

**Vilniaus universiteto Teisės fakulteto
Viešosios teisės katedra**

Paulos Tolpežninkaitės,
V kurso, Tarptautinės ir Europos Sąjungos teisės
studijų šakos studentės

Magistro darbas

Taikus plaukimas, tranzitinis plaukimas ir plaukimas salyno vandenimis

Vadovė: doc. dr. Indrė Isokaitė – Valužė
Recenzentas: prof. dr. Dainius Žalimas

Vilnius

2019

TURINYS

SANTRUMPŲ SĄRAŠAS.....	3
ĮVADAS	4
1. TAIKUS PLAUKIMAS	8
1.1. Taikus plaukimo teritorinėje jūroje raida, reikšmė ir samprata.....	8
1.2. Teisinis režimas	10
1.2.1. Taikus plaukimo reglamentavimas pagal JTK.....	10
1.2.2. Pakrantės valstybės teisėkūros įgaliojimai	13
1.2.3. Pakrantės valstybės vykdomoji jurisdikcija	15
1.2.4. Pakrantės valstybės teisės ir pareigos	17
1.3. Taikus plaukimas laivams su specialiomis charakteristikomis	20
1.3.1. Karo laivai	20
1.3.2. Branduoliniai laivai ir pavojingi kroviniai	22
1.4. Taikus plaukimo reglamentavimas Lietuvos teisėje	23
1.5. Taikus plaukimo reglamentavimas užsienio valstybių nacionalinėje teisėje	25
2. TRANZITINIS PLAUKIMAS.....	27
2.1. Tranzitinio plaukimo raida ir samprata.....	27
2.1.1. Tarptautinio sąsiaurio samprata	28
2.2. Tranzitinio plaukimo reglamentavimas JTK.....	30
2.2.1. Laivų ir orlaivių pareigos tranzitinio plaukimo ar skridimo metu.....	32
2.2.2. Pakrančių valstybių teisės ir pareigos	34
2.3. Svarbiausi tarptautiniai sąsiauriai	39
2.3.1. Gibraltaro sąsiauris	39
2.3.2. Hormūzo sąsiauris.....	40
2.3.3. Malakos ir Singapūro sąsiauriai.....	42
3. PLAUKIMAS SALYNO VANDENIMIS.....	44
3.1. Plaukimo salyno vandenimis instituto atsiradimas.....	44
3.1.1. Salyno valstybė	45
3.2. Teisinis režimas	46
3.2.1. Taikus plaukimas salyno vandenimis.....	46
3.2.2. Plaukimas ir skridimas salyno jūrų koridoriais	47
3.2.2.1. Valstybių praktika nustatant plaukimo ir skridimo jūrų koridorius.....	50
IŠVADOS IR PASIŪLYMAI.....	52

ŠALTINIŲ SĄRAŠAS.....	54
SANTRAUKA	62
SUMMARY	63

SANTRUMPŲ SĄRAŠAS

Žodis ar žodžių junginiai	Santrumpos
1982 m. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija	JTK
Jungtinių Tautų tarptautinė jūrų organizacija	TJO
Išskirtinė ekonominė zona	IEZ
Jungtinių Tautų Tarptautinis Teisingumo Teismas	TTT
Lietuvos Respublikos valstybės sienos ir jos apsaugos įstatymas	VSAĮ
Jungtinių Tautų tarptautinė civilinės aviacijos organizacija	TCAO

„Aš žinoma, valdau pasaulį, bet jūrą valdo teisė.“

- Antoninus Plius, Romos imperatorius (138 – 161 m.)¹

IVADAS

Temos aktualumas. Jūros ir vandenynai visais laikais turėjo didelę reikšmę visai žmonijai, tačiau jie ypač reikšmingi laivams, besinaudojantiems laivybos jūroje teise. Laivų plaukimo jūroje laisvė bei teisė yra vienas seniausių ir labiausiai pripažintų principų, reglamentuojančių vandenyno erdvę². Sparčiai augant verslui ir prekybai laivybos teisės svarba taip pat plečiasi, valstybės bendradarbiauja, piliečiai nevaržomai keliauja, todėl laivų judėjimas ir jų laisvė jūrose tampa vis aktualesnė tema tarptautinėje jūrų teisėje. Taikaus plaukimo, tranzitinio plaukimo bei plaukimo salyno vandenimis institutai užtikrina užsienio laivų bei orlaivių laisvą navigaciją pasaulio vandenimis. Tačiau reikia atkreipti dėmesį, jog jūrų teisės raida yra cikliška, tai reiškia, kad jos formavimuisi didelę reikšmę turi besikeičianti valstybių teisinė praktika, todėl savaimė suprantama, kad teisinis reglamentavimas gali kisti priklausomai nuo valstybių praktikos. Be to, kiekvienas minėtas teisinis institutas, taip pat kaip ir kiekviena jūros erdvė yra skirtingi, todėl svarbu analizuoti ir išskirti, kada laisva laivyba yra galima, o kada ribojama ar net draudžiama. Atitinkamai yra itin svarbu nustatyti, kokias teises ir pareigas turi laivai plaukiantys kitos valstybės vandenimis, koks teisinis reglamentavimas taikomas šiomis dienomis taikaus plaukimo, tranzitinio plaukimo ir plaukimo salyno vandenimis atžvilgiu.

Pastebėtina, kad Lietuva yra ratifikavusi JTK, be to laikytina jūrine valstybe, kuri turi tiesioginį priėjimą prie Baltijos jūros, tai reiškia, kad valstybei priklauso 12 jūrmylių teritorinė jūra, kurioje galioja taikaus plaukimo teisė. Todėl, akivaizdu, kad Lietuvos teisei aktualūs šiame magistro darbe nagrinėjami klausimai, ypač aspektai, kurie susiję su taikiu plaukimu teritorine jūra.

Darbo tikslas. Šio magistro darbo tikslas yra išnagrinėti taikaus plaukimo, tranzitinio plaukimo ir plaukimo salyno vandenimis raidą, reikšmę bei šiuo metu egzistuojantį teisinį reguliavimą, palyginti šiuos jūrų teisės institutus ir nagrinėti probleminius aspektus.

¹ DERKINTYTĖ, R.; JONKUS, J. *Tarptautinė laivybos teisė*. Vilnius: Registrų centras, 2009, p. 7.

² WILFRUM, R. Freedom of Navigation: New Challenges [interaktyvus] *International Tribunal for the Law of the Sea, 2008* [žiūrėta 2019 m. vasario 28 d.] Prieiga per internetą: <https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/statements_of_president/wolfrum/freedom_navigation_080108_eng.pdf>.

Darbo uždaviniai. Šio darbo tikslams pasiekti yra iškeliami toliau nurodyti uždaviniai:

1. išanalizuoti taikaus plaukimo, tranzitinio plaukimo ir plaukimo salyno vandenimis sampratą ir raidą;
2. išnagrinėti bei įvertinti taikaus plaukimo, tranzitinio plaukimo ir plaukimo salyno vandenimis šiuo metu egzistuojantį teisinį reglamentavimą ir atskleisti institutų taikymą praktikoje;
3. nustatyti taikaus plaukimo, tranzitinio plaukimo ir plaukimo salyno vandenimis teisinio reglamentavimo problematiką;
4. išnagrinėti bei išskirti taikaus plaukimo, tranzitinio plaukimo ir plaukimo salyno vandenimis skirtumus bei panašumus;
5. išsiaiškinti taikaus plaukimo reglamentavimą Lietuvos Respublikos teisės aktuose.

Tyrimo objektas. Šio darbo objektas yra taikaus plaukimo, tranzitinio plaukimo ir plaukimo salyno vandenimis institutai ir jų teisinis reglamentavimas.

Tyrimo metodai. Šiame darbe bus remiamasi toliau nurodytais tyrimų metodais:

1. **Lingvistiniu.** Tai aktualiausias metodas šiame rašto darbe. Šio metodo pagalba siekiama išsiaiškinti aktualių teisės aktų (JTK) nuostatų reikšmę bei turinį. Išanalizuoti sąvokų, tokių kaip taikus plaukimas, tranzitinis plaukimas, plaukimas salyno vandenimis ir kitų, susijusių su nagrinėjama tema, apibrėžimus.
2. **Sisteminu.** Šis metodas padeda sistemiskai ir detaliam išanalizuoti tarptautinių teisės aktų, šiuo atveju svarbiausia – JTK, nuostatas bei nustatyti taikaus plaukimo, tranzitinio plaukimo, plaukimo salyno vandenimis teisinį reglamentavimą.
3. **Lyginamuoju.** Darbe naudojamas lyginamasis metodas, kurį naudojant palyginti taikaus plaukimo, tranzitinio plaukimo ir plaukimo salyno vandenimis institutai bei išskirti tam tikri minėtų trijų plaukimų panašumai bei skirtumai.
4. **Teleologiniu.** Naudojant šį metodą buvo siekiama nustatyti ir suprasti JTK leidėjo tikslus, kokias problemas ketino išspręsti reglamentuojant taikų plaukimą, tranzitinį plaukimą ir plaukimą salyno vandenimis.
5. **Istoriniu.** Būtent šis metodas padeda atskleisti taikaus plaukimo, tranzitinio plaukimo bei plaukimo salyno vandenimis institutų raidos etapus, istorinius faktus, formavimąsi.

Darbo originalumas. Pažymėtina, jog tarptautinės jūrų teisės bei trijų nagrinėtinų institutų – taikaus plaukimo, tranzitinio plaukimo ir plaukimo salyno vandenimis tema nėra plačiai bei detalai analizuota sritis Lietuvos teisėje. Remiantis viešai prieinamais informaciniais šaltiniais, Lietuvoje ši tema per pastaruosius penkis metus nebuvo nagrinėta moksliniuose darbuose. Atkreiptinas dėmesys, kad užsienio literatūroje galima aptikti daug teisinių šaltinių taikaus plaukimo, tranzitinio plaukimo ir plaukimo salyno vandenimis srityje, todėl iš dalies ši tema analizuota užsienio teisės mokslininkų įvairiuose straipsniuose bei moksliniuose darbuose, tačiau darbuose dažniausiai buvo nagrinėti tik konkrečiai vienas ar du institutai. W. K. Agyebeng 2006 m. straipsnyje „*Theory in Search of Practice: The Right of Innocent Passage in the Territorial Sea*“³ (liet. „*Praktikos paieškos teorijoje: taikaus plaukimo teisė teritorinėje jūroje*“) analizuoja taikaus plaukimo institutą, G.R. Ballester 2014 m. straipsnyje „*The Right of Innocent Passage of Warships: A Debated Issue*“⁴ (liet. „*Karo laivų taikaus plaukimo teisė: diskutuotinas klausimas*“) nagrinėjamas taikaus plaukimo institutas bei problematika susijusi su karo laivų plaukimu. Tuo tarpu S. Mahmoudi 2008 m. moksliniame darbe „*Transit Passage*“⁵ (liet. „*Tranzitinis plaukimas*“) analizuojamas tranzitinio plaukimo institutas, C. Forward 2009 m. straipsnyje „*Archipelagic Sea-Lanes in Indonesia – their Legality in International Law*“⁶ (liet. „*Salyno jūrų koridoriai Indonezijoje – jų teisėtumas tarptautinėje teisėje*“) nagrinėjamas plaukimas salyno vandenimis, tačiau, pastebėtina, jog tarptautinės teisės doktrinoje kiek mažiau analizuojamas trečiasis institutas – plaukimas salyno vandenimis. Žinoma, tarptautinėje teisėje galima rasti straipsnių, kuriuose užsimenama apie visus tris institutus, tačiau moksliniai darbai rašyti prieš daugiau nei 10 – 20 m., pavyzdžiui, D. L. Larson 1987 m. mokslinis darbas „*Innocent, Transit and Archipelagic Sea Lanes Passage*“⁷ (liet. „*Taikus, tranzitinis plaukimas ir plaukimas salyno vandenimis*“). Kalbant apie Baltijos jūros regioną Estijos sąsiaurių teisinis režimas analizuojamas A. Lott 2018 m. moksliniame darbe *The Estonian Straits*

³ AGYEBENG, W.K. *Theory in Search of Practice: The Right of Innocent Passage in the Territorial Sea*. Cornell International Law Journal: Vol. 39, 2006.

⁴ BALLESTER, G.R. *The Right of Innocent Passage of Warships: A Debated Issue*, 54 Rev. Der. P.R. 87, 2014.

⁵ MAHMOUDI, S. Transit Passage [interaktyvus]. *Oxford Public International Law*, 2008. [žiūrėta 2019 m. vasario 16 d.] Prieiga per internetą:

<<http://opil.ouplaw.com/view/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e1231>>.

⁶ FORWARD, C. *Archipelagic Sea-Lanes in Indonesia – their Legality in International Law*. Australian & New Zealand Maritime Law Journal, Vol 23, No 2, 2009.

⁷ LARSON, D.L. *Innocent, Transit and Archipelagic Sea Lanes Passage*. Ocean Development and International Law, Vol 18, No 4, 1987.

Exceptions to the Strait Regime of Innocent or Transit Passage (liet. *Estijos sąsiauriai sąsiaurių režimo išimty dėl taikaus ar tranzitinio plaukimo*)⁸.

Šis rašto darbas išsiskiria tuo, jog analizuojami trys plaukimo institutai t. y. taikus plaukimas, tranzitinis plaukimas ir plaukimas salyno vandenimis, vertinama bei nagrinėjama šių plaukimo rūšių teorija, aptariami praktiniai pavyzdžiai, tuo pačiu išskiriami tam tikri institutų tarpusavio panašumai bei skirtumai. Vadinasi, šis darbas aktualus tiek Lietuvos, tiek tarptautinės teisės atžvilgiu.

Svarbiausi šaltiniai. Atsižvelgiant į darbo objektą, tikslą bei uždavinius, didžiausias dėmesys bus skiriamas JTK analizei. Būtent šiame teisės akte yra įtvirtintas taikaus plaukimo, tranzitinio plaukimo ir plaukimo salyno vandenimis šių dienų teisinis reglamentavimas. Taip pat siekiant išskirti nagrinėjamų trijų institutų raidos etapus bus remiamasi 1958 m. Ženevos konvencija dėl teritorinės jūros ir gretutinės zonos⁹. Be kita ko, siekiant atskleisti teorinius taikaus plaukimo, tranzitinio plaukimo ir plaukimo salyno vandenimis aspektus remiamasi ir kita užsienio autorių teisine literatūra. Darbe analizuojami tokių teisės mokslininkų darbai kaip R. R. Churchill, A. V. Lowe, D. R. Rothwell, T. Stephens, H. Caminos, V. P. Cogliati-Bantz, W.K. Agyebeng, I. Brownlie ir kt. Iš Lietuvos autorių bus išskirtas S. Katuokos vadovėlis „Tarptautinė jūrų teisė“, kuriame nagrinėjamas taikaus plaukimo institutas. Taip pat šiame darbe analizuojami jūrų teisės mokslininkų, tokių kaip G. R. Ballester, K. Hakapää, K. Zou, S. Mahmoudi, staraisniai, kurie reikšmingą įtaką turėjo darbe pateikiamoms išvadoms. Be kita ko, aptariama teismų praktika, kuri yra svarbiausia bei aktualiausia nagrinėjamos temos atžvilgiu.

⁸ LOTT, A. *The Estonian Strait Exceptions to the Strait Regime of Innocent or Transit Passage*. Brill Nijhoff, 2018.

⁹ Konvencija dėl teritorinės jūros ir gretutinės zonos. *Valstybės žinios*, 2002, nr. 40-1472.

1. TAIKUS PLAUKIMAS

1.1. Taikaus plaukimo teritorinėje jūroje raida, reikšmė ir samprata

Taikaus plaukimo teisė yra vienas pamatinių principų tarptautinėje jūrų teisėje, kuris apibrėžiamas, kaip pakrantės ar kitų, neturinčių priėjimo prie jūros, valstybių laivų teisė naudotis taikiu plaukimu teritorine jūra. Tačiau, pirmiausia, analizuojant taikaus plaukimo teisės institutą plačiau, svarbu išnagrinėti šio instituto raidą istoriniame kontekste bei jos įtaką, kuri lėmė šių dienų taikaus plaukimo teisinio reglamentavimo susiformavimą.

Taikaus plaukimo per teritorinę jūrą teisė atsirado ir ilgą laiką plėtojosi kaip tarptautinis paprotys¹⁰, tačiau tai buvo vienas labiausiai diskutuotinių ir kontraversiškesnių klausimų per visą jūrų teisės istoriją¹¹. Taikaus plaukimo instituto atsiradimas yra susijęs su jau senovėje išryškėjusiu dviejų skirtingų pozicijų dėl pakrantės valstybės teritorinės jūros suvereniteto apimties ir absoliučios, nevaržomos jūros laisvės. Viena pusė palaikė idėją, jog pakrantės valstybė neturi suverenių teisių teritorinėje jūroje, tokią poziciją rėmė tokie romėnų teisininkai kaip Domicijus Ulpianas ir Publijus Juvencijus Celsas, kurie tvirtino, kad *mare quod natura omnibus patet* – jūra natūraliai visiems yra atvira, taip pat pridurdami, jog *maris comunem usum omnibus hominibus ut aera* – jūra, kaip oras, yra bendras visos žmonijos paveldas¹². Tuo tarpu priešingo požiūrio atstovai siekė pripažinti teoriją, kuri deklaravo, jog individai ar valstybės gali ir turi teisę pasisavinti tam tikrą dalį jūros teritorijos, šią poziciją pirmieji išreiškė ir palaikė romėnų teisės glosatoriai¹³.

Taigi, keletą amžių iš eilės nuolatos vyko konfliktai tarp minėtų dviejų pozicijų šalininkų, tačiau reikšmingas pokytis šiuo klausimu įvyko XVII a., kai du teisės mokslo atstovai pateikė teisinių argumentų gindami savo pozicijas. Tarptautinės teisės filosofas, teoretikas Hugo Grocijus savo veikale „Laisvoji jūra“¹⁴ išreiškė ir palaikė idėją, kad visi gali laisvai naudotis plaukimo teise jūroje, pridurdamas, jog nei jūra, nei pakrantė negali

¹⁰ KATUOKA, S. *Tarptautinė jūrų teisė*. Eugrimas: Vilnius, 1997, p. 53.

¹¹ BALLESTER, G.R. *The Right of Innocent Passage of Warships: A Debated Issue*, 54 Rev. Der. P.R. 87, 2014, p. 88.

¹² AGYEBENG, W.K. *Theory in Search of Practice: The Right of Innocent Passage in the Territorial Sea*. Cornell International Law Journal: Vol. 39, 2006, p. 374.

¹³ BALLESTER, G.R. *The Right of Innocent Passage of Warships: A Debated Issue*, 54 Rev. Der. P.R. 87, 2014, p. 89.

¹⁴ GROTIUS, H. *The Freedom of the Seas or the Right Which Belongs to the Dutch to Take Part in East Indian Trade*. [interaktyvus]. NY Oxford University Press 1916, *The Marsi and Clefrin Frelock Book Series*, 2008 [žiūrėta 2019 m. vasario 10 d.] Prieiga per internetą: <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/7b/Grotius_Hugo_The_Freedom_of_the_Sea_%28v1.0%29.pdf>.

tapti privačia nuosavybe¹⁵. Anglų teisininkas Johanas Seldenas kovojo už priešingą poziciją, teigdamas, jog jūros naudojimas gali būti ribojamas tam tikrų valstybių, asmenų poreikiais. Galiausiai XVIII a. Hugo Grocijaus pozicija triumfavo, šie debatai tarp skirtingų pusių šalininkų sukūrė taikaus plaukimo teritorine jūra principą, kuris turi itin didelę reikšmę šių dienų tarptautinėje jūrų teisėje.

Taikaus plaukimo svarba šiomis dienomis atrodo savaime suprantama ir logiška, kuri leidžia valstybėms išgyventi ir klestėti bendradarbiaujant bei skatinant tarptautinius santykius. Nepaisant to, jog pakrantės valstybė turi suverenitetą savo valstybės teritoriniuose vandenyse, užsienio valstybių laivai gali plaukti per tokią teritorinę jūrą, kai plaukimas yra taikus¹⁶. Taikaus plaukimo teisė skatina prekybą, komercinius santykius ir valstybių tarpusavio bendradarbiavimą, todėl, savaime suprantama, kad valstybės negali paneigti šios teisės dėl valstybių tarpusavio priklausomybės¹⁷.

Atkreiptinas dėmesys, kad nepaisant to, jog taikaus plaukimo teisė ilgą laiką buvo taikoma valstybių praktikoje, tačiau teisiškai pirmą kartą tarptautinėse sutartyse šis institutas įtvirtintas tik 1958 m. Ženevos Konvencijoje dėl teritorinės jūros¹⁸, kurioje buvo santykinai paprastai pateiktas taikaus plaukimo apibrėžimas¹⁹. Tačiau 1982 m. vienuoliktosios ir paskutinės sesijos metu vykstant trečiajai Jungtinių Tautų jūrų teisės konferencijai Niujorke buvo priimta naujoji konvencija²⁰, taikaus plaukimo reglamentavimas buvo pakeistas išsamiais nuostatos įtvirtintomis JTK. Ši konvencija tebėra pagrindinis ir svarbiausias jūrų teisės dokumentas šiomis dienomis.

Taigi, atsižvelgiant į visą tai, kas buvo išdėstyta aukščiau, galima daryti išvadą, kad taikaus plaukimo teisės susiformavimas truko ilgą laiką ir pareikalavo didelių pastangų, kad būtų teisiškai reglamentuotas. Tačiau, akivaizdu, kad tai yra pamatinis jūrų teisės principas, kurio svarba yra itin didelė šių dienų teisiniame reguliavime bei valstybių tarpusavio bendradarbiavime.

¹⁵ AGYEBENG, W.K. *Theory in Search of Practice: The Right of Innocent Passage in the Territorial Sea*. Cornell International Law Journal: Vol. 39, 2006, p. 376.

¹⁶ BALLESTER, G.R. *The Right of Innocent Passage of Warships: A Debated Issue*, 54 Rev. Der. P.R. 87, 2014, p. 91

¹⁷ AGYEBENG, W.K. *Theory in Search of Practice: The Right of Innocent Passage in the Territorial Sea*. Cornell International Law Journal: Vol. 39, 2006, p. 379.

¹⁸ Konvencija dėl teritorinės jūros ir gretutinės zonos. *Valstybės žinios*, 2002, nr. 40-1472.

¹⁹ CHURCHILL R.R.; LOWE. A.V. *The law of the sea*. Juris Publishing, 3rd edition, 1999, p. 85.

²⁰ BURKE, M.K.; DELEO, D.A. *Innocent Passage and Transit Passage in the United Nations Convention on the Law of the Sea*. Yale J.INT'L. Vol 9, 1983, p. 389.

1.2. Teisinis režimas

1.2.1. Taikaus plaukimo reglamentavimas pagal JTK

Dauguma pasaulio valstybių JTK pripažįsta, kaip jūrų teisės „konstituciją“, todėl, akivaizdu, kad šiame dokumente galime rasti atsakymus į didžiąją dalį jūrų teisės reglamentavimo klausimų²¹. Ne išimtis ir taikaus plaukimo institutas, kuris yra eksplicitiškai įtvirtinta JTK trečiame skyriuje, šiam apibrėžimui yra skirti 17 – 32 str. JTK 17 str. nurodo, jog pagal šios konvencijos nuostatas visų valstybių – tiek pakrantės, tiek ir neturinčių priėjimo prie jūros – laivai naudojami taikaus plaukimo teritorine jūra teise²². Tačiau siekiant išsamiau išsiaiškinti šio instituto apibrėžimą, reikėtų išskirti ir atskirai analizuoti dvi sąvokas, kurios abi yra vienodai svarbios – „plaukimas“ ir „taikus“.

Pirmoji analizuojama sąvoka yra įtvirtinta ir apibrėžta JTK 18 str., nurodoma, jog plaukimas reiškia navigaciją per teritorinę jūrą, turint tikslą:

- a) Pirma, kirsti šią teritorinę jūrą, neįplaukiant į vidaus vandenį arba nesustojant reide ar prie uosto įrenginių, esančių ne vidaus vandenyse. Tokiu atveju laivas plaukia teritorine jūra naudojant ją kaip jūrų greitkelį²³. Toks plaukimas vadinamas **šoniniu**²⁴.
- b) Antra, įplaukiant į vidaus vandenį ar išplaukiant iš jų, arba sustoti tokiam reide ar prie uosto įrenginių. Šiuo atveju laivas gali naudotis uosto teikiamomis privilegijomis siekiant iškrauti, pakrauti krovinį, išlaipinti, įlaipinti keleivius ir kitais tikslais. Šis plaukimas vadinamas **vertikaliu**²⁵.

