

**MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETO
TEISĖS FAKULTETO
VERSLO TEISĖS KATEDRA**

Ieva Tamulevičiūtė
Civilinės teisės studijų programa

ORO VEŽĖJO CIVILINĖS ATSAKOMYBĖS PAGRINDAI

Magistro baigiamasis darbas

Darbo vadovas – Doc. Dr. Edvardas Sinkevičius

Vilnius, 2014

TURINYS

ĮVADAS	7
1. ORO VEŽĖJO CIVILINĖS ATSAKOMYBĖS TAIKYMO BENDROSIOS SĄLYGOS	13
1.1. Bendroji civilinės atsakomybės samprata ir taikymo sąlygos.....	13
1.2. Vežėjo kaltės vertinimo ypatumai jam taikant atsakomybę.....	15
2. ORO VEŽĖJO CIVILINĖS ATSAKOMYBĖS PAGRINDŲ TEISINIS REGULIAVIMAS: TURINIO VYSTYMASIS BEI SU JUO SUSIJUSIOS PROBLEMOS	19
2.1. Teisės aktai, reglamentuojantys oro vežėjo civilinę atsakomybę.....	19
2.2. Oro vežėjo civilinės atsakomybės pagrindai ir jų turinys.....	25
2.2.1. Keleivio gyvybės atėmimas ir kūno sužalojimas.....	28
2.2.2. Bagažui ir kroviniui padaryta žala.....	36
2.2.3. Žala, atsiradusi dėl skrydžių, bagažo, krovinio vėlavimo ir jos kompensavimo tendencijos.....	40
2.3. Civilinės atsakomybės taikymas, kai pervežimą vykdo kitas asmuo, nei sutartį sudaręs vežėjas.....	53
2.4. Oro vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygos.....	56
3. ATSAKOMYBĖS RIBOS, KAIP SVARBUS ORO VEŽĖJO CIVILINĖS ATSAKOMYBĖS INSTITUTO VYSTYMO SI RODIKLIS: JO TEISINIO REGLAMENTAVIMO RAIDA	60
IŠVADOS	69
REKOMENDACIJOS	73
LITERATŪRA	75
SANTRAUKA LIETUVIŲ KALBA	82
SANTRAUKA ANGLŲ KALBA	84
PRIEDAI	86

Priedai

1priedas. Skrydžio saugos statistika 2009 m.....	86
2priedas. Europos Komisijos pateikti pasiūlymų dėl oro vežėjo civilinės atsakomybės efektyvinimo ir geresnio keleivių bei oro vežėjų teisių gynimo vėlavimų atveju analizė (2013).	87

Paveikslai ir lentelės

1 pav. Sąlygos civilinei atsakomybei atsirasti.....	15
2 pav. Nelaimingų atsitikimų (įvykių, situacijų) ore, potencialiai pavojingų keleivių gyvybei ir sveikatai, diferencijavimas	35
3 pav. Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių skrydžių saugos statistika 2001-2011 m.....	36
4 pav. Lietuvos Respublikos transporto aviacijos incidentų priežastys 2005-2009 m. (proc.).....	36
5 pav. Reglamente Nr. 261/2004 įtvirtinti papildomi atvejai, kada keleivis turi teisę į kompensaciją.....	44
6 pav. Keleivių teisės atsisakymo vežti, skrydžio atšaukimo ir skrydžio atidėjimo atveju.....	50

Vartotų sąvokų ir trumpinių žodynelis

Pagrindinės sąvokos ir paaiškinimai

Asmuo, turintis teisę gauti kompensaciją— keleivis arba kitas asmuo, kuriam oro vežėjas padarė žalą.

Bagažas— išskyrus tuos atvejus, kai numatyta kitaip, registruotas ir neregistruotas bagažas, kaip apibrėžta Monrealio konvencijos 17 straipsnio 4 dalyje.

Civilinės aviacijos saugumas – priemonių ir procedūrų, žmonių ir materialinių išteklių visuma, skirta apsaugoti civilinę aviaciją nuo neteisėto įsikišimo į jos veiklą.

Civilinis orlaivis – orlaivis, įregistruotas civilinių orlaivių registre.

Faktinis vežėjas - asmuo, kitas nei susitariantis vežėjas, kuris, remiantis susitariančio vežėjo įgaliojimu, įvykdo visą arba dalį vežimo, tačiau kuris nėra tolesnis tokios dalies vežėjas.

Kompensacija (tiriamu atveju) – pinigais išreikšta suma už žalą, oro vežėjo padarytą keleiviui, bagažui ar kroviniui.

Oro vežėjas – oro transporto įmonė, turinti galiojančią veiklos licenciją.

Oro vežėjo civilinė atsakomybė – atsakomybė, taikoma už žalą, padarytą keleiviams, bagažui, kroviniui.

Oro vežėjo civilinės atsakomybės pagrindai – žala keleivių gyvybei ir sveikatai, žala ir nuostoliai dėl bagažo, krovinio praradimo, sugadinimo, taip pat dėl skrydžių atšaukimo ir vėlavimo, bagažo ir krovinių.

Orlaivis – kiekvienas aparatas (mašina), kuris atmosferoje laikosi dėl sąveikos su oru, bet ne dėl oro atoveikio nuo žemės paviršiaus.

Orlaivio įgula – orlaivio skrydžio įgula, orlaivio palydovai ir operatoriai.

Susitariantis vežėjas - asmuo, kuris sudaro sutartį dėl vežimo su keleiviu ar krovinių siuntėju, arba su asmeniu, veikiančiu keleivio ar krovinių siuntėjo vardu.

Prancūzų frankas (Puankare frankas)– sutartinis piniginis valiutinis vienetas, kuriuo matuotas oro vežėjo padarytos žalos dydis Varšuvos konvencijoje ir ją lydintuose teisės aktuose. Prancūzų franką sudarė šešiasdešimt penki su puse miligramai devyni šimtai tūkstantųjų prabos aukso, jie galėjo būti konvertuoti į bet kurią nacionalinę valiutą suapvalinant skaičius. Vienas frankas maždaug prilygo 0,066 JAV dolerio.

Vežimo oru laikotarpis – toks, per kurį už krovinį atsako vežėjas.

Teisės aktų sutrumpinti pavadinimai, santrumpos

Varšuvos konvencija – Konvencija dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais pervežimais oru, unifikavimo, pasirašyta Varšuvoje 1929 m.

Hagos protokolas – 1955 m. pasirašytas protokolas dėl konvencijos „Dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo“, pasirašytos Varšuvoje 1929 m. spalio 12 d., pakeitimo.

Gvadalacharos konvencija – 1961 m. pasirašyta konvencija, papildanti Varšuvos konvenciją „Dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, atliekamais asmens, nesančio susitariančiu vežėju, unifikavimo“.

Gvatemalos protokolas – 1971 m. pasirašytas protokolas dėl Varšuvos konvencijos pakeitimo, su pakeitimais, padarytais 1955 m. rugsėjo 28 d. Hagoje priimtu protokolu.

Monrealio konvencija – 1999 m. pasirašyta konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo, ES įsigaliojusi nuo 2004 m.

CAA – Civilinės aviacijos administracija

ETT – Europos Teisingumo Teismas

IATA – Tarptautinė oro bendrovių ir transporto asociacija. Jos būstinė yra Kanados Montrealio mieste, kuriame įsikūrusi ir kita aviacijos organizacija Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija.

LAT – Lietuvos Aukščiausiasis Teismas

SST (angl. *Special Drawing Rights* - SDR) – specialiosios skolinimo teisės, Tarptautinio valiutos fondo sukurta rezervinė valiuta, skirta sumažinti spaudimą tarptautiniams sandoriams dėl aukso ir JAV dolerio santykio. Vienas SST apytikriai lygus 1,47108 JAV dolerio.

Pasiūlymas dėl Reglamento (2013) - Europos Komisijos 2013 m. kovo 13 d. pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo iš dalies pakeičiami Reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, ir Reglamentas (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės už keleivių ir jų bagažo vežimą oru. Briuselis, 2013 m. kovo 18 d.(21.03)

TCAO- Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (angl. *International civil aviation organization*- ICAO)

TVF – Tarptautinis valiutos fondas

ĮVADAS

TYRIMO TEMOS AKTUALUMAS, MOKSLINIS NAUJUMAS IR ORIGINALUMAS. Tyrimo aktualumą visų pirma apsprendžia atsakomybės instituto reikšmingumas. Atsakomybė teisininkų vieningai laikoma vienu iš svarbiausių ar net svarbiausiu teisės institutų bet kurioje teisės šakoje. Šią reikšmę suponuoja minimo instituto vaidmuo – būtent atsakomybė, jos tinkamas reglamentavimas yra garantija, kad bus veiksmi konkreti teisės norma, o patirta žala ir nuostoliai bus adekvačiai kompensuoti. Ir atvirkščiai, be atsakomybės užtikrinimo teisiniai santykiai, asmens pareigų reguliavimas iš esmės netektų prasmės.

Ypatingai detalaus ir atsakingo teisinio reglamentavimo reikalauja veiklos sritys, kuriose kyla didžiausia rizika žmonių gyvybei, sveikatai, turtui. Būtent tokiai sričiai priklauso oro vežėjų, kurių paslaugomis naudojasi ženkli gyventojų dalis, veikla, kuri visada susijusi su padidinta rizika. Nors nelaimingų atsitikimų ore skaičiai nėra itin dideli, o 2011-2012 m. jų pasaulyje užregistruota rekordiška mažai¹, faktiškai kiekvieną tokią katastrofą lydi visų arba daugumos keleivių ir įgulos žūtys. Štai visiškai neseniai (2013 m. lapkričio mėn.) katastrofos Kazanėje metu žuvo 55 žmonės. Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių registro duomenimis² 2009 – 2011 metais iš 57 677 skraidytų valandų skaičiaus patirtos 3 avarijos su aukomis ir tiek be aukų, per pastarąsias žuvo 5 žmonės.

Keleiviai gali patirti ir žalą ir nuostolius, susijusius su skrydžių vykdymu ar bagažo saugumu, kai, pavyzdžiui, skrydis atšaukiamas, dingsta ar būna sugadinamas bagažas. Bagažo vėlavimas (laikinas praradimas) taip pat keleiviams padaro didesnę ar mažesnę žalą. Statistiniai duomenys rodo, kad pasaulyje kasmet keleiviai laikinai praranda apie 30 milijonų bagažų, t. y. šeši iš vieno tūkstančio³. Pasaulyje didėja ir keleivių pretenzijų dėl skrydžių vėlavimo, kas matyti ir nacionalinėje teismų praktikoje. Štai 2013 m. Vilniaus apygardos teismas priėmė sprendimą, kuriuo Specialiųjų tyrimų tarnybos pareigūnams iš oro bendrovės „Air Baltica“ priteista 1 168,35 Lt kompensacija, nes keleiviai, dėl pavėluoto skrydžio Ryga-Maskva nespėję į Baku

¹Aviakatastrofos Rytuose: visas pasaulis skraido tais pačiais lėktuvais, tačiau genda jie tik šalyse be kultūros. <http://www.technologijos.lt/n/technologijos/lektuvai_ir_aviacija/S-37169/straipsnis/Aviakatastrofos-Rytuose-visas-pasaulis-skraido-tais-paciais-lektuvais-taciau-genda-jie-tik-salyse-be-kulturos?l=2&p=1> [interaktyvus] [žiūrėta 2013-12-04]

²Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių 2009 m. skrydžių saugos analizė. Lietuvos respublikos civilinių orlaivių registre registruotų orlaivių avarijos 2009-2011 m. // Civilinės aviacijos administracijos tinklapis. <<http://www.caa.lt/index.php?1588430288>> [interaktyvus] [žiūrėta 2013-12-04]

³*Seven Bags Lost on Every Jet*, DAILY STAR (London), May 31, 2006, at 25.

skrendantį orlaivį, kito skrydžio buvo priversti oro uoste laukti 15 valandų.

Europos Komisija, komunikate (2011)⁴ deklaruodama keliavimą kaip judėjimo laisvę ir vieną svarbiausių Europos Sąjungos (toliau - ES) piliečių teisių užtikrinant ES ekonomikos konkurencingumą ir integraciją, pozityviai įvertino aviacijos rinkos liberalizavimą įtraukiant svarbų *piliečių aspektą*. ES Komisija ne kartą akcentavo, jog civilinės aviacijos tikslai yra pasiekti ir išlaikyti aukštą vienodą civilinės aviacijos saugos lygį Europoje⁵. Pagal bendrą transporto politiką svarbu nelaimingus oro transporto atsitikimus patyrusiems *visiems* keleiviams užtikrinti deramą kompensacijos lygį vienodomis sąlygomis. Ypatingai Komisija akcentavo keleivių teisių užtikrinimą skrydžių vėlavimo atveju⁶. Šiame kontekste labai teigiamai įvertintas Reglamentas (EB) Nr. 261/2004⁷, tapęs pagrindiniu dokumentu, kuriuo vadovautasi išskirtiniais atvejais, pavyzdžiui, per 2010 metų Islandijos krizę, kai dėl išsiveržusio ugnikalnio oro erdvės uždarymas visoje ES iškart buvo paskelbtas ypatinga aplinkybe. Europos Komisija atkreipė dėmesį, kad sistema turi veikti taip, kad piliečiai neturėtų patys vieni padengti finansines išlaidas ir patirti stichinių nelaimių sukeltamų nepatogumų⁸.

Temos problematika. Oro transporto keleivių teises reglamentuojantys teisės aktai yra gana nauji – pavyzdžiui, pagrindine laikoma Monrealio konvencija (1999 m.) ES erdvėje negalioja dar nė dešimtmetį - tad jų įgyvendinimas kelia nemažai problemų, ypač dėl atsakomybės pagrindų turinio interpretavimo. Iki šiol problemų kelia konvencijose vartojamo *kūno sužalojimo* turinio elementų – *fizinio* ir *psichinio sužalojimo* – santykio klausimas. Ne mažiau reikšmingi kiti klausimai, susiję ne tik su sąvokų interpretavimu, bet ir su tarptautinių teisės aktų taikymu: ar tikslinga į *nelaimingo atsitikimo* turinį įtraukti visus, ne tik su orlaivio

⁴Europos Komisijos komunikatas Europos Parlamentui ir Tarybai dėl Reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, taikymo (SEK(2011) 428 galutinis) // 2011, COM/2011/174, CELEX numeris: 52011DC0174 . <http://www3.lrs.lt/pls/inter1/dokpaieska.showdoc_l?p_id=58178> [interaktyvus] [žiūrėta 2013-12-04]

⁵Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantis Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinantį Tarybos direktyvą 91/670/EEB, Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB. <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:079:0001:0049:LT:PDF>> [interaktyvus] [žiūrėta 2013-12-17]

⁶ Europos Sąjungos pilietybės ataskaita „Kliūčių Europos Sąjungos piliečių teisėms šalinimas“// COM (2010) 603.

⁷Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju {SEK(2011) 428 galutinis} // 2011, COM/2011/174, CELEX numeris: 52011DC0174.

<http://www3.lrs.lt/pls/inter1/dokpaieska.showdoc_l?p_id=58178> [interaktyvus] [žiūrėta 2013-12-04]

⁸Europos Komisijos komunikatas Europos Parlamentui ir Tarybai dėl Reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, taikymo (SEK(2011) 428 galutinis), punktas 2.5 // 2011, COM/2011/174, CELEX numeris: 52011DC0174 (toliau – Europos Komisijos komunikatas, 2011).

<http://www3.lrs.lt/pls/inter1/dokpaieska.showdoc_l?p_id=58178> [interaktyvus] [žiūrėta 2013-12-04]

eksploatavimu susijusius, įvykius; pagal kokias „pagrįstas priežastis“ kvalifikuoti oro vežėjo atsisakymą vežti; kaip interpretuotina *ypatingo atvejo* sąvoka ir ar yra tokių ypatingų atvejų, kurie eliminuotų vežėjo pareigą rūpintis keleiviais suteikiant jiems minimalias garantijas skrydžių atšaukimų, atidėjimų atvejais. Taigi, nuo aiškių teisės doktrinos, tarptautinių ir nacionalinių teismų atsakymų į šiuos klausimus priklausys, kiek ir kokia apimtimi bus ginamos keleivių teisės ir interesai. Tai reikalauja papildomo ištyrimo, kiek plačiai ar siaurai galima interpretuoti sąvokas, reikšmingas oro vežėjo civilinės atsakomybės taikymui.

Egzistuoja grynai praktinės problemos, kurias akcentuoja tiek keleiviai, tiek oro vežėjai: pirmųjų atstovai skundžiasi, jog oro vežėjai dažnai nesuteikia keleiviams priklausančių teisių vėluojant skrydžiui, netinkamai tvarkomas bagažas, ypač pagal Reglamentą Nr. 261/2004⁹, sunkiai gaunamos kompensacijos; oro vežėjai ir jų asociacijos labiausiai kritikuoja per dideles Reglamento finansines išlaidas, neribotos atsakomybės taikymą už incidentus, kuriuose nėra vežėjų kaltės (pvz., Islandijos vulkano išsiveržimo sukeltos pasekmės), per dideles išlaidas. Vežėjus palaiko kelionių agentūros ir turizmo kelionių organizatorių asociacijos¹⁰. Šių klausimų sprendimas teisiniame lygmenyje reikalauja atskiros analizės, pasitelkiant naujausius Europos Tarybos pasiūlymus (2013).

Temos mokslinis ištyrimas. Nežiūrint į neabejotiną tyrimo temos aktualumą, reikia pastebėti, kad oro vežėjų civilinės atsakomybės pagrindų klausimai lietuvių teisininkų yra visiškai neanalizuoti. Matyt, tokį ignoravimą oro vežėjų civilinei atsakomybei lemia oro vežėjų Lietuvoje stygius, nes neseniai veiklą pradėjusi oro skrydžių bendrovė „Air Lituanica“ dar tik išsikovoja vietą oro pervežimų rinkoje. Dauguma autorių civilinės atsakomybės klausimus analizuoja kitais aspektais, kurie naudingi tik darbo teorinei daliai – bendrosioms civilinės atsakomybės nuostatomis atskleisti.

Dėl lietuvių teisininkų mokslinių publikacijų oro vežėjų civilinės atsakomybės tematika vakuumo šiame tyrime daugiausiai remtasi užsienio autorių mokslinėmis publikacijomis. Tarp jų paminėtini *R. B. Shubha*, mokslinėje studijoje lyginamuoju aspektu analizavęs Monrealio ir Varšuvos konvencijų normas¹¹, *G. A. Gardner* ir *B. C. McSharry*¹², atskleidę Monrealio

⁹Europos Komisijos 2013 m. kovo 13 d. pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo iš dalies pakeičiami Reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, ir Reglamentas (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės už keleivių ir jų bagažo vežimą oru. Briuselis, 2013 m. kovo 18 d.(21.03) (toliau – Europos Komisijos 2013 m. kovo 13 d. pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento).

¹⁰Plačiau apie tai: Aiškinamasis memorandumas. Priedas prie Pasiūlymo dėl Reglamento.

¹¹Shubha R. B. *Aviation Liability: A Comparative Study of Warsaw and Montreal Conventions*. Institute of Applied of Aviation Management.

konvencijos privalumus. Psichinių traumų santykio su fiziniais sužalojimais, kiek tai įtakoja oro vežėjo atsakomybę, *pavojingų atsitikimų* sąvokos turinio problemas plačiau tyrė P. S. Dempsey¹³, M. K. Cunningham¹⁴. Vežėjo atsakomybė dėl keleivio žūties ar sužalojimo atskleidžiama ir L. C. Laukamp mokslinėje publikacijoje¹⁵. Oro vežėjo atsakomybę už bagažo praradimą, sugadinimą ar vėlavimą nagrinėjo M. R. Franks¹⁶, S. Raffaele¹⁷.

Tai, kad tyrimo tema nesulaukė Lietuvos teisininkų dėmesio, toli gražu nereiškia, jog ji yra neaktuali. Atvirkščiai, oro vežėjo civilinės atsakomybės teisinio reguliavimo analizė reikalinga, kadangi Lietuvos piliečiai yra ne mažiau nei kiti suinteresuoti gauti kompensacijas oro vežėjui padarius žala. Temos neištyrimas Lietuvos teisinėje erdvėje *apsprendžia ir šio magistro darbo mokslinį naujumą ir originalumą*. Tyrime ne tik universaliai, detalai, visapusiškai išanalizuoti visi oro vežėjo civilinės atsakomybės pagrindai, plačiai naudojant teismų praktiką (taip pat naujausią ETT praktiką), atskleidžiant doktrines problemas, bet ir lyginamuoju aspektu įvertinama, kiek ir kokius pokyčius analizuojamas institutas patyrė nuo „Varšuvos sistemos“ sukūrimo. Vienas svarbiausių šio tyrimo originalumą apsprendžiančių elementų yra susijęs su Europos Komisijos naujausių pasiūlymų dėl oro vežėjo civilinės atsakomybės tobulinimo analize. To iki šiol neištyręs nė vienas Lietuvos teisininkas.

TYRIMO TIKSLAS – išanalizuoti oro vežėjo civilinės atsakomybės pagrindus, identifikuoti šių pagrindų turinio problemas, numatyti analizuojamo instituto tolimesnes vystymo kryptis tiek teisinio reglamentavimo, tiek praktinio taikymo aspektais.

GINAMAS TEIGINYS: oro vežėjo civilinės atsakomybės institutas atsakomybės pagrindų, turinio, ribų aspektu yra progresyvus, leidžiantis keleiviui efektyviausiu būdu ginti savo teises ir interesus.

Tyrimo tikslo bus siekiama keliant šiuos **UŽDAVINIUS:**

1. Atskleisti vežėjo civilinės atsakomybės instituto sampratą.
2. Išanalizuoti oro vežėjo civilinės atsakomybės teisinių pagrindų sistemą.

¹²Gardner G. A., McSharry B. C. The Montreal Convention: the scam jet of aviation law // Wilson Elser. Aviation, 2006 april.

¹³Dempsey P. S. Accidents and Injuries in Air Law: the clash of the Titans. <<http://www.mcgill.ca/files/iasl/Titans.pdf>> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-02]

¹⁴Cunningham McKay. The Montreal Convention: Can Passengers Finally Recover for Mental Injuries? <<http://www.vanderbilt.edu/jotl/manage/wp-content/uploads/cunningham.pdf>> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-02]

¹⁵Laukamp L. C. Carrier liability in case of death or injury of passengers // Sant'Anna Legal Studies STALS Research Paper, n. 2/2009. <http://stals.sssup.it/files/stals_Laukamp.pdf> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-02]

¹⁶Franks M. R., Airline Liability for loss, damage, or delay of passenger baggage // Fordham Journal of Corporate and Financial Law, 2007, No. 12. Baton Rouge, Louisiana: Fordham University School of Law. 735-752.

¹⁷Raffaele S. Hurry už and wait: Air carrier liability for flight delays. Holland & Knight LLP SMU Air Law Symposium February 21-22, 2008, p. 19.

3. Detaliai išanalizuoti visus oro vežėjo civilinės atsakomybės pagrindus ir jų teisinio reguliavimo tobulinimo galimybes.

4. Nustatyti, kokie aspektai leidžia oro vežėjo civilinės atsakomybės pagrindų institutą laikyti progresyviu.

5. Nustatyti, kokie oro vežėjo civilinės atsakomybės pagrindų teisinio reguliavimo aspektai yra labiausiai diskutuoti.

6. Išanalizuoti, kaip kokybiškai ir kiekybiškai kito oro vežėjo civilinės atsakomybės ribos.

TYRIMO ŠALTINIAI skirstytini į: a) **teisės aktus, tiesiogiai reglamentuojančius oro vežėjo civilinę atsakomybę** - tai tarptautiniai teisės aktai (Varšuvos konvencija (1929) ir ją papildantys tarptautiniai teisės aktai – Hagos protokolas (1955), Gvadalacharos konvencija (1961), Gvatemalos protokolas (1971), Monrealio protokolai (1975), Monrealio konvencija (1999), Reglamentas (EB) NR. 261/2004, 2011 m. Europos Komisijos komunikatas dėl Reglamento (EB) Nr. 261/2004 ir kt.), nacionaliniai teisės aktai (Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymas ir kt.), užsienio šalių teisės aktai; b) **specialiąją literatūrą** – tai užsienio ir lietuvių teisininkų, kitų sričių specialistų mokslinės publikacijos; c) **praktinę medžiagą** – tai teismų praktika (Europos Teisingumo Teismo bylos *IATA ir ELFAA* (2006), *Nelson v. Deutsche Lufthansa* (2010), *Joan Cuadrench Moré v. Koninklijke* (2011), *D. McDonagh v. Ryaneir* (2011), *Finnair Oyj v. T. Passooj* (2011), *G. R. Cachafeiro, M. Martinez-Reboredo Varela-Villamor v. Iberia, Lineas Aereas de Espana SA* (2011) ir kt., Lietuvos Aukščiausiojo Teismo bylos R. G., A. G. ir A. J. v. UAB “Aurela” (2008), JAV Aukščiausiojo teismo ir apeliacinio teismo, Australijos Federalinio teismo, kitų užsienio valstybių teismų bylos; statistiniai duomenys; kita praktinė medžiaga – tai visų pirma Europos Komisijos pasiūlymas (2013) dėl Reglamento Nr. 261/2004 ir kita medžiaga.

TYRIMO METODIKĄ sudaro keli kompleksiskai taikyti mokslinio tyrimo metodai:

a) *teisės aktu, teismų praktikos analizės metodas* taikytas plačiausiai, jo pagalba iširtas oro vežėjų civilinės atsakomybės pagrindų teisinis reglamentavimas bei praktinis taikymas;

b) subjektyvias išvalgas dėl analizuojamo instituto teisinio reglamentavimo bei praktinio įgyvendinimo ir kitų klausimų leido padaryti *kritinis metodas*;

c) *sisteminis metodas* – jo pagalba į oro vežėjo civilinę atsakomybę žvelgiama sistemiškai, bendrame civilinės atsakomybės kontekste, skirstomi, analizuojami, grafiškai vaizduojami atskiri šios atsakomybės pagrindai, diferencijuojamos problemos. Sisteminis

metodas leido atskleisti tyrimui reikšmingų sąvokų turinį ir jį sudarančius elementus;

d) *lyginamasis metodas* – jis daugiausiai taikytas lyginant ir vertinant pagrindinių tarptautinių oro vežėjų civilinę atsakomybę reglamentuojančių sutarčių – Varšuvos ir Monrealio konvencijų – normų privalumus ir trūkumus, jų praktinio įgyvendinimo skirtingose valstybėse ypatumus;

e) *istorinis metodas* padėjo įvertinti, kaip vystėsi, tobulėjo, kito ir iki šiol kinta oro vežėjo civilinės atsakomybės institutas bei jo praktinis taikymas;

f) *teleologinis metodas* leido suvokti įstatymų leidėjo ketinimus kuriant oro vežėjų civilinę atsakomybę reguliuojančias teisės normas;

h) *apibendrinimo metodo* pagalba išgryninamos svarbiausios nuostatos, spręstinos problemos.

TYRIMO PRAKTINIS VERTINGUMAS. Tyrimo praktinį vertingumą visų pirma lemia galimų oro vežėjo civilinės atsakomybės pagrindų turinio problematikos ir interpretacijų atskleidimas. *Kūno (sveikatos) sužalojimo, nelaimingo atsitikimo* ir kitų sąvokų interpretavimo variacijų teismų praktikoje pateikimas galėtų leisti efektyviau ginti savo teises tiems, kuriems atsitiktinai į rankas patektų šis tyrimas. Tyrimo praktinį vertingumą apsprendžia ir lyginamoji tarptautinės teisės normų analizė, parodanti, kaip progresavo (regresavo) oro vežėjo civilinės atsakomybės pagrindų turinys nuo Varšuvos konvencijos priėmimo, kaip šis institutas gali pasikeisti ateityje. Be to, viliamasi, kad tyrime pateiktos rekomendacijos gali bent minimaliai pasitarnauti tobulinant oro vežėjo civilinės atsakomybės institutą.

DARBO STRUKTŪRA. Ją sudaro įvadas, trys į poskyrius suskirstyti skyriai, išvados ir rekomendacijos, naudotos literatūros sąrašas, priedai, santrauka, priedai, be to, pateikiamas ir darbe vartotų sąvokų apibrėžties ir santrumpų žodynėlis. *Pirmajame skyriuje* atskleidžiamos civilinės atsakomybės instituto bendrosios sąlygos, kiek jos specifinės oro vežėjo civilinės atsakomybės institute. *Antrajame skyriuje* analizuojamas kiekvienas iš oro vežėjo civilinės atsakomybės pagrindų, ypatingą dėmesį skiriant jo turinį sudarančių sąvokų interpretavimo problemoms. *Trečiajame skyriuje* atskleidžiama, kaip vystėsi ir iki kiek išsivystė kompensacijų už padarytą žalą institutas.

1. ORO VEŽĖJO CIVILINĖS ATSAKOMYBĖS TAIKYMO BENDROSIOS SĄLYGOS

1.1. Bendroji civilinės atsakomybės samprata ir taikymo sąlygos

Prieš pradėdant analizuoti vežėjo civilinės atsakomybės pagrindus, tikslinga apibrėžti civilinės atsakomybės sampratą, bendrąsias civilinės atsakomybės taikymo prielaidas ir sąlygas.

Civilinė atsakomybė yra viena iš teisinės atsakomybės rūšių, kadangi teisinė atsakomybė taip pat gali būti baudžiamoji, administracinė, drausminė, tarnybinė. Lietuvos Respublikos civiliniame kodekse¹⁸ (toliau – CK) civilinė atsakomybė apibrėžiama kaip „turtinė prievolė, kurios viena šalis turi teisę reikalauti atlyginti nuostolius (žalą) ar sumokėti netesybas (baudą, delspinigius), o kita šalis privalo atlyginti padarytus nuostolius (žalą) ar sumokėti netesybas (baudą, delspinigius)“ (6.245 str. 1 d.).

Civilinė atsakomybė apibrėžiama kaip „turtinė prievolė, kurios viena šalis turi teisę reikalauti atlyginti nuostolius (žalą) ar sumokėti netesybas (baudą, delspinigius), o kita šalis privalo atlyginti padarytus nuostolius (žalą) ar sumokėti netesybas (baudą, delspinigius)“ (CK 6.245 str. 1 d.). Ši atsakomybė taikoma teisės pažeidėjui (skolininkui) įgyvendinant kito asmens (kreditoriaus) interesus pagal įstatymą arba pagal susitarimą. Sutinkama ir kitokių minimos definicijos apibrėžčių: štai teisiniame žodyne civilinė atsakomybė apibrėžiama kaip civilinės teisės nustatytų prievolių vienam subjektui neįvykdymo ar netinkamo įvykdymo teisinės pasekmės, susijusios su kito subjekto subjektinių civilinių teisių pažeidimu¹⁹.

Remiantis civilinės atsakomybės skirstymu į sutartinę ir deliktinę atsakomybę (CK 6.245 str. 2 d.), pastebėtina, kad oro vežėjo civilinė atsakomybė yra sutartinė atsakomybė. Ji apibrėžiama kaip turtinė prievolė, atsiradusi dėl neįvykdymo ar netinkamo įvykdymo sutarties, kurios viena šalis turi teisę reikalauti nuostolių atlyginimo ar netesybų (sumokėti baudą, delspinigius), o kita šalis privalo atlyginti dėl sutarties neįvykdymo ar netinkamo įvykdymo padarytus nuostolius arba sumokėti netesybas (baudą, delspinigius) (CK 6.245 str. 3 d.). Tuo tarpu deliktine civiline atsakomybe laikoma turtinė prievolė, atsiradusi dėl žalos, nesusijusios su sutartiniais santykiais, iškyrus įstatymo nustatytus atvejus (CK 6.245 str. 4 d.).

¹⁸Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas // Valstybės žinios, 2000. Nr. 74–2262.

¹⁹Juridičiekij slovarj (red. A. Jurkov). Moskva: Olma-Press Obrazovanyje, 2005, p. 140.

Sutartinė oro vežėjo civilinė atsakomybė atsiranda iš keleivio, krovinio, frachtavimo ir kt. vežimo sutarčių, kurių pagrindiniai klausimai nacionaliniu lygiu reguliuojami CK XL skyriuje („Vežimas“). Pagal CK 6.809 straipsnį keleivio vežimo sutartis vežėją įpareigoja keleivį (taip pat jo bagažą) nuvežti į paskirties punktą, o keleivį - sumokėti už vežimą (taip pat bagažo vežimą) nustatytą užmokestį. Keleivio vežimo sutarties sudarymas patvirtinamas bilietu, o bagažo perdavimas – bagažo kvitu ar kitokiu dokumentu, numatytu transporto teisės aktuose. Krovinio vežimo sutartis vežėją įpareigoja į paskirties vietą nugabenti siuntėjo jam perduotą krovinį bei išduoti jį teisę gauti turinčiam asmeniui (gavėjui), o siuntėją (gavėją) – už tai sumokėti nustatytą mokesť. Vežimo sutarties sudarymas patvirtinamas važtaraščiu ar kitokiu dokumentu (CK 6.808 str.).

Civilinės atsakomybės esmę apsprendžia pagrindinė nuostata: žalą, padarytą fizinio ar juridinio asmens, privalu atlyginti. CK 6.249 straipsnio 1 dalyje žala apibrėžiama kaip „asmens turto netekimas arba sužalojimas, turėtos išlaidos (tiesioginiai nuostoliai), taip pat negautos pajamos, kurias asmuo būtų gavęs, jeigu nebūtų buvę neteisėtų veiksmų“. Piniginė žalos išraiška yra nuostoliai, kurių dydį nustato teismas, jeigu žalą patyrusi šalis šio dydžio negali įrodyti (CK 6.249 str. 2 d.).

Žala patiriama, jeigu pažeidžiamos demokratinėse konstitucijose ir kituose teisės aktuose įtvirtintos vertybės – gyvybė, sveikata, asmens garbė ir orumas, nuosavybė, sąžinės laisvė, gyvenimo privatumas ir pan. Neteisėtais veiksmais patirta žala gali būti turtinė ir neturtinė. Teisė į žalos atlyginimą yra kiekvieno asmens teisė, ginama atitinkamais įstatymais. Pavyzdžiui, Lietuvos Respublikos Konstitucija²⁰, kurios 30 straipsnio 2 dalis įtvirtinta, jog „asmeniui neteisėtais veiksmais padarytos materialinės ir moralinės (neturtinės) žalos atlyginimą nustato įstatymas“.

Civilinei atsakomybei atsirasti reikalingos tokios bendros prielaidos ir sąlygos kaip neteisėti veiksmai (CK 6.246 str.), žala (CK 6.249 str.), priežastinis ryšys tarp neteisėtų veiksmų ir atsiradusios žalos (CK 6.247 str.) bei veiką padariusio asmens (analizuojamu atveju – oro vežėjo) kaltė (6.248 str.). Šios sąlygos reikalingos ir oro vežėjo civilinei atsakomybei atsirasti ir taikyti (žr. 1 pav.).

