

Vilniaus universiteto teisės fakulteto
Viešosios teisės katedra

Agnė Petravičiūtė
Tarptautinės ir Europos Sąjungos studijų šakos
V kurso studentė

Magistro darbas

**Jurisdikcija išskirtinėje ekonominėje zonoje: reguliavimo spragos ir vykdymo
problematika**

Jurisdiction in the exclusive economic zone: regulatory gaps and enforcement issues

Vadovė: Doc. Dr. Indrė Isokaitė
Recenzentas: Asist. Dr. Gabija Grigaitė - Daugirdė

Vilnius
2026

ANOTACIJA IR PAGRINDINIAI ŽODŽIAI

Šiame darbe, analizuojant Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijos nuostatas, jų taikymo praktiką, Lietuvos Respublikos teisės aktus, valstybių praktiką, pastarųjų metų incidentus jūroje, siekiama įvertinti, ar esamas išskirtinės ekonominės zonos teisinis reguliavimas yra pakankamas užtikrinant pakrantės valstybių galimybes veiksmingai reaguoti ir įgyvendinti turimas teises. Ypatingas dėmesys skiriamas išskirtinės ekonominės zonos režimo taikymo problematikai karinio pobūdžio veiklų ir hibridinių grėsmių kontekste.

Pagrindiniai žodžiai: išskirtinė ekonominė zona, hibridinės grėsmės, karinio pobūdžio veikla, Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija, jurisdikcija, jūrų teisė, kritinė povandeninė infrastruktūra.

This paper analyzes the provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea, their application in practice, the legislation of the Republic of Lithuania, state practices, and recent incidents at sea, the aim is to assess whether the current legal framework governing the exclusive economic zone is sufficient to ensure that coastal states can effectively respond and exercise their rights. Particular attention is paid to the challenges of applying the exclusive economic zone regime in the context of military activities and hybrid threats.

Keywords: exclusive economic zone, hybrid threats, military activities, United Nations Convention on the Law of the Sea, jurisdiction, law of the sea, critical underwater infrastructure.

TURINYS

IŽANGA	2
1. IŠSKIRTINĖ EKONOMINĖ ZONA: ŠALTINIAI, SAMPRATA IR JURISDIKCIJOS RIBOS	6
1.1. Išskirtinės ekonominės zonos teisinio režimo šaltiniai	6
1.2. Išskirtinės ekonominės zonos teisinis režimas	8
2. TEISINIS NEAPIBRĖŽTUMAS IŠSKIRTINĖJE EKONOMINĖJE ZONOJE	12
2.1. Hibridinės grėsmės išskirtinėje ekonominėje zonoje	13
2.1.1. Povandeninių kabelių ir vamzdynų pažeidimai	15
2.1.2. Navigacijos signalų trikdymai	19
2.2. Karinio pobūdžio veikla išskirtinėje ekonominėje zonoje	23
2.2.1. Karo laivų statusas ir navigacijos laisvė	24
2.2.2. Karinės pratybos išskirtinėje ekonominėje zonoje	25
2.3. Tarptautinio teisinio neapibrėžtumo poveikis nacionaliniam reguliavimui	27
3. PAKRANTĖS VALSTYBIŲ JURISDIKCIJOS POBŪDIS IR VYKDYMO PROBLEMATIKA IŠSKIRTINĖJE EKONOMINĖJE ZONOJE	29
3.1. Jurisdikcijos pobūdis ir vykdymo priemonių ribotumas	29
3.2. Pažeidimų nustatymo ir priskyrimo problemos	35
4. LIETUVOS IŠSKIRTINĖS EKONOMINĖS ZONOS TEISINIO REGULIAVIMO YPATUMAI	39
4.1. Baltijos jūros regiono specifika	39
4.2. Lietuvos Respublikos teisinis reguliavimas ir praktinis taikymas	41
4.3. Praktinių atvejų analizė Baltijos jūros regione	49
IŠVADOS IR PASIŪLYMAI	54
ŠALTINIŲ SĄRAŠAS	56
SANTRAUKA	70
SUMMARY	71

IŽANGA

Temos aktualumas: Nors išskirtinės ekonominės zonos (IEZ) režimas buvo įtvirtintas Jungtinių Tautų Jūrų teisės konvencijoje (toliau - Konvencija), dar XX a. pabaigoje, dabartinė geopolitinė situacija daro poveikį šio režimo interpretacijai ir praktiniam įgyvendinimui. IEZ, sukurta daugiausia ekonominio pobūdžio veiklai, susijusiai su išteklių naudojimu, valdymu ir eksploatavimu jūroje reguliuoti, šiandien yra tapusi politinės galios demonstravimo erdve ir nemenku iššūkiu valstybių saugumui.

Toks IEZ pokytis atskleidžia Konvencijos reguliavimo netobulumus, kurie ryškiai pastebimi Baltijos jūros regione. Incidentai, kaip „Nord Stream“, „Baltconnector“ ar „Estlink 2“ pažeidimai, navigacijos signalų trikdymai, povandeninės infrastruktūros gadinimai bei karinių laivų veikla šalia valstybių jūros vidaus vandenų, atskleidžia ribotas pakrantės valstybių galimybes užtikrinti savo saugumą. Nors Konvencija suteikia pakrantės valstybėms suverenias teises tam tikrose srityse, vis dėlto, ji palieka nemenką teisinį neapibrėžtumą dėl karinio pobūdžio veiklų (kaip karo laivo buvimas kitos valstybės IEZ, dalyvavimas karinėse pratybose ar kita veikla) ir hibridinių grėsmių¹ (kaip povandeninių kabelių ir vamzdynų pažeidimai ar navigacijos signalų trikdymas).

Teisinio reguliavimo neišsamumas bei su juo susijusi aiškinimo ir taikymo problematika kelia aktualių klausimų, svarbių tiek teisės teorijai, tiek praktikai. Teoriniu požiūriu kyla klausimų dėl tarptautinės jūrų teisės normų taikymo ribų bei pakrantės valstybės teisės imtis saugumo priemonių IEZ. Praktiniu požiūriu svarbą lemia ir nuolatiniai incidentai bei apsunkintas valstybių gebėjimas efektyviai įgyvendinti jurisdikciją, nesant aiškių teisinių reagavimo priemonių.

Geopolitiniai pokyčiai, augantis karinis aktyvumas ir hibridinių grėsmių plitimas, rodo būtinybę iš naujo peržiūrėti ir aiškinti Konvencijoje nustatytą IEZ teisinį reguliavimą. Todėl šiame darbe analizuojama, ar Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijoje nustatytas režimas ir su juo susijusi praktika, pakankamai užtikrina pakrantės valstybių saugumo interesus, ar vis dėl to reikalinga teisės normų plėtra ir tikslesnis jų aiškinimas, siekiant efektyviau reaguoti į šiuolaikines grėsmes.

Darbo tikslas: Analizuojant Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijos normas, jų aiškinimo ir taikymo praktiką bei Lietuvos Respublikos teisės aktus ir valstybių praktikas, įvertinti, ar esamas teisinis reguliavimas užtikrina pakankamas pakrantės valstybių galimybes

¹ Šiame darbe terminas „hibridinės grėsmės“ vartojamas kaip bendrinė sąvoka, apimanti ir hibridinio pobūdžio veiklas. Toks pasirinkimas grindžiamas vyraujančia doktrina, kurioje šios sąvokos neretai vartojamos sinonimiškai.

veiksmingai reaguoti į karinio pobūdžio veiklas ir hibridines grėsmes išskirtinėje ekonominėje zonoje, ir kaip jis veikia jų gebėjimą realiai įgyvendinti turimas teises, pareigas bei jurisdikciją.

Darbo uždaviniai:

1. Atskleisti išskirtinės ekonominės zonos režimo esmę ir valstybių jurisdikcijos joje ribas.
2. Identifikuoti IEZ reguliavimo spragas (sukeliantias teisinį neapibrėžtumą) karinių veiksmų ir hibridinių grėsmių kontekste.
3. Įvertinti IEZ režimo praktinio taikymo iššūkius ir jų poveikį pakrantės valstybių jurisdikcijos įgyvendinimui.
4. Nustatyti ir įvertinti IEZ teisinio režimo Lietuvos Respublikos teisėje ypatumus, ir pagrindinius, su jurisdikcijos įgyvendinimu susijusius iššūkius.
5. Įvardinti galimus teisinio reguliavimo tobulinimo aspektus tiek Konvencijos, tiek Lietuvos Respublikos teisės ribose, siekiant veiksmingesnio pakrantės valstybių teisių apsaugos IEZ užtikrinimo.

Darbo objektas: Išskirtinės ekonominės zonos teisinis režimas pagal Jungtinių Tautų jūrų teisės konvenciją ir Lietuvos Respublikos teisę, jo taikymo praktika bei problematika, ypač karinio pobūdžio veiklų ir hibridinių grėsmių kontekste. Europos Sąjungos teisinis reguliavimas šiame darbe nėra nagrinėjamas, kadangi IEZ teisinio režimo pagrindai yra įtvirtinti tarptautinėje viešojoje teisėje (pagrindė Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijoje), o ES veikimas IEZ didžiąją dalimi pasireiškia per atskirų sektorių (pavyzdžiui, aplinkos apsaugos ar žuvininkystės) reguliavimą, kurie šiame darbe neapstatinėjami.

Darbo tyrimo metodai: Rašant šį darbą pasitelkiami šie metodai:

1. Doktrinos analizės metodas – aprašant ir aiškinant teisės normas bei mokslinę literatūrą, susijusią su išskirtinės ekonominės zonos režimu.
2. Lyginamasis metodas – lyginant teismų bei kitų ginčų sprendimo mechanizmų praktiką, susijusią su jurisdikcija išskirtinėje ekonominėje zonoje. Taip pat ir skirtingų valstybių jurisdikcijas ir jos ribas.
3. Sisteminis metodas – analizuojant išskirtinės ekonominės zonos reglamentavimą, kaip teisės sistemos dalį, siekiant nustatyti konkrečių normų vietą nacionalinėje ir tarptautinėje teisinėse sistemose.

4. Istorinis metodas – analizuojant išskirtinės ekonominės zonos reguliavimo raidą, formavimosi kontekstą ir esmę.
5. Dirbtinio intelekto (DI) pagalbos metodas – pasitelkiant DI įrankius šaltinių paieškai ir jų patikimumo vertinimui. Kadangi darbe remiamasi, be kita ko, ir žurnalistiniais straipsniais, aprašančiais atitinkamų incidentų aplinkybes, DI pagalba buvo identifikuojamas galimas šių šaltinių šališkumas bei vertinamas faktinių duomenų patikimumas.

Darbo originalumas: Pastarųjų penkerių metų laikotarpiu Lietuvoje išskirtinės ekonominės zonos teisinis režimas nebuvo plačiai nagrinėjamas kaip savarankiškas tyrimo objektas. Pavyzdžiui, I. Isokaitės – Valužės straipsnyje „Tarptautinė taika ir saugumas jūrų erdvėje“, daugiau dėmesio skiriama platesniems jūrų saugumo ar jūrų erdvių valdymo klausimams, tačiau išskirtinės ekonominės zonos teisinio režimo neapibrėžtumai, kylantys dėl šiuolaikinių geopolitinių iššūkių nėra išsamiai analizuoti. M. Meškuočio magistro darbe „Statiniai jūroje ir kitos jūrų naudojimo rūšys: sankirta ir sprendimai“ nagrinėjamas povandeninių kabelių ir vamzdynų teisinis reglamentavimas, iš dalies paliečiant jų apsaugos ir jurisdikcijos klausimus IEZ, tačiau platesnė šios zonos teisinio režimo analizė nepateikiama.

Užsienio literatūroje išskirtinės ekonominės zonos klausimai nagrinėjami kur kas dažniau, tačiau daugiausia iš aplinkos apsaugos, išteklių gavimo ar kitų ekonominių aspektų pusės. Karinės veiklos reguliavimo problematika aptariama International Law Studies leidinyje publikuotame straipsnyje „Military Activities in the EEZ and Varying State Practice“ bei Eduardo Cavalcanti De Mello Filho darbe „Foreign Military Exercises or Maneuvers in the Exclusive Economic Zone: An International Law Perspective“. Šiuose darbuose analizuojamos Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijos spragos ir valstybių praktikų skirtumai dėl karinių veiksmų išskirtinėje ekonominėje zonoje. Tačiau nė vienas iš minėtų šaltinių nevertina Konvencijos spragų įtakos būtent Baltijos jūros regionui ir šių spragų sukeltamų praktinių kliūčių mažoms pakrantės valstybėms, kaip Lietuva.

Tuo tarpu naujesni tyrimai, pavyzdžiui, Estijos saugumo mokslų akademijos parengtas darbas: „Security Threats to the Undersea Connections Related Critical Infrastructure of the Baltic States“ analizuoja saugumo grėsmes Baltijos jūros regione, pabrėžiant didėjančią povandeninės kritinės infrastruktūros pažeidžiamumą ir hibridinių grėsmių reikšmę. Vis dėlto, teisiniai aspektai nagrinėjami tik tiek, kiek jie reikalingi saugumo kontekstui atskleisti, nesiekiant išsamiai vertinti išskirtinės ekonominės zonos

teisinio režimo spragų. Taip pat, Scott Savitz ir Isabelle Winston tyrime „A Brief Naval Overview of the Baltic Sea Region“ analizuojama Baltijos jūros geopolitinė ir karinė aplinka, infrastruktūros pažeidžiamumas, karinių pajėgų pasiskirstymas ir galimos grėsmės, ypač iš Rusijos pusės. Tačiau, nors dokumente minimos, išskirtinės ekonominės zonos nėra analizuojamos teisiniu aspektu.

Šis rašto darbas išsiskiria tuo, kad sujungiant tarptautinės teisės normų analizę su Baltijos jūros regiono saugumo iššūkiais, vertinamas karinio pobūdžio veiklą ir hibridinių grėsmių reguliavimo trūkumas ir esamos spragos bei jų poveikis Lietuvos gebėjimui įgyvendinti savo teises IEZ. Tokia analizė leidžia nustatyti teisinio neapibrėžtumo poveikį praktiniam valstybių saugumo interesų užtikrinimui.

Svarbiausi šaltiniai: Šiame darbe remiamasi tarptautiniais ir LR teisės aktais, reguliuojančiais išskirtinės ekonominės zonos režimą. Taip pat, reikšminga ir tarptautinių bei nacionalinių ginčų sprendimo institucijų praktika, atskleidžianti konkrečių teisės normų taikymo ir interpretavimo ypatumus. Darbe, be to, remiamasi ir doktrinos šaltiniais, moksliniais straipsniais, nagrinėjančiais IEZ instituto raidą, jurisdikcijos ribas ir saugumo iššūkius. Taip pat ir publikacijomis, tyrimais ar atitinkamų institucijų parengtomis ataskaitomis vertinančiomis hibridines grėsmes ar kritinės infrastruktūros apsaugos poreikį.

1. IŠSKIRTINĖ EKONOMINĖ ZONA: ŠALTINIAI, SAMPRATA IR JURISDIKCIJOS RIBOS

Pirmieji bandymai įtvirtinti pakrantės valstybių teises į jūrų erdves siejami su XVII – XVIII a. Tuo metu teritorinių vandenų plotis buvo matuojamas pagal patrankos šūvio atstumą, vėliau išsivysčiusi į bendrąją trijų jūrmylių ribą². Tokia norma greitai tapo įprasta valstybių praktika, paskatinusia atsisakyti pernelyg didelių jūrinių pretenzijų bei leidusia išlaikyti jūrą atvirą prekybai ir laivybai, o H. Grotius suformuluota laisvės atvirojoje jūroje doktrina įsitvirtino kaip vienas pagrindinių tarptautinės jūrų teisės principų³.

Po Jungtinių Tautų įsteigimo 1945 m. jūrų teisės kodifikavimas įgavo naują pagreitį. Surengtos trys Ženevos konferencijos dėl jūrų teisės, kurių metu buvo suformuotos naujos jūrų zonos⁴. Esminis lūžis įvyko trečiosios konferencijos metu, kai buvo priimta Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija, galutinai įtvirtinusi išskirtinės ekonominės zonos režimą. Ši zona suteikė pakrantės valstybėms suverenias teises iki 200 jūrmylių nuo krantų, taip iš esmės pakeisdama iki tol buvusį suvokimą apie jūrų erdves bei sukurdamą naują pusiausvyrą tarp pakrantės valstybių ekonominių interesų ir tradicinių atvirosios jūros laisvių⁵.

1.1. Išskirtinės ekonominės zonos teisinio režimo šaltiniai

Išskirtinės ekonominės zonos teisinį režimą reglamentuoja kelių rūšių tarptautinės teisės šaltiniai. Pagrindinį ir išsamiausią reguliavimą nustato 1982 m. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija, neretai vadinama „Vandenynų Konstitucija“, kadangi laikoma, jog jos nuostatos atspindi bendrą valstybių požiūrį į tai, kaip turėtų būti valdoma vandenynų erdvė⁶. Be Konvencijos IEZ režimą papildė ir specialios tarptautinės konvencijos, regioniniai susitarimai, teismų praktika ir doktrina. Pabrėžtina, jog papildomų šaltinių gausa nereiškia, jog Konvencija visais atvejais neturi ką pasakyti, o veikiau tai, kad

² POGIES, Christian (2021-06-14). *The Cannon. A Tool for Delimiting Maritime Space* [interaktyvus]. <https://legallhistoryinsights.com/the-cannon-a-tool-for-delimiting-maritime-space/>

³ KIRCHNER, Andree (2007-09). *History of Law of the Sea* [interaktyvus]. <https://opil.ouplaw.com/display/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e1187>

⁴ LEGRESLEY, Eric (1993-02). THE LAW OF THE SEA CONVENTION. *Law and Government Division* [interaktyvus]. <https://publications.gc.ca/Collection-R/LoPBdP/BP/bp322-e.html>

⁵ SCHALLER, Christian (2024-07-11). Critical Maritime Infrastructure and the Regime of the EEZ: A Blank Cheque for Saboteurs? *EJIL:Talk!* [interaktyvus]. <https://www.ejiltalk.org/critical-maritime-infrastructure-and-the-regime-of-the-eez-a-blank-cheque-for-saboteurs/>

⁶ LEWIS, Reece (2025). The ‘Constitution for the Oceans’? The Law of the Sea Convention as a Living Treaty. *International and Comparative Law Quarterly*, 74(1) [interaktyvus]. <https://doi.org/10.1017/S0020589325000120> p. 7-8.

tikslesnės, šiuolaikiškesnės ir išsamesnės gairės dėl taikytinos teisės pateikiamos kitur ir formuoja supratimą apie valstybių įsipareigojimus pagal Konvenciją⁷.

Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijoje išskirtinei ekonominei zonai skirta V dalis (55-75 straipsniai), kurioje įtvirtinama šios zonos samprata, plotis, nustatomos tiek pakrantės, tiek kitų valstybių teisės ir pareigos⁸. Tačiau net ir Konvencijos reguliavimo apimtis nėra absoliuti. Ji negali sureguliuoti visų jūrų teisės klausimų, ypač tų, kurie jos rengimo metu nebuvo aktualūs arba apskritai neegzistavo. Dalis šiuolaikinių problemų iškilo tik gerokai vėliau, atsiradus naujoms technologijoms ir pasikeitus saugumo iššūkiams.

Siekiant išvengti tam tikrų jūrų teisės aspektų teisinio neapibrėžtumo, valstybės, įgyvendindamos savo teises ir pareigas IEZ, remiasi tarptautinėmis konvencijomis ir sutartimis, skirtomis konkrečioms sritims bei veikloms IEZ reguliuoti. Tokių dokumentų pavyzdžiu galėtų būti konvencija dėl taršos iš laivų prevencijos (MARPOL), konvencija dėl parengties, veiksmų ir bendradarbiavimo įvykus taršos nafta incidentams (OPRC), Helsinkio konvencija (HELCOM), konvencija dėl tarptautinių taisyklių, skirtų susidūrimams jūroje išvengti (COLREGs). Taip pat ir daug kitų specialiųjų dokumentų reglamentuojančių konkrečias veiklos sritis išskirtinėje ekonominėje zonoje.

Didelę svarbą IEZ režimo aiškinimui turi ir ginčų sprendimo institucijų praktika. Paminėtini sprendimai, kaip *Gajana v. Surinamas* (2007), *Filipinai v. Kinija* (2016), *Nikaragva v. Kolumbija* (2022), „*Arctic Sunrise*“ (2013), *Ukraina v. Rumunija* (2009). Šie ir daugybė kitų sprendimų prisideda prie Konvencijos nuostatų aiškinimo ir yra ypač svarbūs tais atvejais, kai nėra konkretaus tiesioginio teisės normų įtvirtinimo ir valstybės skirtingai interpretuoja teisės normas.

Minėti teisės šaltiniai papildo Konvencijoje nustatytą teisinį reguliavimą ir leidžia detaliau apibrėžti tam tikrus IEZ režimo apsektus, kuriems Konvencija skiria tik bendro pobūdžio nuostatas arba apskritai nereguliuoja. Vis dėlto, tai neužtikrina visiško IEZ teisinio aiškumo, nes šaltiniai dažniausiai reglamentuoja tik siauras sritis, o IEZ reguliavimas neretai grindžiamas nuorodomis į atvirosios jūros režimą. Dėl to, tam tikri IEZ režimo aspektai susiję su naujomis saugumo grėsmėmis, įskaitant karinio pobūdžio veiklą ar hibridines grėsmes, išlieka fragmentiškai reglamentuojami arba apskritai neaptarti tarptautiniuose šaltiniuose. Šie neapibrėžtumai bus analizuojami vėlesniuose skyriuose.

⁷ LEWIS, Reece (2025). The ‘Constitution for the Oceans’? The Law of the Sea Convention as a Living Treaty. *International and Comparative Law Quarterly*, 74(1). [interaktyvus]. <https://doi.org/10.1017/S0020589325000120> p. 8.

⁸ Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija (1982). *Valstybės žinios*, 2003, 107-4786. V skyrius.

1.2. Išskirtinės ekonominės zonos teisinis režimas

Išskirtinė ekonominė zona yra apibrėžiama kaip jūrų erdvė, besitęsianti ne toliau nei 200 jūrmylių nuo bazinių linijų, nuo kurių matuojamas teritorinės jūros plotis⁹ ir kuriai galioja Konvencijoje nustatytas ypatingas teisinis režimas¹⁰. Šioje zonoje pakrantės valstybės turi išimtinės suverenias teises į gamtos išteklius, bei ribotą jurisdikciją nustatytose srityse¹¹. Svarbu pabrėžti, jog IEZ valstybės neturi nei teritorinio suvereniteto, būdingo teritorinėje jūroje, nei visiškos laisvės koncepcijos, būdingos atvirajai jūrai. Dėl tokio pobūdžio IEZ laikoma *sui generis* zona, jungiančia kelių jūrų erdvių elementus ir dažnai įvardijama kaip politinis bei teisinis kompromisas¹². Toks IEZ režimo dvilypumas atsispindi ir pakrantės valstybės suverenių teisių apimtyje, ją iš dalies ribodamas.

Pakrantės valstybės IEZ turi suverenias teises tyrinėti, eksploatuoti, saugoti, valdyti gyvuosius išteklius ir negyvosios gamtos turtus, taip pat, vykdyti kitą ekonominę veiklą, susijusią su šios zonos eksploatavimu ir tyrinėjimu¹³. Gyvųjų išteklių srityje tai apima valstybių kompetenciją reguliuoti žvejybą, nustatyti kvotas, licencijavimo tvarką ir kitas išteklių valdymo priemones¹⁴. Kartu valstybėms nustatoma pareiga užtikrinti, kad gyvieji ištekliai nebūtų pavojuje dėl pernelyg intensyvios eksploatacijos¹⁵. Kita pakrantės valstybės kompetencijos IEZ dalis yra susijusi su negyvųjų išteklių ir kitų ekonominių veiklų reguliavimu. Tačiau Konvencijos dalyje, skirtoje IEZ režimui nėra atskiro straipsnio, tiesiogiai reglamentuojančio negyvųjų išteklių eksploatavimą, todėl daroma nuoroda į Konvencijos VI dalį, skirtą kontinentinio šelfo teisiniam režimui¹⁶. Pagal šį režimą pakrantės valstybės naudojasi suvereniomis teisėmis tiek, kiek tai susiję su kontinentinio šelfo tyrimu¹⁷ bei turi išimtinę teisę leisti ir reguliuoti grėžimą kontinentiniame šelfe visais tikslais¹⁸, taip pat naudoti jo gelmes išteklių eksploatavimui¹⁹. Toks nukreipimas savaime rodo, jog IEZ nėra visiškai atskiras režimas ir priklauso nuo kitų jūrų teisės institutų, o tai apsunkina šio režimo taikymą praktikoje.

⁹ Jungtinių Tautų Jūrų teisės konvencija (1982). *Valstybės žinios*, 2003, 107-4786. 57 str.

¹⁰ *Ibidem* 9. 55 str.

¹¹ *Ibidem* 9. 56 str. 1 d.

¹² NANDAN, S.N. (n.d.). *The exclusive economic zone: a historical perspective* [interaktyvus]. <https://www.fao.org/4/s5280t/s5280t0p.htm>

¹³ *Ibidem* 9. 56 str.

¹⁴ *Ibidem* 9. 61 ir 62 str.

¹⁵ *Ibidem* 9. 61 str. 2 d.

¹⁶ *Ibidem* 9. 56 str. 3d.

¹⁷ *Ibidem* 9. 77 str. 1d.

¹⁸ *Ibidem* 9. 81 str.

¹⁹ *Ibidem* 9. 85 str.

Pakrantės valstybės kompetencija IEZ apima ir platesnes galias. Konvencija joms suteikia jurisdikciją dirbtinių salų, įrenginių ir statinių statybos, bei naudojimo srityje, mokslinių tyrimų vykdymo klausimais, taip pat, jūrų aplinkos apsaugos ir išsaugojimo srityse²⁰. Ši jurisdikcija apima ne tik teisę vykdyti šias veiklas, bet ir reguliuoti, prižiūrėti ir išduoti leidimus šios veiklos vykdymui kitoms valstybėms²¹. Be to, aplink dirbtinius statinius ir įrenginius, pakrantės valstybės, siekdamos užtikrinti navigacijos ir infrastruktūros saugumą, gali nustatyti ne didesnes nei 500 metrų saugumo zonas²².

Šią kompetenciją papildo ir tai, jog valstybėms suteikiama teisė išskirtinėje ekonominėje zonoje vykdyti kitą ekonominę veiklą, pavyzdžiui, gaminti vandens, srovių, ar vėjo energiją²³. Doktrinoje pažymima, kad tokia nuostata dėl „kitos ekonominės veiklos“ buvo sąmoningai sukurta pakankamai plačiai, siekiant, jog pakrantės valstybės teisės IEZ apimtų visą ekonominę veiklą, įskaitant tą, kurios nebuvo numatyta Konvencijos rengimo metu²⁴. Nors tai atskleidžia Konvencijos rengėjų siekį išlaikyti dokumento aktualumą ir pritaikomumą naujų technologijų bei jūroje atsirandančių veiklų kontekste, vis dėlto, toks perspektyvus elementas būdingas tik ekonominio pobūdžio veiklų atvejais.

IEZ režimą papildomai komplikuoja ir skirtingų jūros erdvių persidengimas. Pavyzdžiui, Konvencijos 56 straipsnyje numatyta, jog pakrantės valstybė išskirtinėje ekonominėje zonoje papildomai turi ir kitas Konvencijoje numatytas teises ir pareigas²⁵. Tai reiškia ir pakrantės valstybės teises gretutinėje zonoje, numatytas Konvencijos 33 straipsnyje, kadangi ši zona persidengia su pirmosiomis 24 išskirtinės ekonominės zonos jūrmilylių²⁶. Gretutinėje zonoje pakrantės valstybės, kaip ir IEZ, neturi suvereniteto, tačiau joms suteikiama ribota kontrolės teisė, leidžianti užkirsti kelią ir bausti už muitų, fiskalinių, imigracijos ar sanitarinių teisės aktų pažeidimus²⁷. Tačiau šių zonų persidengimas nereiškia jog pakrantės valstybės teisės ar jurisdikcija likusioje IEZ dalyje yra išplečiamos gretutinėje zonoje suteikiamų teisių apimtimi.

Pakrantės valstybių pareigos IEZ nėra išsamiai ir galutinai išvardytos vien Konvencijos nuostatose, bet yra papildomos ir detalizuojamos specialiosiomis tarptautinėmis konvencijomis. Pavyzdžiui aplinkos apsaugos srityje, valstybės

²⁰ Jungtinių Tautų Jūrų teisės konvencija (1982). *Valstybės žinios*, 2003, 107-4786. 56 str. 1 d.

²¹ *Ibidem* 20. 60 str.

²² *Ibidem* 20. 60 str. 5d.

²³ *Ibidem* 20. 56 str. 1 d.

²⁴ BECKMAN, Robert ir DAVENPORT, Tara (2012). The EEZ Regime: Reflections after 30 Years, *LOSI Conference Papers, 2012* [interaktyvus]. <https://www.law.berkeley.edu/files/Beckman-Davenport-final.pdf> p. 9.

²⁵ *Ibidem* 20 56 str. 1d.

²⁶ *Ibidem* 24. p. 10.

²⁷ *Ibidem* 20. 33 str.

įpareigojamos sukurti nacionalines sistemas, skirtas greitai ir veiksmingai reaguoti į taršos nafta incidentus²⁸, taip pat drausti ir sankcionuoti pažeidimus taršos prevencijos srityje²⁹. Regioniniu lygiu, pavyzdžiui, Baltijos jūroje, valstybės turi pareigą imtis visų reikiamų teisėkūros, administracinių ar kitų priemonių, siekdamos užkirsti kelią taršai, jos mažinimui, taip pat apsaugoti ir gerinti jūrų aplinką³⁰. Šios specialiosios normos papildoma Konvencijos reguliavimą ir dar labiau konkretizuoja pakrantės valstybių atsakomybės ribas IEZ. Tačiau jos daugiausia apsiriboja tik specifinėmis sritimis, tokiomis kaip aplinkos apsauga ar saugi laivyba, bet nėra pritaikytos reguliuoti, pavyzdžiui, karinio pobūdžio veiklas ar hibridines grėsmes.

