

LAIVO VĒLIAVOS KOLIZINIO PRINCIPO TAIKYMAS KROVINIO VEŽIMO JŪRA SUTARTINĖMS PRIEVOLEMS

Doktorantas Alvydas Gineitis

Lietuvos teisės universitetas, Teisės fakultetas, Tarptautinės teisės ir
Europos Sąjungos teisės katedra
Ateities g. 20, 2057 Vilnius
Telefonas 2714669
Elektroninis paštas gineitis@hotmail.com

Pateikta 2002 m. birželio 21 d.

Parengta spausdinti 2002 m. rugpjūčio 7 d.

*Recenzavo Lietuvos teisės universiteto Teisės fakulteto Tarptautinės teisės ir Europos Sąjungos teisės
instituto direktorius profesorius dr. Saulius Katuoka ir šio instituto docentas dr. Audrius Paksas*

S a n t r a u k a

Laivo vėliavos principas (*lex flagi*) yra vienas žinomesnių kolizinių principų. Dėl specifinės sąsajos formulės jis gali būti taikomas tik prekybinės laivybos santykiams, t. y. santykiams, kurių elementas yra laivas. Principas įkūnija griežtą sąsajos formulę, nurodančią taikyti teisę valstybės, su kurios vėliava laivas plaukia. Teisinę laivo vėliavos kategoriją atskleidžia tarptautinė viešoji teisė. Šios kategorijos naudingumas ir pritaikomumas tarptautinėje privatinėje teisėje vertinamas iš pastarosios pozicijų.

Straipsnyje aptariamos šio principo įgyvendinimo problemos, pavyzdžiui, „patogių“ vėliavų bei „dvigubų“ vėliavų praktika. Išsamiai analizuojama šio principo atliekama santykio ir valstybės susiejimo funkcija taikytinos teisės nustatymo tikslais. Atlikta analizė leidžia daryti išvadą, kad laivo vėliavos principas iš dalies sutampa su kita galima kolizine sąsaja, darančia nuorodą į laivo savininko ar valdytojo nacionalinę priklausomybę. Galimybė pakeisti *lex flagi* grindžiama būtent tokia kolizine nuoroda.

Autorius sprendžia nagrinėjamo principo aktualumą krovinių vežimo jūra sutartiniams santykiams. Jo reikšmė vertinama atskirai vežimo sutarčiai konosamento pagrindu ir reisinio čarterio sutarčiai. Daromos išvados atspindi tendenciją įvairiose valstybėse atsisakyti šio principo įtvirtinimo teisės normose, reguliuojančiose krovinių vežimo jūra sutartinius santykius.

Tačiau laivo vėliavos kolizinis principas nėra bereikšmis. Jis gali būti vienas iš valstybės ir teisinio santykio glaudumo rodiklių, imtinių domėn įgyvendinant kitą, lankstų kolizinį principą – glaudžiausią ryšį turinčios valstybės teisės taikymo principą. Straipsnyje pateikta analizė leidžia geriau suvokti *lex flagi* principo prigimtį ir veikimo mechanizmą. Tai suteikia galimybę tinkamai įgyvendinti šį principą nepažeidžiant lanksčios kolizinės normos.

Įstatymų kolizijos sprendžiamos vadovaujantis kolizinėmis normomis, kuriose įtvirtintas vienas ar kitas kolizinis principas¹, susiejantis teisinį santykį su kuria nors valstybe ir taip nurodantis santykiui taikytiną teisę. Vienas iš dažniausiai taikomų kolizinių principų yra laivo vėliavos įstatymas. Remiantis laivo vėliavos principu, atitinkamam santykiui turi būti taikoma tos valstybės teisė, su kurios vėliava laivas plaukioja.

Kaip ir kiekvienas pagrindinis kolizinis principas, laivo vėliavos įstatymas turi ir lotyniškus pavadinimus: *lex banderae* [11, p. 197], *lex flagi* [14, p. 115], *lex bandi* [9, p. 262]. Laivo vėliava rodo laivo nacionalinę priklausomybę tai valstybei, su kurios vėliava plaukioja. Pagal bendrą taisyklę laivas turi teisę plaukioti tik su tos valstybės vėliava, kurioje yra įregistruotas, todėl laivo vėliavos principą galima būtų vadinti ir laivo registracijos vietos principu arba laivo

¹ Vietoj *kolizinio principo* termino tarptautinėje privatinėje teisėje vartojami kiti terminai, pavyzdžiui, *sąsajos elementas*, *ryšio formulė*, *sąsajos formulė*, *siejantis veiksnys* ir kt.

nacionalinės priklausomybės principu. Kai kuriose teisės normose šis principas išreiškiamas darant nuorodą į laivo nacionalinės priklausomybės teisę arba laivo registracijos vietos teisę [15, p. 19–20].

Laivo vėliavos teisinės kategorijos poreikis atsirado subrendus nacionalizmo idėjoms, išblėsus bendrajai Europos jūrų teisei¹ ir valstybių nacionalinei jūrų teisei įgavus teritorinį pobūdį. Atsiradus valstybių viršenybės jos teritorijos atžvilgiu sampratai, valstybės savo įstatymais reguliudavo jų teritorijoje susiklosčiusius teisinius santykius [6, p. 16–17]. Toks principas sunkiai pritaikomas laivui, plaukiojančiam atviroje jūroje, t. y. jokiai valstybei nepriklausančioje teritorijoje. Šiai problemai išspręsti prirėkė naujų teisinių koncepcijų.

Ilgainiui laivą buvo pradėta vertinti kaip valstybės, su kurios vėliava laivas plaukioja, teritorijos tąsą arba kaip plaukiojančią salą [4, p. 133]. Dėl to laive atliktus teisinius aktus buvo galima laikyti atliktais atitinkamos valstybės teritorijoje ir pagal tai nustatyti taikytiną teisę. Laikui bėgant laivo, kaip valstybės teritorijos dalies, teorija buvo atmesta. Pripažinta, kad norint pagrįsti valstybės jurisdikcijos taikymą laivo atžvilgiu atvirojoje jūroje nebūtina remtis fikcija ir laikyti laivą valstybės teritorijos dalimi. Laivas pradėtas vertinti kaip objektas, turintis nacionalinę priklausomybę. Akivaizdus valstybės ir laivo ryšio egzistavimas buvo pripažintas pakankamu pagrindu priskirti laivą nacionaline priklausomybe tai valstybei ir laivo atžvilgiu taikyti jos jurisdikciją. Vėliava tapo laivo nacionalinės priklausomybės rodikliu. Laivo, kaip valstybės teritorijos, teoriją pakeitė laivo nacionalinės priklausomybės teorija [4, p. 133–134]. Taip laivo vėliavos principas tapo kitų dviejų „žemės“ principų, t. y. teritoriškumo ir nacionališkumo, atitikmeniu.

1. Laivo vėliava tarptautinėje viešojoje teisėje

Prievolę plaukioti su kurios nors valstybės vėliava ir teisės laivui plaukioti su tam tikros valstybės vėliava suteikimą reguliuoja viešosios teisės normos. Šie klausimai reguliuojami ir 1982 m. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijoje², kurios 91 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad:

„Kiekviena valstybė nustato sąlygas, pagal kurias ji suteikia savo nacionalinę priklausomybę laivams, registruoja laivus savo teritorijoje ir suteikia jiems teisę plaukioti su jos vėliava.“

Ši konvencija, teisės plaukioti su valstybės vėliava suteikimo sąlygų nustatymą palikdama valstybių nacionalinės teisės kompetencijai, reikalauja, kad iš tikrųjų egzistuočių valstybės ir laivo, plaukiojančio su jos vėliava, ryšys³, tačiau konvencija neįtvirtino kriterijų, pagal kuriuos turėtų būti vertinamas tokio ryšio buvimas ar nebuvimas. Jau daug anksčiau laivybos verslo santykių formavimosi pradžioje laivo nacionalinė priklausomybė buvo nustatoma pagal tai, ar laivas priklauso nuosavybės teisėmis pačiai valstybei arba jos fiziniams, arba juridiniams asmenims, ar laivo įgulą sudaro valstybės piliečiai, ar laivas valdomas (administruojamas) tos valstybės asmenų [13, p. 8].

