

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETO
TEISĖS FAKULTETO
VERSLO TEISĖS KATEDRA

POVILAS KAZLAUSKAS
VERSLO TEISĖS PROGRAMA

VEŽĖJO ORU ATLEIDIMO NUO CIVILINĖS ATSAKOMYBĖS SĄLYGOS

Magistro baigiamasis darbas

Darbo vadovas

Doc. dr. Edvardas Sinkevičius

Vilnius, 2013

TURINYS

ĮVADAS	3
I. VEŽĖJO ORU CIVILINĖS ATSAKOMYBĖS PAGRINDAI	7
1.1. Vežėjo oru civilinės atsakomybės reglamentavimas. Teisės šaltiniai	7
1.1.1. Tarptautinės privatinės teisės sutartys ir jų pakeitimai: nuo Varšuvos iki Monrealio	8
1.1.2. Europos Sąjungos teisės šaltiniai.....	18
1.1.3. Nacionalinės teisės šaltiniai	22
1.2. Vežimo oru sutartis.....	24
1.3. Vežimo oru sutarties šalys. Vežėjo oru samprata. Vežimo oru rūšys	28
II. VEŽĖJO ORU ATLEIDIMO NUO CIVILINĖS ATSAKOMYBĖS SĄLYGŲ DIFERENCIACIJA	32
2.1. Vežėjo oru civilinės atsakomybės režimas. Atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygų skirstymas	32
2.2. Bendrosios vežėjo oru atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygos	37
2.2.1. Nukentėjusiojo asmens neatsargumas	37
2.2.2. Nukentėjusiojo asmens neteisėtas veikimas arba neveikimas.....	39
2.3. Specialiosios vežėjo oru atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygos.....	40
2.3.1. Keleivių vežimas oru	40
2.3.2. Bagažo vežimas oru.....	44
2.3.3. Krovinio vežimas oru	48
2.3.4. Vėlavimas, vežant oru keleivius, bagažą ir krovinius	50
2.3.5. Skrydžio atšaukimas, atidėjimas ir atsisakymas įlaipinti	54
IŠVADOS.....	61
LITERATŪROS SĄRAŠAS	63
SANTRAUKA	68
SUMMARY	69

IVADAS

Bendra darbo charakteristika ir aktualumas. Lyginant su kitomis transporto rūšimis, vežimas oru – specifinis transportavimo būdas, kurio atsiradimas ir vystymasis neatsiejamas nuo civilizacijos technologinės pažangos. 1903 m. Broliams Raitams (Wright Brothers) sukonstravus pirmą už orą sunkesnę bei varikliu varomą orlaivį ir sėkmingai atlikus pirmąjį skrydį, aviacija tapo itin svarbiu, susidomėjimą keliančiu reiškiniu¹. Žmogaus pilotuojamų ir varikliu varomų, sunkesnių už orą orlaivių panaudojimas XX a. pradžioje laikomas moderniosios aviacijos pradžia. Būtent dėl šios priežasties, vežimas oru, lyginant su vežimu keliais, jūra ar geležinkeliais, – yra naujausia transporto rūšis.

Teisė, kaip visuomeninių santykių reguliavimo priemonė, ir civilizacijos technologinė pažanga, kurios rezultatas yra naujai besiformuojantys visuomeniniai santykiai, yra neišvengiamai susiję procesai. Technologijų dėka sugebėjus pažinti ir įvaldyti oro erdvę, kilo poreikis teisiškai reglamentuoti orlaivių naudojimą oro erdvėje. Orlaivį – kaip transporto priemonę, charakterizuoja didelio greičio ir galimybės manevruoti oro erdvėje savybės². Dėl šių technologinių privalumų, orlaivis gali kirsti kelių suverenių valstybių oro erdvę, perveždamas didelį kiekį keleivių, krovinių ar bagažo. Akivaizdu, jog dėl to oro erdvės reguliavimas vien tik nacionalinės teisės normomis tapo nepakankamas. Atsižvelgiant į tai, aviacijos teisinis reguliavimas diferencijavosi: t. y. oro erdvės, esančios virš suverenių valstybių teritorijų, panaudojimas tapo reglamentuojamas viešosios tarptautinės teisės. Tačiau, vis dėlto pagrindinis dėmesys skiriamas asmenų, įtrauktų į aviacijos veiklą, t. y. tiek valstybės, tiek oro vežėjo, keleivių, ir krovinių savininkų, apsaugai. Todėl aviacijos subjektų teisių tinkama apsauga ir efektyvus atsakomybės įgyvendinimas tapo tarptautinės privatinės teisės reguliavimo objektu³.

Vežėjo oru civilinė atsakomybė – neišvengiamai vienas svarbiausių aviaciją reglamentuojančios tarptautinės privatinės teisės reguliavimo objektų. Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas (toliau – CK/Civilinis kodeksas) civilinę atsakomybę apibrėžia kaip turtinę prievolę, 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 straipsnio 1 dalis). Taigi civilinė atsakomybė – prievolinis teisinis santykis. Tačiau žalos padarymas kitam asmeniui, ir tarp kelių asmenų atsiradę prievoliniai teisiniai santykiai, savaime dar nesuponuoja civilinės atsakomybės taikymo.

¹ I. Diederiks-Verschoor. *An Introduction to Air Law*. 8 th revised edition. Haga, Londonas, Niujorkas: Kluwer law international, 2006. P. 2.

² *Ibid.*

³ *Ibid.*

Egzistuojant teisės aktuose įtvirtintoms faktinio pobūdžio aplinkybėms, civilinė atsakomybė gali būti netaikoma arba nuo jos atleidžiama. Tokios faktinės aplinkybės, kurioms esant atleidžiama nuo civilinės atsakomybės, yra laikomos atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygomis⁴. Lietuvos Respublikos nacionalinėje teisėje įtvirtinta, jog asmuo visiškai ar iš dalies gali būti atleidžiamas nuo civilinės atsakomybės dėl nenugalimos jėgos, valstybės veiksmų, trečiojo asmens veiksmų, nukentėjusiojo asmens veiksmų, būtinojo reikalingumo, būtinosios ginties ir savigynos (CK 6.253 str.).

Darbo problema. Nagrinėjamu atveju, kyla klausimas – ar vežėjo oru atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygos, ta apimtimi, kuria jos yra įtvirtintos teisės aktuose, neriboja asmenų, besinaudojančių oro transportu, teisės gauti jam padarytos žalos atlyginimą?

Darbo objektas ir dalykas. Šio tyrimo objektas – vežėjo oru atleidimo nuo civilinės atsakomybės institutas tarptautinėje, Europos Sąjungos ir nacionalinėje teisėje. Atsižvelgiant į tyrimo problematiką, tyrimas neapima karinės aviacijos, ir deliktinės vežėjo oru civilinės atsakomybės, todėl darbo objektas susiaurintinas iki civilinės aviacijos vežėjų oru atleidimo nuo sutartinės civilinės atsakomybės. Darbo dalykas – vežėjų oru, vykdančių komercinį keleivių, bagažo ir krovinių pervežimą oru, atleidimo nuo sutartinės civilinės atsakomybės sąlygų bruožai, ir jų taikymo ypatumai.