Pabrėžtina, jog papildomos pareigos nesuteikia pakrantės valstybėms naujo teritorinio suvereniteto ar didesnės jurisdikcijos, nei numatyta Konvencijoje. Kaip pažymima doktrinoje: kadangi ši zona nepriklauso valstybės suverenitetui, tai ir jos jurisdikcija apsiriboja nustatyta Konvencijos nuostatose³¹.

Nors pakrantės valstybė IEZ ir turi suverenias teises bei ribotą jurisdikciją, ši zona nėra išimtinai skirta jos interesams. Todėl kartu su pakrantės valstybės teisėmis ir pareigomis Konvencija įtvirtina ir kitų valstybių teises IEZ, nustatydamą, jog pastarosios turi pagrindines atvirosios jūros laisves³². Šios laisvės apima navigacijos ir skrydžio laisvę, teisę tiesti povandeninius kabelius ir vamzdynus, bei vykdyti kitas, su šiomis teisėmis susijusias ir tarptautiniu požiūriu teisėtas jūros naudojimo veiklas³³. Tačiau pabrėžiama, jog įgyvendindamos šias teises, valstybės privalo laikytis pakrantės valstybių nustatytų taisyklių ir teisės aktų, bei tarptautinės teisės normų³⁴. Tokia pusiausvyra tarp pakrantės valstybės teisių ir tarptautinės bendruomenės laisvių yra esminė IEZ režimo dalis.

Vis dėlto praktikoje ši pusiausvyra tarp pakrantės valstybių teisių ir tarptautinės bendruomenės laisvių nėra visada išlaikoma ir dažnai tampa ginčų objektu. Doktrinoje IEZ apibūdinama kaip įtampos zona tarp pakrantės valstybės kontrolės ir jūrinės valstybės naudojimosi jūra³⁵, kurioje saugumo interesai nuolat konkuruoja su jūrų

²⁸ Tarptautinė konvencija dėl parengties, veiksmų ir bendradarbiavimo įvykus taršos nafta incidentams (1990). *Valstybės žinios*, 2002, 115-5135. 6str.

²⁹ Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos (1973). *Valstybės žinios*, 2004, 138-5030. 4 str.

³⁰ Helsinkio konvencija dėl Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos apsaugos (1992). *Valstybės žinios*, 1997, 21-499. 3 str.

³¹ BECKMAN, Robert ir DAVENPORT, Tara (2012). The EEZ Regime: Reflections after 30 Years, *LOSI Conference Papers, 2012* [interaktyvus]. <https://www.law.berkeley.edu/files/Beckman-Davenport-final.pdf> p. 9.

³² Jungtinių Tautų Jūrų teisės konvencija (1982). *Valstybės žinios*, 2003, 107-4786. 58 str. 1d.

³³ *Ibidem* 32. 58 str. 1 d.

³⁴ *Ibidem* 32. 58 str. 3 d.

³⁵ George V. Galdorisi and Kevin R. Vienna, Beyond the Law of the Sea – New Directions for U.S. Oceans Policy, Westport, Praeger, 1997, p.257. cituojama pagal: BATEMAN, Sam (2006). UNCLOS and its

laisvėmis. Tai reiškia, kad pakrantės valstybės saugumo kompetencija IEZ yra ribota ir negali būti įgyvendinama taip, kad paneigtų kitų valstybių teises. Be to, pažymima, jog IEZ struktūra yra tokia, kad nesuteikia pakrantės valstybei didesnių saugumo interesų savo IEZ, nei jų turi likusi tarptautinė bendruomenė³⁶. Todėl praktikoje IEZ teisinio reguliavimo neapibrėžtumas apsunkina pakrantės valstybių galimybes veiksmingai ginti savo saugumo interesus.

Nors Konvencija sukuria IEZ teisinį modelį, valstybių praktika ir tarptautinių teismų jurisprudencija rodo, kad tam tikros sritys, ypač susijusios su karinio pobūdžio veikla ir saugumo incidentais, lieka nepakankamai aiškiai reglamentuotos arba skirtingai interpretuojamos. Šie reguliavimo neapibrėžtumai ypač reikšmingi šiuolaikinėje geopolitinėje aplinkoje, kurioje IEZ vis dažniau tampa valstybių galios demonstravimo ir „pilkosios zonos“ veiksmų erdve. Tai sudaro prielaidas manyti, kad esamas IEZ teisinis režimas negali būti laikomas pakankamai efektyviu, siekiant užtikrinti pakrantės valstybių interesus, šiuolaikinių saugumo iššūkių kontekste. Dėl šios priežasties kitame skyriuje analizuojami pagrindiniai jūrų teisės reguliavimo neapibrėžtumai ir jų reikšmė regioniniam saugumui.

Limitations as the Foundation for a Regional Maritime Security Regime, *Institute of Defence and Strategic Studies Singapore* [interaktyvus]. <https://dr.ntu.edu.sg/server/api/core/bitstreams/3c3ffa47-6f48-48a0-9719-3b48fff3fe80/content> p. 20.

³⁶ NYHLÉN, Ludvig (2022). It's a Gas... Pipeline and Submarine Cable, *Lund University, faculty of law* [interaktyvus]. <https://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=9105321&fileId=9108167> p.14.

2. TEISINIS NEAPIBRĖŽTUMAS IŠSKIRTINĖJE EKONOMINĖJE ZONOJE

Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija buvo sukurta siekiant konkrečių prioritetų: užtikrinti laisvą laivybą, palengvinti atsakingą išteklių naudojimą ir sukurti aplinkos apsaugos sistemą³⁷, tačiau reguliuojami buvo tik tuo metu aktualūs geopolitiniai ir ekonominiai aspektai. Kadangi šiuolaikinės veiklos jūroje, ypač IEZ, dažnai pasižymi dviguba paskirtimi, modernių technologijų naudojimu ir sudėtingu santykiu su valstybių saugumo interesais, Konvencija nebegali užtikrinti visapusiško šios zonos teisinio reguliavimo.

Konvencijoje nėra nuostatų, tiesiogiai reguliuojančių hibridines grėsmes ar atsaką į jas, naujausių technologijų, atsiradusių gerokai po Konvencijos priėmimo ir kitų pakrantės valstybėms svarbių aspektų saugumo klausimais. Dėl to valstybėms tenka reikšminga interpretacijos laisvė, kuri gali lemti nevienodą veiklų vertinimą, skirtingą valstybių praktiką ir normų kolizijas. Nors IEZ režimas ir pasižymi bendrosiomis normomis, suteikiančiomis pakrantės valstybėms teises IEZ ir kartu užtikrinančiomis kitų valstybių laisves, šių principų taikymas praktikoje tampa sudėtingas. Tai ypač akivaizdu tais atvejais, kai veikla išoriškai atrodo kaip įprasta laivybos ar mokslinių tyrimų operacija, bet faktiškai gali būti nukreipta į strateginių objektų stebėjimą, infrastruktūros pažeidžiamumo tikrinimą ar kitų valstybės saugumo interesų pažeidimą. Tas pats pasakytina ir apie karinio pobūdžio veiklas, kurių kontekste, Konvencijoje iš esmės apsiribojama karo laivų statuso apibrėžimu³⁸, tačiau kitos veiklos, pavyzdžiui, karinės pratybos ar karo laivų piktnaudžiavimas navigacijos teisėmis, nėra aiškiai reglamentuotas. Netinkamas tokių veiklų teisinis kvalifikavimas gali turėti reikšmingų saugumo ir politinių padarinių, pavyzdžiui, sukelti diplomatinius ginčus ar nepagrįsta eskalaciją, vedančią link atviro konflikto³⁹.

Atsižvelgiant į tai, šiame skyriuje analizuojamos IEZ veiklos sritys, kuriose tarptautinės jūrų teisės neapibrėžtumas pasireiškia ryškiausiai (hibridinėse grėsmėse ir karinio pobūdžio veiklose). Taip pat, analizuojamas šių neapibrėžtumų poveikis valstybių nacionaliniam reguliavimui.

³⁷ JIN, Yongming; FENG, Yuan; LIU, Jin ir LI, Shibo (2025).). Navigating the digital seas: Legal challenges and global governance of maritime cyber operations. *Frontiers in Marine Science* [interaktyvus]. <https://doi.org/10.3389/fmars.2025.1616906>

³⁸ Jungtinių Tautų Jūrų teisės konvencija (1982). *Valstybės žinios*, 2003, 107-4786. 29 str.

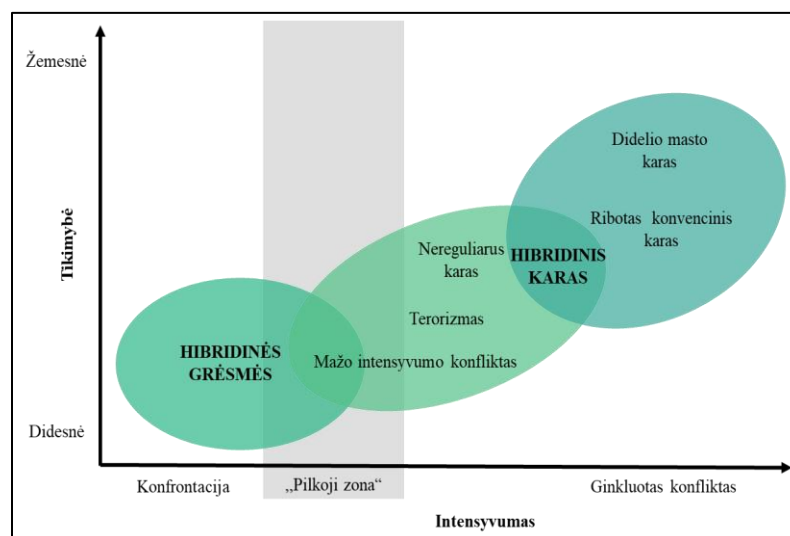
³⁹ MAZARR, Michael J. (2015). *Mastering the Gray Zone: Understanding a Changing Era of Conflict*. US Army War College Press, [interaktyvus]. <https://press.armywarcollege.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1427&context=monographs> p. 70.

2.1. Hibridinės grėsmės išskirtinėje ekonominėje zonoje

Nors nekonvenciniai karybos būdai buvo taikomi ir anksčiau⁴⁰, hibridinių grėsmių ir hibridinio karo tema tapo aktualizuota po Rusijos veiksmų Ukrainoje 2014 metais, kurie pasižymėjo itin plačiu nekarinių priemonių panaudojimu⁴¹, ir hibridinių grėsmių vykdymu dar gerokai prieš Krymo aneksiją 2014 m. ir didelio masto invaziją 2022 m.⁴²

Pabrėžtina, jog jūros erdvėse dažniausiai pasireiškia ne hibridinis karas, o atskiros hibridinės grėsmės. Šių sąvokų atskyrimas yra labai svarbus, kadangi, skirtingai nei hibridinis karas, apimantis visą karo veiksmų spektrą, įskaitant įprastinius pajėgumus, nereguliaras taktikas ir formuotes ar teroristinius aktus⁴³, hibridinės grėsmės yra sinchronizuotos, derinamos⁴⁴, bei selektyvios (skirtumą iliustruoja 1 pav.).

1 paveikslas. Hibridinės grėsmės ir hibridinis karas, pavaizduoti konflikto kontinuumu



Šaltinis: Sudaryta autorės, remiantis: MONAGHAN, Sean (2019-10-04). Countering Hybrid Warfare.

So What for the Future Joint Force? *National Defence University Press*, 8(2), 82-98 [interaktyvus].

https://ndupress.ndu.edu/Portals/68/Documents/prism/prism_8-2/PRISM_8-2_Monaghan.pdf?ver=2019-09-17-231051-890 p. 87.

⁴⁰ MARCUZZI, Stefano (2018-06). Hybrid Warfare in Historical Perspectives. *NATO Foundation Defense College* [interaktyvus]. https://www.natofoundation.org/wp-content/uploads/2018/06/NDCF_StefanoMarcuzzi_Paper.pdf

⁴¹ BAJARŪNAS, Eitvydas ir KERŠANSKAS, Vytautas (2018). Hibridinės grėsmės: turinio, keliamų iššūkių ir priemonių įveikti jas analizė. *Lietuvos metinė strateginė apžvalga 2017-2018*, 16 [interaktyvus]. <https://kam.lt/wp-content/uploads/2023/01/Bajarunas-Kersanskas.-Hibridines-gresmes-turinio-keliamu-issukiu-ir-priemoniu-iveikti-jas-analize.-Metine-strategine-apzvalga-LKA-2017-2018.pdf> p. 128.

⁴² The Folke Bernadotte Academy (2026). *Hybrid threats and free elections* [interaktyvus]. <https://fba.se/en/what-we-do/areas-of-expertise/democratic-resilience/hybrid-threats-and-free-elections>

⁴³ HOFFMAN, Frank G. (2009). Hybrid warfare and challenges. *JFQ*, 52(1) [interaktyvus]. <https://ndupress.ndu.edu/portals/68/documents/jfq/jfq-52.pdf> p. 36.

⁴⁴ BALCAEN, Pieter; DU BOIS, Cind ir BUTS, Caroline (2022). A Game-theoretic Analysis of Hybrid Threats. *Defence and Peace Economics*, 33(1) [interaktyvus]. <https://doi.org/10.1080/10242694.2021.1875289>

Tarptautinėje viešojoje teisėje hibridinės grėsmės neturi vieningo apibrėžimo ir kinta priklausomai nuo konteksto, tarptautinės organizacijos ar valstybių pozicijų, o tai apsunkina hibridinių grėsmių kvalifikavimą. Remiantis įvairių autorių ir institucijų pateikiamų apibrėžimų analize, hibridinės grėsmės gali būti suprantamos kaip žalinga veikla, planuojama su piktavališkais ketinimais⁴⁵ ir vykdoma tikslingai bei slapta, siekiant išvengti atsakomybės⁴⁶. Ši veikla gali apimti manipuliavimą informacija, kibernetines atakas, ekonominę įtaką ar prievartą, slaptus politinius maneversus⁴⁷. Esminis hibridinių grėsmių bruožas yra tai, kad valstybiniai ir nevalstybiniai subjektai koordinuotai taiko įvairias priemones, tačiau neperžengia oficialaus karo ribos⁴⁸. Hibridinių grėsmių tikslas yra pakenkti, destabilizuoti ar diskredituoti valstybės institucijas⁴⁹ arba visos valstybės struktūrą, pakenkti visuomenės pasitikėjimui demokratijos pagrindais, susilpninti priešininką regioniniu ar valstybiniu lygmeniu⁵⁰, bei priversti grėsmės objektą paklusti vykdytojo strateginiams interesams⁵¹, siekiant sukurti pusiau funkcionalias valstybes, pagrįstas priklausomybe ir prievarta⁵².

Išskirtinės ekonominės zonos kontekste hibridinės grėsmės įgyja ypatingą reikšmę dėl šios zonos teisinio režimo. Kaip minėta, IEZ nėra valstybės teritorijos dalis todėl pakrantės valstybės naudojasi tik konkrečiomis suvereniomis teisėmis, o kitos valstybės joms suteiktomis laisvėmis. Ribota jurisdikcija ir platus kitų valstybių laisvių spektras, sukuria palankias sąlygas hibridinėms grėsmėms, kurios gali ištrinti skirtumą tarp karo ir taikos, leidžiant veikėjui nuolat pulti savo priešininką, net ir taikos metu, esant mažam intensyvumui⁵³.

⁴⁵ The European Centre of Excellence for Countering Hybrid Threats (n.d.). *Frequently asked questions on hybrid threats* [interaktyvus]. <https://www.hybridcoe.fi/wp-content/uploads/2024/01/FAQ-on-Hybrid-Threats.pdf>

⁴⁶ BENKLER, Monika ir SCHWEERS, Philipp. (2025-10). Hybrid Threats: A New Dimension For Peace Operations. *Center For International Peace Operations* [interaktyvus]. https://www.zif-berlin.org/sites/zif-berlin.org/files/2025-10/ZIF%20Study%20Hybrid%20Threats_ENG.pdf p. 6.

⁴⁷ *Ibidem* 45.

⁴⁸ Federal Ministry European and International Affairs Republic of Austria (n.d.). *Hybrid Threats*, [interaktyvus] <https://www.bmeia.gv.at/en/european-foreign-policy/global-issues/hybrid-threats>

⁴⁹ *Ibidem* 46. p.6.

⁵⁰ Polish Platform For Homeland Security (2025-04-28). *Hybrid Threats – Contemporary Forms Of Exerting Political Pressure*, [interaktyvus]. <https://ppbw.pl/en/hybrid-threats/>

⁵¹ GRESSEL, Gustav (2019-06-25). *Protecting Europe against hybrid threats*. [interaktyvus]. https://ecfr.eu/publication/protecting_europe_against_hybrid_threats/

⁵² POCIUMBAN, Anastasia (2026-02-03). Combating Hybrid Threats: How Moldova Protected its Democracy. *DGAP* [interaktyvus]. <https://dgap.org/en/research/publications/combating-hybrid-threats-how-moldova-protected-its-democracy>

⁵³ BALCAEN, Pieter; DU BOIS, Cind ir BUTS, Caroline (2022). A Game-theoretic Analysis of Hybrid Threats. *Defence and Peace Economics*, 33(1) [interaktyvus]. <https://doi.org/10.1080/10242694.2021.1875289>

Situaciją dar labiau komplikuoja tai, jog Konvencijoje nėra numatyta hibridinių grėsmių samprata, juo labiau, jų teisinis reguliavimas. Kadangi Konvencija daugiausia reguliuoja tik aiškiai apibrėžtas civilines ar ekonomines veiklas, priešiška valstybė gali išnaudoti šią spragą, veikdama formaliai teisėtais būdais. Pavyzdžiui veiksmai, kurie išoriškai atitinka teisėtos navigacijos, mokslinių tyrimų ar kitų valstybėms numatytų laisvių kriterijus, gali būti naudojami kaip priedanga infrastruktūros stebėjimui ir sabotazo aktams. Dėl šios priežasties IEZ tampa „pilkąją zona“, kurioje teisinio reguliavimo ribotumas ne tik apsunkina pažeidimų kvalifikavimą, taip leidžiant veikėjams išvengti atsakomybės, bet ir apriboja pakrantės valstybės galimybes veiksmingai reaguoti į priešišką veiklą.

Praktikoje hibridinės grėsmės IEZ gali pasireikšti įvairiai, pavyzdžiui, kritinės jūrinės infrastruktūros sabotazu ar kibernetinio pobūdžio veiklomis, kaip navigacijos signalų trikdymais ar klastojimais.

2.1.1. Povandeninių kabelių ir vamzdynų pažeidimai

Povandeniniai kabeliai ir vamzdynai yra gyvybiškai svarbūs energijos tiekimui, pasaulinei komunikacijai, informacijos perdavimui ir ekonominei veiklai⁵⁴. Dėl tokios reikšmės jie tampa vienu iš pagrindinių objektų, į kuriuos nukreipiamos hibridinio pobūdžio veiklos, siekiant daryti poveikį pakrantės valstybės saugumui ar ekonominiam stabilumui. Tokio pobūdžio veiklą hibridinių grėsmių vykdytojai renkasi ne vien dėl objekto reikšmės, bet ir dėl to, kad sunku nustatyti ne tik asmenį ar laivą, padariusį žalą, bet ir jo ketinimus, sunku atskirti ar žala buvo padaryta tyčia, ar dėl netinkamų jūreivystės praktikų⁵⁵.

Konvencija suteikia visoms valstybėms teisę tiesti povandeninius kabelius ir vamzdynus visose jūros zonose, įskaitant IEZ⁵⁶, bei kontinentinį šelfą⁵⁷, taip pat, įpareigoja pakrantės valstybes netrukdyti jų tiesimui ar priežiūrai⁵⁸. Nors pakrantės valstybės ir gali nustatyti tam tikras sąlygas tada, kai kabeliai ir vamzdynai tiesiami jos

⁵⁴ COVENTRY, Thea (2024-12-13). What should states do to combat the sabotage of submarine cables and pipelines beneath the high seas/EEZs? *EJIL: Talk!* [interaktyvus]. <https://www.ejiltalk.org/what-should-states-do-to-combat-the-sabotage-of-submarine-cables-and-pipelines-beneath-the-high-seas-eezs/>

⁵⁵ AGARWAL, Soham ir CHAUHAN, Pradeep (2025). Underwater Infrastructure – Cables and Pipelines, *Maritime Perspectives 2025: Blue Economy and Resilience*, 75-124 [interaktyvus]. <https://maritimeindia.org/wp-content/uploads/2025/11/3-MP2025-Jn-Ver-3.pdf#page=1> p. 79.

⁵⁶ Jungtinių Tautų Jūrų teisės konvencija (1982). *Valstybės žinios*, 2003, 107-4786. 58 str. 1 d.

⁵⁷ *Ibidem* 56. 79 str.

⁵⁸ *Ibidem* 56. 79 str. 2 d.

kontinentiniame šelfe⁵⁹, vis tik, jų kompetencija šioje srityje yra ribota⁶⁰. Konvencija nenurodo priemonių, kurių valstybė gali imtis jų apsaugai, atsižvelgiant į išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo ypatingą pobūdį⁶¹. Tiesa, Konvencijos 59 straipsnyje yra „likusių įgaliojimų“ sąlyga, leidžianti spręsti jurisdikcijos konfliktus išskirtinėje ekonominėje zonoje, atsižvelgiant į atitinkamų interesų svarbą šalims ir visai tarptautinei bendruomenei⁶². Turint omenyje kabelių ir vamzdynų svarbą, doktrinoje tikima, jog jurisdikcijos įgyvendinimas infrastruktūros apsaugos tikslais nebūtų ginčijamas⁶³. Vis dėlto, tokios praktikos, kur valstybės remtųsi Konvencijos 59 str. kol kas nėra, o didžiausia atsakomybė už kritinės povandeninės infrastruktūros⁶⁴ pažeidimus vis dar tenka vėliavos valstybei.

Konvencija, atvirajai jūrai reguliuoti skirtoje dalyje, nustato kiekvienai valstybei pareigą užtikrinti, kad su jos vėliava plaukiojančio laivo ar jos jurisdikcijai priklausančio asmens padarytas povandeninio kabelio ar vamzdyno sugadinimas ar pažeidimas, būtų laikomas baudžiamuoju nusikaltimu⁶⁵. Taip įpareigojant visas Konvencijos dalyves sukurti atitinkamus nacionalinius teisės aktus ir, tuo pačiu, užpildyti Konvencijoje atsiradusią spragą šiuo klausimu⁶⁶. Tačiau kartu čia atsiranda ir problema tais atvejais, kai vėliavos valstybės nėra linkusios bendradarbiauti ir neturi jokio suinteresuotumo, bet priešingai, inicijuoja atakas prieš kitos valstybės kritinę povandeninę infrastruktūrą.

Doktrinoje galima rasti nuomonių, jog pakrantės valstybė, siekdama išplėsti reguliavimo jurisdikciją⁶⁷, galėtų remtis ir Konvencijos 60 straipsniu, numatančiu pakrantės valstybių teisę nustatyti saugumo zonas aplink dirbtines salas, įrenginius ir statinius IEZ⁶⁸. Vis tik, kur kas dažniau sutinkama nuomonė, kad tokia teisė neapima tyčinio povandeninių kabelių ir vamzdynų sugadinimo⁶⁹. Tačiau, net jei tam tikrais

⁵⁹ Jungtinių Tautų Jūrų teisės konvencija (1982). *Valstybės žinios*, 2003, 107-4786 79 str. 3 d.

⁶⁰ HARTMANN, Jacques ir LOTT, Alexander (2025-11-13). The Prosecution “Gap” for Attacks on Subsea Cables and Pipelines. *EJIL: Talk!* [interaktyvus]. <https://www.ejiltalk.org/the-prosecution-gap-for-attacks-on-subsea-cables-and-pipelines/>

⁶¹ AGARWAL, Soham ir CHAUHAN, Pradeep (2025). Underwater Infrastructure – Cables and Pipelines, *Maritime Perspectives 2025: Blue Economy and Resilience*, [interaktyvus]. <https://maritimeindia.org/wp-content/uploads/2025/11/3-MP2025-Jn-Ver-3.pdf#page=1> p. 105.

⁶² *Ibidem* 59. 59 str.

⁶³ *Ibidem* 59. p. 105.

⁶⁴ AITKEN, John (2025-07-07). Undersea Cables Are Vulnerable to Sabotage—but This Takes Skill and Specialist Equipment, *RAND* [interaktyvus]. <https://www.rand.org/pubs/commentary/2025/07/undersea-cables-are-vulnerable-to-sabotage-but.html>

⁶⁵ *Ibidem* 59. 113 str.

⁶⁶ *Ibidem* 61. p. 106.

⁶⁷ LOTT, Alexander (2025). Conventional Jurisdictional Approaches to Protecting Submarine Cables and Pipelines. *International and Comparative Law Quarterly*, 74(S1) [interaktyvus]. <https://doi.org/10.1017/s0020589325101164>

⁶⁸ *Ibidem* 59. 60 str.

⁶⁹ *Submarine Cables And Pipelines Under International Law*. [Third] Interim Report 2024 (2024), International law association [interaktyvus]. <https://www.ila-hq.org/en/documents/ilathi-1> pt. 65.

atvejais, kabelius ar vamzdynus, jungiančius pakrantės valstybę su jos jūrine infrastruktūra, būtų galima laikyti statinių ar įrenginių dalimis⁷⁰. Ši interpretacija nėra taikoma tarpvalstybinių povandeninių kabelių ir vamzdynų atžvilgiu⁷¹. Šiuo atveju susidaro akivaizdus disbalansas: nors Konvencija aiškiai įgalioja pakrantės valstybes vykdyti jurisdikciją dirbtinių salų, statinių, įrenginių ir navigacijos saugos zonų atžvilgiu (60 ir 80 straipsniai), ji palieka tarpvalstybinių povandeninių kabelių ir vamzdynų apsaugą daugiausia laivo, kuris sugadino tokią svarbią infrastruktūrą, vėliavos valstybei⁷².

Povandeninės infrastruktūros pažeidimai praktiškai visada yra maskuojami kaip laivybos klaida ar žvejybos (ypač dugninio tralo) pasekmė⁷³, techninė avarija ir panašiai. Dažna priemonė infrastruktūros pažeidimų maskavimui yra ir mokslinių tyrimų vykdymas. Kadangi Konvencija visoms valstybėms suteikia teisę vykdyti mokslinius tyrimus bet kurios valstybės IEZ⁷⁴, o pakrantės valstybės, net ir turėdamos teisę nustatyti sąlygas ir tvarką⁷⁵, negali be rimto pagrindo uždrausti kitoms valstybėms vykdyti mokslinių tyrimų⁷⁶. Susidaro situacija, kai net ir įtariant, jog laivai nevykdo mokslinių tyrimų ar kitos faktiškai teisėtos veiklos, o gali būti nukreipti į povandeninės infrastruktūros pažeidimą, tampa sudėtinga aiškiai kvalifikuoti tokią veiklą kaip teisėtą ar neteisėtą, o tai lemia teisinį neapibrėžtumą, apsunkinantį vienodą normų taikymą praktikoje.

Naujausi incidentai rodo ne tik povandeninės infrastruktūros pažeidžiamumą ir ją saugančios teisinės tvarkoms trapumą⁷⁷, bet ir tai, kad net ir įtariant sabotazo galimybę tarptautinė teisė ne visada suteikia veiksmingų priemonių nustatyti atsakomybę arba užkirsti kelią pažeidimams. Vienas naujausių pavyzdžių – 2024 m. nutraukti du povandeniniai kabeliai: „BCS East-West Interlink“, jungiantis Lietuvą su Švediją ir „C-

⁷⁰ LOTT, Alexander (2025). Conventional Jurisdictional Approaches to Protecting Submarine Cables and Pipelines. *International and Comparative Law Quarterly*, 74(S1) [interaktyvus]. <https://doi.org/10.1017/s0020589325101164>

⁷¹ *Submarine Cables And Pipelines Under International Law*. [Third] Interim Report 2024 (2024), International law association [interaktyvus]. <https://www.ila-hq.org/en/documents/ilathi-1> pt. 68.

⁷² HARTMANN, Jacques ir LOTT, Alexander (2025-11-13). The Prosecution “Gap” for Attacks on Subsea Cables and Pipelines. *EJIL: Talk!* [interaktyvus]. <https://www.ejiltalk.org/the-prosecution-gap-for-attacks-on-subsea-cables-and-pipelines/>

⁷³ AGARWAL, Soham ir CHAUHAN, Pradeep (2025). Underwater Infrastructure – Cables and Pipelines, *Maritime Perspectives 2025: Blue Economy and Resilience* [interaktyvus]. <https://maritimeindia.org/wp-content/uploads/2025/11/3-MP2025-Jn-Ver-3.pdf#page=1> p. 90.

⁷⁴ Jungtinių Tautų Jūrų teisės konvencija (1982). *Valstybės žinios*, 2003, 107-4786. 56 str. 1d.

⁷⁵ *Ibidem* 74. 246 str.

⁷⁶ Konvencija aiškiai pabrėžia, jog įprastos aplinkybės, suteikiant leidimą moksliniams tyrimams atlikti, gali egzistuoti net ir tada, kai tarp pakrantės valstybės ir tyrimus atliekančios valstybės nėra diplomatinio santykiu. *Ibidem* 74. 246 str. 4d.

⁷⁷ *Ibidem* 72.