1986 m. Jungtinių Tautų Organizacijos konvencija dėl laivų registracijos sąlygų [1, p. 1333–1348]⁴ smulkiau reglamentuoja valstybės ir laivo ryšį. Konvencijos tikslas, išreikštas 1 straipsnyje, yra užtikrinti ir išplėsti valstybės ir su jos vėliava plaukiojančio laivo ryšį. Konvencija įpareigoja valstybes numatyti, kad jai priklausantys asmenys būtų laivo savininkai tokia dalimi, kuri leistų valstybei efektyviai vykdyti savo jurisdikciją ir kontrolę. Konvencija reikalauja, kad pakankamai didelę įgulos dalį sudarytų valstybės piliečiai ar joje nuolat gyvenantys asmenys. 10 straipsnyje reikalaujama, kad laivo vėliavos valstybėje turi būti laivo savininko – juridinio asmens (kompanijos) – pagrindinė verslo vieta arba bent jos atstovo buveinė. Taip pat nustatyta, kad laivo atžvilgiu turi būti iš tikrųjų vykdoma jūros institucijų valdžia bei

¹ Kadaisė egzistavusi bendroji jūrų teisė lotyniškai vadinama *lex maritima*.

² Atitinkamų konvencijos straipsnių ištraukas žr.: [4, p. 151–230].

³ Žr.: konvencijos 91 straipsnio 1 dalies 3 sakinį.

⁴ Abejojama, ar ši konvencija kada nors įsigalios, nes numatytos gana griežtos jos įsigaliojimo sąlygos [9, p. 266].

efektyvi kontrolė ir numatyti vėliavos valstybės jūrinės administracijos atstovų periodiniai tikrinimai (konvencijos 5 straipsnio 3 dalies b punktas).

Teisės plaukioji su valstybės vėliava suteikimo padarinys yra valstybės, su kurios vėliava plaukioja laivas, įgyjamos pareigos. Šias pareigas reguliuoja 1982 m. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijos 94 straipsnis, kuriame numatyta valstybių pareiga efektyviai vykdyti savo jurisdikciją laivuose administraciniais, techniniais ir socialiniais klausimais. Laivo registravimo padarinys taip pat yra tai, kad vėliavos valstybė tarptautinės teisės požiūriu tampa atsakinga už su jos vėliava plaukiojančius laivus. Ji tokių laivų atžvilgiu gali vykdyti diplomatinę gynybą [2, p. 592].

Aptartos 1982 m. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijos nuostatos taip pat yra įtvirtintos ir 1958 m. Ženevos konvencijos dėl atvirosios jūros 5 straipsnyje [17, p. 497].

G. Jiegijanas, analizuodamas privalomą valstybės ir laivo ryšį, pabrėžia, kad tikrojo ryšio elementai sudaro laivo registracijos reikalavimų turinį, o šie turi užtikrinti valstybės galiomybę efektyviai vykdyti jurisdikciją ir kontrolę. Taigi turi būti toks glaudus laivo ir valstybės ryšys, kad jo pakaktų valstybei efektyviai vykdyti administracinę jurisdikciją ir kontrolę laivo atžvilgiu. Tuo tikslu išskiriami šie valstybės ir laivo ryšio elementai: 1) valstybės asmenų buvimas laivo savininkais reikšminga dalimi, 2) atitinkamos valstybės asmenų buvimas laivo įgulos sudėtyje, 3) firmos, komerciškai valdančios laivą, ar jos atstovo buvimas valstybėje ir valstybės asmenų dalyvavimas valdant tokią firmą, 4) laivų registro ir jūrinės administracijos buvimas laivo kontrolės tikslais [13, p. 10].

Teisės plaukioji su valstybės vėliava suteikimo klausimą reguliuoja ir nacionalinė teisė. Štai Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymo [20] 8 straipsnis kaip vieną iš laivo įregistravimo Lietuvos Respublikoje (o tai reiškia ir suteikimo teisės plaukioji su Lietuvos Respublikos vėliava¹) sąlygų įtvirtina reikalavimą, kad laivo savininkas turi būti Lietuvos Respublikos pilietis, įmonė ar organizacija, įregistruota Lietuvos Respublikoje, Lietuvos valstybė arba savivaldybė.

2. Laivo vėliavos kolizinio principo trūkumai ir prioritetai

Kolizinės normos funkcija yra susieti teisinį santykį su valstybe, kurios teisė reguliuos tą santykį. Paprastai kolizinė norma tai atlieka remdamasi veiksmu, kuris gali būti priskirtas ir valstybei, ir teisiniam santykiui. Toks veiksnys gali būti laivo vėliava, t. y. kolizinė norma gali daryti nuorodą į laivo vėliavos valstybės teisę. Kaip ir kiekvienas konkretus sąsajos elementas, laivo vėliavos principas turi tam tikrų pranašumų bei trūkumų.

Išskirtini šie laivo vėliavos principo pranašumai. Jis padeda išvengti skirtingų teisės sistemų taikymo vienam susijusių teisinių santykių kompleksui. Pagal šį principą visų vienu laivu gabenamų krovinių vežimo sutartims būtų taikoma ta pati teisė. Visiškai kitoks rezultatas būtų, jeigu, pavyzdžiui, taikytume kiekvieno siuntėjo asmeninį įstatymą arba krovinių skirtingų išsiuntimo vietų ar jų pristatymo vietų įstatymus. Šis vėliavos principo bruožas paminėtas ir viename pagrindinių Anglijos kolizinės teisės precedentų *Lloyd v. Guibert* [8, p. 179].

Kitas pranašumas yra tai, kad laivo vėliavą, o todėl ir jos teisę gana lengva nustatyti. Be to, manoma, kad laivo vėliavos teisę geriausiai išmano laivo kapitonas. Tokių pranašumų neturi kai kurie kiti koliziniai principai, pavyzdžiui, krovinių paskirties vietos principas.

Laivo vėliavos principas suteikia taikytinos teisės vienodumą ir tęstinumą neatsižvelgiant į laivo buvimą vietoje [9, p. 269].

Darant prielaidą, kad valstybės registre užregistruotų laivų skaičius atspindi tos valstybės dalyvavimo tarptautinėje laivyboje mastą, galima teigti, jog laivo vėliavos principas garantuoja kiekvienos valstybės įstatymų taikymą jūriniais santykiams proporcingai jos dalyvavimui tarptautinėje laivyboje.

¹ Prekybinės laivybos įstatymo 7 straipsnio 1 dalis skelbia: „Teisė plaukioji su Lietuvos valstybės vėliava suteikiama laivams, įregistruotiems Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre“.

Laivo vėliavos įstatymas, kadaise buvęs pagrindiniu prekybinės laivybos santykių koliziniu principu, šiuo metu taikomas daug rečiau. Šio principo taikymas kelia nemažai problemų.

Reikia pasakyti, kad faktiškai ne visi laivai užregistruoti vienoje ar kitoje valstybėje. Toliau atveju laivo vėliava neatspindi laivo registravimo valstybėje fakto. Ši praktika įmanoma todėl, kad ne visos valstybės reguliuoja teisės plaukiojti su jos vėliava suteikimą. Tokiais atvejais laivo vėliavos principo taikymas būtų nepagrįstas, nes gali neegzistuoti joks valstybės ir laivo ryšys, todėl laivo nacionališkumas turėtų būti nustatomas ne pagal laivo vėliavą, o pagal kitus laivo priklausomumo vienai ar kitai valstybei kriterijus, pavyzdžiui, laivo valdytojo valstybę.

Vienas iš veiksnių, menkinantis laivo vėliavos principo reikšmę, yra „patogių“ vėliavų arba „atviros“ registracijos praktika. „Patogi“ laivo vėliava yra tokios valstybės vėliava, su kuria laivas yra visiškai nesusijęs arba susijęs labai menkai, nes laivo savininkas priklauso kitai valstybei ir laivas komerciškai valdomas iš kitos valstybės. Laivui plaukiojant su „patogia“ vėliava, laivo vėliavos principo taikymas būtų nepagrįstas, nes būtų pritaikyta su juo visai nesusijusios valstybės teisė.

Atviros registracijos valstybės terminas atsirado 1940 metų viduryje, kai Liberija ir Panama už nedidelį mokestį pradėjo leisti jose registruoti laivus, neturinčius jokio ryšio su tomis valstybėmis. „Patogių“ vėliavų naudojimo praktiką lemia patogumo ir naudingumo priežastys. Laivo valdytojas dėl laivo eksploatavimo dažniausiai stengiasi patirti kuo mažiau išlaidų ir išvengti jam nepriimtinių išsivysčiusiose valstybėse nustatytų reikalavimų. Yra daug valstybių, pavyzdžiui, Hondūras, Liberija, Panama, Kosta Rika, Bermudų salos, Vanuatu, kuriose laivo savininkams numatyti daug mažesni mokesčiai, neišplėta socialinio draudimo sistema, darbo užmokesčio reglamentavimas, reikalavimai palaikyti sanitarines laivo sąlygas, laivo įgulos sudėčiai keliami reikalavimai ir neegzistuoja kiti, laivų savininkams nepalankūs reikalavimai. Dažniausiai tokiose valstybėse laivai registruojami ne dėl kokių nors objektyvių sąsajų su tomis valstybėmis, o tiesiog siekiant išvengti didelių mokesčių bei įvairių reikalavimų laivui ir taip padidinti savo konkurencingumą. Beje, „patogios“ vėliavos naudojimas ne tik leidžia sumažinti gabenimo išlaidas, bet dėl atitinkamose valstybėse mokesčių už pajamas iš laivybos nebuvimo atsiranda galimybė išvengti mokesčių ir kitose valstybėse¹ nustačius didesnius gabenimo įkainius savoms įmonėms.