Svarbu pastebėti tai, jog minėti du plaukimo būdai privalo būti nenutrūkstami ir greitai, atsižvelgiant į laivo pajėgumą ir navigacijos sąlygas. Laivas šiuo atveju negali sustoti kitos pakrantės valstybės teritorinėje jūroje ir vykdyti veiksmų, kurie nėra susiję su plaukimu. Visgi minėto straipsnio antroje dalyje įtvirtinta išimtis, kuri leidžia plaukimo metu laivui sustoti ir nuleisti inkarą, tačiau tik tokiu atveju, jei tai yra susiję su įprasta navigacija arba būtina dėl nenugalimos jėgos ar nelaimės, arba jei tai būtina siekiant suteikti pagalbą žmonėms, laivams ar orlaiviams, kuriems iškilo pavojus. Toks

²¹ AGYEBENG, W.K. *Theory in Search of Practice: The Right of Innocent Passage in the Territorial Sea*. Cornell International Law Journal: Vol. 39, 2006, p. 380.

²² Jūrų teisės konvencija. *Valstybės žinios*, 2003, nr. 107 – 4786.

²³ ROTHWELL, D.R.; STEPHENS, T. *The International Law of the Sea*. Hart Publishing, 2010, p. 215.

²⁴ TANAKA, Y. *The International Law of the Sea*. 2nd edn, Cambridge University Press, 2015, p. 90.

²⁵ *Ibid.*, p. 85.

„plaukimo“ sąvokos aiškinimas pagal JTK leidžia daryti išvadą, jog plaukimas apima tris skirtingas situacijas, kurios atitinka ilgą ir nuoseklią bendrą valstybių praktiką²⁶.

Išanalizavus „plaukimo“ reikšmę pagal JTK, galima pereiti prie sąvokos „taikus“ apibrėžimo analizės. Pažymėtina, jog antrosios sąvokos reikšmė, skirtingai nei pirmosios, jūrų teisėje sukelia daugiau diskusijų dėl neapibrėžtumo ir neaiškumo. JTK 19 str. pirmoje dalyje nurodoma, jog plaukimas laikomas taikiu, jei jis nekelia grėsmės pakrantės valstybės taikai, tvarkai ir saugumui²⁷. Pastaroji nuostata gali būti vertinama kiekvienos valstybės narės itin subjektyviai ir įgyvendinama savavališkai, todėl siekiant pasiekti objektyvų reguliavimą JTK 19 str. antroje dalyje yra pateikiamas sąrašas veikų, kuriose dalyvaudamas laivas laikomas keliančiu grėsmę pakrantės valstybės taikai, tvarkai ir saugumui, tuo pačiu sutinkama, jog jis pažeidžia taikaus plaukimo teisę²⁸. Laikoma, kad kitos valstybės laivo plaukimas kelia grėsmę pakrantės valstybės taikai, tvarkai ir saugumui, jei teritorinėje jūroje jis dalyvauja viename iš šių veiksmų:

- a) grasina jėga ar panaudoja jėgą prieš pakrantės valstybės suverenitetą, teritorijos vientisumą ar politinę nepriklausomybę, ar kitaip pažeidžia tarptautinės teisės principus, įtvirtintus Jungtinių Tautų Chartijoje;
- b) bet kokuose manevruose ar pratybose, naudodamas bet kokios rūšies ginklus;
- c) bet kokiame informacijos rinkime, keliančiame grėsmę pakrantės valstybės gynybai ar saugumui;
- d) bet kokioje propagandoje, nukreiptoje prieš pakrantės valstybės gynybą ar saugumą;
- e) orlaivio paleidime, nusileidime ar priėmime į laivą;
- f) karinio prietaiso paleidime, nusileidime ar priėmime į laivą;
- g) bet kokios prekės ar valiutos pakrovime arba iškrovime bei asmens įsodinime į laivą ar išsodinime iš jo, pažeidžiant pakrantės valstybės muitinės, mokesčių, imigracijos ar sanitarijos įstatymus ir kitus teisės aktus;
- h) bet kokiame sąmoningame ir stambiame aplinkos teršime, prieštaraujančiame JTK;
- i) bet kokioje žvejybos veikloje;
- j) vykdant tyrimus ar stebėjimus;

²⁶ CHURCHILL R.R.; LOWE. A.V. *The law of the sea*. Juris Publishing, 3rd edition, 1999, p. 82.

²⁷ Jūrų teisės konvencija. *Valstybės žinios*, 2003, nr. 107 – 4786.

²⁸ BALLESTER, G.R. *The Right of Innocent Passage of Warships: A Debated Issue*, 54 Rev. Der. P.R. 87, 2014, p. 92.

k) bet kokiam veiksme, kuriuo siekiama trukdyti pakrantės valstybės ryšio sistemų ar bet kokių kitų įrenginių ar įrengimų darbui;

l) bet kokioje kitoje veikloje, tiesiogiai nesusijusioje su plaukimu²⁹.

Atitinkamas JTK apibrėžimas leidžia daryti išvadą, jog kai kurios straipsnio nuostatos visgi palieka valstybėms teisę subjektyviai nustatyti, kada kyla grėsmė jų saugumui. Kaip pavyzdį galima pateikti 19 str. 2 d. aukščiau minėtą paskutinį punktą, kuris leidžia valstybei subjektyviai nuspręsti, kokia kita veikla yra tiesiogiai nesusijusi su taikiu plaukimu, šis reguliavimas kelia nerimą, nes paliekama erdvės valstybių piktnaudžiavimui³⁰. Taigi, akivaizdu, kad JTK pateiktas sąrašas nėra išsamus, leidžiantis valstybėms savavališkai išplėsti jo taikymo ribas ginant savo interesus³¹, savaime suprantama, kad toks reglamentavimas sukelia neaiškumus ir valstybių tarpusavio ginčus. Be to, akivaizdu, kad tokie terminai kaip – „grėsmė taikai“, „grėsmė tvarkai“ ar „grėsmė saugumui“ šiomis dienomis yra itin jautrūs ir nestabilūs, todėl visada sukelia skirtingas interpretacijas, nepaisant to, kad JTK rengėjai stengėsi pateikti objektyvų minėtų sąvokų aiškinimą³².

Tęsiant apie taikaus plaukimo instituto reglamentavimą JTK, atkreiptinas dėmesys, kad minėtas JTK 19 str. taip pat apsaugo laivus, kurie kerta teritorinę jūrą, nustatydami nekaltumo prezumpciją³³. Todėl priešinga valstybė, siekianti įrodyti, kad laivo plaukimas nėra taikus, turi įrodinėjimo našta paneigiant nekaltumo prezumpciją³⁴. Tačiau šiuo atveju kyla klausimas, kada pakrantės valstybė gali teigti, kad kitos valstybės laivo plaukimas teritorine jūra nėra taikus – teisės teoretikai išskiria dvi skirtingas pozicijas, kurios priklauso nuo to, kaip valstybė aiškina JTK 19 str. Pirma, valstybė gali aiškinti minėtą straipsnį taip, jog prieš imantis veiksmų siekiant sustabdyti plaukimą, kuris nėra taikus, reikalaujama įrodyti, kad laivas faktiškai pažeidė JTK įtvirtintas nuostatas, šio požiūrio šalininkai užima laukiančiąją poziciją siekdami surinkti faktinius pažeidimo įrodymus. Antra, valstybės gali palaikyti tokią poziciją, jog galima imtis išankstinių veiksmų

²⁹ Jūrų teisės konvencija. *Valstybės žinios*, 2003, nr. 107 – 4786.

³⁰ ROTHWELL, D.R.; STEPHENS, T. *The International Law of the Sea*. Hart Publishing, 2010, p. 217.

³¹ HAKAPÄÄ, K. *Innocent Passage* [interaktyvus]. *Oxford Public International Law*, 2013 [žiūrėta 2019 m. vasario 8 d.] Prieiga per internetą:

[https://www.ilsa.org/Jessup/Jessup18/Second Batch/OPIL_Innocent_Passage.pdf](https://www.ilsa.org/Jessup/Jessup18/Second%20Batch/OPIL_Innocent_Passage.pdf).

³² AGYEBENG, W.K. *Theory in Search of Practice: The Right of Innocent Passage in the Territorial Sea*. *Cornell International Law Journal*: Vol. 39, 2006, p. 384.

³³ BALLESTER, G.R. *The Right of Innocent Passage of Warships: A Debated Issue*, 54 *Rev. Der. P.R.* 87, 2014, p. 93.

³⁴ AGYEBENG, W.K. *Theory in Search of Practice: The Right of Innocent Passage in the Territorial Sea*. *Cornell International Law Journal*: Vol. 39, 2006, p. 382.

sustabdyti plaukimą, kuris nėra taikus, vien turint pagrįstų įrodymų, tačiau nereikalaujant įrodyti faktiškai, kad laivas pažeidė JTK nuostatas³⁵.

Taigi, šiuo klausimu nėra vieningos nuomonės, tačiau, akivaizdu, kad baimė dėl teroristinių išpuolių šiomis dienomis itin išaugusi, todėl būtų tikslinga daryti prielaidą, kad 19 str. reiškia, kad valstybė turi užkirsti kelią plaukimui, kuris nėra taikus, surinkusi pakankamus pagrįstus įrodymus.

Remiantis tuo, kas buvo išdėstyta, darytina išvada, kad taikaus plaukimo teisė yra pakrantės valstybės tam tikras minimalus bei išimtinis suvereniteto apimtį apribojimas, tačiau tai yra abipusis suvaržymas, todėl pakrantės valstybė tuo pačiu įgyja taikaus plaukimo teisę kitų valstybių teritorinėse jūrose³⁶. Visi laivai gali naudotis taikaus plaukimo teise teritorinė jūra, tačiau kiekvienu konkrečiu atveju pakrantės valstybė savo iniciatyva vertina, ar kitos valstybės laivo plaukimas yra laikytinas taikiu ir nekelti grėsmės valstybės taikai, tvarkai ir saugumui.

1.2.2. Pakrantės valstybės teisėkūros įgaliojimai

Tęsiant analizę, svarbu pažymėti, jog taikaus plaukimo principo taikymas valstybių praktikoje niekada nebuvo absoliutus, tokią išvadą galima daryti žinant, kad kitos valstybės laivo plaukimo teisė per teritorinius vandenius yra ribojama tam tikromis pakrantės valstybės įstatymų ar taisyklių nuostatomis. Remiantis JTK 21 str. pakrantės valstybė gali priimti įstatymus ir kitus teisės aktus susijusius su taikiu plaukimu, tačiau tik JTK numatytoje srityse, kurios negali būti aiškinamos plečiamai³⁷, tokiose kaip – navigacijos saugumas ir jūrų eismo reguliavimas; navigacijos priemonių ir įrengimų bei kitų įrenginių ar instaliacijų apsauga; kabelių ir vamzdynų apsauga; gyvųjų jūros išteklių apsauga; pakrantės valstybės žvejyba; pakrantės valstybės aplinkos apsauga nuo užteršimo, užteršimo kontrolė; jūrų moksliniai tyrinėjimai ir hidrografiniai tyrimai; pakrantės valstybės muitai, mokesčiai, imigracijos ir sanitarijos klausimai³⁸. Minėta nuostata nurodo, jog pakrantės valstybė, bent jau formaliai, pati turi teisę reglamentuoti, kada plaukimas nebus laikomas taikiu, tačiau valstybės yra įpareigosotos oficialiai skelbti visus įstatymus ir taisykles, susijusias su taikiu plaukimu³⁹. Toks teisėkūros diskrecijos suteikimas pakrantės valstybei reiškia, jog būtent pačiai valstybei atitenka pareiga

³⁵ *Ibid.*, p. 382.

³⁶ ROTHWELL, D.R.; STEPHENS, T. *The International Law of the Sea*. Hart Publishing, 2010, p. 215.

³⁷ BARDIN, A. *Coastal State's Jurisdiction over Foreign Vessels*. Pace International Law Review, Vol 14, Rev 17, 2002, p. 34.

³⁸ Jūrų teisės konvencija. *Valstybės žinios*, 2003, nr. 107 – 4786.

³⁹ KATUOKA, S. *Tarptautinė jūrų teisė*. Eugrimas: Vilnius, 1997, p. 56.

užtikrinti taikaus plaukimo saugumą teritorine jūra⁴⁰. Tačiau, pažymėtina, kad minėti valstybės įstatymai ar kiti teisės aktai turi atitikti JTK ir kitų tarptautinės teisės aktų nuostatas⁴¹, vadinasi, pakrantės valstybė neturi absoliučios laisvės šioje teisėkūros srityje.

Be to, svarbu pažymėti, kad pakrantės valstybės kompetencija yra aiškiai apribota dar vienu aspektu – JTK 21 str. 2 d. nurodyta, jog minėti valstybių įstatymai ir taisyklės nėra taikomi užsienio laivų projektavimui, statybai, įgulos komplektavimui ar įrangai, jei to nereikalauja visuotinai pripažįstamos tarptautinės normos ir standartai⁴². Tačiau šios nuostatos dalis – „visuotinai pripažintos tarptautinės normos ir standartai“ – kelią daug abejonių ir palieka erdvės interpretacijai, kadangi nei JTK, nei dokumentuota trečiosios jūrų teisės konferencijos medžiaga nepateikia jokio šios frazės apibrėžimo⁴³. Visgi Tarptautinė Teisės Asociacija (angl. *International Law Association*) nurodė, jog minėta frazė turėtų būti aiškinama taip, jog „visuotinai pripažintos tarptautinės normos ir standartai“ negali būti prilyginami įprastiems teisės aktams, tačiau pirmiausia turi būti grindžiami valstybių tarpusavio praktika, o teisinės priemonės statusas ir pobūdis turėtų būti antraeilis vertinimo dalykas⁴⁴.

Tęsiant, svarbu pažymėti, jog 1982 m. JTK pirmą kartą reglamentuojamas jūrų koridorių bei jūrų eismo schemų sudarymo teritorinėje jūroje klausimas⁴⁵ – tai sritis, kurioje pakrantės valstybė taip pat turi teisę nustatyti subjektyvius reikalavimus valstybėms, besinaudojančioms taikaus plaukimo teritorine jūra teise. JTK 22 str. numatyta, kad pakrantės valstybė gali reikalauti užsienio laivų naudoti jūrų koridorius bei jūrų eismo schemas, kad būtų užtikrintas navigacijos teritorine jūra saugumas, tačiau toks reguliavimas privalo būti tinkamu būdu paskelbtas ir aiškiai nurodytas. Neabejotinai, gali būti reikalaujama, kad tokių jūrų koridorių ir schemų laikytųsi tanklaiviai ar kiti laivai vežantys pagal prigimtį pavojingas bei kenksmingas medžiagas. Pakrantės valstybė neturi vienašališkos teisės nustatyti jūrų koridorius ir schemas, šiuo atveju privalu atsižvelgti į kompetentingų tarptautinių organizacijų rekomendacijas, ypatingas konkrečių laivų ir jūrų kelių charakteristikas, jūrų eismo intensyvumą bei kitus reikalavimus, kurie įtvirtinti

⁴⁰ AHMED, A. *International Law of the Sea: An Overview and Case Study*. Beijing Law Review, 8, 21-40, 2017, p. 29.

⁴¹ HAKAPÄÄ, K. *Innocent Passage* [interaktyvus]. *Oxford Public International Law*, 2013 [žiūrėta 2019 m. vasario 8 d.] Prieiga per internetą:

<[https://www.ilsa.org/Jessup/Jessup18/Second Batch/OPIL_Innocent_Passage.pdf](https://www.ilsa.org/Jessup/Jessup18/Second%20Batch/OPIL_Innocent_Passage.pdf)>.

⁴² Jūrų teisės konvencija. *Valstybės žinios*, 2003, nr. 107 – 4786.

⁴³ HAKAPÄÄ, K. *Innocent Passage* [interaktyvus]. *Oxford Public International Law*, 2013 [žiūrėta 2019 m. vasario 8 d.] Prieiga per internetą:

<[https://www.ilsa.org/Jessup/Jessup18/Second Batch/OPIL_Innocent_Passage.pdf](https://www.ilsa.org/Jessup/Jessup18/Second%20Batch/OPIL_Innocent_Passage.pdf)>.

⁴⁴ *Ibid.*

⁴⁵ KATUOKA, S. *Tarptautinė jūrų teisė*. Eugrimas: Vilnius, 1997, p. 56.

JTK⁴⁶. Akivaizdu, kad laivai, kurie atsisako naudoti jūrų koridorius ar schemas, gali būti laikomi pažeidžiančiais taikaus plaukimo teisę.

Apibendrinant išdėstytą informaciją, galima teigti, kad minėtos JTK nuostatos yra itin svarbios pakrantės valstybės tam tikro suvereniteto išsaugojimui, būtent toks reglamentavimas, kai suteikiama teisė valstybei priimti įstatymus, susijusius su taikiu plaukimu, leidžia šaliai apsaugoti savo interesus teritorinėje jūroje⁴⁷. Tačiau, neabejotina, jog pakrantės valstybė, kuri naudojasi suteikta diskrecija, privalo laikytis JTK ir kitų tarptautinės teisės aktų nuostatų.

1.2.3. Pakrantės valstybės vykdomoji jurisdikcija

Tęsiant pažymėtina, kad pakrantės valstybės taip pat turi JTK apibrėžtą civilinę ir baudžiamąją jurisdikciją užsienio laivų, kurie naudojami taikaus plaukimo teise, atžvilgiu. Kita vertus, ši jurisdikcija turi panašumų su pakrantės valstybės teisėkūros įgaliojimų apimtimi, nes taip pat pasižymi ribotumu.

Vadovaujantis JTK 27 str. pakrantės valstybės baudžiamoji jurisdikcija paprastai turėtų būti vykdoma tik tuo atveju, jei nusikaltimo pasekmės susijusios su pakrantės valstybe. Taip pat, jei nusikaltimas trikdo šalies ramybę arba tvarką teritorinėje jūroje, tačiau šiuo atveju susiduriame su problema, nes JTK neapibrėžia, ką galima laikyti šalies ramybės ar tvarkos trikdymu, taigi pakrantės valstybei suteikiama teisė subjektyviai aiškinti bei savavališkai spręsti, kada gali būti taikoma baudžiamoji jurisdikcija remiantis minėtu JTK straipsniu⁴⁸. Žinoma, reikia nepamiršti, kad pakrantės valstybė taip pat vykdo baudžiamąją jurisdikciją, kai to prašo laivo kapitonas arba valstybės, su kurios vėliava plaukioja laivas, diplomatas ar konsulinis pareigūnas, be to, paskutinis JTK nurodomas atvejis, kai jurisdikcija yra taikoma – siekiant užkirsti kelią neteisėtai prekybai narkotinėmis ar psichotropinėmis medžiagoms. Pažymėtina ir tai, jog pakrantės valstybė nevykdo baudžiamosios jurisdikcijos užsienio laive, jei nusikaltimas yra padarytas prieš įplaukiant į teritorinę jūrą ir laivas tik taikiai plaukia teritorine jūra neįplaukdamas į vidaus vandenį (JTK 27 str. 2 d.). Pakrantės valstybės baudžiamosios jurisdikcijos teritorinėje jūroje taikymo ribotumą pabrėžė ir Tarptautinis jūrų teisės tribunolas (angl.

⁴⁶ ROTHWELL, D.R.; STEPHENS, T. *The International Law of the Sea*. Hart Publishing, 2010, p. 221.

⁴⁷ AGYEBENG, W.K. *Theory in Search of Practice: The Right of Innocent Passage in the Territorial Sea*. Cornell International Law Journal: Vol. 39, 2006, p. 383.

⁴⁸ *Ibid.*, p. 380.

International Tribunal for the Law of the Sea) *M/V "Saiga"*⁴⁹ byloje, kurioje teigiama, jog nepaisant to, kad pakrantės valstybėms suteikta plati kompetencija teritorinės jūros atžvilgiu, tačiau baudžiamąją jurisdikciją užsienio laive pakrantės valstybė gali vykdyti tik tiksliai apibrėžtose situacijose, kurios įtvirtintos JTK, dažniausiai tokiose, kai egzistuoja tiesioginis poveikis pakrantės valstybei. Be to, Nuolatinis Tarptautinio Teisingumo Teismas *S.S. Lotus*⁵⁰ byloje suformulavo principą, jog valstybės gali įgyvendinti savo jurisdikciją tokiu atveju, jei nėra aiškiai išreikšto draudimo tarptautinėje teisėje, šiuo atveju JTK nustato tam tikrus minėtus jurisdikcijos įgyvendinimo draudimus, kurių privalo laikytis valstybės.

Atsižvelgiant į tai, neabejotina, kad pakrantės valstybės baudžiamoji jurisdikcija yra ribota, lieka galioti bendroji taisyklė – vėliavos valstybė turi išimtinę jurisdikciją dėl incidentų įvykusių teritorinėje jūroje laivui su jos vėliava.

Kaip pakrantės valstybės baudžiamosios jurisdikcijos taikymo pavyzdį galima pateikti Prancūzijos teismo 1992 m. sprendimą *MCRuby*⁵¹ byloje, devyni laivo, registruoto Bahamuose, keleiviai iš Ganos buvo atrasti, kai laivas jau buvo atvirojoje jūroje, laivo įgula iš Ukrainos nenorėjo jų gabenti atgal, todėl nusprendė juos nužudyti išmetant kūnus už borto, tačiau vienas iš keleivių sugebėjo pasislėpti ir atvykus į Prancūziją apie nusikaltimą pranešti policijai⁵². Prancūzijos teismas savo jurisdikciją grindė tokiu pagrindu, jog dalis nusikaltimo buvo padaryta Prancūzijos teritoriniuose vandenyse, kai laivas įplaukė į Prancūzijos teritorinę jūrą, įgulos nariai vis dar ieškojo paskutiniojo išgyvenusiojo keleivio. Prancūzijoje yra įprasta, kad teismai nagrinėja bylas, susijusias su užsieniečių veiksmais už šalies ribų, jei faktai yra nedalomi, o dalis jų įvyko Prancūzijos teritorijoje. Kitaip tariant, toks pavyzdys rodo, kad pakrantės valstybė savarankiškai, subjektyviai nusprendžia, koks nusikaltimas trikdo šalies tvarką teritorinėje jūroje.

Kalbant apie civilinę jurisdikciją, pakrantės valstybės įgyvendinant savo teisę gali pateikti *actio in rem* – ieškinį, kuriuo siekiama iš kito asmens išreikalauti turtą, tačiau ne *actio in personam* – ieškinį, siekiant patraukti asmenį atsakomybėn⁵³. Vadinasi, pakrantės valstybė negali stabdyti užsienio laivo, nurodyti laivui keisti kryptį dėl asmeniui iškeltos

⁴⁹ Tarptautinio jūrų teisės tribunolo 1999 m. liepos 1 d. sprendimas byloje *The M/V "SAIGA"* (No. 2) (*Saint Vincent and The Grenadines v. Guinea*).

⁵⁰ Nuolatinio Tarptautinio Teisingumo Teismo 1927 m. rugsėjo 7 d. sprendimas byloje *S.S. Lotus* (*France v. Turkey*).

⁵¹ *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, 1997, Tome XV, p. 189.

⁵² WHITAKER, R. Life terms for stowaway massacre [interaktyvus]. *Independent*, 1995. [žiūrėta 2019 m. vasario 13 d.] Prieiga per internetą:

<<https://www.independent.co.uk/news/world/life-terms-for-stowaway-massacre-1525209.html>>.

⁵³ AGYEBENG, W.K. *Theory in Search of Practice: The Right of Innocent Passage in the Territorial Sea*. *Cornell International Law Journal*: Vol. 39, 2006, p. 386.

civilinės bylos, tačiau gali areštuoti laivą dėl iškeltos civilinės bylos, kai įsipareigojimus prisiėmė pats laivas⁵⁴. Tokį reglamentavimą patvirtina ir Jungtinių Tautų 1999 m. Ženevoje priimta, įsigaliojusi tik 2011 m. Tarptautinė konvencija dėl laivų arešto, kurios 2 str. 2 d. nurodo, kad laivas gali būti suimtas tik dėl jūrų reikalavimų, bet ne dėl jokių kitų⁵⁵. Akivaizdu, kad civilinę jurisdikciją pakrantės valstybė taip pat gali įgyvendinti tik ribotai.

Pažymėtina, kad minėtos tiek baudžiamosios, tiek civilinės jurisdikcijos nuostatos yra taikomos tik prekybos laivams ar komerciniams tikslams naudojamiems valstybių laivams. Vadinasi, pavyzdžiui, karo laivai šiuo atveju nepatenka į pakrantės valstybės analizuotą jurisdikcijos apimtį, nes jie naudojami JTK suteiktu imunitetu, išskyrus tam tikras numatytas išimtis⁵⁶, kurios bus analizuojamos sekančioje (žr. 1.3.1.) rašto darbo dalyje.

