

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS
TEISĖS FAKULTETAS
TARPTAUTINĖS TEISĖS KATEDRA

DOVILĖ PREIBYTĖ

**LAIVYBOS TEISINIS REŽIMAS SAŠIAURIUOSE TARP
ŠIAURĖS JŪROS IR BALTIJOS JŪROS**
Magistro baigiamasis darbas

Vadovė
dr. S. Klumbytė

VILNIUS, 2008

**MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS
TEISĖS FAKULTETAS
TARPTAUTINĖS TEISĖS KATEDRA**

DOVILĖ PREIBYTĖ

**LAIVYBOS TEISINIS REŽIMAS SAŠIAURIUOSE TARP
ŠIAURĖS JŪROS IR BALTIJOS JŪROS**

**Tarptautinės jūrų teisės magistro baigiamasis darbas
Studijų programa 62101S114**

Vadovė

dr. S. Klumbytė

2008 12

Recenzentė

lekt. L. Laurinavičiūtė

2008 12

Atliko

TJTin6-K1 gr. stud.

D. Preibytė

2008 12 05

VILNIUS, 2008

TURINYS

ĮVADAS.....	4
1. SAŠIAURIŲ TARP ŠIAURĖS JŪROS IR BALTIJOS JŪROS GEOGRAFINĖ PADĖTIS IR SVARBA TARPTAUTINEI LAIVYBAI.....	8
2. TARPTAUTINIŲ SAŠIAURIŲ TEISINIS REŽIMAS.....	12
2.1. Tarptautinių sąsiaurių samprata.....	12
2.2. Tarptautinių sąsiaurių klasifikacija.....	19
3. LAIVYBOS TEISINIS REŽIMAS SAŠIAURIUOSE TARP ŠIAURĖS JŪROS IR BALTIJOS JŪROS.....	23
3.1. Skagerako ir Kategato teisinis statusas.....	23
3.2. Didžiojo Beldo, Mažojo Beldo ir Zundo sąsiaurių teisinis statusas.....	29
3.3. Sąsiaurių pakrantės valstybių ir kitų valstybių teisės ir pareigos.....	38
3.4. Laivų teisės ir pareigos plaukimo sąsiauriais metu.....	47
IŠVADOS.....	57
LITERATŪRA.....	59
ANOTACIJA LIETUVIŲ IR ANGLŲ KALBOMIS.....	64
SANTRAUKA LIETUVIŲ KALBA.....	66
SANTRAUKA ANGLŲ KALBA.....	68

IVADAS

Temos aktualumas. Sąsiauriai visais laikais vaidino svarbų vaidmenį, sujungdami jūras, vandenynus, kultūras ir prekybą. Sąsiauriai – natūralūs vandens keliai, jungiantys didelius vandens plotus ir leidžiantys laivams perplaukti iš vienos jūros ar vandenyno į kitą. Keičiantis žmonių judėjimo modeliui, ir ypatingai plečiantis kolonijinėms imperijoms, sąsiaurius pradėta laikyti strategiškai reikšmingais.¹ Sąsiauriai, naudojami tarptautinei laivybai, suteikia galimybę komerciniams ir kariniams laivams sutrumpinti kelionę, tokiu būdu sutaupant laiko ir resursų.

Sąsiaurius tarp Šiaurės jūros ir Baltijos jūros sudaro Skagerako, Kategato, Didžiojo Belto, Mažojo Belto ir Zundo (Eresuno) (toliau – Zundo) sąsiauriai. Didžiojo Belto, Mažojo Belto ir Zundo sąsiauriai dar vadinami Baltijos arba Danų sąsiauriais (angl. Baltic straits, Danish straits). Sąsiauriai yra vienintelis natūralus laivybos kelias, jungiantis Baltijos jūrą su Šiaurės jūra. Sąsiaurių ekonominė bei strateginė reikšmė žinoma nuo IX amžiaus. Sąsiauriai yra svarbūs ne tik Danijai, bet ir visoms Baltijos jūros valstybėms.²

Sąsiaurius, naudojamus tarptautinei laivybai, gali sudaryti vidaus vandenys, teritorinė jūra, išskirtinė ekonominė zona, atviroji jūra arba jų derinys. Juose taikomas laivybos teisinis režimas gali būti skirtingas, todėl laivybos teisiniam režimui sąsiauriuose tarp Šiaurės jūros ir Baltijos jūros svarbi sąsiaurių sudarančių vandenų zonų analizė.

Nors sąsiaurių, naudojamų tarptautinei laivybai teisinis statusas buvo apibrėžtas 1958 m. Konvencijoje „Dėl teritorinės jūros ir gretutinės zonos“ bei, išsamiau, 1982 m. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijoje, daugumos pasaulio sąsiaurių teisinis statusas lieka neaiškus. Nėra universalios tarptautinio režimo, taikomo visiems sąsiauriams, naudojamiems tarptautinei laivybai. Kiekvienas sąsiauris pasižymi individualiomis charakteristikomis, susijusiomis su jo geografinėmis, istorinėmis, politinėmis, ekonominėmis ir strateginėmis savybėmis. Sąsiaurių teisinis režimas nustatomas dvišalėmis, daugiašalėmis sutartimis, pakrantės valstybių nacionaliniais teisės aktais.

1982 m. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijos 35 straipsnio c) punkte nurodyta, kad konvencijos trečiosios dalies nuostatos nedaro įtakos “teisiniam režimui sąsiauriuose, plaukimas kuriais yra visiškai ar

¹ The Oxford Encyclopaedia of Maritime History / Edited by John B. Hattendorf - New York: Oxford University press, 2007. p. 44 - 45.

² The Law of the Sea – The European Union and Its Member States / Edited by Tullio Treves, Laura Pineschi - Martinus Nijhoff publishers, 1997. p. 105 http://books.google.com/books?id=x4uZat_RmpUC&hl=lt [žiūrėta 2008 05 28]

iš dalies reglamentuojamas ilgą laiką galiojančių tarptautinių konvencijų dėl tokių sąsiaurių”³ Diskutuojama, ar 1982 m. Jūrų teisės konvencija taikoma Didžiojo ir Mažojo Belto bei Zundo sąsiauriams, esantiems tarp Šiaurės jūros ir Baltijos jūros, kadangi Danija ir Švedija laikosi pozicijos, kad šiems sąsiauriams taikomos 1857 - 1860 m. Danijos sudarytos sutartys su kai kuriomis Europos valstybėmis bei Jungtinėmis Amerikos Valstijomis dėl mokesčių už plaukimą sąsiauriais panaikinimo.

Dešimtys tūkstančių laivų, taip pat ir Lietuvos laivai, kasmet praplaukia sąsiauriais, jungiančiais Baltijos jūrą su Šiaurės jūra, todėl itin svarbi laivybos šiais sąsiauriais teisinio režimo analizė. Magistro baigiamasis darbas galėtų būti naudingas Lietuvos laivams, kurie naudojami šiais sąsiauriais, kad jie galėtų naudotis nustatytomis teisėmis bei vykdytų pareigas ir būtų išvengta pažeidimų.

Tyrimo objektas – laivybos teisinis režimas sąsiauriuose tarp Šiaurės jūros ir Baltijos jūros.

Hipotezė: Laivybos Skagerako ir Kategato sąsiauriais teisinį režimą reglamentuoja 1982 m. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija, o Zundo, Didžiojo Belto ir Mažojo Belto sąsiauriais – ilgalaikės tarptautinės sutartys, t. y. 1857 – 1860 m. sutartys, sudarytos tarp Danijos ir Europos valstybių bei sutartis, sudaryta tarp Danijos ir Jungtinių Amerikos Valstijų, kurių nuostatos dėl laivybos teisinio režimo yra tapusios paprotinėmis normomis, saistančiomis ir tas valstybes, kurios nėra minėtų sutarčių šalys. Laivybos teisinį režimą Zundo, Didžiojo Belto ir Mažojo Belto sąsiauriuose reglamentuoja 1857 – 1860 m. sutartys, o kiek nenumato šios sutartys - 1982 m. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija.

Tyrimo tikslas – atsižvelgiant į magistro baigiamojo darbo objektą, išanalizuoti sąsiaurių tarp Šiaurės jūros ir Baltijos jūros teisinį režimą.

Tyrimo uždaviniai. Siekiant pasiekti tyrimo tikslą, nustatomi šie tyrimo uždaviniai:

1. Aptarti sąsiaurių tarp Šiaurės jūros ir Baltijos jūros geografinę padėtį, jų geografines charakteristikas bei svarbą tarptautinei laivybai;
2. Išanalizuoti tarptautinei laivybai naudojamų sąsiaurių sampratą, pateikti tarptautinių sąsiaurių klasifikaciją atsižvelgiant į 1982 m. Jungtinių Tautų Jūrų teisės konvencijoje nustatytus laivybos režimus;
3. Nustatyti, kokios tarptautinės sutartys reglamentuoja sąsiaurių tarp Šiaurės jūros ir Baltijos jūros laivybos teisinį režimą;
4. Išanalizuoti valstybių, besiribojančių su sąsiauriais ir kitų valstybių, kurių laivai plaukia sąsiauriais tarp Šiaurės jūros ir Baltijos jūros, teises ir pareigas bei laivų teises ir pareigas plaukimo sąsiauriais metu.

³ Jungtinių Tautų Jūrų teisės konvencija // Valstybės žinios. 2003, Nr.107-4786 <http://www3.lrs.lt/cgi-bin/preps?Condition1=221141&Condition2=> [žiūrėta 2007 12 14]

Tyrimo metodai. Magistro baigiamajame darbe naudoti tiek teoriniai, tiek empiriniai tyrimo metodai. Lyginamasis ir sisteminės analizės metodai naudoti lyginant ir analizuojant tarptautines sutartis, reglamentuojančias atskirų sąsiaurių laivybos teisinį režimą. Tyrimo metu buvo naudojamas teisinės literatūros, dokumentų analizės metodas, siekiant išanalizuoti įvairių mokslininkų požiūrį į laivybos teisinio režimo sampratą, sąsiaurių naudojamų tarptautinei laivybai sąvoką, sąsiaurių valstybių ir kitų valstybių, kurios naudojasi sąsiauriais bei laivų, plaukiančių sąsiauriais, teises ir pareigas juose. Darbe taip pat naudoti dedukcijos ir indukcijos metodai.

Magistro baigiamojo darbo mokslinis naujumas. Šiame darbe nagrinėtos tarptautinės konvencijos dėl laivybos sąsiauriais teisinio režimo, sąsiaurių, naudojamų tarptautinei laivybai, režimą aprašiusių autorių darbai: Bing Bing Jia “The Regime of Straits in International Law”, Jose Antonio de Yturriaga “Straits Used for International Navigation: a Spanish Perspective” ir kitų autorių darbai. Sąsiaurių tarp Šiaurės jūros ir Baltijos jūros teisinį režimą analizavo bei aprašė Gunnar Alexandersson savo knygoje “The Baltic Straits”, Renate Platzoder ir Philomene Verlaan autorių kolektyvo darbe “The Baltic Sea: New Developments in National Policies and International Cooperation”, Tullio Treves „The Law of the Sea: the European Union and its Member States“ ir kiti. Ypatingą dėmesį Danų sąsiauriams skyrė profesorius Eric Bruel 1940 m. publikuotame straipsnyje „The Danish Straits“.

Mokslinėje literatūroje nagrinėtas laivybos sąsiauriuose, naudojamuose tarptautinei laivybai, teisinis režimas atsižvelgiant į tarptautinėse sutartyse bei konvencijose nustatytas teisės normas, tačiau Skagerako ir Kategato sąsiauriuose taikomas teisinis režimas dar mažai analizuotas. Danų sąsiaurius reglamentuojančios teisės normos analizuotos gana išsamiai, tačiau dauguma mokslinių straipsnių bei knygų parašyta tada, kai Danija dar nebuvo ratifikavusi 1982 m. Jūrų teisės konvencijos (Danija ratifikavo konvenciją 2004 m. lapkričio 16 d.).

Nors kiti autoriai laivybos teisiniam režimui Skagerako ir Kategato sąsiauriuose nėra skyrę pakankamai dėmesio, šiame magistro baigiamajame darbe nagrinėjamas laivybos teisinis režimas šiuose sąsiauriuose. Šiame magistro baigiamajame darbe taip pat pirmą kartą analizuojamas laivybos Danų sąsiauriais teisinis režimas Danijai ratifikavus 1982 m. Jūrų teisės konvenciją.

Darbo struktūra. Darbą sudaro įvadas, trys dalys, išvados, literatūros sąrašas, anotacijos bei santraukos lietuvių ir anglų kalbomis. Pirmojoje dalyje apibūdinama sąsiaurių geografinė padėtis ir svarba tarptautinei laivybai. Antroje darbo dalyje analizuojama sąsiaurių, naudojamų tarptautinei laivybai, samprata ir jų klasifikacija atsižvelgiant į 1982 m. Konvencijoje nustatytus režimus. Trečiojoje darbo dalyje analizuojamas laivybos konkrečiuose sąsiauriuose teisinis režimo reglamentavimas, valstybių,

besiribojančių su sąsiauriais ir kitų valstybių, kurios naudojasi sąsiauriais bei laivų, plaukiančių sąsiauriais tarp Šiaurės jūros ir Baltijos jūros teisės ir pareigos.

1. SAŠIAURIŲ TARP ŠIAURĖS JŪROS IR BALTIJOS JŪROS GEOGRAFINĖ PADĖTIS IR SVARBA TARPTAUTINEI LAIVYBAI

Sąsiauriai tarp Šiaurės jūros ir Baltijos jūros yra pagrindinis laivybos kelias tarp Baltijos jūros ir pasaulinio vandenyno. Sąsiauriai yra gyvybiškai svarbūs Baltijos jūros valstybių jūriniam susisiekimui bei prekybai. Estijai, Suomijai, Latvijai, Lietuvai ir Lenkijai Baltijos jūra yra vienintelis išėjimas į vandenyną. Nors kitos Baltijos jūros regiono šalys (Danija, Vokietija, Rusijos Federacija ir Švedija) taip pat ribojasi su kitomis jūromis, Baltijos jūra vis tiek išlieka joms svarbiu išėjimu į pasaulinį vandenyną.

Siekiant išnagrinėti sąsiaurių tarp Šiaurės jūros ir Baltijos jūros teisinį režimą, svarbu išsiaiškinti, kokie sąsiauriai jungia Šiaurės ir Baltijos jūras.

Skagerako sąsiauris. Skagerakas (angl. Skagerrak) – sąsiauris tarp Danijos ir Norvegijos, jungia Šiaurės jūrą su Kategatu. Sąsiaurio plotas – 32 tūkst. kv. km, ilgis 225 km, plotis 60-150 km, mažiausias gylis farvateryje 53 m, didžiausias gylis 809 m.⁴ 2000 m. Skagerako sąsiauriu praplaukė 85296 laivai.⁵

Kategato sąsiauris. Kategatas (angl. Kattegat) – sąsiauris tarp Danijos ir Švedijos, jungia Skageraką su Baltijos jūra per Zundo ir Beltų sąsiaurius. Sąsiaurio plotas 22 tūkst. kv. km, ilgis 270 km, plotis 60-160 km, mažiausias gylis farvateryje 30 m, didžiausias gylis 124 m.⁶ 2000 m. Kategato sąsiauriu praplaukė 75696 laivai.⁷

Zundo sąsiauris. Zundas (angl. The Sound) – sąsiauris tarp Zelandijos salos ir Švedijos, kuris jungia Kategatą ir Baltijos jūrą. Sąsiaurio ilgis 118 km, plotis 4 - 47 km.⁸ Šiaurinė sąsiaurio dalis piltuvėlio formos - 3,7 km pločio ir 50 m gylio, siauriausia vieta tarp Helsinore'o ir Helsingborgo.⁹ Sąsiaurį į rytinį ir vakarinį kanalus dalina Veno sala. Vakarinis kanalas tarp Veno salos ir Zelandijos salos, kurio plotis 8,3 km, naudojamas dažniau. Zundo pietinėje dalyje sąsiauris vėl padalintas į du kanalus: Drodgeną Danijos pusėje bei Flintrannaną Švedijos pusėje. Nors Zundo sąsiauris yra trumpiausias kelias tarp Baltijos jūros ir Šiaurės jūros, dėl nedidelio gylio ne visi laivai gali juo plaukti. Drodgeno kanalas,

⁴ Lingė P. Europos valstybių gamtinė geografija: [Žinynas]. – Vilnius, 2007. p. 272.

⁵ Statistical analyses of the Baltic maritime traffic. VTT Technical research centre of Finland. 2002. p. 67. www.helcom.fi/stc/files/shipping/VTTreport.pdf [žiūrėta 2008 10 01]

⁶ Lingė P. Europos valstybių gamtinė geografija: [Žinynas] – Vilnius, 2007. p. 272.

⁷ Statistical analyses of the Baltic maritime traffic. VTT Technical research centre of Finland. 2002. p. 67. www.helcom.fi/stc/files/shipping/VTTreport.pdf [žiūrėta 2008 10 01]

⁸ *Case concerning the passage through the Great Belt (Finland v. Denmark)*. Memorial of the Government of the Republic of Finland. 1992. p. 13. <http://www.icj-cij.org/docket/files/86/6885.pdf> [žiūrėta 200712 27].

⁹ Makinen A., Lamp J., Andersson A. More Maritime safety for the Baltic Sea. Worldwide fund for Nature. p. 8. <http://www.wwf.se/source.php/1116893/wwf-1074785.pdf> [žiūrėta 2008 09 27]

kurio gylis yra 7,7 m, yra gilesnis nei Flintranano kanalas, kurio gylis – 7,1 m. Drodgeno kanalo ilgis – 4 km, o mažiausias plotis – 290 m.¹⁰ Nei Flintranano, nei Drodgeno kanalais negali plaukti didesnės grimzlės laivai. Tokie laivai turi plaukti Didžiojo Belto sąsiauriu. Zundo sąsiauris skiria Daniją ir Švediją, suformuodamas Danijos sienos rytines ribas (Bornholmo ir Christianso salos yra labiausiai į rytus nutolusi Karalystės dalis, bet jos nėra bendrosios sienos dalis). 1991 m. Danija ir Švedija pasirašė sutartį dėl tilto per Zundo sąsiaurį statybos, o tiltas baigtas statyti 2000 m. Tiltu aukštis - 57 m.

Didžiojo Belto sąsiauris. Didysis Beltas (Store Baelt, angl. The Great Belt) – sąsiauris tarp Danijai priklausančių Zelandijos ir Fiuno salų, jungia Kategatą su Baltijos jūra. Sąsiaurio ilgis 120 km, mažiausias plotis 11 km, mažiausias gylis 11 m.¹¹ Didžiojo Belto gylis, nurodomas įvairiuose šaltiniuose, skiriasi: vienu šaltinių duomenimis sąsiaurio gylis 15 metrų¹², kitų šaltinių duomenimis – 20-25 metrai.¹³ Sąsiaurio plotis 18,5 - 28,2 km. Tarp Knudshovedo ir Halskovo salų, kur Didžiojo Belto sąsiaurio plotis yra 16 km, jį Sprogo sala dalina į du beveik vienodo pločio kanalus – Vesterrendeną (Vakarinis Kanalas) ir Osterrendeną (Rytinis kanalas). Kanalų plotis dėl seklumų yra ribotas. Tinkantis laivybai kanalas Vesterrendenas yra tik apie 3,3 km, Osterrendenas tik apie 1,7 km pločio, o tarp Agerso ir Vendeancegrundo rifų išorinių ribų tik apie 1800 metrų.¹⁴ 1998 m. pastatytas tiltas per Didįjį Beltą. Tiltas per Didžiojo Belto vakarinį kanalą yra 18 metrų aukščio, tilto per rytinį, svarbiausią kanalą aukštis yra 65 metrai.¹⁵

Mažojo Belto sąsiauris. Mažasis Beltas (Lille Baelt, angl. The Little Belt) – sąsiauris tarp Fiuno salos ir Jutlandijos pusiasalio, jungia Kategatą su Baltijos jūra. Ilgis 130 km, mažiausias plotis 660 m, didžiausias plotis 27,5 km, mažiausias gylis 11,8 m¹⁶. Keletas salų, pvz.: Aaro ir Bogo salos, dalina sąsiaurį į kanalus, kurie yra žymiai siauresni. Laivai, plaukiantys Mažojo Belto sąsiauriu, negali būti aukštesni nei 33 metrai, kadangi 1935 m. pastatytas tiltas per šį sąsiaurį.¹⁷

¹⁰ *Case concerning the passage through the Great Belt (Finland v. Denmark)*. Counter-memorial submitted by the Government of the Kingdom of Denmark. 1992. p. 13. <http://www.icj-cij.org/docket/files/86/6885.pdf> [žiūrėta 2007 12 27]

¹¹ Lingė P. Europos valstybių gamtinė geografija: [Žinynas] - Vilnius, 2007. p. 272.

¹² Nordseth A. Mutual Concerns of Oil Transporters and a Coastal state – a Danish Perspective. <http://www.dma.dk/graphics/Synkron-Library/DMA/Publications/Security%20studies/Baltic-and-north-sea.ppt> [žiūrėta 2008 02 06]

¹³ Elferink A. G. O. The Regime of Passage through the Danish straits // International journal of marine and coastal law, 2000, Nr.15. p. 559.

¹⁴ Bruel. E. The Danish Straits // 11 Nordisk Tidsskrift for international ret., 1940. p. 4.

¹⁵ Elferink A. G. O. Regime of Passage through the Danish Straits // The International Journal of Marine and Coastal Law. 2000. Nr. 15. p. 558 - 559.

¹⁶ *Case concerning the passage through the Great Belt (Finland v. Denmark)*. Counter-memorial submitted by the Government of the Kingdom of Denmark. 1992. p. 13. <http://www.icj-cij.org/docket/files/86/6885.pdf> [žiūrėta 2007 12 27]

¹⁷ Bruel. E. The Danish Straits // 11 Nordisk Tidsskrift for international ret., 1940. p. 3.

Kiti sąsiauriai. Fehmarno Beltas skiria Danijos Lolando salą nuo Vokietijos, Gudborgo sąsiauris skiria Lolando ir Falsterio salas, Grionsundas skiria Falsterio ir Miono salas, Ulvsundas – Zelandijos ir Miono salas,¹⁸ tačiau šių sąsiaurių teisinis režimas darbe nebus nagrinėjamas, kadangi šie sąsiauriai nėra labai svarbūs tarptautinei laivybai.



1 ir 2 – Mažojo Belto sąsiauris; 3 – Didžiojo Belto sąsiauris; 4 – Zundo (Eresuno) sąsiauris.

Šaltinis: adaptuota pagal <http://geography.about.com/library/cia/blcdenmark.htm>

1 pav. Sąsiauriai tarp Šiaurės jūros ir Baltijos jūros

Didžiojo ir Mažojo Beltų sąsiauriai bei Zundo sąsiauris sudaro Danų sąsiaurių arba Baltijos sąsiaurių sistemą. Iš trijų sąsiaurių, Mažasis Beltas turi mažiausiai reikšmės tarptautinei laivybai. Mažasis Beltas yra apsuptas Danijos teritorinės jūros bazinių linijų ir yra Danijos vidaus vandenų dalis. Navigacinės sąlygos Mažojo Belto sąsiauryje gali būti sudėtingos dėl seklumų ir stiprių srovių.¹⁹

Zundo sąsiauris, kuris driekiasi tarp Danijos ir Švedijos pakrančių, yra tiesiausias kelias į Baltijos jūrą. Zundo sąsiaurį sudaro Danijos ir Švedijos teritorinės jūros.

¹⁸ Lingè P. Europos valstybių gamtinė geografija: [Žinynas] - Vilnius, 2007. p. 272.

¹⁹ Elferink A. O. G. Regime of Passage through the Danish Straits // The International Journal of Marine and Coastal Law. 2000. Nr. 15, p. 558.

Didžiojo Beldo sąsiauris, kuris yra Danijos teritorinės jūros dalis, yra plačiausias ir giliausias iš trijų sąsiaurių, todėl naudojamas didelės grimzlės laivų. Normaliomis sąlygomis laivyba per Didįjį Beldą nėra sudėtinga, tačiau oro ir klimato sąlygos kartais gali sukelti problemų.²⁰ Siekdama užtikrinti didelių laivų, plaukiančių Danijos teritoriniais vandenimis, saugią laivybą bei sumažinti taršos riziką dėl tanklaivių užplaukimo ant seklumos bei susidūrimų, Danijos Vyriausybė nustatė tranzito koridorių – T-Kelią (angl. Route T) – Didžiojo Beldo sąsiauryje. T-Kelias yra svarbiausias kelias per Didžiojo Beldo sąsiaurį. Dėl pakankamai didelio, 17 m gylio, jis laikomas giluminiu keliu. Tai yra didelis privalumas, kai Zundo – pagrindinio alternatyvaus kelio – gylis yra mažesnis nei 8 metrai. Kadangi kai kurių laivų grimzlė yra iki 15 metrų, Didžiojo Beldo sąsiauris yra vienintelis kelias, kuriuo jie gali naudotis įplaukdami ar išplaukdami iš Baltijos jūros.²¹

Danijos jūrų administracijos duomenimis²², 2000 – 2005 m. Zundo sąsiauriu vidutiniškai kasmet praplaukavo apie 38000 laivų, Didžiojo Beldo sąsiauriu – apie 23000 laivų, todėl sąsiaurių reikšmė jūrų transportui labai didelė.

Sąsiaurius tarp Šiaurės jūros ir Baltijos jūros sudaro Skagerako, Kategato, Didžiojo Beldo, Mažojo Beldo ir Zundo sąsiauriai. Sujungdami dvi jūras, sąsiauriai driekiasi strategiškai svarbioje vietoje. Tūkstančiai laivų kasmet plaukia šiais sąsiauriais, todėl sąsiauriai turi labai svarbią ekonominę reikšmę tiek Baltijos jūros valstybėms, tiek ir kitoms valstybėms, kurių laivai plaukia į Baltijos jūrą. Siekiant nustatyti, ar sąsiauriai gali būti laikomi tarptautiniais sąsiauriais, būtina išanalizuoti tarptautinių sąsiaurių sampratą.

²⁰ *Case concerning the passage through the Great Belt (Finland v. Denmark)*. Application of the Republic of Finland. 1991. p. 12. <http://www.icj-cij.org/docket/files/86/6861.pdf> [žiūrėta 2007 12 27]

²¹ *Case concerning the passage through the Great Belt (Finland v. Denmark)*. Application of the Republic of Finland. 1991. p. 6. <http://www.icj-cij.org/docket/files/86/6861.pdf> [žiūrėta 2007 12 27]

²² Breinholt C. The Entrances to the Baltic – their Limitations and Effect to the Transport of Oil, Safety and Environmental Concerns, 2006. <http://www.dma.dk/graphics/Synkron-Library/DMA/Publications/Security%20studies/entrance-to-baltic06.ppt> [žiūrėta 2008 02 06]

2. TARPTAUTINIŲ SAŠIAURIŲ TEISINIS REŽIMAS

2.1. Tarptautinių sąsiaurių samprata

Tarptautinių sąsiaurių teisinė samprata suformuluota tik XX a. 1958 m. Konvencijoje “Dėl teritorinės jūros ir gretutinės zonos” sąsiaurių teisiniam režimui nebuvo skirta daug dėmesio: vienintelio 16 straipsnio 4 dalyje teigiama, kad “negalima sustabdyti užsienio laivų taikaus plaukimo tarptautinei laivybai naudojamais sąsiauriais tarp dviejų atvirosios jūros dalių arba tarp atvirosios jūros ir užsienio valstybės teritorinės jūros”. Daug detaliau tarptautinių sąsiaurių teisinis režimas sureglamentuotas 1982 m. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijoje (toliau – 1982 m. Konvencija). Tarptautinių sąsiaurių teisiniam režimui skirta 1982 m. Konvencijos III dalis.

Iki primant 1982 m. Konvenciją, daugumos valstybių teritorinė jūra buvo trijų jūrmylių pločio, todėl tik keli sąsiauriai, naudojami tarptautinei laivybai, pateko į pakrantės valstybių teritorines jūras. Visuose kituose galioja laivybos laisvė. Teritorinės jūros išplėtimas iki maksimalaus 12 jūrmylių pločio reiškė, kad sąsiauriai, kurių plotis neviršijo 24 jūrmylių, tapo pakrantės valstybių teritorinėmis jūromis. Tokiu būdu sąsiaurių vandenys, kuriuose anksčiau galiojo laivybos ir skrydžių laisvės, tapo vandenimis, kuriuose užsienio laivai naudojami tik taikaus plaukimo teise. Apytiksliai buvo apskaičiuota, kad, pakrantės valstybėms išplėtus savo teritorines jūras iki 12 jūrmylių, daugiau nei 100 jūros kelių sąsiauriais, naudojamais tarptautinei laivybai, tapo pakrantės valstybių teritorinės jūros dalimi.²³ Jūrinės valstybės, ypač didelius laivynus turinčios valstybės, siekė išlaikyti tokias pačias teises, kokias jos turėjo iki teritorinės jūros išplėtimo, o sąsiaurių pakrantės valstybės buvo susirūpinusios dėl laivybos sąsiauriais intensyvumo bei galimo laivybos poveikio, todėl 1982 m. Konvencijoje laivybos sąsiauriais teisinis režimas reglamentuojamas detaliai.