Valstybė gali taikyti „patogių“ vėliavų praktiką net ir formaliai laikydamasi šios srities tarptautinių konvencijų nuostatų. Esmė ta, kad minėtos konvencijos aiškiai nenurodo, kaip laivo savininkas turi būti susijęs su valstybe. Tai nenumatyta net ir 1986 m. Jungtinių Tautų konvencijoje dėl laivų registracijos sąlygų, kurios tikslas yra užtikrinti/įtvirtinti valstybės ir laivo ryšį [2, p. 595]. Tai iš esmės susiję su juridiniais asmenimis, kurie kaip laivų savininkai gali būti specialiai įregistruoti atitinkamoje „atviros“ registracijos valstybėje ir ši bus tokių juridinių asmenų deklaruojama verslo vieta. Dėl to egzistuos formalus valstybės ir laivo savininko ryšys. Pastarasis atliks tik statutinio vaidmenį ir bus valdomas kitų asmenų, nesusijusių su laivo registracijos valstybe.

Kažin ar galime tikėtis, jog „patogių“ vėliavų naudojimo praktika ilgainiui išnyks, nes ji yra viena iš kertinių politinių atitinkamų valstybių gairių. Tokias abejones dar labiau sustiprina tai, jog pastaruoju metu net ir kai kurios išsivysčiusios valstybės, siekdamos neprarasti dalies savo laivyno registracijos, įsteigė alternatyvų atvirą laivų registrą. Tokios valstybės kaip Danija, Norvegija, Vokietija, Didžioji Britanija, Italija šalia egzistuojančio laivų registro papildomai įsteigė „tarptautinį registrą“, į kurį įregistruoti laivus daug paprasčiau dėl keliamų mažesnių reikalavimų. Net ir Liuksemburgas – valstybė, neturinti išėjimo prie jūros, įsteigė alternatyvų atvirą registrą Europos laivynui [9, p. 265; 2, p. 594]. Panašius padarinius sukuria Didžiosios Britanijos, Prancūzijos, Olandijos ir kitų valstybių lengvatinė laivų registravimo politika, kai leidžiama lengvatinėmis sąlygomis registruoti laivus ne metropolinėse teritorijose, o toms valstybėms priklausančiose teritorijose [2, p. 594].

Vienas iš argumentų, kuriais grindžiamas *lex flagi* taikymas, yra tas, kad egzistuoja valstybės ir laivo ryšys, kurį išreiškia valstybės efektyviai vykdoma jurisdikcija ir kontrolė laivo

¹ Apie tokią naftos kompanijų veiklą žr.: [10].

atžvilgiu [9, p. 264 – 265, 269]. Šis argumentas kartais praranda prasmę, nes kai kurios valstybės, nors ir yra įtvirtinusios pažangioms valstybėms būdingus ar bent jiems artimus reikalavimus laivų klausimu, iš tikrųjų nekontroliuoja jų įregistruotų laivų. Deja, tokia praktika egzistuoja nepaisant to, kad minėtos tarptautinės konvencijos įtvirtina valstybių pareigą efektyviai ir tinkamai vykdyti savo jurisdikciją įregistruotų laivų atžvilgiu.

Savita situacija susidaro, kai laivas frachtuojamas be įgulos, t. y. *berbout* (arba *dimaiz*) čarterio sutarties¹ pagrindu. Pagal *berbout* čarterį frachtuotojas perima laivą be įgulos ir jį valdo bei naudoja savo reikmėms [18, p. 115], o laivo kapitonas laikomas ne laivo savininku, bet frachtuotojo atstovu. Taip laivo savininkas frachtuotojui perduoda tiek faktinį (navigacinį), tiek komercinį laivo valdymą. Teigiama, kad tokiais atvejais frachtuotojas tampa laivo *ad hoc* savininku [8, p. 249 – 250]. Tai nulemia ryšio su laivo vėliavos valstybe pradžią ir ryšio su valstybe, kurioje laivas išfrachtuotas, atsiradimą. *Berbout* čarteris yra pagrindas papildomai užregistruoti laivą frachtuotojo valstybėje ir suteikti teisę plaukioti su jos vėliava. Tokią laivo čarterio registracijos galimybę numato kai kurių valstybių įstatymai, taip pat 1986 m. Jungtinių Tautų konvencija dėl laivų registracijos sąlygų [9, p. 267]. Tokia galimybė įtvirtinta ir Lietuvos Respublikos jūrų laivų registravimo taisyklėse² [21]. Laivo registracija *berbout* čarterio pagrindu yra laikina, t. y. ji taikoma sutarties galiojimo laikui. Tokios registracijos laikotarpiu laivas nepraranda pirminės registracijos ir nepakeičia nacionališkumo. Taigi pakeitus vėliavą *berbout* čarterio pagrindu laivo nacionalinės priklausomybės valstybė nesutampa su valstybe, su kurios vėliava jis plaukioja, todėl tokiais atvejais atsiranda problema – neaišku, kurią valstybę laikyti laivo vėliavos valstybe: laivo nacionalinės priklausomybės valstybę ar laivo čarterio registracijos valstybę.

Šis klausimas sprendžiamas 1986 m. Jungtinių Tautų konvencijos dėl laivų registracijos sąlygų 12 straipsnyje, kuriame numatyta, kad užregistravus laivą kitoje valstybėje *berbout* čarterio pagrindu laivas nepraranda pirminės registracijos ir nepakeičia nacionališkumo, tačiau suspenduojama laivo teisė plaukioti su pirminės registracijos valstybės vėliava. Konvencijoje nurodyta, kad valstybė, suteikusi frachtavimo laikotarpiui registracijos teisę ir teisę plaukioti su jos vėliava, privalo vykdyti savo jurisdikciją ir kontrolę tokio laivo atžvilgiu. Aiškintina, kad tokiu reglamentavimu konvencijos 12 straipsnis atsako į svarbų klausimą: *berbout* čarterio užregistravimo atveju laivo vėliavos teisė bus *berbout* čarterio registracijos valstybės teisė. Atitinkamai šie klausimai sureguliuoti ir Lietuvos Respublikos jūrų laivų registravimo taisyklėse bei kai kurių kitų valstybių vidaus teisėje [9, p. 267]. Tokia nuostata pagrįsta, nes *berbout* čarterio atveju egzistuoja laivo ir čarterio registracijos valstybės ryšys, kuriuo grindžiamas *lex flagi* taikymas. Šiai valstybei priklauso laivo *ad hoc* savininkas (frachtuotojas) ir ji vykdo savo jurisdikciją laivo atžvilgiu. Kinijos laivybos kodeksas nurodo priešingai, t. y. kad laivo vėliava reiškia pradinę laivo registravimo vietą, o ne *berbout* čarterio registraciją [8, p. 212]. Laivo perregistravimas *berbout* čarterio pagrindu specifiskai reglamentuotas Italijos jūrų kodekse. Italijos kodekse aiškiai apibrėžiama, kokiems klausimams laivo vėliavos teise bus laikoma laivo nacionališkumo teisė ir kokiems klausimams – *berbout* čarterio registracijos teisė [8, p. 218]. Vis dėlto ne visų valstybių teisėje yra išreikšta nuostata šiuo klausimu. Tokiais atvejais neaišku, į kokią valstybę nurodo laivo vėliava – į pradinio registravimo (laivo nacionališkumo) ar į *berbout* čarterio registravimo vietą.

Laivo vėliavos kolizinį principą keblu taikyti ir tais atvejais, kai laivas plaukioja su dviejų ar daugiau valstybių vėliavomis naudodamas jas kaip kada patogiaus. Tai vadinamoji dvigubų vėliavų, arba dvigubos registracijos praktika. Tarptautinė viešoji teisė, būtent, 1958 m. Ženevos konvencijos dėl atvirosios jūros 6 straipsnis, 1982 m. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijos 92 straipsnis ir 1986 m. Jungtinių Tautų konvencijos dėl laivų registracijos sąlygų 4 straipsnis reikalauja, kad laivas plaukiotų tik su vienos valstybės vėliava. 1982 m. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijos 92 straipsnio 2 dalyje numatyta, kad:

¹ Ši sutartis galėtų būti vadinama ir laivo nuomos be įgulos sutartimi. Straipsnyje minimi tarptautiniu mastu paplitę šios sutarties pavadinimai, atitinkantys angliškų jos pavadinimų (*bareboat charter* arba *demise charter*) tarimą.

