

V. TARPTAUTINĖ TEISĖ

ATVIROJI JŪRA: SĄVOKA IR LAISVĖS

Doc. dr. Saulius Katuoka

Lietuvos teisės akademija, Ateities g. 20, 2057 Vilnius
Telefonas 71 46 69

Spaudai pateikta 1999 m. rugpjūčio 30 d.

S a n t r a u k a

Straipsnyje nagrinėjami aktualūs atvirosios jūros klausimai. Pirmiausia pateikiama atvirosios jūros sąvokos genezė – išryškinamas atvirosios jūros statusas. Remiantis JTO 1982 m. Jūrų teisės konvencija bei valstybių praktika, aptariamos atvirosios jūros laisvės: laivybos, skraidymų bei žvejybos, mokslinių tyrimų, laisvė kloti povandeninius kabelius ir vamzdynus, rengti dirbtines salas. Straipsnis yra tęstinis: kitoje dalyje bus nagrinėjamos valstybės jurisdikcijos išimtys, taikomos laivams atvirojoje jūroje.

Atviroji jūra – tai viena iš didžiausių pasaulinio vandenyno erdvių. Pagrindinis šios jūros erdvės požymis yra tai, kad atviroji jūra yra už nacionalinės teritorinės jurisdikcijos ribų. Kartu reikia pažymėti, kad atvirosios jūros, kaip jūros erdvės, kurioje taikomas specifinis teisinis režimas, raidos istorija gana ilga. Nemažai spęstinių klausimų išlieka aktualūs ir šiandien. Vienas iš jų – atvirosios jūros sąvokos klausimas.

Atvirosios jūros sąvoka

Atvirosios jūros institutas – tai vienas iš seniausių tarptautinių jūrų teisės institutų. Jis pradėjo formuotis dar XVII a., kai dauguma valstybių atsisakė vilčių turėti jūrą kaip savo nuosavybę. Viena pirmųjų atvirosios jūros, kaip jūros erdvės, gynėjų buvo Olandija. Būtent šios valstybės mokslininkas Hugo Grocijus dar 1609 m. išleistoje knygoje “Mare liberum” pagrindė atvirosios jūros idėją. Tiesa, prabėgus 26 metams (1635 m.), pasirodė anglų teisininko Šeldeno knyga “Mare clausum”, kurioje buvo grindžiama Anglijos karalių teisė pasisavinti jūrų, skalaujančių Didžiosios Britanijos krantus, vandenį. Teorinis ginčas tarp šių dviejų idėjų, kaip pažymi prof. A. Jaščenko, tęsėsi visą XVII amžių [1, p. 226].

D. Kolomboso nuomone, H. Grocijaus atvirosios jūros koncepcija galutinai įsitvirtino teismams priėmus atitinkamus sprendimus. Prof. D. Kolombosas mini lordo Stouello laivo “Le Louis” byloje priimtą sprendimą. Šios bylos sprendime buvo suformuluota tokia nuostata: “Visos nacijos turi lygias teises į laivybą nepasisavintose vandenyno dalyse”. Amerikiečių teisėjo Stori priimtame laivo “Marianna Flora” bylos sprendime buvo pažymėta, kad “Taikos metu visi turi lygias teises naudotis vandenynu. Vandenynas – tai bendras didžiulis kelias, skirtas visiems bendrai naudotis, ir niekas negali pretenduoti į didesnes ar išimtinės teises jo atžvilgiu” [2, p. 57].

To amžiaus teisininkai pagrindine savo pareiga laikė palaikyti laivybos laisvę atvirojoje jūroje. Ši pareiga atitiko objektyvius poreikius, atsiradusius sparčiai plėtojantis laivynui bei pasaulinį vandenyną naudojant kaip bendrą didžiulį kelią. Laikui bėgant atvirosios jūros

konceptija buvo praplėsta. Antai 1927 m. Tarptautinės teisės instituto suorganizuotoje Lozanos konferencijoje po ilgų ginčų buvo priimta deklaracija, kurioje buvo įtvirtinta platesnė atvirosios jūros laisvės koncepcija. Buvo pažymėta, kad atvirosios jūros laisvės principas apima šias laisves:

1. laivybos;
2. žvejybos;
3. skraidymų;
4. laisvę tiesti povandeninius kabelius [3, p. 339].