Lion 1“, jungiantis Suomiją ir Švediją⁷⁸. Praėjus dviem dienom po laivo išplaukimo iš Rusijos uosto, „Yi Peng 3“ laivas, vilko inkarą jūros dugnu daugiau nei 100 jūrmylių (185 kilometrų) atstumu tose vietose, kur yra nutiesti kabeliai⁷⁹. Tokius įtarimus patvirtina ir ant laivo pastebėti inkaro ir korpuso pažeidimai, kurie leidžia manyti, kad laivas galėjo vilkti inkaro grandinę jūros dugnu⁸⁰. Šio incidento metu net buvo įtariama, kad laivo atsakiklis, transliuojantis identifikavimo ir sekimo duomenis keletą valandų buvo neteisėtai išjungtas⁸¹. Tačiau, nepaisant tvirtų netiesioginių įrodymų ir įtarimų, kad tai galėjo būti tyčinis sabotazo aktas, prie kurio prisidėjo Rusija, ir nepaisant to, kad incidentas įvyko Švedijos išskirtinėje ekonominėje zonoje, nei Švedija, nei kita nukentėjusi šalis neturėjo teisės be Kinijos leidimo įlipti į laivą ir ieškoti įrodymų⁸². Po metų, 2025 m., analogiškas atvejis įvyko ir su iš Rusijos plaukusi laivu „Fitburg“, kuris vilkdamas inkarą pažeidė povandeninį kabelį. Nors, buvo manoma, jog tai Rusijos sabotazo veiksmas, dėl nutraukto elektros kabelių, telekomunikacijos ryšių ir dujotiekių veikimo po Rusijos invazijos į Ukrainą, Suomijos teismai nutraukė baudžiamąją bylą, kadangi nepavyko įrodyti tyčios, ir dėl to, jog bet kokį tariamą aplaidumą turi tirti laivo vėliavos valstybė arba įgulos narių kilmės šalys⁸³. Šie atvejai atskleidė kaip lengvai atitinkamas subjektas gali išvengti atsakomybės, prisidengdamas vėliavos valstybės jurisdikcijos pirmumu ar įprastu laivybos aplaidumu. Panašių incidentų fiksuota ir Azijos regione, pavyzdžiui, 2023 m. buvo pažeisti du kabeliai netoli Taivano krantų, padaryti Kinijoje registruotų laivų, kurie ant popieriaus buvo žvejybos ir krovininis laivas. Tačiau, turint omenyje, kad Kinijos karinis jūrų laivynas dažnai naudoja tariamai civilinius laivus kariniams tikslams, neįmanoma tiksliai nustatyti, ar šių kabelių perpjovimas buvo atsitiktinis, ar ne⁸⁴. Šie atvejai atskleidžia problemą, kad net ir esant įtarimui ar netiesioginiams įrodymams, svarbu įrodyti ir tyčinius subjektų veiksmus, o pirmumas lieka vėliavos valstybės jurisdikcijai, taip apribojant pakrantės valstybėms galimybes tirti

⁷⁸ MAJCIN, Juraj (2025-04-22). Battle of the Baltic: Safeguarding critical undersea infrastructure. *European policy centre* [interaktyvus]. <https://www.epc.eu/publication/Battle-of-the-Baltic-Safeguarding-critical-undersea-infrastructure-645780/>

⁷⁹ THÉVENIN, Pierre (2025-10-23). A legislative route to combat sabotage of undersea cables: A Q&A with Pierre Thévenin. *Stockholm International Peace Research Institute* [interaktyvus]. <https://www.sipri.org/commentary/topical-background/2025/legislative-route-combat-sabotage-undersea-cables>

⁸⁰ HÖLLER, Linus (2024-12-09). The shallow Baltic Sea holds deep secrets about a hybrid war on NATO. *DefenceNews* [interaktyvus]. <https://www.defensenews.com/special-reports/2024/12/09/the-shallow-baltic-sea-holds-deep-secrets-about-a-hybrid-war-on-nato/>

⁸¹ *Ibidem* 79.

⁸² *Ibidem* 79.

⁸³ LEHTO, Essi ir KAURANEN, Anne (2026-01-01). Finland seizes ship sailing from Russia after suspected cable sabotage in Baltic Sea. *Reuters* [interaktyvus]. <https://www.reuters.com/world/finland-suspects-ship-causing-undersea-cable-damage-president-says-2025-12-31/>

⁸⁴ SUBRAMANIAN, Samanth (2025-10-16). *China, Taiwan, and the vulnerable web of undersea cables* [interaktyvus]. <https://restofworld.org/2025/web-beneath-waves-taiwan-underseas-cables/>

incidentus. Tai reiškia, jog infrastruktūros apsauga IEZ priklauso ne nuo pakrantės valstybės gebėjimu, kiek nuo vėliavos valstybės noro bendradarbiauti ir laikytis tarptautinių įsipareigojimų. Hibridinių grėsmių kontekste tai sukuria situaciją, kurioje subjektas gali veikti be rizikos sulaukti atsakomybės, o pakrantės valstybė lieka be realių teisinių priemonių tirti įvykius ar užkirsti jiems kelią.

Apibendrinant, akivaizdu, jog povandeninių kabelių ir vamzdynų apsaugos režimas išskirtinėje ekonominėje zonoje neatitinka šiuolaikinių hibridinių grėsmių keliamų iššūkių. Nors ši infrastruktūra yra kritiškai svarbi ne tik energetiniams ir informaciniais valstybės interesams, bet ir platesniam valstybės saugumui, Konvencijos suteikiamos teisės ir pareigos yra labiau orientuotos į ekonominio pobūdžio veiklą. Ribota pakrantės valstybės ir prioritentinė vėliavos valstybės jurisdikcija bei būtinybė įrodyti tyčinius veiksmus sukuria „pilkąją zoną“, kurią subjektai gali išnaudoti veikimui žemiau karo slenksčio. Incidentai Baltijos jūros ir Azijos regionuose rodo, kad net ir esant rimtiems netiesioginiams įrodymams, pakrantės valstybės neturi realių priemonių tirti ar užkirsti kelią sabotazui. Todėl infrastruktūros apsauga IEZ tampa priklausoma ne vien nuo pakrantės valstybės pajėgumų, bet ir nuo vėliavos valstybės bendradarbiavimo bei platesnių tarptautinių mechanizmų, o praktikoje tai reiškia, kad net ir esant reikšmingiems incidentams atsakomybės nustatymas dažnai išlieka neįgyvendinamas.

2.1.2. Navigacijos signalų trikdymai

Hibridinės grėsmės išskirtinėje ekonominėje zonoje pasireiškia ne tik tiesioginiu fiziniu kritinės infrastruktūros pažeidimu, bet vis dažniau poveikis pakrantės valstybei daromas vykdant kibernetinio pobūdžio veiklas prieš laivus ar uostus, pavyzdžiui, trikdančios ar klastojančios navigacijos signalus. Šios priemonės pasirenkamos pagrinde dėl to, kad jos išnaudoja modernios jūrų veiklos priklausomybę nuo skaitmeninių ir palydovinių sistemų⁸⁵, ir gali be tiesioginio fizinio kontakto, reikšmingai sutrikdyti laivybą ir padaryti žalos svarbiems pakrantės valstybės objektams ar valstybiniais interesams.

Šiuolaikiniai laivai, siekdami užtikrinti saugią navigaciją, yra priklausomi nuo pasaulinės navigacijos palydovų sistemos (angl. Global Navigation Satellite(GNSS)) paslaugų, pavyzdžiui, pasaulinės padėties nustatymo sistemos (angl. Global Positioning

⁸⁵ STEPIEN, Barbara (2025-01). Defending the Fleet: Cybersecurity and Autonomous Ships. *40 Years of the United Nations Convention on the Law of the Sea*, [interaktyvus]. https://www.researchgate.net/publication/387232454_Defending_the_Fleet_Cybersecurity_and_Autonomous_Ships p. 334.

System(GPS))⁸⁶. Technologinė pažanga uostuose, laivuose, jūros platformose ir vandenynų stebėjimo sistemose sukūrė didesnę kibernetinių atakų riziką, įskaitant GPS klastojimą, išpirkos reikalaujančius virusus ir sistemų užgrobimą⁸⁷. Dėl to jūrų ir tiekimo grandinės pramonės yra ypač pažeidžiamos, kadangi tokių signalų trikdymas ir klastojimas didina avarių, vėlavimų ir saugumo grėsmių riziką, ypač esant blogoms oro sąlygoms ar didelio eismo srityse⁸⁸, gali sutrikdyti tarptautinę prekybą bei padaryti didelę ekologinę žalą⁸⁹. Dėl šių priežasčių navigacijos trikdymai ir kibernetinės atakos prieš laivus yra viena iš labiausiai paplitusių hibridinių grėsmių formų jūroje, ypač išskirtinėje ekonominėje zonoje, kadangi hibridinių grėsmių vykdytojams tai suteikia galimybę daryti poveikį pakrantės valstybėms, net nebūnant jos išskirtinėje ekonominėje zonoje.

Šią hibridinių grėsmių formą naudoja paprastai išorės subjektai, siekdami sukelti sumaištį arba apsunkinti laivų, orlaivių ar transporto priemonių navigaciją tam tikrose teritorijose⁹⁰, taip pat, išbandyti valstybių atsparumą ir pakenkti strategiškai svarbiam ryšių sektoriui⁹¹. Šiomis veikomis subjektas gali paslėpti savo judėjimą, apsaugoti slaptas operacijas arba sutrikdyti karines ir civilines navigacijos sistemas⁹².

Navigacijos trikdymas gali pasireikšti įvairiais būdais. Tai gali būti GPS signalų trukdžiai (signalų blokavimas arba trukdymas jiems, užgožiant juos stipresniais, neteisėtais radijo signalais) arba klastojimas (klaidingų signalų perdavimas, siekiant suklaidinti imtuvą, kad jis apskaičiuotų neteisingą padėtį, greitį arba laiką)⁹³. Taip pat, dažna priemonė yra AIS (angl. Automatic Identification System)⁹⁴ išjungimas. Pastaruoju atveju poveikis daromas ne konkrečioms kitų valstybių laivams, bet siekiant nuslėpti savo buvimo vietą. Laivai, kurie nenori būti sekami, imasi apgaulingų veiksmų, kai duomenys perduodami siekiant apgauti AIS sekimo sistemas dėl laivo tapatybės, padėties ar kitos

⁸⁶ BRITANNIA (2024-10-16). *Navigational Risks At Sea: The Growing Threat Of Gnss Jamming And Spoofing* [interaktyvus]. <https://britanniapandi.com/2024/10/navigational-risks-at-sea-the-growing-threat-of-gnss-jamming-and-spoofing/>

⁸⁷ PIPYROS, Kosmas ir SOTIROPOULOS, Leonidas (2025). The law of the sea in the age of cyber threats: Protecting maritime infrastructure and the marine environment, *XXII International Scientific Conference "Legal Days – Prof. Slavko Caric Law and Justice"* [interaktyvus]. <https://scindeks-clanci.ceon.rs/data/pdf/proc-0052/2025/proc-00522501244P.pdf> p. 244.

⁸⁸ WINDWARD (n.d.). *GPS Jamming* [interaktyvus]. <https://windward.ai/glossary/what-is-gps-jamming/>

⁸⁹ *Ibidem* 87. p. 244.

⁹⁰ *Ibidem* 88.

⁹¹ BNS (2025-03-27). *Deputy Minister Glebovas on GPS Interference: A Strong EU Response Is Needed to Counter Hybrid Threats* [interaktyvus]. <https://bns.lt/en/naujiena/deputy-minister-glebovas-on-gps-interference-a-strong-eu-response-is-needed-to-counter-hybrid-threats-znluyjdf>

⁹² *Ibidem* 88.

⁹³ GARD (2025-07-22). *GPS interference in geopolitical conflict zones* [interaktyvus]. <https://gard.no/en/insights/gps-interference-in-geopolitical-conflict-zones/>

⁹⁴ Automatinė identifikavimo sistema (AIS) yra radijo ryšio sistema, kurią jūrų pramonė naudoja laivų judėjimui stebėti ir sekti realiuoju laiku. Laivai transliuoja savo identifikavimo duomenis, padėtį, kursą, greitį ir kitus duomenis, leidžiančius kitiems laivams ir pakrantės stotims juos sekti. *Ibidem* 88.

informacijos⁹⁵, tačiau neišjungiant GPS visiškai⁹⁶. Išjungus AIS pakrantės valstybės galimybės aptikti ar identifikuoti tokį laivą tampa gerokai sudėtingesnėmis, o tai suteikia subjektams galimybę nepastebimai priartėti prie, pavyzdžiui, jau minėtos kritinės povandeninės infrastruktūros, ją tirti ar pažeisti.

Praktikoje navigacijos trikdymų ir signalų klastojimo atvejų užfiksuota įvairiuose pasaulio regionuose. Pavyzdžiui „*Azure Voyager*“ laivas, plaukiojantis su Arubos vėliava, devynių mėnesių laikotarpiu suklastojo AIS duomenis net tris kartus, skirtinguose pasaulio žemynuose, taip rodant sistemingą, tyčinį vengimą, o ne atsitiktinį įvykį⁹⁷. Paminėtini ir nuolat augantys incidentai susiję su GNSS trukdžiais Juodojoje jūroje⁹⁸ bei Baltijos jūros regione, ypač prie Kaliningrado srities, dėl Rusijos pastangų apsaugoti savo Kaliningrado eksklavą⁹⁹. Taip pat, Hormūzo sąsiauryje ir Persijos įlankoje signalai pastaruoju metu buvo trikdomi norint sistemose parodyti laivą esant vienoje jūros zonoje, kai iš tikro jis yra kitoje, taip siekiant sukurti pretekstą prievarta sustabdyti ar konfiskuoti laivą¹⁰⁰. Tokie trikdymai daro reikšmingą poveikį jūrų navigacijai ir uostų veiklai, ne tik žymiai didindami avarijų riziką, bet ir sudarydami prielaidas konfliktams bei papildomoms saugumo grėsmėms. Šie incidentai ir visa kibernetinio pobūdžio veiklų esmė rodo, jog navigacijos sistemomis gali būti manipuluojama ir poveikis laivams bei uostams daromas be tiesioginio fizinio kontakto, o nuotoliniu būdu, kas apsunkina tokių veiksmų aptikimą ir šaltinio nustatymą.

Kadangi Konvencija daugiausia reguliuoja fizinio pobūdžio pavojus¹⁰¹, tokios veiklos, kurios vykdomos iš tolimų vietų, keliauja per kelias jurisdikcijas ir daro poveikį peržengdamos įvairias jūrų sienas fiziškai nebūdamos paveiktose teritorijose¹⁰², nepatenka į tradicinės Konvencijos reguliuojamas veiklos kategorijas. Konvencija nereglamentuoja navigacijos signalų trikdymo ar jų klastojimo, todėl nėra aišku ar tokie

⁹⁵ BRITANNIA (2024-10-16). *Navigational Risks At Sea: The Growing Threat Of Gnss Jamming And Spoofing* [interaktyvus]. <https://britanniapandi.com/2024/10/navigational-risks-at-sea-the-growing-threat-of-gnss-jamming-and-spoofing/>

⁹⁶ *Ibidem* 88.

⁹⁷ AMPATZIDIS, Dimitris (2025-11-10). *AIS spoofing: The fast track to sanctions* [interaktyvus]. <https://www.kpler.com/blog/ais-spoofing-fast-track-to-sanctions>

⁹⁸ GPSPATRON (2025-10-24). *Maritime GNSS Interference Worldwide: A Cumulative Analysis 2025* [interaktyvus]. https://gpspatron.com/maritime-gnss-interference-worldwide-a-cumulative-analysis-2025/#Data_Overview_and_Interpretation

⁹⁹ LRT (2025-06-11). *GPS jamming will persist as long as Russia's war continues, says Lithuanian official* [interaktyvus]. <https://www.lrt.lt/en/news-in-english/19/2587090/gps-jamming-will-persist-as-long-as-russia-s-war-continues-says-lithuanian-official>

¹⁰⁰ SAFETY4SEA (2026-02-24). *Maritime cyber incidents jumped 103% in 2025* [interaktyvus]. <https://safety4sea.com/maritime-cyber-incidents-jumped-103-in-2025/>

¹⁰¹ JIN, Yongming; FENG, Yuan; LIU, Jin ir LI, Shibo (2025). Navigating the digital seas: Legal challenges and global governance of maritime cyber operations. *Frontiers in Marine Science*, 12 [interaktyvus]. <https://doi.org/10.3389/fmars.2025.1616906>

¹⁰² *Ibidem* 101.

veiksmai gali būti laikomi Konvencijos pažeidimu, neteisėtu kišimusi į navigacijos laisvę ar pakrantės valstybės teisių pažeidimu. Dėl to susidaro teisinio neapibrėžtumo situacija, kurioje tokios veiklos kvalifikavimas ir atsakomybės nustatymas priklauso nuo valstybių interpretacijos, o ne nuo aiškių Konvencijos normų.

Reikia priminti, jog Konvencija visoms valstybėms IEZ suteikia atvirosios jūros laisvės, numatytas 87 straipsnyje, tarp kurių yra ir navigacijos laisvė¹⁰³. Tai reiškia, jog pakrantės valstybės negali riboti užsienio laivų plaukimo vien dėl turimų įtarimų, jog laivas vykdo kibernetinio pobūdžio veiklas, trikdydamas navigaciją, GPS signalus ar išjungdamas AIS. Tokio laivo buvimas IEZ vis tiek gali būti laikomas teisėtu naudojimu navigacijos laisve ir pakrantės valstybės negali sustabdyti laivo ar į jį įlipti, kadangi pagrindinė atsakomybė už laivo veiklos kontrolę, minėta, tenka vėliavos valstybei, kuri privalo užtikrinti, kad su jos vėliava plaukiojantys laivai laikytųsi tarptautinių taisyklių¹⁰⁴. Tai buvo pabrėžta ir *M/V „Norstar“* byloje, kurioje tribunolas nurodė, jog neatskiriama navigacijos laisvės dalis yra išimtinės vėliavos valstybės jurisdikcijos principas¹⁰⁵. Tačiau hibridinių grėsmių atveju ši sistema yra riboto efektyvumo, nes vėliavos valstybė gali neturėti suinteresuotumo tirti incidentų, užtikrinti saugumą ir teisės laikymąsi ar užkirsti kelią pavojingoms veikloms. Dėl šios priežasties navigacijos laisvė, nors ir esminė tarptautinėje jūrų teisėje, praktikoje sukuria situaciją, kai užsienio valstybių laivai, kurie įtariama, daro neigiamą poveikį pakrantės valstybės saugumui ir interesams, yra saugomi, dėl to, nes nepatenka į aiškiai apibrėžtų draudžiamų veiksmų kategoriją pagal Konvenciją, taip ribojant pakrantės valstybės galimybes reaguoti į šiuos veiksmus.

Navigacijos priemonių svarbą jūroje pabrėžia ir 1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS) taisyklės, reikalaujančios, kad „visi laivai, nepriklausomai nuo jų dydžio, turėtų pasaulinės navigacijos palydovinės sistemos arba antžeminės radionavigacijos sistemos imtuvą arba kitas priemones, tinkamas naudoti visą numatytą kelionę, kad automatinėmis priemonėmis būtų galima nustatyti ir atnaujinti laivo padėtį“¹⁰⁶. Tačiau šis dokumentas yra skirtas žmonių gyvybės apsaugai užtikrinti, todėl, pirmiausia, nustato techninius ir saugumo reikalavimus laivams ir nesuteikia jurisdikcinių teisių pakrantės valstybei imtis vykdymo užtikrinimo priemonių išskirtinėje ekonominėje zonoje prieš užsienio laivus. Todėl, net ir esant aiškiai nurodytiems techniniams standartams, kurie turėtų užtikrinti saugią navigaciją, pakrantės valstybės

¹⁰³ Jungtinių Tautų Jūrų teisės konvencija (1982). *Valstybės žinios*, 2003, 107-4786. 58 str. 1 d.

¹⁰⁴ *Ibidem* 103. 94 str.

¹⁰⁵ THE M/V “NORSTAR” CASE (PANAMA v. ITALY) [ITLOS], No. 25., [2019-04-10]. p. 224.

¹⁰⁶ Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS 74) tęsinys (1974). *Valstybės žinios*, 2006, 129-0. V skyrius, 19 taisyklė 2.1.6. punktas

neturi teisinio pagrindo reaguoti į laivą, kuris, kaip įtariama, tyčia manipuliuoja navigacijos sistemomis, pažeisdamas saugios laivybos užtikrinimo funkcijas.

Nors navigacijos signalų trikdymas ir su tuo susijusios kibernetinio pobūdžio veiklos iš esmės trukdo teisėtai jūrų veiklai, keldamos tiesioginį pavojų nusistovėjusiai jūrų tvarkai, kurią Konvencija buvo sukurta apsaugoti ir išlaikyti¹⁰⁷. Konvencija nesuteikia aiškaus teisinio pagrindo tokią veiklą kvalifikuoti kaip pažeidimą ar atitinkamai imtis vykdymo užtikrinimo priemonių prieš ją vykdančius subjektus. Kadangi tokie veiksmai dažnai vykdomi nuotoliniu būdu, yra sunkiai susekami ir gali būti maskuojami kaip techniniai trikdžiai ar teisėta navigacija, jų teisinis vertinimas išlieka neapibrėžtas. Tai leidžia subjektams veikti tarp teisėtos ir neteisėtos veiklos ribos, išvengiant aiškaus teisinio įvertinimo, ir riboja pakrantės valstybės galimybes veiksmingai apsaugoti savo saugumo interesus išskirtinėje ekonominėje zonoje.

2.2. Karinio pobūdžio veikla išskirtinėje ekonominėje zonoje

Prieš tai aptartos hibridinio pobūdžio veiklos rodo, kaip užsienio valstybės gali vykdyti strategiškai reikšmingą veiklą prieš pakrantės valstybę, pasinaudodamos aiškaus teisinio reguliavimo trūkumu. Šis trūkumas tampa dar sudėtingesnis ir reikšmingesnis karinio pobūdžio veiklos kontekste, pavyzdžiui, vykdančios karines pratybas, dislokuojant karo laivus ar atliekant kitus karinius manevrus išskirtinėje ekonominėje zonoje.

Konvencija įtvirtina, kad valstybės įgyvendindamos savo teises ir vykdydamos pareigas turi susilaikyti nuo bet kokio grasinimo ar jėgos panaudojimo prieš bet kurios valstybės teritorinį vientisumą ar politinę nepriklausomybę arba bet kokių kitų veiksmų, nesuderinamų su Jungtinių Tautų Chartija¹⁰⁸. Todėl kyla klausimas, kaip Konvencija vertina karinio pobūdžio veiklą IEZ, ypač, turint omenyje, jog jautriausi ir daugiausia ginčų sukelianys klausimai ir kyla būtent dėl karinių pratybų vykdymo ir karo laivo buvimo IEZ, kur jis naudojasi turimu imunitetu nuo kitos valstybės jurisdikcijos¹⁰⁹, taip automatiškai ribojant pakrantės valstybės kontrolės galimybes prieš tokius laivus.

¹⁰⁷ JIN, Yongming; FENG, Yuan; LIU, Jin ir LI, Shibo (2025). Navigating the digital seas: Legal challenges and global governance of maritime cyber operations. *Frontiers in Marine Science*, 12 [interaktyvus]. <https://doi.org/10.3389/fmars.2025.1616906> p. 9.

¹⁰⁸ Jungtinių Tautų Jūrų teisės konvencija (1982). *Valstybės žinios*, 2003, 107-4786. 301 str.

¹⁰⁹ *Ibidem* 108. 95 str.

2.2.1. Karo laivų statusas ir navigacijos laisvė

Vienas esminių Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijoje įtvirtintų principų yra jūrų atvirumas visoms valstybėms. IEZ šis principas pasireiškia, per tai, jog viena iš teisių, kurios išsaugomos, kitoms valstybėms IEZ yra navigacijos ir skrydžio laisvė¹¹⁰. Net teritorinėje jūroje, kurioje galioja visiškai valstybių suverenitetas, Konvencija visiems laivams įtvirtina taikaus plaukimo teisę¹¹¹, įskaitant ir karo laivus¹¹². Ne išimtis ir išskirtinė ekonominė zona, kurioje laivų ir orlaivių navigacijos režimas yra analogiškas taikomam atvirojoje jūroje¹¹³.

Pagal Konvenciją karo laivas apibrėžiamas kaip valstybės karinėms pajėgoms priklausantis ir tai patvirtinančiais tos valstybės išoriniais ženklais pažymėtas laivas, kuriam vadovauja karininkas, ir kurį aptarnauja įgula, paklūstanti reguliariųjų karinių pajėgų drausmei¹¹⁴. Šiuos požymius atitinkantiems laivams Konvencija suteikia visišką imunitetą nuo bet kurios valstybės jurisdikcijos, išskyrus vėliavos valstybę¹¹⁵. Tai reiškia, jog pakrantės valstybės savo IEZ negali tokio laivo stabdyti, tikrinti ar vykdyti kitų veiksmų šio laivo atžvilgiu, nei jei šio laivo buvimas ir keltų įtarimų.

Doktrinoje sutariama, jog vieninteliai aiškūs Konvencijoje numatyti įpareigojimai karo laivams kitos valstybės IEZ yra¹¹⁶: pareiga susilaikyti nuo jėgos panaudojimo ar grasinimo ja¹¹⁷ bei pareiga skirti derama dėmesį kitų valstybių interesams¹¹⁸. Nors manoma, jog karinio laivo navigacija savaime negali būti laikoma grėsme ar jėgos panaudojimu¹¹⁹, vis tik, Konvencija tiksliau nedetalizuoja nei kokie kiti karo laivų veiksmai (tokie kaip dalyvavimas manevruose ar lėktuvų pakrovimas/iškrovimas) sudaro jėgos panaudojimą ar grasinimą jėga, nei kas laikoma deramo dėmesio neskyrimu¹²⁰.

Esant tokiam neapibrėžtumui pakrantės valstybė gali suvokti bet kokį karo laivo buvimą jos IEZ kaip provokuojantį ar keliantį įtampą, ypač jei neaišku, kokie yra laivo

¹¹⁰ Jungtinių Tautų Jūrų teisės konvencija (1982). *Valstybės žinios*, 2003, 107-4786. 87 str. 1d.

¹¹¹ *Ibidem* 110. 17 str.

¹¹² *Ibidem* 11. 30 str.

¹¹³ KRASKA, James (2022). Intelligence Collection and the International Law of the Sea. *International Law Studies*, 99 [interaktyvus]. <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=3023&context=ils> p. 611

¹¹⁴ *Ibidem* 110. 29 str.

¹¹⁵ *Ibidem* 110. 32 str. ir 95 str.

¹¹⁶ BUDD, Christopher R. (2015). Warship navigation in foreign exclusive economic zones: how to determine what is permissible. *Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs*, 7(4) [interaktyvus]. <https://doi.org/10.1080/18366503.2015.1120013> p. 244

¹¹⁷ *Ibidem* 110. 301 str.

¹¹⁸ *Ibidem* 110. 87 str. 2d.

¹¹⁹ VAN DYKE, Jon M., (2004). Military Ships and Planes Operating in the Exclusive Economic Zone of Another Country. *Marine Policy*, 28(1) [interaktyvus]. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0308597X03001258?via%3Dihub>

¹²⁰ *Ibidem* 116. p. 244.

tikslai ar veiklos pobūdį. Dėl to vertinimas dažnai priklauso nuo valstybių interpretacijos ir diplomatinių santykių, o aiškių kriterijų nebuvimas lemia, jog pakrantės valstybės praktikoje neturi realių galimybių reaguoti į tokio laivo buvimą net ir tais atvejais, kai jis gali būti suvokiamas kaip keliantis grėsmę jos saugumo interesams.

2.2.2. Karinės pratybos išskirtinėje ekonominėje zonoje

Konvencijos straipsnyje, taikomame karo laivams ir numatančiame navigacijos laisvę, taip pat numatyta papildoma sąlyga, reikalaujanti laikytis atitinkamų šios Konvencijos nuostatų¹²¹. Viena tokių nuostatų yra jūrų naudojimas taikiais tikslais¹²². Nors, minėta, kad doktrinoje laikoma, jog vien faktas, kad Konvencijos tekste yra įtvirtintas karo laivų imunitetas, savaime gali reikšti, jog karo laivo naudojimas nebūtinai yra skirtas netaikiems tikslams¹²³, karinių pratybų teisėtumo klausimas IEZ yra praktiškai visiškai neaiškus. Tai leidžia valstybėms remtis savitomis interpretacijomis, paverčiant karines pratybas politinio spaudimo ir karinio pasirengimo demonstravimo priemone.

Skirtingai nei karo laivo plaukimas ar buvimas IEZ, karinės pratybos apima aktyvią karinio pobūdžio veiklą, kurioje naudojami sonarai, povandeniniai sprogmenys ar kiti povandeninio garso šaltiniai, darantys žalingą poveikį jūrų aplinkai¹²⁴, infrastruktūrai ar valstybės saugumui. Dėl šios priežasties kyla klausimas, ar tokia veikla gali būti laikoma navigacijos laisvės dalimi ir ar ji atitinka jūrų naudojimo taikiais tikslais principą.

Istoriškai laisvė rengti karines pratybas, kaip seniai egzistuojanti tarptautinė tradicija visada buvo susijusi su atvirosios jūros režimu, nes iki Konvencijos įsigaliojimo viskas už teritorinių vandenų ribų buvo atvirosios jūros teritorija¹²⁵. Įtvirtinus išskirtinę ekonominę zoną, tapo neaišku, kaip karinių pratybų teisėtumas turėtų būti suprantamas šioje naujojoje jūrų erdvėje¹²⁶ ir kaip tokie karinio pobūdžio veiksmai koreliuoja su minėtąją taikių tikslų sąlyga. Dėl šios nuostatos reikšmės jau Konvencijos priėmimo metu

¹²¹ Jungtinių Tautų Jūrų teisės konvencija (1982). *Valstybės žinios*, 2003, 107-4786. 58 str. 1d.

¹²² *Ibidem* 121. 301 str.

¹²³ KWIATKOWSKA, Barbara (1989). *The 200 Mile Exclusive Economic Zone In The New Law Of The Sea* [interaktyvus]. Dordrecht, Boston, London: Martinus Nijhoff Publishers. Books.google [interaktyvus]. https://books.google.lt/books?id=fQYuGOjyx54C&printsec=frontcover&hl=lt&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false p. 204.