² Žr.: taisyklių VIII skyrių.

„Laivas, kuris plaukioja su dviejų ar daugiau valstybių vėliava, naudodamas jas kaip kada patogiau, negali reikalauti bet kokios kitos valstybės pripažinti kokią nors nacionalinę priklausomybę ir gali būti prilygintas laivui, neturinčiam jokios nacionalinės priklausomybės“.

Nepaisant tokios tarptautinės viešosios teisės nuostatos dvigubų vėliavų praktikos atžvilgiu, nevisiškai pagrįsta būtų teigti, jog laivo vėliava dvigubų vėliavų atveju yra bereikšmis ryšys kolizinės teisės požiūriu. Be abejo, tokia situacija atima galimybę laivo vėliavos sąsają pagrįstai naudoti griežtoje¹ kolizinėje normoje, tačiau kai teismas turi didesnę ar mažesnę laisvę parinkdamas taikytiną teisę, laivo vėliavos ryšiai su atitinkamomis valstybėmis imtini domėn ir esant dvigubai registracijai.

Išskiriami laivo vėliavos principo trūkumai ir praktinio pritaikymo požiūriu. Taikant laivo vėliavos principą visi laivybos ūkio vienetai privalės būti susipažinę su kiekvienos valstybės teise, su kurių laivais gali turėti bendrų reikalų. Tai visiškai nepagrįsta našta, atsižvelgiant į tai, kad laivo vėliava sandoriuose turi mažiausią reikšmę. Frachtavimo sutartis² dažnai sudaroma tarpininkaujant brokeriui, kuris net neįvardija laivo. Laivybos pulo agentas, priimdamas krovinį, gali net neįvardyti, kuri laivybos linija vykdys pervežimą. Dabar yra susiformavusi kitokia laivybos verslo struktūra nei seniau. Pervežėjo įmonė būna visiškai nepriklausoma ir atskira nuo individualių laivų ir asmenų, valdančių laivus ir kontroliuojančių gabenimą jais.

Tais atvejais, kai susitariama dėl tam tikro krovinių kiekio gabenimo tarp apibrėžtų uostų keliais reisais, gali būti, kad skirtingiems reisams, reguliuojamiems vienoje pervežimo sutartyje, bus naudojami skirtingų vėliavų laivai. Tokiu atveju *lex flagi* taikymas būtų visiškai nepagrįstas, nes tos pačios sutarties skirtingi vykdymo etapai būtų reguliuojami skirtingomis teisės sistemomis. Tokia situacija susiklostė byloje *Compagnie d'Armement Maritime S. A. v. Compagnie Tunisienne de Navigation S. A.* [8, p. 263]. Prancūzijos priklausomybės laivo valdytojas ir Tuniso priklausomybės frachtuotojas sudarė čarterio sutartį dėl tam tikro naftos krovinio pergabenimo tarp Tuniso uostų. Čarteryje šalys susitarė, kad jų tarpusavio santykius reguliuos laivo vėliavos valstybės teisė. Pastarasis susitarimas buvo neįgyvendintas, nes pagal čarterio sutartį buvo atlikti šeši reisai skirtingos nacionalinės priklausomybės (vėliavos) laivais. Du jų – Liberijos, o kiti – Bulgarijos, Prancūzijos, Norvegijos ir Švedijos.

3. Laivo vėliavos kolizinio principo susiejimo funkcija

Kadangi pagrindinė šiuolaikinė taikytinos teisės nustatymo koncepcija yra glaudžiausią ryšį turinčios valstybės teisės taikymas [8, p. 11, 17], kiekvienas kolizinis principas tarptautinėje privatinėje teisėje vertintinas pagal tai, kiek nulemia teisinio santykio glaudumą su valstybe, kurios teisė taikoma tam santykiui. Reikia įvertinti kolizinio principo tinkamumą tiek griežtai kolizinei normai, naudojančiai vienintelę kolizinę sąsają, tiek lanksčiai kolizinei normai, pavyzdžiui, glaudžiausią ryšį turinčios valstybės teisės taikymui. Tariant laivo vėliavos veiksnio tinkamumą vienokiai ar kitokiai kolizinei normai, reikia išanalizuoti du jo aspektus: laivo susietumą su vėliavos valstybe ir laivo reikšmę vežimo jūra sutartiniams santykiams.

Laivo susietumas su vėliavos valstybe

Ankstesniame skyriuje aptarta medžiaga rodo, kad laivo vėliava, kaip juridinė kategorija, kyla iš viešosios teisės normų. Viešoji teisė sukūrė *vėliavos sąvoką* savais tikslais. Tarptautinė privatinė teisė, spręsdama visai kitus – taikytinos teisės – klausimus, gali naudoti teisinę laivo vėliavos kategoriją. Tokiu atveju ši kategorija bus pasiskolinata iš viešosios teisės, nes tik pastaroji atskleidžia laivo vėliavos teisinės kategorijos turinį.

Laivo užregistravimo valstybėje faktas menkai tesusieja laivą ir vėliavos valstybę. Galima išskirti tik iš laivo užregistravimo fakto išplaukiančius vėliavos valstybės ir laivo sąsajos

¹ Griežtomis vadinamos tokios kolizinės normos, kurios įtvirtina vieną konkretų įstatymų kolizijos sprendimo standartą (konkretų visuomeninio santykio sąsajos su valstybe elementą), taikytiną skirtingoms situacijoms [14, p. 117; 5, p. 100].

² *Frachtavimo sutarties* sąvoka apima įvairias čarterio rūšis, įskaitant ir gabenimo sutartimi pripažįstamą reisinį čarterį.

elementus: 1) valstybės valia įregistruoti laivą, 2) laivo valdytojo valia įregistruoti laivą toje valstybėje, 3) laivo registracija *per se* (duomenų apie laivą sukaupimas valstybėje). Šie sąsajos elementai vargu ar atspindi pakankamai glaudų laivo ir valstybės ryšį, suteikiantį pagrindą privačiam krovinių vežimo jūra teisiniam santykiui taikyti laivo registravimo valstybės teisę.

Minėta, kad tarptautinė viešoji teisė ir kai kurių valstybių vidaus viešoji teisė su laivo registravimu susieja tam tikrą vėliavos valstybės ir laivo ryšių konstatavimą ir atsiradimą. Viešoji teisė tai atlieka įtvirtindama vėliavos valstybės ir laivo ryšio buvimo reikalavimą bei nustatydama papildomus valstybės ir laivo ryšius kaip laivo užregistravimo juridinius padarinius, pasireiškiančius administracinės jurisdikcijos, kontrolės, diplomatinės gynybos vykdymu, valstybės atsakingumu už laivą. Tačiau šie laivo ir valstybės ryšiai įtvirtinti savais viešosios, o ne privačios taikytinos teisės nustatymo tikslais, todėl visas minėtas viešosios teisės suponuotas vėliavos valstybės ir laivo sąsajas reikia vertinti atskirai tarptautinės privatinės teisės kontekste ir nuspręsti: ar viešosios teisės suponuota sąsaja apskritai yra reikšminga privačios taikytinos teisės nustatymo tikslais, ar tokia sąsaja visuomet egzistuos esant įvairioms situacijoms ir ar tokia sąsaja savo turiniu neatitinka visai kitų kolizinių principų nei laivo vėliavos principas.