²⁰ Lietuvos Respublikos Konstitucija // Valstybės žinios, 1992. Nr. Nr. 33 – 1014.



Šaltinis: sudaryta autorės pagal Lietuvos Respublikos civilinio kodekso normas
1 pav. **Sąlygos civilinei atsakomybei atsirasti**

Oro vežėjo neteisėti veiksmai, sukeltys civilinę atsakomybę, gali būti labai įvairūs: transporto priemonės eksploatavimo taisyklių pažeidimai, susiję su nepakankama kompetencija, nemokėjimu valdyti sudėtingą situaciją ir pan.; veiksmai, susiję su vežėjo drausmės pažeidimais, pvz., darbo grafiko nesilaikymas, nepagrįstai rizikingi pilotavimo veiksmai, buvimas neblaivaus vykdant vežimą ir pan. Štai neseniai (2014 m. kovo mėn.) nuo darbo dėl girtumo buvo nušalintas Rusijos orlaivų kompanijos „Aeroflot“ pilotas. Apskritai Rusijoje dėl pilotų girtavimo yra įvykusi ne viena aviakatastrofa, nusinešusi žmonių gyvybes²¹. Veiksmų žalingos pasekmės – tai pagrindas, kuriuo remiantis vežėjui taikoma civilinė atsakomybė. Tai gali būti transporto keleivio, įgulos darbuotojo, kito asmens žūtis ar sužalojimas, krovinio praradimas, transporto priemonės sugadinimas ar praradimas.

Daugiau specifinių aspektų turi vežėjo kaltės klausimas jam taikant civilinę atsakomybę. Jį tikslinga aptarti atskirai.

1.2. Vežėjo kaltės vertinimo ypatumai jam taikant atsakomybę

Daugiau diskusijų taikant civilinę atsakomybę kelia kaltės klausimas. Tradiciškai pripažįstama, kad kaltė yra būtina civilinės atsakomybės taikymo sąlyga. Nacionalinėje teisėje įtvirtinta civilinė atsakomybė esant kaltei. Ir tai yra bendroji taisyklė. Teisinė atsakomybė gali būti taikoma tik už kaltą veiką – tai vienas iš pagrindinių teisinės atsakomybės taikymo principų, dar vadinamas nekaltumo prezumpcija. „Šio visuotinai pripažįstamo teisės principo pagrindinis

²¹ „Aeroflot“ uvolil pytavsego vyiti na reis pjanogo pilota, 2014-03-05 <<http://novayagazeta.ug.ru/news/u217/2014/03/05/44720>> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-03-09].

postulatas reikalauja asmenį laikyti nekaltu, jei neįrodoma priešingai²².

Kalbant apie civilinę atsakomybę reguliuojančias teisės normas, vienas iš CK bruožų yra atsakomybės be kaltės koncepcijos išplėtojimas. Pvz., papildomai numatyta statinio savininko (valdytojo) atsakomybė, gyvūnų savininko (valdytojo) atsakomybė, dėl netinkamos kokybės produktų ar paslaugų padarytos žalos atlyginimas be kaltės. Valstybės ir savivaldybės atsakomybė tam tikrais atvejais yra be kaltės²³.

Pastaruoju metu Lietuvos teisės doktrinoje vis dažniau pagrįstai keliamas klausimas, ar kaltė yra civilinės atsakomybės sąlyga, ar tik bereikšmė prielaida? A. Norkūnas, analizuodamas šį klausimą, daro išvadas, kurias, manytina, būtų galima pritaikyti ir oro vežėjo civilinės atsakomybės taikymui bei kaltei nustatyti²⁴:

1) CK pateikiami kaltės ir neteisėtų veiksmų apibrėžimai leidžia kaltę sutapatinti su neteisėtais veiksmais. Tuo tarpu jie traktuotini kaip asmens nesąžiningumo skirtingi aspektai;

2) neteisėti veiksmai, kaip objektyvusis nesąžiningumas – tai asmens elgesio neatitikimas teisės aktų reikalavimams;

3) kaltė, kaip civilinės atsakomybės sąvoka, suprantama kaip subjektyvusis (faktinis) nesąžiningumas – asmens nesugebėjimas konkrečioje situacijoje būti reikiamai rūpestingam, apdairiam ir atidžiam;

4) taikant turtinę atsakomybę asmens kaltė nesiejama su subjekto individualiomis savybėmis, sugebėjimais, patirtimi;

5) nekaltumo prezumpcija, kaip teisinės atsakomybės principas, civilinėje atsakomybėje reiškia asmens sąžiningumo prezumpciją. Kai įrodomi asmens neteisėti veiksmai (objektyvusis nesąžiningumas), asmuo tampa skolininku (objektyviai nesąžiningu asmeniu). Jo kaltė (subjektyvusis nesąžiningumas) preziumuojama. Tuomet vertinama, kad konkrečiu atveju jis buvo nepakankamai rūpestingas, apdairus ir atidus, t. y. kaltas;

6) civilinė atsakomybė atsakingam už žalą asmeniui takoma visais atvejais, jei jis neįrodo civilinės atsakomybės netaikymo ar atleidimo nuo jos pagrindų. Asmuo turi įrodyti, kad žala atsirado dėl kitų asmenų ar nukentėjusiojo veikimo, dėl atsitiktinumo arba atsakingo asmens veiksmai pripažįstami atitinkančiais teisės aktus ir už juos nenumatyta civilinė atsakomybė.

²²Vitkutė-Zvedzinienė I. Nekaltumo prezumpcijos principo įgyvendinimo problemos atleidžiant asmenį nuo baudžiamosios atsakomybės // Jurisprudencija: mokslo darbai, 2009, t. 4(4), p. 232-233.

²³ Norkūnas A. Kaltė kaip civilinės atsakomybės pagrindas // Jurisprudencija: mokslo darbai, 2002, t. 28(20), p. 115.

²⁴ Norkūnas A. Kaltė kaip civilinės atsakomybės pagrindas // Jurisprudencija: mokslo darbai, 2002, t. 28(20), p. 119-120.

Šios A. Norkūno išvados leidžia teigti, kad, taikant ir oro vežėjo civilinę atsakomybę, kaltės vertinimas yra dvipusiškas: griežta, arba objektyvi, atsakomybė kai kuriose sferose taikoma neatsižvelgiant į kaltę; tačiau šios atsakomybės taikymui reikšmingas subjektyvus kaltės vertinimas, kada yra atsakomybę šalinantys pagrindai. Taigi egzistuoja bendrosios atsakomybės taikymo taisyklės (kaltė įrodinėjama) arba griežta atsakomybė (neatsižvelgiant į kaltę).

Sekant didžiosios dalies kontinentinei teisei priklausančių valstybių tradicija, priešingai nei bendrojoje teisėje bei tarptautinės teisės dokumentuose (Vienos konvencijoje, UNIDROIT principuose, PECL, DCFR), Lietuvoje formuojama nuostata, kad sutartinė atsakomybė kyla už kaltę, o griežtos atsakomybės atvejai traktuojami kaip išimtis iš bendrosios taisyklės²⁵. Paprastai šalys gali susitarti dėl kaltės, kaip būtinos ar nebūtinos atsakomybės sąlygos. Tokio susitarimo nesant Lietuvoje (kaip ir, pvz., Prancūzijoje), sprendžiant atsakomybės klausimą (ar ji taikoma pagal bendrą taisyklę, ar yra griežta), esminę reikšmę vaidina prievolės esmė: remiantis CK 6.200 straipsnio 4 dalies norma prievolę užtikrinanti tam tikrą atidumo, rūpestingumo laipsnį pažeidusi šalis atsako už kaltais veiksmais sukeltą žalą. Minima norma nustato; „Jeigu pagal sutartį ar jos prigimtį šalis, atlikdama tam tikrus veiksmus, turi dėti maksimalias pastangas sutarčiai įvykdyti, tai ši šalis privalo imtis tokių pastangų, kokių būtų ėmęsis tokiomis pat aplinkybėmis protingas asmuo“. CK 6.200 straipsnio 4 dalies norma laikytina specialiaja CK 6.256 straipsnio 4 dalies normos atžvilgiu, todėl prievolę užtikrinti tam tikrą atidumo, rūpestingumo laipsnį pažeidęs verslininkas atsako už kaltais veiksmais sukeltą žalą. Minimo CK 6.256 straipsnio, reguliuojančio sutartinės atsakomybės atsiradimo pagrindus, 4 dalis nustato: „Kai sutartinės prievolės neįvykdo ar netinkamai ją įvykdo įmonė (verslininkas), tai ji atsako visais atvejais, jei neįrodo, kad prievolės neįvykdė ar netinkamai ją įvykdė dėl nenugalimos jėgos, jeigu įstatymai ar sutartis nenumato ko kita“. Kaip pastebi S. Selelionytė-Drukteinienė, „prievolės pasiekti tam tikrą rezultatą pažeidimo atveju verslininko atsakomybė yra griežta pagal CK 6.256 straipsnio 4 dalį, o ne verslininko – už kaltę, nes CK neįtvirtina bendro pobūdžio normos, numatančios atsakomybės standartą prievolės pasiekti tam tikrą rezultatą pažeidimo atveju“²⁶.

Pateiktos kaltės koncepcijos turinio elementai taikytini ir oro vežėjo civilinei atsakomybei. Kai kuriais atvejais (pavyzdžiui, kai ieškinyms kompensuoti žalą keleivio mirties ar

²⁵ Selelionytė-Drukteinienė S. Sutartinė atsakomybė: grįšta kalte ar be kaltės? // Jurisprudencija: mokslo darbai, 2011, t. 18(4), p. 1437-1438.

²⁶ Selelionytė-Drukteinienė S. Sutartinė atsakomybė: grįšta kalte ar be kaltės? // Jurisprudencija: mokslo darbai, 2011, t. 18(4), p. 1437-1438.

sužalojimo atveju apsiriboja 113 100 SST) taikoma griežta, arba objektyvi, atsakomybė, reiškianti, kad atsakomybė nepriklauso nuo vežėjo kaltės. Neribotos oro vežėjo civilinės atsakomybės atveju (kai reikalaujamos kompensacijos suma viršija 113 100 SST) oro vežėjo kaltė preziumuojama. Čia kiekvienu konkrečiu atveju reikia aiškinti, kiek kaltė yra subjektyvi, kiek oro vežėjo neteisėti veiksmai priklausė nuo objektyvių aplinkybių, kiek avariją ar incidentą lėmė vadinamasis „žmogiškasis faktorius“, reikiamos atidos, rūpestingumo nebuvimas. Taigi šiuo atveju labai svarbu nustatyti, kiek oro vežėjas buvo subjektyviai nesąžiningas, t. y. kiek veikė nepakankamai rūpestingai, apdairiai ir atidžiai. Tokiomis oro vežėjo atsakomybės taisyklėmis suteikiamos sąlygos efektyviau ginti keleivio teise ir teisėtus interesus, nes laikytina, jog jis yra silpnesnė sutartinių santykių šalis nei oro vežėjas – verslininkas. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (toliau – LAT) yra pažymėjęs, kad keleivio vežimo sutartis laikytina vartojimo sutartimi, kurios silpnesnioji šalis yra keleivis, esantis akivaizdžiai nelygiavertėje padėtyje su kita sutarties šalimi – vežėju²⁷. Šie ir panašūs klausimai bus detaliam analizuojami kituose darbo skyriuose.

Apibendrinant skyrių pasakytina, kad vežėjo (taip pat oro vežėjo) civilinė atsakomybė kyla iš sutartinių santykių – vežimo sutarties. Iš sąlygų, būtinų civilinei atsakomybei atsirasti (neteisetų veiksmų, jų žalingų pasekmių, priežastinio ryšio tarp veiksmų ir šių pasekmių bei kaltės) problemiškausias kaltės klausimas. Civilinės atsakomybės taikymo doktrinoje laikomasi taisyklės, kad keleiviui, kaip silpnesnei nei oro vežėjas (verslininkas) sutartinių santykių šaliai, turi būti suteiktos didesnės teisių gynimo garantijos. Tokiomis garantijomis galima laikyti griežtos, arba objektyvios, atsakomybės nustatymą daugeliu atvejų, kai vežimo sutartis yra neįvykdyta ar netinkamai įvykdyta ir dėl to keleivis patiria žalą.

²⁷Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2009 m. gruodžio 1 d. nutarimas civilinėje byloje Nr. 3K-3-541/2009 *M. L. v. Latvijos Respublikos bendrovė Air Baltic Corporation*. <<http://www.infolex.lt>> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-18]

2. ORO VEŽĖJO CIVILINĖS ATSAKOMYBĖS PAGRINDŲ TEISINIS REGULIAVIMAS: TURINIO VYSTYMASIS BEI SU JUO SUSIJUSIOS PROBLEMOS

2.1. Teisės aktai, reglamentuojantys oro vežėjo civilinę atsakomybę

Dabartiniu metu keliautojas, kaip ir bet kuris kitas vartotojas, tampa vis labiau informuotas apie savo teises gauti kompensaciją oro vežėjui neįvykdžius ar netinkamai įvykdžius savo prievolės pagal vežimo sutartį. Oro bendrovės atsakomybė už keliautojo mirtį ar žalą sveikatai vis detalčiau reglamentuojama įstatymų normomis. Tačiau, jeigu į keliautojo kelionę įtrauktas sustojimas svetimose šalyse, tai oro bendrovės atsakomybę visiškai kontroliuoja tarptautinės sutartys²⁸. Šios sutartys žinomos kaip Varšuvos konvencija²⁹ ir Monrealio konvencija³⁰.

Varšuvos konvencija, priimta 1929 metais ir skirta unifikuoti tam tikras taisykles, susijusias su tarptautiniais pervežimais oru, tapo ankstyvosios tarpžemyninės aviacijos įstatymu. Varšuvos konvencija - tai taisyklių rinkinys, skirtas suvienodinti krovinių, keleivių bei bagažo pervežimo oro transportu tarptautiniais maršrutais taisykles pagal sudarytą sutartį - važtaraštį (*angl. Air Waybill (AWB)*)³¹. Ši konvencija turi 152 dalyves³². Be vežėjo atsakomybės, jos ribų klausimų, užimančių didžiąją dalį Konvencijos turinio (17-30 str.), joje buvo apibrėžtas minimalus skaičius vežimui oru reikšmingų sąvokų, taip pat reguliuojami vežimo dokumentų (keleivio bilieto, bagažo kvito, važtaraščio), jurisdikcijos ir kiti klausimai.

Tačiau dėl aviacijos vystymosi reaktyviniu greičiu Varšuvos konvencija greitai tapo nepajėgi adekvačiai reguliuoti sudėtingus oro vežėjo civilinės atsakomybės klausimus. Siekiant padidinti mokėtinų kompensacijų už patirtą žalą sumas, atsirado poreikis atsisakyti Konvencijos priklausomybės nuo pasenusių aukso standartų bei atnaujinti taisykles dėl krovinių bei keleivių

²⁸Shubha R. B. Aviation Liability: A Comparative Study of Warsaw and Montreal Conventions. Institute of Applied of Aviation Management, p. 2.

²⁹Konvencija "Dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo" (Varšuvos konvencija) // Valstybės žinios, 1997. Nr. 19-414.

³⁰Konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo (Monrealio konvencija) // Valstybės žinios, 2004. Nr. 174-6435 .

³¹Varšuvos konvencija. BFD Group. Balticforwarding and distribution. <http://www.bfdgroup.lt/varšuvos> [interaktyvus] [žiūrėta 2013-12-16]

³²Zubarev L. Montreal Convention of 1999 – new rules for international carriage by air, 2013 March 5. <<http://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=586edfd8-78ba-4f29-956c-d5fa9b2bb179>> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-19]

pervežimo³³. Konvencijoje kompensacijos sumos buvo nurodytos prancūzų (Puankare) frankais, kuriuos sudaro šešiasdešimt penki su puse miligramai devyni šimtai tūkstantųjų prabos aukso. Jie gali būti konvertuoti į bet kurią nacionalinę valiutą suapvalinant skaičius (22 str.). Taigi esamą teisinį reglamentavimą Varšuvos kovencijoje numatyta papildyti kitais dokumentais:

1)protokolu dėl Varšuvos konvencijos pakeitimo, priimtu 1955 rugsėjo 28 d. Hagoje³⁴ (toliau - Hagos protokolas); šis protokolas buvo pasirašytas, nes Varšuvos konvencijos normos nebeatitiko situacijos pagerėjus ekonomikai;

2)Konvencija, papildančia Varšuvos konvenciją, dėl pervežimų oru, kuriuos vykdo kitas asmuo, o ne sutartį sudaręs vežėjas, priimta 1961 m. rugsėjo 18 d. Gvadalacharoje³⁵ (toliau – **Gvadalacharos konvencija**); šios konvencijos atsiradimą lėmė atsiradusi frachto sutartis, poreikis įtvirtinti *faktinio* vežėjo ir susitariančio vežėjo sąvokas;

3)protokolu dėl Varšuvos konvencijos pakeitimo, su pakeitimais, padarytais 1955 m. rugsėjo 28 d. Hagoje priimtu protokolu, pasirašytu 1971m. kovo 8 d. Gvatemaloje³⁶ (toliau – **Gvatemalos protokolas**); jis neišgaliojo;

4)papildomais protokolais Nr.1 – Nr. 3 bei Monrealio protokolu Nr. 4, pakeičiančiu Varšuvos konvenciją, su pakeitimais, padarytais Hagos protokolu arba Varšuvos konvencijoje su pakeitimais, padarytais ir Hagos protokolu, ir Gvatemalos protokolu, pasirašytais 1975 m. rugsėjo 25 d. Monrealyje³⁷ (toliau –**Monrealio protokolai**).

Vienas pirmųjų teisės aktų yra ir **Čikagos konvencija**³⁸, t. y. 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje pasirašyta Tarptautinė civilinės aviacijos konvencija ir jos priedai, kuriuose išvardinamos pavojingų incidentų ar tirtinų incidentų grupės.

Pradinėje oro vežėjo civilinės atsakomybės reguliavimo stadijoje Varšuvos konvencijos įgyvendinimas buvo problemiškas, nes konvenciją lydintys dokumentai buvo skirtingai taikomi

³³ Shubha R. B. Aviation Liability: A Comparative Study of Warsaw and Montreal Conventions. Institute of Applied of Aviation Management, p. 3.

³⁴Protokolas dėl konvencijos "Dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo", pasirašytos Varšuvoje 1929 m. spalio 12 d., pakeitimo (Hagos protokolas, 1955) // Valstybės žinios, 1997. Nr. 19-413.

³⁵Konvencija, papildanti Varšuvos konvenciją "Dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, atliekamais asmens, nesančio susitariančiu vežėju, unifikavimo" (Gvadalacharos konvencija) // Valstybės žinios, 1997. Nr. 19-415.

³⁶Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at The Hague on 28 September 1955, done at Guatemala City on 8 March 1971 (Guatemala City Protocol).

³⁷Additional Protocols, No.1, 2, 3, and Montreal Protocol No. 4, done at Montreal on 25 September 1975 (the Montreal Protocols).

³⁸Convention on International Civil Aviation. Doc. 7300/9. ICAO (the Chicago Convention). <http://www.icao.int/publications/Documents/7300_cons.pdf> [interaktyvus] [žiūrėta 2013-12-18]

valstybių, o kai kurių visai netaikomi. Vadinamosios „Varšuvos sistemos“ normų taikymas privedė prie savotiško teisinio chaoso. Teisininkai pastebi, jog ši sistema labai nuvylė tiek per skrydžius nukentėjusius keleivius, tiek teismus, kadangi buvo labai sunku įvertinti, kokios žalos kompensavimo taisyklės taikytinos konkreitiems skrydžiams, kurių metu keleiviai buvo patyrę žalą. „Taigi naujos konvencijos, kuri atspindėtų kintančius tarptautinės teisės tikslus, priėmimas buvo tik laiko klausimas. Šis vaidmuo teko Monrealio konvencijai“³⁹.

Monrealio konvencija skirta tam tikrų tarptautinio vežimų oru taisyklių suvienodinimui. 1999 m. gegužės 28 d. Monrealyje priimtą konvenciją dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo Europos bendrija pasirašė 1999 m. gruodžio 9 d. ir savo vardu patvirtino 2001 m. balandžio 5 d. Tarybos sprendimu 2001/539/EB.

2013 m. rugpjūčio mėnesio duomenimis, Monrealio konvenciją yra pasirašiusios 104 valstybės, iš jų – 103 Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (TCAO, angl. ICAO – *International civil aviation organization*) valstybės narės (iš 191 narių) bei ES valstybės narės. Ši konvencija Europos Sąjungai įsigaliojo 2004 m. birželio 28 d. Nuo šios datos, vadovaujantis Monrealio konvencijos 55 straipsniu, ji turi viršenybę Varšuvos konvencijos atžvilgiu⁴⁰. Konvenciją pasirašiusios šalys taip pat yra Argentina, Australija, Brazilija, Kanada, Kinija, Indija, Izraelis, Japonija, Pietų Korėja, Malaizija, Meksika, Naujoji Zelandija, Norvegija, Pakistanas, Saudo Arabija, Singapūras, Pietų Afrika, Šveicarija, Turkija, Rusija, Ukraina, Jungtiniai Arabų Emyratai ir JAV⁴¹.

Monrealio konvencijos teisinio reguliavimo erdvė, lyginant su Varšuvos konvencijos bei ją papildančių dokumentų, yra platesnė: joje reguliuojami šalių, susijusių su keleivių, bagažo ir krovinių vežimu, dokumentai ir išipareigojimai (II skyrius), vežėjo atsakomybė ir žalos atlyginimo dydis (III skyrius), kombinuotas vežimas (IV skyrius), vežimas oru, kurį vykdo kitas asmuo, nei sudaręs sutartį vežėjas (V skyrius), draudimas, ypatingomis aplinkybėmis vykdomas vežimas ir kiti klausimai. Klausimai, susiję su oro vežėjo civiline atsakomybe, lyginant su

³⁹Shubha R. B. *Aviation Liability: A Comparative Study of Warsaw and Montreal Conventions*. Institute of Applied of Aviation Management, p. 5.

⁴⁰Europos Teisingumo Teismo (trečioji kolegija) 2012 m. lapkričio 22 d. sprendimas byloje C-139/11 dėl *Audiencia Provincial de Barcelona* 2011 m. vasario 14 d. sprendimo, kurį Teisingumo Teismas gavo 2011 m. kovo 21 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje Joan Cuadrench Moré prieš Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62011CJ0139:LT:HTML>> [interaktyvus] [žiūrėta 2013-12-07]

⁴¹Zubarev L. *Montreal Convention of 1999 – new rules for international carriage by air*, 2013 March 5. <<http://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=586edfd878ba4f29956cd5fa9b2bb179>>[interaktyvus][žiūrėta 2014-01-19]

Varšuvos konvencija, Monrealio konvencijoje reguliuojami ne tik naujai, bet ir žymiai detaliau.

Nors Monrealio konvencija pakeitė Varšuvos konvenciją, tapusi jos „ipėdine“, Varšuvos konvencijos schema išliko reguliuojant atvejus tarp valstybių, esančių Varšuvos, bet ne Monrealio konvencijos, narėmis. Visgi Monrealio sutarties nariai ragina šios schemos palaipsniui atsisakyti įtraukiant vis didesnę dalyvių skaičių į Monrealio konvenciją⁴².

Oro vežėjų civilinę atsakomybę, be minėtų konvencijų ir jų protokolų, reguliuoja jau minėtas **Reglamentas (EB) Nr. 261/2004**⁴³, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsakymo vežti ir skrydžių atidėjimo ilgam laikui atveju, taikymo, taip pat **Reglamentas (EB) Nr. 887/2002**⁴⁴, **Reglamentas (EB) Nr. 2027/97**⁴⁵ ir kt. **Reglamentu (EB) Nr. 216/2008**⁴⁶ įsteigta Europos aviacijos saugos agentūra.

Lietuva Hagos protokolą, Monrealio protokolus ir Gvadalacharos konvenciją ratifikavo 1995 metais⁴⁷. Monrealio konvencija, Lietuvoje priimta 2004 m. spalio 19 d., įsigaliojo tų pačių metų gruodžio 4 d.⁴⁸ Oro vežėjo atsakomybės klausimai taip pat reguliuojami Lietuvos Respublikos nacionaliniuose teisės aktuose - Aviacijos įstatyme⁴⁹, kurio 74 straipsnyje formuluojama bendra nuostata, kad „Vežėjų atsakomybė už žalą, padarytą keleiviams, bagažui ir kroviniams, taip pat tretiesiems asmenims, jos dydžiai, pretenzijų ir ieškinių pateikimo tvarka nustatoma vadovaujantis įstatymais bei Lietuvos Respublikos tarptautinėmis sutartimis“. 73 įstatymo straipsnyje reguliuojamos šios atsakomybės draudimo sąlygos. Oro vežėjo civilinės atsakomybės klausimus reguliuoja ir atitinkamos CK normos. 6.817 straipsnis nustato bendrą

⁴²Shubha R. B. Aviation Liability: A Comparative Study of Warsaw and Montreal Conventions. Institute of Applied of Aviation Management, p. 5.

⁴³Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) NR. 261/2004, 2004 m. vasario 11 d. nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinantį Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 // 2004 Specialusis leidimas, 2004. Nr. 1. <http://www3.lrs.lt/pls/inter1/dokpaieska.showdoc_l?p_id=44316&p_query=&p_tr2=2> [interaktyvus] [žiūrėta 2013-12-04]

⁴⁴Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 889/2002 2002 m. gegužės 13 d., iš dalies pakeičiantis Tarybos reglamentą (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju, nr. 889/2002, CELEX numeris: 32002R0889 // Valstybės žinios, 2004 Specialusis leidimas, 2004, Nr. 1.

⁴⁵Europos Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės už keleivių ir jų bagažo vežimą oru. OL L 285, 1997-10-17. <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1997R2027:20020530:LT:PDF>> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-30]

⁴⁶Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantis Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinantį Tarybos direktyvą 91/670/EEB, Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB. <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:079:0001:0049:LT:PDF>> [interaktyvus] [žiūrėta 2013-12-17]

⁴⁷Lietuvos Respublikos Seimo nutarimas „Dėl tarptautinių civilinės aviacijos konvencijų ir protokolų ratifikavimo“ // Valstybės žinios, 1995. Nr. 103-2304.

⁴⁸Lietuvos Respublikos įstatymas dėl Konvencijos dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo ratifikavimo // Valstybės žinios, 2004. Nr. 174-6431.

⁴⁹Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymas // Valstybės žinios, 2000. Nr. 94-2918.

atsakomybės pažeidus vežimo sutartį taisyklę: „Už vežimo sutarties neįvykdymą ar netinkamą įvykdymą šalys atsako vežimo sutarties, šio kodekso, taip pat atskirų transporto šakų kodeksų ir kitų įstatymų nustatytais pagrindais ir tvarka. Vežimo sutarties sąlygos, panaikinančios ar ribojančios vežėjo civilinę atsakomybę, negalioja, išskyrus įstatymo nustatytas išimtis“. CK 6.819 straipsnis numato vežėjo atsakomybę už transporto priemonės vėlavimą, 6.820 straipsnis – už krovinio ar bagažo neišsaugojimą, 6.823 straipsnis – už keleivio gyvybės atėmimą ar sveikatos sužalojimą.

Monrealio konvencijos santykis su Varšuvos konvencija ir Reglamentu Nr. 261/2004. Kaip minėta, nuo Monrealio konvencijos įsigaliojimo jos normos įgijo viršenybę prieš Varšuvos konvencijos normas. Lyginant šiuos teisės aktus, reziumuojama, kad jų didžiausi skirtumai yra keli, tai⁵⁰:

- 1) sutarties struktūra, tekstas, terminologija;
- 2) kompensacijos dydžio ribų keleivio mirties ar traumos atveju panaikinimas;
- 3) Gvadalacharos konvencijos prijungimas.

Apskritai Monrealio konvencija nelaikytina Varšuvos konvencijos tęsiniu ir papildymu, kadangi tai iš esmės nauja sutartis, pakeitusi ir unifikavusi iki šiol egzistavusią oro vežėjo civilinės atsakomybės realizavimo sistemą, sukurtą Varšuvos konvencijos normomis. Ši konvencija buvo pritaikyta naujiems tarpkontinentinės aviacijos santykiams. Pasak *R. B. Shubha*, Monrealio konvencija nėra tik dokumentas, apjungęs daugelį iki tol galiojusių teisės normų „viename pakete“. Ji interpretuotina plačiau nei tik esamų tekstų konsolidacija, nes yra kupina inovacijų, detalizavimų ir reformų⁵¹. *G. A. Gardner* ir *B. C. McSharry* akcentuoja, jog Monrealio konvencija nėra Varšuvos konvencijos pataisymas, kadangi tai iš esmės naujas susitarimas, unifikavęs ir pakeitęs pagal Varšuvos sistemą galiojančią oro vežėjo atsakomybę. „Varšuvos konvencija tapo įstatymu tarpkontinentinės aviacijos kūdikystėje, tad greitai pasirodė nepajėgi adekvačiai reguliuoti atsakomybės problemas naujajame reaktyviniame amžiuje“, - teigia šie autoriai⁵². Monrealio konvenciją teisininkai vienareikšmiškai vertina kaip palankesnę oro vežėjo civilinei atsakomybei realizuoti ir keleivių teisėms ginti nei tai buvo daroma pagal Varšuvos konvencijos normas.

⁵⁰Plačiau apie tai: *Shubha R. B. Aviation Liability: A Comparative Study of Warsaw and Montreal Conventions*. Institute of Applied of Aviation Management, p. 17.

⁵¹*Shubha R. B. Aviation Liability: A Comparative Study of Warsaw and Montreal Conventions*. Institute of Applied of Aviation Management, p. 9.

⁵²*Gardner G. A., McSharry B. C. The Monreal Convention: the scam jet of aviation law // Wilson Elser. Aviation*, 2006 april, p. 1.

„Varšuvos sistemos“ trūkumus apibrėžė JAV apeliacinis teismas byloje *Shubb&Son prieš Asiana Airlines*⁵³: „Varšuvos „sistema“ apjungė įvairiausių įstatymus, susitarimus, individualias tarpvyriausybines tarptautinio transporto sutartis dėl oro transporto keleivių, bagažo bei prekių (krovinių), ne vieną tarpvalstybinę dvišalę sutartį. Viena šalis galėjo laikytis vienos Varšuvos konvencijos versijos vienos šalies atžvilgiu, kitos versijos – kitos šalies atžvilgiu, atskirais dvišaliais susitarimais buvo galima reguliuoti santykius su vienomis šalimis, atskiromis – su privačiais asmenimis“. Taigi Monrealio konvencija panaikino šį teisinį „chaosą“, unifikuojasi, iš esmės naujai sureguliuojasi oro vežėjo civilinės atsakomybės svarbiausius klausimus.

Tačiau taip pat pastebima, jog, nežiūrint šių privalumų, Monrealio konvencijoje įtvirtintos keleivių teisių gynimo taisyklės toli gražu nėra nepriekaištingos, leidžiančios be jokių problemų ginti pažeistas keleivių teises. Štai *R. B. Shubha* nurodo mažiausiai kelis aspektus, keliančius neaiškumą bei trukdančius efektyviai realizuoti oro vežėjo civilinę atsakomybę, kuriuos šis autorius įvardina svarbiais⁵⁴:

– pagal kokius kriterijus apibrėžiamos tokios sąvokos kaip „avarija“, „incidentas“, „kūno sužalojimas“, „oro vežimo laikotarpis“, „vėlavimas“?

– kada, atsižvelgiant į Monrealio konvencijos tikslą, jos 29 straipsnis užtikrina oro vežėjo atsakomybę, koks oro vežėjo veikimas ar neveikimas gali būti vertinamas kaip profesinis rizikingumas (pavojingumas)?

Šie ir panašūs probleminiai klausimai, taip pat detalesnė Monrealio ir Varšuvos konvencijų normų skirtumų, pranašumų ir trūkumų analizė bus pateikiama kituose šio darbo skyriuose.

ETT ne kartą yra pasisakęs ir Monrealio konvencijos bei Reglamento Nr. 261/2004 santykio klausimu. ETT *IATA* byloje⁵⁵ patvirtino, kad Reglamentas visiškai atitinka Monrealio konvenciją ir kad šios dvi teisinės priemonės papildo viena kitą. Štai byloje *Nelson v. Deutsche Lufthansa* (2010)⁵⁶ Teismas pripažino, kad oro transporto vežėjams pateikiami reikalavimai

⁵³*Shubb&Son, Inc. v. Asiana Airlines*, 214F, 3d 301, 306 (2d, cir. 2000), cert. Denied. 533 U. S. 928 121 S. Ct. 2549 (2001).

⁵⁴Shubha R. B. *Aviation Liability: A Comparative Study of Warsaw and Montreal Conventions*. Institute of Applied of Aviation Management, p. 4.

⁵⁵ Europos Teisingumo Teismo 2006 m. sausio 10 d. sprendimas byloje *IATA ir ELFAA C-344/04*, 2006 -01-10. <<http://curia.europa.eu>> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-17]

⁵⁶ Europos Teisingumo Teismo (didžiosios kolegijos) 2012 m. spalio 23 d. sprendimas byloje *E. Nelson, B. Ch. Nelson v. Deutsche Lufthansa C-581/10*, para 46.

<http://curia.europa.eu/juris/document/document_print.jsf?doclang=LT&text=&pageIn>

neapsiriboja vien Monrealio konvencijoje nurodytomis formomis, taip pat pabrėžė nacionalinių valstybės institucijų teisę standartizuoti taisykles, kad žala, kurią keleiviai patiria dėl nepatogumų vėluojant skrydžiams ar bagažui, būtų atlyginta *nedelsiant*. Teismas taip pat akcentavo, jog keleiviams neturėtų būti sukeliama nepatogumų, susijusių su ieškinių dėl žalos atlyginimo pateikimu teismui.

Pagrįstų klausimų gali kelti tam tikros situacijos. Mokslinėje literatūroje keliamas klausimas: kokiais teisės aktais – tarptautiniais ar nacionaliniais – reikėtų remtis, kai, pavyzdžiui, keleivis susižaloja tarptautinio skrydžio metu, tačiau dar būdamas šalies viduje? Ar tai reiškia, kad vieno keleivio žala gali būti kompensuojama pagal nacionalinę teisę, tuo tarpu greta sėdinčio pakeleivio – pagal tarptautinę teisę? Ar gali būti taip, kad vienas asmuo ar jo šeima gali gauti kompensaciją, o kitas keleivis – ne? R. B. Shubha pastebi, jog, siekiant oro bendrovę patraukti atsakomybėn pagal nacionalinę teisę, keleivis turėtų įrodinėti, kad įvyko nelaimingas atsitikimas, kad oro bendrovė dirbo aplaidžiai ir neatsakingai. Tačiau tarptautinės sutarties normų taikymas nereikalautų keleivio įrodinėti oro bendrovės neatsakingumo – jam užtenka įrodyti, kad jo sužalojimas buvo „nelaimingo atsitikimo“ pasekmė⁵⁷.