1958 m. Konvencija dėl atvirosios jūros buvo pirmoji tarptautinė sutartis, kurioje buvo kodifikuotos tarptautinės jūrų teisės normos, liečiančios atvirąją jūrą. Šios Konvencijos 1 str. nurodoma, kad atviroji jūra apima tas jūros dalis, kurios neįeina nei į teritorinę jūrą, nei į vidaus vandenį. Šiuo straipsniu nustatyta, kad atviroji jūra apima visus vandenius, išskyrus tuos, kurie yra valstybės teritorinės jūros dalis. Galima sakyti, kad Konvencijoje užfiksuotas pernelyg bendras atvirosios jūros ribų apibūdinimas. Prof. P. Bierzaneko nuomone, nustatyti tiksliai atvirosios jūros ribas gana sunku, o tam tikrais atvejais net neįmanoma, nes nėra aiškių kriterijų, leidžiančių apibrėžti horizontalias viršutines ar žemutines atvirosios jūros ribas [4, p. 64]. Nepakito atvirosios jūros ribų nustatymo principai ir 1982 m. Jūrų teisės konvencijoje. Konvencijos 86 str. nurodoma, kad atvirosios jūros dalies nuostatos taikomos visoms jūros erdvėms, kurios neįeina į valstybės išskirtinę ekonominę zoną, teritorinę jūrą ar vidaus vandenį arba į archipelago valstybės archipelago vandenį. Šiame apibrėžime taip pat vyrauja geografiniai atvirosios jūros atribojimo kriterijai. Skirtumas tik tas, kad pagal 1982 m. Jūrų teisės konvenciją į atvirosios jūros erdves, be teritorinės jūros ir vidaus vandenų, nepatenka išskirtinės ekonominės zonos bei archipelago valstybių archipelago vandenys. Šis faktas leido Nguen Ngok Minui konstatuoti, kad, įvedus išskirtinę ekonominę zoną, atvirosios jūros ribos buvo pastūmėtos gana toli nuo kranto [5, p. 149].

Prof. S. Molodcovas pažymi, kad apibūdinant kiekvieną jūros erdvę, be geografinių požymių, labai svarbu yra nurodyti, ar jos atžvilgiu taikomas valstybės suverenitetas, ar ne [6, p. 91]. Tiek 1958 m. Konvencijoje dėl atvirosios jūros (2 str.), tiek 1982 m. Jūrų teisės konvencijoje (89 str.) nurodoma, kad valstybės neturi teisės pretenduoti į suverenitetą kokioje nors atvirosios jūros dalyje. Todėl prof. S. Molodcovo nuomone, šis požymis kaip ir geografiniai kriterijai, yra atvirosios jūros sąvokos dalis [6, p. 91].

Ilgai tarptautinės jūrų teisės literatūroje buvo ginčijamasi dėl atvirosios jūros statuso. Išryškėjo dvi teorijos, grindžiančios atvirosios jūros statusą: *res nullius* ir *res communis*.

Res nullius teorijos šalininkai teigia, kad atviroji jūra yra niekam nepriklausanti teritorija. Daroma išvada, kad *ipso facto* niekas negali jos pasisavinti. Valstybių teisės atvirojoje jūroje turi būti ribojamos. Šioje jūroje valstybės gali naudotis tik tomis laisvėmis, kurios įtvirtintos jūrų teisės konvencijose.

Res communis teorijos šalininkai tvirtina, kad atviroji jūra priklauso visoms valstybėms kaip bendra nuosavybė. Visos valstybės turi lygias teises naudotis atvirąja jūra, ir joje turi būti taikomos tarptautinės jūrų teisės normos.

Abiejų teorijų bendras trūkumas yra tas, kad jos vartoja kategorijas, susijusias su nuosavybės teise. Todėl galime daryti išvadą, kad nors atviroji jūra niekam nepriklauso, laikui bėgant ji gali tapti nuosavybės objektu. Civilinės teisės požiūriu toks niekam nepriklausančio daikto likimas visiškai galimas. Kaip bendros nuosavybės objektas atviroji jūra laikui bėgant gali būti padalyta ir kieno nors įgyta nuosavybės teise. To civilinė teisė nedraudžia [7, p. 233-259].

Šių teorijų, mūsų nuomone, nepatvirtino nei 1958 m., nei 1982 m. jūrų teisės konvencijos. Todėl negalime sutikti su Nguen Ngok Mino nuomone, kad 1958 m. Konvencija dėl atvirosios jūros įtvirtino *res nullius* teoriją. Abi minėtos jūrų teisės konvencijos atmetė civilinėje teisėje vartojamus terminus. Buvo pasirinkta labai paprasta ir kartu atvirosios jūros statusą išsamiai apibūdinanti teisinė konstrukcija – atviroji jūra yra atvira visoms valstybėms. Ši esminė nuostata ne tik išsamiai apibūdina atvirosios jūros statusą, bet ir kartu sudaro lygias galimybes visoms valstybėms laisvai ja naudotis. Manytume, kad labai svarbi, atvirosios jūros statusą papildanti nuostata įtvirtinta 1982 m. Jūrų teisės konvencijos 88 str. – nurodoma, kad atviroji jūra naudojama taikiems tikslams.

Apibūdindami atvirosios jūros statusą, garsūs tarptautinės jūrų teisės specialistai L. Lučini ir M. Violkelas teigia, kad atviroji jūra laikui bėgant išsaugojo pavyzdinį pobūdį (*un caractere exemplaire*) [8, p. 267]. Sakydami tai autoriai išryškina tris atvirosios jūros požymius: atviroji jūra yra atvira visoms valstybėms; ji gali būti naudojama tik taikiems tikslams; atvirojoje jūroje galioja istoriškai susiformavusios atvirosios jūros laisvės.