Pirmiausia aptartinas viešosios teisės sukuriamas vėliavos valstybės ir laivo ryšys, kuris yra laivo įregistravimo padarinys. Jau minėta, kad įregistravus laivą valstybė jo atžvilgiu vykdo administracinę jurisdikciją bei kitas iš tarptautinės viešosios teisės išplaukiančias funkcijas. Taip tarptautinė viešoji teisė sureguliuoja vėliavos valstybės ir kitų tarptautinės teisės subjektų santykius laivo atžvilgiu. Tai nulemia, kurios valstybės viešoji teisė reglamentuos valstybės ir asmens, atsakingo už laivą, pavaldumo santykius¹. Tačiau tarptautinė privatinė teisė nustato taikytiną teisę kitiems ir kitokio pobūdžio teisiniams santykiams, t. y. privatiems santykiams. Šie santykiai yra visiškai kitokie, t. y. ne tie, kuriuos valstybė reglamentuoja įgyvendindama administracinę jurisdikciją bei kontrolę laivo atžvilgiu. Kaip žinome, privatiniai santykiai nuo viešųjų skiriasi teisine prigimtimi, objektu, turiniu ir subjektais. Remiantis pagrindine šiuolaikine taikytinos teisės nustatymo koncepcija, teisės taikytinumas privačiam santykiui grindžiamas to santykio ir valstybės, kurios teisė taikoma, glaudumu. Šiuo požiūriu aktuali tik valstybės ir reguliuotinių privačių santykių sąsaja, o ne kitų panašių privačių santykių ar juo labiau viešųjų teisinių santykių sąsaja. Iš to darytina išvada, kad valstybės viešosios teisės taikymas viešiesiems santykiams neturi įtakos ir yra nereikšmingas nustatant taikytiną teisę privatiems santykiams. Akivaizdu, kad administracinės jurisdikcijos ir kontrolės vykdymas laivo atžvilgiu negali pagrįsti *lex flagi* taikytinumo su laivu susijusiems privatiems santykiams. Taigi viešosios teisės sukuriamas vėliavos valstybės ir laivo ryšys, kuris yra laivo įregistravimo padarinys, neturi jokios reikšmės vertinant *lex flagi* kolizinį principą.

Kitas esminis laivo vėliavos principo bruožas yra tas, kad viešoji teisė numato, jog valstybė gali įregistruoti laivą, jei jau egzistuoja tam tikras laivo ir valstybės ryšys. Vertinant laivo vėliavos tinkamumą būti taikytinos teisės nustatymo kriterijumi, būtina prisiminti viešosios teisės reikalaujamo vėliavos valstybės ir laivo ryšio turinį. Kaip minėta, šis ryšys atspindi laivo kapitono, įgulos, laivo savininkų ir valdytojų nacionališkumą, o tai gali būti aktualu nustatant tam tikram privačiam teisiniam santykiui taikytiną teisę. Kiti galimi minėto ryšio elementai, pavyzdžiui, administracinių institucijų buvimas, dėl jų pritaikomumo išimtinai administracinės jurisdikcijos ir kontrolės sferai vargu ar gali būti imtini domėn konstatuojant laivo ir valstybės glaudumą privačios taikytinos teisės nustatymo tikslais.

Kita vertus, reikia prisiminti, kad ne visos valstybės vadovaujasi šios srities tarptautinių konvencijų normomis ir yra priėmusios vidaus viešosios teisės normas, įtvirtinančias aptartus valstybės ir laivo ryšius, todėl neretai laivo vėliava neatspindi tokio ryšio buvimo. Ar laivo vėliava atspindi laivo kapitono, įgulos, laivo savininkų ir valdytojų, operatorių nacionalinę priklausomybę, priklauso nuo konkrečios valstybės viešosios teisės turinio. Esant tokiam nepibrėžtam laivo vėliavos principo turiniui, vienintelis būdas aiškiai nustatyti laivo vėliavos

¹ Tokie asmenys yra laivo savininkas ar valdytojas, atsakingas už tai, kad laive būtų laikomasi saugos ir ekologijos reikalavimų, kad būtų mokami mokesčiai ir laikomasi kitų reikalavimų.

suponuojamą ryšį – kiekvienu atveju tikrinti konkrečios valstybės viešosios teisės turinį. Štai JAV teismai dažnai atmesdavo laivo vėliavos principo taikymą, kai tai būdavo patogios vėliavos atvejis [8, p. 222]. Tačiau tokie tikrinimai nėra tinkama išeitis, nes kiekvieną kartą tai daryti sudėtinga ar net neįmanoma. Tai menkina *lex flagi* principą, nes jo taikymą tampa sunku numatyti. Nustatius, kad laivo vėliavos principas neatspindi pageidaujamo ryšio, šis principas bus bereikšmis ir teks taikyti kitus kolizinius principus.

Vertinamam koliziniam principui negalima priskirti bruožų, kurių buvimas ar nebuvimas priklauso nuo skirtingų valstybių viešosios teisės turinio. Įgyvendinant vieną ar kitą kolizinį principą turi būti aišku, kokį teisinio santykio glaudumą su valstybe jis atspindi. Visi sąsajos elementai, tik kartais lydintys kolizinį principą, turi būti įvertinti atskirai nuo besąlygiškai ir nuolat koliziniame principo atsispindinčių sąsajų. Taigi negalime priskirti laivo vėliavai, kaip koliziniam principui, to bruožo, kad jis rodo vėliavos valstybės ir laivo kapitono, įgulos, laivo savininkų, valdytojų, operatorių susietumą, nes šis susietumas yra tik spėjamas, *a priori* nežinomas ir priklauso nuo viešosios teisės turinio.

Kaip matome, tarptautinės privatinės teisės požiūriu laivo vėliavos kategorija, išreikšdama minimalų laivo ir valstybės ryšį, nulemtą užregistravimo fakto, papildomai atlieka šydo vaidmenį, kuris dengia kitus laivo ir valstybės sąsajos elementus, t. y. laivo kapitono, įgulos, laivo savininkų ir operatorių nacionalinę priklausomybę. Valstybės ir laivo ryšiams, kuriuos viešoji teisė gali susieti su laivo registravimu, tarptautinė privatinė teisė, turėdama tam pagrindą, turi suteikti reikšmę taikydama kitus kolizinius principus, atspindinčius tokius valstybės ir laivo ryšius. Norėdami, kad konkrečiam santykiui būtų taikoma laivo kapitono, įgulos, laivo savininkų ar operatorių valstybės teisė, neturėtume taikyti laivo vėliavos principo tikėdamiesi, kad šis principas lems minėtų asmenų valstybės teisės taikymą. Siekiant tokio tikslo kolizinėje normoje reikėtų įtvirtinti ne laivo vėliavos principą, o kriterijus, kuriuos galimai atspindi tas principas, t. y. laivo kapitono, įgulos, laivo savininkų ir operatorių nacionalinę priklausomybę. Taip būtų galima netgi sukongretinti šiuos kriterijus aiškiai nurodant santykiui aktualią asmenų grupę bei nurodant, kaip asmenys turi būti susiję su atitinkama valstybe¹.

Šiuos argumentus netiesiogiai patvirtina ir tai, kad bendrosios teisės tradicijoje egzistuojantis „korporacijos uždangos pakėlimo ir pervėrimo principas“ (*lifting and piercing of corporate veil*) taikomas ne tik juridiniams asmenims, bet ir laivams. Taikant pastarąjį principą laivo vėliavos valstybė nustatoma ne formaliai pagal vėliavą ar laivo registravimo vietą, o pagal laivo savininkų ar laivą kontroliuojančių asmenų neabejotinas sąsajas su atitinkama valstybe. Taip „pakeliama uždanga“ ir *lex flagi* pagrindu taikytina teisė nustatoma pagal tikrąjį laivo ryšį su valstybe, kuris savo ruožtu dažniausiai nustatomas pagal laivo savininkų nacionalinę priklausomybę. Atitinkamai teigiama, kad laivo nacionalinė priklausomybė nustatoma ne pagal jo registracijos vietą (vėliavą), o pagal jo savininkų nacionalinę priklausomybę. Tais atvejais, kai laivas priklauso įmonei, kurią valdo ir kontroliuoja Britanijos piliečiai, toks laivas gali būti pripažįstamas kaip priklausantis Britanijai nepaisant to, kad laivas ir jo savininkė kompanija yra įregistruoti visai kitoje valstybėje. Laivo registracijos vieta (laivo vėliava) laikoma tik *prima facie* įrodymu, kad laivas nacionališkai priklauso registracijos vietos valstybei. Taip „korporacijos uždangos pakėlimo ir pervėrimo principas“ buvo pritaikytas laivų atžvilgiu keliose bylose (Rainbow Line Inc. v. M/V Tequila; Chartered Mercantile Bank of India v. Netherlands ir kt.) [8, p. 222–223].

Tačiau kažin ar galima teigti, jog laivui taikant „korporacijos uždangos pakėlimo ir pervėrimo principą“ nustatant taikytiną teisę įgyvendinamas laivo vėliavos įstatymo kolizinis principas. Manychiau, kad iš tiesų tokiu atveju įgyvendinamas laivo savininkų valstybės įstatymo principas, nes pritaikoma būtent tokia kolizinė sąsaja. Todėl norint nustatyti taikytiną teisę pagal laivo savininkų ar kitų asmenų, susijusių su laivu, nacionalinės priklausomybės kriterijų, būtent tokį kolizinį kriterijų turėtume numatyti kolizinėje normoje. Taip būtų pasiektas aukštesnis teisinio apibrėžtumo ir galimybės numatyti laipsnis.