Kalbant apie tarptautinės ir nacionalinės teisės santykį, reikšminga tai, kad tarptautinė teisė turi viršenybę prieš nacionalinę teisę. Tai vienareikšmiškai įtvirtina Lietuvos Respublikos tarptautinių sutarčių įstatymo⁵⁸ 11 straipsnio 2 dalis: „Jei įsigaliojusi ratifikuota Lietuvos Respublikos tarptautinė sutartis nustato kitokias normas negu Lietuvos Respublikos įstatymai, kiti teisės aktai, galiojantys šios sutarties sudarymo metu arba įsigalioję po šios sutarties įsigaliojimo, taikomos Lietuvos Respublikos tarptautinės sutarties nuostatos“.

Apibendrinant poskyrį pasakytina, kad oro vežėjo civilinės atsakomybės teisinių pagrindų teisiniai pagrindai siejami su 1929 m. Varšuvos konvencija ir vėliau ją papildžiusiais teisės aktais. Didžiausias pasiekimas šioje srityje – Monrealio konvencijos priėmimas 1999 metais, kuris ilgainiui apjungė 104 valstybes nares, tarp kurių 54 proc. TCAO narės, ES narės. Monrealio konvencija laikytina ne mechanine galiojusių normų unifikacija, bet iš esmės nauju, reformatorišku susitarimu, atspindinčiu šio laikmečio civilinės aviacijos specifiką bei žymiai didesnius keleivių poreikius. Monrealio konvencija ES erdvėje įsigaliojo 2004 m., ją detalizuoja įvairūs ES reglamentai, tarp kurių ypač reikšmingas Reglamentas 261/2004. Siektina, kad Monrealio konvencija, turinti aukštesnę teisinę galią nei Varšuvos konvencija, apjungtų dar

⁵⁷Shubha R. B. Aviation Liability: A Comparative Study of Warsaw and Montreal Conventions. Institute of Applied of Aviation Management, p. 4.

⁵⁸Lietuvos Respublikos tarptautinių sutarčių įstatymas // Valstybės žinios, 1999. Nr. 60-1948.

daugiau valstybių, palaipsniui atsisakant konservatoriškesnės Varšuvos konvencijos.

2.2. Oro vežėjo civilinės atsakomybės pagrindai ir jų turinys

Oro vežėjas, kuris yra civilinės atsakomybės subjektas, apibrėžiamas kaip oro transporto įmonė, turinti galiojančią veiklos licenciją. Monrealio konvencijos 1 straipsnio 1 dalyje nustatyta: „Oro vežėjo civilinė atsakomybė „taikoma tarptautiniams keleivių, bagažo arba krovinių vežimams, kuriuos už atlygį vykdo orlaivis“. Čia reikėtų pastebėti, kad minimas normos oficialiai *Valstybės žiniose* pateiktas formulavimas lietuvių kalba yra netikslus, kadangi orlaivis nėra subjektas, o tik transporto priemonė, besilaikantis ore aparatas (mašina) (Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo 2 str. 21 p.). Todėl už atlygį vežimą vykdo ne orlaivis, bet oro vežėjas, nes aparatas negali nei gauti atlygio, nei būti už kažką atsakingas. Verčiant minimą normą iš angų kalbos reikėtų formuluoti, kad „taikoma tarptautiniams keleivių, bagažo arba krovinių vežimams *orlaiviais už atlygį*“.

Tarptautinis vežimas apibrėžiamas kaip „bet koks vežimas, kurio metu pagal šalių susitarimą, išvykimo ir atvykimo vieta nesvarbu, ar sustojama vežant ar perkraunama, yra abiejų Valstybių, šios Konvencijos Šalių, teritorijose arba vienos Valstybės, šios Konvencijos Šalies, teritorijoje, jeigu sutarto sustojimo vieta yra kitoje valstybėje, net jeigu ši nėra Valstybė, šios Konvencijos Šalis. Šioje Konvencijoje vežimas tarp dviejų vienos Valstybės, šios Konvencijos Šalies, teritorijoje esančių punktų be sutarto sustojimo vietos nėra laikomas tarptautiniu vežimu“ (Monrealio konvencijos 1 str. 2 d.). Pagal Konvenciją vežimas, kurį atlieka keletas vežėjų paeiliui, yra laikomas vienu vežimu, jeigu Šalys pripažįsta jį kaip vieningą veiklą, dėl kurios buvo susitarta sudarius vieną ar keletą sutarčių, ir jeigu jis nepraranda savo tarptautinio pobūdžio vien dėl to, kad vieną ar keletą sutarčių numatoma vykdyti tikrai vienos valstybės teritorijoje (Monrealio konvencijos 1 str. 3 d.).

Abi pagrindinės oro vežėjo civilinę atsakomybę reguliuojančios – Varšuvos ir Monrealio – konvencijos nustato tuos pačius pagrindus, kuriais taikytina oro vežėjų civilinė atsakomybė – tai keleivio mirtis ar sužalojimas, bagažo, krovinio praradimas, sugadinimas, skrydžių, bagažo ar krovinio vėlavimas.

Varšuvos konvencijos III skirsnyje („Vežėjo atsakomybė“) civilinės atsakomybės pagrindų reguliavimui skirti 17 — 19 straipsniai, likę skirsnio straipsniai (20 – 30) taip pat skirti civilinės atsakomybės taikymo įgyvendinimui – kompensacijos ribų nustatymui, ieškinio dėl

atsakomybės pateikimo sąlygoms ir kt. Pagal Varšuvos konvencijos 17 straipsnio 1 dalį „Vežėjas atsako už žalą, atsiradusią dėl keleivio mirties, sužeidimo arba bet kokio kitokio kūno sužalojimo, jei nelaimingas atsitikimas, dėl kurio buvo padaryta žala, įvyko orlaivyje arba bet kurių įlaipinimo ir išlaipinimo procedūrų metu“. Šios konvencijos 18 straipsnis nustato vežėjo atsakomybę už žalą, atsiradusią sunaikinus, praradus arba sugadinus įregistruotą bagažą arba krovinį, jei atsitikimas, dėl kurio atsirado žala, įvyko vežimo oru metu. Pagal Varšuvos konvencijos 19 straipsnį vežėjas atsako už žalą, atsiradusią dėl pavėlavimo vežant oru keleivius, bagažą arba krovinius.

Atsižvelgiant į Monrealio konvencijos šiuolaikiškumą, jame ir oro vežėjo atsakomybės klausimai reguliuojami detaliau, plačiau, tiksliau. Konvencijos III skyriaus („Vežėjo atsakomybė ir žalos atlyginimo dydis“) 17-22 straipsniai skirti atskirų atsakomybės pagrindų turiniui. Likę III skyriaus straipsniai reglamentuoja susijusius klausimus – atleidimo nuo atsakomybės, žalos atlyginimo ribų nustatymo, ieškinio pateikimo sąlygų, terminų, teisingumo ir kt. Monrealio konvencijoje įtvirtinti tokie oro vežėjo civilinės atsakomybės pagrindai: keleivio gyvybės atėmimas ir kūno sužalojimas, bagažui padaryta žala (17 str.), kroviniui padaryta žala (18 str.), žala, padaryta dėl vėlavimo vežant oru keleivius, bagažą ar krovinius (19 str.).

Lyginant Varšuvos ir Monrealio konvencijose įtvirtintų oro vežėjo civilinės atsakomybės pagrindų turinį, galima daryti išvadą, jog Monrealio konvencijoje turinys yra labai panašus. Pastebėtina ir tai, kad Monrealio konvencija pašalino kai kuriuos neaiškumus ir dviprasmybes. Pavyzdžiui, šio darbo autorė mano, jog Varšuvos konvencijoje įtvirtinta sąvoka *keleivio mirtis, sužeidimas ar kitoks kūno sužalojimas* (angl. *damage sustained in the event of the death or wounding of a passenger or any other bodily injury suffered*) nėra tiksli, nes pagal ją darytina prielaida, jog egzistuoja du kūno sužalojimo atvejai – „paprastas“ sužalojimas ir kūno sužeidimas. Monrealio konvencijos 17 straipsnyje minimas civilinės atsakomybės pagrindas apibrėžtas aiškiau ir paprasčiau – tai žala, patirta keleiviui mirus ar patyrus kūno sužalojimą.

Jau Varšuvos konvencijos normomis buvo įtvirtinti šie oro vežėjo civilinės atsakomybės ypatumai, vėliau išlikę ar modifikuoti Monrealio konvencijoje. Jie:⁵⁹

1) įtvirtino griežtą oro vežėjo atsakomybę visais aukščiau minėtais pagrindais – keleivio mirties ar kūno sužalojimo, bagažo ar krovinio praradimo, sunaikinimo, sužalojimo, sugadinimo atveju, vėlavimo vežant keleivius, bagažą ar krovinius;

⁵⁹Shubha R. B. Aviation Liability: A Comparative Study of Warsaw and Montreal Conventions. Institute of Applied of Aviation Management, p. 5.

2) nustatė oro vežėjo atsakomybės ribojimą 125 000 prancūzų (Puankare) frankų suma keleivio mirties ar kūno sužalojimo atveju (tuo metu tai sudarė apie 8300 JAV dolerių sumą), iki 250 prancūzų frankų už kiekvieną prarasto ar sugadinto registruoto bagažo ir krovinio kilogramą, iki 5000 prancūzų frankų vienam keleiviui už prarastą arba sugadintą neregistruotą bagažą, kurį keleivis buvo pasiėmęs su savimi.

Reikia pažymėti, jog oro vežėjo, kaip bet kurio vežėjo civilinė atsakomybė, yra privalomai draudžiama. Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo straipsnis nustato, kad „turi būti apdrausta oro vežėjų ir civilinių orlaivių naudotojų civilinė atsakomybė už žalą, padarytą keleiviams, bagažui, kroviniams bei tretiesiems asmenims. Būtiniausias oro vežėjų ir orlaivių naudotojų civilinės atsakomybės už žalą, padarytą keleiviams, bagažui, kroviniams bei tretiesiems asmenims, draudimo reikalavimus bei minimalius draudimo sumų dydžius nustato 2004 m. balandžio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 785/2004 dėl draudimo reikalavimų oro vežėjams ir orlaivių naudotojams“. Lietuvos Respublikos Vyriausybė, vadovaudamasi šio straipsnio 1 dalyje nurodyto reglamento 6 straipsnio 1 dalies nuostatomis, nekomerciniams orlaiviams, kurių maksimali kilimo ir tūpimo masė (MTOM) neviršija 2 700 kg, gali nustatyti žemesnį būtiniausios draudimo apsaugos lygį, ne mažesnį kaip 113 100 SST, nustatytą Tarptautinio valiutos fondo, vienam keleiviui. CAA kontroliuoja, kaip oro vežėjai ir orlaivių naudotojai laikosi šio straipsnio 1 dalyje nurodyto reglamento nuostatų.

Tolimesnis tyrimas bus orientuotas į oro vežėjo civilinės atsakomybės pagrindų analizę, siekiant ne tik atskleisti kiekvieno iš pagrindų turinį, teisinio reguliavimo ypatumus, bet ir pateikti labiausiai ginčytinų sąvokų interpretavimo problematiką, nes nuo to dažnai priklauso ne tik žalą patyrusio oro transporto keleivio kompensacijos dydis, bet ir apskritai teisė į kompensaciją.

2.2.1. Keleivio gyvybės atėmimas ir kūno sužalojimas

Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad vežėjas atsako už keleivio gyvybės atėmimą ar sveikatos sužalojimą, jei nelaimingas atsitikimas, kuris buvo gyvybės atėmimo ar sužalojimo priežastimis, įvyko orlaivyje arba įlaipinimo ar išlaipinimo veiksmų metu. Varšuvos konvencijos 17 straipsnyje pateikiama panaši formuluotė: „Vežėjas atsako už žalą, atsiradusią dėl keleivio mirties, sužeidimo arba bet kokio kitokio kūno sužalojimo, jei nelaimingas atsitikimas, dėl kurio buvo padaryta žala, įvyko orlaivyje arba bet kurių įlaipinimo ir išlaipinimo procedūrų metu“.

Šis oro vežėjo civilinės atsakomybės pagrindas yra nukreiptas į svarbiausias kiekvienam žmogui vertybes – jo gyvybę ir kūną (sveikatą), vadinamas „didžiausiu socialinę reikšmę turinčiu gėriu“⁶⁰. Teisė į gyvybę, kaip „aukščiausią materijos egzistavimo formą“⁶¹, taip pat sveikatą, yra absoliuti ir prigimtinė, todėl nesvarbu, ar kalbama apie seną ar jauną, ligotą ar sveiką asmenį. Pakanka to, kad žmogus yra gyvas. Atitinkamai teisė į gyvybę, sveikatą, kūno vientisumą yra ginama teisės aktu, visų pirma tarptautinių ir regioninių, normomis: Visuotinės žmogaus teisių deklaracijos⁶², Tarptautinio pilietinių ir politinių teisių pakto⁶³, „Europos bendrąja tvarka“, „Europos konstitucija“ vadinamos Europos žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos⁶⁴, Europos socialinės chartijos⁶⁵. Žinoma, minima teisė įtvirtinta ir nacionaliniuose pagrindiniuose įstatymuose, pvz., Lietuvos Respublikos Konstitucijos⁶⁶ 19 straipsnyje.

Keleivio gyvybės atėmimas (žūtis) yra aiški sąvoka, kurios interpretavimas jurisprudencijoje nesuponuoja problemų. Atmetant įvairiausių psichologinius, sociologinius, moralinius, etinius, dvasinius, energetinius gyvybės atsiradimo ir pasibaigimo aspektus (jie nėra tyrimo dalykas), teisiniam požiūriui reikšmingas gyvybės atėmimo (mirties) medicininis–biologinis apibrėžimas: gyvybė biologiniu aspektu suvokiama kaip nuolatinis, nenutrūkstamas medžiagų apykaitos procesas, kuriam pasibaigus baigiasi ir žmogaus gyvenimas⁶⁷. Gyvybės pasibaigimas siejamas su kvėpavimo ir širdies ritmo nutrūkimu, negrįžtamais galvos smegenų ir centrinės nervų sistemos organiniais pokyčiais. Biologinė mirtis – tai biologinio organizmo negrįžtama žūtis, pulso didžiosiose arterijose išnykimas, kvėpavimo sustojimas, centrinės nervų sistemos funkcijų pasibaigimas⁶⁸.

Analizuojant Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalies ir Varšuvos konvencijos 17 straipsnyje įtvirtinto oro vežėjo civilinės atsakomybės pagrindo turinį, daugiau problemų kyla apibrėžiant dvi kategorijas – tai *kūno sužalojimas* (angl. *bodily injury*) ir *nelaimingas atsitikimas* (angl. *accident*). Šios sąvokos įvardinamos kaip pačios prieštarinčiausios jurisprudencijoje⁶⁹.

⁶⁰ Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso komentaras: bendroji dalis (1 – 98 straipsniai) .Vilnius: Teisinės informacijos centras, 2004, p.101.

⁶¹ Lietuviškoji enciklopedija. Vilnius: Vyriausioji enciklopedijų redakcija. Vilnius, 1990, p. 117.

⁶² Visuotinė žmogaus teisių deklaracija (1948) // Valstybės žinios, 2006, Nr. 68-2497.

⁶³ Tarptautinis pilietinių ir politinių teisių paktas (1966) // Valstybės žinios, 2002, Nr. 77 – 3288.

⁶⁴ Europos žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencija (1950), iš dalies pakeista protokolu Nr. 11, su papildomais protokolais Nr. 1, 4, 6 ir 7, 2000 lapkričio 10 d. // Valstybės žinios, 2000, Nr. 96 – 3016.

⁶⁵ Europos socialinė chartija (pataisyta) (1961) // Valstybės žinios, 2001, Nr. 49 – 1704.

⁶⁶ Lietuvos Respublikos Konstitucija // Valstybės žinios, 1992, Nr. Nr. 33–1014.

⁶⁷ Bernal D. Voznikovenyje žizni. Moskva, 1969.

⁶⁸ Lietuviškoji enciklopedija. Vilnius: Vyriausioji enciklopedijų redakcija. Vilnius, 1990, p. 117.

⁶⁹ Laukamp L. C. Carrier liability in case of death or injury of passengers // Sant'Anna Legal Studies STALS Research

Kūno sužalojimo (angl. bodily injury) sąvokos turinys: psichinio sužalojimo įtraukimo į jį problema. Visų pirma, kyla klausimas, ar Monrealio konvencijos 17 straipsnis suteikia teisę kreiptis ir dėl skrydžio metu patirtos psichinės traumos (psichinio sužalojimo). Reikia pastebėti, šiuo klausimu buvo bene plačiausiai diskutuojama prieš Monrealio konvencijos priėmimą. Priimant Monrealio konvenciją kai kurių valstybių delegacijos siekė nustatyti, kad Varšuvos konvencijos 17 straipsnio turinys būtų išplėstas, į jį įtraukiant ne tik keleivio fizinį, bet ir psichinį sužalojimą.

Štai 1998 metais pilnos sudėties JAV Federalinis teismas padarė išvadą, kad pagal Monrealio konvencijos IV dalį oro vežėjas yra visiškai atsakingas už keleivio sveikatai padarytą žalą, todėl ši žala suprantama kaip fizinis ir/ar psichinis sužalojimas. Tačiau, nežiūrint absoliučios atsakomybės, keleivis privalo įrodyti, kad jis ar ji patyrė psichinį sužalojimą orlaivyje, įlaipinant ar išlaipinant iš jo ir nuo šio sužalojimo kenčia⁷⁰. Diskusijoje dėl konvencijos teksto, kiek tai susiję su psichinės traumos įtraukimu į vežėjo atsakomybės pagrindų turinį, Norvegijos/Švedijos atstovai pasiūlė tokią formuluotę: „oro vežėjas atsakingas už keleivio mirtį, kūno sužalojimą ar psichinį sužalojimą“⁷¹. Čilės delegato siūloma formuluotė („oro vežėjas yra atsakingas už psichinę traumą, neigiamai paveikusią sveikatą“), siekiant apriboti per platų kompensacijos už psichinę traumą taikymą, turėjo būti vertinama „žymumo“ ir „reikšmingumo“ kriterijais⁷².

Šie ir panašūs pasiūlymai, nors Monrealio derybose ir sulaukė didelio palaikymo, visgi nebuvo priimti dėl didelio psichinės traumos įrodinėjimo sudėtingumo. Derybininkai buvo daugiau linkę palikti formuluotę, pagal kurią skrydžio metu patirta psichinė trauma gali būti kompensuotina tik kaip fizinio sužalojimo dalis ir rezultatas. Pagaliau buvo priimtas kompromisinis variantas, pagal kurį turi būti kompensuojami fiziniai sužalojimai, taip pat sužalojimai, privedę prie psichinių traumų nustatant, kad psichinės traumos, patirtos dėl fizinių sužalojimų, bus kompensuotos tik jeigu jos neigiamai paveikė keleivio sveikatą⁷³.

Šio darbo autorė mano, kad tam tikrų neaiškumų dėl *psichinės traumos sąvokos* Monrealio 17 straipsnio turinio kontekste gali sudaryti Varšuvos ir Monrealio konvencijų

Paper, n. 2/2009, p. 2. <http://stals.sssup.it/files/stals_Laukamp.pdf> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-02]

⁷⁰Shubha R. B. Aviation Liability: A Comparative Study of Warsaw and Montreal Conventions. Institute of Applied of Aviation Management, p. 5.

⁷¹The International Conference on Air Law held at Montreal, Canada May 1999, Volume II (Doc No. 10)(App.197).

⁷²Ibidem.

⁷³Garry Ehrlich and Mary Anne Ehrlich v. American Airlines, Inc., American Eagle Airlines, Inc. and Simmons Airlines. The U. S. court of appeals. The second circuit. No. 02-9462, 2003.

oficialūs lietuviški vertimai, kuriuose vartojamos tiek *kūno sužalojimo*, tiek *sveikatos sužalojimo* sąvokos. Štai Monrealio konvencijos 17 straipsnio pavadinimas formuluojamas vartojant *kūno sužalojimo* terminą, tačiau pačiame tekste kalbama apie *sveikatos sužalojimą*. Tuo tarpu analogiškame tekste anglų kalba⁷⁴ vartojamos tapačios sąvokos *injury* ir *bodily injury*. Manytina, jog toks lietuviškas vertimas sudaro sąlygas per didelei analizuojamų sąvokų interpretavimų įvairovei, nes *sveikatos sužalojimo* sąvoka yra platesnė nei *kūno sužalojimo* sąvoka. Sveikatą Pasaulio sveikatos organizacija apibūdina kaip „visišką fizinę, dvasinę ir socialinę gerovę, o ne vien ligos ar fizinės negalios nebuvimą“⁷⁵. Sveikata reiškia optimalias fizines, psichines ir socialines galimybes bei gerą savijautą⁷⁶. Taigi, sveikatos kategorija apima tiek fizinę, tiek dvasinę (psichinę, emocinę) sveikatą. Atitinkamai, remiantis šia koncepcija, neturėtų kilti klausimas dėl psichinio sužalojimo, kaip savarankiško *sveikatos sužalojimo* turinio elemento, kas reikštų, jog vien psichinis sužalojimas (be fizinio sužalojimo) gali būti sveikatos sužalojimo vienas iš aspektų ir kartu kompensacijos išmokėjimo pagrindas. Visgi vien vertimo niuansai nėra priežastis Konvencijoje vartojamus terminus interpretuoti plačiau ar siauriau. Siauresnis ar platesnis sąvokų interpretavimas priklauso nuo konkrečioje valstybėje formuojamos praktikos.

Nemažai teismų praktikos pavyzdžių iliustruoja, kokie galimi teismų sprendimai dėl kompensacijų dėl patirtų psichinių traumų, ar teismai šias traumas laiko savarankiškais oro vežėjo atsakomybė pagrindais, ar tik sudėtine *kūno sužalojimo* sąvokos turinio dalimi tiek pagal Varšuvos, tiek pagal Monrealio konvencijų normas.

Byloje *Eastern Airlines v. Floyd* (1991)⁷⁷ ieškovai siekė prisiteisti kompensaciją už psichinę traumą. Pakilus skristi iš Majamio į Bahamus per pirmąsias minutes nustojo veikti visi trys varikliai ir, orlaiviui ėmus staigiai leistis, ekipažas keleiviams pranešė, kad šioje situacijoje nebus išvengta kritimo į vandenyną. Laimė, pilotams pavyko užvesti variklius ir orlaivis grįžo į Majamį. Keleiviai padavė atskirus ieškinius dėl kompensacijos už per incidentą patirtas psichines traumas. Šioje byloje JAV Aukščiausiasis Teismas, atmesdamas ieškinius, konstatavo, jog nėra įrodymų, patvirtinančių tezę, kad kūno sužalojimais“ apima „psichinius (emocinius) sužalojimus“.

⁷⁴Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air - Montreal, 28 May 1999. <<http://www.jus.uio.no/lm/air.carriage.unification.convention.montreal.1999/portrait.pdf>> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-19]

⁷⁵Cit iš: Kairys J. Lietuvos gyventojų sveikatos priežiūros lygio rodikliai: mokomoji knyga. Vilnius: Vilniaus universiteto leidykla, 2005, p. 5.

⁷⁶PSO sveikatos apibrėžimas: cit iš: Vesterdal A. Sveikatos priežiūra ir ligonių slauga: slaugos vadovėlis. Antrasis leidimas. Vilnius: Charibdė, 1998, p. 22.

⁷⁷*Eastern Airlines v. Floyd*, 499 U.S. Supreme Court 530 (1991).

JAV apeliacinio teismo byloje *Ehrlich* (1999)⁷⁸ du ieškovai teigė patyrę psichinę traumą per incidentą, dėl kurio oro linijų kompanijos *American Eagle* orlaivis, skridęs iš Baltimorės (JAV, Marilendo valstija), buvo nutupdytas tarptautiniame D. Kenedžio oro uoste. Orlaivis nutūpė skridamas dideliu greičiu, pakilimo-nusileidimo tako pabaigoje, staigiai sustojęs išsiskleidus apsauginei oro pagalvei, o keleiviai buvo evakuoti. Abu ieškovai, skridę pirmame tarptautinio skrydžio etape, teigė patyrę fizinius sužalojimus. Pasak *G. Ehrlich*, jo sužalojimai pasireiškė abiejų kelių minkštųjų audinių sužalojimu, o jo žmona *M. Ehrlich* skundėsi dėl dešinio kelio, nugaros, pečių ir klubų minkštųjų audinių sužalojimais, lydymais hipertenzijos ir širdies ritmo pakitimų. Be fizinių sužalojimų, abu ieškovai teigė patyrę psichines traumas, pasireiškusias košmarais ir baime skraidyti. Jie neigė šiuos psichikos sutrikimus buvus fizinių traumų pasekme, nes, pasak ieškovų, psichikos sutrikimai atsirado grynai dėl per incidentą patirtos baimės. JAV Apeliacinis teismas, remdamasis Aukščiausiojo Teismo praktika, pabrėžė, kad nagrinėjamu atveju psichiniai sužalojimai negali būti traktuojami atskirai, be fizinių sužalojimų. Tad, siekiant prisiteisti kompensaciją už patirtą psichinę traumą būtina avarijos ar incidento pasekmė - fizinis sužalojimas ar keleivio mirtis. Teismas atmetė ieškovų ieškinį dėl kompensacijos patyrus psichinę traumą.

Šie teismų praktikos pavyzdžiai rodo, kad teismai, bent JAV, sprenddami dėl kompensacijos keleiviams išmokėjimo, psichinę traumą daugiau linkę sieti su fizine trauma. Apskritai šis klausimas yra labai sudėtingas ir sprendinys kiekvienu atveju individualiai. Nors valstybių jurisprudencijoje formuojama praktika, kad kompensacija už psichinę traumą galima tik tada, kai ši trauma yra fizinio (kūno) sužalojimo pasekmė, galima rasti ir plačių minimos sąvokos interpretavimų. Pavyzdžiui, Australijos federalinis teismas pripažino galimybę reikalauti kompensacijos patyrus grynai psichinę traumą, šios traumos nesiejant su kūno sužalojimu⁷⁹. Nuostatos, suteikiančios galimybę reikalauti kompensacijos grynai dėl psichinės traumos, įtvirtintos Australijos civilinės aviacijos įstatymo (1959) 28 straipsnio pataisose. Šios pataisos suteikė galimybę nelaimingų atsitikimų ore aukoms, kenčiančioms nuo „grynai psichinių traumų“, teisę reikalauti kompensacijos⁸⁰.

⁷⁸*Garry Ehrlich and Mary Anne Ehrlich v. American Airlines, Inc., American Eagle Airlines, Inc. and Simmons Airlines*. The U. S. court of appeals. The second circuit. No. 02-9462, 2003.

⁷⁹Changing liability limits and insurance requirements for Australian carriers. <<http://avlawinternational.com/changing-liability-limits-and-insurance-requirements-for-australian-carriers/>> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-04]

⁸⁰Aviation legislation amendment (Liability and Insurance) bill 2012. The Parliament of the commonwealth of Australia.

Lietuvos teismai nėra suformavę nuostatų dėl *kūno sužalojimo* turinio ir jo santykio su psichiniu sužalojimu. Visgi, remiantis aukščiau cituotu Monrealio konvencijos 17 straipsnio lietuviškuoju vertimu, galima daryti prielaidą, jog šis vertimas išskiria dvi sužalojimų rūšis – *kūno sužalojimą* ir *sveikatos sužalojimą*. Pastaroji sąvoka yra platesnė ir, akivaizdu, turėtų apimti ir psichinį sužalojimą. Žinoma, tarptautinių dokumentų vertimų niuansai patys savaime nesudaro prielaidų normas interpretuoti kitaip, nei juos aiškina šių dokumentų kūrėjai.

Nelaimingo atsitikimo sampratos problema. Nelaimingas atsitikimas – įvykis, kurio metu keleiviui žuvus ar patyrus sveikatos sužalojimą oro vežėjas tampa atsakingas pagal Varšuvos konvencijos 17 straipsnį ir Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalį.

Tai, kad konvencijose nepateikta *nelaimingo atsitikimo* apibrėžtis, kelia problemų keleiviams ginant savo teises ir teisėtus interesus. Apibūdinant minimą definiciją, mokslinėje literatūroje dažnai pasitelkiama klasikinė JAV Aukščiausiojo Teismo formuluotė *Air France v. Saks* byloje (1985)⁸¹, kurioje ieškovė siekė prisiteisti kompensaciją pagal Varšuvos konvencijos 17 straipsnio nuostatas. Ieškovė teigė skrydžio metu patyrusi ausies traumą: lėktuvui leidžiantis ji sakėsi pajutusi skausmą, kuris vėliau neišnyko, o gydytojo konsultacijoje paaiškėjo, jog ieškovė apkurto kaire ausimi. Ji padavė oro bendrovę į teismą teigdama, jog patyrė kūno sužalojimą dėl blogai eksploatuojamos slėgio priežiūros sistemos. Beje, kiti keleiviai jokių sužalojimų ar sveikatos pablogėjimų šiame skrydyje nepatyrė. JAV Aukščiausiasis Teismas šioje byloje suformulavo *nelaimingo atsitikimo*, vartojamo Varšuvos konvencijos 17 straipsnyje, sąvokos apibrėžtį: tai – netikėtas ar nenumatytas išorinis įvykis ar atsitikimas. Tokiu būdu teismas nustatė, kad ieškovė neturi teisės į kompensaciją pagal Varšuvos konvencijos 17 straipsnį, kadangi nelaimingu įvykiu negalima laikyti jau egzistuojančių orlaivio eksploatavimo sąlygų. Pasak teismo, keleivio padidintas jautrumas įprastomis skrydžio sąlygomis taip pat nereiškia nelaimingo atsitikimo buvimo. Visgi vēlesnis teismo pastebėjimas, jog *nelaimingo atsitikimo* interpretavimas turi būti lankstus, atsižvelgiant į visas reikšmingas aplinkybes, pasak teisininkų, „atidarė Pandoros skrynią kitų teismų ginčytinoms inerpretacijoms“⁸².

Nors ši *V. Saks* byla nuo 1985 metų buvo dažniausiai cituojama aiškinant *nelaimingo atsitikimo* sąvoką, būta ir kitų interpretacijų. Viena iš tokių sutinkama *Olympic Airways v. Husein* byloje (2004)⁸³, kurioje JAV Aukščiausiasis Teismas konstatavo, kad oro bendrovė yra atsakinga

⁸¹ *Air France v. Saks*, 470 U.S. Supreme Court 392, 105 S.Ct. 1338 (1985).

⁸² Dempsey P. S. Accidents and Injuries in Air Law: the clash of the Titans. <<http://www.mcgill.ca/files/iasl/Titans.pdf>> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-02]

⁸³ *Olympic Airways v. Husain*, 541 U.S. Supreme Court 1007, 157 L. Ed. 2d 1146, 124 S. Ct. 1221 (2004).

už keleivio mirtį. *Henson*, turėjęs alergiją pasyviai rūkymui, su žmona *Husein* sėdėjo nerūkantiems skirtose vietose. Tačiau, kadangi šios buvo visai arti vietų rūkantiesiems, sutuoktiniai juos paprašė persodinti toliau. Jų prašymas nebuvo įvykdytas net jį pakartojus nežiūrint to, jog laisvų vietų orlaivyje buvo. Netrukus *Henson* mirė nuo alergijos orlaivio borte, o jo žmona padavė ieškinį, siekdama prisiteisti kompensaciją pagal Varšuvos konvencijos 17 straipsnį. Teismas pripažino, kad keleivio, sirgusio astma, kelionė orlaiviu buvo rizikinga normaliomis ir įprastomis skrydžio sąlygomis. *Olympic Airways* pripažino, kad įkvėpti cigarečių dūmai tapo keleivio mirties priežastis, tačiau neigė buvus nelaimingą atsitikimą, kadangi įvykį lėmė įprastinės skrydžio sąlygos“. Visgi šioje byloje teismas *nelaimingo atsitikimo* sąvoką interpretavo lanksčiai, pripažindamas, kad būtent stiuardės atsisakymas persodinti keleivį turėjo būti vertinamas kaip sudėtinė priežasčių – pasekmių grandinės dalis, kartu – oro vežėjo atsakomybės pagrindas.