Atvirosios jūros laisvės

Atvirosios jūros režimą nustato tarptautinės jūrų teisės normos. 1958 m. Konvencijos dėl atvirosios jūros 2 str. pažymima, kad atvirosios jūros laisvės įgyvendinamos atsižvelgiant į sąlygas, numatytas Konvencijos straipsniuose, bei remiantis kitomis tarptautinėmis normomis. Atvirojoje jūroje tiek pakrantės valstybės, tiek valstybės, neturinčios priėjimo prie jūros, taip pat naudojami:

1. laivybos laisve;
2. žvejybos laisve;
3. laisve kloti povandeninius kabelius ir vamzdynus;
4. skraidymų virš atvirosios jūros laisve.

Nurodytas atvirosios jūros laisvių sąrašas nėra išsamus. Štai jau 1982 m. Jūrų teisės konvencijos 87 str. įtvirtintos dar dvi papildomos laisvės: mokslinių tyrimų laisvė ir laisvė įrengti dirbtines salas ir kitus įrenginius.

Šios atvirosios jūros laisvės negali būti traktuojamos kaip absoliučios. Nurodytas laisves visos valstybės privalo įgyvendinti atsižvelgdamos į kitų valstybių interesus naudojant atvirąją jūrą, taip pat atsižvelgdamos į teises, išplaukiančias iš jūros dugno rajone atliekamos veiklos. Be to, atvirosios jūros laisves nustato tarptautinės jūrų teisės normos.

Laivybos laisvė

Laivybos laisvę gana plačiai reglamentuoja tarptautinės jūrų teisės normos. Visų pirma įtvirtinama labai svarbi nuostata, kad kiekviena pakrantės ir neturinti priėjimo prie jūros valstybė turi teisę plaukioti atvirojoje jūroje laivais su savo vėliava. Laivo vėliava parodo, kokiai valstybei priklauso laivai. Laivai turi nacionalinę priklausomybę tos valstybės, su kurios vėliava turi teisę plaukioti. 1982 m. Jūrų teisės konvencijoje nurodoma, kad tarp valstybės ir laivo turi būti realus ryšys. Realų ryšį paprastai padeda nustatyti tokie veiksniai:

1. laivo nuosavybė, priklausomybė valstybei, jos piliečiams arba kompanijai;
2. tai, kad kapitonas yra valstybės pilietis;
3. registracijos toje šalyje faktas.

Vienas iš svarbiausių veiksnių, leidžiančių suteikti laivui teisę plaukioti su konkrečios valstybės vėliava, yra laivo nuosavybės faktas. Dauguma valstybių reikalauja, kad savininkas būtų jos valstybės pilietis. Jei savininkas yra kompanija, dauguma valstybių kelia reikalavimus, kad didžioji tos kompanijos akcininkų dalis būtų jos piliečiai (pvz., Didžioji Britanija, Panama). Tačiau kai kuriose valstybėse laivų savininkai gali būti ir užsieniečiai, jei jie gyvena šalyje tam tikrą laiką (pvz., Italijoje, Belgijoje). Daugumos valstybių įstatymai reikalauja, kad laivo kapitonas būtų valstybės pilietis. O pagal Belgijos ir JAV įstatymus ne tik laivo kapitonas, bet ir vadovaujantysis personalas turi būti Belgijos valstybės piliečiai. Pagal Prancūzų valstybės įstatymus laivo kapitoną galima samdyti ir užsienietį.

Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymo 7 str. nurodoma, kad teisė plaukioti su Lietuvos Respublikos vėliava suteikiama laivams, įrašytiems į Lietuvos Respublikos laivų registrą arba laivų knygą. Įrašius laivą į Lietuvos Respublikos laivų registrą, išduodamas laivo nuosavybės teisės liudijimas, o į laivų knygą – laivo bilietas. Prekybinės laivybos įstatymo projekte buvo nurodyta, kad laivo, priklausančio fiziniams ar juridiniams asmenims ir įrašyto į Lietuvos Respublikos laivų registrą arba laivų knygą, kapitonas gali būti asmuo, turintis Lietuvos Respublikos pilietybę. Įstatyme tokio reikalavimo nebeliko. Dirbti laivo kapitonu

leidžiama asmenims, turintiems jūrinio laipsnio diplomus – toks bendras reikalavimas užfiksuotas Prekybinės laivybos įstatymo 11 str. 2 punkte.

Kiekvienai valstybei nustatytos griežtos vėliavos suteikimo laivui taisyklės, nes ne visos valstybės tokias taisykles yra nustatčiusios. Tai suteikia galimybę kompanijoms naudoti savo laivus su “patogia vėliava”, kas savo ruožtu atneša kompanijoms nemažai pelno, nes mokesčiai tokiose šalyse kaip Liberija, Panama, Kosta Rika yra daug mažesni negu klestinčiose Vakarų valstybėse. Be to, besivystančių pasaulio valstybių laivynuose nėra socialinio draudimo sistemos, nenustatytos normos, reglamentuojančios darbo užmokestį, sanitarijos sąlygas, minimalų laivo komandos narių skaičių.