¹²⁴ RICARD, Pascale (2020). The Limitations on Military Activities by Third States in the EEZ Resulting from Environmental Law. *International Journal of Marine and Coastal Law*, 34(1) [interaktyvus]. <https://hal.science/hal-02514646/document> p. 2.

¹²⁵ CAVALCANTI DE MELLO FILHO, Eduardo (2021). The legal regime of the exclusive economic zone and foreign military exercises or maneuvers. *Nuova Antologia Militare*, 2 [interaktyvus]. <https://doi.org/10.36158/978889295289812> p. 368.

¹²⁶ *Ibidem* 125. p. 369.

valstybių nuomonės skyrėsi¹²⁷. Daugelis valstybių laikėsi nuomonės, kad „taikūs tikslai“ reiškia visų karinių veiksmų, įskaitant karinio personalo veiksmus, draudimą. Kitos valstybės šį principą aiškino kaip draudimą vykdyti bet kokią karinę veiklą puolamaisiais tikslais, bet ne naudoti karines ryšių priemones ar karinį personalą mokslo tikslais. Trečioji valstybių grupė laikėsi nuomonės, kad veiklos taikumas turi būti vertinamas pagal tai, ar ji atitinka Jungtinių Tautų Chartiją ir kitas tarptautinės teisės prievoles. Tokie nuomonių skirtumai lemia, jog praktikoje atsiranda erdvės skirtingam karinių veiksmų vertinimui IEZ, o tai leidžia valstybėms interpretuoti Konvencijos nuostatas taip, kaip joms naudingiausia.

Šiai dienai valstybių praktikoje vieningos nuomonės šiuo klausimu vis dar nėra. Kai kurios valstybės, pavyzdžiui Jungtinės Amerikos Valstijos (JAV), laikosi nuomonės, kad IEZ yra griežtai išteklių ir aplinkos valdymo jurisdikcija, o kitos veiklos, įskaitant karines, reglamentuojamos atvirosios jūros režimu¹²⁸. Šiai pozicijai pritaria ir Italija, Vokietija bei Jungtinė Karalystė¹²⁹. Kita vertus, kai kurios valstybės, pavyzdžiui, Kinija, Indija¹³⁰, Malaizija, Brazilija, Iranas vis labiau pabrėžia, kad karinio pobūdžio veikla kitos valstybės IEZ gali būti vykdoma tik gavus pakrantės valstybės sutikimą¹³¹. Šį praktikų skirtumą puikiai iliustruoja 2009 m. nutikęs *USNS „Impeccable“* atvejis¹³², vykęs Kinijos išskirtinėje ekonominėje zonoje, kai Kinijos laivai bandė trukdyti JAV laivo vykdomai veiklai, susijusiai su povandeninės aplinkos stebėjimu. Jungtinės Amerikos Valstijos laikė šią veiklą teisėtu naudojimosi jūros laisvėmis, tuo tarpu Kinija teigė, kad tokia veikla pažeidė jos teises IEZ. Paminėtinas ir 2021 m. kilęs nesutarimas, kurio metu Indija neleido JAV kariniams laivams plaukti jos IEZ, ką JAV laikė nesuderinamumu su tarptautine teise, skelbdama, jog ji ir toliau „skris, plauks ir vykdys operacijas visur, kur tai leidžia tarptautinė teisė“¹³³. Šie incidentai, kilę dėl skirtingo

¹²⁷ *Third United Nations Conference on the Law of the Sea* (1976), official records of meeting, United Nations [interaktyvus]. <https://digitallibrary.un.org/record/858060?v=pdf> p.65-66.

¹²⁸ WILLIAMSON, Hugh (2018). Intelligence Gathering and Espionage in the Exclusive Economic Zone: Peaceful or Not? *The Future of Ocean Governance and Capacity Development* [interaktyvus]. https://doi.org/10.1163/9789004380271_071.

¹²⁹ GALDORISI, George V. ir KAUFMAN, Alan G. (2002). Military Activities In The Exclusive Economic Zone: Preventing Uncertainty And Defusing Conflict. *California Western International Law Journal*, 32(2) [interaktyvus]. <https://scholarlycommons.law.cwsl.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1199&context=cwilj> p.255.

¹³⁰ *Ibidem* 128.

¹³¹ *Ibidem* 129. p. 255.

¹³² GREEN, Michael; HICKS, Kathleen, COOPER, Zack ir..(2017-05-09). Counter-Coercion Series: Harassment of the USNS Impeccable. *Asia Maritime Transparency Initiative* [interaktyvus]. <https://amti.csis.org/counter-co-harassment-usns-impeccable/>

¹³³ NavyTimes (2021-04-11). *India objects to US Navy ship's transit without consent* [interaktyvus]. <https://www.navytimes.com/news/your-navy/2021/04/11/india-objects-to-us-navy-ships-transit-without-consent/>

Konvencijos nuostatų aiškinimo, rodo, kaip karinio pobūdžio veiklos teisinio režimo neapibrėžtumas IEZ gali sukelti realius praktinius iššūkius.

Nesant Konvencijoje tiesioginio įtvirtinimo dėl karinių pratybų teisėtumo IEZ, doktrinoje nuomonių šiuo klausimų, vėl gi, yra įvairių. Vieni autoriai abejoja ar karinio pobūdžio veiklos, apimančios aktyvų ginklų bandymą, turėtų būti laikomos navigacijos ir skrydžio laisvės dalimi¹³⁴. Kiti teigia, jog tiesiogiai įtvirtintas draudimas vykdyti tam tikrą karinę veiklą, kuri yra nesuderinama su nekaltu praplaukimu per teritorinius vandenius, reiškia, kad ši veikla gali būti leidžiama ir kitose jūros dalyse, pavyzdžiui, IEZ, jei ji nėra aiškiai draudžiama¹³⁵. Vyrauja ir nuomonių, jog karinio pobūdžio veiklos, susijusios su laisvos laivybos teise, turėtų būti vertinamos ne per pačią judėjimo veiklą, o atsižvelgiant į jos faktinius rezultatus ar tikslus¹³⁶. Tačiau pastaroji nuomonė yra pavojinga ta prasme, kad rezultatų vertinimas vyksta jau po veiklos įvykdymo kai žala, kuri gali būti milžiniška ir neatitaisoma ne tik pakrantės valstybėms, bet ir visai tarptautinei bendruomenei, yra padaryta. Tokie doktrinos ir valstybių praktikos skirtumai rodo, kad karinių pratybų teisinio režimo neapibrėžtumas IEZ nėra vien teorinė problema. Praktikoje ji ženkliai mažina pakrantės valstybių galimybes pastebėti ir kontroliuoti jų saugumui reikšmingą veiklą.

Apibendrinant, galima teigti, kad išskirtinėje ekonominėje zonoje vykdomų karinio pobūdžio veiklų teisinis režimas išlieka neaiškus. Nors Konvencija įtvirtina navigacijos laisvę ir karo laivų imunitetą, ji tiesiogiai nereglementuoja daugelio konkrečių karinio pobūdžio veiklų, ypač karinių pratybų ar nuolatinio karo laivų buvimo IEZ teisėtumo. O aiškių nuostatų nebuvimas lemia kad šių veiklų vertinimas IEZ priklauso nuo valstybių interpretacijos, o tai apsunkina jų teisėtumo nustatymą ir sudaro prielaidas praktiniams nesutarimams bei įtampai tarp valstybių.

2.3. Tarptautinio teisinio neapibrėžtumo poveikis nacionaliniam reguliavimui

Tarptautinio teisinio reguliavimo neapibrėžtumas išskirtinėje ekonominėje zonoje turi tiesioginį poveikį valstybių nacionalinių teisės normų formavimuisi ir jų praktiniam

¹³⁴ CHURCHILL, Robin ir LOWE, Vaughan (n.d.). Military uses of the sea [interaktyvus]. <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2017/11/Churchill-LoweChpt.17-Military-uses-of-the-sea.pdf> p. 427.

¹³⁵ SUN, Zhen (2025). Resolving Conflicts Regarding Unattributed Rights and Jurisdiction in the Exclusive Economic Zone. *Finding a Balance in the Exclusive Economic Zone Conflict and Stability in the Law of the Sea* [interaktyvus]. <https://doi.org/10.1017/9781009471329.012>

¹³⁶ ARÉVALO-RAMÍREZ, Walter ir GODIO Leopoldo M.A.(2026). Coastal State jurisdiction over the EEZ and foreign military activities. *Marine Policy*, 184 [interaktyvus]. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2025.106930>

taikymui. Nesant aiškių ir išsamių Konvencijos nuostatų, ypač susijusių su hibridinėmis grėsmėmis ir karinio pobūdžio veikla, valstybėms tenka savarankiškai interpretuoti Konvencijos nuostatas.

Pirmiausia, neapibrėžtumas lemia skirtingą valstybių požiūrį į leistinas veiklas IEZ. minėta, vienos valstybės yra linkusios laikyti karinio pobūdžio veiklas leistinomis užsienio valstybės IEZ, kai tuo tarpu kitos valstybės siekia sustiprinti savo jurisdikcijos apimtį, teigdamos, kad kitos valstybės turėtų vykdyti karines veiklas ir hidrografinius tyrimus IEZ tik gavus jų sutikimą¹³⁷. Nors valstybės teigia, kad jų pozicija atitinka Konvenciją, akivaizdu, kad pozicijos skiriasi, o tai sukelia įtampą¹³⁸. Kai valstybės nevienodai vertina tam tikrų veiklų teisėtumą, net ir teisėtai laikoma veikla vienos valstybės požiūriu gali būti suvokiama kaip grėsmė kitos valstybės saugumui, o tai sukuria situacijas, kuriose teisiniai nesutarimai gali peraugti į politinius ginčus ar net karinius konfliktus.

Šiuolaikinių technologijų pobūdis dar labiau didina IEZ neapibrėžtumo problemą. Naujos technologijos, kurios neegzistavo Konvencijos rengimo metu, sudaro sąlygas hibridinio pobūdžio veikloms, vykdomoms žemiau konflikto slenksčio ir nepatenkančioms į tradicines Konvencijos reguliuojamas kategorijas. Tokios veiklos leidžia veikėjams išnaudoti IEZ neapibrėžtumą savo naudai ir veikti formaliai teisėtai jūros naudojimo būdais. Kibernetinio pobūdžio veiklos, kaip pavyzdžiui, navigacijos signalų trikdymas, AIS klatojimas, formaliai gali būti interpretuojami kaip teisėtas jūros naudojimas, nes Konvencija nenumato aiškių draudimų tokioms veikloms. Vis dažniau IEZ tampa strategiškai svarbia saugumo erdve, o siauras reguliavimas leidžia veikėjams išnaudoti šią zoną kaip pakrantės valstybės gąsdinimo ir provokacijos priemone. Tai didina valstybių siekį dar aktyviau ir tiksliau reguliuoti svarbius klausimus IEZ.

Apibendrinant, galima teigti, jog Konvencija nepakankamai reglamentuoja šiuolaikines veiklas jūros erdvėse, nors manoma, jog niekada ir nebuvo sukurta siekiant išsamiai spręsti saugumo problemas¹³⁹. Tokiomis sąlygomis tarptautinio reguliavimo spragos tiesiogiai veikia nacionalinį reguliavimą: valstybės, siekdamos apsaugoti savo interesus, kuria atitinkamus nacionalinius teisės aktus, tačiau dėl aiškių normų trūkumo jie išlieka fragmentiški ir nevienodi.

¹³⁷ BATEMAN, Sam (2006). UNCLOS and its Limitations as the Foundation for a Regional Maritime Security Regime, *Institute of Defence and Strategic Studies Singapore* [interaktyvus]. <https://dr.ntu.edu.sg/server/api/core/bitstreams/3c3ffa47-6f48-48a0-9719-3b48fff3fe80/content> p. 21.

¹³⁸ *Ibidem* 137. p. 26.

¹³⁹ BUEGER, Christian; EDMUNDS, Timothy ir STOCKBRUEGGER, Jan (2025). UNCLOS under Fire: Recalibrating Maritime Security Governance, *International and Comparative Law Quarterly*, 74 (1) [interaktyvus]. doi:10.1017/s0020589325101218 p. 88.

3. PAKRANTĖS VALSTYBIŲ JURISDIKCIJOS POBŪDIS IR VYKDYMO PROBLEMATIKA IŠSKIRTINĖJE EKONOMINĖJE ZONOJE

Ankstesniame skyriuje aptarti povandeninės infrastruktūros pažeidimai, navigacijos signalų trikdymas, bei karinio pobūdžio veiklos atskleidė, jog išskirtinėje ekonominėje zonoje egzistuoja reikšmingas teisinio reguliavimo neapibrėžtumas. Tačiau net ir tais atvejais, kai veikla gali būti vertinama kaip galimai neteisėta ar kelianti grėsmę pakrantės valstybės interesams, kyla klausimas dėl realių pakrantės valstybės galimybių imtis veiksmingų vykdymo priemonių.

3.1. Jurisdikcijos pobūdis ir vykdymo priemonių ribotumas

Jurisdikcijos įgyvendinimo problematika IEZ kyla ne tik dėl Konvencijos nuostatų neapibrėžtumo, bet ir dėl pačios jurisdikcijos pobūdžio. Doktrinoje pripažįstama, jog pakrantės valstybės jurisdikcija jūroje yra glaudžiai susijusi su suverenitetu¹⁴⁰, tačiau jos apimtis skiriasi priklausomai nuo konkrečios jūros zonos. Šią poziciją pabrėžė ir Nuolatinis Tarptautinis Teisingumo Teismas *S.S. „Lotus“* byloje, pažymėdamas, kad valstybės teisė vykdyti jurisdikciją priklauso nuo jos suvereniteto¹⁴¹. Vis dėlto, būtų neteisinga manyti, kad jurisdikcija, kurią pakrantės valstybės vykdo jūrose, yra identiška jurisdikcijai, vykdomai sausumoje¹⁴². Kadangi jūroje valstybės suverenitetas yra ribotas, jis gali būti įgyvendinamas tik tiek, kiek tai aiškiai leidžia tarptautinė teisė¹⁴³. Tai ypač akivaizdu IEZ, kur pakrantės valstybės net neturi suvereniteto¹⁴⁴, o tik konkrečias suverenias teises ir tam tikrą Konvencijoje aiškiai apibrėžtą, funkcinio pobūdžio jurisdikciją¹⁴⁵. Dėl šios priežasties pakrantės valstybės galimybės veiksmingai įgyvendinti savo jurisdikciją IEZ yra iš esmės ribotos.

¹⁴⁰ GAVOUNELI, Maria (2007). *Functional Jurisdiction in the Law of the Sea*. Leiden, Boston: Martinus Nijhoff Publishers. [interaktyvus] https://www.academia.edu/767454/Functional_Jurisdiction_in_the_Law_of_the_Sea?email_work_card=thumbnail p. 39.

¹⁴¹ *S.S. LOTUS (FRANCE V. TURKEY)*[PCIJ], No. 10, [1927-09-07]. P. 47.

¹⁴² *Ibidem* 140. p. 39.

¹⁴³ BECKMAN, Robert ir DAVENPORT, Tara (2012). The EEZ Regime: Reflections after 30 Years, *LOS/Conference Papers, 2012* [interaktyvus]. <https://www.law.berkeley.edu/files/Beckman-Davenport-final.pdf> p. 9.

¹⁴⁴ ARÉVALO-RAMÍREZ, Walter ir GODIO Leopoldo M.A.(2026). Coastal State jurisdiction over the EEZ and foreign military activities. *Marine Policy*, 184 [interaktyvus]. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2025.106930>

¹⁴⁵ ISHII, Yurika (2022-07-07). Violations of Sovereign Rights at a Foreign EEZ: Alleged Violations of Sovereign Rights and Maritime Spaces in the Caribbean Sea (Nicaragua v. Colombia). *EJIL:TALK!* [interaktyvus]. <https://www.ejiltalk.org/violations-of-sovereign-rights-at-a-foreign-eez-alleged-violations-of-sovereign-rights-and-maritime-spaces-in-the-caribbean-sea-nicaragua-v-colombia/>

Konvencija kodifikuoja pakrantės valstybių teisėkūros ir vykdymo jurisdikciją¹⁴⁶ kiekvienoje konkrečioje jūrų zonoje, o šių įgaliojimų apimtis mažėja tolstant nuo pakrantės¹⁴⁷. Pagal Konvenciją pakrantės valstybės suverenios teisės ir jurisdikcija IEZ apsiriboja sritimis, susijusiomis su gyvųjų ir negyvųjų gamtinių išteklių tyrinėjimu ir eksploatavimu, taip pat su kita ekonomine veikla (pavyzdžiui, energijos gamyba vandens, srovių ir vėjo pagalba), jūros aplinkos apsauga, dirbtinių salų ir įrenginių statymu bei naudojimu ir jūrinių mokslinių tyrimu atlikinėjim ir reguliavimu¹⁴⁸. Tačiau teisėkūros jurisdikcijos turėjimas nereiškia, kad valstybė automatiškai turi ir vykdymo jurisdikciją tose pačiose srityse. Vykdomo jurisdikcija Konvencijoje yra dar labiau ribotesnė, nei teisėkūros jurisdikcija ir apima tik žvejybos klausimus¹⁴⁹, taršos iš laivų kontrolę¹⁵⁰, saugos zonų aplink dirbtines salas ir įrenginius priežiūrą¹⁵¹, bei teisę tęsti persekiojimą karštais pėdsakais¹⁵². Taigi, nors pakrantės valstybės pagal Konvenciją ir gali imtis tokių priemonių (įskaitant laivo sulaikymą, patikrinimą ar areštą), kurios yra būtinos siekiant užtikrinti, kad būtų laikomasi jos priimtų įstatymų ir kitų teisės aktų¹⁵³, šios priemonės yra ribojamos jūrų laisvės principo¹⁵⁴ ir negali būti taikomos plačiau nei leidžia Konvencija. Dėl to pakrantės valstybės reagavimo galimybės apsiriboja tik siauriai apibrėžtomis sritimis.

Vis tik, net ir esant aiškiam norminiam pagrindui pakrantės valstybės nacionalinėje teisėje, jo pažeidimo atveju, priemonės, kurių valstybės gali imtis nėra absoliučios ir privalo atitikti tarptautinės teisės principus. Tai buvo patvirtinta „*Arctic Sunrise*“¹⁵⁵ byloje, kurioje arbitražo teismas paaiškino, kad pakrantės valstybės priemonės, kurių ji imasi IEZ, turi būti pagrįstos tarptautine teise ir įgyvendinamo laikantis tarptautinės teisės, įskaitant pagrįstumo, principų. Jei tokios priemonės apima priverstinio vykdymo priemones, joms taikomi bendrieji būtinumo ir proporcingumo principai. Panašiai nurodė

¹⁴⁶ CARLSSON, Johanna (2022). Brace for Impact. Military Activities in the EEZ and Varying State Practice, *University of Gothenburg School of Business, Economics and Law* [interaktyvus]. <https://gupea.ub.gu.se/server/api/core/bitstreams/4174c6d2-085d-4c3b-8474-75520c427d8b/content> p. 17.

¹⁴⁷ DASKEVICS, Artjoms (2024). The law of the sea challenges pertaining to the regulation of navigational rights and freedoms on the Northern Sea Route: Russia's excessive maritime claims, *University of Oslo, scandinavian institute of maritime law* [interaktyvus]. <https://www.sjorettsfondet.no/journal/2024/578/m-2213>

¹⁴⁸ Jungtinių Tautų Jūrų teisės konvencija (1982). *Valstybės žinios*, 2003, 107-4786. 56 str.

¹⁴⁹ *Ibidem* 148. 73 str.

¹⁵⁰ *Ibidem* 148. 220, 228, 230 str.

¹⁵¹ *Ibidem* 148. 60 str.

¹⁵² *Ibidem* 148. 111 str.

¹⁵³ *Ibidem* 148. 73 str. 1d.

¹⁵⁴ BARDIN, Anne (2002). Coastal State's Jurisdiction over Foreign Vessels. *Pace International Law Review*, 14(1) [interaktyvus]. <https://scispace.com/pdf/coastal-state-s-jurisdiction-over-foreign-vessels-2f17ezb635.pdf> p.76

¹⁵⁵ In The Matter Of The Arctic Sunrise Arbitration [PCA], Case no. 2014-02. Award on the merits.[2015-09-14]. pt. 222.

arbitražo teismas byloje tarp Gajanos ir Surinamo¹⁵⁶, pabrėždamas, kad tais atvejais, kai teisėsaugos veikloje naudojama jėga, jos panaudojimas turi būti neišvengiamas, pagrįstas ir būtinas. Tokia praktika dar labiau pabrėžia, jog IEZ pakrantės valstybės vykdymo jurisdikcija nėra savarankiška ar absoliuti, bet ribota tiek apimtimi, tiek taikytinų tarptautinės teisės principų.

Ribotumas pasireiškia ir karinio pobūdžio veiklos kontekste. Pagal Konvenciją karo laivai naudojami visišku imunitetu nuo kitos valstybės jurisdikcijos¹⁵⁷. Kadangi karo laivas laikomas neatsiejamu nuo vėliavos valstybės, bet koks priverstinis veiksmas prieš jį gali būti laikomas veiksmu prieš pačią valstybę. Šį principą aiškiai patvirtino ir Tarptautinis Jūrų Teisės Tribunolas Kerčės sąsiaurio byloje, kurioje buvo pabrėžta, kad karo laivai naudojami visišku imunitetu nuo bet kokių vykdymo priemonių, o jų sulaikymas ar areštas pažeidžia vėliavos valstybės suverenumą¹⁵⁸. Skirtingai nei teritorinėje jūroje, IEZ pakrantės valstybė neturi teisės reikalauti, kad karo laivas paliktų jos IEZ¹⁵⁹, o laivo atsisakymas laikytis pakrantės valstybės taisyklių nepanaikina laivo teisės būti IEZ, kur galioja laisvos laivybos taisyklė¹⁶⁰ ir, automatiškai nesuteikia pagrindo taikyti vykdymo priemonių.

Praktinį šių ribų veikimą iliustruoja ir realios situacijos. Pavyzdžiui, Airijos IEZ rengtos Rusijos karinės pratybos 2022 m., kurių rengimas kėlė susirūpinimą dėl grėsmės saugumui ir žvejybos sektoriui. Nors Airijos viešai išreiškta nuomone, pratybos nebuvo pageidaujamos, tačiau kelio užkirsti tam Airija negalėjo¹⁶¹, pabrėždama, jog pagal tarptautinę teisę, įskaitant ir Jungtinių Tautų jūrų teisės konvenciją, valstybės turi teisę vykdyti karines pratybas kitų valstybių išskirtinėse ekonominėse zonose¹⁶². Šis atvejis rodo, kad net ir laikant karinio pobūdžio veiklą keliančia grėsmę saugumui, pakrantės valstybės galimybės ją uždrausti ar riboti yra reikšmingai apribotos. Nors kai kurios valstybės laikosi pozicijos, kad tokie veiklai reikalingas sutikimas, praktikoje į tai ne visada yra atsižvelgiama.

¹⁵⁶ Award In The Arbitration Regarding The Delimitation Of The Maritime Boundary Between Guyana And Suriname *Volume XXX*. [2007-09-17]. p.445.

¹⁵⁷ Jungtinių Tautų Jūrų teisės konvencija (1982). *Valstybės žinios*, 2003, 107-4786. 95 str.

¹⁵⁸ Case Concerning The Detention Of Three Ukrainian Naval Vessels[ITLOS], No. 26, [2019-05-25]. pt.110.

¹⁵⁹ *Ibidem* 157. 30 str.

¹⁶⁰ BARDIN, Anne (2002). Coastal State's Jurisdiction over Foreign Vessels. *Pace International Law Review*, 14(1) [interaktyvus]. <https://scispace.com/pdf/coastal-state-s-jurisdiction-over-foreign-vessels-2f17ezb635.pdf> p. 68.

¹⁶¹ BBC (2022-01-24). Ireland tells Russia live-fire naval exercise is “not welcome” [interaktyvus]. <https://www.bbc.com/news/world-europe-60113233>

¹⁶² HORGAN-JONES, Jack (2022-01-24). Ireland raises concerns with Russia over planned naval exercises. *The Irish Times* [interaktyvus]. <https://www.irishtimes.com/news/ireland/irish-news/ireland-raises-concerns-with-russia-over-planned-naval-exercises-1.4783844>

Vykdyto jurisdikcijos ribotumą dar labiau sustiprina vėliavos valstybės jurisdikcijos principas¹⁶³. Kadangi laikoma, jog vėliavos valstybė yra labiau tinkama vykdyti jurisdikciją laivo atžvilgiu¹⁶⁴, Konvencija ją įpareigoja užtikrinti veiksmingą jurisdikcijos įgyvendinimą ir laivo kontrolę administracinėje, techninėje ir socialinėje srityse¹⁶⁵. Vėliavos valstybės jurisdikcijos prioritetą aiškiai patvirtino ir Tarptautinis Jūrų Teisės Tribunalas byloje M/V „Saiga“, pabrėždamas, jog laivas, viskas, kas jame yra ir kiekvienas asmuo, susijęs ir besidomintis jo operacijomis, laikomi su vėliavos valstybe susijusiu subjektu, nepriklausomai nuo šių asmenų pilietybės¹⁶⁶. Akivaizdu, jog IEZ iš esmės yra erdvė, kurioje esantys užsienio laivai, pirmiausia, yra pavaldūs ne pakrantės, o savo vėliavos valstybei. Tokia priklausomybė ypač problematiška tais atvejais, kai vėliavos valstybė nėra suinteresuota užtikrinti teisės laikymosi.

Šią problemą dar labiau išryškina vadinamasis „šešėlinis laivynas“ (angl. shadow fleet). Tai yra laivai, kurių savininkai sąmoningai slepia savo tapatybę ir plaukioja su valstybių, turinčių minimalią arba jokios jūrų patirties, vėliavomis („itin patogios vėliavos valstybės“) ¹⁶⁷. Šie laivai, užsiima neteisėta veikla, galinčia paimti pavyzdžiui nesaugios veiklos vykdymą, neatitinkančią tarptautinių taisyklių bei geriausios praktikos, tyčinį vengimą vėliavos valstybės ir uosto valstybės kontrolės patikrinimų. Taip pat ir tyčinius veiksmus, kuriais siekiama išvengti laivo aptikimo, pavyzdžiui, išjungiant AIS signalus¹⁶⁸. Tokia laivų specifika apsunkina pakrantės valstybės galimybes identifikuoti galimus pažeidimus ir atsakingus subjektus bei atitinkamai į juos reaguoti. O hibridinių grėsmių kontekste tai leidžia subjektams vykdyti operacijas IEZ, išvengiant bet kokių teisinių pasekmių, nes pakrantės valstybė neturi teisinių priemonių tokiems laivams sustabdyti ar patikrinti, o, pavyzdžiui, „patogios vėliavos valstybės“ neturi jokio suinteresuotumo užtikrinti laivų atitiktį teisės aktams, ar tuo labiau prisiimti atsakomybę ir pradėti tyrimus dėl laivų padarytų pažeidimų ir sukeltos žalos.

Tiesa, tam tikrais atvejais, tarptautinė teisė numato universalią jurisdikciją, leidžiančią valstybėms imtis veiksmų prieš užsienio laivus, pavyzdžiui, juos konfiskuoti

¹⁶³ Jungtinių Tautų Jūrų teisės konvencija (1982). *Valstybės žinios*, 2003, 107-4786. 92 str.

¹⁶⁴ JENSEN, Øystein (2006). Coastal State Jurisdiction and Vessel Source Pollution, *The International Law of the Sea Framework for Norwegian Legislation* [interaktyvus]. https://www.files.ethz.ch/isn/47625/FNI-R0306_e.pdf p. 11.

¹⁶⁵ *Ibidem* 163. 94 str. 1d.

¹⁶⁶ The M/V 'Saiga' Case (Saint Vincent And The Grenadines V. Guinea) [ITLOS], No. 2, [1999-07-1]. pt. 106.

¹⁶⁷ BRAU, Elisabeth (2025-11-26). How the Baltic Sea nations have tackled suspicious cable cuts. *Atlantic council* [interaktyvus]. <https://www.atlanticcouncil.org/in-depth-research-reports/issue-brief/how-the-baltic-sea-nations-have-tackled-suspicious-cable-cuts/>

¹⁶⁸ Urging Member States And All Relevant Stakeholders To Promote Actions To Prevent Illegal Operations In The Maritime Sector By The "Dark Fleet" or "Shadow Fleet" (2023). Resolution A.1192(23). p.3.

ar areštuoti įgulas, tačiau ši jurisdikcija taikoma siaurai, iš esmės tik piratavimo atveju¹⁶⁹. Papildomai Konvencijoje taip pat numatyta apžiūros teisė prieš užsienio laivus tais atvejais, jei yra pagrįstų priežasčių įtarti, kad laivas užsiima piratavimu, vergų prekyba, neteisėtu transliavimu arba neturi pilietybės¹⁷⁰. Keletas specialių sutarčių irgi suteikia pakrantės valstybei teisę prašyti leidimo sulaikyti įtariamą užsienio laivą savo IEZ¹⁷¹. Pavyzdžiui, SUA konvencija leidžia reikalauti bendros jurisdikcijos dėl tam tikrų neteisėtų veiksmų, remdamasi aukos pilietybe, nusikaltėlio pilietybe ar nuolatine gyvenamąja vieta, kai ji yra to veiksmo objektas, arba kai nusikaltėlis yra jos teritorinėje jurisdikcijoje¹⁷². Pagal 1988 m. JT narkotikų konvenciją, 2000 m. Migrantų gabenimo protokolą ir 2016 m. Tarptautinės Jūrų Organizacijos laikinąsias priemones, susitariančioji valstybė, turinti pagrįstų įtarimų, kad užsienio laivas pažeidžia taisykles, gali prašyti vėliavos valstybės leidimo įlipti į įtariamą laivą, jį apieškoti ir imtis atitinkamų veiksmų¹⁷³. Tačiau šios priemonės nėra veiksmingos tais atvejais, kai pati vėliavos valstybė organizuoja veiklas ir nesistengia užtikrinti teisės aktų laikymosi. Tiesa, praktikoje pripažįstama, kad išimtiniais atvejais, prevencinės priemonės gali būti pateisinamos ir tais atvejais, jei yra pagrįstų įtarimų manyti, kad laivas gali būti susijęs su teroristiniu išpuoliu nukreiptu prieš pakrantės valstybės įrenginį ar statinį, kaip buvo nurodyta „*Arctic sunrise*“ byloje¹⁷⁴. Vis dėlto, dauguma šiuolaikinių saugumo ar hibridinių incidentų IEZ į šią sąvoką nepatenka. Tai rodo, kad šie papildomi mechanizmai yra siauri ir taikomi tik aiškiai apibrėžtomis situacijoms ir nėra tinkami šiuolaikinių ir dviprasmiškų saugumo iššūkių sprendimui.