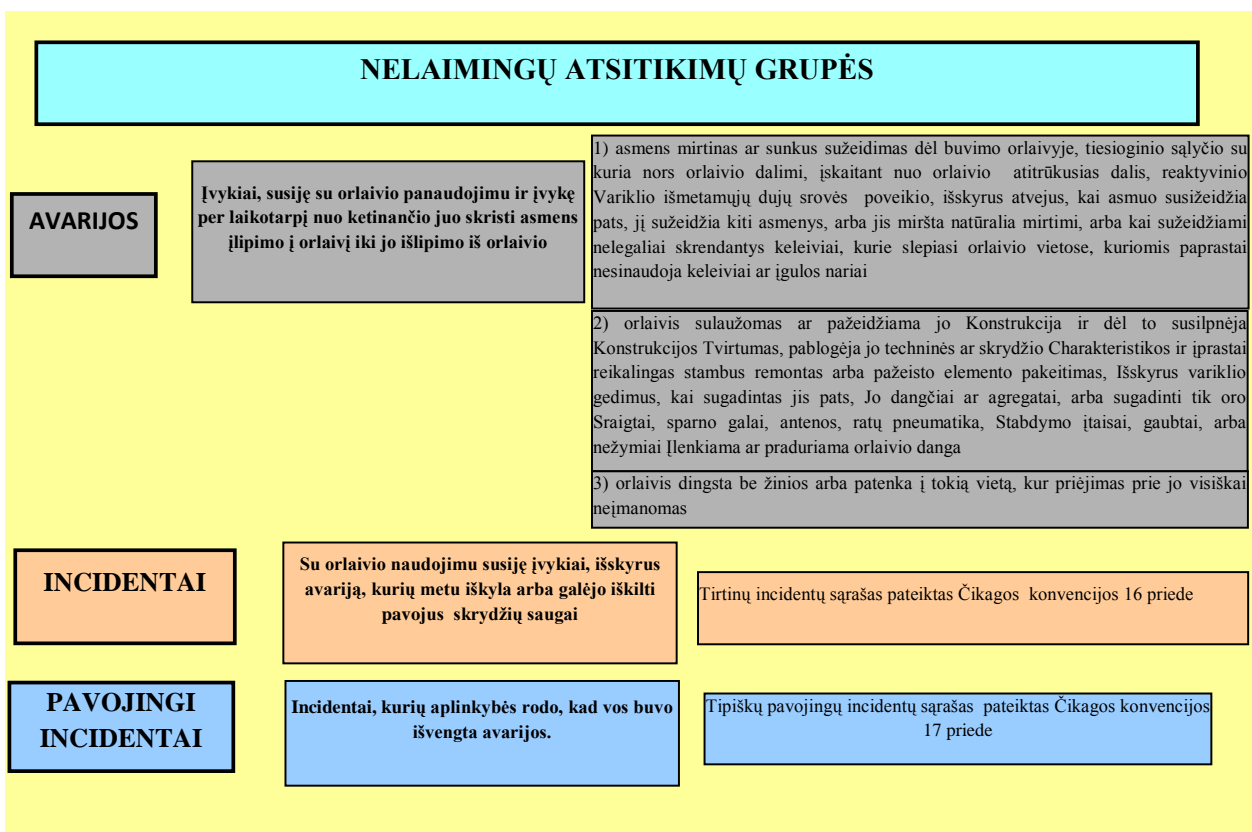
Garsijos Ramos v. Transmeridian Airlines byla (2005)⁸⁴ reikšminga tuo, kad teismas nelaimingam atsitikimui apibrėžti įvedė *orlaivio techninio gedimo* kriterijų. Ieškovė buvo sužeista, kada nežinomas keleivis kėlėsi nuo vietos prie lango ir nukrito ant ieškovės rankos. Remdamasis *Saks* byloje formuluota nuostata, JAV teismas pripažino, kad žala buvo padaryta „netikėto ir nenumatyto išorinio įvykio metu“. Tačiau taip pat buvo konstatuota, kad ieškinys negali būti tenkinamas, kadangi šio nelaimingo atsitikimo priežastis nebuvo orlaivio eksploatacijos anomalija. Taigi šioje traktuotėje buvo pripažinta, jog nelaimingo atsitikimo turinio elementas yra orlaivio eksploatacija, jo techniniai gedimai. Šio darbo autorės subjektyvi nuomonė analizuojamu klausimu būtų tokia: *Garsijos Ramos* byloje teismas nelaimingą atsitikimą interpretavo pernelyg siaurai, taip pažeisdamas keleivės teises. Žinoma, kūno sužalojimą šiuo atveju turėtų kompensuoti sveikatos draudimas, tačiau oro vežėjas taip pat neturėtų nusišalinti nuo atsakomybės, nes sužalojimas įvyko orlaivyje skrydžio metu.

Taigi, apžvelgti teismų precedentai rodo, kad *nelaimingo atsitikimo* sąvoka gali būti traktuojama tiek siaurai, tiek plačiai. Iki šiol nėra visiškai aišku, ar būtinas minimo turinio elementas yra orlaivio eksploatacijoje taisyklių pažeidimai, techniniai gedimai. Šiuo klausimu galima laikytis dviprasmiškos pozicijos. Darbo autorė mano, jog, susiaurinus minimą kategoriją tik iki įvykio, susijusio su orlaivio mechanizmų gedimu, būtų pažeistos keleivių teisės į kompensaciją. O praktika, pateikti pavyzdžiai rodo, jog nelaimingi atsitikimai, netgi pasibaigę

⁸⁴*García Ramos v. Transmeridian Airlines*, 385 F. Supp. 2nd137 (D.P.R. 2005).

keleivio mirtimi, gali būti labai įvairūs.

Nelaimingi atsitikimai, galintys sukelti keleivių mirtį ar sužalojimą, CAA skirstomi į tris grupes – *avarijas, incidentus, pavojingus incidentus*. Analizuojant jų turinį (žr. 2 pav.) galima pamatyti, kad visos trys nelaimingų atsitikimų grupės siejamos su orlaivio naudojimo problemomis skrydžio metu. Darytina išvada, jog tokia koncepcija Varšuvos ir Monrealio konvencijų 17 straipsnių prasme leidžia nelaimingą atsitikimą traktuoti siaurai, specializuotai.



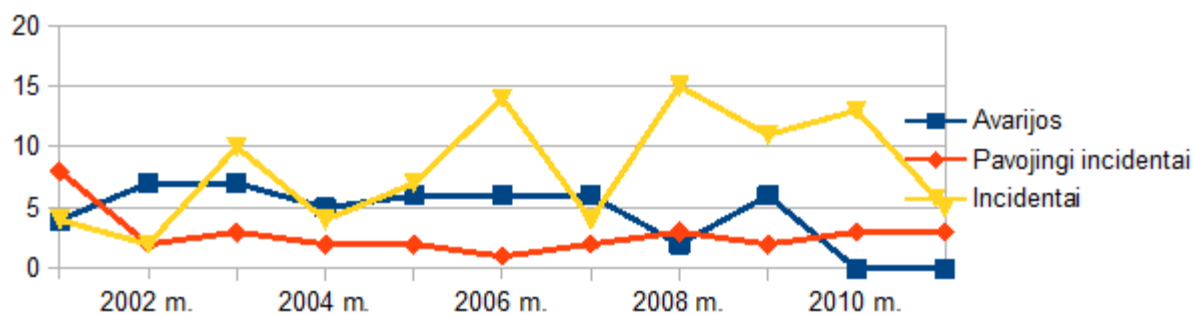
Šaltinis: sudaryta autorės pagal informaciją Civilinės aviacijos administracijos (CAA) tinklapyje <http://www.caa.lt/index.php?1588430288> [interaktyvus] [žiūrėta 2013-12-04]

2 pav. Nelaimingų atsitikimų (įvykių, situacijų) ore, potencialiai pavojingų keleivių gyvybei ir sveikatai, diferencijavimas

Vertinant CAA pateiktą civilinės aviacijos saugos lygmenį negalima kalbėti apie didelį avarių ar incidentų skaičių ar pavojingas jų kilimo tendencijas. Štai Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių skrydžių saugos statistikos duomenys rodo, kad pastarąją dekadą (2001-2011)⁸⁵ avarių, pavojingų incidentų ar incidentų skaičiai arba išliko maždaug tokie patys, arba sumažėjo: per šį laikotarpį per statistinius metus daugiausiai įvyko 7 avarijos, pavojingų incidentų skaičius

⁸⁵Naujesni statistiniai duomenys CAA tinklapyje nepateikiami (darbo autorės pastaba).

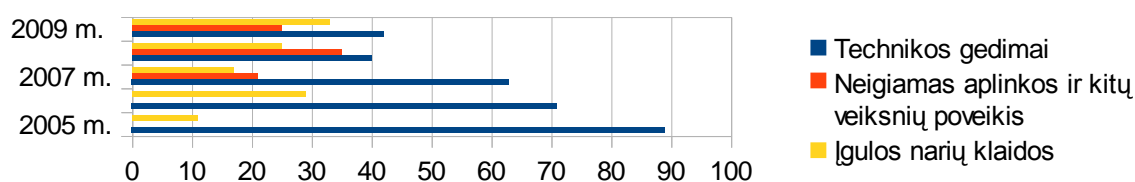
buvo 3-8, incidentų – 2-15 (žr. 3 pav., 1 priedą).



Šaltinis: Civilinės aviacijos administracijos (CAA) tinklapis. <http://www.caa.lt/index.php?-1809892377> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-02]

3 pav. Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių skrydžių saugos statistika 2001-2011 m.

Statistiniai duomenys rodo, kad dažniausios avarijų ir incidentų priežastys yra orlaivių technikos gedimas – jos sudaro maždaug apie pusę visų avarijas ir incidentus sukėlusių priežasčių. Štai 2002 m. Vilniaus oro uoste per kelias dienas įvyko net du pavojingi incidentai, kai LAL reisui skridęs Saab 200” tipo orlaivis buvo sėkmingai nutupdytas Vilniaus oro uoste. Pirmojo pavojingo incidento priežastis – neveikiantis kairysis variklis, antrojo – dešiniojo variklio hidraulinio siurblio gedimas. Nei per vieną incidentą žmonės nenukentėjo⁸⁶. Likusią pusę maždaug po lygiai pasidalina priežastys, susijusios su neigiama aplinkos ir kitų veiksnių įtaka skrydžiui bei įgulos narių klaidos (žr. 4 pav.).



Šaltinis: Civilinės aviacijos administracijos (CAA) tinklapis. <http://www.caa.lt/index.php?-1809892377> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-02]

4 pav. Lietuvos Respublikos transporto aviacijos incidentų priežastys 2005-2009 m. (proc.)

Siekis stiprinti aviacijos saugą atsispindi ir nacionaliniuose teisės aktuose. Štai nuo 2014 metų gegužės 1 dienos Lietuvoje įsigalios Aviacijos įstatymo 66 straipsnio pakeitimai⁸⁷, kuriuose

⁸⁶Vilniaus oro uoste – aliarmas dėl ore sugedusio lėktuvo. <<http://www.delfi.lt/news/daily/lithuania/vilniaus-oro-uoste-aliarmas-del-ore-sugedusio-lektuvo.d?id=1018101#ixzz2nlyA566z>. [interaktyvus] [žiūrėta 2013-12-18]

⁸⁷Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo 66 straipsnio pakeitimo ir papildymo įstatymas // Valstybės žinios, 2013.

naujai reglamentuoti nepriekaištingos reputacijos reikalavimai asmeniui, turinčiam Lietuvos Respublikos civilinio orlaivio įgulos nario pažymėjimą ar Lietuvos Respublikos aviacijos saugumo instruktoriaus pažymėjimą, ar ES aviacijos saugumo tvirtintojo pažymėjimą. Į šio asmens nepriekaištingos reputacijos sąvokos turinį įtraukta sąlyga, jog jis nebuvo nuteistas už baudžiamąjį nusižengimą ir yra neatlikęs paskirtos bausmės (išskyrus atvejus, kai asmuo atleistas nuo bausmės atlikimo). Piktnaudžiavimo psichiką veikiančios medžiagomis sąlyga reglamentuota detaliau - asmuo bus nelaikomas turinčiu nepriekaištingą reputaciją, jeigu jis piktnaudžiauja alkoholiu, narkotinėmis, toksinėmis, psichotropinėmis arba kitomis psichiką veikiančiomis medžiagomis;

2.2.2. Bagažui ir kroviniui padaryta žala

Monrealio konvencijos 17 straipsnio 2 dalis nustato griežtą, arba objektyvią, oro vežėjo civilinę atsakomybę už žalą, atsiradusią sunaikinus, praradus arba sugadinus įregistruotą bagažą, jeigu atsitikimas, kuris buvo sunaikinimo, praradimo arba sugadinimo priežastis, įvyko orlaivyje arba bet kuriuo kitu laikotarpiu, per kurį vežėjas buvo atsakingas už įregistruotą bagažą. Tokia pat atsakomybė kyla ir už krovinio praradimą ar sugadinimą: pagal Monrealio konvencijos 18 straipsnį vežėjas atsako už žalą, atsiradusią sunaikinus, praradus arba sugadinus krovinį, tik tuo atveju, jeigu atsitikimas, kuris buvo sugadinimo priežastis, įvyko vežimo oru metu“.

Su bagažo saugumu susijusios oro vežėjo civilinės atsakomybės taikymo reikšmingumas pastaruoju metu itin išaugo. Statistiniai duomenys rodo, kad pasaulyje bagažo praradimo ar klaidingo pristatymo atvejų labai padaugėjo. Štai Europoje 2006 metais užregistruotos 6094 rašytinės pretenzijos dėl bagažo, kai metais anksčiau jų buvo 2204. JAV 2004 metais incidentų, susijusių su bagažu, tarp visų aviakompanijų padaugėjo 25 procentais, klientų rašytinių pareiškimų skaičius dėl dingusio ar vėluojančio bagažo išaugo 17 procentų⁸⁸.

Minimi oro vežėjo civilinės atsakomybės pagrindai gina asmens teisę į nuosavybę. Šiuo atveju nuosavybė yra bagažas ar kroviny. Nuosavybės neliečiamumą saugo šalių konstitucijos, civilinius, administracinius santykius reguliuojantys įstatymai, žinoma, ir jau ne kartą minėtos universalios žmogaus teisės ginančios tarptautinės sutartys. Kai prarandamas, sugadinamas bagažas ar kroviny, tiesiogiai į asmens nuosavybę nesikėsinama. Tačiau nuosavybė prarandama

Nr. 111-5492.

⁸⁸Franks M. R., *Airline Liability for loss, damage, or delay of passenger baggage* // *Fordham Journal of Corporate and Financial Law*, 2007, No. 12. Baton Rouge, Louisiana: Fordham University School of Law, p. 735.

ar pažeidžiama jos vertė, kas trukdo visaverčiam disponavimui šia nuosavybe – bagažu ar kroviniu.

Atkreiptinas dėmesys, kad terminas „žala“ nėra apibrėžtas Monrealio konvencijoje, tačiau ETT yra pažymėjęs, jog žala, padaryta bagažui, *apima bet kokią žalą*. Byloje *A. Walz v Clickair SA* (2009) ⁸⁹ETT yra padaręs išvadą, jog *žalos* sąvoka pagal Monrealio konvenciją apima bet kokią žalą, tiek turtinę, tiek neturtinę, kadangi nei vienoje Monrealio konvencijos nuostatoje nenurodyta, kad suderintoje tarptautinės privatinės oro teisės atsakomybės sistemoje susitariančios valstybės siekė žalos sąvokai suteikti specialią prasmę nei įprasta. Remiantis šia koncepcija, buvo pripažintas ieškovo reikalavimas priteisti už prarastą bagažą 3200 eurų kompensaciją, kurią sudarė 2700 eurų turtinės ir 500 eurų neturtinės žalos⁹⁰. Žinoma, šios nuostatos taikant analogiją taikytinos ir sprendžiant kroviniui padarytos žalos klausimą.

Analizuojant Varšuvos ir Monrealio konvencijas bei teismų praktiką, galima suformuluoti taisykles, reikšmingas oro vežėjo atsakomybei už bagažui ar kroviniui padarytą žalą:

1) vežėjas atsakingas sunaikinęs, praradęs ar sugadinęs tiek registruotą, tiek neregistruotą bagažą (17 str. 4 d.). Monrealio konvencijos 17 straipsnio 3 dalis suteikia keleiviui teisę pasinaudoti vežimo sutartyje numatytais teisėmis vežėjo atžvilgiu, jeigu vežėjas pripažįsta, kad įregistruotas bagažas prarastas arba jei įregistruotas bagažas neatvežamas per dvidešimt vieną dieną nuo tos dienos, kai jis turėjo būti atvežtas;

2) kroviny, už kurio sugadinimą ar praradimą atsakingas oro vežėjas, turi būti tinkamai įformintas pagal įstatymo reikalavimus: kroviny turi būti vežamas išdavus transporto važtaraštį, tinkamai užpildžius kvitą ir kt. Pagal galiojantį teisinį reglamentavimą, išskyrus krovinių vežimą jūra, kai išduodamas konosamentas, paprastai disponavimo tranzite esančiu kroviniu teisė priklauso krovinio vežimo sutartį sudariusiam asmeniui, tai yra krovinio siuntėjui. Ir tik siuntėjas gali suteikti teisę disponuoti kroviniu gavėjui nuo važtaraščio surašymo momento. Dėl tokios teisės suteikimo gavėjui siuntėjas ir vežėjas privalo susitarti bei šį susitarimą įtvirtinti važtaraštyje ar kitame krovinio transportavimo dokumente. Nesant minėto susitarimo arba šio susitarimo neįtvirtinus važtaraštyje, krovinio gavėjas kol kroviny bus pristatytas į paskirties

⁸⁹ Europos Teisingumo Teismo (trečiosios kolegijos) 2010 m. gegužės 6 d. sprendimas byloje *A. Walz v Clickair SA* C-63/09. <http://curia.europa.eu/juris/document/document_print.jsf?jsessionid=9ea7d2de30dbf46> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-30]

⁹⁰ *ibid*

vieta, jokių disponavimo gabenamu kroviniu teisių neįgyja⁹¹;

3) oro vežėjo atsakomybė taikoma tik tada, kada įvykis, per kurį bagažas, krovinyš buvo sunaikintas, prarastas ar sugadintas, vyko vežimo ore laikotarpiu (Monrealio konvencijos 18 str., Varšuvos konvencijos 18 str. 2 d.). Monrealio konvencijos 18 straipsnio 3 dalis nustato: „Vežimas oru [...] apima laikotarpį, per kurį už krovinių atsako vežėjas“; „Vežimo oru laikotarpis neapima jokio už oro uosto ribų atliekamo vežimo sausuma, jūra arba vidaus vandenių keliais. Tačiau, jeigu toks vežimas atliekamas vykdant vežimo oru sutartį, norint pakrauti, pristatyti arba perkrauti, bet kokia žala, kol nebus įrodyta priešingai, yra laikoma atsiradusia dėl įvykio, atsitikusio vežimo oru metu. Jeigu vežėjas be siuntėjo sutikimo pakeičia vežimą, dėl kurio šalys susitarė, jog jis bus vykdomas oru, kita transporto rūšimi visame ar dalyje vežimo, toks vežimas kita transporto rūšimi priskiriamas vežimo oru laikotarpiui“;

4) Byloje *P. E. Sanchez v. Iberia* (2011)⁹² ETT suformavo nuostatą, jog bagažo praradimo atveju teisė į žalos atlyginimą ir oro vežėjo atsakomybės ribojimas taikomi ir keleiviui, kuris reikalauja šios žalos atlyginimo dėl prarasto kito keleivio vardu įregistruoto bagažo, jei šiame prarastame bagaže faktiškai buvo pirmojo keleivio daiktų. „Šis teiginys taip pat patvirtinamas Monrealio konvencijos 22 str. 2 d., kurioje be papildomo patikslinimo vartojant žodį „bagažas“, apibrėžtą šios konvencijos 17 str. 4 d. kaip reiškiantį „tiek įregistruotą, tiek ir neįregistruotą bagažą“. Taigi, ne tik keleivis, asmeniškai įregistravęs savo bagažą, bet ir keleivis, kurios daiktai buvo kito keleivio, skrudusio tuo pačiu skrydžiu, vardu įregistruotame bagaže turi asmeninę teisę į žalos atlyginimą. Pažymėtina, kad jei keleivis, kurio daiktai buvo keleivio vardu įregistruotame bagaže, negalėtų asmeniškai gauti jokio žalos atlyginimo, taip būtų pažeidžiama vartotojų interesų apsauga“⁹³.

2.2.3. Žala, atsiradusi dėl skrydžių, bagažo, krovinio vėlavimo

Vienas labiausiai diskutuotinių oro vežėjo civilinės atsakomybės pagrindų yra vėlavimas – skrydžių, bagažo ir/ar krovinių. Griežta oro vežėjo atsakomybė už šio pobūdžio žalą įtvirtinta Monrealio konvencijos 19 straipsnyje: „Vežėjas atsako už žalą, atsiradusią dėl vėlavimo vežant

⁹¹Sinkevičius E. Disponavimo gabenamu kroviniu mechanizmas ir disponavimo kroviniu teisės perėjimo probleminiai aspektai // Jurisprudencija: mokslo darbai, 2009, t. 2(2), p. 264.

⁹²Europos Teisingumo Teismo (trečiosios kolegijos) 2012 m. lapkričio 22 d. sprendimas byloje *P. E. Sanchez, A. O. Gonzales, K. E. Oviedo, P. E. Oviedo v. Iberia Lineas Aereas de Espana SA* C-410/11. <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62011CJ0410:LT:H>> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-30]

⁹³Ibid

oru keleivius, bagažą arba krovinius. Tačiau vežėjas neatsako už žalą, atsiradusią dėl vėlavimo, jeigu jis įrodo, kad jis ir jo darbuotojai ir atstovai ėmėsi visų prieinamų protingų priemonių žalai išvengti, arba tai, kad jam ar jiems buvo neįmanoma imtis šių priemonių“.

Atrodytų, kad skrydžių, bagažo, krovinio vėlavimas yra nesvarbus dalykas, nes galop padėtis, dėl kurios asmuo tariasi patyriąs nepatogumus, yra atstatoma: jo skrydis įvykdomas vėliau, bagažas gražinamas, kroviny s pristatomas. Tačiau teigimas, jog vėlavimas neturi jokių neigiamų padarinių, būtų absoliučiai neteisingas, nes bet koku atveju vėlavimai yra lydimi didesnių ar mažesnių keleivių ir kitų vartotojų nusivylimų ir kartais ypač brangiai jiems kainuoja: kiekvienu vėlavimu atveju patiriama didesnė ar mažesnė, objektyviau ar subjektyviau vertinama žala.

Dėl skrydžių vėlavimo gali būti sujaukti visi keleivio planai: nespėjama į svarbius dalykinius ar asmeninius susitikimus, pavėluojama į jungiamuosius skrydžius ar kitas rezervuotas keliones, galų gale, būna sugadintos atostogos sutrumpėjus jų brangiam laikui, atsiradus problemų dėl viešbučių rezervacijos, užsakytų kruizų ir pan. Dėl pavėlavusio skrydžio atostogos gali būti visiškai sugadintos. Ypač didelę žalą gali atnešti vėlavimai, kai laiku nespėjama į gyvybiškai svarbias operacijas, reikšmingus viešus susitikimus. Be to, fizinį ir psichologinį diskomfortą sukelia pats laukimo oro uoste ar viešbutyje faktas. Čia egzistuoja ir psichologinis momentas: keleiviai skrydžių vėlavimą, o ne tik atšaukimą, vis labiau ima suvokti kaip žalą, todėl dažniau kreipiasi dėl šios žalos kompensavimo. Pavyzdžiui, 2012 metais Lietuvoje padaugėjo keleivių pretenzijų dėl kompensacijų už vėlavimą. Teisę į kompensaciją įtvirtina ir Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo 70 straipsnis (2005 m. vasario 15 d. įstatymo redakcija), kuriame apibrėžiant kompensavimą už atsisakymą vežti, nustatyta, kad šiuos santykius reglamentuoja Reglamentas Nr. 261/2004.

Oro vežėjai priversti atkreipti dėmesį ir į vis didėjančią bagažo vėlavimo problemą. Statistiniai duomenys rodo, kad pasaulyje kasmet keleiviai laikinai praranda apie 30 milijonų bagažų, t. y. šeši iš vieno tūkstančio⁹⁴. JAV kongresas yra nurodęs ir bagažo vėlavimo priežasčių pasiskirstymą: 2005 metų duomenimis, jos buvo: bagažo neteisingas perkėlimas – 61 proc.; klaidos pakraunant kilmės oro uoste – 15 proc.; bilietų klaidos (keleivio bagažo žymeklis, apsauga ir pan.) - 9 proc.; pakrovimo/iškrovimo klaidos - 4 proc.; erdvės-svorio apribojimas – 5

⁹⁴*Seven Bags Lost on Every Jet*, DAILY STAR (London), May 31, 2006, at 25.

proc.; neteisingai pažymėta atvykimo stotis – 3 proc.; žymėjimo klaidos – 3 proc.⁹⁵

Laikiną bagažo, kuriame paprastai būna būtini daiktai, pradžią taip pat nuolat lydi nemalonumai, nuostoliai ir netgi tragiški įvykiai: verslininkai, vieši asmenys, artistai negali pasinaudoti brangiais specialiais kostiumais, dauguma keleivių – sportiniais ar proginiais drabužiais, higienos priemonėmis ir pan. Tokia situacija kenkia dalykinėms kelionėms, visaverčiam poilsiui, nes nepateisinami lūkesčiai, patirti nemalonumai įvardijami prasčiau nei paprastas diskomfortas. Kartais bagažo vėlavimas sukelia dar blogesnes pasekmes. Štai JAV Federalinis teismas patenkino 75 000 JAV dolerių ieškinį, nes dėl bagažo, kuriame buvo būtini medikamentai, vėlavimo keleivis patyrė širdies smūgį⁹⁶. Dar 1981 m. Niujorko teismas nustatė, kad turistai turi teisę į per atostogas patirtų nuostolių dėl bagažo vėlavimo kompensavimą, taip pat konstatavo, jog bagažo nepristatymas per penkiolika dienų reiškia oro linijų bendrovės tyčią, todėl šiuo atveju Varšuvos konvencijoje nurodytos atsakomybės ribos tokiu atveju netaikytinos⁹⁷.

Didesnė ar mažesnė žala patiriama ir vėluojant kroviniui. Tai gali neigiamai paveikti asmeninius ar komercinius asmens planus, atnešti tiesioginių ar netiesioginių nuostolių.

Kaip jau minėta anksčiau, Europos Komisija keleivių teises vėluojant skrydžiams ir bagažui laiko vienu iš svarbiausių *piliečių teisių aspektų*. Žalos ir nuostolių kompensavimą dėl skrydžių vėlavimo vežant oru keleivius, bagažą ir krovinius reguliuoja nuo 2005 metų įsigaliojęs Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas Nr. 261/2004, kuris nustato bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju. Praktikoje dėl aviakompanijų atsakomybės keleiviams dėl vėlavimų iškyla nemažai klausimų. ETT, nustatydamas Monrealio konvencijos ir šio Reglamento santykį, yra pažymėjęs, kad Reglamento 5, 7 ir 12 straipsnių bei Monrealio konvencijos 19, 22 ir 29 straipsnių nuostatomis grindžiamos teisės yra skirtingo teisinio pobūdžio⁹⁸. Teismas 2006 m. sausio 10 d. sprendime byloje *IATA ir ELFAA (2004)*⁹⁹ akcentavo, jog dėl bet kokio vėlavimo keleivių vežimo oru atveju gali būti padaryta dviejų rūšių žala: pirma, per didelis vėlavimas visiems keleiviams sukelia beveik tapачią žalą, kurią atlyginti galima standartiškai ir nedelsiant; antra, vėlavimu

⁹⁵Franks M. R., *Airline Liability for loss, damage, or delay of passenger baggage* // *Fordham Journal of Corporate and Financial Law*, 2007, No. 12. Baton Rouge, Louisiana: Fordham University School of Law, p. 737.

⁹⁶*Lockett v. Delta Airlines*, 171 F.3d 295, 297 (5th Cir. 1994).

⁹⁷*Kupferman v. Pak. Int'l Airlines*, 108 Misc. 2d 485, 489 (N.Y. Civ. Ct. 1981).

⁹⁸Europos Teisingumo Teismo 2009 m. liepos 9 d. sprendimas byloje *Rehder*, C-204/08. <<http://curia.europa.eu>> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-17]

⁹⁹Europos Teisingumo Teismo 2006 m. sausio 10 d. sprendimas byloje *IATA ir ELFAA* C-344/04, 2006 -01-10. <<http://curia.europa.eu>> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-17]

patirta žala gali būti individualizuota, todėl norint ją atlyginti reikia kiekvienu atveju įvertinti padarytos žalos dydį; todėl minėtos žalos atlyginimas gali būti tik *a posteriori* ir konkretus. Pasak ETT, Monrealio konvencijos 19, 22 ir 29 straipsnių taikymo sritis vertintina atsižvelgiant į konvencijos preambulėje įtvirtintą būtinybės užtikrinti tarptautinio vežimo oru vartotojų interesų apsaugą ir teisingos kompensacijos, paremtos restitucijos principu, būtinybės pripažinimą. Iš nurodytų konvencijos straipsnių aiškiai matyti, kad jie reglamentuoja tik sąlygas, kuriomis, vėluojant skrydžiui, keleiviai gali pareikšti ieškinius vežėjams, atsakingiems už šio vėlavimo sukeltą žalą, dėl konkrečių nuostolių atlyginimo. Tuo tarpu Reglamente Nr. 261/2004 įtvirtintos standartiškai ir nedelsiant teiktinos žalos atlyginimo priemonės, kurios yra papildomos Monrealio konvencijoje įtvirtintų priemonių atžvilgiu.

Monrealio konvencijos 19 straipsnyje įtvirtinta, kad: “Vežėjas atsako už žalą, atsiradusią dėl vėlavimo vežant oru keleivius, bagažą arba krovinius. Tačiau vežėjas neatsako už žalą, atsiradusią dėl vėlavimo, jeigu jis įrodo, kad jis ir jo darbuotojai ir atstovai ėmėsi visų prieinamų protingų priemonių žalai išvengti, arba tai, kad jam ar jiems buvo neįmanoma imtis šių priemonių“. Vadovaujantis minėtu straipsniu, keleiviai gali reikalauti konkrečių nuostolių atlyginimo skrydžio vėlavimo atveju. Atkreiptinas dėmesys, kad dėl šio straipsnio turinio aiškinimo ir taikymo praktikoje, teisininkai ir teismai, nagrinėdami bylas, neišskiria jokių probleminių klausimų, reikalaujančių detalesnio aptarimo šiame darbe.

Tačiau, kaip buvo minėta anksčiau, Reglamente Nr. 261/2004 įtvirtintos papildomos priemonės Monrealio konvencijos atžvilgiu. Reglamente 261/2004 nustatyti trys atvejai: kai atsisakoma vežti, kai skrydis atšaukiamas, kai skrydis atidedamas, kuriais keleiviai turi teisę į fiksuotą ir visiems keleiviams vienodą kompensaciją. Pažymėtina, kad nei Monrealio konvencija, nei Reglamentas Nr. 261/2004 neapibrėžia vėlavimo sąvokos. Atsižvelgiant į tai, kad Reglamente Nr. 261/2004 įtvirtintais minėtais atvejais pasekmė ta pati t.y. dažniausiai keleivis vėluoja išvykti ir atvykti į paskirties vietą dėl oro vežėjo veiksmų, tikslinga visus tris atvejus nustatytus Reglamente Nr. 261/2004 aptarti būtent šiame skyriuje, nors jie ir nepatenka į Monrealio konvencijos 19 straipsnio reguliuojamus atvejus.

Keleivių atsisakymas vežti be jų sutikimo. Tai - atsisakymas priimti skristi keleivį, nors jis atvyko registruotis Reglamento 3 straipsnio 2 dalyje nustatyta tvarka, išskyrus atvejus, kai yra pagrįstų priežasčių atsisakyti juos vežti, pavyzdžiui sveikatos, saugos ar saugumo sumetimais arba dėl nepakankamų kelionės dokumentų (2 str. j p.). Taigi, yra dvi priežasčių grupės, kada

veika nekvalifikuotina kaip atsisakymas vežti: 1) kai keleivis neatvyksta registruotis nustatyta tvarka; 2) egzistuoja tam tikros objektyvios priežastys, susijusios su sveikata, sauga, saugumu, kelionės dokumentų nepakankamumas. Šis sąrašas nėra išsamus, kadangi preziumuojama, jog tokių pagrįstų priežasčių gali būti ir daugiau.

Keleiviams priklauso kompensacija, kai oro vežėjas *atsisakė vežti*. Todėl čia reikšminga, kokios priežastys gali būti pripažintos teisėtomis atsisakant vežti. Tai reiškia, kad kuo tokių pripažintų priežasčių daugiau, tuo dažniau oro vežėjo veiksmai gali būti pripažinti *atsisakymu vežti*, atitinkamai – įgyjama keleivių teisė į kompensaciją. Reikia pastebėti, jog Reglamento (EB) Nr. 295/91 1 straipsnyje buvo įtvirtintas siauras *atsisakymo vežti priežasties* turinys, nes atsisakymas vežti buvo siejamas tik su skrydžių perpildymu. Tai reiškė, kad keleiviai į kompensaciją galėjo pretenduoti tik tada, kai vežėjas atsisakydavo vežti dėl vietų orlaiviuose trūkumo. Reglamentas Nr. 261/2004 praplėtė *atsisakymo vežti priežasčių* ratą. ETT šiuo klausimu yra pasisakęs: „[...] šis teisės aktų leidėjas iš Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio j punkte pateiktos *atsisakymo vežti* apibrėžties pašalino bet kokią priežasties, dėl kurios oro transporto vežėjas atsisako vežti, užuominą [...] taip Sąjungos teisės aktų leidėjas išplėtė šią apibrėžtį už atsisakymų vežti dėl skrydžio perpildymo ribų [...] ir suteikė jai platų turinį, apimančią visas situacijas, kai oro transporto vežėjas atsisako vežti keleivį [...]“¹⁰⁰. Remdamasis tokiomis nuostatomis, ETT *Finnair Oyj v. T. Lassooy* (2011) byloje¹⁰¹ pripažino keleivio teisę į kompensaciją dėl oro vežėjo atsisakymo vežti. Šioje byloje dėl Barselonos oro uosto darbuotojų streiko buvo atšauktas skrydis į Helsinkį, ir *Finnair* nusprendė paskesnius skrydžius organizuoti taip, kad šio skrydžio keleiviams nereikėtų per ilgai laukti. Dėl šios priežasties keleiviai, turėję bilietus vėlesniems skrydžiams, buvo nuskraidinti vėliau. *T. Lassooy* į Helsinkį buvo nuskraidintas tos pačios dienos vakare, t. y. 10 valandų vėliau nei turėjo atvykti. Kaip minėta, ETT pripažino, kad ieškovas dėl tokių oro vežėjo „organizacinėmis priežastimis“ grįstų veiksmų patyrė nepatogumų, taigi įgijo teisę į kompensaciją.

¹⁰⁰Europos Teisingumo Teismo (trečiosios kolegijos) 2012 m. spalio 4 d. sprendimas byloje *Finnair Oyj v. T. Passoooy* C-22/11, para 19.

<http://curia.europa.eu/juris/document/document_psint.jsf?doclang=LT&text=&pageIn> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-29]

¹⁰¹Ibidem, para 19.

ATSISAKYMAS VEŽTI	SKRYDŽIŲ ATŠAUKIMAS	SKRYDŽIŲ ATIDĖJIMAS
<p>Tai atsisakymas priimti skristi keleivį. veika nekvalifikuotina kaip atsisakymas vežti</p> <p>Keleivis neatvyko registruotis</p>	<p>Anksčiau numatyto skrydžio, kuriame buvo rezervuota bent viena vieta, nevykdymas</p> <p>Vežėjas neatsako, jeigu įrodo,</p>	<p>Atidėjimo apibrėžtis Reglamente nepateikiama. Pagal Reglamento turinį keleivis įgauna teises į rūpinimąsi skrydžiui vėluojant ne mažiau dviejų valandų</p> <p>Pareiga išmokėti kompensaciją atsiranda skrydžiui vėluojant trimis ir daugiau valandų. Reglamentuojama minimali pagalba priklausomai nuo vėlavimo trukmės, skrydžių nuotolio.</p>

Šaltinis: sudaryta darbo autorės pagal Reglamento Nr. 261/2004 normas, ETTformuojamą praktiką.

