatorija³⁹⁸), skirta laivams įplaukti ir išplaukti, stovėti, aptarnauti, kroviniams perkrauti, taip pat keleiviams aptarnauti (2 straipsnio 1 punktą). Uosto režimui reikšmingesni kiti laivų įplaukimo į uostą ir buvimo jame klausimus reglamentuojantys teisės aktai.

Pakrantės valstybės suvereni teisė reglamentuoti įplaukimą į jos vidaus vandenį nebuvo kvestionuota nei valstybių praktikoje, nei teismų jurisprudencijoje, nei mokslininkų³⁹⁹. Lietuvoje laivų įplaukimo į Klaipėdos valstybinį jūrų uostą, švartavimosi, stovėjimo prie krantinių ir reiduose, plaukiojimo uosto akvatorija, išplaukimo iš uosto tvarka ir reikalavimai nustatyti Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos taisyklėse⁴⁰⁰. Čia detalizuoti pranešimo apie įplaukimą į uostą terminai, tvarka ir reikalavimai, taip pat išplaukimo iš uosto reikalavimai ir tvarka. Laivui atplaukus į uostą ir prieš išplaukiant iš jo, atplaukimo ir išplaukimo įregistravimo procedūra atliekama pagal Dokumentų, kuriuos privaloma pateikti tikrinimą atliekančioms institucijoms, laivui atplaukus į Lietuvos Respublikos jūrų uostą ir išplaukiant iš jo, formų, jų pildymo, pateikimo ir saugojimo tvarką⁴⁰¹. Ši tvarka atitinka ES direktyvos 2002/6/EB dėl pranešimo formalumų, nustatytų į Bendrijos valstybių narių uostus įplaukiantiems ir (arba) iš jų išplaukiantiems laivams⁴⁰², reikalavimus. Iš Klaipėdos uosto laivams leidžiama išplaukti tik pridavus eksploatacinius teršalus, laikantis 1973 m. Tarptautinės konvencijos dėl taršos iš laivų prevencijos ir jos 1978 m. protokolo, 1992 m. Helsinkio

³⁹⁸ Uosto akvatorija – tai LR Vyriausybės nustatytų ribų vandens plotas, kuriame yra laivybos kanalas, plūdrieji statiniai ir vidinis bei išorinis reidas (reidas yra laivų inkaravimo ir stovėjimo vieta arti kranto ar prie įplaukimo į uostą).

³⁹⁹ Kasoulides G. C. Port State Control and Jurisdiction of the Port State Regime. Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, the Netherlands, 1993. P. 23.

⁴⁰⁰ 2008 m. rugsėjo 10 d. LR susisiekimo ministerijos įsakymas Nr. 3-327 „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios, 2008, Nr. 109-4169.

⁴⁰¹ 2001 m. vasario 13 d. LR susisiekimo ministro įsakymas Nr. 47 „Dėl dokumentų, kuriuos privaloma pateikti tikrinimą atliekančioms institucijoms, laivui atplaukus į LR jūrų uostą ir išplaukiant iš jo, formų, jų pildymo, pateikimo ir saugojimo tvarkos patvirtinimo“ // Valstybės žinios, 2001, Nr. 17-529.

⁴⁰² 2002 m. vasario 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/6/EB dėl pranešimo formalumų, nustatytų į Bendrijos valstybių narių uostus įplaukiantiems ir (arba) iš jų išplaukiantiems laivams // ES oficialusis leidinys, L 067, 2002 03 09. P. 31.

konvencijos, Laivuose susidarančių atliekų ir laivų krovinių likučių tvarkymo nuostatų⁴⁰³ ir kitų teisės aktų reikalavimų.

Aptariamose laivybos taisyklėse nustatyti reikalavimai laivų plaukiojimui uosto akvatorijoje apima leistiną laivų grimzlę, leistiną greitį (visoje uosto akvatorijoje nustatytas ne didesnis kaip 6 mazgų laivų greitis), plaukimą laivybos kanalu, plaukiojimo apribojimus esant tam tikram vėjo greičiui ir kitoms sąlygoms ir daugelį kitų detalių reikalavimų. Taisyklės be kitų klausimų taip pat reglamentuoja laivų eismo valdymą, apibrėžia laivų stovėjimo uosto reidų rajonuose koordinates, nustato reikalavimus laivams, stovintiems prie uosto krantinių, laivų vilkimo reikalavimus, povandeninius darbus uosto akvatorijoje, veiklos (veiksmų) uosto akvatorijoje draudimus ir kt. Paminėtina, kad uosto rinkliavų taikymo, skaičiavimo bei mokėjimo tvarką nustato Klaipėdos valstybinio jūrų uosto rinkliavų taikymo taisyklės⁴⁰⁴. Pavyzdžiui, imama navigacinė rinkliava už naudojimąsi uostu, krantinės rinkliava už stovėjimą prie krantinės, tonažo rinkliava už naudojimąsi uostu krovos operacijoms vykdyti ir kt.

Svarbią uosto režimo dalį sudaro *uosto valstybės kontrolė*. Įsipareigojimų ES lygmenyje kontekste čia išskirtina viena iš svarbiausių ES uostų režimui – vadinamoji Uosto valstybės kontrolės direktyva, nustatanti vieningomis tikrinimo ir sulaikymo procedūromis pagrįstą uosto valstybės kontrolės sistemą, taikomą laivybai Europos Bendrijoje. 2009 m. dėl gausių ankstesnių šio direktyvos keitimų priimta nauja jos redakcija⁴⁰⁵ (senoji Uosto kontrolės direktyva 95/21/EB su pakeitimais nebegalios nuo 2011 m. sausio 1 d.). Nors už saugos jūroje, taršos prevencijos ir kitų laivybos standartų laikymąsi pirmiausia atsako laivo vėliavos valstybė, ne visos šalys susidoroja su tarptautinių normų ir standartų įgyvendinimu ir laikymosi užtikrinimu, todėl

⁴⁰³ 2003 m. liepos 9 d. LR susisiekimo ministro ir LR aplinkos ministro įsakymas Nr. 3-414/346 „Dėl Laivuose susidarančių atliekų ir laivų krovinių likučių tvarkymo nuostatų patvirtinimo“ // Valstybės žinios, 2003, Nr. 77-3535.

⁴⁰⁴ 2008 m. birželio 30 d. LR susisiekimo ministro įsakymas Nr. 3-246 „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto rinkliavų taikymo taisyklių“ // Valstybės žinios, 2008, Nr. 75-2982.

⁴⁰⁵ 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės // ES oficialusis leidinys, L 131/57, 2009 05 28. P. 57-100.

tam tikras kontrolės teisės nutarta suteikti pakrantės valstybėms, kurių jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse plaukioja ir jų uostais naudojasi užsienio laivai. Naująja Uosto valstybės kontrolės direktyva siekiama dar labiau sustiprinti minėtų standartų laikymąsi, todėl tarp pagrindinių naujovių – reguliaraus į uostus ir inkaravimo vietas atplaukiančių laivų inspektavimo sistemos sukūrimas prioritetai teikiant aukštos rizikos laivams ir įvairių su tuo susijusių klausimų sprendimas (informacinės sistemos, tikrinimo pajėgumų ir pan.). Numatyta derinti uosto valstybės kontrolės inspektavimo taisykles ir procedūras, įskaitant laivų sulaikymo kriterijus, kad būtų užtikrintas nuolatinis jų veiksmingumas visuose uostuose, taip sumažinant atvejų, kai siekiant išvengti tinkamos kontrolės pasirinktinai plaukiama tik į tam tikrus paskirties uostus. Pabrėžtina, kad toliau aptariamai Lietuvos teisės aktai (ir kiti su Uosto valstybės kontrolės direktyvos įgyvendinimu susiję daugiausia Susisiekimo ministro įsakymai⁴⁰⁶) nustato Uosto valstybės kontrolės direktyvą atitinkančią laivo patikrinimo tvarką ir priemones, tačiau kaip ir kitos ES valstybės narės, Lietuva dar turės perkelti naujosios Uosto valstybės kontrolės direktyvos redakcijos reikalavimus į nacionalinę teisę iki 2010 m. gruodžio 31 d.⁴⁰⁷.

Vadovaujantis ES teisės aktais dėl valstybinės kontrolės uoste ir tarptautiniais saugios laivybos reikalavimais⁴⁰⁸ pagrįsta Susisiekimo ministro nustatyta užsienio šalių laivų kontrolės uoste tvarka – Užsienio valstybinių

⁴⁰⁶ Pavyzdžiui, 2004 m. sausio 8 d. LR susisiekimo ministro įsakymas Nr. 3-06 „Dėl Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotų laivų valstybinės vėliavos kontrolės Lietuvos Respublikos ir užsienio valstybių jūrų uostuose vykdymo taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios, 2004, Nr. 18-562.

⁴⁰⁷ Be šiamo darbo poskyryje minimų, Lietuvoje įgyvendinti ir kitų ES teisės aktų uosto klausimais reikalavimai, tiesiogiai nesusiję su uosto režimu, pavyzdžiui, reikalavimai uosto įrenginiams ir atskirų kategorijų laivams, klasifikacinėms bendrovėms, jūrininkų rengimui ir pan.

⁴⁰⁸ Tarptautinės jūrų organizacijos Rezoliucija A.787(19) dėl uosto valstybės kontrolės procedūrų (Resolution A.787(19) on Procedures for Port State Control) [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <[http://docs.google.com/gview?a=v&q=cache:pRjYPS0vTGEJ:www.imo.org/includes/blastData.asp/doc_id%3D9813/A%2520787.pdf+Resolution+A.787\(19\)\)&hl=en](http://docs.google.com/gview?a=v&q=cache:pRjYPS0vTGEJ:www.imo.org/includes/blastData.asp/doc_id%3D9813/A%2520787.pdf+Resolution+A.787(19))&hl=en)>, pakeista Rezoliucija A.882(21) (Resolution A.882(21) on Amendments to the Procedures for Port State Control (Resolution A.787(19)) [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <[http://docs.google.com/gview?a=v&q=cache:kpD9ktYIILIJ:www.imo.org/includes/blastData.asp/doc_id%3D9898/882.PDF+Resolution+A.787\(19\),+as+amended+by+resolution+A.882\(21\)+on+Procedures+for&hl=en](http://docs.google.com/gview?a=v&q=cache:kpD9ktYIILIJ:www.imo.org/includes/blastData.asp/doc_id%3D9898/882.PDF+Resolution+A.787(19),+as+amended+by+resolution+A.882(21)+on+Procedures+for&hl=en)>

laivų valstybinės kontrolės LR jūrų uostuose vykdymo taisyklėmis⁴⁰⁹, valstybinę užsienio šalių laivų kontrolę Lietuvos jūrų uoste vykdo Saugios laivybos administracija (Laivybos kontrolės skyrius). Valstybinės užsienio laivų kontrolės uoste pagrindai reglamentuoti ir LR Saugios laivybos įstatyme⁴¹⁰ (23, 25 ir 26 straipsniai).

Valstybinės laivų kontrolės uoste tikslas yra nustatyti, ar į Lietuvos jūrų uostus įplaukiantys užsienyje įregistruoti laivai atitinka tarptautinius saugios laivybos reikalavimus, taip pat įgulos gyvenimo ir darbo sąlygų laivuose standartus. Minėtos taisyklės taikomos visiems užsienio valstybių laivams, įplaukiantiems į Lietuvos jūrų uostus, išskyrus atvejus, kurie apibrėžti LR tarptautinėse konvencijose⁴¹¹. Laivų inspektavimo procedūras priklausomai nuo laivo tipo dokumentų formas tvirtina Lietuvos saugios laivybos administracija. Paminėtina, kad jeigu patikrinus Lietuvos jūrų uoste esantį laivą nustatoma, kad jis neatitinka tarptautinių saugios laivybos reikalavimų, laivui uždraudžiama išplaukti iš uosto, o laivo valdytojas privalo atlyginti pakartotinio laivo patikrinimo išlaidas⁴¹².

Remiantis Lietuvos saugios laivybos administracijos pateikiama statistika⁴¹³, 2003 – 2008 m. laikotarpiu kasmet patikrinama maždaug 400 laivų (kas sudaro beveik 30 procentų iš bendro laivų įplaukimo skaičiaus), iš kurių vidutiniškai sulaikoma 8 – 13 reikalavimų neatitinkančių laivų.

⁴⁰⁹ Užsienio valstybių laivų valstybinės kontrolės Lietuvos Respublikos jūrų uostuose vykdymo taisyklės, patvirtintos LR susisiekimo ministro įsakymu 2004 m. sausio 15 d. įsakymu Nr. 3-23 // Valstybės žinios, 2004, Nr. 18-564.

⁴¹⁰ LR saugios laivybos įstatymas // Valstybės žinios, 2005, Nr. 31-974 (nauja redakcija) (su pakeitimais).

⁴¹¹ Taisyklės (kaip numatyta jų 2 punkte) netaikomos: 1) laivams, kuriems pagal bendro tonažo dydį netaikomi tarptautinių konvencijų reikalavimai, šių taisyklių taikymo apimtį nustato inspektorius, remdamasis laive esančiais dokumentais, išduotais laivo valstybės vėliavos administracijos (arba jos įgaliotos organizacijos), ir savo profesine patirtimi; 2) užsienio valstybių, kurios neratifikavo galiojančių tarptautinių konvencijų, laivams šių taisyklių reikalavimai taikomi be išlygų; 3) žvejybiniam laivams, kurių ilgis 24 m ir daugiau.

⁴¹² Laivo išplaukimo iš uosto apribojimai dėl saugios laivybos pažeidimų reglamentuoti Saugios laivybos įstatymo 25 straipsnyje.

⁴¹³ Valstybės uosto kontrolės statistika (užsienio šalių laivai) [interaktyvus]. Laivybos kontrolė: statistinė informacija. Prieiga per internetą: <<http://www.msa.lt/index.php/lt/35692/>>

Papildomi uosto reikalavimai taikomi *pavojingas medžiagas gabenantiems laivams*, nes jie kelia didesnę riziką ypatingai jūrai ir jos aplinkai, pakrantei. Pavojingų ar aplinką teršiančių krovinių vežimo, perkrovimo ir sandėliavimo uoste tvarką nustato Saugios laivybos įstatymas, Prekybinės laivybos įstatymas⁴¹⁴, aptartos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos taisyklės, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto naudojimo taisyklės⁴¹⁵, kiti teisės aktai ir Lietuvos Respublikos tarptautinės sutartys (1973 m. Tarptautinė konvencija dėl taršos iš laivų prevencijos, Tarptautinis pavojingų krovinių gabenimo jūra kodeksas, Tarptautinis laivų, skirtų gabenti piltinius pavojingus birius cheminius krovinius, statybos ir įrangos kodeksas, Tarptautinis laivų, skirtų gabenti suskystintas dujas, statybos ir įrangos kodeksas), taip pat Europos Sąjungos teisės aktai. Pavyzdžiui, 2001 m. gruodžio 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/96/EB, nustatanti sausakrūvių laivų saugaus pakrovimo ir iškrovimo suderintus reikalavimus ir tvarką⁴¹⁶, Lietuvoje įgyvendinta priėmus Saugaus sausakrūvių laivų pakrovimo ir iškrovimo taisyklės⁴¹⁷.

Remiantis minėtomis normomis, laivo, plaukiančio į Lietuvos jūrų uostą ir gabenančio pavojingus ar aplinką teršiančius krovinius, valdytojas, išplaukdamas iš pakrovimo uosto, privalo Lietuvos saugios laivybos administracijai nustatyta tvarka pateikti informaciją apie laive esančius pavojingus ar aplinką teršiančius krovinius. Kiekviename pavojingus ar aplinką teršiančius krovinius gabenančiame laive turi būti laivo vėliavos valstybės (arba jos vardu klasifikacinės bendrovės) išduotas liudijimas, patvirtinantis, kad laivas ir jo įranga atitinka atitinkamos rūšies pavojingų krovinių gabenimo reikalavimus. Tokie kroviniai gali būti įvežami į uostą tik tolesniam transportavimui ir laikomi tiek, kiek reikia atlikti technologi-

⁴¹⁴ Valstybės žinios, 1996, Nr. 101-2300 (su pakeitimais).

⁴¹⁵ 1997 m. liepos 7 d. LR susisiekimo ministerijos įsakymas Nr. 264 „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto naudojimo taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios, 1997, Nr. 72-1853.

⁴¹⁶ ES oficialusis leidinys, L 013, 2002 01 16. P. 9.

⁴¹⁷ 2004 m. sausio 15 d. LR susisiekimo ministro įsakymas Nr. 3-24 „Dėl Saugaus sausakrūvių laivų pakrovimo ir iškrovimo taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios, 2004, Nr. 18-565.

procesą, nes Lietuvos uosto teritorijose sandėliuoti pavojingus krovinius draudžiama⁴¹⁸.

Paminėtina, kad pirmumo tvarka Klaipėdos uoste aptarnaujami linijiniai laivai⁴¹⁹. Suprantama, kad uoste laivai ir keleiviai aptarnaujami, kroviniai, pašto siuntos ir siuntiniai perkraunami, transportavimo, ekspedicijos bei sandėliavimo operacijos atliekamos tik tam specialiai skirtose vietose. Šias operacijas laikinai nutraukti ar apriboti gali Klaipėdos uosto direkcija dėl stichinių nelaimių, katastrofų, avarių, karantino, streiko, embargo ir kitų panašių aplinkybių. Uosto direkcija privalo užtikrinti laivuose susidarančių atliekų ir teršalų priėmimą ir tvarkymą (Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymo antrasis skirsnis).

Visos aukščiau aptartos pagrindinės Lietuvoje galiojančios uosto režimo nuostatos skirtos valstybių prekybiniais, keleiviniams ir kitiems komerciniais tikslais naudojamiems laivams. Tačiau valstybiniais ir kitiems komerciniais tikslams nenaudojamiems specialių kategorijų laivams, kurie susiję su didesne pavojaus rizika pakrantės valstybės saugumui ar aplinkai, reikalingi specifiniai griežtesni ar papildomi reikalavimai,- tai daugiausia karo laivai ir laivai su branduolinėmis jėgainėmis ir branduoliniu ginklu, taip pat mokslinių tyrimų laivai, kuriems taip pat taikytinas specialus režimas.

Pažymėtina, kad Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymas aiškiai nurodo, jog į Klaipėdos uostą laivams su branduolinėmis jėgainėmis ir branduoliniu ginklu įplaukti draudžiama (8 straipsnio 3 dalis). Valstybėms, kurios numačiusios tokių laivų įplaukimo į savo uostus galimybę, reikia atsižvelgti į 1974 m. SOLAS konvencijos 8 skirsnyje išvardintus pagrindinius reikalavimus atominiam laivams ir ypatingai tokių laivų įplaukimą į uostus detalizuojančias 1980 m. Prekybinių užsienio laivų įplaukimo į uostus saugumo rekomendacijas. Trumpai paminėtina, kad atominiai laivai privalo

⁴¹⁸ Laivybos kontrolė: pavojingų krovinių gabenimas [interaktyvus]. Lietuvos saugios laivybos administracijos interneto svetainėje pateikiama informacija. Prieiga per internetą: <<http://www.msa.lt/index.php/lt/39689/>>

⁴¹⁹ Tai laivai, plaukiantys laivybos linijoje, kurios operatoriui yra išduotas laivybos linijos įregistravimo pažymėjimas, tarp dviejų ar daugiau paskelbtų uostų pagal nuolatinį grafiką.

turėti specialius saugumo sertifikatus, prieš įplaukiant į uostą reikalingas išankstinis informavimas ir patikra dėl radioaktyvumo lygio leistinumų ir pan. Išnagrinėjus informaciją apie norinčio įplaukti į pakrantės valstybės uostą branduolinio laivo saugumą, uosto administracijai leidžiama duoti tokiam laivui leidimą įplaukti arba ji gali atsisakyti laivą įleisti į uostą⁴²⁰.

Užsienio karo laivų įplaukimą į uostą ir buvimą jame reglamentuoja 2006 m. Vyriausybės nutarimu⁴²¹ patvirtintos Užsienio valstybių karo ir valstybinį statusą turinčių laivų įplaukimo į Klaipėdos valstybinį jūrų uostą ir buvimo jame taisyklės, taip pat turi būti vadovaujama tuo pačiu nutarimu patvirtintomis Paraiškų švartuoti Lietuvos karo laivus teikimo ir nagrinėjimo taisyklėmis ir Klaipėdos valstybinio jūrų uosto nekarinėje teritorijoje esančių krantinių, rezervuojamų budintiems Lietuvos karo laivams ir užsienio valstybių karo laivams pirmumo teise švartuoti ir stovėti, sąrašu.

Užsienio valstybių karo ir valstybinį statusą turinčių laivų įplaukimo į Klaipėdos valstybinį jūrų uostą ir buvimo jame taisyklės nustato iš esmės vienodą tvarką tiek karo laivams, tiek valstybinį statusą turintiems laivams, nenaudojamiems komerciniams tikslams. Šias abi laivų kategorijas apibrėžia Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymas. Karo laivas – tai valstybės karinėms pajėgoms priklausantis ir tai patvirtinančiais tos valstybės išoriniais ženklais pažymėtas laivas, kuriam vadovauja į šias pareigas paskirtas tos valstybės vyriausybės karininkas (jo pavardė turi būti įrašyta atitinkamame karininkų sąrašė arba analogiškame dokumente) ir kurį aptarnauja įgula, laikydamasi reguliariųjų karinių pajėgų drausmės (2 straipsnio 19 punktą). Valstybinį statusą turintis laivas – tai laivas, priklausantis kuriai nors valstybei arba tos valstybės naudojamas ir atliekantis tik nekomercinę valstybinę tarnybą (2 straipsnio 22 punktą).

⁴²⁰ Katuoka S. Tarptautinė jūrų teisė. Vilnius, Eugrimas, 1997. P. 34.

⁴²¹ 2006 m. kovo 20 d. LR Vyriausybės nutarimas Nr. 277 „Dėl Užsienio valstybių karo ir valstybinį statusą turinčių laivų įplaukimo į Klaipėdos valstybinį jūrų uostą ir buvimo jame taisyklių, paraiškų švartuoti Lietuvos karo laivus teikimo ir nagrinėjimo taisyklių ir Klaipėdos valstybinio jūrų uosto nekarinėje teritorijoje esančių krantinių, rezervuojamų budintiems Lietuvos karo laivams ir užsienio valstybių karo laivams pirmumo teise švartuoti ir stovėti, sąrašo patvirtinimo“ // Valstybės žinios, 2006, Nr. 32-1134.

Užsienio valstybių karo laivų ir valstybinį statusą turinčių laivų įplaukimo į pakrantės valstybės uostą tikslas (pagrindas) gali būti oficialus vizitas (pavyzdžiui, pakrantės valstybės kvietimu švenčių proga), neoficialus vizitas (pavyzdžiui, gerinti valstybių santykius) arba dalykinis vizitas (pavyzdžiui, dalyvauti kariniuose manevruose ar mokymuose). Pabrėžtina, kad Lietuvoje užsienio valstybių karo ir valstybinį statusą turinčių laivų įplaukimui į uostą nustatyta leidimų tvarka: jie privalo gauti LR užsienio reikalų ministerijos leidimą įplaukti į uostą. Prašymas dėl leidimo įplaukti į uostą pateikiamas per laivo šalies diplomatinę atstovybę ne vėliau kaip prieš 30 darbo dienų iki planuojamos laivo įplaukimo į uostą dienos (oficialių svečių vizito atveju – ne vėliau kaip prieš 7 darbo dienas iki planuojamos laivo įplaukimo į uostą dienos). Sprendžiant dėl leidimo išdavimo, atsižvelgiama į laivo funkcinę paskirtį bei tikslą ir įvertinami valstybės saugumo ir kiti interesai, o išvadas pateikia kompetentingos institucijos – Krašto apsaugos ministerija, Susisiekimo ministerija, Vidaus reikalų ministerija, kartais ir kitos valstybės ar savivaldybių institucijos. Pažymėtina, kad numatytos dvi bendros leidimų tvarkos išimtys: į tarptautines operacijas, tarptautines karines pratybas ir kitus karinio bendradarbiavimo renginius Lietuvos Respublikos teritorijoje atvykstantiems laivams; ir laivui, kuriam reikalingas priverstinis įplaukimas į uostą (sprendimus dėl tokių laivų įplaukimo per nustatytus terminus priima Lietuvos karinių jūrų pajėgų vadas ir Saugios laivybos administracija). Aptariamos taisyklės pakankamai detaliai reglamentuoja ir kitus su tokių laivų buvimu uoste susijusius klausimus: švartavimąsi ir stovėjimą uoste, laivų aprūpinimą ir pan.

Paminėtina, kad Šiaurės Atlanto Sutarties Organizacijos (NATO) karo laivų įplaukimui į pakrantės valstybės uostus galioja speciali tvarka. Taikytini šios organizacijos Standartizacijos agentūros (kartu su kitomis kompetentingomis agentūromis) priimti standartizacijos susitarimai – NATO valstybių karo laivų įplaukimo į NATO ir NATO narėmis nesančių valstybių

uostus tvarka⁴²². Šia tvarka siekiama abipusiškumo pagrindu supaprastinti formalumus, susijusius su karo laivų įplaukimu į uostus ir inkaravimosi vietas NATO erdvėje taikos metu ir nustatyti NATO karinių pajėgų įplaukimo į uostus ir inkaravimosi vietas, patenkančias į NATO valstybių narių ir NATO narėmis nesančių valstybių jurisdikciją, tvarką.

Jūrų mokslinių tyrinėjimų laivai Lietuvos teisės aktuose atskirai neišskiriami ir jų įplaukimo tvarka atskirai neregamentuota. Tačiau tokie laivai patenka į valstybinį statusą turinčių laivų kategoriją, vadinasi, jiems galioja aukščiau aptartos taisyklės ir leidimų tvarka.

4.3.2 Teritorinės jūros ir gretutinės zonos reglamentavimas Lietuvos teisėje

Primintina, kad pagrindiniai Jūrų teisės konvencija besiremiantys teritorinės jūros režimo klausimai, nagrinėtini nacionalinio reglamentavimo kontekste, yra taikus plaukimas, karo laivų plaukimas ir jūrų moksliniai tyrinėjimai (pastarieji, o taip pat kabelių ir vamzdynų tiesimas ir įvairių statinių bei įrenginių statymas, kaip jau minėta, bus aptariami nagrinėjant veiklą visose jūros erdvėse bendrai). Kitas ne mažiau svarbus su išvardintais klausimais susijęs specifinis teritorinės jūros režimo aspektas yra valstybės sienos jūroje kontrolė ir teritorinės jūros apsauga bei jos režimo kontrolė. Atkreiptinas dėmesys, kad dėl glaudžios gretutinės zonos sąsajos su teritorine jūra, negausūs gretutinės zonos klausimai taip pat nagrinėjami toliau šiame poskyryje.

Lietuvos jūros erdvių reglamentavimo kūrimas prasidėjo būtent nuo *teritorinės jūros režimo* klausimų sprendimo. Dar 1995 m. buvo patvirtinta LR valstybės sienos jūroje ir teritorinės jūros apsaugos koncepcija⁴²³, kurios tikslas – nustatyti bendruosius Lietuvos valstybės sienos jūroje ir teritorinės jūros

⁴²² Procedures for Visits to NATO and non-NATO Ports by Naval Ships of NATO Nations (STANAG)1100 MIS (EDITION 5), 1995 [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.nato.int/cps/en/natolive/stanag.htm>>

⁴²³ 1995 m. birželio 8 d. LR Vyriausybės nutarimas Nr. 816 „Dėl Lietuvos Respublikos valstybės sienos jūroje ir teritorinės jūros apsaugos koncepcijos“ // Valstybės žinios, 1995, Nr. 49-1213.

apsaugos principus, numatyti konkrečius valstybės sienos jūroje ir teritorinės jūros apsaugos būdus bei organizacinę struktūrą. Kaip deklaruota šiame teisės akte, teritorinės jūros apsaugos politika ir praktika siekiama užtikrinti valstybės suverenitetą ir ginti jos interesus jūroje. Konceptijoje buvo numatytos ir svarbiausios veiklos kryptys, tobulinant teisinę bazę, tarp kurių – su valstybės siena ir jos apsauga susijusių įstatymų ir kitų teisės aktų tobulinimas; užsienio laivų taikaus plaukimo teritorine jūra (taip pat jų veiklos Lietuvos ekonominėje zonoje) sąlygas ir tvarką reglamentuojančių teisės aktų parengimas; laivų įplaukimo į Klaipėdos uostą taisyklių parengimas; subjektų, vykdančių LR valstybės sienos jūroje ir teritorinės jūros apsaugą, įgaliojimų, teisių ir pareigų nustatymas ir kt.

Su minėta koncepcija susijusios tais pačiais 1995 metais priimtos LR valstybės sienos apsaugos kompleksinės sistemos metmenų įgyvendinimo priemonės⁴²⁴. Paminėtina, kad tarp šių priemonių, kaip ir koncepcijoje, buvo numatyta parengti norminių teisės aktų, reglamentuojančių užsienio valstybių laivų taikaus plaukimo teritorine jūra (bei jų veiklos LR ekonominėje zonoje) sąlygas ir tvarką, projektus; užsienio valstybių karo ir kitų nekomercinių laivų įplaukimo į Klaipėdos valstybinį jūrų uostą ir buvimo jame taisyklių projektą; valstybės sienos jūroje ir teritorinės jūros apsaugos sistemos funkcionavimo taisykles; jūros ir pakrančių stebėjimo sistemos valdymo centro nuostatus.

Paminėtina, kad 1997 m. LR Prezidento dekretu⁴²⁵ buvo sudaryta darbo grupė teritorinės jūros ir išskirtinės ekonominės zonos kontrolės, apsaugos ir gynybos, pakrančių ir laivybos apsaugos vieningos sistemos klausimams. Šiai darbo grupei buvo pavesta išnagrinėti teritorinės jūros (ir išskirtinės ekonominės zonos) kontrolės, apsaugos ir gynybos, pakrančių ir laivybos apsaugos organizavimą ir parengti (iki 1997 m. liepos 31 d.) išvadas ir rekomendacijas Valstybės gynimo tarybai dėl šios kontrolės, apsaugos ir

⁴²⁴ 1995 m. rugpjūčio 4 d. LR Vyriausybės nutarimas „Dėl Lietuvos Respublikos valstybės sienos apsaugos kompleksinės sistemos metmenų įgyvendinimo priemonių“ Nr. 1096 // Valstybės žinios, 1995, Nr. 49-1199.

⁴²⁵ 1997 m. balandžio 21 d. LR Prezidento dekretas „Dėl darbo grupės teritorinės jūros ir išskirtinės ekonominės zonos kontrolės, apsaugos ir gynybos, pakrančių ir laivybos apsaugos vieningos sistemos klausimais sudarymo“ Nr. 1282 // Valstybės žinios, 1997, Nr. 36-876.

gynybos vieningos struktūros, funkcionavimo tvarkos ir būtinos teisinės bazės tobulinimo. Atsižvelgiant į toliau nagrinėjamus priimtus teisės aktus, manytina, kad didžioji šios darbo grupės užduočių buvo įvykdyta, o vėliau iš esmės panašios funkcijos ir įgaliojimai suteikti jau minėtai 2005 m. sudarytai specialiai Teritorinės jūros, išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo apsaugos ir kontrolės komisijai.

Teritorinei jūrai esant valstybės teritorijos dalimi, šios jūros erdvės režimas neišvengiamai susijęs su valstybės sienos klausimų reglamentavimu. Todėl neatsitiktinai pagrindiniai teritorinės jūros režimo aspektai reglamentuoti LR valstybės sienos ir jos apsaugos įstatyme⁴²⁶. Įstatyme įtvirtinta užsienio laivų taikaus plaukimo teritorine jūra teisė, taip pat pagrindiniai reikalavimai bei draudimai teritorine jūra (į Lietuvos uostus ar iš jų) plaukiantiems laivams, apibrėžti Valstybės sienos apsaugos tarnybos įgaliojimai laivams minėtų draudimų nesilaikant, pasienio teisinis režimas teritorinėje jūroje (taip pat jūros vidaus vandenyse) ir įtvirtintos kitos susijusios teritorinės jūros režimo nuostatos.

Valstybės sienos ir jos apsaugos įstatyme (7 straipsnyje) reglamentuoto taikaus plaukimo sąlygos ir reikalavimai jam iš esmės atitinka ir atkartoja Jūrų teisės konvencijos nuostatas. Taigi įtvirtintos trys taikaus plaukimo sąlygos: plaukimas nekelti grėsmės taikai, saugumui ir nustatytai LR tvarkai; bei reikalavimai: taikus plaukimas turi būti nenutrūkstamas ir greitas, bet kokiu su plaukimu susijusi veikla draudžiama, išskyrus nustatytus atvejus, kai laivui leidžiama sustoti ir nuleisti inkarą. Panašiai taikus plaukimas reglamentuotas ir kituose Lietuvos teisės aktuose, pavyzdžiui, apibrėžtas Valstybės sienos jūroje ir teritorinės jūros apsaugos sistemos funkcionavimo taisyklėse⁴²⁷: taikus plaukimas LR teritorine jūra – laivo plaukimas, kurio metu nepažeidžiama taika, santarvė ar LR saugumas (3.4. punktas).

⁴²⁶ Valstybės žinios, 2000, Nr. 42-1192; 2003, Nr. 38-1668; 2006, Nr. 72-2690; 2007, Nr. 12-490.

⁴²⁷ 1996 m. liepos 30 d. LR Vyriausybės nutarimas Nr. 914 „Dėl valstybės sienos jūroje ir teritorinės jūros apsaugos sistemos funkcionavimo taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios, 1996, Nr. 75-1811.

Aptariamame įstatyme nenumatytos prezumpcijos, kada laivas kelia grėsmę valstybės taikai, nustatytai tvarkai ir saugumui, todėl tai nustatant reikėtų vadovautis Jūrų teisės konvencijoje (19 straipsnio 2 dalyje) išvardintomis prezumpcijomis⁴²⁸. Jų sąrašas gana platus, nes apima ir veikas, keliančias grėsmę taikai ir saugumui, tokias kaip grasinimą jėga ar jėgos panaudojimą ir kitų Jungtinių Tautų Chartijoje numatytų tarptautinės teisės principų pažeidimą, informacijos rinkimą ar dalyvavimą propagandoje, kurie kelia grėsmę pakrantės valstybės saugumui ir pan., ir mažiau pavojingas veikas, kurios tiesiog sudaro nustatytos tvarkos pažeidimus – žvejybą, prekių pakrovimą (iškrovimą), tyrimus ir kitas, nes taikus plaukimas nesuteikia teisės jų vykdyti. Be to, grėsmę valstybės taikai, nustatytai tvarkai ir saugumui keliančių veikų sąrašas nėra išsamus, nes apima ir dalyvavimą „bet kokioje kitoje veikloje, tiesiogiai nesusijusioje su plaukimu“ (Konvencijos 19 straipsnio 2 dalies 1 punktas).

Pastebėtina, kad Konvencija įtvirtina reikalavimą visiems laivams ir kitoms povandeninėms transporto priemonėms teritorinė jūra plaukti jūros paviršiumi iškelus savo vėliavą, o aptariamasis Lietuvos įstatymas tokią pareigą nustato „užsienio valstybių povandeniniams karo laivams ir kitoms

⁴²⁸ Pagal Jūrų teisės konvenciją laikoma, kad kitos valstybės laivo plaukimas kelia grėsmę pakrantės valstybės taikai, tvarkai ar saugumui, jei teritorinėje jūroje jis dalyvauja viename iš šių veiksmų:

- a) grasina jėga ar panaudoja jėgą prieš pakrantės valstybės suverenitetą, teritorijos vientisumą ar politinę nepriklausomybę, ar kitaip pažeidžia tarptautinės teisės principus, įtvirtintus Jungtinių Tautų įstatuose;
- b) bet kokiuose manevruose ar pratybose, naudodamas bet kokios rūšies ginklus;
- c) bet kokiame informacijos rinkime, keliančiame grėsmę pakrantės valstybės gynybai ar saugumui;
- d) bet kokioje propagandoje, nukreiptoje prieš pakrantės valstybės gynybą ar saugumą;
- e) orlaivio paleidime, nusileidime ar priėmime į laivą;
- f) karinio prietaiso paleidime, nusileidime ar priėmime į laivą;
- g) bet kokios prekės ar valiutos pakrovime arba iškrovime bei asmens įsodinime į laivą ar išsodinime iš jo, pažeidžiant pakrantės valstybės muitinės, mokesčių, imigracijos ar sanitarijos įstatymus ir kitus teisės aktus;
- h) bet kokiame sąmoningame ir stambiame aplinkos teršime, prieštaraujančiame šiai Konvencijai;
- i) bet kokioje žvejybos veikloje;
- j) vykdam tyrimus ar stebėjimus;
- k) bet kokiame veiksmu, kuriuo siekiama trukdyti pakrantės valstybės ryšio sistemų ar bet kokių kitų įrenginių ar įrengimų darbui.

povandeninėms transporto priemonėms“ (7 straipsnio 4 dalis). Tokia formuluotė bent lingvistiniu aspektu palieka abejonę, ar šis reikalavimas ne karo laivams ir kitoms ne karo povandeninėms transporto priemonėms galioja. Tačiau šiuo atveju manytina, kad tai tik nevisiškai tiksliai ir aiškiai įstatymo formuluotė, neatleidžianti visų – karo ir ne karo – užsienio laivų ir kitų povandeninių transporto priemonių nuo pareigos plaukti teritorinės jūros paviršiumi iškelus savo vėliavą, juo labiau, kad ši Konvencijoje įtvirtinta pareiga – tiesiogiai veikianti norma.

Užsienio laivų taikus plaukimas teritorine jūra susijęs su laivybos saugumo klausimais, kurie užima ypatingą vietą jūros erdvių režime⁴²⁹. Pakrantės valstybės įsipareigojimai šioje srityje kyla tiek iš tarptautinių sutarčių, Tarptautinės jūrų organizacijos priimamų ir kitų tarptautinės teisės normų, tiek iš ES teisės aktų reikalavimų. Aptartame Valstybės sienos ir jos apsaugos įstatyme yra nustatyti bendri pagrindiniai reikalavimai bei draudimai laivams ir kitoms plaukiojimo priemonėms, kertančioms valstybės sieną, plaukiančioms iki atvirų tarptautinei laivybai Lietuvos Respublikos jūros, vidaus vandenių uostų (kuriuose yra pasienio kontrolės punktai) ar iš jų. Šie reikalavimai ir draudimai yra labiau pamatiniai principai teritorine jūra plaukiantiems laivams (jie detalizuojami laivybos teisės aktuose) ir apima navigacijos reikalavimus (draudimus įplaukti į tarptautinei laivybai neskirtus uostus ar į uždraustas teritorijas ir pan.), tam tikros veiklos draudimus (neteisėtos žvejybos, komercinės ar kitos veiklos), jūros aplinkos taršos prevencijos principą ir yra nebaigtiniai: įtvirtintas ir bendras draudimas atlikti kitus LR įstatymų, ES teisės aktų, Lietuvos tarptautinių sutarčių ir kitų teisės aktų uždraustus veiksmus (8 straipsnio 1 dalies 9 punktas).

Karo laivų plaukimo teritorine jūra, kaip ir jų įplaukimo į uostą tvarka, yra speciali. Atsakant į pakrantės valstybės leidimo užsienio karo laivui plaukti jos teritorine jūra poreikio klausimą, „manytina, kad kiekviena pakrantės valstybė turi teisę ne tik nustatyti plaukimo per teritorinę jūrą tvarką, bet ir reikalauti išankstinio pranešimo ar net leidimo. Juk kalbama apie karo laivų

⁴²⁹ Plačiau apie saugios laivybos reikalavimus žr. darbo 4.5.7 poskyrį.

plaukiojimą pakrantės valstybės teritorijoje⁴³⁰. LR valstybės sienos ir jos apsaugos įstatyme įtvirtinta taikaus plaukimo tokiems laivams leidimų tvarkos nustatymo galimybė (7 straipsnio 6 dalyje Vyriausybei suteikta teisė tokią tvarką nustatyti) bei galimybė įpareigoti užsienio karo ar nekomerciniais tikslais naudojamą laivą nedelsiant palikti Lietuvos teritorinę jūrą, jei jis pažeidžia Lietuvos įstatymus bei kitus teisės aktus ar nesilaiko įpareigojimo jų laikytis (7 straipsnio 5 dalis, atitinkanti Konvencijos 30 straipsnį). Kaip jau aptarta, karo laivų įplaukimo į Klaipėdos jūrų uostą ir buvimo jame tvarka Lietuvoje nustatyta, tačiau ji neapima nei to atvejo, jei užsienio karo laivai plauktų teritorine jūra neįplaukdami į Klaipėdos uostą, nei jų plaukimo teritorine jūra tikslu įplaukti į uostą atvejo. Karo laivų plaukimo Lietuvos teritorine jūra tvarka ir reikalavimai nėra aiškiai reglamentuoti ir jokiame kitame Lietuvos teisės akte. Tačiau, kaip darbe jau minėta, 1992 m. potvarkiu prisijungdama prie 1958 m. Konvencijos dėl teritorinės jūros ir gretutinės zonos, Vyriausybė tuo pačiu numatė, kad valstybėms, nustačiusioms užsienio kariniams laivams taikaus plaukimo teisę tik turint leidimą, Lietuvos Respublikos teritorinėje jūroje šių valstybių kariniams laivams nustatoma tokia pat taikaus plaukimo teisė. Šio potvarkio galiojimas nepanaikintas, vadinasi, karo laivų plaukimui Lietuvos teritorine jūra tebegalioja abipusiškumo principas, kuris vis tik nėra labai racionalus, nes karo laivų plaukimo teritorine jūra tvarka pirmiausia turi būti siekiama saugumo, o abipusiškumo principu pagrįsta tvarka remiasi iš esmės vien užsienio valstybės analogiško leidimo iš Lietuvos karo laivo reikalavimo faktu.

Be minėto abipusiškumo principo nesant jokio detalesnio užsienio karo laivų plaukimo Lietuvos teritorine jūra tvarkos reglamentavimo, nėra aišku, kokia yra leidimo, kai jo Lietuvoje reikalaujama, išdavimo tvarka (kreipimosi dėl leidimo ir jo išdavimo terminai, leidimą išduodanti institucija, išdavimo sąlygos ir pan.). Tačiau manytina, kad ji iš dalies nusistovėjusi praktikoje. Pagal įvykusius karo laivų vizitus Lietuvoje reikėtų spręsti, kad karo laivų

⁴³⁰ Katuoka S. Tarptautinė jūrų teisė. Vilnius, Eugrimas, 1997. P. 58.

plaukimo teritorinė jūra klausimai sprendžiami bendradarbiaujant Lietuvos ir karo laivo vėliavos valstybės institucijoms, ir dėl užsienio karo laivų įplaukimo į teritorinę jūrą priimami LR Vyriausybės nutarimai. Pavyzdžiui, 1997 m. vykdyti bendras Lietuvos ir Danijos pratybas į Lietuvos teritorinius vandenis leista įplaukti Danijos karo laivams su ginkluote ir amunicija⁴³¹. 2004 m. NATO karo laivų minų medžiotojų vizito tikslu į Lietuvos teritorinę jūrą leista įplaukti Norvegijos, Anglijos, Vokietijos, Nyderlandų ir Belgijos karo laivams⁴³². Tokiais atvejais karo laivų įleidimas į Lietuvos teritoriją remiasi dar ir nustatyta specialia tarptautinių karinio bendradarbiavimo renginių tvarka⁴³³.