Nors 1982 m. Konvencijoje nėra tikslaus sąsiaurių, naudojamų tarptautinei laivybai, apibrėžimo, mokslininkų ir Tarptautinio Teisingumo Teismo nuomone, galima išskirti du kriterijus, geografinį ir funkcinį, kurie galėtų apibrėžti sąsiaurius, naudojamus tarptautinei laivybai.²⁴

²³ Nordquist M. H. et. al. United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 - A Commentary - Martinus Nijhoff publishers, 2003. p. 282 - 283. <http://books.google.com/books?id=LBpWsUYTO7QC&hl=lt> [žiūrėta 2007 12 28]

²⁴ Unlu N. The Legal Regime of the Turkish Straits - Martinus Nijhoff publishers, 2002. p. 17. <http://books.google.com/books?id=R878VUyOyfcC&hl=lt> [žiūrėta 2008 05 28]

Geografinis tarptautinių sąsiaurių kriterijus. Geografiniu požiūriu yra įvairių sąsiaurių apibrėžimų. W. G. Moore'as apibūdina sąsiaurį kaip „siaurą jūros ruožą, jungiantį didelius jūros plotus“. R. Baxteris apibrėžia sąsiaurius kaip „siaurus kelius, jungiančius dvi atvirosios jūros dalis“.²⁵ Geriausiai žinomas apibrėžimas yra nurodytas profesoriaus E. Bruelio moksliniame darbe „Tarptautiniai sąsiauriai“. Jo teigimu, „sąsiauris geografiniu požiūriu gali būti apibrėžiamas kaip jūros susiaurėjimas tarp dviejų teritorijų, esantis tikslaus riboto pločio ir jungiantis arba atskiriantis dvi jūras, bent jau tam tikrose vietose.“ E. Bruelis pažymi šiuos sąsiaurio, naudojamo tarptautinei laivybai, sąvokos elementus:

- 1) sąsiauris turi būti jūros, kuri nėra sukurta žmonijos pastangomis, dalis;
- 2) tai turi būti „jūros susiaurėjimas“, kuris bet koku atveju lyginant su besiribojančiais vandenimis turėtų būti „tikslaus riboto pločio“;
- 3) jis turi „atskirti dvi žemyno dalis“, nesvarbu, ar jis skiria „du žemynus, vieną žemyną ir salą ar dvi salas“;
- 4) jis turi „sujungti dvi jūros dalis“, arba būti atskirtas „teritorijų tarp kurių sąsiauris driekiasi“.²⁶

Tai, kad sąsiauris privalo būti „natūralus koridorius“, atskiria juos nuo tarptautinių dirbtinių kanalų, tokių kaip Sueco, Panamos ar Kylio. Jūros susiaurėjimo dydis, kartu su valstybių, besiribojančių su sąsiauriu, teritorinės jūros pločiu lemia laivybos teisinį režimą, taikomą sąsiauriuose.²⁷ Kai sąsiaurį ar jo dalį sudaro pakrantės valstybių vidaus vandenys, sąsiauriui ar atitinkamai jo daliai 1982 m. Konvencijos III dalyje nustatytas režimas yra netaikomas. Vadovaujantis 1982 m. Konvencijos 8 straipsnio 2 dalimi, jeigu pagal Konvenciją nustatant tiesias bazines linijas į vidaus vandenį yra įtraukiami tokie plotai, kurie anksčiau nebuvo laikomi vidaus vandenimis, tai tokiuose vandenyse galioja taikaus plaukimo teisė. Kai sąsiaurį sudaro pakrantės valstybės (valstybių) teritorinė jūra (teritorinės jūros), sąsiauryje galioja 1982 m. Konvencijos III dalyje nustatytas režimas. Jeigu sąsiauris yra platesnis nei 24 jūrmylės ir jo dalį sudaro išskirtinė ekonominė zona ar net atviroji jūra, tokiam sąsiauriui 1982 m. Konvencijos III dalyje numatytas režimas yra netaikomas (jo dalyje, kurią dengia pakrančių valstybių teritorinės jūros, užsienio laivai naudojami taikaus praplaukimo teise, o likusioje dalyje – laivybos ir skridimo laisvėmis), išskyrus tokius sąsiaurius, kuriuose galimi keliai atvira jūra arba išskirtine ekonomine zona yra blogesnių navigacinių ir hidrografinių charakteristikų nei keliai teritorine jūra.

²⁵ Yturriaga J. A. Straits Used for International Navigation – A Spanish Perspective - Martinus Nijhoff publishers, 1991. p. 5. <http://books.google.com/books?id=lw86IpC5eZAC&hl=lt> [žiūrėta 2008 08 12]

²⁶ Yturriaga J. A. Straits Used for International Navigation – A Spanish Perspective - Martinus Nijhoff publishers, 1991. p. 6. <http://books.google.com/books?id=lw86IpC5eZAC&hl=lt> [žiūrėta 2008 08 12]

²⁷ Yturriaga J. A. Straits Used for International Navigation – A Spanish Perspective - Martinus Nijhoff publishers, 1991. p. 6. <http://books.google.com/books?id=lw86IpC5eZAC&hl=lt> [žiūrėta 2008 08 12]

Taikomas laivybos režimas gali skirtis priklausomai nuo to, ar sąsiauris driekiasi tarp dviejų žemynų, ar tarp žemyninės dalies ir salos. Pagal 1982 m. Konvencijos 38 straipsnio 1 dalį, kai sąsiauris driekiasi tarp žemyninės dalies ir salos, netaikoma kliudomo tranzitinio plaukimo ar skridimo teisė, jei į jūros pusę nuo salos egzistuoja ne blogesnių navigacinių ir hidrografinių charakteristikų keliai atvira jūra arba išskirtine ekonomine zona.

Tarptautinis Teisingumo Teismas *Corfu Channel* byloje pažymėjo, kad karo laivai naudojami nekliudomo plaukimo teise sąsiauriais, naudojamais tarptautinei laivybai tarp dviejų atviros jūros dalių. Atsižvelgdamas į Albanijos tvirtinimą, kad Jungtinė Karalystė pažeidė Albanijos suverenitetą, siųsdama karo laivus Šiauriniu Corfu sąsiauriu be išankstinio leidimo, Teismas pažymėjo, kad "Teismo nuomone, pagal tarptautinius papročius bendrai sutariama, kad valstybės taikos metu turi teisę siųsti savo karo laivus per sąsiaurius, naudojamus tarptautinei laivybai, tarp dviejų atviros jūros dalių be išankstinio pakrantės valstybės leidimo, jeigu plaukimas yra taikus. Kol kitaip nenurodyta tarptautinėje konvencijoje, taikos metu pakrantės valstybė neturi teisės uždrausti tokio plaukimo sąsiauriais."²⁸ 1958 m. Konvencija "Dėl teritorinės jūros ir gretutinės zonos" praplėtė tarptautinio sąsiaurio sampratos geografinį aspektą,²⁹ 16 straipsnio 4 dalyje numatydamas, kad negalima sustabdyti užsienio laivų taikaus plaukimo tarptautinei laivybai naudojamais sąsiauriais tarp dviejų atvirosios jūros dalių arba tarp atvirosios jūros ir užsienio valstybės teritorinės jūros.

1982 m. Konvencijos III dalyje nustatyti skirtingi laivybos teisiniai režimai priklausomai nuo to, kokias jūros zonas sąsiauriai jungia: tranzitinio plaukimo režimas sąsiauriuose, naudojamuose tarptautinei laivybai, kai sąsiauris jungia dvi atviros jūros arba išskirtinės ekonominės zonos dalis (37 straipsnis) ir taikaus plaukimo režimas sąsiauriuose, naudojamuose tarptautinei laivybai, kurie jungia vieną atviros jūros arba išskirtinės ekonominės zonos dalį ir užsienio valstybės teritorinę jūrą (45 straipsnis).

Tiek 1958 m. Konvencija "Dėl teritorinės jūros ir gretutinės zonos", tiek 1982 m. Konvencija, geografiniu požiūriu neapibrėžė sąsiaurių, naudojamų tarptautinei laivybai. 1982 m. Konvencija apibrėžia tik režimų tipus, kurie turėtų būti taikomi tarptautiniams sąsiauriams, bet ji neapibrėžia, kas yra sąsiauris, naudojamas tarptautinei laivybai.³⁰ Sprendimas nenustatyti sąsiaurių, naudojamų tarptautinei laivybai sąvokos geografiniu aspektu vertintinas teigiamai, kadangi pasaulyje egzistuoja daugybė sąsiaurių, kuriuos apbūdinti viena ar keliomis nuostatomis būtų sudėtinga.

²⁸ Nordquist M. H. et. al. United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 - A Commentary - Martinus Nijhoff publishers, 2003. p. 280-281. <http://books.google.com/books?id=LBpWsUYTO7QC&hl=lt> [žiūrėta 2007 12 28]

²⁹ Yturriaga J. A. Straits Used for International Navigation – A Spanish Perspective - Martinus Nijhoff publishers, 1991. p. 6. <http://books.google.com/books?id=lw86lpC5eZAC&hl=lt> [žiūrėta 2008 08 12]

³⁰ Unlu N. The Legal Regime of the Turkish Straits - Martinus Nijhoff publishers, 2002. p. 18. <http://books.google.com/books?id=R878VUyOyfcC&hl=lt> [žiūrėta 2008 05 28]

Jeigu sąsiauris yra platesnis negu dvigubas teritorinės jūros plotis, t. y. jeigu jame yra atviros jūros arba išskirtinės ekonominės zonos koridorius, dr. N. Unlu teigimu³¹, toks sąsiauris yra tik sąsiauris geografinė prasme, tačiau toks sąsiauris nelaikytinas tarptautiniu sąsiauriu 1982 m. Konvencijos prasme, kadangi jame visi laivai ir orlaiviai gali naudotis laivybos ir skrydžių laisve.

Be geografinio sąsiaurių, naudojamų tarptautinei laivybai, kriterijaus, išskiriamas **funkcinis tarptautinių sąsiaurių kriterijus**. Lyginant su geografiniu tarptautinių sąsiaurių kriterijumi, funkcinis kriterijus, išreiškiamas sąsiaurio naudojimo intensyvumu, yra lankstesnis kriterijus. Nors sąsiaurio naudojimo laivybai intensyvumas, laikui bėgant, kinta, vien tik sąsiaurio geografinės padėties nepakanka, kad sąsiaurį būtų galima laikyti tarptautiniu.³²

Ne visi sąsiauriai, atitinkantys sąsiaurio geografinį kriterijų, gali būti traktuojami kaip tarptautiniai 1982 m. Konvencijos III dalies prasme. 1982 m. Konvencijos III dalis taikoma tik tiems sąsiauriams, kurie yra naudojami tarptautinei laivybai. Sąsiauriams, kurie nėra naudojami tarptautinei laivybai, taikomas tuose vandenyse, kurie sudaro sąsiaurį (pvz.: vidaus vandenyse, teritorinėje jūroje, išskirtinėje ekonominėje zonoje ar atvirojoje jūroje), galiojantis bendrasis režimas. Atsižvelgiant į taikomų teisinių režimų skirtumus, labai svarbu nustatyti sąsiaurio naudojimo intensyvumą, kuris reikalingas tam, kad sąsiaurį būtų galima apibrėžti kaip naudojamą tarptautinei laivybai. Deja, nei 1982 m. Konvencija, nei 1958 m. Konvencija “Dėl teritorinės jūros ir gretutinės zonos” šio klausimo nereglamentuoja.³³

Profesorius E. Bruelis šią problemą nagrinėjo labai išsamiai. E. Bruelio nuomone, vertinant, ar sąsiauris naudojamas tarptautinei laivybai, reikia atsižvelgti į laivų, praplaukiančių sąsiauriu, skaičių, jų bendrą tonažą, bendrą jų krovinių vertę, vidutinį laivų dydį, o taip pat į valstybių, besinaudojančių tokiu sąsiauriu, skaičių. Parėžtina, kad nei vienas iš minėtų veiksnių nėra lemiamas – visi jie yra svarbūs, vertinant, ar konkretus sąsiauris naudojamas tarptautinei laivybai.³⁴

E. Bruelio teigimu, tik tie sąsiauriai, kurie yra labai svarbūs tarptautinei jūrų prekybai turi specifinę teisinę padėtį, kuri suteikta tarptautiniams sąsiauriams. Apibūdindamas sąvoką “tarptautinis”, jis teigė, kad tai “paprastiausiai reiškia, kad nauda, susijusi su šių sąsiaurių naudojimu, yra pasaulinė.” Tokių

³¹ Unlu N. The Legal Regime of the Turkish Straits - Martinus Nijhoff publishers, 2002. p. 17-18.
<http://books.google.com/books?id=R878VUyOyfcC&hl=lt> [žiūrėta 2008 05 28]

³² Jia B.B. The Regime of Straits in International Law. - Oxford University Press, 1998. p. 34.
http://books.google.com/books?id=FkJtP1YVf_8C&hl=lt [žiūrėta 2008 08 12]

³³ Pharand D., Legault L. H. The Northwest Passage - Martinus Nijhoff Publishers, 1984. p. 91.
<http://books.google.com/books?id=TmSFPvmQa-gC&hl=lt> [žiūrėta 2008 08 12]

³⁴ Pharand D., Legault L. H. The Northwest Passage - Martinus Nijhoff Publishers, 1984. p. 92.
<http://books.google.com/books?id=TmSFPvmQa-gC&hl=lt> [žiūrėta 2008 08 12]

sąsiaurių skaičius yra ribotas, tam tikras laivybos konservatyvumas, naudojantis sąsiauriais, parodė, kokie sąsiauriai laikomi svarbiais.³⁵

Albanija *Corfu Channel* byloje neginčijo, kad Šiaurinis Corfu kanalas yra sąsiauris geografinė prasme, tačiau nesutiko, kad šis sąsiauris gali būti priskiriamas sąsiauriams, kuriuose užsienio laivai naudojami tranzitinio plaukimo teise, kadangi:

- a) sąsiauris yra antraeilės reikšmės;
- b) sąsiauris nėra vienintelis maršrutas tarp dviejų atvirosios jūros dalių ir
- c) sąsiauris yra naudojamas beveik išimtinai vietinės laivybos į ir iš Corfu ir Sarandos uostų tikslais.³⁶

Jungtinė Karalystė, siekdama įrodyti, kad sąsiauris buvo naudojamas tarptautinei laivybai, pateikė tokius duomenis: 1936 04 01 – 1937 12 31 laikotarpiu į Corfu uostą įplaukė 2884 laivai, priklausantys septynioms valstybėms (Graikijai, Italijai, Rumunijai, Jugoslavijai, Prancūzijai, Albanijai ir Jungtinei Karalystei), jau praplaukę arba ruošdamiesi plaukti kanalu. Šis skaičius apėmė tik tuos laivus, kurie įplaukė į uostą ir buvo patikrinti muitinėje. Be to, Corfu kanalu plaukia daug laivų, neįplaukdami į Corfu uostą. Teismui taip pat buvo pranešta, kad Britanijos karinės jūrų pajėgos reguliariai naudojami šiuo kanalu daugiau nei aštuoniasdešimt metų, ir kad kanalu naudojami kitų valstybių karinės jūrų pajėgos.³⁷

Teismas, išanalizavęs šalių argumentus, konstatavo, kad lemiamas kriterijus, sprendžiant minėtą klausimą, yra ne sąsiaurio naudojimo intensyvumas ar jo reikšmingumas, o sąsiaurio geografinė padėtis, t. y. tai, kad jis jungia dvi atvirosios jūros dalis, ir ta aplinkybė, kad jis, visgi, yra naudojamas tarptautinei laivybai. Teismas nurodė, kad nėra svarbu, jog šis sąsiauris tėra tik alternatyvus, t. y. ne vienintelis, maršrutas tarp Egėjo ir Adrijos jūrų. Svarbiausia, Teismo nuomone, yra tai, kad vis dėlto šis sąsiauris yra naudingas maršrutas tarptautiniam jūrų transportui.³⁸

Atsižvelgdama į šį sprendimą, Jungtinių Tautų Tarptautinės teisės komisija 1958 m. Tarptautinei Jūrų teisės konferencijai pasiūlė konvencijos projekte numatyti taikaus plaukimo teisę sąsiauriuose “paprastai naudojamuose tarptautinei laivybai tarp dviejų atviros jūros dalių”.³⁹ Tačiau iš galutinio 1958

³⁵ Pharand D., Legault L. H. *The Northwest Passage* - Martinus Nijhoff Publishers, 1984. p. 92. <http://books.google.com/books?id=TmSFPvmQa-gC&hl=lt> [žiūrėta 2008 08 12]

³⁶ *Corfu Channel Case (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland v. Albania)*. International Court of Justice Judgment of April 9th, 1949, p. 29. <http://www.icj-cij.org/docket/files/1/1645.pdf> [žiūrėta 2008 11 23]

³⁷ *Corfu Channel Case (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland v. Albania)*. International Court of Justice Judgment of April 9th, 1949, p. 29. <http://www.icj-cij.org/docket/files/1/1645.pdf> [žiūrėta 2008 11 23]

³⁸ *Corfu Channel Case (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland v. Albania)*. International Court of Justice Judgment of April 9th, 1949, p. 28. <http://www.icj-cij.org/docket/files/1/1645.pdf> [žiūrėta 2008 11 23]

³⁹ Pharand D., Legault L. H. *The Northwest Passage* - Martinus Nijhoff Publishers, 1984. p. 93. <http://books.google.com/books?id=TmSFPvmQa-gC&hl=lt> [žiūrėta 2008 08 12]

m. Konvencijos “Dėl teritorinės jūros ir gretutinės zonos” teksto prieveiksmis “paprastai” buvo išbrauktas. Jo nėra ir 1982 m. Konvencijoje. Minėtose konvencijose nėra jokių nuostatų, kuriose būtų paaiškinta, koku mastu sąsiauris turi būti naudojamas, kad jis būtų pripažįstamas tarptautiniu sąsiauriu, naudojamu tarptautinei laivybai. D. Pharando bei L. H. Legaulto teigimu, „akivaizdu, kad sąsiaurio naudojimas turi būti pakankamai intensyvus, nors sąsiauris gali būti naudojamas ir ne taip intensyviai kaip Šiaurinis Corfu kanalas (pagal *Corfu Channel* bylos duomenis).“⁴⁰

Teismas *Corfu Channel* byloje nepasisakė dėl sąsiaurių, naudojamų tarptautinei laivybai, funkcinį kriterijų apibūdinančių dviejų elementų, kuriuos nurodė E. Bruelis, t. y. bendro tonažo ir bendros laivų krovinių vertės.⁴¹ Teismas Šiaurinio Corfu kanalo, kaip sąsiaurio, naudingumą tarptautinei laivybai konstatavo, remdamasis visa Jungtinės karalystės pateikta informacija, t. y. praplaukiančių laivų skaičiumi, valstybių, besinaudojančių sąsiauriu, skaičiumi ir naudojimo trukme.

Atsižvelgiant į minėtas aplinkybes, preziumuotina, kad iš 1958 m. Konvencijos “Dėl teritorinės jūros ir gretutinės zonos” galutinio teksto prieveiksmis “paprastai” buvo išbrauktas, baiminantis, kad, priešingu atveju, bus reikalaujama įrodyti, kad sąsiauris tarptautinei laivybai yra naudojamas pakankamai ilgą laiko tarpą (pvz., Corfu atveju – 80 metų). Sąsiauris turėtų būti naudingas kelias tarptautiniam jūrų eismui bei pasižymėti atitinkama naudojimosi juo istorija, panašiai kaip Šiaurinis Corfu kanalas. Pavyzdžiui, profesorius R. Baxteris pažymėjo, kad “tarptautiniais vandens keliais turi būti laikomos tos upės, kanalai ir sąsiauriai, kuriuos komerciniai laivai arba karo laivai, priklausantys valstybėms, kurios nėra pakrantės valstybės, naudoja pakankamai intensyviai.”⁴²

Funkcinio elemento svarbą taip pat pabrėžė profesorius D. P. O’Connellas, teigdamas, kad sąsiaurį, kurį sudaro pakrantės valstybės teritorinė jūra ir kuris jungia dvi atvirosios jūros dalis reikėtų vertinti kaip kelią, kuris paprastai pasižymi dideliu tarptautinio jūrų eismo intensyvumu. Profesoriaus nuomone, esminis sąsiaurio kriterijus, skirtingai negu įlankos kriterijus, nėra tiek geografinis, kiek funkcinis ir, jo nuomone, *Corfu Channel* byloje nustatyta, kad “ne visi sąsiauriai, jungiantys dvi atvirosios jūros dalis yra tarptautiniai sąsiauriai, bet tik tie, kurie svarbūs susisiekimui.” Tokiu būdu jis padarė išvadą, kad “tikroji bylos reikšmė yra ta, kad joje pasisakyta dėl savybių, kuriomis sąsiauris turi pasižymėti, kad jį būtų galima vadinti svarbiu sąsiauriu” ir sąsiauris neturi būti vienintelis, nepakeičiamas ar būtinas laivybos

⁴⁰ Pharand D., Legault L. H. *The Northwest Passage*. - Martinus Nijhoff Publishers, 1984. p. 93. <http://books.google.com/books?id=TmSFPvmQa-gC&hl=lt> [žiūrėta 2008 08 12]

⁴¹ Pharand D., Legault L. H. *The Northwest Passage*. - Martinus Nijhoff Publishers, 1984. p. 94. <http://books.google.com/books?id=TmSFPvmQa-gC&hl=lt> [žiūrėta 2008 08 12]

⁴² Pharand D., Legault L. H. *The Northwest Passage*. - Martinus Nijhoff Publishers, 1984. p. 94. <http://books.google.com/books?id=TmSFPvmQa-gC&hl=lt> [žiūrėta 2008 08 12]

kelias, tačiau akivaizdu, kad vien tik potencialus jo naudingumas yra nepakankamas tam, kad sąsiauris būtų pripažintas sąsiauriu, naudojamu tarptautinei laivybai⁴³ jis turi būti faktiškai naudingas.

D. Pharandas ir L. H. Legaultas pateikia tokius funkcinį tarptautinių sąsiaurių kriterijų apibūdinančius požymius⁴⁴:

1. būtinas faktinis, o ne vien tik galimas, sąsiaurio naudojimas;
2. sąsiauris neturi būti būtinas kelias tarptautinei laivybai, t. y. jis gali būti ir alternatyvus kelias;
3. istoriškai sąsiauris buvo ir yra naudingas kelias tarptautinei jūrų prekybai, ir nepakanka, kad juo būtų naudojamosi atsitiktinai arba retai;
4. svarbus pakankamas naudojimosi sąsiauriu intensyvumas, išreiškiamas laivų, besinaudojančių sąsiauriu, skaičiumi ir valstybių vėliavų, su kuriomis plaukia laivai, skaičiumi;
5. laivų ir valstybių vėliavų skaičius paprastai turėtų siekti tokį dydį, kaip ir *Corfu Channel* byloje, o sąsiaurio geografinė padėtis ir kitos susijusios aplinkybės gali nebūti tokios svarbios.

Nors minėti autoriai nurodo, kad sąsiaurio naudojimo intensyvumas turi būti panašus kaip *Corfu Channel* byloje, tačiau tokia išvada kritikuotina, kadangi dabartinis laivybos intensyvumas žymiai skiriasi nuo laivybos intensyvumo 1949 m., be to, aplinkybės, susijusios su konkrečiu sąsiauriu, ir *Corfu Channel* byloje nurodytos aplinkybės gali reikšmingai skirtis, tačiau tokie skirtumai gali būti pateisinami.

1982 m. Konvencijoje nustatyti trys laivybos režimai, kurie gali būti taikomi sąsiauriuose, naudojamuose tarptautinei laivybai arba tam tikrose sąsiaurių dalyse: taikaus plaukimo teisė, tranzitinio plaukimo teisė, ir laivybos laisvė. Laivas, kuris naudojasi taikaus plaukimo teise, turi plaukti greitai ir nenutrūkstamai. Pagal 1982 m. Konvencijos 18 straipsnio 2 dalį, plaukimo metu laivas gali sustoti ir nuleisti inkarą tik tuo atveju, jeigu tai yra susiję su įprasta navigacija arba yra būtina dėl nenugalimos jėgos ar nelaimės, arba jei tai būtina siekiant suteikti pagalbą žmonėms, laivams ar orlaiviams, kuriems iškilo pavojus ar kuriuos ištiko nelaimė. Laivo, kuris naudojasi taikaus plaukimo teise, plaukimas turi būti taikus, t. y. nekelti grėsmės pakrantės valstybės taikai, tvarkai ir saugumui. Povandeniniai laivai, kurie naudojasi taikaus plaukimo teise, turi plaukti jūros paviršiumi ir iškelti savo vėliavą. Pakrantės valstybės negali trukdyti taikiam plaukimui.

Tranzitinio plaukimo teisė reiškia, kad laivas naudojasi laivybos laisve išimtinai nenutrūkstamo ir greito tranzito sąsiauriu tarp vienos atviros jūros arba išskirtinės ekonominės zonos dalies ir kitos atviros jūros arba išskirtinės ekonominės zonos dalies tikslu. Pagal 1982 m. Konvencijos 38 straipsnio 2 dalį

⁴³ Pharand D., Legault L. H. *The Northwest Passage*. - Martinus Nijhoff Publishers, 1984. p. 94. <http://books.google.com/books?id=TmSFPvmQa-gC&hl=lt> [žiūrėta 2008 08 12]

⁴⁴ Pharand D., Legault L. H. *The Northwest Passage*. - Martinus Nijhoff Publishers, 1984. p. 95. <http://books.google.com/books?id=TmSFPvmQa-gC&hl=lt> [žiūrėta 2008 08 12]

laivams, kurie naudojami tranzitinio plaukimo teise, leidžiama atvykti, išvykti arba grįžti į sąsiaurio pakrantės valstybę. Konvencijoje nenustatytas detalus veiksmų, kurie draudžiami laivams, besinaudojantiems tranzitinio plaukimo teise, sąrašas, tačiau laivai turi susilaikyti nuo veiksmų, kurie nėra susiję su tranzitiniu plaukimu.⁴⁵ Tranzitinio plaukimo teisė suteikia laivams platesnes laisves nei taikaus plaukimo teisė ir, atitinkamai, suteikia mažiau teisių pakrantės valstybėms, lyginant su teisėmis laivų atžvilgiu, kai šie naudojami taikaus plaukimo teise. Tranzitinio plaukimo teise naudojami visų rūšių laivai ir orlaiviai.

Laivybos laisvė yra viena iš atviros jūros laisvių. Laivybos laisvė visų šalių laivams suteikia absoliučią laisvę judėti atviroje jūroje, t. y. įplaukti ir plaukioti joje. Jokia valstybė negali trukdyti ar kliudyti plaukti laivui, kuris naudojami laivybos laisve.

Taigi, kaip minėta, siekiant nustatyti, ar sąsiauris gali būti apibrėžiamas kaip tarptautinis, svarbi ne tik jo geografinė padėtis, bet ir jo svarba tarptautinei jūrų prekybai. Sąsiauriai tarp Šiaurės jūros ir Baltijos jūros laikytini sąsiauriais, naudojamais tarptautinei laivybai arba tarptautiniais sąsiauriais, kadangi jie atitinka ne tik sąsiaurių geografinį kriterijų, bet ir funkcinį kriterijų – istoriškai jie naudojami labai seniai, kasmet jais praplaukia dešimtys tūkstančių laivų (nuo 23000 laivų Didžiojo Belto sąsiauriu iki 85000 laivų Skagerako sąsiauriu), todėl sąsiauriai labai svarbūs tarptautinei laivybai.

2.2. Tarptautinių sąsiaurių klasifikacija

Priklausomai nuo geografinių aplinkybių tarptautinei laivybai naudojamuose sąsiauriuose gali galioti vienas iš keturių 1982 m. Konvencijoje numatytų laivybos režimų. Tokios detalios taisyklės buvo numatytos, kadangi 1982 m. Konvencijoje teko ieškoti kompromiso tarp pakrantės valstybių, į kurių teritorinę jūrą pateko sąsiauriai, ir valstybių, besinaudojančių tokiais sąsiauriais, interesų.