Darbo tikslas ir uždaviniai. Darbo tikslas yra atskleisti ir teisiškai įvertinti vežėjo oru atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygas ir jų įtaką vežėjo oru civilinei atsakomybei. Siekiant realizuoti minėtą darbo tikslą, keliami tokie darbo uždaviniai:

1. Įvertinti vežėjo oru civilinės atsakomybės požymius ir teisinio reguliavimo režimus;
2. Nustatyti vežėjo oru atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygas;
3. Išanalizuoti vežėjo oru atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygų turinį;

Darbo hipotezė. Šis darbas bus vykdomas siekiant patvirtinti arba paneigti hipotezę, jog vežėjo oru atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygos riboja nukentėjusio asmens teisę gauti jam padarytos žalos atlyginimą.

Darbo aktualumas ir iširtumas. Vežimo oru teisė Lietuvoje nėra itin plačiai nagrinėjama moksliniu aspektu⁵, todėl būtinas išsamesnis mokslinis diskursas šioje, vertinant Lietuvos kontekste, inovatyvioje teisės šakoje. Poreikis minėtam diskursui grindžiamas tokiomis aplinkybėmis:

⁴ Ambrasienė D., Baranauskas E., Bublienė D. ir kt. Civilinė teisė. Prievolių teisė. Vadovėlis. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2009. P. 198.

⁵ Mykolo Romerio universitete vežimo oru tematika rašyti magistro baigiamieji darbai: Bilvaisas R. Keleivių ir bagažo vežimo oro transportu ypatumai ir teisinis reguliavimas (2007 m.).

a) Remiantis Lietuvos Respublikos statistikos departamento duomenimis, pervežamų keleivių skaičius 2010 m., vien tik Lietuvos oro bendrovių lėktuvais, sudarė 828 tūkst.⁶, tuo tarpu 2009 m., vien tik Lietuvos oro bendrovės, pervežė 3,657 mln. tonų krovinių⁷. Pažymėtina, jog bendra keleivių ir krovinių pervežimo oru augimo tendencija išlieka, nepaisant dėl ekonominės krizės sumažėjusių rodiklių 2008/2009 m. Lyginant su 2000 m., pervežamų keleivių skaičius išaugo beveik 2,5 kartus, o krovinių, lyginant su 1999 m. – beveik 1,5 karto.

b) Lietuvos Respublikos civilinės aviacijos administracijos duomenimis, šiuo metu Lietuvoje veikia trys tarptautiniai civiliniai oro uostai: t. y. Vilniaus, Kauno ir Palangos⁸, o vežimo veiklą vykdo 9 Lietuvoje licencijuoti vežėjai oru⁹.

c) Greta Lietuvos oro vežėjų, Lietuvoje veikia ir užsienio oro linijos. Viena iš jų, - aviakompanija „Ryanair“ 2010 m. atidarė pirmąją Centrinėje Europoje bazę Kaune¹⁰, o 2011 m. į Lietuvos rinką atėjo dar viena aviakompanija „Wizz air“¹¹. Taip vadinamų „pigų oro skrydžių“ atėjimas ir investavimas į Lietuvos aviacijos rinką suteikia dar didesnes prielaidas oro sektoriaus plėtrai Lietuvoje. Pasak aviakompanijos „Wizz Air“ vadovo J. Varadi, nors ir neturėdama nacionalinio vežėjo oru, Lietuva turi stiprią aviacijos rinką¹².

Atsižvelgiant į Lietuvos oro transporto ūkio sektoriaus plėtrą, didėjančius keleivių ir krovinių srautus, neišvengiamai susiduriama su vežėju oru, kaip tarptautinių pervežimo oru santykių subjektu. Teisinė vežėjo oru atsakomybė yra pamatinė šio ūkio sektoriaus plėtros ir darnios veiklos prielaida. Todėl vežėjo oru atleidimas nuo civilinės atsakomybės yra ypatingai jautri tema tiek teisiniu, tiek ekonominiu aspektu.

Darbe nagrinėjama tema Lietuvoje anksčiau išsamiai nebuvo nagrinėta, dėl to tyrimas įgyja tiek teorinę, tiek praktinę reikšmę. Teoriniu atžvilgiu, pažymėtina, jog vežimo oru teisė Lietuvoje yra apskritai pakankamai nauja ir netyrinėta teisės šaka, apsiribojanti tik profesionalių teisininkų – praktikų įžvalgomis, ir keliais bendro pobūdžio moksliniais tyrimais, todėl pasirinkta tema visiškai atitinka tyrimo naujumo kriterijų. Antra vertus, vertinant praktiniu aspektu, nagrinėjama tema aktuali dėl praktinio pritaikymo galimybės, pervežimo oru transporto sektoriaus plėtros kontekste.

⁶ Šaltinis: <<http://www.stat.gov.lt/lt/pages/view/?id=1229>> [Prisijungimo laikas: 2011-06-19 23:06].

⁷ Šaltinis: <<http://www.stat.gov.lt/lt/pages/view/?id=1228>> [Prisijungimo laikas: 2011-06-19 23:10].

⁸ Šaltinis: <<http://caa.lt/index.php?-1310453880>> [Prisijungimo laikas: 2011-06-19 23:27].

⁹ Šaltinis: <<http://caa.lt/index.php?1191783091>> [Prisijungimo laikas: 2011-06-19 23:27].

¹⁰ Šaltinis: <<http://ekonomika.atn.lt/straipsnis/46676/ryanair-lietuvoje-investuos-140-mln-jav-doleriu>> [Prisijungimo laikas: 2011-06-19 23:40].

¹¹ Šaltinis: <<http://www.balsas.lt/naujiena/508344/i-lietuva-ateina-wizz-air/rubrika:naujienos-keliones-aktualu>> [Prisijungimo laikas: 2011-06-19 23:50].

¹² Šaltinis: <<http://www.balsas.lt/naujiena/534249/lietuva-neatsisako-nacionalinio-oro-vezejo-idejos>> [Prisijungimo laikas: 2011-06-19 23:57].