Greta jau nagrinėtų, dar atskirai aptartinas klausimas, ar leidimas užsienio karo laivui įplaukti į Klaipėdos jūrų uostą suteikia jam leidimą plaukti ir teritorinė jūra, kai tai karo laivas valstybės, kuri reikalauja leidimo užsienio laivų plaukimui jos teritorinė jūra (taigi jos karo laivams analogiško leidimo reikalauja ir Lietuva). Egzistuojantis reglamentavimas leidimo užsienio karo laivams įplaukti į Klaipėdos uostą ir leidimo plaukti teritorinė jūra nesieja, be to, dėl jų sprendžia skirtingos institucijos: dėl plaukimo teritorinė jūra – Vyriausybė, o dėl įplaukimo į uostą – Užsienio reikalų ministerija. Atsižvelgiant į tai, manytina, kad į Klaipėdos uostą teritorinė jūra norinčiam įplaukti valstybės, taikančios leidimų tvarką jos teritorinė jūra plaukti užsienio karo laivams (pavyzdžiui, Švedijos), karo laivui reikėtų gauti du atskirus leidimus, t.y. plaukti Lietuvos teritorinė jūra ir įplaukti į Klaipėdos uostą; tačiau svarbus tokio laivo vizito tikslas. Pažymėtina, kad išskirtini užsienio karo laivų vizitai karinio bendradarbiavimo renginių tikslu, nes tokiais atvejais Vyriausybės nutarimu suteikiamas leidimas jiems įplaukti į Lietuvos teritoriją apima ir leidimą įplaukti į teritorinę jūrą, ir į vidaus vandenį, įskaitant uostą, taigi tokiais atvejais sprendžiama integruotai. Leidimus įplaukti į uostą

⁴³¹ 1997 m. gegužės 8 d. LR Vyriausybės nutarimas Nr. 449 „Dėl Lietuvos karinių pajėgų ir Danijos Karalystės karo laivų bendrų jūrų pratybų ir leidimo įplaukti į Lietuvos teritorinius vandenis Danijos Karalystės karo laivams“ // Valstybės žinios, 1997, 41-1017.

⁴³² 2004 m. spalio 24 d. LR Vyriausybės nutarimas Nr. 1330 „Dėl NATO karo laivų vizito organizavimo Lietuvos Respublikos teritorijoje“ // Valstybės žinios, 2004, 158-5772.

⁴³³ LR tarptautinių operacijų, pratybų ir kitų karinio bendradarbiavimo renginių įstatymas (nauja redakcija) // Valstybės žinios, 2002, Nr. 13-465.

užsienio valstybių laivams, atvykstantiems į tarptautines operacijas, tarptautines karines pratybas ir kitus karinio bendradarbiavimo renginius Lietuvos teritorijoje išduoda (ne vėliau kaip per 10 darbo dienų nuo prašymo išduoti leidimą įplaukti į uostą pateikimo) Lietuvos kariuomenės karinių jūrų pajėgų vadas, kai LR tarptautinių operacijų, pratybų ir kitų karinio bendradarbiavimo renginių įstatymo nustatyta tvarka priimtas sprendimas leisti jiems atvykti į LR teritoriją.

Paminėtina, kad iš aukščiau aptartų Valstybės sienos ir jos apsaugos įstatyme nustatytų taikaus plaukimo teritorine jūra reikalavimų karo laivams ir nekomerciniams tikslams naudojamiems laivams nuostatos dėl laivo sustabdymo, patikrinimo ar nurodymo plaukti į tam tikrą uostą bei buksyruoti laivą netaikomos (įstatymo 8 straipsnio 3 dalis), – tai remiasi Jūrų teisės konvencijoje (32 straipsnyje) įtvirtintu karo ir nekomerciniais tikslais naudojamų valstybių laivų imunitetu. Be to, paminėtina, kad Jūros aplinkos apsaugos įstatyme (21 straipsnyje) numatyta galimybė Aplinkos ministerijai nustatyti specialius eksploatacinių galimybių nepabloginančius aplinkosaugos reikalavimus LR karo ir kitiems laivams, kurie yra valstybės nuosavybė ir naudojami tuo metu tik valstybės nekomerciniams tikslams, kuria kol kas nepasinaudota.

Kaip jau minėta, reglamentuojant teritorinės jūros režimo klausimus, svarbią vietą Lietuvoje užima teritorinės jūros apsauga ir režimo kontrolė. Teritorinės jūros ir kitų Lietuvos valstybės suverenitetui priklausančių jūros erdvių apsaugos ir kontrolės klausimai iš dalies yra susiję su pakrantės valstybės „jurisdikcija“, nes apima įgaliotų valstybės institucijų veiksmus taikant minėtų jūros erdvių režimo laikymosi užtikrinimui skirtas normas. Primintina, kad sąvoka „jurisdikcija“ reiškia teisės normomis nustatytus valstybės institucijų įgaliojimus taikyti teisę⁴³⁴ arba gali būti suprantama kaip valstybės teisminių ir administracinių institucijų teisė nagrinėti ir spręsti klausimus, kuriuos apima jų kompetencija⁴³⁵. Tačiau pakrantės valstybės

⁴³⁴ Katuoka S. Valstybės ir teisės teorijos pagrindinės kategorijos. Vilnius, 1997. P. 5.

⁴³⁵ Katuoka S. Tarptautinė jūrų teisė. Vilnius, Eugrimas, 1997. P. 35.

jurisdikcijos klausimai savo pobūdžiu ir apimtimi yra atskiro tyrimo reikalaujanti sritis, todėl šiame darbe nėra nagrinėjami; vis tik paminėtini teritorinės jūros apsaugos subjektai ir jų įgaliojimai, įskaitant kiek tai susiję su užsienio laivų sustabdymu, patikrinimu ar sulaikymu.

Pirmiausiai aptartina persekiojimo karštais pėdsakais teisė – tai pakrantės valstybės karo laivų ar lėktuvų ar kitų specialiai tam įgaliotų laivų ar lėktuvų vykdomas užsienio laivo persekiojimas pakrantės valstybės vidaus vandenyse, teritorinėje jūroje arba gretutinėje zonoje (išimtiniais atvejais – ir už jų) esant pakankamo pagrindo manyti, kad užsienio laivas pažeidė pakrantės valstybės įstatymus, siekiant neleisti užsienio laivui pabėgti į atvirąją jūrą ir išvengti sulaikymo. Valstybės sienos ir jos apsaugos įstatymas įtvirtina persekiojimo karštais pėdsakais teisę jos įgyvendinimą patikėdamas Valstybės sienos apsaugos tarnybai (9 straipsnis). Šios teisės įgyvendinimo pagrindas yra Valstybės sienos apsaugos tarnybos ar kitų kompetentingų valstybės institucijų turimas pagrindas manyti, kad laivas pažeidė LR įstatymus, o bandymas sustabdyti laivą turi prasidėti LR vidaus vandenyse, teritorinėje jūroje ar gretutinėje zonoje, ir laivo persekiojimas turi būti nenutrūkstamas. Patikrinimo rezultatai suteikia teisę laivui likti plaukti, jam gali būti pasiūloma išplaukti arba laivas gali būti sulaikomas.

Laivas vis tik gali nepaklusti pakrantės valstybės įgaliotų pareigūnų nurodymams, todėl įstatyme (10 straipsnyje) numatytas ir Valstybės sienos apsaugos tarnybos laivo ginkluotės naudojimas ir apibrėžtos ginkluotės naudojimo sąlygos, t.y. Valstybės sienos apsaugos tarnyba laivo ginkluotę prieš persekiojamą laivą gali panaudoti tik išimties tvarka, po to, kai visos kitos galimos priemonės panaudotos ir jų nepakako priversti laivo įgulai paklusti ir sustabdyti laivą; ginkluotės panaudojimu prieš stabdomą laivą nesiekama jo paskandinti; Valstybės sienos apsaugos tarnybos laivo vadas prieš persekiojamą laivą arba kitą plaukiojimo priemonę gali panaudoti laivo ginkluotę, nesilaikydamas minėtų reikalavimų, jei jų laikytis neįmanoma arba jei persekiojamas laivas arba kita plaukiojimo priemonė, priešindamiesi

sulaikymui, pirmieji panaudoja turimą ginkluotę arba užpuola Valstybės sienos apsaugos tarnybos laivą.

Aptartu persekiojimo karštais pėdsakais teisės reglamentavimu Lietuva savo įstatymuose iš dalies įgyvendino Jūrų teisės konvencijoje pakrantės valstybėms gretutinėje zonoje nustatytas kontrolės funkcijas, reikalingas siekiant užkirsti kelią muitų, mokesčių, imigracijos ar sanitarinių įstatymų ir kitų teisės aktų pažeidimams jos teritorijoje ar teritorinėje jūroje bei nubausti už ten padarytus jų pažeidimus. Tačiau tik nedidele apimtimi, nes be aptartos teisės Lietuvoje nėra atskirai reglamentuotas *gretutinės zonos režimas* ir nėra detalizuotos pakrantės valstybės kontrolės teisės šioje jūros erdvėje. Vis tik paminėtina, kad LR nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos įstatyme⁴³⁶ (17 straipsnio 1 dalies 4 punkte) įtvirtintas draudimas be institucijos, atsakingos už apsaugą, sutikimo judinti, tirti, iškelti povandeninius objektus, atskiras jų dalis ar archeologinius radinius vidaus vandenyse, teritorinėje jūroje ir gretutinėje zonoje, kaip apibrėžta LR tarptautinėse sutartyse.

Saugant teritorinę jūrą ir kontroliuojant užsienio laivų judėjimą joje, įgalioti pakrantės valstybės pareigūnai turi teisę sulaikyti užsienio laivus. Valstybės sienos ir jos apsaugos įstatyme (8 straipsnyje) atskirai nustatyti išsamūs bendri laivų ir kitų plaukiojimo priemonių, kertančių valstybės sieną, plaukiančių iki atvirų tarptautinei laivybai LR jūros, vidaus vandenų uostų ar atgal (išskyrus karo ir nekomerciniais tikslais naudojamus laivus) sustabdymo atvejai⁴³⁷ ir atvejai, kada laivai gali būti sustabdyti siekiant sulaikyti asmenį arba atlikti tyrimą dėl nusikalstamos veikos, padarytos laivo plaukimo metu⁴³⁸.

⁴³⁶ LR nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos įstatymas (nauja redakcija) // Valstybės žinios, 2004, Nr. 153-5571.

⁴³⁷ 1) laivas, plaukdamas per Lietuvos Respublikos teritorinę jūrą, prisiėmė civilinius teisinius įsipareigojimus ar civilinę atsakomybę, arba tokie įsipareigojimai ar atsakomybė jam yra taikomi;

2) reikia priverstinai įvykdyti teismo sprendimą ar areštuoti laivą po to, kai jis paliko vidaus vandenį.

⁴³⁸ 1) nusikalstamos veikos padariniai yra susiję su Lietuvos Respublikos ar asmenų interesais;

2) padaryta ar daroma nusikalstama veika trikdo Lietuvos Respublikos viešąją tvarką arba pažeidžia taikaus plaukimo teritorinę jūrą tvarką;

Tarp teritorinės jūros saugumo klausimais priimtų teisės aktų paminėtinos Valstybės sienos jūroje ir teritorinės jūros apsaugos sistemos funkcionavimo taisyklės⁴³⁹, priimtos įgyvendinant darbe jau minėtas Valstybės sienos apsaugos kompleksinės sistemos metmenų įgyvendinimo priemonės ir vadovaujantis Valstybės sienos ir jos apsaugos įstatymu. Taisyklės reglamentuoja valstybės sienos apsaugos subjektų, saugančių valstybės sieną jūroje ir teritorinę jūrą, bendradarbiavimą, uždavinius, funkcijas ir teises, valstybės sienos jūroje ir teritorinės jūros apsaugos sistemos funkcionavimą, pakankamai detalai reglamentuota laivo sulaikymo ir apžiūros procedūras.

Lietuvos valstybės sienos jūroje ir teritorinės jūros apsaugos subjekto statusą turi pakankamai daug ministerijų ir kitų institucijų: tai LR krašto apsaugos ministerija, Valstybės sienos apsaugos tarnyba prie LR vidaus reikalų ministerijos, LR sveikatos apsaugos ministerija, LR aplinkos apsaugos ministerija, LR susisiekimo ministerija, Muitinės departamentas prie LR finansų ministerijos, Valstybinė veterinarijos tarnyba, Augalų karantino inspekcija, Valstybės saugumo departamentas. Pažymėtina, kad Lietuvos valstybės sienos jūroje ir teritorinės jūros apsaugos sistemą sudaro: (1) jūros ir pakrančių stebėjimo sistema (susidedanti iš šios sistemos valdymo centro ir jūros techninių stebėjimo postų) ir (2) teritorinės jūros ir pakrančių apsaugos pajėgos ir personalas (Valstybės sienos apsaugos tarnybos pajėgos, karinės jūrų pajėgos bei oro pajėgos, kitų valstybės sienos apsaugos subjektų personalas). Apsaugos sistemos funkcijos yra nuolat stebėti ir kontroliuoti teritorinę jūrą ir jūros vidaus vandenį; atpažinti (vizualiai ar radijo ryšiu) laivus, esančius teritorinėje jūroje ar jūrų vidaus vandenyse; tikrinti (apžiūrėti) ir lydėti neatpažintus laivus; žvalgyti jūrą iš oro; patruliuoti (laivais) jūroje ir budėti valstybiniuose ar uždaruosiuose uostuose; persekioti ir sulaikyti pažeidėjus

3) tokios priemonės yra reikalingos, kad būtų užkirstas kelias neteisėtai ginklų, šaudmenų, sprogmenų, sprogstamųjų, narkotinių, psichotropinių, pavojingų ir (ar) kenksmingų medžiagų apyvartai;

4) to prašo įplaukusio į Lietuvos Respublikos teritorinę jūrą laivo kapitonas arba laivo įregistravimo valstybės diplomatinis atstovas ar konsulinis pareigūnas.

⁴³⁹ 1996 m. liepos 30 d. LR Vyriausybės nutarimas „Dėl valstybės sienos jūroje ir teritorinės jūros apsaugos sistemos funkcionavimo taisyklių patvirtinimo“ Nr. 914 // Valstybės žinios, 1996, Nr. 75-1811.

(asmenis ir laivus); dalyvauti vykdant žmonių, ištiktų nelaimės jūroje, paieškos ir gelbėjimo bei ekologinių nelaimių padarinių likvidavimo darbus.

Šio poskyrio pabaigai dar paminėtinas pasienio teisinis režimas, reglamentuotas Valstybės sienos ir jos apsaugos įstatymo trečiajame skirsnyje. Pasienio teisinis režimas galioja LR teritorinėje jūroje, o taip pat Kuršių marių bei kituose (jūros) vidaus vandenyse (įstatymo 20 straipsnis). Šio režimo nuostatos apima valstybės sienos apsaugos užtikrinimą pasienio ruože ir teritorinėje jūroje, įstatymais ir kitais teisės aktais nustatant asmenų buvimo, veiklos, taip pat kitokių jų teisių įgyvendinimo tvarkos bei elgesio taisykles (pavyzdžiui, asmenys privalo pranešti Valstybės sienos apsaugos tarnybai apie išplaukimą į teritorinę jūrą ir grįžimą į uostą, prieplauką ar kitą nuolatinės dislokacijos vietą ir pan.).

Atkreiptinas dėmesys, kad Europos Sąjungoje yra svarbi išorinių sienų apsauga ir kontrolė, todėl toliau kuriama jūros stebėjimo sistema, kuri Lietuvoje padėtų įgyvendinti teritorinės jūros ir Kuršių marių pasienio vidaus vandenų kontrolę. Jūros stebėjimo sistemų integracija yra viena iš svarbiausių ES Jūrų politikos integracijos sričių. Baltijos jūros regiono mastu šios integracijos siekiama vienu iš naujausių vadinamuoju „SUCBAS“ (*Sea Surveillance Cooperation Baltic Sea*) projektu⁴⁴⁰. Taigi jūrų stebėsenos srityje bendradarbiaujama tiek ES, tiek regioniniame, tiek nacionaliniame lygmenyse, todėl svarbu suderinti visas šias pastangas. Lietuva kol kas ketina siekti jūros stebėjimo sistemos integravimo nacionaliniame lygmenyje ir ilgainiui prisijungti prie platesnio jūros stebėjimo tinklo.

⁴⁴⁰ Kaskeala J. International sea surveillance cooperation in the Baltic Sea Region [interaktyvus]. *Baltic Rim Economies*, 2009 m. birželio 17 d. Bimonthly Review 3/2009. Prieiga per internetą: <<http://www.tse.fi/FI/yksikot/erillislaitokset/pei/Documents/bre2009/339%203-2009.pdf>>

4.4 Išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo reglamentavimo Lietuvos teisėje pagrindai

Jūrų teisės konvencijoje nustatytam išskirtinės ekonominės zonos režimui būdingas „valdžios“ perdavimas valstybėms Konvencijos dalyvėms⁴⁴¹, daug kontinentinio šelfo klausimų taip pat patikėta šalims. Tačiau Lietuvoje nesant atskiroms jūros erdvėms skirtų įstatymų, nėra ir atskiro specialaus išskirtinės ekonominės zonos bei kontinentinio šelfo režimų reglamentavimo, kuris apimtų veiklos šiose jūros erdvėse tvarką, pakrantės valstybės jurisdikciją ir kitus jų režimo aspektus.

Pastebėtina, kad kai kuriuose Lietuvos teisės aktuose išskirtinės ekonominės zonos klausimai reglamentuojami „po jūros rajono sąvoka“, kuri be išskirtinės ekonominės zonos dar apima vidaus vandenį ir teritorinę jūrą⁴⁴². Suprantama, kad pavyzdžiui, teršimo incidentų likvidavimas ir kitos „funkcinės“ veiklos jūroje sritys neapsiriboja konkrečia jūros erdve, todėl yra aktualios ir vidaus vandenyse, ir teritorinėje jūroje, ir išskirtinėje ekonominėje zonoje. Taigi kai kurios jūros erdvių režimo sritys dėl savo „funkcinio“ („tikslinio“) pobūdžio reglamentuojamos visose minėtose erdvėse bendrai. Tačiau kai kuriuose teisės aktuose išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo klausimai reglamentuojami ir aiškiai įvardijant šias dvi jūros erdves, vis tik specialiai joms skirtų nuostatų nėra daug. Pabrėžtina, kad nors kontinentinio šelfo sąvoka keliuose Lietuvos teisės aktuose minima, nė vienas Lietuvos įstatymas kontinentinio šelfo apibrėžimo nepateikia ir jo režimo klausimų iš esmės nereglamentuoja.

Pagrindiniai išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo teisinio režimo klausimai susiję su šių pagrindinių veiklos jūroje sričių reglamentavimu: įvairių statinių ir įrenginių, dirbtinių salų statymo bei kabelių

⁴⁴¹ Elferink Oude A. G. *Stability and Change in the Law of the Sea: the Role of the LOS Convention*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, the Netherlands, 2005. P. 46.

⁴⁴² Jūros rajonas – Lietuvos Respublikos vidaus vandenys, teritorinė jūra ir išskirtinė ekonominė zona (Jūros aplinkos apsaugos įstatymo 3 straipsnio 9 punktą). Pastebėtina, kad šiame apibrėžime vietoj „Lietuvos Respublikos vidaus vandenys“ reikėtų vartoti Lietuvos Respublikos jūros vidaus vandenų sąvoką.

ir vamzdynų tiesimo, gyvųjų ir negyvųjų išteklių valdymo, naudojimo ir eksploatavimo, jūrų mokslinių tyrinėjimų ir gręžimo darbų kontinentiniame šelfe. Visais šiais klausimais pagrindines nuostatas randame keliuose įstatymuose: LR jūros aplinkos apsaugos įstatyme⁴⁴³, LR aplinkos apsaugos įstatyme⁴⁴⁴ ir LR planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo įstatyme⁴⁴⁵, o taip pat LR žemės gelmių įstatyme⁴⁴⁶. Nors beveik visos išvardintos sritys iš esmės aktualios visose jūros erdvėse, pakrantės valstybės suverenitetui priklausančiuose jūros vandenyse jos paliktos išimtinai pakrantės valstybės kompetencijai ir jurisdikcijai, o išskirtinėje ekonominėje zonoje ir kontinentiniame šelfe įgyja tarptautinį aspektą dėl tarptautiniu reglamentavimu besiremiančių užsienio valstybių teisių vykdyti leidžiamą veiklą pakrantės valstybės jūros erdvėse ir atitinkamo pakrantės ir kitų valstybių interesų, teisių ir pareigų pusiausvyros užtikrinimo poreikio. Todėl, autorės nuomone, minėtų ūkinės veiklos jūroje ir kitų išvardintų sričių analizė būtų reikšmingiausia būtent išskirtinėje ekonominėje zonoje ir kontinentiniame šelfe, tačiau Lietuvoje esantis reglamentavimas, jūros rajono sąvoka apjungiantis veiklos šiose dviejose jūros erdvėse bei kitų jūros erdvių teisinio režimo aspektus, skatina šias veiklos jūroje sritis nagrinėti visų jūros erdvių atžvilgiu bendrai.

Pastebėtina, kad Lietuvos teisės aktuose ne tik nėra apibrėžiama kontinentinio šelfo sąvoka, bet ir nacionalinis reglamentavimas dėl kontinentinio šelfo Lietuvoje skurdus. Dauguma valstybių priėmė kontinentinio šelfo įstatymus⁴⁴⁷ (kaip ir dauguma antrajame darbo skyriuje aptartų Baltijos jūros pakrantės valstybių) arba kontinentinio šelfo klausimus reglamentavo dažnai kontinentiniam šelfui ir išskirtinei ekonominei zonai kartu, o kai kurios šalys ir visoms jūros erdvėms skirtuose įstatymuose. Lietuva be LR Konstitucijos bendros nuostatos dėl LR išimtinių teisių į jos kontinentinį šelfą (47 straipsnis), darbo trečiojoje dalyje aptartų sutarčių dėl kontinentinio

⁴⁴³ Valstybės žinios, 1997, Nr. 108-2731; 2007, Nr. 55-2125.

⁴⁴⁴ Valstybės žinios, 1992, Nr. 5-75 (su pakeitimais).

⁴⁴⁵ Valstybės žinios, 2005, Nr. 84-3105 (nauja redakcija); 2008, Nr. 81-3167.

⁴⁴⁶ LR žemės gelmių įstatymo pakeitimo įstatymas // Valstybės žinios, 2001, Nr.35-1164.

⁴⁴⁷ Katuoka S. Tarptautinė jūrų teisė. Vilnius, Eugrimas. P. 96.

šelfo atribojimo Baltijos jūroje ir nusikaltimo sudėties LR Baudžiamajame kodekse⁴⁴⁸ (251 straipsnis – orlaivio, laivo arba stacionarios platformos kontinentiniame šelfe užgrobimas)⁴⁴⁹ dar turi nuostatų dėl kontinentinio šelfo žemės gelmių naudojimo LR žemės gelmių įstatyme. Įstatymas nustato pagrindines LR vykdomosios valdžios institucijų, valstybės ir savivaldybių įstaigų, juridinių ir fizinių asmenų teises ir pareigas naudojant ir saugant LR sausumos, vidaus vandenų, kontinentinio šelfo ir ekonominės zonos Baltijos jūroje žemės gelmes (1 straipsnis), tačiau jokios užsienio subjektų galimos ūkinės veiklos Lietuvos kontinentiniame šelfe nereglamentuoja.

Paminėtina, kad Jūros aplinkos apsaugos įstatymo projekto aiškinamajame rašte⁴⁵⁰ buvo nurodyta nemažai įstatymo įgyvendinimui reikalingų priimti teisės aktų, tarp kurių – dėl statinių jūroje statybos ir eksploatacijos, Lietuvos jūros rajono vandens, dugno ir gelmių gyvųjų ir negyvųjų išteklių žvalgybos ir eksploatacijos, kasimo, geologinių tyrimų, jūrų mokslinių tyrinėjimų ir kitos veiklos leidimų išdavimo⁴⁵¹ ir kt. Tačiau (kaip patvirtins tolesnė analizė) dalis tokių taisyklių priimta nebuvo, ilgainiui kitų susijusių įstatymų aiškinamuosiuose raštuose ir kituose parengiamuosiuose dokumentuose kai kurių iš minėtų teisės aktų priėmimo poreikis jau nebebuvo nurodomas, kai kurių klausimų nuostatos įterptos į kitų sričių teisės aktus. Tokia padėtis negalėjo sukurti sisteminio ir kompleksinio išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo klausimų sprendimo, kuriame į Jūrų teisės konvencija besiremiantį „zoninį“ reglamentavimą būtų integruotos „sritinės“ veiklos jūroje nuostatos.

⁴⁴⁸ LR Baudžiamasis kodeksas, patvirtintas 2000 m. rugsėjo 26 d. Baudžiamojo kodekso patvirtinimo ir įsigaliojimo įstatymu Nr. VIII-1968 // Valstybės žinios, 2000, Nr. 89-2741 (su pakeitimais).

⁴⁴⁹ Žr. darbo 4.6. dalį.

⁴⁵⁰ 1996 m. LR jūros aplinkos apsaugos įstatymo projektas Nr. 1008(2) [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_1?p_id=32458&p_query=mokslini%F8%20tyrin%EBjim%F8%20j%FBroje&p_tr2=2>

⁴⁵¹ 1997 m. Jūros aplinkos apsaugos įstatymo projekto aiškinamajame rašte Nr. P-419(4) ([interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_1?p_id=45727>]) visų šių veiklos rūšių poreikio jau nebeliko, nors šie klausimai turėtų būti reglamentuoti ir pagal Jūrų teisės konvenciją.

4.5 Pagrindinių Lietuvos jūros erdvių režimo sričių reglamentavimas

4.5.1 Ūkinės veiklos Lietuvos jūros erdvėse reglamentavimas

Pagal Jūrų teisės konvenciją valstybėms suteikiama teisė statyti dirbtines salas, įvairius statinius, įrenginius bei kloti povandeninius kabelius ir vamzdynus jūroje gali būti apibendrinama teisės vykdyti ūkinę veiklą jūroje sąvoka.

Jūros ir jos aplinkos apsaugai skirtas LR jūros aplinkos apsaugos įstatymas nustato ne tik pagrindinius jūros aplinkos apsaugos principus ir priemones, bet ir asmenų, kurie verčiasi ūkine veikla, turinčia ar galinčia turėti tiesioginės ar netiesioginės įtakos jūros aplinkai, teises ir pareigas. Išskirtinas šio įstatymo IX skirsnis „Kitos veiklos valdymas jūros rajone“, kurio nuostatos iš dalies apima ir ūkinės veiklos jūroje reglamentavimą. Vis tik jos nenustato jokios išsamios šios veiklos tvarkos, reikalavimų ar sąlygų, ir daugiausia yra blanketinės normos, pateikiančios nuorodas į kitus įstatymus.

Aptariamas įstatymas (IX skirsnis, 48 straipsnis) numato, kad hidrotechnikos statinių, žuvų fermų, uostų statyba, rekonstrukcija, taip pat kasimo, gręžimo, sprogdinimo darbai, seisminiai tyrimai, karinės pratybos ir kita planuojama veikla, galinti turėti neigiamo poveikio jūros rajono aplinkai, atliekama LR aplinkos apsaugos įstatymo, LR planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo įstatymo, kitų teisės aktų nustatyta tvarka, t.y. gavus teigiamą Aplinkos ministerijos sprendimą. Remiantis šiomis nuostatomis, manytina, kad įstatyme nurodoma veikla galėtų apimti ir įvairių statinių ir įrenginių statymą ir kabelių bei vamzdynų tiesimą, galbūt ir gręžimo darbus kontinentiniame šelfe, tačiau visa tai (įskaitant ūkinės veiklos sąvoką) išsiaiškinti tenka pasitelkiant kitus įstatymus.

Paminėtina, kad Jūros aplinkos apsaugos įstatymas (45 straipsnyje) pateikia nuorodą į Aplinkos apsaugos ir Planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo įstatymus, kaip kartu su aptariamu įstatymu nustatančius „gamtos išteklių apsaugos ir naudojimo bei kitos veiklos jūros rajone“

reglamentavimą. Taigi Aplinkos apsaugos įstatyme ir Planuojamos ūkinės veikos poveikio aplinkai vertinimo įstatyme turime ieškoti nuostatų dėl gamtos išteklių apsaugos ir naudojimo bei kitos veiklos jūros rajone, įskaitant planuojamą ūkinę veiklą, galinčią turėti neigiamo poveikio jūros rajono aplinkai (o tokia veikla turėtų apimti ir statinių, įrenginių, kabelių, vamzdynų ir kitus Jūrų teisės konvencijoje numatytos ūkinės veiklos jūroje klausimus).

Pažymėtina, kad ūkinė veikla Aplinkos apsaugos įstatyme (1 straipsnio 12 punkte) apibrėžiama kaip „ūkinė ir kitokia veikla, kuri turi ar gali turėti įtakos aplinkai“. Iš šio apibrėžimo seka, kad įvairių statinių ir įrenginių⁴⁵² jūroje bei dirbtinių salų statymas, kabelių ir vamzdynų tiesimas bei eksploatavimas jūroje taip pat turėtų patekti į šią plačią sąvoką, kuri, manytina, galėtų apimti ir gręžimo darbus kontinentiniame šelfe, kontinentinio šelfo eksploatavimą, gamtinių išteklių naudojimą ir eksploatavimą. Tą iš dalies patvirtina ir apibrėžtas įstatymo dalykas: įstatymas reguliuoja visuomeninius santykius aplinkosaugos srityje, nustato pagrindines juridinių bei fizinių asmenų teises ir pareigas išsaugant Lietuvos Respublikai būdingą biologinę įvairovę, ekologines sistemas bei kraštovaizdį, užtikrinant sveiką ir švarią aplinką, racionalų gamtos išteklių naudojimą Lietuvos Respublikoje, o taip pat jos teritoriniuose vandenyse, kontinentiniame šelfe ir ekonominėje zonoje (2 straipsnis).

Platus planuojamos ūkinės veiklos apibrėžimas⁴⁵³ Planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo įstatyme (2 straipsnio 2 punkte) nurodo galimas tokios veiklos rūšis, pavyzdžiui, statinių statybą, esamų statinių rekonstravimą, žemės gelmių išteklių gavybą ir kitų gamtos išteklių naudojimą, ir apima kitą ūkinę veiklą, galinčią turėti poveikį aplinkai. Tačiau, skirtingai

⁴⁵² Įrenginys apibrėžiamas kaip kiekvienas jūros rajone esantis stacionarus ar plūduriuojantis įrenginys, konstrukcija ar platforma (Jūros aplinkos apsaugos įstatymo 3 straipsnio 4 dalis).

⁴⁵³ Planuojama ūkinė veikla apibrėžiama kaip numatoma vykdyti veikla, apimanti statinių statybą, esamų statinių rekonstravimą, produktų gamybą, gamybos proceso ir technologinės įrangos įdiegimą, modernizavimą ar keitimą, gamybos būdo, produkcijos kiekio (masto) ar rūšies pakeitimą, žemės gelmių išteklių gavybą ir kitų gamtos išteklių naudojimą, taip pat žemėtvarkos, miškotvarkos, vandentvarkos projektuose numatomą ūkinę veiklą ir kitą ūkinę veiklą, galinčią turėti poveikį aplinkai.

nei Aplinkos apsaugos įstatyme, Planuojamos ūkinės veikos poveikio aplinkai vertinimo įstatyme pateikiamas ūkinės veiklos apibrėžimas ir pats įstatymas nepateikia jokios nuorodos dėl jo taikymo veiklai išskirtinėje ekonominėje zonoje bei kontinentiniame šelfe. Taigi nei iš pateikiamo ūkinės veiklos apibrėžimo galima nuspręsti, nei yra kitų aiškių nuostatų dėl įstatymo taikymo veiklai jūros erdvėse, juo labiau, kokiose. Vis tik manytina, kad įstatymo nuostatos dėl planuojamos ūkinės veiklos turėtų galioti ir veiklai teritorinėje jūroje bei vidaus vandenyse taip pat, kaip galioja šalies teritorijoje, o dėl įstatymo taikymo kitoms jūros erdvėms dar galima spręsti iš įstatymo priedų.

Planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo įstatymo prieduose nurodyti veiklos rūšių sąrašai, kada poveikio aplinkai vertinimas privalomas (I priedas), ir kada reikalinga atranka dėl vertinimo privalomumo nustatymo (II priedas). Privalomas vertinimas apima tokias gavybos ir perdirbamosios pramonės rūšis, kaip naftos gavyba ar jos perdirbimas, kitų naudingųjų iškasenų kasyba, jūros uostų, prielaukų ar terminalų (pakrovimo ar iškrovimo) įrengimas, vidaus vandenų kelių, uostų, prielaukų ar terminalų (pakrovimo ar iškrovimo) įrengimas, dujų, naftos ar cheminių medžiagų tiekimo vamzdynų tiesimas (kai vamzdžio skersmuo – 800 ir daugiau mm, o ilgis – 40 ir daugiau km) ir kt. Vertinimo privalomumas turi būti nustatomas, pavyzdžiui, šios veiklos rūšims: vandens ir vėjo jėgainių įrengimas, jūros uostų ir prielaukų įrengimas, jūros uostų akvatorijų bei įplaukos kanalų gilinimas, dujų, naftos ar cheminių medžiagų tiekimo vamzdynų tiesimas (kai vamzdžio skersmuo – mažiau kaip 800 mm, o ilgis – mažiau kaip 40 km). Taigi šios ūkinės veiklos rūšys savo pobūdžiu patvirtina, kad įstatymo nuostatos taikomos ir veiklai jūroje ir neabejotinai galioja veiklai vidaus vandenyse ir teritorinėje jūroje, tačiau nėra jokio pagrindo, kuris leistų manyti, kad jos galiotų išskirtinėje ekonominėje zonoje ir kontinentiniame šelfe.

Esamame ūkinės veiklos jūroje reglamentavime Lietuvoje daugiausia detalizuojamas poveikio aplinkai vertinimo procesas⁴⁵⁴. Išankstinis

⁴⁵⁴ Atkreiptinas dėmesys į nuostatą, kad kai Lietuvos Respublikos teisės aktų nustatyta tvarka planuojamai ūkinei veiklai yra suteiktas valstybės sienos, krašto apsaugos objekto statusas, o

planuojamos veiklos jūroje poveikio aplinkai vertinimas privalomas pagal tarptautinės teisės aktus, pirmiausia – 1991 m. Konvenciją dėl poveikio aplinkai vertinimo tarpvalstybiniame kontekste (ESPOO konvenciją). Įstatyme reglamentuotas ne tik nacionalinis, bet ir tarptautinis poveikio aplinkai vertinimas, kai veikla gali sukelti pasekmių ir kitoje ES valstybėje narėje, ir įgyvendintos atitinkamos ES direktyvos, iš kurių paminėtina 1985 m. birželio 27 d. Tarybos direktyva 85/337/EEB dėl tam tikrų valstybės ir privačių projektų poveikio aplinkai vertinimo (su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2003 m. gegužės 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/35/EB⁴⁵⁵).

Apibendrinant darytina išvada, kad Lietuvoje galiojantis ūkinės veiklos reglamentavimas apima ir veiklą jūroje (įskaitant įvairių statinių ir įrenginių statymą, kabelių, vamzdynų tiesimą), tačiau jo taikymas apsiriboja vidaus vandenimis ir teritorine jūra. Konstatuotina, kad pagal Jūrų teisės konvenciją pakrantės valstybės nacionalinėje teisėje nustatytinų statinių ir įrenginių statymo bei kabelių ir vamzdynų tiesimo išskirtinėje ekonominėje zonoje bei kontinentiniame šelfe tvarkos ir sąlygų bei reikalavimų šiai ūkinei veiklai Lietuvoje nėra. Nenustatyta jokios aiškios tvarkos, kuri tiesiogiai įtvirtintų išimtinę pakrantės valstybės teisę konkrečiose jūros erdvėse statyti dirbtines salas, įrenginius ir statinius, leisti juos statyti kitoms valstybėms ir aiškiai reglamentuotų jų statymą, naudojimą ir eksploatavimą, taip pat pabrėžtų Konvencijoje numatytą pakrantės valstybės išimtinę jurisdikciją tokiems įrenginiams ir statiniams. Juo labiau nėra jokių nuostatų dėl minimų statinių ir vamzdynų tiesimo kontinentiniame šelfe, gręžimo darbų kontinentiniame šelfe ir jo eksploatavimo, pakrantės valstybės sutikimo tokiems kabeliams ir

šio įstatymo nuostatų taikymas tokiai veiklai gali turėti neigiamą poveikį valstybės gynybos tikslams, kiekvienu konkrečiu atveju atsakinga institucija sprendžia, ar tokiai veiklai taikytini šio įstatymo reikalavimai (Planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo įstatymo 3 straipsnio 6 dalis).

⁴⁵⁵ 2003 m. gegužės 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/35/EB nustatanti visuomenės dalyvavimą rengiant tam tikrus su aplinka susijusius planus ir programas ir iš dalies keičianti Tarybos direktyvas 85/337/EEB ir 96/61/EB dėl visuomenės dalyvavimo ir teisės kreiptis į teismus // ES oficialusis leidinys, L 156, 2003 06 25. P. 17.

vamzdynamics bei kitų jų klojimo sąlygų, tvarkos ir reikalavimų, įskaitant dėl pakrantės valstybės priemonių, susijusių su teršimo iš vamzdynų prevencija, mažinimu ir kontrole, kontinentinio šelfo ir jo išteklių eksploatavimu, kitų tokių statinių ar vamzdynų aptarnavimo sąlygų ir pan. Todėl sunku būtų vertinti ir Lietuvos įgyvendinimą pakrantės valstybės teisės minėtų statinių atžvilgiu leisti įstatymus ir kitus teisės aktus muitų, mokesčių, sveikatos, saugumo ir imigracijos srityse.

Taigi nesant aiškaus ir detalaus aptartų klausimų reglamentavimo ir jūros erdvių zoninio reglamentavimo Lietuvos teisės aktuose apskritai, tenka ieškoti bendrų atitinkamų teisės aktų nuostatų pritaikomumo ir specifinei veiklai jūroje, o tai negali sukurti sisteminio ir kompleksinio ūkinės veiklos išskirtinėje ekonominėje zonoje ir kontinentiniame šelfe reglamentavimo. Tokia padėtis palieka daug neaiškumų dėl ūkinės veiklos jūroje vykdymo, sumažina galimybę efektyviai kontroliuoti užsienio valstybių ūkinę veiklą Lietuvos jūros erdvėse, nes nėra aiškių reikalavimų ir sąlygų, kurių būtų galima nurodyti laikytis, o kartais ir apskritai apsunkina tokios veiklos įgyvendinimą, nes paprasčiausiai nėra nustatyta jos vykdymo tvarkos.

Vienas iš aptartas nacionalinio reglamentavimo spragas išryškinusių įvykių buvo ne tik Lietuvoje, bet ir visoje Europoje plačiai analizuotas ir daug diskusijų sukėlęs *Europos Šiaurės srovės dujotiekio projektas* („*Nord Stream*“). Trumpai primintina, kad Šiaurės srovės dujotiekis yra gamtinių dujų perdavimo iš Rusijos į Vokietiją sistema, arba tiksliau, kaip pabrėžia projekto vykdytojai, Rusijoje išgaunamų gamtinių dujų perdavimo dvigubu vamzdynu Baltijos jūros dugnu Europos Sąjungai sistema. Pirmoji vamzdyno sandūra buvo iškilmingai suvirinta 2005 m. rugsėjo 9 d., o įgyvendinti projektą planuojama iki 2012 metų, kai turėtų būti pradėta jo eksploatacija⁴⁵⁶.

Nuo pirmų žinių apie ketinimą tiesti šį dujotiekį, pranešimų Lietuvai ir kitoms poveikį patiriančioms šalims ir toliau sekusio LR aplinkos ministerijos

⁴⁵⁶ Plačiau žr. „*Nord Stream*“ svetainę internete: <http://www.nord-stream.com/en/> Taip pat žr. studiją Gobytė A., Isokaitė I. (vadovas doc. dr. D. Žalimas) „Šiaurės Europos dujotiekio projektas tarptautinės teisės ir Europos Sąjungos teisės kontekste“, Vilniaus universiteto Teisės fakulteto Tarptautinės ir Europos Sąjungos teisės katedra, Vilnius, 2006.

patvirtinimo, kad Lietuva dalyvaus tarpvalstybinio poveikio aplinkai vertinimo procese (pagal „ESPOO“ konvenciją) Lietuvoje skirtinguose lygmenyse netilo diskusijos ir įvairiomis formomis buvo bandoma išreikšti pasipriešinimą dujotiekio tiesimui. Tarp pagrindinių Lietuvos kartotų argumentų paminėtina tinkamų alternatyvių dujotiekio trasų įvertinimo poreikis, poveikio Baltijos jūros ekosistemai grėsmė, ypatingai palaidotos karinės ginkluotės (ypač cheminio ginklo) pavojus, galimas poveikis Europos Bendrijos saugomoms teritorijoms ir kt. Tačiau visi šie argumentai čia nebus nagrinėjami, kaip jau užsiminta, „Nord Stream“ pavyzdys pateikiamas vieninteliu aspektu – kaip atvejis, išryškinęs aukščiau nagrinėto reglamentavimo Lietuvoje spragas.

Pirmosios diskusijos dėl dujotiekio galimo tiesimo per Lietuvos jūros erdves kilo, kai 2005 m. rugsėjo 8 d. tuometinio Rusijos Prezidento V. Putino oficialaus vizito į Vokietiją metu Rusijos įmonė „OAO Gazprom“ ir Vokietijos įmonės „BASF“ ir „E. ON“ pasirašė susitarimą dėl dujotiekio, kuris, pagal šiuo susitarimu patvirtintą Šiaurės Europos dujotiekio projektą buvo numatytas Baltijos jūros dugnu sujungiant Rusijos uostą Vyborgą ir Vokietijos pakrantę (Greifswaldą). Netrukus, 2005 m. lapkričio 26 d., Baltijos Asamblėja priėmė rezoliuciją „Dėl dujotiekio Baltijos jūroje tiesimo keliamų grėsmių“⁴⁵⁷, kuria kreipėsi į Baltijos jūros regiono valstybių parlamentus, Baltijos Ministrų Tarybą ir tarptautines organizacijas atkreipdama ypatingą dėmesį į dujotiekio keliamas grėsmes, iššūkius ir problemas.

Dabar jau žinoma, kad aptariamas dujotiekis neis per Lietuvos jūros erdves, tačiau tuo metu nei susitarimas, nei dujotiekio trasos trajektorija nebuvo tiksliai žinomi, nei skelbiami, todėl pagal prieinamą informaciją pirmaisiais dujotiekio projekto rengimo ir įgyvendinimo etapais buvo manoma, kad dujotiekis galėtų eiti ir per Lietuvos išskirtinę ekonominę zoną ir kontinentinį šelfą. Tokio scenarijaus akivaizdoje ir apskritai pradėjus nagrinėti projekto keliamus iššūkius, natūraliai kilo klausimas, kokius bendrus reikalavimus bei sąlygas vamzdynų jūroje tiesimui nustato Lietuvos teisės

⁴⁵⁷ 2005 m. lapkričio 26 d. Baltijos Asamblėjos rezoliucija „Dėl dujotiekio Baltijos jūroje tiesimo keliamų grėsmių“ [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www3.lrs.lt/pls/inter2/dokpaieska.showdoc_1?p_id=266324&p_query=&p_tr2=>

aktai, kokios užsienio valstybių leistinos ūkinės veiklos Lietuvos jūros erdvėse sąlygos, tvarka ir reikalavimai, kokiomis pakrantės valstybės teisių apsaugos priemonėmis ir būdais galėtume vadovautis ir pan. Atsakymas nebuvo nei akivaizdus, nei džiuginantis.