5 pav. Reglamente Nr. 261/2004 įtvirtinti papildomi atvejai, kada keleivis turi teisę į kompensaciją

Įdomi situacija susiklostė ETT byloje *G. R. Cachafeiro, M. Martinez-Reboredo Varela-Villamor* (2011)¹⁰². Ieškovai turėjo bilietus skrydžiui iš Korūnos į (Ispanija) į Santa Domingą per Madridą. Kadangi skrydis į Madridą vėlavo 1 val. 25 min., oro vežėjas, prognozuodamas, jog ieškovai nespės į skrydį iš Madrido, panaikino antrajam skrydžiui skirtas jų įlaipinimo korteles. Ieškovai, visgi suspėję į antrąjį skrydį paskutinę minutę, į orlaivį buvo neįleisti, nes jų įlaipinimo kortelės buvo panaikintos. Ši byla ETT leido apibrėžti dar vieną situaciją, kada keleiviai įgyja teisę į kompensaciją dėl oro vežėjo atsisakymo vežti. Ši teisė atsiranda, kada pagal vieną vežimo sutartį rezervavus vietas keliuose vienas po kito vykdomuose skrydžiuose ir į juos užsiregistravus tuo pačiu metu, oro vežėjas atsisako vežti keleivius, nes dėl šio vežėjo kaltės vėluojant pirmajam iš rezervuotų skrydžių jis klaidingai pamanė, kad šie keleiviai nespės į antrąjį skrydį.

Taigi, teismų praktika rodo, kad atsisakymo vežti priežastys gali būti žymiai įvairesnės, neapribotos tik skrydžių perpildymu. Tai reiškia, jog susidarius ir kitoms situacijoms (iš aukščiau analizuotos ETT praktikos ir pan.) oro vežėjo veiksmai gali būti pripažinti atsisakymu vežti, atitinkamai keleiviai įgyja teisę į kompensaciją.

Skrydžio atšaukimas - tai anksčiau numatyto skrydžio, kuriame buvo rezervuota bent viena vieta, nevykdymas (2 str. 1 p.). Reglamento 2 straipsnyje, kuriame apibrėžtos reikšmingos sąvokos, *skrydžio atidėjimo* sąvoka neapibrėžta. 6 straipsnio turinys leidžia teigti, jog skrydis

¹⁰²Europos Teisingumo Teismo (trečiosios kolegijos) 2012 m. spalio 4 d. sprendimas byloje *G. R. Cachafeiro, M. Martinez-Reboredo Varela-Villamor v. Iberia, Lineas Aereas de Espana SA* C-321/11. <http://curia.europa.eu/juris/document/document_print.jsf?doclang=LT&text=&pageIn> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-29]

gali būti atidėtas ne tik kelioms valandoms, bet ir kitai dienai po anksčiau skelbto skrydžio laiko. Taigi, abu šiuos atvejus tikslinga aptarti kartu, neišskiriant.

ETT pažymėjo, jog situacijos, kai skrydis atšaukiamas ar atidedamas, laikytinos panašiomis. ETT *Sturgeon* byloje (2007)¹⁰³ dėl skrydžių atidėjimo ilgam laikui pripažino, kad vėlavimo atvykti bent tris valandas atveju keleiviai turi teisę gauti tokią pat kompensaciją kaip ir atšaukus skrydį, nes keleiviai patiria panašius nepatogumus. Ši tema buvo plėtotą kitose ETT bylose. Teismas *Nelson v. Deutsche Lufthansa* byloje (2010) pažymėjo, kad abiem – skrydžio atidėjimo ir atšaukimo – atvejais „keleiviai patiria panašių nepatogumų, t. y. praranda tris ar daugiau valandų laiko, palyginti su pradiniu jų skrydžių planu [...] be to, jie praktiškai nebeturi jokių galimybių laisvai reorganizuoti savo kelionę, kai susiduria su rimtu netrukus prasidėjusiu jų skrydžio vykdymo sutrikimu arba tokiu skrydžio panaikinimu, dėl kurio atitinkamu atveju leidžiama pasiūlyti nukreipti kitu maršrutu. Taigi, jei net dėl vienos ar kitos priežasties jiems imperatyviai privalu pasiekti paskirties punktą konkrečiu momentu, jie visiškai neturi kaip išvengti dėl naujos situacijos prarasto laiko, nes šiuo atžvilgiu neturi jokios veiksmų laisvės“¹⁰⁴. ETT akcentavo: „[...] iš tiesų Reglamentu Nr. 261/2004 įtvirtinta specifinė pareiga išmokėti kompensaciją atsiranda ne dėl bet kokio faktinio vėlavimo, o tik tokio, dėl kurio prarandamos trys ar daugiau valandų, palyginti su iš pradžių numatytu atvykimo laiku [...] be to, nors paprastai tai, kiek vėluojama, yra didesnės žalos tikimybę padidinantis veiksnys, pagal šį Reglamentą mokėtinos nustatyto dydžio kompensacijos suma lieka nepakitusi, nepaisant šio veiksnio.“¹⁰⁵.

Ypatingų aplinkybių samprata. ETT praktika turėjo lemiamą vaidmenį ir kitų Reglamente Nr. 261/2004 pateiktų sąvokų aiškinimui.

Pagal Reglamento 5 straipsnio 3 dalį skrydį vykdantis oro vežėjas neprivalo mokėti kompensacijos pagal 7 straipsnį, jei gali įrodyti, kad skrydis buvo atšauktas dėl *ypatingų aplinkybių*, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių. Reglamente ypatingų aplinkybių sąvoka neapibrėžta, tačiau tokių aplinkybių neišsamus sąrašas išplaukia iš Reglamento 14 ir 15 konstatuojamųjų dalių¹⁰⁶: „Kaip ir pagal Monrealio konvenciją, skrydžius

¹⁰³ Europos Teisingumo Teismo 2009 m. lapkričio 19 d. sprendimas byloje *Sturgeon* C-402/07 ir C-432/07. <<http://curia.europa.eu>> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-17]

¹⁰⁴ Europos Teisingumo Teismo (didžiosios kolegijos) 2012 m. spalio 23 d. sprendimas *E. Nelson, B. Ch. Nelson, B. Ch. Nelson v. Deutsche Lufthansa* C-581/10, para 51. <http://curia.europa.eu/juris/document/document_print.jsf?doclang=LT&text=&pageIn> Interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-29]

¹⁰⁵ *Ibidem*, para 54.

¹⁰⁶ Europos Teisingumo Teismo (trečiosios kolegijos) 2013 m. sausio 31 d. sprendimas byloje *D. McDonagh v. Ryaneir Ltd* C-12/11. <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriSev/LexUriServ/do?uri=CELEX:62011CJ0012:LT:H...>> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-29]

vykdančių oro vežėjų prievolės turėtų būti ribojamos arba jiems turėtų būti taikomos išimtys tais atvejais, kai įvykio priežastis yra ypatingos aplinkybės, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių. Tokios aplinkybės gali susidaryti pirmiausia šiais atvejais: dėl politinio nestabilumo, meteorologinių sąlygų, neleidžiančių vykdyti atitinkamo skrydžio, pavojaus saugumui, netikėtai atsiradusių skrydžių saugos trūkumų ir streikų, turinčių įtakos skrydį vykdančio oro vežėjo veiklos vykdymui”(14 dalis); “Turėtų būti laikoma, kad susidarė ypatingos aplinkybės, kai tam tikrą dieną dėl tam tikro orlaivio atžvilgiu priimto oro eismo valdymo sprendimo skrydis ilgam atidedamas, atidedamas iki kitos dienos arba atšaukiamas vienas ar daugiau to orlaivio skrydžių, nors atitinkamas oro vežėjas ėmėsi visų pagrįstų priemonių, kad išvengtų vėlavimų ar atšaukimų“ (15 dalis).

Ypatingos aplinkybės – tai nepaprastos, nekasdienės aplinkybės. ETT yra pripažinęs, kad *ypatingos aplinkybės* gali susiklostyti tik „tam tikrą dieną dėl tam tikro orlaivio“. *Ypatingų aplinkybių* sąvoka skirta riboti oro vežėjų pareigas arba net juos nuo jų atleisti, kai atitinkamo įvykio nebūtų buvę įmanoma išvengti net imantis visų pagrįstų priemonių. ETT byloje C-549/07 *Wallentin-Herrman* (2007)¹⁰⁷ Teismas konstatavo, kad orlaivio techninė problema negali būti laikoma ypatinga aplinkybe, nebent ši problema atsirado dėl įvykių, kurie dėl savo pobūdžio ar atsiradimo priežasčių nėra būdingi normaliai oro vežėjo veiklai ir kurių jis negali realiai valdyti. Šioje byloje ieškovė iš atsakovės prašė priteisti 250 eurų kompensaciją dėl skrydžio atšaukimo bei atlyginti 10 eurų už telefoninius pokalbius. Ieškovė ir jos šeima patyrė žalą, kai dėl sudėtingo orlaivio variklio turbinos gedimo buvo atšauktas skrydis iš Vienos (Austrija) į Romą (Italija) (teko skristi su kitos bendrovės orlaiviu), dėl ko šeima nesuspėjo įsėsti į orlaivį, sprendantį į Brindisį (Italija).

Beje, *ypatingų aplinkybių* sąvoka neminima formuluojant atvejus, kada vežėjas atleidžiamas nuo pareigos mokėti kompensaciją už atsisakymą vežti. ETT šiuo klausimu yra reziümavęs: „Sajungos teisės aktų leidėjas nenumatė, jog šios kompensacijos galima nemokėti dėl su ypatingomis aplinkybėmis susijusių priežasčių“¹⁰⁸. Tai reiškia, kad ypatingos aplinkybės negali būti teisėtas atsisakymo vežti pagrindas. Tokia Teismo pozicija rodo plačiai suvokiamą oro vežėjo atsakomybę atsisakius vežti. Atitinkamai byloje *Finnair v. Oyj v. Passooy* (2011)

¹⁰⁷Europos Teisingumo Teismo 2008 m. gruodžio 22 d. sprendimas byloje *Wallentin-Herrman* C 549/07. <<http://curia.europa.eu>> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-17]

¹⁰⁸Europos Teisingumo Teismo (trečiosios kolegijos) 2012 m. spalio 4 d. sprendimas byloje *Finnair Oyj v. T. Passooy* C-22/11, para 36. <http://curia.europa.eu/juris/document/document_psint.jsf?doclang=LT&text=&pageIn> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-29]

Teismas konstatavo, jog jokiū būdu oro uoste vykstantis streikas negali versti atsisakyti vežti keleivį, remiantis „ypatingomis aplinkybėmis“¹⁰⁹.

Vežėjo atsakomybės klausimai, kai skrydis buvo atšauktas dėl ypatingų aplinkybių buvo išaiškinti ir byloje *D. McDonagh v. Ryanair* (2011)¹¹⁰. Ieškovė dėl uždarytos Airijos oro erdvės, kurio priežastis buvo vulkaninių pelenų debesis išsiveržus Islandijos ugnikalniui *Eyjaflallajokull*, Dubliną pasiekė septyniomis dienomis vėliau nei buvo numaćiusi. Atsakovė *Ryanair* nurodė, kad dalies Europos oro erdvės uždarymas išsiveržus ugnikalniui yra ne „ypatingos aplinkybės“, kaip jos suprantamos pagal Reglamentą Nr. 261/2004, bet „ypatingesnės nei ypatingos aplinkybės“, kuriomis ji atleidžiama ne tik nuo pareigos išmokėti kompensaciją, bet ir nuo jai nustatytos pareigos pasirūpinti keleiviais pagal šio reglamento 5 ir 9 straipsnius. ETT šioje byloje konstatavo: “[...] pagal Šio reglamento 15 kontstatuojamąją dalį ir 5 straipsnio 3 dalį, nukrypstant nuo to paties straipsnio 1 dalies, oro transporto vežėjas atleidžiamas nuo pareigos mokėti keleiviams šio reglamento 7 straipsnyje numatytą kompensaciją, jei gali įrodyti, kad skrydis atšauktas dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net imantis visų pagrįstų priemonių, t. y. aplinkybių, kurių oro transporto vežėjas negali realiai kontroliuoti. Tačiau, reglamento tekste nenumatyta jokių pareigos pasirūpinti keleiviais susidarius ypatingoms aplinkybėms apribojimų [...] nei laiko, nei pinigų atžvilgiu [...]“¹¹¹.

Kai kuriuos precedentes, kai buvo bylinėjamosi dėl kompensacijos už skrydžių vėlavimus galima rasti ir negausioje nacionalinių teismų praktikoje. Byloje *R. G., A. G. ir A. J. v. UAB „Aurela“* (2008)¹¹² LAT nustatė, oro vežėjas (atsakovas) UAB „Aurela“ nepateikė duomenų, jog pagal Reglamentą Nr. 261/2004 keleiviams buvo pranešta apie skrydžio atšaukimą. Kaip jau minėta, oro vežėjas būtų išvengęs kompensacijos mokėjimo tik įrodęs, jog skrydis buvo atšauktas dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių. Atsakovas tokių įrodymų nepateikė. Teismas nustatė, jog oro vežėjas nevykdė savo pareigų, t. y. keleiviams nustatyta tvarka nepranešė apie skrydžio atšaukimą, nepaaiškino, koku kitu transportu jie galėtų keliauti (Reglamento 5 straipsnio 2 dalis). Bylos

¹⁰⁹Ibidem, para 37.

¹¹⁰Europos Teisingumo Teismo (trečiosios kolegijos) 2013 m. sausio 31 d. sprendimas byloje *D. McDonagh v. Ryanair Ltd* C-12/11, para 38, 40. <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriSev/LexUriServ/do?uri=>CELEX:62011CJ0012:LT:H...> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-29]

¹¹¹Europos Teisingumo Teismo (trečiosios kolegijos) 2013 m. sausio 31 d. sprendimas byloje *D. McDonagh v. Ryanair Ltd* C-12/11, para 16, 38, 40. <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriSev/LexUriServ/do?uri=>CELEX:62011CJ0012:LT:H...> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-29]

¹¹²Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2008 m. kovo 17 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-7-43/2008 R. G., A. G. ir A. J. v. UAB „Aurela“. <<http://www.infolex.lt>> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-04]

duomenimis, apie skrydžių atšaukimą buvo pranešta per visuomenės informavimo priemones, tačiau, pažeidžiant nustatytą tvarką ir terminus, nebuvo suteikta galimybės nustatyta tvarka ir terminais atgauti sumokėtą sumą už bilietus ar vykti kitu maršrutu, todėl keleiviai turi teisę atgauti visą už bilietą jį perkant sumokėtą sumą (Reglamento 8 straipsnio 1 dalies a punktas) bei teisę į kompensaciją (Reglamento 7 straipsnis).

Kitoje nacionalinėje byloje¹¹³ trys ieškovai dėl skrydžio atidėjimo prašė solidariai iš atsakovų UAB *Aurela* ir IĮ *Palangos Avia* priteisti 2500 Lt, dviem ieškovams po 2760 Lt ir kitas sumas (delspinigius, 5 proc. dydžio metines palūkanas ir kt.). Ieškovai A. G. ir A. J., atvykę registruotis į Dublino oro uostą, sužinojo, kad nurodytu laiku skrydžių nebus. Dėl tokių aplinkybių ieškovai teigė patyrę daug nepatogumų ir papildomų išlaidų. Atsaukę skrydžius, atsakovai neteikė jokios pagalbos, keleiviais nepasirūpino, nesiūlė skristi kitu reisu. Pagal Reglamentą keleiviui per septynias dienas turėjo būti gražinta už bilietą sumokėta suma bei išmokėta pinigine kompensacija, tačiau atsakovai patirtų išlaidų neatlygino, kompensacijos nesumokėjo. LAT, pripažindamas ieškovų teisę į kompensaciją, šią bylą perdavė nagrinėti iš naujo apeliacinės instancijos teismui dėl sutarties sąlygų pažeidimų. Be to, teismas pripažino, kad nagrinėjamu atveju skrydžiai turėjo vykti 2005 m. gruodžio 24 d. ir 2006 m. sausio 2 d., ir jie buvo atšaukti 2005 m. gruodžio 20 d., nesilaikant Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies i–iii punktuose nustatytos tvarkos.

Kai kurių valstybių teismų sprendimai bylose dėl kompensacijos dėl skrydžių atšaukimo priteisimo kelia pagrįstų abejonių. Štai *S. Raffaele* pastebi¹¹⁴, kad tokių abejonių sukėlė sprendimas *Lathigra* byloje (1994)¹¹⁵, kuriame teismas konstatavo, kad Monrealio konvencijos 19 straipsnis netaikytinas ir pretenzijos netenkintinos, jei vėlavimą sukėlę vežėjo veiksmai atlikti prieš įsodinimą į orlaivį arba jei jie nesusiję su skrydžiu. Teismas nustatė, kad vežėjas veikė aplaidžiai *ne skrydžio* metu, bet diena anksčiau, kada oro bendrovė perdavė netikslią informaciją dėl skrydžio atšaukimo. Teismas akcentavo, kad keleivis susitaria su vežėju ir jo agentais, pasirengusiais vykdyti vežimą, todėl Konvencijos nuostatos iš esmės reguliuoja vežėjo atsakomybę nuo įlaipinimo iki išlaipinimo oro uoste. Kaip jau minėta, žala, dėl kurios įgyjama keleivio teisė į kompensaciją, turi atsirasti *vežimo oru metu*, todėl logiška, kad teismas laikėsi

¹¹³ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2008 m. kovo 17 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-7-43/2008 *R. G., A. G. ir A. J. v. UAB "Aurela"*. <<http://www.infolex.lt>> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-04]

¹¹⁴ Raffaele S. Hurry už and wait: Air carrier liability for flight delays. Holland & Knight LLP SMU Air Law Symposium February 21-22, 2008, p. 3.

¹¹⁵ *Lathigra v. British Airways*. 41 F.3d 535 (9th Cir. 1994)

minėtos nuostatos. Tačiau, darbo autorės nuomone, įstatymų leidėjas turėtų pamąstyti ir apie paminėtos situacijos teisinį sprendimą, t. y. kai keleivis patiria žalą dėl anksčiau (prieš kelias ar vieną dieną, ar skrydžio dieną) pateiktos klaidingos informacijos. Kaip minėta, teisinga, tinkamai pateikta informacija yra vienas iš pagrindinių keleivių teisių įgyvendinimo aspektų. Atitinkamai informacijos apie skrydžius iškreipimas, jos nesavalaikis pateikimas turėtų būti laikomas blogai įvykdyta oro vežėjo pareiga, jam užtraukianti atsakomybę. Manytina, tokią nuostatą reikėtų įtvirtinti teisės aktuose ir formuoti teismų praktikoje.

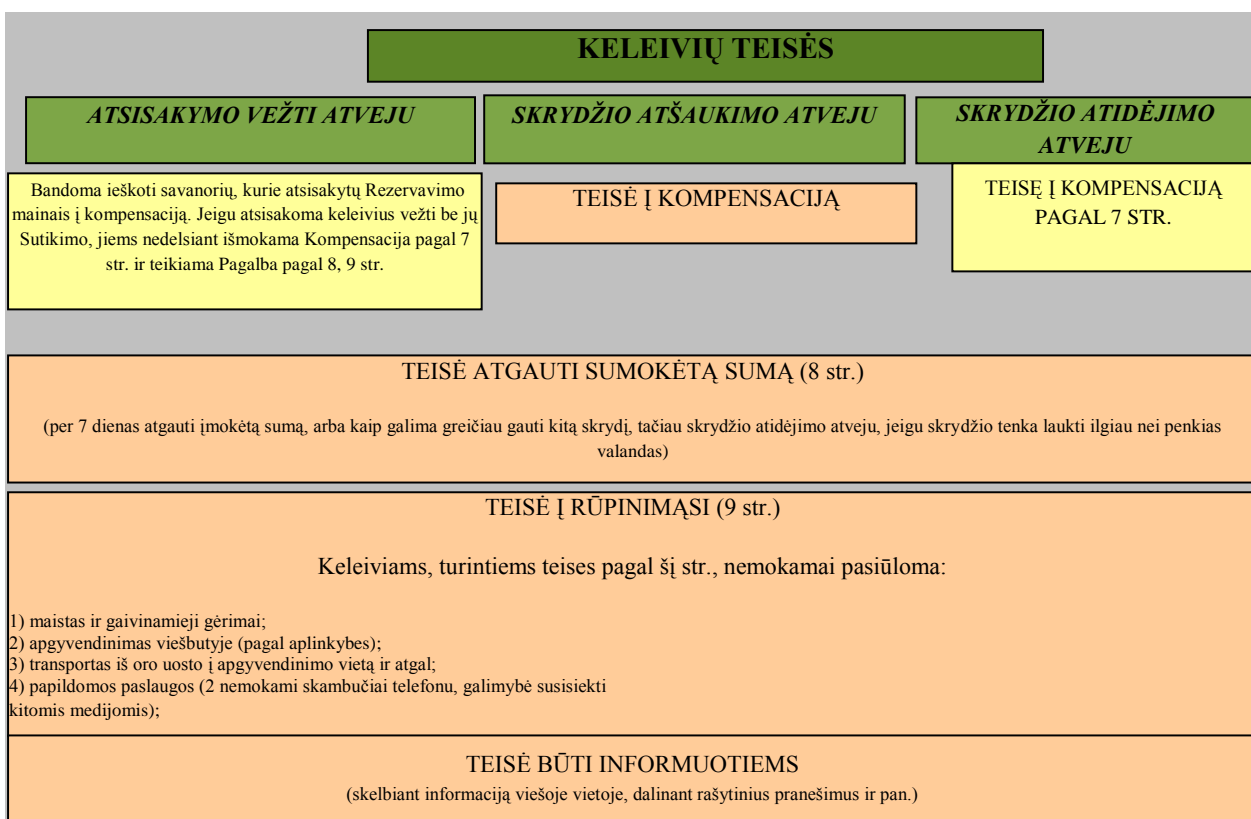
Apibendrinant ETT formuojamą praktiką probleminiais aspektais, galima formuluoti šias nuostatas: a) ypatingos aplinkybės, kaip jos traktuojamos Reglamente Nr. 261/2004, nėra pagrindas vežėjui atsisakyti vežti ar mokėti kompensaciją pagal reglamento 7 straipsnį; b) atsisakymo vežti priešasčių turinys neapribotas skrydžių perpildymu; c) negali būti tokių „ypatingų aplinkybių“, kurios atleistų oro vežėją nuo pareigos rūpintis keleiviais, kaip tai įpareigoja Konvencijos 5 ir 9 straipsniai.

Minimalios keleivių teisės vėluojant skrydžiams. Reglamento Nr. 261/2004 normų analizė rodo, kad oro vežėjas įpareigojamas keleiviams teikti visokeriopą pagalbą ir paramą skrydžių vėlavimo atvejais. Šios teisės apima ne tik teisę į kompensavimą, bet ir teisę į rūpinimąsi. Labai svarbu, kad Reglamentas Nr. 261/2004 jame nurodytomis sąlygomis *inter alia* nustato ir minimalias keleivių teises, kai jų skrydis atšaukiamas. Minimų keleivių teisių gana sudėtingą ir painų turinį galima įvertinti analizuojant schemą (žr. 6 pav.).

Kaip matyti, keleiviai turi pakankamai teisių skrydžių atsisakymo, atšaukimo, atidėjimo atvejais. Reglamento 7 ir 8 straipsniai suteikia keleiviams teisę priteisti kompensaciją dėl patirtų nepatogumų atšaukus skrydžius ir visą už bilietus sumokėtą pinigų sumą. Tai laikytina minimalia keleivių teisių apsauga, nustatyta Reglamente ir taikytina jame nurodytomis sąlygomis (Reglamento 1 straipsnio b punktas, CPK 135 straipsnis). Pažymėtina, kad Reglamento taikoma apsauga keleiviams, išvykstantiems iš valstybėje narėje esančio oro uosto, taikytina ir vykstantiems iš trečiojoje šalyje esančio oro uosto į valstybėje narėje esantį oro uostą, jei reisą vykdo Bendrijos oro vežėjas (Reglamento preambulės 6 punktas).

Reglamento 3 straipsnio 2.1 punkte nustatyta, kad keleiviams minimali apsauga taikoma tuo atveju, kai jie turi patvirtintą rezervavimą atitinkamam skrydžiui ir atvyksta registruotis, išskyrus 5 straipsnyje nurodytą atšaukimą. Reglamento 5 straipsnio 4 dalyje nustatyta, kad dėl klausimų, susijusių su tuo, ar keleiviui buvo pranešta apie skrydžio atšaukimą ir kada tai buvo padaryta, įrodinėjimo pareiga tenka skrydį vykdančiam oro vežėjui.

Informavimo problema. Labai svarbu apie šias teises tinkamai informuoti. Keleiviai turi gauti teisingą informaciją, kad galėtų įvertinti, ar jų teisės nepažeistos, ir žinotų, kur kreiptis, jei būtų kuo nors nepatenkinti. Tinkamas informavimas – tai būtinos informacijos pateikimas laiku ir tinkamomis priemonėmis, kad ji pasiektų adresatą. Netiksli ar klaidinanti informacija (vežėjų sutartinėse sąlygose keleiviams pateikta informacija, jų reklamoje ir pranešimuose spaudai pateikta bendra informacija ir vežėjų atsakymuose į keleivių skundus pateikta konkreti informacija) yra didelis pažeidimas, už kurį visais atvejais turėtų būti taikomos sankcijos, net jei skundų nepateikta.



Šaltinis: sudaryta darbo autorės pagal Reglamento Nr. 261/2004 normas.

6 pav. Keleivių teisės atsisakymo vežti, skrydžio atšaukimo ir skrydžio atidėjimo atveju

Informavimo teisę įtvirtina Reglamento Nr. 261/2004 14 straipsnis, nustatydamas skrydį vykdančio oro vežėjo pareigą užtikrinti, kad registracijos vietoje būtų keleiviams gerai matomas ir lengvai įskaitomas tokio turinio pranešimas: „*Jei jus atsisakoma vežti arba jūsų skrydis atšaukiamas ar atidedamas mažiausiai dviem valandoms, registracijos arba įsodinimo vietoje galite gauti tekstą, kuriame išdėstytos jūsų teisės, pirmiausia dėl kompensacijos ir pagalbos*“. Skrydį vykdančias oro vežėjas, kuris atsisako vežti arba atšaukia skrydį, taip pat įpareigotas

pateikti kiekvienam atitinkamam keleiviui rašytinį pranešimą, kuriame išdėstytos kompensavimo ir pagalbos teikimo pagal šį reglamentą taisyklės. Kiekvienam keleiviui, kurio skrydis atidedamas mažiausiai dviem valandoms, jis taip pat turi pateikti lygiavertį pranešimą. Keleiviui taip pat raštu turi būti pateikiama Reglamento 16 straipsnyje nurodytos nacionalinės įstaigos, paskirtos prižiūrėti Reglamento įgyvendinimą, kontaktinė informacija.

Europos Komisija yra nurodžiusi nemažai su informacijos sklaida susijusių trūkumų įgyvendinant keleivių teises. Kiekvienu netinkamo informavimo atveju būtina skubi nacionalinių vykdymo užtikrinimo institucijų reakcija. Europos Komisija ne kartą minėtame komunikate¹¹⁶ pažymėjo, jog oro vežėjai vis dar nevienodai pagal Reglamento Nr. 261/2004 14 straipsnio 2 dalį keleiviams teikia informaciją apie jų kelionės nutraukimo priežastį. Jei nacionalinės vykdymo užtikrinimo institucijos skatintų aviacijos sektoriaus atstovus daugiau naudoti naujas technologijas (pvz., trumpąsias žinutes, internetą ir socialinių tinklų svetaines), kad kuo greičiau susisiektų su keleiviais, būtų galima sumažinti keleivių patiriamus nepatogumus ir vežėjų išlaidas. Komisija yra pažymėjusi: „Patikimi kiekybiniai duomenys vežėjams, vartotojams ir sprendimų priėmėjams yra neįkainojama priemonė. Reglamentas būtų vykdomas veiksmingiau, jei vežėjai teiktų daugiau informacijos nacionalinėms vykdymo užtikrinimo institucijoms, o joms būtų lengviau pagal Direktyvą 95/46/EB skelbti informaciją tokiais klausimais kaip punktualumas, nutrauktų skrydžių skaičius ir taikytos su oro transporto keleivių teisėmis susijusios priemonės. Be to, tai padėtų padidinti vežėjų konkurenciją, remiantis pagalbos keleiviams standartais, ir teikti daugiau informacijos visuomenei; tai padėtų sudaryti vienodas sąlygas oro vežėjams [...]“¹¹⁷.

Egzistuoja ir sąlygos, eliminuojančios teisę į kompensaciją dėl skrydžių vėlavimo, kurios išdėstytos Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio c punkte:

1) kai keleiviams buvo pranešta apie atšaukimą mažiausiai prieš dvi savaites iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko;

2) jiems buvo pranešta apie atšaukimą ne daugiau kaip prieš dvi savaites ir ne mažiau kaip prieš septynias dienas iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko ir pasiūlyta keliauti kitu maršrutu, išvykstant ne daugiau kaip dviem valandomis anksčiau už numatytą išvykimo laiką ir atvykti į galutinę paskirties vietą mažiau kaip keturiomis valandomis vėliau už tvarkaraštyje numatytą atvykimo laiką;

3) jiems buvo pranešta apie atšaukimą mažiau kaip prieš septynias dienas iki

¹¹⁶Europos Komisijos komunikatas, 2011, punktas 3.4.

¹¹⁷Ibidem, punktas 3.4.

tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko ir pasiūlyta keliauti kitu maršrutu, išvykstant ne daugiau kaip viena valanda anksčiau už numatytą išvykimo laiką ir atvykti į galutinę paskirties vietą mažiau kaip dviem valandomis vėliau už tvarkaraštyje numatytą atvykimo laiką. Reglamente nustatytos prievolės tenka skrydį vykdančiam arba ketinančiam vykdyti oro vežėjui, Reglamento taikymo kontekste būtina nustatyti, kuris subjektas laikytinas skrydį vykdančiu oro vežėju.

Socialinio solidarumo, humanizmo vertybės suponuoja ir detalų asmenų, kuriems reikalinga ypatinga globa, teisių reglamentavimą. Reglameno Nr. 261/2004 11 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad „skrydžius vykdančios oro vežėjai teikia pirmenybę riboto judrumo asmenims ir bet kuriems juos lydintiems asmenims arba sertifikatus turintiems tarnybiniais šunimis, tai pat vaikams, kurie vyksta be suaugusiųjų“. Informacija akliems ir silpnaregiams asmenims pateikiama naudojant atitinkamas priemones (14 str. 3 d.) ir pan.

Statistiniai duomenys rodo, kad visgi aptartos keleivių minimalios teisės vykdomos nepakankamai efektyviai. Štai Vokietijoje, Danijoje ir Jungtinėje Karalystėje atlikus keleivių apklausą nustatyta, kad: 75 proc. keleiviams atidėjus skrydį ar jį atšaukus buvo pasiūlytas alternatyvus maršrutas ir jie galėjo įgyvendinti savo kelionės planus; maisto, gaivinamųjų gėrimų ir apgyvendinimas keleiviams buvo pasiūlytas mažiau kaip 50 proc. atvejų; labai maža dalis keleivių gavo jiems priklausančią kompensaciją (Danijoje tik 2-4 proc.); Vokietijoje iš pretenzijas pareiškusių keleivių 20 proc. iš oro vežėjo negavo jokio atsakymo¹¹⁸.

Galimos keleivių teisių ir vežėjo atsakomybės taikymo tobulinimo gairės. 2013 m. Tarybos pateiktu pasiūlymu¹¹⁹ siekiama ištaisyti egzistuojančias Reglamento Nr. 261/2004 teisinio reguliavimo spragas ar ydas, taip optimizuojant keleivių teisių, oro vežėjų, kitų suinteresuotų subjektų teisių subalansavimą, efektyvesnį keleivių teisių gynimą. Šių pasiūlymų teisinius aspektus, orientuotus į „silpniausias“ teisinio reguliavimo sritis, keliančias daugiausiai praktinio įgyvendinimo problemų, būtina aptarti. Kaip matyti 2 priede, pateiktus pasiūlymus, kiek tai susiję su oro vežėjo civilinės atsakomybės pagrindais, galima skirstyti į tokias grupes: 1) sąvokų apibrėžimai; 2) keleivių teisių plėtimas ar siaurinimas; 3) oro vežėjo finansiniai pajėgumai; 4) keleivių teisės į tinkamą bagažo tvarkymą; 5) vežėjo atsakomybės ribos.

Minėtų pasiūlymų realizavimu siekiama sumažinti oro vežėjo mokamų kompensacijų dažnumą, sugriežtinti pareigą informuoti keleivius, įtraukiant ir nenumatytų atvejų planavimą, kad keleivius būtų galima kuo greičiau nukreipti kitu maršrutu. Vienas svarbiausių Pasiūlymo

¹¹⁸Dažnai užduodami klausimai apie oro transporto keleivių teisių peržiūrą. <http://europa/rapid/press-release_MEMO-13_lt.htm> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-02-06]

¹¹⁹Europos Komisijos 2013 m. kovo 13 d. pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento.

tikslų – griežtinti keleivių teisių vykdymo užtikrinimą, maksimaliai juos informuoti apie teises ir galimybes, kad jie galėtų optimaliausiai pasinaudoti savo teisėmis.

Sunku paprieštarauti, kad siūlomomis Reglamento Nr. 261/2004 pataisomis, jeigu jos bus realizuotos, būtų geriau garantuojamos keleivių teisės daugeliu atvejų. Ypač tai pasakytina apie šiuos keleivius: kurių skrydis pakeičiamas likus mažiau nei dviem savaitėms; kurie pavėlavo į jungiamąjį skrydį; kurių skrydis atidedamas mažesniai laikotarpiui; kurie laukia skrydžio jau būdami įlaipinti į orlaivį; kurie nori panaudoti tik atgalinį bilietą; kurių kelionė apskritai „pakimba“ ore, nes nėra alternatyvių pasiūlymų patekti į planuojamą vietą. Tam tikrais atvejais keleivių teisės siaurinamos, pvz., nustatant didesnę vėlavimų ribą, rūpinimosi keleiviais ribas ir pan.

Atitinkamai pasiūlymais bandoma išspręsti ir oro vežėjų finansinių pajėgumų, kurie nėra beribiai, problemą praplečiant *ypatingų aplinkybių* sąvoką, skrydžiams ES erdvėje iki penkių valandų (vietoj trijų) padidinant vėlavimo ribą, nuo kurios atsiranda teisė į kompensaciją. Pasiūlymų įgyvendinimas įpareigotų oro vežėjus labiau organizuotis tarpusavyje, įtraukiant ir kitų transporto priemonių vežėjus.

Apskritai pasakytina, kad naujieji pasiūlymai paremti proporcingumo principu (vienos teisės susiaurinimą lydi papildomos švelninančios priemonės), nenumatytų įvykių planavimu, geresniu maršrutų organizavimu.