1.2.4. Pakrantės valstybės teisės ir pareigos

Teritorinėje jūroje pakrantės valstybės be ankstesnėje darbo dalyje minėtų teisėkūros įgaliojimų, taip pat naudojami JTK suteiktomis teisėmis bei privalo laikytis JTK aiškiai fiksuojamų pareigų, susijusių su taikiu plaukimu. Akivaizdu, toks teisių ir pareigų įtvirtinimas yra būtinas, leidžiantis išsaugoti tradicinę pusiausvyrą tarp laivų navigacijos laisvės ir riboto plaukimo teritorine jūra, kai to reikalauja susidariusi situacija. JTK 24 str. nustato, kad pakrantės valstybės neturi trukdyti užsienio laivų taikaus plaukimo per teritorinę jūrą. Pažymėtina, jog JTK sudarytojai patikslina šią nuostatą apibrėždami, jog pakrantės valstybė negali nustatyti tokių reikalavimų, kurie praktiškai reikštų taikaus plaukimo teisės atėmimą ar apribojimą⁵⁷.

Be kita ko, vadovaujantis JTK 24 str. galima pažymėti, jog valstybė turi negatyvią bei pozityvią pareigas taikaus plaukimo aspektu. Pirma, negatyvioji pareiga pasireiškia tuo, jog pakrantės valstybė negali formaliai ar faktiškai diskriminuoti užsienio laivų, besinaudojančių taikaus plaukimo teise, dėl jų pilietybės ar krovinio charakteristikos⁵⁸, tačiau, kaip jau minėta ankstesnėje darbo dalyje, valstybės turi teisę priimti teisės aktus dėl navigacijos saugumo, taršos ir kt., tokiu būdu reguliuodama laivų, pasižyminčių tam

⁵⁴ Jūrų teisės konvencija. *Valstybės žinios*, 2003, nr. 107 – 4786.

⁵⁵ Tarptautinė konvencija dėl laivų arešto [interaktyvus]. *Jungtinės Tautos*, 1999. [žiūrėta 2019 m. vasario 13 d.] Prieiga per internetą:

<https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=IND&mtdsg_no=XII-8&chapter=12&clang=en>.

⁵⁶ CHURCHILL R.R.; LOWE. A.V. *The law of the sea*. Juris Publishing, 3rd edition, 1999, p. 99.

⁵⁷ Jūrų teisės konvencija. *Valstybės žinios*, 2003, nr. 107 – 4786.

⁵⁸ AGYEBENG, W.K. *Theory in Search of Practice: The Right of Innocent Passage in the Territorial Sea*. Cornell International Law Journal: Vol. 39, 2006, p. 384.

tikra krovinio charakteristika, navigaciją. Antra, pozityvioji pareiga pasireiškia tuo, jog pakrantės valstybė privalo skelbti apie bet kokią jai žinomą pavojų navigacijai teritorinėje jūroje. Žinoma, daugiausiai sunkumų kyla nustatant, kada atsiranda ši pozityvioji valstybės pareiga, ar esant faktinėms žinioms dėl bet kokio pavojaus navigacija teritorine jūra, ar pakanka sąlyginės informacijos dėl grėsmės taikiam plaukimui. Šios nuostatos JTK atsiradimas siejamas su TTT sprendimu byloje dėl *Korfu* salos sąsiaurio, kuriame buvo nagrinėjama situacija, kai Didžiosios Britanijos karo laivai 1946 m. spalio 22 d. plaukė *Korfu* salos sąsiauriais, kurie yra Albanijos valstybės teritorinėje jūroje, ir užplaukė ant ten buvusių minų⁵⁹. Šio incidento metu žuvo ir buvo sužeisti Didžiosios Britanijos karininkai ir jūreiviai. Teismas konstatavo, kad Albanija privalėjo perspėti apie jai jau žinomus pavojus esančius teritorinėje jūroje, todėl valstybė atsakinga už tai, kad neperspėjo Didžiosios Britanijos laivų apie aiškiai žinomą pavojų. Taigi, Albanija nevykdė JTK įtvirtintų pareigų, nedelsiant nesiėmė visų reikiamų priemonių, kad išpėtų laivus apie žinomą pavojų ir nesistengė išvengti nelaimės teritorinėje jūroje⁶⁰.

Taigi, galima teigti, kad toks JTK 24 str. nustatytas reguliavimas, suteikia užsienio laivams pasitikėjimo naudojantis taikaus plaukimo teise kitos valstybės teritoriniuose vandenyse. Kita vertus, JTK nenurodo, kokias teises turi užsienio laivas tokiu atveju, jeigu pakrantės valstybė trukdo taikiai plaukti teritorine jūra⁶¹.

Tęsiant, svarbu paminėti, kad prie pakrantės valstybės pareigų galima priskirti JTK 26 str. nuostatą, kuri nurodo, jog iš užsienio laivų negali būti renkamos rinkliavos vien todėl, kad jie naudojami taikaus plaukimo teise, tačiau tuo pačiu įtvirtinama teisė tokias rinkliavas rinkti, kaip užmokestį už konkrečias laivui suteiktas paslaugas⁶². Žinoma, rinkliavos negali būti renkamos diskriminuojant laivą. Pažymėtina ir tai, jog pakrantės valstybė taip pat turi pareigą teikti pagrindines taikiam plaukimui reikalingas paslaugas, tokias kaip – švyturius ar būtinas gelbėjimosi priemonės⁶³. Be to, be visų minėtų konkrečių pareigų, valstybės privalo laikytis kitų tarptautinių sutarčių nuostatų, kurios susijusios su teritorine jūra. Pavyzdžiui, ginčai, dėl jūrų ribų nustatymo, turi būti sprendžiami taikiomis priemonėmis, todėl negalima naudoti jėgos prieš užsienio laivus

⁵⁹ Tarptautinio Teisingumo Teismo 1949 m. balandžio 9 d. sprendimas byloje *Corfu Channel (United Kingdom v. Albania)*.

⁶⁰ GOYAL, A. *The Corfu Channel Case* [interaktyvus]. *UILS, Chandigarh*, 2014 [žiūrėta 2019 m. vasario 10 d.] Prieiga per internetą:

<https://www.lawctopus.com/academike/the-corfu-channel-case/>.

⁶¹ ROTHWELL, D.R.; STEPHENS, T. *The International Law of the Sea*. Hart Publishing, 2010, p. 222.

⁶² Jūrų teisės konvencija. *Valstybės žinios*, 2003, nr. 107 – 4786.

⁶³ CHURCHILL R.R., LOWE. A.V. *The law of the sea*. Juris Publishing, 3rd edition, 1999, p. 100.

teritorinėje jūroje, siekiant apginti pakrantės valstybės teises⁶⁴. Šios bendrosios taisyklės vienodai taikomos visoms suinteresuotoms valstybėms.

Kita vertus, kaip ir minėta ankstesnėje darbo dalyje, JTK taip pat suteikia pakrantės valstybei gana plačias apsaugos teises, pavyzdžiui, teises imtis veiksmų, kad užkirstų kelią plaukimui teritorine jūra, kuris nėra taikus. Praktiškai tai reiškia, kad užsienio laivas, plaukiantis teritorine jūra, gali būti sustabdytas ir tikrinamas, taip pat esant reikalui nukreipiamas išplaukti iš teritorinės jūros, sulaikomas arba susidariusi situacijai gali būti imamasi priemonių pradėti ikiteisminį procesą pakrantės valstybės iniciatyva⁶⁵. Be to, JTK 25 str. 2 d. nurodoma, jog konkrečiai pakrantės valstybė gali imtis priemonių, kad būtų užkirstas kelias bet kokiems pažeidimams, susijusiems su laivų plaukimu į vidaus vandenį arba naudojimusi uosto įrenginiais, esančiais už vidaus vandenų ribų. Neabejotinai itin svarbi JTK suteikiama teisė pakrantės valstybei yra teisė laikinai sustabdyti laivų taikų plaukimą per tam tikrus teritorinės jūros rajonus. Pažymėtina, kad sustabdymas vykdomas siekiant apsaugoti pakrantės valstybės saugumo interesus⁶⁶, taigi valstybės saugumo užtikrinimas yra esminis reikalavimas, tačiau svarbu akcentuoti, kad pakrantės valstybė turi diskreciją pati apibrėžti, kas laikytina valstybės saugumu kiekvienu konkrečiu atveju⁶⁷. Kitas svarbus aspektas, kurį būtina paminėti yra tai, jog taikaus plaukimo teisė gali būti sustabdoma tik laikinai, tačiau čia iškyla problema, nes JTK nenurodoma viršutinės tokio sustabdymo laikotarpio ribos. Todėl vienintelis apribojimas yra tas, kad pakrantės valstybė gali taikyti taikaus plaukimo sustabdymą tol, kol egzistuoja pavojus valstybės saugumui, tačiau sustabdymas neturi būti diskriminuojantis nei teoriškai, nei praktiškai⁶⁸.

Kaip pavyzdį galima pateikti 1995 m. TTT bylą – Prancūzija sustabdė taikaus plaukimo teisę Moruroa atolo teritoriniuose vandenyse, tačiau teismas šiuo atveju pasisakė, kad sustabdymas neteisėtas, nes yra ne laikinojo pobūdžio⁶⁹, vadinasi, teismas taip pat kiekvienu konkrečiu atveju sprendžia dėl sustabdymo laikinumo pobūdžio. Kita vertus, kitos valstybės palaikė Prancūziją nesutikdamos, jog taikaus plaukimo

⁶⁴ *Ibid.*, p. 100.

⁶⁵ HAKAPÄÄ, K. *Innocent Passage* [interaktyvus]. *Oxford Public International Law*, 2013 [žiūrėta 2019 m. vasario 8 d.] Prieiga per internetą:

<[https://www.ilsa.org/Jessup/Jessup18/Second Batch/OPIL_Innocent_Passage.pdf](https://www.ilsa.org/Jessup/Jessup18/Second%20Batch/OPIL_Innocent_Passage.pdf)>.

⁶⁶ BROWNLIE, I. *Principles of Public International Law*. Oxford University Press: Oxford, 2003, p. 173.

⁶⁷ JANG, H. *Jurisdiction of the Coastal state over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*. Spinger: Berlin, 2006, p. 147.

⁶⁸ HAKAPÄÄ, K. *Innocent Passage* [interaktyvus]. *Oxford Public International Law*, 2013 [žiūrėta 2019 m. vasario 8 d.] Prieiga per internetą:

<[https://www.ilsa.org/Jessup/Jessup18/Second Batch/OPIL_Innocent_Passage.pdf](https://www.ilsa.org/Jessup/Jessup18/Second%20Batch/OPIL_Innocent_Passage.pdf)>.

⁶⁹ Tarptautinio Teisingumo Teismo 1995 m. rugpjūčio 24 d. sprendimas byloje Nuclear Test (New Zeland v. France).

sustabdymas šiuo konkrečiu atveju laikytinas ne laikinu⁷⁰. Akivaizdu, jog vieningos nuomonės tarptautinėje bendruomenėje šiuo klausimu nėra, todėl susiduriama su minėtos nuostatos subjektyvia interpretacija.

Apibendrinant pateiktą informaciją, darytina išvada, kad taikaus plaukimo teisė nėra absoliuti, todėl siekiant tinkamai įgyvendinti plaukimą, tiek užsienio, tiek pakrantės valstybės yra įpareigosotos laikytis teisių ir pareigų nustatytų JTK.

1.3. Taikus plaukimas laivams su specialiomis charakteristikomis

Ankstesnėje darbo dalyje aptarus bendrąjį taikaus plaukimo reglamentavimą JTK, šiame skyriuje bus analizuojama taikaus plaukimo teisės įgyvendinimo laivų su specialiomis charakteristikomis ypatumai. Bus aptarti karo laivų, branduolinių laivų, laivų, vežančių pavojingus krovinius, probleminiai aspektai, su kuriais susiduriama įgyvendinant taikaus plaukimo teisę.

1.3.1. Karo laivai

Reikia sutikti su Australijos profesorės Natalijos Klein teiginiu, jog karo laivai vien pagal savo pobūdį atspindi jų valstybės karinę galią, todėl net nesant įtampos ar karo veiksmų tarp atitinkamų valstybių, karo laivų plaukimas per kitos valstybės teritorinius vandenius sukuria situaciją, kai yra parodoma karinė jėga⁷¹. Dėl šios priežasties, ypatingas dėmesys jūrų teisės literatūroje yra skiriamas karo laivų taikaus plaukimo teritorine jūra analizavimui. Ar karo laivai turi taikaus plaukimo teisę, buvo vienas iš karščiausiai diskutuotinių klausimų derybų metu prieš priimant JTK⁷². Taigi, 1982 m. pirmą kartą JTK įtvirtina leidimą karo laivams taikiai plaukti per teritorinę jūrą, visgi nėra aiškios nuorodos, kad karo laivai turi navigacijos teisę, tačiau tokia prezumpcija darytina atsižvelgiant į JTK 17 str., kuris nurodo, kad visi laivai be išimčių naudojami taikaus plaukimo teise⁷³. Nepaistant to, karo laivų navigacijos teisė apibrėžiama keliomis specialiomis normomis.

⁷⁰ KONG, S. *The Rights of Innocent Passage: A Case Study on Two Koreas*. 11 Minn. J. Global Trade 373, 2002, p. 380.

⁷¹ KLEIN, N. *Maritime Security and the Law of the Sea*. Oxford Monographs in International Law, 2011, p. 30.

⁷² THEOD, O. Do Warships Enjoy the right of Innocent Passage as envisaged in UNCLOS? [interaktyvus]. *Erasmus University Rotterdam*. [žiūrėta 2019 m. vasario 8 d.] Prieiga per internetą: <https://www.academia.edu/20118607/Do_warships_enjoy_the_right_of_innocent_passage_as_envisaged_in UNCLOS>.

⁷³ TANAKA, Y. *The International Law of the Sea*. 2nd edn, Cambridge University Press, 2015, p. 90.

Konvencijos 29 str. pateikia karo laivo sąvokos apibrėžimą – tai valstybės karinėms pajėgoms priklausantis ir tai patvirtinančiais išoriniais ženklais pažymėtas laivas, kuriam vadovauja karininkas⁷⁴, tai reiškia, jog JTK nereikalauja, kad laivas būtų ginkluotas. Pažymėtina, jog karo laivai naudojami imunitetu, todėl pakrantės valstybė neturi civilinės ar baudžiamosios jurisdikcijos užsienio karo laivų atžvilgiu⁷⁵. Kita vertus, JTK 30 str. reglamentuoja, jog pakrantės valstybė gali pareikalauti, kad laivas, kuris nesilaiko pakrantės valstybės įstatymų ir kitų teisės aktų, nedelsdamas paliktų teritorinę jūrą⁷⁶, tačiau vėlgi kyla neaiškumas, kokių veiksmų gali imtis pakrantės valstybė, jei karo laivas nepaklūsta reikalavimui⁷⁷. Vis dėlto, JTK įtvirtina bent atsakomybę už tai, kad karo laivas nesilaikė pakrantės valstybės teisės aktų⁷⁸.

Karo laivų imuniteto svarbą pabrėžė ir Tarptautinis jūrų teisės tribunolas *ARA Libertad*⁷⁹ byloje, kurioje Ganos valstybė areštavo Argentinos karinį laivą buvusį Ganos valstybės miesto Tema uoste. Tribunolas vadovaudamasis minėtu JTK 32 str. nurodė, jog Ganą negalėjo areštuoti kitos valstybės karo laivo, nurodydamas, kad karo laivų imunitetas yra savaime suprantamas, kuris kyla dar iš tarptautinės paprotinės teisės, todėl negali būti paneigtas⁸⁰.

Tęsiant, atkreiptinas dėmesys, jog teisinėje literatūroje pastebima daug prieštaringų nuomonių dėl karo laivų taikaus plaukimo reglamentavimo JTK, kuri aiškiai neįtvirtina, ar pakrantės valstybė gali savo iniciatyva nustatyti papildomus reikalavimus karo laivams plaukiantiems teritorine jūra⁸¹. Dėl šio neaiškumo praktikoje susiduriama su skirtinga valstybių praktika. Daugelis pakrantės valstybių nustatė apribojimus karo laivams besinaudojantiems taikaus plaukimo teise, šalys, kurios kelia skirtingas sąlygas, gali būti suskirstytos į dvi kategorijas⁸². Pirma, kai kurios valstybės leidžia plaukti laivams tik pateikus išankstinį **pranešimą** pakrantės valstybei apie numatomą plaukimą, kaip

⁷⁴ Jūrų teisės konvencija. *Valstybės žinios*, 2003, nr. 107 – 4786.

⁷⁵ AGYEBENG, W.K. *Theory in Search of Practice: The Right of Innocent Passage in the Territorial Sea*. Cornell International Law Journal: Vol. 39, 2006, p. 387.

⁷⁶ THEOD, O. Do Warships Enjoy the right of Innocent Passage as envisaged in UNCLOS? [interaktyvus]. *Erasmus University Rotterdam*. [žiūrėta 2019 m. vasario 8 d.] Prieiga per internetą: <https://www.academia.edu/20118607/Do_warships_enjoy_the_right_of_innocent_passage_as_envisaged_in UNCLOS>.

⁷⁷ AGYEBENG, W.K. *Theory in Search of Practice: The Right of Innocent Passage in the Territorial Sea*. Cornell International Law Journal: Vol. 39, 2006, p. 387.

⁷⁸ KATUOKA, S. *Tarptautinė jūrų teisė*. Eugrimas: Vilnius, 1997, p. 59.

⁷⁹ Tarptautinio jūrų teisės tribunolo 2012 m. gruodžio 15 d. sprendimas byloje *The ARA Libertad* (Argentina v. Ghana).

⁸⁰ WAIBEL, M. ITLOS order Ghana to release Argentine navy ship [interaktyvus]. *EJIL: Talk!*, 2012. [žiūrėta 2019 m. kovo 17 d.] Prieiga per internetą: <<https://www.ejiltalk.org/itlos-order-ghana-to-release-argentine-navy-ship/>>.

⁸¹ ZOU, K. *Innocent Passage for Warships: the Chinese Doctrine and Practice*. Taylor & Francis, Singapore, 1998, p. 203.

⁸² *Ibid.*, p. 206.

pavyzdžiui, tokį reikalavimą yra nustačiusios – Kroatija, Egiptas, Indija, Mauricijus, Malta ir daug kitų. Antra, Kinija, Kambodža, Iranas, Burma, Filipinai, Jungtiniai Arabų Emyratai ir kitos valstybės tokiems laivams leidžia plaukti tik gavus išankstinį pakrantės valstybės valdžios **leidimą**⁸³. Vadinasi, jei pakrantės valstybė turi pagrįstą pakankamą pagrindą, ji gali atsisakyti išduoti leidimą karo laivui plaukti jos teritoriniais vandenimis⁸⁴. Pasak Kinijos, toks reguliavimas suteikia teisę valstybei pačiai nuspręsti, kas kelia grėsmę jos saugumui ir neleisti karo laivų, kai kyla pavojus siekiant apsaugoti valstybės suverenitetą. Tačiau, akivaizdu, jog bendros valstybių praktikos nebuvimas kelia abejonių dėl karo laivų taikaus plaukimo reglamentavimo efektyvumo, todėl neretai sukelia tiek valstybių, tiek teisės mokslininkų tarpusavio ginčus bei palieka erdvės spekuliacijoms ir teisiniam netikrumui⁸⁵.

1.3.2. Branduoliniai laivai ir pavojingi kroviniai

Kita išskirtina laivų kategorija – laivai vežantys pavojingas medžiagas, pagal JTK tokie laivai gali būti atomine energija varomi laivai, vežantys branduolines ar kitas pagal prigimtį pavojingas ar kenksmingas medžiagas. Šiuo atveju JTK 23 str. nurodo, kad minėti laivai turi teisę į taikų plaukimą teritorine jūra, tačiau šiems laivams yra nustatyti keli papildomi reikalavimai, pirma, įpareigojimas vežtis tam tikrus dokumentus bei antra, laikytis tarptautinių saugumo priemonių⁸⁶. Dokumentacijos ir saugumo apibrėžimai yra įtvirtinti tarptautinėse sutartyse, kurios rengiamos Jungtinių Tautų specialiosios agentūros – TJO (angl. *International Maritime Organization*)⁸⁷.

Taip pat svarbu pabrėžti, jog nors ir pakrantės valstybei neleidžiama trukdyti įgyvendinti taikaus plaukimo teisę branduoliniams laivams bei laivams, gabenantiems pavojingus krovinius, tačiau esant situacijai JTK 22 str. 2 d. įtvirtina nuostatą, kad tokie laivai gali būti nukreipti naudotis tam tikrais specialiais jūrų koridoriais⁸⁸. Kitaip tariant, valstybei paliekama teisė, atsižvelgiant į valstybės saugumo poreikius, nuspręsti naudoti kitus jūrų kelius, kurie keltų mažesnę žalą. Vis dėlto, čia taip pat susiduriame su jau

⁸³ BALLESTER, G.R. *The Right of Innocent Passage of Warships: A Debated Issue*. 54 Rev. Der. P.R. 87, 2014, p. 105.

⁸⁴ *Ibid.*, p. 105.

⁸⁵ THEOD, O. Do Warships Enjoy the right of Innocent Passage as envisaged in UNCLOS? [interaktyvus]. *Erasmus University Rotterdam*. [žiūrėta 2019 m. vasario 8 d.] Prieiga per internetą: <https://www.academia.edu/20118607/Do_warships_enjoy_the_right_of_innocent_passage_as_envisaged_in UNCLOS>.

⁸⁶ WELIMNG, L. *The Transportation of Nuclear Cargo at Sea, Shrinkage of the Right of Innocent Passage?* University of Law. 2007, p. 25.

⁸⁷ BROWN, E.D. *The International Law of the Sea*. Dartmouth Publishing: Aldershot, 1994, p. 60.

⁸⁸ HAKAPÄÄ, K.; MOLENAAR, E.J. *Innocent Passage – Past and Present*. 23 Marine Policy, 1999, p. 136.

minėta problema, kuri buvo analizuota karo laivų taikus plaukimo atveju, valstybėse vyrauja skirtinga praktika bei JTK reglamentavimo interpretacija. Todėl pakrantės valstybės skirtingai aiškina laivų su pavojingais krovniais plaukimą teritorinė jūra, galima išskirti kelias skirtingas valstybių kategorijas. Pirma, valstybės, kurios aiškiai įtvirtina ir **pripažįsta** minėtų laivų taikus plaukimo teisę (Vokietija, Italija, Japonija, Rusija, Tailandas, Singapūras ir t.t.), antra, visiškai priešingo požiūrio valstybės – **draudžiančios** tokių laivų taikus plaukimo teisę (Argentina, Haitis, Filipinai, Venesuela, Nigerija ir t.t.), trečia – valstybės, kurios reikalauja išankstinio pakrantės valstybės **leidimo** (Egiptas, Iranas, Malaizija, Omanas, Turkija, Saudo Arabija ir t.t.), ketvirta – valstybės, kurios reikalauja išankstinio **įspėjimo** (Kanada, Libija, Portugalija, Malta, Jungtiniai Arabų Emyratai ir t.t.)⁸⁹.

Atsižvelgiant į tai, kas paminėta, matyti, kad tarp valstybių nėra vieningos pozicijos, todėl, savaime suprantama, kad tokia susidariusi situacija kelia tarptautinius ginčus ir teisinį neaiškumą.

1.4. Taikus plaukimo reglamentavimas Lietuvos teisėje

Lietuvos teisėje iš visų jūros erdvių teritorinės jūros režimas sulaukęs turbūt didžiausio dėmesio⁹⁰, vadinasi, nacionaliniuose įstatymuose taip pat galime rasti nuostatų skirtų taikus plaukimo reglamentavimui. Kalbant apie taikus plaukimo teisę, šiuo atveju aktualiausias yra VSAĮ⁹¹, kuriame 5 str. 1 d. nurodoma, kad užsienio valstybių laivai naudojami taikus plaukimo teise teritorinė jūra, detalai apibrėžiama, kada plaukimas laikomas taikiu, koks turi būti plaukimas, kokių reikalavimų turi laikytis užsienio laivas, tačiau pastebėtina, kad Lietuvos teisės reglamentavimas itin neišsiskiria nuo jau išanalizuotų ankstesnėje darbo dalyje JTK taikus plaukimo apibrėžimų. VSAĮ 6 str. nurodo, kad pakrantės valstybė taip pat turi ribotą civilinę bei baudžiamąją jurisdikciją prekybos laivų ir komerciniams tikslams naudojamų laivų atžvilgiu, įstatymas detalizuoja ir papildo JTK nurodydamas, kad laivas gali būti sustabdytas siekiant sulaikyti asmenį arba atlikti tyrimą dėl nusikalstamų veikų, administracinių nusižengimų, kai padariniai yra susiję su Lietuvos Respublikos, fizinių ar juridinių asmenų, juridinių asmenų filialų, atstovybių bei juridinio asmens statuso neturinčių asmenų interesais⁹². Taip pat plačiau

⁸⁹ *Ibid.*, p. 142.