Lietuvos teisės aktų analizės eigoje išryškėjusios, kaip jau aptarta ankstesniojoje dalyje, ūkinės veiklos išskirtinėje ekonominės zonoje ir kontinentiniame šelfe reglamentavimo nacionaliniame lygmenyje spragos arba, tiksliau, tokio reglamentavimo nebuvimas parodė, kad vamzdyno tiesimo minėtose jūros erdvėse atveju, teisinės bazės netobulumai apsunkintų Lietuvos, kaip pakrantės valstybės, teisių jose įgyvendinimą ir gynimą, tuo suteikdamas galimybę projektu suinteresuotų valstybių piktnaudžiavimui. Nesant pakankamai „saugiklių“, sunku būtų išvengti, pavyzdžiui, naftos ir kitų išteklių žvalgyimo ir gavybos galimybės apsunkinimo ir kitų Lietuvos teisių suvaržymo dujotiekio tiesimo metu ir vėliau jį eksploatuojant. Reglamentavimo trūkumas taip pat galėjo apsunkinti patį vamzdyno tiesimą, nes nėra aiškių tokios veiklos sąlygų, tvarkos ir reikalavimų. Jis pats savaime vis tik negalėtų užkirsti kelio šios, 1982 m. Konvencijos užsienio valstybėms pakrantės valstybės jūros erdvėse suteikiamos, teisės įgyvendinimui; o kone vienintelė konkreti Lietuvos pasipriešinimo priemonė iš esmės galėjo būti tik pakrantės valstybės sutikimo dėl vamzdyno trasos jos kontinentiniame šelfe sąlyga (numatyta Jūrų teisės konvencijos 79 straipsnio 3 dalyje). Primintina, kad jei tik yra atsižvelgiama į pakrantės valstybės teisę imtis reikiamų priemonių, susijusių su kontinentinio šelfo tyrinėjimu, jo gamtos turtų eksploatavimu ir teršimo iš vamzdynų prevencija, sumažinimu ir kontrole, pakrantės valstybė negali trukdyti kloti ar aptarnauti tokius kabelius ir vamzdynus (Jūrų teisės konvencijos 79 straipsnio 2 dalis).

Atkreiptinas dėmesys, kad Estija, kurios jūros erdvės dujotiekis turėjo kirsti, pasipriešino dujotiekio tiekimui remdamasi daugiausia šalies suverenitetu ir suvereniomis teisėmis bei nacionaliniais interesais. „Nord Stream“ prašė leisti atlikti geofizinius ir geotechninius darbus Estijos išskirtinėje ekonominėje zonoje ir jūros dugne, įtraukiant vizualų stebėjimą,

grėžimą bei grunto paviršutinių ir giluminių mėginių ėmimą. Net teigiama, kad prašyme nurodomų planuojamų darbų jūroje koordinatės faktiškai išplėtė numatomų tyrimų ribas, apimdamos nemažą Estijos teritorinės jūros dalį. Pernelyg neakcentuodama šio neatitikimo, kaip priežastis, paskatinusias nepatenkinti prašymo leisti atlikti tiriamuosius darbus, Estijos Vyriausybė nurodė nacionalinį suverenitetą jos teritorinėje jūroje ir nacionalinius šalies interesus ekonominėje zonoje, taip pat valstybės saugumo argumentus ir aplinkosaugos faktorių. Darbų metu galėtų būti surinkta informacija apie Estijos gamtos išteklius bei duomenys apie jos jūros dugno reljefą⁴⁵⁸, su kuo Estija nesutiko. Projekto šalys teigė norinčios pasiekti susitarimą su Estija, tačiau galiausiai vamzdyno trajektorija pakoreguota aplenkiant Estijos jūros erdves.

Šiandien jau žinoma, kad dujotiekis nėra viena Lietuvos jūros erdve tiesiamas nebus, todėl aukščiau analizuoto scenarijaus keltų iššūkių praktikoje spręsti netenka. Jeigu vamzdynas vis tik būtų buvęs numatytas tiesi per Lietuvos išskirtinę ekonominę zoną ir kontinentinį šelfą, neturėdama tinkamo nacionalinio reglamentavimo, Lietuvai greičiausia būtų tekę remtis nebent bendrais nacionaliniais interesais ir suvereniomis teisėmis jos jūros erdvėse, panašiai, kaip tą padarė Estija, o taip pat pasitelkti Jūrų teisės konvencijos normas (ypatingai dėl pakrantės valstybės sutikimo vamzdyno trasai) ir kitų tarptautinių sutarčių nuostatas. Vamzdyno tiesimo atveju vienas iš pagrindinių reikalavimų būtų ESPOO konvencijos numatytas išankstinis poveikio aplinkai vertinimas ir procedūra, reikėtų vadovautis jūros aplinkos apsaugos, geriausios technologijos naudojimo ir kitais bendrais principais, Baltijos jūros apsaugai skirtų dokumentų reikalavimais, o kiti klausimai tokiu atveju, manytina, būtų sprendžiami bendradarbiaujant kompetentingoms valstybių institucijoms.

Pabrėžtina, kad šiame dujotiekio projekte prevencijos principas (angl. *precautionary principle*) yra ypatinai svarbus, ir apskritai svarbu užtikrinti, kad juo remiantis būtų plėtojamos su aplinkos apsauga susijusios paprotinės ir

⁴⁵⁸ Socor V. Kodėl Estija neleis tiesi Nord Stream savo jūros dugnu [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.politika.lt/index.php?cid=9316&new_id=521930>

kitos tarptautinės teisės normos⁴⁵⁹. Jis įtvirtintas tiek Jūrų teisės konvencijoje (206 straipsnyje), tiek ESPOO konvencijoje, tiek ir Jungtinių Tautų Tarptautinės Teisės Komisijos 2001 m. Tarpvalstybinį poveikį turinčios žalos, kylančios iš pavojingos veikos, prevencijos straipsnių projekte⁴⁶⁰ ir bendriausia prasme reiškia tam tikrą projektą įgyvendinančios (įgyvendinančių), t.y. numatančių vykdyti veiklą, galinčią turėti žalingo poveikio aplinkai, valstybės (valstybių) pareigą imtis visų įmanomų priemonių siekiant išvengti žalos ar jos pavojaus aplinkai ar sumažinti jį iki minimumo: tokios valstybės turi pranešti apie galimą žalą pavojų valstybėms, kurias, jos manymu, gali paveikti žala, taip pat kompetentingoms organizacijoms, be to, kiek įmanoma, įvertinti tokios veiklos galimą poveikį jūros aplinkai ir pateikti tokių įvertinimų rezultatų ataskaitas, bendradarbiauti siekiant išvengti žalos aplinkai pavojaus ar sumažinti jį iki minimumo ir pan. Taigi pagrindiniai trys prevencijos principo elementai yra: (i) žalos rizika (pavojus), (ii) neaiškumas (dėl pavojaus aplinkai masto, žalos pasekmių numatymo ir pan.) ir (iii) veikimas⁴⁶¹.

Tačiau dabar Lietuva, Šiaurės srovės dujotiekio projekte būdama poveikį patirianti šalis, pateiks savo poziciją dėl dujotiekio projekto vykdytojų užsakymu atliktos poveikio aplinkai vertinimo ataskaitos, tačiau į jos nuomonę tik turės būti atsižvelgta. Nėra konkretizuota, koku būdu, kokia forma ir apimtimi poveikį patiriančių šalių pozicijų turi būti paisoma, tačiau atsižvelgiant į Šiaurės srovės dujotiekio projekto politinį - energetinį kontekstą

⁴⁵⁹ Žalimas D. The Nord Stream Gas Pipeline Project in the Context of International and EU Law // Lithuanian Political Science Yearbook, Institute of International Relations and Political Science, Vilnius University, Vilnius, 2006. P. 28.

⁴⁶⁰ Prevention of Transboundary Harm from Hazardous Activities: Draft Preamble and draft articles adopted by the Drafting Committee on second reading [Tarpvalstybinį poveikį turinčios žalos, kylančios iš pavojingos veiklos, prevencija: Preambulės ir straipsnių projektas, priimtas Projektų rengimo komiteto antrajame svarstyme] [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://daccessdds.un.org/doc/UNDOC/LTD/G01/615/40/PDF/G0161540.pdf?OpenElement>> ir Draft Articles on Prevention of Transboundary Harm from Hazardous Activities with commentaries [Tarpvalstybinį poveikį turinčios žalos, kylančios iš pavojingos veiklos, prevencijos straipsnių projektas su komentarais] [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/9_7_2001.pdf>

⁴⁶¹ Trouwborst A. Precautionary Rights and Duties of States. Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, the Netherlands, 2006. P. 30.

ir visas susijusias aplinkybes, neatrodo, kad Lietuvos pozicija turėtų reikšmingesnės įtakos dujotiekio projekto įgyvendinimui.

Trumpai aptartinas alternatyvų Šiaurės srovės dujotiekiui vertinimas, kuris apimamas ir minėto prevencijos principo. Alternatyvų vertinimas pateiktas konsorciumo „Nord Stream“ atliktoje Šiaurės srovės dujotiekio poveikio aplinkai vertinimo ataskaitoje⁴⁶², tačiau pastebėtina, kad pateisinta ir pagrįsta būtent numatytoji trasa. Ataskaitoje tvirtinama, kad įvairios galimos trasos Baltijos jūra buvo išsamiai studijuojamos daugiau nei dešimtmetį. Pagrindiniai alternatyvų vertinimo kriterijai nurodomi aplinkosauginiai, socioekonominiai (pavyzdžiui, žvejyba, karyba, turizmas) ir techniniai klausimai (pavyzdžiui, tiesimo laikas, atstumas), ir kad kilus interesų konfliktui, didžiausias dėmesys visuomet buvo kreipiamas į saugą ir aplinkosaugą. Pagrindinės vertintos alternatyvos yra galimos vamzdyno trasos tų pačių valstybių, kurios ir esamu atveju turės išduoti leidimus, jūros erdvėse, t.y. variantai į šiaurę ir į pietus nuo Gotlando salos Rusijos vandenyse; variantai į šiaurę ir į pietus Kalbådagrund teritorijoje Suomijos vandenyse; variantai į rytus ir į vakarus nuo Gotlando ir aplink Hoburgso krantą Švedijos vandenyse; variantai aplink Bornholmą Danijos ir Vokietijos vandenyse; pasirinktos trasos dalies ir išėjimo į krantą taškų variantai Vokietijoje. Kitos trasos galimybės – dujotiekio tiesimo sausuma, per Baltijos valstybes, Skandinavijos šalis ar Baltarusiją variantai – trumpai aptartos, bet ne kaip lygiavertės ataskaitoje vertintoms minėtoms alternatyvoms, o labiau istoriniame dujotiekio projektavimo kontekste. Trasos sausuma atmestos dėl per didelių eksploataavimo išlaidų, susidarančių dėl kompresorių stočių skaičiaus, įvairių miestų ir gyvenviečių bei saugomų teritorijų kirtimo ir kitų su trasos ilgiu susijusių sunkumų. Vertinant trasos sausuma per Baltijos šalis ir Lenkiją galimybę, nurodomas jautrių zonų kirtimo pavojus. Vis tik pateikiami argumentai nevysiškai įtikina trasos jūra pranašumu palyginus su trasa sausuma

⁴⁶² Nord Stream Espoo Report [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.nord-stream.com/en/environmental-impact-assessment-permitting/international-consultation-process/nord-stream-espoo-report.html> Chapter 6 “Alternatives“ [6 skyrius „Alternatyvos“]. P. 299-420.

bent aplinkosaugos, ekologiniu aspektu, ir tokie ataskaitos teiginiai, kaip „kadangi jūrinė trasa yra trumpesnė, ją labiau apsimoka tiesti ir prižiūrėti“ (Ataskaitos netechninės santraukos 25 psl.), leidžia suabejoti, ar vertinant alternatyvas iš tiesų būtent ekonominių kriterijų paisyta ne daugiau nei ekologinių ir aplinkosaugos, kuriems deklaruojamas prioritetas. Vienas iš gamtinių dujų transportavimo būdų – suskystintas dujas gabenti tanklaiviais – atmestas daugiausia dėl laivybos intensyvumo, triukšmo, taršos. Projekto atsisakymas apskritai tik labai trumpai atmestas motyvuojant ES energetiniu saugumu, nurodant jo trūkumo grėsmę neįgyvendinus projekto. Prisimintina, kad projektuojant dujotiekį buvo atsisakyta galimybės dujotiekį tiesti per Estijos jūros erdves šiai šaliai pareiškus, kad ekologiniai tyrimai būtų atliekami Estijos kontinentiniame šelfe. Visa tai suteikia pagrindo manyti, kad pasirinkta trasa remiasi ekonomine nauda ne mažiau nei aplinkosaugos ar kitais kriterijais, todėl ataskaitoje vertintos trasos iš dalies yra priedanga visų įmanomų alternatyvų tinkamam išnagrinėjimui bei objektyviam įvertinimui ir, tikėtina, turi politinį aspektą.

Atkreiptinas dėmesys, kad Šiaurės srovės dujotiekio projektas iškėlė dar vieną aktualų klausimą Lietuvai, būtent, dėl vamzdyno įtakos Lietuvos, Latvijos bei Švedijos inicijuojamam elektros jungties projekto įgyvendinimui. Elektros jungties projektas dar tik bus pradėtas rengti, kol kas numatoma, kad jungtis sujungs Švedijos ir Lietuvos pakrantes, o statybos darbai gali trukti apie septynerius metus. Šiaurės srovės dujotiekio trasa jau žinoma, tiesimas jūra turėtų prasidėti 2010 metais (gavus reikalingus leidimus, dėl ko, atrodo, kol kas neabejojama), kaip numatyta, vamzdynas tęsis išilgai visos Baltijos jūros nuo šiaurės iki pietų ir jo trasos keisti neketinama. Taigi kokia bebūtų elektros jungties trasa, manytina, kad dujotiekis vienu ar kitu aspektu taps jei ne kliūtimi, tai tam tikru kriterijumi, į kurį reikės atsižvelgti, pareikalaudamas spręsti ne tik techninio persikirtimo klausimus, bet ir iškeldamas galimų ekonominių ir politinių aspektų, atitinkamai, dėl padidėjusių projekto įgyvendinimo sąnaudų dėl persikirtimo ar tam tikros priklausomybės nuo dujotiekio savininkų (pavyzdžiui, dėl pritarimų poreikio) ir pan. Taigi nors

panašių elektros jungčių Baltijos jūroje esama ir šiuo metu, o tokių jungčių persikirtimas su vamzdynais nėra neįprastas, dujotiekio įtaka elektros projekto įgyvendinimui smarkiai tikėtina. Čia primintinas Konvencijos (79 straipsnio 5 dalies) reikalavimas, kad klodomos pavandeninius kabelius ir vamzdynus, valstybės turi deramai atsižvelgti į jau paklotus kabelius ir vamzdynus. Visų pirma neturi būti pablogintos esamų kabelių ir vamzdynų remonto galimybės. Taigi nepasikeitus aplinkybėms, t.y. dujotiekį nutiesus greičiau už elektros jungtį, vamzdyno įtaka elektros jungties projekto įgyvendinimui neabejotinai priklausys ir nuo šalių bendradarbiavimo bei geranoriškumo sprendžiant šių jungčių persikirtimo klausimus.

4.5.2 Gyvųjų išteklių apsauga, naudojimas ir valdymas

Kadangi gyvųjų išteklių klausimai sprendžiami tiek tarptautiniame universaliame, tiek regioniniame Baltijos jūros, tiek ES lygmenyse, kiekvienos pakrantės valstybės nacionalinis reglamentavimas turi užtikrinti visų šių tarptautinių susitarimų ir įsipareigojimų įgyvendinimą. Pagrindinė gyvųjų išteklių sritis yra žuvininkystė, todėl gyvųjų išteklių reglamentavimas daugiausia sutelktas į ją.

Gyvųjų išteklių režimas turi keletą pagrindinių aspektų: gyvųjų išteklių naudojimo ir valdymo bei išsaugojimo. Visi jie susiję: išteklių naudojimas planuojamas (valdomas) siekiant jį suderinti su žvejojimo pajėgumais, taigi tausojanti žvejojimo yra vienas iš pagrindinių siekių. Teisingas ir veiksmingas jūrų išteklių panaudojimas ir gyvųjų išteklių išsaugojimas buvo tarp Jūrų teisės konvencijos priėmimo tikslų. Konvencija įtvirtino pakrantės valstybės pareigą nustatyti leistinus gyvųjų išteklių sugavimo savo išskirtinėje ekonominėje zonoje kiekius, išteklių išsaugojimo priemones, skatinti optimalų gyvųjų išteklių panaudojimą ir pan. Konvencija nustato skirtingas priemones apsaugoti pakrantės valstybės žuvininkystės teises skirtingose jūros erdvėse, nors apskritai žuvininkystės apsaugos teisės išskirtinėje ekonominėje zonoje labai artimos pakrantės valstybės žuvininkystės apsaugos teritorinėje jūroje

teisėms⁴⁶³. Helsinkio konvencija ir Helsinkio komisijos veikla taip pat siekiama gyvųjų išteklių išsaugojimo; vienas iš Helsinkio konvencijos priėmimo siekių buvo stiprinti bendradarbiavimą su kompetentingomis regioninėmis organizacijomis, tokiomis kaip Tarptautinė Baltijos jūros žvejybos komisija, kuri įsteigta pagal 1973 m. Gdansko konvenciją dėl žvejybos ir gyvųjų išteklių išsaugojimo Baltijos jūroje ir Beltuose. Tačiau šiandien, minėtai organizacijai netekus reikšmės ir pačiai Europos Sąjungai būnant tiek Helsinkio komisijos, tiek ir Jūrų teisės konvencijos dalyve, svarbiausi žvejybos režimo aspektai reglamentuojami ES lygmenyje, apjungusiame tarptautinių konvencijų numatytus gyvųjų išteklių apsaugos ir išsaugojimo principus ir sukūrusiame žvejybos tvarką Baltijos jūroje.

ES žuvininkystės reglamentavimas siekia suderinti ES narių žvejybos pajėgumus su žuvų ištekliais, užtikrinti tausojančią žvejybą ir ilgalaikį išteklių valdymą. ES žuvininkystės režimas remiasi metiniu žuvų sugavimo kvotų paskirstymu valstybėms narėms, kurios taip pat gali jomis keistis tarpusavyje. ES lygiu sprendžiama ir trečiųjų šalių žvejybos tvarka ES narių jūros vandenyse, kaip ir ES narių – trečiųjų šalių jūrose. Kaip būdinga Europos Sąjungai, dalis jos žuvininkystės normų skirtos labiau žuvininkystės sektoriui ir vidaus rinkai, kitos – labiau techniniams aspektams, tokiems kaip žvejybos įrankiai, žvejybos vietų ir sezoniškumo draudimai ar ribojimai ir pan. Tačiau tokiomis priemonėmis kartu siekiama ir gyvųjų išteklių išsaugojimo, tausojančio naudojimo ir valdymo bei atkūrimo.

Dėl jau išvardintų priežasčių Lietuvos žuvininkystės teisės aktai daugiausia remiasi ES teise. Pagrindinis žuvininkystę reglamentuojantis įstatymas Lietuvoje yra LR žuvininkystės įstatymas⁴⁶⁴. Žuvininkystė apibrėžiama kaip veikla, apimanti žuvų išteklių valdymą, išsaugojimą ir atkūrimą, žvejybą, akvakultūrą, žuvų perdirbimą, pirminį žuvininkystės produktų pardavimą ir supirkimą. Įstatymo tikslas – užtikrinti žuvų išteklius tausojančią žvejybą, jų išsaugojimą bei atkūrimą ir žvejybos kontrolę,

⁴⁶³ Nandan S. N., Rosenne S. United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982: A Commentary. Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, the Netherlands. P. 570.

⁴⁶⁴ Valstybės žinios, 2004, Nr. 73-2527 (nauja redakcija) (su pakeitimais).

atsižvelgiant į ekologines sąlygas, žuvininkystės ekonomiką, žvejų, žuvų augintojų, perdirbėjų bei vartotojų interesus (1 straipsnio 2 dalis). Įstatymo nuostatos galioja visose Lietuvos jūros erdvėse – jūrų vidaus vandenyse, teritoriniuose vandenyse, išskirtinėje ekonominėje zonoje, o LR žvejybos laivuose – jūrų vandenyse, žinoma, ir sausumoje bei kituose vidaus vandenyse (1 straipsnio 3 dalis).

LR žuvininkystės įstatymu įgyvendintos ES direktyvos žuvininkystės klausimais vadinamos įstatymo priede⁴⁶⁵. Įstatymas buvo daug kartų keičiamas sekant tarptautinius įsipareigojimus pagal Jūrų teisės konvenciją, Gdanko konvenciją ir galiausiai bei šiuo metu – ES reglamentavimą, pakeitusį Gdanko konvencijos galiojimą Baltijos valstybėms. Žuvininkystės reglamentavimą Lietuvoje nuo 2004 m. įtakojo ES Bendroji žuvininkystės politika. Bendrijai turint išimtinę kompetenciją imtis gyvųjų jūros išteklių išsaugojimo priemonių tiek pačiai, tiek ir sutartinių įsipareigojimų su trečiosiomis šalimis pagrindu, Lietuvos, kaip ir kitų ES valstybių narių žuvininkystės klausimų reglamentavimas neišvengiamai susijęs su ES normomis ir remiasi jomis.

⁴⁶⁵ 1993 m. spalio 12 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2847/93, nustatantis bendrosios žuvininkystės politikos kontrolės sistemą (ES oficialusis leidinys, L 261, 1993 10 20. P. 1.), pakeistas 2003 m. balandžio 14 d. Tarybos reglamentu (EB) Nr. 806/2003 // ES oficialusis leidinys, L 122, 2003 05 16. P. 1.

1999 m. birželio 21 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1263/1999 dėl Žuvininkystės orientavimo finansinio instrumento // ES oficialusis leidinys, L 161, 1999 06 26. P. 54.

1999 m. gruodžio 17 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2792/1999, nustatantis išsamias Bendrijos struktūrinės paramos žuvininkystės sektoriuje taisykles ir tvarką (ES oficialusis leidinys, L 337, 1999 12 30. P. 10), su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2002 m. gruodžio 20 d. Tarybos reglamentu (EB) Nr. 2369/2002 // ES oficialusis leidinys, L 358, 2002 12 31. P. 49.

1999 m. gruodžio 17 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 104/2000 dėl bendro žuvininkystės ir akvakultūros produktų rinkų organizavimo // ES oficialusis leidinys, L 017, 2000 01 21. P. 22.

2000 m. birželio 29 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1543/2000, nustatantis duomenų, būtinų Bendrijos bendrosios žuvininkystės politikos vykdymui, rinkimo ir tvarkymo sistemą // ES oficialusis leidinys, 2004 m. specialusis leidimas, 4 skyrius, 4 tomas. P. 288.

2002 m. gruodžio 20 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2371/2002 dėl žuvų išteklių išsaugojimo ir tausojančio naudojimo pagal bendrąją žuvininkystės politiką // ES oficialusis leidinys, L 358, 2002 12 31. P. 59.

2003 m. gruodžio 30 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 26/2004 dėl Bendrijos žvejybos laivyno registro (ES oficialusis leidinys, 2004 m. specialusis leidimas, 4 skyrius, 7 tomas. P. 3), su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2006 m. gruodžio 6 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 1799/2006 // ES oficialusis leidinys, L 341, 2006 12 7. P. 26.

Aptariant Lietuvos žuvų išteklių naudojimo režimą išskirtinas Žuvininkystės įstatymo 10 straipsnis „Žvejojimo reglamentavimas ir žuvų išteklių naudojimo tvarka“. Remiantis Jūrų teisės konvencijos nuostatomis, Žuvininkystės įstatyme nustatyta, kad naudojant žuvų išteklius, turi būti užtikrinamos jų natūralaus atsikūrimo galimybės, palaikomas optimalus žuvininkystės vandens telkinių produktyvumas ir vengiama neigiamų vandens ekosistemų pakitimų (10 straipsnio 1 dalis). Pažymėtina, kad žvejojimas reglamentuojamas remiantis jūrų mokslinių tyrinėjimų duomenimis pagal tarptautinius žuvų išteklių valdymo principus, atsižvelgiant į Lietuvos Respublikos teisės aktus (10 straipsnio 2 dalis). Ši nuostata dar kartą pabrėžia tarptautinį žuvininkystės klausimų sprendimo pobūdį ir kartu mažesnę pakrantės valstybės veiksmų šioje srityje laisvę.

Kas dėl kompetentingų Lietuvos institucijų žuvininkystės klausimų srityje, paminėtina, kad žvejojimo jūrų vandenyse reglamentavimo priemonės (žuvų sugavimo limitus, žvejojimo laivų skaičių, žvejojimo draudimą ar ribojimą tam tikrose vietose ar laiku ir pan.) nustato Žemės ūkio ministerija ar jos įgaliota institucija (Žuvininkystės departamentas). Žuvų rūšims, kurioms ES teisės aktai žvejojimo limitų nenustato, žvejojimo limitus Lietuvos teritorinėje jūroje, vadovaudamasi jūrų mokslinių tyrinėjimų duomenimis, gali nustatyti Žemės ūkio ministerija ar jos įgaliota institucija, o jūrų vidaus vandenyse – Aplinkos ministerija. Žvejojimo kvotų skyrimo tvarką nustato ir kvotas žuvų išteklių naudotojams paskirsto Žemės ūkio ministerija ar jos įgaliota institucija.

LR išskirtinėje ekonominėje zonoje atskirai reglamentuota žvejojimas LR žvejojimo laivais bei žvejojimas ES ir trečiųjų šalių žvejojimo laivais (Žuvininkystės įstatymo IV skyrius). Šis reglamentavimas remiasi ES teisės normomis: tiek reikalavimai žvejojimo laivų įgulai ir kapitoniui, tiek reikalavimai dėl palydovinio ryšio LR žvejojimo laivų stebėjimo sistemos žvejojimo laivuose užtikrinimo, taip pat dėl žvejojimo stebėtojų (tarptautinių žvejojimo organizacijų reikalavimu privalančių dirbti jų jurisdikcijai priklausančiose akvatorijose žvejojantiuose LR žvejojimo laivuose) ir kt. Lietuvos išskirtinėje ekonominėje zonoje žvejojantiems trečiųjų šalių žvejojimo

laivams, iškraunantiems žuvis Lietuvos uostuose arba perkraunantiems į kitą laivą Lietuvos išskirtinėje ekonominėje zonoje, nustatyta bendra pareiga vadovautis ES ir LR įstatymais ir kitais teisės aktais.

Užsienio valstybių žvejyba Lietuvos jūros erdvėse neišvengiamai susijusi su užsienio valstybių laivų judėjimu jose, įplaukimu ir išplaukimu iš jų, todėl svarbus žvejybos aspektas yra tokių laivų kontrolė. Atkreiptinas dėmesys, kad Žemės ūkio ministerija turi informuoti LR kariuomenės karines jūrų pajėgas apie gautus trečiųjų šalių žvejybos laivų pranešimus dėl įplaukimo į Lietuvos išskirtinę ekonominę zoną (Žuvininkystės įstatymo 20 straipsnio 2 dalis). Žuvininkystės įstatyme (VI skirsnyje) numatyti teisės sustabdyti laivus atsiradimo pagrindai ir laivų sustabdymo tvarka, laivų tikrinimas ir laivo sulaikymas, nustatytos Žuvininkystės departamento žuvininkystės kontrolės pareigūnų funkcijos. ES ir trečiųjų šalių žvejybos laivai, žvejojantys Lietuvos išskirtinėje ekonominėje zonoje, tikrinami ir sulaikomi Vyriausybės nustatyta tvarka.

Aptartu žuvininkystės reglamentavimu Lietuvoje įgyvendintos pagrindinės ES direktyvos ir kitų ES teisės aktų žuvininkystės srityje reikalavimai, iš dalies įgyvendinta ir 1982 m. Konvencijos pakrantės valstybėms suteikiama bendra teisė priimti su taikaus plaukimo reglamentavimu susijusius įstatymus ir kitus teisės aktus gyvųjų jūros išteklių išsaugojimo ir pakrantės valstybės žvejybos įstatymų ir taisyklių pažeidimų prevencijos srityse. Tačiau problemų likę dėl esamo reglamentavimo įgyvendinimo praktikoje.

1993 m. spalio 12 d. Europos Tarybos reglamente 2847/93/EEB dėl kontrolės sistemos, taikomos pagal Bendrąją žuvininkystės politiką (2 straipsnio 1 punkte) nustatyta, kad valstybės narės imasi būtinų priemonių geriausiai kontrolei jų teritorijoje ir jų jurisdikcijai priskirtuose jūriniuose vandenyse užtikrinti. Be to, valstybė narė yra atsakinga už ES reikalavimų įgyvendinimą, efektyvią kontrolę ir tikrinimą. Europos Sąjungoje šie Bendrosios žuvininkystės politikos aspektai yra patys svarbiausi, o Lietuvoje jie užtikrinami nepakankamai.

Europos Komisija savo ataskaitose dėl ES teisės normų įgyvendinimo valstybėse narėse ne kartą pateikė Lietuvai pastabų dėl nepakankamo žuvų išteklių valdymo, tikrinimo ir kontrolės⁴⁶⁶. Žvejojimo Baltijos jūroje kvotos priklauso nuo bendrų ES ir kitoms Baltijos jūros pakrančių valstybėms leistinių sugauti Baltijos jūroje žuvų kiekių. Menkių, strimelių, Baltijos šprotų ir lašišų sugavimai Baltijos jūroje griežtai limituojami. Saugant menkių išteklius, šių žuvų sugavimų kvotos Baltijos jūroje nuo 1999 metų buvo kasmet mažinamos, tačiau 2009 m. dėl atsikuriančių rytinių menkių išteklių jų kvotos padidintos⁴⁶⁷. Prieinama informacija leidžia manyti, kad gyvųjų išteklių kvotų kontrolė ir šiandien išlieka viena iš pagrindinių gyvųjų išteklių valdymo problemų⁴⁶⁸. Pažeidimai, kai užsienio (dažnai Latvijos, Danijos) laivai neteisėtai žvejoja Lietuvos ekonominėje zonoje, ne kartą pastebėti Lietuvos žvejų, taip pat Karinių jūros pajėgų joms vykdant ekonominės zonos apsaugą ir kontrolę sraigtasparniais⁴⁶⁹.

Iš pradžių žuvų išteklių ir žvejojimo kvotų naudojimą siekta sustiprinti sutelkiant atitinkamas funkcijas vienoje ministerijoje – Žemės ūkio ministerijoje. Šiandien žvejojimo kontrolės Baltijos jūroje vykdymas yra svarbi Žuvininkystės departamento veiklos sritis. Žuvininkystės departamentas palydovinio ryšio stebėjimo sistemos pagalba vykdo Lietuvos žvejojimo laivų monitoringą Baltijos jūroje, organizuoja žuvų išteklių tyrimų vykdymus, kuria bei administruoja žuvininkystės duomenų informacinę sistemą, taip pat tvarko

⁴⁶⁶ Žuvininkystės įstatymo pakeitimo įstatymo projekto aiškinamasis raštas Nr. IXP-3239 [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_1?p_id=226700&p_query=&p_tr2=>

⁴⁶⁷ Žuvininkystės departamento 2009 m. sausio-kovo mėn. žuvininkystės sektoriaus ekonominės ir socialinės būklės apžvalga [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.zuvdep.lt/index.php?994390649>>

⁴⁶⁸ 2001 m. gegužės 24 d. Pažyma apie situaciją Lietuvos ekonominėje zonoje // Dokumentų byla Nr. 130 „Susirašinėjimo su Lietuvos ir Latvijos įstaigomis, LR diplomatinėmis atstovybėmis valstybės sienos klausimais dokumentai“ (2001 m.) // LR užsienio reikalų ministerijos archyvas.

⁴⁶⁹ 2003 m. gruodžio 8 d. Lietuvos kariuomenės karinių jūrų pajėgų raštas Gynybos štabo viršininko pavaduotojui planavimui ir operacijoms jūrų kapitonui Juozui Alšauskui „Dėl užsienio laivų, vykdžiusių veiklą LR išimtinėje ekonominėje zonoje“ // Dokumentų byla Nr. 147 „Susirašinėjimo su LR institucijomis ir įstaigomis, LR ambasada Latvijoje Lietuvos ir Latvijos valstybės sienos delimitavimo ir demarkavimo bei ekonominės zonos Baltijos jūroje klausimais dokumentai“ // LR užsienio reikalų ministerijos archyvas.

Lietuvos žvejybos laivų rejestrą, kontroliuoja Šiaurės vakarų Atlanto žvejybos organizacijos⁴⁷⁰ ir kitų tarptautinių organizacijų reguliuojamose akvatorijose bei užsienio valstybių išskirtinėse ekonominėse zonose žvejojantčius Lietuvos laivus bei dalyvauja kontrolės misijose ES žvejybos kontrolės laivuose⁴⁷¹. Pastebėtina, kad tarp departamento funkcijų – ir žvejybos kontrolės teisinės bazės tobulinimas. Žvejybos Baltijos jūroje departamentas Klaipėdoje kontroliuoja, kaip laikomasi verslinę žvejybą Baltijos jūroje ir pirminį žuvininkystės produktų pardavimą reglamentuojančių teisės aktų, tikrina žvejybos laivus jūroje ir kt.

Žvejybos ir žuvų išteklių kontrolės stiprinimo pastangos atsispindi ir Žuvininkystės departamento 2009 m. sausio-kovo mėn. žuvininkystės sektoriaus ekonominės ir socialinės būklės apžvalgoje⁴⁷². Nurodoma, kad palydovinio ryšio stebėjimo sistemos pagalba vykdomas Lietuvos žvejybos laivų stebėjimas Baltijos jūroje, Atlanto ir Ramiajame vandenyne, kontroliuojami Lietuvos ir kitų valstybių laivai, žvejojantys regioninių žvejybos organizacijų reguliuojamose akvatorijose bei trečiųjų šalių išskirtinėse ekonominėse zonose vadovaujantis Bendrijos ir trečiųjų šalių žvejybos partnerystės susitarimais, be to, vadovaujantis ES teisės aktais, tvarkoma žvejojantčių jūrų vandenyse laivų duomenų sistema. Remiantis šia apžvalga, 2009 m. sausio-kovo mėn. atlikti 5 reidai Baltijos jūroje, kurių metu patikrinta 12 laivų; atlikta 15 žvejybos kontrolės reidų Baltijos jūros pakrantėje; surašyta 15 administracinių teisės pažeidimų protokolų ir paskirtos piniginės baudos 3600 litų sumai; be to, 2009 m. I ketvirtyje Lietuva dalyvavo 3 tarptautinėse žvejybos Baltijos jūroje kontrolės operacijose.

⁴⁷⁰ *Northwest Atlantic Fisheries Organisation* svetainė internete: <http://www.nafo.int/>

⁴⁷¹ Žuvininkystės departamentas prie LR žemės ūkio ministerijos: veiklos kryptys [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.zuvdep.lt/index.php?-2032413705>>

⁴⁷² Žuvininkystės departamento 2009 m. sausio-kovo mėn. žuvininkystės sektoriaus ekonominės ir socialinės būklės apžvalga [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.zuvdep.lt/index.php?994390649>>

4.5.3 Moksliniai jūrų tyrinėjimai Lietuvos jūros erdvėse

Tarptautinio mokslinių jūrų tyrinėjimų reglamentavimo atsiradimas buvo susijęs su pakrantės valstybės teisėmis į išteklių jos jūros erdvėse naudojimą, valdymą ir eksploatavimą. Kiekviena pakrantės valstybė neabejotinai suinteresuota mokslinių jūrų tyrinėjimų jos jūros erdvėse kontrole dėl ekonominių, valstybės saugumo ir kitų priežasčių, nes tokių tyrinėjimų rezultatai gali atskleisti naudingų išteklių buvimo vietas ir suteikti kitos reikšmingos informacijos, naudingos, pavyzdžiui, pakrantės valstybės aplinkos apsaugos politikos ar išteklių valdymo strategijoms, be to, svarbu, kad moksliniai jūrų tyrinėjimai netaptų priedanga užsienio karinių laivų žvalgybiniam ar kitiems neteisėtiems veiksams, nors dabar tokia rizika jau nebe tiek aktuali. Moksliniai jūrų tyrinėjimai yra viena iš tų veiklos jūroje sričių, kurios galimybės smarkiai priklauso nuo valstybių ekonominių, technologinių ir kitų pajėgumų, todėl dažnai yra vykdoma tarptautinių organizacijų arba aukšto ekonominio išsivystymo lygio valstybių. Didžiosios jūrinės valstybės sukūrė mokslines, politines, teises ir ekonomines struktūras, kurios šalims leido efektyviai panaudoti specifines žinias savo pranašumui⁴⁷³.

Primintina, kad pakrantės valstybė turi išimtinę gamtinių išteklių savo išskirtinėje ekonominėje zonoje ir kontinentiniame šelfe tyrimo ir eksploatavimo teisę, todėl visos teisės į šiuos išteklius reglamentuojamos pakrantės valstybės įstatymų⁴⁷⁴. Taigi išteklių radimas pakrantės valstybės jūros erdvėse mokslinių jūrų tyrinėjimų metu jokių teisių į rastus išteklius juos aptikusioms valstybėms nesuteikia. Tačiau tai, žinoma, neįtakoja ir, juo labiau, nepanaikina poreikio reglamentuoti užsienio valstybių ir organizacijų pakrantės valstybės jūros erdvėse vykdomus mokslinius jūrų tyrinėjimus, jų tvarką bei sąlygas, nes kiekviena užsienio subjektų veikla pakrantės valstybės jūros erdvėse reikalauja abiejų valstybių teisių ir pareigų balanso užtikrinimo,

⁴⁷³ Montserrat Gorina-Ysern. *An International Regime for Marine Scientific Research*, 2003. Transnational Publishers, Ardsley, New York, United States of America. P. 9.

⁴⁷⁴ Soons Alfred H. A. *Marine Scientific Research and the Law of the Sea*. Kluwer Law and Taxation Publishers, Deventer, the Netherlands, 1982. P. 138.

o pakrantės valstybei – ypatingai valstybės saugumo, aplinkos apsaugos, ekonominių ir kitų interesų apsaugos.

Taigi pakrantės valstybei priklauso suverenios teisės jūrų mokslinių tyrinėjimų teritorinėje jūroje atžvilgiu ir jurisdikcija šiems tyrinėjimams išskirtinėje ekonominėje zonoje ir kontinentiniame šelfe. Mokslinius jūrų tyrinėjimus reglamentuojantis Jūrų teisės konvencijos 245 straipsnis pakrantės valstybės tiesiogiai neįpareigoja, tačiau ji gali ir, dėl jau išvardintų priežasčių, turėtų nustatyti mokslinių jūrų tyrinėjimų savo jūros erdvėse sąlygas, kurias laiko tinkamomis, suprantama, nepažeidžiant bendrų protingumo ir pagrįstumo reikalavimų. Kai tyrinėjimai vykdomi be pakrantės valstybės sutikimo ar kitaip nesilaikant pakrantės valstybės teisės aktų, pakrantės valstybei suteikiama teisė įgyvendinti visišką jurisdikciją⁴⁷⁵. Taigi nors tiesiogiai neįtvirtinta pakrantės valstybės pareiga reglamentuoti mokslinius jūrų tyrinėjimus teritorinėje jūroje, toks reglamentavimas reikalingas, kad užsienio valstybėms būtų aiški jų vykdymo tvarka ir reikalavimai, kurių privalo laikytis ir kuriuos pažeidus atsirastų pagrindas pakrantės valstybės jurisdikcijos įgyvendinimui. Tačiau toks reglamentavimas negali būti nepagrįstai griežtas, todėl jei tokie įstatymai numatytų, pavyzdžiui, įkalinimo bausmę, dideles baudas, mokslinės įrangos „konfiskavimą“ už pakrantės valstybės tvarkos pažeidimus, viršytų 253, 311 straipsnių reikalavimus⁴⁷⁶. Nacionalinio mokslinių jūrų tyrinėjimų reglamentavimo poreikį patvirtina ir Konvencijos 246 straipsnio 3 dalis, reikalaujanti, kad pakrantės valstybės nustatytų normas ir tvarką, užtikrinančias, kad leidimo davimas tyrinėjimams nepagrįstai neužtruks ar nebus atsisakyta jo duoti. Be to, moksliniai jūrų tyrinėjimai yra viena iš sričių, kurioje nustatyta pakrantės valstybės teisė priimti teisės aktus taikaus plaukimo metu. Pabrėžtina, kad taikus plaukimas laivui nesuteikia teisės vykdyti mokslinių jūrų tyrinėjimų. Tyrimo ar žvalgybinės veiklos vykdymas Konvencijoje (19 straipsnio 2 dalyje) nurodytas kaip viena iš netaikaus

⁴⁷⁵ Soons Alfred H. A. *Marine Scientific Research and the Law of the Sea*. Kluwer Law and Taxation Publishers, Deventer, the Netherlands, 1982. P. 144.

⁴⁷⁶ Montserrat Gorina-Ysern. *An International Regime for Marine Scientific Research*. Transnational Publishers, Ardsley, New York, United States of America, 2003. P. 17.

plaukimo prezumpcijų, tačiau manytina, kad tik tuo atveju, jei nėra pakrantės valstybės leidimo⁴⁷⁷.

Kas dėl pakrantės valstybės sutikimo vykdyti mokslinius jūrų tyrinėjimus jos teritorinėje jūroje ar išskirtinėje ekonominėje zonoje, pabrėžtina, kad net jeigu pakrantės valstybės teisės aktai aiškiai nenurodo išankstinio sutikimo poreikio, toks sutikimas vis tiek turės būti gautas, nes šios teisės atsisakymas negali būti preziumuojamas⁴⁷⁸. Kita vertus, pakrantės valstybė gali atsisakyti tokio sutikimo poreikio aiškiai nustatydamą savo teisės aktuose, kad tam tikrais atvejais jo nereikės. Apskritai pakrantės valstybės sutikimas nustatytas kaip norma, taigi atsisakymą ji turi pagrįsti. Tačiau yra keletas atvejų, kai sutikimas gali būti preziumuojamas: kai pakrantės valstybės institucijos neatsako per 4 mėn. nuo kreipimosi (Konvencijos 252 straipsnis); tyrinėjimai vykdomi tarptautinės organizacijos, kurios narė yra pakrantės valstybė, ir ji organizacijoje patvirtino projektą (Konvencijos 247 straipsnis).

Taigi ilgainiui išplėtos pakrantės valstybės teisės mokslinių jūrų tyrinėjimų atžvilgiu tik skatina pakrantės valstybes daugiau žinoti apie jų jūros erdves; be to, nustatyti tam tikri įsipareigojimai, kurie taip pat atspindi padidėjusį mokslinių jūros tyrinėjimų poreikį⁴⁷⁹. Pavyzdžiui, 1982 m. Konvencija (61 straipsnio 2 dalis) nustato, kad pakrantės valstybė, atsižvelgdama į turimus patikimiausius mokslo duomenis ir panaudodama reikiamas išsaugojimo bei valdymo priemones, užtikrina, kad išskirtinėje ekonominėje zonoje esantiems gyviesiems ištekliams grėsmės nekeltų pernelyg didelis jų eksploatavimas.