Papildomą ribą atskleidžia ir persekiojimo karštais pėdsakais institutas. Nors Konvencija įtvirtina teisę testuoti persekiojimą už teritorinių vandenų ribos, ši priemonė gali būti taikoma tik tais atvejais, kai užsienio laivas, esantis IEZ, pažeidė tos valstybės galiojančius įstatymus ir kitus teisės aktus¹⁷⁵. Todėl veiklos, kurios nepatenka į 56

¹⁶⁹ Jungtinių Tautų Jūrų teisės konvencija (1982). *Valstybės žinios*, 2003, 107-4786. 105 str.

¹⁷⁰ *Ibidem* 169. 110 str.

¹⁷¹ SUN, Zhen (2025). Resolving Conflicts Regarding Unattributed Rights and Jurisdiction in the Exclusive Economic Zone. *Finding a Balance in the Exclusive Economic Zone Conflict and Stability in the Law of the Sea* [interaktyvus]. <https://doi.org/10.1017/9781009471329.012>

¹⁷² Konvencija dėl kovos su neteisėtais veiksmais prieš saugią jūrų laivybą (1988). *Valstybės žinios*, 2003, 8-266. 6 str.

¹⁷³ Jungtinių Tautų Organizacijos Konvencija dėl kovos su neteisėta narkotinių priemonių ir psichotropinių medžiagų apyvarta (1998). *Valstybės žinios*. 1998, 38-1004. 17 str., taip pat, Protokolas dėl neteisėto migrantų įvežimo sausuma, jūra ir oru, papildantis Jungtinių Tautų Organizacijos Konvenciją prieš tarptautinį organizuotą nusikalstamumą (2000). *Valstybės žinios*, 2003, 49-2163. 8 str., taip pat, Interim Measures for Combating Unsafe Practices Associated with the Trafficking, Smuggling or Transport of Migrants by Sea (2001), *International Maritime Organization*. 12 str.

¹⁷⁴ In The Matter Of The Arctic Sunrise Arbitration [PCA], Case no. 2014-02. Award on the merits.[2015-09-14]. p. 314.

¹⁷⁵ *Ibidem* 169. 111 str. 1d.

straipsnyje apibrėžtas funkcinės kategorijas, negali būti teisėtai persekiojamos remiantis šiuo institutu. Praktikoje tai reiškia, kad dalis šiuolaikinių incidentų, kaip povandeninės infrastruktūros sabotžas ar navigacijos signalų trikdymas nepatenka į šio instituto taikymo sritį. Todėl, net ir pastebėjusi įtartiną veiklą IEZ, pakrantės valstybė negali teisėtai pradėti persekiojimo, o užsienio laivai gali paprasčiausiai išplaukti iš zonos, išvengdami bet kokių pasekmių. Tai atskleidžia, kad šis institutas, nors ir skirtas užtikrinti teisės normų laikymąsi jūroje, praktikoje yra riboto efektyvumo dviprasmiško pobūdžio veiklą atveju ir neleidžia pakrantės valstybėms veiksmingai taikyti vykdymo priemonių.

Ypatingai svarbus šiame kontekste yra jėgos panaudojimo ir savigynos klausimas. Pagal Jungtinių Tautų Chartiją valstybės privalo susilaikyti ne tik nuo jėgos panaudojimo, bet ir grasinimo ja¹⁷⁶, tačiau teisę į individualią ar kolektyvinę savigyną valstybės turi tik ginkluoto užpuolimo atveju¹⁷⁷. O tai sunkiai pritaikoma šiuolaikinių grėsmių saugumui kontekste.

Pirmiausia, net ir tais atvejais, kai tam tikra veikla galėtų būti vertinama kaip grasinimas jėga, Jungtinių Tautų Chartija valstybėms nesuteikia konkrečių vykdymo priemonių tokiai veiklai sustabdyti ar į ją reaguoti. Tai reiškia, kad net ir laikant karines pratybas ar intensyvių karo laivų buvimą IEZ kaip galimai grėsmingą elgesį, pakrantės valstybė neturi aiškaus teisinio pagrindo imtis atitinkamų veiksmų.

Antra, kalbant apie jėgos panaudojimą prieš pakrantės valstybę, dauguma hibridinio pobūdžio veiklų išskirtinėje ekonominėje zonoje, kaip povandeninių kabelių pažeidimai, navigacijos signalų trikdymai, taip pat, ir karinių laivų manevravimai, sąmoningai veikia žemiau konflikto slenksčio¹⁷⁸. Tai sukuria situaciją, kurioje pakrantės valstybė negali pasinaudoti savigynos teise, net ir akivaizdžiai priešiškos veiklos akivaizdoje, kadangi, ši veikla formaliai neperžengia ginkluoto užpuolimo ribos. Be to, pabrėžtina, jog šiuo atveju, pakrantės valstybės turi itin atsargiai interpretuoti veiklas, kadangi, laikant atitinkama veiklą, kaip aktyvuojančią savigynos teisę, tai galėtų sukelti papildomų iššūkių ne tik tarp valstybių, kurių interesai susikerta, bet ir visos tarptautinės bendruomenės atžvilgiu. Pabrėžtina, kad jėgos panaudojimas prieš karo laivą, net ir esant provokacijai, galėtų būti laikomas itin eskaluojančiu veiksmu, galinčiu sukelti tarptautinį konfliktą¹⁷⁹, nes laivo sulaikymas ir tarptautinio incidento sukėlimas ne visada yra politiškai priimtinas

¹⁷⁶ Jungtinių Tautų Chartija (1945). *Valstybės žinios*, 2002, 15-557. 2 str. 4 p.

¹⁷⁷ *Ibidem* 176. 51 str.

¹⁷⁸ Federal Ministry European and International Affairs Republic of Austria (n.d.). *Hybrid Threats*, [interaktyvus] <https://www.bmeia.gv.at/en/european-foreign-policy/global-issues/hybrid-threats>

¹⁷⁹ The “Ara Libertad” Case (Argentina V. Ghana)[Itlos], No. 20, [2021-12-15] P. 97.

tarptautinei bendruomenei¹⁸⁰. Naudodamosi savigynos teise, hibridinių grėsmių ar karinių pratybų atžvilgiu, pakrantės valstybės rizikuotų sutrikdyti taiką. Dėl šių priežasčių savigynos teisė IEZ tampa praktiškai neveiksminga kaip priemonė atsakui į šiuolaikinius saugumo iššūkius jūroje.

Apibendrinant, galima teigti, kad pakrantės valstybės jurisdikcija išskirtinėje ekonominėje zonoje yra iš esmės ribota tiek savo apimtimi, tiek vykdymo galimybėmis. Funkcinis jos pobūdis ir vėliavos valstybės principo prioritetas lemia, jog pakrantės valstybės jurisdikcijos įgyvendinimas IEZ yra reikšmingai apribotas. Tai ypač ryšku sudėtingų ir dviprasmiškų incidentų atveju, kai pakrantės valstybė negali laisvai imtis tokių priemonių, kaip užsienio laivų sustabdymas, patikrinimas ar sulaikymas, išskyrus aiškiai Konvencijoje numatytus atvejus. Be to, karo laivų imunitetas, siauras universalių jurisdikcijos išimčių pobūdis ir ribotos savigynos galimybės dar labiau susiaurina praktines pakrantės valstybės veikimo galimybes šioje jūrų zonoje.

Vis dėlto, net ir tais atvejais, kai veikla potencialiai patenka į pakrantės valstybės jurisdikcijos sritį, praktinis šių teisių įgyvendinimas susiduria su papildomais iššūkiais. Šiuolaikinių incidentų pobūdis, technologinis sudėtingumas ir veiklos vykdymas „pilkojoje zonoje“ lemia, kad net turint teisinį pagrindą, realus pažeidimo įrodymas ir atsakingo subjekto identifikavimas tampa itin sudėtingas. Todėl tolesniame skyriuje analizuojama, kokie teisiniai ir praktiniai sunkumai kyla nustatant pažeidimus IEZ, renkant įrodymus ir sprendžiant priskyrimo bei atsakomybės klausimus.

3.2. Pažeidimų nustatymo ir priskyrimo problemos

Kaip nustatyta, dalis šiuolaikinių veiklų, vykstančių IEZ nėra aiškiai reglamentuojamos Konvencijos normomis, o net ir tais atvejais, kai norminis pagrindas egzistuoja, pakrantės valstybės jurisdikcija yra siaura ir funkcinė. Nepaisant to, pakrantės valstybei svarbu yra gauti reikiamą informaciją, kad ji galėtų imtis prevencinių ir reagavimo priemonių jūrų saugumui užtikrinti¹⁸¹, tačiau, dėl ribotumo pakrantės valstybė dažnai neturi pakankamų įrankių realiai stebėti veiklą savo IEZ. Todėl praktinis jurisdikcijos įgyvendinimas susiduria su papildomais iššūkiais pažeidimų nustatymo, įrodymų rinkimo ir jų priskyrimo srityse.

¹⁸⁰ BARDIN, Anne (2002). Coastal State's Jurisdiction over Foreign Vessels. *Pace International Law Review*, 14(1) [interaktyvus]. <https://scispace.com/pdf/coastal-state-s-jurisdiction-over-foreign-vessels-2fl7ezb635.pdf> p.76.

¹⁸¹ SUN, Zhen (2025). Resolving Conflicts Regarding Unattributed Rights and Jurisdiction in the Exclusive Economic Zone. *Finding a Balance in the Exclusive Economic Zone Conflict and Stability in the Law of the Sea* [interaktyvus]. <https://doi.org/10.1017/9781009471329.012>

Pažeidimų nustatymas IEZ apima du aspektus. Pirma, pakrantės valstybės galimybės identifikuoti galimą pažeidimą ir surinkti pakankamus įrodymus yra ribojamos tiek Konvencijoje įtvirtinto funkcinio jurisdikcijos pobūdžio, tiek šiuolaikinių, ypač hibridinių, veiklų techninio sudėtingumo ir slaptumo¹⁸². Antra, net ir nustačius tam tikras faktines aplinkybes, išlieka problema, susijusi su galėjimu konkrečius veiksmus priskirti valstybei arba jos kontroliuojamiems subjektams.

Tarptautinėje teisėje galioja bendrasis įrodinėjimo principas *onus probandi actori incumbit*¹⁸³, pagal kurį šalis, teigianti tarptautinės teisės pažeidimą, privalo jį pagrįsti pakankamais ir įtikinamais įrodymais¹⁸⁴, ypač kalbant apie rimtus tarptautinės teisės pažeidimus¹⁸⁵. Išskirtinėje ekonominėje zonoje šis reikalavimas susiduria su specifinėmis kliūtimis. Dėl pakrantės valstybės jurisdikcijos ribotumo Konvencijoje apibrėžtomis sritimis, atitinkamai, jos teisė stabdyti, tikrinti ar sulaikyti laivus, taip pat, yra ribota¹⁸⁶. Dėl to, net ir esant pagrįstiems įtarimams dėl pažeidimo kaltininko, valstybės dažnai neturi galimybių atlikti tiesioginių patikrinimo veiksmų, kurie leistų surinkti išsamius įrodymus. O tai reiškia, jog jurisdikcijos ribotumas šiuo atveju sukuria ir įrodinėjimo ribotumą.

Praktikoje tai išryškėja, pavyzdžiui, povandeninės infrastruktūros pažeidimų atveju, kai nustatyti tikslią tokių veiksmų, kuriuos dažnai atlieka nevalstybiniai subjektai, kilmę yra didelis iššūkis tiek teisinėje, tiek diplomatinėje srityse¹⁸⁷, o ir laivas iš įvykio vietos gali būti išplaukęs gerokai iki incidento tyrimo pradžios¹⁸⁸. Papildomų sunkumų sukelia ir technologinė jūrinės veiklos raida. Navigacijos signalų trikdymo atvejais pakrantės valstybė paprastai gali fiksuoti tik trikdymo rezultatą, tačiau negali patikimai nustatyti signalo kilmės šaltinio ar konkretaus veikėjo. Tokiose situacijose pakrantės valstybė dažnai disponuoja tik netiesioginiais duomenimis (radarų, sonarų ar palydoviniais įrašais), kurių pakankamumas pažeidimo faktui konstatuoti gali būti ginčijamas. Be to,

¹⁸² JIN, Yongming; FENG, Yuan; LIU, Jin ir LI, Shibo (2025). Navigating the digital seas: Legal challenges and global governance of maritime cyber operations. *Frontiers in Marine Science*, 12 [interaktyvus]. <https://doi.org/10.3389/fmars.2025.1616906>

¹⁸³ AMERASINGHE, Chitharajan F. (n.d.). The Principle Actori Incumbit Onus Probandi, *Evidence in International Litigation* [interaktyvus]. https://brill.com/display/book/9789047407775/B9789047407775_s010.xml p. 61.

¹⁸⁴ Case Concerning Military And Paramilitary Activities In And Against Nicaragua [ICJ], [1986-06-27]. pt. 29.

¹⁸⁵ Case Concerning Application Of The Convention On The Prevention And Punishment Of The Crime Of Genocide [ICJ], [2007-02-26] p. 210.

¹⁸⁶ Jungtinių Tautų Jūrų teisės konvencija (1982). *Valstybės žinios*, 2003, 107-4786. 73 str., 56 str. ir 110 str.

¹⁸⁷ MAJCIN, Juraj (2025-04-22). Battle of the Baltic: Safeguarding critical undersea infrastructure. *European policy centre* [interaktyvus]. <https://www.epc.eu/publication/Battle-of-the-Baltic-Safeguarding-critical-undersea-infrastructure-645780/>

¹⁸⁸ Wilson Center (2025-03-24). *Mapping Undersea Infrastructure Attacks in the Baltic Sea* [interaktyvus]. <https://www.wilsoncenter.org/article/mapping-undersea-infrastructure-attacks-baltic-sea>

hibridinio pobūdžio veiklos dažnai pasižymi dviprasmiškumu. Jos gali būti vykdomos taip, kad formaliai atitiktų leistinos jūrinės veiklos kriterijus, o galimai pažeidimo elementai būtų sunkiai atskiriami nuo teisėtos veiklos. Taigi, net ir esant faktiniam įtarimui dėl žalingos ar priešiškos veiklos, jos teisinis įrodymas, dėl informacijos stokos gali neatitikti tarptautinės atsakomybės standartų.

Nepaisant to, net ir nustačius galimą pažeidimą, iškyla dar sudėtingesnis klausimas dėl jo priskyrimo konkrečiam subjektui. Pagal tarptautinės teisės normas valstybės atsakomybė kyla tik tuo atveju, jei atitinkama veika yra priskirtina valstybei ir pažeidžia jos tarptautinius įsipareigojimus¹⁸⁹, pavyzdžiui, Konvencijos nuostatas. Tai reiškia, kad nepakanka nustatyti, jog įvyko incidentas, būtina įrodyti, kad veika buvo vykdoma valstybės institucijų ar subjektų, veikusių pagal jos nurodymus arba kontrolę¹⁹⁰. Tačiau IEZ kontekste ypač sudėtinga atskirti įprastus laivybos incidentus nuo sąmoningai koordinuotų veiksmų, nukreiptų prieš pakrantės valstybę. Daugelis šiuolaikinių incidentų gali būti vykdomi per formaliai civilinius laivus ar privačius subjektus. Net jei egzistuoja pagrįsti įtarimai dėl valstybės dalyvavimo ar palaikymo, tarptautinės atsakomybės konstatavimui paprastai reikalaujama įrodyti pakankamą kontrolės ar nurodymų ryšį tarp valstybės ir konkrečios veikos¹⁹¹. Tokį ryšį nustatyti išskirtinėje ekonominėje zonoje, kur pakrantės valstybė turi tik labai ribotą kontrolę ir prieigą prie užsienio valstybių laivų, yra itin sudėtinga.

Veikos priskyrimo neapibrėžtumas turi tiesioginę reikšmę jurisdikcijos įgyvendinimui. Negalint nustatyti atsakingo subjekto ir jo ryšio su atitinkama valstybe, pakrantės valstybė negali nei taikyti veiksmingų vykdymo priemonių, nei inicijuoti tarptautinės atsakomybės procedūrų. Praktikoje tai gali reikšti, jog pakrantės valstybės reakcija apsiriboja diplomatinėmis priemonėmis ar prevenciniais apsaugos veiksmais. Priskyrimo problema gali turėti reikšmės ir platesniame tarptautinės teisės kontekste, įskaitant jėgos panaudojimo bei savigynos klausimus. Net ir tuo atveju, jei veikla būtų pakankamai rimta, kad sukeltų teisę į savigyną, dėl priskyrimo stokos pakrantės valstybė negali pasinaudoti šia teise, kadangi, savigyna galima tik prieš kitą valstybę¹⁹².

Apibendrinant, galima teigti, kad pažeidimo nustatymo ir priskyrimo problemos IEZ yra tarpusavyje glaudžiai susijusios. Ribota vykdymo jurisdikcija, technologinis veiklos sudėtingumas ir subjekto nustatymo sunkumai lemia, kad net ir identifikavus galimai

¹⁸⁹ Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts (2001). General Assembly resolution 56/83. 2 str.

¹⁹⁰ *Ibidem* 189. 4 str. ir 8 str.

¹⁹¹ Case Concerning Military And Paramilitary Activities In And Against Nicaragua [ICJ], [1986-06-27]. pt. 115.

¹⁹² Jungtinių Tautų Chartija (1945). *Valstybės žinios*, 2002, 15-557. 51 str.

žalingą veiklą, jos teisinis įrodymas ir priskyrimas konkrečiai valstybei dažnai išlieka problematiški.

4. LIETUVOS IŠSKIRTINĖS EKONOMINĖS ZONOS TEISINIO REGULIAVIMO YPATUMAI

Ankstesniuose skyriuose aptartas išskirtinės ekonominės zonos teisinis režimas ir su juo susiję jurisdikcijos įgyvendinimo iššūkiai yra ypač ryškūs Baltijos jūros regione. Dėl šio regiono geografinių, politinių ir saugumo ypatybių, išskirtinė ekonominė zona čia yra strateginės infrastruktūros ir karinio aktyvumo erdvė. Todėl, bet kokie teisinio reguliavimo neapibrėžtumai ar jurisdikcijos ribotumai gali turėti tiesioginį poveikį pakrantės valstybių, įskaitant Lietuvą, saugumui.

Atsižvelgiant į tai, šiame skyriuje analizuojama Baltijos jūros regiono specifikos reikšmė, Lietuvos nacionalinis teisinis reguliavimas ir institucijų kompetencija, reaguojant į karinio pobūdžio veiklas bei hibridines grėsmes, taip pat, aptariami pastarųjų metų incidentai Baltijos jūroje, atskleidžiantys praktinius jurisdikcijos įgyvendinimo iššūkius, kylančius pakrantės valstybėms.

4.1. Baltijos jūros regiono specifika

Baltijos jūra yra geopolitiškai jautrus regionas, kuriame susikerta skirtingi politiniai, ekonominiai ir saugumo interesai. Ši jūra ne tik yra viena intensyviausiai naudojamų jūrų transporto zonų pasaulyje¹⁹³, bet ir turi itin tankų povandeninės infrastruktūros tinklą. Baltijos jūroje nutiesta dešimtys povandeninių kabelių ir vamzdynų, įskaitant elektros jungtis („NordBalt“, „Estlink“, „LitPol Link“), dujotiekius („Baltconnector“, „Nord Stream“), telekomunikacijų kabeliu ir navigacijos infrastruktūrą¹⁹⁴. Visa tai yra reikšminga valstybių ekonominiam, informaciniam ir energetiniam saugumui, todėl jos apsauga Baltijos jūros regione tampa ne tik techniniu, bet ir saugumo klausimu.

Baltijos jūros viena iš specifikų yra tai, jog ji yra pusiau uždara¹⁹⁵. Pagal Konvenciją jūra tokia laikoma tada, kai ją supa dvi ar daugiau valstybių ir kuri jungiasi su kita jūra ar vandenynu siauru išėjimu arba kurią visiškai ar iš esmės sudaro dviejų ar daugiau valstybių teritorinės jūros ir išskirtinės ekonominės zonos¹⁹⁶. Baltijos jūra būtent tuo ir pasižymi, kadangi joje visos valstybės yra nustačiusios sutampančias išskirtines

¹⁹³ EHLERS, Peter (2014-02). Baltic Sea. Iš: *Max Planck Encyclopedias of International Law [MPIL]* [interaktyvus]. <https://opil.ouplaw.com/display/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e1252>

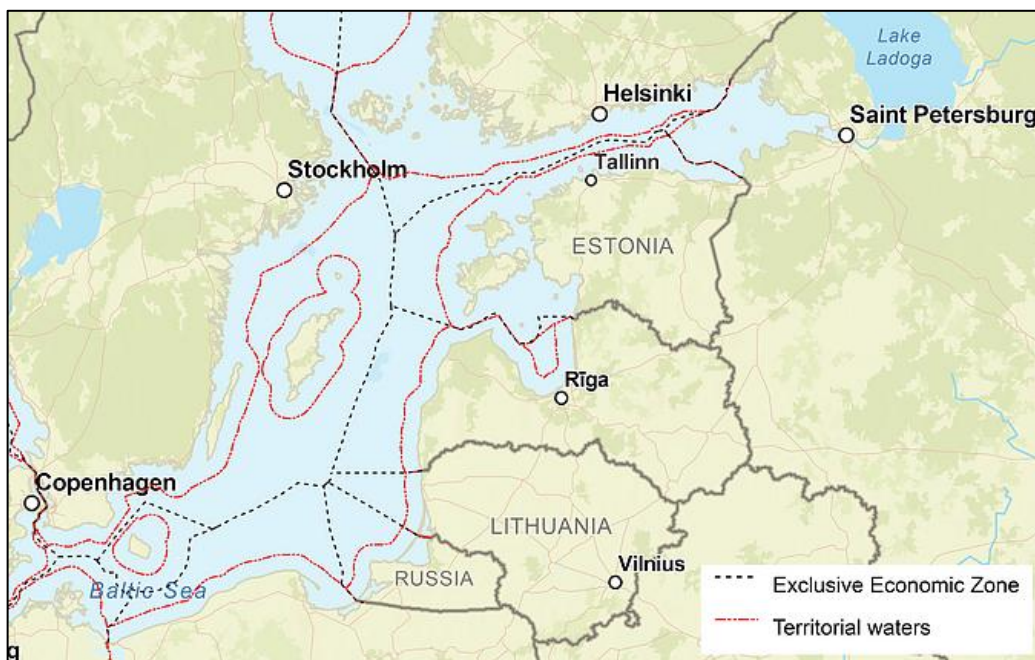
¹⁹⁴ Wilson Center (2025-03-24). *Mapping Undersea Infrastructure Attacks in the Baltic Sea* [interaktyvus]. <https://www.wilsoncenter.org/article/mapping-undersea-infrastructure-attacks-baltic-sea>

¹⁹⁵ *Ibidem* 193.

¹⁹⁶ Jungtinių Tautų Jūrų teisės konvencija (1982). *Valstybės žinios*, 2003, 107-4786. 122 str.

ekonominės zonas, apimančias beveik visą jūrą (žr. 2 pav.)¹⁹⁷. Tai reiškia, jog Baltijos jūroje beveik nėra atvirosios jūros erdvių ir visa veikla vyksta vienos ar kitos valstybės išskirtinės ekonominės zonos ribose. Tai lemia, kad Baltijos jūros regione išskirtinės ekonominės zonos teisinio režimo neapibrėžtumai tampa ypač reikšmingi, nes jie tiesiogiai veikia pakrantės valstybių, tarp jų ir Lietuvos, gebėjimą užtikrinti saugumą bei veiksmingai įgyvendinti savo jurisdikciją.

2 paveikslas. Jūrų sienos Baltijos jūroje



Šaltinis: LRT (2024-05-22). *Russia wants to redraw sea borders with Lithuania and Finland, Vilnius calls it escalation* [interaktyvus]. <https://www.lrt.lt/en/news-in-english/19/2279131/russia-wants-to-redraw-sea-borders-with-lithuania-and-finland-vilnius-calls-it-escalation>

Tokioje aplinkoje valstybėms itin svarbus yra bendradarbiavimas, įgyvendinant savo teises ir vykdant savo pareigas pagal Konvenciją¹⁹⁸. Puikus to pavyzdys yra Baltijos jūros aplinkos apsaugos komisijos (Helsinkio komisijos (HELCOM)) parengta Helsinkio konvencija dėl Baltijos jūros aplinkos apsaugos, kuri sėkmingai skatina bendradarbiavimą ir gali būti pavyzdžiu kitoms jūrų sritims¹⁹⁹. Nors HELCOM pirmiausia orientuota į aplinkos apsaugą, jos renkami stebėjimo duomenys apie įvairius dalykus – nuo biologinės įvairovės būklės vertinimų iki laivybos intensyvumo, gali prisidėti prie jūrinio

¹⁹⁷ EHLERS, Peter (2014-02). Baltic Sea. Iš: *Max Planck Encyclopedias of International Law [MPIL]* [interaktyvus]. <https://opil.ouplaw.com/display/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e1252>

¹⁹⁸ Juntinių Tautų Jūrų teisės konvencija (1982). *Valstybės žinios*, 2003, 107-4786. 123 str.

¹⁹⁹ *Ibidem* 197.

saugumo²⁰⁰. Taigi, regioninis bendradarbiavimas tampa svarbia priemone valstybėms siekiant veiksmingiau spręsti bendrus Baltijos jūros regiono iššūkius ir užtikrinti kuo didesnę saugumą.

Vienas reikšmingiausių pokyčių Baltijos jūros regione įvyko 2024 metais, kai Suomija ir Švedija galutinai tapo NATO narėmis. Nors tai neabejotinai padidino sąjungininkų karinio jūrų laivyno buvimą ir galią regione²⁰¹, tuo pačiu tai iš esmės padidino ir Baltijos jūros, kaip kritiškai svarbios karo veiksmų zonos, reikšmę ir dar labiau išryškino jūrų pajėgumų trūkumus²⁰². Įstojus abiem valstybėm, 8 iš 9 Baltijos jūros regiono valstybių buvimas NATO narėmis, paverė Baltijos jūrą vadinamuoju „NATO ežeru“²⁰³. Vienintelė pakrantės valstybė, nepriklausanti Aljansui, liko Rusija, kurios geopolitiniai interesai bei karinis aktyvumas regione ir kelia daugiausia saugumo iššūkių. Didesnė geopolitinė įtampa lemia ir intensyvesnę karinių veiklų bei hibridinių grėsmių vykdymą.

Atsižvelgiant į šias ypatybes, Baltijos jūros specifika kelia rimtus tarptautinės ir nacionalinės teisės iššūkius. Ribota atvirosios jūros erdvė ir persidengiančios išskirtinės ekonominės zonos reiškia, kad valstybės negali savarankiškai užtikrinti visiškos teisinės kontrolės, o išskirtinės ekonominės zonos teisinis režimas dažnai dar labiau apriboja valstybių gebėjimus reaguoti į joms kylančius pavojus. Vis dėlto, nors bendradarbiavimas, kolektyvinės priemonės ir tarptautinių sutarčių laikymasis tampa būtinas, siekiant užtikrinti valstybės teises ir pareigas, jis savaime nepašalina esamų jurisdikcijos ribotumų.

4.2.Lietuvos Respublikos teisinis reguliavimas ir praktinis taikymas

Lietuvos Respublikos Konstitucijos 47 straipsnyje nurodyta, jog Lietuvos Respublikai priklauso išimtinės teisės į oro erdvę virš jos teritorijos, jos kontinentinį šelfą bei ekonominę zoną Baltijos jūroje²⁰⁴. Kadangi Lietuva, kaip pajūrio valstybė turi savo išskirtinę ekonominę zoną (žr. 2 pav.), jai taikomas ir Konvencijoje nustatytas šios jūros erdvės režimas. Atitinkamai ir iš jo kylančios teisės, pareigos bei jurisdikcija.

²⁰⁰ Baltic Marine Environment Protection Commission (n.d.). [interaktyvus]. <https://helcom.fi/>

²⁰¹ LAWRENCE Tony (2025-10-24). The Baltic Sea in Peace and War. *International Centre for Defence and Security*, [interaktyvus]. <https://icds.ee/en/the-baltic-sea-in-peace-and-war/>

²⁰² *Ibidem* 201.

²⁰³ HÖLLER, Linus (2024-12-09). The shallow Baltic Sea holds deep secrets about a hybrid war on NATO. *Defense News* [interaktyvus]. <https://www.defensenews.com/special-reports/2024/12/09/the-shallow-baltic-sea-holds-deep-secrets-about-a-hybrid-war-on-nato/>

²⁰⁴ Lietuvos Respublikos Konstitucija. Lietuvos Respublikos piliečių priimta 1992 m. spalio 25 d. referendume. *Valstybės žinios*, 1992, 33–1014. 47 str.