Tačiau laivai privalo plaukioti tikrai su vienos valstybės vėliava. Laivas, kuris kaitalioja dviejų ar daugiau valstybių vėliavas, atsižvelgdamas į aplinkybes, gali būti prilygintas laivui, neturinčiam jokios nacionalinės priklausomybės. Laivo vėliava tampa svarbiu veiksniu, nes kad ir kur būtų laivas, jam garantuojama valstybės globa, o laivui esant atvirojoje jūroje, taikoma valstybės jurisdikcija [9, p. 1012]. Tačiau realaus ryšio tarp valstybės ir laivo principas 1982 m. Jūrų teisės konvencijoje nebuvo pakankami išrutuliotas. Todėl praėjus keleriems metams, 1986 m. JTO buvo pasirašyta Konvencija dėl laivų registracijos sąlygų. Ši Konvencija papildė realaus ryšio principą reikalavimais, kad laivas palaikytų nuolatinį nenutrūkstamą ryšį su valstybe, kad laivą kontroliuotų jūros institucijos [10, p. 715-736].

1982 m. Jūrų teisės konvencijos 94 str. nurodomos valstybės, su kurios vėliava plaukioja laivas, pareigos. Kiekviena valstybė laivuose, plaukiojančiuose su jos vėliava, oficialiai taiko savo jurisdikciją ir kontroliuoja administracinius, techninius ir socialinius klausimus – tokia bendra pareiga įtvirtinta Konvencijos 94 straipsnyje. Valstybės pareigos patikslintos kitose straipsnio dalyse.

1. Konkrečiai kiekviena valstybė:
 - a) tvarko laivų registrą, kuriame yra nurodomi laivų, plaukiojančių su jos vėliava, pavadinimai ir išsamūs duomenys, išskyrus tuos laivus, kuriems dėl jų mažo dydžio nėra taikomos visuotinai priimtos tarptautinės taisyklės;
 - b) pagal savo vidaus teisės normas taiko jurisdikciją kiekviename iš laivų, plaukiojančių su jos vėliava, laivo kapitono, karininkų ir komandos atžvilgiu, taip pat laivo administraciniais, techniniais ir socialiniais klausimais.
2. Kiekviena valstybė imasi priemonių, kad būtų garantuotas laivų, plaukiojančių su jos vėliava, saugumas jūroje. Būtina *inter alia* pasirūpinti šiais dalykais:
 1. laivų konstrukcija, įranga ir tinkamumu plaukioti;
 2. laivų komanda, jos darbo sąlygomis ir apmokymu atsižvelgiant į taikytinus tarptautinės teisės aktus;
 3. signalų naudojimu, ryšio palaikymu ir kelio užkirtimu susidūrimams.
3. Šios priemonės taip pat turi užtikrinti, kad:
 - a) kiekvieną laivą, prieš jo registraciją ir atitinkamai įregistruotą tikrintų kvalifikuotas laivų inspektorius, ir kad laivas turėtų jūrų žemėlapius, laivininkystės leidinius ir navigacijos įrangą, būtiną saugiai laivo navigacijai;
 - b) kiekvienam laivui vadovautų kapitonas ir karininkai, turintys reikiamą kvalifikaciją jūreivystės, navigacijos, ryšių ir jūros technikos srityse, ir kad laivo komanda būtų tinkamai parinkta, atsižvelgiant į laivo tipą, dydį, jame naudojamas mašinas ir įrenginius;
 - c) laivo kapitonas, karininkai ir laivo komanda būtų išsamiai susipažinusi ir laikytusi taikomų tarptautinių taisyklių, susijusių su žmonių gyvybės saugumu jūroje, kelio užkirtimu susidūrimams, jūros teršimu ir radijo ryšio palaikymu.
4. Imdamasi priemonių, kurios yra numatytos 2 ir 3 punktuose, kiekviena valstybė turi laikytis visuotinai priimtų tarptautinių taisyklių bei normų ir imtis veiksmų, kurie garantuotų, kad jų bus laikomasi.
5. Valstybė, turinti tvirtą pagrindą manyti, kad laivo atžvilgiu nebuvo taikyta reikalinga jurisdikcija ir kontrolė, gali pranešti apie tokius faktus valstybei, su kurios vėliava plaukioja laivas. Jis ištiria klausimą ir, jeigu reikia, imasi visų būtinų priemonių, kad padėtis pasikeistų.
6. Kiekviena valstybė organizuoja jūrų avarijos ar nelaimingo atsitikimo laivybos metu tyrimą, kuriam vadovauja turintis reikiamą kvalifikaciją asmuo arba jo vadovaujami asmenys,

jeigu incidentas yra susijęs su laivu, plaukiojančiu su jos vėliava, ir jeigu dėl incidento žuvo ar buvo smarkiai sužaloti kitos valstybės piliečiai arba padaryta didelė žala kitos valstybės laivams, statiniams arba jūros aplinkai. Valstybė, su kurios vėliava plaukioja laivas, ir kita valstybė bendradarbiauja atliekant bet kokį tyrimą, kuriam vadovauja toji kita valstybė dėl bet kokios jūrų avarijos ar nelaimingo atsitikimo navigacijos metu jūroje.