Darbo metodai. Darbo tikslui pasiekti, tyrime naudojami šie mokslinio tyrimo metodai:

Mokslinės literatūros analizė – taikytinas studijuojant literatūrą, susijusią su magistro baigiamojo darbo tema, siekiant išskirti keliamas problemas ir analizuoti vežimo oru teisę tiriančių mokslininkų, tokių kaip M. Clarke, P. S. Dempsey, B. Cheng, E. Gjemulla bei kt., požiūrį probleminiais vežimo oru klausimais;

Dokumentų analizė – taikytinas siekiant išsiaiškinti kaip tarptautinėje privatinėje teisėje ir Europos Sąjungoje teisėje reglamentuojamos vežėjo oru atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygos;

Istorinis – remiantis šiuo metodu, analizuojama ir vertinama vežėjo oru civilinės atsakomybės genezė, siekiant nustatyti teisinio reguliavimo tendencijas. Istoriniu aspektu analizuojant vežėjo oru civilinės atsakomybę reglamentavimą, taip pat vertinami praeityje egzistavę ir šiuo metu galiojantys vežėjo oru civilinės atsakomybės teisinio reglamentavimo režimai ir jų santykis, vežėjo oru atleidimo nuo civilinės atsakomybės kontekste;

Loginis ir sisteminis – remiantis šiuo metodu, vertinamas atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygų turinys ir ypatybės, analizuojant teisės aktus bei mokslinę literatūrą;

Apibendrinimo metodas – naudojamas darbo pabaigoje, siekiant apibendrinti naudotą literatūrą, susisteminti ir apdoroti atlikto dokumentų analizės tyrimo galutines išvadas ir rezultatus.

Pagrindinių sąvokų patikslinimas, interpretacija:

Orlaivis – kiekvienas aparatas (mašina), kuris atmosferoje laikosi dėl sąveikos su oru, bet ne dėl oro atoveikio nuo žemės paviršiaus¹³.

Aviacija – skraidymas atmosferoje sunkesniais už orą orlaiviais (lėktuvais, sklandytuvais, sraigasparniais) bei veiklos sritis apimanti orlaivių projektavimą, konstravimą ir gamybą¹⁴.

¹³ Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 94-2918, 2 str. 21 d.

¹⁴ Technikos enciklopedija. I tomas. Mokslo ir enciklopedijų leidybos institutas, Vilnius, 2000 m. P. 223.

I. VEŽĖJO ORU CIVILINĖS ATSAKOMYBĖS PAGRINDAI

1.1. Vežėjo oru civilinės atsakomybės reglamentavimas. Teisės šaltiniai

Vežimo oru teisinio reglamentavimo pradžia, prof. Pr. Kūrio ir M. Požarskio nuomone, sietina su aviacijos, kaip atskiros transporto rūšies, pradžia XX a. trečiajame dešimtmetyje, o ilgainiui, vežimo oru teisinis reglamentavimas tapo neatsiejamas nuo aviacijos raidos bei technologinės pažangos¹⁵. Analizuojant vežimo oru teisinio reglamentavimo genezę, būtina įvertinti ir to laikmečio istorinį kontekstą.

Pasibaigus Pirmajam pasauliniam karui, aviacija komerciniams tikslams pirmą kartą pradėta naudoti 1919 m. rugpjūčio 25 d., atidarius keleivių ir krovinių tarptautinio pervežimo maršrutą Londonas – Paryžius¹⁶. Vykdam tarptautinius pervežimus oru, teisinę reikšmę turi teisinių santykių tarp vežėjo oru, keleivio, krovinio siuntėjo ir gavėjo, reglamentavimas bei vežimo oru dokumentų ir atsakomybės reguliavimas¹⁷, kuris iš esmės buvo grindžiamas nacionalinių teisinių sistemų nuostatomis. Tačiau tarptautinių pervežimų oru santykių reguliavimas vien tik atskiros valstybės nacionalinės teisės normomis sukuria teisiškai paradoksalią situaciją: viena vertus, nacionalinėmis priemonėmis reglamentuojami visuomeniniai santykiai įgyja teisinę formą; antra vertus, kiekvienos valstybės nustatomas tapačių visuomenių santykių reguliavimas, atsižvelgiant į jų tarptautinį pobūdį, kiekvienu atveju lemia teisės taikymo koliziją – t.y. nevienodą tapačių juridinių faktų vertinimą skirtingose jurisdikcijose¹⁸. Dėl šios priežasties, tarptautinio pervežimo oru reglamentavimas vien tik nacionalinės teisės priemonėmis yra nepakankamas, lemia teisinę fragmentaciją, - sukelia teisinį neapibrėžtumą.

Antra vertus, augant pervežamų keleivių, bagažo ir krovinių skaičiui, atidarant vis naujus tarptautinius pervežimo oru maršrutus, kilo vežėjo oru atsakomybės problema už žalą, kilusią pervežant keleivius (mirties, sužeidimo ar sužalojimo atvejai) ir krovinius (sunaikinimo, sugadinimo, praradimo atvejai). Tokie atvejai pasitaikydavo gana dažnai, nes tuo metu aviacijos pramonė buvo tik pradėjusi vystytis ir finansiškai silpna, todėl natūralu, jog egzistavo gana didelė galimų katastrofų rizika, o vežėjai oru dažnai negalėjo tinkamai įvykdyti savo

¹⁵ P. Kūris, M. Požarskis. Tarptautinės teisės apybraižos. Vilnius: Mintis, 1985. P. 379.

¹⁶ *Ibid.* P. 386.

¹⁷ M. Clarke, D. Yates. Contracts of carriage by land and air. London, Singapore: LLP, 2004. P. 309.

¹⁸ Fountain Court Chambers. Carriage by Air. London: Butterworths, 2001. P. 1.

įsipareigojimų, todėl tapo būtina standartizuoti žalos atlyginimą, numatyti galimybę keleiviams apsidrausti nuo vežėjo oru sukeltos žalos ir sumažinti bylinėjimosi su vežėjo oru kaštus¹⁹.

Iš esmės minėtos aplinkybės sąlygojo poreikį unifikuoti kolizines taisykles, reglamentuojančias vežėjo oru civilinę atsakomybę, kurių taikymas praktikoje savaime yra problematiškas. Todėl visuomeninius santykius, kylančius vykdant tarptautinius pervežimus oru, imta reglamentuoti tarptautinės teisės priemonėmis – tarptautinėmis sutartimis²⁰. Kaip teisingai pastebi prof. P. Kūris ir M. Požarskis, šiuo atveju tarptautinės teisės ir nacionalinės teisės sistemų normos yra labai glaudžiai susijusios²¹.

1.1.1. Tarptautinės privatinės teisės sutartys ir jų pakeitimai: nuo Varšuvos iki Monrealio

Pirmuoju tarptautiniu civilinės aviacijos susitarimu, sukuriančiu teisinį pagrindą keleivių, bagažo ir krovinių pervežimui, tapo 1929 m. spalio 12 d. Varšuvoje 31 valstybės pasirašyta „Konvencija dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo“ (toliau – Varšuvos konvencija)²², įsigaliojusi 1933 m. vasario 13 d., kuri įtvirtino ir detalizavo vežėjo oru civilinės atsakomybės principus už žalą, kilusią vykdant keleivių, bagažo ir krovinių tarptautinį pervežimą, taip pat už žalą, kilusią dėl vėlavimo. Unifikuodama vežėjo oru civilinės atsakomybės nuostatas, Varšuvos konvencija pasižymėjo patikimumu ir naudingumu, keleiviams suteikdama teisinę apsaugą, tuo tarpu vežėjai oru, žinodami taikomos civilinės atsakomybės apimtį, galėjo apsidrausti nuo galimų nuostolių²³. Tai lėmė dar didesnę aviacijos pramonės plėtrą ir tolimesnius Varšuvos konvencijos pakeitimus.