2.3.Civilinės atsakomybės taikymas, kai pervežimą vykdo kitas asmuo, nei sutartį sudaręs vežėjas

Tarptautinį vežimą, kurio metu gali atsirasti pagrindas oro vežėjo civilinei atsakomybei, gali vykdyti keli subjektai – sutartį sudarę vežėjas ir faktinis vežėjas. *Sutartį sudaręs vežėjas*, kaip pagrindinė šalis, sudaro Konvencija reglamentuojamą vežimo sutartį su keleiviu arba siuntėju arba su asmeniu, veikiančiu keleivio ar siuntėjo vardu, o kitas asmuo – *faktinis vežėjas*, kurį įgaliojo sutartį sudaręs vežėjas, vykdo visą arba dalį vežimo, tačiau nėra šiai vežimo daliai vienas iš nuoseklių vežėjų, kaip apibrėžta Monrealio konvencijoje. Nurodytas įgaliojimas pripažįstamas tol, kol neirodyta priešingai (Monrealio konvencijos 39 str.).

Skrydį vykdančio oro vežėjas (faktinis vežėjas) – tai oro vežėjas, vykdančio arba ketinantis vykdyti skrydį pagal sutartį su keleiviu arba kito su keleiviu sutartį sudariusio juridinio

arba fizinio asmens vardu (Reglamento Nr. 261/2004 2 str. 6 d.). Gvadalaros konvencijos¹²⁰ 1 straipsnyje apibrėžiamos faktinio vežėjo ir susitariančio vežėjo sąvokos: *Susitariantis vežėjas* reiškia asmenį, kuris, kaip komitentą, sudaro sutartį dėl vežimo, vykdomo pagal Varšuvos Konvenciją, su keleiviu ar krovinių siuntėju, arba su asmeniu, veikiančiu keleivio ar krovinių siuntėjo vardu; *faktinis vežėjas* reiškia asmenį, kitą nei susitariantis vežėjas, kuris, remiantis susitariančio vežėjo įgaliojimu, įvykdo visą arba dalį vežimo, aptarto b) punkte, tačiau kuris nėra tolesnis tokios dalies vežėjas Varšuvos Konvencijos prasme. Toks įgaliojimas tariamas esančiu, jei nėra įrodyta priešingai.

Gvadalaros konvencija nubrėžė ribą tarp faktinio vežėjo ir susitariančio vežėjo civilinės atsakomybės, nustačiusi, kad atsakingi už keleiviui padarytą žalą ir nuostolius yra abu, lyg jie abu būtų vežėjai pagal Varšuvos konvencijos normas. Pagal šią konvenciją nustatyta keleivio teisė reikalauti iš vieno ar abiejų subjektų – faktinio vežėjo ar susitariančio vežėjo – kompensuoti žalą ir nuostolius dėl kūno sužalojimo, bagažo ar krovinių praradimo, sugadinimo ar vėlavimo. Gvadalaros konvencija reguliuoja tokias sutartis kaip frachtas, lizingas, kodšeringas, flizelinas.

Atsakomybės klausimus, kai faktinis vežėjas nesutampa su susitariančiu vežėju, detaliam reglamentuoja Monrealio konvencijos V skyrius. Svarbiausias principas šiuo atveju - jų *abipusė atsakomybė*. Jeigu vadovaudamasis Monrealio konvencijos 39 straipsnyje nurodyta sutartimi sudaręs vežėjas vykdo visą ar dalį šia Konvencija reglamentuojamo vežimo, abiem vežėjams: tiek susitariančiam vežėjui, tiek faktiniam vežėjui, išskyrus tuos atvejus, kai šiame skyriuje numatyta kitaip, taikomos šios Konvencijos nuostatos, pirmajam – visam sutartyje numatytam vežimui, antrajam – tik tai vežimo daliai, kurią jis vykdo (Monrealio konvencijos 40 str.).

Faktinio vežėjo ir jo darbuotojų bei atstovų, vykdančių savo tarnybines pareigas, veikimas ar neveikimas faktinio vežėjo vykdomo vežimo atžvilgiu laikomi taip pat ir sutartį sudariusio vežėjo veikimu ar neveikimu (Monrealio konvencijos 41 str. 1 d.). Sutartį sudariusio vežėjo ir jo darbuotojų bei atstovų, vykdančių savo tarnybines pareigas, veikimas ar neveikimas faktinio vežėjo vykdomo vežimo atžvilgiu laikomi taip pat ir faktinio vežėjo veikimu ar neveikimu. Tačiau nei veikimas nei neveikimas neužtraukia faktiniam vežėjui atsakomybės,

¹²⁰Konvencija, papildanti Varšuvos konvenciją "Dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, atliekamais asmens, nesančio susitariančiu vežėju, unifikavimo" (Gvadalaros konvencija) // Valstybės žinios, 1997. Nr. 19-415.

kurios suma viršija 21, 22, 23 ir 24 straipsniuose nurodytas sumas. Joks specialus susitarimas, pagal kurį sutartį sudaręs vežėjas prisiima pagal šią Konvenciją nenumatytus išsipareigojimus, arba bet kokių šioje Konvencijoje numatytų teisių arba gynybos priemonių atsisakymas, arba jokia 22 straipsnyje aptariama speciali suinteresuotumo savo bagažo pristatymu į paskirties vietą deklaracija nedaro įtakos faktiniam vežėjui be jo sutikimo (Monrealio konvencijos 41 str. 2 d.).

Faktinio vežėjo ir sutartį sudariusio vežėjo atsakomybė prieš keleivius turi būti solidari nepriklausomai nuo to, kaip jie patys tarpusavyje susitaria pasidalindami atsakomybę. Jau minėtoje nacionalinėje byloje *R. G., A. G. ir A. J. v. UAB Aurela* (2008)¹²¹ atsakovas UAB *Aurela* neigė savo atsakomybę. Atsakovas IĮ *Palangos Avia* (toliau – susitariantis vežėjas) atsiliepime į ieškinį nurodė, kad jis su UAB *Aurela* (toliau – faktinis vežėjas) 2005 m. spalio 20 d. sudarė užsakomųjų skrydžių sutartį, pagal kurią UAB *Aurela* išsipareigojo sutartyje nustatytais terminais ir sąlygomis atlikti užsakomuosius skrydžius. Atsakovas IĮ *Palangos Avia* organizavo keleivių vežimą maršrutu Vilnius-Palanga-Dublinas-Palanga-Vilnius ir užsakė skrydžius sutartyje nustatytu laiku. UAB *Aurela* 2005 m. gruodžio 20 d. vienašališkai nutraukė suplanuotus skrydžius. IĮ *Palangos Avia* pažymėjo, kad į nurodytus reisus buvo parduoti visi UAB *Aurela* aviabilietai, kurie patvirtino vežėjo ir keleivio sudarytą vežimo sutartį, todėl atsakomybė pagal pareikštą ieškinį tenka vežėjui UAB *Aurela*.

Atsakovas faktinis vežėjas atsiliepime į ieškinį nurodė, kad jis *nebuvo išsipareigojęs skraidinti keleivių*. Keleiviai bilietus įsigijo iš atsakovo susitariančio vežėjo, kuris, nesuderinęs su faktiniu vežėju ir neturėdamas tam įgaliojimų, neteisėtai platino bilietus. Pasak faktinio vežėjo, tokie susitariančio vežėjo veiksmai jam nesukūrė jokių teisių ir pareigų. IĮ *Palangos Avia* nesumokėjo už turėjusius įvykti skrydžius, nesuderino bilietų blankų turinio ir padarė kitų sudarytos užsakomųjų skrydžių sutarties pažeidimų, todėl UAB *Aurela* šią sutartį nutraukė. UAB *Aurela* teigė, kad atsakomybė dėl žalos atlyginimo ir kompensacijos išmokėjimo tenka atsakovui IĮ *Palangos Avia*.

Pirmosios instancijos teismas šioje byloje pripažino Reglamento 261/2004 taikytinumą ir ieškovams priteisė piniginę kompensaciją, atsižvelgdamas į atstumą tarp Palangos ir Dublino. Teismas nurodė, kad tarp atsakovų susiklostę keleivių vežimo teisiniai santykiai buvo grindžiami užsakomųjų skrydžių sutartimi, kuria UAB *Aurela* išsipareigojo suteikti IĮ *Palangos Avia* techniškai tvarkingą orlaivį su įgula, atlikti sutartyje nustatytus užsakomuosius skrydžius ir

¹²¹Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2008 m. kovo 17 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-7-43/2008 *R. G., A. G. ir A. J. v. UAB "Aurela"*. <<http://www.infolex.lt>> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-04]

keleivių vežimą pagal keleivio biliete nurodytas sąlygas. Teismas pažymėjo, kad atsakovų teisiniams santykiams taikytinos Monrealio konvencijos nuostatos, pagal kurias abiems atsakovams nustatyta abipusė atsakomybė (Konvencijos 41, 45 straipsniai). Teismas pripažino neteisėta ir negaliojančia vežėjo atsakomybę ribojančią atsakovų sudarytos užsakomųjų skrydžių sutarties 4 straipsnio 1 punkto nuostatą, pagal kurią neapmokėjus už sutartus skrydžius ir dėl to juos atšaukus, atsakomybė prieš keleivius tenka susitariančiam vežėjui, kuris turi apsaugoti faktinį vežėją nuo bet kokių keleivių reikalavimų (CK 6.817 straipsnio 2 dalis, Reglamento 15 straipsnis).

Šioje byloje LAT, palikdamas galioti žemesniųjų instancijų teismų nutartis, pripažino, kad atsakovų sudarytos užsakomųjų skrydžių sutarties 4 straipsnio 1 dalies nuostata, turinti apsaugoti faktinį vežėją nuo atsakomybės bet kokiems keleivių reikalavimams, turi būti pripinta negaliojančia kaip prieštaraujanti imperatyviosioms įstatymų nuostatoms. „[...] CK 1.80 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad sandoriai negali prieštarauti imperatyviosioms įstatymo normoms. Šalys negali savo susitarimu pakeisti, riboti ar panaikinti imperatyviųjų teisės normų galiojimo ir taikymo, nesvarbu, kokia teisė – nacionalinė ar tarptautinė – šias normas nustato. Sandoriai, kurie pažeidžia imperatyviasias Lietuvos teisės normas, taip pat ir imperatyviasias tarptautinės teisės normų, galiojančių Lietuvos Respublikai, nuostatas, yra niekiniai ir negalioja“, - konstatavo LAT.

2.4. Oro vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygos

Vežėjo atsakomybę dėl vėlavimo vežant oru keleivius, bagažą arba krovinius eliminuoja Monrealio konvencijos 19 straipsnyje nurodytos aplinkybės: kada žala atsirado dėl vėlavimo, tačiau vežėjas įrodo, kad jis ir jo darbuotojai ir atstovai ėmėsi visų prieinamų protingų priemonių žalai išvengti, arba tai, kad jam ar jiems buvo neįmanoma imtis šių priemonių.

Pagal Monrealio konvencijos 3 straipsnio 4 dalį oro vežėjas įpareigojamas raštu pranešti, kad jeigu taikoma ši Konvencija, ji reguliuoja ir gali riboti vežėjų atsakomybę, susijusią su mirtimi arba kūno sužalojimu, bagažo sunaikinimu arba praradimu bei vėlavimu.

Detaliai atleidimo nuo atsakomybės sąlygas reglamentuoja Monrealio konvencijos 20 straipsnis. Pagal jį vežėjas visiškai ar iš dalies atleidžiamas nuo atsakomybės ieškovui, jeigu jis įrodo, kad žalos priežastis buvo arba ją lėmė asmens, reikalaujančio kompensacijos, arba asmens, iš kurio jis ar ji įgijo jo ar jos teises, neatsargumas, kitas neteisėtas veikimas arba

neveikimas. Minimu atveju vežėjas nuo atsakomybės ieškovui atleidžiamas tiek, kiek toks neatsargumas ar neteisėtas veikimas arba neveikimas buvo žalos priežastis ar prisidėjo prie jos atsiradimo. Jeigu dėl keleivio gyvybės atėmimo ar sužalojimo kompensacijos reikalauja kitas asmuo, o ne pats keleivis, vežėjas taip pat visiškai ar iš dalies atleidžiamas nuo atsakomybės tiek, kiek jis įrodo, kad žalos priežastis buvo arba ją lėmė to keleivio neatsargumas ar kitas neteisėtas veikimas arba neveikimas. 20 straipsnis taikomas visoms šios Konvencijos nuostatomis dėl atsakomybės, įskaitant 21 straipsnio 1 dalį. Pagal pastarąją vežėjas neatsako už per nelaimingą atsitikimą padarytą žalą, kuri kiekvienam keleiviui viršija 113 100 SST, jeigu vežėjas įrodo, kad ši žala neatsirado dėl vežėjo, jo darbuotojų ar atstovų neatsargumo arba kito neteisėto veikimo arba neveikimo.

Vežėjui netaikoma atsakomybė ir Monrealio konvencijos 21 straipsnio pagrindu. Jis neatsako už tokią žalą, kuri atsirado pagal 17 straipsnio 1 dalį ir kuri kiekvienam keleiviui viršija 113 100 SST, jeigu vežėjas įrodo, kad: a) ši žala neatsirado dėl vežėjo, jo darbuotojų ar atstovų neatsargumo arba kito neteisėto veikimo arba neveikimo arba; b) ši žala atsirado vien tik dėl trečiosios šalies neatsargumo arba kitų neteisėtų veikimo arba neveikimo.

Pagrindai, kuriais oro vežėjas atleidžiamas nuo atsakomybės, laikyti „privilegijuotais“ pagrindais, kadangi, kaip jau minėta, teisės doktrinoje išplėtotą vežėjo griežta, arba objektyvi, atsakomybė su kaltės prezumpcija. Privilegijuotieji atleidimo nuo atsakomybės pagrindai – tai specifinės aplinkybės. E. Sinkevičius, analizuodamas „privilegijuotų“ vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindus, teigia, kad šiuo institutu buvo siekiama suteikti vežėjui, kaip labai rizikingos ūkinės veiklos subjektui, papildomus savo teisių gynimo teisinius instrumentus¹²².

Oro vežėjas neatsako dėl bagažo sugadinimo, jeigu šis bagažas turėjo defektų, trūkumų. Neregistruoto bagažo atveju, įskaitant asmens daiktus, vežėjas atsako tik tuo atveju, jeigu žala atsirado dėl jo ar jo darbuotojų arba atstovų kaltės.

Egzistuoja ir sąlygos, šalinančios oro vežėjo atsakomybę dėl krovinio. Vežėjo atsakomybę eliminuoja tam tikros priežastys, neatsižvelgiant į tai, jog krovinyje buvo sunaikintas, prarastas arba sugadintas. Monrealio konvencijoje išvardintos keturios tokios priežastys (18 str. 2 d.):

- a) to krovinio anksčiau turėti defektai ar kokybės trūkumai;

¹²²Sinkevičius E. „Privilegijuoti“ vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai // Jurisprudencija: mokslo darbai, 2006, t. 2(80), p. 90.

b) pakavimas su trūkumais, kurių atliko kitas, nei vežėjas, jo darbuotojai ar atstovai asmuo;

c) karo ar ginkluoto konflikto veiksmai;

d) valdžios institucijų veiksmai, susiję su krovinio atvykimu, išvykimu arba tranzitu.

Panašius kaip Monrealio oro vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindus galima rasti ir nacionalinėje teisėje. Kaip jau minėta anksčiau, pagal CK 6.254 straipsnio 4 dalį sutartinės prievolės neįvykdymo ar netinkamo įvykdymo atveju įmonė (verslininkas) atsako visais atvejais, jei neįrodo, kad prievolės neįvykdė ar netinkamai įvykdė dėl nenugalimos jėgos, jeigu įstatymai ar sutartis nenumato ko kita. Rusijos Federacijos oro kodekso¹²³ normos nustato, kad oro vežėjas atleidžiamas nuo atsakomybės, jeigu įrodo, jog jis panaudojo visas priemones žalai išvengti arba tokių priemonių nebuvo galima panaudoti, taip pat įrodo, kad praradimas ar sugadinimas įvyko ne vežimo oru metu. Minimas kodeksas vežėjui suteikia galimybę su keleiviais, krovinio siuntėjais ir krovinio gavėjais sudaryti sutartį, kurioje būtų nurodytos aukštesnės nei aukščiau nurodytos atsakomybės ribos.

Pagal Varšuvos konvencijos 20 straipsnį vežėjas neatsako, jei jis įrodys, kad jis ir jo agentai ėmėsi visų reikiamų priemonių žalai išvengti arba jiems buvo neįmanoma jų imtis. Vežant prekes ir bagažą, vežėjas neatsako, jei įrodys, kad žala atsirado dėl pilotavimo, orlaivio vairavimo arba navigavimo klaidos ir kad visais atvejais jis ir jo agentai ėmėsi visų reikiamų priemonių žalai išvengti. Tuo atveju, jei vežėjas įrodys, kad patyręs žalą asmuo yra pats dėl to kaltas arba padėjo šiai žalai atsirasti, teismas gali pagal savo įstatymo nuostatas nutraukti arba apriboti vežėjo atsakomybę (Varšuvos konvencijos 21 str.). Sąvoka *visos reikiamos priemonės* interpretuotina kaip priemonės, vežėjo tinkamai naudojamos siekiant apskaičiuoti galimą žalą ir išvengti nelaimingo atsitikimo¹²⁴.

Pavyzdžiui, *Obuzor v. Sabena Belgija Airways* byloje (1999)¹²⁵ daugiau kaip 200 keleivių nukentėjo dėl skrydžio iš Niujorko (JAV) į Lagosą (Nigerija) per Briuselį (Belgija) vėlavimo. Dėl rūko oro eismo kontrolierius skrydį iš Niujorko nukreipė į Liuksemburgą (Liuksemburgas), iš kurio keleiviai penkias valandas buvo vežami autobusais į Briuselio oro uostą. Keleiviai nespėjo į skrydį Briuselis – Lagosas, tad kito skrydžio teko laukti penkias dienas, per kurias jie buvo aprūpinti maistu ir nakvyne. Ieškovai teigė, kad, be kitų dalykų, oro

¹²³Vozdušnyj kodeks Rossijskoj Federaciji, 1997. Moskva: Nauka, 1997.

¹²⁴Raffaele S. Hurry už and wait: Air carrier liability for flight delays. Holland & Knight LLP SMU Air Law Symposium February 21-22, 2008, p. 5.

¹²⁵*Obuzor v. Sabena Belgija Airways*, 1999 WL 223.162 (SDNY april 16, 1999)

vežėjas vežimo sutartį pažeidė ir dėl nerūpestingumo. Taikydamas protingumo – rūpestingumo kriterijus, teismas šioje byloje nusprendė, kad vežėjas ėmėsi visų reikiamų priemonių žalai išvengti, vežėjo veiksmuose nebuvo tyčios, tad jis atleidžiamas nuo atsakomybės pagal Monrealio konvencijos 19 straipsnį.

Priešingai, byloje *Lee v. American Airlines* (2004)¹²⁶ JAV apygardos teismas konstatavo, kad visų reikalingų priemonių vežėjas nesiėmė. Įlaipinus keleivius jiems buvo pranešta apie mechaninius orlaivio gedimus, po ko keleiviai buvo išlaipinti ir teriminale laukė apie 5-6 valandas. Teismas nustatė, kad oro vežėjas, laiku neatsaukdamas skrydžio, dezinformavo keleivius ir tokiu būdu pažeidė jų teises.

Apibendrinant skyrių pasakytina, kad oro vežėjo civilinės atsakomybės pagrindų turinys faktiškai apima visus atvejus, kada keleiviai gali patirti žalą ir nuostolius. Oro vežėjo veiksmis – tyčiniiais ar neatsargiais - gali būti padaryta žala keleivių gyvybei, sveikatai, turtui (bagažui, kroviniui).

Teismų praktikoje prieštaringsiausiai vertinama galimybė prisiteisti kompensaciją už „gryną“, nelydimą fizinių sužalojimų, psichinę traumą. Platus *kūno sužalojimo* vertinimas leidžia teismams psichinį sužalojimą atriboti nuo fizinio sužalojimo, nors teismai praktikoje daugiau linkę psichinę traumą laikyti būtina fizinės traumos dalimi. Ginčytinų aspektų turi *nelaimingo atsitikimo* sąvokos turinio interpretavimas: siauras šios sąvokos traktavimas apima tik su orlaivio eksploatavimu susijusius atsitikimus (avarija, incidentas). Manytina, kad toks *nelaimingo atsitikimo* sąvokos susiaurinimas nėra visiškai teisingas, nes atvejai, kada keleiviai gali susižaloti ar mirti skrydžių metu, nebūtinai siejami su avarijomis, ką rodo ir valstybių teismų praktika.

Šiuolaikinių keleivių poreikius atspindi ir solidarios atsakomybės teisinis įtvirtinimas, kai faktinis vežėjas nesutapta su susitariančiu vežėju. ES siekiama plačiau vertinti vėlavimą, kaip oro vežėjo civilinės atsakomybės pagrindą, bandant naujai sureguliuoti dėl vėlavimo atsiradusios oro vežėjo atsakomybės ir keleivių teisių atvejus. Naujausi 2013 m. Komisijos pasiūlymai orientuoti į minimo instituto tobulinimą šiomis kryptimis: suteikiant keleiviams platesnes teises į kompensacijas, geresnį rūpinimąsi vėlavimo atvejais; atsižvelgiant į oro vežėjo, kitų atsakomybės subjektų galimybes.

¹²⁶ Lee v. American Airlines. 2004 WL 2624647 (ND Texas 17 November 2004)

3. ATSAKOMYBĖS RIBOS, KAIP SVARBUS ORO VEŽĖJO CIVILINĖS ATSAKOMYBĖS INSTITUTO VYSTYMOŠI RODIKLIS: JO TEISINIO REGLAMENTAVIMO RAIDA

Civilinės atsakomybės ribų klausimas, manytina, yra esminis kalbant apie oro vežėjo civilinę atsakomybę. Tai, kokia suma žalą patyrusiam keleiviui gali būti išmokėta, yra bene svarbiausias minimo instituto vystymosi rodiklis. Būtent todėl tikslinga atskirai išanalizuoti, kaip šios ribos kito vystantis oro vežėjo civilinės atsakomybės institutui.

Atsakomybės ribų teisinis reglamentavimas iki Monrealio konvencijos. Varšuvos konvencijos 22 straipsnio 1-3 dalys nustatė tokias atsakomybės ribas:

– vežant keleivius, vežėjo atsakomybė kiekvieno keleivio atžvilgiu apribojama **125 000** frankų suma. Jei pagal teismo įstatymą žalos atlyginimas gali būti nustatytas periodiniais mokėjimais, kapitalizuota šių mokėjimų suma negali viršyti nurodytos ribos. Specialiu susitarimu vežėjui ir keleiviui suteikta teisė nustatyti ir aukštesnę atsakomybės ribą;

– vežant įregistruotą bagažą ir prekes, vežėjo atsakomybė ribojama **250** frankų suma už kilogramą, išskyrus tuos atvejus, kai yra specialus pareiškimas dėl suinteresuotumo pristatymu, kurį siuntėjas padarė perduodamas vietą vežėjui ir sumokėdamas galimą papildomą rinkliavą;

– daiktų, kuriuos keleivis pasilieka su savimi, atžvilgiu vežėjo atsakomybė ribojama **5000** frankų kiekvienam keleiviui.

Kaip jau minėta, Varšuvos konvencijoje ir ją lydinčiuose teisės aktuose civilinės atsakomybės ribos buvo „prištos“ prie prancūzų frankų, kuriuos sudarė šešiasdešimt penki su puse miligramai devyni šimtai tūkstantųjų prabos aukso. Jie galėjo būti konvertuoti į bet kurią nacionalinę valiutą suapvalinant skaičius (22 str. 4 d.). 125 000 frankų, kuriais buvo ribojama oro vežėjo civilinė atsakomybė keleivio žūties ar sužalojimo atveju, maždaug prilygo 8.300 JAV dolerių¹²⁷. Taigi, vienas prancūzų frankas buvo maždaug lygus 0,066 JAV dolerio.

Hagos protokolu buvo priimta nauja Varšuvos konvencijos 22 straipsnio redakcija, pagal kurią civilinės atsakomybės ribų klausimas buvo reglamentuotas taip (Hagos protokolo XI str.):

– vežant keleivius – **250 000** frankų suma (apie 16.600 JAV dolerių), leidžiant specialia sutartimi nustatyti ir aukštesnę atsakomybės ribą;

– vežant registruotą bagažą ir prekes – **250** frankų už kilogramą, „išskyrus tuos atvejus,

¹²⁷Shubha R. B. Aviation Liability: A Comparative Study of Warsaw and Montreal Conventions. Institute of Applied of Aviation Management, p. 5.

kai keleivis arba siuntėjas vietos perdavimo vežėjui momentu padaro specialų pareiškimą apie suinteresuotumą nuvežti į paskirties vietą ir sumoka, jei to reikia, papildomą rinkliavą. Šiuo atveju vežėjas privalo sumokėti sumą, kuri neviršija deklaruotosios, jei jis neįrodys, kad ši suma viršija tikrąjį keleivio ar siuntėjo suinteresuotumą nuvežimu į paskirties vietą“;

– pametimo, sugadinimo arba vėlavimo atvežti dalį registruoto bagažo, prekių arba dalį kokio nors į jų sudėtį įeinančio daikto atveju svoris, į kurį turi būti atsižvelgiama nustatant sumą, kuria ribojama vežėjo atsakomybė, turi būti tik nurodytos vietos ar vietų bendras svoris. Tačiau, kai pametimas, sugadinimas ar pavėlavimas atvežti registruotą bagažą ar prekes arba kokį nors daiktą, įeinantį į jų sudėtį, daro įtaką kitų daiktų, įtrauktų į tą patį bagažo kvitą ar važtaraštį, vertei, tai, nustatant atsakomybės ribas, turi būti atsižvelgiama į tokios vietos ar vietų bendrą svorį.

– daiktų, kuriuos keleivis pasilieka su savimi, atžvilgiu vežėjo atsakomybė apribota **5000** frankų kiekvienam keleiviui.

Hagos protokolo XIII straipsnis taip pat nustatė svarbią taisyklę, pagal kurią “Varšuvos konvencijos 22 straipsnyje nustatytos atsakomybės ribos nebūtų taikomos, jei būtų įrodyta, kad žala atsirado dėl vežėjo, jo tarnautojo arba agento veiksmų ar aplaidumo, įvykdyto ketinant padaryti žalą, arba aplaidžiai, bet suvokiant, kad dėl to gali būti padaryta žala; su sąlyga, kad esant tokiam tarnautojo arba agento veiksmui ar aplaidumui, bus įrodyta, kad jis veikė savo tarnybinių pareigų ribose.”

Hagos protokolu buvo padaryti ir kiti Varšuvos konvencijos pakeitimai, kai kurie iš jų susiję su oro vežėjo civiline atsakomybe. Tai¹²⁸:

1) civilinės atsakomybės ribų praplėtimas už žalą, padarytą vežėjų darbuotojų ir agentų;

2) termino, per kurį asmuo, turintis teisę gauti krovinį ar bagažą, gali pateikti pretenziją, padidinimas – nustačius, jog pretenziją galima pateikti iš karto po žalos nustatymo arba ne vėliau kaip per septynias dienas nuo bagažo gavimo ir keturiolika dienų nuo prekių gavimo (anksčiau šie terminai buvo aitinkamai 3 ir 7 dienos);

3) iki 21 dienos nuo bagažo ar krovinio perdavimo asmens dispozicijai padidinus pretenzijos pateikimo terminą praleidus aukščiau minėtą 14 dienų terminą.

Gvatemalos protokolo normomis oro vežėjo civilinės atsakomybės ribos įvykus

¹²⁸Shubha R. B. Aviation Liability: A Comparative Study of Warsaw and Montreal Conventions. Institute of Applied of Aviation Management, p. 6.

nelaimingam atsitikimui buvo dar labiau padidintos – iki 1 500 000 frankų (apie 100 000 JAV dolerių), nustačius būtinybę šas ribas reguliariai peržiūrėti. Be to, šiuo protokolu buvo padaryti ir kiti oro vežėjo atsakomybės reglamentavimui reikšmingi pakeitimai, pvz., nustatyta, kad vežėjas gali sumažinti atsakomybės ribas, jeigu keleivis sužalojimus patyrė dėl sveikatos būklės ar neatsargumo¹²⁹.

1975 m. buvo padaryti svarbūs pakeitimai, pakeitę iki šiol galiojusį valiutinį vienetą, kuriuo buvo matuojama oro keleivių patirtos žalos ir nuostolių kompensacija. Kaip pastebi *R. B. Shubha*, Monrealio protokolų (1975) priėmimo tikslas buvo pakeisti Puankare frankus specialiuju skolinimosi teisių (SST) vienetais siekiant pašalinti su pirmųjų vienetų įkainojimo sunkumais susijusias problemas¹³⁰. Specialiuju skolinimosi teisių (SST) kodas ISO 4217, Tarptautinio valiutos fondo (toliau - TVF) sukurta rezervinė valiuta, skirta sumažinti spaudimą tarptautiniams sandoriams dėl aukso ir JAV dolerio santykio. Ji buvo įkurta 1960 metų pabaigoje ir yra daugiausia naudojami TVF vidaus apskaitoje. Keletas valiutų, susietų su SST: JAV doleris, Japonijos jena, Didžiosios Britanijos svaras ir euras¹³¹. Laikoma, kad Monrealio konvencijoje nurodytos sumos, išreikštos specialiosiomis skolinimosi teisėmis (SST), atitinka Tarptautinio valiutos fondo apibrėžtas specialiąsias skolinimosi teises. Vienas SST apytikriai lygus 1,47108 JAV dolerio¹³². Taigi, kaip matyti, naujasis atskaitos vienetas vertinant oro vežėjo padarytos žalos dydį yra didesnis nei prieš tai galiojęs prancūzų frankas.

Atsakomybės ribos pagal Monrealio konveciją.

Atsakomybės ribos keleiviui žuvus ar susižalojus. Monrealio konvencijos 21 straipsnis, reglamentuodamas kompensaciją keleivių gyvybės atėmimo ar sužalojimo atveju, nustato: “Vežėjas neatsako už tokią žalą, kuri atsirado pagal 17 straipsnio 1 dalį ir kuri kiekvienam keleiviui viršija 100 000, naujausiais perskaičiavimais, galiojančiais nuo 2009 m. gruodžio 31 d. - 113 100 SST (apie 129 000 eurų)¹³³, jeigu vežėjas įrodo, kad:

a) ši žala neatsirado dėl vežėjo, jo darbuotojų ar atstovų neatsargumo arba kito neteisėto veikimo arba neveikimo arba

¹²⁹Ibid., p. 7.

¹³⁰Shubha R. B. *Aviation Liability: A Comparative Study of Warsaw and Montreal Conventions*. Institute of Applied of Aviation Management, p. 8-9.

¹³¹Valiutos kursas: SDR Tarptautinis valiutos fondas XDR. Verslo žinios. <http://rekvizitai.vz.lt/valiutu-kursai/xdr_sdr_tarptautinis_valiutos_fondas/> [interaktyvus] [žiūrėta 2013-12-16]

¹³²Shubha R. B. *Aviation Liability: A Comparative Study of Warsaw and Montreal Conventions*. Institute of Applied of Aviation Management, p. 9.

¹³³ Čia ir toliau pateikiamos perkaičiuotos ir šiai dienai galiojančios kompensacijų ribos (darbo autorės pastaba). Pasiūlymas dėl Reglamento (2013). 2 priedas.

b) ši žala atsirado vien tikrai dėl trečiosios šalies neatsargumo arba kitų neteisėtų veikimo arba neveikimo“.

Pastarasis straipsnis teisininkų įvardinamas centrine konvencijos nuostata. *R. B. Shubha* atsakomybės ribų panaikinimo koncepciją keleivių gyvybės atėmimo ir sužalojimo atveju įvardija didžiausiu vežėjo atsakomybės instituto išsivystymu lyginant su „Varšuvos sistema“¹³⁴. Keleivių atžvilgiu oro vežėjo atsakomybė remiasi dvipakope sistema, kurią galima apibūdinti taip:

1) pirmojoje pakopoje nustatoma griežta oro vežėjo atsakomybė, ribojama 113 100 SST. Kaip jau ne kartą minėta, griežta atsakomybė reiškia, jog ieškovas neturi įrodinėti neteisėtų oro vežėjo veiksmų, kuriais jam padaryta žala. Nežiūrint griežtos atsakomybės, oro linijų bendrovė gali sumažinti atsakomybę tuo laipsniu, kuriuo ji sugebės įrodyti keleivio neapdairumo ir traumos priežastinį ryšį¹³⁵. Keleivio mirties atveju išmokamas ne mažesnis kaip 18 096 SST išankstinis mokėjimas (apytikris dydis vietos valiuta)¹³⁶;

2) antrojoje pakopoje taikoma neribota vežėjo atsakomybė (t. y. ieškiniai, viršijantys 113 100 SST). Čia įrodinėjant kaltę remiamasi vežėjo kaltės prezumpcija, reiškiančia, kad atsakovui (oro vežėjui), o ne ieškovui, tenka įrodinėjimo našta.

Kai kurios valstybės nacionaliniuose įstatymuose yra nustačiusios didesnę atsakomybės ribą keleiviui žuvus ar susižalojus nei 113 100 SST. Štai nuo 2013 m. kovo 31 d. Australijos Civilinės aviacijos įstatyme (*Civil Aviation (Carrier's Liability) Act 1959*) atsakomybės riba šiais pagrindais padidinta nuo 500 000 iki 750 000 Australijos dolerių. Paskutinį kartą ši riba buvo padidinta 1995 metais – nuo 100 000 iki 500 000 Australijos dolerių. Įstatymas numato griežtą, bet ribotą atsakomybės taikymą oro vežėjams, remiantis Varšuvos konvencijos, Hagos konvencijos, Gvadalaharo konvencijos, Monrealio protokolo Nr. 4 bei Monrealio konvencijų nuostatomis¹³⁷.

Manytina, kad dvipakopės oro vežėjo atsakomybės sistemos įtvirtinimas kartu su vežėjo

¹³⁴Shubha R. B. *Aviation Liability: A Comparative Study of Warsaw and Montreal Conventions*. Institute of Applied of Aviation Management, p. 12.

¹³⁵Changing liability limits and insurance requirements for Australian carriers. <http://avlawinternational.com/changing-liability-limits-and-insurance-requirements-for-australian-carriers/> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-04]

¹³⁶Europos Komisijos 2013 m. kovo 13 d. pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento.