⁹⁰ ISOKAITĖ, I. *Baltijos regiono valstybių jūros erdvių reglamentavimo teisiniai ypatumai*. Teisė: Vilnius, 2009, nr. 73, p. 84.

⁹¹ Lietuvos Respublikos valstybės sienos ir jos apsaugos įstatymas. 2017, TAR, nr. 12168.

⁹² *Ibid.*

nei JTK nurodo, kad laivas gali būti sustabdytas, kad sulaikytų asmenį ar atliktų tyrimą ne tik siekiant užkirsti kelią neteisėtai narkotinių ar psichotropinių medžiagų prekybai, bet ir neteisėtai ginklų, šaudmenų, sprogmenų, sprogstamųjų, radioaktyviųjų, branduolinio kuro ciklo, branduolinių, daliųjų, pavojingų ir (ar) kenksmingų medžiagų apyvartai⁹³. Be to, įstatymas plačiau reglamentuoja JTK nurodydamas, jog laivas gali būti sustabdytas ar sulaikytas ir tokiu atveju, jeigu reikia priverstinai įvykdyti teismo sprendimą ar areštuoti laivą po to, kai jis paliko vidaus vandenį⁹⁴.

Kita aktualių nuostatų grupė randama Lietuvos Respublikos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatyme⁹⁵, 8 str. nurodoma, kad laivams su branduolinėmis jėgainėmis ir branduoliniu ginklu įplaukti į uostą draudžiama, tačiau plaukimas teritorine jūra nėra ribojamas. Nagrinėjamai temai taip pat reikšmingas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1992 m. sausio 10 d. potvarkis, kuriame įtvirtinama nuostata, jog toms valstybėms, kurios yra nustačiusios užsienio valstybių karo laivams taikaus plaukimo teisę tik turint leidimą, Lietuva šią valstybių kariniams laivams taip pat nustato leidimų teisę⁹⁶. Vadinas, tokie laivai gali plaukti per Lietuvos teritorinę jūrą tik gavę išankstinį leidimą. Kita vertus, nei potvarkyje, nei kituose teisės aktuose nėra nurodoma, kokia institucija yra įpareigota išduoti šiuos leidimus.

Konkretumo dėl karo laivų padėties suteikia viena VSAĮ nuostata, pabrėžianti, kad užsienio karo laivas, pažeidęs Lietuvos Respublikos teisės aktus, gali būti įpareigotas ne vėliau kaip per 24 valandas palikti teritorinę jūrą. Vadinas, minėta norma konkrečiai apibrėžia, per kokį laiko tarpą laivas privalo palikti teritorinius vandenį, kitaip nei JTK, kuri tik nurodo, kad valstybė gali įpareigoti laivą nedelsiant palikti teritorinę jūrą.

Apžvelgus reglamentavimą Lietuvos teisėje, matyti, kad Lietuva laikosi pakankamai griežtos pozicijos karo laivų atveju su tomis valstybėmis, kurios reikalauja išankstinių leidimų, tačiau taikaus plaukimo neriboja branduolinių laivų atžvilgiu. Tai reiškia, kad tokia Lietuvos teritorinės jūros apsaugos politika ir praktika siekiama užtikrinti valstybės suverenitetą ir ginti jos interesus jūroje⁹⁷.

⁹³ *Ibid.*

⁹⁴ *Ibid.*

⁹⁵ Lietuvos Respublikos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymas. *Valstybės žinios*, 1996, nr. 53 – 1245.

⁹⁶ Lietuvos Respublikos Vyriausybės potvarkis 1992 m. sausio 10 d. nr. 24P, Vilnius.

⁹⁷ ISOKAITĖ, I. *Baltijos regiono valstybių jūros erdvių reglamentavimo teisiniai ypatumai*. Teisė: Vilnius, 2009, nr. 73, p. 84.

1.5. Taikaus plaukimo reglamentavimas užsienio valstybių nacionalinėje teisėje

Siekiant įvairiapusiškiau ir plačiau išanalizuoti taikaus plaukimo institutą, neabejotinai svarbu paminėti kelių užsienio valstybių nacionalinę teisę, kuri reglamentuoja taikų plaukimą. Todėl toliau rašto darbe bus trumpai aptarti Indijos, Jungtinių Arabų Emyratų ir Slovėnijos nacionalinė teisė taikaus plaukimo atžvilgiu. Minėtos valstybės pasirinktos atsižvelgiant į jų geografinį išsidėstymą, siekiant parodyti taikaus plaukimo reglamentavimą valstybėse, kurios yra skirtingose geografinėse platumose.

Indija yra ratifikavusi 1982 m. JTK, taigi jai galioja analizuotosios nuostatos susijusios su taikiu plaukimu teritorine jūra. Tačiau svarbu paminėti, kad Indija taip pat turi nacionalinės teisės aktus, kurie reglamentuoja valstybės pakrančių vandens zonas, kuriose taikomi šie aktai, pavyzdžiui, teritoriniuose vandenyse, kurie Indijos atžvilgiu tęsiasi 12 jūrmylių. Pagrindinis ir aktualiausias nagrinėjant taikaus plaukimo institutą yra 1976 m. teisės aktas dėl teritorinės jūros, kontinentinio šelfo, IEZ ir kitų jūros zonų⁹⁸. Šio įstatymo 4 str. 1 d. nurodo, kad visi užsienio laivai naudojami taikaus plaukimo teise Indijos teritoriniuose vandenyse, išskyrus karinius bei povandeninius laivus. Tačiau minėto teisės akto 4 str. 2 d. pažymi, kad užsienio valstybių kariniai laivai bei povandeninės transporto priemonės gali naudotis taikaus plaukimo teise bei įplaukti į Indijos teritorinius vandenis tik tokiu atveju, kai apie tai iš anksto praneša centrinei vyriausybei. Be kita ko, įstatymas, nurodo, kad minėti laivai privalo plaukti vandens paviršiumi bei iškelti laivo valstybės vėliavą. Įstatymas taip pat nustato, kad centrinė vyriausybė, jei yra įsitikinusi, kad būtina dėl valstybės saugumo, gali sustabdyti taikų plaukimą visiškai arba tik tam tikrų laivų, nurodant atitinkamas laivų charakteristikas, pranešdama apie tai valstybės Oficialiajame leidinyje⁹⁹.

Jungtiniai Arabų Emyratai yra pasirašę susitarimą dėl JTK taikymo bei turi nacionalinį įstatymą, kuriame reglamentuojamas ir tikslinamas taikaus plaukimo institutas – 1993 m. Federalinis įstatymas dėl jūrų zonų ribų nustatymo¹⁰⁰. Įstatymo 5 str. nurodo, kad karo laivai bei povandeninės transporto priemonės naudojami taikiu plaukimu tik

⁹⁸ The Territorial Waters, Continental Shelf, Exclusive Economic Zone and other Maritime Zones Act 1976 Act. No. 80 of 28 May [interaktyvus] *United Nations, 1976* [žiūrėta 2019 m. vasario 21 d.] Prieiga per internetą:

<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/IND_1976_Act.pdf>.

⁹⁹ *Ibid.*

¹⁰⁰ Federal Law No. 19 of 1993 in respect of the delimitation of the maritime zones of the United Arab Emirates, 17 October 1993 [interaktyvus] *United Nations, 1993* [žiūrėta 2019 m. vasario 21 d.] Prieiga per internetą:

<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/ARE_1993_Law.pdf>.

gavus išankstinį valstybės kompetentingų institucijų leidimą, be kita ko, kaip ir Indijos įstatymai numato, kad minėti laivai privalo plaukti vandens paviršiumi ir iškelti laivo valstybės vėliavą. Jungtinių Arabų Emyratų įstatymas priešingai nei Indijos, dar plačiau reglamentuoja branduolinių laivų bei laivų, vežančių pavojingų krovinius plaukimą – nurodoma, kad tokie laivai privalo iš anksto pranešti valstybės institucijoms apie planuojamą plaukimą. Pažymėtina, kad šios pietvakarių Azijos valstybės teisės aktai taip pat nurodo, kad valstybės teritoriniais vandenimis negali plaukti laivai, kurie yra senesni nei 20 metų, vadinasi, tokie laivai taip pat negali vykdyti taikaus plaukimo.

Slovėnija taip pat ratifikavusi JTK bei tuo pačiu vadovaujasi nacionaliniu teisės aktu – 2001 m. Slovėnijos jūrų teisės kodeksu¹⁰¹. Įstatymo 18 str. nurodo, kad užsienio kariniai laivai, tanklaiviai, branduoliniai laivai bei laivai, vežantys pavojingus krovinius, vykdydami taikų plaukimą Slovėnijos teritorine jūra privalo naudotis valstybės nustatytais jūrų koridoriais ar eismo atskyrimo schemomis. Be kita ko, karo laivai turi ne vėliau kaip 24 valandas iki įplaukimo į Slovėnijos teritorinę jūrą, apie plaukimą informuoti užsienio reikalų ministeriją. Pastebėtina, jog įstatymas nustato draudimą užsienio laivams, kurie naudojami taikaus plaukimo teise, žvejoti arba kitaip medžioti jūrų organizmus Slovėnijos teritorinėje jūroje, išskyrus atvejus, kai žvejybos laivas turi atitinkamą Slovėnijos valstybės leidimą.

Apibendrinant, galima pastebėti, kad dauguma pasaulio valstybių, kurios papildomai nacionalinėje teisėje reglamentuoja taikaus plaukimo institutą, išskiria ir tikslina nuostatas susijusias su karinių, povandeninių bei branduolinių ar pavojingus krovinius gabenančių laivų plaukimu. Todėl retai valstybių nacionaliniuose įstatymuose randamos nuostatos, kurios reglamentuoja kitas sritis susijusias su taikiu plaukimu valstybės teritorine jūra.

¹⁰¹ Maritime Code (PZ) 2001 [interaktyvus] *United Nations, 2001* [žiūrėta 2019 m. vasario 21 d.] Prieiga per internetą: <<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/SVN.htm>>.

2. TRANZITINIS PLAUKIMAS

2.1. Tranzitinio plaukimo raida ir samprata

Tranzitinio plaukimo institutas apibrėžia plaukimo bei skridimo režimą per ir virš sąsiaurius, naudojamus tarptautinei laivybai. Tačiau, pažymėtina, jog ši sąvoka buvo reglamentuota tik 1982 m. JTK po intensyvių valstybių tarpusavio derybų¹⁰².

1958 m. Ženevos Konvencijoje dėl teritorinės jūros ir gretutinės zonos¹⁰³ navigacija per sąsiaurius, taikomus tarptautinei laivybai, buvo reglamentuojama bendromis nuostatomis, kurios taikomos taikiam plaukimui. Iki priimant JTK dauguma jūrinių valstybių tradiciškai turėjo 3 jūrmylių pločio teritorinę jūrą, todėl teritorinės jūros išplėtimas iki 12 jūrmylių pločio sukėlė nesutarimus tarp valstybių. Toks išplėtimas reiškė, jog daugiau nei 100 sąsiaurių, naudojamų tarptautinei navigacijai, tapo pakrantės valstybių teritorine jūra, todėl toks reglamentavimas sumažina laivybos teisę svarbiausiuose tarptautinėje laivyboje naudojamuose sąsiauriuose¹⁰⁴. Be to, pakeitimas turėjo didelį poveikį jūrinių valstybių ekonominiams, politiniams ir kariniams interesams¹⁰⁵. Kita vertus, pakrantės valstybės buvo sunerimusios dėl navigacijos sąsiauriais intensyvumo bei laivybos poveikio.

Dėl šių nesutarimų Jungtinės Amerikos Valstijos, Sovietų Sąjunga bei kitos valstybės 1971 – 1973 m. Jungtinių Tautų Generalinės Asamblėjos jūros dugno komitetui pasiūlė įvairius skirtingus reglamentavimo variantus, kaip išspręsti susidariusią situaciją, visgi 1974 m. tranzitinio plaukimo sąvoką pirmą kartą buvo pasiūlyta Jungtinės Karalystės¹⁰⁶. Pasiūlytas teisinis reglamentavimas ateinančiais metais iki JTK priėmimo buvo nežymiai modifikuotas, tačiau nepaisant ilgų diskusijų, konferencija pasiekė susitarimą dėl naujojo tranzitinio plaukimo režimo ir tai atsispindėjo galutiniame Konvencijos tekste.

¹⁰² MAHMOUDI, S. Transit Passage [interaktyvus]. *Oxford Public International Law*, 2008. [žiūrėta 2019 m. vasario 16 d.] Prieiga per internetą:

<<http://opil.ouplaw.com/view/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e1231>>.

¹⁰³ Konvencija dėl teritorinės jūros ir gretutinės zonos. *Valstybės žinios*, 2002, nr. 40-1472.

¹⁰⁴ MAHMOUDI, S. Transit Passage [interaktyvus]. *Oxford Public International Law*, 2008. [žiūrėta 2019 m. vasario 16 d.] Prieiga per internetą:

<<http://opil.ouplaw.com/view/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e1231>>.

¹⁰⁵ BURKE, M.K.; DELEO, D.A. *Innocent Passage and Transit Passage in the United Nations Convention on the Law of the Sea*. Yale J.INT'L. Vol 9,1983, p. 400.

¹⁰⁶ *Ibid.*, p. 400.

2.1.1. Tarptautinio sąsiaurio samprata

Pirmiausia prieš pradėdant analizuoti JTK tranzitinio plaukimo reglamentavimą, svarbu tiksliai apibrėžti, ką JTK klasifikuoja kaip sąsiaurį, skirtą tarptautinei laivybai. Pažymėtina, kad JTK aiškiai neįtvirtina sąsiaurio, naudojamo tarptautinei laivybai, sampratos, tačiau apibrėžia tik režimų tipus¹⁰⁷. Nepaisant to, naudojant terminologiją, kurią pateikė TTT jau minėtoje *Korfu sąsiaurio* byloje, taip pat 1958 m. konvencijoje galima išskiria du kriterijus, pagal kuriuos nustatoma, ar sąsiauris laikytinas tarptautiniu – geografinis bei funkcinis¹⁰⁸.

Geografinį kriterijų mokslininkai apibūdinama įvairiai, tačiau plačiausiai naudojamas apibrėžimas, jog tarptautinis sąsiauris laikomas toks – kai egzistuoja vandens telkinys, esantis tarp dviejų žemės plotų: žemyno sausumos (Beringo sąsiauris), žemyno ir salos (Duvro sąsiauris) arba dviejų salų (Kuko sąsiauris)¹⁰⁹. Profesorius E. Bruelis taip pat pažymi, jog sąsiauris geografiniu požiūriu gali būti apibrėžiamas kaip jūros susiaurėjimas tarp dviejų žemės teritorijų, esantis tam tikro riboto pločio bei jungiantis ar atskiriantis dvi skirtingas jūras¹¹⁰. Svarbu paminėti, jog sąsiauris privalo būti natūralus gamtos darinys, todėl tarptautiniai dirbtiniai kanalai, tokie kaip Panamos, Kylio ar Sueco, nėra laikytini sąsiauriais pagal JTK¹¹¹. Kita vertus, Nuolatinis Tarptautinio Teisingumo Teismas praktikoje, *Wimbledon* byloje¹¹², ir pastaruosiuose dirbtiniuose kanaluose yra pripažinęs laivų laisvo plaukimo teisę, taigi, nors dirbtiniai kanalai neturi tokio pačio teisinio statuso kaip tarptautiniai sąsiauriai, tačiau juose egzistuoja toks pats laisvų judėjimo teisinis režimas¹¹³.

Tuo tarpu antrasis **funkcinis kriterijus** laikomas lankstesniu, jis parodo sąsiaurio naudojimo intensyvumą, reikšmingumą. Minėtoje *Korfu sąsiaurio* byloje teismas pasisakė, jog šis kriterijus turi parodyti, ar maršrutas yra naudingas tarptautiniam jūrų eismui, pažymėtina, jog nauda turi pasireikšti ne tik nacionaliniu, bet pasauliniu lygiu¹¹⁴. Kita vertus, nėra nustatyta, kokio intensyvumo privalo būti eismas, kad sąsiaurį galima

¹⁰⁷ ÜNLÜ, N. The Legal Regime of the Turkish Straits [interaktyvus]. *Martinus Nijhoff Publishers*, 2002. [žiūrėta 2019 m. vasario 16 d.] Prieiga per internetą:

<https://books.google.lt/books?id=R878VUyOyfcC&hl=lt&redir_esc=y>.

¹⁰⁸ *Ibid.*

¹⁰⁹ ROTHWELL, D.R.; STEPHENS, T. *The International Law of the Sea*. Hart Publishing, 2010, p. 237.

¹¹⁰ YTURRIAGA, J.A. *Starits Used for International Navigation: A Spanish Perspective* [interaktyvus] *Martinus Nijhoff Publishers*, 1991 [žiūrėta 2019 m. vasario 16 d.] Prieiga per internetą: <https://books.google.lt/books?id=Iw86IpC5eZAC&hl=lt&redir_esc=y>.

¹¹¹ *Ibid.*

¹¹² Nuolatinio Tarptautinio Teisingumo Teismo 1923 m. rugpjūčio 17 d. sprendimas byloje *S. S. Wimbledon (United Kingdom, France, Italy & Japan v. Germany)*.

¹¹³ CUNDICK, R. P. *International Straits: The Right of Access*. GA. J. INT'L & COMP. L. VOL.8, 1975, p. 128.

¹¹⁴ ROTHWELL, D.R.; STEPHENS, T. *The International Law of the Sea*. Hart Publishing, 2010, p. 237.

būtų laikyti tarptautiniu, tačiau mokslininkai aiškina, kad reikia vertinti įvairius aspektus: sąsiaurio faktinį naudojimą; ar šis kelias buvo svarbus istoriškai; taip pat reikia vertinti laivų praplaukiančių jūrų keliu bei jų vėliavų skaičių¹¹⁵.

Taigi, vertinant, ar sąsiauris yra laikytinas tarptautiniu, privalu atsižvelgti tiek į geografinį, tiek į funkcinį kriterijų ir kiekvienu konkrečiu atveju situaciją vertinti individualiai. Tai reiškia, kad sąsiaurio pripažinimas tarptautiniu yra vertintinas dalykas, todėl, magistro darbo autorės nuomone, siekiant suteikti objektyvumo JTK reikėtų įtvirtinti objektyvius bei aiškius nurodymus, kurie leistų konkrečiai nustatyti tarptautinius sąsiaurius išvengiant vertintinų nuostatų.

Be to, JTK taip pat atskirai išskiria tam tikrus sąsiaurius, kuriems nėra taikoma JTK III dalis, tačiau atitinkamai pripažįstami alternatyvūs navigacijos režimai:

- sąsiauriai, kurie visiškai ar iš dalies reguliuojami ilgametėmis tarptautinėmis konvencijomis (JTK 35 str. c.). Pavyzdžiui, Toreso¹¹⁶ arba Tirano¹¹⁷ sąsiauriai, tačiau šiuo atveju kyla neaiškumai, nes JTK neapibrėžia, kas yra laikoma ilgametėmis konvencijomis, kiek metų konvencija privalo gyvuoti, kad galima būtų taikyti minėtą JTK nuostatą.
- sąsiauriai, kuriuose egzistuoja panašaus patogumo maršrutai atvira jūra arba IEZ (JTK 36 str.), teorijoje tai apima visus sąsiaurius, kurių plotis yra didesnis nei 24 jūrmylės.
- sąsiauriai, esantys tarp žemyninės dalies ir pakrantės valstybės salos, kai egzistuoja ne blogesnių navigacinių ir hidrografinių charakteristikų keliai atvira jūra arba IEZ (JTK 38 str. 1 d.). Tokių sąsiaurių pavydžiai – Mesinos, Hainano, Pembos sąsiauriai.
- sąsiauriai, naudojami tarptautinei laivybai tarp vienos atviros jūros ar IEZ ir užsienio valstybės teritorinės jūros (JTK 45 str.). Šiuo atveju, net jei sąsiauris atitiktų tarptautinio sąsiaurio charakteristikas, bus taikomas nesustabdomo taikaus plaukimo režimas¹¹⁸.

¹¹⁵ PHARAND, D.; LEONARD, H. The Northwest Passage: Artic Straits [interantyvus] *Martinus Nijhoff Publishers, 1984* [žiūrėta 2019 m. vasario 16 d.] Prieiga per internetą: <https://books.google.lt/books?id=TmSFPvmQa-gC&hl=lt&redir_esc=y>.

¹¹⁶ Torres Strait Treaty [interaktyvus] *National Archives of Australia, 1978* [žiūrėta 2019 m. vasario 17 d.] Prieiga per internetą: <<http://www.naa.gov.au/collection/fact-sheets/fs258.aspx>>.

¹¹⁷ Treaty of Peace Between the States of Israel and the Arab Republic of Egypt [interantyvus] *United Nations Peacemaker, 1979* [žiūrėta 2019 m. vasario 17 d.] Prieiga per internetą: <<https://peacemaker.un.org/egyptisrael-peacetreaty79>>.

¹¹⁸ WILLIAM, L.; SCHACHTE, JR. *International Straits and Navigational Freedoms*. Ocean Development and International Law, Volume 24, 1993, p. 188.

Vadinasi, šiose keturiose aukščiau išvardytose, valstybių praktikoje susidariusiose, situacijose remiantis JTK nėra taikomas III dalyje nustatytas režimas, todėl priklausomai nuo padėties taikomi kiti režimai, kurie pateikti JTK.

2.2. Tranzitinio plaukimo reglamentavimas JTK

Tranzitinio plaukimo teisės apibrėžimas yra įtvirtintas JTK III dalyje 38 str., kuris nurodo, jog tranzitinis plaukimas reiškia, naudojimąsi laivybos ir skrydžių laisve tarptautiniais sąsiauriais, kurie naudojami tarptautinei laivybai tarp vienos atviros jūros ar IEZ dalies ir kitos atviros jūros ar IEZ dalies. Akivaizdu, kad tranzitinį plaukimą nuo ankstinėje darbo dalyje nagrinėto taikaus plaukimo instituto galime išskirti pagal jūros teritoriją, kuria plaukia laivas (skrenda orlaivis) – taikaus plaukimo teisė egzistuoja tik konkrečios valstybės teritorinėje jūroje, tuo tarpu tranzitinis plaukimas ir orlaivio skirdimas vykdomas tarptautiniais sąsiauriais, vadinasi, plaukimas neapsiriboja vien teritorine jūra.

Tranzitinis plaukimas, taip pat kaip ir jau analizuotas taikus plaukimas, apima tiek šoninį, tiek vertikalų laivų plaukimą, tai reiškia, kad užsienio laivui neužkertamas kelias atvykti, išvykti bei grįžti iš sąsiaurio pakrantės valstybės. Be to, tranzitinis plaukimas nesiskiria nuo taikaus plaukimo ir šių teisių įgyvendinimo pobūdžiu – abiem atvejais laivai privalo vykdyti nenutrūkstamą ir greitą plaukimą. Tačiau siekiant tinkamai išnagrinėti tranzitinio plaukimo teisę, svarbu išskirti kelis pagrindinius aspektus, kuriais šis institutas skiriasi nuo taikaus plaukimo teisės.

Pirma, JTK 38 str. reglamentavimas aiškiai įvirtina nuostatą, jog tranzitinio plaukimo teise naudojasi visi **laivai bei orlaiviai**, tuo tarpu taikus plaukimas taikomas išskirtinai tik laivams. Tranzitą vykduojantys orlaiviai nėra įpareigoti iš anksto pranešti ar gauti leidimą iš sąsiaurio pakrančių valstybių, be to JTK nedraudžia kariniams orlaiviams lygiomis teisėmis naudotis tranzitinio skridimo teise¹¹⁹.

Antra, tranzitinio plaukimo teisė yra taikoma **visų charakteristikų laivams**, neišskiriant atskirų kategorijų, tokia išvada darytina atsižvelgiant į JTK 38 str. formuluotę, kuri nurodo, jog visi laivai ir orlaiviai naudojami šia teise. Vadinasi, pavyzdžiui, povandeniniai laivai, skirtingai nei taikaus plaukimo atveju, neturi jokių apribojimų kertant tarptautinius sąsiaurius. Negana to, JTK neišskiria branduolinių laivų bei laivų, gabenančių pavojingus krovinius, tranzitinio plaukimo metu, tuo tarpu, kaip

¹¹⁹ TANAKA, Y. *The International Law of the Sea*. 2nd edn, Cambridge University Press, 2015, p. 102.

minėta ankstesnėje darbo dalyje, taikaus plaukimo atveju šiems laivams taikomi apribojimai¹²⁰.