Vienintelis Lietuvos įstatymas, kuriame yra kelios nuostatos dėl mokslinių jūrų tyrinėjimų Lietuvos jūros erdvėse, yra Jūros aplinkos apsaugos įstatymas. Jame (50 straipsnyje) numatyta, kad Aplinkos ministerija koordinuoja LR asmenų mokslinius tyrinėjimus, susijusius su jūros rajono gamtos ištekliais, jų naudojimu ir aplinkos apsauga, bei per Užsienio reikalų

⁴⁷⁷ Soons Alfred H. A. *Marine Scientific Research and the Law of the Sea*. Kluwer Law and Taxation Publishers, Deventer, the Netherlands, 1982. P. 148.

⁴⁷⁸ Ten pat. P. 145.

⁴⁷⁹ Ten pat. P. 270.

ministeriją pagal Jūrų teisės konvencijos nuostatas nustato sąlygas ir išduoda leidimus užsienio šalių fiziniams ir juridiniams asmenims arba Lietuvos ir užsienio šalių asmenims atlikti jūros rajone bendrus tyrinėjimus. Be to, nustatyta, kad jeigu tyrinėjimai susiję su Helsinkio komisijos vykdoma Baltijos jūros stebėsenos programa išskirtinėje ekonominėje zonoje, leidimų užsienio asmenims arba Lietuvos ir užsienio asmenims atlikti bendrus tyrinėjimus gauti nereikia. Įstatymas (9 straipsnis) dar nustato, kad kenksmingų medžiagų naudojimas užterštumui kontroliuoti ar mažinti, taip pat ir moksliniams tyrinėjimams kenksmingos medžiagos negali būti išmetamos be Aplinkos ministerijos leidimo.

Taigi Lietuvos kompetentingos institucijos leidimo užsienio subjektų moksliniams jūrų tyrinėjimams Lietuvos jūros erdvėse sąlyga ir nuoroda į Jūrų teisės konvenciją yra bene vienintelės mokslinių jūrų tyrinėjimų reglamentavimo nuostatos, tačiau jokio detalaus tokio leidimo išdavimo sąlygų, terminų, tyrinėjimų atlikimo reikalavimų ir su tuo susijusių klausimų reglamentavimo nėra. Prisimintina, kad Jūros aplinkos apsaugos įstatymo projekto aiškinamajame rašte buvo nurodytas mokslinių jūrų tyrinėjimų reglamentavimo poreikis.

Vis tik paminėtina, kad nuostatų dėl žemės gelmių, apimančių ir kontinentinio šelfo gelmes, tyrimų taip pat yra LR žemės gelmių įstatyme⁴⁸⁰. Nors šie tyrimai įstatyme tiesiogiai neįvardijami kaip moksliniai⁴⁸¹, o apibrėžiami kaip viena iš žemės gelmių naudojimo rūšių, atsižvelgiant į aiškiaus nusistovėjusio mokslinių jūrų tyrinėjimų apibrėžimo nebuvimą, šios įstatymo nuostatos aptariamam klausimui svarbios. Įstatyme nustatyta, kad

⁴⁸⁰ LR žemės gelmių įstatymo pakeitimo įstatymas // Valstybės žinios, 2001, Nr. 35-1164.

⁴⁸¹ Žemės gelmių geologinis tyrimas įstatyme (3 straipsnio 8 dalyje) apibrėžiamas kaip geologinio kartografavimo, paieškos, žvalgybos ir kita veikla, kurios tikslas – gauti žinių apie žemės gelmių sandarą, savybes, fizikinius laukus, būklę, čia vykstančius procesus, išteklius, ūkinės veiklos įtaką žemės gelmėms. Darbai, atliekami ruošiant naudoti žemės gelmių išteklius bei ertmes (eksploatacinių gręžinių gręžimas, geofiziniai, inžineriniai geologiniai, geotechniniai tyrimai ir kt.) ir teikiantys žinių apie žemės gelmes, yra laikomi žemės gelmių tyrimais.

tiesioginius ir nuotolinius⁴⁸² žemės gelmių tyrimus gali atlikti juridiniai asmenys ir įmonės, neturinčios juridinio asmens teisių, turintys leidimą atlikti atitinkamų rūšių tyrimus; leidimus atlikti šių rūšių tyrimus išvardintiems subjektams išduoda Lietuvos geologijos tarnyba (6 straipsnis). Paminėtina, kad Lietuvos geologijos tarnyba pagal Vyriausybės arba jos įgaliotos institucijos patvirtintas programas atlieka (valstybės lėšomis) geologinį kartografavimą, valstybinį žemės gelmių monitoringą, žemės gelmių išteklių prognozavimą ir kitus žemės gelmių tyrimus, teikiančius duomenis apie žemės gelmes, kurie būtini aplinkos apsaugai, ūkinei veiklai bei kitoms visuomenės reikmėms ar kurie būtini vykdant LR tarptautinius įsipareigojimus (10 straipsnis). Taigi apibrėždamas žemės gelmių tyrimo sąlygas ir tvarką, įstatymas užsienio subjektų galimybės vykdyti mokslinius jūrų tyrinėjimus Lietuvos kontinentiniame šelfe nenumato.

Nesant išsamaus reglamentavimo dėl užsienio subjektų mokslinių jūrų tyrinėjimų Lietuvos jūros erdvėse, pastebėtina, kad praktikoje šie klausimai sprendžiami dvišaliu institucijų bendradarbiavimu kiekvienu konkrečiu atveju. Paprastai užsienio subjektas kreipiasi į Lietuvos užsienio reikalų ministeriją pranešdamas apie Lietuvos jūros erdvėse numatomus jūrų tyrinėjimus, jų laikotarpį, vietą, tikslus ir pan. Užsienio reikalų ministerija kartais paprašo papildomos informacijos ir suteikia leidimą tyrinėjimams. Pavyzdžiui, 1995 m. Vokietijos ambasada informavo apie tų metų gegužės mėn. numatytą ekspediciją „Alexander von Humbolt“ Baltijos jūroje, skirtą fundamentaliems jūros moksliniams tyrinėjimams. Prašyme buvo nurodoma, kad neplanuojama įplaukti į uostą ir prašoma leidimo⁴⁸³. Kitu atveju 1997 m. Lietuva taip pat neprieštaravo, kad Rusijos mokslinių jūrų tyrinėjimų laivas „Atlantida“ atliktų

⁴⁸² Įstatymo 3 straipsnio 8 dalies, atitinkamai, 1 ir 2 punktuose apibrėžta, kad tiesioginis žemės gelmių tyrimas – tyrimas, kurio metu naudojamos žemės gelmės (kasimas, gręžimas, sprogdinimas, virpesių ir fizikinių laukų generavimas, mėginių ėmimas ir kt.); o nuotolinis – tai tyrimas, kurio metu, nenaudojant žemės gelmių, nustatomos konkrečių žemės gelmių objektų fizinės savybės ar sudėtis (geofizinių laukų ir spinduliavimo matavimas prietaisais, aerofotogeologinis tyrimas ir kt.).

⁴⁸³ 1995 m. kovo 2 d. Verbalinė nota // Dokumentų byla Nr. 33 „Susirašinėjimo su LR institucijomis bei įstaigomis valstybės sienos apsaugos klausimais dokumentai“ // LR užsienio reikalų ministerijos archyvas.

tiriamuosius darbus Baltijos jūroje ir Lietuvos išskirtinėje ekonominėje zonoje bei atkreipė dėmesį, kad viena iš tyrinėjimų vietų yra tada ginčytinoje LR ir RF teritorinės jūros zonoje⁴⁸⁴.

Paminėtina, kad anksčiau, ypatingai Lietuvos derybų dėl sienų jūroje delimitavimo laikotarpiu, leidimų moksliniams jūrų tyrinėjimams, o tada dar ir karo laivų įplaukimui į uostą klausimus sprendžiant *ad hoc*, kildavo neaiškumų, ar Užsienio reikalų ministerijai išduoti leidimą, nes atskiros institucijos vienais atvejais tokius leidimus rekomenduodavo suteikti, o kitais ne, todėl reikėjo išsiaiškinti, kokiais pagrindais vadovaujamosi. Suprantama, tuo metu papildomų neaiškumų keldavo nebaigtos jūros erdvių atribojimo procedūros, ypatingai kai tyrinėjimus vykdyti buvo numatoma galimai ginčytinose jūros erdvėse. Šiandien leidimų išdavimo procedūra, tikėtina, jau nusistovėjusi praktikoje ir neabejotinai išlaikiusi dvišalio bendradarbiavimo tarp institucijų pagrindą. Tačiau nesant atskiro aiškaus mokslinių jūrų tyrinėjimų reglamentavimo, užsienio subjektams sunkiau žinoti aiškią tvarką, o Lietuvai sunkiau kontroliuoti tokių tyrinėjimų eigą kartu dalyvaujant ar stebint tyrinėjimus, užtikrinti visų aplinkosaugos ir kitų reikalavimų laikymąsi, susipažinti su tyrinėjimų rezultatais ir jais pasinaudoti ir pan.

Nežiūrint į mokslinių jūrų tyrinėjimų reglamentavimo ir pajėgumų juos vykdyti trūkumą, kai kurie jūros tyrinėjimai (paminėtina, kad moksliniai jūrų tyrinėjimai jokioje tarptautinėje sutartyje nėra apibrėžti) Lietuvos jūros erdvėse atliekami ne tik užsienio subjektų, bet ir Lietuvos. Jų duomenimis remiasi išteklių valdymo ir išsaugojimo priemonės ir kitos jūros erdvių režimo sritys. Pavyzdžiui, paminėtini Vilniaus Universiteto Ekologijos instituto „Kuršių marių žuvų išteklių racionalaus naudojimo tyrimai“⁴⁸⁵ pagal „Mokslinių tyrimų ir taikomosios veiklos programą „Baltijos jūros, Kuršių marių, Nemuno deltos

⁴⁸⁴ 1997 m. vasario 2 d. raštas „Dėl leidimo užsienio valstybiniais laivams“ // Dokumentų byla Nr. 62 „Susirašinėjimo su LR įstaigomis ir diplomatinėmis atstovybėmis valstybės sienos su Latvija, Baltarusija ir Rusija delimitavimo, išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo Baltijos jūroje atribojimo klausimais dokumentai“ // LR užsienio reikalų ministerijos archyvas.

⁴⁸⁵ „Kuršių marių žuvų išteklių racionalaus naudojimo tyrimai“, VU Ekologijos institutas [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.zuvdep.lt/index.php?-1616423048>>

žuvų racionalus naudojimas ir gausinimas“. Šių tyrimų rezultatais remiamasi kasmet nustatant verslinių žuvų sugavimo limitus siekiant užtikrinti tausojančią išteklių naudojimą.

Mokslinius jūrų tyrinėjimus Lietuvoje vykdanči pagrindinė speciali institucija yra Jūrinių tyrimų centras⁴⁸⁶, veikiantis nuo 1992 m. Svarbiausi Jūrinių tyrimų centro uždaviniai apima mokslinių jūrų tyrinėjimų koordinavimą ir mokslinės informacijos rinkimą, taip pat nepertraukiamo, kompleksiško Baltijos jūros, Kuršių marių, Klaipėdos regiono gėlųjų paviršinių vandenų aplinkos būklės, oro bei kitų aplinkos komponentų kokybės tyrimų, gautų duomenų objektyvaus vertinimo, prognozavimo bei informacijos pateikimo valstybės institucijoms užtikrinimą aplinkos apsaugos politikai formuoti, aplinkos apsaugos priemonėms pagrįsti ir jų efektyvumui vertinti⁴⁸⁷. Šios institucijos veiklos nuostatai atskleidžia ir tarptautinį vykdomų tyrinėjimų aspektą jai prižiūrint ar kitaip dalyvaujant: Centras pagal kompetenciją bendradarbiauja su Lietuvos ir užsienio valstybių institucijomis, įstaigomis, organizacijomis ir įmonėmis, gali sudarinėti sutartis, įstatymų nustatyta tvarka vykdo ūkinę veiklą, atlieka užsakomuosius darbus, gali gauti pajamų atliekant konsultavimo, aplinkos kokybės vertinimo, aplinkos ir jos elementų analizės paslaugas, kompetencijos ribose koordinuoja monitoringo ir mokslinius tiriamuosius darbus, dalyvauja rengiant, įgyvendinant ir koordinuojant Lietuvos ir tarptautines programas ir projektus aplinkos monitoringo, gamtinės aplinkos tyrimų ir aplinkos kokybės vertinimo srityse. Tarptautinį elementą patvirtina ir atlikti darbai, pavyzdžiui, nuo 2008 m. vykdyti tarptautiniai projektai: Europos Komisijos ir Lietuvos-Latvijos-Estijos projektas „Saugomos teritorijos rytinėje Baltijos jūroje“, „Pavojingų medžiagų paplitimas rytinėje Baltijos jūroje“, „Integruotas Baltijos jūros eutrofikacijos vertinimas“⁴⁸⁸ ir kt.

⁴⁸⁶ Jūrinių tyrimų centro interneto svetainė: <http://www.jtc.lt/?module=news>

⁴⁸⁷ Jūrinių tyrimų centro nuostatai, patvirtinti LR aplinkos ministro 2005 m. lapkričio 17 d. įsakymu Nr. D1-553 [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.jtc.lt/?module=page&id=15>>

⁴⁸⁸ Jūrinių tyrimų centro 2008 m. veiklos ataskaita [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.jtc.lt/private/2008_metu_veiklos_ataskaita.pdf>

Paminėtinos ir šios Jūrinių tyrimų centro funkcijos: Baltijos jūros, Kuršių marių ir Nemuno deltos monitoringo vykdymas ir koordinacija; ekstremalių situacijų (žuvų kritimas, naftos išsiliejimai, vandens žydėjimas), tyrimas; išsiliejusios naftos dėmės dreifo tyrimas; hidrotechninių statybų, grunto laidojimo jūroje poveikio tyrimai; dalyvavimas tarptautinėje (HELCOM) Baltijos jūros monitoringo programoje, kituose tarptautiniuose projektuose. Centras renka ir kaupia informaciją bei duomenis Jūros aplinkos duomenų fondui, kompleksiškai analizuoja bei vertina informaciją apie Baltijos jūroje ir Kuršių mariose vykstančius gamtinius procesus, antropogeninės veiklos įtaką vandens būklei ir gyviesiems organizmams, rengia ataskaitas, teikia duomenis bei informaciją apie jūros aplinkos būklę valstybės ir užsienio institucijoms, visuomenei.

Nuo Konvencijos įsigaliojimo dauguma valstybių įgyvendino Konvencijos XIII dalį („Moksliniai jūrų tyrinėjimai“) daugiausia priimdamos nacionalinius teisės aktus. Be to, priimtos išsamios nacionalinės, regioninės ir tarptautinės bendradarbiavimo programos, apimant visus jūrų mokslinių tyrinėjimų aspektus. Vis tik didžioji valstybių dauguma neturi okeanografinių tyrinėjimų laivų, įrengimų ir reikalingų pajėgumų. Mokslinių jūrų tyrinėjimų režimo pagal Konvenciją įgyvendinimas „per valstybių įstatymus“ neprilygsta sėkmingam jo tikslo įgyvendinimui praktikoje. Nežiūrint į išsamią mokslinių jūrų tyrinėjimų veiklą, vykdomą kelių tyrinėjančių valstybių ar prižiūrint kompetentingoms tarptautinėms organizacijoms, 95% pasaulio vandenynų lieka nežinomi ir neiširti⁴⁸⁹.

4.5.4 Gelbėjimo jūroje darbų organizaciniai ir teisiniai aspektai

Gelbėjimo jūroje darbai apima žmonių ir turto jūroje paiešką ir gelbėjimą. Šioje srityje pagrindiniai tarptautiniai įsipareigojimai kyla iš 1979 m. Tarptautinės jūrų paieškos ir gelbėjimo konvencijos, 1989 m. Tarptautinės

⁴⁸⁹ Montserrat Gorina-Ysern. An International Regime for Marine Scientific Research, 2003. Transnational Publishers, Ardsley, New York, United States of America. P. 7.

turto gelbėjimo vandenys konvencijos, 1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje, kurių visų dalyvė yra Lietuva. Gelbėjimo darbų klausimams nėra skirta atskirų Baltijos regiono sutarčių, ES teisė šių klausimų tiesiogiai nereglamentuoja (nebent netiesiogiai, pavyzdžiui, 1983 m. kovo 28 d. Tarybos rekomendacija 83/419/EEB⁴⁹⁰ skatina valstybes nars ratifikuoti 1979 m. konvenciją ar kitaip prie jos prisijungti).

Žmonių paieška ir gelbėjimas yra veiksmai (veikla), atliekami siekiant nustatyti nelaimės ištiktų asmenų buvimo vietą, išgelbėti juos, suteikti pirminę medicinos ir kitą pagalbą ir nugabenti į saugią vietą. Tarptautiniu žmonių jūroje paieškos ir gelbėjimo reglamentavimu siekiama skatinti valstybių ir institucijų, vykdančių šias operacijas, bendradarbiavimą. Pagrindinė pakrantės valstybės pareiga – užtikrinti adekvačios paieškos ir gelbėjimo jūroje sistemos veikimą savo paieškos ir gelbėjimo rajonuose, taip pat stengtis netrukdyti kitų šalių gelbėjimo pajėgoms patekti į jos teritoriją.

Sovietų Sąjungos (kuri dalyvavo 1979 m. Tarptautinėje jūrų paieškos ir gelbėjimo konvencijoje) metais Baltijos jūroje buvo atskiri paieškos ir gelbėjimo rajonai, kuriuose veikė nacionaliniai paieškos ir gelbėjimo koordinaciniai centrai. Po 1991 m. tokie centrai skirtingu laiku buvo įsteigti ir Lietuvoje, Latvijoje bei Estijoje, nežiūrint į tai, kad valstybės minėtoje konvencijoje nedalyvavo. Nors 1979 m. konvencija pabrėžia, jog paieškos ir gelbėjimo regionų delimitacija niekaip neturi būti įtakojama bet kurių kitų ribų tarp valstybių ir pati jų niekaip negali sąlygoti, užsitęsusi išskirtinių ekonominių zonų atribojimo problema stabdė Lietuvos (taip pat Latvijos ir Estijos) prisijungimą prie minėtos konvencijos⁴⁹¹.

Taigi gelbėjimo darbų sistema veikė praktikoje, tačiau nebuvo reglamentuota ir nesirėmė tarptautinėmis sutartimis, todėl pavyzdžiui, Lietuva negalėjo oficialiai reikalauti kitų 1979 m. konvencijos šalių pagalbos vykdant

⁴⁹⁰ Council Recommendation 83/419/EEC, of 25 July 1983 on the ratification of or accession to the 1979 International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR) // ES oficialusis leidinys, L 237, 1983 08 26. P. 34.

⁴⁹¹ 1979 m. Tarptautinės jūrų paieškos ir gelbėjimo konvencijos ratifikavimo įstatymo projekto aiškinamasis raštas Nr. IXP-37 (2000 m.) [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_1?p_id=112066>

paieškos ir gelbėjimo darbus Lietuvos teritorinėje jūroje ir ekonominėje zonoje.

Tapusi Tarptautinės jūrų paieškos ir gelbėjimo konvencijos dalyve, Lietuva turėjo sudaryti su kaimyninėmis valstybėmis sutartis dėl paieškos ir gelbėjimo darbų vykdymo bei paieškos ir gelbėjimo rajonų ribų nustatymo. Buvo sudaryti LR Vyriausybės ir Rusijos Federacijos Vyriausybės susitarimas dėl bendradarbiavimo vykdant jūrų ir aviacinės paieškos ir gelbėjimo darbus Baltijos jūroje⁴⁹², LR Vyriausybės ir Švedijos Karalystės Vyriausybės susitarimas dėl bendradarbiavimo jūrų ir aviacinės paieškos bei gelbėjimo srityse⁴⁹³, LR Vyriausybės ir Latvijos Respublikos Vyriausybės sutartis „Dėl bendradarbiavimo jūrų ir aviacinės paieškos bei gelbėjimo srityse“⁴⁹⁴.

Svarbu pabrėžti, kad nuo 2009 m. sausio 1 d. Lietuvoje pradėjo veikti nauja gelbėjimo darbų (bei teršimo incidentų likvidavimo) sistema. Įsteigtas naujas Lietuvos kariuomenės Karinių jūrų pajėgų gelbėjimo koordinavimo centras ir Karinės jūrų pajėgos pradėjo vykdyti šiuos koordinavimo darbus, iki tol priklausiusius Lietuvos saugios laivybos administracijai. Dėl šios pertvarkos nuo 2009 m. sausio 1 d. įsigaliojo atitinkami gelbėjimo darbus reglamentuojančių įstatymų ir kitų teisės aktų pakeitimai.

Taigi žmonių paieškos ir gelbėjimo darbai Lietuvoje organizuojami, koordinuojami, jiems vadovaujama ir jie vykdomi vadovaujantis 1979 m. Tarptautine jūrų paieškos ir gelbėjimo konvencija ir Lietuvos teisės aktais. Gelbėjimo darbų reglamentavimu Lietuvoje taip pat įgyvendintos 1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje ir jos 1988 m. protokolo nuostatos.

Vienas iš gelbėjimo darbų režimą reglamentuojančių teisės aktų yra LR Saugios laivybos įstatymas, kuriame yra nuostatų dėl žmonių ir laivų gelbėjimo. Žmonių paieškos ir gelbėjimo darbų, įvykus ar gresiant laivo (taip pat orlaivio) avarijai LR atsakomybės zonoje orlaiviais organizavimą ir vykdymą reglamentuoja Paieškos ir gelbėjimo darbų orlaiviais organizavimo ir

⁴⁹² Valstybės žinios, 2007, Nr. 66-2554.

⁴⁹³ Valstybės žinios, 2003, Nr. 54-2376.

⁴⁹⁴ Valstybės žinios, 2000, Nr. 108-3435.

vykdymo taisyklės⁴⁹⁵. Taisyklėse apibrėžiama atsakomybės zona – tai LR teritorija, kurią sudaro sausuma, vidaus vandenys ir oro erdvė virš jų, taip pat paieškos ir gelbėjimo rajonas, kaip apibrėžtas LR saugios laivybos įstatyme, įskaitant oro erdvę virš jo, kurioje Lietuvos Respublika pagal tarptautines sutartis yra prisiėmusi atsakomybę teikti oro eismo paslaugas. Saugios laivybos įstatymas apibrėžia paieškos ir gelbėjimo rajoną kaip nustatytą koordinacijų zoną, dėl kurios pagal 1979 m. Tarptautinę jūrų paieškos ir gelbėjimo konvenciją Lietuva susitarė su suinteresuotomis valstybėmis, šios konvencijos šalimis, taip pat Kuršių marios ir jūrų uostų akvatorijos.

Kadangi gelbėjimo darbų vykdyme dalyvauja nemažai subjektų, svarbus pasiskirstymas atsakomybės arba veiklos zonomis. Žmonių paieškos ir gelbėjimo darbus paieškos ir gelbėjimo rajone organizuoja, koordinuoja ir jiems vadovauja Lietuvos kariuomenė per Lietuvos kariuomenės Karinių jūrų pajėgų Jūrų gelbėjimo koordinavimo centrą. Žmonių paieškos ir gelbėjimo darbus paieškos ir gelbėjimo rajone, išskyrus jūrų uostų akvatorijas ir Kuršių marias, vykdo Lietuvos kariuomenė, Kuršių mariose – Vidaus reikalų ministerijos įgaliotos institucijos, jūrų uostų akvatorijose – jūrų uostų administracijos. Numatyta, kad įgaliotų institucijų pareigas ir įgaliojimus organizuojant, koordinuojant, vadovaujant ar vykdant žmonių paieškos ir gelbėjimo darbus paieškos ir gelbėjimo rajone nustato Vyriausybė.

Pastebėtina, kad pagal esamą reglamentavimą subjektams paskirstant atsakomybės zonas, nevisiškai aiškiai nustatyta atsakomybės zona uosto išoriniame reide. Gelbėjimo darbai uostų akvatorijose priskirti jūrų uostų administracijoms, tačiau ne visiškai aišku, ar Klaipėdos uosto administracijos atsakomybės zona akvatorijoje apima ir visą išorinį reidą. Vis tik atsižvelgiant į uosto akvatorijos apibrėžimą, kaip LR Vyriausybės nustatytų ribų⁴⁹⁶ vandens

⁴⁹⁵ 2008 m. gruodžio 8 d. LR Vyriausybės nutarimas „Dėl LR Vyriausybės 2001 m. balandžio 13 d. nutarimo Nr. 417 „Dėl paieškos ir gelbėjimo darbų orlaiviais organizavimo ir vykdymo taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo“ // Valstybės žinios, 2008, Nr. 143-5703.

⁴⁹⁶ Vyriausybė priskyrė Klaipėdos valstybiniam jūrų uostui uosto žemės teritoriją ir akvatoriją, apimančią išorinį reidą, ir nustatė jo taškų koordinates. / 2009 m. balandžio 22 d. LR Vyriausybės nutarimas Nr. 323 „Dėl valstybinės žemės sklypo dalies perdavimo valdyti, naudoti ir disponuoti ją patikėjimo teise valstybės įmonei Klaipėdos valstybinio jūrų uosto

plotą, kuriame yra laivybos kanalas, plūdrieji statiniai ir vidinis bei išorinis reidai⁴⁹⁷, manytina, kad uosto administracijos atsakomybei priklausanti uosto akvatorija apima ir išorinį reidą, o už jo Baltijos jūroje, Lietuvos paieškos ir gelbėjimo rajone, gelbėjimo operacijos jau priklauso Lietuvos kariuomenei.

Paminėtina, kad nors naujoji gelbėjimo jūroje darbų sistema sukurta, praktikoje išspręsti dar ne visi jos įgyvendinimo klausimai ir priimti ne visi susiję teisės aktai bei kiti dokumentai. Pavyzdžiui, dar nepatvirtintas Žmonių paieškos ir gelbėjimo darbų paieškos ir gelbėjimo rajone planas, kuriuo vadovaujantis vykdytini šie darbai.

Nuostatų dėl gelbėjimo darbų organizavimo taip pat yra LR valstybės sienos ir jos apsaugos įstatyme: gelbėjimo dabai čia beveik neregamentuoti, tik kelios nuostatos dėl jų įtvirtintos pateisinamų sienos kirtimo atvejų kontekste (15 straipsnis 2 dalis), būtent, kad valstybės sienos kirtimo tvarkos pažeidimais nelaikomi dėl nenumatytų aplinkybių (nelaimingo įvykio, avarijos, stichinės nelaimės, grėsmės laivo (orlaivio) saugumui, sugedusių laivų buksyravimo, neatidėliotinos medicinos pagalbos suteikimo, išgelbėtų žmonių pristatymo arba dėl kitų priverstinių priežasčių) kilę atvejai. Tokiais atvejais artimiausio Lietuvos jūrų uosto administracija, gavusi pranešimą iš laivų vado ar kapitono (kurie privalo jai nedelsdami pranešti) informuoja apie įvykį Valstybės sienos apsaugos tarnybą, muitinę ir instituciją, atsakingą už gelbėjimo darbų organizavimą (15 straipsnis 3 dalis).

Turto gelbėjimas jūroje Lietuvos įstatymuose beveik neregamentuotas. LR prekybinės laivybos įstatymas⁴⁹⁸ (55 straipsnis „Turto gelbėjimas jūroje“) tiesiog nurodo, kad gelbstint turtą jūroje, vadovaujamasi 1989 m. Tarptautinės turto gelbėjimo vandenyse konvencijos normomis. Be to, numatyta, kad laivo valdytojo ir gelbėtojo atsakomybė dėl jiems pareikštų reikalavimų gali būti ribojama 1976 m. Tarptautinės konvencijos dėl atsakomybės pagal jūrinius

direkcijai ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1993 m. lapkričio 3 d. nutarimo Nr. 822 „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorijos teisinio įregistravimo“ pakeitimo // Valstybės žinios, 2009, Nr. 49-1970.

⁴⁹⁷ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymo 2 straipsnio 1 dalis.

⁴⁹⁸ Valstybės žinios, 1996, Nr. 101-2300.

reikalavimus ribojimo⁴⁹⁹ bei kitų Lietuvos tarptautinių sutarčių nustatyta tvarka. Asmuo, už kurio veiksmą, aplaidumą ar įsipareigojimų nevykdymą atsako laivo valdytojas ar gelbėtojas, turi teisę pasinaudoti minėtose tarptautinėse sutartyse nustatyta teise riboti atsakomybę. Paminėtina, kad ratifikuodama 1989 m. konvenciją, Lietuva padarė dvi išlygas, būtent, pareiškė, kad netaikys konvencijos nuostatų, kai turto gelbėjimo operacija vyks vidaus vandenyse (vadinasi, ir Kuršių mariose bei jūrų uostų akvatorijose) ir visi joje dalyvaujantys laivai bus vidaus vandenų; ir kai turto gelbėjimo operacijos vyks vidaus vandenyse ir jose nedalyvaus joks laivas.

4.5.5 Teršimo incidentų jūroje likvidavimas

Nuo 2009 m. sausio 1 d. Lietuvos kariuomenė perėmė ne tik gelbėjimo darbų kontrolę, bet ir teršimo incidentų likvidavimo darbų jūros rajone organizavimą, koordinavimą ir vadovavimą jiems. Tarptautiniame lygmenyje pakrantės valstybės teisę imtis tam tikrų poveikio priemonių už teritorinės jūros ribų naftai išsiliejus atvirojoje jūroje ar gresiant naftos išsiliejimui numatė Intervencijos konvencija, kuri taip pat reglamentavo valstybių elgesio modelius, tačiau Lietuva prie jos neprisijungė. Lietuvos dalyvavimo šioje konvencijoje poreikio, tikslingumo ir galimybių nustatymas reikalautų atskiros analizės, tačiau manytina, kad neprisijungimas prie šios tarptautinės sutarties iš dalies paaiškinamas toliau šiame poskyryje nagrinėjama regioninio Baltijos valstybių bendradarbiavimo šioje srityje sistema.

Teršimo incidentų likvidavimo perdavimu Karinėms jūrų pajėgoms buvo siekta geresnio šių operacijų koordinavimo ir vykdymo, taip pat „išlaisvinti“ nuo tokių darbų institucijas, kurių paskirtis iš esmės kita (Klaipėdos uostą, Saugios laivybos administraciją). Manoma, kad karinės jūrų pajėgos gali greitai sutelkti reikalingus pajėgumus, turi įrangos, kurios anksčiau būtų trūkę didesnei avarijai likviduoti. Kalbant apie taršos incidentų

⁴⁹⁹ 1976 m. Tarptautinė konvencija dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo // Valstybės žinios, 2004, Nr. 36-1185.

tikimybę ir statistiką, pastebėtina, kad rengiant Būtingės naftos terminalo dokumentus, pagal atliktus vertinimus buvo manyta, kad naftos išsiliejimo tikimybė – 0,5 procento (tai reiškė, kad per du šimtus metų gali įvykti vienas incidentas), tačiau realybė visai kitokia – per devynerius metus šiame terminale jau įvyko penki incidentai⁵⁰⁰. Ne mažesnę grėsmę Lietuvai kelia ir netoli Kuršių Nerijos jūroje pastatytas rusų naftos gręžinys „D6“. Pagal statistiką per metus Baltijos jūroje užregistruojama nuo 500 iki 1 000 atsitiktinių ir tyčinio naftos bei jos produktų išliejimo įvykių. Į Baltijos jūros Lietuvos teritorinius vandenius per septynerius metus pateko apie 65 tonas naftos⁵⁰¹.

Teršimo incidentų likvidavimas reglamentuotas Jūros aplinkos apsaugos įstatymo VII skirsnyje. Teršimo incidentas apibrėžiamas kaip įvykis arba seka įvykių, dėl kurių išmesta arba gali būti išmesta naftos ar kitų kenksmingųjų medžiagų ir kurie kelia arba gali sukelti pavojų jūros aplinkai ar pakrantei arba pakenkti kaimyninių valstybių interesams. Dauguma teršimo incidentų įvyksta susidūrus naftą ir kitas medžiagas gabenantiems laivams ar šioms medžiagoms patekus į jūrą iš kitų šaltinių. Taigi pastebėtina, kad teršimo incidentas apima net ir naftos ar kitų kenksmingų medžiagų išmetimo bei pavojaus jūros aplinkai, pakrantei ar kaimyninių valstybių interesams galimybę, o ne tik faktinį išsiliejimą.

Teršimo incidentų likvidavimas organizuojamas tokia pat tvarka, kaip ir gelbėjimo jūroje darbai – Lietuvos kariuomenės per Lietuvos kariuomenės Karinių jūrų pajėgų Jūrų gelbėjimo koordinavimo centrą, remiantis Teršimo incidentų likvidavimo jūros rajone darbų planu, tokia pat ir pasiskirstymo atsakomybės zonomis sistema. Be to, teršimo incidentų likvidavimo darbams vykdyti Jūrų gelbėjimo koordinavimo centro vadovo prašymu gali būti pasitelkiamos kitų institucijų paslaugos (Valstybės sienos apsaugos tarnybos prie Vidaus reikalų ministerijos, Priešgaisrinės apsaugos ir gelbėjimo departamento prie Vidaus reikalų ministerijos, jūrų uostų administracijų, kitų

⁵⁰⁰ Kasperavičiūtė E. Jūra neišvengs naftos dėmių [interaktyvus]. 2008 m. spalio 20 d. dienraščio „Klaipėda“ priedas „Jūra“. Prieiga per internetą: <<http://klaipeda.diena.lt/dienrastis/priedai/jura/jura-neisvengs-naftos-demiu-163241>>

⁵⁰¹ Ten pat.

valstybės ir savivaldybių institucijų pajėgos ir priemonės, priskirtos šiems darbams vykdyti pagal Teršimo incidentų likvidavimo jūros rajone darbų planą), taip pat papildomos jų priemonės. Nurodytų institucijų pareigas ir įgaliojimus organizuojant, koordinuojant, vadovaujant ir vykdant teršimo incidentų likvidavimo darbus jūros rajone nustato Vyriausybė⁵⁰².

Teršimo incidentų likvidavimo ir jų prevencijos srityje daugybei subjektų nustatyta konkrečių pareigų. Įrenginiai, laivai, naftos ir cheminių medžiagų terminalai, kiti potencialūs teršimo šaltiniai, jūrų uostų administracijos ir savivaldybės privalo turėti su LR Vyriausybės įgaliota institucija suderintus teršimo incidentų likvidavimo lokalinius planus ir privalo būti nuolat pasirengę reaguoti į teršimų incidentus, t.y. būti apsirūpinę Teršimo incidentų likvidavimo jūros rajone darbų plane numatytais įrenginiais, laivais, kvalifikuota darbo jėga ir kita. Fiziniai ir juridiniai asmenys turi imtis visų priemonių, padedančių išvengti teršimo bei jį likviduoti ir apsaugoti jūros rajoną nuo įvairios veiklos žalingų pasekmių, taip pat atkurti užterštas jūros zonas. Visiems sausumoje ir jūros rajone esantiems taršos šaltiniams fiziniai ir juridiniai asmenys turi taikyti prevencijos ir geriausios technologijos naudojimo ir geriausios aplinkos apsaugos praktikos principą.

Papildomas pareigas turi už laivus atsakingi asmenys. LR jūros uostų administracijos, laivų savininkai ar valdytojai, laivų kapitonai privalo įgyvendinti būtinas priemones avarijoms išvengti arba sumažinti jų tikimybę iki minimumo, didinti laivybos saugumą bei tobulinti jūrų transporto eismą. Įvykus laivo, gabenančio pavojingus ar aplinką teršiančius krovinius, avarijai Lietuvos teritorinėje jūroje arba susidarius aplinkybėms, keliančioms pavojų Lietuvos pakrantei, laivo kapitonas apie tai nedelsdamas privalo pranešti Lietuvos saugios laivybos administracijai ir pateikti informaciją nustatyta tvarka. Paminėtina, kad kai jūros rajone įvykusi avarija ar teršimo incidentas kelia rimtą ir neišvengiamą grėsmę žmonėms, pakrantei ir su tuo susijusiems interesams, gali būti imamasi ypatingų priemonių (laivas pašalinamas,

⁵⁰² 2008 m. gruodžio 30 d. LR Vyriausybės nutarimas Nr. 1378 „Dėl valstybės institucijų pareigų ir įgaliojimų organizuojant, koordinuojant, vadovaujantis vykdant žmonių paieškos ir gelbėjimo, taip pat teršimo incidentų likvidavimo darbus“ // Valstybės žinios, 2009, Nr. 3-50.

sudeginamas, paskandinamas ir kt.), jeigu tai vienintelė išeitis pavojui išvengti, sumažinti ar likviduoti. Ypatingas priemones vykdo nustatyti subjektai (Lietuvos kariuomenė – jūros rajone, išskyrus vidaus vandenį, Vidaus reikalų ministerijos įgaliotos institucijos – Kuršių mariose, jūrų uostų administracijos – jūrų uostų akvatorijose), taip pat šių institucijų prašymu gali būti pasitelkiamos kitų institucijų pajėgos ir priemonės. Saugios laivybos administracija kontroliuoja, kaip vykdomi teršimo incidentų likvidavimo lokaliniai planai ir kaip uostų administracijos ir laivų įgulos tvarko laivuose susidarancias atliekas ir krovinių likučius.

Kadangi teršimo incidentai gali neapsiriboti vienos valstybės jūros erdvių ribomis, šiose srityje svarbus ir regioninis valstybių bendradarbiavimas. Lietuvoje nuo 2009 m. sausio 1 d. veikiantis Jūrų gelbėjimo koordinavimo centras Helsinkio konvencijos šalių prašymu organizuoja ir koordinuoja pagalbos teikimą teršimo incidentų likvidavimo darbams. Jis praneša apie teršimo incidentą ir apie veiksmus, kurių buvo imtasi, kitoms Helsinkio konvencijos numatytoms šalims, kurių interesai yra ar gali būti paveikti teršimo incidento arba teršimą patyrus iš trečiosios šalies teritorijos⁵⁰³.

Atsižvelgiant į suintensyvėjusią laivybą Baltijos jūroje ir naftos bei kitų pavojingų medžiagų gabenimą ir nepakankamą regiono bendradarbiavimo likviduojant taršos incidentus veiksmingumą, nuo 2009 m. pradėta ir iki 2011 m. bus įgyvendinamas Helsinkio komisijos projektas, žinomas „BRISK“ pavadinimu (*Sub-regional risk of spill of oil and hazardous substances in the Baltic Sea*, t.y. Subregioninė naftos ir pavojingų medžiagų išsiliejimo Baltijos jūroje rizika)⁵⁰⁴, skirtas padidinti Baltijos šalių pasirengimą tinkamai atsakyti į pagrindinius naftos ir kitų pavojingų medžiagų išsiliejimus iš laivų. Projektas remiasi 2007 m. Helsinkio komisijos Baltijos jūros veiksmų planu⁵⁰⁵ ir juo siekiama įgyvendinti šio plano nuostatas, būtent, įvertinti naftos ir cheminės

⁵⁰³ Teršimo incidentų jūros rajone likvidavimo darbų organizavimas [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://senas.kam.lt/index.php/lt/178109/>>

⁵⁰⁴ Sub-regional risk of spill of oil and hazardous substances in the Baltic Sea (BRISK) [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.brisk.helcom.fi/>>

⁵⁰⁵ Helcom Baltic Sea Action Plan [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.helcom.fi/BSAP/ActionPlan/en_GB/ActionPlan/#maritime>

taršos riziką, apsvarstyti esamus reagavimo pajėgumus ir parengti trūkumų šalinimo programą. BRISK taip pat remiasi 2007-2013 m. ES Baltijos jūros regiono programa, kaip strateginis jos projektas, ir finansuojamas jos lėšomis.

Lietuvai dalyvavimas BRISK projekte yra tarp pagrindinių šiuo metu Lietuvos teritorinės jūros, išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentini šelfo apsaugos ir kontrolės komisijos sprendžiamų klausimų. Reikia įvertinti Lietuvos dalyvavimo šiame projekte apimtį, pajėgumus, galimybes, spręsti atsakingų institucijų ir kitus susijusius klausimus. Lietuvos dalyvavimo BRISK projekte poreikis neabejotinai kyla iš narystės Helsinkio komisijoje bei Europos Sąjungoje ir siekio stiprinti regioninį bendradarbiavimą taršos incidentų jūroje likvidavimo srityje.

4.5.6 Atliekų laidojimas ir deginimas Lietuvos jūros erdvėse

Tarptautinis atliekų laidojimo ir deginimo jūroje reglamentavimas įtvirtintas regioninėje Helsinkio konvencijoje, 1972 m. Londono konvencijoje dėl jūros taršos laidojant atliekas ir kitas medžiagas prevencijos⁵⁰⁶, reikšmingų nuostatų yra ir 1973 m. Konvencijoje dėl taršos iš laivų prevencijos.

Pakrantės valstybės teisei leisti, reglamentuoti ir kontroliuoti atliekų laidojimą jos išskirtinėje ekonominėje zonoje ir kontinentiniame šelfe taikomas reikalavimas iš anksto konsultuotis su kitomis valstybėmis, kurios gali patirti nepalankų poveikį dėl jų geografinės padėties. Tad atliekų laidojimo atveju nacionalinės taisyklės ir tvarka privalo būti ne mažiau efektyvūs (veiksmingi) nei tarptautinės (t.y. 1972 m. Londono konvencijos) taisyklės. Helsinkio konvencija remiasi Londono konvencijos normomis, taigi Baltijos valstybių nacionalinės priemonės jų išskirtinėse ekonominėse zonose privalo būti ne mažiau efektyvios negu Helsinkio konvencijoje įtvirtintos normos⁵⁰⁷.

⁵⁰⁶ 1972 Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and other Matter [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.imo.org/Circulars/mainframe.asp?topic_id=617>

⁵⁰⁷ Fitzmaurice M. International Legal Problems of the Environmental Protection of the Baltic Sea. Martinus Nijhoff, Dordrecht, the Netherlands, 1992. P. 91.

Atliekų laidojimas (jis kartais įvardijamas „šalinimu“) reiškia bet kokią sąmoningą ir (arba) tyčinį atliekų ar kitų medžiagų pašalinimą jūroje arba jos dugne iš laivų, kitų jūroje esančių dirbtinių įrenginių ar lėktuvų. Taigi nuo kitų medžiagų išmetimo į jūrą atvejų laidojimas skiriasi tuo, kad yra sąmoninga ir tyčinė veikla, turint tikslą pašalinti jūroje atliekas bei kitas medžiagas. Todėl atliekų laidojimo sąvoka neapima atliekų ar kitų medžiagų, būdingų ar susidarančių įprastai eksploatuojant laivus, kitus jūroje esančius dirbtinius įrenginius ar lėktuvus bei jų įrangą, šalinimo jūroje; medžiagų iškrovimo į jūrą kitais, nei juos pašalinti, tikslais, su sąlyga, kad toks iškrovimas neprieštarauja Helsinkio konvencijos tikslams (Helsinkio konvencijos 2 straipsnio 4 dalis).