Varšuvos konvenciją ir jos nustatytą vežėjo oru atsakomybės režimą papildančios bei pakeičiančios kitos tarptautinės privatinės teisės konvencijos, taip pat susitarimai tarp vežėjų

¹⁹ Fountain Court Chambers. Carriage by Air. London: Butterworths, 2001. P. 2.

²⁰ Jau 1919 m. priimama Konvencija, susijusi su oro navigacijos reguliavimu, - dar vadinama Paryžiaus konvencija, kuria buvo pripažintas visiškas ir išskirtinis valstybių oro erdvės, esančios virš valstybės teritorijos, suverenumas. Šaltinis: <http://www.spacelaw.olemiss.edu/library/aviation/IntAgr/multilateral/1919_Paris_convention.pdf> [Prisijungimo laikas: 2011-11-05 22:19].

²¹ P. Kūris, M. Požarskis. Tarptautinės teisės apybraižos. Vilnius: Mintis, 1985. P. 386.

²² XX a. pradžioje nebuvo jokio tarptautinio mechanizmo tarptautinėms konvencijoms priimti, todėl teisės unifikavimo iniciatyva priklausė suinteresuotų vyriausybių kompetencijai. Pagal tuo metu vyravusią tarptautinę praktiką, Prancūzijos vyriausybė 1925 m. spalio mėn. sušaukė užsienio valstybių diplomatus į Pirmąją tarptautinės oro teisės konferenciją Paryžiuje. Diplomatai nusprendė, jog vežėjo oru atsakomybės unifikavimo klausimus turėtų būti įvertinti ekspertai, todėl buvo sukurtas Tarptautinis oro technikos teisės komitetas (CITEJA), kuris Antrosios tarptautinės oro teisės konferencijos metu, vykusios 1929 m. spalio 4 – 12 d. Varšuvoje, parengė ir pateikė svarstyti konvencijos projektą, kuris ir buvo pasirašytas. (Šaltinis: M. Milde. International Air Law and ICAO. Unrecht, The Netherlands: Eleven International Publishing, 2008. P. 266).

²³ I. Diederiks-Verschoor. An Introduction to Air Law. 8 th revised edition. Haga, Londonas, Niujorkas: Kluwer law international, 2006. P. 101, 102.

(angl. *intercarrier agreements*), sudaro taip vadinamą **Varšuvos sistemą**²⁴. Varšuvos sistemos nustatytas vežėjo oru civilinės atsakomybės režimas buvo taikomas 70 metų (iki 1999 m.), todėl toliau būtina išanalizuoti šio atsakomybės režimo raidos esminius aspektus, turinčius esminės įtakos vežėjo oru atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygoms.

Analizuojant Varšuvos konvencijos taikymą pažymėtina, jog Varšuvos konvencijos nuostatos yra taikomos tik transportuojant žmones, bagažą arba krovinius, ir tik atliekant tarptautinį vežimą oru²⁵. Remiantis Varšuvos konvencijos nuostatomis, tarptautiniu vežimu yra laikomas bet koks vežimas, kuriame pagal šalių susitarimą išvykimo ir atvykimo vieta, nepriklausomai nuo to, ar daroma pertrauka vežime arba perkrovimas, yra arba dviejų Aukštųjų Susitariančių Šalių teritorijose, arba vienos ir tos pačios Aukštosios Susitariančios Šalies teritorijoje, jei sustojimas numatytas teritorijoje, kuri priklauso kitos, net ne Susitariančios Valstybės, suverenitetui, siuzerenitetui, mandatui ar valdžiai²⁶. Susitariančios šalys Varšuvos konvencijos preambulėje išreiškė tikslą vienodai reguliuoti tarptautinių vežimų oru sąlygas dokumentuose, naudojamuose šiems vežimams, bei vežėjo oru atsakomybę, todėl Varšuvos konvencija unifikavo tarptautinės privatinės oro teisės nuostatas keliose oro teisės reguliavimo srityse.

Visų pirma buvo nustatyta ir įtvirtina vežimo oru dokumentų teisinė reikšmė ir forma (Varšuvos konvencijos 3 – 16 straipsniai). Vežėjas oru, priklausomai nuo to kas yra vežama, išduoda keleivio bilietą, bagažo kvitą ar krovinio važtaraštį. Taip pat nustatomi ir detalizuojami vežimo dokumento turinio reikalavimai. Remiantis konvencijos nuostatomis, vežimo dokumento neišdavimas, praradimas arba išdavimas su netikslumais nedaro įtakos vežimo sutarties buvimui arba galiojimui, ir jai taikomos konvencijos taisyklės²⁷, o toks vežimas patenka į Varšuvos konvencijos reguliavimo dalyką. Ilgainiui, atsiradus ir sparčiai tobulėjant elektroniam duomenų apdorojimui, toks vežimo dokumentų reglamentavimas tapo ydingas, nes nebuvo numatyta elektroninio bilieto taikymo galimybių. Pagal Varšuvos konvencijos nuostatas, vežėjas oru priimdamas vežti keleivius, bagažą ar krovinius ir neišduodamas atitinkamo vežimo dokumento, negali remtis konvencijos nuostatomis, kurios atleidžia jį nuo atsakomybės arba ją apriboja. Tokiu būdu buvo apribotos galimybės naudoti elektroninius vežimo dokumentus²⁸.

²⁴ G. N. Tompkins, Jr. Liability rules applicable to international air transportation as developed by the courts in the United States : from Warsaw 1929 to Montreal 1999. The Netherlands: Kluwer Law International: 2010. P. 2.

²⁵ Varšuvos konvencija // Valstybės žinios. 1997, Nr. 19-414, 1 str.

²⁶ *Ibid.*

²⁷ *Ibid.*, 3 str. 2 d.

²⁸ I. Larsen. Regime of liability in Private International Air Law – with Focus on the Warsaw System and the Montreal Convention of 28 May 1999. Studenterafhandling 2, 2002. P. 5.

Antra, nustatytas vežėjo oru atsakomybės režimas. Varšuvos konvencija įtvirtino tik sutartinę civilinę vežėjo oru atsakomybę, už žalą: atsiradusią dėl keleivio mirties, sužeidimo arba bet kokio kitokio kūno sužalojimo (17 straipsnis); atsiradusią sunaikinus, praradus arba sugadinus įregistruotą bagažą arba prekes (18 straipsnis); atsiradusią dėl pavėlavimo vežant oru keleivius, bagažą arba prekes (19 straipsnis).