Viena vertus, jūrinės valstybės primygtinai reikalavo laikyti tarptautinius sąsiaurius kaip autonomini teisinių institutą, atskirtą nuo teritorinės jūros ir suteikiantį tokią pat laivybos ir skrydžių laisvę kaip atviroje jūroje. Kita vertus, pakrantės valstybių grupė (Kipras, Graikija, Indonezija, Malaizija, Marokas, Filipinai, Ispanija ir Jemenas) siekė išlaikyti tarptautinius sąsiaurius susietus su teritorine jūra, apribojant plaukimo

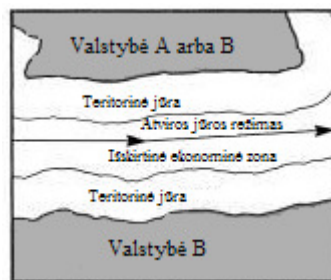
⁴⁵ **Yturriaga J. A.** Straits Used for International Navigation – A Spanish Perspective - Martinus Nijhoff publishers, 1991. - 295 p. <http://books.google.com/books?id=lw86lpC5eZAC&hl=lt> [žiūrėta 2008 08 12]

teisę iki nekliudomo taikaus plaukimo teisės ir reikalaujant išankstinio pranešimo arba leidimo karo laivams.⁴⁶

Jungtinė Karalystė 1974 m. pristatė straipsnių dėl sąsiaurių, naudojamų tarptautinei laivybai projektą, kuriame siūloma numatyti tarptautiniams sąsiauriams taikytiną tranzitinio plaukimo režimą. Išplėtus teritorinę jūrą iki 12 jūrmelių, dauguma sąsiaurių tapo teritoriniais vandenimis. Valstybės, besinaudojančios sąsiauriais, sutiko su tokiu teritorinės jūros išplėtimu tik su sąlyga, kad tarptautinei laivybai naudojamuose sąsiauriuose bus taikoma laivybos laisvė. Tuo tarpu pakrantės valstybės norėjo apsiriboti tik taikaus plaukimo teise. Kompromisas buvo pasiektas, suteikus užsienio valstybių laivams tranzitinio plaukimo teisę, kuri yra platesnė nei taikaus plaukimo teisė ir siauresnė nei laivybos laisvė, galiojanti atvirojoje jūroje.

D. Pharandas ir L. H. Legaults veikale “The Northwest passage”, vadovaudamiesi 1982 m. Konvencija, pateikia tokią tarptautinių sąsiaurių klasifikaciją. Numatytos penkios tarptautinių sąsiaurių, kurių nereglamentuoja ilgalaikės konvencijos, kategorijos:

1) tarptautiniai sąsiauriai, jungiantys atviros jūros (arba išskirtinės ekonominės zonos) dalį su kita atviros jūros (arba išskirtinės ekonominės zonos) dalimi, kuriuose yra ne blogesnių navigacinių ir hidrografinių charakteristikų keliai atvira jūra arba išskirtine ekonomine zona. Tokiems sąsiauriams 1982 m. Konvencijos III dalyje numatytas režimas (įskaitant ir tranzitinio plaukimo teisę) yra netaikomas. Juose užsienio laivai naudojami taikaus plaukimo teise – toje sąsiaurio dalyje, kuri dengia pakrantės valstybės (valstybių) teritorinę jūrą (teritorines juras), ir laivybos bei skrydžių laisvėmis – toje sąsiaurio dalyje, kurią dengia išskirtinė ekonominė zona arba atviroji jūra;

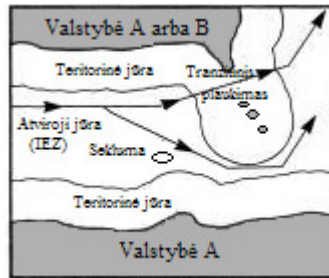


Šaltinis: adaptuota pagal D. Pharand, L.H. Legault, 1984, 97 p.

2 pav. **Tarptautiniai sąsiauriai, kuriuose yra ne blogesnių navigacinių ir hidrografinių charakteristikų kelias atvira jūra arba išskirtine ekonomine zona**

⁴⁶ Pharand D., Legault L. H. The Northwest Passage. - Martinus Nijhoff Publishers, 1984. p. 95.
<http://books.google.com/books?id=LBpWsUYTO7QC&hl=lt> [žiūrėta 2007 12 28]

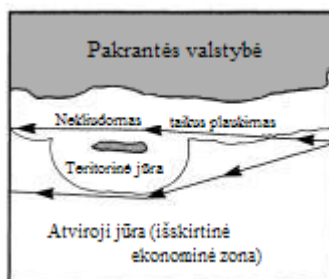
2) tarptautiniai sąsiauriai, jungiantys atviros jūros (arba išskirtinės ekonominės zonos) dalį su kita atviros jūros (arba išskirtinės ekonominės zonos) dalimi, kuriuose nėra tokių pat gerų navigacinių ir hidrografinių charakteristikų kelių atvira jūra arba išskirtine ekonomine zona. Teritorinių vandenu rajonuose tokiuose sąsiauriuose užsienio laivai naudojami tranzitinio plaukimo teise.



Šaltinis: adaptuota pagal D. Pharand, L.H. Legault, 1984, 97 p.

3 pav. **Tarptautiniai sąsiauriai, kuriuose nėra tokių pat gerų navigacinių ir hidrografinių charakteristikų kelių atvira jūra arba išskirtine ekonomine zona**

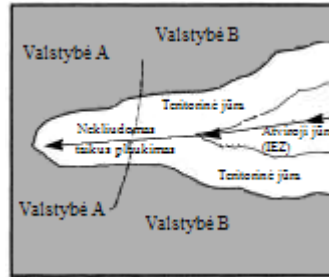
3) tarptautiniai sąsiauriai, jungiantys atviros jūros (arba išskirtinės ekonominės zonos) dalį su kita atviros jūros (arba išskirtinės ekonominės zonos) dalimi, kurie yra tarp sąsiaurio pakrantės valstybės žemyninės dalies ir salos, nuo kurios į jūros pusę egzistuoja ne blogesnių navigacinių ir hidrografinių charakteristikų keliai atvira jūra arba išskirtine ekonomine zona. Tokiuose sąsiauriuose užsienio laivai naudojami taikaus plaukimo teise – toje sąsiaurio dalyje, kurią dengia pakrantės valstybės teritorinė jūra, ir laivybos bei skrydžių laisvėmis – toje sąsiaurio dalyje, kurią dengia išskirtinė ekonominė zona arba atviroji jūra;



Šaltinis: adaptuota pagal D. Pharand, L.H. Legault, 1984, 97 p.

4 pav. **Tarptautiniai sąsiauriai tarp pakrantės valstybės žemyninės dalies ir salos**

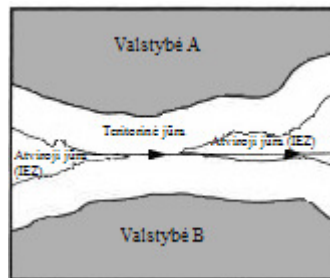
4) tarptautiniai sąsiauriai, jungiantys atviros jūros (arba išskirtinės ekonominės zonos) dalį su užsienio valstybės teritorine jūra. Tokiuose sąsiauriuose taikomas tuose vandenyse, kurie sudaro sąsiaurį (pvz., vidaus vandenyse, teritorinėje jūroje, išskirtinėje ekonominėje zonoje ar atviroje jūroje), galiojantis bendrasis režimas;



Šaltinis: adaptuota pagal D. Pharand, L.H. Legault, 1984, 97 p.

5 pav. **Tarptautiniai sąsaičiai, jungiantys atviros jūros (arba išskirtinės ekonominės zonos) dalį su užsienio valstybės teritorine jūra**

5) tarptautiniai sąsaičiai, jungiantys atviros jūros (arba išskirtinės ekonominės zonos) dalį su kita atviros jūros (arba išskirtinės ekonominės zonos) dalimi ir nepriskiriami nei vienai iš minėtų kategorijų. Tokiuose sąsaičiuose taikoma tranzitinio plaukimo teisė.⁴⁷



Šaltinis: adaptuota pagal D. Pharand, L.H. Legault, 1984, 97 p.

6 pav. **Tarptautiniai sąsaičiai, jungiantys atviros jūros (arba išskirtinės ekonominės zonos) dalį su kita atviros jūros (arba išskirtinės ekonominės zonos) dalimi**

Tam tikrais atvejais tarptautinei laivybai gali būti naudojami ir sąsaičiai, kuriuos sudaro išimtinai pakrantės valstybės vidaus vandenys. Jeigu nustačius tiesiąsias bazines linija pagal 1982 m. Konvencijos 7 straipsnyje išdėstytą metodą į vidaus vandenų rajonus buvo įtraukti sąsaičio vandenys, kurie anksčiau nebuvo laikomi vidaus vandenimis, tokiuose vandenyse užsienio laivai naudojami tranzitinio plaukimo teise. Visuose kituose vidaus vandenų rajonuose netaikoma nei taikaus plaukimo teisė, nei tranzitinio plaukimo teisė, nei laivybos laisvė. Tokie rajonai gali būti naudojami tarptautinei laivybai tik tuo atveju, jeigu pati pakrantės valstybė leidžia užsienio laivams tokiu būdu sąsaičių naudoti.

Sąsaičių tarp Šiaurės jūros ir Baltijos jūros priskyrimas atitinkamoms sąsaičių rūšims pagal šią klasifikaciją nagrinėtinas kitose darbo dalyse, analizuojant sąsaičių teisinio režimo reglamentavimą.

⁴⁷ Pharand D., Legault L. H. The Northwest Passage. - Martinus Nijhoff Publishers, 1984. p. 96.
<http://books.google.com/books?id=LBpWsUYTO7QC&hl=lt> [žiūrėta 2007 12 28]

3. LAIVYBOS TEISINIS REŽIMAS ŠĄSIAURIUOSE TARP ŠIAURĖS JŪROS IR BALTIJOS JŪROS

3.1. Skagerako ir Kategato teisinis statusas

Laivams, siekiantiems įplaukti į Baltijos jūrą, pirmiausia reikia praplaukti Skagerako sąsiaurį, kuris priskiriamas Šiaurės jūrai, o po to ir Kategato sąsiaurį, kuris priskiriamas Baltijos jūrai. Šie sąsiauriai skiria Daniją nuo Norvegijos ir Švedijos. Pirmiausia, siekiant nustatyti, koks laivybos teisinis režimas taikytinas šiems sąsiauriams, svarbu aptarti šiuos sąsiaurius sudarančias vandenų zonas pagal 1982 m. Konvenciją, t. y. pakrantės valstybių teritorines jūras ir išskirtines ekonomines zonas.

Danijos teritorinės jūros plotis nuo 1966 m. iki 2003 m. keitėsi keletą kartų: pagal 1966 m. gruodžio 21 d. Karališkąjį dekretą (angl. Royal Decree) Nr. 437 bei 1978 m. balandžio 19 d. Nr. 189 pakeitimus⁴⁸, nustatytas Danijos teritorinės jūros plotis – 3 jūrmylės (5556 m); 1999 m. balandžio 7 d. aktu Nr. 200⁴⁹ bei 1999 m. balandžio 21 d. Užsienio reikalų ministro įsakymu Nr.242⁵⁰ Danijos teritorinės jūros plotis išplėstas iki 12 jūrmylių (22224 m). Patikslinant koordinatas, 2003 m. liepos 18 d. Užsienio reikalų ministro įsakymu Nr. 680⁵¹ (įsigaliojo rugpjūčio 15 d.) iš dalies pakeistas 1999 m. balandžio 21 d. įsakymas Nr.242.

Norvegijos teritorinė jūra nustatyta Karaliaus 2003 m. birželio 27 d. aktu Nr. 57 “Dėl Norvegijos teritorinių vandenų ir gretutinės zonos“. Šis aktas panaikino prieš tai galiojusį Karaliaus 1812 m. vasario 22 d. įsakymą. Karaliaus aktu nustatytas 12 jūrmylių (22224 m) teritorinės jūros plotis.⁵²

Švedijos jūrų zonos iš visų pusių yra apribotos kaimyninių valstybių vandenų zonų ir niekur nesiekia maksimalių 1982 m. Konvencijoje nustatytų ribų⁵³. Švedijos teritorinės jūros plotis buvo

⁴⁸ Danish Government Royal Decree on the Delimitation of the Territorial Sea No. 19, December 21, 1966, which has been modified by Decree No.189 of April 19, 1978. <http://faolex.fao.org/docs/pdf/den1124.pdf> [žiūrėta 2008 04 18]

⁴⁹ Denmark Act on the delimitation of the Territorial Sea No. 200, April 07, 1999. <http://faolex.fao.org/docs/pdf/den22299.pdf> [žiūrėta 2008 04 18]

⁵⁰ Denmark Executive Order concerning the Delimitation of Denmark’s Territorial Sea No. 242, April 21, 1999. http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/DNK_1999_Order.pdf [žiūrėta 2008 09 22]

⁵¹ Denmark Executive Order No. 680 of 18 July 2003, amending Executive Order No. 242 of 21 April 1999 concerning the Delimitation of Denmark’s Territorial Sea. - Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, Office of Legal Affairs. Law of the Sea, Bulletin No. 53. United Nations. New York, 2004. p. 44. http://www.un.org/Depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/bulletin53e.pdf [žiūrėta 2008 09 22]

⁵² Act of 27 June 2003 No. 57 relating to Norway’s Territorial Waters and Contiguous Zone. - Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, Office of Legal Affairs. Law of the Sea, Bulletin No. 54. United Nations. New York, 2004. p. 97-98. http://www.un.org/Depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/bulletin54e.pdf [žiūrėta 2008 04 24]

reglamentuotas 1966 m. birželio 3 d. aktu Nr. 374 „Dėl Švedijos teritorinių vandenų“. Daugiau nei du šimtmečius Švedijos teritorinė jūra buvo 4 jūrmylės. Švedija išplėtė savo teritorinę jūrą nuo 4 iki 12 jūrmylių 1979 m. liepos 1 d. Tačiau 1979 m. birželio 25 d. Švedija apsikeitė notomis su Danija „Dėl teritorinių vandenų tarp Danijos ir Švedijos ribų nustatymo“.⁵⁴ Notoje Švedija praneša Danijai, kad išplečia savo teritorinę jūrą iki 12 jūrmylių pločio bei pažymi, kad „jeigu Danija išplės savo teritorinę jūrą tokiu pat būdu, tam tikrus sąsaičius tarp Švedijos ir Danijos apims Švedijos ir Danijos teritoriniai vandenys“. Švedijos teigimu, „siekiant palaikyti šiuose vandenyse tokią pat plaukimo laisvę, Švedija ketina riboti Švedijos teritorinę jūrą sąsaičiuose tarp Švedijos pakrantės ir Danijos pakrantės ties Skagenu, Laeso‘u, Anholtu ir Bornholmmu tiek, kad į Švedijos pusę nuo vidurio linijos tarp Švedijos ir Danijos bazinių linijų būtų bent trijų jūrmylių pločio atviros jūros plotas.“ Šioje notoje Švedija pasiūlė Danijai, kad Danijos teritorinė jūra minėtuose vandenyse taip pat būtų apribota tokiu pačiu būdu ir Danija sutiko.

Pagal 1982 m. Konvenciją tarptautiniuose sąsaičiuose, kuriuos sudaro teritoriniai vandenys, užsienio laivai naudojami tranzitinio plaukimo teise, kuri yra platesnė nei taikaus plaukimo teisė. Švedijai ir Danijai maksimaliai išplėtus savo teritorinę jūrą Kategate, visuose jo vandenyse būtų taikoma tranzitinio plaukimo, o ne taikaus plaukimo teisė (pastaroji, Švedijos nuomone, bent suteikia teisę reikalauti, kad jai būtų iš anksto pranešta apie užsienio karo laivų plaukimą per jos teritorinius vandenis). Jeigu Kategate būtų taikomas tranzitinio plaukimo režimas, tuomet užsienio karo laivai ir orlaiviai galėtų be jokių apribojimų kirsti sąsaiči ir oro erdvę virš jo. Atsižvelgiant į tai, Švedijai ir Danijai buvo siūloma nustatyti siauresnę teritorinę jūrą, kad Kategate liktų atvirosios jūros (dabar jau išskirtinės ekonominės zonos) kanalas, tokiu būdu „apsaugant“ likusią sąsaičio dalį nuo tranzitinio plaukimo (joje galiotų tik taikaus plaukimo teisė).⁵⁵

Dalis Švedijos Parlamento narių prieštaravo minėtam siūlymui sumažinti teritorinę jūrą, kadangi, jų teigimu, teritorinėje jūroje lengviau apsaugoti krantą nuo prekybos laivų taršos, pirmiausia, nuo naftos išsiliejimo, negu išskirtinėje ekonominėje zonoje (pvz., pasitaikė atvejais, kai pakrantės apsaugos lėktuvai pastebėjo laivą, išpilantį naftos produktus, tačiau negalėjo užkirsti kelio tokiems veiksams, kadangi buvo teršiama ne teritoriniuose vandenyse). Taip pat buvo argumentuojama, kad Konvencijos projektas

⁵³ Tiberg H. *New Sea Boundaries in a Swedish Perspective* // Michigan Journal of international law. 1989, Nr. 10. p. 688.

⁵⁴ Exchange of Notes Constituting an Agreement between Denmark and Sweden concerning the Delimitation of the Territorial Waters between Denmark and Sweden, 25 June 1979. <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/DNK-SWE1979TW.PDF> [žiūrėta 2008 09 22]

⁵⁵ Alexandersson G. *The Baltic Straits*. - Martinus Nijhoff publishers, 1982, p. 84. <http://books.google.com/books?id=nFe9y-S-DKqC&hl=lt> [žiūrėta 2008 05 28]

gali būti nepriimtas ir Konvencija neįsigalios, atitinkamai neįsigalios ir tranzitinio plaukimo režimas. Daugelis pakrantės valstybių, besiribojančių su sąsiauriais, taip pat ir Švedija, prieštaravo tranzitinio plaukimo sąsiauriais teisės įtvirtinimui 1982 m. Konvencijoje, pirmenybę teigdama taikaus plaukimo teisei. Jungtinės Amerikos Valstijos ir Sovietų sąjunga, dvi supervalstybės, buvo pagrindinės tranzitinio plaukimo teisės tarptautiniuose sąsiauriuose šalininkės. Supervalstybės, žinoma, teisinių pareigų pasaulio sąsiauriuose sistemos, kuri neribotų jos karinių pajėgų mobilumo, pagalba siekė išlaikyti savo strateginius interesus.⁵⁶ Vis dėlto, Danija ir Švedija susitarė sumažinti savo teritorinės jūros plotį, paliekant išskirtinės ekonominės zonos kanalą Kategate.

Švedija nustatė savo išskirtinę ekonominę zoną 1992 m. gruodžio 3 d. aktu. Akto 1 straipsnyje numatyta, kad išskirtinė ekonominė zona negali nusitęsti už demarkacijos linijos, dėl kurios susitarta su kita valstybe, arba, jeigu nėra tokio susitarimo, už vidurio linijos, esančios tarp Švedijos ir kitos valstybės. Akto 10 straipsnyje numatyta, kad „šis aktas ir jo pagrindu priimtos taisyklės bei sąlygos nevaržys tarptautinės teisės nustatytų teisių laisvai plaukti ekonominėje zonoje, perskristi virš jos, kloti povandeninius kabelius ir vamzdynus bei kitų teisių, kurios nustatytos pagal visuotinai pripažintus tarptautinės teisės principus“. Galima teigti, kad šis aktas saugo tradicines atviros jūros laisves.

Danijos išskirtinė ekonominė zona nustatyta 1996 m. gegužės 22 d. aktu Nr.411. Akto 1 p. numato, kad Danijos išskirtinė ekonominė zona driekiasi iki 200 jūrmylių nuo bazinių linijų. Tačiau pagal 2 p. išskirtinės ekonominės zonos delimitacijos riba su užsienio valstybe, kurios pakrantė driekiasi priešais Danijos pakrantę arčiau nei už 400 jūrmylių, nesant susitarimo su užsienio valstybe, yra vidurio linija tarp abiejų valstybių pakrančių.⁵⁷

Norvegijos išskirtinė ekonominė zona nustatyta 1976 m. gruodžio 17 d. aktu Nr. 91. Akto 1 straipsnyje nurodyta, kad „išorinė ekonominės zonos riba yra 200 jūrmylių nuo taikomų bazinių linijų, bet ne toliau nei vidurio linija, atsižvelgiant į kitas valstybes“. Akto 2 straipsnis numato, kad „ekonominės zonos nustatymas nepakeis laivybos ar skrydžių laisvės virš šių vandenų, ar laisvės kloti povandeninius kabelius ar vamzdynus.“⁵⁸

Skagerako ir Kategato pakrantės valstybės, tarpusavio susitarimuose nustatydamos kontinentinio šelfo ribas šiuose sąsiauriuose, atitinkamai nustatė ir išskirtinių ekonominių zonų ribas. Iš esmės tarptautinėse sutartyse, kuriomis pakrantės valstybės, esančios priešais viena kitą, nustatė savo

⁵⁶ Alexandersson G. The Baltic Straits. - Martinus Nijhoff publishers, 1982, p. 85. <http://books.google.com/books?id=nFe9y-S-DKgC&hl=lt> [žiūrėta 2008 05 28]

⁵⁷ Denmark Act No. 411 of 22 May 1996 on Exclusive Economic Zones. http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/DNK_1996_Act.pdf [žiūrėta 2008 09 22]

⁵⁸ Act No. 91 of 17 December 1976 relating to the Economic Zone of Norway. http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/NOR_1976_Act.pdf [žiūrėta 2008 09 22]

kontinentinio šelfo ribas, naudojamas vidurio linijos principas. Šis principas nustatytas Susitarimo dėl kontinentinio šelfo ir žvejybos zonų delimitavimo tarp Danijos ir Švedijos, sudaryto 1984 m. lapkričio 9 d. ir įsigaliojusio 1985 m. rugsėjo 3 d., 1 straipsnyje⁵⁹, Susitarimo tarp Danijos ir Norvegijos dėl kontinentinio šelfo delimitavimo, sudaryto 1965 m. gruodžio 8 d. ir įsigaliojusio 1988 m. birželio 22 d., 1 straipsnyje. Vis dėlto, dėl kai kurių vietų buvo susitarta ir vidurio linijos principas nebuvo taikytas.

Danijai ir Švedijai sumažinus savo teritorines jūras, Kategato sąsiauryje egzistuoja 6 mylių išskirtinės ekonominės zonos kanalas.⁶⁰ Skagerako sąsiaurio plotis didesnis nei 24 mylios (dviejų valstybių maksimalių teritorinių jūrų pločio suma), todėl jame egzistuoja kelias išskirtine ekonomine zona.

1982 m. Konvencijos 36 straipsnyje numatyta, kad „ši III dalis nėra taikoma tarptautinei laivybai naudojamam sąsiauriui, jei šiame sąsiauryje yra ne blogesnių navigacinių ir hidrografinių charakteristikų keliai atvira jūra arba išskirtine ekonomine zona; tokiems keliams yra taikomos kitos atitinkamos šios Konvencijos dalys, įskaitant ir nuostatas dėl laivybos ir skrydžių laisvių“. Taigi, galima teigti, kad ne visiems sąsiauriams naudojamiems tarptautinei laivybai taikomos 1982 m. Konvencijos III dalies nuostatos. Konvencijos 36 straipsnyje nustatyta Konvencijos III dalies taikymo išimtis. Ši išimtis taikoma:

- a) sąsiauryje, kurio plotis 24 jūrmylės arba mažesnis ir kuriame bent viena valstybė, besiribojanti su sąsiauriu, nėra nustačiusi 12 jūrmilių teritorinės jūros, palikdama atvirosios jūros arba išskirtinės ekonominės zonos koridorių, kuris driekiasi sąsiauriu, arba
- b) sąsiauryje, platesniame nei 24 jūrmylės, ypač labai plačiuose sąsiauriuose.⁶¹

1982 m. Konvencijos 36 straipsnio tekste lietuvių kalba naudojamas terminas „ne blogesnių navigacinių ir hidrografinių charakteristikų kelias“. 1982 m. Konvencijos tekste anglų kalba naudojamas „panašaus patogumo“ (angl. „similar convenience“) terminas. Pažymėtina, kad šie išsireiškimai šiek tiek skiriasi, kadangi „ne blogesnių charakteristikų kelias“ gali reikšti, kad kelias atvira jūra arba išskirtine ekonomine zona turi būti toks pat kaip ir teritorine jūra arba geresnis, o „panašaus patogumo“ kelias gali būti nežymiai geresnis arba net šiek tiek prastesnis.

Konvencijos 36 straipsnyje nurodytame sąsiauryje turi būti ne tik kelias atvira jūra arba išskirtine ekonomine zona, bet tas kelias taip pat turi būti „ne blogesnių navigacinių ir hidrografinių charakteristikų“ lyginant su keliu per teritorinę jūrą.

⁵⁹ Agreement concerning the delimitation of the continental shelf and fishing zones, signed at Copenhagen on 9 November 1984. http://untreaty.un.org/unts/60001_120000/14/8/00026379.pdf [žiūrėta 2008 03 09]

⁶⁰ Alexandersson G. The Baltic Straits. - Martinus Nijhoff publishers, 1982, p. 63. <http://books.google.com/books?id=nFe9y-S-DKgC&hl=lt> [žiūrėta 2008 05 28]

⁶¹ Nordquist M. H. et. al. United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982 – A Commentary. - Martinus Nijhoff Publishers. 1985. p. 310. <http://books.google.com/books?id=LBpWsUYTO7QC&hl=lt> [žiūrėta 2007 12 28]

Laivavedžio požiūriu, jokie du keliai nėra vienodi, nors jie gali skirtis „patogumo“ prasme labai nežymiai. 1982 m. Konvencijos 36 straipsnio formuluotėje nurodytos „navigacinės ir hidrografinės charakteristikos“ reiškia, kad keliai teritorine jūra ir išskirtine ekonomine zona gali būti lyginami pagal objektyvius kriterijus, tokius kaip laikas, atstumas, saugumas, jūros dugno sandara, matomumas, vandens gylis ir laivo pozicijos nustatymo lengvumas,⁶² rifai, natūralios ir dirbtinės navigacinės sąlygos⁶³ ir pan.

Kita vertus, „panašaus patogumo navigacinių ir hidrografinių charakteristikų“ kelio samprata reiškia, kad dalis sąsiaurių, atitinkančių Konvencijos 36 straipsnį, gali būti „panašaus patogumo“ tam tikrai laivų kategorijai, o kitiems laivams tai gali nebūti „panašaus patogumo“ kelias. Pavyzdžiui, jeigu valstybė, besiribojanti su sąsiauriu, pasinaudojo teise išplėsti savo teritorinę jūrą iki 12 jūrmylių, egzistuoja galimybė, kad dėl kranto navigacinių priemonių (švyturių, plūdurių ir pan.) pozicijų, kai kurie laivai su iškeltais navigaciniais tilteliais galėtų saugiai plaukti už 12 jūrmylių nuo kranto, tačiau mažesni, žemesnio profilio laivai neturėtų galimybės matyti navigacinių priemonių iš tolimesnio atstumo. Taip pat laivas, kuriame įrengtas radaras gali saugiai plaukti toliau nei 12 jūrmylių nuo kranto, kai kitas laivas be radaro taip toli plaukti negali. Tikriausiai mažesnių galimybių laivams kelias per atvirąją jūrą ar išskirtinę ekonominę zoną nebūtų „panašaus patogumo“ atsižvelgiant į navigacines ir hidrografines charakteristikas ir jiems būtų suteikta teisė naudotis tranzitinio plaukimo teise sąsiaurio dalyje, kurią dengia pakrantės valstybės teritorinė jūra, o laivai su modernesne įranga, galėtų plaukti išskirtine ekonomine zona ir naudotis laivybos laisve.⁶⁴

Kai kurie teisininkai⁶⁵ argumentuoja, kad sprendimą dėl to, ar kelias išskirtine ekonomine zona atsižvelgiant į navigacines ir hidrografines charakteristikas yra „panašaus patogumo“ lyginant su keliu per teritorinę jūrą, turėtų priimti valstybė, besiribojanti su sąsiauriu.

A. A. Kovalevo teigimu, jeigu atviros jūros kelias sąsiauryje yra minimalaus pločio arba jei navigacinės sąlygos yra prastesnės negu teritoriniuose vandenyse, tokiuose sąsiauriuose esančiuose teritoriniuose vandenyse gali būti nustatytas tranzitinio plaukimo režimas.⁶⁶ Tokia nuomonė ginčytina, kadangi pagal Konvencijos 36 straipsnį, tokiems sąsiauriams netaikoma Konvencijos III dalis, taip pat ir

⁶² Nordquist M. H. et. al. United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982 – A Commentary. - Martinus Nijhoff Publishers. 1985. p. 314. <http://books.google.com/books?id=LBpWsUYTO7QC&hl=lt> [žiūrėta 2007 12 28]

⁶³ Pak C. Y. The Korean Straits. - Martinus Nijhoff Publishers, 1988. p. 100-101. <http://books.google.com/books?id=tP8gDMZRzZAC&hl=lt> [žiūrėta 2008 10 20]

⁶⁴ Nordquist M. H. et. al. United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982 – A Commentary. - Martinus Nijhoff Publishers. 1985. p. 314. <http://books.google.com/books?id=LBpWsUYTO7QC&hl=lt> [žiūrėta 2007 12 28]

⁶⁵ Pak C. Y. The Korean Straits. - Martinus Nijhoff Publishers, 1988. p. 100. <http://books.google.com/books?id=tP8gDMZRzZAC&hl=lt> [žiūrėta 2008 10 20]

⁶⁶ Kovalev. A. A. Contemporary Issues of the Law of the Sea – Modern Russian Approaches. - Eleven International Publishing, 2004. p. 220. <http://books.google.com/books?id=RIOtQheTwaMC&hl=lt> [žiūrėta 2008 10 11]

tranzitinio plaukimo režimas. Laivas turi arba plaukti atvirosios jūros ar išskirtinės ekonominės zonos keliu, arba, naudotis taikaus plaukimo teise prie teritorinę jūrą.⁶⁷

Konvencijos 36 straipsnis taikomas ne tik sąsiauriams, platesniems nei 24 jūrmylės, bet ir siauresniems nei 24 jūrmylės sąsiauriams, nes ne visos valstybės, besiribojančios su sąsiauriu yra nustatiusios 12 jūrmylių teritorinės jūros plotį, tačiau jeigu siauresniame nei 24 jūrmylių sąsiauryje yra kelias atvira jūra arba išskirtine ekonomine zona ir valstybė arba valstybės, besiribojančios su sąsiauriu, išplečia savo teritorinę jūrą (ar teritorines jūras) iki 12 jūrmylių, sąsiauris tampa „teritoriniu“ ir 36 straipsnis jam nebetaikomas,⁶⁸ o taikomas tranzitinio plaukimo režimas pagal 1982 m. Konvencijos III dalį.