Deginimas reiškia sąmoningą atliekų ar kitų medžiagų deginimą jūroje, siekiant sunaikinti jas terminiu būdu (ši sąvoka neapima įprastinės laivų ar kitų dirbtinių įrenginių eksploatacijai būdingos veiklos). Atkreiptinas dėmesys, kad pagal Helsinkio konvenciją tarša iš bet kokio tyčinio atliekų laidojimo jūros dugno gelmėse, vykdomo iš sausumos tuneliais, vamzdynais ar kitais būdais, patenka į taršos iš sausumos šaltinių sampratą (2 straipsnio 2 dalis).

Lietuvoje atliekų laidojimo ir deginimo jūroje pagrindai reglamentuoti Jūros aplinkos apsaugos įstatyme, kuris daugiausia remiasi Helsinkio konvencijos nuostatomis, kaip ir įstatyme pateikiami atliekų laidojimo (šalinimo) ir deginimo⁵⁰⁸ apibrėžimai. Jūros aplinkos apsaugos įstatyme atliekų šalinimui ir deginimui skirtas VI skirsnis „Šalinimas ir deginimas“. Nors Lietuvos įstatymuose pateikiama atliekų šalinimo sąvoka neprieštarauja Helsinkio konvencijoje, Londono konvencijoje ir MARPOL konvencijoje pateikiamiems apibrėžimams, pastebėtina, kad ji nevisiškai tiksliai atitinka šių tarptautinių sutarčių nuostatas ta apimtimi, kuria nurodo, kas nelaikoma atliekų šalinimu. LR jūros aplinkos apsaugos įstatyme (3 straipsnio 15 dalyje) atliekų šalinimas apibrėžiamas kaip „bet koks atliekų arba kitų medžiagų sąmoningas šalinimas į jūros aplinką iš laivų, įrenginių arba lėktuvų ir pačių laivų, įrenginių arba lėktuvų šalinimas į jūrą, išskyrus šalinimą atliekų arba kitų

⁵⁰⁸ Atliekų deginimas – sąmoningas atliekų ir kitų medžiagų deginimas jūroje norint jas sunaikinti terminiu būdu, išskyrus deginimą, būdingą laivų arba kitų įrenginių įprastam naudojimui (Jūros aplinkos apsaugos įstatymo 3 straipsnio 2 dalis).

medžiagų, būdingų arba susidarančių įprastai naudojant laivus, įrenginius jūroje, ir lėktuvų, įrangos arba medžiagų palikimą jūroje kitiems tikslams, kurie neprieštaruoja šio įstatymo reikalavimams“. Atkreiptinas dėmesys, kad MARPOL konvencijos 2 straipsnio 2 dalies b punkte detaliau nurodoma, kad atliekų šalinimas nereiškia atliekų ir kitų medžiagų išvertimo, kaip tai traktuojama Londono konvencijoje dėl jūros taršos laidojant atliekas ir kitas medžiagas prevencijos; kenksmingų medžiagų išleidimo, tiesiogiai atsiradusio dėl mineralinių jūros dugno išteklių žvalgyimo, naudojimo ir su tuo susijusio jų apdirbimo atviroje jūroje; kenksmingų medžiagų išleidimo dėl teisėtai atliekamų taršos mažinimo ar jos kontrolės mokslinių tyrinėjimų.

Helsinkio konvencija (11 straipsnis) uždraudžia atliekų laidojimą Baltijos jūros baseine, išskyrus numatytus atvejus. Iškasto grunto laidojimas leidžiamas, jeigu yra išduotas atitinkamų nacionalinių valstybinių institucijų specialus leidimas (pagal konvencijos V Priedo nuostatas); taip pat draudimas netaikomas, kai žmogaus gyvybei ar laivo arba lėktuvo saugumui jūroje kyla grėsmė dėl laivo arba lėktuvo visiško suirimo ar netekimo ar bet kuriuo atveju, kuris sukelia pavojų žmogaus gyvybei, kai laidojimas, atrodo, yra vienintelis būdas grėsmei išvengti ir jei tikėtina, kad žala, sukelta tokio laidojimo, bus mažesnė nei pasielgus kitaip.

Remiantis Helsinkio konvencija, Lietuvoje taip pat nustatytas bendras atliekų laidojimo ir deginimo jūros rajone draudimas (Jūros aplinkos apsaugos įstatymo 27 straipsnis). Baltijos jūros rajone (t.y. jūros vidaus vandenyse, teritorinėje jūroje ir išskirtinėje ekonominėje zonoje) ir atvirojoje jūroje atliekas ir kitas medžiagas šalinti ir deginti draudžiama: LR laivams, lėktuvams ir įrenginiams; laivams, lėktuvams ir įrenginiams, kurie yra pakraunami Lietuvos teritorijoje ar jos išskirtinėje ekonominėje zonoje. Pažymėtina, kad draudimų išimtis nustatyta grunto šalinimui (28 straipsnis). Vidaus vandenyse ir teritorinėje jūroje gruntas gali būti šalinamas vadovaujantis Aplinkos ministro nustatyta tvarka gavus Aplinkos ministerijos įgaliotos institucijos leidimą, o išskirtinėje ekonominėje zonoje – dar ir pasikonsultavus su Helsinkio komisija. Paraiškų pateikimo, leidimų išdavimo tvarką bei

aplinkosaugines sąlygas, vykdant grunto kasimo darbus jūroje ir jūrų uostų akvatorijose bei iškasto grunto tvarkymą reglamentuoja Aplinkos ministerijos priimtos Grunto kasimo jūrų ir jūrų uostų akvatorijose bei iškastų gruntų tvarkymo taisyklės⁵⁰⁹.

Lietuvoje gruntas šalinamas vykdant Klaipėdos valstybinio jūrų uosto farvaterio ir akvatorijos gilinimo darbus, kurie atliekami keliais etapais jau ne vienerius metus, kad uostas galėtų priimti ilgus konteinerių laivus, tanklaivius ir kitus didelės grimzlės laivus.

4.5.7 Svarbiausi laivybos Lietuvos jūros erdvėse klausimai

Saugi laivyba ir taršos iš laivų prevencija, galima sakyti, yra pagrindiniai laivybos reikalavimai ir klausimai nagrinėjant laivų judėjimo pakrantės valstybės jūros erdvėse režimą. Jūrų teisės konvencijos režimas taip pat atspindi navigacijos ir aplinkos apsaugos, vėliavos valstybės ir pakrantės valstybės pusiausvyrą⁵¹⁰. Laivybos režimas ir remiasi vėliavos valstybės pareiga užtikrinti su jos vėliava plaukiojančių laivų saugios laivybos ir taršos iš laivų prevencijos reikalavimų laikymąsi ir atitinkamomis pakrantės valstybės teisėmis ir pareigomis šioje srityje jos suverenitetui priklausančiose jūros erdvėse.

Nacionalinės *taršos iš laivų prevencijai* skirtos teisės normos remiasi pirmiausia pagrindinės šioje srityje tarptautinės MARPOL konvencijos reikalavimais, taip pat Helsinkio konvencijos normomis (IV priedas „Taršos iš laivų prevencija“). Taigi specialūs reikalavimai yra taikomi cheminiams tanklaiviams, taip pat rajonuose, kuriuose taikomi griežtesni teršalų išmetimo reikalavimai, be to, yra nustatytos užteršimo kenksmingomis medžiagomis,

⁵⁰⁹ Valstybės žinios, 2002, Nr. 27-976.

⁵¹⁰ Jensen O. Coastal State Jurisdiction and Vessel Source Pollution. The International Law of the Sea Framework for Norwegian Legislation [interaktyvus]. The Fridtjof Nansen Institute, 2006 m. kovo mėn. P. 37. Prieiga per internetą: <<http://www.fni.no/doc&pdf/FNI-R0306.pdf>>

gabenamomis jūra pakuotėse, užteršimo laivų nutekamaisiais vandenimis, taip pat šiukšlėmis ir oro taršos iš laivų prevencijos taisyklės.

ES lygmenyje paminėtina 2005 m. rugsėjo 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/35/EB dėl taršos iš laivų ir sankcijų už pažeidimus įvedimo⁵¹¹. Specialūs ES reikalavimai taršos iš laivų prevencijos srityje yra nustatyti ir į Bendrijos uostus įplaukiantiems ar išplaukiantiems laivams, gabenantiems pavojingus ar aplinką teršiančius krovinius,- jie jau aptarti šiame darbe prie uosto režimo klausimų. ES saugumo jūroje politika siekiama aukšto lygio saugumo ir aplinkos apsaugos, grindžiamos visų krovinius jūra gabenančių šalių užtikrinimu, kad Bendrijos vandenyse eksploatuojami laivai atitiktų nustatytas taisykles ir standartus, tačiau nemažai laivų iš esmės nevisiškai atitinka MARPOL reikalavimų, nes ši konvencija šalyse įgyvendinama skirtingai. Todėl aptariama direktyva ir norima sustiprinti MARPOL reikalavimų laikymąsi Bendrijos lygmeniu siekiant, kad sankcijos už teršalų išmetimą būtų veiksmingos, atgrasančios ir proporcingos ir kad valstybės imtųsi kitų vykdymą užtikrinančių veiksmų⁵¹².

Pabrėžtina, kad taršos iš laivų prevencijai taikomas bendras principas, pagal kurį visų šių taisyklių ir reikalavimų vykdymas pavedamas laivo vėliavos valstybei, taigi pakrantės valstybės pareigos užsienio laivų atžvilgiu apsiriboja tam tikromis patikros teisėmis, reikalavimais uosto infrastruktūrai ir kai kuriomis kitomis, todėl detalios tarša iš laivų čia nagrinėjama nebus. Tačiau neabejotinai reikia paminėti, kad Lietuvos nacionalinėje teisėje minėtų tarptautinių normų reikalavimai yra įgyvendinti ne maža dalimi Jūros aplinkos apsaugos įstatyme ir kituose teisės aktuose. Juose dažnai nurodoma laivų savininkų ar valdytojų pareiga užtikrinti, kad laivai, plaukiojantys su Lietuvos valstybės vėliava ar registruoti LR teritorijoje, vykdytų MARPOL konvencijos, Helsinkio konvencijos reikalavimus dėl taršos iš laivų, o tai prižiūrėti ir kontroliuoti turi laivo vėliavos valstybė; dėl taršos iš laivų įrenginių, nuotekų ir

⁵¹¹ ES oficialusis leidinys, L 255, 2005 09 30. P. 11.

⁵¹² Apie sankcijų nustatymą pagal direktyvą 2005/35/EB žr. toliau darbo 4.6. skyriuje.

šiukšlių, emisijos į atmosferą taip pat pateikiamos nuorodos į minėtas tarptautines konvencijas.

Saugios laivybos reglamentavimas Lietuvoje remiasi daugiausia Tarptautinės jūrų organizacijos reikalavimais, taip pat ES teisės normomis ir Jūrų teisės konvencijoje (94 straipsnyje) įtvirtinu bendru principu, kiekvieną valstybę įpareigojančiu imtis būtinų priemonių, kad būtų garantuotas saugumas jūroje, o taip pat tinkamai vykdyti savo jurisdikciją ir kontrolę su jos vėliava plaukiojančiuose laivuose, bei kitomis jos nuostatomis.

Saugi laivyba nėra išimtis iš tų jūros erdvių režimo sričių, kurių teisinio reglamentavimo, administracinį įgyvendinimo ir vykdymo kontrolės mechanizmą atkūrus nepriklausomybę Lietuvai teko pertvarkyti ir kurioms esminės įtakos turi tarptautiniai standartai ir reikalavimai. Prasidėjus Lietuvos deryboms dėl stojimo į ES, Europos Komisija savo ataskaitose ne kartą nurodė, kad Lietuvai būtina didesnę dėmesį skirti saugios laivybos užtikrinimui bei nedelsiant sustiprinti priežiūros institucijas⁵¹³ (tada Nacionalinės jūrų administracijos funkcijas atliko Susisiekimo ministerija ir Klaipėdos valstybinio jūrų uosto kapitono valdyba, kontroliuojanti, kaip įgyvendinami LR įstatymų ir tarptautinių sutarčių reikalavimai). Svarbūs saugios laivybos teisinio, administracinio ir techninio mechanizmo kūrimo etapai buvo Lietuvos saugios laivybos administracijos įsteigimas ir Saugios laivybos įstatymo priėmimas. Taigi buvo sukurta atskira institucija tarptautinių saugios laivybos reikalavimų įgyvendinimui ir jų vykdymo valstybinei priežiūrai, į specialų įstatymą iš Prekybinės laivybos ir Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymų perkeltos saugios laivybos nuostatos ir tokiu būdu atsisakyta iki tol ryškios saugios laivybos klausimų sprendimo iš esmės vien Susisiekimo ministro įsakymais praktikos.

⁵¹³ 2000 m. LR saugios laivybos įstatymo, LR Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymo pakeitimo įstatymo, LR prekybinės laivybos įstatymo pakeitimo ir papildymo įstatymo, LR vidaus vandenų transporto kodekso pakeitimo ir papildymo įstatymo, LR hipotekos įstatymo 8 straipsnio pakeitimo įstatymo ir LR muitinės kodekso pakeitimo ir papildymo įstatymo projektų aiškinamasis raštas Nr. P-2360 [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_1?p_id=95752>

Pagrindinis aptariamoje srityje LR saugios laivybos įstatymas nustato saugios laivybos reikalavimus laivams, plaukiojantiems su Lietuvos valstybės vėliava, bei užsienio laivams, įplaukiantiems į LR jūrų uostus, taip pat reglamentuoja saugios laivybos valstybinę priežiūrą ir administravimą (plačiausia prasme apimantį žmonių paiešką ir gelbėjimą jūroje, laivų avarijų tyrimą, paskendusio turto iškėlimą bei atsakomybę už saugios laivybos reikalavimų nevykdymą). Įstatymu įgyvendinant LR tarptautinės jūrų teisės ir ES teisės normas saugios laivybos srityje, siekiama užtikrinti, kad laivai atitiktų tarptautinius, ES ir Lietuvos įstatymų bei kitų teisės aktų nustatytus saugios laivybos reikalavimus.

Kaip jau minėta, saugios laivybos užtikrinimas remiasi laivo vėliavos valstybės pareiga užtikrinti atitinkamų reikalavimų laikymąsi savo laivuose⁵¹⁴ ir pakrantės valstybės teisėmis ir pareigomis nustatyti saugios laivybos reikalavimus ir kontroliuoti jų laikymąsi ypatingai savo uoste. Todėl Saugios laivybos įstatymo ir pagal jį priimtų teisės aktų normos netaikomos užsienio valstybėse įregistruotiems laivams, kurie plaukia per Lietuvos teritorinę jūrą naudodamiesi taikaus plaukimo teise (ir juose esantiems asmenims), juo labiau ir išskirtinėje ekonominėje zonoje, taip pat Lietuvos ir užsienio valstybių karo ir pakrančių apsaugos laivams. Šie laivai, plaukdami bendrojo naudojimo vandens keliais⁵¹⁵, vadovaujasi 1972 m. tarptautine konvencija dėl tarptautinių taisyklių, padedančių išvengti laivų susidūrimų jūroje, o plaukdami uostų akvatorijomis šių laivų kapitonai privalo vykdyti uostų laivybos taisyklių reikalavimus ir uostų laivų eismo tarnybų budinčių pareigūnų nurodymus saugios laivybos klausimais.

Pakankamai didelę Lietuvos teisės aktų saugios laivybos srityje grupę be minėto Saugios laivybos įstatymo sudaro Vyriausybės, Susisiekimo ministro ir Saugios laivybos administracijos direktoriaus, atitinkamai, nutarimai, įsakymai

⁵¹⁴ Valstybės, su kurios vėliava plaukioja laivas, pareigos detalizuotos Jūrų teisės konvencijos 94 straipsnyje.

⁵¹⁵ Bendrojo naudojimo vandens keliai yra laivybai tinkami vandenys, esantys LR teritorinėje jūroje ir nurodyti jūrlapiuose.

ir sprendimai⁵¹⁶. Saugios laivybos normų ir jų bei Lietuvos tarptautinių sutarčių ir ES teisės aktų, reglamentuojančių saugią laivybą, reikalavimų įgyvendinimo Lietuvoje tvarką nustato Susisiekimo ministerija. Daugybė susisiekimo ministro įstatymų reglamentuoja atskirus saugios laivybos aspektus. Dauguma jų nustato įvairius reikalavimus atskirų kategorijų laivams ir jų įrangai, uosto įrangai, nemažai skirta ir jūrininkų kvalifikacijai, taip pat jie reglamentuoja laivų tikrinimo ir kontrolės klausimus ir kt. Vyriausybė aptariamoje srityje daugiausia sprendžia tarptautinių įsipareigojimų įgyvendinimo užtikrinimo klausimus, ji apskritai organizuoja valstybinį saugios laivybos administravimą. Pavyzdžiui, paminėtinas 2007 m. spalio 31 d. Vyriausybės nutarimas Nr. 1169 „Dėl 1992 m. Tarptautinės konvencijos dėl civilinės atsakomybės už taršos nafta padarytą žalą VII straipsnio, 1996 m. Tarptautinės konvencijos dėl atsakomybės ir kompensacijos už žalą, susijusią su pavojingų ir kenksmingų medžiagų vežimu jūra, 12 straipsnio ir 2001 m. Tarptautinės konvencijos dėl civilinės atsakomybės už laivų bunkeriuose vežamos naftos padarytą žalą 7 straipsnio įgyvendinimo“⁵¹⁷; taip pat 2004 m. sausio 28 d. nutarimas Nr. 90 „Dėl Lietuvos Respublikos jūrų uostų, šių uostų infrastruktūros ir suprastruktūros įrenginių (terminalų) bei laivų apsaugos stiprinimo“ (su pakeitimais)⁵¹⁸. Pastarasis nutarimas priimtas siekiant užkirsti kelią terorizmui, nesankcionuotam asmenų, ginklų, padegamųjų įtaisų ir sprogmenų patekimui į LR jūrų uostų teritoriją, laivus, uostų įrenginius, draudžiamąsias zonas, sumažinti grėsmę keleivių, laivų, jų įgulų ir uostų infrastruktūros ir įrenginių saugumui ir įgyvendinant Tarptautinio laivų ir uosto įrenginių (terminalų) apsaugos kodekso⁵¹⁹, 2005 m. spalio 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2005/65/EB dėl uostų apsaugos stiprinimo⁵²⁰ ir Saugios laivybos įstatymo reikalavimus. Vyriausybės organizuojamą saugios laivybos

⁵¹⁶ Žr. Lietuvos saugios laivybos administracijos interneto svetainėje esančią teisinę informaciją. Teisinė informacija: teisės aktai [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.msa.lt/index.php/lt/35841/>>

⁵¹⁷ Valstybės žinios, 2007, Nr. 115-4704.

⁵¹⁸ Valstybės žinios, 2009, Nr. 17-660.

⁵¹⁹ Valstybės žinios, 2004, Nr. 138-5031.

⁵²⁰ ES oficialusis leidinys, L 310, 2005. P. 28.

administravimą Lietuvoje vykdo Susisiekimo ministerija kartu su Lietuvos saugios laivybos administracija, kuri nustato saugią laivybą reglamentuojančius techninius ir organizacinius reikalavimus.

Teritorinėje jūroje pakrantės valstybė turi teisę reikalauti, kad taikaus plaukimo teise besinaudojantys užsienio laivai naudotųsi jos nurodytais ir tinkamai paskelbtais jūros koridoriais ir eismo atskyrimo schemomis, kuriuos ji aiškiai nurodo jūrlapiuose (tokius jūrlapius reikia deponuoti Jungtinių Tautų Generaliniam sekretoriui). Lietuvos jūros erdvėse tokių eismo atskyrimo schemų nėra nustatyta; jos nustatomos ten, kur labai intensyvi laivyba, dažniausiai kaip viena iš aplinkosaugos požiūriu jautrių zonų apsaugos priemonių (pavyzdžiui, eismo atskyrimo schemas nustatytos Danijos jūros erdvėse). Lietuvoje yra parengti ir atspausdinti Klaipėdos valstybinio jūrų uosto, uosto prieigų bei Lietuvos pakrantės ir išskirtinės ekonominės zonos (teritorinių ir ekonominių vandenu) jūrlapiai⁵²¹, taip pat parengta skaitmeninė jų forma. Jūrlapiuose be kitos navigacinės informacijos nurodomi ir laivybos keliai. Šie keliai nustatomi, aptariami ir koreguojami dažniausiai bendradarbiaujant Baltijos regiono valstybėms (pavyzdžiui, Baltijos jūros regiono šalių hidrografų komisijos konferencijoje⁵²²), kur taip pat sprendžiami jūrlapių suvienodinimo, elektroninių jūrlapių naudojimo ir kiti klausimai. Taip pat paminėtina, kad Lietuva, kaip pakrantės valstybė, vykdo ir pareigą tinkamu būdu paskelbti apie bet kokį jai žinomą pavojų laivybai savo teritorinėje jūroje⁵²³.

Pastebėtina, kad eismo atskyrimo schemų ir laivų pranešimų įvedimas Baltijos jūroje sumažino nelaimingų atsitikimų Baltijos jūroje skaičių ir padidino navigacijos saugumą. Čia paminėtina 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/17/EB, iš dalies keičianti

⁵²¹ Lietuvos saugios laivybos administracijos navigaciniai leidiniai [interaktyvus]. Lietuvos saugios laivybos administracija: hidrografinė veikla. Prieiga per internetą: <<http://www.msa.lt/index.php/lt/35706/>>

⁵²² Tarptautinėje hidrografų konferencijoje – išskirtinis dėmesys jūrlapiams suvienodinti [interaktyvus]. Lietuvos saugios laivybos administracijos naujienos. 2008 m. rugpjūčio 18 d. Prieiga per internetą: <<http://www.msa.lt/index.php/lt/44309/>>

⁵²³ Žr. Navigacinius įspėjimus ir Pranešimus jūrininkams Lietuvos saugios laivybos administracijos interneto svetainėje: <<http://www.msa.lt/index.php/lt/35817/>>

Direktyvą 2002/59/EB, įdiegiančią Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą⁵²⁴. Šios direktyvos daugiausia reglamentuoja pranešimus iš laivų ir jų stebėseną, automatinės identifikacijos sistemų naudojimą, laivų maršrutų parinkimo sistemų naudojimą, pranešimų iš laivų sistemų, laivų maršrutų parinkimo sistemų ir laivų eismo tarnybų infrastruktūrą. 2009 m. direktyvos nuostatas valstybės narės privalo į nacionalinę teisę perkelti ne vėliau kaip iki 2010 m. lapkričio 30 d., o tai pareikalaus ir laivybą reglamentuojančių Lietuvos teisės aktų pataisų ir papildymų.

Laivų tolimojo nuotolio identifikavimo ir sekimo sistemos, žinomos kaip „LRIT“ (*Long Range Identification and Tracking System*), įdiegimas Lietuvoje šiais metais buvo ir išlieka tarp pagrindinių Lietuvos saugios laivybos administracijos sprendžiamų klausimų. LRIT sistema siekiama identifikuoti ir sekti laivus, plaukiojančius su šioje sistemoje dalyvaujančių valstybių vėliavomis (o tai tiek ES, tiek ir kitos pasaulio šalys). Reikalavimai dėl šios sistemos įdiegimo laivuose bei krante įtvirtinti SOLAS konvencijoje. Iki 2008 m. gruodžio 31 d. turėjo būti įkurtas Europos LRIT duomenų centras, kuriuo naudotusi ES šalys, tačiau šio centro sukūrimas vėlavo apie pusmetį. Lietuvoje sistema taip pat turėjo pradėti veikti nuo šių metų pradžios, tačiau dėl itin sudėtingos jos struktūros to padaryti nebuvo spėta. Pastebėtina, kad su ta pačia problema susidūrė ir kitos valstybės, todėl buvo nustatytas papildomas laikotarpis sistemos įdiegimui.

2009 m. balandžio 2 d. Lietuvos saugios laivybos administracijoje vyko pasitarimas dėl laivų stebėsenos informacinių sistemų (*AIS (Automatic Identification System)*, *LRIT*, *SafeSeaNet* bei *CleanSeaNet*) tolesnio eksploatavimo tvarkos, kuriame aptartos problemos, susijusios su reorganizuota paieškos ir gelbėjimo bei taršos incidentų likvidavimo sistema, nes buvo likę neišspręstų klausimų, susijusių su teisės aktais ir laivų eismo stebėsenos

⁵²⁴ 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/17/EB, iš dalies keičianti Direktyvą 2002/59/EB, įdiegiančią Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą // ES oficialusis leidinys, L 131, 2009 05 28. P. 101.

sistemomis⁵²⁵. Primintina, kad ir kita tarptautinė sutartis – SAR konvencija – numato valstybių pareigą įdiegti laivų pranešimų sistemas gelbėjimo operacijoms palengvinti. Tačiau Lietuva susidūrė su LRIT ir kitų informacinių sistemų įdiegimo ir (ar) veikimo problemomis. Vis tik galiausiai nuo 2009 m. liepos 1 d. užtikrintas Lietuvos dalyvavimas visuotinėje LRIT sistemoje, o kartu ir SOLAS konvencijos įsipareigojimų vykdant vėliavos valstybės, uosto valstybės ir pakrantės valstybės pareigas, įgyvendinimas⁵²⁶. Saugios laivybos administracija jau turi technines galimybes sukurti prieigos teises Lietuvoje veikiančioms valstybės institucijoms, kurioms reikalinga operatyvi informacija apie jūroje esančių laivų padėtį esamu laiku. Tačiau dar turės būti sprendžiami klausimai dėl tokių institucijų sąrašo bei susitarimų su jomis dėl prieigos teisių suteikimo⁵²⁷.

Trumpai paminėtina, kad naujosios LRIT sistemos įdiegimas jau iškėlė tam tikrų klausimų dėl jos suderinamumo su valstybių taikaus plaukimo ir kitomis tarptautinių jūrų teisės sutarčių suteikiamomis teisėmis ir dėl jau yra kilę valstybių nesutarimų. Šių diskusijų esmė yra tai, kad nors sistema yra pasaulinė ir leidžia matyti joje dalyvaujančių laivų judėjimą 1000 jūrmylių atstumu, iš laivų matymo (sekimo) zonos valstybėms leidžiama „išimti“ tam tikras jūros zonas, paprastai priklausančias valstybės suverenitetui, tačiau pasinaudodamos šia teise kai kurios valstybės į matymo zoną neįtraukė platesnių jūros zonų⁵²⁸, taip kvestionuodamos sulygotos LRIT sistemos veikimo

⁵²⁵ Pasitarimas dėl laivų stebėsenos informacinių sistemų [interaktyvus]. Lietuvos saugios laivybos administracijos naujienos. Prieiga per internetą: <<http://www.msa.lt/index.php/lt/45717/>>

⁵²⁶ Lietuva pasirašė sutartį su EMSA dėl LRIT sistemos duomenų naudojimo [interaktyvus]. Lietuvos saugios laivybos administracijos naujienos. Prieiga per internetą: <<http://www.msa.lt/index.php/lt/46236/>>

⁵²⁷ Ten pat.

⁵²⁸ 2009 m. gegužės mėn. Graikijos prašymu Tarptautinės jūrų organizacijos valstybėms narėms buvo išplatintas raštas, kuriame nurodomos aptartos LRIT sistemos ir valstybių duomenų dėl jos taikymo zonų problemos, šiuo konkrečiu atveju kilusios Graikijos ir Turkijos nesutarime, kai Turkija iš laivų sekimo zonos „išėmė“ platesnes jūros zonas nei leidžiama pagal LRIT sistemos taisykles, taip sukeldama Graikijos nepasitenkinimą. Plačiau žr. Circular Letter No 2961 on LRIT Data Distribution Plan, Greece Embassy, 2009 May 26 [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.sjofartsverket.se/pages/7073/2961.pdf>>

„rėmus“ ir iškeldamas abejonių dėl tokių valstybių veiksmų atitikimo jų įsipareigojimams ir kitų valstybių teisėms tarptautinėje jūrų teisėje.

Išskirtinėje ekonominėje zonoje visos valstybės iš esmės naudojasi laivybos laisve, kurią jos turi atvirojoje jūroje. Tačiau pakrantės valstybė (kaip numatyta Jūrų teisės konvencijos 60 straipsnyje) prireikus gali sukurti pagrįsto dydžio saugumo zonas aplink dirbtines salas, įrenginius ir statinius, kuriose ji gali imtis reikiamų priemonių užtikrinti laivybos bei dirbtinių salų, įrenginių ir statinių saugumą. Visi laivai turi atsižvelgti į šias saugumo zonas ir laikytis visuotinai pripažintų tarptautinių standartų, susijusių su laivyba greta tokių statinių, vamzdynų bei saugumo zonų. Draudžiama statyti dirbtines salas, įrenginius, statinius ar saugumo zonas aplink juos, jeigu tai galėtų trukdyti tarptautinei laivybai ypač svarbiais jūrų koridoriais. Be to, naudodamasi teisėmis į kontinentinį šelfą, pakrantės valstybė taip pat neturi pažeisti kitų valstybių laivybos ar nepagrįstai jos varžyti (78 straipsnis).

Su saugia laivyba yra susijusi ir atskirai atartina *paskendusiu objektų tvarkymo* problema. Jūros aplinkos apsaugos įstatymas (51 straipsnis) įtvirtina keletą nuostatų dėl apleistų arba nuskendusiu objektų tvarkymo. Nustatyta laivų ir kitų objektų rūšių savininkų pareiga pašalinti saugiai laivybai trukdančius nuskendusius ar apleistus objektus iš jūros. Nustatyta, kad laivų, įrenginių, krovinių valdytojai arba savininkai, jų įgalioti asmenys privalo garantuoti, kad apleisti, nebenaudojami, atsitiktinai sudužę ar nuskendę laivai, įrenginiai bei pamesti kroviniai, kurie kelia grėsmę jūros aplinkai ar laivybos saugumui, būtų visiškai pašalinti iš jūros rajono (taigi iš jūros vidaus vandenu, teritorinės jūros ir išskirtinės ekonominės zonos) ir atgabenti į krantą, o nenaudojami grėžiniai būtų likviduoti.

Paskendusio turto iškėlimas detaliau reglamentuotas Saugios laivybos įstatyme, tačiau jau tik teritorinės jūros ir jūros vidaus vandenu (uosto akvatorijos) atžvilgiu. Įstatyme (48 straipsnyje) nustatyta, kad jei Lietuvos teritorinėje jūroje paskendęs turtas nekliudo laivybai, nekelia grėsmės žmonių gyvybei ar saugumui, neteršia aplinkos, tačiau turto savininkas nori paskendusį turtą iškelti, šio turto savininkas ne vėliau kaip per 3 mėnesius nuo turto

paskendimo dienos apie tai turi raštu pranešti Saugios laivybos administracijai. Administracija nustato terminą paskendusiam turtui iškelti bei šių darbų atlikimo tvarką ir apie tai praneša turto savininkui. Administracija turi teisę neleisti turto savininkui kelti paskendusį turtą savo priemonėmis arba jo pasirinktu kėlimo organizavimo būdu ir terminais, jei tai gali kliudyti laivybai, kelti grėsmę žmonių gyvybei ar saugumui, teršti aplinką. Šiuo atveju turto iškėlimą organizuoja Saugios laivybos administracija turto savininko lėšomis.

Paminėtina, kad reglamentuotas ir paskendusio valstybės iškelto turto išreikalavimas (38 straipsnis). Uosto akvatorijoje paskendęs ir iškelto turtas, kurio iškėlimą organizavo uosto direkcija, įskaitant dėl jo tiesioginės grėsmės saugiai laivybai, žmonių gyvybei ar saugumui arba dėl aplinkos teršimo, kliudymo hidrotechnikos ar kitiems darbams, atitenka savininkui, jei jis pateikė prašymą per 6 mėnesius nuo jo turto iškėlimo dienos. Pažymėtina, kad turto savininkas, nors jis ir atsisakytų iškelto turto, uosto direkcijai privalo atlyginti turto iškėlimo, jo saugojimo ir kitas dėl to turėtas išlaidas.

Reikia pažymėti, kad Lietuvoje pakankamai intensyviai ir sparčiai vyksta paskendusio karinio turto iškėlimas uosto akvatorijoje (reglamentuotas Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymo 37 straipsnyje). Nustatyta, kad uosto akvatorijoje paskendusį karinį turtą iškelia arba sunaikina ar kitu būdu pašalina šio turto savininkas pagal Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymo reikalavimus. Jeigu uosto akvatorijoje paskendęs karinis turtas kliudo laivybai, hidrotechnikos arba kitiems darbams, kelia grėsmę žmonių gyvybei ar saugumui arba teršia aplinką, paskendusio karinio turto savininkas uosto direkcijos reikalavimu ir jos nustatytais terminais privalo šį turtą iškelti arba kitu būdu pašalinti.

Paskendusių objektų pašalinimo problemos esmė yra ta, kad susiduria pakrantės valstybės pareiga užtikrinti saugią laivybą pirmiausia jos suverenitetui priklausančiuose jūrų vandenyse ir paskendusių objektų savininkų pareiga iškelti jiems priklausančius objektus, nes praktikoje sunku priversti savininkus vykdyti šią jų pareigą, todėl kad juos sunku nustatyti arba apskritai rasti ir dažniausiai jie tam neturi lėšų. Be to, ši problema turi ir

aplinkosauginį aspektą, nes svarbu, kad nuolaužų šalinimas nepakenktų jūros aplinkai. Pažymėtina, kad jeigu paskendusio turto savininkas nežinomas, terminus, nustatytus paskendusiam turtui iškelti, Lietuvos saugios laivybos administracija paskelbia visuomenės informavimo priemonėse. Lietuvoje Klaipėdos uosto akvatorijoje paskendusiu objektų iškėlimą dažnai vykdo pati uosto administracija, nors pagal esantį reglamentavimą ši pareiga turėtų tekti pirmiausia paskendusiu objektų savininkams. Iš dalies tokia padėtis suprantama dėl to, kad daugiausia valomas nuo Pasaulinio karo likęs karinis turtas.

Vis tik paskendusio turto iškėlimo problema aktuali daugumoje valstybių, todėl ją siekiama spręsti tarptautiniu mastu darbe jau minėta 2007 m. Nairobio konvencija, kurios nuostatas valstybės gali taikyti ir savo teritorinėje jūroje. Sutartimi siekiama greito ir efektyvaus paskendusiu objektų pašalinimo suteikiant pagrindą valstybėms pašalinti pavojų žmonių, turto ar nuosavybės saugumui jūroje ar jūros aplinkos apsaugai keliančias laivų nuolaužas ar reikalauti, kad jos būtų pašalintos, ir išsprendžiant išlaidų už šių objektų pašalinimą klausimus (nustatyta laivų savininkų materialinė atsakomybė ir įpareigojimas jiems pateikti šalinimo išlaidų atlyginimo garantiją ar kitoki finansinį užtikrinimą ir galimybė reikšti ieškinį tiesiogiai draudikams). Visapusiškai įvertinant šios konvencijos aktualumą Lietuvai, valstybės pasirengimą dalyvavimui joje, šio dalyvavimo kaštus ir kitas reikšmingas aplinkybes, svarstyti ir Lietuvos prisijungimo prie šios tarptautinės sutarties galimybė, poreikis ir tikslingumas.

4.6 Atsakomybė už Lietuvos jūros erdvių režimo pažeidimus

Jūros erdvių režimo reglamentavimas nacionalinėje teisėje, įskaitant užsienio valstybių, jų laivų ir asmenų veiklos ir elgesio pakrantės valstybės jūros erdvėse reikalavimų ir tvarkos nustatymą, yra neabejotinai reikšmingas valstybės interesų apsaugai, tačiau nepakankamas tokio režimo laikymosi užtikrinimui ir valstybės teisių ir interesų gynybai. Tam, kad pakrantės valstybė galėtų taikyti atsakomybę už jos jūros erdvėse padarytus pažeidimus, svarbu, kad jos įstatymuose būtų tinkamai apibrėžtos teisės pažeidimų sudėtys, kurioms esant asmenų veikoje ji galėtų bausti pažeidėjus. Kadangi nacionalinis jūros erdvių režimas remiasi tarptautinėmis normomis, savo nacionalinėje teisėje nustatyti atsakomybę pakrantės valstybė privalo ir pagal tarptautinės teisės aktus. Jūrų teisės konvencija ir specialios jūrų teisės sutartys nurodo atsakomybės už jų normų pažeidimus nustatymo valstybių nacionalinėje teisėje poreikį, už atskirų jūros erdvių režimo skričių pažeidimus nustatyti bausmes ES valstybės nares įpareigoja ir ES teisės aktai.

LR Baudžiamasis kodeksas⁵²⁹ neįtvirtina specialių nusikaltimų sudėčių už neteisėtas veikas konkrečiose jūros erdvėse, išskyrus 251 straipsnį: orlaivio, laivo arba stacionarios platformos kontinentiniame šelfe užgrobimas. Nuoroda į jį pateikta Baudžiamojo kodekso 7 straipsnyje „Baudžiamoji atsakomybė už tarptautinėse sutartyse numatytus nusikaltimus“, kuriame nustatyta, kad asmenys atsako pagal šį kodeksą, nesvarbu, kokia jų pilietybė ir gyvenamoji vieta, taip pat nusikaltimo padarymo vieta bei tai, ar už padarytą veiką baudžiama pagal nusikaltimo padarymo vietos įstatymus, kai padaro nusikaltimus, atsakomybė už kuriuos numatyta tarptautinių sutarčių pagrindu, ir vieną iš tokių atvejų nurodo orlaivio, laivo ar stacionarios platformos kontinentiniame šelfe užgrobimą. Atsakomybė už šį nusikaltimą diferencijuojama pagal sunkumo laipsnį (mažiausia numatyta bausmė – areštas arba laisvės atėmimas iki 5 metų; ta pati veika, atlikta panaudojant fizinį smurtą ar grasinant smurtu užtraukia laisvės atėmimo nuo 3 iki 8 metų bausmę;

⁵²⁹ Valstybės žinios, 2000, Nr. 89-2741 (su pakeitimais).

panaudojant šaunamąjį ginklą, sprogmenį ar kitą orlaivio arba laivo įgulos ar keleivių arba stacionarioje platformoje kontinentiniame šelfe esančių asmenų gyvybei ar sveikatai pavojingą priemonę – nuo 5 iki 10 metų; o jeigu dėl užgrobimo įvyko incidentas, avarija ar atsirado kitų labai sunkių padarinių, baudžiama laisvės atėmimu nuo 10 iki 20 metų arba laisvės atėmimu iki gyvos galvos). Nuo 2005 m. birželio numatyta ir juridinio asmens atsakomybė už aptartas veikas.

Paminėtinas ir Baudžiamojo kodekso 299 straipsnis „Pagalbos nesuteikimas susidūrus laivams“, numatantis, kad laivo kapitonas, nesuteikęs pagalbos susidūrus laivams, jeigu pagalbą galėjo suteikti be rimto pavojaus savo laivui, jo įgulai ir keleiviams, baudžiamas bauda arba areštu, arba laisvės atėmimu iki 2 metų.

Dauguma veikų, pažeidžiančių įvairias jūros erdvių režimo sritis, užtraukia administracinę atsakomybę. Tokių pažeidimų sudėtys nustatytos LR Administracinių teisės pažeidimų kodekse⁵³⁰. Atsakomybė čia numatyta už įvairius šių pagrindinių sričių pažeidimus: jūros aplinkos apsaugos, žvejybos ir saugios laivybos, taip pat uosto režimo.

Iš jūros aplinkos apsaugos reikalavimų pažeidimų (56 straipsnis) paminėtini šie: laivuose susidarančių atliekų ir kitų kenksmingų medžiagų likučių deginimas LR vidaus ir teritoriniuose vandenyse (užtraukia baudą nuo 500 iki 4 000 litų); nepašalinimas iš Lietuvos jūros rajono apleistų ir nenaudojamų įrenginių, sudužusių ar paskendusiu laivų bei pamestų krovinių, kurie kelia grėsmę jūros aplinkai ar laivybos saugumui (užtraukia baudą nuo 4 000 iki 50 000 litų); ne laivuose susidarančių atliekų ir kitų medžiagų šalinimas ir deginimas Lietuvos jūros rajone, Baltijos jūroje, taip pat LR laivų atviroje jūroje, iškasto grunto šalinimas Lietuvos jūros rajone ir Baltijos jūroje be aplinkos apsaugos institucijos leidimo (užtraukia baudą nuo 4 000 iki 50 000 litų); LR vidaus ir teritorinių vandenių teršimas iš laivų, Lietuvos jūros rajono teršimas iš šiame rajone esančių stacionarių ar plūduriuojančių įrenginių, konstrukcijų ar platformų (užtraukia baudą nuo 1 000 iki 50 000 litų); Lietuvos

⁵³⁰ Valstybės žinios, 1985, Nr. 1-1 (su pakeitimais).

jūros rajono vandens, dugno ir gelmių gamtos išteklių žvalgyba ir gavyba, stacionarių ar plūduriuojančių įrenginių ar konstrukcijų, terminalų, žuvų fermų statyba, povandeninių elektros kabelių tiesimas, hidrotechninių ir kitų įrenginių, uostų statyba, rekonstravimas ar plėtimas, kasimo, gręžimo, sprogdinimo darbai, seisminiai, moksliniai tyrimai, karinės pratybos ir kita veikla, galinti turėti neigiamos įtakos jūros aplinkai, be nustatyta tvarka aplinkos apsaugos institucijos leidimo, taip pat kenksmingų medžiagų gabenimas pažeidžiant jūros aplinkos apsaugos reikalavimus (užtraukia baudą piliečiams nuo 500 iki 10 000 litų ir pareigūnams – nuo 1 000 iki 50 000 litų); Kuršių marių ir Baltijos jūros pakrantės apsaugos zonos ir juostos režimo pažeidimas (užtraukia baudą nuo 500 iki 5 000 litų).

Taigi aptartos nustatytos sankcijos jūros aplinkos apsaugos srityje (įskaitant taršos iš laivų prevenciją) numato atsakomybę už pagrindinių šios srities tarptautinių konvencijų ir regioninės Helsinkio konvencijos numatytų reikalavimų pažeidimus. Nustatytų piniginių baudų ribos leidžia diferencijuoti atsakomybę kiekvienu konkrečiu atveju, atsižvelgiant į jo sunkumą, žalą aplinkai ir kitas aplinkybes, tačiau vertinti jų efektyvumą pakankamai sudėtinga, ypač žinant, kad žala jūros aplinkai dažnai būna sunkiai įvertinama, ilgalaikė ir specifinė.