Jūroje įvykus laivų susidūrimui, dėl kurio atsiranda kapitono ar kurio nors kito laive tarnaujančio asmens baudžiamoji ar drausminė atsakomybė, teismo procesai gali vykti tiek valstybės, su kurios vėliava plaukioja laivas, tiek valstybės, kurios pilietis yra šis asmuo, teismų institucijose. Tik valstybė, kuri išdavė kapitono sertifikatą arba kompetencijos sertifikatą ar licenciją, turi teisę juos panaikinti. Netgi šiais neįprastais atvejais, kaip matome, taikoma laivo vėliavos valstybės jurisdikcija.

Yra daug įvairių teorijų, kurių tikslas pateisinti laivo vėliavos valstybės jurisdikcijos taikymą laivo atžvilgiu. Šiuo tikslu neretai laivas yra traktuojamas kaip plaukiojanti sala arba kaip valstybės teritorijos dalis, arba kaip subjektas, turintis nacionalinę priklausomybę. Laivo, kaip valstybės teritorijos dalies teorija, buvo patvirtinta Tarptautinio teismo "Lotus" laivo bylos sprendime. Sprendimas šioje byloje buvo priimtas vieno balso persvara. Jame buvo pažymėta, kad natūralia atvirosios jūros principo priešastimi laikomas faktas, kad laivas atvirojoje jūroje prilyginamas teritorijai valstybės, su kurios vėliava plaukioja laivas. Dėl šios priešasties valstybė įgyvendina laive jurisdikciją taip pat, kaip ir savo teritorijoje. Kita valstybė atvirojoje jūroje tokių teisių laivo atžvilgiu neturi [11, p. 36]. Ne visi teisėjai sutiko su tokia laivo, kaip valstybės teritorijos, teorija. Lordas Finklei nesutiko su Teismo sprendimu ir pareiškė savo nuomonę, kad laivas, kaip kilnojamas turtas, neturi nuolatinės vietos. Plaukiodamas jis keičia savo buvimo vietą ir netgi būdamas doke nepraranda kilnojamojo turto statuso, nors tuo metu jo buvimo vieta siejama su tam tikra teritorija [11, p. 41]. Laikui bėgant, laivo, kaip valstybės teritorijos dalies, teorija buvo atmesta. Kaip pažymi D. Colombosas, norint įrodyti, kad laivo atžvilgiu atvirojoje jūroje gali būti taikoma jurisdikcija, nebūtina remtis fikcija ir traktuoti laivą kaip valstybės teritorijos dalį. Tarptautinė teisė, įtvirtindama atvirojoje jūroje laivybos laisvę, garantavo valstybės teises nustatyti tam tikrą režimą su jos vėliava plaukiojančiam laivui. Būtų klaidinga valstybės jurisdikciją traktuoti kaip jurisdikciją atvirosios jūros atžvilgiu. Šiuo atveju valstybės jurisdikcija taikoma ne atvirosios jūros, o laivo, kaip nekilnojamojo turto, ir jame esančių asmenų atžvilgiu. Tarptautinė teisė, kaip buvo nurodyta, nustato sąlygas, kada laivas įgyja teisę plaukioti su tam tikros valstybės vėliava, taip pat įpareigoja, kad tarp laivo ir valstybės būtų nuolatinis ryšys. Šis ryšys nustatomas laivo nacionalinės priklausomybės pagrindu. Galime konstatuoti, jog laipsniškai buvo atsisakyta laivo, kaip valstybės teritorijos dalies, teritorijos ir imta vadovautis nauja laivo nacionalinės priklausomybės teorija [2, p. 249-252]. Ši teorija buvo patvirtinta 1982 m. Jūrų teisės konvencijos 91 str., nurodant, kad laivai turi tos valstybės, su kurios vėliava jie turi teisę plaukioti, nacionalinę priklausomybę. Šio straipsnio nuostatas teigiamai vertina dauguma jūrų teisės specialistų, pažymėdami, kad laivo pavaldumas atvirojoje jūroje valstybės valdžiai gali būti vertinamas teigiamai įvairiais aspektais. Visų pirma užkertamas kelias anarchijai ir netvarkai, o tai leidžia tikėtis, kad atvirojoje jūroje nebus pažeidžiamos laisvės. Antra, tokiu būdu valstybėms sudaromos sąlygos lygiais pagrindais naudotis atvirąja jūra [6, p. 96]¹.

Be laivybos laisvės, kurią, kaip matome, gana plačiai reglamentuoja tarptautinės jūrų teisės normos, visos valstybės gali naudotis ir kitomis atvirosios jūros laisvėmis.