Užuot taikius laivo vėliavos kolizinį principą, taikyti su laivu susijusių asmenų nacionalinės priklausomybės principus verta dar ir todėl, kad pastarųjų asmenų grupės (laivo savi-

¹ Apie įvairias juridinių asmenų sąsajas su valstybe žr.: Vėgėlė I. Įmonėms taikytina teisė ir pirminis steigimasis Europos Bendrijos teisėje. – Vilnius: Eugrimas, 2002.

ninkas, valdytojas ir t. t.) turi skirtingą reikšmę reguliuojamiems teisiniams santykiams. Pavyzdžiui, laivo savininkas turės didelę reikšmę nuosavybės santykiams dėl laivo, o laivo komercinis valdytojas – vežimo santykiams, kai laivas yra priemonė valdytojo įsipareigojimui vykdyti. Įvertinus įvairių asmenų grupių, susijusių su laivu, reikšmę konkrečių teisinių santykių sričiai, galima parinkti veiksmingesnę ir pagrįstesnę kolizinę sąsają.

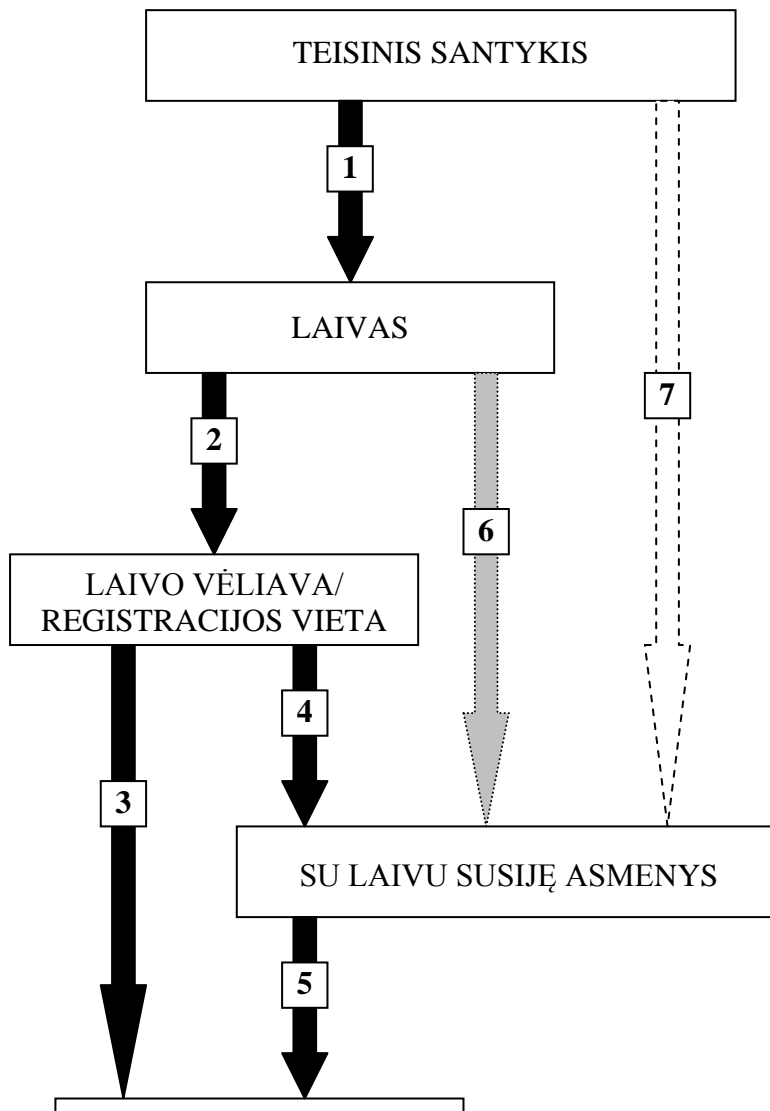
Akivaizdu, kad su laivu susijusių asmenų nacionalinės priklausomybės principas taikytinas ne tik kaip *lex flagi* substitutas, bet ir kaip atskiras bei savarankiškas kolizinis principas, kurio reikšmė nesiejama su laivu. Taip yra todėl, kad su laivu susijusių asmenų nacionalinės priklausomybės reikšmė teisiniam santykiui gali būti savarankiška, t. y. nesusijusi su laivu. Pavyzdžiui, laivo komercinis valdytojas svarbus vežimo santykiui ne per laivą kaip fizinį objektą, o tuo, kad šis valdytojas faktiškai veža krovinius, t. y. vykdo vežėjo sutartinę pareigą. Na, o laivo įgula kažin ar gali turėti kokią nors tiesioginę reikšmę pervežimo santykiams. Ji gali būti aktuali nebent tiek, kiek reikšminga laivui, o laivas – teisiniam santykiui.

Lex flagi principo pakeitimas konkretesniu koliziniu principu, įtvirtinančiu su laivu susijusių asmenų nacionališkumo sąsają, nukenksmintų „patogių“ vėliavų praktikos, dvigubos registracijos bei berbout čarterio registracijos neigiamus padarinius, nes šie veiksniai nedaro įtakos asmenų nacionališkumo nustatymui.

Taigi laivo vėliavos principas taikytinas tik tais atvejais, kai pageidaujama suteikti reikšmę šio principo besąlygiškai atspindimoms sąsajoms, t. y. valstybės ir laivo valdytojo valiai užregistruoti laivą, bei duomenų apie laivą sukauptimui valstybės laivų registre. Tam tikriems (pavyzdžiui, nuosavybės) santykiams tokia sąsaja yra reikšminga. Norint iš tikrųjų gauti rezultatą, kurio bandoma siekti taikant *lex flagi* principą, reikia sukurti kompleksinę kolizinę normą, nurodančią į valstybę, kurioje laivas yra įregistruotas ir kuriai priklauso laivo valdytojas ar kitas su laivu susijęs asmuo.

Tokia laivo vėliavos kolizinio principo veikimo samprata pateikta schemeje.

Schema



Laivo vėliavos kolizinio principo funkcija yra susieti santykį ir valstybę 1, 2, 3, 4 ir 5 sąsajomis. Tarptautinė viešoji teisė lemia tai, kad be minimalios sąsajos laivo užregistravimo valstybėje fakto (3) laivo vėliava atspindi ir tam tikrą valstybės bei su laivu susijusių asmenų (pvz., laivo valdytojo) ryšį (4, 5). Tačiau „patogių“ vėliavų praktika ir kiti veiksniai gali lemti tai, kad toks ryšys (4) neegzistuos.

Esant pagrindui, siūlytina laivu kaip tarpiniu objektu susieti santykį ir valstybę (kolizinėje normoje įtvirtinti nuorodą ne tik į laivo registravimo vietą ar laivo vėliavą (registravimo vieta neretai yra nereikšminga sąsaja – 2, 3), bet ir į atitinkamo su laivu susijusio asmens(-ų) nacionalinę priklausomybę (6). Taip būtų išvengta laivo ir valstybės ryšio vienos nestabilios grandies (4) neigiamų padarinių.

Minėta, kad su laivu susiję asmenys gali turėti savarankišką ir tiesioginę reikšmę teisiniame santykiui, t. y. jie gali būti reikšmingi ne todėl, kad santykiui reikšmingas laivas, o laivui – atitinkamas asmuo. Tokiais atvejais naudojama tiesioginė kolizinė sąsaja, susiejanti santykį ir atitinkamą asmenį (7).

Laivo reikšmė krovinių vežimo jūroje sutartinėms prievolėms

Išanalizavus, kaip teisinį santykį ir valstybę siejantis kriterijus susijęs su valstybe, reikia išsiaiškinti, kaip toks kriterijus susijęs su teisiniu santykiu. Vertinant pagrindumą taikyti ar netaikyti laivo vėliavos principą vienam ar kitam santykiui, reikia atsižvelgti į tai, kokį vaidmenį laivas atlieka konkrečiu atveju. Laivas gali būti santykių objektas, pavyzdžiui, esant nuosavybės ar nuomos santykiams. Laivas gali būti priemonė vienai sutarties šaliai įvykdyti savo įsipareigojimą. Tokia laivo padėtis yra esant pervežimo santykiams, kai sutarties objektas nesusijęs su laivu ir sutarties tikslas yra tik pervežimo paslauga. Esant žalos padarymo santykiams, laivas gali būti priemonė, kuria padaryta žala. Laivas taip pat gali būti ir vieta, kurioje įvyko vienas ar kitas juridinis faktas, pavyzdžiui, buvo sudaryta sutartis.