¹³⁷Changing liability limits and insurance requirements for Australian carriers. <http://avlawinternational.com/changing-liability-limits-and-insurance-requirements-for-australian-carriers/> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-04]

kaltės prezumpcijos įtvirtinimu buvo lemiamas žingsnis, rodantis siekį oro keleivių teises saugoti efektyviausiai. Be to, ši dvipakopė oro vežėjo atsakomybės sistema sukurta kaip svarbus kompromisas tarp šalių, turinčių gerai išvystytą aviaciją ir palaikančių oro vežėjų neribotos atsakomybės idėją, bei likusių, siekiančių oro vežėjams suteikti didesnę apsaugą¹³⁸. Keleivių teisių gynimą lengvina ir oro vežėjo kaltės preziumavimas, nustatytas antrojoje pakopoje. Apskritai kaltės prezumpcija egzistuoja sutartiniuose santykiuose, kuriuose viena šalis yra akivaizdžiai socialiai, ekonomiškai pažeidžiamesnė. Todėl įrodinėjimo našta priskiriama, pvz., verslininkui ar darbdaviui. Taip ir oro vežėjo civilinės atsakomybės institute vežėjo kaltę preziumuojama, nes: keleiviai rizikuoja didžiausiu turtu – gyvybe ir sveikata (taip pat turtu); sutartiniuose santykiuose keleiviai/klientai yra socialiai, ekonomiškai silpnesnė grandis nei oro vežėjai.

Atsakomybės ribos dėl vėlavimo, bagažo ir krovinio. Atsakomybės šiais pagrindais ribas nustato Monrealio konvencijos 22 straipsnis:

1) žalos, atsiradusios dėl vėlavimo, kaip numatyta 19 straipsnyje, vežant keleivius, vežėjo atsakomybė kiekvienam keleiviui neviršija 4694 SST;

2) vežant bagažą, vežėjo atsakomybė dėl sunaikinimo, praradimo arba vėlavimo neviršija 1 131 STT (apie 1290 eurų) kiekvienam keleiviui, nebent keleivis, registruodamas bagažą, pateikė specialią suinteresuotumo savo bagažo pristatymu į paskirties vietą deklaraciją ir sumokėjo papildomą pinigų sumą, jeigu tuo atveju to reikalaujama. Šiuo atveju vežėjas privalo sumokėti sumą, neviršijančią deklaruotos sumos, nebent jis įrodytų, jog ši suma yra didesnė negu keleivio dabartinis suinteresuotumas bagažo pristatymu į paskirties vietą;

3) vežant krovinį, vežėjo atsakomybė dėl sunaikinimo, praradimo arba vėlavimo neviršija 19 STT (apie 22 eurus) vienam kilogramui, nebent siuntėjas, perduodamas siuntą vežėjui, pateikė specialią suinteresuotumo savo krovinio pristatymu į paskirties vietą deklaraciją ir sumokėjo papildomą pinigų sumą, jeigu tuo atveju reikalaujama. Šiuo atveju vežėjas privalo sumokėti sumą, neviršijančią deklaruotos sumos, nebent jis įrodytų, jog ši suma yra didesnė negu siuntėjo dabartinis suinteresuotumas bagažo pristatymu į paskirties vietą.

Monrealio konvencijos 22 straipsnio 4-6 dalys nustato kitas vežėjo atsakomybės ribojimo sąlygas. Sunaikinus, praradus, sužalojus dalį krovinio ar jame esantį daiktą atsižvelgiama tik į bendrą atitinkamos krovinio vietos ar vietų svorį. Jeigu dalies krovinio ar bet

¹³⁸Shubha R. B. Aviation Liability: A Comparative Study of Warsaw and Montreal Conventions. Institute of Applied of Aviation Management, p. 12.

kokio jame esančio daikto sunaikinimas, praradimas, sužalojimas ar vėlavimas turi neigiamos įtakos kitų tame pačiame oro transporto važtaraštyje, tame pačiame kvite arba, jeigu jie nebuvo išduoti, tame pačiame įrašė, saugomame 4 straipsnio 2 dalyje minimose priemonėse, esančių krovinių vietų vertei, nustatant atsakomybės ribą, taip pat bus atsižvelgiama į bendrą šios vietos ar vietų svorį.

Monrealio konvencijos 22 straipsnio 1 ir 2 dalių nuostatos netaikomos, jeigu įrodoma, kad žala buvo padaryta dėl vežėjo ar jo darbuotojų arba atstovų veikimo ar neveikimo, ketinant padaryti žalą arba dėl neatsargumo bei žinant, kad ši žala greičiausiai bus padaryta; jeigu tik šio darbuotojo ar atstovo veikimo ar neveikimo atveju įrodoma, kad tas darbuotojas ar atstovas vykdė savo tarnybines pareigas.

Svarbi nuostata įtvirtinta Monrealio konvencijos 22 straipsnio 6 dalyje: „Ribos, numatytos 21 bei 22 straipsniuose, netrukdo teismui papildomai priteisti, vadovaujantis įstatymais, visas ar dalį ieškovo patirtų bylinėjimosi išlaidų ar kitas išlaidas, susijusias su bylos nagrinėjimu, įskaitant palūkanas. Pirmiau minėta nuostata netaikoma, jeigu priteistos žalos dydis, išskyrus bylinėjimosi išlaidas bei kitas išlaidas, susijusias su bylos nagrinėjimu, neviršija per šešių mėnesių laikotarpį nuo tos dienos, kai buvo padaryta žala arba iki proceso pirmos instancijos teisme, jeigu ši data vėlesnė, vežėjo raštu pasiūlytos ieškovui sumos“.

Atsakomybės ribos už žalą, keleiviams padarytą skrydžiu, bagažo, krovinių vėlavimu. Kaip jau minėta, ES ypatingai didelį dėmesį skiria keleiviams dėl vėlavimo padarytos žalos kompensavimui. Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio („Teisė į kompensaciją“) 1 dalyje numatomos tokios minimo pobūdžio kompensacijų ribos:

- a) 250 eurų, jei skrydžio atstumas yra iki 1500 kilometrų;
- b) 400 eurų skrendant ilgesnius atstumus nei 1500 kilometrų ES viduje ir skrendant kitur, jei skrydžio atstumas yra nuo 1500 kilometrų iki 3500 kilometrų;
- c) 600 eurų didesnių atstumų atvejais.

Piniginių vienetų, kuriais apskaičiuojama kompensacija, perskaičiavimas. Monrealio konvencijos 23 straipsnis reglamentuoja piniginių vienetų perskaičiavimo taisykles bei sąlygas. Paprastai keleivių prašomų kompensacijų sumos perskaičiuojamos nacionaline valiuta. „SST išreikšta valstybės, priklausančios Tarptautiniam valiutos fondui, nacionalinės valiutos vertė yra skaičiuojama pagal Tarptautinio valiutos fondo taikomą įvertinimo metodą, galiojantį teismo sprendimo priėmimo dieną, jo operacijoms bei sandoriams. Specialiąja skolinimosi teise išreikšta valstybės, nepriklausančios Tarptautiniam valiutos fondui, nacionalinės valiutos vertė

skaičiuojama tos valstybės nustatytu būdu“ (Monrealio konvencijos 23 str. 1 d.).

Kitokios kompensacijos skaičiavimo sąlygos ir taisyklės nustatytos valstybėms, nepriklausančioms TVF ir kurių teisė neleidžia taikyti Monrealio 23 straipsnio 1 dalies nuostatų. Jos gali deklaruoti, kad Monrealio 21 straipsnyje numatyta vežėjo atsakomybės riba nustatoma 1 500 000 piniginių vienetų kiekvienam keleiviui jų teritorijoje vykstantiems teismo procesams; 62 500 piniginių vienetų kiekvienam keleiviui pagal 22 straipsnio 1 dalį; 15 000 piniginių vienetų pagal 22 straipsnio 2 dalį ir 250 piniginių vienetų kilogramui pagal 22 straipsnio 3 dalį. Šis piniginis vienetas atitinka 65,5 miligramus devyni šimtai tūkstantųjų prabos aukso.

Atsakomybės ribų peržiūrėjimas. Monrealio konvencijos 24 straipsnyje, kuriame reguliuojamas vežėjo atsakomybės ribų peržiūrėjimas, nustatytas kvazi-automatinis mechanizmas su reguliariu atsakomybės ribų peržiūrėjimu. Mechanizmas, pagal kurį oro vežėjo atsakomybės ribos, atsižvelgiant į infliaciją, peržiūrimos kas penkeri metai, padeda garantuoti Konvencijos normų veikimą šiuolaikinėje realijoje, be to, juo siekta įgauti ir išlaikyti visuomenės pasitikėjimą naująja konvencija¹³⁹. Monrealio konvencijos normų analizė rodo, kad minimas atsakomybės ribų peržiūrėjimo mechanizmas turėtų veikti gana lanksčiai, nes, be pareigos šias ribas svarstyti kas penkeri metai, depozitaras įpareigojamas reaguoti į didesnius infliacijos svyravimus. Pvz., pakartotinis atsakomybės ribų svarstymas galimas, jeigu infliacijos rodikliai viršija 10 procentų.

Pagal Monrealio konvencijos 25 straipsnį oro vežėjui suteikiama teisė reikalauti, kad vežimo sutartyje būtų numatytos didesnės, negu šioje Konvencijoje numatytos, atsakomybės ribos arba jos būtų nenumatytos visiškai. Kaip jau minėta, ši norma tapo pagrindu Australijai priimti aukštesnę oro vežėjo atsakomybės ribą nei nustatyta pagal konvenciją (113 100 SST)¹⁴⁰. Konvencijos 26 straipsnis įtvirtina *sutarties nuostatų negaliojimo sąlygas*. Pagal šį straipsnį bet kuri nuostata, kuria siekiama sumažinti vežėjo atsakomybę arba nustatyti mažesnes, negu numatyta šioje Konvencijoje, ribas, negalioja, tačiau bet kurios tokios nuostatos negaliojimas nėra priežastis tam, kad negaliotų visa sutartis, kuriai lieka galioti šios Konvencijos nuostatos.

Vertinant „Varšuvos sistemos“ ir Monrealio konvencijos sukurtą oro vežėjo civilinės atsakomybės bei jos ribojimo teisinį reguliavimą, galima reziumuoti, kad neabejotinai pranašumą turi Monrealio konvencija. „Varšuvos sistemos“ tikslas buvo orientuotas į oro vežėjų atsakomybės ribojimą vystantis aviacijos industrijai. Tuo tarpu susitarimu dėl Monrealio

¹³⁹Shubha R. B. Aviation Liability: A Comparative Study of Warsaw and Montreal Conventions. Institute of Applied of Aviation Management, p. 13.

¹⁴⁰Ibidem, p. 13.

konvencijos, be kitų priežasčių, buvo pripažinta klientų tarptautiniuose oro pervežimuose teisių ir interesų apsaugos svarba bei jų teisė į teisingą kompensaciją laikantis restitucijos principo¹⁴¹. Panašiai yra pasisakęs JAV Senatas: „Naujoji Monrealio konvencija reprezentavo JAV ir kitų valstybių sprendimų kulminaciją sukurti režimą, suteikiantį didžiausią teisių apsaugą tarptautinių pervežimų oru keleiviams ir krovinių siuntėjams“¹⁴². Labai svarbu tai, kad ši konvencija vertinama kaip palankesnė keleiviams, o ne aviakompanijoms (“Konvencija yra ne susitarimas oro kompanijoms – tai yra konvencija klientams/keleiviams”)¹⁴³.

Nacionaliniu lygmeniu valstybės skirtingai sprendžia oro vežėjo civilinės atsakomybės ribų klausimą. Pvz., jau minėto Rusijos Federacijos Oro kodekso¹⁴⁴ 17 straipsnis, sutinkamai su Monrealio konvencijos normomis, įtvirtina tradicinius oro vežėjo civilinės atsakomybės pagrindus – žalą keleivio gyvybei ar sveikatai, bagažo, krovinio ir daiktų, laikomų prie keleivio, praradimą, sugadinimą ar vėlavimą. Šis kodeksas taip pat nustato bendrą taisyklę: jeigu bagažas ir kroviny s vežamas deklaravus jų vertę, tai vežėjo atsakomybė apsiriboja nurodyta suma; jeigu suma nenurodyta – kompensuojama bagažo ar krovinio vertė, neviršijanti dviejų minimalių atlyginimų už bagažo ar krovinio kilogramą. Už daiktus, kuriuos keleivis laikė prie savęs, vežėjo atsakomybė apsiriboja šių daiktų verte, tačiau jeigu jos nustatyti neįmanoma – kompensacijos suma neturi viršyti dešimties minimalaus darbo užmokesčio sumos. Bendros taisyklės nustatytos ir Ukrainos transporto kodekso 179 straipsnyje: už krovinio praradimą ir dalinį praradimą – pagal jo ar prarastos dalies vertę; už krovinio sugadinimą ar pakenkimą – suma, kuria sumažėjo krovinio vertė¹⁴⁵. Ukrainos oro kodekso¹⁴⁶ 93 straipsnyje nustatyta, kad jeigu prarandamas, sugadinamas prieš tai neįkainotas kroviny s ar bagažas ar jo dalis, taip pat pas keleivį esantys daiktai, tai kompensuojama pagal jų vertę Vyriausybės ir Finansų ministerijos nustatytose ribose. Pastarosios ribos nustatomos atsižvelgiant į tarptautines sutartis.

Atsakomybės ribos nesutampant susitariančiam ir faktiniam vežėjams. Šiuo atveju taip pat taikomos oro vežėjo atsakomybės ribos. Remiantis Gvadalacharos konvencijos V, VI, VII

¹⁴¹Gardner G. A., McSharry B. C. The Monreal Convention: the scam jet of aviation law // Wilson Elser. Aviation, 2006 april, p. 1.

¹⁴²Cit. iš: Gardner G. A., McSharry B. C. The Monreal Convention: the scam jet of aviation law // Wilson Elser. Aviation, 2006 april, p. 2.

¹⁴³*Ehrlich v. American Airlines, Inc.* 360 F 3d 366, 371 (2d Cir. 2004).

¹⁴⁴Vozdušnyj kodeks Rossijskoj Federaciji, 1997. Moskva: Nauka, 1997.

¹⁴⁵Osnovnyje polozenyja I pravila otvestvennosti perevozcika. <<http://sugvant.ru/osnovnye-polozheniya-i-pravila-otvetstvennosti-perevozcika/>> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-03]

¹⁴⁶Vozdušnyj kodeks Ukraini, 2011. <<http://meget.kiev.ua/kodeks/vozdušnyj-kodeks/razdel-16/>>[interaktyvus] [žiūrėta 2014-03-09]

straipsnių turiniu, galima suformuluoti bendrus principus: atsakomybės ribomis gali pasinaudoti bet kuris faktinio ar susitariančio vežėjo tarnautojas ar agentas, vykdydamas savo tarnybines pareigas ir veikęs tinkamai; atlyginamų žalos ar nuostolių suma negali viršyti didžiausios sumos, galinčios būti skirta šiems vežėjams atlyginti, nė vienas iš šių subjektų nėra atsakingas už sumą, viršijančią jam taikytiną ribą.

Taigi galima reziumuoti, kad oro vežėjo civilinės atsakomybės institutas, nuo Varšuvos konvencijos priėmimo patyrė didelius pozityvius pokyčius. Nors Monrealio konvencijoje daug kas, modifikuojant ir detalizuojant, buvo perimta iš „Varšuvos sistemos“, tačiau yra ir esminių pakeitimų, kuriais vežėjo atsakomybė reguliuojama griežčiau, taigi atitinkamai efektyviau ginami ir keleivių teisės ir interesai. Pagrindinės nuostatos, apibūdinančios oro vežėjo civilinės atsakomybės ribų institutą bei jo raidą, yra šios:

1) nustatyta žemiausia atsakomybės riba, kurią galima pakelti specialiomis sutartimis. Bet koks aviakompanijų bandymas nustatyti žemesnę ribą yra neteisėtas¹⁴⁷;

2) esminis pokytis susijęs su neribotos civilinės atsakomybės keleivių žūties ar sužalojimo atveju nustatymas. Monrealio konvencijoje nustatyta dvipakopė atsakomybės sistema (žala iki ir virš 113 100 SST) įvedė neribotos atsakomybės nelaimingo atsitikimo atveju principą. Tai vertintina kaip tarptautinės bendrijos – daugiau ir menkliau išsivysčiusią aviaciją turinčių šalių - kompromisas. Tokia sistema neabejotinai suteikia didesnes garantijas oro transporto keleiviams ir yra svarbiausia nuostata lyginant su Varšuvos konvencijos normomis;

3) atsakomybė už žalą, ribojamą 113 100 STT, taikoma nepriklausomai nuo vežėjo kaltės (griežta, arba objektyvi, atsakomybė). Siekiant prisiteisti didesnę žalos atlyginimo sumą, taikomas vežėjo kaltės prezumpcijos principas (įrodinėjimo naštos perkėlimas vežėjui), kas yra labai svarbu ginant keleivio, kaip silpnesnės vežimo sutarties šalies, teises ir interesus;

4) ilgainiui praplėstos atsakomybės ribos kitais pagrindais. Svarbus vėlavimu (skrydžių, bagažo, krovinio) padarytos žalos ir nuostolių pripažinimas bei atsakomybės už ją ribų nustatymas. Ypač didelis dėmesys šios rūšies atsakomybei skirtas ES;

5) iki 1975 m. galiojęs valiutinis vienetas – prancūzų frankas pakeistas kitu atskaitiniu vienetu, kuris labiau atitinka šiandienos realijas ir atsietas nuo aukso vertės;

6) atsakomybės ribos periodiškai peržiūrimos, atsižvelgiant į infliaciją bei didesnius jos svyravimus.

Visi šie pokyčiai leidžia pagrįsti ir darbe ginamą teiginį.

¹⁴⁷Franks M. R., *Airline Liability for loss, damage, or delay of passenger baggage* // *Fordham Journal of Corporate and Financial Law*, 2007, No. 12. Baton Rouge, Louisiana: Fordham University School of Law, p. 746.

IŠVADOS

1. Oro vežėjo civilinė atsakomybė yra sutartinė atsakomybė, taikoma esant bendrosioms atsakomybės sąlygoms – neteisėtiems veiksams, neigiamoms pasekmėms (žalai), ryšiui tarp jų bei asmens kaltei. Oro vežėjo veiklos rizika, jo, kaip verslininko, ekonomiškai stipresnė padėtis apsprendžia ir atsakomybės taikymo ypatumus, t. y. griežtos (objektyvios) atsakomybės ar kaltės prezumpcijos taikymą, kurie laikyti teisiniais saugikliais keleivių teisėms ginti.

2. Oro vežėjo civilinės atsakomybės teisinio reguliavimo pagrindų sistemą sudaro tarptautiniai, regioniniai, nacionaliniai teisės aktai, kurių hierarchijos viršūnėje yra Monrealio konvencija. Ši konvencija, kaip aukštesnę teisinę galią nei Varšuvos konvencija turintis susitarimas, laikytina iš esmės inovatyviu teisės aktu, ne tik unifikuojusiu galiojusias teisės normas, bet ir iš esmės reformavusiu oro vežėjo civilinės atsakomybės institutą, jį pritaikiusiu prie naujų oro transporto vartotojų poreikių ir galimų rizikų. Tačiau Monrealio konvenciją dar pasirašę nepakankamai šalių – 104 pasaulio šalys, tarp jų 54 proc. priklausančių TCAO. Europos Sąjungos erdvėje minimą Konvenciją detalizuoja atskiri reglamentai, esantys Monrealio konvencijos sudėtinėmis dalimis.

3. Oro vežėjo civilinė atsakomybės pagrindų turinys faktiškai apima visus atvejus, kai keleivis (jo bagažas ar kroviny) vežimo oru metu gali patirti žalą. Oro vežėjo civilinės atsakomybės pagrindus galima diferencijuoti pagal objektą, arba ginamą vertybę – tai keleivio gyvybė, sveikata, turtas. Vežėjas atsakingas už bet kokią žalą šiai vertybei, tiek už keleivio mirtį, tiek už skrydžio ar bagažo vėlavimu sukeltus nepatogumus.

4. Oro vežėjo civilinės atsakomybės pagrindų teisinio reglamentavimo, teisės doktrinos, tarptautinių ir nacionalinių teismų praktikos analizė **leidžia patvirtinti šiuo tyrimu ginamą teiginį** („Oro vežėjo civilinės atsakomybės institutas atsakomybės pagrindų, turinio, ribų aspektu yra progresyvus, leidžiantis keleiviui efektyviausiu būdu ginti savo teises ir interesus“), nes:

4.1. Monrealio konvencijoje sukurta atsakomybės už keleivio mirtį ar sužalojimą dvipakopė sistema yra reformatoriška, liberali, nes sudaro prielaidas tiek ribotai (iki 113 100 SST), tiek neribotai civilinei atsakomybei. Pirmojoje pakopoje esminis yra griežtos atsakomybės, antrojoje – vežėjo kaltės prezumpcijos principas. Valstybės diskretiškos nustatyti aukštesnę ribą ir atsakomybės už keleivio mirtį ar sužalojimą mechanizmo įgyvendinimą Monrealio konvencijos ribose;

4.2. keleivio, vartotojo patiriama žala vertinama universaliai, todėl turtinės ir neturtinės žalos kompensaciją galima prisiteisti ne tik mirties ar sužalojimo atvejais, bet bagažo, krovinio praradimo, vėlavimų atvejais;

4.3. praplėsta oro vežėjų, kaip civilinės atsakomybės subjektų, samprata, į ją solidariai įtraukiant *susitariantį* ir *faktinį* vežėjus. Abipusės atsakomybės principas labai svarbus šiuolaikinėje civilinėje aviacijoje, kurioje vežimas oru sutartiniuose santykiuose dalyvauja daugiau subjektų;

4.4. analizė parodė, jog didžiausias įstatymo leidėjo dėmesys orientuotas į skrydžių vėlavimą, kaip oro vežėjo atsakomybės pagrindą. Detalizuojant šį institutą Reglamente (EB) Nr. 261/2004 sukurta gana stipri keleivių apsauga, apimanti ne tik teisę į kompensaciją, bet ir minimalų rūpinimąsi keleiviais. ETT išaiškino oro vežėjo atsakomybės taikymui reikšmingas sąvokas, suformulavo svarbiausias keleivių teisių gynimo taisykles skrydžių vėlavimų atveju: apibrėžtas *vėlavimo* sąvokos turinys, apimantis *atsisakymą vežti, skrydžių atidėjimą* ir *atsaukimą*; nustatyta trijų valandų vėlavimo riba, nuo kurios atsiranda teisė į kompensaciją; atsisakyta *atsisakymo vežti priešasčių* apibrėžimo – šių priešasčių neišvardinimas leidžia atsisakymo vežti priešastimis laikyti įvairius atvejus, taip praplečiant atvejų, kai įgyjama keleivių teisė į kompensaciją, skaičių; įtvirtinta svarbi teisė visapusiškai ir laiku informuoti keleivius apie skrydžių sutrikimus ir keleivių teises; suformuluotas imperatyvas, jog nėra tokių „ypatingų aplinkybių“, kuriomis prisidengdamas oro vežėjas galėtų išvengti pareigos minimaliai rūpintis keleiviais; ir kt.

4.5. nemaža dalis naujausių Komisijos pasiūlymų dėl Reglamento (EB) Nr. 261/2004 pataisų (2013), siejamų su atsakomybės pagrindais, taip pat patvirtina ginamą teiginį. Nereikia užmiršti, kad oro vežėjo civilinės atsakomybės institutu turi būti ginamos ne tik keleivių (vartotojų), bet ir oro vežėjo teisės ir teisėti interesai remiantis teisingumo, proporcingumo, protingumo principais. Pasiūlymų analizė parodė, kad Europos Sąjungoje oro vežėjo civilinės atsakomybės institutą siekiama tobulinti šiomis kryptimis:

4.4.1. plečiant keleivių teises: oro vežėją įpareigojant panaudoti visus šaltinius (ne tik oro transporto) ir priemones sprendžiant keleivio nukreipimo kitu maršrutu problemą; nustatant keleivių teisę į rūpinimąsi bet kurio atstumo skrydžiui vėluojant 2 valandas ir daugiau; suteikiant garantijas atveju, kai apie skrydžio pakeitimus keleiviui pranešama vėliau kaip prieš dvi savaites; sugriežtinant pareigą informuoti ir kt. Galima laikyti, kad pasiūlymuose siekiama praplėsti vežėjo civilinės atsakomybės pagrindų turinį į vėlavimo sąvoką įtraukiant atvejus, kai keleivis pavėluoja

į jungiamąjį skrydį ir kai keleiviai verčiami laukti skrydžio jau būdami įlaipinti į orlaivį;

4.4.1. siaurinant keleivių teises, atsižvelgiant į oro vežėjo finansinius pajėgumus, siekiant minimizuoti mokėtinų kompensacijų skaičių: priešingai ETT pozicijai, siūloma išplėsti ypatingų aplinkybių sąvoką, į ją įtraukiant daugelį orlaivio techninių gedimų ir pateikiant ypatingų aplinkybių nebaigtinį sąrašą; atitolinant ribą, nuo kurios atsiranda teisė į kompensaciją – nuo trijų iki penkių valandų Europos Sąjungos viduje, nustatant rūpinimosi regioninių skrydžių atveju ir pan.

5. Nuo „Varšuvos sistemos“ labai išstobulėjo oro vežėjo atsakomybės ribų (minimalių kompensacijų) sistema kiekvienu pagrindu: Monrealio konvencijoje įtvirtintos didesnės civilinės atsakomybės ribos visais joje numatytais pagrindais; specialiomis sutartimis galima nustatyti aukštesnes ribas, tačiau žemesnių nustatymas yra neteisėtas; esminė reforma – dvipakopės sistemos už keleivio mirtį ar sužalojimą įtvirtinimas, įtraukiant ribotos iki 113 100 STT ir neribotos atsakomybės pakopas; franką pakeitęs atsakomybės atskaitinis vienetas SST sudaro sąlygas adekvačiau įvertinti patirtos žalos kompensacijos sumas.

6. Tyrimas parodė, kad kontraversiškesniausiai vertinami šie oro vežėjo civilinės atsakomybės pagrindų aspektai:

6.1. nėra vienareikšmiško atsakymo į klausimą dėl *psichinės traumos*, kaip savarankiško oro vežėjo civilinės atsakomybės pagrindo. Tyrimas parodė, kad teismai skirtingai sprendžia šį klausimą. Daugelio valstybių teismai daugiau linkę psichinę traumą laikyti sudėtine *kūno sužalojimo* turinio dalimi, kas reiškia, jog oro vežimo metu patirta „gryna“ psichinė trauma, nelydima fizinio sužalojimo, nekompensuotina. Kai kurios valstybės (pvz., Australija) kūno sužalojimą traktuoja plačiau, tai įtvirtindamos įstatymuose. Kyla rizika, kad platus *kūno sužalojimo* traktavimas pernelyg išplės kompensacijų dėl nelaimingų atsitikimų vežimo ore metu skaičių. Lietuvos teismai šiuo klausimu nėra suformavę aiškios doktrinos;

6.2. *nelaimingo atsitikimo* turinys taip pat gali būti aiškinamas siaurai ar plačiai: pirmuoju atveju nelaimingu atsitikimu laikomas tik netinkamo orlaivio eksploatavimo rezultatas (avarija), plati interpretacija apima ir su eksploatavimu nesusijusias situacijas. Lietuvos SSA pateiktas nelaimingų atsitikimų skirstymas į avarijas, incidentus ir pavojingus incidentus šiuos įvykius taip pat sieja tik su orlaivio eksploatavimo problemomis. Toks nelaimingo atsitikimo sampratos susiaurinimas nėra teisingas, nes neįtraukia įvairiausių situacijų, kai keleivis gali žūti ar susižaloti dėl kitų, su eksploatavimu tiesiogiai nesusijusių, priežasčių;

6.3. manytina, kad keleivių teisės susiaurinamos, jų patirtą žalą siejant tik su *vežimo ore*

laikotarpiu. Kaip rodo teismų praktika, žala gali atsirasti ir dėl klaidingai (prieš kelias dienas ar skrydžio dieną) pateiktos informacijos. Tokiu būdu vargu ar teisingais galima laikyti teismų sprendimus, kuriais klaidingas informavimas neįtraukiamas į *žalos, patirtos skrydžio metu*, sąvoką;

6.4. egzistuoja kiti probleminiai oro vežėjų civilinės atsakomybės instituto teisinio reguliavimo aspektai: pvz., šiuo metu žala nelaikomas atvejais, kai keleiviams tenka ilgai laukti jau įlaipintiems į orlaivį; neaišku, ar trijų valandų terminas, nuo kurio atsiranda teisė į kompensavimą, yra visiškai pagrįstas atsižvelgiant į galimus skrydžių nesklaidumus ir oro vežėjo galimybes. Nereikia pamiršti, kad keleivių bei oro vežėjų teisių reguliavimas turi remtis proporcingumo, teisingumo principais, todėl keleivių teisių negalima išplėsti tiek, kad oro vežėjai taptų neįgalūs kompensuoti kiekvieną, net ir menkiausią, patirtos žalos atvejį.

REKOMENDACIJOS

Siekiant tobulinti oro vežėjo civilinės atsakomybės institutą, kiek tai siejama su atsakomybės pagrindais, siūloma:

1. Aiškumo į oro vežėjo civilinės atsakomybės pagrindų teisinį reguliavimą vienodinant keleivių teisių įgyvendinimą įneštų aiškus definicijų apibrėžimas. Monrealio konvencijoje siūlytina apibrėžti *kūno sužalojimo* sąvoką bei atitinkamais atvejais galimybę atsakomybės pagrindų laikyti gryną psichinę traumą, jeigu įrodomas šios traumos savarankiškumas, ryšys su incidentu ir ilgalaikės neigiamos pasekmės.

2. *Nelaimingo atsitikimo* sąvokos turinį siūlytina aiškinti plačiai, nesiejant jo tik su orlaivio eksploatavimu (avarija), nes, kaip rodo teismų praktika, incidentų, netgi tapusių keleivio sužalojimo ar mirties priežastimi, gali būti labai įvairių.

3. Reglamente Nr. 261/1004 apibrėžti *ypatingų aplinkybių* sąvoką, į ją įtraukiant ir kai kuriuos orlaivio techninio gedimo atvejus, pridodant nebaigtinį ypatingų atvejų sąrašą. Apibrėžti ir kitas reikšmines sąvokas.

4. Reglamente Nr. 261/2004 įtvirtinti nuostata, kad netinkamai pateikta informacija (neteisinga, nesavalaikė, nepasiekusi adresato) yra keleivių teisių pažeidimas, užtraukiantis oro vežėjo atsakomybę, analogiškas vežimo ore metu patirtai žalai.

5. Sureguliuoti keleivių teises ir oro vežėjo pareigas esant šioms situacijoms: kai jie pavėluoja į jungiamąjį skrydį dėl vežėjo kaltės; kai priversti laukti įlaidinti orlaivyje; kai vežėjas ilgą laiką nepasiūlo naujo maršruto; kai apie pakeistą skrydį pranešama vėliau nei prieš dvi savaites; suvienodinti minimalaus rūpinimosi keleiviais taisyklės skrydžiui vėluojant 2 ir daugiau valandų; sugriežtinti vežėjo pareigą informuoti visais skrydžių klausimais optimaliai naudojant visas medijas (trumpašias žinutes, internetą, raštiškus pranešimus); oro vežėją įpareigoti iš anksto planuoti veiksmus keleiviams nepalankiose situacijose, naudoti visus įmanomus šaltinius ir priemones (pasitelkti ne tik savo, bet ir kitų vežėjų, tame tarpe – ir ne oro transporto, resursus) keleivio problemai spręsti ir pan.

6. Tam tikrais atvejais, keleivių teisių siaurinimo sąskaita, suteikti didesnes garantijas oro vežėjui: iki penkių valandų padidinti minimalią skrydžio vėlavimo ribą, nuo kurios įgyjama keleivio teisė į kompensaciją; nustatyti minimalaus rūpinimosi ribas nakvynių, dienpinigių atžvilgiu, minimalaus rūpinimosi specifines sąlygas regioninių skrydžių atveju ir pan.

7. Preliminariai šalinant netinkamų interpretacijų problemą, tikslinti Monrealio

konvencijos oficialaus vertimo į lietuvių kalbą tekstą: 17 straipsnyje suvienodinti sąvokas, pasirenkant arba *kūno sužalojimo*, arba *sveikatos sužalojimo* terminus. Be to, negali išlikti tokie absurdoi kaip „[...] Konvencija taikoma [...] vežimams, kuriuos už atlygį vykdo orlaivis [...]“ (Monrealio konvencijos 1 str.). Išlaikant autentiškumą, Monrealio 1 straipsnio 1 dalį versti iš anglų kalbos reikėtų taip: „Ši Konvencija taikoma visiems tarptautiniams keleivių, bagažo arba krovinių vežimams *orlaiviais už atlygį* [...]“.

8. Žinoma, bendriausias pasiūlymas būtų įtraukti kuo daugiau valstybių į Monrealio konvenciją, palaipsniui atsisakant Varšuvos konvencijos, taip tęsiant oro vežėjo civilinės atsakomybės visame pasaulyje unifikavimo procesą.

LITERATŪRA

Tarptautiniai ir regioniniai teisės aktai

1. Visuotinė žmogaus teisių deklaracija (1948)// Valstybės žinios, 2006, Nr. 68-2497.
2. Tarptautinis pilietinių ir politinių teisių paktas (1966) // Valstybės žinios, 2002. Nr. 77 – 3288.
3. Europos žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencija (1950), iš dalies pakeista protokolu Nr. 11, su papildomais protokolais Nr. 1, 4, 6 ir 7, 2000 lapkričio 10 d. // Valstybės žinios, 2000. Nr. 96 – 3016.
4. Europos socialinė chartija (pataisyta) (1961) // Valstybės žinios, 2001. Nr. 49 – 1704.
5. Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929. <<http://www.bfdgroup.lt/assets/Konvencijos/Warsaw%20convention.pdf>> [interaktyvus] [žiūrėta 2013-12-05]
6. Convention on International Civil Aviation. Doc. 7300/9. ICAO. <http://www.icao.int/publications/Documents/7300_cons.pdf> [interaktyvus] [žiūrėta 2013-12-18]
7. Konvencija "Dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifیکavimo" (Varšuvos konvencija, 1929) // Valstybės žinios, 1997. Nr. 19-414.
8. Protokolas dėl konvencijos "Dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifیکavimo", pasirašytos Varšuvoje 1929 m. spalio 12 d., pakeitimo (Hagos protokolas, 1955) // Valstybės žinios, 1997. Nr. 19-413.
9. Konvencija, papildanti Varšuvos konvenciją "Dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, atliekamais asmens, nesančio susitariančiu vežėju, unifیکavimo" (Gvadalacharos konvencija, 1961) // Valstybės žinios, 1997. Nr. 19-415.
10. Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at The Hague on 28 September 1955, done at Guatemala City on 8 March 1971 (Guatemala City Protocol).
11. Additional Protocols, No.1, 2, 3, and Montreal Protocol No. 4, done at Montreal on 25 September 1975 (the Montreal Protocols).

12. Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air -
Montreal, 28 May 1999.

<http://www.jus.uio.no/lm/air.carriage.unification.convention.montreal.1999/portrait.pdf>

[interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-19]

13. Konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo (Monrealio konvencija, 1999) // Valstybės žinios, 2004. Nr. 174-6435.

14. Europos Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės už keleivių ir jų bagažo vežimą oru. OL L 285, 1997-10-17. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1997R2027:20020530:LT:PDF>

[interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-30]

15. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 889/2002 2002 m. gegužės 13 d., iš dalies pakeičiantis Tarybos reglamentą (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju, nr. 889/2002, CELEX numeris: 32002R0889 // Valstybės žinios, 2004 Specialusis leidimas, 2004, Nr. 1.

16. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantis Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinantį Tarybos direktyvą 91/670/EEB, Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:079:0001:0049:LT:PDF>

[interaktyvus] [žiūrėta 2013-12-17]

17. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) NR. 261/2004, 2004 m. vasario 11 d. nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinantį Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 // 2004 Specialusis leidimas, 2004, Nr. 1.

http://www3.lrs.lt/pls/inter1/dokpaieska.showdoc_l?p_id=44316&p_query=&p_tr2=2

[interaktyvus] [žiūrėta 2013-12-04]

18. Europos Komisijos 2013 m. kovo 13 d. pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo iš dalies pakeičiami Reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, ir Reglamentas (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės už keleivių ir jų bagažo vežimą oru. Briuselis, 2013 m. kovo 18 d.(21.03).

19. Europos Komisijos komunikatas Europos Parlamentui ir Tarybai dėl Reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės

atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, taikymo {SEK(2011) 428 galutinis} // 2011, COM/2011/174, CELEX numeris: 52011DC0174. <http://www3.lrs.lt/pls/inter1/dokpaieska.showdoc_l?p_id=58178> [interaktyvus] [žiūrėta 2013-12-04]

20. Europos Sąjungos pilietybės ataskaita „Kliūčių Europos Sąjungos piliečių teisėms šalinimas“// COM (2010) 603.

Lietuvos Respublikos teisės aktai

21. Lietuvos Respublikos Konstitucija // Valstybės žinios, 1992. Nr. Nr. 33–1014.

22. Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas // Valstybės žinios, 2000. Nr. 74–2262.

23. Lietuvos Respublikos tarptautinių sutarčių įstatymas // Valstybės žinios, 1999. Nr. 60-1948.

24. Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymas // Valstybės žinios, 2000. Nr. 94-2918.

25. Lietuvos Respublikos įstatymas dėl Konvencijos dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo ratifikavimo // Valstybės žinios, 2004. Nr. 174-6431.

26. Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo 66 straipsnio pakeitimo ir papildymo įstatymas // Valstybės žinios, 2013. Nr. 111-5492.

27. Lietuvos Respublikos Seimo nutarimas „Dėl tarptautinių civilinės aviacijos konvencijų ir protokolų ratifikavimo“ // Valstybės žinios, 1995. Nr. 103-2304.

Specialioji literatūra

28. Cunningham McKay. The Montreal Convention: Can Passengers Finally Recover for Mental Injuries? <<http://www.vanderbilt.edu/jotl/manage/wp-content/uploads/cunningham.pdf>> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-02]

29. Bernal D. Vozniknovenyje žisni. Moskva, 1969.

30. Dempsey P. S. Accidents and Injuries in Air Law: the clash of the Titans. <<http://www.mcgill.ca/files/iasl/Titans.pdf>> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-02]

31. Franks M. R., Airline Liability for Loss, Damage, or Delay of Passenger Baggage // Fordham Journal of Corporate and Financial Law , 2007, No. 12. Baton Rouge, Louisiana: Fordham University School of Law. 735-752.

32. Gardner G. A., McSharry B. C. The Monreal Convention: the scam jet of aviation law // Wilson Elser. Avation, 2006 april.

33. Juridičeskij slovarj (red. Jurkov). Moskva: Olma – Press Obrazovanyje, 2005, p. 359.
34. Laukamp L. C. Carrier liability in case of death or injury of passengers // Sant'Anna Legal Studies STALS Research Paper, n. 2/2009. <http://stals.sssup.it/files/stals_Laukamp.pdf> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-02]
35. Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso komentaras: bendroji dalis (1 – 98 straipsniai). Vilnius: Teisinės informacijos centras, 2004.
36. Lietuviškoji enciklopedija. Vilnius: Vyriausioji enciklopedijų redakcija. Vilnius, 1990.
37. Norkūnas A. Kaltė kaip civilinės atsakomybės pagrindas // Jurisprudencija: mokslo darbai, 2002, t. 28(20), p. 112-121.
38. Selelionytė-Drukteinienė S. Sutartinė atsakomybė: grįsta kalte ar be kaltės? // Jurisprudencija: mokslo darbai, 2011, t. 18(4), p. 1417-1441.
39. Sinkevičius E. „Privilegiuoti“ vežėjo automobilių keliais atleidimo nuo atsakomybės pagrindai // Jurisprudencija: mokslo darbai, 2006, t. 2(80), p. 90-99.
40. Sinkevičius E. Disponavimo gabenamu kroviniu mechanizmas ir disponavimo kroviniu teisės perėjimo probleminiai aspektai // Jurisprudencija: mokslo darbai, 2009, t. 2(2).
41. Tarptautinių žodžių žodynas. Vilnius: Mokslas, 1985.
42. Vitkutė-Zvedzinienė I. Nekaltumo prezumpcijos principo įgyvendinimo problemos atleidžiant asmenį nuo baudžiamosios atsakomybės // Jurisprudencija: mokslo darbai, 2009, t. 4(4), p. 231-242.
43. Zubarev L. Montreal Convention of 1999 – new rules for international carriage by air, 2013 March 5. <<http://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=586edfd8-78ba-4f29-956c-d5fa9b2bb179>> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-19]

Teismų praktika

44. Europos Teisingumo Teismo 2006 m. sausio 10 d. sprendimas byloje IATA ir ELFAA C-344/04, 2006 -01-10. <<http://curia.europa.eu>> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-17]
45. Europos Teisingumo Teismo 2008 m. gruodžio 22 d. sprendimas byloje Wallentin-Herrman C 549/07, 2008 -12-22. <<http://curia.europa.eu>> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-17]
46. Europos Teisingumo Teismo 2009 m. liepos 9 d. sprendimas byloje Rehder, C-204/08. 2009. <<http://curia.europa.eu>> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-17]

47. Europos Teisingumo Teismo 2009 m. lapkričio 19 d. sprendimas byloje Sturgeon C-402/07 ir C-432/07. <<http://curia.europa.eu>> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-17]

48. Europos Teisingumo Teismo (trečiosios kolegijos) 2010 m. gegužės 6 d. sprendimas byloje A. Walz v Clickair SA C-63/09. <http://curia.europa.eu/juris/document/document_print.jsf;jsessionid=9ea7d2de30dbf46> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-30]

49. Europos Teisingumo Teismo (trečiosios kolegijos) 2012 m. spalio 4 d. sprendimas byloje Finnair Oyj v. T. Passoooy C-22/11. <http://curia.europa.eu/juris/document/document_psint.jsf?doclang=LT&text=&pageIn> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-29]

50. Europos Teisingumo Teismo (trečiosios kolegijos) 2012 m. spalio 4 d. sprendimas byloje G. R. Cachafeiro, M. Martinez-Reboredo Varela-Villamor v. Iberia, Lineas Aereas de Espana SA C-321/11. <http://curia.europa.eu/juris/document/document_print.jsf?doclang=LT&text=&pageIn> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-29]

51. Europos Teisingumo Teismo (didžiosios kolegijos) 2012 m. spalio 23 d. sprendimas E. Nelson, B. Ch. Nelson, B. Ch. Nelson prieš Deutsche Lufthansa C-581/10. <http://curia.europa.eu/juris/document/document_print.jsf?doclang=LT&text=&pageIn> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-29]

52. Europos Teisingumo Teismo (trečiosios kolegijos) 2012 m. lapkričio 22 d. sprendimas byloje P. E. Sanchez, A. O. Gonzales, K. E. Oviedo, P. E. Oviedo v. Iberia Lineas Aereas de Espana SA C-410/11. <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62011CJ0410:LT:H>> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-30]

53. Europos Teisingumo Teismo (trečiosios kolegijos) 2013 m. sausio 31 d. sprendimas byloje D. McDonagh v. Ryaneir Ltd. <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriSev/LexUriServ/do?uri=CELEX:62011CJ0012:LT:H...>> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-29]

54. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2008 m. kovo 17 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-7-43/2008 R. G., A. G. ir A. J. v. UAB "Aurela". <<http://www.infolex.lt>> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-04]

55. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2009 m. gruodžio 1 d. nutarimas civilinėje byloje Nr. 3K-3-541/2009 M. L. v. Latvijos Respublikos bendrovė Air Baltic Corporation.

<<http://www.infolex.lt>> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-18]

56. Kupferman v. Pak. Int'l Airlines, 108 Misc. 2d 485, 489 (N.Y. Civ. Ct. 1981)
57. Butler v. Aeromexico. The U. S. Court of appeals. 774 F.2d 429, 430-31 (11th Cir. 1985)
58. Air France v. Saks, 470 U.S. Supreme Court 392, 105 S.Ct. 1338 (1985).
59. Eastern Airlines v. Floyd, 499 U.S. Supreme Court 530 (1991).
60. Lathigra v. British Airways. 41 F.3d 535 (9th Cir. 1994).
61. Luckett v. Delta Airlines. The U. S. Court of appeals. 171 F.3d 295, 297 (5th Cir. 1994).
62. Obuzor v. Sabena Belgija Airways, 1999 WL 223.162 (SDNY april 16, 1999).
63. Shubb&Son, Inc. v. Asiana Airlines, 214F, 3d 301, 306 (2d, cir. 2000).
64. Garry Ehrlich and Mary Anne Ehrlich v. American Airlines, Inc., Americam Eagle Airlines, Inc. and Simmons Airlines. The U. S. Court of appeals. The second circuit. No. 02-9462 (2003).
65. Ehrlich v. American Airlines, Inc. The U. S. Court of appeals. 360 F 3d 366, 371 (2d Cir. 2004).
66. Lee v. American Airlines. 2004 WL 2624647 (ND Texas 17 November 2004).
67. Olympic Airways v. Husain, 541 U.S. Supreme Court 1007, 157 L. Ed. 2d 1146, 124 S. Ct. 1221 (2004).
68. García Ramos v. Transmeridian Airlines, 385 F. Supp. 2nd137 (D.P.R. 2005).

Kita praktinė medžiaga

69. „Aeroflot“ uvolil pytavsego vyiti na reis pjanogo pilota, 2014-03-05 <<http://novayagazeta.ug.ru/news/u217/2014/03/05/44720>> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-03-09]
70. Aviation legislation amendment (Liability and Insurance) bill 2012. The Parliament of the commonwealth of Australia.
71. Aviakatastrofos Rytuose: visas pasaulis skraido tais pačiais lėktuvais, tačiau genda jie tik šalyse be kultūros. <http://www.technologijos.lt/n/technologijos/lektuvai_ir_aviacija/S-37169/straipsnis/Aviakatastrofos-Rytuose-visas-pasaulis-skraido-tais-paciais-lektuvais-taciau-genda-jie-tik-salyse-be-kulturos?l=2&p=1> [interaktyvus] [žiūrėta 2013-12-04]
72. Changing liability limits and insurance requirements for Australian carriers.

<http://avlawinternational.com/changing-liability-limits-and-insurance-requirements-for-australian-carriers/> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-04]

73. Civilinės aviacijos administracijos tinklapis.
<<http://www.caa.lt/index.php?1588430288>> [interaktyvus] [žiūrėta 2013-12-04]

74. Dažnai užduodami klausimai apie oro transporto keleivių teisių peržiūrą.
<<http://europa/rapid/press-release MEMO-13 lt.htm>> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-02-06]

75. Lietuvos respublikos civilinių orlaivių registre registruotų orlaivių avairijos 2009-2011 m. // Civilinės aviacijos administracijos tinklapis. <http://www.caa.lt/index.php?1588430288> [interaktyvus] [žiūrėta 2013-12-04]

76. Osnovnyje polozheniya I pravila otvetsvennosti perevozcika.
<http://sugvant.ru/osnovnye-polozheniya-i-pravila-otvetstvennosti-perevozcika/> [interaktyvus] [žiūrėta 2013-12-04]

77. Osnovnyje polozheniya I pravila otvestvennosti perevozcika.
<<http://sugvant.ru/osnovnye-polozheniya-i-pravila-otvetstvennosti-perevozcika/>> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-01-03]

78. PSO sveikatos apibrėžimas: cit iš: Vesterdal A. Sveikatos priežiūra ir ligonių slauga: slaugos vadovėlis. Antrasis leidimas. Vilnius: Charibdė, 1998.

79. *Seven Bags Lost on Every Jet*, DAILY STAR (London), May 31, 2006, at 25.

80. The International Conference on Air Law held at Montreal, Canada May 1999, Volume II (Doc No. 10)(App.197).

81. Varšuvos konvencija. BFD Group. Balticforwarding and distribution.
<http://www.bfdgroup.lt/varsuvos> [interaktyvus] [žiūrėta 2013-12-16]

82. Valiutos kursas: SDR Tarptautinis valiutos fondas XDR. Verslo žinios.
http://rekvizitai.vz.lt/valiutu-kursai/xdr_sdr_tarptautinis_valiutos_fondas/ [interaktyvus] [žiūrėta 2013-12-16]

83. Vilniaus oro uoste – aliarmas dėl ore sugedusio lėktuvo.
<http://www.delfi.lt/news/daily/lithuania/vilniaus-oro-uoste-aliarmas-del-ore-sugedusio-lektuvo.d?id=1018101#ixzz2nlyaS66z> [interaktyvus] [žiūrėta 2013-12-18]

84. Vozdušnyj kodeks Rossijskoj Federaciji, 1997.

85. Vozdušnyj kodeks Ukraini, 2011. <<http://meget.kiev.ua/kodeks/vozdushniy-kodeks/razdel-16/>> [interaktyvus] [žiūrėta 2014-03-09]

SANTRAUKA LIETUVIŲ KALBA

Oro vežėjo civilinės atsakomybės pagrindai

Darbe analizuojami oro vežėjo civilinės atsakomybės pagrindai. Tema aktuali, nes oro vežėjo veikla susijusi su padidinta rizika, be to, Europos Sąjungos lygmenyje vis plačiau kalbama apie piliečių aspektą ir vienodą aviacijos saugos lygį visoje Sąjungoje.

Tyrimas yra visiškai naujas, nes nė vienas lietuvių teisininkas iki šiol netyrė oro vežėjo civilinės atsakomybės pagrindų. Darbo originalumą ir praktinį vertingumą suponuoja teismų praktikos analizė, subjektyvios išvalgos, susijusios su reikšminių sąvokų interpretavimu, oro vežėjo atsakomybės instituto raidos analizė, pateiktos rekomendacijos dėl tolimesnio analizuojamo instituto vystymo.

Tyrimo tikslas - išanalizuoti oro vežėjo civilinės atsakomybės pagrindus, identifikuoti šių pagrindų turinio problemas, numatyti analizuojamo instituto tolimesnes vystymo kryptis tiek teisinio reglamentavimo, tiek praktinio taikymo aspektais. Tyrimo problema – kai kurių sąvokų (*kūno sužalojimo, psichinio sužalojimo, nelaimingo atsitikimo* ir kt.) interpretavimas. Tyrimas atliktas taikant teisės aktų, teismų praktikos analizės, lyginamąjį, sisteminių, istorinį ir kt. metodus.

Darbe apgintas teiginys, kad oro vežėjo civilinės atsakomybės pagrindų institutas nuo „Varšuvos sistemos“ sukūrimo stipriai progresavo. Pagal Monrealio konvenciją kompensuojami faktiškai visi atvejai, kai keleiviai patiria žalą – nuo mirties iki nepatogumų, patirtų dėl skrydžio ar bagažo vėlavimo. Didžiausias pasiekimas – dviejų pakopų sistemos sukūrimas Monrealio konvencijoje: pirmojoje nustatyta griežta oro vežėjo atsakomybė dėl mirties ar sužalojimo, ribojama 113 100 SST; antrojoje – ši atsakomybė neribojama, o įrodinėjimas remiasi vežėjo kaltės prezumpcija. Detaliai reglamentuotos, nuosekliai didinamos vežėjo atsakomybės ribos kiekvienu pagrindu. Valstybės gali nustatyti aukštesnes, bet ne žemesnes, vežėjo atsakomybės ribas. Sutartinis vienetas – prancūzų frankas - pakeistas SST (zngl. SDR). Vežėjo atsakomybės ribos nuolat peržiūrimos atsižvelgiant į infliaciją.

ES ypatingas dėmesys skiriamas žalos, patirtos dėl skrydžių, bagažo, krovinių vėlavimo, kompensavimui. Šiuo pagrindu oro vežėjo institutas tobulintas tokiomis kryptimis: apibrėžiant *vėlavimo* sąvoką, praplečiant *atsisakymo vežti priešasčių* turinį, nustatant trijų valandų laikotarpį, nuo kurio atsiranda teisė į kompensaciją, nustatant keleivių teises į minimalų rūpinimąsi ir kt.

Darbe pateikta nemažai rekomendacijų, kaip galima tobulinti oro vežėjo civilinės

atsakomybės institutą: aiškiai pasisakyti dėl keleivio psichinio ir fizinio sužalojimo santykio; plačiai interpretuoti *nelaimingo atsitikimo* sąvoką; Reglamente Nr. 261/2004 apibrėžti *ypatingų aplinkybių* ir kitas sąvokas ir pan. Svarbu, kad analizuojamas institutas būtų tobulinamas proporcingai, atsižvelgiant į keleivių bei oro vežėjų teises.

SANTRAUKA ANGLŲ KALBA

Air carriers' civil liability basis

This Master Thesis analyses basis of air carriers' civil liability. The topic is very relevant as the activity of air carriers is closely related to the higher risk. Furthermore all stakeholders at the European Union level are discussing actively about the citizens' aspect and harmonized level of safety.

The scientific research is totally new as no Lithuanian lawyer up to date investigated the basis of air carriers' civil liability. Novelty and practical value of this work based on the cases analysis, subjective opinion, related with the interpretation of the meaningful definitions, analysis of the air carriers' liability institute and its development, recommendations what further steps should be taken are also provided.

Object of the research is to analyse the legal background of the air carrier's civil liability, to identify main problems hiding in the content of these bases, to foresee possible future perspectives for the development of this institute both at the legal regulation and practical application levels. Problem of the research is the interpretation of certain definition such as *injury of human body, psychological injury, unhappy accident etc.*

The research is based on legal acts and court decisions analysis methods also applying comparative, systematic, historical and other scientific methods.

In this Master Thesis is proven this statement – institute of air carriers' civil liability since the “Warsaw System” has been created strongly progressed. According to the Montreal Convention are compensated almost all cases then passengers suffer some damage i.e. from the death till the inconveniences incurred because of the flight or baggage delay. The biggest achievement – development of the “two-tier” system in the Montreal Convention: the first one establishes very strict air carriers liability in case of passengers' death or injury, but it should not exceed SDRs (about EUR 129,000); the second one does not limit the size of damages and the prove is based on the presumption of air carriers' fault. All the circumstances than carrier should take the responsibility are clearly described.

Currently the most important attention at the European Union level is dedicated to the compensation of redress suffered because of the flights, baggage, and cargo delays. This institute is developed to such directions: defining the *definition of delay*, broadening the content of the definition – *rejection to carry and its reasons*, establishing tree hours term when the right to

compensation appears, stating what are the minimal care standards etc.

The Master Thesis provides a lot of recommendations how the institute of the air carriers' liability should be reformed or developed. It is necessary: clearly express the opinion about proportion or synergy between the passenger's psychical and mental injury; broadly to interpret the definition of *unhappy accident*; to define such terms as *extraordinary circumstances* or others in the Regulation No. 261/2004. It is important to state that the analysed institute should be developed proportionally taking into the account rights of passengers and air carriers.

PRIEDAI

1 priedas

Skrydžio saugos statistika 2009 m.

Avarijos ir incidentai aviacijos įmonėse bei organizacijose 2009 m. Pavadinimas	Orlaivių skaičius	Skraidyta valandų	Pavojingieji incidentai	Incidentai	Avarijos	Žuvusieji
UAB „Aurela“	6	8431	-	1	-	-
UAB „Aviavilsa“	3	1199	-	1	-	-
UAB „Avion Express“	4	2056	2	3	-	-
UAB „Charter Jets“	1	87	-	-	-	-
UAB „DOT LT“	7	6552	-	2	-	-
UAB „flyLAL charters“	7	8234	-	2	-	-
UAB „Klaipėdos avialinijos“	6	1385	-	-	-	-
UAB „Star1 Airlines“	1	1969	-	-	-	-
UAB a.k. „Transaviabaltika“	4	1760	-	-	-	-
Bendrosios paskirties aviacija (BA)	692	26004	-	2	6	5
Iš viso:	731	57677	2	11	6	5

Šaltinis: Civilinės aviacijos administracijos tinklapis.

<http://www.caa.lt/index.php?1588430288> [interaktyvus] [žiūrėta 2013-12-04]

2 priedas

Europos Komisijos pateikti pasiūlymų dėl oro vežėjo civilinės atsakomybės efektyvinimo ir geresnio keleivių bei oro vežėjų teisių gynimo vėlavimų atveju analizė (2013)

Pasiūlymas	Jo realizavimas	Tikslai ir laukiami rezultatai	Subjektyvus autorės vertinimas
Sąvokų apibrėžimas			
Ypatingų aplinkybių sąvokos apibrėžimas	Siūloma apibrėžti: „Tai įvykis, kuris dėl savo pobūdžio ar atsiradimo priežasčių nėra būdingas normaliai oro vežėjo veiklai ir kurio šis negali realiai valdyti. Siūloma pridėti aplinkybių, laikytinų ypatingomis, neišsamų sąrašą. Siūloma į ypatingų aplinkybių sąvokos turinį įtraukti daugumą techninių sutrikimų.	Siekiami sumažinti kompensavimo išmokų dažnumą.	Šios sąvokos apibrėžimas būtinas, tačiau jos siūlomas formulavimas palieka vietos plačioms interpretacijoms. Todėl svarbiausias aspektas – pavyzdinio neišsamaus ypatingų aplinkybių sąrašo įtvirtinimas. Akivaizdu, kad vežėjo atsakomybė bus švelninama ir atvejų, kada jis turės mokėti kompensaciją, skaičius sumažės, kada į ypatingų aplinkybių turinį bus įtrauktos visos su orlaivio eksploatavimu susijusios techninės problemos. Taigi pastarasis pasiūlymas naudingiausias oro vežėjui.
Kitos apibrėžtys	Sąvokos, kurių apibrėžtis taip pat siūloma pridėti: skrydis; jungiamasis skrydis; kelionė; oro uostas; oro uostą valdanti įstaiga; bilieto kaina; skrydžio kaina; išvykimo laikas; atvykimo laikas; vėlavimas keleiviams laukiant orlaivyje; naktis; vaikas, kuris vyksta be suaugusiųjų.	Siekiami aiškesnio teisinio reguliavimo.	Svarbiausių sąvokų apibrėžimai teisės akte nepalieka vietos didelėms jų interpretavimo amplitudėms, įveda teisinio aiškumo elementą, todėl tai vertintina tik teigiama.
Pokyčiai, susiję su keleivių teisėmis			
Teisė į kompensaciją skrydžio atidėjimo ilgam laikui atvejais	Siūloma aiškiai įrašyti šią teisę, tačiau nutolinti ribą, nuo kurios atsiranda kompensacijos teisė. Ribą padidinta nuo trijų iki penkių valandų kelionėms ES viduje. Skrydžio į trečiąsias šalis atveju ši riba siejama su kelionės nuotoliu.	Siekiami sumažinti kompensavimo išmokų dažnumą, išspręsti problemas, kai atidedama atokiuose oro uostuose.	Manytina, šio pasiūlymo įgyvendinimas realus, nes trys valandos laukimo dar nėra toks ilgas laikas. Šis pasiūlymas palankesnis oro vežėjui. Tačiau jis taip pat suteikia didesnes garantijas keleiviams, keliaujantiems ES erdvėje.
Teisė būti nukreiptam kitu maršrutu	Siūloma nustatyti vežėjo, negalinčio per 12 valandų nukreipti keleivio kitu maršrutu naudojant savo vykdomus skrydžius, pareigą numatyti kitus oro vežėjus ir kitų rūšių transportą, jei tik yra vietų.	Siekiami optimaliau ginti keleivių teises, mažinti mokėtinų kompensacijų skaičių.	Tokia sistema būtų neabejotinai lankstesnė, keleivio „nepriištų“ prie vieno oro vežėjo ir neapribotų vien oro transportu. Įpareigojant oro vežėją pasitelkti visas įmanomas priemones ir šaltinius keleiviai galėtų operatyviau pasiekti savo kelionės tikslą. Atitinkamai būtų mažinamas pretenzijų dėl atsisakymo vežti, skrydžių atšaukimo skaičius.
Teisė į rūpinimąsi	Šiuo metu rūpinimosi turinys priklauso nuo vėlavimo laiko (2, 3, 4 val) ir skrydžių atstumo. Šią schemą siūloma suvienodinti nustatant vienodą 2 val. ribą bet kurio atstumo skrydžiams.	Siekiami keleivių rūpinimosi mechanizmo paprastumo.	Supaprastinta tvarka būtų aiškesnė tiek keleiviams, tiek oro vežėjams. Be to, didesnė keleivių dalis turėtų teisę į rūpinimąsi skrydžiams vėluojant, o tai praplėstų keleivių teises.
Pavėlavimas į jungiamąjį skrydį	Siūloma įtvirtinti faktinio oro vežėjo pareigą pasirūpinti keleiviais, jeigu jie pavėlavo į jungiamąjį skrydį. Tam tikrais	Siekiami geriau realizuoti keleivių teises.	Šio pasiūlymo įgyvendinimas leistų keleiviams jaustis saugesniems, be to, būtų aiškiau padalinta atsakomybė tarp faktinio ir sutartinio oro vežėjo.

	atvejais šie keleiviai turi teisę į kompensaciją. Tačiau tokia schema galiojotų tik tada, kai jungiamieji skrydžiai yra vienos vežimo sutarties dalis.		
Tvarkaraščio pakeitimas	Siūloma įtvirtinti, kad keleiviai, kurių skrydis pakeistas apie tai juos išpėjus mažiau nei prieš dvi savaites turėtų tokias pat teises kaip keleiviai, kurių skrydis atidėtas.	Siekama suteikti geresnes garantijas didesnei keleivių grupei.	Šis pasiūlymas leistų praplėsti atitinkamos keleivių grupės teises, sulyginant jas su keleivių, kurių skrydis atidėtas, teisėmis. Tai teisinga, nes mažiau kaip dviejų savaičių laikotarpis, per kurį pranešama apie skrydžio pakeitimą (o šis laikotarpis gali būti ir viena ar kelios dienos), suardo keleivių planus, apsunkina jų galimybes planuoti keliones, kartais – jiems labai svarbias.
Vėlavimai keleiviams laukiant orlaivyje	Aiškiai numatomos keleivių teisės, kai orlaivis su įlaipintais keleiviais vėluoja stovėdamas oro uoste, ypač teisė būti išlaipintiems po penkių valandų (atitinkanti teisę atgauti sumokėtą sumą).	Siekama išplėsti keleivių teises.	Šiuo pasiūlymu išplečiamas "vėlavimo" sąvokos turinys, taigi galima teigti, kad atsiranda naujas vežėjo atsakomybės pagrindas. O praktika rodo, kad jau įlaipinti į orlaivį keleiviai taip pat gali tam tikrą laiką laukti skrydžio. Be to, praktikoje pasitaiko atveju, kai keleiviai faktiškai pasiekia priešpaskutinį įlaipinimo etapą, tačiau grąžinami atgal ilgam laukimui. Manytina, jog reikėtų įvertinti ir šią situaciją. Siūlymo įgyvendinimas leistų keleiviui disponuoti savo laiku ir veiksmais atsisakant skrydžio.
Iš dalies uždraudžiamos priemonės, taikomos keleiviui neatvykus	Siūloma įtvirtinti nuostatą, kuria draudžiama atsisakyti vežti keleivį to paties bilieto grįžtamojoje kelionėje dėl to, kad jis neskrido į priekį. Tačiau toks draudimas nepaveikia vežėjo teisės nustatyti specifines taisykles dėl nepasinaudojimo tos pačios kelionės paeilui vykdomais skrydžiais. Tačiau visiškai priemonių, kai keleivis neatvyksta, uždraudimas netikslingas, kadangi tai pažeistų oro vežėjo teises.	Siekama išplėsti keleivių teises, tačiau taip pat garantuoti ir vežėjų teises.	Šis pasiūlymas labai pozityvus, kadangi situacija, kai siekiama pasinaudoti tik atgaliniu bilietu, yra labai reali (keleivis gali nespėti į skrydį pirmyn, pakeisti planus ir pan.). Todėl uždraudimas jam pasinaudoti atgaliniu bilietu būtų neteisingas, nes atneštų nuostolių. Iš kitos pusės, oro vežėjo teisė šiuo atveju nustatyti specifines taisykles neturėtų būti ginčijama: preziumuodamas, jog keleivis nepasinaudos ir atgaliniu bilietu, oro vežėjas gali pigiau išparduoti vietą tame skrydyje. Oro vežėjui uždraudus tai daryti, būtų pažeistos konkurencijos taisyklės, oro vežėjui nesudarytos sąlygos dirbti pelningiausiai. Taigi minimoje situacijoje reikalingas abiejų šalių kompromisas.
Teisė gauti informaciją	Siūloma įtvirtinti keleivių teisę į informaciją apie skrydžio sutrikimą, kai tik ši informacija gaunama.	Siekama geriau apsaugoti keleivių teises.	Apskritai informacijos stygius yra vienas iš labiausiai keleivių teises pažeidžiančių aspektų. Tad keleiviai visada turi teisę gauti operatyvią, visapusišką, teisingą informaciją. Informacijos stoka, jos neteisingumas gali padaryti keleiviams žalą, nes jie negalėtų modeliuoti savo veiksmų palankiausiai jiems kryptimi.
Priemonės, padedančios geriau įvertinti oro vežėjo pajėgumus			
Kompensacijos atidėjus skrydį	Kaip minėta, siūloma įtvirtinti, kad teisė į kompensaciją atsirastų po penkių valandų ES viduje. Kompensacija į trečiąsias šalis skaičiuojama priklausomai nuo nuotolio.	Siekama mažinti mokėtinų kompensacijų skaičių.	Ši nuostata iš dalies teisinga, nes nesugebėjimas patenkinti visų keleivių pretenzijų yra viena iš neretų oro vežėjų bankroto priežasčių. Principo, nustatyto veiksams ES erdvėje, suvienodinimas įveda teisinį aiškumą.
Rūpinimasis keleiviais skrydį	Siūloma atidėjimo ir atšaukimo dėl ypatingų aplinkybių atvejais riboti keleivių teisę į	Siekama užtikrinti situaciją, kad	Iš šio pasiūlymo matyti, kad bandoma subalansuoti keleivių teises ir vežėjų materialinius pajėgumus, laikantis

atidėjus ar atšaukus dėl ypatingų aplinkybių	apgyvendinimą 3 nakvynėmis ir skirti ne daugiau kaip 100 eurų už nakvynę keleiviui. Poveikis keleiviams sušvelninamas 2 priemonėmis: greitesnis nukreipimas kitu maršrutu; oro uostai, oro vežėjai ir kitos oro transporto grandys įpareigotos parengti nenumatytų atvejų planus.	oro vežėjo neslėgtų didelės išlaidos, skirtos keleivių rūpybai.	protiškumo ir proporcingumo principų. Svarbu ir tai, jog oro transporto subjektai yra įpareigojami iškilusias problemas spręsti holistiškai, numatydami įvairiausias keleivių teisių užtikrinimo variantus.
Rūpinimosi ypatumai nedidelio nuotolio (regioninių skrydžių atveju)	Siūloma oro vežėjo neįpareigoti suteikti apgyvendinimą, kai skrydžio nuotolis yra mažesnis nei 250 km, o orlaivyje yra ne daugiau kaip 80 vietų (išskyrus jungiamuosius skrydžius). Ši nuostata netaikoma ribotos judėsenos asmenims, juos lydintiems asmenims, nėščioms moterims, asmenims, reikalingiems specialios medicinos pagalbos, vaikams, vykstantiems be suaugusiųjų.	Siekama dar labiau palengvinti oro vežėjo našta rūpintis keleiviais.	Ši nuostata, kaip ir ankstesnė, taip pat nukreipta į keleivių – oro vežėjų pareigų - teisių subalansavimą. Tai, kad minima taisyklė netaikoma socialiai pažeidžiamų asmenų grupėms, yra tradicinis demokratinės socialinės valstybės požymis.
Geresnis keleivių teisių, susijusių su netinkamu bagažo tvarkymu, užtikrinimas			
Ribotos judėsenos asmenų teisių užtikrinimas	Siūloma oro vežėjo atsakomybę dėl judėjimo įrangos padidinti iki faktinės įrangos vertės.	Siekama užtikrinti ribotos judėsenos asmenų teises.	Šis pasiūlymas vertintinas socialiai pažeidžiamų asmenų padidinto teisių gynimo kontekste.
Leidžiamo bagažo nuostatų skaidrumas	Siūloma padidinti leidžiamo bagažo nuostatų skaidrumą. Oro vežėjai įpareigojami išsilyjant bilietą ir oro uoste aiškiai nurodyti, koks leidžiamas rankinis bagažas ir bagažo skyriuje vežamas bagažas.	Siekama geriau įgyvendinti keleivių teisę į informavimą.	Tai - vienas iš keleivių teisės į visapusišką informaciją įgyvendinimo aspektų. Oro vežėjo įpareigojimas labai aiškiai pateikti informaciją apie leidžiamą bagažą turėtų leisti išvengti keleiviams labai nepalankių situacijų, susijusių su neleistinu bagažo svoriu ar turiniu.
Priemonės dėl muzikos instrumentų	Siūloma įpareigoti oro vežėją tam tikromis sąlygomis priimti į orlaivio saloną mažus muzikos instrumentus.	Siekama geriau įgyvendinti keleivių teises.	Šis pasiūlymas susijęs su specifiniais keleivių poreikiais.

Šaltinis: sudaryta autorės pagal Pasiūlymą dėl Reglamento (2013)