Trečias svarbus aspektas, susijęs su **povandeniniais laivais**, kurie taikaus plaukimo metu privalo plaukti jūros paviršiumi su iškelta vėliava (JTK 20 str.), tuo tarpu JTK neįtvirtina jokios aiškios nuostatos, koku būdu minėti laivai privalo plaukti tranzitinio plaukimo metu. Atsižvelgiant į JTK 39 str. 1 d., kuri nurodo, kad visi laivai privalo plaukti normaliais tranzito būdais, kurie atitinka laivo charakteristiką, vadinasi, atsižvelgiant į laivo charakteristikas, povandeniniams laivams vadovaujantis JTK suteikiama teisė plaukti po vandeniu be jokių išimčių¹²¹.

Ketvirta, skirtingai nei taikaus plaukimo atveju tranzitinis plaukimas **negali būti laikinai sustabdyta** (JTK 44 str.), tai reiškia, kad sąsiaurio pakrantės valstybės negali užblokuoti, sustabdyti ar kitaip trukdyti laivams praktiškai naudotis šia teise¹²².

Paskutinis aspektas, kurį privalu išskirti, jog tranzitinio plaukimo atveju pakrantės valstybėms **nėra suteikta tokia plati suvereniteto įgyvendinimo teisė** lyginant su taikiu plaukimu teritorine jūra, kai pakrantės valstybės suvereniteto ribojimas nėra taisyklė, verčiau tik išimtis¹²³, tačiau plačiau pakrantės valstybių teisių ir pareigų apimtis tranzitinio plaukimo atveju bus nagrinėjama sekančioje darbo dalyje (žr. 2.2.2.).

Atsižvelgiant į aukščiau minėtus aspektus, galima daryti išvadą, jog tiek taikaus plaukimo atveju, tiek tranzitinio skridimo ir plaukimo atveju galima įžvelgti panašumą, kurių svarbiausias išskirtinas, jog abu institutai suteikia užsienio laivams teisę vykdyti navigaciją tam tikrose jūros teritorijose. Tačiau, savaime suprantama, kad tuo pačiu analizuojant institutus įžvelgiama esminių skirtumų, kurie leidžia atriboti tranzitinio plaukimo bei taikaus plaukimo (skridimo) teises.

Siekiant detaliau išanalizuoti tranzitinio plaukimo teisę, kitose darbo dalyse bus nagrinėjamos pakrančių valstybių bei laivų ir orlaivių, kurie naudojami tranzitinio plaukimo ir skridimo teise teisės bei pareigos.

¹²⁰ ORPHANOS, C. International straits and transit passage: focus on Bosphorus and Drandelles [interaktyvus] *World Maritime University*, 2000. [žiūrėta 2019 m. vasario 16 d.] Prieiga per internetą: <https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1216&context=all_dissertations>.

¹²¹ CHURCHILL R.R.; LOWE. A.V. *The law of the sea*. Juris Publishing, 3rd edition, 1999, p. 107.

¹²² ROTHWELL, D.R.; STEPHENS, T. *The International Law of the Sea*. Hart Publishing, 2010, p. 239.

¹²³ MAHMOUDI, S. Transit Passage [interaktyvus]. *Oxford Public International Law*, 2008. [žiūrėta 2019 m. vasario 16 d.] Prieiga per internetą: <<http://opil.ouplaw.com/view/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e1231>>.

2.2.1. Laivų ir orlaivių pareigos tranzitinio plaukimo ar skridimo metu

Tranzitinio plaukimo ar skridimo metu pagal JTK 39 str. laivai ir orlaiviai turi tam tikras pareigas, kurių dalis atspindi jau nagrinėto taikaus plaukimo metu egzistuojančias laivų pareigas, tačiau jos jokių būdu nėra tokios plačios apimties¹²⁴. Šis straipsnis iš esmės taikomas visiems laivams ir orlaiviams, neatsižvelgiant į jų statusą (viešasis ar privatus, civilinis ar karinis)¹²⁵. Šias pareigas galima išskirti į tris tipus: bendrosios laivų ir orlaivių pareigos, laivų pareigos bei orlaivių pareigos.

Kalbant apie bendrąsias pareigas reikia nagrinėti JTK 39 str. 1 d. reglamentavimą. Pirma, laivai bei orlaiviai nedelsdami plaukia sąsiauriu arba skrenda virš jo, ši nuostata suderinta su reikalavimu, kad tranzito būdas privalo būti nenutrūkstamas ir greitas, transporto priemonės privalo judėti įprastu greičiu, atsižvelgiant į visus svarbius veiksnius, įskaitant saugumo reikalavimus, oro sąlygas, kitų laivų ar orlaivių buvimą sąsiauriuose ir kita¹²⁶.

Antra, laivai bei orlaiviai privalo susilaikyti nuo bet kokio grasinimo jėga ar jėgos panaudojimo prieš sąsiaurio pakrantės valstybės suverenitetą, teritorijos vientisumą ar politinę nepriklausomybę bei nepažeisti jokio kito Jungtinių Tautų Chartijoje įtvirtinto tarptautinės teisės principo¹²⁷. Akivaizdu, kad šis reikalavimas kiekvienos valstybės gali būti vertintinas plačiai ir subjektyviai apibrėžiama sąvokų reikšmė.

Trečia, galima teigti svarbiausia JTK išskirta pareiga – susilaikyti nuo bet kokios veiklos, kuri nėra susijusi su normaliu orlaivio ar lėktuvo tranzito būdu, kitaip tariant laivai ir orlaiviai privalo naudotis laivybos teise įprastu jiems būdu, vadinasi, visos veiklos, kurios nėra įprastos, laikytinos neleistinomis. Tokiu JTK pateikiamu metodu buvo siekiama išvengti ilgo veiklų sąrašo, tokio, kaip ankščiau rašto darbe minėto, taikaus plaukimo atveju 19 str. 2 d.¹²⁸. Pavyzdžiui, normaliu navigacijos būdu povandeniniams laivams yra laikytinas plaukimas po vandeniu. Tačiau, akivaizdu, kad neretai ši formuluoatė „normalus plaukimo ar skridimo būdas“ gali kelti abejonių dėl skirtingos subjektų interpretacijos. Taip pat svarbu paminėti, jog JTK pateikia išimtį, kada galima nukrypti nuo šios trečiosios pareigos – jei tokie veiksmai būtini dėl nenugalimos jėgos (pavyzdžiui, uraganas) ar nelaimės.

Paskutinė paminėtina pareiga – laivai bei orlaiviai laikosi kitų atitinkamų JTK III dalies nuostatų, kaip pavyzdžiui, įpareigojimas gerbti jūrų eismo koridorius ir eismo

¹²⁴ ROTHWELL, D.R., STEPHENS, T. *The International Law of the Sea*. Hart Publishing, 2010, p. 240.

¹²⁵ ROTHWELL, D.R. *Law of the Sea*. International Law 3, 2013, p. 393.

¹²⁶ *Ibid.*, p. 393.

¹²⁷ Jūrų teisės konvencija. *Valstybės žinios*, 2003, nr. 107 – 4786.

¹²⁸ ROTHWELL, D.R. *Law of the Sea*. International Law 3, 2013, p. 394.

schemas bei laikytis pakrantės valstybių taikomų įstatymų ir teisės aktų, kurie aptarti tolimesniuose šio darbo skyriuose.

Apžvelgus bendrąsias laivams ir orlaiviams taikomas pareigas, galima daryti išvadą, kad visos paminėtos pareigos yra panašios į taikomas plaukimo metu taikomas pareigas laivams teritorinėje jūroje, tačiau pastarosios JTK yra pateikiamos detaliau apibrėžiant.

Be šių bendrųjų pareigų išskiriama antroji kategorija – pareigos, taikytinos išskirtinai laivams tranzitinio plaukimo metu. JTK 39 str. 2 d. nurodo, jog laivai yra įpareigoti laikytis visuotinai pripažintų tarptautinių taisyklių, procedūrų, papročių, dėl saugumo jūroje, dėl teršimo iš laivų prevencijos, sumažinimo ir kontrolės, taip pat įskaitant ir Tarptautines taisykles, skirtas išvengti laivų susidūrimų jūroje. Ši formuluo­te apima platų spektrą tarptautinės teisės aktų, taip reglamentuojama sąmoningai siekiant užtikrinti, jog būtų laikomasi nuostatų, kurios visuotinai pripažintos tarptautinės bendruomenės. Matyti, kad pareigos yra suskirstytos į dvi pagrindines sritis: saugumas ir tarša jūroje. Pavyzdžiui, laivai privalo laikytis taisyklių, kurios įtvirtintos TJO parengtoje 1972 m. Konvencijoje dėl tarptautinių taisyklių susidūrimams jūroje išvengti¹²⁹, ypač atsižvelgiama į jūrų koridorių ir eismo schemas, kurių daugelis yra susijusios su tarptautiniais sąsiauriais¹³⁰. Be to, TJO taip pat yra sudariusi tarptautines taisykles dėl taršos, kurių privalo laikytis visos valstybės – 1973 m. Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos¹³¹.

Nebejotinai šiai pareigų kategorijai svarbus ir JTK 40 str., kuris nurodo, kad užsienio laivai tranzitinio plaukimo metu negali vykdyti mokslinių tyrinėjimų ar stebėjimų, jei tai nėra iš anksto suderinta su sąsiaurių pakrančių valstybėmis. Iš tiesų, ši nuostata tik papildo JTK 39 str. taisykles, pridėdama konkrečias nuostatas dėl laivų mokslinių tyrimų ir stebėjimo veiklos. Vadinas, jei tarptautiniame sąsiauryje norima atlikti minėtas veiklas, reikalingas tos pakrantės valstybės sutikimas, kurios jurisdikcija galioja atitinkamo sąsiaurio dalyje. Darytina išvada, kad tranzitinio plaukimo metu galima atlikti tyrimo bei stebėjimo veiklas turint pakrantės valstybės sutikimą, tuo tarpu taikomas plaukimo metu dalyvavimas tokiose veiklose yra laikytinas keliančiu grėsmę pakrantės valstybės taikai, tvarkai ir saugumui (JTK 19 str. 2 d.)

Kalbant apie išskirtinai laivų pareigas taip pat svarbus JTK 43 str., kuriame įtvirtinta bendradarbiavimo pareiga. Tai reiškia, kad valstybės, kurios naudojami sąsiauriu, bei pakrančių valstybės turi pareigą bendradarbiauti siekiant tinkamai palaikyti laivybą, jos saugumą, be to, bendradarbiavimas būtinas siekiant užkirsti kelią teršimui iš laivų.

¹²⁹ 1972 m. Konvencija dėl tarptautinių taisyklių susidūrimams jūroje išvengti. *TAR*, 2018, nr. 7493.

¹³⁰ ROTHWELL, D.R.; STEPHENS, T. *The International Law of the Sea*. Hart Publishing, 2010, p. 239.

¹³¹ 1973 m. Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos. *Valstybės žinios*, 2004, nr. 138 – 5030.

Paskutinė trečioji kategorija – orlaivių pareigos, kurie naudojami tranzitinio skridimo teise. JTK 39 str. 3 d. reglamentuoja, jog civiliniai orlaiviai laikosi TCAO nustatytų skrydžių taisyklių; valstybės orlaiviai paprastai laikosi šių saugumo priemonių ir yra eksploatuojami atsižvelgiant į skrydžių saugumą. Atsižvelgiant į šią konvencijos nuostatą, kyla klausimas, ar valstybės, besiribojančios su sąsiauriais, turi teisę pačios reglamentuoti ir taikyti savo taisykles skirtas tranzitiniam skridimui oro erdvėje tarptautiniuose sąsiauriuose. Tačiau Jungtinės Amerikos Valstijos prieštaravo tokiai Ispanijos interpretacijai¹³², kol teisėtyrininkų nuomonės išsiskyrė, TCAO sekretoriatas laikėsi nuomonės, kad TCAO tarybos priimtos oro navigacijos virš tarptautinių sąsiaurių taisyklės yra privalomos, tuo tarpu besiribojančios su sąsiauriais valstybės negali priimti minėtų reguliavimų savo iniciatyva¹³³.

Be to, minėta straipsnio dalis taip pat nurodo, jog orlaiviai privalo sekti radijo dažnius, kuriuos nustato oro eismo kontrolės institucija, arba tarptautinius radijo dažnius, skirtus perduoti pavojaus signalus.

Taigi, aukščiau išnagrinėtų laivų bei orlaivių tranzitinio plaukimo ir skridimo metu egzistuojančių pareigų sąrašas leidžia daryti išvadą, kad tiek tranzitinio plaukimo, tiek taikaus plaukimo atvejais galime įžvelgti nemažai paralelių. Tačiau, savaime suprantama, kad skirtingas institutų pobūdis geografinė prasme sąlygoja, kad laivai bei orlaiviai taip pat susiduria su skirtingomis pareigomis tranzitiniame ir taikiame plaukime (skridime).

2.2.2. Pakrančių valstybių teisės ir pareigos

Apžvelgus laivų ir orlaivių pareigas tranzitinio plaukimo ir skridimo metu, toliau vertėtų taip pat išsiaiškinti pakrančių valstybių tarptautiniuose sąsiauriuose teises bei pareigas, kurių analizė turi didelę reikšmę siekiant ištirti šį institutą, jo reglamentavimą. JTK 41 str. suteikia teisę sąsiaurio pakrančių valstybėms imtis iniciatyvos, kad užtikrintų laivybos saugumą tranzito metu. Minėtas straipsnis nurodo, jog valstybės sąsiauryje gali nustatyti jūrų koridorius ir eismo atskyrimo schemas, jei tai būtina saugiam laivų plaukimui. Atkreiptinas dėmesys, kad šiuo atveju schemas bei koridoriai taikomi tik laivams, todėl orlaivių atžvilgiu jos negali būti nustatomos. Pažymėtina, kad esant situacijai, kai sąlygos sąsiauryje pasikeičia (pavyzdžiui, dumbliųjimas) pakrantės valstybės turi teisę perdaryti jau egzistuojančias schemas, tačiau privalu laikytis JTK sąlygų, kurių

¹³² ROACH, J.; SMITH, R.W. *United States Responses to Excessive Maritime Claims*. Springer Netherlands, 1996, p. 301.

¹³³ TANAKA, Y. *The International Law of the Sea*. 2nd edn, Cambridge University Press, 2015, p. 104.

svarbiausia – tinkamai paskelbti apie atitinkamus pakeitimus¹³⁴. Paminėtina, jog pirmoji jūrų schema buvo savanoriškai nustatyta 1967 m. Doverio sąsiauryje, tačiau susidūrus su keliais incidentais jūroje TJO pateikė rekomendaciją, kad šios schemas bei koridoriai taptų privalomi tarptautinei bendruomenei, kuri vėliau buvo patvirtinta ir įtvirtinta 1972 m. Konvencijoje dėl tarptautinių taisyklių susidūrimams jūroje išvengti¹³⁵.

Savaime suprantama, jog tranzitinis plaukimas yra aktualus institutas visoms pasaulio valstybėms, kurios naudojami laivybos teise, todėl šiuo atveju JTK tikslingai nustato, kad schemas bei koridoriai privalo atitikti visuotinai pripažįstamas tarptautines taisykles. Atkreiptinas dėmesys, jog taikaus plaukimo metu JTK suteikia plačią diskreciją pakrantės valstybei nustatant minėtas schemas ir koridorius (JTK 22 str.), tuo tarpu tranzitinio plaukimo atveju priešingai – reikia atsižvelgti į tarptautinės bendruomenės interesus. Tai lemia, jog valstybė nustatydamas minėtus objektus yra įpareigota laikytis atitinkamos procedūros, visų pirma, perduoti savo pasiūlymus kompetentingai tarptautinei organizacijai – TJO yra laikytina pagrindine institucija šioje srityje¹³⁶. Antra, TJO gali patvirtinti schemas bei jūrų koridorius be abejonės tik tas, kurios yra suderintos su sąsiaurių pakrančių valstybėmis, pastarosios, žinoma, gali siūlyti pagrįstus ir reikalingus pakeitimus. Akivaizdu, kad schemų bei koridorių nustatymas tranzitinio plaukimo atveju yra labiau ribotas, reikalaujantis tarptautinių organizacijų įsikišimo, priešingai nei taikaus plaukimo atveju – kai tarptautinių organizacijų patvirtinimų nėra reikalaujama.

Be kita ko, vadovaujantis JTK 42 str., galima išskirti tam tikras teisėkūros teises, kurios suteikiamos sąsiaurių pakrančių valstybėms, kaip pavyzdžiui tokios teisės suteikiamos Indonezijai, Malaizijai, Singapūrai – Malakos ir Singapūro sąsiauryje. Konvencija išskiria keturias grupes teisės aktų, kuriuos besiribojančios valstybės gali priimti. Pirmą, laivybos atveju tokie įstatymai gali apimti laivybos saugumą bei jūrų eismo reguliavimą, antra grupė susijusi su taršos prevencija, mažinimu ir kontrole, tačiau šiuo atveju ši nuostata yra susijusi su naftos, naftos atliekų bei kitų kenksmingų medžiagų išmetimu į jūrą. Trečia, žvejojimo laivams gali būti uždrausta žvejoti sąsiauriuose nustatant tam tikras žvejojimo taisykles. Paskutinė kategorija, kurią svarbu išskirti susijusi su kontrabandos sąsiauriuose prevencija, kaip pavyzdžiui, valstybė gali priimti įstatymus nustatančius prekių ar valiutos pakrovimo ar iškrovimo taisykles. Apžvelgus šias kategorijas, galima daryti išvadą, jog sąsiaurių pakrančių valstybėms suteiktos ribotesnės teisėkūros teisės, priešingai nei ankstinėje darbo dalyje nagrinėto taikaus plaukimo atveju, kai pakrantės valstybės gali priimti įstatymus įvairesnėse, skirtingose srityse, kaip

¹³⁴ ROTHWELL, D.R. *Law of the Sea*. International Law 3, 2013, p. 398.

¹³⁵ ROTHWELL, D.R.; STEPHENS, T. *The International Law of the Sea*. Hart Publishing, 2010, p. 242.

¹³⁶ *Ibid.*, p. 242.

pavyzdžiui, valstybės gali savarankiškai nustatyti pakrantės valstybės aplinkos išsaugojimo ar kabelių bei vamzdynų apsaugos reglamentavimą.

Atkreiptinas dėmesys, kad pakrančių valstybių jurisdikcija teisėkūros srityje yra ribojama dviem aspektais: pirma, teisės aktai negali formaliai ar faktiškai diskriminuoti užsienio laivų, antra, minėtų įstatymų ir kitų teisės aktų taikymas neturi atimti, kliudyti arba apsunkinti naudojimosi tranzitinio plaukimo teise¹³⁷. Atsižvelgiant į tai, kyla klausimas, ar tuo atveju, jei būtų pažeisti aukščiau minėti pakrantės valstybės nustatyti teisės aktai, ši valstybė galėtų vienašališkai nutraukti laivo tranzitinio plaukimo vykdymą. JTK 42 str. 2 d. formuluotė leidžia daryti išvadą, jog pakrančių valstybėms nėra leidžiama esant tik tokiam pažeidimui vienašališkai riboti tranzitinio plaukimo vykdymą bei tokiu būdu paneigti plaukimą. Kita vertus, kalbant apie pakrantės valstybės jurisdikcijos vykdymą svarbu analizuoti JTK 34 str., kuris nurodo, jog kitais klausimais, kurie nereglamentuoti JTK III d., sąsiaurių pakrančių valstybių suverenitetui ar jurisdikcijos vykdymui nedaro įtakos, vadinasi taikomos bendrosios teritorinės jūros taisyklės, pagal kurias pakrantės valstybės jurisdikcija vykdoma tik, kai sutrikdoma šalies tvarka, ramybė arba pagalbos prašo kompetentingos laivo vėliavos valstybės institucijos¹³⁸. Kita vertus, taip pat susiduriame su išimtimi nustatyta JTK 233 str., kuri numato, jei užsienio laivas pažeidžia pakrantės valstybės teisės aktus susijusius su laivybos saugumu ir teršimo prevencija, tuo padarydamas didelio masto žalą ar sukeldamas grėsmę jūros aplinkai sąsiauryje, tokiu atveju pakrantės valstybės gali imtis atitinkamų priemonių. Taigi, šiuo atveju galima teigti, kad taikaus plaukimo institutas pakrantės valstybėms suteikia platesnes jurisdikcijos vykdymo teises nei tranzitinio plaukimo atveju turi pakrančių valstybėms, nes matyti, kad jurisdikcijos vykdymas pastarosioms yra labiau apribojamas.

Taip pat svarbi JTK 42 str. 5 d., kuri nurodo, jog pakrančių valstybės neturėtų būti paliktos be teisių gynimo priemonės, kai užsienio laivai turintys imunitetą (pavyzdžiui, karo laivai) pažeidžia minėtus įstatymus ar kitus teisės aktus. Šiuo atveju taikoma tokia pati taisyklė kaip ir taikaus plaukimo institute – valstybė, su kurios vėliava plaukioja toks laivas, arba valstybė, kurioje įregistruotas toks laivas, atsako pakrantės valstybei už bet kokią žalą ar nuostolius atsiradusius dėl pažeidimo¹³⁹. Akivaizdu, kad toks reguliavimas yra logiškas ir pagrįstas, kuris suteikia pakrančių valstybėms užtikrintumo, jog imunitetą turintys laivai neliks nebaudžiami.

Tęsiant atkreiptinas dėmesys, jog kaip ir minėta ankščiau šiame rašto darbe, JTK reikalauja, kad valstybės besinaudojančios tranzito teise bei pakrančių valstybės

¹³⁷ TANAKA, Y. *The International Law of the Sea*. 2nd edn, Cambridge University Press, 2015, p. 105.

¹³⁸ ROTHWELL, D.R. *Law of the Sea*. International Law 3, 2013, p. 403.

¹³⁹ *Ibid.*, p. 403.

bendradarbiautų, kiek tai susiję su navigacijos saugumo sritimi bei tarša iš laivų. Pavyzdžiui, Japonija skatina tarptautinį bendradarbiavimą Malakos ir Singapūro tarptautiniuose sąsiauriuose atlikdama hidrografines apklausas, suteikdama navigacijos pagalbą, sudarydama navigacines diagramas, jūrinius žemėlapius, šalindama sudužusių laivų liekanas¹⁴⁰. 2007 m. Singapūro susitikime buvo sutarta, jog Singapūras ir kitos suinteresuotos šalys turėtų savanoriškai siekti dalyvauti bendradarbiavimo mechanizmo veikloje bei sutelkti pastangas stiprinant saugumą sąsiauriuose¹⁴¹. Toks bendradarbiavimo pavyzdys yra sveikintinas, tačiau tarptautinėje bendruomenėje su tokiomis situacijomis nėra susiduriama dažnai, todėl, manytina, kad šios pareigos laikymąsi galima būtų išspręsti griežtinant teisinį reglamentavimą bei nustatant atitinkamas sankcijas už nuostatos nesilaikymą.

Tolimesnei analizei reikėtų aptarti ir išskirti sąsiaurių pakrančių valstybių pareigas, kurios įtvirtintos JTK 44 str. Šią nuostatą galima suskirstyti į tris dalis pagal valstybėms tenkančias pareigas. Pirma, neabejotinai viena svarbiausių pareigų, jog pakrančių valstybės negali trukdyti tranzitiniam plaukimui. Tai reiškia, kad judėjimas neturi būti trukdomas fizinėmis kliūtimis. Taip pat sąsiaurio valstybės negali nustatyti teisinių reikalavimų, kurie suvaržytų tranzitinį plaukimą. Pavyzdžiui, nustatyti reikalavimą rinkti rinkliavas tik dėl to, kad naudojamosi tranzitinio plaukimo teise, tačiau šiuo klausimu tarptautinėje bendruomenėje kyla diskusijos. Sąsiaurių pakrančių valstybės, pavyzdžiui, Indonezija¹⁴², išreiškė susirūpinimą dėl finansinės naštos, su kuria susiduriama siekiant išlaikyti saugią navigaciją bei apsaugoti jūrų aplinką, visgi kompromisas šiuo atveju nėra pasiektas, tačiau manytina, jog turėtų būti leidžiama rinkti rinkliavas ne konkrečiai už tranzitinio plaukimo ar skridimo teisę, bet už užsienio laivams suteiktas kitas paslaugas¹⁴³.

Be to, tarptautiniuose sąsiauriuose neleidžiama statyti įrenginių ar vykdyti darbų, kurie trukdytų vykdyti tranzitą laivams ar orlaiviams. Paminėtina, kad areštuoti laivus vykdančius tranzitą taip pat yra minėtos pareigos pažeidimas, toks bandymas areštuoti laivą sąsiauryje, kuriame vyksta intensyvus eismas, gali būti itin pavojinga operacija,

¹⁴⁰ TERASHIMA, H. *Transit Passage and Users Contributions to the Safety of the Straits of Malacca and Singapore*. Leiden and Boston, Nijhoff, 2009, p. 357.