Saugios laivybos srityje administracinė atsakomybė nustatyta (117(2) straipsnyje) už daugybę pažeidimų, susijusių su laivo dokumentais (neturėjimu, galiojimo pasibaigimu ir pan.), vėliava (plaukiojimas su kitos valstybės vėliava, neišregistravus laivo iš Lietuvos registro), įgula (kvalifikacija ir pan.), navigacijos sąlygomis. Dauguma jų yra nustatytos Lietuvos jurisdikcijai priklausančių su Lietuvos vėliava plaukiojančių laivų valdytojams ar kapitonui, taigi ne užsienio laivams Lietuvos jūros erdvėse. Paminėtinos šios bendresnės sudėty: laivo, plaukiojančio su Lietuvos valstybės vėliava, tarptautinių saugios laivybos reikalavimų pažeidimas užsienio valstybės uoste (užtraukia baudą laivų valdytojams – fiziniams asmenims arba įmonių vadovams nuo 5 000 iki 20 000 litų ir laivų kapitonams – nuo 1 000 iki 3 000 litų); trukdymas laivo kapitonui atlikti pavestas pareigas, susijusias su saugia laivyba ar jūros

aplinkos apsauga nuo taršos, ar laivo kapitono sprendimų šiais klausimais varžymas (užtraukia baudą laivų valdytojams – fiziniams asmenims arba įmonių vadovams nuo 5 000 iki 10 000 litų); nepranešimas apie laivo avariją Lietuvos saugios laivybos administracijai (užtraukia baudą laivų kapitonams nuo 100 iki 500 litų); saugios laivybos reikalavimų pažeidimas, lėmęs laivo avariją (užtraukia baudą laivų kapitonams nuo 2 000 iki 5 000 litų); nepranešimas Lietuvos saugios laivybos administracijai apie LR jūrų laivų registre įregistruoto laivo sulaikymą (uždraudimą išplaukti) užsienio valstybės uoste dėl tarptautinių saugios laivybos reikalavimų pažeidimų (užtraukia baudą laivų kapitonams arba kitiems įgulos nariams nuo 500 iki 5 000 litų); tyrimui reikalingos informacijos apie Lietuvos jūrų laivų registre įregistruoto laivo sulaikymą (uždraudimą išplaukti) užsienio valstybės uoste nepateikimas Lietuvos saugios laivybos administracijai (užtraukia baudą laivų valdytojams – fiziniams asmenims arba įmonių vadovams nuo 200 iki 1 000 litų).

Administracinių teisės pažeidimų kodekse atskirai nustatytos kelios su uosto režimo pažeidimu susijusios sudėty: 117 straipsnyje numatyta atsakomybė už uosto laivybos taisyklių pažeidimą (užtraukia baudą piliečiams nuo 200 iki 500 litų ir pareigūnams – nuo 500 iki 1 000 litų) ir uosto naudojimo taisyklių pažeidimą (užtraukia baudą piliečiams nuo 200 iki 500 litų ir pareigūnams – nuo 1 000 iki 2 000 litų). Taip pat numatyta su navigacijos pažeidimais susijusių sudėčių, pavyzdžiui, navigacinių ženklų ar įrenginių, signalizacijos ir ryšių įrenginių gadinimas arba jų perkėlimas be reikiamo leidimo.

Primintina, kad uosto režimo srityje atsakomybės nustatymo pareiga kyla ir iš ES lygmens. Uosto valstybės kontrolės direktyva reikalauja, kad valstybės nustatytų baudų sistemą už nacionalinės teisės nuostatų, priimtų pagal šią direktyvą, pažeidimus, bei imtųsi visų būtinų priemonių, siekiant užtikrinti tų baudų taikymą, o taikomos baudos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios. Nors šių ES reikalavimų įgyvendinimas Lietuvoje pareikalautų atskiros analizės (kaip ir atsakomybės už pažeidimus kitose jūros erdvių režimo srityse pagal ES teisės aktų reikalavimus nustatymo

Lietuvoje vertinimas), atsižvelgiant į naujosios Uosto kontrolės direktyvos reikalavimus, kuria siekiama stiprinti laivų patikrą dėl saugios laivybos bei taršos iš laivų normų ir standartų laikymosi, manytina, kad vis tik išlieka reikalaujamos atsakomybės pagal šią direktyvą reglamentavimo Lietuvoje tinkamumo vertinimo poreikis.

Pakrantės valstybės priėmė įvairių priemonių, skirtų įgyvendinti jų įstatymus ir poįstatyminius teisės aktus, susijusius su žvejyba išskirtinėje ekonominėje zonoje; jos numatė ir laisvės atėmimo bausmę, pažeisdamos Jūrų teisės konvencijos 73 straipsnį⁵³¹. Lietuvoje tokių nepagrįstai griežtų sankcijų nėra, o atsakomybės reglamentavimas žuvininkystės režimo srityje didele dalimi remiasi ES reikalavimais.

Administracinių teisės pažeidimų kodeksas nustato atsakomybę už įvairių žuvininkystės sričių tvarkos pažeidimus: žuvų iškrovimo ir (ar) perkrovimo iš žvejybos laivų uostuose ir (ar) jūrų vandenyse nuostatų pažeidimą, pirminio žuvininkystės produktų pardavimo ir supirkimo nuostatų pažeidimą ir pan. Toliau išskirtini straipsniai, nustatantys žvejybos jūroje režimo pažeidimus ir atsakomybę už juos. Tarp jų paminėtini pažeidimai, susiję su integruotos žuvininkystės duomenų sistemos valdymu (87² straipsnis): palydovinio ryšio LR žvejybos laivų stebėjimo sistemos naudojimo nuostatų pažeidimas (užtraukia baudą nuo 200 iki 500 tūkstančių litų su teisės užsiimti žvejyba atėmimu iki 6 mėnesių ar be šios teisės atėmimo). Kita paminėtina sudėtis – verslinės žvejybos nuostatų pažeidimas (87³ straipsnis) jūrų vandenyse (užtraukia baudą nuo 200 šimtų iki 1 000 litų su pažeidimo padarymo įrankių ir priemonių konfiskavimu ar be konfiskavimo arba teisės užsiimti žvejyba atėmimą iki 6 mėnesių su pažeidimo padarymo įrankių ir priemonių konfiskavimu ar be konfiskavimo); verslinės žvejybos jūrų vandenyse nuostatų šiurkštus pažeidimas (užtraukia baudą nuo 1 000 iki 10 000 litų su pažeidimo padarymo įrankių ir priemonių konfiskavimu ar be konfiskavimo arba teisės užsiimti žvejyba atėmimą iki 2 metų su pažeidimo

⁵³¹ Nandan S. N., Rosenne S. United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982: A Commentary. Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, the Netherlands. P. 795.

padarymo įrankių ir priemonių konfiskavimu ar be konfiskavimo). Administracinę atsakomybę užtraukia ir žuvininkystės kontrolės pareigūno duotame privalomajame nurodyme nustatytų reikalavimų neįvykdymas (87⁸ straipsnis), taip pat kliudymas žuvininkystės kontrolės pareigūnui atlikti jam pavestas pareigas arba jo teisėtų reikalavimų nevykdymas (87⁹ straipsnis), įskaitant nepaklusimą uniformuoto žuvininkystės kontrolės pareigūno reikalavimui sustabdyti žvejbos laivą ar kitą vandens transporto priemonę (užtraukia baudą laivavedžiams nuo 3 000 iki 5 000 litų).

Atsakomybės už minėtus žuvininkystės režimo pažeidimus nustatymu įgyvendinti sankcijų šioje srityje nustatymo nacionalinėje ES valstybių narių teisėje reikalaujantys ES teisės aktai. Tai pirmiausia 1993 m. spalio 12 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2847/93, nustatantis bendros žuvininkystės politikos kontrolės sistemą, pagal kurią valstybės narės įsipareigoja taikyti proporcingas, įtikinančias ir veiksmingas sankcijas už kontrolės sistemos pažeidimus, ir priklausomai nuo pažeidimo procesiniuose veiksmuose gali taikyti reglamente nurodomas sankcijas (baudas, žūklės priemonių ir sugavimo konfiskavimą, laivo areštą, licencijos sustabdymą ir panaikinimą ir kt.). Su minėtu reglamentu yra susijęs 1999 m. birželio 24 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1447/1999, nustatantis bendrosios žuvininkystės politikos taisyklės šiurkščiai pažeidžiančių veikimo būdų sąrašą⁵³², tarp tokių veikimo būdų vardindamas nebendradarbiavimą su kontroliuojančiomis institucijomis; žvejbai privalomų sąlygų nesilaikymą (pavyzdžiui, žvejyba neturint žvejbos licencijos ar leidimo); nustatytų reikalavimų nesilaikymą vykdant žvejbos operacijas (pavyzdžiui, uždraustų žvejbos įrankių arba priemonių naudojimas arba laikymas laive; žvejyba naudojant uždraustus metodus; neteisėta žvejyba tam tikroje zonoje ir (arba) konkrečiu laikotarpiu ir kt.); kontrolės priemonėms nustatytų reikalavimų nevykdymą (palydovinės laivo kontrolės sistemos duomenų klastojimas ir kt.); nustatytų reikalavimų nesilaikymą iškraunant žuvininkystės produktus ir juos parduodant.

⁵³² ES oficialusis leidinys, L 167, 1999 07 02. P. 5.

ES lygmenyje pastebimas siekis sugriežtinti atsakomybę už žalą jūros aplinkai teršimu iš laivų ar kitaip. Šis tikslas keliamas pirmiausia 2005 m. rugsėjo 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2005/35/EB dėl taršos iš laivų ir sankcijų už pažeidimus įvedimo⁵³³. Valstybės narės įpareigos imtis priemonių, būtinų užtikrinti, kad už direktyvoje detalizuojamus taršos iš laivų pažeidimus būtų taikomos veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios sankcijos, kurios gali apimti baudžiamąsias ar administracines sankcijas. Kiekviena valstybė narė užtikrina, kad kaip nurodyta direktyvoje, teršiančių medžiagų išmetimas iš laivų į jūrą būtų laikomas pažeidimu, jei tai padaroma tyčia, dėl nusikalstamo pasitikėjimo ar nusikalstamo nerūpestingumo. Direktyva nustato, kad šie pažeidimai pagal šią direktyvą papildantį Pamatinį sprendimą 2005/667/TVR⁵³⁴ ir esant jame numatytiems aplinkybėms laikomi nusikalstamomis veikomis. Šioje vietoje taip pat paminėtinas 2003 m. sausio 27 d. Tarybos pamatinis sprendimas 2003/80/TVR dėl aplinkos apsaugos pagal baudžiamąją teisę⁵³⁵. Jis apibrėžia tyčinius nusikaltimus aplinkos apsaugai, nusikaltimus dėl neatsargumo, dalyvavimą ir kurstymą dalyvauti nusikaltime, juridinio asmens atsakomybę ir sankcijas už pažeidimus ir numato valstybių pareigą imtis reikiamų priemonių užtikrinti, kad už nurodytas veikas būtų baudžiama veiksmingomis, proporcingomis ir atgrasančiomis bausmėmis, įskaitant, bent jau sunkių nusikaltimų atvejais, laisvės atėmimo bausmes, dėl kurių gali būti taikoma ekstradicija.

LR Baudžiamasis kodeksas iš dalies įgyvendina aptartų ES normų reikalavimus dėl atsakomybės už žalą jūros aplinkai, tačiau išsamiai įvertinti šio įgyvendinimo tinkamumą ir nustatytų sankcijų efektyvumą pakankamai sudėtinga ir tai nėra šio darbo uždavinys. Paminėtina, kad nustatyta baudžiamoji atsakomybė už pakankamai plačią sudėtį – aplinkos apsaugos arba gamtos išteklių naudojimo taisyklių pažeidimą (270 straipsnis): tas, kas

⁵³³ ES oficialusis leidinys, L 255, 2005. P. 11.

⁵³⁴ 2005 m. liepos 12 d. Tarybos pagrindų sprendimas 2005/667/TVR dėl baudžiamosios teisės sistemos stiprinimo įgyvendinant teršimui iš laivų taikomą teisę⁵³⁴ // ES oficialusis leidinys, L 255, 2005. P. 164.

⁵³⁵ ES oficialusis leidinys, L 29/55, 2003 02 05. P. 97.

pažeidė teisės aktų nustatytas aplinkos apsaugos arba gamtos išteklių naudojimo taisykles, jeigu tai sukėlė pavojų daugelio žmonių gyvybei ar sveikatai arba dėl to galėjo būti padaryta didelės žalos gyvūnijai, augmenijai ar atsirasti kitų sunkių padarinių aplinkai, baudžiamas bauda arba laisvės apribojimu, arba areštu, arba laisvės atėmimu iki 3 metų (jei dėl to buvo padaryta didelės žalos gyvūnijai, augmenijai ar atsirado kitų sunkių padarinių aplinkai, baudžiamas bauda arba areštu, arba laisvės atėmimu iki 6 metų; o jeigu dėl teisės aktų nustatytų aplinkos apsaugos arba gamtos išteklių naudojimo taisyklių pažeidimo buvo padaryta nedidelės žalos gyvūnijai, augmenijai ar atsirado kitų nesunkių padarinių aplinkai, nustatyta atsakomybė už baudžiamąjį nusižengimą). Baudžiamąją atsakomybę užtraukia ir neteisėtas medžiojimas ar žvejojimas arba kitoks laukinės gyvūnijos išteklių naudojimas (272 straipsnis): tas, kas medžiojo ar žvejojo uždraustu laiku, uždraustose vietose ar draudžiamais būdais, įrankiais, priemonėmis arba kitaip neteisėtai naudojo ar naikino laukinės gyvūnijos išteklius ir padarė didelės žalos gyvūnijai, baudžiamas bauda arba laisvės apribojimu, arba areštu, arba laisvės atėmimu iki 2 metų; tas, kas neteisėtai gamino, įsigijo, laikė, gabenė ar realizavo elektros ar ultragarso žvejojimo prietaisus, padarė baudžiamąjį nusižengimą ir baudžiamas bauda arba laisvės apribojimu, arba areštu. Taip pat paminėtinas saugomų teritorijų ar saugomų gamtos objektų sunaikinimas ar suniokojimas (271 straipsnis): tas, kas sunaikino ar suniokojo valstybinį parką, rezervatą, draustinį, kraštovaizdžio ar kitą valstybės saugomą gamtinę teritoriją ar gamtos objektą, baudžiamas bauda arba laisvės apribojimu, arba areštu, arba laisvės atėmimu iki 5 metų. Beveik visos minėtos veikos yra nusikalstamos ir tais atvejais, kai jos padarytos dėl neatsargumo, už visas jas numatyta ir juridinio asmens atsakomybė. Atsakomybė už aptartas veikas yra tarptautinių sutarčių numatyta atsakomybė, kuri taikoma nepriklausomai nuo pažeidėjų pilietybės ir gyvenamosios vietos, taip pat nusikaltimo padarymo vietos bei tai, ar už padarytą veiką baudžiama pagal nusikaltimo padarymo vietos įstatymus.

Atkreiptinas dėmesys, kad 2009 m. Europos Komisija Lietuvai pateikė neoficialų paklausimą dėl 2005 m. rugsėjo 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos

direktyvos 2005/35/EB dėl taršos iš laivų ir sankcijų už pažeidimus perkėlimo į Lietuvos Respublikos teisę, kuriame atkreipiamas dėmesys, kad į nacionalinę teisę netinkamai perkeltos Direktyvos 2005/35/EB 8 straipsnio 1 dalies nuostatos⁵³⁶. Galiojančio LR administracinių teisės pažeidimų kodekso 56 straipsnio 12 dalyje numatyta administracinė atsakomybė už atviros jūros teršimą iš laivų pažeidžiant LR tarptautinių sutarčių reikalavimus, nustatytus MARPOL 73/78 ir Helsinkio konvencijų, tačiau kodeksas nereglamentuoja administracinės atsakomybės už ES valstybių narių teritorinės jūros (įskaitant tarptautinei laivybai naudojamus sąsiaurius) ir ES valstybių narių vidaus vandenų (įskaitant uostus) teršimą iš laivų. Todėl siūloma atitinkamai tikslinti minėtą kodekso dalį nustatant administracinę atsakomybę už ES valstybių narių teritorinės jūros, įskaitant tarptautinei laivybai naudojamus sąsiaurius, kuriuose ES valstybės narės turi jurisdikciją, ir ES valstybių narių vidaus vandenų, įskaitant uostus, teršimą iš laivų pažeidžiant LR tarptautinių sutarčių reikalavimus, nustatytus MARPOL 73/78 ir Helsinkio konvencijų.

Taigi apibendrintina, kad už nemažą dalį įvairių jūros erdvių režimo pažeidimų Lietuvos nacionalinėje teisėje yra nustatyta administracinė ar baudžiamoji atsakomybė, dauguma pažeidimų ar nusikaltimų sudėčių remiasi reikalavimus sankcijų nustatymui nacionalinėje teisėje įtvirtinančiomis ES teisės normomis. Vis tik pažymėtina, kad atsakomybė nėra nustatyta už kai kurias veikas, už kurias atsakomybę nustatyti leidžia ar net įpareigoja Jūrų teisės konvencija, kas bet kuriuo atveju yra reikalinga pakrantės valstybės teisių ir interesų apsaugai. Tai pasakytina ypatingai apie užsienio valstybių, laivų ar asmenų neteisėtą ūkinę ir kitokią veiką Lietuvos jūros erdvėse, būtent, neteisėtą minėtų subjektų mokslinių jūrų tyrinėjimų vykdymą, taip pat neteisėtą kabelių ar vamzdynų tiesimą, įvairių statinių ar įrenginių statymą Lietuvos jūros erdvėse (neturint leidimo, kitaip pažeidžiant tokios veiklos reikalavimus ar tvarką, keliant pavojų jūros aplinkai ir pan.). Iš dalies šios atsakomybės reglamentavimo spragos yra sąlygotos pačios veiklos vykdymo

⁵³⁶ LR administracinių teisės pažeidimų kodekso 56 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto Nr. XIP-1486 aiškinamasis raštas (2009 m.) [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_1?p_id=359590>

Lietuvos jūros erdvėse reglamentavimo Lietuvos nacionalinėje teisėje spragų. Be to, išlieka svarbu užtikrinti, kad nustatytos atitinkamų jūros erdvių režimo sričių pažeidimų sudėtys ir sankcijos būtų pakankamai efektyvios, veiksmingos, proporcingos ar griežtos, kai ES valstybių narių taip reikalauja ES teisės aktai.

IŠVADOS IR PASIŪLYMAI

Apibendrinus disertacijoje nagrinėtą jūros erdvių reglamentavimą tarptautinėje ir Lietuvos teisėje, atsižvelgiant į tarptautines jūros erdvių režimą nustatančias jūrų teisės sutartis ir šiam režimui reikšmingus Europos Sąjungos teisės aktus bei jūros erdvių reglamentavimą Baltijos jūros regione, darytinos šios pagrindinės darbo *išvados*:

1. Nacionalinis jūros erdvių teisinis režimas dėl tarptautinio jūrų naudojimo pobūdžio neišvengiamai remiasi tarptautiniu jūros erdvių režimo reglamentavimu – pirmiausia pamatine ir visuotine Jūrų teisės konvencija, taip pat kitomis tarptautinėmis universaliomis ir specialiomis bei regioninėmis sutartimis (konvencijomis) atskirais jūros erdvių režimo klausimais, specialių jūrinių organizacijų priimamomis normomis ir ES teise, apimančia kai kuriuos jūros erdvių režimo aspektus. Tarptautiniam jūros erdvių režimui reikšmingiausios yra ES teisės normos dėl gyvųjų išteklių (žuvininkystės), laivybos (saugios laivybos ir taršos iš laivų prevencijos) ir jūros aplinkos apsaugos. Tarptautiniam jūros erdvių režimui būdingas glaudus jo atskirų sričių ryšys, susijusius šio režimo klausimus dažnai sprendžia įvairios tarptautinės organizacijos, todėl svarbu išlaikyti viso šio tarptautinio jūros erdvių režimo reglamentavimo darną. Pakrantės valstybė taip pat privalo užtikrinti iš visų šių tarptautinio bendradarbiavimo lygmenų ir formų kylančių įsipareigojimų įgyvendinimą ir visų šių normų suderinamumą tarpusavyje.

2. Kai kurios jūros erdvių režimo sritys yra labiau „funkcinio“ („tikslinio“) pobūdžio, nes jų normos skirtos tam tikram tikslui ar paskirčiai ir neapsiriboja konkrečia jūros erdve (pavyzdžiui, gelbėjimo jūroje operacijos, taršos incidentų likvidavimas ir pan.), o kitos yra labiau „zoninio“ („erdvinio“) pobūdžio, kai nustatytas režimas susijęs su konkrečios jūros erdvės specifika ir jo taikymas apsiriboja tos jūros erdvės ribomis (pavyzdžiui, užsienio valstybių laivų kontrolė pakrantės valstybės uoste, taikus plaukimas teritorine jūra ir pan.). Tačiau net ir „funkcinio“ pobūdžio jūros erdvių režimo sričių reglamentavimas skirtingose jūros erdvėse skiriasi dėl skirtingo pakrantės

valstybės suvereniteto, suverenių teisių ar jurisdikcijos taikymo apimties, o kai kurios „zoninio“ režimo sritys taip pat reikšmingos ir kitose jūros erdvėse, todėl iš dalies visam jūros erdvių režimui būdinga „funkcinio“ ir „zoninio“ požiūrių samplaika.

3. Nacionalinio jūros erdvių klausimų reglamentavimo „savarankiškumas“ mažėja tolstant nuo valstybės pakrantės: valstybės suverenitetui priklausančiose jūros erdvėse, būtent, jūros vidaus vandenyse bei teritorinėje jūroje, pakrantės valstybė daugiau normų gali priimti savarankiškai, o pakrantės valstybės jurisdikcijai priklausančiuose išskirtinėje ekonominėje zonoje ir kontinentiniame šelfe valstybės reglamentavimas didele dalimi turi remtis tarptautinėmis normomis. Jūros erdvių reglamentavimas (ir jo įgyvendinimas) valstybėje turi užtikrinti teisingą ir pagrįstą pakrantės valstybės išskirtinių teisių jos jūros erdvėse ir tarptautinių įsipareigojimų jų atžvilgiu bei kitų valstybių teisių ir pareigų pakrantės valstybės jūros erdvėse (ypatingai išskirtinėje ekonominėje zonoje ir kontinentiniame šelfe) balansą; šis reglamentavimas turi išlaikyti ir tinkamą pačios pakrantės valstybės teisių ir pareigų pusiausvyrą.

4. Net kai Jūrų teisės konvencija aiškiai ir įsakmiai nenurodo tam tikro jūros erdvių režimo klausimo reglamentavimo pakrantės valstybės nacionalinėje teisėje pareigos arba įvardija tai kaip teisę (galimybę), šia Konvencija besiremiantis nacionalinis reglamentavimas būtinas dėl daugelio priežasčių: Konvencijoje dažnai nustatomi tik jūros erdvių režimo pagrindiniai principai, pakrantės valstybei suteikiamos teisės neretai yra gana bendro, deklaratinio pobūdžio, todėl jų įgyvendinimui reikia nacionalinio mechanizmo; nesant nustatytų nacionalinių reikalavimų, o taip pat ir paskirtų už atskirus jūros erdvių režimo klausimus atsakingų valstybės institucijų, labiau nukenčia pačios pakrantės valstybės interesai, todėl, kad sunkiau kontroliuoti užsienio valstybių veiklą pakrantės valstybės jūros erdvėse ir nustatyti pažeidimus; be to, tokio reglamentavimo nebuvimas gali apsunkinti ir kitų valstybių teisių, kurias Konvencija joms suteikia pakrantės valstybės jūros

erdvėse, įgyvendinimą, nes nėra aiškių tokios veiklos sąlygų, tvarkos ir reikalavimų.

5. Lietuvos, kaip pusiau uždaros jūros pakrantės valstybės, jūros erdvių režimo klausimų sprendimui nacionaliniame lygmenyje yra svarbus regioninis Baltijos jūros pakrantės valstybių bendradarbiavimas, leidžiantis atsižvelgti į konkretaus regiono specifiką ir aktualiausias problemas, ko universalus reglamentavimas negali apimti. Apibendrinant vertintina, kad Baltijos jūros valstybių bendradarbiavimas Helsinkio komisijoje, sprendžiant įvairius jūros erdvių režimo klausimus gyvųjų išteklių apsaugos ir išsaugojimo, saugios laivybos ir taršos iš laivų prevencijos bei jūros aplinkos apsaugos ir kitose srityse, yra glaudus, intensyvus ir pakankamai sėkmingas, nors griežto kontrolės mechanizmo ir vykdymo užtikrinimo trūkumas šiame lygmenyje išlieka. Be to, Baltijos jūros regiono (kaip ir kitų atskirų jūrų regionų) valstybių bendradarbiavimo galimybė sprendžiant aktualiausias regiono problemas numatyta ir ES lygmenyje.

6. Nežiūrint į gana glaudų Baltijos jūros valstybių bendradarbiavimą regione, jūros erdvių režimo klausimų reglamentavimas atskirose Baltijos jūros valstybėse yra pakankamai skirtingas, priklausomai nuo valstybės teisės tradicijų, valstybės santvarkos formos, valstybingumo istorijos, ekonominio išsivystymo lygio ir daugybės kitų veiksnių. Todėl tam tikrų reglamentavimo bendrumų yra mažesniuose subregionuose, pavyzdžiui, Skandinavijos šalyse – Švedijoje ir Suomijoje ir trijose Baltijos valstybėse – Estijoje, Latvijoje ir Lietuvoje.

7. Apibendrinant jūros erdvių režimo klausimų reglamentavimą atskirose valstybėse, galima išskirti dvejopo pobūdžio reglamentavimą: kai kiekvienai jūros erdvei apibrėžti ir jos teisiniam režimui ar jo pagrindams nustatyti skiriamas atskiras įstatymas, – tokį reglamentavimą galima pavadinti „zoniniu“ („erdviniu“); ir kai valstybėje atskirus jūros erdvių teisinio režimo aspektus reglamentuojančios nuostatos įterpiamos į kitų (sektorinių) sričių įstatymus, kurį galima būtų įvardinti „sritiniu“ („teminiu“) reglamentavimu. Zoninį reglamentavimą pasirinkusiose valstybėse jūros erdvių režimo

klausimai dažniausiai reglamentuojami gana detaliai ir išsamiai, apimant kiekvieną konkrečios jūros erdvės teisinio režimo aspektą (įskaitant įvairios veiklos toje jūros erdvėje sąlygas ir tvarką, jurisdikcijos klausimus, atsakingas įgyvendinančias institucijas, atsakomybę už pažeidimus). Nors zonis reglamentavimas savaime neužtikrina jo išsamumo, be to, tokiose šalyse greta jūros erdvėms skirtų taip pat galioja atskiras jūros erdvių režimo sritis ir aspektus detalizuojantys kiti teisės aktai, vis tik valstybėse, kuriose galioja sritinis reglamentavimas arba yra daug jo požymių, jūros erdvių režimo klausimai dažnai reglamentuojami nepakankamai išsamiai, nes tokios nuostatos „išsibarsčiusios“ po atskirus kitų sričių teisės aktus ir dėl to dažniau pasitaiko spragų, prieštaravimų, nenuoseklumo, tarp tokių teisės aktų trūksta darnos. Beveik visos Baltijos jūros pakrantės valstybės pasirinko zoninį reglamentavimą (jis ryškus Danijoje, Suomijoje ir Švedijoje, jam priskirtina Rusija, Lenkija, taip pat Latvija ir Estija). Pažymėtina, kad Lietuva yra vienintelė Baltijos jūros valstybė, kurioje nėra nė vieno atskiro įstatymo, skirto jos jūros erdvėms.

8. Lietuvos jūros erdvių delimitavimo derybos su Latvijos Respublika, Rusijos Federacija ir konsultacijos su Švedijos Karalyste patvirtino šio proceso sudėtingumą ir subtilumą, nes susitarimą tenka pasiekti nesant aiškių universalių tarptautinių delimitavimo taisyklių, išliekant delimitavimo reikalavimų interpretavimo įvairovei, kiekvienas atvejis unikalus, ir visada susiduria dviejų (ar daugiau) valstybių politiniai, ekonominiai, strateginiai interesai, įvairūs subjektyvūs ir objektyvūs faktoriai, reikalaujamo „teisingo sprendimo“ sąvoka pakankamai nevienareikšmė, o derybų sėkmė priklauso nuo besiderančių šalių ir jų politinės valios bei siekio rasti teisingą ir abiem šalims priimtina kompromisą, derybų patirties ir pasirengimo. Ypatingai Latvijos – Lietuvos derybos dėl sienos jūroje parodė, kad dažnai ne tiek sudėtinga kranto konfigūracija ar kiti objektyvūs veiksniai, kiek šalių (šalies) interesai ir kiti subjektyvūs faktoriai nulemia derybų sudėtingumo lygį. Taigi pasiektas susitarimas dažniausiai yra abipusis kompromisas dėl politinio

stabilumo ir ekonominių interesų balanso, kuris vienoje srityje reiškia tam tikrus praradimus, tačiau yra naudingas bendrame kontekste.

9. Lietuvos jūros erdvių delimitavimas papildė tarptautinę jūros erdvių delimitavimo praktiką teisingumo principo aiškinimu ir taikymu, pripažino savarankiškos jūros erdvių delimitavimo teisės egzistavimą, parodė, kad aukščiausių valstybių pareigūnų neoficialūs susitarimai nėra privalomi derybų šalims, ir nepriklausomybę atkūrusios valstybės jūros erdvių atribojimui neturi įtakos jų okupavusios ir aneksavusios valstybės susitarimai su trečiosiomis šalimis ir jos neįpareigoja. Lietuvos derybines pozicijas smarkiai sustiprino Tarptautinio Teisingumo Teismo jurisprudencija dėl nepalankios kranto konfigūracijos ir teisingumo reikalavimo aiškinimo. Derybose atsispindėjo pagrindinių delimitavimo principų reikšmė ir teisingumo principo apimami faktoriai bei reikšmingos aplinkybės (geologiniai, geografiniai ypatumai, proporcingumo, „neužgožimo“ principai ir pan.). Ypatinga Lietuvos derybų su Rusijos Federacija, o taip pat su Latvijos Respublika situacija, kai šalims dar nebuvus Jūrų teisės konvencijos dalyvėmis, jų aiški valia, ketinimas ir noras prie jos prisijungti bei abipusis susitarimas ja remtis derybose leido taikyti pažangiausias šio jūrų teisės akto nuostatas ir pasiekti teisingą sprendimą visoms šalims, tuo pačiu patvirtino ir savarankiškos jūros erdvių delimitavimo teisės egzistavimo pripažinimą. Netipinis Latvijos ir Lietuvos valstybių prezidentų susitarimas dėl kai kurių jūros erdvių atribojimo aspektų pareikalavo jo teisinės galios aiškinimosi ir parodė, kad neoficialus, labiau deklaracijos formos derybų šalių vadovų susitarimas neįpareigoja derybų šalių. Švedijos Karalystės turėtų sutarčių su Sovietų Sąjunga privalomumo Lietuvai primetimas buvo pagrindinė derybų šalių nesutarimo priežastis, pareikalavusi Lietuvos ne kartą Švedijai pabrėžti, kad minėtos sutartys jos, kaip nepriklausomybę atkūrusios savarankiškos valstybės, niekaip neįpareigoja ir negalioja jos atžvilgiu.

10. Svarbu pabrėžti, kad Lietuva, didele dalimi dėl Lietuvos derybininkų sėkmingo darbo, tapo pirma iš Sovietų Sąjungos okupacijos išsivadavusia ir nepriklausomybę atkūrusia valstybe, juridškai įteisinusia

teritorinės jūros ir ekonominės zonos bei kontinentinio šelfo Baltijos jūroje ribas su Rusijos Federacija, taip pat nelengvose derybose pasiekusia susitarimą dėl jūros erdvių atribojimo su antra gretima kaimynine valstybe – Latvija. Konsultacijų su Švedijos Karalyste medžiaga leidžia manyti, kad faktinis jūros erdvių ribų, nustatytų vadovaujantis Konvencijos nuostatomis, pripažinimas, abiejų šalių buvimas Konvencijos dalyvėmis, geografinė padėtis, nereikalaujanti atriboti teritorinių jūrų, derybų praktika ir patirtis turėtų sudaryti gerą pagrindą sėkmingoms deryboms, nežiūrint į tai, kad pradines konsultacijas apsunkino Švedijos nenoras atsisakyti turėtų sutarčių su Sovietų Sąjunga (dėl jūros erdvių ir žvejybos zonų atribojimo, kiek šios sutartys apima Lietuvos jūros zoną). Galutinį teisinį susitarimo dėl jūros erdvių atribojimo su Švedija įforminimą ir Lietuvos, Latvijos ir Švedijos ekonominių zonų sankirtos nustatymą stabdo vis dar Latvijos neratifikuota jūros erdvių delimitavimo sutartis su Lietuva ir trišalis Lietuvos susitarimas dėl jūros erdvių sankirtos taško su Švedija ir Rusija.

11. Lietuvoje nesant jūros erdvėms skirtų įstatymų, atskiri jūros erdvių režimo klausimai reglamentuojami kitų sričių (valstybės sienos, jūros aplinkos apsaugos ir kt.) įstatymuose, todėl jūros erdvių režimo klausimų reglamentavimui būdingas segmentiškumas, jame trūksta aiškumo ir darnos, pasitaiko nenuoseklumų ir yra nemažai reglamentavimo spragų. Jūrų teisės konvencijoje numatytų pakrantės valstybės nacionalinėje teisėje reglamentuotinių jūros erdvių režimo klausimų kontekste konstatuotina, kad Lietuva dar nėra pakankamai įgyvendinusi Konvencijos nuostatų. Pakankamai išsamiai yra reglamentuotas jūros vidaus vandenių ir teritorinės jūros režimas (užsienio laivų įplaukimo į uostą ir buvimo jame režimas, taikus plaukimas teritorine jūra ir jos apsauga bei kontrolė). Išskirtinės ekonominės zonos klausimai reglamentuoti iš esmės tik tiek, kiek apimami „jūros rajono“ sąvokos, Lietuvos įstatymuose reiškiančios jūros vidaus vandenis, teritorinę jūrą ir išskirtinę ekonominę zoną. Pabrėžtina, kad nė vienas įstatymas neapibrėžia ir iš esmės nereglamentuoja kontinentinio šelfo režimo klausimų. Apibendrinant, karo laivų plaukimas per teritorinę jūrą, dirbtinių salų, įvairių

įrenginių ir statinių statyba, eksploatavimas, naudojimas, kabelių ir vamzdynų klojimo išskirtinėje ekonominėje zonoje ir kontinentiniame šelfe sąlygos, grėžimo darbai kontinentiniam šelfe, iš dalies ir moksliniai jūrų tyrinėjimai Lietuvos jūros erdvėse nereglamentuoti Lietuvos nacionalinėje teisėje.

12. Tarp aktualiausių šiuo metu Lietuvos jūros erdvių režimo problemų praktikoje ir spęstinių uždavinių paminėtinos Lietuvos jūros erdvių apsaugos ir kontrolės trūkumai: užsienio valstybių veiklos Lietuvos išskirtinėje ekonominėje zonoje (ir kontinentiniame šelfe) kontrolės spragos (ypatingai gyvųjų išteklių kontrolės), taip pat jūros stebėjimo sistemos Lietuvos suverenitetui priklausančiose jūros erdvėse ir laivų pranešimų bei laivų sekimo sistemų įdiegimas ir veikimo užtikrinimas atsižvelgiant į tarptautinius reikalavimus; ir nuo 2009 m. pertvarkytos gelbėjimo darbų ir taršos incidentų jūroje likvidavimo sistemos veikimo užtikrinimo poreikis sureguliuojant likusius klausimus.

13. Lietuvos nacionalinėje teisėje už įvairius jūros erdvių režimo pažeidimus yra nustatyta administracinė arba baudžiamoji atsakomybė; atsakomybės reglamentavimas remiasi ir konkrečius reikalavimus sankcijų nustatymui nacionalinėje teisėje įtvirtinančiomis ES teisės normomis. Tačiau atsakomybė nėra nustatyta už kai kurias veikas, už kurias atsakomybę nustatyti leidžia ar net įpareigoja Jūrų teisės konvencija, iš dalies dėl jau minėtų pačios veiklos reglamentavimo spragų. Tai pasakytina ypač apie užsienio valstybių, laivų ar asmenų neteisėtą ūkinę ir kitokią veiklą Lietuvos jūros erdvėse, būtent neteisėtą minėtų subjektų mokslinių jūrų tyrinėjimų vykdymą, taip pat neteisėtą kabelių ar vamzdynų tiesimą, įvairių statinių ar įrenginių statymą.

Remiantis Lietuvos nacionalinėje teisėje nustatyto jūros erdvių režimo analize ir mokslinio tyrimo metu atskleidus šio reglamentavimo trūkumus, o taip pat atsižvelgiant į kitų Baltijos jūros valstybių jūros erdvių reglamentavimo praktiką, pateiktini šie galimi jūros erdvių režimo reglamentavimo problemų Lietuvoje sprendimo *pasiūlymai*:

1. Lietuvai neįgyvendinus Jūrų teisės konvencijoje numatytų teisių reglamentuoti tam tikrus jūros erdvių režimo klausimus savo nacionalinėje teisėje ir esant vienintele Baltijos jūros valstybe neturint jūros erdvėms skirtų atskirų įstatymų, svarstyti atskiro pamatinio įstatymo, kuris apibrėžtų Lietuvos jūros erdves ir konkretizuotų jų teisinį režimą ar nustatytų jo pagrindus bei užpildytų kitas spragas, poreikis arba kitokio esamo reglamentavimo tobulinimo bent papildant ar koreguojant atitinkamus galiojančius teisės aktus galimybė. Tai padėtų visapusiškai ir visaverčiai įgyvendinti pakrantės valstybės teises ir valdžią jos jurisdikcijai priklausančioje išskirtinėje ekonominėje zonoje ir kontinentiniame šelfe, kurių režimo reglamentavimas šiuo metu yra skurdus, taip pat prisidėtų prie suverenitetui ir jurisdikcijai priklausančių jūros erdvių apsaugos, o taip pat leistų žymiai efektyviau ginti Lietuvos teises ir teisėtus interesus, kai kyla jų pažeidimo grėsmė. Tokiame įstatyme ar papildant esamus teisės aktus, užpildytinos šių pagrindinių jūros erdvių režimo klausimų reglamentavimo spragos: karo laivų plaukimo teritorine jūra sąlygų ir tvarkos, užsienio valstybių ūkinės veiklos išskirtinėje ekonominėje zonoje ir kontinentiniame šelfe tvarkos (įskaitant povandeninių kabelių, vamzdynų tiesimą, statinių ir įrenginių statymą ir kt.), mokslinių jūros tyrinėjimų Lietuvos jūros erdvėse tvarkos detalizavimas ir kt.

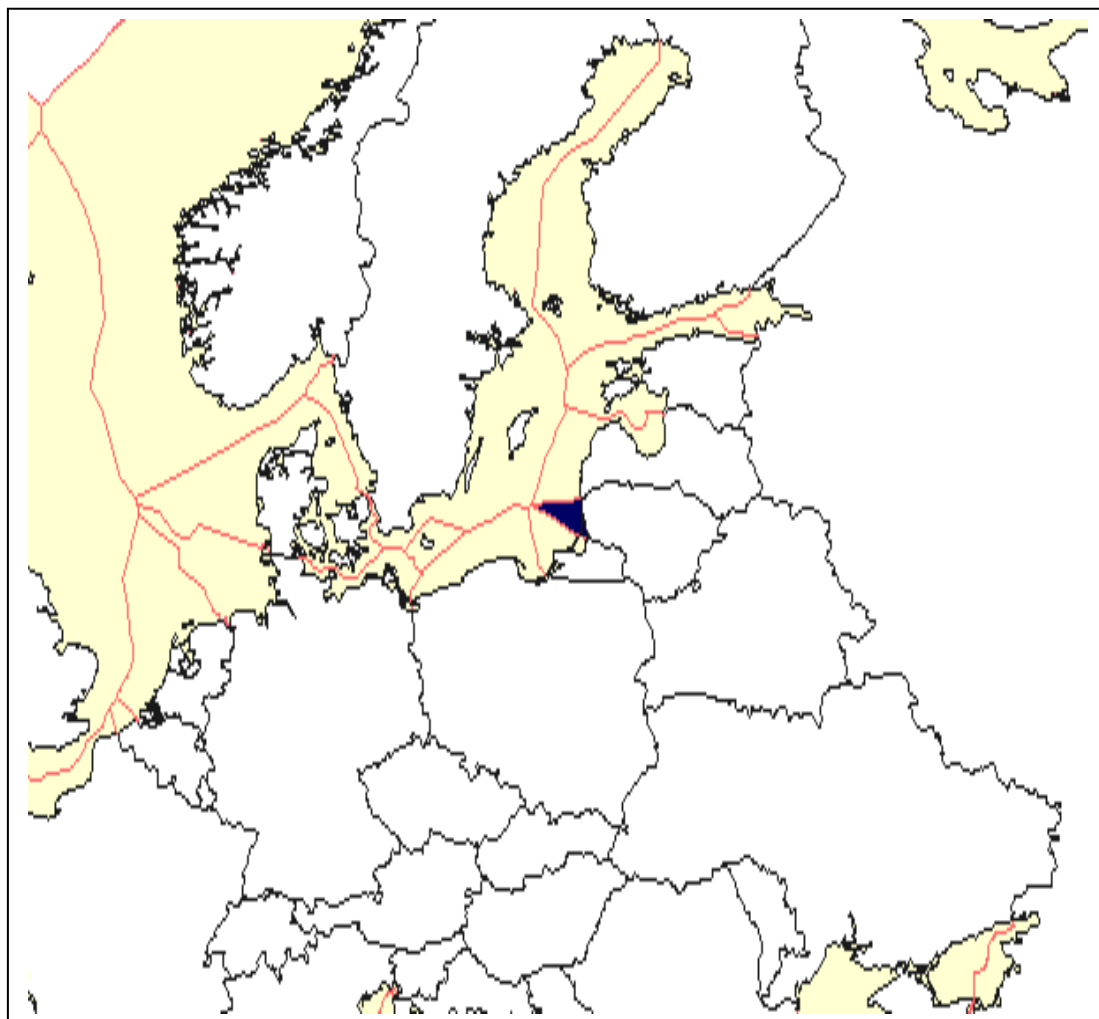
2. Nors LR Baudžiamajame kodekse ir LR Administracinių teisės pažeidimų kodekse nustatyta įvairių jūros erdvių režimo pažeidimų sudėčių, atsakomybė nenumatyta už pažeidimus ypatingai Lietuvos jurisdikcijai priklausančiose jūros erdvėse (išskirtinėje ekonominėje zonoje ir kontinentiniame šelfe), kurie gali kilti iš neteisėtos užsienio valstybių, laivų ar asmenų veiklos jose (pavyzdžiui, įvairių statinių ir įrenginių statymo, kabelių ir vamzdynų tiesimo, mokslinių jūros tyrinėjimų). Dėl šių priežasčių svarstytinas papildomų jūros erdvių režimo pažeidimų sudėčių nustatymas, taip pat esamo atsakomybės reglamentavimo peržiūra, atsižvelgiant į ES teisės aktuose valstybėms narėms nustatytus įpareigojimus dėl atsakomybės reglamentavimo jų nacionalinėje teisėje.