Vežėjo oru atsakomybė yra grindžiama jo kalte (tyčia arba neatsargumu), kuri yra preziumuojama. Kaltės prezumpcija gali būti paneigiama taikant atvirkštinio įrodinėjimo naštos (angl. *reverse burden of proof*) institutą, t. y. ieškovas (pvz. keleivis) neprivalo įrodinėti vežėjo oru kaltės – vežėjo oru kaltė yra preziumuojama, kilus žalai²⁹. Visais atvejais, kaltės prezumpcija gali būti panaikinta, o vežėjas atleidžiamas nuo atsakomybės, tik pačiam vežėjui oru įrodžius, jog buvo imtasi visų reikiamų priemonių žalai išvengti (angl. *all necessary measures*) arba buvo neįmanoma jų imtis³⁰. Vežant prekes ir bagažą, vežėjas oru atleidžiamas nuo civilinės atsakomybės, jei įrodys, kad žala atsirado dėl pilotavimo, orlaivio vairavimo arba navigavimo klaidos ir kad visais kitais atžvilgiais jis ir jo agentai ėmėsi visų reikiamų priemonių žalai išvengti³¹. Taip pat vežėjas oru gali būti atleidžiamas nuo atsakomybės, vežėjui oru įrodžius, kad patyręs žalą asmuo yra pats dėl to kaltas arba padėjo žalai atsirasti (angl. *contributory negligence*)³². Toks reguliavimas laikytinas inovatyviu, nes apsaugo ieškovo teises, kuriam kiekvienu atveju būtų itin sudėtinga įrodyti vežėjo oru kaltę, atsižvelgiant į aviacijos techninį sudėtingumą bei progresyvumą, įvertinant tai, jog vartotojų teisių apsauga tuo metu dar nebuvo pakankamai išvystyta.

Pažymėtina ir tai, jog Varšuvos konvencija apribojo vežėjo oru atsakomybę, kiekvienu atveju nustatydamą fiksuotus atsakomybės limitus. Atsakomybės dydžio ribos diferencijuojamos priklausomai nuo vežimo objekto: vežant keleivius, vežėjo atsakomybė kiekvieno keleivio atžvilgiu apribojama šimto dvidešimt penkių tūkstančių *frankų suma*³³ (apytikriai 8300 - 10 000 JAV dolerių); įregistruotą bagažą ir prekes – dviejų šimtų penkiasdešimties frankų suma už kilogramą (apytikriai 17 - 20 JAV dolerių); daiktų, kuriuos keleivis pasilieka su savimi – penkiais tūkstančiais frankų kiekvienam keleiviui³⁴ (apytikriai 332 - 400 JAV dolerių). Nurodytos atsakomybės ribos galėjo būti netaikomos, jei žala atsirado dėl vežėjo oru tyčios arba

²⁹ M. Milde. *International Air Law and ICAO. Unrecht*, The Netherlands: Eleven International Publishing, 2008. P. 268.

³⁰ Varšuvos konvencija // Valstybės žinios. 1997, Nr. 19-414, 20 str. 1 d.

³¹ *Ibid.*, 20 str. 2 d.

³² *Ibid.*, 21 str.

³³ Prancūzų frankas – sudaro šešiasdešimt penki su puse miligramai devyni šimtai tūkstantųjų prabos aukso;

³⁴ Varšuvos konvencija, *op. cit.*, 22 str.

kaltės (angl. *wilful misconduct*)³⁵. Aviacijai, kaip dar besiformuojančiai transporto rūšiai, atsakomybės ribos buvo būtina sąlyga tolimesniam vystymuisi, palapsniui leidusi pagerinti vežimo oru saugumą bei šio transporto sektoriaus finansinį stabilumą³⁶.

1955 m. Hagos protokolas. Nors Varšuvos konvencija buvo laikoma vienu geriausių susitarimų dėl tarptautinės privatinės teisės, pasibaigus Antrajam Pasauliniam karui, ji netruko būti keičiama. Varšuvos konvencija buvo kritikuojama dėl pernelyg mažų vežėjo oru atsakomybės ribų, taip pat dėl sudarytų prielaidų skirtingam vežėjo oru tyčios arba kaltės (angl. *wilful misconduct*) interpretavimui. Be to, vežimui oru tampant saugesniam, o vežėjams orui plečiantis, nebeliko poreikio taikyti vežėjams oru itin palankaus atsakomybės teisinio režimo³⁷. Atsižvelgiant į tai, 1955 m. rugsėjo 28 d. Hagoje vykusios konferencijos, inicijuotos Tarptautinės civilinės aviacijos asociacijos (ICAO)³⁸, metu, priimtas „Protokolas apie konvencijos dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo, pasirašytos Varšuvoje 1929 m. spalio 12 d., pakeitimo“, kitaip dar vadinamas Hagos protokolu.

Hagos protokolu padvigubinama vežėjo oru atsakomybės riba vežant keleivius iki dviejų šimtų penkiasdešimt tūkstančių frankų (apytikriai 20 000 JAV dolerių)³⁹, taip pat keičiama vežėjo oru tyčios arba kaltės (angl. *wilful misconduct*) sąvoka – vežėjo oru atsakomybės ribos galėjo būti netaikomos, jei žala atsirado dėl tarnautojo arba agento veiksmų ar aplaidumo, kurie atlikti ketinant padaryti žalą arba netyčia, bet suvokiant, kad tuo gali būti padaryta žala (angl. *intentional or reckless conduct*)⁴⁰, taip pat išplečiama vežėjo oru tarnautojų ir agentų apsauga, numatant, kad ieškinio dėl žalos pateikimo atveju, jie turės teisę remtis atsakomybės apribojimais, kuriais turi teisę remtis ir pats vežėjas oru, jei bus įrodyta, kad buvo veikiami tarnybinių pareigų ribose⁴¹. Pažymėtina, jog JAV, nors ir pasirašiusi, niekada neratifikavo Hagos protokolo, nes vežėjo oru atsakomybės ribos, ypač keleivio mirties ar sužeidimo atveju, vis dėlto buvo pernelyg žemos⁴².

³⁵ Varšuvos konvencija // Valstybės žinios. 1997, Nr. 19-414, 25 str.

³⁶ M. Milde. *International Air Law and ICAO. Unrecht*, The Netherlands: Eleven International Publishing, 2008. P. 268.

³⁷ Fountain Court Chambers. *Carriage by Air*. London: Butterworths, 2001, P. 4.

³⁸ ICAO – specializuota Jungtinių Tautų Organizacijos agentūra, įsteigta 1944 m., kurios paskirtis yra skatinti tarptautinės civilinės aviacijos saugumą ir nuoseklų vystymąsi. Agentūra nustato aviacijos saugumo, patikimumo, efektyvumo ir reguliarumo, taip aviacijos aplinkos apsaugos standartus bei taisykles. Agentūros, kuria sudaro 190 valstybių narių, veikla grindžiama valstybių narių bendradarbiavimu. (Šaltinis: <www2.icao.int/en/Home/Pages/ICAOinBrief.aspx> [Prisijungimo laikas: 2011-11-15 12:11].)