Kaip jau aptarta ankstesniuose skyriuose, pakrantės valstybės IEZ turi jurisdikciją klausimams susijusiems su dirbtinių salų, įrenginių ir statinių įrengimu ir naudojimu, jūrų mokslinių tyrimų vykdymu, jūrų aplinkos apsauga ir išsaugojimu²⁰⁵. Tačiau Konvencijoje nustatytam išskirtinės ekonominės zonos režimui būdingas „valdžios“ perdavimas valstybėms²⁰⁶, o ji pati nors ir suteikia bendro pobūdžio teises, vis tik, dažniausiai, teisių įgyvendinimą daro priklausomą nuo atitinkamo pakrantės valstybės vidaus reglamentavimo²⁰⁷. Todėl valstybėms svarbu turėti tinkamą nacionalinę teisinę bazę, kuri veiktų kartu su Konvencija ir jai neprieštarautų.

Lietuvos teisinėje sistemoje IEZ reguliavimas nėra numatytas tik viename teisės akte, priešingai, šios zonos reglamentavimas, kaip ir kitų jūros erdvių, Lietuvoje pasižymi sritiniu pobūdžiu²⁰⁸. Pavyzdžiui, Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos įstatymas reguliuoja visuomeninius santykius aplinkosaugos srityje, nustato pagrindines teises ir pareigas išsaugant biologinę įvairovę, ekologines sistemas, užtikrinant sveiką ir švarią aplinką, racionalų gamtos išteklių naudojimą tiek LR sausumos dalyje, tiek <...> išskirtinėje ekonominėje zonoje²⁰⁹. Gamtos išteklių naudojimo klausimus reguliuoja ir Lietuvos Respublikos žuvininkystės įstatymas, skirtas užtikrinti žuvų išteklius tausojančią žvejybą, jų išsaugojimą ir atkūrimą²¹⁰. Konkrečiai jūros aplinkos apsaugos pagrindinius principus ir priemones, teises ir pareigas asmenų, kurie verčiasi ūkine veikla, darančia ar galinčia daryti poveikį jūros aplinkai nustato Lietuvos Respublikos jūros aplinkos apsaugos įstatymas²¹¹. Tuo tarpu jūrų mokslinių tyrimų vykdymo tvarka reguliuojama atskirais poįstatyminiais teisės aktais, pavyzdžiui, nustatančiais leidimų išdavimo procedūras užsienio valstybių fiziniams ir juridiniams asmenims vykdyti tyrimus Lietuvos jūros rajone²¹². Toks reguliavimo modelis rodo, kad Lietuvos teisėje jūrinės

²⁰⁵ Jungtinių Tautų Jūrų teisės konvencija (1982). *Valstybės žinios*, 2003, 107-4786. 56 str.

²⁰⁶ ELFERINK OUDE, Alex G. (2005). *Stability and Change in the Law of the Sea: the Role of the LOS Convention*. Leiden, Boston: Martinus Nijhoff Publishers [interaktyvus]. https://books.google.lt/books?id=yGMiyU6AGGQC&printsec=frontcover&hl=lt&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false p. 46.

²⁰⁷ ISOKAITĖ, Indrė (2008). Lietuvos, kaip pakrantės valstybės, teisių ir pareigų pagal 1982 metų jūrų teisės konvenciją įgyvendinimo problemos. *Teisė*, 68 [interaktyvus]. <https://www.journals.vu.lt/teise/lt/article/view/338/285> p. 4

²⁰⁸ ISOKAITĖ, Indrė (2010). *Jūros erdvių reglamentavimas tarptautinėje ir Lietuvos Respublikos teisėje*. Daktaro disertacija, socialiniai mokslai, teisė (OIS), Vilniaus universitetas. Vilnius. p. 190.

²⁰⁹ Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos įstatymas. 1992 m. sausio 21 d. Nr. I-2223. *Lietuvos aidas*, 1992, 20-0. 2 str.

²¹⁰ Lietuvos Respublikos žuvininkystės įstatymas. 2000 birželio 27 d. Nr. VIII-1756. *Valstybės žinios*, 2000, 56-1648. 1 str.

²¹¹ Lietuvos Respublikos jūros aplinkos apsaugos įstatymas. 1997 m. lapkričio 11 d. Nr. VIII-512. *Valstybės žinios*, 1997, 108-2731.

²¹² Lietuvos Respublikos aplinkos ministro ir Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministro 2000 m. kovo 30 d. įsakymas Nr. 123/43 „dėl leidimų išdavimo užsienio valstybių fiziniams ir juridiniams asmenims aplinkos monitoringui ir mokslo tiriamiesiems darbams jūros rajone vykdyti tvarkos“. *Valstybės žinios*, 2000, 30-842.

erdvės klausimai sprendžiami ne pagal konkrečią jūrinę zoną, o pagal veiklos pobūdį, todėl reguliavimas tampa fragmentiškas ir ne visada tiesiogiai orientuotas į specifinius iš išskirtinės ekonominės zonos kylančius teisinius ypatumus, o tai gali apsunkinti nuoseklų jurisdikcijos įgyvendinimą.

Tiesa, tam tikrus jūrų saugumo aspektus nacionalinėje teisėje reguliuoja teisės aktai, kurie, nors ir nėra tiesiogiai orientuoti į išskirtinės ekonominės zonos teisinį režimą, sudaro bendrą pagrindą valstybės institucijoms veikti jūrinėje erdvėje. Pavyzdžiui, Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymas nustato saugaus laivų eksploatavimo, taršos iš laivų prevencijos, reikalavimus jūrų laivams, plaukiojantiems su Lietuvos valstybės vėliava ir kitus saugiai laivybai užtikrinti svarbius klausimus²¹³. Šio įstatymo nuostatos svarbios saugumo kontekste kaip prevencijos priemonė, kadangi suteikia atitinkamai institucijai laivų eismo stebėsenos funkciją išskirtinėje ekonominėje zonoje²¹⁴, o tai leidžia identifikuoti neįprastą veiklą jūroje. Tiesa, prie stebėsenos prisideda ir žuvininkystės įstatyme Vyriausybės įgaliotos institucijos, kurios informuoja Lietuvos Respublikos kariuomenės karines jūrų pajėgas apie gautus užsienio žvejybos laivų pranešimus dėl įplaukimo į Lietuvos Respublikos išskirtinę ekonominę zoną²¹⁵. Tačiau, svarbu pabrėžti, jog stebėseną savaime nesuteikia teisės imtis aktyvių veiksmų prieš laivus, kurių veikla kelia įtarimų, tačiau gali prisidėti prie bendro situacijos vertinimo. Taigi, nepaisant Konvencijoje suteikiamo pagrindo, Lietuvos nacionalinis reguliavimas išlieka skurdus, ypač hibridinių grėsmių ir karinio pobūdžio veiklų kontekste. Toks menkas reguliavimas nacionalinėje teisėje apsunkina tiek jurisdikcijos įgyvendinimą, tiek efektyvų valstybės saugumo interesų užtikrinimą IEZ.

Valstybės jurisdikcijos įgyvendinimas ir interesų apsauga IEZ priklauso ir nuo atitinkamų institucijų funkcijų ir jų gebėjimo reaguoti esant poreikiui. Pagrindinį vaidmenį jūros saugumo užtikrinime atlieka Lietuvos kariuomenės karinės jūrų pajėgos, užtikrinančios šalies ir jos piliečių saugumą Lietuvos Respublikos teritorinės jūros vandenyse ir išskirtinėje ekonominėje zonoje Baltijos jūroje²¹⁶. Šių pajėgų paskirtis yra teritorinės jūros stebėjimas, kontrolė ir gynyba, išskirtinės ekonominės zonos ir kontinentinio šelfo stebėjimas bei kontrolė²¹⁷, tai daroma tiek savarankiškai, tiek

²¹³ Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymas. 2000m. rugpjūčio 29d. Nr. VIII-1897. *Valstybės žinios*. 2001 75-2264. 1 str.

²¹⁴ *Ibidem* 213. 4 str. 5 d. 16 p.

²¹⁵ Lietuvos Respublikos žuvininkystės įstatymas. 2000 birželio 27 d. Nr. VIII-1756. *Valstybės žinios*, 2000, 56-1648. 22 str. 5 d.

²¹⁶ Lietuvos kariuomenė (n.d.). *Karinės jūrų pajėgos* [interaktyvus]. <https://www.kariuomene.lt/pajegos-ir-kariniai-vienetai/karines-juru-pajegos/22944>

²¹⁷ Lietuvos Respublikos krašto apsaugos sistemos organizavimo ir karo tarnybos įstatymas. 1998 m. gegužės 5 d. Nr. VIII-723. *Valstybės žinios*, 1998, 49-1325. 16 str. 1 d. 1 p.

bendradarbiaujant su NATO institucijomis ir kitų NATO valstybių ginkluotosiomis pajėgomis²¹⁸. Svarbų vaidmenį atlieka ir transporto saugos administracija, kuri vadovaudamasi Saugios laivybos įstatymu vykdo laivų eismo stebėseną Lietuvos Respublikos teritorinėje jūroje ir išskirtinėje ekonominėje zonoje, eksploatuoja Nacionalinę laivų eismo stebėsenos informacinę sistemą, koordinuoja šios sistemos duomenų teikėjų ir vartotojų veiklą nacionaliniu lygiu²¹⁹. Vis dėlto, ši institucija neturi įgaliojimų reaguoti į saugumo incidentus, todėl jos funkcijos apsiriboja informacijos rinkimu, o ne aktyviu veikimu. Tam tikros institucijų galimybės tikrinti ar sulaikyti laivus numatytos jau minėtuose, žuvininkystės ir jūrų aplinkos apsaugos įstatymuose, tačiau šie įgaliojimai paprastai siejami su konkrečių teisės normų pažeidimu ir nėra orientuoti reagavimui į platesnes saugumo grėsmes.

Kalbant apie reakciją į incidentus, susijusius su povandenine infrastruktūra, būtina paminėti 2025 m. vyriausybės patvirtintą algoritmą²²⁰, pagal kurį pagrindinį vaidmenį vykdant veiksmus prieš įtartinų laivų nukreipimą ir sulaikymą atlieka Valstybės sienos apsaugos tarnyba, bendradarbiaudama su Lietuvos kariuomene. Algoritmas aiškiai apibrėžia procedūras, pavyzdžiui, laivo apžiūrą, sustabdymą ar sulaikymą ir nurodo konkrečius veiksmus, kurių reikia imtis, bei būtina koordinavimą energetikos ir ryšių infrastruktūros pažeidimo atveju. Nors šis algoritmas numato aiškias procedūras ir institucijų sąveiką, jo sukūrimo poreikis dalinai rodo pagrinde Lietuvos reguliavimo problemą – institucijų kompetencijos išskaidymą. Toks mechanizmas nacionalinėje teisėje, pagal kurį viena institucija stebi jūros erdves, kita vertina, o trečia reaguoja, praktikoje savaime apsunkina greitą ir efektyvų reagavimą į bet kokias kilusias ar galinčias kilti grėsmes.

Atsižvelgiant į Baltijos jūros specifiką ir hibridinių grėsmių pobūdį, bei IEZ reguliavimo apimtį nacionalinėje teisėje, veikas identifikuoti ir incidentus tirti gali būti sunku. Tai ypač pasakytina apie veiklas, kurios formaliai gali atrodyti teisėtos (pavyzdžiui moksliniai tyrimai ar žvejyba), tačiau faktiškai gali būti nukreiptos į žvalgybą ar infrastruktūros pažeidžiamumo testavimą. Tai patvirtina Lietuvos Respublikos Valstybės saugumo departamento 2025 m. parengtas grėsmių nacionaliniam saugumui vertinimas, kuriame nurodoma, kad kritinė Baltijos jūros infrastruktūra yra potencialūs hibridinio

²¹⁸ Lietuvos Respublikos nacionalinio saugumo pagrindų įstatymas. 1996 m. gruodžio 19 d. Nr. VIII-49. *Valstybės žinios*, 1997, 2-16. 18 skyrius.

²¹⁹ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2017 m. lapkričio 30 d. įsakymas Nr. 3-574 „dėl Lietuvos transporto saugos administracijos nuostatų patvirtinimo“. TAR, 2017, 19112. 10.5.4. punktas

²²⁰ Lietuvos Respublikos Vidaus Reikalų Ministerija (2025-02-27). *Vyriausybė patvirtino algoritmą dėl reagavimo į kabelių pažeidimus Baltijos jūroje* [interaktyvus]. <https://vrm.lrv.lt/lt/naujienos/vyriausybe-patvirtino-algoritma-del-reagavimo-i-kabeliu-pazeidimus-baltijos-juroje/>

pobūdžio veiksmų taikiniai ir, jog artimoje perspektyvoje infrastruktūros pažeidimų rizika tik didės²²¹. Tokiais atvejais nacionalinės teisės priemonės dažnai būna nepakankamos. Dėl to tarptautinis bendradarbiavimas tampa ne tik svarbus, bet ir būtinas siekiant kompensuoti ribotas pakrantės valstybės galimybes veikti ir užtikrinti savo interesų apsaugą išskirtinėje ekonominėje zonoje.

Pagrindinė organizacija šiame kontekste yra NATO, kurios tikslas – užtikrinti visų jos narių laisvę ir saugumą politinėmis ir karinėmis priemonėmis, užtikrinant visų sąjungininkų kolektyvinę gynybą nuo visų grėsmių iš visų pusių²²². Pagrindinė NATO institucija jūrų klausimams yra Sąjungininkų jūrų pajėgų vadavietė (MARCOM)²²³, kurios vadovaujamos NATO jūrų pajėgos užtikrina laivybos laisvę, gina kritinę infrastruktūrą ir teikia greitas, lanksčias bei pritaikomas reagavimo galimybes²²⁴. Ši struktūra iš esmės kompensuoja pakrantės valstybių ribotą jurisdikciją IEZ, suteikdama praktinius įrankius jūros stebėsenai ir reagavimui.

Pastaraisiais metais NATO vis daugiau dėmesio skiria ne tik tradicinėms karinėms grėsmėms, bet ir hibridinio pobūdžio veikloms, kurios gali būti nukreiptos prieš kritinę povandeninę infrastruktūrą²²⁵. Baltijos jūros regione ši problema ypač aktuali dėl povandeninių kabelių, dujotiekių ir kitų strateginių objektų gausos. Atsižvelgdama į šias grėsmes, NATO stiprina savo buvimą Baltijos jūroje²²⁶ ir plečia stebėsenos bei reagavimo pajėgumus²²⁷.

Kadangi NATO kritinės povandeninės infrastruktūros apsauga yra būtina saugumui ir gynybai užtikrinti, nes ji yra svarbi sąjungininkų visuomenių gerovės užtikrinimui ir apsaugai²²⁸, kaip vienas iš atsakų į incidentus jūroje, 2024 m. įkurta NATO Baltijos jūros

²²¹ Grėsmių nacionaliniam saugumui vertinimas (2025). *Lietuvos Respublikos Valstybės Saugumo Departamentas Ir Antrasis Operatyvinių Tarnybų Departamentas prie Krašto Apsaugos Ministerijos* [interaktyvus]. <https://www.vsd.lt/wp-content/uploads/2025/03/2025-LT.pdf>

²²² NATO (2025-11-11). *NATO's purpose* [interaktyvus]. <https://www.nato.int/en/what-we-do/introduction-to-nato/natos-purpose>

²²³ NATO (n.d.). *Baltic Sentry* [interaktyvus]. <https://shape.nato.int/operations/operations-and-missions/baltic-sentry>

²²⁴ NATO (2026-03-04). Allied Maritime Command MARCOM at a glance. MARCOM Public Affairs Directorate, Northwood HQ, UK.

²²⁵ VOHRA, Anchal (2024-12-09). NATO to revise strategy on how to tackle hybrid warfare. *Res Publica* [interaktyvus]. <https://en.respublica.lt/nato-to-revise-strategy-on-how-to-tackle-hybrid-warfare>

²²⁶ NATO (2024-12-30). NATO to enhance presence in the Baltic Sea [interaktyvus]. <https://www.nato.int/en/news-and-events/articles/news/2024/12/30/nato-to-enhance-military-presence-in-the-baltic-sea>

²²⁷ SOMOGYI, Tamas ir NAGY, Rudolf (2025). Hybrid Threats: A Serious Challenge To The Critical Infrastructure Of Nato Allies. *Journal of Defence Resources Management*, 16(1) [interaktyvus]. <https://jodrm.eu/wp-content/uploads/2025/07/8.pdf> p. 151.

²²⁸ *Ibidem* 223.

operacijų grupė (angl. Commander Task Force Baltic (CTF Baltic))²²⁹. Ji koordinuoja karinių jūrų pajėgų veiklą Baltijos jūros regione su sąjungininkais ir visą parą teikia jiems aktualią bendrą jūrų padėties informaciją²³⁰. Nuo pat įkūrimo pagrindinis dėmesys buvo skiriamas „šešėliniam laivynui“ ir grėsmėms povandeniniams objektams²³¹, pavyzdžiui, tais atvejais, kai „šešėliniai laivai“ priartėja prie povandeninių kabelių ir vamzdynų, CTF Baltic juos stebi ir jei laivas elgiasi įtartina povandeninių įrenginių aplinkoje, specialioji grupė tai pastebi²³². CTF Baltic turi dvi pagrindines užduotis: planuoti jūrines pratybas ir operacijas bei vadovauti NATO paskirtoms karinėms jūrų pajėgoms taikos, krizės ir karo metu²³³. Nors šios grupės pagrindas yra Vokietijos karinis jūrų laivynas, Lietuva taip pat bendradarbiavo ir prisidėjo prie šios grupės atsiradimo bei užima svarbias pareigas personalo komandoje²³⁴. Tai suteikia Lietuvai galimybę dalyvauti sprendimų priėmimo ir kompensuoja nacionalinio reguliavimo spragas, kurios neleidžia savarankiškai užtikrinti saugumo IEZ.

Ši grupė, be abejo, svarbi Baltijos jūros saugumo užtikrinimui, bet ji nėra vienintelė intensyviai prie to prisidedanti. Po padažnėjusių sabotazo aktų prieš kritinę povandeninę infrastruktūrą, įskaitant dujotiekius ir interneto kabelius, sąjungininkai nusprendė sustiprinti NATO buvimą Baltijos jūros regione ir 2025 m. sausio mėn. pradėjo „Baltic Sentry“²³⁵. Šios karinės operacijos tikslas yra stiprinti kritinės povandeninės infrastruktūros apsaugą, dislokuojant įvairius išteklius (fregatas, jūrų patruliavimo lėktuvus ir karinių jūrų dronų laivyną)²³⁶, taip atgrasant nuo bandymų sugadinti kritinę povandeninę infrastruktūrą regione²³⁷. NATO bendradarbiauja su sąjungininkais, siekdama integruoti nacionalinius stebėjimo išteklius, gerinti gebėjimus aptikti grėsmes kritinei povandeninei infrastruktūrai ir prireikus reaguoti²³⁸. Tokios iniciatyvos rodo, kad praktinis saugumo užtikrinimas Baltijos jūroje vis labiau grindžiamas kolektyviniais

²²⁹ BRAW, Elisabeth (2025-11-26). How the Baltic Sea nations have tackled suspicious cable cuts. *Atlantic council* [interaktyvus]. <https://www.atlanticcouncil.org/in-depth-research-reports/issue-brief/how-the-baltic-sea-nations-have-tackled-suspicious-cable-cuts/>

²³⁰ NATO (2024-10-22). *Commander Task Force Baltic Established* [interaktyvus]. <https://mc.nato.int/media-centre/news/2024/Commander-Task-Force-Baltic-Established>

²³¹ *Ibidem* 229.

²³² *Ibidem* 229.

²³³ *Ibidem* 230.

²³⁴ *Ibidem* 230.

²³⁵ NATO (n.d.). *Baltic Sentry* [interaktyvus]. <https://shape.nato.int/operations/operations-and-missions/baltic-sentry>

²³⁶ *Ibidem* 235.

²³⁷ MAJGIN, Juraj (2025-04-22). Battle of the Baltic: Safeguarding critical undersea infrastructure. *European policy centre* [interaktyvus]. <https://www.epc.eu/publication/Battle-of-the-Baltic-Safeguarding-critical-undersea-infrastructure-645780/>

²³⁸ *Ibidem* 235.

sprendimais, kurie papildo nacionalinius teisinius mechanizmus ir leidžia operatyviau reaguoti į kylančias grėsmes.

Šios NATO iniciatyvos Baltijos jūros regione atlieka ganėtinai svarbią atgrasymo funkciją, kurios esmė yra išlaikyti stabilumą, įtikinant priešininkus, kad agresijos kaina viršija galimą naudą²³⁹. Jūroje atgrasymas gali apimti tiek pasyvias priemones, tiek aktyvias²⁴⁰. Pasyvios priemonės apima infrastruktūros stiprinimą ir energijos bei ryšių tinklų dubliavimą, o tai verčia priešininką investuoti daugiau, kad jo ataka turėtų poveikį. Tuo tarpu aktyvesnės priemonės apima stebėjimo pajėgumų stiprinimą (pavyzdžiui dislokuojant karinius laivus jūroje), kuris didina tikimybę, kad piktavalis veikėjas bus identifikuotas, ir reagavimo pajėgumų stiprinimą, kuris didina tikimybę, kad jis bus sulaikytas. Tiesa, atgrasymo atveju neįmanoma tiksliai nustatyti, ar priemonės buvo veiksmingos, ar tiesiog nebuvo planuojami kiti incidentai, tačiau stiprinti atgrasymo priemonės yra geriau nei rizikuoti be jų²⁴¹.

Vienas iš praktinių atgrasymo įgyvendinimo būdų Baltijos jūros regione yra reguliariai organizuojamos tarptautinės karinės jūrų pratybos. Geriausias pavyzdys būtų kasmetinės NATO organizuojamos karinės pratybos „BALTOPS“, kuriose dalyvauja ir Lietuva²⁴². Šios pratybos suteikia NATO sąjungininkams unikalią galimybę kartu treniruotis, stiprinti sąveiką ir parodyti kolektyvinį pasirengimą ginti Aljansą bei užtikrinti laivybos laisvę regione²⁴³. Tokios pratybos prisideda ne tik prie NATO karinio pasirengimo stiprinimo, bet atlieka svarbią atgrasymo funkciją, aiškiai demonstruodamos Aljanso gebėjimą veikti Baltijos jūroje ir ginti regiono saugumą.

Be karinio bendradarbiavimo, svarbų vaidmenį atlieka ir politinio bei regioninio bendradarbiavimo mechanizmai. Svarbus vaidmuo regioninio saugumo stiprinime tenka Baltijos jūros valstybių tarybai (angl. Council of the Baltic Sea States (CBSS)). Taryba yra pirmaujanti organizacija sprendžiant tarpvalstybinius ir tarpsektorinius klausimus, skatinanti stabilumą Baltijos jūros regione ir stiprinanti valstybių narių įsipareigojimus demokratinėms institucijoms, tarptautinės teisės laikymuisi ir pagarbai žmogaus

²³⁹ CIRIS (n.d.). *deterrence theory* [interaktyvus]. <https://www.ciris.info/learningcenter/deterrence-theory/>

²⁴⁰ LAWRENCE Tony (2025-10-24). *The Baltic Sea in Peace and War. International Centre for Defence and Security*, [interaktyvus]. <https://icds.ee/en/the-baltic-sea-in-peace-and-war/>

²⁴¹ BRAW, Elisabeth (2025-11-26). *How the Baltic Sea nations have tackled suspicious cable cuts. Atlantic council* [interaktyvus]. <https://www.atlanticcouncil.org/in-depth-research-reports/issue-brief/how-the-baltic-sea-nations-have-tackled-suspicious-cable-cuts/>

²⁴² Lietuvos kariuomenė (2025-06-03). *Lietuvos karo laivai prisijungė prie tarptautinių jūrinių pratybų BALTOPS 25* [interaktyvus]. <https://www.kariuomene.lt/kas-mes-esame/naujienos/lietuvos-karo-laivai-prisijunge-prie-tarptautiniu-juriniu-pratybu-baltops-25/26523>

²⁴³ NATO (2025-06-03). *BALTOPS 25 begins in the Baltic Sea region* [interaktyvus]. <https://sf.nato.int/newsroom/news-archive/2025/baltops-25-begins-in-the-baltic-sea-region>

teisėms²⁴⁴. Nors taryba nėra skirta vien tik jūrų saugumo klausimams²⁴⁵, vis tik šiai dienai ji yra viena pagrindinių politinio dialogo Baltijos jūros regione platforma, apimanti tarptautinį bendradarbiavimą narių sutartose srityse²⁴⁶. CBSS nors ir neturi karinio pobūdžio funkcijų kaip NATO, bet reikšmingai prisideda prie regioninio atsparumo stiprinimo.

Greta politinių mechanizmų vis svarbesnį vaidmenį įgyja ir technologinės priemonės. Maždaug tuo pačiu metu, kai NATO sąjungininkai pradėjo operaciją „Baltic Sentry“, Jungtinės ekspedicinės pajėgos (angl. Joint Expeditionary Force (JEF))²⁴⁷ įdiegė stebėjimo sistemą „Nordic Warden“²⁴⁸. Ši sistema pasitelkia dirbtinį intelektą, kad įvertintų duomenis iš įvairių šaltinių, įskaitant automatinę identifikavimo sistemą (AIS), kurią laivai naudoja savo buvimo vietai perduoti, ir apskaičiuotų kiekvieno į atitinkamas zonas įplaukiančio laivo keliamą riziką²⁴⁹. Sistema „Nordic Warden“ taip pat buvo integruota į CTF Baltic operacijas²⁵⁰. Tai rodo, kad technologinė stebėseną tampa esminiu saugumo elementu, nes vien tradiciniai stebėjimo metodai nebegali užtikrinti pakankamo informacijos kiekio intensyviai naudojamose ir strategiškai jautrioje Baltijos jūroje.

Apibendrinant, galima teigti, kad Lietuvos nacionalinis teisinis reguliavimas jūrinėje erdvėje yra fragmentiškas ir daugiausia orientuotas į atskirus sektorius, todėl nesukuria pakankamo pagrindo visapusiškam saugumui IEZ užtikrinti. Dėl to, pakrantės valstybės gebėjimas savarankiškai įgyvendinti jurisdikciją IEZ išlieka ribotas. Šį ribotumą iš dalies kompensuoja NATO iniciatyvos, regioninės operacijos ir technologinės stebėsenos sistemos, kurios padeda užtikrinant Baltijos jūros saugumą ir stiprinant atgrasymą nuo galimų priešiško veiksmų. Šios priemonės rodo, kad Baltijos jūros regiono saugumas vis dažniau suvokiamas ne tik per tradicinės karinės gynybos prizmę, bet vis dažniau

²⁴⁴ Council of the Baltic Sea States. (n.d.). *About Us* [interaktyvus]. <https://cbss.org/about-us/>

²⁴⁵ Taryba daugiausia dėmesio skiria civilinei saugai, vaikų apsaugai ir kovai su prekyba žmonėmis, kultūrą, švietimą ir jaunimą, dialogui klimato klausimais, bendradarbiavimui mokslo srityje, tvariam vystymuisi ir tvariam jūrų ūkio vystymui. Informacija iš: *ibidem* 244.

²⁴⁶ Council of the Baltic Sea States. (n.d.). *About Us* [interaktyvus]. <https://cbss.org/about-us/>

²⁴⁷ Tai dešimtys bendraminčių valstybių, tarp kurių yra ir Lietuva, koalicija, kurią sudaro aukšto parengties lygio pajėgos, pritaikytos greitai reaguoti į krizes. Ji gali integruotis į didesnes tarptautines operacijas, pavyzdžiui, vadovaujamas NATO, JT ar kitų saugumo koalicijų, ir gali vykdyti visą operacijų spektrą. Ji stiprina NATO atgrasymo žinią ir užtikrina lanksčias, patikimas ir pajėgias pajėgas, remiančias JEF dalyvaujančių šalių interesus. Šaltinis: Joint Expeditionary force (n.d.). *About the JEF* [interaktyvus]. <https://jefnations.org/about-the-jef/>

²⁴⁸ BRAW, Elisabeth (2025-11-26). How the Baltic Sea nations have tackled suspicious cable cuts. *Atlantic council* [interaktyvus]. <https://www.atlanticcouncil.org/in-depth-research-reports/issue-brief/how-the-baltic-sea-nations-have-tackled-suspicious-cable-cuts/>

²⁴⁹ GOV.UK (2025-01-06). *Joint Expeditionary Force activates UK-led reaction system to track threats to undersea infrastructure and monitor Russian shadow fleet* [interaktyvus]. <https://www.gov.uk/government/news/joint-expeditionary-force-activates-uk-led-reaction-system-to-track-threats-to-undersea-infrastructure-and-monitor-russian-shadow-fleet>

²⁵⁰ *Ibidem* 248.

grindžiamas praktiniu bendradarbiavimu, infrastruktūros apsauga bei koordinuotu reagavimu.

4.3. Praktinių atvejų analizė Baltijos jūros regione

Aptartos kolektyvinės saugumo priemonės ir iniciatyvos Baltijos jūroje nėra atsitiktinės. Jos didžiaja dalimi formavosi reaguojant į konkrečius incidentus, atskleidusius povandeninės infrastruktūros pažeidžiamumą ir praktinius jurisdikcijos įgyvendinimo ribotumus, aktualius Baltijos jūros pakrantės valstybėms, tarp jų ir Lietuvai. Šiame kontekste paminėtini keli incidentai: „Baltconnector“ ir „Nord stream“ dujotiekių bei „Eagle S“ laivo padaryti pažeidimai.

2022 m. Baltijos jūroje įvyko sprogimai, kurių metu buvo pažeisti „Nord Stream“ dujotiekliai²⁵¹. Incidentas įvyko tarptautiniuose vandenyse bei Danijos ir Švedijos išskirtinėse ekonominėse zonose²⁵². Danija, Švedija ir Vokietija pradėjo oficialius tyrimus, kuriu metu Švedijos institucijos galiausiai konstatavo, kad sprogimai buvo tyčinio sabotažo aktas²⁵³, tačiau konkrečių atsakingų asmenų nustatyti nepavyko²⁵⁴. Šis įvykis tapo vienu iš ryškiausių incidentų, parodžiusių, ne tik povandeninės infrastruktūros pažeidžiamumo ypatumus²⁵⁵, bet ir reagavimo ribotumus IEZ ir, kad net ir didelio masto sabotažo atvejui atsakomybės nustatymas gali būti itin sudėtingas.