Skraidymų laisvė

Ši atvirosios jūros laisvė nėra detalizuota tarptautinės jūrų teisės normose. Skraidymų laisvė, kaip vienas iš pagrindinių oro teisės principų, buvo plėtojama kartu su oro teise. Todėl ši atvirosios jūros laisvė reguliuojama specialiomis oro teisės konvencijomis. 1944 m. Čikagos konvencijos dėl tarptautinės civilinės aviacijos 12 str. įpareigoja nustatyti skraidymo

¹ Prof. S. Molodcovas, pritardamas tam, kad laivo atžvilgiu atvirojoje jūroje būtų taikoma valstybės jurisdikcija, net ir priėmus 1982 m. Jūrų teisės konvenciją, teigia, jog jurisdikcijos taikymo pagrindas yra "teritorijos teorija".

virš atvirosios jūros pagrindus. Šioje Konvencijoje nurodoma, kad lėktuvų atžvilgiu, taip pat ir lėktuvų, skraidančių virš atvirosios jūros, jurisdikciją taiko valstybė, kurioje lėktuvas registruotas.

Ši taisyklė buvo patvirtinta 1963 m. Tokijo konvencijoje dėl teisės pažeidimų ir kitų aktų, įvykdytų prieš keleivius civiliniuose lėktuvuose. Kartu Konvencijoje buvo pabrėžta, kad valstybė, kurioje lėktuvas registruotas, atsako už jurisdikcijos konkretaus lėktuvo atžvilgiu įgyvendinimą. Kitos valstybės negali kištis į lėktuvų skrydžius, taip pat į skrydžius virš atvirosios jūros. Išimtys gali būti daromos, jei pažeidinėjami oro laisvės pagrindai [12, p. 73].

Apskritai reikia pažymėti, kad oro skrydžių pagrindus, tarp jų ir skrydžių virš atvirosios jūros, nustatė Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija [13, p. 490]. Siekdama garantuoti civilinės aviacijos skrydžių saugumą, Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija padalijo oro erdvę virš atvirosios jūros į specialius rajonus, kuriuose skrydžius pagal susitarimą kontroliuoja pakrantės valstybės.

Laisvė tiesti povandeninius kabelius ir vamzdynus

Visos valstybės už kontinentinio šelfo ribų ant atvirosios jūros dugno turi teisę kloti povandeninius kabelius ir vamzdynus. Klodamos kabelius ir vamzdynus, valstybės privalo atsižvelgti į jau paklotus kitos valstybės kabelius ir nesudaryti kliūčių, kad prireikus nesunku būtų juos remontuoti.

Kiekviena valstybė turi priimti įstatymus bei taisykles, nustatančias atsakomybę už povandeninio kabelio, kuris paklotas atvirojoje jūroje, nutraukimą ar sugadinimą. Šiuo atveju nesvarbi kaltės forma ir tai, ar pažeidimas padarytas sąmoningai, ar dėl nusikalstamo neat-sargumo.

Svarbus faktas, kad įvyko pažeidimas arba iškilo grėsmė, kad gali būti nutrauktas telegrafo ar telefono ryšys, aukštos įtampos kabelis ar sugadintas povandeninis vamzdynas. Tačiau šios nuostatos nėra taikomos, jei pažeidė asmenys, kurie veikė išimtinai teisėtai būdais, stengdamiesi išsigelbėti patys arba išgelbėti savo laivus. Aišku, kad tokie asmenys privalo imtis visų būtinų atsargumo priemonių, kad kabeliai bei vamzdynai nebūtų pažeisti. Tais atvejais, kai kabelius ar vamzdynus pažeidžia kitas savininkas, klodamas arba remontuodamas savo povandeninį kabelį arba vamzdyną, jis pažeistus kabelius arba vamzdynus privalo suremontuoti savo sąskaita. Be jokios abejonės, kabeliai ir vamzdynai atvirojoje jūroje gali trukdyti įgyvendinti kitas atvirosios jūros laisves, tokias kaip laivyba arba žvejyba. Todėl, kaip numatyta 1982 m. Jūrų teisės konvencijos 115 str., kiekviena valstybė turi priimti įstatymus ir taisykles, garantuojančias, kad jei laivo savininkas įrodo, kad jis prarado inkarą, tinklą ar kokią kitą žvejybos įrangą, stengdamasis, kad jo nesužalotų povandeninis kabelis ar vamzdynas, jam nuostoliai turi būti atlyginti. Šiuo atveju nuostolius turi atlyginti povandeninio kabelio ar vamzdyno savininkas. Kita vertus, Konvencijoje įtvirtinta laivo savininko pareiga imtis visų galimų atsargumo priemonių, kad povandeninis kabelis ar vamzdynas nepažeistų žvejybos įrangos ar inkaro.