PRIEDAS NR. 1 Baltijos jūros regiono valstybės



Šaltinis: The Geographic Guide website: Baltic Sea Region
<<http://www.geographicguide.net/europe/maps-europe/baltic.htm>>

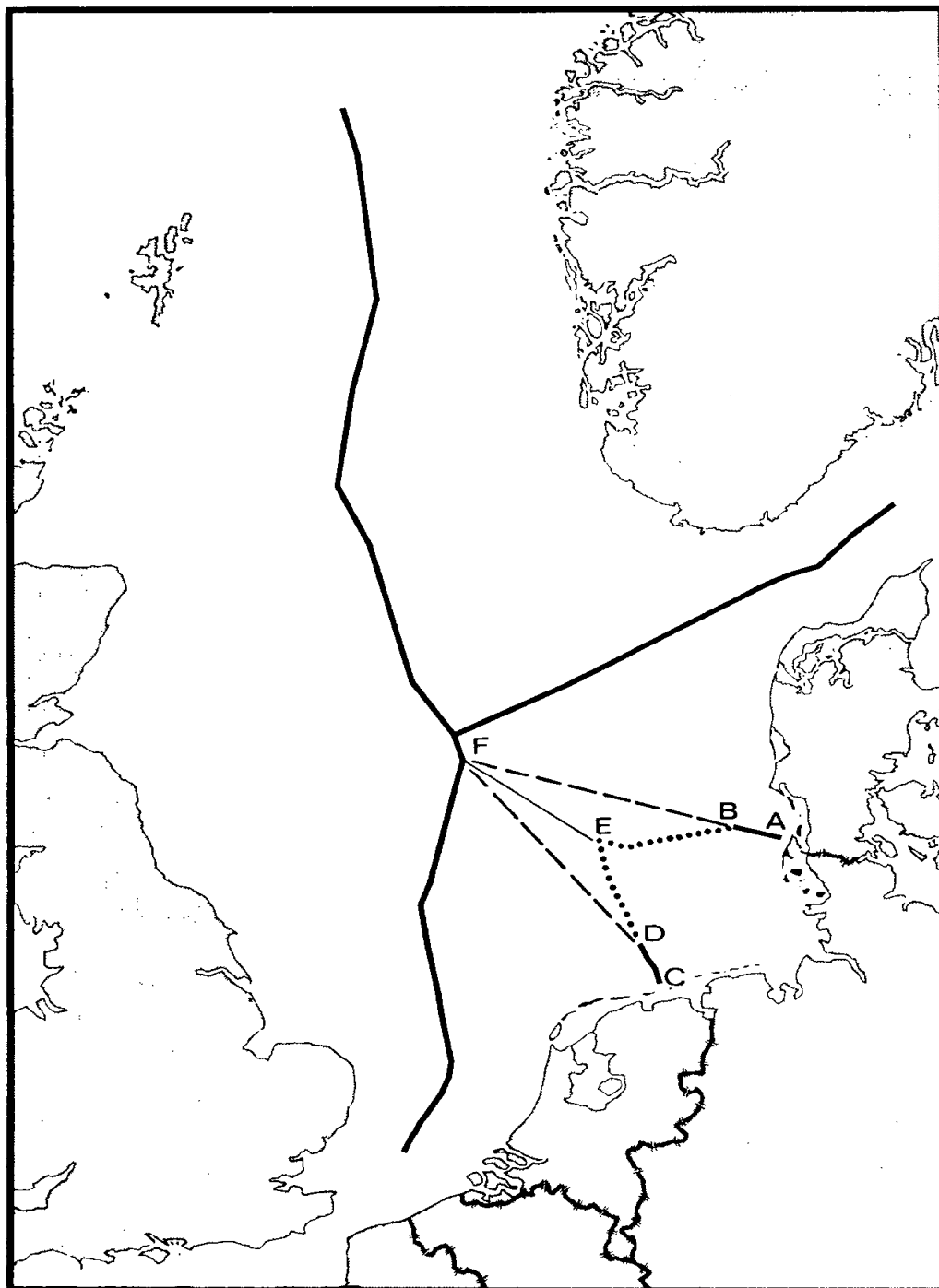
PRIEDAS NR. 2 Baltijos jūros regiono valstybės: sienos jūroje



- Lietuvos išskirtinė ekonominė zona
- Jūros
- Valstybės
- Išskirtinių ekonominių zonų delimitavimo linijos

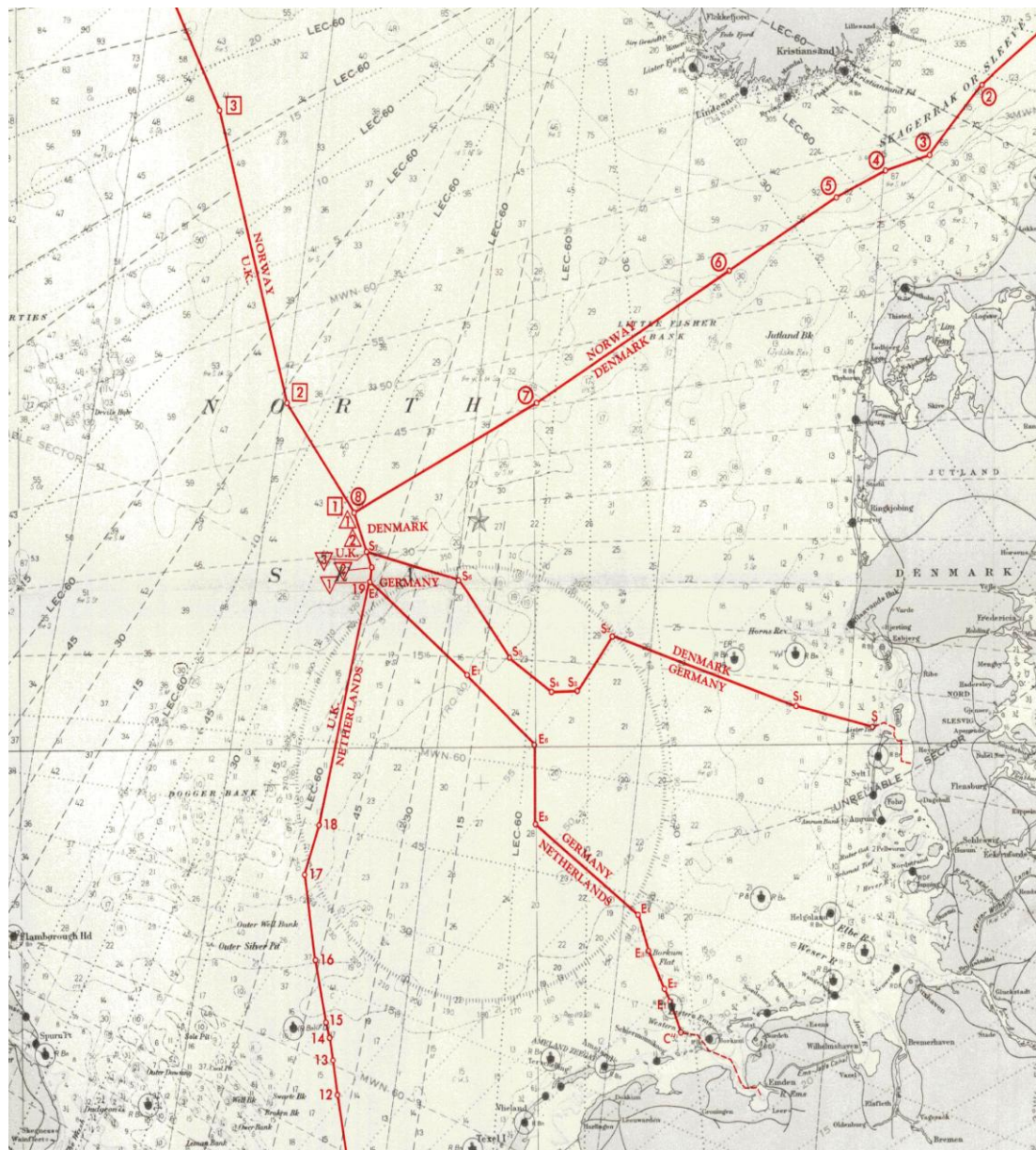
Šaltinis: VLIZ Maritime Boundaries Geodatabase
<http://w2.vliz.be/Vmdcdata/marbound/tmp/4abbbf32_c50_10d.png>

PRIEDAS NR. 3 Vokietijos Federacinės Respublikos jūros erdvių atribojimo Šiaurės jūroje schema su korekcijų metmenimis iki Tarptautinio Teisingumo Teismo sprendimo Šiaurės jūros kontinentinio šelfo byloje



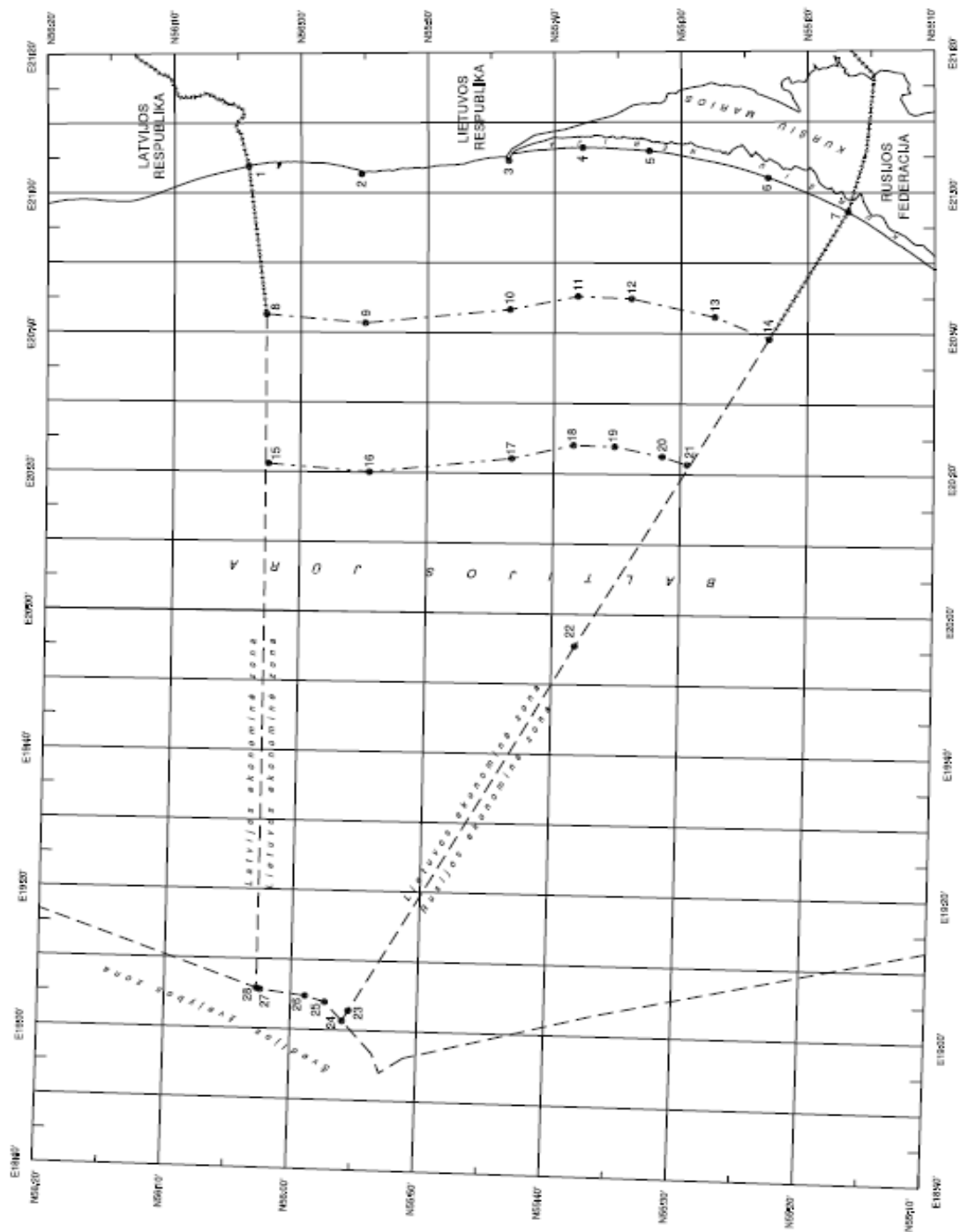
Šaltinis: 1969 m. vasario 20 d. Tarptautinio Teisingumo Teismo sprendimas Šiaurės jūros kontinentinio šelfo byloje <<http://www.icj-cij.org/docket/index.php?p1=3&p2=3&k=e2&case=51&code=cs&p3=4&PHPSES SID=6cb6b3609c201967bdbc1d75c53490a4>>

PRIEDAS NR. 4 Vokietijos Federacinės Respublikos jūros erdvių atribojimo Šiaurės jūroje schema pagal 1969 m. Tarptautinio Teisingumo Teismo sprendimą Šiaurės jūros kontinentinio šelfo byloje



*Šaltinis: International Boundary Study "Limits in the Seas", prepared by the Bureau of Intelligence and Research of the Department of State (USA), 1974
<<http://www.state.gov/documents/organization/62000.pdf>>*

PRIEDAS NR. 5 Lietuvos Respublikos jūros erdvių Baltijos jūroje delimitavimo schema



Šaltinis: Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. gruodžio 6 d. nutarimas „Dėl Lietuvos Respublikos teritorinės jūros, gretutinės zonos, išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo ribų patvirtinimo ir pavedimo ministerijoms ir Vyriausybės įstaigoms parengti reikiamus teisės aktus“ (Valstybės žinios, 2004, Nr. 177-6573).

LITERATŪROS IR KITŲ ŠALTINIŲ SĄRAŠAS

1. Norminė medžiaga

Tarptautinės teisės aktai

Tarptautinės daugiašalės sutartys (konvencijos)

1. 1923 Convention and Statute on the International Regime of Maritime Ports (1923 m. Konvencija ir Statutas dėl tarptautinio jūrų uosto režimo) [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.imli.org/legal_docs/docs/6.DOC>
2. 1945 m. Tarptautinio Teismo statutas / Jungtinių Tautų Chartija // Valstybės žinios, 2002, Nr. 15-557.
3. 1948 Convention on the International Maritime Organisation (1948 m. Tarptautinės jūrų organizacijos konvencija) [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=771>
4. 1958 m. Konvencija dėl teritorinės jūros ir gretutinės zonos // Valstybės žinios, 2002, Nr. 40-1472.
5. 1958 Convention on the High Seas (1958 m. Konvencija dėl atvirosios jūros) [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/8_1_1958_high_seas.pdf>
6. 1958 Convention on the Continental Shelf (1958 m. Konvencija dėl kontinentinio šelfo) [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/8_1_1958_continental_shelf.pdf>
7. 1958 Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas (1958 m. Konvencija dėl žvejybos ir gyvųjų išteklių apsaugos) [interaktyvus]. Prieiga per internetą:

- <http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/8_1_195_8_fishing.pdf>
8. 1965 Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (1965 m. Konvencija dėl tarptautinės jūrų laivybos sąlygų lengvinimo) [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D16071/EnglishFinalFormat.pdf>
 9. 1966 m. Tarptautinė konvencija dėl laivų krovinių vaterlinijos // Valstybės žinios, 2007, Nr. 48-1854.
 10. 1969 m. Tarptautinė konvencija dėl laivų matmenų nustatymo // Valstybės žinios, 2006, Nr. 135-5098.
 11. 1969 m. Vienos konvencija dėl sutarčių teisės // Valstybės žinios, 2002, Nr. 13-480.
 12. 1969 International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties Act (1969 m. Tarptautinė konvencija dėl veiksnių atvirojoje jūroje teršimo nafta nelaimingo atsitikimo atvejais) [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/intervn.htm>>
 13. 1972 Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (1972 m. Tarptautinė konvencija dėl tarptautinių taisyklių, padedančių išvengti laivų susidūrimų jūrose) [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=649&topic_id=257>
 14. 1972 International Convention for Safe Containers (1972 m. Tarptautinė konvencija dėl saugių konteinerių) [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.imo.org/conventions/contents.asp?doc_id=673&topic_id=257>
 15. 1972 Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and other Matter (1972 m. Londono konvencija dėl jūros taršos laidojant atliekas ir kitas medžiagas prevencijos) [interaktyvus]. Prieiga

- per interneta:
<http://www.imo.org/Circulars/mainframe.asp?topic_id=617>
16. 1973 m. Tarptautinė konvencija dėl taršos iš laivų prevencijos ir jos 1978 m. protokolas // Valstybės žinios, 2004, Nr. 138-5030.
 17. 1973 m. Konvencija dėl žvejojimo ir gyvųjų išteklių apsaugos Baltijos jūroje ir Beltuose // Valstybės žinios, 2001, Nr. 4-96.
 18. 1974 m. Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (ir 1988 m. protokolas) // Valstybės žinios, 1996, Nr. 128-4887.
 19. 1974 m. (1992 m.) Konvencija dėl Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos apsaugos // Valstybės žinios, 1997, Nr. 21-499.
 20. 1976 m. Tarptautinė konvencija dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo // Valstybės žinios, 2004, Nr. 36-1185.
 21. 1978 m. Tarptautinė konvencija dėl jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų // Valstybės žinios, 2005, Nr. 10-325.
 22. 1979 m. Tarptautinė jūrų paieškos ir gelbėjimo konvencija // Valstybės žinios, 2001, Nr. 4-94.
 23. 1982 m. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija // Valstybės žinios, 2003, Nr. 107-4786 (1982 Convention for the Law of the Sea [interaktyvus].
Prieiga per interneta:
<http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm>)
 24. 1988 m. Konvencija dėl kovos su neteisėtais veiksmais prieš saugią jūrų laivybą (ir 2005 m. protokolas) // Valstybės žinios, 2003, Nr. 8-266.
 25. 1989 m. Tarptautinė turto gelbėjimo jūroje konvencija // Valstybės žinios, 1999, Nr. 61-1980.
 26. 1991 m. Konvencija dėl poveikio aplinkai vertinimo tarpvalstybiniame kontekste // Valstybės žinios, 1999, Nr. 92-2688.
 27. 1995 m. Susitarimas dėl 1982 m. gruodžio 10 d. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijos nuostatų, susijusių su vienos valstybės ribas viršijančių žuvų išteklių ir toli migruojančių žuvų išteklių apsauga ir valdymu, įgyvendinimo // Valstybės žinios, 2006, Nr. 137-5206.

28. 2002 m. Tarptautinis laivų ir uosto įrenginių (terminalų) apsaugos kodeksas // Valstybės žinios, 2004, Nr. 138-5031.
29. 2007 Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks (2007 m. Nairobio tarptautinė konvencija dėl nuolaužų šalinimo) [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.moc.gov.cn/zizhan/zhishujigou/jiulaoj/guanlipindao/guanliwenjian/200906/P020090612573044023405.pdf>>

Tarptautinės dvišalės sutartys

30. 1988 Agreement between the Government of the Kingdom of Sweden and the Government of the Union of Soviet Socialist Republics on the Delimitation of the Continental Shelf and of the Swedish Fishery Zone and the Soviet Economic Zone in the Baltic Sea (1988 m. Švedijos Karalystės Vyriausybės ir Sovietų Sąjungos Vyriausybės sutartis dėl kontinentinio šelfo, Švedijos žvejybos zonos ir Sovietų Sąjungos ekonominės zonos Baltijos jūroje delimitavimo) [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=08000002800c2373>>
31. 1988 Agreement on Principles for the Delimitation of the Sea Areas in the Baltic Sea between the Kingdom of Sweden and Union of Soviet Socialist Republics (1988 m. Švedijos Karalystės ir Sovietų Sąjungos sutartis dėl Baltijos jūros erdvių delimitavimo principų) [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/SWE-RUS1988DS.PDF>>
32. 1991 m. Sutartis tarp Rusijos Tarybų Federacinės Socialistinės Respublikos ir Lietuvos Respublikos „Dėl tarpvalstybinių santykių pagrindų“ [interaktyvus]. Prieiga per internetą:

- <http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_1?p_id=97613&p_query=&p_tr2=>
33. 1991 m. Susitarimas tarp Lietuvos Respublikos ir Rusijos Tarybų Federacinės Socialistinės Respublikos „Dėl bendradarbiavimo ekonominėje ir socialinėje-kultūrinėje RTFSR Kaliningrado srities raidoje“ [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_1?p_id=131804&p_query=&p_tr2=>
 34. 1992 Agreement between the Government of the Kingdom of Sweden and the Government of the Russian Federation in the Field of Fisheries (1992 m. Švedijos Karalystės Vyriausybės ir Rusijos Federacijos Vyriausybės sutartis dėl žvejybos) [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://untreaty.un.org/unts/60001_120000/30/35/00059702.pdf>
 35. 1992 m. Lietuvos Respublikos ir Vokietijos Federacinės Respublikos susitarimas „Dėl susisiekiimo jūrų transporto“ // Valstybės žinios, 1994, Nr. 59-1166.
 36. 1993 m. Lietuvos Respublikos ir Latvijos Respublikos sutartis „Dėl valstybės sienos atstatymo“ // Valstybės žinios, 1995, Nr. 100-2229.
 37. 1997 m. spalio 24 d. Lietuvos Respublikos ir Rusijos Federacijos sutartis „Dėl Lietuvos ir Rusijos valstybės sienos“ // Valstybės žinios, 1999, 100-2891.
 38. 1997 m. Lietuvos Respublikos ir Rusijos Federacijos sutartis „Dėl išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo atribojimo Baltijos jūroje“ // Valstybės žinios, 1999, Nr. 100-2892.
 39. 1999 m. Lietuvos Respublikos ir Latvijos Respublikos sutartis „Dėl teritorinės jūros, išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo atribojimo Baltijos jūroje“ // Valstybės žinios, 1999, Nr. 100-2893.
 40. 2000 m. Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Latvijos Respublikos Vyriausybės sutartis „Dėl bendradarbiavimo jūrų ir aviacinės paieškos bei gelbėjimo srityse“ // Valstybės žinios, 2000, Nr. 108-3435.

41. 2002 m. Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Švedijos Karalystės Vyriausybės susitarimas dėl bendradarbiavimo jūrų ir aviacinės paieškos bei gelbėjimo srityse // Valstybės žinios, 2003, Nr. 54-2376.
42. 2006 m. Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Rusijos Federacijos Vyriausybės susitarimas dėl bendradarbiavimo vykdant jūrų ir aviacinės paieškos ir gelbėjimo darbus Baltijos jūroje // Valstybės žinios, 2007, Nr. 66-2554.

Kiti tarptautinės teisės aktai (jų projektai bei komentarai)

43. 1988 Declaration on the Protection of the Marine Environment [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.helcom.fi/stc/files/MinisterialDeclarations/MinDecl1988.pdf>>
44. 1990 Baltic Sea Declaration (Baltijos jūros deklaracija) [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.helcom.fi/stc/files/MinisterialDeclarations/RonnebyDecl1990.pdf>>
45. 1992 Baltic Sea Environmental Declaration (Baltijos jūros aplinkos apsaugos deklaracija) [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.helcom.fi/stc/files/MinisterialDeclarations/BSEnvtaDecl1992.pdf>>
46. Procedures for Visits to NATO and non-NATO Ports by Naval Ships of NATO Nations (STANAG)1100 MIS (EDITION 5), 1995 [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.nato.int/cps/en/natolive/stanag.htm>>
47. 2005 m. lapkričio 26 d. Baltijos Asamblėjos rezoliucija „Dėl dujotiekio Baltijos jūroje tiesimo keliamų grėsmių“ [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www3.lrs.lt/pls/inter2/dokpaieska.showdoc_1?p_id=266324&p_query=&p_tr2=>>

48. 2009 m. balandžio 28 d. Europos Bendrijos ir Rusijos Federacijos Vyriausybės susitarimas dėl bendradarbiavimo žuvininkystės srityje ir Baltijos jūros gyvųjų išteklių išsaugojimo [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:129:0002:0007:LT:PDF>>
49. Resolution of International Maritime Organisation No A.787(19) on Procedures for Port State Control (Tarptautinės jūrų organizacijos rezoliucija Nr. A.787(19) „Dėl uosto valstybės kontrolės tvarkos“) [interaktyvus]. Prieiga per internetą: [http://docs.google.com/gview?a=v&q=cache:pRjYPS0vTGEJ:www.imo.org/includes/blastData.asp/doc_id%3D9813/A%2520787.pdf+Resolution+A.787\(19\)\)&hl=en](http://docs.google.com/gview?a=v&q=cache:pRjYPS0vTGEJ:www.imo.org/includes/blastData.asp/doc_id%3D9813/A%2520787.pdf+Resolution+A.787(19))&hl=en)>
50. Resolution of International Maritime Organisation No A.882(21) on Amendments to the Procedures for Port State Control (Resolution A.787(19) (Tarptautinės jūrų organizacijos rezoliucija Nr. A.882(21) „Dėl uosto valstybės kontrolės tvarkos pakeitimo“) [interaktyvus]. Prieiga per internetą: [http://docs.google.com/gview?a=v&q=cache:kpd9ktYIILIJ:www.imo.org/includes/blastData.asp/doc_id%3D9898/882.PDF+Resolution+A.787\(19\),+as+amended+by+resolution+A.882\(21\)+on+Procedures+for&hl=en](http://docs.google.com/gview?a=v&q=cache:kpd9ktYIILIJ:www.imo.org/includes/blastData.asp/doc_id%3D9898/882.PDF+Resolution+A.787(19),+as+amended+by+resolution+A.882(21)+on+Procedures+for&hl=en)>
51. Prevention of Transboundary Harm from Hazardous Activities: Draft Preamble and draft articles adopted by the Drafting Committee on second reading (Tarpvalstybinį poveikį turinčios žalos, kylančios iš pavojingos veiklos, prevencija: Preambulės ir straipsnių projektas, priimtas Projektų rengimo komiteto antrajame svarstyme) [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://daccessdds.un.org/doc/UNDOC/LTD/G01/615/40/PDF/G0161540.pdf?OpenElement>>
52. Draft Articles on Prevention of Transboundary Harm from Hazardous Activities with commentaries (Tarpvalstybinį poveikį turinčios žalos,

kylančios iš pavojingos veiklos, prevencijos straipsnių projektas su komentarais) [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/9_7_2001.pdf>

53. Circular Letter No 2961 on LRIT Data Distribution Plan, Embassy of Greece, 2009 May 26 [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.sjofartsverket.se/pages/7073/2961.pdf>>

Europos Sąjungos teisės aktai

54. Council Recommendation 83/419/EEC, of 25 July 1983 on the ratification of or accession to the 1979 International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR) // ES oficialusis leidinys, L 237, 1983 08 26. P. 34.
55. 1993 m. spalio 12 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2847/93, nustatantis bendrosios žuvininkystės politikos kontrolės sistemą (ES oficialusis leidinys, L 261, 1993 10 20. P. 1.), pakeistas 2003 m. balandžio 14 d. Tarybos reglamentu (EB) Nr. 806/2003) // ES oficialusis leidinys, L 122, 2003 05 16. P. 1.
56. 1995 m. birželio 19 d. Tarybos direktyva 95/21/EB dėl laivo saugumo, taršos prevencijos ir darbo bei gyvenimo sąlygų laivuose tarptautinių standartų taikymo laivams, atplaukiantiems į Bendrijos uostus ir plaukiojantiems valstybių narių jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse (uosto valstybės kontrolė) // ES oficialusis leidinys, L 157, 1995 07 07, skyrius 07, tomas 002. P. 263.
57. 1999 m. birželio 24 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1447/1999, nustatantis bendrosios žuvininkystės politikos taisyklės šiurkščiai pažeidžiančių veikimo būdų sąrašą // ES oficialusis leidinys, L 167, 1999 07 02. P. 5.
58. 1999 m. birželio 21 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1263/1999 dėl Žuvininkystės orientavimo finansinio instrumento // ES oficialusis leidinys, L 161, 1999 06 26. P. 54.

59. 1999 m. gruodžio 17 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2792/1999, nustatantis išsamias Bendrijos struktūrinės paramos žuvininkystės sektoriuje taisykles ir tvarką (ES oficialusis leidinys, L 337, 1999 12 30. P. 10), pakeistas 2002 m. gruodžio 20 d. Tarybos reglamentu (EB) Nr. 2369/2002) // ES oficialusis leidinys L 358, 2002 12 31. P. 49.
60. 1999 m. gruodžio 17 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 104/2000 dėl bendro žuvininkystės ir akvakultūros produktų rinkų organizavimo // ES oficialusis leidinys, L 017, 2000 01 21. P. 22.
61. 2000 m. birželio 29 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1543/2000, nustatantis duomenų, būtinų Bendrijos bendrosios žuvininkystės politikos vykdymui, rinkimo ir tvarkymo sistemą // ES oficialusis leidinys, 2004 m. specialusis leidimas, 4 skyrius, 4 tomas. P. 288.
62. 2001 m. gruodžio 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/96/EB, nustatanti sausakrūvių laivų saugaus pakrovimo ir iškrovimo suderintus reikalavimus ir tvarką // ES oficialusis leidinys, L 013, 2002 01 16. P. 9.
63. 2002 m. vasario 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/6/EB dėl pranešimo formalumų, nustatytų į Bendrijos valstybių narių uostus įplaukiantiems ir (arba) iš jų išplaukiantiems laivams // Oficialusis leidinys, L 067, 2002 03 09. P. 31.
64. 2002 m. gruodžio 20 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2371/2002 dėl žuvų išteklių išsaugojimo ir tausojančio naudojimo pagal bendrąją žuvininkystės politiką // ES oficialusis leidinys, L 358, 2002 12 31. P. 59.
65. 2003 m. gruodžio 30 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 26/2004 dėl Bendrijos žvejybos laivyno registro (ES oficialusis leidinys, 2004 m. specialusis leidimas, 4 skyrius, 7 tomas. P. 3), pakeistas 2006 m. gruodžio 6 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 1799/2006 // ES oficialusis leidinys, L 341, 2006 12 07. P. 26.
66. 2003 m. gegužės 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/35/EB nustatanti visuomenės dalyvavimą rengiant tam tikrus su aplinka susijusius planus ir programas ir iš dalies keičianti Tarybos

- direktyvas 85/337/EEB ir 96/61/EB dėl visuomenės dalyvavimo ir teisės kreiptis į teismus // ES oficialusis leidinys, L 156, 2003 06 25. P. 17.
67. 2003 m. sausio 27 d. Tarybos pamatinis sprendimas 2003/80/TVR dėl aplinkos apsaugos pagal baudžiamąją teisę // ES oficialusis leidinys, L 29/55, 2003 02 05. P. 97.
68. 2005 m. liepos 12 d. Tarybos pagrindų sprendimas 2005/667/TVR dėl baudžiamosios teisės sistemos stiprinimo įgyvendinant teršimui iš laivų taikomą teisę // ES oficialusis leidinys, L 255, 2005. P. 164.
69. 2005 m. spalio 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/65/EB dėl uostų apsaugos stiprinimo // ES oficialusis leidinys, L 310, 2005. P. 28.
70. 2005 m. rugsėjo 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/35/EB dėl taršos iš laivų ir sankcijų už pažeidimus įvedimo // ES oficialusis leidinys, L 255, 2005. P.11.
71. 2005 m. gruodžio 21 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2187/2005, dėl žuvų išteklių apsaugos techninėmis priemonėmis Baltijos jūroje, Beltų ir Zundo sąsiauriuose, iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 1434/98 ir panaikinantį Reglamentą (EB) Nr. 88/98 // ES oficialusis leidinys, L 175 M, 2006 06 29. P. 337.
72. 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės. ES oficialusis leidinys, L 131/57, 2009 05 28. P. 57.
73. 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/17/EB, iš dalies keičianti Direktyvą 2002/59/EB, įdiegiančią Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą // ES oficialusis leidinys, L 131, 2009 05 28. P. 101.
74. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva nustatanti Bendrijos veiksmų jūrų aplinkos politikos srityje pagrindus (Jūrų strategijos direktyva) (pasiūlymas) [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52005PC0505:LT:NOT>>

75. Komisijos komunikatas Tarybai ir Europos Parlamentui – Teminė jūrų aplinkos apsaugos ir išsaugojimo strategija [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52005DC0504:LT:NOT>>
76. Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions concerning the European Union Strategy for the Baltic Sea Region, Brussels, 2009 06 10 [interaktyvus]. Prieiga per internetą: http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/communic/baltic/com_baltic_en.pdf>
77. An Integrated Maritime Policy for the European Union, 2007, Brussels [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0575:FIN:EN:PDF>>
78. Proposal for a Council Decision on the Withdrawal of the European Community from the Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources in the Baltic Sea and Belts, Brussels, 31 August 2004 [interaktyvus] Prieiga per internetą: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2004:0577:FIN:EN:DOC>>

Lietuvos Respublikos teisės aktai

Lietuvos Respublikos Konstitucija, kodeksai ir įstatymai

79. Lietuvos Respublikos Konstitucija // Valstybės žinios, 1992, Nr. 33-1014 (su pakeitimais).
80. Lietuvos Respublikos Administracinių teisės pažeidimų kodeksas // Valstybės žinios, 1985, Nr. 1-1 (su pakeitimais).

81. Lietuvos Respublikos Baudžiamasis kodeksas // Valstybės žinios, 2000, Nr. 89-2741 (su pakeitimais).
82. Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos įstatymas // Valstybės žinios, 1992, Nr. 5-75 (su pakeitimais).
83. Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas // Valstybės žinios, 1996, Nr. 101-2300 (su pakeitimais).
84. Lietuvos Respublikos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymas // Valstybės žinios, 1996, Nr. 53-1245 (su pakeitimais).
85. Lietuvos Respublikos Jūros aplinkos apsaugos įstatymas // Valstybės žinios, 1997, Nr. 108-2731; 2007, Nr. 55-2125 (su pakeitimais).
86. Lietuvos Respublikos įstatymas dėl konvencijos dėl tarptautinės jūrų laivybos sąlygų lengvinimo (FAL konvencija) ratifikavimo // Valstybės žinios, 1999, Nr. 103-2941.
87. Lietuvos Respublikos valstybės sienos ir jos apsaugos įstatymas // Valstybės žinios, 2000, Nr. 42-1192; 2003, Nr. 38-1668; 2006, Nr. 72-2690; 2007, Nr. 12-490.
88. Lietuvos Respublikos įstatymas dėl 1979 metų Tarptautinės jūrų paieškos ir gelbėjimo konvencijos ratifikavimo // Valstybės žinios, 2001, Nr. 4-83.
89. Lietuvos Respublikos žemės gelmių įstatymo pakeitimo įstatymas // Valstybės žinios, 2001, Nr.35-1164.
90. Lietuvos Respublikos tarptautinių operacijų, pratybų ir kitų karinio bendradarbiavimo renginių įstatymas // Valstybės žinios, 2002, Nr. 13-465 (su pakeitimais).
91. Lietuvos Respublikos įstatymas „Dėl Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijos ir Susitarimo dėl 1982 m. gruodžio 10 d. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijos XI dalies įgyvendinimo ratifikavimo“ // Valstybės žinios, 2003, Nr. 107-4784.
92. Lietuvos Respublikos vandens įstatymas // Valstybės žinios, 2003, Nr. 36-1544 (nauja redakcija) (su pakeitimais).
93. Lietuvos Respublikos nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos įstatymas // Valstybės žinios, 2004, Nr. 153-5571.

94. Lietuvos Respublikos žuvininkystės įstatymas // Valstybės žinios, 2004, Nr. 73-2527 (nauja redakcija) (su pakeitimais).
95. Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymas // Valstybės žinios, 2005, Nr. 31-974 (nauja redakcija) (su pakeitimais).
96. Lietuvos Respublikos planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo įstatymas // Valstybės žinios, 2005, Nr. 84-3105 (nauja redakcija); 2008, Nr. 81-3167.
97. Lietuvos Respublikos Šventosios valstybinio jūrų uosto įstatymas // Valstybės žinios, 2006, Nr. 132-4987.
98. Lietuvos Respublikos įstatymas dėl Susitarimo dėl 1982 m. gruodžio 10 d. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijos nuostatų, susijusių su vienos valstybės ribas viršijančių žuvų išteklių ir toli migruojančių žuvų išteklių apsauga ir valdymu, įgyvendinimo ratifikavimo // Valstybės žinios, 2006, Nr. 137-5198.

Kiti Lietuvos Respublikos teisės aktai

99. 1991 m. spalio 12 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas „Dėl Lietuvos Respublikos prisijungimo prie tarptautinės jūrų teisės dokumentų“ // Valstybės žinios, 1991, Nr. 32-881.
100. 1992 m. sausio 10 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės potvarkis Nr. 24 P „Dėl prisijungimo prie 1958 m. Ženevos konvencijos dėl teritorinės jūros ir gretutinės zonos“ [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_1?p_id=6844&p_query=&p_tr2=>
101. 1992 m. sausio 22 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 35 „Dėl valstybinės komisijos Lietuvos Respublikos valstybinės sienos atstatymo darbams organizuoti sudarymo“ [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_1?p_id=6348&p_query=&p_tr2=>

102. 1993 m. rugsėjo 3 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas „Dėl komisijos valstybės sienai tarp Lietuvos Respublikos ir Latvijos Respublikos atstatyti sudarymo“ // Valstybės žinios, 1993, Nr. 44-899.
103. 1993 m. kovo 25 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 198 „Dėl valstybinės komisijos Lietuvos Respublikos valstybės sienai delimituoti ir demarkuoti bei ekonominei zonai Baltijos jūroje nustatyti sudarymo“ [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_1?p_id=7796&p_query=&p_tr2=>
104. 1995 m. birželio 8 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 816 „Dėl Lietuvos Respublikos valstybės sienos jūroje ir teritorinės jūros apsaugos koncepcijos“ // Valstybės žinios, 1995, Nr. 49-1213.
105. 1995 m. rugpjūčio 4 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas „Dėl Lietuvos Respublikos valstybės sienos apsaugos kompleksinės sistemos metmenų įgyvendinimo priemonių“ Nr. 1096 // Valstybės žinios, 1995, Nr. 49-1199.
106. 1996 m. liepos 30 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas „Dėl valstybės sienos jūroje ir teritorinės jūros apsaugos sistemos funkcionavimo taisyklių patvirtinimo“ Nr. 914 // Valstybės žinios, 1996, Nr. 75-1811.
107. 1997 m. gegužės 8 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 449 „Dėl Lietuvos karinių pajėgų ir Danijos Karalystės karo laivų bendrų jūrų pratybų ir leidimo įplaukti į Lietuvos teritorinius vandenis Danijos Karalystės karo laivams“ // Valstybės žinios, 1997, 41-1017.
108. 2000 m. spalio 30 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 1292 „Dėl Baltijos jūros pakrantės taškų Lietuvos Respublikos teritorinės jūros riboms nustatyti patvirtinimo“ // Valstybės žinios, 2000, Nr. 94-2938.
109. 2004 m. gruodžio 6 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas „Dėl Lietuvos Respublikos teritorinės jūros, gretutinės zonos, išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo ribų patvirtinimo ir pavedimo

- ministerijoms ir Vyriausybės įstaigoms parengti reikiamus teisės aktus“ // Valstybės žinios, 2004, Nr. 177-6573.
110. 2004 m. sausio 28 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 90 „Dėl Lietuvos Respublikos jūrų uostų, šių uostų infrastruktūros ir suprastruktūros įrenginių (terminalų) bei laivų apsaugos stiprinimo“ (su pakeitimais) // Valstybės žinios, 2009, Nr.17-660.
111. 2004 m. spalio 24 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 1330 „Dėl NATO karo laivų vizito organizavimo Lietuvos Respublikos teritorijoje“ // Valstybės žinios, 2004, 158-5772.
112. 2006 m. kovo 20 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 277 „Dėl Užsienio valstybių karo ir valstybinį statusą turinčių laivų įplaukimo į Klaipėdos valstybinį jūrų uostą ir buvimo jame taisyklių, paraiškų švartuoti Lietuvos karo laivus teikimo ir nagrinėjimo taisyklių ir Klaipėdos valstybinio jūrų uosto nekarinėje teritorijoje esančių krantinių, rezervuojamų budintiems Lietuvos karo laivams ir užsienio valstybių karo laivams pirmumo teise švartuoti ir stovėti, sąrašo patvirtinimo“ // Valstybės žinios, 2006, Nr. 32-1134.
113. 2007 m. spalio 31 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 1169 „Dėl 1992 m. Tarptautinės konvencijos dėl civilinės atsakomybės už taršos nafta padarytą žalą VII straipsnio, 1996 m. Tarptautinės konvencijos dėl atsakomybės ir kompensacijos už žalą, susijusią su pavojingų ir kenksmingų medžiagų vežimu jūra, 12 straipsnio ir 2001 m. Tarptautinės konvencijos dėl civilinės atsakomybės už laivų bunkeriuose vežamos naftos padarytą žalą 7 straipsnio įgyvendinimo“ // Valstybės žinios, 2007, Nr. 115-4704.
114. 2008 m. gruodžio 8 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas „Dėl LR Vyriausybės 2001 m. balandžio 13 d. nutarimo Nr. 417 „Dėl paieškos ir gelbėjimo darbų orlaiviais organizavimo ir vykdymo taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo“ // Valstybės žinios, 2008, Nr. 143-5703.
115. 2008 m. gruodžio 30 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 1378 „Dėl valstybės institucijų pareigų ir įgaliojimų organizuojant,

- koordinuojant, vadovaujantis vykdant žmonių paieškos ir gelbėjimo, taip pat teršimo incidentų likvidavimo darbus“ // Valstybės žinios, 2009, Nr. 3-50.
116. 2009 m. balandžio 22 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 323 „Dėl valstybinės žemės sklypo dalies perdavimo valdyti, naudoti ir disponuoti ją patikėjimo teise valstybės įmonei Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijai ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1993 m. lapkričio 3 d. nutarimo Nr. 822 „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorijos teisinio įregistravimo“ pakeitimo // Valstybės žinios, 2009, Nr. 49-1970.
117. 2009 m. rugpjūčio 19 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 915 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. lapkričio 2 d. nutarimo Nr. 1188 „Dėl teritorinės jūros, išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo apsaugos ir kontrolės komisijos sudarymo ir jos nuostatų patvirtinimo“ pakeitimo“ // Valstybės žinios, 2009, Nr. 103-4313.
118. Jūrinių tyrimų centro nuostatai, patvirtinti 2005 m. lapkričio 17 d. Lietuvos Respublikos aplinkos ministro įsakymu Nr. D1-553 [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.jtc.lt/?module=page&id=15>>
119. 1997 m. liepos 7 d. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymas Nr. 264 „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto naudojimo taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios, 1997, Nr. 72-1853.
120. 1997 m. liepos 7 d. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymas Nr. 264 „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto naudojimo taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios, 1997, Nr. 72-1853.
121. 2001 m. vasario 13 d. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymas Nr. 47 „Dėl dokumentų, kuriuos privaloma pateikti tikrinimą atliekančioms institucijoms, laivui atplaukus į Lietuvos Respublikos jūrų uostą ir išplaukiant iš jo, formų, jų pildymo, pateikimo ir saugojimo tvarkos patvirtinimo“ // Valstybės žinios, 2001, Nr. 17-529.

122. Lietuvos Respublikos Grunto kasimo jūrų ir jūrų uostų akvatorijose bei iškastų gruntų tvarkymo taisyklės, patvirtintos Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2002 m. vasario 26 d. įsakymu Nr. 77 // Valstybės žinios, 2002, Nr. 27-976.
123. 2003 m. liepos 9 d. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro ir Lietuvos Respublikos aplinkos ministro įsakymas Nr. 3-414/346 „Dėl Laivuose susidarančių atliekų ir laivų krovinių likučių tvarkymo nuostatų patvirtinimo“ // Valstybės žinios, 2003, Nr. 77-3535.
124. 2004 m. sausio 15 d. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymas Nr. 3-24 „Dėl Saugaus sausakrūvių laivų pakrovimo ir iškrovimo taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios, 2004, Nr. 18-565.
125. 2004 m. sausio 15 d. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymas Nr. 3-23 „Dėl Užsienio valstybių laivų valstybinės kontrolės Lietuvos Respublikos jūrų uostuose vykdymo taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios, 2004, Nr. 18-564.
126. 2004 m. sausio 8 d. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymas Nr. 3-06 „Dėl Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotų laivų valstybinės vėliavos kontrolės Lietuvos Respublikos ir užsienio valstybių jūrų uostuose vykdymo taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios, 2004, Nr. 18-562.
127. 2008 m. birželio 30 d. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymas Nr. 3-246 „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto rinkliavų taikymo taisyklių“ // Valstybės žinios, 2008, Nr. 75-2982.
128. 2008 m. rugsėjo 10 d. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymas Nr. 3-327 „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios, 2008, Nr. 109-4169.
129. 2009 m. gegužės 14 d. Lietuvos Respublikos Seimo pareiškimas „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės, Rusijos Federacijos Vyriausybės ir Švedijos Karalystės Vyriausybės susitarimo dėl išskirtinių ekonominių zonų ir kontinentinio šelfo ribų sankirtos Baltijos jūroje“ // Valstybės žinios, 2009, Nr. 60-2348.