Krovinių vežimo jūroje sutartinių santykių atveju laivas yra pareigos (pervežti krovinius) įvykdymo priemonė, be to, jis papildomai gali būti ir santykio objektas atsižvelgiant į sutarties rūšį. Kaip žinoma, kroviniai jūroje gabenami pagal vežimo sutartis išduodant konosamentą arba pagal reisinio čarterio sutartis (toliau – čarteris) [18, p. 74]. Šiose sutartyse laivas turi nevienodą reikšmę, todėl laivo vėliavos principo taikymas šioms sutarčių rūšims vertintinas skirtingai.

Vežimo sutartyse konosamento pagrindu laivo vėliava vargu ar turi kokią nors svaresnę reikšmę. Esant tokiai sutarčiai siuntėjui nesvarbu, koks laivas gabens jo krovinius. Jis net neturi teisės reikalauti, kad kroviniai būtų gabenami tam tikru konkrečiu laivu, nes sutarties objektas yra ne laivas, o tik krovinių gabenimo paslauga.

Laivo vėliavos principas reikšmingesnis čarterio sutarčiai [12, p. 64, 91]. Tokia išvada daroma todėl, kad čarterio sutartyje šalys susitaria dėl viso laivo arba jo dalies pateikimo kroviniams gabenti. Taigi sutartyje aprašomas su šios sutarties objektu susijęs laivas [18, p. 77]. Dėl tokio čarterio glaudumo su laivu netgi diskutuojama ir analizuojama dėl čarterio atiribojimo nuo laivo nuomos sutarties [16, p. 15].

Prancūzų autorius R. Rodiere'as teigia, kad čarterio sutartyje daugiausia dėmesio skiriama laivo valdytojo pareigoms bei pareigos objektui, t. y. laivui [12, p. 64]. Atitinkamai šis ir kiti prancūzų autoriai yra už laivo vėliavos taikymą čarteriams [8, p. 195].

Vienas autoritetingiausių Anglijos tarptautinės privatinės teisės traktatų („Dicey & Morris on conflict of laws“) numato galimybę taikyti laivo vėliavos įstatymą frachtavimo sutartims, tačiau šis kriterijus vertinamas tik kaip vienas iš daugelio veiksnių, pasitelkiamų nustatant

tokiam santykiui taikytiną teisę [3, p. 649]. Būtent tokios nuostatos buvo laikytasi byloje *Coast Lines Ltd. v. Hudig & Veder Chartering N.V.* [3, p. 1402].

Nėra jokio pagrindo tvirtinti, jog daugelis autorių pritaria laivo vėliavos įstatymo taikymui čarterio sutarčiai [12, p. 91]. Tokią nuostatą lemia ne itin svarbus laivo vaidmuo čarterio sutartiniuose santykiuose. Nors laivas nurodomas čarterio sutartyje, frachtuotojui (krovinio siuntėjui) nesvarbu, kuris konkretus laivas bus pateiktas. Frachtuojamas laivas svarbus kaip rūšiniais požymiais apibūdintas daiktas, t. y. svarbios frachtuojamo laivo tipui būdingos savybės bei jo būklė. Be to, čarterio sutartimi laivo valdytojas neperduoda frachtuotojui naudoti laivo patalpomis teisės [19, p. 272, 273]. Išfrachtuotą laivą ir toliau naudoja laivo valdytojas, tik naudojimas nukreiptas frachtuotojo poreikiui tenkinti. Reikia prisiminti ir tai, kad svarstomi ne daiktiniams, o prievoliams teisiniams santykiams taikytinos teisės klausimai. Laivas čarterio sutartiniuose santykiuose yra tik vienas iš veiksnių, darančių įtaką laivo valdytojo teikiamos paslaugos kokybei.

4. Laivo vėliavos principas tarptautinės privatinės teisės normose, reguliuojančiose krovinių vežimo jūroje sutartines priedėles

Jau XIX amžiuje laivo vėliava įvairiose valstybėse buvo vienas pagrindinių kolizinių laivybos santykių principų. Tačiau ir tuomet šio principo naudingumas buvo labiau grindžiamas ne vežimo priedėle, o kitose laivybos srityse, tokiose kaip nuosavybės santykiai dėl laivo, laivo kapitono įgaliojimai, laivo komandos samdos sutartys [8, p. 179, 180]. XX amžiuje laivo vėliava daugiau ar mažiau vis dar buvo naudojama nustatant taikytiną teisę frachtavimo sutartims ir kitiems laivybos santykiams tokiose valstybėse kaip Ispanija, Prancūzija, Italija, Anglija [8, p. 186–187; 7, p. 245].

Italija buvo viena pirmųjų valstybių, įtvirtusių laivo vėliavos principą frachtavimo sutartyse (įskaitant čarterį). Italijos 1942 m. Navigaciniame kodekse nurodomas laivo vėliavos įstatymas, kuriuo vadovaujama nustatant frachtavimo sutartims taikytiną teisę (10 straipsnis). Prancūzijos 1966 m. Įstatymo dėl frachtavimo ir vežimo jūroje sutarčių 3 straipsnyje čarteriams numatyta taikyti laivo vėliavos valstybės teisę [8, p. 186–187].

Tačiau šiuo metu Europos Sąjungos valstybėse galioja Romos konvencija dėl sutartinių priedėlių taikytinos teisės [22]. Ji neįtvirtina laivo vėliavos principo, todėl dabar šiose valstybėse sutartinius, įskaitant ir laivybos sferos, santykius reglamentuoja Romos konvencija, kurios pagrindinis kolizinis principas yra glaudžiausio ryšio principas¹, o laivo vėliava pasitarnauja tik kaip vienas iš glaudumą atspindinčių veiksnių.

Kanados laivybos įstatymo 275 straipsnyje teigiama, kad byloms, susijusioms su laivu ar laivo įgulos asmeniu, taikoma laivo registracijos valstybės teisė, jei kas kita nenustatyta specialiose įstatymo nuostatose. Taip įtvirtinta bendra kolizinė prekybinės laivybos santykių norma. Ši norma atitinka 1894 m. Didžiosios Britanijos komercinės laivybos įstatymo 265 straipsnį [8, p. 185–186].

Kaip matome, laivo vėliavos principas šiuo metu nėra populiarus reguliuojant sutartinių santykių įstatymų kolizijas krovinių vežimo jūroje klausimu, tačiau šis principas yra vienas iš teisinio santykio ir valstybės glaudumą atspindinčių veiksnių. Taikant glaudžiausio ryšio kolizinį principą pasitelktinas ir *lex flagi* principas, atsižvelgiant į išnagrinėtą šio principo atliekamą susiejimo funkciją.

Išvados

Laivo vėliavos teisinę kategoriją reguliuoja tarptautinė viešoji teisė. Ši kategorija tarptautinei viešajai teisei padeda spręsti labai svarbų klausimą, būtent, kad laivas, esantis atviroje jūroje, priklauso tos valstybės viešajai jurisdikcijai, su kurios vėliava plaukioja. Tarptautinė viešoji teisė numato dvejopą laivo ir jo vėliavos valstybės ryšį. Pirmiausia šis ryšys pasireiškia tuo, kad valstybė gali suteikti teisę plaukioti laivui su jo vėliava tik tuo atveju, kai egzistuoja tam tikras realus valstybės ir laivo ryšys, kurio turiniu paprastai laikoma tai, kad su laivu susiję asmenys (laivo įgula, savininkas, valdytojas) priklauso tai valstybei. Be to, papildomą laivo ir valstybės ryšį sukuria teisės plaukioti su valstybės vėliava suteikimas. Tarptautinė viešoji teisė įpareigoja vėliavos valstybę veiksmingai vykdyti administracinę jurisdikciją ir kontrolę laivo atžvilgiu.

Tarptautinėje privatinėje teisėje sprendžiant įstatymų kolizijos klausimą taip pat naudojama laivo vėliavos kategorija, kuri padeda sukurti kolizinį principą, nurodantį taikyti valstybės, su kurios vėliava laivas plaukioja, teisę. Tokiais atvejais reguliuotiną teisinį santykį ir valstybę siejantis elementas yra laivo vėliava, tačiau laivo vėliava neatskleidžia valstybės ir teisinio santykio turinio sąsajos. Tokios sąsajos turinys yra tarptautinės viešosios teisės (ar kai kurių valstybių nacionalinės viešosios teisės) sukuriama laivo ir jo vėliavos valstybės ryšiai, todėl laivo vėliavos principas taikytinai teisei nustatyti aktualus tik tiek, kiek reguliuotinam privačiam santykiui reikšmingas laivas bei kiek aktualus tarptautinės viešosios teisės sukuriama laivo ir jo vėliavos valstybės ryšys.