Laisvė įrengti dirbtines salas

Laisvė įrengti dirbtines salas nurodyta 1982 m. Jūrų teisės konvencijos 87 str. kaip ketvirtoji atvirosios jūros laisvė. 1958 m. Konvencijoje dėl atvirosios jūros ši laisvė nebuvo įvardyta. Prof. J. Simonide'as pažymi, kad sudarius sąlygas kurti dirbtines salas, atsirado ne tik naujos perspektyvios technologijos. Tuo metu buvo patvirtinta pakrantės valstybių teisė įrengti tokias salas ir naudoti atvirosios jūros išteklius. Teisė įrengti dirbtines salas 1982 m. Jūrų teisės konvencijoje įtvirtinta taip pat kontinentiniame šelfe (80 str.) bei išskirtinėje ekonominėje zonoje (60 str.). Konvencijos dalyje, reglamentuojančioje atvirosios jūros klausimus, nėra nurodytas dirbtinių salų režimas. Todėl, manytume, kad dirbtinių salų atžvilgiu atvirojoje jūroje *mutatis mutandis* taikomos Konvencijos 60 str. nuostatos, reglamentuojančios dirbtinių salų režimo klausimus išskirtinėje ekonominėje zonoje. Tačiau kyla klausimas, kokias nuostatas galima taikyti su išlygomis dirbtinių salų atvirojoje jūroje atžvilgiu. Aišku, kad

dirbtinės salos atvirojoje jūroje neturi salų statuso. Jos neturi savo teritorinės jūros ir jų buvimas negali turėti įtakos delimituojant išskirtinę ekonominę zoną ar kontinentinį šelfą. Išskirtinėje ekonominėje zonoje tokių salų atžvilgiu pakrantės valstybės gali taikyti tam tikrą jurisdikciją. Tai pasakytina ir apie muitus, mokesčius, sveikatos ir imigracijos įstatymus bei taisykles. Ar galima šią nuostatą taikyti dirbtinių salų atviroje jūroje atžvilgiu? Ar galima aplink šias salas atvirojoje jūroje kurti saugumo zonas? Aiškių nurodymų trūkumas sukelia daugybę klausimų dėl šių salų statuso atvirojoje jūroje. Manytume, kad ateityje šių salų statusas atvirojoje jūroje turėtų būti sureguliuotas tarptautinėse sutartyse. Reglamentuojant salų teisinę padėtį, būtina neiškreipti atvirosios jūros, kaip tarptautinio rajono, skirto naudotis visoms valstybėms, statuso. Na, ir, aišku, dirbtinės salos gali būti naudojamos tik taikiems ir teisėtiems tikslams [14, p. 361]¹.

Žvejybos laisvė

Žvejybos laisvė atvirojoje jūroje, įvedus išskirtinę ekonominę zoną, liko galioti, tačiau žvejybos laimikis bei plotai sumažėjo. Manoma, kad atvirosios jūros zonoje dabar yra tik apie 20 proc. gyvųjų išteklių. 1958 m. Konvencijoje dėl atvirosios jūros tradicinė žvejybos laisvė buvo paminėta antra, o 1982 m. Jūrų teisės konvencijoje ši laisvė buvo jau penkta. 1958 m. Konvencija dėl žvejybos ir gyvųjų išteklių apsaugos nenumatė ir, aišku, kad tuo metu buvo neįmanoma numatyti tų esminių žvejybos pokyčių, kurie įvyko priėmus 1982 m. Jūrų teisės konvenciją. 1958 m. Konvencijoje buvo įtvirtintos visuotinės valstybių žvejybos rajonuose už teritorinės jūros ribų teisės, t.y. atvirojoje jūroje. Trečiojoje JTO jūrų teisės konferencijoje tokia padėtis buvo ypač kritikuojama. Tanzanijos valstybės atstovas, konstatavęs, kad gyvųjų išteklių apsauga neatitinka susidariusios padėties, pareikalavo kvestionuoti ne tik tarptautines sutartis žvejybos klausimais, bet ir tarptautinės žvejybos organizacijų funkcijas. 1982 m. Jūrų teisės konvencijoje žvejybos klausimams atvirojoje jūroje reguliuoti buvo skirtas VII dalies antras skyrius, susidedantis iš 116-120 straipsnių. Viena iš pirmųjų straipsnių nurodoma, kad kiekvienos valstybės piliečiai turi teisę žvejoti atvirojoje jūroje. Tačiau jie privalo laikytis sutartinių įsipareigojimų bei nepažeisti pakrantės valstybių teisių ir pareigų, numatytų Konvencijos 63-67 straipsniuose. Pagrindinis tikslas, kuris numatytas Konvencijos 117-119 str., yra išsaugoti atvirosios jūros gyvuosius išteklius. Vadovaujantis šiuo tikslu, valstybės įpareigojamos imtis tokių priemonių, kurios padėtų išsaugoti atvirosios jūros gyvuosius išteklius.