130. 1995 m. lapkričio 28 d. Lietuvos Respublikos Seimo rezoliucija „Dėl Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijos“ // Valstybės žinios, 1995, Nr. 100-2230.
131. 1996 m. lapkričio 13 d. Lietuvos Respublikos Prezidento dekretas „Dėl Lietuvos Respublikos teritorinės jūros, išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo Baltijos jūroje šiaurinės ribos“ Nr. 1102 // Valstybės žinios, 1996, Nr. 112-2537.
132. 1997 m. balandžio 21 d. Lietuvos Respublikos Prezidento dekretas „Dėl darbo grupės teritorinės jūros ir išskirtinės ekonominės zonos kontrolės, apsaugos ir gynybos, pakrančių ir laivybos apsaugos vieningos sistemos klausimais sudarymo“ Nr. 1282 // Valstybės žinios, 1997, Nr. 36-876.

Lietuvos Respublikos įstatymų aiškinamieji raštai

133. Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso 56 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto Nr. XIP-1486 aiškinamasis raštas (2009 m.) [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_1?p_id=359590>
134. Įstatymo dėl Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijos ir Susitarimo dėl 1982 m. gruodžio 10 d. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijos XI dalies įgyvendinimo ratifikavimo projekto Nr. IXP-2735 aiškinamasis raštas [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_1?p_id=214386&p_query=&p_tr2=>
135. Lietuvos Respublikos jūros aplinkos apsaugos įstatymo projekto Nr. 1008(2) aiškinamasis raštas (1996 m.) [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_1?p_id=32458&p_query=mokslini%F8%20tyrin%EBjim%F8%20j%FBroje&p_tr2=2>

136. Lietuvos Respublikos jūros aplinkos apsaugos įstatymo projekto Nr. P-419(4) aiškinamasis raštas (1997 m.) [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_1?p_id=45727>
137. Lietuvos Respublikos žuvininkystės įstatymo pakeitimo įstatymo projekto Nr. IXP-3239 aiškinamasis raštas [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_1?p_id=226700&p_query=&p_tr2=>>
138. 1979 m. Tarptautinės jūrų paieškos ir gelbėjimo konvencijos ratifikavimo įstatymo projekto Nr. IXP-37 aiškinamasis raštas (2000 m.) [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_1?p_id=112066>
139. Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymo, Lietuvos Respublikos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymo pakeitimo įstatymo, Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymo pakeitimo ir papildymo įstatymo, Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodekso pakeitimo ir papildymo įstatymo, Lietuvos Respublikos hipotekos įstatymo 8 straipsnio pakeitimo įstatymo ir Lietuvos Respublikos muitinės kodekso pakeitimo ir papildymo įstatymo projektų Nr. P-2360 aiškinamasis raštas (2000 m.) [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_1?p_id=95752>

Baltijos jūros regiono valstybių teisės aktai

Danijos Karalystės teisės aktai

140. Act No 200 of 7 April 1999 on the Delimitation of the Territorial Sea [interaktyvus] Prieiga per internetą: <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/DNK_1999_Order.pdf>

141. Executive Order No. 680 of 18 July 2003 amending Executive Order No. 242 of 21 April 1999 concerning the Delimitation of Denmark's Territorial Sea // Law of the Sea Bulletin No. 53, P. 44.
142. Act No 259 of June 1971 concerning the Continental Shelf [interaktyvus].
Prieiga per internetą:
<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/DNK_1971_Act.pdf>
143. Royal Decree of 7 June 1963 concerning the exercise of Danish sovereignty over the Continental Shelf [interaktyvus]. Prieiga per internetą:
<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/DNK_1963_Decree.pdf>
144. Act No 411 of 22 May 2006 on Exclusive Economic Zone [interaktyvus].
Prieiga per internetą:
<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/DNK_1996_Act.pdf>
145. Executive Order No. 584 of 24 June 1996 concerning Denmark's Exclusive Economic Zone [interaktyvus]. Prieiga per internetą:
<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/DNK_1996_Order.pdf>
146. Act of 24 June 2005 on the Contiguous Zone // Law of the Sea Bulletin, Nr. 58. P. 17.
147. Order No 191 of 27 May 1963 on the Delimitation of the Territorial Sea of Greenland [interaktyvus]. Prieiga per internetą:
<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/DNK_1963_Order.pdf>
148. Act No 597 of 17 December 1976 on the Fishing Territory of the Kingdom of Denmark [interaktyvus]. Prieiga per internetą:
<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/DNK_1976_Act.pdf>

Estijos Respublikos teisės aktai

149. Law of 10 March 1993 on the Boundaries of the Maritime Tract [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/EST_1993_Law.pdf>
150. Act of 1993 January 28 on the Economic Zone [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.legaltext.ee/text/en/V00084.htm>>
151. Act of 1994 June 30 on the State Borders [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.legaltext.ee/en/andmebaas/ava.asp?tyyp=SITE_ALL&ptyyp=I&m=000&query=Border+Guard+Act&nups.x=23&nups.y=13>
152. Decision of the Government of the Estonian Republic on Navigation of Ships through the Territorial Sea and the Internal Waters of the Estonian Republic [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/EST_1992_Decision.pdf>

Latvijos Respublikos teisės aktai

153. State Border Law of the Republic of Latvia, 27 October 1994 [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://soderkoping.org.ua/page11261.html>>
154. Law of 2 February 1993 on Continental Shelf and Exclusive Economic Zone of Latvia [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.ttc.lv/export/sites/default/docs/LRTA/Likumi/On_the_Continental_Shelf_and_Exclusive_Economic_Zone_of_LR.doc>
155. Latvia: Maritime boundary delimitation agreements and other material [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/LVA.htm>>

Lenkijos Respublikos teisės aktai

156. Act of 21 March 1991 concerning the Maritime Areas of the Polish Republic and the Marine Administration [interaktyvus]. Prieiga per internetą:

<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/POL_1991_Act.pdf>

157. Polish Republic: Maritime boundary delimitation agreements and other material [interaktyvus]. Prieiga per internetą:

<<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/POL.htm>>

Rusijos Federacijos teisės aktai

158. Federal Law of 25 October 1995 on the Continental Shelf of the Russian Federation [interaktyvus]. Prieiga per internetą:

<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/RUS_1995_Law.pdf>

159. Federal Act of 17 July 1998 on the Internal Maritime Waters, Territorial Sea and Contiguous Zone of the Russian Federation [interaktyvus]. Prieiga per internetą:

<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/RUS_1998_Act_TS.pdf>

160. Federal Act of 2 December 1998 on the Exclusive Economic Zone of the Russian Federation [interaktyvus]. Prieiga per internetą:

<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/RUS_1998_Act_EZ.pdf>

161. Act of 1 April 1993 on the State Border of the Russian Federation [interaktyvus]. Prieiga per internetą:

<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/RUS_1993_Act.pdf>

162. Decision of the Government of the Russian Federation No. 1102 of October 2, 1999 on the Rules for navigation and visits of foreign warships and other state vessels used for non-commercial Purposes in the territorial sea, in the internal waters, at naval fleet bases, naval stations and sea ports of the Russian Federation [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/RUS.htm>>
163. Russian Federation: Maritime boundary delimitation agreements and other material [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/RUS.htm>>

Suomijos Respublikos teisės aktai

164. Act No 463 of 18 August 1956 on the Delimitation of the Territorial Waters of Finland [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/FIN_1956_Act.pdf>
165. Government Decree No 993 of 31 July 1995 on the Application of the Act on the Delimitation of the Territorial Waters of Finland [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/FIN_1995_Decree.pdf>
166. Act of 26 November 2004 on the Exclusive Economic Zone of Finland // Law of the Sea Bulletin, Nr. 57. P. 106.
167. Government Decree of 2 December 2004 on the Exclusive Economic Zone of Finland // Law of the Sea Bulletin, 57. P. 111.
168. Law No 149 of 5 March 1965 concerning the Continental Shelf [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/FIN_1965_Law.pdf>

169. Customs Act, No 1466 of 29 December 1994 [interaktyvus]. Prieiga per internetą:

<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/FIN_1994_Act.pdf>

170. Finland: Maritime boundary delimitation agreements and other material [interaktyvus]. Prieiga per internetą:

<<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/FIN.htm>>

Švedijos Karalystės teisės aktai

171. Act of 3 June 1966 concerning the Territorial Waters of Sweden (su pakeitimais) [interaktyvus]. Prieiga per internetą:

<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/SWE_1979_Act.pdf>

172. Royal Notice No 375 of 3 June 1966 containing Regulations on the Measurement of the Territorial Waters of Sweden [interaktyvus]. Prieiga per internetą:

<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/SWE_1966_Notice.pdf>

173. Act of 3 December 1992 on Sweden's Economic Zone [interaktyvus]. Prieiga per internetą:

<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/SWE_1992_Act.pdf>

174. Ordinance of 3 December 1992 on Sweden's Exclusive Economic Zone [interaktyvus]. Prieiga per internetą:

<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/SWE_1992_Ordinance.pdf>

175. Act No 314 of 3 June 1966 concerning the Continental Shelf [interaktyvus]. Prieiga per internetą:

- <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/SWE_1966_Act.pdf>
176. Proclamation No 1966/315 of 1 July 1966 concerning the Application of the Act on the Continental Shelf [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/SWE_1966_Proclamation315.pdf>
177. Proclamation of 3 June 1966 concerning the admission to Swedish territory of foreign naval vessels and military aircraft [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/SWE_1966_Proclamation.pdf>
178. Sweden: Maritime boundary delimitation agreements and other material [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/SWE.htm>>

Vokietijos Federacinės Respublikos teisės aktai

179. Proclamation of 11 November 1994 by the Government of the Federal Republic of Germany concerning the extension of the breadth of the German territorial sea [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/deu_1994_territorial_proclamation.pdf>
180. Proclamation of 25 November 1994 by the Federal Republic of Germany concerning the establishment of an exclusive economic zone of the Federal Republic of Germany in the North Sea and in the Baltic Sea [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/deu_1994_eez_proclamation.pdf>
181. Act of 24 July 1964 on provisional Determination of Rights Relating to the Continental Shelf as amended on 2 September 1974 [interaktyvus].

Prieiga per internetą:
<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/DEU_1974_Act.pdf>

2. Teismų praktika

182. Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo 1995 m. spalio 17 d. nutarimas „Dėl Lietuvos Respublikos įstatymo „Dėl Lietuvos Respublikos tarptautinių sutarčių“ 7 straipsnio 4 dalies ir 12 straipsnio atitikimo Lietuvos Respublikos Konstitucijai“ // Valstybės žinios, 1995, Nr. 86-1949.
183. Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo 1995 m. sausio 24 d. išvada „Dėl Europos žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių konvencijos atitikimo LR Konstitucijai“ // Valstybės žinios, 1995, Nr. 9-199.
184. Tarptautinio Teisingumo Teismo 1969 m. vasario 20 d. sprendimas Šiaurės jūros kontinentinio šelfo byloje [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.icj-cij.org/docket/index.php?p1=3&p2=3&k=e2&case=51&code=cs&p3=4&PHPSESSID=6cb6b3609c201967bdbc1d75c53490a4>>
185. Tarptautinio Teisingumo Teismo 1978 m. gruodžio 19 d. sprendimas Egėjo jūros kontinentinio šelfo byloje (Graikija v. Turkija) [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.icj-cij.org/docket/files/62/6245.pdf>>
186. Tarptautinio Teisingumo Teismo 1984 m. kovo 21 d. sprendimas Libija v. Malta byloje [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.icj-cij.org/docket/files/68/6393.pdf>>
187. Tarptautinio Teisingumo Teismo 1984 m. spalio 12 d. sprendimas Kanada v. JAV byloje [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.icj-cij.org/docket/files/67/6369.pdf?PHPSESSID=067c2e1e91fbdde17b2e04b36f6982ac>>

188. Tarptautinio Teisingumo Teismo 1985 m. gruodžio 10 d. sprendimas Tunisas v. Libija byloje [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.icj-cij.org/docket/files/71/6527.pdf?PHPSESSID=fe3fdfa377bc8800bc1f795cf858c292>>
189. Tarptautinio Teisingumo Teismo 1993 m. birželio 14 d. sprendimas Danija v. Norvegija byloje [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.icj-cij.org/docket/files/78/6743.pdf?PHPSESSID=f1893ba1040732354914888c08440035>>
190. Tarptautinio Teisingumo Teismo 2001 m. kovo 16 d. sprendimas Kataras v. Bachreinas byloje [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.icj-cij.org/docket/files/87/7027.pdf>>

3. Specialioji literatūra ir kiti šaltiniai

Specialioji literatūra

191. Abecassis D. W. Oil Pollution from Ships: International, United Kingdom and United States law and practice. Stevens&Sons, London, United Kingdom, 1985.
192. Akehurst M., Malanczuk P. Šiuolaikinės tarptautinės teisės įvadas. Vilnius, Eugrimas, 2000.
193. Anand R. P. Law of the Sea: Caracas and Beyond, Martinus Nijhoff Publishers, Hague, the Netherlands, 1980.
194. Andreson D. Modern Law of the Sea. Selected Essays. Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, the Netherlands, 2007.
195. Bernaerts A. Bernaerts' Guide to the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea [interaktyvus]. Trafford Publishing, Canada, 2005. Prieiga per internetą: <<http://www.bernaerts-sealaw.com/EEC.doc>>

196. Bouchez L.J., Kaijen L. *The Future of the Law of the Sea*. Martinus Nijhoff, Hague, the Netherlands, 1973.
197. Churchill R., Lowe V. *The Law of the Sea*. Juris Publishing, Manchester University Press, Manchester, United Kingdom, 1999.
198. Elferink Oude A. G. *Stability and Change in the Law of the Sea: the Role of the LOS Convention*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, the Netherlands, 2005.
199. Elferink Oude A. G. *The Law on Maritime Boundary Delimitation: a Case Study of the Russian Federation*. Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, the Netherlands, 1994.
200. Franckx E. *Vessel-Source Pollution and Coastal State Jurisdiction*, Kluwer Law International, Hague, the Netherlands, 2001.
201. Franckx E., Pauwels A. *Vessel-Source Pollution and Coastal State Jurisdiction in the South-Eastern Baltic Sea*, Maklu Publischers, Antwerp, Belgium, 2006.
202. Fitzmaurice M. *International Legal Problems of the Environmental Protection of the Baltic Sea*. Martinus Nijhoff, Dordrecht, the Netherlands, 1992.
203. Igiehon M. A. Present International Law on Delimitation of the Continental Shelf. *International Energy Law & Taxation Review*, 2006, 8/9.
204. Yang H. *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, Hamburg Studies of Maritime Affairs, Volume 4, Springer, Berlin / Heidelberg, Germany, 2006.
205. Kaskeala J. International sea surveillance cooperation in the Baltic Sea region [interaktyvus]. *Baltic Rim Economies*, 2009 m. birželio 17 d. Bimonthly Review 3/2009. Prieiga per internetą: <<http://www.tse.fi/FI/yksikot/erillislaitokset/pei/Documents/bre2009/339%203-2009.pdf>>
206. Kasoulides G. C. *Port State Control and Jurisdiction of the Port State Regime*. Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, the Netherlands, 1993.

207. Katuoka S. Tarptautinė jūrų teisė. Vilnius, Eugrimas, 1997.
208. Katuoka S. Valstybės ir teisės teorijos pagrindinės kategorijos. Vilnius, 1997. P. 5.
209. Kolb R. Case Law on Equitable Maritime Delimitation: Digest and Commentaries. Kluwer Academic Publishers, Boston, United States of America, 2003.
210. Kasperavičiūtė E. „Jūra neišvengs naftos dėmių“ [interaktyvus]. 2008 m. spalio 20 d. dienraštis „Klaipėda“, priedas „Jūra“.
211. Montserrat Gorina-Ysern. An International Regime for Marine Scientific Research.
212. Molenaar E. J. Coastal State Jurisdiction over Vessel Source Pollution. Kluwer Law International, Hague, the Netherlands, 1998.
213. Lowe V. Maritime Delimitation. Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, the Netherlands, 2006.
214. Nandan S. N., Rosenne S. United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982: A Commentary. Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, the Netherlands, 1993.
215. Oda S. Fifty Years of the Law of the Sea. Kluwer Law International, Hague, the Netherlands, 2003.
216. Oda S. The Exclusive Economic Zone: Delimitation and Legal Regime. Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, the Netherlands, 1993.
217. Platzöder R., Verlaan R. The Baltic Sea: New Developments in National Policies and International Cooperation, Kluwer Law International, Hague, the Netherlands, 1996.
218. Ringbom H. Competing Norms in the Law of Marine Environmental Protection, Kluwer Law International, Dordrecht, the Netherlands, 1997.
219. Rothwell D. R. Oceans Management in the 21st Century: Institutional Frameworks and Responses, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, the Netherlands, 2004.
220. Soons Alfred H. A. Marine Scientific Research and the Law of the Sea. Kluwer Law and Taxation Publishers, Deventer, the Netherlands, 1982.

221. The Stockholm Declaration and the Law of the Marine Environment. Kluwer Law International, Hague, the Netherlands, 2003.
222. Treves T., Pineschi L. The Law of the Sea: the European Union and its Member States. Martinus Nijhoff Publishers, Hague, the Netherlands, 1997.
223. Trouwborst A. Precautionary Rights and Duties of States. Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, the Netherlands, 2006.
224. Žalimas D., Žaltauskaitė-Žalimienė S., Petrauskas Z., Saladžius J. Tarptautinės organizacijos. Justitia, Vilnius, 2001.
225. Žalimas D. Lietuvos Respublikos nepriklausomybės atkūrimas: pagrindiniai klausimai pagal tarptautinę teisę. Vilnius, Rosma, 1997.
226. Žalimas D. Lietuvos Respublikos nepriklausomybės atkūrimo 1990 m. kovo 11 d. tarptautiniai teisiniai pagrindai ir pasekmės. Vilnius, Rosma, 2005.
227. Žalimas D. Sovietinė agresija prieš Lietuvą 1940 metais: nepagrįsti mėginimai ją pateisinti tarptautinės teisės požiūriu // Jurisprudencija, Vilnius, 2003, Nr. 46(38).
228. Žalimas D. The Nord Stream Gas Pipeline Project in the Context of International and EU Law // Lithuanian Political Science Yearbook, Institute of International Relations and Political Science, Vilnius University, Vilnius, 2006.

Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministerijos archyvo medžiaga

229. 2003 m. gruodžio 8 d. Lietuvos kariuomenės karinių jūrų pajėgų raštas Gynybos štabo viršininko pavadootojui planavimui ir operacijoms jūrų kapitonui Juozui Alšauskui „Dėl užsienio laivų, vykdyusių veiklą Lietuvos Respublikos išimtinėje ekonominėje zonoje“ // Dokumentų byla Nr. 147 „Susirašinėjimo su LR institucijomis ir įstaigomis, Lietuvos Respublikos ambasada Latvijoje Lietuvos ir Latvijos valstybės sienos delimitavimo ir demarkavimo bei ekonominės zonos Baltijos jūroje

- klausimais dokumentai“ (2003 m.) // LR užsienio reikalų ministerijos archyvas.
230. 2003 m. sausio 27 d. raštas „Dėl Latvijos siūlomos sutarties tarp Lietuvos ir Latvijos dėl ekonominio bendradarbiavimo Baltijos jūros išskirtinėje ekonominėje zonoje ir kontinentiniame šelfe“ // Byla Nr.147 „Susirašinėjimo su Lietuvos Respublikos institucijomis ir įstaigomis, Lietuvos Respublikos ambasada Latvijoje Lietuvos ir Latvijos valstybės sienos delimitavimo ir demarkavimo bei ekonominės zonos Baltijos jūroje klausimais dokumentai (2003 m.) // Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministerijos archyvas.
231. 2001 m. gegužės 24 d. Pažyma apie situaciją Lietuvos ekonominėje zonoje // Dokumentų byla Nr. 130 „Susirašinėjimo su Lietuvos ir Latvijos įstaigomis, Lietuvos Respublikos diplomatinėmis atstovybėmis valstybės sienos klausimais dokumentai“ (2001 m.) // Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministerijos archyvas.
232. Lietuvos Respublikos užsienio reikalų viceministro E. Ignatavičiaus susitikimų su Latvijos užsienio reikalų ministerijos valstybės sekretoriumi Mariu Riekstiniu ir pasekretoriumi Martinu Virsiu apibendrinimas. Ryga, 2001 m. vasario 21-22 d. // Dokumentų byla Nr. 130 „Susirašinėjimo su Lietuvos Respublikos ir Latvijos Respublikos įstaigomis, Lietuvos Respublikos diplomatinėmis atstovybėmis valstybės sienos klausimais dokumentai (2001 m.) // Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministerijos archyvas.
233. 1997 m. sausio 5 d. Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministerijos atmintinė // Dokumentų byla Nr. 62 „Susirašinėjimo su Lietuvos Respublikos įstaigomis ir diplomatinėmis atstovybėmis valstybės sienos su Latvija, Baltarusija ir Rusija delimitavimo, išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo Baltijos jūroje atribojimo klausimais dokumentai“ (1997 m.) // Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministerijos archyvas.

234. 1997 m. vasario 2 d. raštas „Dėl leidimo užsienio valstybiniams laivams“
// Dokumentų byla Nr. 62 „Susirašinėjimo su Lietuvos Respublikos įstaigomis ir diplomatinėmis atstovybėmis valstybės sienos su Latvija, Baltarusija ir Rusija delimitavimo, išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo Baltijos jūroje atribojimo klausimais dokumentai“ (1997 m.) // Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministerijos archyvas.
235. 1997 m. birželio 12 d. Lietuvos Respublikos krašto apsaugos ministerijos raštas „Dėl Rusijos Federacijos specialiosios pasienio operacijos „Rubež 97“ užsienio reikalų viceministrui p. Šidlauskui // Dokumentų byla Nr. 62 „Susirašinėjimo su Lietuvos Respublikos įstaigomis ir diplomatinėmis atstovybėmis valstybės sienos su Latvija, Baltarusija ir Rusija delimitavimo, išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo Baltijos jūroje atribojimo klausimais dokumentai“ (1997 m.) // Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministerijos archyvas.
236. 1996 m. gegužės 6 d. raštas „Dėl Lietuvos-Latvijos derybų“ // Dokumentų byla Nr. 55 „Derybų su Baltarusija dėl valstybės sienos delimitavimo ir demarkavimo bei su Latvija dėl mišrios komisijos valstybės sienai atstatyti sudarymo ir Baltijos jūros akvatorijų delimitavimo dokumentai“ (1996 m.) // Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministerijos archyvas.
237. Protocol of the meeting between the Delegations of the Republic of Lithuania and the Republic of Latvia on delimitation of maritime boundary // Dokumentų byla Nr. 55 „Derybų su Baltarusija dėl valstybės sienos delimitavimo ir demarkavimo bei su Latvija dėl mišrios komisijos valstybės sienai atstatyti sudarymo ir Baltijos jūros akvatorijų delimitavimo dokumentai“ (1996 m.) // Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministerijos archyvas.
238. 1995 m. kovo 2 d. Verbalinė nota // Dokumentų byla Nr. 33 „Susirašinėjimo su Lietuvos Respublikos institucijomis bei įstaigomis valstybės sienos apsaugos klausimais dokumentai“ (1995 m.) // LR užsienio reikalų ministerijos archyvas.

239. Prezidento A. Brazausko kalba, pasakyta Seime 1995 m. gegužės 30 d. // Dokumentų byla Nr. 33 „Susirašinėjimo su Lietuvos Respublikos institucijomis bei įstaigomis valstybės sienos apsaugos klausimais dokumentai“ (1995 m.) // Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministerijos archyvas.
240. Lietuvos delegacijos teiginių planas // Dokumentų byla Nr. 56 „Pažymos valstybės sienos su Latvija, Lenkija, Rusija ir bendrais valstybės sienos delimitavimo ir demarkavimo komisijos veiklos klausimais dokumentai // Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministerijos archyvas.
241. 1993 m. spalio 5 d. Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministerijos pažyma Lietuvos Respublikos Vyriausybės patarėjui santykių klausimais R. Grižui „Apie RF Kaliningrado sritį“ // Dokumentų byla Nr. 17 „Pažymos dėl derybų eigos valstybės sienos su Latvija ir Rusija klausimais, Lietuvos Respublikos ir Švedijos Karalystės tarpusavio susitarimų žvejybos klausimais dokumentai“ (1993 m.) // Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministerijos archyvas.
242. Lietuvos Respublikos ir Švedijos Karalystės Susitarimo dėl žvejybos IX straipsnio problema // Dokumentų byla Nr. 17 „Pažymos dėl derybų eigos valstybės sienos su Latvija ir Rusija klausimais, Lietuvos Respublikos ir Švedijos Karalystės tarpusavio susitarimų žvejybos klausimais dokumentai“ (1993 m.) // Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministerijos archyvas.
243. Lietuvos Respublikos ir Švedijos Karalystės susitarimas dėl žvejybos: įvykių raida, problemos, pozicijos // Dokumentų byla Nr. 17 „Pažymos dėl derybų eigos valstybės sienos su Latvija ir Rusija klausimais, Lietuvos Respublikos ir Švedijos Karalystės tarpusavio susitarimų žvejybos klausimais dokumentai“ (1993 m.) // Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministerijos archyvas.
244. Lietuvos pozicija dėl Baltijos jūros delimitacijos tarp Lietuvos ir Latvijos // Dokumentų byla Nr. 56 „Pažymos valstybės sienos su Latvija, Lenkija, Rusija ir bendrais valstybės sienos delimitavimo ir demarkavimo

- komisijos veiklos klausimais dokumentai // Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministerijos archyvas.
245. Pažyma // Dokumentų byla Nr. 56 „Pažymos valstybės sienos su Latvija, Lenkija, Rusija ir bendrais valstybės sienos delimitavimo ir demarkavimo komisijos veiklos klausimais dokumentai“ // Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministerijos archyvas.
246. STATUS QUO // Dokumentų byla Nr. 55 „Derybų su Baltarusija dėl valstybės sienos delimitavimo ir demarkavimo bei su Latvija dėl mišrios komisijos valstybės sienai atstatyti sudarymo ir Baltijos jūros akvatorijų delimitavimo dokumentai“ (1996 m.) // Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministerijos archyvas.
247. Balsavimo rezultatų dėl Lietuvos ir Latvijos jūros sienos ratifikavimo *Saeimoje*, įvykusio 1999 m. rugsėjo 30 d., atmintinė // Byla Nr. 83 „Susirašinėjimo su Lietuvos Respublikos institucijomis, Lietuvos ir Latvijos įstaigomis, Lietuvos Respublikos ambasadomis JAV bei Lietuvos valstybės sienos su Latvija demarkavimo ir ekonominės zonos bei kontinentinio šelfo atribojimo klausimais dokumentai“ // Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministerijos archyvas.
248. Lietuvos Respublikos ir Švedijos Karalystės delegacijų derybų dėl žvejybos susitarimo, įvykusių vasario 17-18 d. Žemės ūkio ministerijos Žuvų pramonės departamente, PRO MEMORIA // Dokumentų byla Nr. 1. „LR ir Švedijos Karalystės delegacijų konsultacijų dėl bendradarbiavimo po Lietuvos nepriklausomybės atgavimo dokumentai“ (1991 m.) // Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministerijos archyvas.
249. Susitikimo su Švedijos ambasadoriumi Lietuvoje p. Lars Magnuson, įvykusio 1993 m. gegužės 10 d. 15 val. Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministerijos Šiaurės Europos šalių skyriuje, PRO MEMORIA // Dokumentų byla Nr. 1. „Lietuvos Respublikos ir Švedijos Karalystės delegacijų konsultacijų dėl bendradarbiavimo po Lietuvos nepriklausomybės atgavimo dokumentai“ (1991 m.) // Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministerijos archyvas.

250. Darbo susitikimų su Švedijos Užsienio reikalų ministerijos delegacija dėl žvejybos susitarimo, vykusių Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministerijos Kolegijų salėje 1993 m. birželio 21-23 d., PRO MEMORIA // Dokumentų byla Nr. 1. „Lietuvos Respublikos ir Švedijos Karalystės delegacijų konsultacijų dėl bendradarbiavimo po Lietuvos nepriklausomybės atgavimo dokumentai“ (1991 m.) // Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministerijos archyvas.

Kiti šaltiniai

251. „A Constitution for the Oceans“. Remarks by Tommy T. B. Koh, Singapore President of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/koh_english.pdf>

252. About the Common Fisheries Policy [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://ec.europa.eu/fisheries/cfp_en.htm>

253. Aktualiausių tarpinių ir pakrantės vandenų valdymo ir apsaugos problemų apžvalga. Tarpinių ir pakrantės vandenų būklė [interaktyvus]. Jūrinių tyrimų centras, Klaipėda, 2007. Prieiga per internetą: <http://www.jtc.lt/private/vandens_problemos_bukle.pdf>

254. „Ar Lietuva turi kontinentinį šelfą?“ [interaktyvus]. 2010 m. sausio 21 d. „Vakarų ekspresas“. Prieiga per internetą: <http://www.ve.lt/priedai/juros_vartai/?data=2010-01-21&id=1264018334>

255. Articles concerning the Law of the Sea (1956) [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/draft%20articles/8_1_8_2_1956.pdf>

256. Baltijos jūroje nuskandinto cheminio ginklo poveikio aplinkai įvertinimas

1. [interaktyvus]. Prieiga per internetą:
<http://www.jtc.lt/private/Chem_ginklas.doc>
257. Baltijos jūros regiono strategija. Komisija pradeda viešąsias konsultacijas internetu [interaktyvus]. Prieiga per internetą:
<http://www.esnaujienos.lt/index.php?option=com_content&view=article&id=224:baltijos-juros-regiono-strategija-komisija-pradeda-viesias-konsultacijas-internetu-&catid=49:es-sutartys-&Itemid=67>
258. Chemical Weapons dumps in the Baltic [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.helcom.fi/environment2/hazsubs/en_GB/chemu/>
259. EU Plans New Laws to Develop Maritime Sector [interaktyvus]. Prieiga per internetą:
<http://209.85.129.132/search?q=cache:IhOcIybJ23IJ:www.javno.com/en-world/eu-plans-new-laws-to-develop-maritime-sector_88523+EU+and+maritime+space&cd=12&hl=lt&ct=clnk&gl=lt&lr=lang_en|lang_lt|lang_ru|lang_de>
260. EU Sectoral Policies: Fisheries [interaktyvus]. Prieiga per internetą:
<http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sectoral_dgfish_en.html>
261. Gentvilas. E. „Sienas griauianti sutartis arba Kuklus Šengeno kaimelis“ [interaktyvus]. 2007 m. lapkričio 30 d. „Vakarų ekspresas“. Prieiga per internetą:
<<http://www.ve.lt/?data=2007-11-30&rub=1065924810&id=1196364283>>
262. „G. Kirkilas: Lietuvos ir Latvijos jūros sienos klausimas pernelyg politizuotas“ [interaktyvus]. 2008 m. birželio 4 d. Interneto dienraštis „Bernardinai.lt“ Prieiga per internetą
<<http://www.bernardinai.lt/index.php?url=articles/79899>>
263. Gobytė A., Isokaitė I. (vadovas doc. dr. D. Žalimas) „Šiaurės Europos dujotiekio projektas tarptautinės teisės ir Europos Sąjungos teisės kontekste“, Vilniaus universiteto Teisės fakulteto Tarptautinės ir Europos Sąjungos teisės katedra, Vilnius, 2006.
264. Jensen O. Coastal State Jurisdiction and Vessel Source Pollution. The International Law of the Sea Framework for Norwegian Legislation

- [interaktyvus]. The Fridtjof Nansen Institute, 2006 m. kovo mėn. Prieiga per internetą: <<http://www.fni.no/doc&pdf/FNI-R0306.pdf>>
265. Jūrinių tyrimų centro 2008 m. veiklos ataskaita [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.jtc.lt/private/2008_metu_veiklos_ataskaita.pdf>
266. „The Oceans are the very foundation of human life“ [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.un.org/Depts/los/oceans_foundation.htm>
267. EU Integrated Maritime Policy documents [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy_documents_en.html>
268. EU Maritime Affairs and Fisheries [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://europa.eu/legislation_summaries/maritime_affairs_and_fisheries/index_en.htm>
269. EU Sectoral Policies [interaktyvus]. Prieiga per internetą: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sectoral_en.html
270. International Boundary Study “Limits in the Seas” [interaktyvus]. The Bureau of Intelligence and Research of the Department of State (USA), 1974. Prieiga per internetą: <<http://www.state.gov/documents/organization/62000.pdf>>
271. Kučinskaitė J. „Nustaćius valstybės sieną sumažėjo Lietuvos“ [interaktyvus]. Savaitraštis „Veidas“, 2005 m. liepos 21 d. Prieiga per internetą: <<http://www.veidas.lt/lt/leidinys.full/42e0b08e1555c>>
272. „Kuršių marių žuvų išteklių racionalaus naudojimo tyrimai“, VU Ekologijos institutas [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.zuvdep.lt/index.php?-1616423048>>
273. „Laivyba tarp ES uostų bus sklandesnė“ [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://ec.europa.eu/news/transport/090121_1_lt.htm>
274. Lietuvos narystė pagrindinėse tarptautinėse organizacijose [interaktyvus]. LR užsienio reikalų ministerijos interneto svetainėje pateikiama informacija. Prieiga per internetą: <<http://www.urm.lt/index.php?1013855224>>

275. Lietuva pasirašė sutartį su EMSA dėl LRIT sistemos duomenų naudojimo [interaktyvus]. Lietuvos saugios laivybos administracijos naujienos. Prieiga per internetą: <<http://www.msa.lt/index.php/lt/46236/>>
276. Marine Environment [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.eu4journalists.eu/index.php/dossiers/english/C87/367/>>
277. Manomaitytė M. „Briuselyje diskutuojama dėl naujų saugumo jūroje taisyklių“. „Jūra“ (tarptautinis verslo žurnalas), 2007, Nr. 2007/2.
278. Matutis V. „Aplinkos apsaugai uoste trūksta dėmesio“. 2005 m. balandžio 15 d. dienraštis „Klaipėda“, priedas „Jūra“.
279. Natura 2000 – ES gamtos apsaugos reikalavimų įgyvendinimas Lietuvoje [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.am.lt/natura2000/>>
280. Management of Fisheries Resources and the Environment [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://europa.eu/legislation_summaries/maritime_affairs_and_fisheries/fisheries_resources_and_environment/index_en.htm>
281. Nature and Biodiversity: Natura 2000 in the Marine Environment [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/marine/index_en.htm>
282. „Nord Stream“ (North European Gas Pipeline) svetainė internete: <http://www.nord-stream.com/en/>
283. Nord Stream Espoo Report [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.nord-stream.com/en/environmental-impact-assessment-permitting/international-consultation-process/nord-stream-espoo-report.html>>
284. „Pasirašytas Lietuvos, Švedijos ir Rusijos susitarimas dėl išskirtinių ekonominių zonų ir kontinentinio šelfo ribų sankirtos Baltijos jūroje nustatymo“ [interaktyvus]. 2005 m. lapkričio 30 d. LR užsienio reikalų ministerijos naujienos. Prieiga per internetą: <<http://www.urm.lt/index.php?-1321074537>>

285. Pugačiauskas V. „Komunikacinių veiksnių įtaka užsienio politikai: spaudos poveikis Lietuvos ir Latvijos deryboms dėl jūros sienos“ [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.geocities.com/CapitolHill/3594/lup.html>>
286. Overviews of European Union: Fisheries and Maritime Affairs [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://europa.eu/pol/fish/overview_en.htm>
287. „Pasirašoma sutartis dėl negražinamos paramos Šventosios jūrų uosto atstatymo galimybių studijai finansuoti“ [interaktyvus]. 2009 m. rugpjūčio 4 d. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos naujienos. Prieiga per internetą: <http://www.portofklaipeda.lt/lt.php/naujienos/uosto_naujienos/pasirasoma_sutartis_del_negrazinamos_paramos_sventosios_juru_uosto_atstatymo_galimybiu_studijai_finansuoti/9449>
288. Pasitarimas dėl laivų stebėsenos informacinių sistemų [interaktyvus]. 2009 m. balandžio 10 d. Lietuvos saugios laivybos administracijos naujienos. Prieiga per internetą: <<http://www.msa.lt/index.php/lt/45717/>>
289. Sarafinas G. „Ar Lietuva – jūrinė valstybė?“ 2005 m. rugpjūčio 4 d. Savaitraštis „Veidas“, Nr. 31.
290. Seime pristatytas įstatymo dėl išskirtinių ekonominių zonų ir kontinentinio šelfo ribų sankirtos Baltijos jūroje projektas [interaktyvus]. 2009 m. kovo 19 d. Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministerijos naujienos. Prieiga per internetą: <<http://www.urm.lt/index.php?1419374947>>
291. Socor V. „Kodėl Estija neleis tiesti Nord Stream savo jūros dugnu“ [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.politika.lt/index.php?cid=9316&new_id=521930>
292. Status of the United Nations Convention on the Law of the Sea, Agreement relating to the Implementation of Part XI of the Convention and of the Agreement for the Implementation of the Provisions of the Convention relating to the Conservation and Management of Straddling

- Fish stocks and Highly Migratory Fish Stocks [interaktyvus]. Prieiga per internetą:
 <http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_agreements.htm>
293. Styra D. „Baltijos jūros ekologinės problemos“ [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://ausis.gf.vu.lt/mg/nr/2000/09/09bek.html>>
294. Sub-regional risk of spill of oil and hazardous substances in the Baltic Sea (BRISK) [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.brisk.helcom.fi/>>
295. Sustainable Use of Natural Resources [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://ec.europa.eu/environment/natres/index.htm>>
296. Teminė jūrų aplinkos apsaugos ir išsaugojimo strategija [interaktyvus]. Lietuvos Respublikos aplinkos ministerija: ES klausimai: ES teminės strategijos. Prieiga per internetą: <<http://www.am.lt/VI/index.php#a/4965>>
297. Teminė tausaus išteklių naudojimo strategija [interaktyvus]. Lietuvos Respublikos aplinkos ministerija: ES klausimai: ES teminės strategijos. Prieiga per internetą: <<http://www.am.lt/VI/index.php#a/4964>>
298. Teršimo incidentų jūros rajone likvidavimo darbų organizavimas [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://senas.kam.lt/index.php/lt/178109/>>
299. The Baltic – an Introduction [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.helcom.fi/environment/intro/en_GB/introduction/>
300. The Coastal State and its EEZ [interaktyvus]. „Hydro International“, 9 tomas, Nr. 2, 2005 kovo mėn. Prieiga per internetą: <http://www.hydro-international.com/issues/articles/id454-The_Coastal_State_and_Its_EEZ.html>
301. The Geographic Guide website: Baltic Sea Region [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.geographicguide.net/europe/maps-europe/baltic.htm>>

302. The United Nations Convention on the Law of the Sea: a historical perspective [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_historical_perspective.htm#Historical%20Perspective>
303. Žuvininkystės departamentas prie Lietuvos Respublikos žemės ūkio ministerijos: veiklos kryptys [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.zuvdep.lt/index.php?-2032413705>>
304. Žuvininkystės departamento 2009 m. sausio-kovo mėn. žuvininkystės sektoriaus ekonominės ir socialinės būklės apžvalga [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.zuvdep.lt/index.php?994390649>>
305. „V. Adamkus priminė Latvijos premjerui jūros sienos klausimą“ [interaktyvus]. 2008 m. vasario 8 d. „vtv.lt“ užsienio politikos naujienos. Prieiga per internetą: <<http://www.vtv.lt/naujienos/uzsienio-politika/v.-adamkus-primine-latvijos-premjerui-juros-sienos-kla-2.html>>
306. VLIZ Maritime Boundaries Geodatabase [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://w2.vliz.be/Vmdcdata/marbound/tmp/4abbbf32_c50_10d.png>

Kita informacija, pateikiama šių institucijų oficialiose interneto svetainėse:

307. Baltic Ports Organisation (Baltijos uostų organizacijos) interneto svetainė: <http://www.bpoports.com/>
308. European Environmental Agency (Europos aplinkos apsaugos agentūros) interneto svetainė: <http://www.eea.europa.eu/about-us/who>
309. European Maritime Safety Administration (Europos saugios laivybos administracijos) interneto svetainė: <http://www.emsa.europa.eu/>
310. European Sea Ports Organisation (Europos jūrų uostų organizacijos) interneto svetainė: <http://www.espo.be/Home.aspx>
311. Food and Agriculture Organisation of the United Nations (Jungtinių Tautų maisto ir žemės ūkio organizacijos) interneto svetainė: <http://www.fao.org/fishery/en>

312. Helsinki Commission (Helsinkio komisijos (Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos apsaugos komisijos)) interneto svetainė: <http://www.helcom.fi/>
313. Intergovernmental Oceanographic Commission (Tarpvyriausybinių okeanografijos komisijos) interneto svetainė: <http://ioc-unesco.org/>
314. International Council for the Exploration of the Sea (Tarptautinės jūrų tyrimo tarybos) interneto svetainė: <http://www.ices.dk/indexfla.asp>
315. International Hydrographic Organisation (Tarptautinės hidrografijos organizacijos) interneto svetainė: <http://www.iho.org/>
316. International Maritime Organisation (Tarptautinės jūrų organizacijos) interneto svetainė: <http://www.imo.org/>
317. Jūrinių tyrimų centro interneto svetainė: <http://www.jtc.lt/>
318. UN Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea (Jungtinių Tautų teisinių reikalų agentūros padalinio vandenynų reikalams ir jūrų teisei) interneto svetainė: <http://www.un.org/Depts/los/index.htm>
319. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto (direkcijos) interneto svetainė: <http://www.portofklaipeda.lt/lt.php>
320. Lietuvos saugios laivybos administracijos interneto svetainė: <http://www.msa.lt/>
321. Northwest Atlantic Fisheries Organisation (Šiaurės vakarų Atlanto žvejybos organizacijos) interneto svetainė: <http://www.nafo.int/>
322. North Sea Commission (Šiaurės jūros komisija) interneto svetainė: <http://www.northseacommission.info/home.html>

AUTORĖS MOKSLINIŲ PUBLIKACIJŲ DISERTACIJOS TEMA SĄRAŠAS

1. Isokaitė I. „Lietuvos, kaip pakrantės valstybės, teisių ir pareigų pagal 1982 m. Jūrų teisės konvenciją įgyvendinimo problemos“ // Vilniaus universiteto periodinis leidinys „VU mokslo darbai. Teisė“, 2008 m. Nr. 68;
2. Isokaitė I., Kumetaitis Z. „Lietuvos jūros erdvių delimitavimo teoriniai ir praktiniai aspektai“ // Vilniaus universiteto periodinis leidinys „VU mokslo darbai. Teisė“, 2009 m. Nr. 70;
3. Isokaitė I. „Baltijos regiono valstybių jūros erdvių reglamentavimo teisiniai ypatumai“ // Vilniaus universiteto periodinis leidinys „VU mokslo darbai. Teisė“, 2009 m. Nr. 73.