1982 m. Konvencijos 36 straipsnyje nurodytų sąsiaurių dalyse, kurios nepriskiriamos teritorinei jūrai, taikoma atvirosios jūros laivybos laisvė pagal Konvencijos 58 ir 87 straipsnius.

Taigi, galima teigti, kad Skagerako sąsiauris bei Kategato sąsiauris priskirtini 1982 m. Konvencijos 36 straipsnyje nurodytiems sąsiauriams. Tai reiškia, kad laivai, plaukdami Skagerako sąsiauryje bei Kategato sąsiauryje esančiais išskirtinės ekonominės zonos keliais, kurie navigaciniu ir hidrografiniu požiūriu yra ne prastesni nei keliai likusiomis sąsiaurių dalimis, nesinaudoja 1982 m. Konvencijos III dalyje numatyta tranzitinio plaukimo teise, o naudojasi laivybos laisve, kaip numatyta Konvencijos 58 straipsnyje: išskirtinėje ekonominėje zonoje visos valstybės, tiek pakrantės, tiek ir neturinčios priėjimo prie jūros, atsižvelgiant į atitinkamas šios Konvencijos nuostatas, naudojasi 87 straipsnyje nurodytomis laivybos ir perskridimo, povandeninių kabelių ir vamzdynų klojimo laisvėmis ir kitais tarptautiniu požiūriu teisėtais jūros naudojimo būdais, susijusiais su šiomis laisvėmis, tokiais kaip tie, kurie yra neatskiriami nuo laivų, orlaivių ir povandeninių kabelių bei vamzdynų eksploatavimo, ir neprieštaraujančiais kitoms šios Konvencijos nuostatoms.

Tokie sąsiauriai, kuriuose yra panašaus patogumo keliai išskirtine ekonomine zona arba atvirąja jūra, geografinė prasme yra sąsiauriai, tačiau juose netaikoma tranzitinio plaukimo teisė pagal 1982 m. Konvencijos III dalį. Sąsiaurio dalyse, kurias dengia teritorinė jūra, taikoma taikaus plaukimo teisė, o sąsiaurio dalyse, kurias dengia valstybių, besiribojančių su sąsiauriu, išskirtinės ekonominės zonos – laivybos laisvė.

⁶⁷ Nordquist M. H. et. al. United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982 – A Commentary. - Martinus Nijhoff Publishers. 1985. p. 315. <http://books.google.com/books?id=LBpWsUYTO7QC&hl=lt> [žiūrėta 2007 12 28]

⁶⁸ Nordquist M. H. et. al. United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982 – A Commentary. - Martinus Nijhoff Publishers. 1985. p. 315. <http://books.google.com/books?id=LBpWsUYTO7QC&hl=lt> [žiūrėta 2007 12 28]

3.2. Didžiojo Belto, Mažojo Belto ir Zundo sąsiaurių teisinis statusas

Analizuojant Didžiojo Belto, Mažojo Belto bei Zundo sąsiaurių teisinio režimo reglamentavimą, kyla klausimas dėl 1982 m. Konvencijos nuostatų taikymo šiems sąsiauriams, kai vis dar galioja 1857 - 1860 m. pasirašytos sutartys, susijusios su laivyba šiuose sąsiauriuose. Šioje dalyje nagrinėtinas 1982 m. Konvencijos bei 1857 - 1860 m. sutarčių taikymo klausimas.

1982 m. Konvencijos III dalies „Tarptautinei laivybai naudojami sąsiauriai“ I skyriaus „Bendrosios nuostatos“ 35 straipsnis reglamentuoja Konvencijos III dalies taikymo sritį. Jame nurodyti trys atvejai, kada Konvencijos III dalis netaikoma. Konvencijos 35 straipsnio c) punkte teigiama, kad jokia III dalies nuostata nedaro įtakos „teisiniam režimui sąsiauriuose, plaukimas kuriais yra visiškai ar iš dalies reglamentuojamas ilgą laiką galiojančių tarptautinių konvencijų dėl tokių sąsiaurių.“

Nors Konvencijoje nenurodyti sąsiauriai, kuriems ši taisyklė taikoma, Trečiosios Jūrų teisės Konferencijos metu įvairios delegacijos minėjo Bosforo ir Dardanelų sąsiaurius (Turkija), Magelano sąsiaurį (Argentina ir Čilė), Beltų sąsiaurius (Danija), Zundo sąsiaurį (Danija ir Švedija) bei Alando sąsiaurį (Švedija ir Suomija).⁶⁹

Konvencijos 35 straipsnio c) punktas apima tiek daugiašales, tiek dvišales „galiojančias konvencijas“.⁷⁰ Frazė „visiškai ar iš dalies“ nurodo sutartį, kuri, be kitų klausimų, nustato taisykles, reglamentuojančias plaukimą tam tikru sąsiauriu, arba kuri nustato tik tam tikrus plaukimo sąsiauriu aspektus.⁷¹ Konvencijos 35 straipsnio c) punkte nurodytų ilgalaikių konvencijų šalys nebūtinai turi būti visos sąsiauriu besinaudojančios valstybės. Pavyzdžiui, 1881 m. konvencijos, reguliuojančios Magelano sąsiaurio režimą, šalys yra dvi (Čilė ir Argentina), tačiau visos valstybės naudojami tarptautinio tranzito teisėmis, kurios numatytos sutartyje.⁷² Konvencijos 35 straipsnio c) punkte nurodytas konvencijas pakeisti gali jos pirminės šalys; vis dėlto, jos sukūrė teises valstybėms, kurios nebuvo sąsiauryje galiojančių režimą reglamentuojančių sutarčių šalys.⁷³

⁶⁹ Nordquist M. H. et. al. United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982 – A Commentary. - Martinus Nijhoff Publishers. 1985. p. 307. <http://books.google.com/books?id=LBpWsUYTO7QC&hl=lt> [žiūrėta 2007 12 28]

⁷⁰ Nordquist M. H. et. al. United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982 – A Commentary. - Martinus Nijhoff Publishers. 1985. p. 308. <http://books.google.com/books?id=LBpWsUYTO7QC&hl=lt> [žiūrėta 2007 12 28]

⁷¹ Nordquist M. H. et. al. United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982 – A Commentary. - Martinus Nijhoff Publishers. 1985. p. 308. <http://books.google.com/books?id=LBpWsUYTO7QC&hl=lt> [žiūrėta 2007 12 28]

⁷² Schachte Jr. W. L., Bernhardt J. P. A. International Straits and Navigational Freedoms // Virginia journal of international law. 1992-1993, Nr.33. p.545.

⁷³ Schachte Jr. W. L., Bernhardt J. P. A. International Straits and Navigational Freedoms // Virginia Journal of International Law, 1992-1993, Nr. 33. p. 545.

Kaip minėta darbo įvadinėje dalyje, 1857-1860 m. Danija su kai kuriomis Europos valstybėmis bei Jungtinėmis Amerikos Valstijomis pasirašė sutartis, pagal kurias Danija įsipareigojo neberinkti mokesčių už plaukimą Beltų ir Zundo sąsiauriais. Mokesčius, vadinamus „Sound dues“ Danija rinko nuo 1497 m. iš visų laivų, plaukiančių jos teritoriniais vandenimis į Baltijos jūrą arba iš Baltijos jūros.⁷⁴

Siekiant išanalizuoti šių sutarčių nustatytą teisinį režimą, svarbu žinoti sutarčių turinį. Pirmoji ir pagrindinė sutartis sudaryta 1857 m. kovo 14 d. (įsigaliojo 1857 m. balandžio 1 d.) tarp Danijos ir Didžiosios Britanijos, Austrijos, Belgijos, Prancūzijos, Hanoverio, Meklenburgo-Šverino, Oldenburgo, Nyderlandų, Prūsijos, Rusijos, Švedijos Norvegijos ir Hanso miestų dėl „Sound dues“ panaikinimo (angl. Redemption).⁷⁵ Tuo pačiu tikslu 1857 m. balandžio 11 d. Danija pasirašė sutartį su Jungtinėmis Amerikos Valstijomis, taip pat 1857 m. lapkričio 25 d. su Sardinija, 1858 m. sausio 2 d. su Sicilija, 1858 m. balandžio 22 d. su Toskana, 1858 m. liepos 18 d. su Venesuela, 1858 m. lapkričio 12 d. su Portugalija, 1859 m. kovo 15 d. su Turkija, 1860 m. vasario 25 su Ispanija. Dvišalės sutartys dėl „Sound dues“ išpirkimo sudarytos pagal tą pačią schemą kaip ir 1857 m. kovo 14 d. sutartis, nors tam tikra apimtimi formuluotė skiriasi, lyginant su 1857 m. kovo 14 d. sutartimi. Dvišalės sutartys taip pat numato mokesčių panaikinimą mainais į vienkartinę kompensaciją Danijai ir, be to, nustato specialų Zundo ir Beltų režimą, kuris yra panašus lyginant su 1857 m. kovo 14 d. sutartimi.⁷⁶ Kadangi 1857 m. kovo 14 d. sutartis yra pagrindinė sutartis, o kitose dvišalėse sutartyse įtvirtintos panašios nuostatos, darbe nagrinėtina 1857 m. kovo 14 d. sutartis tarp Danijos ir Europos valstybių (toliau – 1857 m. sutartis) bei 1857 m. balandžio 11 d. sutartis su Jungtinėmis Amerikos Valstijomis.

1857 m. sutarties 1 straipsnio 1 dalyje Danijos Karalius įsipareigojo „nerinkti jokių maito, tonažo, žibintų, švyturių, signalinių žiburių ar kitokių mokesčių, susijusių tiek su laivu, tiek su kroviniu, iš laivų, plaukiančių iš Šiaurės jūros į Baltijos jūrą, ar atvirkščiai (*vice versa*), per Beltų arba Zundo sąsiaurius, tiek kai jie paprastai kerta Danijos vandenį, tiek kai jie priversti dėl jūros sąlygų ar komercinių operacijų nuleisti inkarą ar būti ten. Joks laivas, kad ir kas nutiktų, nuo šiol dėl jokios priežasties nebus sulaikytas ar jam sutrukdyta plaukimo Zundo ar Beltų sąsiauriais metu; tačiau Danijos Karalius aiškiai pasilieka sau teisę specialiais susitarimais, nesusijusiais su vizitu ar sulaikymu, reguliuoti režimą, susijusį su

⁷⁴ The Oxford Encyclopaedia of Maritime History / Edited by John B. Hattendorf - New York: Oxford University press, 2007. p. 55.

⁷⁵ *Case concerning the passage through the Great Belt (Finland v. Denmark)*. Counter-memorial submitted by the Government of the Kingdom of Denmark. 1992. p. 222-223. <http://www.icj-cij.org/docket/files/86/6893.pdf> [žiūrėta 2007 12 27]

⁷⁶ *Case concerning the passage through the Great Belt (Finland v. Denmark)*. Counter-memorial submitted by the Government of the Kingdom of Denmark. 1992. p. 223-224. <http://www.icj-cij.org/docket/files/86/6893.pdf> [žiūrėta 2007 12 27]

rinkliavomis ir maito mokesčiais laivų, priklausančių valstybėms, kurios nėra šios sutarties šalys.“⁷⁷ To paties straipsnio 2 dalyje Danijos Karalius įsipareigoja „nerinkti nei iš minėtų laivų, kurie atvyksta arba išvyksta iš Danijos uostų, ar su kroviniu, ar su balastu, nepriklausomai nuo to, ar jie atliko, ar neatliko kokias nors komercines operacijas uostuose, nei iš jų krovinių jokių mokesčių, kuriais tokie laivai ar jų kroviniai būtų buvę apmokestinti už plaukimą Zundo ir Beltų sąsiauriais. Mokesčiai yra panaikinami ankstesnėje straipsnio dalyje nurodytomis sąlygomis. Visiškai suprantama, kad mokesčiai, kurie panaikinami, nebus renkami nei Zundo, nei Beltų sąsiauriuose, nei Danijos uostuose, taip pat mokesčiai niekada nebus vėl renkami netiesioginiai padidinant dabar esančius uosto ir maito mokesčius, nei įvedant naujus laivybos ar maito mokesčius, nei jokių kitokių būdu.“⁷⁸

1857 m. sutartis numato, kad mokesčiai, kuriuos Danija rinko iš laivų ir jų krovinių, kurie plaukė Zundo ir Beltų sąsiauriais, panaikinami mainais į susitariančių šalių sumokamą vienkartinę sumą. 1857 m. sutarties nuostatos numato, kad Danijos įsipareigojimas nesulaikyti laivų ar netrukdyti laivams, plaukiantiems Zundo ir Beltų sąsiauriais, taikomas nepriklausomai nuo to, ar jie priklauso susitariančioms šalims, ar ne. Vienintelė išlyga, kurią nustatė Danija, yra susijusi su rinkliavų ir maito mokesčių nustatymu laivams, priklausantiems ne susitariančioms šalims. Danija pasiliko sau teisę iš laivų, plaukiančių minėtais sąsiauriais, rinkti rinkliavas ir maito mokesčius⁷⁹ Vis dėlto, galima teigti, kad sutarties 1 straipsnio 1 dalyje numatyta plaukimo teisė nesulaikant laivų ar sutrukdant laivams, taikoma visų šalių naudai.

Sutarties, kurią 1857 m. balandžio 11 d. Danija sudarė su Jungtinėmis Amerikos Valstijomis, 1 straipsnyje numatyta, kad „Danijos Karalius pripažįsta visišką laivybos laisvę Zundo ir Beltų sąsiauriuose Amerikos laivams ir jų kroviniams visam laikui nuo dienos, kai ši konvencija įsigalios, kaip numatyta toliau. Taip pat susitarta, kad Amerikos laivai ir jų kroviniai, nuo tos dienos, nebus apmokestinti plaukdami Zundu ar Beltais, tiek sulaikyti minėtuose vandenyse; ir abi vyriausybės sutiks, reikalui esant, imtis priemonių neleisti piktnaudžiauti laisva Jungtinių Amerikos Valstijų vėliava kitų tautų, kurioms neužtikrinama tokia pat laisvė ir atleidimas nuo mokesčių kaip Jungtinėms Amerikos Valstijoms, laivams“.

⁷⁷ Treaty for the Redemption of the Sound Dues. Signed at Copenhagen, March 14th, 1857, and ratified in Copenhagen, March 31st, 1857. Levi L. Annals of British Legislation. 1858. p. 131.

<http://books.google.com/books?id=H7MKAAAAYAAJ&hl=lt> [žiūrėta 2008 09 27]

⁷⁸ Treaty for the Redemption of the Sound Dues. Signed at Copenhagen, March 14th, 1857, and ratified in Copenhagen, March 31st, 1857. Levi L. Annals of British Legislation. 1858. p. 131.

<http://books.google.com/books?id=H7MKAAAAYAAJ&hl=lt> [žiūrėta 2008 09 27]

⁷⁹ *Case concerning the passage through the Great Belt*. Memorial of the Government of the Republic of Finland. 1991. p. 117. <http://www.icj-cij.org/docket/files/86/6885.pdf> [žiūrėta 2007 12 27]

Danų sąsiaurių režimas buvo svarstomas ir 1918-1919 m. Versalio Taikos Konferencijoje. Versalio Taikos Sutartis apribojo Vokietijos teisę statyti sutvirtinimus netoli nuo sąsiaurių. Sutarties 195 straipsnyje numatyta, kad tokiu būdu siekiama „visoms tautoms garantuoti laisvą įplaukimą į Baltijos jūrą“. Ši sutarties nuostata nustato teisę laisvai plaukti „visoms tautoms“, o ne paprasčiausiai 1857 m. sutarties valstybėms šalims.⁸⁰

Nors terminas „laisvas“ iš pradžių reiškė „laisvą nuo mokesčių“ Danų sąsiauriuose, vėliau jis pradėjo reikšti „laivybos laisvę“. Danų delegatas 1958 m. Jūrų teisės Konferencijoje pabrėžė šią praktiką gindamas laivybos sąsiauriais laisvę: „Danijos pakrantės dalis ribojasi su tarptautiniu sąsiauriu, jungiančiu dvi atviros jūros dalis, ir daugiau negu šimtą metų ši šalis dėl tarptautinės prekybos interesų palaikė laivybos teisę tuo sąsiauriu. Toks įsipareigojimas, kurį šalis prisiėmė, turėtų būti atsvertas atitinkamų teisių kitose pasaulio dalyse, ir todėl Danija tikisi, kad jos laivams kitų valstybių teritorinėse jūrose esančiuose sąsiauriuose bus suteikta laisvo plaukimo teisė“.⁸¹

1857 m. sutarties tikslai yra visuotinai pripažįstami. Preambulėje numatytas tikslas „palengvinti ir padidinti komercinius ir jūrų santykius, kurie šiuo metu egzistuoja, visiškai ir ilgam panaikinant visus mokesčius, kuriais buvo apmokestinti užsienio laivai, jų kroviniai plaukiant per Zundo ir Beltų sąsiaurius“, o Danijos Vyriausybė pažymėjo, kad, jos nuomone, sutartis, „turėjo svarbiausius tikslus – panaikinti specialias taisykles, taikytas anksčiau šiuose vandenyse, ypač mokesčių, žinomą kaip Sound dues, ir jų atitikimą nuo šiol tarptautinės teisės taisyklėms, susijusioms su sąsiauriais, jungiančiais dvi atviros jūros dalis“.⁸²

Tarptautinės teisės specialistai nesutaria dėl 1857 m. sutarties taikymo Baltijos sąsiauriams. E. Bruelis, išanalizavęs 1857 m. sutartį, laikėsi pozicijos, kad „komercinių laivų plaukimo teisė taikos metu yra tarptautinės teisės bendrųjų taisyklių, susijusių su tokių laivų plaukimo teise tarptautiniuose sąsiauriuose, dalykas“. Jūrų teisės Instituto 14-oje metinėje konferencijoje 1980 m. W. G. Vitzthumas priėjo tos pačios išvados kaip ir E. Bruelis, kad Baltijos sąsiauriuose nebuvo nustatytas specialus režimas komerciniams laivams taikos metu. Tačiau I. Andreasenas tame pačiame susitikime pareiškė, kad specialus režimas egzistavo, argumentuodamas, kad Danija dėl 1857 m. sutarties neturėtų galimybės rinkti ateityje hipotetinių mokesčių, jeigu Jungtinės Tautos nustatytų tokius mokesčius visuose tarptautiniuose

⁸⁰ *Case concerning the passage through the Great Belt (Finland v. Denmark)*. Memorial of the Government of the Republic of Finland. 1991. p. 20. <http://www.icj-cij.org/docket/files/86/6885.pdf> [žiūrėta 2007 12 27]

⁸¹ Cundick R. P. *International Straits: the Right of Access* // Georgia Journal of International and Comparative law. 1975, Nr. 5 (107). p. 126.

⁸² *The Baltic Sea: New Developments in National Policies and International Cooperation* / Edited by Renate Platzoder, Philomene A. Verlaan - Martinus Nijhoff Publishers, 1996. p. 125.
<http://books.google.com/books?id=AyIU6XIeDKwC&hl=lt> [žiūrėta 2008 08 12]

sąsiauriuose.⁸³ Todėl 1857 m. sutartis galėtų būti traktuojama kaip viena iš ilgalaikių tarptautinių sutarčių, numatytų 1982 m. Konvencijos 35 straipsnio c) punkte.

W. G. Vitzthumas dėl 1982 m. Konvencijos ir 1857 m. sutarties taikymo Danų sąsiauriams yra pasisakęs, kad 1982 m. Konvencijos 35 straipsnio c) punkto formuluotė gali būti aiškinama kaip reiškianti, kad 1982 m. Konvencijos taisyklės dėl tranzitinio plaukimo ar taikaus plaukimo nebūtų taikomos ta apimtimi, kuri prieštarauja ankstesnėse ilgalaikėse sutartyse reglamentuotam režimui Zundo ir Beltų sąsiauriuose, jeigu šie režimai, reglamentuojami mokesčių panaikinimo sutarčių, būtų laikomi „visiškai ar iš dalies reglamentuojančiais“ laivybos režimus. W. G. Vitzthumas sutinka, kad sutartyje, dėl kurios buvo derėtasi tikrai komerciniame ir fiskaliniame kontekste, ir kuri numato tik mokesčių panaikinimą, numatytas „laisvo plaukimo režimas“ (angl. free passage regime) gali būti vertinamas kaip netikslus teisine prasme ir pažymi, kad sutartis ir su ja susiję specialūs susitarimai, atsižvelgiant į jų pagrindinį tikslą, neturėtų būti aiškinami kaip ribojantys Danijos teises, kuriomis ji naudojasi pagal bendrąsias tarptautinės teisės taisykles. Jo nuomone, 1857 m. sutartys neturėtų būti traktuojamos kaip visiškai ar iš dalies reglamentuojančios plaukimą sąsiauriais.⁸⁴

Kiti apžvalgininkai, tokie kaip I. Andreasenas, teigia, kad nėra pagrindo abejoti, kad formuluotė, išreikšta bendroje sutartyje, yra plaukimo sąsiauriais režimą reglamentuojanti nuostata. Šį požiūrį palaiko mokslininkai, tokie kaip Jaenicke'as, kuris pažymi, kad derybų dėl sąsiaurių teisinio statuso metu, buvo visuotinai suprantama, kad 1982 m. Konvencijos 35 straipsnio c) punktas apima Danų sąsiaurius. Gali būti kvestionuojama, ar ši nuostata yra aiškiai išreikšta, tačiau turėtų būti atkreiptas dėmesys, kad 1982 m. Konvencijos 35 straipsnio c) punkto formuluotė buvo kompromiso rezultatas ir kad Trečiosios Jungtinių Tautų Konferencijoje buvo sutarta, kad ši nuostata taikytina Danų sąsiauriams.⁸⁵

Profesorius G. Alexanderssonas nagrinėjo Didžiojo Belto, Mažojo Belto ir Zundo sąsiaurių teisinį režimą tada, kai 1982 m. Konvencija buvo neįsigaliojusi, todėl analizavo Konvencijos projekto nuostatas. Profesoriaus teigimu, 1980 m. Jūrų teisės konvencijos projekte reglamentuotos nuostatos, kurios, jeigu būtų taikomos Baltijos sąsiauriams, prieštarautų egzistuojančiai Švedijos ir Danijos teisei. Konvencijos projekte buvo reglamentuota, kad sąsiauriuose, naudojamuose tarptautinei laivybai „visi laivai ir orlaiviai

⁸³ Alexandersson G. The Baltic Straits. - Martinus Nijhoff Publishers, 1982, p. 73. <http://books.google.com/books?id=nFe9y-S-DKgC&hl=lt> [žiūrėta 2008 05 28]

⁸⁴ The Baltic Sea - New Developments in National Policies and International Cooperation / Edited by by Renate Platzoder, Philomene A. Verlaan - Martinus Nijhoff Publishers, 1996. p. 128-129. <http://books.google.com/books?id=AyIU6XIEDKwC&hl=lt> [žiūrėta 2008 08 12]

⁸⁵ The Baltic Sea - New Developments in National Policies and International Cooperation / Edited by by Renate Platzoder, Philomene A. Verlaan - Martinus Nijhoff Publishers, 1996. p. 129. <http://books.google.com/books?id=AyIU6XIEDKwC&hl=lt> [žiūrėta 2008 08 12]

naudojasi nekliudomo tranzitinio plaukimo ar skridimo teise“.⁸⁶ Tranzitinio plaukimo teisė pagal 1982 m. Konvencijos 38 straipsnio 2 dalį reiškia naudojimąsi laivybos ir skydžių laisve išimtinai nenutrūkstamo ir greito tranzito sąsiauriu tikslu. G. Alexanderssono teigimu, abiejų valstybių, besiribojančių su Danų sąsiauriais, nacionalinėje teisėje sąsiauriuose galiojantis režimas vertinamas kaip artimas taikaus plaukimo teisei, o Konvencijos projekte buvo numatyta tranzitinio plaukimo teisė.⁸⁷ Profesorius G. Alexanderssono išsakyti teiginiai apie Konvencijos projekto nuostatas aktualūs ir šiuo metu, kai 1982 m. Konvencija įsigaliojusi, kadangi profesoriaus analizuotas Konvencijos projektas nesikeitė.

Zundo sąsiaurį sudaro Danijos ir Švedijos teritorinės jūros. Siena tarp Danijos ir Švedijos teritorinių jūrų Zundo sąsiauryje reguliuojama Danijos ir Švedijos 1932 m. sausio 30 d. susitarime.⁸⁸ Siena tarp Danijos ir Švedijos teritorinių vandenų Zundo sąsiauryje grindžiama vidurio linijos principu, tačiau dėl kai kurių sienos ribų buvo atskirai susitarta. Nors nustatant vienodai nutolusias vietas buvo atsižvelgta į Zundo sąsiauryje esančias salas, sutarties šalys ignoravo Švedijai priklausančią salą Ven ir nustatė teritorinių vandenų ribas neatsižvelgdamos į šią salą.⁸⁹

Švedija ratifikavo 1982 m. Konvenciją 1996 m. birželio 25 d.⁹⁰ Deklaracijoje Švedija nurodė, kad „Švedijos Vyriausybės supratimu, tranzitinio plaukimo režimo išimtis sąsiauriuose, numatytuose Konvencijos 35 c) straipsnyje, yra taikoma sąsiauriui tarp Švedijos ir Danijos (Zundo sąsiauris) taip pat ir sąsiauriui tarp Švedijos ir Suomijos (Alandų salos). Nuo to laiko, kai abiejuose tuose sąsiauriuose plaukimas reglamentuojamas visiškai ar iš dalies galiojančių ilgalaikių tarptautinių konvencijų, dabartinis teisinis režimas dviejuose sąsiauriuose liks nepakitęs.“

Danija ratifikavo 1982 m. Konvenciją tik 2004 m. lapkričio 16 d., taip pat kaip ir Švedija, deklaruodama, kad „tranzitinio plaukimo režimo išimtis, numatyta Konvencijos 35 c) straipsnyje taikoma specifiniam Danų sąsiaurių (Didžiojo Belto, Mažojo Belto ir Zundo Danijos dalyje) režimui, kuris vystėsi 1857 m. sutarties pagrindu. Dabartinis teisėtas Danijos sąsiaurių režimas todėl liks nepakitęs.“

Taigi, tiek Danijos, tiek Švedijos valstybių pozicija yra tokia, kad šiems trimis sąsiauriams taikomos 1857 m. sutartys, dėl to šiuose sąsiauriuose netaikomas tranzitinio plaukimo režimas pagal 1982 m.

⁸⁶ Alexandersson G. *The Baltic Straits*. - Martinus Nijhoff Publishers, 1982, p. 84. <http://books.google.com/books?id=nFe9y-S-DKgC&hl=lt> [žiūrėta 2008 05 28]

⁸⁷ Alexandersson G. *The Baltic Straits*. - Martinus Nijhoff Publishers, 1982, p. 84. <http://books.google.com/books?id=nFe9y-S-DKgC&hl=lt> [žiūrėta 2008 05 28]

⁸⁸ Lassen S. *Passage through Straits: an Analysis of the Conflict between the General Interest in Free Navigation and the Particular Interest of the Strait States in Controlling the Pollution Threat Posed by the Wreck of Oil Tankers as Illustrated by the Danish Straits Controversy* // *Nordisk Tidsskrift for international ret*. 1978, Nr. 47. p. 97.