Siekdamos išsaugoti gyvuosius išteklius atvirojoje jūroje, valstybės, bendradarbiaudamos tarpusavyje arba su tarptautinėmis organizacijomis, nustato leistiną laimikių kiekį bei numato kitas gyvųjų jūros išteklių išsaugojimo priemones. Be to, remdamosi patikimais moksliniais duomenimis, valstybės stengiasi palaikyti ar atnaujinti gaudomų rūšių populiacijas, kad būtų galima sugauti kuo didesnius laimikius. Be to, valstybės įpareigojamos nuolat keistis turima moksline informacija, apimančia statistinius duomenis apie žūklės mastus ir žvejybos planus, bei duomenis, susijusius su žuvų išteklių išsaugojimu. Visos suinteresuotos valstybės taip pat privalo garantuoti, kad atvirosios jūros gyvųjų išteklių išsaugojimo priemonės ir jų įgyvendinimas nesukels nė vienos valstybės žvejų diskriminacijos.

Mokslinių tyrimų laisvė

Daugiaamžė valstybių praktika įrodė, kad pasaulio vandenyno naudojimas visada siejamas su tam tikrais moksliniais tyrimais. Remiantis moksliniais tyrimais gali būti užtikrinamos tokios vandenyno panaudojimo sritys, kaip laivyba, žvejyba, mineralinių išteklių gavyba.

Mokslinių tyrimų laisvė atvirojoje jūroje priklauso naujų laisvių kategorijai, kurią įtvirtino 1982 m. Jūrų teisės konvencija. Tačiau minėtos Konvencijos 87 str. įtvirtinta tik teisė į mokslinius tyrimus atvirojoje jūroje. Išsami mokslinių tyrimų laisvės reglamentacija yra Konvencijos

¹ Kaip teigia Hubertas Charles, dirbtinės salos negali būti naudojamos nelegaliai transliacijai.

13 dalyje specialiu pavadinimu "Moksliniai tyrimai". Šiame straipsnyje mes nenagrinėsime mokslinių tyrimų nuostatų. Plačiau apie šio pobūdžio nuostatas galima paskaityti S. Katuokos monografijoje "Tarptautinė jūrų teisė" [15, p. 105-110].

Išvados

Apibendrintai galima pasakyti, kad visos atvirosios jūros laisvės atvirojoje jūroje gali būti įgyvendinamos tik tuo atveju, jei tai neprieštaruoja atvirosios jūros prigimčiai ir kaitai bei daroma teisėtai. Už atvirosios jūros laisvių įgyvendinimą laikantis 1982 m. Jūrų teisės konvencijos nuostatų atsako valstybės, su kurių vėliava plaukioja laivai. Šių laivų atžvilgiu, jiems esant atvirojoje jūroje, taikoma valstybės jurisdikcija. Jurisdikcijos išimtys taikomos tais atvejais, kai laivo veikla prieštaruoja teisėtumui. Šias išimtis plačiau nagrinėsime jau kitame straipsnyje.



LITERATŪRA

1. **Jaščenka A.** Konstitucinė tarptautinė teisė. – K., 1931.
2. **Коломбос Д.** Международное морское право. – М., 1975.
3. **Annuaire** suisse de droit international. Vol. 33 (part III). 1927.
4. **Bierzanek R.** Morze otwarte ze stanowiska prawa miedzynarodowego. – Warszawa, 1960.
5. **Нгуен Нгок Минь.** Международное морское право. – М., 1981.
6. **Молодцов С. В.** Международное морское право. – М., 1987.
7. **Bierzanek L.** La Nature Juridique de la Haute Mer // Revue Generale de droit International Public. Vol. 65. 1961.
8. **Lucchini L., Voelckel M.** Droit de la mer. – Paris, 1990.
9. **Fay F. M.** La nationalite des navires en temps de paix. Revue Generale de droit International Public. 1973.
10. **Momtaž D.** La Convention des Nations Unies sur les conditions de l'immatriculation des navires. Annuaire francais de droit international. 1986.
11. **Recueil** des arrets. Series A, No 10. 1927.
12. **Гуреев С. А.** Международно-правовые проблемы полетов воздушных судов над морскими пространствами / В свете итогов третьей конференции ООН по морскому праву // Деятельность государств в мировом океане. – М., 1983.
13. **Hailbronner R.** Freedom of the Air and the Convention on the Law of the Sea // American Journal of International Law. 1983.
14. **Charles H.** Les iles artificiels. Revue Generale de Droit International Public. 1967.
15. **Katuoka S.** Tarptautinė jūrų teisė. – V., 1997.



The High Seas: the Concept and the Freedoms

Assoc. Professor, Dr. S. Katuoka

Law Academy of Lithuania

SUMMARY

The author discusses the prevailing issues concerning the high seas. At first, the genesis of the concept “high seas” is considered by exposing the status of the high seas. According to the 1982 UNO Convention on the Maritime Law and the experience of the states, the following freedoms of the high seas are analysed: freedom of navigation, freedom of flights, freedom of laying submarine cables and networks of pipes, freedom of building artificial islands, freedom of fishery and freedom of scientific research. It is a continuing article: exceptions to the state jurisdiction applied to ships in the high seas will be discussed in the next part.