³⁹ Hagos protokolo XI straipsniu keičiamas Varšuvos konvencijos 22 str. // Valstybės žinios. 1997, Nr. 19-413;

⁴⁰ *Ibid.*, XIV str.

⁴¹ *Ibid.*

⁴² I. Larsen. *Regime of liability in Private International Air Law – with Focus on the Warsaw System and the Montreal Convention of 28 May 1999*. Studenterafhandling 2, 2002, P. 6.

1961 m. Gvadalacharos konvencija. Praktikoje taikant Varšuvos konvencijos, taip pat ją pakeičiančio Hagos protokolo, nuostatas, kildavo itin daug problemų teisiškai vertinant vežėjo oru, tiesiogiai vykdžiusio vežimą, civilinę atsakomybę, kadangi oro transporto sektoriuje itin paplito įvairios pervežimo oru modifikacijos (pvz. frachtavimas (čarteriniai skrydžiai), ekspedicija ir kt.)⁴³. Atkreiptinas dėmesys į tai, jog tiek Varšuvos konvencija, tiek Varšuvos – Hagos konvencija⁴⁴ reglamentavo tik to vežėjo oru civilinę atsakomybę, su kuriuo yra sudaryta vežimo oru sutartis, taip pat to vežėjo ar vežėjų oru, kurie pagal susitarimą perimdavo iš susitariančio vežėjo ir atlikdavo dalį pervežimo. Dėl to problemų kildavo tais atvejais, kuomet visas pervežimas oru atliekamas kito, ne susitariančio vežėjo oru, taip pat dalis pervežimo atliekama kito, ne susitariančio vežėjo oru, nesant atskiro keleivio ar siuntėjo susitarimo⁴⁵.

Vežėjo oru apibrėžimo problema buvo nagrinėjama 1961 m. rugsėjo 18 d. Gvadalacharoje vykusios konferencijos metu. ICAO pateikus Varšuvos konvencijos papildymo projektą, buvo pasirašyta „Konvencija, papildanti Varšuvos konvenciją dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, atliekamais asmens, nesančio susitariančiu vežėju, unifikavimo“, kitaip dar vadinama Gvadalacharos konvencija. Gvadalacharos konvencija atriboja ir apibrėžia *susitariančią vežėją* kaip 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, tuo tarpu *faktiniu vežėju* yra laikomas asmuo, kitas nei susitariančias vežėjas, kuris, remiantis susitariančio vežėjo tariamu įgaliojimu (jei neįrodyta priešingai), įvykdo visą arba dalį vežimo, tačiau kuris nėra tolesnis vežėjas Varšuvos Konvencijos prasme⁴⁶. Taigi, Gvadalacharos konvencija aiškiai ir nedviprasmiškai išplečia Varšuvos konvencijos nuostatų taikymą, o kartu ir atsakomybės režimą, faktiniam vežėjui, kuris jau buvo taikomas susitariančiajam vežėjui, nors faktinio vežėjo atsakomybė yra tiesiogiai proporcinga atlikto vežimo daliai.

1971 m. Gvatemalos miesto protokolas. Varšuvos – Hagos konvencijos nuostatos buvo peržiūrėtos 1971 m. kovo 8 d. ICAO sušauktoje diplomatinėje konferencijoje Gvatemalos mieste, kurios metu buvo pasirašytas Gvatemalos miesto protokolas, kuriuo buvo iš esmės atnaujintos keleivių ir bagažo vežimo oru nuostatos, nustatant griežtą vežėjo oru civilinės atsakomybės režimą keleivių ir bagažo vežimo atveju ir padidinant vežėjo oru civilinės atsakomybės ribas (pvz. keleivių vežimo atveju – iki vieno milijono penkių šimtų tūkstančių

⁴³ M. Milde. *International Air Law and ICAO*. Unrecht, The Netherlands: Eleven International Publishing, 2008, P. 273.

⁴⁴ Varšuvos konvencija, pakeista Hagos protokolu.

⁴⁵ Fountain Court Chambers. *Carriage by Air*. London: Butterworths, 2001, P. 6.

⁴⁶ Gvadalacharos konvencija // Valstybės žinios. 1997, Nr. 19-415, 1 str.

frankų, t. y. apytikriai 100 000 JAV dolerių)⁴⁷. Vežėjo oru civilinė atsakomybė dėl vėlavimo ir krovinių vežimo toliau išliko grindžiama vežėjo oru kaltės prezumpcija. Tačiau Gvatemalos miesto protokolo nuostatos buvo ratifikuotos tik kelių valstybių, todėl protokolas taip ir neįsigaliojo, o jo nuostatos integruotos į kitus tarptautinės privatinės teisės aktus⁴⁸.

1975 m. Monrealio protokolai Nr. 1, 2, 3. Įkūrus Tarptautinį valiutos fondą (1944 m.), kuris 1969 m. šios tarptautinės organizacijos valstybėms narėms įvedė naują apskaitos vienetą – Specialiąsias skolinimosi teises (angl. *The Special Drawing Right (SDR)*)⁴⁹, ilgainiui imta atsisakyti aukso, kaip valiutos išraiškos priemonės. Kilus ginčams dėl anksčiau nustatytų vežėjo oru atsakomybės ribų bei jų vertimo į nacionalines valiutas, ICAO organizavo tarptautinę konferenciją Monrealyje, kurios metu 1975 m. kovo 8 d. buvo pasirašyti trys Papildomi Monrealio protokolai Nr. 1, 2, 3, kuriais buvo atnaujintos Varšuvos konvencijoje, Varšuvos – Hagos bei Varšuvos – Hagos – Gvatemalos miesto konvencijose nustatytos pinigines išraiškos, aukso frankų sistemą pakeičiant į Tarptautinio valiutos fondo nustatomas Specialiąsias skolinimosi teises (SDR)⁵⁰.

1975 m. rugsėjo 25 d. Monrealio protokolas Nr. 4. Ketvirtuoju Monrealio protokolu buvo pakeistas Varšuvos – Hagos konvencijoje nustatytas vežėjo oru civilinės atsakomybės režimas, numatant krovinių vežimo atveju vežėjui oru taikyti griežtą civilinę atsakomybę. Vežėjas oru gali būti atleidžiamas nuo civilinės atsakomybės vežėjui oru įrodžius, kad patyręs žalą asmuo yra pats dėl to kaltas arba padėjo žalai atsirasti (angl. *contributory negligence*)⁵¹, arba žala kroviniui kilo dėl jo defektų, kokybės, krovinio pakavimo, atlikto su vežėju oru nesusijusio asmens, dėl karo ar ginkluoto konflikto, ar dėl viešojo administravimo subjektų veiksmų⁵². Monrealio protokolas Nr. 4 įsigaliojo tik 1998 m. birželio 14 d.