⁸⁹ Jayewardene H. W. *The Regime of Islands in International law*. - Martinus Nijhoff Publishers. 1990. 572 p. <http://books.google.com/books?id=JfwMefe2uAgC&hl=lt> [žiūrėta 2008-10-10]

⁹⁰ *Chronological Lists of Ratifications of Accessions and Successions to the Convention and the Related Agreements*. http://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm [žiūrėta 2008 09 10]

Konvencijos 35 straipsnio c) punktą. Ši Konvencijos nuostata laikytina viena iš keleto išimčių tranzitinio plaukimo režimui.⁹¹

Didžiojo Belto, Mažojo Belto ir Zundo sąsiaurių laivybos teisinio režimo analizei svarbi byla *Case concerning the passage through the Great Belt (Finland v. Denmark)*, kurią nagrinėjo Tarptautinis Teisingumo Teismas. 1991 m. Suomija kreipėsi į Tarptautinį Teisingumo Teismą dėl Danijos planuoto statyti 65 metrų aukščio tilto per Didžiojo Belto sąsiaurį, kuris skiria du didžiausius Danijos populiacijos centrus – Jutlandijos pusiasalį ir Fiuneno salą.⁹² Suomija teigė, kad kelias ir geležinkelis per šį tarptautinį sąsiaurį visam laikui uždarys kelią įplaukti į Baltijos jūrą didelės grimzlės laivams, kurių aukštis didesnis nei 65 metrai ir užkirs kelią plaukti gręžimo laivams (angl. drill ships) ir naftos įrengimams (angl. oil rigs), pagamintiems Suomijoje. Iškilo klausimas dėl pakrantės valstybės suverenių teisių sujungti dvi savo teritorijos dalis ir tarptautinės bendruomenės teisės dėl tranzitinio plaukimo. Ši byla būtų buvusi pirmuoju ginču dėl naujojo tarptautinių sąsiaurių režimo, tačiau abi šalys išsprendė ginčą derybų būdu ir byla buvo nutraukta 1992 m. rugsėjo 19 d.⁹³

Analizuojant 1857 m. sutartyse reglamentuojamą sąsiaurių teisinį režimą bei jo taikymą trečiųjų, nesusitariančių šalių laivams, svarbu atsižvelgti į bylos šalių (Danijos ir Suomijos) argumentus, susijusius su šiomis sutartimis. Tiek Danija, tiek Suomija laikėsi pozicijos, kad sutartyje nustatytos teisės taikytinos visų valstybių laivams, taip pat ir trečiųjų šalių laivams, o ne tik sutarties šalių valstybių laivams. Suomija nebuvo sutarties šalis, tačiau ji, vadovaujantis Vienos Konvencijos „Dėl tarptautinių sutarčių teisės“ 36 straipsniu⁹⁴, gali remtis sutartimi kaip trečioji šalis naudos gavėja.⁹⁵ Byloje *Case Concerning passage through the Great Belt (Finland v. Denmark)* Danija teigė, kad „trečioji šalis naudos gavėja, Suomija, negali reikalauti įgyvendinti papildomų arba platesnių teisių nei turi sutarties šalys valstybės. 1857 m.

⁹¹ The Baltic Sea - New Developments in National Policies and International Cooperation / Edited by by Renate Platzoder, Philomene A. Verlaan - Martinus Nijhoff Publishers, 1996. p. 13.

<http://books.google.com/books?id=AyIU6XIEDKwC&hl=lt> [žiūrėta 2008 08 12]

⁹² Essoff P. A. Finland v. Denmark: a Call to Clarify the International Court of Justice's Standards for Provisional Measures, Comment // Fordham international law journal. 1991 - 1992, Nr. 15 (839). p. 854.

⁹³ The Baltic Sea - New Developments in National Policies and International Cooperation / Edited by by Renate Platzoder, Philomene A. Verlaan - Martinus Nijhoff Publishers, 1996. p. 95.

<http://books.google.com/books?id=AyIU6XIEDKwC&hl=lt> [žiūrėta 2008 08 12]

⁹⁴ Vienos Konvencijos „Dėl tarptautinių sutarčių teisės“ 36 straipsnio 1 dalyje reglamentuota, kad „trečioji valstybė įgyja teisę pagal sutarties nuostatą tuo atveju, jei sutarties šalys siekia, kad tokia nuostata tokia teisė būtų suteikta trečiajai valstybei, valstybių grupei, kuriai priklauso ši trečioji valstybė, ar visoms valstybėms, ir jei trečioji valstybė su tuo sutinka. Laikoma, kad ji yra pareiškusi tokį sutikimą, kol ji nėra pareiškusi priešingos nuostatos, nebent pačioje sutartyje yra numatyta kitaip.“ Konvencijos 36 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad „Valstybė, įgyvendindama savo teisę pagal šio straipsnio 1 dalį, turi laikytis sutartyje nurodytų ar pagal tą sutartį nustatytų teisės įgyvendinimo sąlygų.“ Vienos Konvencija „Dėl tarptautinių sutarčių teisės“ // Valstybės žinios. 2002, Nr. 13-480

http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=159769&p_query=&p_tr2= [žiūrėta 2008 03 09]

⁹⁵ *Case concerning the passage through the Great Belt (Finland v. Denmark)*. Counter-memorial submitted by the Government of the Kingdom of Denmark. 1992. p. 228. <http://www.icj-cij.org/docket/files/86/6893.pdf> [žiūrėta 2007 12 27]

sutarčių šalys pritarė 65 metrų tilto aukščiui, kuris yra pakankamas jų plaukimo teisės įgyvendinimui plaukiant Danijos teritorine jūra. Suomija, ne sutarčių šalis, negali pagrįstai reikalauti papildomų teisių arba palankesnio režimo nei tas, kuriam pritaria 1857 m. sutarčių šalys.⁹⁶

Jeigu teigtume, kad Danų sąsiaurių teisinio režimo neįtakoja 1982 m. Konvencijos III dalis, kyla klausimas, kokia apimtimi režimas šituose sąsiauriuose yra kitoks, negu režimas, numatytas 1982 m. Konvencijos III dalyje. Byloje *Case concerning the passage through the Great Belt (Finland v. Denmark)* Danija teigė, kad plaukimo teisė pagrįsta 1857 m. sutarties 2 straipsniu ir „papildyta tarptautinės teisės paprotinėmis taisyklėmis, susijusiomis su Danų sąsiauriais“. Danijos teigimu, Danų sąsiauriams taikomas tam tikras paprotinės teisės režimas (kartu su 1857 m. sutartimi), kitoks negu paprotinės teisės režimas, taikomas sąsiauriams apskritai.⁹⁷ Suomijos teigimu, 1929 m. Danijos Vyriausybė aiškino, kad 1857 m. sutartyje nustatyta, jog Danų sąsiauriams „taikomos bendrosios tarptautinės teisės taisyklės, susijusios su sąsiauriais, jungiančiais dvi atviros jūros dalis“.⁹⁸ Jeigu Teismas byloje *Case concerning passage through the Great Belt (Finland v. Denmark)* būtų sutikęs su Danijos argumentais, laivybos Danų sąsiauriais režimo neįtakotų jokie bendrojo sąsiaurių režimo pagal paprotinę tarptautinę teisę pakeitimai. Kita vertus, jei Danų sąsiaurių režimas būtų priskirtinas bendrai paprotinei tarptautinei teisei, paprotinės tarptautinės teisės pakeitimai iš principo taip pat būtų taikomi Danų sąsiauriams. Pavyzdžiui, jei būtų nustatyta, kad tranzitinio plaukimo režimas tapo paprotine teise, tai, pastaruoju atveju, taip pat būtų taikoma Danų sąsiauriams. Byloje *Case Concerning passage through the Great Belt (Finland v. Denmark)*, Danija teigė, kad plaukimo teisės nustatymas turėjo būti Danijos suvereniteto pradžios taškas. Todėl plaukimo teisė buvo taip pat reglamentuota Danijos nacionaliniuose įstatymuose. Danija nusprendė, kad tokiu būdu apibrėžta teisė sudaro nekliudomo taikaus plaukimo teisę.⁹⁹ Plaukimo teisė taip pat taikoma sąsiaurių dalims, kurios patenka į vidaus vandenį, apsuptus Danijos nustatyta tiesiųjų bazinių linijų sistema.¹⁰⁰

1857 m. sutartyje numatyta teisė visų šalių laivams laisvai praplaukti. Sutarties sudarymo metu negaliojo jokia tarptautinė konvencija, reglamentuojanti laivybos režimą sąsiauriuose, todėl negalime

⁹⁶ *Case concerning the passage through the Great Belt*. Written observations by The Government of the Kingdom of Denmark relating to the request for indication of provisional measures. 1991. p. 27. <http://www.icj-cij.org/docket/files/86/6895.pdf> [žiūrėta 2007 12 27]

⁹⁷ Elferink A. G. O. Regime of Passage through the Danish Straits // *The International Journal of Marine and Coastal Law*. 2000. Nr. 15. p. 561.

⁹⁸ *Case concerning the passage through the Great Belt (Finland v. Denmark)*. Memorial of the Government of the Republic of Finland, 1992. p. 118. <http://www.icj-cij.org/docket/files/86/6885.pdf> [žiūrėta 2007 12 27]

⁹⁹ Elferink A.G.O. Regime of Passage through the Danish Straits // *The International Journal of Marine and Coastal Law*. 2000. Nr. 15. p. 561.

¹⁰⁰ Elferink A.G.O. Regime of Passage through the Danish Straits // *The International Journal of Marine and Coastal Law*. 2000. Nr. 15. p. 561

tiksliai nustatyti, kuriam laivybos režimui siauriuose 1857 m. sutartyje numatyta teisė priskirtina. Atsižvelgiant į Danijos poziciją, 1857 m. sutartyje nurodyta teisė laikytina artima taikaus plaukimo teisei.

1958 m. Konvencijos „Dėl teritorinės jūros ir gretutinės zonos“ ratifikavimas, dėl specialaus 1857 m. sutarties režimo pobūdžio, nepakeitė Danijos politikos.¹⁰¹ 1958 m. Konvencijos „Dėl teritorinės jūros ir gretutinės zonos“ 16 straipsnio 4 dalį (negalima sustabdyti užsienio laivų taikaus plaukimo tarptautinei laivybai naudojamais sąsiauriais tarp dviejų atvirosios jūros dalių arba tarp atvirosios jūros ir užsienio valstybės teritorinės jūros) aiškinant griežtai, galima būtų teigti, kad 1857 m. sutarties režimas ribojamas. 1958 m. Konvencijos „Dėl teritorinės jūros ir gretutinės zonos“ ratifikavimas, vadovaujantis bendraisiais aiškinimo principais, nebūtinai reiškia, kad Danija turėjo pakeisti 1857 m. įtvirtintą režimą. Pirmiausia, taisyklė *lex specialis* taikoma bendrai tiek sutarčių aiškinimui, tiek paprotinėje teisėje. Bendra konvencija *eo ipso* nesumenkina specialaus sutarties režimo. Šis principas buvo kodifikuotas 1982 m. Konvencijoje ir taikomas tarptautiniams sąsiauriams. Antra, 1958 m. Konvencijos „Dėl teritorinės jūros ir gretutinės zonos“ 1 straipsnio 2 dalis nustato, kad Konvencija gerbia kitus egzistuojančius režimus. Vidaus vandenu paprotinės taisyklės ir specialus sutarties režimas 1958 m. Konvencijoje „Dėl teritorinės jūros ir gretutinės zonos“ liko nepakeisti.¹⁰²

Laivų plaukimo teisė pagal 1857 m. sutarties 2 straipsnį paremta Danijos valstybės pareiga garantuoti laivų saugumą plaukimo metu. Ši pareiga nėra taikoma tik sąsiauriuose, bet ji tęsiasi ir sąsiaurių prieigose. Nors 1857 m. sutartis *stricto sensu* taikoma tik *inter partes*, Danijos valstybės praktikos dėka ji išsivystė iki tam tikros apimties kvazi objektyvaus režimo.¹⁰³

Apibendrinant Didžiojo Beldo, Mažojo Beldo ir Zundo sąsiaurių teisinio režimo reglamentavimą, galima teigti, kad šiems sąsiauriams taikytina 1982 m. Konvencijos 35 straipsnio c) punkto nuostata, pagal kurią šiems sąsiauriams taikomos 1857 m. sutarties nuostatos tiek, kiek ši sutartis numato laivybos teisinį režimą, o 1857 m. sutartyje nenumatytus klausimus reglamentuoja 1982 m. Konvencija.

¹⁰¹ The Law of the Sea – The European Union and its Member States / Edited by Tullio Treves, Laura Pineschi - Martinus Nijhoff publishers, 1997, p. 107. http://books.google.com/books?id=x4uZat_RmpUC&hl=lt [žiūrėta 2008 05 28]

¹⁰² The Law of the Sea – The European Union and its Member States / Edited by Tullio Treves, Laura Pineschi - Martinus Nijhoff publishers, 1997, p. 107. http://books.google.com/books?id=x4uZat_RmpUC&hl=lt [žiūrėta 2008 05 28]

¹⁰³ The Law of the Sea – The European Union and its Member States / Edited by Tullio Treves, Laura Pineschi - Martinus Nijhoff publishers, 1997, p. 106. http://books.google.com/books?id=x4uZat_RmpUC&hl=lt [žiūrėta 2008 05 28]

3.3. Sąsiaurių pakrantės valstybių ir kitų valstybių teisės ir pareigos

Sąsiaurių tarp Šiaurės jūros ir Baltijos jūros pakrantės valstybės yra ratifikavusios 1982 m. Konvenciją. Pakrantės valstybių ir kitų valstybių, kurios naudojasi šiais sąsiauriais teisės ir pareigos priklauso nuo konkrečių sąsiaurių. Pirmiausia, nagrinėtinas Skagerako ir Kategato pakrančių valstybių bei kitų valstybių, kurios naudojasi sąsiauriais, teisės ir pareigos.

Kaip buvo aptarta ankstesniuose darbo skyriuose, Skagerako ir Kategato sąsiaurius sudaro valstybių, besiribojančių su sąsiauriais, teritorinės jūros bei išskirtinės ekonominės zonos.

1982 m. Konvencijos 17 straipsnyje reglamentuota taikaus plaukimo teisė: „visų valstybių – tiek pakrantės, tiek ir neturinčių priėjimo prie jūros – laivai naudojami taikaus plaukimo teritorine jūra teise.“ Pagal 1982 m. Konvencijos 18 straipsnį, „plaukimas reiškia navigaciją per teritorinę jūrą siekiant kirsti šią teritorinę jūrą neįplaukiant į vidaus vandenį arba nesustojant reide ar prie uosto įrenginių, esančių ne vidaus vandenyse, arba įplaukti į vidaus vandenį ar išplaukti iš jų, arba sustoti tokiam reide ar prie uosto įrenginių“. Pagal 1982 m. Konvencijos 18 straipsnio 2 dalį, plaukimas turi būti nenutrūkstamas ir greitas. Šioje dalyje numatyti atvejai, kai laivas gali sustoti. Laivams, kurie sustoja dėl kitų priežasčių, taikaus plaukimo teisė netaikoma.¹⁰⁴ 1982 m. Konvencijos 19 straipsnyje nustatyta, kad „plaukimas yra laikomas taikiu, jei jis nekeltų grėsmės pakrantės valstybės taikai, tvarkai ir saugumui“. Straipsnio 2 dalyje nurodyti 12 atvejų, kuomet plaukimas kelia grėsmę pakrantės valstybės taikai, tvarkai ir saugumui, t. y. nėra laikomas taikiu.

1982 m. Konvencijos 21 straipsnis nustato pakrantės valstybės įgaliojimus „priimti įstatymus ir kitus teisės aktus“ įvairiose srityse, taip pat srityse, susijusiose su laivyba: „navigacijos saugumo ir jūrų eismo reguliavimo; navigacijos priemonių ir įrenginių bei kitų įrenginių ar instaliacijų apsaugos; pakrantės valstybės aplinkos išsaugojimo ir jos teršimo prevencijos, sumažinimo ir kontrolės; pakrantės valstybės muitinės, mokesčių, imigracijos ar sanitarijos įstatymų ir kitų teisės aktų pažeidimo prevencijos“ klausimais.

1982 m. Konvencijos 22 straipsnyje numatyta, kad pakrantės valstybė gali, kur būtina ir, atsižvelgdama į laivybos saugumą, nustatyti jūrų kelius ir eismo atskyrimo schemas laivų plaukimui. Skagerako sąsiauryje nėra viena pakrantės valstybė nėra nustačiusi jūrų kelių ir eismo atskyrimo schemų.

¹⁰⁴ Jeinsen O. Coastal State Jurisdiction and Vessel Source Pollution. The International Law of the Sea Framework for Norwegian Legislation. The Fridtjof Nansen Institute, 2006. p. 20. <http://www.fni.no/doc&pdf/FNI-R0306.pdf> [žiūrėta 2008 05 30]

Kategato sąsiauryje ir Didžiojo Belto sąsiauryje eismo atskyrimo schema (Kelias T) nustatyta. Plačiau minėta schema bus analizuojama kalbant apie Didžiojo Belto sąsiaurį.

Vadovaujantis 1982 m. Konvencijos 24 straipsniu, „pakrantės valstybė netrukdo užsienio laivams taikiai plaukti teritorine jūra, išskyrus šioje Konvencijoje numatytus atvejus“. Pakrantės valstybė „užsienio laivams nenustato tokių reikalavimų, kurie praktiškai reikštų taikaus plaukimo teisės atėmimą ar apribojimą“ (1982 m. Konvencijos 24 straipsnio 1 dalies a) punktas), ar „formaliai arba praktiškai nediskriminuoja kurios nors valstybės laivų arba laivų, vežančių krovinius į kitą valstybę, iš jos arba jos vardu (1982 m. Konvencijos 24 straipsnio 1 dalies b) punktas).“ 1982 m. Konvencijos 24 straipsnio 2 dalyje nustatyta pakrantės valstybės pareiga tinkamu būdu paskelbti apie bet kokį jai žinomą pavojų laivybai.

1982 m. Konvencijos 25 straipsnyje reglamentuota pakrantės valstybės teisė imtis reikiamų priemonių sutrukdyti plaukimui teritorine jūra, kuris nėra taikus, tačiau nenurodyta, kokios priemonės tai turėtų būti.¹⁰⁵ Pakrantės valstybė gali imtis tokių priemonių, kai tai būtina užtikrinant jos saugumą, įskaitant vykdomas karo pratybas. Toks sutrukdytas privalo nediskriminuoti užsienio laivų ir gali įsigalioti tik tinkamai apie tai paskelbus.

1982 m. Konvencija draudžia pakrantės valstybėms rinkti rinkliavas už plaukimą per teritorinę jūrą (Konvencijos 26 straipsnis). Pakrantės valstybė gali rinkti rinkliavas tik už konkrečias tam laivui suteiktas paslaugas, pavyzdžiui, vilkimą. Rinkliavos renkamos nediskriminuojant užsienio laivų. Pakrantės valstybė gali reikalauti, kad tanklaiviai, atominė energija varomi laivai ir laivai, vežantys branduolines ar kitas pagal prigimtį pavojingas ar kenksmingas medžiagas, plaukdami jos teritorine jūra, naudotųsi tik nustatytais jūrų keliais (Konvencijos 22 straipsnio 2 dalis).

Pakrantės valstybės jurisdikcija užsienio laivų, plaukiančių jos teritorine jūra, atžvilgiu yra ribota ir taikaus plaukimo teisė yra esminė laivybos interesų garantija. Jeigu pakrantės valstybė nustato taisykles, kurios riboja arba draudžia laivybą jos teritorinėje jūroje, kitos valstybės gali reikalauti, kad taikaus plaukimo teisė būtų garantuojama.¹⁰⁶

Išskirtinėje ekonominėje zonoje, taip pat ir išskirtinės ekonominės zonos koridoriuose Skagerako ir Kategato sąsiauriuose, pagal Konvencijos 58 straipsnį, visos valstybės naudojasi laivybos laisve, numatyta 1982 m. Konvencijos 87 straipsnyje. Tačiau, besinaudodamos laivybos laisve, valstybės „turi deramai

¹⁰⁵ Maduro M. F. Passage through International Straits: the Prospects Emerging from the Third United Nations Conference on the Law of the Sea // Journal of Maritime Law and Commerce, 1980, Nr. 12. p. 79.

¹⁰⁶ Jeinsen O. Coastal State Jurisdiction and Vessel Source Pollution. The International Law of the Sea Framework for Norwegian Legislation. The Fridtjof Nansen Institute, 2006. p. 19. <http://www.fni.no/doc&pdf/FNI-R0306.pdf> [žiūrėta 2008 05 30]

atsižvelgti į pakrantės valstybės teises ir pareigas“ bei laikytis pakrantės valstybės pagal 1982 m. Konvencijos nuostatas ir kitas tarptautinės teisės normas priimtų įstatymų ir kitų teisės aktų. 1982 m. Konvencijoje numatytas terminas „deramai atsižvelgti“ išlaiko pakrantės ir kitų valstybių pareigų išskirtinėje ekonominėje zonoje pusiausvyrą. 1982 m. Konvencijos 56 straipsnis numato, kad pakrantės valstybės „deramai atsižvelgs į kitų valstybių teises ir pareigas“ išskirtinėje ekonominėje zonoje, o 1982 m. Konvencijos 58 straipsnis numato panašius reikalavimus kitoms valstybėms „deramai atsižvelgti į pakrantės valstybės teises ir pareigas“ ir laikytis pagal 1982 m. Konvencijos nuostatas priimtų įstatymų ir kitų teisės aktų.

Vykdydama savo suverenias teises dėl gyvųjų išteklių saugojimo, pakrantės valstybė gali imtis priemonių, įskaitant laivo apžiūrą, patikrinimą, areštą ir teisminį tyrimą, kurios yra būtinos užtikrinti, kad būtų laikomasi įstatymų ir kitų teisės aktų, kuriuos pakrantės valstybė priėmė vadovaudamasi 1982 m. Konvencija (73 straipsnio 1 dalis). Areštuoti laivai ir jų įgulos turi būti paleidžiami iš karto po to, kai sumokamas pakankamo dydžio užstatas ar duodama kita garantija (73 straipsnio 2 dalis). Tokios pakrantės teisės nėra tiesiogiai susijusios su laivyba, tačiau valstybė gali šiomis 1982 m. Konvencijoje reglamentuotomis teisėmis pasinaudoti, jeigu laivas vykdo veiklą, neatitinkančią pakrantės valstybės nacionalinių teisės aktų reikalavimų.

Išskirtinės ekonominės zonos režimą galima būtų pavadinti tarpiniu režimu tarp laivybos laisvės ir taikaus plaukimo teisės. Išskirtinė ekonominė zona yra nei atviroji jūra, nei teritorinė jūra; išskirtinė ekonominė zona yra *sui generis*.¹⁰⁷ Nepaisant pakrantės valstybės suverenių eksploatacijos teisių ir susijusių jurisdikcijos teisių išskirtinėje ekonominėje zonoje, laivybos laisvė taip pat taikoma šioje jūrinėje zonoje. Iš esmės 1982 m. Konvencijos V dalis (55-75 straipsniai) galėtų būti traktuojama kaip garantuojanti nekliudomą laivybą užsienio prekybiniams laivams per pakrantės valstybių išskirtinę ekonominę zoną.¹⁰⁸

Didžiojo Belto, Mažojo Beltų ir Zundo sąsiaurių pakrantės valstybės – Danija ir Švedija – teigdamos, kad sąsiaurių teisinį režimą reglamentuoja 1857 m. sutartis, vadinasi, prisiima teises ir pareigas, numatytas šiose sutartyse. Taip pat pagal šias sutartis nustatomos ir kitų valstybių, kurios naudojami šiais sąsiauriais, teisės bei pareigos.

1857 m. sutartis numato, kad joks laivas, plaukiantis Zundo ar Beltų sąsiauriais negali būti sulaikytas, ar kitaip jam trukdoma plaukti. 1857 m. sutarties 1 straipsnis apibrėžia, kad plaukimas apima

¹⁰⁷ Laursen F. Denmark and the Exclusive Economic Zone: Past and Future Considerations // Nordic journal of international law, 1987, Nr. 56. p. 85.

¹⁰⁸ Parameswaran B. The Liberalization of Maritime Transport Services – with Special Reference to the WTO/GATS Framework. - Springer, 2004. p. 115. <http://books.google.com/books?id=-7TQIOMRYukC&hl=lt> [žiūrėta 2008 10 20]

inkaro nuleidimą ar įplaukimą į uostą dėl jūros sąlygų ar komercinių operacijų. Ši sutarties nuostata reiškia, kad Danija negali imtis jokių vykdomųjų veiksmų prieš užsienio laivus, kurių kitu atveju pagal tarptautinę teisę galėtų imtis. Kita vertus, ši sąlyga nereiškia, kad Danija negali priimti įstatymų, kurie būtų taikomi laivams plaukimo metu. Šie įstatymai, šiuo aspektu, turi atitikti tarptautinės teisės reikalavimus. Pagaliau, reikalavimas neužlaikyti ar netrukdyti laivams pagal 1857 m. sutartį taikomas laivams tik plaukimo metu. Todėl, Danija gali imtis vykdymo veiksmų prieš laivus, kurie nevykdo plaukimo teisės kaip numatyta 1857 m. sutartyje. Tokiu atveju, Danijos veiksmai turėtų būti atliekami pagal atitinkamus bendrus tarptautinės teisės reikalavimus.¹⁰⁹

Gali iškilti klausimas, ar 1857 m. sutarties nuostata, kad joks laivas negali būti sustabdytas ar sulaikytas kelyje per Zundo ar Beltų sąsiaurius reiškia, kad Danijai neleidžiama areštuoti plaukiančių laivų pagal civilinę teisę, taip laisvai, kaip ji galėtų, jei nebūtų sutarties. Sutartį aiškinant griežtai pagal jos objektą, manytina, kad sutartis neatima iš Danijos jokios teisės sąsiauriuose, kurią Danija galėtų turėti vadovaujantis įprastomis tarptautinės teisės taisyklėmis; būtų nelogiška sakyti, kad ji neleidžia Danijai vykdyti areštų pagal civilinę teisę. Tai, ko sutartis neleidžia, yra priemonės, kurios verčia visus laivus sustoti, ypač tuos, kurie neturi jokio ryšio su žemynine dalimi, bet paprasčiausiai plaukia pro šalį.¹¹⁰

Informacija apie vykdomuosius veiksmus, kurių Danija imasi užsienio laivų atžvilgiu Danų sąsiauriuose nėra lengvai prieinama, todėl sukelia sunkumų įvertinant, kokį tarptautinį režimą ši praktika atitinka. Buvo įvairių incidentų su užsienio laivais, kurie plaukė nesilaikydami taikaus plaukimo režimo. Tam tikrais atvejais tai buvo padaryta sąmoningai, o kitais atvejais netyčia. Normalus Danijos atsakas į tam tikrą incidentą yra toks: kariuomenė praneša incidentą Danijos Gynybos ministerijai, kuri siunčia notą vėliavos valstybės ambasada. Pakartotinių pažeidimų su tos pačios valstybės laivais atveju, Danijos Užsienio reikalų ministerija gali susisiekti su tos valstybės ambasada ir pabandyti ištaisyti nesusipratimą. Paprastai Danijos atsakas yra tikrai diplomatinis. Danijos valdžios institucijos paprastai nesiima veiksmų prieš laivus, tačiau jiems duoda tam tikrus nurodymus. Pavyzdžiui, jei laivas pažeis taikaus plaukimo teisę, nuleisdamas inkarą, Danijos valdžios organai susisieks su laivu ir paprašys, kad jis arba gautų leidimą, arba išplauktų.¹¹¹

1857 m. sutarties 2 straipsnio 1 dalyje Danijos Karalius susitariančioms šalims įsipareigoja „prižiūrėti ir išlaikyti geriausioje būklėje visus žibintus ir švyturius, faktiškai esančius tiek įplaukime ar

¹⁰⁹ Elferink A. O. G. The Regime of Passage through the Danish Straits // The International Journal of Marine and Coastal Law, 2000, Nr. 15. p. 561 - 562.

¹¹⁰ Bruel E. The Danish Straits // Nordisk Tidsskrift for international ret., 1940, Nr. 11 p. 36.