2023 metais buvo pažeistas dujotiekis „Baltconnector“, jungęs Suomiją ir Estiją, bei netoliese esantys ryšių kabeliai. Pradėjus tyrimą incidento vietoje buvo matoma vilkimo žymė ir inkaras, kuris, manoma, sukėlė pažeidimą²⁵⁶. Šia veikla įtariamas Kinijos laivas „Newnew Polar Bear“ ne tik buvo netoli įvykio vietos, bet ir atplaukė į uostą su pažeistu inkaru²⁵⁷. Nors oficialiai buvo teigiama, kad tai nutiko dėl laivybos klaidos, vis tik vyrauja nuomone, jog negalima nejausti kaip jūros dugnu yra velkama dešimtys ar šimtai

²⁵¹ ADOMAITIS, Nerijus ir AHLANDER, Johan (2025-08-21). What is known about the Nord Stream gas pipeline explosions? *Reuters* [interaktyvus]. <https://www.reuters.com/world/europe/what-is-known-about-nord-stream-gas-pipeline-explosions-2025-08-21/>

²⁵² Security Council Report (2024-10-03). *The Nord Stream Incident: Open Briefing* [interaktyvus]. <https://www.securitycouncilreport.org/whatsinblue/2024/10/the-nord-stream-incident-open-briefing.php>

²⁵³ OBE, James Sherr (2023-04-28). Pipes and Mirrors: the Nord Stream Explosions. *International Centre for Defence and Security* [interaktyvus]. <https://icds.ee/en/pipes-and-mirrors-the-nord-stream-explosions/>

²⁵⁴ *Ibidem* 251.

²⁵⁵ 3Gimbals (2025-05-08). Grey Zone Maritime Threats in European Waters Demand New Security Strategies [interaktyvus]. <https://3gimbals.com/insights/grey-zone-maritime-threats-in-european-waters-demand-new-security-strategies/>

²⁵⁶ BRAW, Elisabeth (2023-11-8). A Baltic no-go zone is tempting but wrong. *CEPA* [interaktyvus]. <https://cepa.org/article/a-baltic-no-go-zone-is-tempting-but-wrong/>

²⁵⁷ *Ibidem* 256.

metrų grandinės, kurios galė kabo keli tūkstančiai kilogramų²⁵⁸. Nors įvairios šalys ir organizacijos ėmėsi atskirų veiksmų, laivui pavyko perplaukti per Baltijos jūrą ir palei Norvegijos krantus, kol pasiekė Rusijos vandenį, kuriuose jis buvo visiškai nepasiekiamas tyrėjams²⁵⁹. Šis incidentas atskleidė, kad povandeninės infrastruktūros apsauga IEZ nebė gali būti suvokiama kaip vienos valstybės atsakomybė, todėl svarbu palaikyti glaudžius ryšius su kitomis šalimis, ypač tomis, su kuriomis dalijamasi povandenine infrastruktūra²⁶⁰. Tokio pobūdžio incidentai dažnai išryškina jurisdikcijos ribotumus ir parodo koordinuoto pakrantės valstybių tarpusavio bei tarptautinių organizacijų bendradarbiavimo būtinumą, siekiant nustatyti atsakomybę ir užtikrinti veiksmingą reagavimą.

Panašus incidentas nutiko ir 2024 m. kai tanklaivis „*Eagle S*“ beveik šimtą kilometrų vilko inkarą jūros dugnu, nutraukdamas kelis povandeninius kabelius (vienas iš jų - „Estlink 2“, jungiantis Estiją ir Suomiją). Tačiau valstybių reakcija buvo visiškai kitokia, nei ankščiau aptartų incidentų metu. Nors pradinės nukentėjusių pakrantės valstybių institucijų reakcijos buvo palyginti santūrios, Suomija „*Eagle S*“ atveju laikėsi kur kas ryžtingesnio požiūrio. Susirūpinusi didėjančia povandeninio sabotažo banga ir jos galimu destabilizuojančiu poveikiu regiono saugumui ir ryšiams, Suomijos pakrantės apsauga įsakė laivui įplaukti į jos teritorinius vandenius²⁶¹, kur Suomijos policija ir pakrantės apsauga įlipo į laivą ir jį sulaukė²⁶². Dėl veiksmų, kurie vyko Suomijos IEZ, laikoma, jog tai buvo labai prieštaringas žingsnis, nes pakrantės valstybės turi jurisdikciją tik savo teritoriniuose vandenyse, o IEZ turi ribotas teises²⁶³, tačiau Suomijos valdžios institucijos motyvavo, kad jos neturėjo kito pasirinkimo, nes kitu atveju būtų buvę sugadinta dar daugiau kabelių²⁶⁴. Laivas galiausiai buvo konfiskuotas, o dėl galimo sabotažo ir susijusių nusikaltimų pradėtas baudžiamasis tyrimas²⁶⁵. Tačiau šiai dienai Suomijos teismas jau yra atmetęs kaltinimus tanklaivio įgulai, nusprendęs, kad neturi jurisdikcijos, nes šis atvejis

²⁵⁸ PIHL Anna (2024-09-25). New Balticconnector pipeline damage facts come to light. *Err.ee* [interaktyvus]. <https://news.err.ee/1609470556/new-balticconnector-pipeline-damage-facts-come-to-light>

²⁵⁹ BRAW, Elisabeth (2025-11-26). How the Baltic Sea nations have tackled suspicious cable cuts. *Atlantic council* [interaktyvus]. <https://www.atlanticcouncil.org/in-depth-research-reports/issue-brief/how-the-baltic-sea-nations-have-tackled-suspicious-cable-cuts/>

²⁶⁰ MINCHIN Joshua (2025-10-14). Eagle S could have cut more cables, says finnish police. *Lloyd's list* [interaktyvus]. <https://www.lloydslist.com/LL1152219/Eagle-S-could-have-cut-more-cables-says-Finnish-police>

²⁶¹ MAJCIN, Juraj (2025-04-22). Battle of the Baltic: Safeguarding critical undersea infrastructure. *European policy centre* [interaktyvus]. <https://www.epc.eu/publication/Battle-of-the-Baltic-Safeguarding-critical-undersea-infrastructure-645780/>

²⁶² Lloyd's List (2025-08-22). Boarding of Eagle S 'serious violation of maritime safety', says master [interaktyvus]. <https://www.lloydslist.com/LL1154601/Boarding-of-Eagle-S-serious-violation-of-maritime-safety-says-master>

²⁶³ *Ibidem* 259.

²⁶⁴ *Ibidem* 260

²⁶⁵ *Ibidem* 261.

buvo laikomas „navigacijos incidentu“, taip kaip jis suvokiamas pagal Konvencijos 97 str., kuris baudžiamąjį persekiojimą riboja iki vėliavos arba kaltinamojo pilietybės valstybės²⁶⁶. Nors atsakomybės nustatyti nepavyko, šis incidentas ir po jo sekę įvykiai rodo, kaip pakrantės valstybės, susidūrusios su realiomis grėsmėmis, gali būti pasiryžusios peržengti Konvencijos ribas, kai mano, kad ji nebeatitinka valstybės interesų. O tai kelia pagrįstų abejonių dėl Konvencijoje įtvirtinto išskirtinės ekonominės zonos teisinio režimo pakankamumo ir gebėjimo veiksmingai užtikrinti pakrantės valstybių saugumą šiuolaikinių grėsmių kontekste.

Šis incidentas, be to, buvo lūžis diskusijose dėl kritinės povandeninės infrastruktūros saugumo Baltijos jūroje. Pripažįstant, kad reikalingas kolektyvinis ir koordinuotas atsakas, buvos surengtas Baltijos jūros sąjungininkų viršūnių susitikimą, kuris paskatino pradėti minėtąją „Baltic Sentry“ misiją, skirtą atgrasyti nuo bandymų sugadinti kritinę povandeninę infrastruktūrą regione²⁶⁷.

Aptarti incidentai Baltijos jūroje atskleidžia, jog povandeninės infrastruktūros apsauga išskirtinėje ekonominėje zonoje susiduria su reikšmingais teisinio reguliavimo ir jurisdikcijos įgyvendinimo iššūkiais. Nors Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija nustato pagrindinį IEZ teisinį režimą, praktika rodo, kad jos nuostatos ne visuomet suteikia pakrantės valstybėms pakankamas priemones veiksmingai reaguoti į galimus sabotazo aktus ar kitokio pobūdžio incidentus. Tai lemia, jog valstybės atsiduria situacijoje, kai siekdamos apsaugoti kritinę infrastruktūrą ir regioninį saugumą privalo veikti teisinio neapibrėžtumo sąlygomis arba net peržengti griežtai apibrėžtas jurisdikcijos ribas. Tai rodo, kad esamas IEZ teisinis režimas ne visada atitinka šiuolaikinius saugumo iššūkius, o veiksmingas reagavimas į tokio pobūdžio incidentus vis labiau priklauso ne tik nuo tarptautinės teisės normų, bet ir nuo valstybių bendradarbiavimo bei kolektyvinių saugumo iniciatyvų regione.

Pavieniai infrastruktūros pažeidimo atvejai nėra vieninteliai keliantys pavojų pakrantės valstybėms. Be tiesioginių pažeidimų, reikšmingą poveikį turi ir didelio masto karinės pratybos, kurių metu jūroje suintensyvėja karinio laivyno veikla. Vienas tokių pavyzdžių yra Rusijos ir Baltarusijos organizuojamos pratybos „Zapad“, kurios 2025

²⁶⁶ HARTMANN Jacques ir LOTT Alexander (2025-11-13). The Prosecution “Gap” for Attacks on Subsea Cables and Pipelines. *EJIL: Talk!* [interaktyvus]. <https://www.ejiltalk.org/the-prosecution-gap-for-attacks-on-subsea-cables-and-pipelines/>

²⁶⁷ MAJCIN, Juraj (2025-04-22). Battle of the Baltic: Safeguarding critical undersea infrastructure. *European policy centre* [interaktyvus]. <https://www.epc.eu/publication/Battle-of-the-Baltic-Safeguarding-critical-undersea-infrastructure-645780/>

metais vyko ir Baltijos jūroje netoli Lietuvos teritorijos²⁶⁸. Nors oficialus šių pratybų tikslas yra karinių pajėgų treniravimasis, praktikoje jos gali atlikti bauginimo²⁶⁹ ir galios demonstravimo priemonę, siekiant įrodyti Rusijos, kaip karinės supervalstybės pajėgumus²⁷⁰. Tokios pratybos sukuria „pilkosios zonos“ situacijas, kuriose sunku atskirti teisėtą veiklą nuo priešiškos. Tokios pratybos gali būti priedanga „atsitiktiniams“ kritinės infrastruktūros pažeidimams, kartu apsunkinti įvykusių incidentų identifikavimą ir tyrimus, o tam tikrais atvejais būti priedanga planuojamiems kariniams puolimams²⁷¹. Kadangi Baltijos regiono saugumas yra neatsiejamas nuo visos Europos saugumo²⁷², kaip prevenciją „Zapad 2025“ pratyboms, tiek Baltijos valstybės kartu su Lenkija, tiek NATO surengė savas pratybas²⁷³. Tokios situacijos rodo, kad intensyvi karinio pobūdžio veikla IEZ gali ne tik didinti regioninę įtampą, bet ir išryškinti esamo teisinio reguliavimo ribotumą, kai pakrantės valstybės susiduria su veiklomis, formaliai patenkančiomis į jūros laisvių režimą, tačiau galinčiomis kelti realią grėsmę jų saugumo interesams.

Pastarųjų metų incidentai Baltijos jūroje atskleidžia, jog povandeninė infrastruktūra yra itin pažeidžiama, o pakrantės valstybės dėl ribotos jurisdikcijos IEZ dažnai neturi pakankamų teisinių priemonių greitai ir veiksmingai reaguoti. Konvencijos suteikiamos teisės pakrantės valstybėms nėra skirtos hibridinių ar tyčinių veikų prevencijai, todėl praktikoje, kaip parodė „*Newnew Polar Bear*“ ar „*Eagle S*“ laivų atvejai, trečiųjų valstybių laivų veikla, kuri akivaizdžiai žalinga nesulaukia atsakomybės dėl tarptautinės teisės spragų. Dėl šių priežasčių tampa akivaizdu, kad pavienės valstybės negali užtikrinti infrastruktūros saugumo vien savo jėgomis, tam reikalingas glaudus regioninis bendradarbiavimas, greitesni informacijos mainai tarp valstybių ir kolektyvinės saugumo priemonės.

²⁶⁸ SIMSEK, Ayhan (2025-09-01). Germany-led military exercise begins in Baltic Sea region amid tensions with Russia. *Anadolu Ajansi* [interaktyvus]. <https://www.aa.com.tr/en/europe/germany-led-military-exercise-begins-in-baltic-sea-region-amid-tensions-with-russia/3675576>

²⁶⁹ PETRAITIS, Daivis (2022). Zapad 2021: context; messages; narratives; blackmail. *Zapad 2021 communication analysis: messages, narratives, (dis)information*, 10-30, [interaktyvus]. <https://stratcomcoe.org/pdfjs/?file=/publications/download/ZAPAD-2021-Communication-Analysis-DIGITAL-1ef19.pdf?zoom=page-fit> p.14.

²⁷⁰ *Ibidem* 269 p.16.

²⁷¹ Po 2021 metais vykusių pratybų Rusijos kariniai daliniai pasiliko prie Ukrainos sienų, kuriuos panaudodama Rusija pradėjo pilno masto invaziją į Ukrainą. Remiantis: BANKA, Andris ir BUSSMANN, Margit (2023). Uncomfortable neighbors: NATO, Russia and the shifting logic of military exercises in the Baltics. *Defence Studies*, 23(1) [interaktyvus]. <https://doi.org/10.1080/14702436.2022.2089657>

²⁷² NATO (2024-10-22). *Commander Task Force Baltic Established* [interaktyvus]. <https://mc.nato.int/media-centre/news/2024/Commander-Task-Force-Baltic-Established>

²⁷³ NATO stages counter-exercises as Russia and Belarus begin ‘Zapad – 2025’ military drills (2025-09-12). *TVP WORLD* [interaktyvus]. <https://tvpworld.com/88885378/poland-leads-nato-drills-in-response-to-zapad-2025>, taip pat: ADAMOWSKI, Jaroslaw (2025-09-02). Russia’s ‘Zapad’ drill has Europe on edge about low-key attacks. *DefenseNews* [interaktyvus]. <https://www.defensenews.com/global/europe/2025/09/02/russias-zapad-drill-has-europe-on-edge-about-low-key-attacks/>

Apibendrinant galima teigti, kad Baltijos jūros regionas dėl savo geografinės padėties, intensyvios jūrinės veiklos ir didelės kritinės infrastruktūros koncentracijos tampa erdve, kurioje išskirtinės ekonominės zonos teisinio režimo neapibrėžtumai atsiskleidžia ypač aiškiai. Šiame regione beveik visa jūros erdvė patenka į valstybių išskirtines ekonomines zonas, todėl bet kokia veikla neišvengiamai vyksta teritorijoje, kur pakrantės valstybės turi tik ribotą jurisdikciją. Tokiomis aplinkybėmis praktiniai incidentai ir karinio pobūdžio veiklos parodo, kad vien Konvencijoje įtvirtintų teisių ne visuomet pakanka siekiant veiksmingai apsaugoti pakrantės valstybių saugumo interesus. Lietuvos situacija, taip pat patvirtina, kad tais atvejais, kai nacionalinis reguliavimas yra orientuotas į atskiras veiklos sritis, realus reagavimas į galimus pažeidimus tampa sudėtingesnis ir labiau priklausomas nuo platesnio regioninio ir tarptautinio bendradarbiavimo mechanizmų veikimo.

IŠVADOS IR PASIŪLYMAI

1. Išskirtinės ekonominės zonos teisinis režimas yra grindžiamas kompromisu tarp pakrantės valstybių interesų ir kitų valstybių teisėto naudojimosi jūra laisvių. Dėl tokio pobūdžio pakrantės valstybės teisės ir pareigos IEZ nėra absoliučios ir apsiriboja tik aiškiai apibrėžtomis ribomis. Nors Konvencijoje numatytos suverenios teisės ir jurisdikcija yra papildomos nuorodomis į kitus jūrų teisės institutus (kontinentinį šelfą, gretutinę zoną) bei specialiosiomis konvencijomis, jų taikymas išlieka fragmentiškas ir apsiriboja atskiromis sritimis (pavyzdžiui aplinkos apsauga, moksliniais tyrimais ar žuvininkyste). Tai rodo, kad IEZ nėra visiškai autonominis teisinis institutas, o tai apsunkina tiek jo praktinį taikymą, tiek aiškų teisių ir jurisdikcijos ribų suvokimą.
2. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijoje įtvirtintas IEZ režimas nepakankamai atliepia šiuolaikinius saugumo iššūkius, todėl jo taikymas karinio pobūdžio veiklų ir hibridinių grėsmių kontekste pasižymi reikšmingu teisiniu neapibrėžtumu. Konvencija nereglamentuoja veikų, pasižyminčių dviguba paskirtimi ir grindžiamų modernių technologijų naudojimu, todėl tokia veikla gali būti vykdoma naudojantis formaliai teisėtomis jūros laisvėmis, tačiau iš tiesų būti nukreipta prieš pakrantės valstybės saugumo interesus. Panašiai ir karinio pobūdžio veiklų atžvilgiu, nes Konvencija taip pat nenustato aiškių kriterijų, leidžiančių atriboti teisėtą veiklą, nuo pavojingos ir iš esmės apsiriboja karo laivų imuniteto pripažinimu. Neapibrėžtumą lemia ne tik aiškių nuostatų nebuvimas, bet ir pats reguliavimo pobūdis. IEZ režime įtvirtintos jurisdikcijos taisyklės yra sudėtingos ir ne visada aiškiai atribojamos, nes dalis veiklų reguliuojama nukreipiant į atvirosios jūros režimą, o tai apsunkina aiškų jurisdikcijos ribų nustatymą. Tokiomis aplinkybėmis susiformuoja „pilkoji zona“, kurioje veiklų teisinis vertinimas ir atsakomybės nustatymas tampa priklausomi nuo valstybių interpretacijos, o tai didina normų kolizijas, kas galiausiai lemia išaugusią tarptautinių ginčų ir konfliktų riziką.
3. Esamas reguliavimas ir suteikiamos jurisdikcijos pobūdis nėra pakankami užtikrinant veiksmingą pakrantės valstybių teisių įgyvendinimą. Funkcinis jurisdikcijos modelis, siaurai apibrėžtos vykdymo priemonės ir vėliavos valstybės jurisdikcijos prioritetas lemia, kad pakrantės valstybės negali veiksmingai reaguoti į daugelį veiklų. Šį ribotumą dar labiau sustiprina ir pačių veiklų pobūdis. Hibridinių grėsmių atveju, jų latentiskumas, priskyrimo konkretiems subjektams

sudėtingumas ir dviprasmiškumas pasunkina pakrantės valstybių jurisdikcijos įgyvendinimą. Karinio pobūdžio veiklų kontekste šis ribotumas dar labiau išryškėja, kadangi karo laivams taikomas imunitetas iš esmės eliminuoja pakrantės valstybės galimybes taikyti vykdymo priemones net ir galimos grėsmės saugumo interesams atveju. Akivaizdu, jog IEZ režimas ne tik neužtikrina efektyvaus pakrantės valstybių teisių įgyvendinimo, bet ir praktiškai veikia jų gebėjimą reaguoti į kylančias grėsmes.

4. Lietuvos Respublikos teisinis reguliavimas IEZ pasižymi fragmentiškumu, kadangi su šia jūrų zona susiję klausimai nacionalinėje teisėje reguliuojami per skirtingas teisės normas. Dėl to nacionalinė teisė sudaro tik dalinį pagrindą jurisdikcijos įgyvendinimui ir nėra pakankamai pritaikyta šiuolaikinėms hibridinėms grėsmėms ir karinio pobūdžio veikloms. Šie ribotumai ypač išryškėja Lietuvos išskirtinės ekonominės zonos kontekste, atsižvelgiant į Baltijos jūros regiono specifiką. Tokiomis sąlygomis praktinis jurisdikcijos įgyvendinimas IEZ priklauso ne tik nuo nacionalinių teisės normų, bet ir nuo institucinių pajėgumų, jų tarpusavio koordinacijos bei gebėjimo bendradarbiauti su regioniniais ir tarptautiniais partneriais. Nors tam tikri mechanizmai, įskaitant stebėsenos sistemas, institucinius algoritmus ir bendradarbiavimą su NATO struktūromis, iš dalies kompensuoja nacionalinio reguliavimo spragas, jie nepanaikina esminės problemos – ribotų valstybės galimybių veiksmingai užtikrinti savo interesų apsaugą.
5. Esamas teisinis reguliavimas Konvencijoje nėra pakankamas užtikrinti tinkamą reagavimą nei į karinio pobūdžio veiklas, nei į hibridines grėsmes išskirtinėje ekonominėje zonoje, todėl akivaizdus poreikis jį tobulinti tiek tarptautiniu, tiek nacionaliniu lygmeniu. Tarptautinės teisės ribose tobulinimas pirmiausia turėtų būti siejamas su aiškesniu Konvencijos nuostatų aiškinimu ir jų plėtojimu, atsižvelgiant į esamą poreikį būtent hibridinių grėsmių ir karinio pobūdžio veiklų specifikai. Nacionaliniu lygmeniu Lietuvos teisinis reguliavimas turėtų būti nuoseklesnis ir ne toks išskaidytas, svarstytinas vieningo teisės akto, skirto jūrų zonoms ar IEZ, sukūrimas. Ne ką mažiau svarbus yra ir institucijų bendradarbiavimas, ypač stiprinant informacijos mainus, koordinuotą reagavimą ir aiškesnį kompetencijų paskirstymą tarp institucijų, nes dabartinis funkcijų išskaidymas riboja efektyvų ir veiksmingą reagavimą. Todėl darytina išvada, kad be realių teisinių ir institucinių pokyčių pakrantės valstybių gebėjimas veiksmingai ginti savo interesus IEZ išliks ribotas.

ŠALTINIŲ SĄRAŠAS

Teisės aktai:

Tarptautinės sutartys:

1. Helsinkio konvencija dėl Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos apsaugos (1992). *Valstybės žinios*, 1997, 21-499.
2. Interim Measures for Combating Unsafe Practices Associated with the Trafficking, Smuggling or Transport of Migrants by Sea (2001), *International Maritime Organization*.
3. Jungtinių Tautų Chartija (1945). *Valstybės žinios*, 2002, 15-557.
4. Jungtinių Tautų Jūrų teisės konvencija (1982). *Valstybės žinios*, 2003, 107-4786.
5. Jungtinių Tautų Organizacijos Konvencija dėl kovos su neteisėta narkotinių priemonių ir psichotropinių medžiagų apyvarta (1998). *Valstybės žinios*. 1998, 38-1004.
6. Konvencija dėl kovos su neteisėtais veiksmais prieš saugią jūrų laivybą (1988). *Valstybės žinios*, 2003, 8-266.
7. Protokolas dėl neteisėto migrantų įvežimo sausuma, jūra ir oru, papildantis Jungtinių Tautų Organizacijos Konvenciją prieš tarptautinį organizuotą nusikalstamumą (2000). *Valstybės žinios*, 2003, 49-2163.
8. Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts (2001). General Assembly resolution 56/83.
9. Tarptautinė konvencija dėl parengties, veiksmų ir bendradarbiavimo įvykus taršos nafta incidentams (1990). *Valstybės žinios*, 2002, 115-5135.
10. Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos (1973). *Valstybės žinios*, 2004, 138-5030.
11. Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos juroje (SOLAS 74) tęsinys (1974). *Valstybės žinios*, 2006, 129-0. V skyrius, 19 taisyklė 2.1.6. punktas.
12. Urging Member States And All Relevant Stakeholders To Promote Actions To Prevent Illegal Operations In The Maritime Sector By The "Dark Fleet" Or "Shadow Fleet" (2023). Resolution A.1192(23).

Lietuvos Respublikos teisės aktai:

13. Lietuvos Respublikos Konstitucija. Lietuvos Respublikos piliečių priimta 1992 m. spalio 25 d. referendume. *Valstybės žinios*, 1992, 33–1014.

14. Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos įstatymas. 1992 m. sausio 21 d. Nr. I-2223. *Lietuvos aidas*, 1992, 20-0.
15. Lietuvos Respublikos jūros aplinkos apsaugos įstatymas. 1997 m. lapkričio 11 d. Nr. VIII-512. *Valstybės žinios*, 1997, 108-2731.
16. Lietuvos Respublikos krašto apsaugos sistemos organizavimo ir karo tarnybos įstatymas. 1998 m. gegužės 5 d. Nr. VIII-723. *Valstybės žinios*, 1998, 49-1325.
17. Lietuvos Respublikos nacionalinio saugumo pagrindų įstatymas. 1996 m. gruodžio 19 d. Nr. VIII-49. *Valstybės žinios*, 1997, 2-16.
18. Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymas. 2000m. rugpjūčio 29d. Nr. VIII-1897. *Valstybės žinios*. 2001 75-2264.
19. Lietuvos Respublikos žuvininkystės įstatymas. 2000 birželio 27 d. Nr. VIII-1756. *Valstybės žinios*, 2000, 56-1648.
20. Lietuvos Respublikos aplinkos ministro ir Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministro 2000 m. kovo 30 d. įsakymas Nr. 123/43 „dėl leidimų išdavimo užsienio valstybių fiziniams ir juridiniams asmenims aplinkos monitoringui ir mokslo tiriamiesiems darbams jūros rajone vykdyti tvarkos“. *Valstybės žinios*, 2000, 30-842.
21. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2017 m. lapkričio 30 d. įsakymas Nr. 3-574 „dėl Lietuvos transporto saugos administracijos nuostatų patvirtinimo“. TAR, 2017, 19112.

SPECIALIOJI LITERATŪRA:

Knygos:

22. AMERASINGHE, Chittharajan F. (n.d.). The Principle Actor Incumbit Onus Probandi, *Evidence in International Litigation* [interaktyvus]. https://brill.com/display/book/9789047407775/B9789047407775_s010.xml
23. EHLERS, Peter (2014-02). Baltic Sea. Iš: *Max Planck Encyclopedias of International Law [MPIL]* [interaktyvus]. <https://opil.ouplaw.com/display/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e1252>
24. ELFERINK OUDE, Alex G. (2005). *Stability and Change in the Law of the Sea: the Role of the LOS Convention*. Leiden, Boston: Martinus Nijhoff Publishers [interaktyvus]. https://books.google.lt/books?id=yGMiyU6AGGQC&printsec=frontcover&hl=lt&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false

25. George V. Galdorisi and Kevin R. Vienna, *Beyond the Law of the Sea – New Directions for U.S. Oceans Policy*, Westport, Praeger, 1997.
26. KIRCHNER, Andree (2007-09). *History of Law of the Sea* [interaktyvus]. <https://opil.ouplaw.com/display/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e1187>
27. KWIATKOWSKA, Barbara (1989). *The 200 Mile Exclusive Economic Zone In The New Law Of The Sea* [interaktyvus]. Dordrecht, Boston, London: Martinus Nijhoff Publishers. Books.google [interaktyvus]. https://books.google.lt/books?id=fQYuGOjyx54C&printsec=frontcover&hl=lt&source=gbg_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false

Moksliniai straipsniai:

28. AGARWAL, Soham ir CHAUHAN, Pradeep (2025). Underwater Infrastructure – Cables and Pipelines, *Maritime Perspectives 2025: Blue Economy and Resilience*, 75-124 [interaktyvus]. <https://maritimeindia.org/wp-content/uploads/2025/11/3-MP2025-Jn-Ver-3.pdf#page=1>
29. ARÉVALO-RAMÍREZ, Walter ir GODIO Leopoldo M.A.(2026). Coastal State jurisdiction over the EEZ and foreign military activities. *Marine Policy*, 184 [interaktyvus]. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2025.106930>
30. BAJARŪNAS, Eitvydas ir KERŠANSKAS, Vytautas (2018). Hibridinės grėsmės: turinio, keliamų iššūkių ir priemonių įveikti jas analizė. *Lietuvos metinė strateginė apžvalga 2017-2018*, 16, 127-172 [interaktyvus]. <https://kam.lt/wp-content/uploads/2023/01/Bajarunas-Kersanskas.-Hibridines-gresmes-turinio-keliamu-issukiu-ir-priemoniu-iveikti-jas-analize.-Metine-strategine-apzvalga-LKA-2017-2018.pdf>
31. BALCAEN, Pieter; DU BOIS, Cind ir BUTS, Caroline (2022). A Game-theoretic Analysis of Hybrid Threats. *Defence and Peace Economics*, 33(1), 26-41. [interaktyvus]. <https://doi.org/10.1080/10242694.2021.1875289>
32. BANKA, Andris ir BUSSMANN, Margit (2023). Uncomfortable neighbors: NATO, Russia and the shifting logic of military exercises in the Baltics. *Defence Studies*, 23(1), 1–24 [interaktyvus]. <https://doi.org/10.1080/14702436.2022.2089657>
33. BARDIN, Anne (2002). Coastal State's Jurisdiction over Foreign Vessels. *Pace International Law Review*, 14(1), 27-76 [interaktyvus].