¹ Žr.: konvencijos 4 straipsnio 2 dalį.

Valstybės vykdoma administracinė jurisdikcija ir kontrolė laivo atžvilgiu lemia tai, kad šios valstybės teisė reguliuos su laivu susijusius viešuosius santykius. Tačiau šis valstybės ir laivo ryšio aspektas neaktualus nustatant taikytiną teisę kitiems – privatiems santykiams, taip pat susijusiems su laivu. Taikytina teisė nustatinėjama privačių santykių atžvilgiu, kurie yra visiškai kitokie, negu tie, kuriuos valstybės reglamentuoja įgyvendindama administracinę jurisdikciją bei kontrolę laivo atžvilgiu. Be to, kaip žinoma, privatiniai santykiai skiriasi nuo viešųjų teisine prigimtimi, objektu, turiniu ir subjektais. Iš to darytina išvada, kad valstybės viešosios teisės taikymas viešiesiems santykiams neturi įtakos ir yra nereikšmingas nustatant taikytiną teisę privatiems santykiams. Administracinės jurisdikcijos bei kontrolės vykdymas laivo atžvilgiu, kaip vienas tarptautinės viešosios teisės sukuriamas laivo ir valstybės ryšio aspektas, yra neaktualus privatiems santykiams nustatant taikytiną teisę.

Kitas tarptautinės viešosios teisės sukuriamas laivo ir valstybės ryšio aspektas nurodo su laivu susijusių asmenų nacionalinę priklausomybę. Ši aplinkybė gali būti reikšminga nustatant privatiems santykiams taikytiną teisę (pavyzdžiui, laivo valdytojo, kuris yra vežėjas, nacionalinė priklausomybė reikšminga nustatant taikytiną teisę vežimo jūra sutartims), nes tai atspindi reguliuotino privataus santykio ir atitinkamos valstybės susietumą.

Norint taikytiną teisę nustatyti pagal minėtų asmenų priklausomybę kuriai nors valstybei, siūlytina taikyti ne laivo vėliavos kolizinį principą, o principą, tiesiogiai darantį nuorodą į atitinkamo asmens nacionalinę priklausomybę. Taip būtų galima apibrėžti konkrečią asmenų grupę, kurių nacionališkumas aktualus atitinkamiems santykiams. Be to, taip būtų išvengiama „patogių vėliavų“ praktikos neigiamų padarinių bei kitų problemų, susijusių su laivo vėliavos kolizinio principo taikymu.

Įvertinus laivo reikšmę krovinio vežimo jūra santykiams matyti, kad laivas aktualesnis reisinio čarterio sutartyse negu vežimo sutartyse konosamento pagrindu. Tačiau ir reisinio čarterio sutartims Laivo vėliavos įstatymas neturi didesnės svarbos, nes tai tik veiksnyss, tiesiogiai ar netiesiogiai galintis daryti įtaką laivo valdytojo suteikiamos paslaugos kokybei.

Dauguma valstybių normų, kuriose įtvirtintas laivo vėliavos principas čarteriams, jau yra nebetekusios galios. Dabartiniu metu laivo vėliava gali būti aktuali iš esmės tik kaip vienas iš susietumo rodiklių, svarbių taikant glaudžiausią ryšį turinčios valstybės teisės principą. Taikant pastarąjį principą savo ruožtu svarbi ir su laivu susijusių asmenų nacionalinė priklausomybė kaip savarankiška sąsaja, jei šie asmenys reikšmingi krovinio vežimo jūra sutartiniams santykiams. Kadangi laivo vėliavos reikšmė nustatant taikytiną teisę pasireiškia būtent tuo, kad atspindi su laivu susijusių asmenų nacionalinę priklausomybę, laivo vėliava netenka savo esminės reikšmės taikant glaudžiausio ryšio kolizinį principą. Visa tai skatina daryti išvadą, kad laivo vėliavos reikšmė nustatant taikytiną teisę pasireiškia tik tuo, kad atspindi laivo registravimo vietą, o ši esant čarterio sutartiniams santykiams gali bent netiesiogiai daryti įtaką laivo valdytojo suteikiamos paslaugos kokybei.



LITERATŪRA

1. **Arroyo I.** International Maritime Conventions. – Deventer-Boston, 1991.
2. **Churchill R. R.** European Community and the Nationality of Ships and Crews // European transport law. 1991. Vol. XXVI. No. 3.
3. Dicey & Morris The Conflict of Laws. 12 ed., – London, 1993.
4. **Katuoka S.** Tarptautinė jūrų teisė. – Vilnius: Eugrimas, 1997.
5. **Mikelėnas V.** Tarptautinės privatinės teisės įvadas. – Vilnius, 2001.
6. **North P. M., Fawcett J. J.** Cheshire and North's Private International Law. – London, Dublin, Edinburgh: Butterworth, 1992.
7. **Rabel E.** The Conflict of Laws. A Comparative Study. – Chicago, 1950. Vol. III.
8. **Tetley W.** International Conflict of Laws: Common, Civil and Maritime. – Canada, Montreal, 1994.
9. **Tomljenovič V.** Maritime Torts. New Conflicts Approach: Is It Necessary? // Yearbook of Private International Law. Ed. P. Šarčević, P. Volken. – The Hague, London, Boston. 1999. Vol. 1.

10. Алымов В. А., Левиков Г. А. Экспанция нефтяных корпораций в международном судоходстве и „удобный“ флаг // Материалы по морскому праву и международному торговому мореплаванию. – Москва, 1981. № 24.
11. Ануфриева Л. П. Международное частное право. Общая часть. – Москва: Бек, 2000. Т. 1.
12. Гуреев С. А. Коллизионные проблемы морского права. – Москва, 1972.
13. Егиян Г. С. Проблема регистрации морского судна в современном международном праве. – Москва, 1989.
14. Звеков В. П. Международное частное право. Курс лекций. – Москва: Норма, 2000.
15. Иванов Г. Г., Маковский А. Л. Международное частное морское право. – Ленинград: Судостроение, 1984.
16. Калпин А. Г. Чартер (природа, структура отношений, сопоставление со смежными морскими договорами). – Москва, 1978.
17. Международное право в документах. – Москва, 1982.
18. Сиваков О. В., Новосельцев А. В., Ермолаев В. Г., Маковский Ю. Б. Транспортное право. – Москва, 2000.
19. Скаридов А.С. Международное частное право: Учебное пособие. – Санкт-Петербург: Полиус, 1998.
20. Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas // Valstybės žinios. 1996. Nr. 101-2300; 1998. Nr. 53-1448; 1999. Nr. 60-1951; 2000. Nr. 75-226; 2000. Nr. 85-2584; 2001. 99-3527.
21. Jūrų laivų registravimo taisyklės // Valstybės žinios. 2002. Nr. 22-837.
22. Convention on the Law Applicable to Contractual Obligations // Official Journal No. L 266, 09.10.1980.
23. Vėgėlė I. Įmonės taikytina teisė ir pirminis steigimasis Europos Bendrijos teisėje. – Vilnius: Eugrimas, 2002.



The Law of the Ship's Flag in Legal Relations of Carriage of Goods by Sea

Doctoral Candidate Alvydas Gineitis

Law University of Lithuania

SUMMARY

The law of the ship's flag (lex flagi) is one of the well-known conflict rules. This specific conflict principle is applicable only to maritime legal relations, i.e. relations the element of which is a ship. The principle contains a rigid connecting factor, which imposes the obligation to apply the law of the state with whose flag the ship flies. International public law reveals the legal concept of the law of the flag. The benefits and applicability of the concept are assessed from the point of view of the private international law.

Article deals with such lex flagi realization problems as flags of convenience, two flags on board etc. The author closely analyses the function of connecting legal relation and state performed under the conflict principle in order to identify applicable law. The accomplished analysis leads to a conclusion that the law of the flag coincides to a certain degree with another conflict rule, which connecting factor refers to the nationality of the ship's owner or manager. Therefore the article discusses a possibility to substitute lex flagi by this particular conflict rule.

The discourse is continued on the importance of the principle in question for contractual relations of carriage of goods by sea. Separate evaluations are made with regard to contracts of carriage of goods by sea and to voyage charter-party contracts. The conclusions refer to a trend of various countries to refuse to provide the principle as rigid conflict rule for carriage of goods by sea contracts.

Nonetheless, the law of the flag is not completely inappropriate. It may be considered to be one of indicators of a close connection between the contract and the state when realizing another flexible conflict rule - the law of the closest connection. The analysis presented in the article facilitates a

better understanding of the nature of the lex flagi principle and its function, which enables an appropriate application of the principle within the flexible context of conflict rules.