¹¹¹ Elferink A. O. G. The Regime of Passage through the Danish Straits // The International Journal of Marine and Coastal Law, 2000, Nr. 15. p. 562.

prieigose į uostus, kelius, ir upių ar kanalų prieigose, arba palei pakrantes, taip pat faktiškai esančius plūdurus, signalinius žibintus ir jūros ženklus, kurie lengvina laivybą Kategate, Zunde ir Beltuose.“ Sutarties 2 straipsnio 2 dalyje Danijos Karalius taip pat įsipareigoja „labai rimtai atsižvelgti, kaip ir anksčiau, į bendrą laivybos interesą, naudą ar tikslingumą tiek keičiant žibintų, švyturių, plūdūrų, signalinių žibintų ir jūros ženklų vietą arba formą ar didinant jų skaičių; visa tai be jokio užsienio laivų apmokestinimo.“ Sutarties 2 straipsnio 3 dalyje numatyta „prižiūrėti, kaip ir anksčiau, locmanų paslaugas, jų darbas Kategate, Zundo ir Beltų sąsiauriuose visais laikais bus laivų kapitonų ir savininkų pasirinkimo teisė. Aišku, kad locmanų mokesčiai bus vidutiniai, kad jų tarifas bus toks pat tiek Danijos laivams, tiek užsienio laivams ir kad locmanų mokesčiai bus imami iš tų laivų, kurie savanoriškai priims locmanus“. Sutarties 2 straipsnio 4 dalyje numatyta tiek danų, tiek užsieniečių teisė „laisvai tomis pačiomis sąlygomis, nepriklausomai nuo to, kurios tautybės jie yra“ pradėti dirbti Zundo ir Beltų sąsiauriuose, velkant laivus, kurie nori juos samdyti.¹¹² Sutarties 2 straipsnio 5 ir 6 dalyse reglamentuojami klausimai, susiję su keliais arba kanalais, jungiančiais Šiaurės jūrą ir Elbę su Baltijos jūra. Sutarties 2 straipsnio 7 dalyje numatyta, kad „Švedijos ir Norvegijos Karalius, pagal specialią Konvenciją, sudarytą su Danijos Karaliumi, kartu su Danijos Karaliumi įsipareigojo išlaikyti švyturius prie Švedijos ir Norvegijos krantų, kurie šviečia ir palengvina plaukimą Zundo sąsiauriu bei Kategato prieigose; Danijos Karalius įsipareigoja sudaryti galutinį susitarimą su Švedijos ir Norvegijos Karaliumi, garantuojantį ateityje tų švyturių priežiūrą ir palaikymą kaip iki šiol, be jokio mokesčio šiuo atžvilgiu iš laivų, plaukiančių Zundo ir Kategato sąsiauriais“.¹¹³

Sutarties 4 straipsnyje numatyta, kad kaip kompensacija už nuostolius, kuriuos patirs Danijos Karalius dėl susitarimų numatytų ankstesniuose straipsniuose, susitariančios šalys įsipareigoja sumokėti Danijos Karaliui 30 476 325 rigs dolerius. Sutarties 5 ir 6 straipsniuose reglamentuojami tos sumos sumokėjimo klausimai.¹¹⁴

¹¹² Treaty for the Redemption of the Sound Dues. Signed at Copenhagen, March 14th, 1857, and ratified in Copenhagen, march 31st, 1857. // Annals of British Legislation. 1858. p. 131. <http://books.google.com/books?id=H7MKAAAAYAAJ&hl=lt> [žiūrėta 2008 09 27]

¹¹³ Treaty for the Redemption of the Sound Dues. Signed at Copenhagen, March 14th, 1857, and ratified in Copenhagen, march 31st, 1857. // Annals of British Legislation. 1858. p. 131. <http://books.google.com/books?id=H7MKAAAAYAAJ&hl=lt> [žiūrėta 2008 09 27]

¹¹⁴ Treaty for the Redemption of the Sound Dues. Signed at Copenhagen, March 14th, 1857, and ratified in Copenhagen, march 31st, 1857. // Annals of British Legislation. 1858. p. 131. <http://books.google.com/books?id=H7MKAAAAYAAJ&hl=lt> [žiūrėta 2008 09 27]

Pagal 1857 m. balandžio 11 d. sudarytos sutarties su Jungtinėmis Amerikos Valstijomis 2 straipsnį, Danija įsipareigojo, kad keliai Zundo ir Beltų sąsiauriuose bus pažymėti švyturiais, ir plūdurais be papildomo mokesčio, ir bus teikiamos locmanų paslaugos, kurios nebus privalomos Amerikos laivams.¹¹⁵

1857 m. sutarties 2 straipsnis neriboja Danijos teisių nustatyti kitas priemones, kurių pagalba būtų reguliuojamas eismas sąsiauriuose. Tokios priemonės turi būti priimtose pagal atitinkamas tarptautinės teisės taisykles.¹¹⁶ Tarptautinės Jūrų organizacijos įgaliojimus dėl rekomendacijų, susijusių su jūrų kelių ir eismo atskyrimo schemų nustatymu reglamentuoja 1960 m. Tarptautinės Konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje V skyrius. Tarptautinės Jūrų Organizacijos sprendimai dažniausiai priimami rekomendacijų arba standartų forma. Tarptautinės Jūrų Organizacijos rekomendacijos prisideda prie korektiško teisės normų interpretavimo ir vienodo taikymo. A. A. Kovalev teigimu, atskirais atvejais, ypač kai rekomendacijos susijusios su saugios laivybos klausimais, kurie nereglamentuoti specialiomis teisės normomis, tokios Tarptautinės Jūrų Organizacijos rekomendacijos yra įpareigojančios, kadangi jos atitinka standartus, dėl kurių susitarė valstybių atstovai ir ekspertai.¹¹⁷ Dr. N. Unlu teigia, kad Tarptautinės Jūrų Organizacijos rekomendacijos nėra įpareigojančios, tačiau yra visuotinai priimtinos ir taikomos, kadangi rekomendacijų nuostatos konkrečios ir gali būti nesunkiai įtrauktos į nacionalinius teisės aktus, rekomendacijų detalumas, didelė jų praktinė reikšmė ir lankstumas garantuoja efektyvų jų taikymą.¹¹⁸ Iš visų tarptautinių jūrų organizacijų, tik Tarptautinė Jūrų Organizacija turi teisę nustatyti rekomendacijas tarptautiniu lygiu, kurios praktikoje turi tarptautinių teisės normų galią. Šios rekomendacijos paprastai susijusios su keliais ir eismo atskyrimo schemomis laivams tarptautiniuose sąsiauriuose, rekomenduojamais keliais laivybai kitose vandenyno dalyse, keliais specialių charakteristikų laivams ar laivams su didele grimzle ir pan.¹¹⁹

Tarptautinės Jūrų Organizacijos Asamblėja 1985 m. lapkričio 20 d. priėmė rezoliuciją A.579(14) „Locmanų paslaugų naudojimas Zundo sąsiauryje“¹²⁰ (angl. Use of Pilotage Services in the Sound), pagal

¹¹⁵ Convention between the United States and His Majesty, The King of Denmark, For the Discontinuance of the Sound dues; done at Washington, the 11th day of April, 1857. Merchants' Magazine and Commercial Review. Hunt F., Kettell T. P., Homans I. S., Dana W. B. F. Hunt, 1858. p. 225. <http://books.google.com/books?id=cFhJAAAAMAAJ&hl=lt> [žiūrėta 2008 09 29]

¹¹⁶ Elferink A. O. G. The regime of passage through the Danish straits // The International Journal of Marine and Coastal Law, 2000, Nr. 15. p. 563.

¹¹⁷ Kovalev. A. A. Contemporary Issues of the Law of the Sea – Modern Russian Approaches. - Eleven International Publishing, 2004. p. 287 <http://books.google.com/books?id=RIOtQheTwaMC&hl=lt> [žiūrėta 2008 10 11]

¹¹⁸ Unlu N. The Legal Regime of the Turkish Straits - Martinus Nijhoff publishers, 2002 64 p. <http://books.google.com/books?id=R878VUyOyfcC&hl=lt> [žiūrėta 2008 05 28]

¹¹⁹ Kovalev. A. A. Contemporary Issues of the Law of the Sea – Modern Russian Approaches. - Eleven International Publishing, 2004. p. 287 <http://books.google.com/books?id=RIOtQheTwaMC&hl=lt> [žiūrėta 2008 10 11]

¹²⁰ IMO Resolution A.579(14), adopted on 20 November 1985. http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D22371/A579%2814%29.pdf [žiūrėta 2008-10-30]

kurią tam tikriems laivams buvo rekomenduojama naudotis Danijos ir Švedijos locmanų paslaugomis plaukiant Zundo sąsiauriu. Tarptautinės Jūrų Organizacijos Asamblėjos 1987 m. lapkričio 19 d. priimtoje rezoliucijoje A.620(15) “Rekomendacijos dėl laivybos Baltijos jūros prieigomis”¹²¹ (angl. Navigation through the Entrances to the Baltic Sea) buvo numatytos panašios rekomendacijos tam tikriems laivams plaukiantiems Baltijos jūros prieigose.¹²² Šios dvi Tarptautinės Jūrų Organizacijos rezoliucijos neteko galios 2003 m. gruodžio 1 d. įsigaliojus Tarptautinės Jūrų Organizacijos Asamblėjos 2002 m. gruodžio 5 d. priimtai rezoliucijai MSC 138(76) “Rekomendacijos dėl laivybos Baltijos jūros prieigomis” (angl. Recommendation on Navigation through the Entrances to the Baltic Sea).¹²³ Rezoliucijos turinys ir nurodymai laivams bus analizuojami 3.4 darbo dalyje, kalbant apie laivų teises ir pareigas plaukimo Zundo ir Beltų sąsiauriais metu.

Pagrindinis kelias jūrų transportui Danų sąsiauriais yra taip vadinamas T-Kelias (angl. Route T), einantis Didžiojo Beldo ir Kategato sąsiauriais. T-Kelias nustatytas dėl didėjusio laivybos intensyvumo sąsiauriuose bei dėl didėjusio sąsiauriais plaukiančių laivų dydžio. Šio kelio dalyse ir Zundo sąsiauryje, suderinus su Tarptautine Jūrų Organizacija, nustatytos eismo atskyrimo schemos ir giliavandeniai keliai.¹²⁴

Siekiant sureguliuoti jūrų eismą buvo imtasi papildomų priemonių. Danija 1991 m. įsteigė Laivų eismo tarnybą (angl. Vessel Traffic Service), kuri pavadinta Didžiojo Beldo Eismu (angl. Great Belt Traffic). Laivų eismo tarnybos paslaugos buvo privalomos vakariniame kanale siekiant, kad būtų galima sustabdyti laivus virš 1000 GRT arba aukštesnius nei 18 metrų laivus, bandančius praplaukti žemą vakarinį tiltą. Tiltu per rytinį kanalą aukštis yra 65 metrai.¹²⁵

1996 m. Tarptautinės Jūrų Organizacijos Jūrų saugumo komitetas įsteigė privalomą pranešimų iš laivų sistemą (angl. ship reporting system, SRS) Laivų eismo tarnybai Didžiojo Beldo Eismas. Pranešimų iš laivų sistemos buvo įdiegtos siekiant sumažinti laivų įvairių nelaimingų atsitikimų riziką intensyviai naudojamuose jūrų regionuose bei siekiant apsaugoti jūrų aplinką. Danija nusileido dėl pranešimų iš laivų sistemos, nes pastaraisiais metais Laivų eismo tarnybos Didžiojo Beldo Eismo kontroliuojamoje

¹²¹ IMO Resolution A.620(15), adopted on 19 November 1987.

http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D22383/A620%2815%29.pdf [žiūrėta 2008-10-30]

¹²² Elferink A. O. G. Regime of Passage through the Danish Straits // *The International Journal of Marine and Coastal Law*. 2000. Nr. 15. p. 565.

¹²³ IMO resolution MSC 138(76). Recommendation on navigation through the entrances to the Baltic sea.

[http://www.lodstilsynet.dk/userfiles/documents/lovebekendtgoerelser/Resolution%20MSC%20138\(76\).pdf](http://www.lodstilsynet.dk/userfiles/documents/lovebekendtgoerelser/Resolution%20MSC%20138(76).pdf) [žiūrėta 2008 09 22]

¹²⁴ Elferink A. O. G. The Regime of Passage through the Danish Straits // *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 2000, Nr. 15. p. 563.

¹²⁵ Elferink A. O. G. The Regime of Passage through the Danish Straits // *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 2000, Nr. 15. p. 563.

teritorijoje buvo įvykę daug sunkių įvykių ir 25 laivai pažeidė 1972 m. Tarptautinės konvencijos dėl Taisyklių padedančių išvengti susidūrimų jūroje (COLREGS) 10 taisyklę dėl eismo atskyrimo schemų. Danija taip pat informavo, kad vėliavos valstybėms bus pranešama dėl laivų, nevykdančių pranešimų iš laivų sistemos reikalavimų bei nesilaikančių COLREGS 10 taisyklės, kad jos galėtų imtis atitinkamų veiksmų.¹²⁶

Dėl intensyvaus eismo, laivai raginami dalyvauti pranešimų iš laivų pranešimų sistemoje SHIPPOS. Sistema apėmė Danijos teritorinius vandenis ir įsteigta siekiant:

- informuoti laivus apie didelių laivų judėjimą, kad mažesni laivai galėtų atsižvelgti į sumažėjusias jų manevravimo galimybes bei siekiant išvengti didelių laivų susitikimo vietose, kuriose sunku plaukti, rizikos;
- informuoti laivus apie laivybos pavojus kelyje bei nukrypimus nuo normalių srovių, vandens lygio ir bangų aukščio sąlygų;
- palengvinti valdžios organų ankstyvą ir efektyvią kovą su tarša avarijos atveju;
- pranešti valdžios organams nedelsiant apie be kokius trūkumus, kurie galėtų įtakoti saugią laivybą bei jūrinę ir sausumos aplinką bei apie laivų stebėjimą, susijusį su tarša.¹²⁷

Siekiant apsaugoti laivybą, aplinką bei tiltą per Didžiojo Belto sąsiaurį, Rytiniame ir Vakariniame kanale nustatyta privaloma pranešimų iš laivų sistema BELTREP, kurią naudoja laivų eismo tarnyba Didžiojo Belto Eismas su radijo pranešimų sistema. Pranešimai Didžiojo Belto Laivų eismo tarnybai yra privalomi pagal SOLAS konvenciją visiems 50 GT ir didesniems bei 15 metrų aukščio ir aukštesniems laivams. Didžiojo Belto Laivų eismo tarnyba praneša bendrąją informaciją apie laivybą rajone, susijusią su eismo situacija, teikia individualią laivybos pagalbą dėl laivų sprendimų priėmimo siekiant išvengti laivų susidūrimo su Didžiojo Belto tiltu, laivų susidūrimo su laivais bei užplaukimo ant seklumos tose vietose, kuriomis sunku plaukti, rekomenduoja tinkamas laivų stovėjimo vietas nuleidus inkarą gedimo, nepalankių oro sąlygų, mažo matomumo, nurodytų vandens gylių pasikeitimo ir kitais atvejais.¹²⁸

Zundo sąsiauryje nuo 2007 m. rugpjūčio 15 d. nustatyta savanoriška pranešimų iš laivų sistema SOUNDREP. Šią pranešimų iš laivų sistemą valdo Laivų eismo tarnyba – Zundo laivų eismo tarnyba.

¹²⁶ Elferink A. O. G. The Regime of Passage through the Danish Straits // The International Journal of Marine and Coastal Law, 2000, Nr. 15. p. 563.

¹²⁷ Navigation through Danish Waters. The Danish Maritime Authority & The Royal Danish Administration of Navigation and Hydrography. p. 22. http://www.frv.dk/publikationer/navigation_through_danish_waters/hele.pdf - hele.pdf [žiūrėta 2008 02 06]

¹²⁸ Navigation through Danish Waters. The Danish Maritime Authority & The Royal Danish Administration of Navigation and Hydrography. p. 8. http://www.frv.dk/publikationer/navigation_through_danish_waters/hele.pdf - hele.pdf [žiūrėta 2008 02 06]

Zundo laivų eismo tarnyba perduoda informaciją, susijusią su laivybos saugumu bei teikia informaciją laivams apie specifines ir skubias situacijas, kurios gali sukelti problemų eismo judėjimui.¹²⁹

1857 m. sutarties 2 straipsnis numato konkrečius Danijos įsipareigojimus dėl navigacinės pagalbos ir locmanų paslaugų. Pagal šią nuostatą, Danijai nebereikia nustatyti privalomos locmanų sistemos Danų sąsiauriuose,¹³⁰ nors tam tikrų kategorijų laivai yra įpareigoti naudotis locmanų paslaugomis. Locmanų paslaugas Danijos teritoriniuose vandenyse reglamentuoja Danijos 2006 m. birželio 9 d. Locmanų aktas (angl. Pilotage Act), įsigaliojęs 2006 m. gruodžio 1 d. Danijos Locmanų tarnyba įpareigota teikti locmanų paslaugas bet kuriam laivui, kuris prašo tokių paslaugų arba laivui, kuris įpareigotas naudotis locmanų paslaugomis (Akto 19 straipsnio 1 dalis). Danijos Locmanų tarnyba teikia locmanų paslaugas Danijos teritoriniuose vandenyse bei Danijos išskirtinėje ekonominėje zonoje, taip pat ir už šių teritorijų kitų pakrantės valstybių išskirtinėse ekonominėse zonose Lamanše, Šiaurės jūroje, Skagerake, Kategate ir Baltijos jūroje (Akto 19 straipsnio 2 dalis).

Nagrinėjant 1857 m. sutartį, gali iškilti klausimas, ar Danija prisiėmė įsipareigojimus išlaikyti tinkamus laivybai vandens kelius atvirus, t. y. valyti jų dugną, jeigu jiems gresia uždumblėjimas, sudaužyti ledą, jeigu jie užšaltų žiemą ir pan. E. Bruelio teigimu, pagal sutarties nuostatas galima tik numanyti, kad sąsiauriai yra naudojami laivybai vandens keliai ir tai neįpareigoja Danijos imtis priemonių išlaikyti juos kaip tokius. Kita vertus, net jeigu sutartis tiesiogiai ir nenumato pareigos Danijai išlaikyti sąsiaurius tinkamus laivybai, o tokią pareigą pagal sutartį galima tik numanyti, reiškia, kad Danija negali savo aktyviais veiksmais pabloginti laivybos sąsiauriais, pvz. statydama krantines ar tiltus ir nepalikdama pakankamai plataus kanalo laivybai, per visus tris naudojamus laivybai sąsiaurius.¹³¹

Taip pat gali iškilti klausimas, ar 1857 m. sutartyje numatyta pareiga Danijai užtikrinti, kad visi trys sąsiauriai būtų laisvi laivybai, ar Danija, statydama tiltus ar krantines, ar bet koku kitu būdu, gali uždaryti vieną ar netgi du iš jų, paliekant vieną laisvą. Jeigu laikytis tokio požiūrio, tada sąsiauris, kuris yra paliktas atviras visais atvejais privalo būti praplaukiamas visų laivų, t. y. tik Didysis Beltas galėtų būti laikomas atitinkantis šią sąlygą nuo tada, kad buvo pastatytas tiltas per Mažąjį Beltą.¹³²

E. Bruelio teigimu, Danija turi teisę uždaryti vieną iš daugiau kanalų tame pačiame sąsiauryje, palikdama kitą kanalą tame pačiame sąsiauryje laisvą. Danija neabejotinai turi teisę uždaryti, pvz.:

¹²⁹ Navigation through Danish Waters. The Danish Maritime Authority & The Royal Danish Administration of Navigation and Hydrography. p. 8. http://www.frv.dk/publikationer/navigation_through_danish_waters/hele.pdf - hele.pdf [žiūrėta 2008 02 06]

¹³⁰ Elferink A. G. O. Regime of Passage through the Danish Straits // The International Journal of Marine and Coastal Law. 2000. Nr. 15. p. 565.

¹³¹ Bruel E. The Danish Straits // Nordisk Tidsskrift for international ret., 1940, Nr. 11 p. 35.

¹³² Bruel E. The Danish Straits // Nordisk Tidsskrift for international ret., 1940, Nr. 11 p. 35 - 36.

Vesterrendeną Didžiojo Belto sąsiauryje, jeigu ji palieka Osterrendeną atvirą (arba atvirkščiai). Nepatogumai laivybai šiuo atveju nėra tokie dideli, kad būtų galima reikalauti, kad visi kanalai sąsiauryje turėtų būti palikti atviri, jeigu Danijos interesai reikalauja kitaip. Vienas iš kelių kanalų sąsiauryje gali būti uždarytas, jei kanalas, kuris yra paliktas atviras, yra toks pat tinkamas plaukimui kaip ir tas, kuris uždarytas, kaip būtų Vesterrendeno ir Osterrendeno Didžiojo Belto sąsiauryje atveju.¹³³

Valstybių, kurių laivai plaukia sąsiauriais, pagrindinės pareigos yra užtikrinti, kad laivai, plaukiantys su jų vėliava, atitiktų tarptautines taisykles ir standartus bei jos nacionalinių teisės aktų reikalavimus dėl taršos prevencijos bei užtikrinti efektyvų jų vykdymą, nepriklausomai nuo to, kur teisės aktų nuostatos pažeistos. Vėliavos valstybė privalo imtis atitinkamų priemonių dėl tarptautinių taisyklių ir standartų, susijusių su laivyba, taip pat ir su laivų dizainu, konstrukcija, įranga bei įgulos komplektavimu, įgyvendinimo. Vėliavos valstybė taip pat įpareigota išduoti sertifikatus laivams, periodiškai inspektuoti, tarptautinių taisyklių ir standartų pažeidimo atveju – tirti įvykį, pateikti informaciją, kai jos prašo kita valstybė ir kompetentinga tarptautinė organizacija dėl veiksmų, kurių buvo imtasi bei pateikti išvadas. Vėliavos valstybė įpareigota nacionaliniuose teisės aktuose numatyti adekvačias ir griežtas sankcijas, kurios būtų taikomos teisės aktų pažeidimų atvejais, nesvarbu kur tai būtų padaryta.¹³⁴

Pakrantės valstybių bei kitų sąsiauriais besinaudojančių valstybių teisės ir pareigos priklauso nuo atitinkamų sąsiaurių. Danijos teritoriniai vandenys apima didžiausią sąsiaurių tarp Šiaurės jūros ir Baltijos jūros dalį, todėl ir pareigų Danija turi daugiausia. Kitos sąsiauriais besinaudojančios valstybės savo teises ir pareigas įgyvendina per laivus, kurie plaukia šiais sąsiauriais, todėl paskutiniame darbo poskyryje nagrinėtinos laivų teisės ir pareigos plaukimo sąsiauriais metu.

3.4. Laivų teisės ir pareigos plaukimo sąsiauriais metu

Analizuojant tarptautinių sąsiaurių teisinį režimą tarptautinių sutarčių bei pakrantės valstybių nacionalinės teisės kontekste nagrinėtinos teisės normos, leidžiančios sąsiauriais plaukiantiems laivams atlikti tam tikrus veiksmus ar įgyvendinti teises, įpareigojančios elgtis vadovaujantis tarptautinių sutarčių bei pakrantės valstybių nacionalinės teisės reikalavimais bei draudžiančios laivams, plaukiantiems

¹³³ Bruel E. The Danish Straits // Nordisk Tidsskrift for international ret. 1940, Nr.11 p. 36.

¹³⁴ Carriage of Goods by Sea, Maritime Collisions, Maritime Oil Pollution, Commercial Arbitration / Edited by Cornelis C. Voskuil, J. A. Wade – Brill Archive, 1980 – 329 p. – ISBN 9028607498
<http://books.google.com/books?id=NrpcKiKDNR8C&hl=lt> [žiūrėta 2008-11-15]

sąsiauriais, atlikti tokius veiksmus, kurie būtų nesaugūs, netinkami pakrantės valstybių, kitų laivų ir pan. atžvilgiu.

1982 m. Konvencijos II dalies 3 skyriaus A poskyryje reglamentuojamos taisyklės, taikomos visiems laivams, plaukiantiems teritorine jūra. Skagerako ir Kategato sąsiauriuose laivai, plaukdami Danijos, Švedijos bei Norvegijos teritorinėmis jūromis, naudojami taikaus plaukimo teise. Jie turi plaukti greitai ir nenutrūkstamai. Laivas gali sustoti ir nuleisti inkarą, tačiau tik tuo 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 ar kuriuos ištiko nelaimė (1982 m. Konvencijos 18 straipsnio 2 dalis). Viena iš pagrindinių pareigų laivams, plaukiantiems pakrantės valstybės teritorinėje jūroje yra pareiga plaukti taikiai, t. y. nekelti grėsmės pakrantės valstybės taikai, tvarkai ir saugumui (1982 m. Konvencijos 19 straipsnis). Laivas, kurio plaukimas nėra taikus, neturi teisės plaukti teritorine jūra ir pakrantės valstybė gali imtis būtinų veiksmų savo teritorinėje jūroje, siekdama užkirsti kelią tokio laivo plaukimui. Laivas taikaus plaukimo metu turi teisę plaukti per pakrantės valstybės teritorinę jūrą, o pakrantės valstybės pareiga yra netrukdyti plaukti tokiam laivui.

Povandeniniai laivai ir kitos povandeninės transporto priemonės naudojami taikaus plaukimo teise, tačiau jie turi plaukti jūros paviršiumi ir iškelti savo vėliavą (1982 m. Konvencijos 21 straipsnis).

1982 m. Konvencijos 21 straipsnio 4 dalyje numatyta, kad užsienio laivai, naudodamiesi taikaus plaukimo teritorine jūra teise, turi laikytis visų pakrantės valstybės išleistų įstatymų ir kitų teisės aktų (numatytų 1982 m. Konvencijos 21 straipsnio 1 dalis), taip pat visų visuotinai pripažįstamų tarptautinių taisyklių, skirtų susidūrimams jūroje išvengti. Visuotinai pripažįstamos tarptautinės taisyklės yra taisyklės, kurias yra priėmusi Tarptautinė Jūrų Organizacija. Be to, ši straipsnio dalis taikoma tik užsienio laivams, nes tik užsienio laivai naudojami taikaus plaukimo teise. Pavyzdžiui, Danijos jūrų administracija 2000 m. rugpjūčio 18 d. išleido įsakymą „Dėl laivybos taisyklių konkrečiuose Danijos vandenyse“¹³⁵. Šiame įsakyme reglamentuotos laivų pareigos siekiant išvengti laivų susidūrimų jūroje (pvz.: laivų pareigos dienos ir nakties metu, laivų pareigos plaukiant siaurais jūros keliais ir pan.).

Tanklaiviams, atominė energija varomiems laivams bei laivams, vežantiems branduolines ar kitas pagal prigimtį pavojingas ar kenksmingas medžiagas, plaukiantiems pakrantės valstybės teritorine jūra taikomos dvi taisyklės. Pirmoji taisyklė taikoma visų trijų kategorijų laivams: pakrantės valstybė gali reikalauti, kad jie naudotųsi jūrų koridoriais, plaukdami jos teritorine jūra (1982 m. Konvencijos 22

¹³⁵ Order on rules of navigation etc. in certain Danish waters. http://www.dma.dk/graphics/Synkron-Library/DMA/UK_PDF/RC_PDF/orders/789-18-08-2000_Order_on_rules_of_navigation_in_certain_Danish_waters.pdf [žiūrėta 2008 02 06]

straipsnio 2 dalis), o antroji taisyklė, taikoma atominė energija varomiems laivams bei laivams, vežantiems branduolines ar kitas pagal prigimtį pavojingas ar kenksmingas medžiagas, reikalauja, kad laivai turėtų dokumentus ir laikytųsi ypatingų atsargumo priemonių, nustatytų tokiems laivams tarptautinėmis sutartimis.¹³⁶ Kadangi Skagerako sąsiaurio pakrantės valstybės nėra savo teritorinėse jūrose nustačiusios jūrų koridorių, tokie laivai privalo laikytis tik antrosios taisyklės, numatytos 1982 m. Konvencijos 23 straipsnyje, reikalavimo. Kategato sąsiaurio pakrantės valstybė – Danija – yra nustačiusi T-Kelią jos teritorinėje jūroje, todėl tokie laivai turi plaukti T-Keliumi bei atitikti antrosios taisyklės reikalavimus.

Karo laivas pagal 1982 m. Konvencijos 29 straipsnį - tai valstybės karinėms pajėgoms priklausantis ir tai patvirtinančiais tos valstybės išoriniais ženklais pažymėtas laivas, kuriam vadovauja karininkas, reikiamu būdu paskirtas į šias pareigas tos valstybės vyriausybės, ir jo pavardė yra įrašyta atitinkamame karininkų sąrašė arba analogiškame dokumente, ir kurį aptarnauja įgula, paklūstanti reguliariųjų karinių pajėgų drausmei. Karo laivai pagal 1982 m. Konvencijos 30 straipsnį turi laikytis pakrantės valstybių įstatymų ir kitų teisės aktų dėl plaukimo teritorinėje jūroje.

Išskirtinėje ekonominėje zonoje, pagal 1982 m. Konvencijos 58 straipsnį, visos valstybės, atsižvelgiant į atitinkamas Konvencijos nuostatas, naudojasi laivybos laisve. Kiekvienos valstybės laivai turi teisę plaukioti bet kurioje išskirtinės ekonominės zonos dalyje. Niekas šioje zonoje neturi teisės uždrausti, sustabdyti arba apriboti laivybos.¹³⁷ Laivybos laisve ekonominėje zonoje gali naudotis visi laivai, kad ir kokia būtų jų veiklos rūšis: keleiviniai, prekybos, mokslinių tyrinėjimų, karo ir kiti.¹³⁸ Laivybos laisvė ekonominėje zonoje neturi varžyti pakrantės valstybių suverenių teisių. Užsienio mokslo tyrimo laivai negali atlikti tyrimų ekonominėje zonoje be pakrantės valstybių sutikimo. Visi laivai, tarp jų ir laivai, turintys imunitetą, privalo laikytis pakrantės valstybių įstatymų bei taisyklių dėl jūros aplinkos apsaugos nuo užteršimo. Visi laivai privalo gerbti pakrantės valstybės nustatytas saugumo zonas aplink dirbtines salas ir kitus statinius, esančius ekonominėje zonoje. Kita vertus, dirbtinės salos bei saugumo zonos negali būti kuriamos, jei tai galėtų trukdyti laivybai nusistovėjusiuose vandens keliuose, kurie turi tarptautinę reikšmę.¹³⁹

Sąsiauriuose, kuriuose egzistuoja kelias išskirtinė ekonomine zona ir tuose keliuose taikoma laivybos laisvė, laivai gali laisvai manevruoti, t. y. gali keisti kursą ir greitį, išjungti variklius, dreifuoti ir

¹³⁶ Koh T. T. B. The Territorial Sea, Contiguous Zone, Straits and Archipelagos under the 1982 Convention on the Law of the Sea // *Malaya law review*. 1987, Nr. 29. p. 171.