¹⁴¹ The Singapore Statement on Enhancement of Safety, Security and Environmental Protection in the Straits of Malacca and Singapore [interaktyvus] *International Maritime Organization*, 2007 [žiūrėta 2019 m. vasario 18 d.] Prieiga per internetą: <https://www.mpa.gov.sg/web/wem/connect/www/d2e4c94c-1b69-4b12-9c56-fab9dbbe84f7/spore_statement.pdf?MOD=AJPERES>.

¹⁴² ROTHWELL, D. R.; ELFERINK, A. O.; SCOTT, S.; STEPHENS, T. *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*. Oxford University Press, 2015, p. 123.

¹⁴³ VALENCIA, M. J.; JAAFAR, A. B. *Environmental Management of the Malacca – Singapore Straits: Legal and Institutional Issues*. Natural Resources Journal, 1985, p. 195.

pavyzdžiui, jei yra siekiama areštuoti didelį tanklaivį, tačiau suėmimas pakrantės uoste yra leidžiamas ir nėra laikytinas minėtos pareigos pažeidimu¹⁴⁴.

Antra, pakrančių valstybės atitinkamu būdu privalo viešai skelbti apie bet kokį jiems žinomą pavojų laivybai bei skrydžiams sąsiauryje. Pažymėtina, kad kiekviena pakrantės valstybė yra atsakinga už įspėjimus tik dėl savo pakrantės teritorijoje egzistuojančius pavojus, vadinasi, kiekvienu konkrečiu atveju svarbu išsiaiškinti, kuri valstybė privalo prisiimti atsakomybę už šios pareigos vykdymą. Su tokia pačia pareiga taip pat susiduriame ir taikaus plaukimo institute.

Kaip ir buvo minėta ankščiau šiame rašto darbe, svarbiausia pareiga, kurios pagal JTK reglamentavimą yra įpareigotos laikytis pakrančių valstybės yra tokia, jog negalima laikinai sustabdyti tranzitinio plaukimo teisės. Taigi, net jei sąsiaurio valstybėms kyla susirūpinimas dėl savo saugumo, kurį kelia vidiniai eismo sutrikimai sąsiauryje, net tokiu atveju neturi siekti sustabdyti tranzitinį plaukimą ar skridimą.

Kaip pavyzdį iliustruojantį situaciją, kai sąsiaurio pakrantės valstybė nesilaiko minėtų JTK įtvirtintų pareigų, galima pateikti 2018 m. lapkričio mėnesio incidentą Kerčės sąsiauryje, kuris jungia Juodąją ir Azovo jūras, todėl remiantis minėtu geografiniu kriterijumi yra laikytinas tarptautiniu sąsiauriu. Tačiau taip pat yra funkcinis kriterijus, kuris, kaip ir minėta ankstesnėje darbo dalyje, yra vertintinas, todėl kyla klausimas, ar Kerčės sąsiauris yra toks reikšmingas tarptautiniam jūrų eismui, kad būtų galima pripažinti tarptautiniu sąsiauriu. Remiantis viešai prieinamais duomenimis, kurių nėra daug, galima teigti, kad Kerčės sąsiauriu naudojasi įvairių valstybių laivai, eismas yra intensyvus¹⁴⁵, todėl sutiktina, kad Kerčės sąsiauris laikytinas tarptautiniu, kuriame galioja tranzitinio plaukimo teisė. Taigi, minėto incidento metu pakrantės valstybė – Rusija, sulaikė ir apšaudė Ukrainos karinius laivus bei įgulą, kurie bandė pasinaudoti tranzitinio plaukimo teise tarptautiniu Kerčės sąsiauriu¹⁴⁶. Sutiktina su profesoriaus S. Katuokos nuomone, jog Rusijos valstybė trukdydama Ukrainos laivams pasinaudoti tranzitinio plaukimo teise bei sulaikydama karinius laivus, šiurkščiai pažeidė aukščiau minėtas JTK nuostatas, pakrantės valstybės pareigas¹⁴⁷. Pažymėtina, kad incidento metu sulaikyti Ukrainos valstybės kariniai laivai, kurie remiantis JTK naudojami imuniteto teise (JTK 32

¹⁴⁴ ROTHWELL, D.R. *Law of the Sea*. International Law 3, 2013, p. 405.

¹⁴⁵ GORBUN, O. *The Status of Kerch Strait*. Mykolas Romeris University, 2018, p. 29.

¹⁴⁶ KRASKA, J. The Kerch Strait Incident: Law of the Sea or Law of Naval Warfare? [interaktyvus] *EJIL: Talk!*, 2018. [žiūrėta 2019 m. kovo 17 d.] Prieiga per internetą: <<https://www.ejiltalk.org/the-kerch-strait-incident-law-of-the-sea-or-law-of-naval-warfare/>>.

¹⁴⁷ KATUOKA, S. Incidentas Kerčės sąsiauryje ir tarptautinė teisė [interaktyvus] *Mykolo Romerio Universitetas*, 2018. [žiūrėta 2019 m. kovo 17 d.] Prieiga per internetą: <[38](https://www.mruni.eu/lt/naujienos/detail.php/saulius-katuoka-incidentas-kerces-sasiauryje-ir-tarptautine-teise/245289/149#.XI4_b2IS-Uk.>>.</p></div><div data-bbox=)

STR.), vėlgi tokie veiksmai akivaizdžiai rodo, kad Rusija pažeidė JTK įtvirtintas nuostatas.

Taigi, visos aukščiau išvardytos pakrančių valstybių teisės bei pareigos leidžia konstatuoti, kad tranzitinio plaukimo institutas suteikia mažiau ribotas navigacijos teises užsienio laivams nei taikaus plaukimo režimas¹⁴⁸. Tokia išvada darytina, atsižvelgiant į tai, kad sąsiaurių pakrančių valstybės neturi tokios plačios diskrecijos teisės priimant įstatymus bei vykdant jurisdikciją tranzitinio plaukimo atveju, be to valstybės yra įpareigosotos laikytis griežtų pareigų, kurios neleidžia jokiomis aplinkybėmis riboti užsienio laivams suteiktos tranzito teisės. Priešingai taikaus plaukimo atveju pakrantės valstybės naudojami plačiomis teisėmis tiek teisėkūros, tiek jurisdikcijos vykdymo srityje bei ne tokiomis griežtomis pareigomis. Tačiau tarptautinių sąsiaurių režimas išlieka vienas svarbiausių jūrų teisės aspektų, atspindintis pusiausvyrą tarp laivybos laisvės bei pakrančių valstybių teisėtų interesų¹⁴⁹.

2.3. Svarbiausi tarptautiniai sąsiauriai

Tęsiant tranzitinio plaukimo instituto analizę būtina išskirti svarbiausius tarptautinius sąsiaurius, kurie geriausiai pabrėžia, kaip praktikoje taikoma jūrų teisė sąsiauriuose bei daro didžiausią įtaką tranzitinio plaukimo instituto formavimuisi. Toliau šiame skyriuje bus aptarti – Gibraltaro, Hormūzo bei Malakos ir Singapūro tarptautiniai sąsiauriai, kurie magistro darbo autorės nuomonė yra tinkamiausi aptariant tranzitinį plaukimą.

2.3.1. Gibraltaro sąsiauris

Gibraltaro sąsiauris yra vienas iš tarptautinių sąsiaurių, kuriame yra bene judriausias jūrų transportas pasaulyje, jungiantis Viduržemio jūrą bei Atlanto vandenyną, Afriką ir Europą¹⁵⁰. Gibraltaro sąsiaurio pakrančių valstybės yra Ispanija, Marokas bei Gibraltaras, kurį valdo Jungtinė Karalystė. Akivaizdu, kad vien šio sąsiaurio geografinė – strateginė padėtis lemia jo svarbą tarptautinei laivybai bei tuo pačiu jūrų teisei, per vieną dieną šiuo

¹⁴⁸ SCHACHTE, W. L. *International Straits and Navigational Freedoms*. Ocean Development & International Law, Vol 24, 1993, p. 190.

¹⁴⁹ ROTHWELL, D. R.; ELFERINK, A. O.; SCOTT, S.; STEPHENS, T. *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*. Oxford University Press, 2015, p. 133.

¹⁵⁰ MORENO, V. R. *The Delimitation the Spanish Marine Waters in the Strait of Gibraltar* [interaktyvus] *IEEE, Opinion Document, 2011*. [žiūrėta 2019 m. vasario 20 d.] Prieiga per internetą: <http://www.ieee.es/en/Galerias/fichero/docs_opinion/2011/DIEEEO292011_DelimitationSpanishMarineWatersGibraltar_VLGutierrezCastillo_ENGLISH.pdf>.

sąsiauriu praplaukia apie 250 įvairių laivų, tiek civilių, tiek karinių. Iki 1869 m. Sueco kanalo atidarymo Gibraltarą sąsiauris buvo vienintelė galimybė patekti į Viduržemio jūrą¹⁵¹. 1982 m. JTK tarptautiniu mastu pripažinus 12 jūrmylių teritorinės jūros plotą, sąsiauris beveik visiškai patenka į Ispanijos ir Maroko teritorinius vandenius, išskyrus sąsiaurio šiaurės rytų dalį, kurią ginčija Jungtinė Karalystė.

Akivaizdu, kad Gibraltarą sąsiauris atitinka abu minėtus kriterijus – tiek geografinį, tiek funkcinį, todėl laikytinas tarptautiniu sąsiauriu naudojamu tarptautinei laivybai, kuriame galioja tranzitinio plaukimo teisė¹⁵². Be kita ko, tai yra natūralūs darinys, kuris atskiria du žemės plotus, kuriuos jungia vandens telkinys, taigi, neabejotina, jog Gibraltarą sąsiauris atitinka tarptautiniam sąsiauriui keliamus reikalavimus. Tai sąlygoja, kad šiam sąsiauriui yra taikomos aukščiau šiame rašo darbe analizuotos tranzitinio plaukimo nuostatos JTK 37 – 44 str. Kaip pavyzdžiui, šiuo atžvilgiu abi valstybės – Marokas bei Ispanija, yra įpareigos bendradarbiauti siekiant nustatyti jūrų koridorius ir jūrų eismo atskyrimo schemas sąsiauryje. Kita vertus, kaip ir buvo analizuota, nei Marokas, nei Ispanija neturi kompetencijos vienašališkai nustatyti jūrų koridorius bei schemas, privalo laikytis JTK nuostatų, įpareigojančių bendradarbiauti ir teikti pasiūlymus TJO¹⁵³.

Apibendrinant, darytina išvada, kad Gibraltarą sąsiauris yra laikytinas tarptautiniu sąsiauriu, naudojamu tarptautinei laivybai, todėl jame taikoma tranzitinio plaukimo ir skridimo teisė, atitinkamai pakrančių valstybės yra įpareigos bendradarbiauti tiek viena su kita, tiek su laivais bei orlaiviais besinaudojančiais tranzito teise, siekiant sudaryti tinkamas sąlygas, kad JTK nuostatos būtų įgyvendintos.

2.3.2. Hormūzo sąsiauris

Hormūzo sąsiauris laikytinas vienu svarbiausių jūrų kelių pasaulyje ekonomiškai, politiškai bei strategiškai dėl naftos tiekimo, šis sąsiauris jungia Persijos ir Omano įlankas¹⁵⁴. Remiantis JTK nuostata dėl teritorinės jūros pločio – šiuo atveju sąsiauris sutampa su Irano bei Omano teritorinėmis jūromis. Jūrų teisės atžvilgiu tai klasikinis tarptautinis sąsiauris, kuriame turėtų būti leidžiamas tranzitinis plaukimas be jokių

¹⁵¹ YTURRIAGA, J.A. *Starits Used for International Navigation: A Spanish Perspective* [interaktyvus] *Martinus Nijhoff Publishers, 1991* [žiūrėta 2019 m. vasario 16 d.] Prieiga per internetą: <https://books.google.lt/books?id=lw86IpC5eZAC&hl=lt&redir_esc=y>.

¹⁵² GALVIN, M.A.C. *Control of Maritime Traffic in the Straits of Gibraltar*. *Spanish Yearbook International Law*, 2013 – 2014, p. 301.

¹⁵³ *Ibid.*, p. 303.

¹⁵⁴ VAN DYKE, J.M. *Transit Passage Through International Straits*. *The Future of Ocean Regime – Building*, 2009, p. 216.

trukdymų. Visgi Hormūzo sąsiauryje yra susiklosčiusi įdomi teisinė padėtis. Omanas yra ratifikavęs JTK, tačiau Iranas yra pasirašęs, bet neratifikavęs JTK bei 1958 m. Konvenciją dėl teritorinės jūros ir gretutinės zonos (kuri tuo metu numatė taikaus plaukimo teisę sąsiauriais), vadinasi, remiantis 1969 m. Vienos konvencijos dėl tarptautinių sutarčių teisės¹⁵⁵ 18 str. Iranas, kaip ne minėtų sutarčių šalis, nėra teisiškai įpareigotas laikytis joje įtvirtintų nuostatų¹⁵⁶. Kita vertus, Jungtinės Amerikos Valstijos pasisako, jog tranzitinio plaukimo teisė yra laikytina teisiniu papročiu, kuris atsispindi ilgalaikėje valstybių praktikoje, todėl be išimties visos valstybės privalo laikytis šios praktikos¹⁵⁷. Teisinio papročio svarbą tarptautinėje jūrų teisėje pabrėžia ir TTT *North Sea Continental Shelf Cases* (liet. *Šiaurės jūros kontinentinio šelfo bylos*) byloje, kurioje nurodoma, jog bendrosios paprotinės taisyklės yra privalomos tarptautinės bendruomenės valstybėms, be kita ko, šios taisyklės dėl jų pobūdžio turi būti vienodos visiems tarptautinės bendruomenės nariams¹⁵⁸. Taigi, būtent dėl šios teisinės padėties neretai kyla tarpvalstybiniai ginčai.

Pastaraisiais metais neretai susiduriama su Irano grasinimais blokuoti tranzitinio plaukimo teisę sąsiauryje. Pavyzdžiui, 2018 m. liepos mėnesį Irano revoliucijos sargų atstovas Esmaeilas Kousari grasino, kad valstybė sustabdys naftos gabenimą per Hormūzo sąsiaurį. Tačiau, galima daryti išvadą, jog tokie Irano veiksmai, kaip tranzito teisės tarptautiniais sąsiauriais sustabdymas, būtų tarptautinės teisės pažeidimas ne tik pagal JTK, bet taip pat 1958 m. Konvenciją dėl teritorinės jūros ir gretutinės zonos, kurią yra pasirašiusi Irano valstybė, bei tarptautinį paprotį¹⁵⁹. Be kita ko, pakrantės valstybės veiksmai, kai trukdoma laivų navigacijos teisė tarptautiniais sąsiauriais, kuomet laivas naudojami šia teise, gali kelti grėsmę kitų sąsiaurio pakrančių valstybių suverenitetui, teritoriniam vientisumui ar politinei nepriklausomybei arba pažeisti kitus tarptautinės teisės principus reglamentuotus Jungtinių Tautų Chartijoje¹⁶⁰. Akivaizdu, kad tranzitinio plaukimo sustabdymas tokia tarptautiniame sąsiauryje yra tarptautinės teisės pažeidimas.

¹⁵⁵ Vienos konvencija dėl tarptautinių sutarčių teisės. *Valstybės žinios*, nr. 13 – 480.

¹⁵⁶ KRASKA, J. *The Law of the Sea in the Strait of Hormuz: Contending Legal Regimes at the Cusp of Conflict*. *Virginia Journal of International Law*, Forthcoming, 2013, p. 4.

¹⁵⁷ *Ibid.*, p. 5.

¹⁵⁸ Tarptautinio Teisingumo Teismo 1969 m. vasario 20 d. sprendimas byloje *North Sea Continental Shelf Cases* (Federal Republic of Germany/Denmark; Federal Republic of Germany/Netherlands).

¹⁵⁹ ORAL, N. *Transit Passage Rights in the Strait of Hormuz and Iran's Threats to Block the Passage of Oil Tankers* [interaktyvus] *American Society of International Law*, 2012 [žiūrėta 2019 m. vasario 20 d.] Prieiga per internetą:

<<https://www.asil.org/insights/volume/16/issue/16/transit-passage-rights-strait-hormuz-and-iran's-threats-block-passage>>.

¹⁶⁰ Jungtinių Tautų Chartija. *Valstybės žinios*, 2002, nr. 15 – 557.

Taigi, galima teigti, kad tarptautinių sąsiaurių režimas bei tranzitinio plaukimo ar skridimo teisė yra itin svarbūs institutai visai tarptautinei bendruomenei, būtent laivybos navigacijos teisė leidžia įvairiems subjektams vykdyti veiklas, bendradarbiauti tarptautiniu mastu. Tai reiškia, kad neabejotinai svarbu užtikrinti tranzitinio plaukimo teisės reglamentavimo laikymąsi visuose tarptautiniuose sąsiauriuose, įskaitant Hormūzo, siekiant, kad būtų išvengta ginčų tarptautiniu mastu.

2.3.3. Malakos ir Singapūro sąsiauriai

Malakos ir Singapūro tarptautiniai sąsiauriai yra tarp dviejų pagrindinių pasaulio vandenynų – Indijos vandenyno vakaruose besitęsiančio per Andamanų jūrą ir Ramiojo vandenyno rytuose įsidėsčiusio per Pietų Kinijos jūrą¹⁶¹. Svarbu paminėti, kad sąsiauris visada buvo laikomas kaip vienas, nors akivaizdu iš pavadinimo, kad vandentiekį sudaro du skirtingi sąsiauriai – Malakos ir Singapūro. Šis sąsiauris pasižymi unikalia geografine padėtimi, jį supa trys skirtingos valstybės – Indonezija, Malaizija, Singapūras. Be to, tai ilgiausias navigacinis sąsiauris pasaulyje – 600 jūrmylių ilgio¹⁶². Malakos ir Singapūro sąsiauriai atitinka visas minėtas JTK 37 – 38 str. įtvirtintas charakteristikas taikomas tarptautiniam sąsiauriui bei tranzitiniam plaukimui, taigi jame galioja tranzitinio plaukimo, skridimo teisė.

Intensyvi laivyba neigiamai paveikė sąsiaurių jūrų aplinką, todėl kalbant apie Malakos ir Singapūro sąsiaurį reikia paminėti, kad šis sąsiauris susiduria su itin didele taršos bei saugumo problema, todėl pakrančių valstybės kartu su TJO sudarė mechanizmą, kuris kovoja su šia problema. Bendradarbiavimo mechanizmas yra svarbi platforma, kuri leidžia kovoti su aplinkos taršos bei navigacijos saugumo problemomis tarptautiniuose sąsiauriuose. Šis pavyzdys, puikiai iliustruoja bei akcentuoja ankščiau analizuotą JTK 43 str., kuris įpareigoja valstybes bendradarbiauti įgyvendinant navigacijos saugumą, užkertant kelią taršai tarptautiniuose sąsiauriuose¹⁶³.

Taigi, apibendrinant galima teigti, kad Malakos ir Singapūro sąsiauriai yra tarptautiniai sąsiauriai, skirti tarptautinei laivybai, todėl juose taikoma tranzito teisė, tačiau didėjanti laivyba nuolat kelia grėsmę jūrų aplinkai. Vadinasi, siekiant suderinti navigacijos teisę ir jūrų aplinkos apsaugą, pakrantės valstybės privalo toliau laikytis JTK

¹⁶¹ MOHD RUSLI, M.H. *The Application of Transit Passage Regime in Straits Used for International Navigation: A Study of the Straits of Malacca and Singapore*. Asian Politics & Policy, Vol 4, 2012, p. 549.

¹⁶² M. LOWE. Malacca Strait Cooperation [interaktyvus] *Maritime Security Review*, 2012 [žiūrėta 2019 m. vasario 20 d.] Prieiga per internetą:

<<http://www.marsecreview.com/2012/07/malacca-strait-cooperation/>>.

¹⁶³ ROTHWELL, D.R.; STEPHENS, T. *The International Law of the Sea*. Hart Publishing, 2010, p. 247.

nuostatų ir tęsti tarpusavio bendradarbiavimą, kad išsaugotų sąsiaurį nuo žalos, kurią sukelia laivų navigacija.

3. PLAUKIMAS SALYNO VANDENIMIS

3.1. Plaukimo salyno vandenimis instituto atsiradimas

Plaukimo salyno vandenimis teisė taip pat kaip ir salyno valstybės teisinis apibrėžimas yra ganėtinai nauji institutai tarptautinėje teisėje, kurie buvo įtvirtinti ir pradėti naudoti tik įsigaliojus JTK, todėl tiek teisės teorijoje, tiek praktikoje nėra daug analizuoti ir tirti lyginant su taikiu bei tranzitiniu plaukimais. Nors salyno vandenys yra *sui generis* teisinė kategorija, tačiau naujasis teisinis režimas visiškai nenukrypsta nuo žinomos klasikinės jūrų teisės¹⁶⁴.

Procesas įtvirtinant salyno valstybių bei salyno vandenų režimą truko daug metų. Tam buvo priežastis – pagrindinės jūrų valstybės, kurios prieštaravo, baimindamosis, kad toks teisinis reguliavimas leistų salynų valstybėms riboti navigacijos teises tose jūros dalyse, kurios anksčiau buvo atvirosios jūros ar teritorinės jūros, todėl užsienio laivai galėjo naudotis laisvomis plaukimo teisėmis¹⁶⁵. Atitinkamai ilgą laiką salyno valstybių principas Jungtinių Tautų jūrų teisės konferencijose (I ir II) nebuvo netgi diskusijų tema, vis dėlto, situacija pasikeitė III jūrų teisės konferencijoje, kurioje grupė salyno valstybių – Fidžis, Indonezija, Mauricijus ir Filipinai, itin aktyviai propagavo specialų salyno valstybių režimą, siekdamas apsaugoti tokių valstybių interesus, remdamasis politiniais ir saugumo interesais, istoriniais, ekonominiais, geografiniais veiksniais bei aplinkos apsaugos svarba¹⁶⁶. Pagaliau buvo pasiektas konsensusas ir palaipsniui suformuluotas salynų valstybių teisinis apibrėžimas galiausiai įtrauktas į 1982 m. Konvencijos IV dalį, vadinasi, galima teigti, jog teisinė salyno valstybių sistemos samprata yra tarptautinės jūrų teisės vystymosi bei plėtros, tačiau ne teisės kodifikavimo rezultatas¹⁶⁷.

Minėtų valstybių sėkmė simbolizavo salyno valstybių nepriklausomybę nuo kolonijų statuso bei jų vaidmens svarbos pripažinimą formuojant tarptautinę bendruomenę ir jūrų teisę¹⁶⁸. Vienas iš svarbiausių JTK tikslų, kai pagaliau pasiekė susitarimas dėl salyno valstybių apibrėžimo, buvo nustatyti navigacijos režimus, kurie įtvirtintų laivų plaukimą salyno vandenimis¹⁶⁹, to pasekoje, šie režimai taip pat buvo

¹⁶⁴ CAMINOS, H.; COGLIATI-BANTZ, V.P. *The Legal Regime of Straits: Contemporary Challenges and Solutions*. Cambridge University Press, 2014, p. 176.

¹⁶⁵ SANTOS, F.A. *Beating the deadline: archipelagic state compliance under UNCLOS article 47*. The Maritime Commons: Digital Repository of the World Maritime University, 2008, p. 10.

¹⁶⁶ JAYEWARDENE, H.W. *The Regime of Islands in International Law*. Dordrecht, Nijhoff, 1990, p. 106.

¹⁶⁷ TANAKA, Y. *The International Law of the Sea*. 2nd edn, Cambridge University Press, 2015, p. 108.

¹⁶⁸ KU, C. *The Archipelagic States Concept and Regional Stability in Southeast Asia*. Case Western Reserve Journal of International Law, Vol 23, 1991, p. 463.

¹⁶⁹ ROTHWELL, D.R.; STEPHENS, T. *The International Law of the Sea*. Hart Publishing, 2010, p. 248.

reglamentuoti ir įtvirtinti minėtoje JTK IV dalyje. Taigi, siekiant tinkamai išanalizuoti plaukimo salyno vandenimis teisę bei teisinį režimą, pirmiausia svarbu aptarti, kas yra laikytina salyno valstybe, todėl sekančioje dalyje bus aptarta „salyno valstybės“ sąvokos samprata.