- <https://scispace.com/pdf/coastal-state-s-jurisdiction-over-foreign-vessels-2fl7ezb635.pdf>
34. BATEMAN, Sam (2006). UNCLOS and its Limitations as the Foundation for a Regional Maritime Security Regime, *Institute of Defence and Strategic Studies Singapore* [interaktyvus]. <https://dr.ntu.edu.sg/server/api/core/bitstreams/3c3ffa47-6f48-48a0-9719-3b48fff3fe80/content>
 35. BECKMAN, Robert ir DAVENPORT, Tara (2012). The EEZ Regime: Reflections after 30 Years, *LOSI Conference Papers, 2012* [interaktyvus]. <https://www.law.berkeley.edu/files/Beckman-Davenport-final.pdf>
 36. BENKLER, Monika ir SCHWEERS, Philipp. (2025-10). Hybrid Threats: A New Dimension For Peace Operations. *Center For International Peace Operations* [interaktyvus]. https://www.zif-berlin.org/sites/zif-berlin.org/files/2025-10/ZIF%20Study%20Hybrid%20Threats_ENG.pdf
 37. BUDD, Christopher R. (2015). Warship navigation in foreign exclusive economic zones: how to determine what is permissible. *Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs*, 7(4), 241-251 [interaktyvus]. <https://doi.org/10.1080/18366503.2015.1120013>
 38. BUEGER, Christian; EDMUNDS, Timothy ir STOCKBRUEGGER, Jan (2025). UNCLOS under Fire: Recalibrating Maritime Security Governance, *International and Comparative Law Quarterly*, 74 (1), 85–102. doi:10.1017/s0020589325101218
 39. CARLSSON, Johanna (2022). Brace for Impact. Military Activities in the EEZ and Varying State Practice, *University of Gothenburg School of Business, Economics and Law* [interaktyvus]. <https://gupea.ub.gu.se/server/api/core/bitstreams/4174c6d2-085d-4c3b-8474-75520c427d8b/content>
 40. CAVALCANTI DE MELLO FILHO, Eduardo (2021). The legal regime of the exclusive economic zone and foreign military exercises or maneuvers. *Nuova Antologia Militare*, 2, 361-391 [interaktyvus]. <https://doi.org/10.36158/978889295289812>
 41. CHURCHILL, Robin ir LOWE, Vaughan (n.d.). Military uses of the sea [interaktyvus]. <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2017/11/Churchill-LoweChpt.17-Military-uses-of-the-sea.pdf>
 42. COVENTRY, Thea (2024-12-13). What should states do to combat the sabotage of submarine cables and pipelines beneath the high seas/EEZs? *EJIL: Talk!*

- [interaktyvus]. <https://www.ejiltalk.org/what-should-states-do-to-combat-the-sabotage-of-submarine-cables-and-pipelines-beneath-the-high-seas-eezs/>
43. GALDORISI, George V. ir KAUFMAN, Alan G. (2002). Military Activities In The Exclusive Economic Zone: Preventing Uncertainty And Defusing Conflict. *California Western International Law Journal*, 32(2), 253-301 [interaktyvus]. <https://scholarlycommons.law.cwsl.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1199&context=cwilj>
 44. GAVOUNELI, Maria (2007). *Functional Jurisdiction in the Law of the Sea*. Leiden, Boston: Martinus Nijhoff Publishers. [interaktyvus] https://www.academia.edu/767454/Functional_Jurisdiction_in_the_Law_of_the_Sea?email_work_card=thumbnail
 45. GRESSEL, Gustav (2019-06-25). *Protecting Europe against hybrid threats*. [interaktyvus]. https://ecfr.eu/publication/protecting_europe_against_hybrid_threats/
 46. HARTMANN, Jacques ir LOTT, Alexander (2025-11-13). The Prosecution “Gap” for Attacks on Subsea Cables and Pipelines. *EJIL: Talk!* [interaktyvus]. <https://www.ejiltalk.org/the-prosecution-gap-for-attacks-on-subsea-cables-and-pipelines/>
 47. HOFFMAN, Frank G. (2009). Hybrid warfare and challenges. *JFQ*, 52(1), 34-39 [interaktyvus]. <https://ndupress.ndu.edu/portals/68/documents/jfq/jfq-52.pdf>
 48. ISHII, Yurika (2022-07-07). Violations of Sovereign Rights at a Foreign EEZ: Alleged Violations of Sovereign Rights and Maritime Spaces in the Caribbean Sea (Nicaragua v. Colombia). *EJIL:TALK!* [interaktyvus]. <https://www.ejiltalk.org/violations-of-sovereign-rights-at-a-foreign-eez-alleged-violations-of-sovereign-rights-and-maritime-spaces-in-the-caribbean-sea-nicaragua-v-colombia/>
 49. ISOKAITĖ, Indrė (2008). Lietuvos, kaip pakrantės valstybės, teisių ir pareigų pagal 1982 metų jūrų teisės konvenciją įgyvendinimo problemos. *Teisė*, 68, 97-107 [interaktyvus]. <https://www.journals.vu.lt/teise/lt/article/view/338/285>
 50. JENSEN, Øystein (2006). Coastal State Jurisdiction and Vessel Source Pollution, *The International Law of the Sea Framework for Norwegian Legislation* [interaktyvus]. https://www.files.ethz.ch/isn/47625/FNI-R0306_e.pdf
 51. JIN, Yongming; FENG, Yuan; LIU, Jin ir LI, Shibo (2025).). Navigating the digital seas: Legal challenges and global governance of maritime cyber

- operations. *Frontiers in Marine Science* [interaktyvus].
<https://doi.org/10.3389/fmars.2025.1616906>
52. KRASKA, James (2022). Intelligence Collection and the International Law of the Sea. *International Law Studies*, 99, 601-637 [interaktyvus]. <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=3023&context=ils>
53. LEWIS, Reece (2025). The ‘Constitution for the Oceans’? The Law of the Sea Convention as a Living Treaty. *International and Comparative Law Quarterly*, 74(1), 1–31. [interaktyvus].
<https://doi.org/10.1017/S0020589325000120>
54. LOTT, Alexander (2025). Conventional Jurisdictional Approaches to Protecting Submarine Cables and Pipelines. *International and Comparative Law Quarterly*, 74(S1), 63–84. <https://doi.org/10.1017/s0020589325101164>
55. MAZARR, Michael J. (2015). Mastering the Gray Zone: Understanding a Changing Era of Conflict. *US Army War College Press*, 1-139 [interaktyvus].
<https://press.armywarcollege.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1427&context=monographs>
56. MONAGHAN, Sean (2019-10-04). Countering Hybrid Warfare. So What for the Future Joint Force? *National Defence University Press*, 8(2), 82-98 [interaktyvus].
https://ndupress.ndu.edu/Portals/68/Documents/prism/prism_8-2/PRISM_8-2_Monaghan.pdf?ver=2019-09-17-231051-890
57. NANDAN, S.N. (n.d.). *The exclusive economic zone: a historical perspective* [interaktyvus]. <https://www.fao.org/4/s5280t/s5280t0p.htm>
58. NYHLÉN, Ludvig (2022). It’s a Gas... Pipeline and Submarine Cable, *Lund University, faculty of law* [interaktyvus].
<https://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=9105321&fileId=9108167>
59. PETRAITIS, Daivis (2022). Zapad 2021: context; messages; narratives; blackmail. *Zapad 2021 communication analysis: messages, narratives, (dis)information*, 10-30, [interaktyvus].
<https://stratcomcoe.org/pdfs/?file=/publications/download/ZAPAD-2021-Communication-Analysis-DIGITAL-1ef19.pdf?zoom=page-fit>
60. PIPYROS, Kosmas ir SOTIROPOULOS, Leonidas (2025). The law of the sea in the age of cyber threats: Protecting maritime infrastructure and the marine environment, *XXII International Scientific Conference “Legal Days – Prof. Slavko*

- Caric Law and Justice*”, 244–257 [interaktyvus]. <https://scindeks-clanci.ceon.rs/data/pdf/proc-0052/2025/proc-00522501244P.pdf>
61. RICARD, Pascale (2020). The Limitations on Military Activities by Third States in the EEZ Resulting from Environmental Law. *International Journal of Marine and Coastal Law*, 34(1), 144-165 [interaktyvus]. <https://hal.science/hal-02514646/document>
 62. SCHALLER, Christian (2024-07-11). Critical Maritime Infrastructure and the Regime of the EEZ: A Blank Cheque for Saboteurs? *EJIL:Talk!* [interaktyvus]. <https://www.ejiltalk.org/critical-maritime-infrastructure-and-the-regime-of-the-eez-a-blank-cheque-for-saboteurs/>
 63. SOMOGYI, Tamas ir NAGY, Rudolf (2025). Hybrid Threats: A Serious Challenge To The Critical Infrastructure Of Nato Allies. *Journal of Defence Resources Management*, 16(1), 147-160 [interaktyvus]. <https://jodrm.eu/wp-content/uploads/2025/07/8.pdf>
 64. STEPIEN, Barbara (2025-01). Defending the Fleet: Cybersecurity and Autonomous Ships. *40 Years of the United Nations Convention on the Law of the Sea*, 334-344 [interaktyvus]. https://www.researchgate.net/publication/387232454_Defending_the_Fleet_Cybersecurity_and_Autonomous_Ships
 65. *Submarine Cables And Pipelines Under International Law*. [Third] Interim Report 2024 (2024), International law association [interaktyvus]. <https://www.ila-hq.org/en/documents/ilathi-1>
 66. SUN, Zhen (2025). Resolving Conflicts Regarding Unattributed Rights and Jurisdiction in the Exclusive Economic Zone. *Finding a Balance in the Exclusive Economic Zone Conflict and Stability in the Law of the Sea*, 199–361 [interaktyvus]. <https://doi.org/10.1017/9781009471329.012>
 67. VAN DYKE, Jon M., (2004). Military Ships and Planes Operating in the Exclusive Economic Zone of Another Country. *Marine Policy*, 28(1), 29–39 [interaktyvus]. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0308597X03001258?via%3Dihub>
 68. WILLIAMSON, Hugh (2018). Intelligence Gathering and Espionage in the Exclusive Economic Zone: Peaceful or Not? *The Future of Ocean Governance and Capacity Development*, 416-420 [interaktyvus]. https://doi.org/10.1163/9789004380271_071

Disertacijos:

69. ISOKAITĖ, Indrė (2010). *Jūros erdvių reglamentavimas tarptautinėje ir Lietuvos Respublikos teisėje*. Daktaro disertacija, socialiniai mokslai, teisė (O1S), Vilniaus universitetas. Vilnius.

TEISMŲ PRAKTIKA:

70. Case Concerning Application Of The Convention On The Prevention And Punishment Of The Crime Of Genocide [ICJ], [2007-02-26]
71. Case Concerning Military And Paramilitary Activities In And Against Nicaragua [ICJ], [1986-06-27].
72. Case Concerning The Detention Of Three Ukrainian Naval Vessels [ITLOS], No. 26, [2019-05-25].
73. The M/V "Saiga" Case (Saint Vincent And The Grenadines V. Guinea) [ITLOS], No. 2, [1999-07-1].
74. The "Ara Libertad" Case (Argentina V. Ghana) [ITLOS], No. 20, [2021-12-15]
75. The M/V "Norstar" Case (Panama V. Italy) [ITLOS], No. 25., [2019-04-10].
76. In The Matter Of The Arctic Sunrise Arbitration [PCA], Case no. 2014-02. Award on the merits. [2015-09-14].
77. Award In The Arbitration Regarding The Delimitation Of The Maritime Boundary Between Guyana And Suriname *Volume XXX*. [2007-09-17].
78. S.S. Lotus (France V. Turkey) [PCIJ], No. 10, [1927-09-07].

KITI ŠALTINIAI:

79. 3Gimbals (2025-05-08). Grey Zone Maritime Threats in European Waters Demand New Security Strategies [interaktyvus]. <https://3gimbals.com/insights/grey-zone-maritime-threats-in-european-waters-demand-new-security-strategies/>
80. ADAMOWSKI Jaroslaw (2025-09-02). Russia's 'Zapad' drill has Europe on edge about low-key attacks. *DefenseNews* [interaktyvus]. <https://www.defensenews.com/global/europe/2025/09/02/russias-zapad-drill-has-europe-on-edge-about-low-key-attacks/>
81. ADOMAITIS, Nerijus ir AHLANDER, Johan (2025-08-21). What is known about the Nord Stream gas pipeline explosions? *Reuters* [interaktyvus].

- <https://www.reuters.com/world/europe/what-is-known-about-nord-stream-gas-pipeline-explosions-2025-08-21/>
82. AITKEN, John (2025-07-07). Undersea Cables Are Vulnerable to Sabotage—but This Takes Skill and Specialist Equipment, *RAND* [interaktyvus]. <https://www.rand.org/pubs/commentary/2025/07/undersea-cables-are-vulnerable-to-sabotage-but.html>
 83. AMPATZIDIS, Dimitris (2025-11-10). *AIS spoofing: The fast track to sanctions* [interaktyvus]. <https://www.kpler.com/blog/ais-spoofing-fast-track-to-sanctions>
 84. Baltic Marine Environment Protection Commission (n.d.). [interaktyvus]. <https://helcom.fi/>
 85. BBC (2022-01-24). Ireland tells Russia live-fire naval exercise is “not welcome” [interaktyvus]. <https://www.bbc.com/news/world-europe-60113233>
 86. BNS (2025-03-27). *Deputy Minister Glebovas on GPS Interference: A Strong EU Response Is Needed to Counter Hybrid Threats* [interaktyvus]. <https://bns.lt/en/naujiena/deputy-minister-glebovas-on-gps-interference-a-strong-eu-response-is-needed-to-counter-hybrid-threats-znluyjdf>
 87. BRAW, Elisabeth (2023-11-8). A Baltic no-go zone is tempting but wrong. *CEPA* [interaktyvus]. <https://cepa.org/article/a-baltic-no-go-zone-is-tempting-but-wrong/>
 88. BRAW, Elisabeth (2025-11-26). How the Baltic Sea nations have tackled suspicious cable cuts. *Atlantic council* [interaktyvus]. <https://www.atlanticcouncil.org/in-depth-research-reports/issue-brief/how-the-baltic-sea-nations-have-tackled-suspicious-cable-cuts/>
 89. BRITANNIA (2024-10-16). *Navigational Risks At Sea: The Growing Threat Of Gnss Jamming And Spoofing* [interaktyvus]. <https://britanniapandi.com/2024/10/navigational-risks-at-sea-the-growing-threat-of-gnss-jamming-and-spoofing/>
 90. CIRIS (n.d.). *deterrence theory* [interaktyvus]. <https://www.ciris.info/learningcenter/deterrence-theory/>
 91. Council of the Baltic Sea States. (n.d.). *About Us* [interaktyvus]. <https://cbss.org/about-us/>
 92. DASKEVICS, Artjoms (2024). The law of the sea challenges pertaining to the regulation of navigational rights and freedoms on the Northern Sea Route: Russia’s excessive maritime claims, *University of Oslo, scandinavian institute of maritime law* [interaktyvus]. <https://www.sjorettsfondet.no/journal/2024/578/m-2213>

93. Federal Ministry European and International Affairs Republic of Austria (n.d.). *Hybrid Threats*, [interaktyvus] <https://www.bmeia.gv.at/en/european-foreign-policy/global-issues/hybrid-threats>
94. Federal Ministry European and International Affairs Republic of Austria (n.d.). *Hybrid Threats*, [interaktyvus] <https://www.bmeia.gv.at/en/european-foreign-policy/global-issues/hybrid-threats>
95. GARD (2025-07-22). *GPS interference in geopolitical conflict zones* [interaktyvus]. <https://gard.no/en/insights/gps-interference-in-geopolitical-conflict-zones/>
96. GOV.UK (2025-01-06). *Joint Expeditionary Force activates UK-led reaction system to track threats to undersea infrastructure and monitor Russian shadow fleet* [interaktyvus]. <https://www.gov.uk/government/news/joint-expeditionary-force-activates-uk-led-reaction-system-to-track-threats-to-undersea-infrastructure-and-monitor-russian-shadow-fleet>
97. GPSPATRON (2025-10-24). *Maritime GNSS Interference Worldwide: A Cumulative Analysis 2025* [interaktyvus]. https://gpspatron.com/maritime-gnss-interference-worldwide-a-cumulative-analysis-2025/#Data_Overview_and_Interpretation
98. GREEN, Michael; HICKS, Kathleen, COOPER, Zack ir.(2017-05-09). Counter-Coercion Series: Harassment of the USNS Impeccable. *Asia Maritime Transparency Initiative* [interaktyvus]. <https://amti.csis.org/counter-co-harassment-usns-impeccable/>
99. Grėsmių nacionaliniam saugumui vertinimas (2025). *Lietuvos Respublikos Valstybės Saugumo Departamentas Ir Antrasis Operatyvinių Tarnybų Departamentas prie Krašto Apsaugos Ministerijos* [interaktyvus]. <https://www.vsd.lt/wp-content/uploads/2025/03/2025-LT.pdf>
100. HÖLLER, Linus (2024-12-09). The shallow Baltic Sea holds deep secrets about a hybrid war on NATO. *DefenceNews* [interaktyvus]. <https://www.defensenews.com/special-reports/2024/12/09/the-shallow-baltic-sea-holds-deep-secrets-about-a-hybrid-war-on-nato/>
101. HORGAN-JONES, Jack (2022-01-24). Ireland raises concerns with Russia over planned naval exercises. *The Irish Times* [interaktyvus]. <https://www.irishtimes.com/news/ireland/irish-news/ireland-raises-concerns-with-russia-over-planned-naval-exercises-1.4783844>

102. Joint Expeditionary force (n.d.). *About the JEF* [interaktyvus].
<https://jefnations.org/about-the-jef/>
103. LAWRENCE Tony (2025-10-24). The Baltic Sea in Peace and War. *International Centre for Defence and Security*, [interaktyvus].
<https://icds.ee/en/the-baltic-sea-in-peace-and-war/>
104. LEGRESLEY, Eric (1993-02). THE LAW OF THE SEA CONVENTION. *Law and Government Division* [interaktyvus].
<https://publications.gc.ca/Collection-R/LoPBdP/BP/bp322-e.html>
105. LEHTO, Essi ir KAURANEN, Anne (2026-01-01). Finland seizes ship sailing from Russia after suspected cable sabotage in Baltic Sea. *Reuters* [interaktyvus]. <https://www.reuters.com/world/finland-suspects-ship-causing-undersea-cable-damage-president-says-2025-12-31/>
106. Lietuvos kariuomenė (2025-06-03). *Lietuvos karo laivai prisijungė prie tarptautinių jūrinių pratybų BALTOPS 25* [interaktyvus].
<https://www.kariuomene.lt/kas-mes-esame/naujienos/lietuvos-karo-laivai-prisijunge-prie-tarptautiniu-juriniu-pratybu-baltops-25/26523>
107. Lietuvos kariuomenė (n.d.). *Karinės jūrų pajėgos* [interaktyvus].
<https://www.kariuomene.lt/pajegos-ir-kariniai-vienetai/karines-juru-pajegos/22944>
108. Lietuvos Respublikos Vidaus Reikalų Ministerija (2025-02-27). *Vyriausybė patvirtino algoritmą dėl reagavimo į kabelių pažeidimus Baltijos jūroje* [interaktyvus]. <https://vrm.lrv.lt/lt/naujienos/vyriausybe-patvirtino-algoritma-del-reagavimo-i-kabeliu-pazeidimus-baltijos-juroje/>
109. Lloyd's List (2025-08-22). Boarding of Eagle S 'serious violation of maritime safety', says master [interaktyvus].
<https://www.lloydslist.com/LL1154601/Boarding-of-Eagle-S-serious-violation-of-maritime-safety-says-master>
110. LRT (2025-06-11). *GPS jamming will persist as long as Russia's war continues, says Lithuanian official* [interaktyvus]. <https://www.lrt.lt/en/news-in-english/19/2587090/gps-jamming-will-persist-as-long-as-russia-s-war-continues-says-lithuanian-official>
111. MAJCIN, Juraj (2025-04-22). Battle of the Baltic: Safeguarding critical undersea infrastructure. *European policy centre* [interaktyvus].
<https://www.epc.eu/publication/Battle-of-the-Baltic-Safeguarding-critical-undersea-infrastructure-645780/>

112. MARCUZZI, Stefano (2018-06). Hybrid Warfare in Historical Perspectives. *NATO Foundation Defense College* [interaktyvus]. https://www.natofoundation.org/wp-content/uploads/2018/06/NDCF_StefanoMarcuzzi_Paper.pdf
113. MINCHIN Joshua (2025-10-14). Eagle S coul have cut more cables, says finnish police. *Lloyd's list* [interaktyvus]. <https://www.lloydslist.com/LL1152219/Eagle-S-could-have-cut-more-cables-says-Finnish-police>
114. NATO (2024-10-22). *Commander Task Force Baltic Established* [interaktyvus]. <https://mc.nato.int/media-centre/news/2024/Commander-Task-Force-Baltic-Established>
115. NATO (2024-12-30). NATO to enhance presence in the Baltic Sea [interaktyvus]. <https://www.nato.int/en/news-and-events/articles/news/2024/12/30/nato-to-enhance-military-presence-in-the-baltic-sea>
116. NATO (2025-06-03). *BALTOPS 25 begins in the Baltic Sea region* [interaktyvus]. <https://sfn.nato.int/newsroom/news-archive/2025/baltops-25-begins-in-the-baltic-sea-region>
117. NATO (2025-11-11). *NATO's purpose* [interaktyvus]. <https://www.nato.int/en/what-we-do/introduction-to-nato/natos-purpose>
118. NATO (2026-03-04). Allied Maritime Command MARCOM at a glance. MARCOM Public Affairs Directorate, Northwood HQ, UK
119. NATO (n.d.). *Baltic Sentry* [interaktyvus]. <https://shape.nato.int/operations/operations-and-missions/baltic-sentry>
120. NATO stages counter – exercises as Russia and Belarus begin ‘Zapad – 2025’ military drills (2025-09-12). *TVP WORLD* [interaktyvus]. <https://tvpworld.com/88885378/poland-leads-nato-drills-in-response-to-zapad-2025>
121. NavyTimes (2021-04-11). *India objects to US Navy ship's transit without consent* [interaktyvus]. <https://www.navytimes.com/news/your-navy/2021/04/11/india-objects-to-us-navy-ships-transit-without-consent/>
122. OBE, James Sherr (2023-04-28). Pipes and Mirrors: the Nord Stream Explosions. *International Centre for Defence and Security* [interaktyvus].

123. PIHL Anna (2024-09-25). New Balticconnector pipeline damage facts come to light. *Err.ee* [interaktyvus]. <https://news.err.ee/1609470556/new-balticconnector-pipeline-damage-facts-come-to-light>
124. POCIUMBAN, Anastasia (2026-02-03). Combating Hybrid Threats: How Moldova Protected its Democracy. *DGAP* [interaktyvus]. <https://dgap.org/en/research/publications/combating-hybrid-threats-how-moldova-protected-its-democracy>
125. POGIES, Christian (2021-06-14). *The Cannon. A Tool for Delimiting Maritime Space* [interaktyvus]. <https://legalhistoryinsights.com/the-cannon-a-tool-for-delimiting-maritime-space/>
126. Polish Platform For Homeland Security (2025-04-28). *Hybrid Threats – Contemporary Forms Of Exerting Political Pressure*, [interaktyvus]. <https://ppbw.pl/en/hybrid-threats/>
127. SAFET4SEA (2026-02-24). *Maritime cyber incidents jumped 103% in 2025* [interaktyvus]. <https://safety4sea.com/maritime-cyber-incidents-jumped-103-in-2025/>
128. Security Council Report (2024-10-03). *The Nord Stream Incident: Open Briefing* [interaktyvus]. <https://www.securitycouncilreport.org/whatsinblue/2024/10/the-nord-stream-incident-open-briefing.php>
129. SIMSEK, Ayhan (2025-09-01). Germany-led military exercise begins in Baltic Sea region amid tensions with Russia. *Anadolu Ajansi* [interaktyvus]. <https://www.aa.com.tr/en/europe/germany-led-military-exercise-begins-in-baltic-sea-region-amid-tensions-with-russia/3675576>
130. SUBRAMANIAN, Samanth (2025-10-16). *China, Taiwan, and the vulnerable web of undersea cables* [interaktyvus]. <https://restofworld.org/2025/web-beneath-waves-taiwan-underseas-cables/>
131. The European Centre of Excellence for Countering Hybrid Threats (n.d.). *Frequently asked questions on hybrid threats* [interaktyvus]. <https://www.hybridcoe.fi/wp-content/uploads/2024/01/FAQ-on-Hybrid-Threats.pdf>
132. The European Maritime Spatial Planning Platform (n.d.). *Baltic Sea* [interaktyvus]. <https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/sea-basins/baltic-sea>

133. The Folke Bernadotte Academy (2026). *Hybrid threats and free elections* [interaktyvus]. <https://fba.se/en/what-we-do/areas-of-expertise/democratic-resilience/hybrid-threats-and-free-elections>
134. THÉVENIN, Pierre (2025-10-23). A legislative route to combat sabotage of undersea cables: A Q&A with Pierre Thévenin. *Stockholm International Peace Research Institute* [interaktyvus]. <https://www.sipri.org/commentary/topical-background/2025/legislative-route-combat-sabotage-undersea-cables>
135. *Third United Nations Conference on the Law of the Sea* (1976), official records of meeting, United Nations [interaktyvus]. <https://digitallibrary.un.org/record/858060?v=pdf>
136. VOHRA, Anchal (2024-12-09). NATO to revise strategy on how to tackle hybrid warfare. *Res Publica* [interaktyvus]. <https://en.respublica.lt/nato-to-revise-strategy-on-how-to-tackle-hybrid-warfare>
137. Wilson Center (2025-03-24). *Mapping Undersea Infrastructure Attacks in the Baltic Sea* [interaktyvus]. <https://www.wilsoncenter.org/article/mapping-undersea-infrastructure-attacks-baltic-sea>
138. WINDWARD (n.d.). *GPS Jamming* [interaktyvus]. <https://windward.ai/glossary/what-is-gps-jamming/>

SANTRAUKA

Jurisdikcija išskirtinėje ekonominėje zonoje: reguliavimo spragos ir vykdymo problematika

Agnė Petravičiūtė

„Communia omnium, propria nullius“ (liet. Bendra visiems, bet niekieno nuosavybė) – teigė Hugo Grotius, kalbėdamas apie jūrų atvirumo principą. Ši idėja atsispindi ir išskirtinės ekonominės zonos teisiniame režime, kuriuo siekiama suderinti atvirosios jūros laisvės ir pakrantės valstybės interesus, neišplečiant jų suvereniteto už teritorinės jūros ribų. Tačiau valstybių praktika rodo, kad kompromiso siekiu paremtas IEZ režimas sukuria tam tikrų teisinio reguliavimo neapibrėžtumų. Kadangi IEZ daugiausia orientuota į pakrantės valstybės ekonominių interesų užtikrinimą, saugumo aspektai joje iš esmės neregamentuojami, o tai sudaro prielaidas „pilkosios zonos“ atsiradimui, kurią išnaudojant gali būti daromas neigiamas poveikis pakrantės valstybėms. Dėl to šiame darbe siekiama įvertinti ar pakrantės valstybių saugumas yra pakankamai užtikrinamas esamo IEZ teisinio reguliavimo.

Pirmojoje magistro darbo dalyje aptariamas išskirtinės ekonominės zonos teisinis režimas, jo ypatumai bei pakrantės valstybėms suteikiamų teisių ir jurisdikcijos ribos. Antrojoje dalyje išryškinami tarptautinės jūrų teisės, ypač Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijos neapibrėžtumai hibridinių grėsmių (povandeninės infrastruktūros pažeidimų ir navigacijos signalų trikdymų) bei karinio pobūdžio veiklų (karo laivų buvimo ir karinių pratybų vykdymo IEZ) kontekste. Trečiojoje dalyje analizuojamas pakrantės valstybės turimos jurisdikcijos pobūdis bei susijusi vykdymo problematika pažeidimų nustatymo ir priskyrimo atvejais. Ketvirtojoje dalyje analizuojama Baltijos jūros specifika, vertinami IEZ teisinio reguliavimo ypatumai Lietuvos teisėje bei aptariami Baltijos jūroje nutikę incidentai, atskleidžiantys tarptautinės jūrų teisės neapibrėžtumą.

Darbo rezultatai rodo, jog tarptautinė jūrų teisė šiuo metu nesudaro pakankamo teisinio pagrindo veiksmingai pakrantės valstybių saugumo interesų apsaugai. Suteikiamos teisės ir jurisdikcija pasižymi funkciniu pobūdžiu ir yra apribotos aiškiai Konvencijoje apibrėžtomis sritimis. Tai praktikoje sukuria spragas, kurios riboja veiksmingą reagavimą į šiuolaikines saugumo grėsmes.

SUMMARY

Jurisdiction in the Exclusive Economic Zone: Regulatory Gaps and Enforcement Challenges

Agnė Petravičiūtė

“*Communia omnium, propria nullius*” (lit. “Common to all, but the property of no one”) — so stated Hugo Grotius when discussing the principle of the freedom of the seas. This idea is also reflected in the legal regime of the exclusive economic zone, which seeks to reconcile the freedoms of the high seas with the interests of coastal states without extending their sovereignty beyond the territorial sea. However, state practice shows that the EEZ regime, based on the pursuit of compromise, creates certain legal uncertainties. Since the EEZ is primarily focused on safeguarding the economic interests of the coastal state, security aspects are largely unregulated within it, which creates conditions for the emergence of a “gray zone” that, if exploited, could have a negative impact on coastal states. Therefore, this thesis aims to assess whether the security of coastal states is sufficiently ensured by the current legal regulation of the EEZ.

The first part of the master’s thesis discusses the legal regime of the exclusive economic zone, its characteristics, and the limits of the rights and jurisdiction granted to coastal states. The second part highlights the ambiguities in international maritime law, particularly the United Nations Convention on the Law of the Sea, in the context of hybrid threats (damage to underwater infrastructure and interference with navigation signals) and military activities (the presence of warships and the conduct of military exercises in the EEZ). The third part analyzes the nature of the coastal state’s jurisdiction and related enforcement issues in cases of identifying and attributing violations. The fourth part analyzes the specific characteristics of the Baltic Sea, assesses the peculiarities of the legal regulation of the EEZ in Lithuanian law, and discusses incidents that have occurred in the Baltic Sea, revealing the ambiguity of international maritime law.

The results of the study indicate that international maritime law currently does not provide a sufficient legal basis for the effective protection of the security interests of coastal states. The rights and jurisdiction granted are of a functional nature and are limited to areas clearly defined in the Convention. In practice, this creates gaps that limit the ability to respond effectively to modern security threats.