¹³⁷ Katuoka S. *Tarptautinė jūrų teisė*. - Vilnius, 1997. p. 86.

¹³⁸ Katuoka S. *Tarptautinė jūrų teisė*. - Vilnius, 1997. p. 86.

¹³⁹ Katuoka S. *Tarptautinė jūrų teisė*. - Vilnius, 1997. p. 86.

pan. – tiek, kiek leidžia navigacinė situacija. Pakrantės valstybė neturi teisės trukdyti laivų laisvai laivybai sąsiaurių dalyse, kurias dengia išskirtinė ekonominė zona. Povandeniniai laivai keliais išskirtine ekonomine zona gali plaukti tiek paviršiumi, tiek po vandeniu. Vis dėlto, naudodamiesi laivybos laisve, laivai turi laikytis bendrai priimtų tarptautinės teisės nuostatų dėl saugios laivybos, taršos prevencijos ir kt.¹⁴⁰

Laivai, plaukdamy Didžiojo Belto, Mažojo Belto ir Zundo sąsiauriais, turi teises ir pareigas, nustatytas 1857 m. sutartyse bei valstybių, besiribojančių su sąsiauriais, nacionaliniuose teisės aktuose.

Profesoriaus E. Bruelio nuomone, 1857 m. sutarties 1 straipsnio 1 dalies nuostata “joks laivas kad ir kas nutiktų, nuo šiol dėl jokios priežasties nebus sulaikytas ar jam sutrukdyta plaukimo Zundo ar Beltų sąsiauriais metu“ taikoma taip pat ir valstybių, kurios nėra šios sutarties šalys, laivams, nes sutartyje nustatyta, kad Danijos karalius gali specialiais susitarimais (kuriuose nėra leidžiama reikalauti, kad laivai būtų stabdomi) reguliuoti muitinės režimą nesusitariančių šalių laivams.¹⁴¹

1857 m. sutartyje tarp Danijos ir Europos valstybių, reglamentuota svarbiausia laivų, plaukiančių šiais sąsiauriais teisė – laisvai praplaukti. Pagal Danijos poziciją, pagal 1857 m. sutartį visų tautų laivai turi teisę laisvai plaukti Zundo ir Didžiojo Belto sąsiauriais. Be to, laivui negali būti trukdoma plaukti ir laivas negali būti apmokestinamas jokios rūšies mokesčiais.¹⁴²

1857 m. sutartį aiškinant griežtai vadovaujantis jos objektu – panaikinti mokesčius už plaukimą prekybos laivams, - daroma išvada, kad sutartis karo laivams netaikoma. Sutartį skaitant pažodžiui, karo laivai patenka į platų išsireiškimą, naudojamą sutarties 1 straipsnio 1 dalies antrame sakinyje, t. y. išsireiškimas “joks laivas”. Kita vertus, karo laivų plaukimas niekada nebuvo apmokestinimo jokiais mokesčiais objektu, todėl tuo pagrindu nebuvo reikalo įtraukti jų į sutartį ir, tolesnius straipsnius skaitant kartu, atrodo, kalbama tik apie prekybinius laivus, t. y. frazė “kroviniai” ir “komercinės operacijos” 1 straipsnio 1 dalies pirmo sakinio pabaigoje.¹⁴³

1857 m. sutartis iš esmės nebuvo taikoma karo laivams, tačiau karo laivai, vis dėlto, patiria tam tikrus suvaržymus, plaukdamy Didžiojo Belto, Mažojo Belto bei Zundo sąsiauriais. Karo laivų plaukimas reglamentuojamas 1982 m. Konvencijoje ir, atitinkamai, valstybių, besiribojančių su sąsiauriais, nacionaliniuose teisės aktuose. Vadovaujantis 1999 m. balandžio 16 d. “Įsaku, reglamentuojančiu užsienio

¹⁴⁰ Kovalev. A. A. Contemporary Issues of the Law of the Sea – Modern Russian Approaches. Eleven International Publishing, 2004. p. 220. <http://books.google.com/books?id=RI0tQheTwaMC&hl=lt> [žiūrėta 2008 10 11]

¹⁴¹ Bruel E. The Danish Straits // Nordisk Tidsskrift for international ret., 1940, Nr. 11 p. 32.

¹⁴² The law of the sea – The European Union and Its Member States / Edited by Tullio Treves, Laura Pineschi - Martinus Nijhoff Publishers, 1997. p. 108 http://books.google.com/books?id=x4uZat_RmpUC&hl=lt [žiūrėta 2008 05 28]

¹⁴³ Bruel E. The Danish Straits // Nordisk Tidsskrift for international ret. 1940, Nr. 11 p. 33.

karo laivų bei karinių lėktuvų įleidimą į Danijos teritoriją taikos metu”¹⁴⁴ (angl. Ordinance Governing the Admission of Foreign Warships and Military Aircraft to Danish Territory in Time of Peace), kuris įsigaliojo 1999 m. gegužės 1 d., karo laivams (taip pat įsake karo laivams prilyginami valstybiniai laivai, nenaudojami komerciniams tikslams) neleidžiama sustoti ar nuleisti inkaro teritoriniuose vandenyse, išskyrus kai diplomatiniais kanalais yra gautas išankstinis leidimas arba kai sustojimas ar inkaro nuleidimas yra būtinas įprastai laivybai, arba būtinas dėl force majeure aplinkybių ar dėl nelaimės. Trijų ar daugiau tos pačios valstybės karo laivų plaukimas vienu metu Didžiojo Belto, Samsio Belto ar Zundo sąsiauriais leidžiamas tik iš anksto pranešus diplomatiniais kanalais. Išankstinis pranešimas nereikalaujamas kai plaukia valstybiniai laivai. Karo laivai gali praplaukti arba būti vidaus vandenyse kai išankstinis leidimas tokiam plaukimui arba buvimui yra gautas diplomatiniais kanalais. Nereikalaujama išankstinio pranešimo iš laivų nelaimės atveju. Karo laivams be specialaus leidimo neleidžiama vykdyti mokslinės ar karinės veiklos Danijos teritoriniuose vandenyse. Danijos teritoriniuose vandenyse karo laivai privalo iškelti savo vėliavą.¹⁴⁵ G. Alexanderssono teigimu, Danijos teisė išskiria plaukimą Zundo ir Didžiojo Belto sąsiauriais bei Mažojo Belto sąsiauriu. Zundo ir Didžiojo Belto sąsiauriuose taikoma taikaus plaukimo teisė karo laivams, jeigu Zundo sąsiauryje neplaukiama per Kopenhagos uosto Drodgeno ir Hollander Deep dalis, kurios laikomos Danijos vidaus vandenimis.¹⁴⁶

Karo laivų plaukimas Švedijos teritoriniuose vandenyse reguliuojamas Švedijos 1966 m. birželio 3 d. įsakymu dėl leidimo įplaukti užsienio kariniams laivams ir įskristi karo lėktuvams į Švedijos teritoriją, kai abi valstybės taikios. Užsienio valstybių karo laivams leidžiama laisvai plaukti Zundo sąsiaurio Švedijos dalimi pagal taikaus plaukimo taisykles, t. y. jiems neleidžiama nei sustoti, nei nuleisti inkaro. Užsienio valstybių karo laivams leidžiama plaukti Zundo sąsiaurio pietine dalimi Švedijos teritorine jūra taikos metu ir karo metu kai Švedija yra neutrali be išankstinio pranešimo. Kariaujančių valstybių karo laivai privalo praplaukti per mažiau nei 24 valandas.¹⁴⁷

Povandeniniai laivai gali praplaukti sąsiauriais tik su sąlyga, kad jie plaukia paviršiumi (1999 m. Danijos Karalienės 1999 m. balandžio 16 d. “Įsako, reglamentuojančio užsienio karo laivų bei karinių

¹⁴⁴ Ordinance Governing the Admission of Foreign Warships and Military Aircraft to Danish Territory in Time of Peace, 16 April 1999. http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/DNK_1999_Ordinance.pdf [žiūrėta 2008 09 22]

¹⁴⁵ Ordinance Governing the Admission of Foreign Warships and Military Aircraft to Danish Territory in Time of Peace, 16 April 1999. http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/DNK_1999_Ordinance.pdf [žiūrėta 2008 09 22]

¹⁴⁶ Alexandersson G. The Baltic Straits. - Martinus Nijhoff publishers, 1982. p. 82. <http://books.google.com/books?id=nFe9y-S-DKgC&hl=lt> [žiūrėta 2008 05 28]

¹⁴⁷ Alexandersson G. The Baltic Straits. - Martinus Nijhoff publishers, 1982. p. 82. <http://books.google.com/books?id=nFe9y-S-DKgC&hl=lt> [žiūrėta 2008 05 28]

lėktuvų įleidimą į Danijos teritoriją taikos metu” 6 straipsnio 2 dalis). Šis suvaržymas pagrįstas kitų laivų saugumu plaukimo metu, taip pat ir Danijos saugumo interesais.¹⁴⁸ Zundo sąsiaurio Švedijos dalimi povandeniniai laivai taip pat privalo plaukti paviršiumi ir iškėlę vėliavą.

Vadovaujantis 1982 m. Konvencijos 21 straipsnio 4 dalimi, užsienio laivai, naudodamiesi taikaus plaukimo teritorine jūra teise, turi laikytis visų pakrantės valstybės priimtų įstatymų ir kitų teisės aktų bei visų visuotinai pripažįstamų tarptautinių taisyklių, skirtų susidūrimams jūroje išvengti.

Kaip minėta ankstesnėse darbo dalyse, siekdama užtikrinti didelių laivų, plaukiančių Danijos vandenimis, laivybos saugumą, Danijos Vyriausybė nustatė kanalą didelių laivų plaukimui tarp Skageno ir šiaurės rytinio Gedserio rajono (T-Kelią). Plaukdami Baltijos jūros prieigomis, laivai turi žinoti, kad maksimali pasiekama grimzlė daugelyje T-Kelio dalių yra 17 metrų. Šiaurės rytiniame Gedserio rajone maksimali grimzlė dėl smėlio judėjimo yra sumažinta iki 16,4 m. T-Kelias yra pažymėtas plūdurais ir žibintais.¹⁴⁹

2003 m. gruodžio 1 d. įsigaliojo Tarptautinės Jūrų Organizacijos Asamblėjos 2002 m. gruodžio 5 d. priimta rezoliucija MSC 138(76) “Rekomendacijos dėl laivybos Baltijos jūros prieigose“. Rezoliucijoje pateikiamos rekomendacijos laivams, plaukiantiems T-Keliumi bei Zundo sąsiauriu. Rekomendacijos T-Kelyje taikomos laivams virš 40000 tonų dedveito, laivams, kurių grimzlė 11 m ar didesnė bei laivams, nepriklausomai nuo jų dydžio ar grimzlės, vežantiems branduolinį kurą, plutonį ir aukšto lygio radioaktyvias atliekas. Laivams virš 40000 tonų dedveito bei laivams, vežantiems branduolinį kurą, plutonį ir aukšto lygio radioaktyvias atliekas rekomenduojama naudotis pranešimų iš laivų sistema (SHIPPOS), kurią įsteigė Danijos Vyriausybė. Laivams, kurių grimzlė 11 m ar didesnė bei laivams, vežantiems branduolinį kurą, plutonį ir aukšto lygio radioaktyvias atliekas rekomenduojama naudotis pakrantės valstybių įsteigtų locmanų tarnybų paslaugomis. Atsižvelgiant į faktą, kad T-Kelio maksimalus gylis (be šiaurės rytinio Gedserio rajono gilinimo) yra 17 metrų ir kad jūrlapiuose nurodyti gyliai, net esant normalioms sąlygoms, dėl nežinomų ir judančių kliūčių gali būti mažesni iki 2 metrų, laivai, kurių masė virš 40000 tonų dedveito, turėtų neplaukti rajone, nebent su jų grimzle saugu plaukti per rajoną, atsižvelgiant į galimus nurodytų gylių pasikeitimus dėl meteorologinio ar kito poveikio. Tokiems laivams dėl jų grimzlės taip pat rekomenduojama parodyti signalą, numatytą 1972 m. Tarptautinės konvencijos dėl Taisyklių padedančių išvengti susidūrimų jūroje 28 taisyklėje Didžiojo Belto dalyse (Hatter Rev,

¹⁴⁸ The law of the sea – The European Union and Its Member States / Edited by Tullio Treves, Laura Pineschi - Martinus Nijhoff Publishers, 1997. p. 106 http://books.google.com/books?id=x4uZat_RmpUC&hl=lt [žiūrėta 2008 05 28]

¹⁴⁹ Navigation through Danish Waters. The Danish Maritime Authority & The Royal Danish Administration of Navigation and Hydrography. p. 4. [http://www.frv.dk/publikationer/navigation through danish waters/hele.pdf](http://www.frv.dk/publikationer/navigation%20through%20danish%20waters/hele.pdf) - hele.pdf [žiūrėta 2008 02 06]

Vengeancegrunde ir siaurame kelyje į rytus nuo Langelando). Laivai, kurių grimzlė 11 m ar didesnė, turėtų suprasti, kad inkaro nuleidimas gali būti būtinas, atsižvelgiant į oro ir jūros sąlygas, dėl laivo dydžio ir grimzlės bei jūros lygio, ir, dėlto, ypatingai atkreipti dėmesį į informaciją, kurią suteikia locmanas bei radijo navigacinės informacijos sistemos rajone.¹⁵⁰

Rekomendacijos Zundo sąsiauryje taikomos pakrautiems naftos tanklaiviams, kurių grimzlė 7 metrai ar didesnė, pakrautiems chemikalais tanklaiviams ir dujas vežantiems laivams, nepriklausomai nuo jų dydžio, bei laivams, vežantiems branduolinį kurą, plutonį ir aukšto lygio radioaktyvias atliekas. Šie laivai, plaukiantys Zundo sąsiauriu tarp linijos, jungiančios Svinbaadano švyturį ir Hornbaeko uostą ir linijos, jungiančios Skanoro uostą bei Aflanshage'o (Amagerio salos tašką, labiausiai nutolusį į pietus) turėtų naudotis Danijos ir Švedijos Vyriausybių įsteigtų locmanų tarnybų paslaugomis, taip pat turėtų suprasti, kad inkaro nuleidimas gali būti būtinas, atsižvelgiant į oro ir jūros sąlygas, dėl laivo dydžio ir grimzlės bei jūros lygio, ir, dėlto, ypatingai atkreipti dėmesį į informaciją, kurią suteikia locmanas bei radijo navigacinės informacijos sistemos rajone.¹⁵¹

Laivų pranešimų sistema SHIPPOS įsteigta Danijos vandenyse, siekiant užtikrinti laivybos saugumą, sumažinti riziką dėl taršos aplinkai, kurią sukelia laivų užplaukimas ant seklumos bei laivų susidūrimai. Pranešimų sistema taikoma visiems 20000 BT ir didesniems laivams, visiems 11 m ir didesnės grimzlės laivams, visiems naftą, dujas ir chemines medžiagas gabenantiems 1600 BT ar didesniems tanklaiviams ir visiems laivams, nepriklausomai nuo dydžio ir grimzlės, vežantiems branduolinį kurą, plutonį ar aukšto lygio radioaktyvias atliekas.¹⁵² Šie laivai, plaukdami į Danijos teritorinius vandenis bei plaukdami teritoriniais vandenimis privalo siųsti pranešimus, plaukimo planus. Laivų dalyvavimas SHIPPOS sistemoje neatleidžia laivų nuo pareigos dalyvauti Tarptautinės Jūrų Organizacijos įsteigtoje privalomoje Laivų eismo sistemoje Didžiojo Belto Eismas Didžiojo Belto sąsiauryje¹⁵³ (žr. 3.3 poskyrį).

¹⁵⁰ IMO resolution MSC 138(76). Recommendation on Navigation through the Entrances to the Baltic Sea. [http://www.lodstilsynet.dk/userfiles/documents/lovebekendtgoerelser/Resolution%20MSC%20138\(76\).pdf](http://www.lodstilsynet.dk/userfiles/documents/lovebekendtgoerelser/Resolution%20MSC%20138(76).pdf) [žiūrėta 2008 09 22]

¹⁵¹ IMO resolution MSC 138(76). Recommendation on Navigation through the Entrances to the Baltic Sea. [http://www.lodstilsynet.dk/userfiles/documents/lovebekendtgoerelser/Resolution%20MSC%20138\(76\).pdf](http://www.lodstilsynet.dk/userfiles/documents/lovebekendtgoerelser/Resolution%20MSC%20138(76).pdf) [žiūrėta 2008 09 22]

¹⁵² Navigation through Danish Waters. The Danish Maritime Authority & The Royal Danish Administration of Navigation and Hydrography. p. 22. http://www.frv.dk/publikationer/navigation_through_danish_waters/hele.pdf - hele.pdf [žiūrėta 2008 02 06]

¹⁵³ Navigation through Danish Waters. The Danish Maritime Authority & The Royal Danish Administration of Navigation and Hydrography. p. 24. http://www.frv.dk/publikationer/navigation_through_danish_waters/hele.pdf - hele.pdf [žiūrėta 2008 02 06]

Danijos Gynybos ministerijos 2007 m. gegužės 31 d. įsakymu Nr. 488, kuris įsigaliojo 2007 m. liepos 1 d., įsteigta privaloma laivų pranešimų sistema BELTREP bei reglamentuotos nuostatos dėl laivų dalyvavimo sistemoje procedūros, laivams plaukiant pro Didžiojo Beldo Rytinį ir Vakarinį tiltus. Kaip nurodyta įsakymo 2 straipsnio 2 dalyje, laivų pranešimų sistema BELTREP yra aprobuota Tarptautinės Jūrų Organizacijos bei taikoma 50 BT ir didesniems laivams, bei laivams, kurių grimzlė 15 metrų ir didesnė. BELTREP apima Didžiojo Beldo šiaurinę ir centrinę dalį ir vandenis aplink Hatter Barną Samso Belde.¹⁵⁴ Įsakyme reglamentuota, kokius pranešimus ir koku periodiškumu laivai turi siųsti Laivų eismo tarnybai Didžiojo Beldo Eismas“.

Pagal 2007 m. gegužės 31 d. įsakymo 10 straipsnį, laivyba pro Rytinį Didžiojo Beldo tiltą leidžiama laivams, kurių aukštis mažesnis nei 65 metrai. Laivai, kurių ilgis 20 metrų ir didesnis, įpareigoti naudoti jūrų eismo kelius eismo atskyrimo schemoje tarp Korsuro ir Sprogu. Laivams, kurių ilgis 20 metrų ir mažesnis, rekomenduojama vengti eismo atskyrimo schemų jūrų eismo kelių tarp Rytinio Tilto dviejų ramsčių ir naudoti gretimus susisiekimo tarpus tarp tilto ramsčių.¹⁵⁵

2007 m. gegužės 31 d. įsakymo 12 straipsnyje reglamentuota, kad laivyba pro Vakarinį Didžiojo Beldo tiltą leidžiama laivams, kurių dedveitas mažesnis nei 1000 tonų ir laivams, kurių aukštis mažesnis negu 18 metrų. Visi 50 BT ir didesni laivai, norintys praplaukti Vakarinį Tiltą, turi naudoti du pažymėtus laivybos kelius. Laivai, plaukiantys šiaurės kryptimi, turi naudotis rytiniu laivybos keliu, o laivai, plaukiantys pietų kryptimi, turi naudoti vakarinį laivybos kelią. Plūdurus pažymėtuose keliuose, einančiuose pro Vakarinį tiltą draudžiama laivams nuleisti inkarą.¹⁵⁶

Visi 300 BT ir didesni laivai, gali savanoriškai dalyvauti laivų pranešimų sistemoje SOUNDREP, kuri įsteigta Zundo sąsiauryje. Jeigu laivui reikia nuleisti inkarą, pavyzdžiui, dėl mažo matomumo, nepalankių oro sąlygų, nurodytų vandens gylių pasikeitimo ir kitais atvejais, Zundo laivų eismo tarnyba gali rekomenduoti tinkamas vietas. Iš laivų, dalyvaujančių SOUNDREP sistemoje, reikalaujama siųsti plaukimo planą bei pavojingų prekių pranešimą bei kitus pranešimus, kai pasikeičia laivybos sąlygos.

Zundo sąsiauryje, siekiant užtikrinti laivybos saugumą, įsteigta Radijo pranešimų iš laivų, kurių aukštis viršija 35 metrus, plaukiančių per Zundo sąsiaurio gilintą Drodgen kanalą (2005 m. spalio 13 d.

¹⁵⁴ Order No 488 of 31/05/2007 on the mandatory ship reporting system BELTREP and navigation under the East Bridge and West Bridge in the Storebølt (Great Belt). http://www.frv.dk/en/ifm/navigation/navigation_ntdw.htm [žiūrėta 2008 02 06]

¹⁵⁵ Order No 488 of 31/05/2007 on the mandatory ship reporting system BELTREP and navigation under the East Bridge and West Bridge in the Storebølt (Great Belt). http://www.frv.dk/en/ifm/navigation/navigation_ntdw.htm [žiūrėta 2008 02 06]

¹⁵⁶ Order No 488 of 31/05/2007 on the mandatory ship reporting system BELTREP and navigation under the East Bridge and West Bridge in the Storebølt (Great Belt)1). http://www.frv.dk/en/ifm/navigation/navigation_ntdw.htm [žiūrėta 2008 02 06]

įsakymas Nr.955) sistema. Visi tokio pobūdžio laivai privalo siųsti pranešimus pakrantės radijo stočiai Lyngby Radio likus 30 minučių iki įplaukimo į Drodgen kanalą.¹⁵⁷

Vadovaujantis Danijos Locmanų aktu¹⁵⁸ Danijos teritoriniuose vandenyse dalis laivų yra įpareigoti naudotis locmanų paslaugomis: laivai, kurie veža naftą arba turi neišvalytų rezervuarų, neapsaugotų inertiniu oru; laivai, vežantys chemines medžiagas; laivai, vežantys dujas; laivai, turintys daugiau nei 5000 tonų naftos bunkerį; laivai, vežantys labai radioaktyvias medžiagas (Locmanų akto 4 straipsnio 1 dalis). Atsižvelgiant į visuomenės saugumą, karines priežastis, siekiant užtikrinti laivybos saugumą, tvarkos palaikymą, pavojaus prevenciją, atsižvelgiant į aplinką ar kitus reikšmingus viešuosius interesus, Danijos jūrų administracija gali nuspręsti dėl įpareigojimo naudotis locmanų paslaugomis (5 straipsnio 1 dalis). Vis dėlto, laivai, kurie pagal tarptautinę teisę turi teisę plaukti nesinaudodami locmanų paslaugomis, ir Danijos vandenyse nėra įpareigojami naudotis locmanų paslaugomis. Locmanų aktas netaikomas karo laivams, karinių pajėgų transportui ir užsienio valstybių valstybiniam laivams.¹⁵⁹ Didžiojo Belto, Mažojo Belto ir Zundo sąsiauriuose yra rekomenduojama laivams naudotis locmanų paslaugomis.¹⁶⁰

Švedijos teisės aktų nuostatos dėl privalomo naudojimosi locmanų paslaugomis jos teritoriniuose vandenyse, taip pat ir Zundo sąsiaurio Švedijos dalyje, iš esmės yra panašios kaip ir Danijos teisės aktų nuostatos dėl locmanų paslaugų privalomumo Danijos teritoriniuose vandenyse. Laivų, kurių ilgis 70 metrų bei plotis 14 metrų ir didesnis, kapitonams, naudojimas locmanų paslaugomis yra privalomas.¹⁶¹

Laivai plaukdami Skagerako ir Kategato sąsiauriais, naudojami teisėmis bei vykdo pareigas vadovaujantis 1982 m. Konvencijos nuostatomis bei valstybių, besiribojančių su sąsiauriais, nacionalinių teisės aktų nuostatomis.

Pagal 1857 m. sutartį nėra aišku, ką reiškia visų tautų laivams suteikiama teisė laisvai praplaukti Didžiojo Belto, Mažojo Belto bei Zundo sąsiauriais. Danija, kurios teritorijoje driekiasi Didžiojo Belto, Mažojo Belto sąsiauriai bei dalis Zundo sąsiaurio bei Švedija, kurios teritorijoje driekiasi dalis Zundo

¹⁵⁷ Order No 955 of 13/10/2005 on Radio Reporting for Ships with an air draught exceeding 35 meters navigating through the dredged channel of Drogden in the Sound. http://www.frv.dk/en/ifm/navigation/navigation_ntdw.htm [žiūrėta 2008 02 06]

¹⁵⁸ The Danish Pilotage Act No. 567 of 09 June 2006. http://www.frv.dk/en/ifm/navigation/navigation_ntdw.htm [žiūrėta 2008 02 06]

¹⁵⁹ The Danish Pilotage Act No. 567 of 09 June 2006. http://www.frv.dk/en/ifm/navigation/navigation_ntdw.htm [žiūrėta 2008 02 06]

¹⁶⁰ Makinen A., Lamp J., Andersson A. More Maritime safety for the Baltic Sea. World wide fund for Nature. p. 14. <http://www.wwf.se/source.php/1116893/wwf-1074785.pdf> [žiūrėta 2008 09 27]

¹⁶¹ Navigation safety in the Sound between Denmark and Sweden (Oresund): Risk and cost-benefit analysis 2006. p. 28. http://www.dma.dk/graphics/Synkron-Library/Sofartsstyrelsen/Publikationer/2006/Navigational_safety_Oresund.pdf [žiūrėta 2008 02 06]

sąsiaurio 1857 m. sutartyje reglamentuotą laivybos režimą prilygina taikaus plaukimo režimui pagal 1982 m. Konvenciją, tačiau išskiria jį kaip specialų laivybos režimą. Laivai, plaukdami šiais trimis sąsiauriais privalo paisyti Danijos ir Švedijos nacionalinių teisės aktų, susijusių su laivyba sąsiauriuose.

IŠVADOS

1. Sąsiauriai tarp Šiaurės jūros ir Baltijos jūros driekiasi Šiaurės jūros rytinėje dalyje bei Baltijos jūros vakarinėje dalyje, skiria Jutlandijos ir Skandinavijos pusiasalius. Sąsiaurius tarp Šiaurės jūros ir Baltijos jūros sudaro penki sąsiauriai: Skagerako, Kategato, Didžiojo Belto, Mažojo Belto ir Zundo sąsiauriai. Sąsiauriai labai svarbūs tarptautinei laivybai, kadangi sąsiauriai yra vienintelis natūralus laivybos kelias, leidžiantis laivams įplaukti į Baltijos jūrą bei išplaukti iš jos. Kasmet tūkstančiai laivų plaukia šiais sąsiauriais.

2. Vadovaujantis geografiniu ir funkciniu tarptautinių sąsiaurių kriterijais, suformuluotais *Corfu channel* byloje sąsiauriai tarp Šiaurės jūros ir Baltijos jūros laikytini tarptautiniais sąsiauriais, naudojamais tarptautinei laivybai 1982 m. Konvencijos prasme. Danija, Švedija ir Norvegija, valstybės, besiribojančios su šiais sąsiauriais, yra ratifikavusios 1982 m. Konvenciją, todėl jiems taikomos 1982 m. Konvencijos nuostatos.

3. Skagerako ir Kategato sąsiauriai yra platesni nei 24 jūrmylės, t. y. dviejų, priešais viena kitą esančių valstybių teritorinių jūrų pločių suma. Skagerako sąsiauryje, pakrantės valstybėms nustačius 12 jūrmylių teritorines jūras, egzistuoja kelias jų išskirtinėmis ekonominėmis zonomis, o Kategato sąsiauryje Danija ir Švedija sumažino savo teritorines jūras, palikdamos kelių išskirtinę ekonomine zona. Šiems sąsiauriams netaikoma 1982 m. Konvencijos III dalis, reglamentuojanti tarptautinių sąsiaurių teisinį režimą, t. y. šioms sąsiauriams netaikoma tranzitinio plaukimo teisė, kadangi šiuose sąsiauriuose pagal 1982 m. Konvencijos 36 straipsnį yra panašaus patogumo keliai išskirtine ekonomine zona. Šių sąsiaurių dalyse, kurias dengia pakrantės valstybių teritorinės jūros taikoma taikaus plaukimo teisė, o keliuose išskirtine ekonomine zona – laivybos laisvė.