Vežėjų oru susitarimai. Varšuvos sistemos reforma. Po daugelio ketinimų reformuoti tarptautiniams pervežimams oru taikomas atsakomybės sistemas, išryškėjo tarptautinės bendruomenės nesugebėjimas suderinti visų, t.y. tarptautinio pervežimo oru santykiuose dalyvaujančių subjektų, interesų, todėl iniciatyvos ėmėsi patys oro vežėjai ir tarptautinės

⁴⁷ Fountain Court Chambers. *Carriage by Air*. London: Butterworths, 2001, P. 11.

⁴⁸ B. Cheng. A new era in the law of international carriage by air: from Warsaw (1929) to Montreal (1999). *International & Comparative Law Quarterly*: 2004, P. 3.

⁴⁹ Specialiosios skolinimosi teisės – tai Tarptautinio valiutos fondo apskaitos vienetas, kuris yra įvertinamas pagal keturių pagrindinių pasaulio valiutų – JAV dolerio, Didžiosios Britanijos svaro, Euro bei Japonijos jenos – rinkos keitimo kursą. (Šaltinis: <www.imf.org/external/np/exr/faq/sdrallocfaqs.htm#q1> [Prisijungimo laikas: 2011-11-18 22:01].)

⁵⁰ B. Cheng. A new era in the law of international carriage by air: from Warsaw (1929) to Montreal (1999). *International & Comparative Law Quarterly*: 2004, P. 3.

⁵¹ 1975 m. rugsėjo 25 d. Monrealio protokolo Nr. 4 VI straipsnis (Šaltinis: <www.dot.gov/ost/ogc/ProtocolNo4.pdf> [Prisijungimo laikas: 2011-11-18 22:20].)

⁵² *Ibid.*, IV str.

organizacijos⁵³. Nepasitenkinimas Varšuvos sistema augo, nes nustatytos atsakomybės ribos neatitiko laikmečio sąlygų (padidėjusio pragyvenimo lygio, infliacijos ir kt.)⁵⁴. Pagal Varšuvos konvencijos 22 straipsnio 1 dalį, vežėjas oru ir keleivis specialiu susitarimu gali nustatyti ir aukštesnę atsakomybės ribą. Todėl Varšuvos sistemai taip pat priskiriami Vežėjų oru susitarimai, nustatantys vežėjo oru atsakomybės režimus, alternatyvius Varšuvos konvencijos 17 straipsnyje nustatytam atsakomybės režimui keleivių mirties bei sužalojimo atvejais⁵⁵.

1966 m. Monrealio susitarimas. Nepatenkinta Hagos protokolu nustatyta vežėjo oru atsakomybės riba, JAV inicijavo ir ėmėsi priemonių padidinti vežėjo oru atsakomybę vežant keleivius iki 100 000 JAV dolerių. JAV pareiškė, jog neperžiūrėjus vežėjo oru atsakomybės ribų, JAV iš viso denonsuos Varšuvos konvenciją⁵⁶. Vežėjai oru, siekdami išsaugoti Varšuvos konvencijos atsakomybės režimą, sutiko pasirašyti 1966 m. gegužės 15 d. „Susitarimą dėl Varšuvos konvencijos ir Hagos protokolo atsakomybės ribojimo“, kitaip dar vadinamą Monrealio susitarimą (angl. *Montreal Intercarrier Agreement*)⁵⁷. Tai susitarimas tarp Tarptautinės oro transporto asociacijos (IATA)⁵⁸ narių, t.y. vežėjų oru, siekiant įtikinti JAV vyriausybę atsisakyti minties denonsuoti Varšuvos konvenciją. Vežėjai oru sutiko padidinti vežėjo oru atsakomybės keleiviams ribą iki 75 000 JAV dolerių, kuri yra taikoma visiems tarptautiniams skrydžiams, kuriuose JAV yra sustojimo, išvykimo ar atvykimo valstybė. Vežėjai oru taip pat susitarė dėl griežtos vežėjo oru civilinės atsakomybės pervežant keleivius, nuo kurios gali būti atleisti, taikant Varšuvos konvencijos 20 straipsnyje numatytas gynybos priemones (angl. *defence*)⁵⁹, t.y. griežtos atsakomybės taikymas, nesant žalą patyrusio asmens kaltės.

Paradoksalu, tačiau iš esmės vežėjams oru pavyko padaryti tai, ko nesugebėjo pasaulio valstybių vyriausybės. Vis dėlto, pabrėžtina, jog 1966 m. Monrealio susitarimas formaliai nėra laikomas nei tarptautinės teisės šaltiniu, nei Varšuvos konvencijos pakeitimu, nes tai yra privatus

⁵³ Fountain Court Chambers. *Carriage by Air*. London: Butterworths, 2001, P. 15.

⁵⁴ I. Larsen. *Regime of liability in Private International Air Law – with Focus on the Warsaw System and the Montreal Convention of 28 May 1999*. Studenterafhandling 2, 2002, P. 8.

⁵⁵ G. N. Tompkins, Jr. *Liability rules applicable to international air transportation as developed by the courts in the United States : from Warsaw 1929 to Montreal 1999*. The Netherlands: Kluwer Law International: 2010, P. 10.

⁵⁶ Fountain Court Chambers. *Carriage by Air*. London: Butterworths, 2001, P. 8.

⁵⁷ B. Cheng. *A new era in the law of international carriage by air: from Warsaw (1929) to Montreal (1999)*. *International & Comparative Law Quarterly*: 2004, P. 2.

⁵⁸ IATA – tarptautinė asociacija, įkurta 1945 m., vežėjų oru iniciatyva. Šiuo metu asociacija jungia per 240 vežėjų oru (94 % tarptautinio oro transporto), ir atstovauja jų interesams oro transporto sektoriuje. (Šaltinis <www.iata.org/about/Pages/mission.aspx> [Prisijungimo laikas: 2011-11-15 17:49].

⁵⁹ I. Larsen. *Regime of liability in Private International Air Law – with Focus on the Warsaw System and the Montreal Convention of 28 May 1999*. Studenterafhandling 2, 2002, P. 7.

susitarimas tarp vežėjų oru su JAV administracija, kuriuo vežėjai oru sutiko nustatyti griežtos civilinės atsakomybės režimą bei atsakomybę riboti minėta suma⁶⁰.