3.1.1. Salyno valstybė

Salyno valstybės ir salyno sąvokas *expressis verbis* reglamentuoja JTK 46 str., apibrėžimas neapsiriboja vien geografinėmis ypatybėmis, tačiau apima ir papildomus kriterijus. Minėto straipsnio „a“ punktas nurodo, jog salyno valstybė yra laikytina tokia, kurią visą sudaro vienas ar daugiau salynų, be to, šiai valstybei gali priklausyti ir kitos salos¹⁷⁰. Tokiu atveju kyla klausimas, ką JTK laiko salynu. Todėl straipsnio „b“ punktas apibrėžia salyno sampratą nurodant, kad tai yra salų grupė, jų dalys, jas jungiantys vandenys ir kiti gamtiniai dariniai, kurie yra glaudžiai susiję ir sudaro geografinę, ekonominę ir politinę visumą, arba kurie tokia visuma yra laikomi istoriškai¹⁷¹. Darytina išvada, jog aptarta nuostata išskiria keturis kriterijus, kurie visi privalo būti taikomi siekiant, jog salų grupė būtų pripažinta salynu pagal JTK: pirma, salų grupės buvimas, antra, salų tankumas ar sąsajumas, trečia, geografinė, ekonominė ar politinė visuma, ketvirta, istorinė praktika¹⁷². Vis dėlto, profesorius Yoshifumi Tanaka pažymi, kad šiuo atveju kriterijai yra dviprasmiški, pavyzdžiui, nėra nustatytas minimalus salų skaičiaus reikalavimas arba kita vertus, istorinės praktikos reikalavimas kelia klausimą, kaip būtų galima įrodyti tokią sąlygą¹⁷³. Tai reiškia, jog siekiant, kad ši teisė būtų tinkamai įgyvendinama, magistro darbo autorės nuomone, privalu konkrečiai reglamentuoti, tiksliau aiškinant reikalavimų apibrėžimus.

Pažymėtina, kad valstybės, kurioms priklauso kontinentinės salos, esančios netoli žemyno pakrantės, nepatenka į salyno valstybės apibrėžimą nepaisant to, kad jai priklauso viena ar daugiau salų. Pavyzdžiui, Prancūzija, negali pretenduoti į salyno valstybės statusą, nepaisant to, kad kelios jos užjūrio teritorijos, tokios kaip, Prancūzijos Polinezija ar Naujoji Kaledonija, yra laikomos salomis¹⁷⁴.

¹⁷⁰ Jūrų teisės konvencija. *Valstybės žinios*, 2003, nr. 107 – 4786.

¹⁷¹ *Ibid.*

¹⁷² TANAKA, Y. *The International Law of the Sea*. 2nd edn, Cambridge University Press, 2015, p. 109.

¹⁷³ HERMAN, L.L. *The Modern Concept of the Off-Lying Archipelago in International Law*. 23 Canadian Yearbook of International Law, 1985, p. 181.

¹⁷⁴ ROTHWELL, D.R.; STEPHENS, T. *The International Law of the Sea*. Hart Publishing, 2010, p. 182.

Be to pažymėtina, kad dvi salynų valstybės taip pat gali dalintis viena bendra sala, tokia situacija šiai dienai yra susiklosčiusi tarp Indonezijos ir Papua Naujosios Gvinėjos, kurios tarpusavyje dalinasi Naujosios Gvinėjos sala.

Taigi, ne visos salos yra laikomos salyno valstybėmis, tačiau remiantis JTK nuostatomis sala privalo atitikti tam tikrus aukščiau minėtus kriterijus, kad ją teisiškai galima būtų vadinti salyno valstybe ir taikyti plaukimo salyno vandenimis teisinį režimą, kuris bus aptartas sekančiame šio rašto darbo skyriuje.

3.2. Teisinis režimas

Kalbant apie plaukimo salyno vandenimis teisinį režimą svarbu pastebėti, kad šiuo atveju yra išskiriami bei JTK reglamentuojami du skirtingi plaukimo būdai. Kitaip tariant, salyno valstybės turi teisę pasirinkti, kokį teisinį režimą taikys užsienio laivams besinaudojantiems navigacijos teise salyno vandenimis. Vadinasi, toks reguliavimas tik įrodo, kad JTK naujasis salyno valstybių reglamentavimas suteikia tokioms valstybėms teisę apsaugoti bei ginti savo valstybės interesus.

Šiuo atveju ypatingai svarbūs du JTK straipsniai – 52 str. ir 53 str. Pirmasis reglamentuoja taikaus plaukimo teisę, kuri be išimties taikoma laivams plaukiantiems salyno vandenimis, tuo tarpu antroji JTK nuostata reglamentuoja plaukimo ir skridimo salynų jūrų koridoriais teisę. Pastebėtina, jog salyno valstybė turi diskreciją nuspręsti savo nuožiūra, ar yra poreikis nustatyti minėtus jūrų koridorius. Taigi, toliau rašto darbe išsamiai analizuojami abu minėti teisiniai plaukimo režimai.

3.2.1. Taikus plaukimas salyno vandenimis

Kaip ir minėta anksčiau šiame rašto darbe, taikaus plaukimo teisę salyno vandenimis reglamentuoja JTK 52 str., kuris nurodo, jog visų valstybių laivai naudojami taikaus plaukimo salyno vandenimis teise¹⁷⁵. Tai reiškia, kad šis plaukimas salyno vandenimis yra vienodo pobūdžio bei apimties kaip jau analizuota taikaus plaukimo teisė teritorinėje jūroje, vadinasi, taikomos teisės normos, kurios reglamentuoja taikų plaukimą būtent teritorinėje jūroje¹⁷⁶. To pasekoje, salyno valstybė taip pat kaip ir taikaus plaukimo teritorinėje jūroje atveju, gali laikinai sustabdyti taikų plaukimą, jei tai yra būtina siekiant valstybės saugumui užtikrinti, tiesa, valstybės saugumo sąvoka JTK nėra tikslinama, todėl

¹⁷⁵ Jūrų teisės konvencija. *Valstybės žinios*, 2003, nr. 107 – 4786.

¹⁷⁶ CAMINOS, H.; COGLIATI-BANTZ, V.P. *The Legal Regime of Straits: Contemporary Challenges and Solutions*. Cambridge University Press, 2014, p. 181.

paliekama teisė valstybei pačiai subjektyviai nuspręsti, kada kyla pavojus jos saugumui. Kita vertus, priešingai nei numatyta JTK 25 str. 3 d. dėl taikaus plaukimo teritorinė jūra, šiuo atveju salyno valstybė remiantis JTK 52 str. 2 d. negali sustabdyti taikaus plaukimo dėl karo pratybų vykdymo. Vadinas, toks neaiškumas gali sukelti pakrančių valstybių ginčus arba privalo būti tikslinamas nacionalinėje ar tarptautinėje teisėje, kaip šiuo atveju taip ir pasielgė Indonezija 1996 m. nustačiusi, jog taikus plaukimas Indonezijos salyno vandenyse gali būti sustabdytas ir dėl karo ar ginklų naudojimo pratybų¹⁷⁷. Probleminis aspektas yra toks, kad šiuo atveju neegzistuoja bendra valstybių praktika, todėl siekiant išvengti ginčių, reikėtų konkrečiai reglamentuoti bendrą reguliavimą visoms JTK valstybėms narėms.

Be kita ko, minėtas taikaus plaukimo salyno vandenimis sustabdymas privalo būti nediskriminacinis bei tinkamu būdu, priemonėmis viešai paskelbtas, tokie patys reikalavimai įtvirtinti ir taikaus plaukimo teritorinėje jūroje atveju.

Darytina išvada, kad taikaus plaukimo teisė salyno vandenimis šiuo atveju yra lygiagreti taikaus plaukimo teritorinėje jūroje teisei, tai reiškia, jog teisinis reguliavimas iš esmės nesiskiria. Galima išskirti tik minimalius teisinio reglamentavimo skirtumus, kaip minėta nuostata dėl taikaus plaukimo sustabdymo, kuri salyno vandenų atžvilgiu nenumato galimybės vykdyti tokį ribojimą, kai jūroje atliekamos karo pratybos, priešingai nei taikaus plauko teritorinėje jūroje atveju, kai toks sustabdymas yra leistinas.

3.2.2. Plaukimas ir skridimas salyno jūrų koridoriais

Antrasis, išskirtinis navigacijos režimas taikomas salyno vandenyse – plaukimas ir skridimas jūrų koridoriais, kuris kaip minėta yra įtvirtintas JTK 53 str., visgi, šis institutas nemažą dalį nuostatų skolinasi iš tranzitinio plaukimo teisės¹⁷⁸. Tai įrodo JTK 54 str., kuris nustato, jog tam tikri tranzitinio plaukimo reikalavimai *mutatis mutandis* yra taikomi jūrų koridorių reglamentavimo atžvilgiu. Visų pirma, jūrų koridorių atveju taikomi tokie patys reikalavimai kaip tranzitinio plaukimo institutui, kurie susiję su laivų ir orlaivių pareigomis, be to, salyno valstybės turi teisę leisti įstatymus bei kitus teisės aktus tose srityse kaip sąsiaurių pakrančių valstybės. Pastebėtina, kad šiuo atveju, kaip ir tranzitinio plaukimo metu jūrų koridoriai yra naudojami tarp vienos IEZ ar atvirosios jūros ir kitos IEZ ar atvirosios jūros, priešingai nei taikaus plaukimo atveju, kuris vykdomas teritorinėje jūroje. Be kita ko, jūrų koridoriai tiek tranzitinis plaukimas apima

¹⁷⁷ *Ibid.*, p. 183.

¹⁷⁸ CAMINOS, H. *Categories of International Straits Excluded from the Transit Passage Regime under Part III of the United Nations Convention on the Law of the Sea*. Martinus Nijhoff, Leiden, 2007, p. 583.

tiesiogiai, tiek laivų navigacijai, kita vertus, taikiai plaukimo naudojasi vien laivai. Jūrų koridoriai taip pat negali būti laikinai sustabdyti dėl valstybės saugumo interesų, šis reikalavimas nustatytas ir tranzitiniam plaukimui, tačiau netaikomas taikiam plaukimui. Reikalavimas nesustabdyti plaukimo teisės yra viena didžiausių salyno bei pakrančių valstybių atsakomybių tarptautinei bendruomenei¹⁷⁹.

Plaukimas jūrų koridoriais privalo būti vykdomas įprastu, normaliu režimu, galima daryti išvadą, kad toks pats režimas taikomas tranzitinio plaukimo atveju. Tai reiškia, jog vėlgi susiduriame su skirtingos interpretacijos problema. Probleminis aspektas yra toks, jog valstybės gali skirtingai interpretuoti, ką reiškia įprastas plaukimas salyno vandenimis, to priežastis – nėra jokio teisinio dokumento, kuris tai reglamentuotų¹⁸⁰. Kaip pavyzdį, iliustruojantį tokį nesutarimą, galima pateikti Indonezijos atvejį, kai prieš nustatant jūrų koridorius kilo ginčai su Australija, abi šalys skirtingai interpretavo minėtą apibrėžimą. Siekiant, kad ši teisė būtų tinkamai įgyvendinama, magistro darbo autorės nuomone, reikia apibrėžti „įprasto ar normalaus plaukimo“ reikšmę, kad būtų išvengta ginčų ir teisinio neaiškumo.

Apibendrinant pateiktą informaciją, galima įžvelgti plaukimo jūrų koridoriais salyno vandenimis teisės panašumų tiek su taikiu, tiek su tranzitiniu plaukimais. Tačiau, neabejotina, kad tiek taikus, tranzitinis bei plaukimas salyno vandenimis – visi režimai reiškia navigacijos teisę, kuri privalo būti nenutrūkstama, greita ir nekliudoma su tikslu kirsti tam tikrą vandenų teritoriją.

Be kita ko, plaukimo bei skridimo jūrų koridoriais teisė išsiskiria tam tikrais specifiniais aspektais, minėto JTK 53 str. 1 d. leidžia suprasti, kad oro koridoriai yra leistini tik tokiu atveju, jei jau egzistuoja jūrų koridoriai, tai reiškia, kad šiuo atveju ribojama valstybės teisė, priešingai nei tranzitinio plaukimo atveju, kur tokio reikalavimo neįžvelgiama. Svarbu pažymėti ir kitą specifinį aspektą, jog salyno valstybės nustatančios jūrų koridorius nėra įpareigosios bendradarbiauti su valstybėmis, kurios naudojami navigacijos teisėmis, siekiant nustatyti laivybos saugos taisykles ar taršos prevencijos reikalavimus, skirtingai nei tranzitinio plaukimo atveju¹⁸¹. Tai tik įrodo, kad salyno

¹⁷⁹ PRESCOTT, V.; SCHOFIELD, C. *The Maritime Political Boundaries of the World*. Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2005, p. 178.

¹⁸⁰ KUMALA, M.T.; SUNYOWATI, D. Designation of Archipelagic Sea Lanes According to the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (Indonesia Archipelagic Sea Lanes Case) [interaktyvus] *International Journal of Business, Economics and Law*, Vol.10 Issue 4(Aug.), 2016 [žiūrėta 2019 m. vasario 28 d.] Prieiga per internetą: <https://www.ijbel.com/wp-content/uploads/2016/09/K10_211.pdf>.

¹⁸¹ CAY, V.J.E. *Archipelagic sea lanes passage and maritime security in archipelagic Southeast Asia*. World Maritime University Dissertations, 2010, p. 34.

valstybėms šiuo aspektu suteikiamos gana plačios suvereniteto teisės įgyvendinant ir nustatant jūrų koridorius salyno vandenyse.

Plaukimo jūrų koridoriais teisė gali būti įgyvendinama dviem būdais, pirma, visais įprastais jūrų ar oro keliais, kurie paprastai naudojami susisiekti valstybės viduje, antra, salyno valstybės konkrečiai nustatytais specifiniais jūrų ar oro koridoriais¹⁸². Teisės mokslininkai pažymi, jog valstybė paskirdama jūrų koridorius turi galimybę apsaugoti savo interesus, kitu atveju laivai plaukdami įprastais maršrutais gali žaloti šiuos valstybės interesus, tačiau salyno valstybė nėra įpareigota nustatyti jūrų koridorius. Tai įrodo JTK 53 str. 1 d. formuluotė, kurioje įtvirtinta, kad valstybė „gali nustatyti“ jūrų ar oro koridorius. Valstybė, kuri siekia pati nustatyti jūrų koridorius privalo laikytis nustatytos procedūros.

Atkreiptinas dėmesys, jog salyno jūrų koridorių atžvilgiu susiduriama su griežtesne jūrų koridorių nustatymo procedūra nei tranzitinio plaukimo atveju. Procedūra papildomai reglamentuoja TJO priimtos 1998 m. Bendrosios nuostatos dėl salyno jūrų koridorių nustatymo, paskyrimo ir pakeitimo¹⁸³. Šių nuostatų 3.1. str. nurodo, kad TJO yra kompetentinga tarptautinė institucija, kuri atsakinga už valstybių nustatytus jūrų bei oro kelius. Tai reiškia, kad valstybė be TJO patvirtinimo negali savavališkai nustatyti jūrų bei oro kelių. Pastebėtina, kad JTK ir minėtos bendrosios nuostatos nurodo, jog nustatyti keliai privalo apimti visus įprastus plaukimo bei skridimo kelius, kurie egzistuoja salyno teritorijoje, tačiau susiduriama su neaiškumais. Gana sunku nustatyti, ar salyno valstybės siūlomi jūrų keliai apima visus įprastus oro ir jūros kelius ar ne, JTK nepateikia apibrėžimo ar papildomų nuostatų dėl tokių maršrutų reikšmės. TJO suteikti įgaliojimai tvirtinti siūlomus maršrutus automatiškai suteikia teisę ir nustatyti, ar pateikti valstybių kelių nustatymai apima visus įprastus salyno kelius¹⁸⁴, vadinasi tik TJO turi galią leisti arba neleisti nustatyti plaukimo bei oro koridorius. Tačiau valstybei, kuri siekia pateikti paraišką dėl koridorių nustatymo nėra savaime suprantama, ką reiškia įprasti keliai, todėl šiai dienai dėl šio nepakankamo detalizavimo tik viena salyno valstybė visame pasaulyje yra nustačiusi specifinius jūrų bei oro koridorius. TJO minėtos bendrosios nuostatos

¹⁸² JOHNSON, C. *A Right of Passage: the IMO Consideration of the Indonesian Archipelagic Sea Lanes Submission*. The International Journal of Maritime and Coastal Law, Vol 15, Nr. 3, 200, p. 318.

¹⁸³ General Provisions for Adoption, Designation, and Substitution of Archipelagic Sea Lanes [interaktyvus] *International Maritime Organization, 1998* [žiūrėta 2019 m. vasario 28 d.] Prieiga per internetą:

<[http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Maritime-Safety-Committee\(MSC\)/Documents/MS.71\(69\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Maritime-Safety-Committee(MSC)/Documents/MS.71(69).pdf)>.

¹⁸⁴ KUMALA, M.T.; SUNYOWATI, D. Designation of Archipelagic Sea Lanes According to the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (Indonesia Archipelagic Sea Lanes Case) [interaktyvus] *International Journal of Business, Economics and Law, Vol.10 Issue 4(Aug.)*, 2016 [žiūrėta 2019 m. vasario 28 d.] Prieiga per internetą: <https://www.ijbel.com/wp-content/uploads/2016/09/K10_211.pdf>.

turėjo ištaisyti susidariusią situaciją pateikiant išsamesnius reikalavimus susijusius su koridorių nustatymu, visgi šios bendrosios nuostatos nenustatė įprastų plaukimo ir skridimo kelių reikšmės.

Vadinasi, ginčas dėl šio apibrėžimo reikšmės išlieka. Ypatingai svarbu pateikti teisinį, tikslų įprastų kelių apibrėžimą salyno valstybių atžvilgiu, kitu atveju valstybėms nėra suteikiama visavertiška galimybė naudotis JTK teisėmis. Be to, nenustačius įprastų kelių apibrėžimo kyla grėsmė, kad laivai ar orlaiviai besinaudodami navigacijos teise pažeis tokių salynų valstybių interesus. Kaip ir minėta aukščiau, šiai dienai vienintelė Indonezija yra nustačiusi jūrų bei oro koridorius salyno vandenyse, todėl toliau bus aptarta šios valstybės praktikos analizė, siekiant suprasti, kaip praktiškai veikia analizuojama teisė.

3.2.2.1. Valstybių praktika nustatant plaukimo ir skridimo jūrų koridorius

Jūrų bei oro keliai yra itin svarbūs tarptautinei prekybai ir laivybai, ypač einantys per Indonezijos salyno, kuris laikytinas didžiausi visame pasaulyje, vandeniu ir tarptautinius sąsiaurius¹⁸⁵. Kaip minėta, Indonezija siekdama apsaugoti valstybės vientisumą bei saugumą yra nustačiusi plaukimo bei skridimo kelius. Indonezijos požiūriu, tik nustačiusi kelius valstybė gali vykdyti savo suverenitetą vandenų atžvilgiu¹⁸⁶.

Remiantis minėtu JTK 53 str. 1996 m. Indonezija oficialiai pateikė nustatytą jūrų bei oro koridorių maršruto pasiūlymą TJO Jūrų Saugumo Komiteto sesijai¹⁸⁷, tačiau ne visi pasiūlymo nurodymai buvo patenkinti. Akivaizdu, kad kai kurios pagrindinės jūrų valstybės, tokios kaip Australija, Jungtinės Amerikos Valstijos ar Didžioji Britanija, nesutiko su Indonezijos pasiūlytais maršrutais, atitinkamai negalėjo būti pasiektas konsensusas nustatant visus Indonezijos pasiūlytus kelius¹⁸⁸. Savaime suprantama, jog toks ginčas kilo dėl ankščiau minėtos priežasties, jog nėra nustatyti reikalavimai, kurie keliai yra vadinami įprastiniais. Šiuo atveju, TJO išsprendė šią susidariusią situaciją nustatydamą dalinį jūrų bei oro koridorių režimą, tačiau dalyje Indonezijos salyno

¹⁸⁵ LARSON, D.L. *Innocent, Transit and Archipelagic Sea Lanes Passage*. Ocean Development and International Law, Vol 18, No 4, 1987, p. 417.

¹⁸⁶ DIJALAL, H. *Indonesia's Archipelagic Sea Lanes*. ISEAS – Yusof Ishak Institute, 2009, p. 62.

¹⁸⁷ ROTHWELL, D.R.; STEPHENS, T. *The International Law of the Sea*. Hart Publishing, 2010, p. 256.

¹⁸⁸ WARNER, R. *Implementing the Archipelagic Regime in the International Maritime Organization Disputes*. Navigational The Hague, Martinus Nijhoff, 2000, p. 293.

teritorijoje liko galioti įprasti plaukimo ir skridimo maršrutai pagal JTK 53 str. 12 d.¹⁸⁹ Vadinasi, Indonezija nebuvo suteikta teisė visiškai pasinaudoti JTK įtvirtintomis teisėmis nustatant specifinius koridorius, kurie leistų salyno valstybei apginti savo valstybės teritorinį vientisumą, saugumą. Tai reiškia, kad ateičiai problema nebuvo išspręsta. Valstybės, kurios teiks pasiūlymus TJO gali susidurti su ta pačia problema, su kuria susidūrė Indonezija dėl JTK nuostatų neaiškumo.

Pritartina Indonezijos teisės mokslininkų M. T. Kumala bei D. Sunyowati nuomonei, jog analizuoti nesutarimai leidžia teigti, kad tarptautinėje jūrų teisėje egzistuoja poreikis sukurti tokį teisinį dokumentą, kuriame būtų apibrėžti maršrutų, įprastai naudojamų laivybai ar skridimui, kriterijai, be kita ko, dokumente turėtų būti pateikti kelių kriterijai, kurie negalėtų būti pripažinti jūrų ar oro koridoriais¹⁹⁰. Neabejotina, kad toks teisės aktas suteiktų tikslumo nustatant jūrų, oro koridorius bei išspręstų ginčus, kylančius tarp valstybių. Kita vertus, tokiu atveju sumažėtų kitų valstybių, besinaudojančių plaukimo, skridimo institutu, teisė nevaržomai naudotis navigacija įvairiais maršrutais salyno vandenyse, būtų taikytini tik nustatyti keliai. Bet kokių atveju, detalizuotas dokumentas leistų lengviau salyno valstybėms pateikti jų siūlomus kelius bei išspręstų teisinį neaiškumą.

¹⁸⁹ FORWARD, C. *Archipelagic Sea-Lanes in Indonesia – their Legality in International Law*. Australian & New Zealand Maritime Law Journal, Vol 23, No 2, 2009, p. 153.

¹⁹⁰ KUMALA, M.T.; SUNYOWATI, D. Designation of Archipelagic Sea Lanes According to the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (Indonesia Archipelagic Sea Lanes Case) [interaktyvus] *International Journal of Business, Economics and Law*, Vol.10 Issue 4(Aug.), 2016 [žiūrėta 2019 m. vasario 28 d.] Prieiga per internetą: <https://www.ijbel.com/wp-content/uploads/2016/09/K10_211.pdf>.

IŠVADOS IR PASIŪLYMAI

1. Taikus plaukimas yra vienas pamatinių jūrų teisės principų, kuris ilgą laiką plėtojosi kaip tarptautinis paprotys, šiai dienai įtvirtintas JTK. Institutas suteikia teisę užsienio laivams taikiai plaukti kitos valstybės teritorine jūra. Pakrantės valstybė turi suverenitetą teritorinėje jūroje, tačiau taikaus plaukimo teisė yra tam tikras minimalus šio suvereniteto apimtį ribojimas. Kita vertus, taikaus plaukimo principo taikymas užsienio laivams nėra absoliutus, ribojamas pakrantės valstybės įstatymų ir taisyklių nuostatomis, kurios leidžia pakrantės valstybei apsaugoti savo interesus teritorinėje jūroje, pavyzdžiui, laikinai sustabdant taikų plaukimą.
2. Aktualiausia problematika taikaus plaukimo atžvilgiu yra teisinis neapibrėžtumas karo ir branduolinių laivų atžvilgiu. JTK aiškiai neįtvirtina, ar pakrantės valstybės gali savo iniciatyva nustatyti papildomus reikalavimus minėtiems laivams, besinaudojantiems taikiu plaukimu. Dėl šio neaiškumo praktikoje susiduriama su skirtinga valstybių praktika. Lietuva šiuo atveju įtvirtina reikalavimą gauti išankstinį valstybės leidimą tiems laivams, kurių valstybė taip pat reikalauja tokio leidimo, leidžiančio karo laivams plaukti teritorine jūra, priešingai – branduolinių laivų plaukimas Lietuvos teisėje papildomai neregamentuojamas.
3. Po intensyvių valstybių derybų tranzitinio plaukimo institutas pirmą kartą reglamentuotas JTK. Tranzitinis plaukimas naudojamas ne tik laivų plaukimui, bet tuo pačiu orlaivių skrydžiams tarptautiniais sąsiauriais, kurie yra taikomi tarptautinei laivybai tarp vienos atviros jūros ar IEZ dalies ir kitos atviros jūros ar IEZ dalies. Tarptautinių sąsiaurių geografinė padėtis sąlygoja, jog pakrantės valstybėms nėra suteikta tokia plati suvereniteto įgyvendinimo teisė lyginant su taikiu plaukimu, todėl tranzitinis plaukimas negali būti laikinai sustabdytas.
4. JTK aiškiai neįtvirtina sąsiaurio, naudojamo tarptautinei laivybai, sampratos, tačiau teismų praktikoje išskirti du kriterijai – geografinis ir funkcinis, pagal kuriuos nustatoma, ar sąsiauris laikytinas tarptautiniu. Funkcinis kriterijus yra vertintinas dalykas, tai sukelia teisinį neaiškumą nustatant, kuriuose sąsiauriuose galioja tranzitinis plaukimas. Todėl siekiant suteikti objektyvumo JTK reikėtų įtvirtinti aiškias nuostatas, kurios leistų konkrečiai nustatyti tarptautinius sąsiaurius išvengiant subjektyvių vertinimų.
5. Plaukimas salyno vandenimis yra naujas institutas, įtvirtintas ir pradėtas naudoti tik įsigaliojus JTK, naudojamas užsienio laivų bei orlaivių plaukimui ir skridimui

salyno vandenimis reglamentuoti. Institutas išskiriamas į dvi kategorijas – taikų plaukimą salyno vandenimis bei plaukimą jūrų ir oro koridoriais. Salyno valstybėms suteikta diskrecija nuspręsti savo nuožiūra, ar yra poreikis nustatyti minėtus koridorius, kitu atveju taikomos taikaus plaukimo nuostatos.