4. 1982 m. Konvencijos III dalies nuostatos, reglamentuojančios tranzitinio plaukimo teisę, netaikomos ir Didžiojo Belto, Mažojo Belto ir Zundo sąsiauriuose, kadangi laivybos teisinį režimą juose nustato 1857 – 1860 m. sutartis, kurias Danija sudarė su kai kuriomis Europos valstybėmis bei Jungtinėmis Amerikos Valstijomis dėl nuo XV a. rinktų mokesčių už plaukimą sąsiauriais panaikinimo, o pagal Konvencijos 35 straipsnio c) punktą 1982 m. Konvencijos III dalies nuostatos netaikomos, jeigu plaukimą sąsiauriais visiškai ar iš dalies reglamentuoja ilgalaikės galiojančios tarptautinės konvencijos dėl tokių sąsiaurių. 1857 – 1860 m. sutartyse visų šalių laivams garantuojama teisė laisvai praplaukti. Danija ir Švedija laivybos šiais sąsiauriais teisinį režimą prilygina taikaus plaukimo teisei.

5. Vadovaujantis Vienos konvencijos “Dėl tarptautinių sutarčių teisės” 36 straipsniu, valstybės, kurios nebuvo 1857 – 1860 m. sutarčių šalys, gali remtis šiomis sutartimis kaip trečiosios šalys naudos gavėjos, todėl minėtų sutarčių nuostatos taikytinos visų valstybių laivams, kurie plaukia Didžiojo Belto, Mažojo Belto ir Zundo sąsiauriais.

6. Valstybių, besiribojančių su sąsiauriais tarp Šiaurės jūros ir Baltijos jūros, kitų valstybių, kurių laivai plaukia šiais sąsiauriais bei laivų teisės ir pareigos priklauso nuo konkrečių sąsiaurių. Skagerako ir Kategato sąsiauriuose valstybių ir laivų teisės ir pareigas reguliuoja 1982 m. Konvencija. Didžiojo Belto, Mažojo Belto ir Zundo sąsiauriuose valstybių ir laivų teisės ir pareigos nustatytos 1857 – 1860 m. sutartyse, o kiek šios sutartys nenustato - 1982 m. Konvencijoje.

7. Laivybos teisinis režimas Zundo, Didžiojo Belto ir Mažojo Belto sąsiauriuose, 2004 m. Danijai ratifikavus 1982 m. Konvenciją, nepasikeitė, kadangi Danija, ratifikuodama 1982 m. Konvenciją, deklaravo, kad šiems sąsiauriams taikoma tranzitinio plaukimo režimo išimtis, numatyta Konvencijos 35 straipsnio c) punkte.

8. Darbo įvadinėje dalyje iškelta hipotezė patvirtinama ir galima teigti, kad laivybos Skagerako ir Kategato sąsiauriais teisinį režimą reglamentuoja 1982 m. Konvencija, o Zundo, Didžiojo Belto ir Mažojo Belto sąsiauriais – ilgalaikės tarptautinės sutartys, t. y. 1857 – 1860 m. sutartys, sudarytos tarp Danijos ir Europos valstybių bei sutartis, sudaryta tarp Danijos ir Jungtinių Amerikos Valstijų, kurių nuostatos dėl laivybos teisinio režimo yra tapusios paprotinėmis normomis, saistančiomis ir tas valstybes, kurios nėra minėtų sutarčių šalys. Laivybos teisinį režimą Zundo, Didžiojo Belto ir Mažojo Belto sąsiauriuose nustato 1857 – 1860 m. sutartys, o kiek šios sutartys nenustato - 1982 m. Konvencija.

LITERATŪRA

Tarptautinės sutartys ir nacionaliniai teisės aktai:

1. **Act No 200 of 7 April 1999 on the delimitation of the territorial sea. Denmark //**
<http://faolex.fao.org/docs/pdf/den22299.pdf> [žiūrėta 2008 04 18]
2. **Act No. 411 of 22 May 1996 on Exclusive Economic Zones of Denmark.**
http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/DNK_1996_Act.pdf
[žiūrėta 2008 09 22]
3. **Act No. 91 of 17 December 1976 relating to the Economic Zone of Norway.**
http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/NOR_1976_Act.pdf
[žiūrėta 2008 09 22]
4. **Act of 27 June 2003 No. 57 relating to Norway's territorial waters and contiguous zone.**
Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, Office of Legal Affairs. Law of the Sea. Bulletin No.54. United Nations. New York, 2004. p. 97-98.
http://www.un.org/Depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/bulletin54e.pdf [žiūrėta 2008 04 24]
5. **Agreement between Denmark and Norway relating to the delimitation of the continental shelf, 8 December 1965 – Exchange of notes constituting an agreement amending the above-mentioned Agreement Copenhagen, 24 April 1968 //**
<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/DNK-NOR1968CS.PDF> [žiūrėta 2008 04 18]
6. **Agreement between Sweden and Denmark on the Delimitation of the Continental Shelf and Fishing Zones. 9 November 1984 //**
<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/SWE-DNK1984CS.PDF> [žiūrėta 2008 04 18]
7. **Convention between the United States and His Majesty, The King of Denmark, For the Discontinuance of the Sound dues; done at Washington, the 11th day of April, 1857 //**
Merchants' Magazine and Commercial Review. Hunt F., Kettell T. P., Homans I. S., Dana W. B. F.Hunt, 1858. p. 225. <http://books.google.com/books?id=cFhJAAAAMAAJ&hl=lt> [žiūrėta 2008 09 29]
8. **Denmark and Sweden Declaration concerning the boundaries of the Sound, signed at Stockholm, January 30, 1932, and the exchange of Notes relating thereto of the same date //**
League of Nations – Treaty Series http://untreaty.un.org/unts/60001_120000/17/21/00033040.pdf
[žiūrėta 2008 03 09]
9. **Denmark Executive Order concerning the Delimitation of Denmark's Territorial Sea No. 242, April 21, 1999.**
http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/DNK_1999_Order.pdf
[žiūrėta 2008 09 22]
10. **Denmark's Order No 488 of 31/05/2007 on the mandatory ship reporting system BELTREP and navigation under the East Bridge and West Bridge in the Storebaelt (Great Belt)**
http://www.frv.dk/en/ifm/navigation/navigation_ntdw.htm [žiūrėta 2008 02 06]

11. **Denmark's Order No 955 of 13/10/2005 on Radio Reporting for Ships with an air draught exceeding 35 meters navigating through the dredged channel of Drogden in the Sound.**
http://www.frv.dk/en/ifm/navigation/navigation_ntdw.htm [žiūrėta 2008 02 06]
12. **Exchange of Notes Constituting an Agreement between Denmark and Sweden concerning the Delimitation of the Territorial Waters between Denmark and Sweden, 25 June 1979.**
<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/DNK-SWE1979TW.PDF> [žiūrėta 2008 09 22]
13. **Executive Order No. 680 of 18 July 2003, amending Executive Order No. 242 of 21 April 1999 concerning the Delimitation of Denmark's Territorial Sea** // Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, Office of Legal Affairs. Law of the Sea. Bulletin No.53. United Nations. New York, 2004. http://www.un.org/Depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/bulletin53e.pdf [žiūrėta 2008 09 22]
14. **IMO Resolution A.579(14), adopted on 20 November 1985.**
http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D22371/A579%2814%29.pdf [žiūrėta 2008-10-30]
15. **IMO Resolution A.620(15), adopted on 19 November 1987.**
http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D22383/A620%2815%29.pdf [žiūrėta 2008-10-30]
16. **IMO resolution MSC 138(76). Recommendation on navigation through the entrances to the Baltic Sea.**
[http://www.lodstilsynet.dk/userfiles/documents/lovebekendtgoerelser/Resolution%20MSC%20138\(76\).pdf](http://www.lodstilsynet.dk/userfiles/documents/lovebekendtgoerelser/Resolution%20MSC%20138(76).pdf) [žiūrėta 2008 09 22]
17. **Jungtinių Tautų Jūrų teisės konvencija** // Valstybės žinios. 2003, Nr.107-4786 // <http://www3.lrs.lt/cgi-bin/preps2?Condition1=221141&Condition2=> [žiūrėta 2007 12 14]
18. **Konvencija “Dėl teritorinės jūros ir gretutinės zonos”** // Valstybės žinios. 2002, Nr. 40-1472 // <http://www3.lrs.lt/cgi-bin/preps2?Condition1=164570&Condition2=> [žiūrėta 2007 12 14]
19. **Ordinance governing the Admission of foreign warships and military aircraft to Danish Territory in time of peace, 16 April 1999.**
http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/DNK_1999_Ordinance.pdf [žiūrėta 2008 09 22]
20. **Royal decree on the delimitation of the Territorial Sea No. 19, December 21, 1966, which has been modified by Decree No.189 of April 19, 1978.**<http://faolex.fao.org/docs/pdf/den1124.pdf> [žiūrėta 2008 04 18]
21. **Sweden and Denmark Agreement concerning the delimitation of the continental shelf and fishing zones 9 November 1984** // United Nations Treaty series. 1985.
http://untreaty.un.org/unts/60001_120000/14/8/00026379.pdf [žiūrėta 2008 03 09]
22. **The Danish Pilotage Act No. 567 of 09 June 2006.**
http://www.frv.dk/en/ifm/navigation/navigation_ntdw.htm [žiūrėta 2008 02 06]
23. **Treaty for the Redemption of the Sound Dues. Signed at Copenhagen, March 14th, 1857, and ratified in Copenhagen, march 31st, 1857.** // Annals of British Legislation. 1858. p. 131.
<http://books.google.com/books?id=H7MKAAAAYAAJ&hl=lt> [žiūrėta 2008 09 27]
24. **Vienos konvencija “Dėl tarptautinių sutarčių teisės”** // Valstybės žinios. 2002, Nr. 13-480
http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=159769&p_query=&p_tr2= [žiūrėta 2008 03 09]

Tarptautinio Teisingumo Teismo bylos:

25. **Corfu Channel Case (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland v. Albania).** International Court of Justice Judgment of April 9th, 1949, 149 p. <http://www.icj-cij.org/docket/files/1/1645.pdf> [žiūrėta 2008 11 23]
26. **Case concerning the passage through the Great Belt (Finland v. Denmark). Counter-memorial submitted by the Government of the Kingdom of Denmark,** 1992. 300 p. <http://www.icj-cij.org/docket/files/86/6893.pdf> [žiūrėta 2007 12 27]
27. **Case concerning the passage through the Great Belt (Finland v. Denmark). Memorial of the Government of the Republic of Finland,** 1992. p. 13. <http://www.icj-cij.org/docket/files/86/6885.pdf> [žiūrėta 2007 12 27]
28. **Case concerning the passage through the Great Belt (Finland v. Denmark). Written observations by The Government of the Kingdom of Denmark relating to the request for indication of provisional measures,** 1991. 100 p. <http://www.icj-cij.org/docket/files/86/6895.pdf> [žiūrėta 2007 12 27]
29. **Case concerning the passage through the Great Belt (Finland v. Denmark). Application of the Republic of Finland,** 1991. 60 p. <http://www.icj-cij.org/docket/files/86/6861.pdf> [žiūrėta 2007 12 27]

Knygos:

30. **Alexandersson G.** The Baltic Straits - Martinus Nijhoff Publishers, 1982. - 132 p. – ISBN 902472595X <http://books.google.com/books?id=nFe9y-S-DKgC&hl=lt> [žiūrėta 2008 05 28]
31. **Carriage of Goods by Sea, Maritime Collisions, Maritime Oil Pollution, Commercial Arbitration** / Edited by Cornelis C. Voskuil, J. A. Wade – Brill Archive, 1980 – 329 p. – ISBN 9028607498 <http://books.google.com/books?id=NrpcKiKDNR8C&hl=lt> [žiūrėta 2008-11-15]
32. **Jayewardene Hiran W.** The Regime of Islands in International Law - Martinus Nijhoff Publishers, 1990. – 572 p. – ISBN 0791201207 <http://books.google.com/books?id=JfwMefe2uAgC&hl=lt> [žiūrėta 2008-10-10]
33. **Jia B. B.** The Regime of Straits in International Law - Oxford University Press, 1998. - 253 p. – ISBN 0198265565 http://books.google.com/books?id=FkJtP1YVf_8C&hl=lt [žiūrėta 2008 08 12]
34. **Katuoka S.** Tarptautinė jūrų teisė - Vilnius, 1997. – 229 p. – ISBN 9986-752-14-0
35. **Kovalev. A. A.** Contemporary Issues of the Law of the sea – modern Russian approaches - Eleven International Publishing, 2004. - 324 p. – ISBN 9077596038 <http://books.google.com/books?id=RIOtQheTwaMC&hl=lt> [žiūrėta 2008 10 11]
36. **Lingė P.** Europos valstybių gamtinė geografija: [Žinynas]. – Vilnius, 2007. - 272 p. - ISBN 978-9955-734-17-8
37. **Nordquist M. H. et al.** United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982 – A Commentary. - Martinus Nijhoff Publishers, 1993. – 1088 p. – ISBN 0792324714 <http://books.google.com/books?id=LBpWsUYTO7QC&hl=lt> [žiūrėta 2007 12 28]
38. **Pak C. Y.** The Korean Straits. - Martinus Nijhoff Publishers, 1988. – 157 p. – ISBN 9024737249 <http://books.google.com/books?id=tP8gDMZRzZAC&hl=lt> [žiūrėta 2008 10 20]
39. **Parameswaran B.** The Liberalization of Maritime Transport Services – with Special Reference to the WTO/GATS Framework. - Springer, 2004. - 425 p. – ISBN 3540222405 <http://books.google.com/books?id=-7TQI0MRYuC&hl=lt> [žiūrėta 2008 10 20]

40. **Pharand D., Legault L. H.** The Northwest Passage – Arctic Straits. - Marinus Nijhoff Publishers, 1984. - 199 p. – ISBN 9024729793 <http://books.google.com/books?id=TmSFPvmQa-gC&hl=lt> [žiūrēta 2008 08 12]
41. **The Baltic Sea - New Developments in National Policies and International Cooperation** / Edited by Renate Platzoder, Philomene A. Verlaan - Martinus Nijhoff Publishers, 1996. – 478 p. – ISBN 9041103570 <http://books.google.com/books?id=AyIU6XIeDKwC&hl=lt> [žiūrēta 2008 08 12]
42. **The law of the sea – The European Union and Its Member States** / Edited by Tullio Treves, Laura Pineschi - Martinus Nijhoff Publishers, 1997. - 616 p. – ISBN 9041103260 http://books.google.com/books?id=x4uZat_RmpUC&hl=lt [žiūrēta 2008 05 28]
43. **The Oxford Encyclopedia of Maritime History** / Edited by John B. Hattendorf - New York: Oxford University press, 2007. – 2912 p. – ISBN 0195130758
44. **Unlu N.** The Legal Regime of the Turkish Straits - Martinus Nijhoff publishers, 2002. - 186 p. – ISBN 9041119043 <http://books.google.com/books?id=R878VUyOyfcC&hl=lt> [žiūrēta 2008 05 28]
45. **Vessel-Source Pollution and Coastal State Jurisdiction: the Work of the ILA Committee on Coastal State Jurisdiction Relating to Marine Pollution (1991-2000)** / Edited by Eric Franckx. - Martinus Nijhoff Publishers, 2001. – 391 p. – ISBN 9041116303 <http://books.google.com/books?id=cOcWYjxXBf8C&hl=lt> [žiūrēta 2008-05-28]
46. **Wang J. C. F.** Handbook on Ocean Politics and Law - Greenwood Publishing Group, 1992. – 568 p. – ISBN 0313264341 <http://books.google.com/books?id=GrEOofrVra4C&hl=lt> [žiūrēta 2008 09 30]
47. **Yturriaga J. A.** Straits Used for International Navigation – A Spanish Perspective - Martinus Nijhoff publishers, 1991. - 372 p. – ISBN 0792311418 <http://books.google.com/books?id=lw86IpC5eZAC&hl=lt> [žiūrēta 2008 08 12]

Straipsniai:

48. **Bruel E.** The Danish Straits // Nordisk Tidsskrift for international ret., 1940, Nr.11. p. 3-113.
49. **Cundick R. P.** International Straits: the Right of Access // Georgia Journal of International and Comparative law, 1975, Nr. 5(107), p. 107 – 140.
50. **Elferink A. O. G.** The Regime of Passage through the Danish straits // International journal of marine and coastal law, 2000, Nr.15. p. 555 – 566.
51. **Essoff P. A.** Finland v. Denmark: a Call to Clarify the International Court of Justice's Standards for Provisional Measures, Comment // Fordham international law journal, 1991-1992, Nr. 15(839). p. 839-879.
52. **Koh T. T. B.** The Territorial Sea, Contiguous Zone, Straits and Archipelagos under the 1982 Convention on the Law of the Sea // Malaya law review, 1987, Nr. 29. p. 165-199.
53. **Lassen S.** Passage through Straits: an Analysis of the Conflict between the General Interest in Free Navigation and the Particular Interest of the Strait States in Controlling the Pollution Threat Posed by the Wreck of Oil Tankers as Illustrated by the Danish Straits Controversy // Nordisk Tidsskrift for international ret, 1978, Nr. 47. p. 93 – 119.
54. **Laursen F.** Denmark and the Exclusive Economic Zone: Past and Future Considerations // Nordic journal of international law, 1987, Nr. 56. p. 69-108.
55. **Maduro M. F.** Passage through International Straits: the Prospects Emerging from the Third United Nations Conference on the Law of the Sea // Journal of Maritime Law and Commerce, 1980, Nr. 12. p. 65 – 95.

56. **Schachte Jr. W. L., Bernhardt J. P. A.** International Straits and Navigational Freedoms // Virginia journal of international law, 1992-1993, Nr. 33. p. 527-556.
57. **Tiberg H.** New Sea Boundaries in a Swedish Perspective // Michigan journal of international law, 1989, Nr. 10. p. 686-698.

Straipsniai internete:

58. **Breinholt C.** The Entrances to the Baltic – their Limitations and Effect to the Transport of Oil, Safety and Environmental Concerns, 2006. <http://www.dma.dk/graphics/Synkron-Library/DMA/Publications/Security%20studies/entrance-to-baltic06.ppt> [žiūrėta 2008 02 06]
59. **Chronological lists of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the related Agreements.** http://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm [žiūrėta 2008 09 10]
60. **Jeinsen O.** Coastal state jurisdiction and vessel source pollution. The international law of the sea framework for Norwegian legislation. The Fridtjof Nansen Institute, 2006, 53 p. <http://www.fni.no/doc&pdf/FNI-R0306.pdf> [žiūrėta 2008 05 30]
61. **Makinen A., Lamp J., Andersson A.** More Maritime safety for the Baltic Sea. Worldwide fund for Nature, 47 p. <http://www.wwf.se/source.php/1116893/wwf-1074785.pdf> [žiūrėta 2008 09 27]
62. **Navigation safety in the Sound between Denmark and Sweden (Oresund): Risk and cost-benefit analysis 2006.** http://www.dma.dk/graphics/Synkron-Library/Sofartsstyrelsen/Publikationer/2006/Navigational_safety_Oresund.pdf [žiūrėta 2008 02 06]
63. **Navigation through Danish Waters //** The Danish Maritime Authority & The Royal Danish Administration of Navigation and Hydrography. http://www.frv.dk/publikationer/navigation_through_danish_waters/hele.pdf - hele.pdf [žiūrėta 2008 02 06]
64. **Nordseth A.** Mutual concerns of oil transporter and a coastal state – a Danish perspective. <http://www.dma.dk/graphics/Synkron-Library/DMA/Publications/Security%20studies/Baltic-and-north-sea.ppt> [žiūrėta 2008 02 06]
65. **Order on rules of navigation etc. in certain Danish waters.** http://www.dma.dk/graphics/Synkron-Library/DMA/UK_PDF/RC_PDF/orders/789-18-08-2000_Order_on_rules_of_navigation_in_certain_Danish_waters.pdf [žiūrėta 2008 02 06]
66. **Statistical analyses of the Baltic maritime traffic.** VTT Technical research centre of Finland. 2002, 153 p. www.helcom.fi/stc/files/shipping/VTTreport.pdf [žiūrėta 2008 10 01]

ANOTACIJA LIETUVIŲ IR ANGLŲ KALBOMIS

Preibytė D. Laivybos teisinis režimas sąsiauriuose tarp Šiaurės jūros ir Baltijos jūros / Tarptautinės jūrų teisės magistro baigiamasis darbas. Vadovė dr. S. Klumbytė. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, Teisės fakultetas, Tarptautinės jūrų teisės katedra, 2008. – 63 p.

ANOTACIJA

Magistro baigiamajame darbe analizuojamas laivybos teisinis režimas sąsiauriuose tarp Šiaurės jūros ir Baltijos jūros. Pirmoje darbo dalyje apibūdinama sąsiaurių geografinė padėtis ir jų svarba tarptautinei laivybai. Antroje dalyje analizuojama tarptautinių sąsiaurių samprata vadovaujantis dviem tarptautinius sąsiaurius apibūdinančiais kriterijais bei pateikiama tarptautinių sąsiaurių klasifikacija. Trečioje dalyje nagrinėjamos laivybos teisinį režimą tarp Šiaurės jūros ir Baltijos jūros reglamentuojančios tarptautinės sutartys ir jose nustatytos sąsiaurių pakrantės valstybių bei kitų valstybių, kurios naudojami sąsiauriai, teisės ir pareigos, taip pat laivų, plaukiančių šiais sąsiauriai, teisės ir pareigos.

Pagrindiniai žodžiai: tarptautinė jūrų teisė, tarptautinės sutartys, tarptautiniai sąsiauriai, Skagerakas, Kategatas, Danų sąsiauriai.

Preibytė D. The legal regime of navigation of the straits, connecting the North Sea and the Baltic Sea / Master's Work in International Law of the Sea. Supervisor dr. S. Klumbytė. – Vilnius: Department of International Law, Faculty of Law, Mykolas Romeris University, 2008. – 63 p.

ANOTATION

The master's work analyses the legal regime of navigation in the straits, connecting the North Sea and the Baltic Sea. In the first part geographical situation of the straits and their importance to the international navigation is defined. The second part analyses the definition of the international straits, according to two criterions, which could define straits, used for international navigation and gives classification of international straits. The third part treats of international treaties, which regulates the legal regime of navigation in the straits, connecting the North Sea and the Baltic Sea and their provisions about

the rights and duties of the states, bordering straits, and of the states, which use the straits, also the rights and duties of ships, which pass through the straits.

Key words: international law of the sea, international treaties, international straits, Skagerrak, Kattegat, the Danish straits.

SANTRAUKA LIETUVIŲ KALBA

Preibytė D. Laivybos teisinis režimas sąsiauriuose tarp Šiaurės jūros ir Baltijos jūros / Tarptautinės jūrų teisės magistro baigiamasis darbas. Vadovė dr. S. Klumbytė. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, Teisės fakultetas, Tarptautinės jūrų teisės katedra, 2008. – 63 p.

SANTRAUKA

Magistro baigiamajame darbe analizuojamas laivybos teisinis režimas sąsiauriuose tarp Šiaurės jūros ir Baltijos jūros. Sąsiaurius tarp Šiaurės jūros ir Baltijos jūros sudaro Skagerako, Kategato, Didžiojo Belto, Mažojo Belto ir Zundo sąsiauriai, kurie driekiasi tarp Danijos, Švedijos ir Norvegijos. Sąsiauriai yra vienintelis natūralus laivybos kelias, jungiantis Baltijos jūrą su Šiaurės jūra. Kasmet šiais sąsiauriais praplaukia dešimtys tūkstančių laivų, todėl sąsiaurių reikšmė tarptautinei laivybai labai didelė. Laivybos teisinio režimo šiuose sąsiauriuose analizė reikšminga ir Lietuvos laivams, kurie plaukia šiais sąsiauriais, kad jie naudotųsi nustatytais teisėmis bei vykdytų pareigas. Darbo įvadinėje dalyje iškelta hipotezė, kad laivybos Skagerako ir Kategato sąsiauriais teisinį režimą reglamentuoja 1982 m. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija, o Zundo, Didžiojo Belto ir Mažojo Belto sąsiauriais – ilgalaikės tarptautinės sutartys, t. y. 1857 – 1860 m. sutartys, sudarytos tarp Danijos ir Europos valstybių bei sutartis, sudaryta tarp Danijos ir Jungtinių Amerikos Valstijų, kurių nuostatos dėl laivybos teisinio režimo yra tapusios paprotinėmis normomis, saistančiomis ir tas valstybes, kurios nėra minėtų sutarčių šalys ir laivybos teisinį režimą Zundo, Didžiojo Belto ir Mažojo Belto sąsiauriuose reglamentuoja 1857 – 1860 m. sutartys, o tiek kiek jos nereglamentuoja - 1982 m. Konvencija. Darbe iškelta hipotezė pagrindžiama. Šiame darbe taip pat analizuojama tarptautinių sąsiaurių samprata, pateikiama jų klasifikacija pagal 1982 m. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijoje nustatytus režimus. Darbe taikyti mokslinės literatūros analizės, teisinių dokumentų analizės, sisteminis metodas ir kiti metodai. Magistro baigiamąjį darbą sudaro trys dalys.

Atsižvelgiant į šiame darbe pateiktą analizę, galima teigti, kad Skagerako ir Kategato sąsiauriuose egzistuoja panašaus patogumo keliai sąsiaurių pakrantės valstybių išskirtinėmis ekonominėmis zonomis, todėl šiems sąsiauriams netaikomas tranzitinio plaukimo režimas pagal 1982 m. Konvencijos III dalį. Laivai, plaukdami minėtais keliais šiuose sąsiauriuose naudojami laivybos laisve, o plaukdami pakrančių valstybių teritorinėmis jūromis, esančiomis šiuose sąsiauriuose, naudojami taikaus plaukimo teise.

Didžiojo Belto, Mažojo Belto ir Zundo sąsiauriuose galiojantis laivybos teisinis režimas reglamentuotas 1857 - 1860 m. sutartyse, todėl šiems sąsiauriams taip pat netaikoma tranzitinio plaukimo teisė, numatyta 1982 m. Konvencijos III dalyje. Šių sutarčių nuostatos yra tapusios paprotinėmis normomis, kurios taikomos ir valstybių, kurios nėra sutarčių šalys, laivams. Pagal šias sutartis, šiuose trijuose sąsiauriuose laivai turi teisę laisvai praplaukti. Pažymėtina, kad visuose sąsiauriuose tarp Šiaurės jūros ir Baltijos jūros taikomas laivybos teisinis režimas yra 1982 m. Konvencijos III dalies išimtis.

SANTRAUKA ANGLŲ KALBA

Preibytė D. The legal regime of navigation of the straits, connecting the North Sea and the Baltic Sea / Master's Work in International Law of the Sea. Supervisor dr. S. Klumbytė. – Vilnius: Department of International Law, Faculty of Law, Mykolas Romeris University, 2008. – 62 p.

SUMMARY

Master's work analyzes the legal regime of navigation in the straits, connecting the North Sea and the Baltic Sea. Straits, connecting the North Sea and Baltic Sea, consist of the Skagerrak, Kattegat, the Great Belt, Little Belt and the Sound, which lie between Denmark, Sweden and Norway. Straits are the only natural shipping route linking the Baltic Sea and the North Sea. Many thousands of ships pass through straits annually, and therefore the straits are very important for the international navigation. The analysis of the legal regime of navigation in the said straits is also meaningful for Lithuanian ships, which navigate through these straits, that they would enjoy the determined rights and fulfill duties. In the introduction is put forward a hypothesis that the legal regime of navigation in Skagerrak and Kattegat is governed by the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, and the legal regime of navigation in the Sound, the Great Belt and Little Belt is governed by a long-term international treaties, i. e. 1857 - 1860 treaties between Denmark and the European countries and the agreement between Denmark and the United States, which provisions for the legal regime of navigation have become customary norms, binding and those states, which are not parties to these treaties; the legal regime of navigation in the Great Belt, Little Belt and the Sound is regulated under 1857 – 1860 treaties and the regime, which is not regulated under these treaties, is governed under 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea. A hypothesis, which is put forward in the paper, is justified. This work also analyzes the concept of international straits, in the work is given their classification in respect of the regimes under 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea. The scientific literature analysis, legal documentation analysis, a systematic method and other methods applied in the work. Master's work consists of three parts.

It can be stated, that there are channels of exclusive economic zones of the coastal states in the Skagerrak and Kattegat, so the transit passage regime under the Part III of 1982 Convention is not applied

in these straits. Ships, passing these channels in the straits enjoy the freedom of navigation and passing the territorial seas of the coastal states in these straits, enjoy the right of innocent passage.

The legal regime of navigation of the Great Belt, Little Belt and the Sound is governed under 1857 – 1860 treaties, so transit passage regime under the Part III of 1982 Convention on the Law of the Sea does not apply in these straits. These agreements have become customary rules that apply to ships of states, which are not parties to treaties. According to these agreements, in the three straits all ships enjoy the right of free passage.

It should be noted that the legal regime of navigation in the straits, connecting the North Sea and the Baltic Sea, is an exception to the Part III of 1982 Convention.