6. Plaukimo salyno jūrų koridoriais teisė gali būti įgyvendinama dviem būdais – visais įprastais jūrų ir oro koridoriais arba salyno valstybės konkrečiai nustatytais specifiniais keliais, kurie apimtų įprastus kelius valstybės vandenyse. Visgi JTK nepateikia apibrėžimo, ką reikėtų laikyti įprastais keliais, todėl susiduriama su teisiniu neapibrėžtumu. Atsižvelgiant į tai, nesant įprastų jūrų bei oro kelių tikslaus apibrėžimo salyno valstybės negali visavertiškai naudotis JTK suteiktomis teisėmis, vienintelė TJO turi galią leisti ar neleisti nustatyti specifinius koridorius. Siekiant užtikrinti salyno valstybių interesus, turėtų būti priimtas dokumentas apibrėžiantis maršrutus, kurie įprastai naudojami laivybai ir skridimui.

ŠALTINIŲ SĄRAŠAS

Teisės norminiai aktai:

Tarptautinės sutartys:

1. Jungtinių Tautų Chartija. *Valstybės žinios*, 2002, nr. 15 – 557.
2. Vienos konvencija dėl tarptautinių sutarčių teisės. *Valstybės žinios*, nr. 13 – 480.
3. Jūrų teisės konvencija. *Valstybės žinios*, 2003, Nr. 107 – 4786.
4. Konvencija dėl teritorinės jūros ir gretutinės zonos. *Valstybės žinios*, 2002, nr. 40-1472.
5. Tarptautinė konvencija dėl laivų arešto [interaktyvus]. *Jungtinės Tautos*, 1999. [žiūrėta 2019 m. vasario 3 d.] Prieiga per internetą:
<https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=IND&mtdsg_no=XII8&chapter=12&clang=en>.
6. 1972 m. Konvencija dėl tarptautinių taisyklių susidūrimams jūroje išvengti. *TAR*, 2018, nr. 7493.
7. 1973 m. Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos. *Valstybės žinios*, 2004, nr. 138 – 5030.

Lietuvos Respublikos teisės aktai:

1. Lietuvos Respublikos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymas. *Valstybės žinios*, 1996, nr. 53 – 1245.
2. Lietuvos Respublikos valstybės sienos ir jos apsaugos įstatymas. 2017, *TAR*, nr. 12168.
3. Lietuvos Respublikos Vyriausybės potvarkis 1992 m. sausio 10 d. nr. 24P, Vilnius.

Užsienio valstybių nacionaliniai teisės aktai:

1. Torres Strait Treaty [interaktyvus] *National Archives of Australia*, 1978 [žiūrėta 2019 m. vasario 17 d.] Prieiga per internetą:
<<http://www.naa.gov.au/collection/fact-sheets/fs258.aspx>>.

2. Treaty of Peace Between the States of Israel and the Arab Republic of Egypt [interantyvus] *United Nations Peacemaker, 1979* [žiūrėta 2019 m. vasario 17 d.] Prieiga per internetą:
<<https://peacemaker.un.org/egyptisrael-peacetreaty79>>.
3. The Territorial Waters, Continental Shelf, Exclusive Economic Zone and other Maritime Zones Act 1976 Act. No. 80 of 28 May, India [interaktyvus] *United Nations, 1976* [žiūrėta 2019 m. vasario 21 d.] Prieiga per internetą:
<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/IND_1976_Act.pdf>.
4. Federal Law No. 19 of 1993 in respect of the delimitation of the maritime zones of the United Arab Emirates, 17 October 1993 [interaktyvus] *United Nations, 1993* [žiūrėta 2019 m. vasario 21 d.] Prieiga per internetą:
<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/ARE_1993_Law.pdf>.
5. Maritime Code (PZ) 2001, Slovenia [interaktyvus] *United Nations, 2001* [žiūrėta 2019 m. vasario 21 d.] Prieiga per internetą:
<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/S_VN.htm>.

Teismų praktika:

Tarptautinis Teisingumo Teismas:

1. Tarptautinio Teisingumo Teismo 1949 m. balandžio 9 d. sprendimas byloje Corfu Channel (United Kingdom v. Albania).
2. Tarptautinio Teisingumo Teismo 1969 m. vasario 20 d. sprendimas byloje North Sea Continental Shelf Cases (Federal Republic of Germany/Denmark; Federal Republic of Germany/Netherlands).
3. Tarptautinio Teisingumo Teismo 1995 m. rugpjūčio 24 d. sprendimas byloje Nuclear Test (New Zeland v. France).

Nuolatinis Tarptautinio Teisingumo Teismas:

1. Nuolatinio Tarptautinio Teisingumo Teismo 1923 m. rugpjūčio 17 d. sprendimas byloje S. S. Wimbledon (United Kingdom, France, Italy & Japan v. Germany).

2. Nuolatinio Tarptautinio Teisingumo Teismo 1927 m. rugsėjo 7 d. sprendimas byloje S.S. Lotus (France v. Turkey).

Tarptautinis jūrų teisės tribunolas:

1. Tarptautinio jūrų teisės tribunolo 1999 m. liepos 1 d. sprendimas byloje The M/V "SAIGA" (No. 2) (Saint Vincent and The Grenadines v. Guinea).
2. Tarptautinio jūrų teisės tribunolo 2012 m. gruodžio 15 d. sprendimas byloje The ARA Libertad (Argentina v. Ghana).

Specialioji literatūra:

Monografijos, vadovėliai ir kt:

1. BROWNLIE, I. *Principles of Public International Law*. Oxford University Press: Oxford, 2003.
2. BROWN, E.D. *The International Law of the Sea*. Dartmouth Publishing: Aldershot, 1994.
3. CAMINOS, H. *Categories of International Straits Excluded from the Transit Passage Regime under Part III of the United Nations Convention on the Law of the Sea*. Martinus Nijhoff, Leiden, 2007.
4. CHURCHILL R.R.; LOWE. A.V. *The law of the sea*. Juris Publishing, 3rd edition, 1999.
5. CAMINOS, H.; COGLIATI-BANTZ, V.P. *The Legal Regime of Straits: Contemporary Challenges and Solutions*. Cambridge University Press, 2014.
6. DERKINTYTĖ, R., JONKUS, J. *Tarptautinė laivybos teisė*. Vilnius: Registrų centras, 2009.
7. GROTIUS, H. *The Freedom of the Seas or the Right Which Belongs to the Dutch to Take Part in East Indian Trade*. [interaktyvus]. NY Oxford University Press 1916, *The Marsi and Clefrin Frelock Book Series*, 2008 [žiūrėta 2019 m. vasario 10 d.] Prieiga per internetą:
<https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/7b/Grotius_Hugo_The_Freedom_of_the_Sea_%28v1.0%29.pdf>.
8. HERMAN, L.L. *The Modern Concept of the Off-Lying Archipelago in International Law*. 23 Canadian Yearbook of International Law, 1985.

9. YTURRIAGA, J.A. *Starits Used for International Navigation: A Spanish Perspective* [interaktyvus] *Martinus Nijhoff Publishers, 1991* [žiūrėta 2019 m. vasario 16 d.] Prieiga per internetą:
<https://books.google.lt/books?id=lw86IpC5eZAC&hl=lt&redir_esc=y>.
10. JANG, H. *Jurisdiction of the Coastal state over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*. Springer: Berlin, 2006.
11. KLEIN, N. *Maritime Security and the Law of the Sea*. Oxford Monographs in International Law, 2011.
12. KATUOKA, S. *Tarptautinė jūrų teisė*. Eugrimas: Vilnius, 1997.
13. LOTT, A. *The Estonian Straits Exceptions to the Strait Regime of Innocent or Transit Passage*. Brill Nijhoff, 2018.
14. PRESCOTT, V.; SCHOFIELD, C. *The Maritime Political Boundaries of the World*. Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2005.
15. PHARAND, D., LEONARD, H. *The Northwest Passage: Artic Straits* [interaktyvus] *Martinus Nijhoff Publishers, 1984* [žiūrėta 2019 m. vasario 16 d.] Prieiga per internetą:
<https://books.google.lt/books?id=TmSFPvmQa-gC&hl=lt&redir_esc=y>.
16. ROACH, J.; SMITH, R.W. *United States Responses to Excessive Maritime Claims*. Springer Netherlands, 1996.
17. ROTHWELL, D. R.; ELFERINK, A. O.; SCOTT, S.; STEPHENS, T. *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*. Oxford University Press, 2015.
18. ROTHWELL, D.R. *Law of the Sea*. International Law 3, 2013.
19. ROTHWELL, D.R.; STEPHENS, T. *The International Law of the Sea*. Hart Publishing, 2010.
20. TANAKA, Y. *The International Law of the Sea*. 2nd edn, Cambridge University Press, 2015.
21. ÜNLÜ, N. *The Legal Regime of the Turkish Straits* [interaktyvus]. *Martinus Nijhoff Publishers, 2002*. [žiūrėta 2019 m. vasario 16 d.] Prieiga per internetą:
<https://books.google.lt/books?id=R878VUyOyfcC&hl=lt&redir_esc=y>.

Straipsniai:

1. AGYEBENG, W.K. *Theory in Search of Practice: The Right of Innocent Passage in the Territorial Sea*. Cornell International Law Journal: Vol. 39, 2006.

2. AHMED, A. *International Law of the Sea: An Overview and Case Study*. Beijing Law Review, 8, 21-40, 2017.
3. BARDIN, A. *Coastal State's Jurisdiction over Foreign Vessels*. Pace International Law Review, Vol 14, Rev 17, 2002.
4. BURKE, M.K.; DELEO, D.A. *Innocent Passage and Transit Passage in the United Nations Convention on the Law of the Sea*. Yale J.INT'L. Vol 9,1983.
5. BALLESTER, G.R. *The Right of Innocent Passage of Warships: A Debated Issue*. 54 Rev. Der. P.R. 87, 2014.
6. CUNDICK, R. P. *International Straits: The Right of Access*. GA. J. INT'L & COMP. L. VOL.8, 1975.
7. CAY, V.J.E. *Archipelagic sea lanes passage and maritime security in archipelagic Southeast Asia*. World Maritime University Dissertations, 2010.
8. DIJALAL, H. *Indonesia's Archipelagic Sea Lanes*. ISEAS – Yusof Ishak Institute, 2009.
9. FORWARD, C. *Archipelagic Sea-Lanes in Indonesia – their Legality in International Law*. Australian & New Zealand Maritime Law Journal, Vol 23, No 2, 2009.
10. GOYAL, A. *The Corfu Channel Case* [interaktyvus]. UILS, Chandigarh, 2014 [žiūrėta 2019 m. vasario 10 d.] Prieiga per internetą: <<https://www.lawctopus.com/academike/the-corfu-channel-case/>>.
11. GALVIN, M.A.C. *Control of Maritime Traffic in the Straits of Gibraltar*. Spanish Yearbook International Law, 2013 – 2014.
12. GORBUN, O. *The Status of Kerch Strait*. Mykolas Romeris University, 2018.
13. HAKAPÄÄ, K. *Innocent Passage* [interaktyvus]. *Oxford Public International Law*, 2013 [žiūrėta 2019 m. vasario 8 d.] Prieiga per internetą:<https://www.ilsa.org/Jessup/Jessup18/SecondBatch/OPIL_Innocent_Passage.pdf>.
14. ISOKAITĖ, I. *Baltijos regiono valstybių jūros erdvių reglamentavimo teisiniai ypatumai*. Teisė: Vilnius, 2009, nr. 73.
15. JAYEWARDENE, H.W. *The Regime of Islands in International Law*. Dordrecht, Nijhoff, 1990.
16. JOHNSON, C. *A Right of Passage: the IMO Consideration of the Indonesian Archipelagic Sea Lanes Submission*. The International Journal of Maritime and Coastal Law, Vol 15, Nr. 3, 2000.

17. KONG, S. *The Rights of Innocent Passage: A Case Study on Two Koreas*. 11 Minn. J. Global Trade 373, 2002.
18. KUMALA, M.T.; SUNYOWATI, D. Designation of Archipelagic Sea Lanes According to the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (Indonesia Archipelagic Sea Lanes Case) [interaktyvus] *International Journal of Business, Economics and Law*, Vol.10 Issue 4(Aug.), 2016 [žiūrėta 2019 m. vasario 28 d.] Prieiga per internetą:
<https://www.ijbel.com/wp-content/uploads/2016/09/K10_211.pdf>.
19. KU, C. *The Archipelagic States Concept and Regional Stability in Southeast Asia*. Case Western Reserve Journal of International Law, Vol 23, 1991.
20. KRASKA, J. *The Law of the Sea in the Strait of Hormuz: Contending Legal Regimes at the Cusp of Conflict*. Virginia Journal of International Law, Forthcoming, 2013.
21. KATUOKA, S. Incidentas Kerčės sąsiauryje ir tarptautinė teisė [interaktyvus] *Mykolo Romerio Universitetas*, 2018. [žiūrėta 2019 m. kovo 17 d.] Prieiga per internetą:
<https://www.mruni.eu/lt/naujienos/detail.php/saulius-katuoka-incidentas-kerces-sasiauryje-ir-tarptautine-teise/245289/149#.XI4_b2IS-Uk>.
22. KRASKA, J. The Kerch Strait Incident: Law of the Sea or Law of Naval Warfare? [interaktyvus] *EJIL: Talk!*, 2018. [žiūrėta 2019 m. kovo 17 d.] Prieiga per internetą
:<<https://www.ejiltalk.org/the-kerch-strait-incident-law-of-the-sea-or-law-of-naval-warfare/>>.
23. LARSON, D.L. *Innocent, Transit and Archipelagic Sea Lanes Passage*. Ocean Development and International Law, Vol 18, No 4, 1987.
24. LOWE, M. Malacca Strait Cooperation [interaktyvus] *Maritime Security Review*, 2012 [žiūrėta 2019 m. vasario 20 d.] Prieiga per internetą:
<<http://www.marsecreview.com/2012/07/malacca-strait-cooperation/>>.
25. MAHMOUDI, S. Transit Passage [interaktyvus]. *Oxford Public International Law*, 2008. [žiūrėta 2019 m. vasario 16 d.] Prieiga per internetą:
<<http://opil.ouplaw.com/view/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e1231>>.
26. MOHD RUSLI, M.H. *The Application of Transit Passage Regime in Straits Used for International Navigation: A Study of the Straits of Malacca and Singapore*. Asian Politics & Policy, Vol 4, 2012.

27. MORENO, V. R. The Delimitation the Spanish Marine Waters in the Strait of Gibraltar [interaktyvus] *IEEE, Oponion Document, 2011*. [žiūrėta 2019 m. vasario 20 d.] Prieiga per internetą:
<http://www.ieee.es/en/Galerias/fichero/docs_opinion/2011/DIEEEO292011_DelimitationSpanishMarineWatersGibraltar_VLGutierrezCastillo_ENGLISH.pdf>.
28. ORAL, N. Transit Passage Rights in the Strait of Hormuz and Iran's Threats to Block the Passage of Oil Tankers [interaktyvus] *American Society of International Law, 2012* [žiūrėta 2019 m. vasario 20 d.] Prieiga per internetą:
<<https://www.asil.org/insights/volume/16/issue/16/transit-passage-rights-strait-hormuz-and-iran's-threats-block-passage>>.
29. ORPHANOS, C. International straits and transit passage: focus on Bosphorus and Drandelles [interaktyvus] *World Maritime University, 2000*. [žiūrėta 2019 m. vasario 16 d.] Prieiga per internetą:
<https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1216&context=all_dissertations>.
30. SANTOS, F.A. *Beating the deadline: archipelagic state compliance under UNCLOS article 47*. The Maritime Commons: Digital Repository of the World Maritime University, 2008.
31. SCHACHTE, W. L. *International Straits and Navigational Freedoms*. Ocean Development & International Law, Vol 24, 1993.
32. TERASHIMA, H. *Transit Passage and Users Contributions to the Safety of the Straits of Malacca and Singapore*. Leiden and Boston, Nijhoff, 2009.
33. THEOD, O. Do Warships Enjoy the right of Innocent Passage as envisaged in UNCLOS? [interaktyvus]. *Erasmus University Rotterdam*. [žiūrėta 2019 m. vasario 8 d.] Prieiga per internetą:
<https://www.academia.edu/20118607/Do_warships_enjoy_the_right_of_innocent_passage_as_envisaged_in UNCLOS>.
34. VALENCIA, M. J.; JAAFAR, A. B. *Environmental Management of the Malacca – Singapore Straits: Legal and Institutional Issues*. Natural Resources Journal, 1985.
35. VAN DYKE, J.M. *Transit Passage Through International Straits*. The Future of Ocean Regime – Building, 2009.
36. WARNER, R. *Implementing the Archipelagic Regime in the International Maritime Organization Disputes*. Navigational The Hague, Martinus Nijhoff, 2000.

37. WAIBEL, M. ITLOS order Ghana to release Argentine navy ship [interaktyvus]. *EJIL: Talk!*, 2012. [žiūrėta 2019 m. kovo 17 d.] Prieiga per internetą: <<https://www.ejiltalk.org/itlos-order-ghana-to-release-argentine-navy-ship/>>.
38. WILLIAM, L.; SCHACHTE, JR. *International Straits and Navigational Freedoms*. Ocean Development and International Law, Volume 24, 1993, p. 188
39. WELMNG, L. *The Transportation of Nuclear Cargo at Sea, Shrinkage of the Right of Innocent Passage?* University of Law. 2007.
40. WILFRUM, R. Freedom of Navigation: New Challenges [interaktyvus] *International Tribunal for the Law of the Sea*, 2008 [žiūrėta 2019 m. vasario 28 d.] Prieiga per internetą: <https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/statements_of_president/wolfrum/freedom_navigation_080108_eng.pdf>.
41. WHITAKER, R. Life terms for stowaway massacre [interaktyvus]. *Independent*, 1995. [žiūrėta 2019 m. vasario 13 d.] Prieiga per internetą: <<https://www.independent.co.uk/news/world/life-terms-for-stowaway-massacre-1525209.html>>.
42. ZOU, K. *Innocent Passage for Warships: the Chinese Doctrine and Practice*. Taylor & Francis, Singapore, 1998.

Kita praktinė medžiaga:

1. General Provisions for Adoption, Designation, and Substitution of Archipelagic Sea Lanes [interaktyvus] *International Maritime Organization*, 1998 [žiūrėta 2019 m. vasario 28 d.] Prieiga per internetą: <[http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Maritime-Safety-Committee\(MSC\)/Documents/MSC.71\(69\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Maritime-Safety-Committee(MSC)/Documents/MSC.71(69).pdf)>.
2. The Singapore Statement on Enhancement of Safety, Security and Environmental Protection in the Straits of Malacca and Singapore [interaktyvus] *International Maritime Organization*, 2007 [žiūrėta 2019 m. vasario 18 d.] Prieiga per internetą: <https://www.mpa.gov.sg/web/wcm/connect/www/d2e4c94c-1b69-4b12-9c56-fab9dbbe84f7/spore_statement.pdf?MOD=AJPERES>.
3. *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, 1997, Tome XV.

SANTRAUKA

Laivų judėjimas ir jų laisvė jūrose bei vandenynuose buvo ir tebėra vienas svarbiausių tarptautinės jūrų teisės principų. Todėl šiame magistro baigiamajame darbe siekiama išanalizuoti taikaus plaukimo, tranzitinio plaukimo ir plaukimo salyno vandenimis institutų dabartinį teisinį reglamentavimą. Darbe nagrinėjama institutų raida, samprata, siekiama palyginti institutus tarpusavyje, išskirti panašumus bei skirtumus. Atskleidžiami šių skirtingų institutų aktualūs probleminiai aspektai. Atsižvelgiant į tai, magistro darbą sudaro trys esminės struktūrinės dalys.

Šio darbo pirmosiose dalyse aptariami taikaus plaukimo bei tranzitinio plaukimo institutai, jų raidai bei samprata. Didžiausias dėmesys skiriamas JTK analizei, kurioje įtvirtintas šių institutų dabartinis teisinis reglamentavimas. Atkreipiamas dėmesys į laivų su specialiomis charakteristikomis taikaus plaukimo reglamentavimo išskirtinumus. Be kita ko, atskleidžiamas problematinis aspektas susijęs su karo laivais, kuris susidaro dėl skirtingos valstybių praktikos. Nagrinėjant tranzitinio plaukimo institutą analizuojama tarptautinio sąsiaurio samprata bei išskiriami probleminiai aspektai susiję su šios sąvokos taikymu. Atkreipiamas dėmesys, jog nesant JTK įtvirtinto tikslaus tarptautinio sąsiaurio apibrėžimo sukuriama teisinis neaiškumas. Darbe taip pat pateikiamas praktinis Kerčės sąsiaurio incidento pavyzdys siekiant parodyti probleminio aspekto egzistavimo svarbą.

Trečiojoje darbo dalyje nagrinėjamas ganėtinais naujas tarptautinėje jūrų teisėje plaukimo salyno vandenimis institutas, jo raida ir teisinis reglamentavimas JTK. Prieinama išvada, jog taikaus plaukimo atveju pakrantės valstybė turi daugiausiai suvereniteto lyginant su tranzitiniu plaukimu bei plaukimu salyno vandenimis. Taip pat atskleidžiamas salyno valstybės apibrėžimas bei akcentuojamas plaukimo salyno vandenimis teisinis režimas, kuris išskiriamas į du skirtingus navigacijos būdus – užsienio laivų taikų plaukimą bei plaukimą ir skridimą salyno jūrų ir oro koridoriais. Nustatoma, jog susiduriama su teisiniu neaiškumu dėl nepakankamo jūrų ir oro koridorių kelių nustatymo reglamentavimo. Šios dalies svarbus aspektas yra Indonezijos jūrų ir oro kelių praktinės situacijos vertinimas bei probleminio aspekto nagrinėjimas.

Innocent Passage, Transit Passage and Archipelagic Sea Lanes Passage

SUMMARY

Ships movement and freedom of the seas and oceans has been and remains one of the most important principles of international law of the sea. Therefore, this master thesis aims to analyze the current legal regulation of innocent passage, transit passage and archipelagic sea lanes passage institutes. The paper examines the development and concept of these institutes, compares and distinguish similarities and differences. This work reveals problematic aspects of these different institutes. Taking into account, the master thesis consists of three essential structural parts.

The firsts parts of the thesis discusses the institutes of innocent passage and transit passage, their development and conception. The focus is on United Nations Convention on the Law of the Sea analysis, where is enriched the current legal regulation of these institutes. Attention is drawn to the regulation distinctions of the ships with special characteristics. Among other things, the work discloses problematic aspect related with warships that results from different national practices. Examining the transit passage institute the concept of international strait is analyzed and problematic aspects related to this conception are identified. Attention is drawn to the fact that, in the absence of a precise definition of the international strait established in Convention on the Law of the Sea, legal uncertainty is created. The work also provides practical example of Kerch strait incident to illustrate the importance of the existence of problematic aspect.

The third part of the thesis examines relatively new institute in the international law of the sea – archipelagic sea lanes passage, development and regulation in the Convention on the Law of the Sea. The conclusion is that, in the case of innocent passage the coastal state has greatest sovereignty compared with transit passage and archipelagic waters passage. It also reveals the definition of the archipelagic state and emphasizes the legal regime through archipelagic waters, which is distinguished into two different navigation modes – the innocent passage of foreign vessels and right to pass through and over archipelagic waters on designated sea lanes and air lanes passage. It is established that there is legal uncertainty due to lack of sea and air corridors routes identification reglamentation. An important aspect of this part is assessment of the practical situation of Indonesian sea and air routes and the examination of the problematic aspect.