1992 m. Japonijos iniciatyva. 1992 m. Japonijos oro linijos nustatė dviejų lygių atsakomybės sistemą, pagal kurią iki 100 000 SDR būtų taikoma griežta vežėjo oru civilinė atsakomybė, žalai viršijus 100 000 SDR sumą – vežėjo oru civilinė atsakomybė grindžiama vežėjo oru kaltės prezumpcija, kuri gali būti paneigiama įrodžius, kad patyręs žalą asmuo yra pats dėl to kaltas arba padėjo žalai atsirasti (angl. *contributory negligence*), arba buvo imtasi visų reikiamų priemonių žalai išvengti (angl. *all necessary measures*) taikant atvirkštinę įrodinėjimo našta⁶¹. Pagal šią iniciatyvą, vežėjo oru atsakomybė – neribojama.

1995 m. ir 1996 m. IATA vežėjų oru susitarimai. Minėta Japonijos iniciatyva lėmė 1995 m. IATA tarp vežėjų sudarytą susitarimą dėl vežėjo oru civilinės atsakomybės už keleivių vežimą, įtvirtinantį minėtą Japonijos iniciatyvą. Šiuo susitarimu vežėjai oru sutarė keleivio mirties, sužalojimo ar kitokio kūno sužeidimo atvejais riboti vežėjo oru civilinę atsakomybę, kaip tai numato Varšuvos konvencijos 22 straipsnis, atlygintinos žalos dydį nustatant pagal nacionalinę teisę⁶². Tai savanoriškas vežėjų oru susitarimas dėl visuotinių vežimo oru sąlygų, nustatant griežtą vežėjo oru civilinę atsakomybę, taip pat atsisakant įrodinėjimo naštos tais atvejais, kuomet žala siekė ne daugiau kaip 100 000 SDR. 1996 m. IATA vežėjai oru priėmė susitarimą, kuriuo šalys įsipareigojo minėto 1995 m. susitarimo nuostatas įtraukti į vežimo oru sutartis. Šis susitarimas įsigaliojo 1997 m. vasario 14 d. ir nustatė tapatų vežėjo oru civilinės atsakomybės režimą. Atsižvelgiant į tai, Europos Sąjunga pasiūlė Tarybos reglamentą, kuris visoms valstybėms narėms, visiems Bendrijos vežėjams oru, vykdant vidaus ir tarptautinius vežimus turėjo būti pradėtas taikyti nuo 1998 m. spalio 17 d. (N.B. dauguma ES oro linijų jau buvo IATA tarp vežėjų sudaryto susitarimo narėmis).

1929 m. Varšuvos konvencijos priėmimas laikomas sėkmingu prisidėjimu unifikuojant tarptautinę privatinę teisę, bene šimtmetį buvusia tarptautinės privatinės oro teisės šerdimi, nepaisant itin sparčių aviacijos pramonės bei pragyvenimo lygio pokyčių. Remiantis jau pasenusia Varšuvos konvencijos sistemos patirtimi, sukaupta taikymo ir aiškinimo praktika, kilo poreikis sukurti naują reguliavimą. Varšuvos konvencijos tikslas buvo sukurti unifikuotą teisės sistemą ir apsaugoti silpną ir kylančią aviacijos pramonę. Įvertinus Varšuvos sistemos evoliuciją,

⁶⁰ M. Milde. *International Air Law and ICAO*. Unrecht, The Netherlands: Eleven International Publishing, 2008, P. 275.

⁶¹ B. Cheng. A new era in the law of international carriage by air: from Warsaw (1929) to Montreal (1999). *International & Comparative Law Quarterly*: 2004, P. 5.

⁶² G. N. Tompkins, Jr. *Liability rules applicable to international air transportation as developed by the courts in the United States : from Warsaw 1929 to Montreal 1999*. The Netherlands: Kluwer Law International: 2010, P. 12.

pažymėtina, jog vežėjo oru civilinės atsakomybės režimas ilgainiui keitėsi, iš esmės pereinant nuo vežėjo oru kaltės grindžiamos civilinės atsakomybės, kur vežėjo oru kaltė preziumuojama, ir įrodinėjama taikant atvirkštinės įrodinėjimo naštos institutą, prie griežtos vežėjo oru civilinės atsakomybės, kuomet vežėjo oru kaltė, kaip civilinės atsakomybės sudėties elementas, tapo teisiškai nereikšminga, o nuo civilinės atsakomybės vežėjas oru gali būti atleidžiamas tik įrodžius teisės aktuose nurodytas konkrečias aplinkybes.

Vis dėlto, Varšuvos sistema ilgainiui neatitiko unifikuotumo tikslų, nes aviacijos pramonė tapo pakankamai finansiškai stipri ir pažengusi, o sustiprėjus vartotojų teisių apsaugos koncepcijai, kilo poreikis atnaujinti vežėjo oru civilinės atsakomybės režimą. Vežėjams oru sutikus su neribota ir griežta civiline atsakomybe iki 100 000 SDR nebeliko prasmės taikyti Varšuvos konvencijos atsakomybės ribojimus. Siekiant unifikuotos teisės sistemos, daugelis ketinimų atnaujinti Varšuvos konvenciją protokolais, vežėjų oru susitarimais ar vienašaliais valstybių veiksmais turėjo priešingą poveikį, t. y. suskaidė ir supainiojo teisės sistemą.

1999 m. Monrealio konvencija. Atsižvelgiant į tai, kad vežėjo oru civilinę atsakomybę reglamentavusi Varšuvos sistema tapo itin defragmentuota ir sunkiai pritaikoma, taip pat įvertinus technologinius ir finansinius aviacijos sektoriaus bei asmenų, besinaudojančių aviacija, ekonominius pokyčius, Varšuvos sistemą ištiko krizė⁶³. Dėl to, radikalus sprendimo būdas tapo būtinu ir nuosekliai gimė visiškos, neribotos bei užtikrintos vežėjo oru civilinės atsakomybės režimo idėja⁶⁴, kuri buvo realizuota toliau unifikuojant tarptautinę privatinę oro teisę, ją atnaujinant ir modernizuojant, bei integruojant naudingiausias Varšuvos sistemos institutus.

1999 m. gegužės 28 d. pasirašoma Konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo (toliau – Monrealio konvencija)⁶⁵. Tarptautinėje privatinėje teisėje, Monrealio konvencija nėra laikoma Varšuvos konvencijos pakeitimu. Iš esmės, Monrealio konvencija yra nauja tarptautinė sutartis, unifikuojanti ir pakeičianti civilinės atsakomybės sistemą, kylančią iš Varšuvos konvencijos⁶⁶.

Monrealio konvencija atspindi naujas aviacijos reglamentavimo tendencijas ir tikslus bei siekį subalansuoti vežėjo oru ir jo keleivių interesus (*vis-à-vis*)⁶⁷. Monrealio konvencijos

⁶³ B. Cheng. A new era in the law of international carriage by air: from Warsaw (1929) to Montreal (1999). *International & Comparative Law Quarterly*: 2004, P. 4.

⁶⁴ *Ibid.*

⁶⁵ Monrealio konvencija įsigaliojo 2003 m. lapkričio 4 d., ją 2003 m. spalio 5 d. ratifikavus JAV, kaip trisdešimtajai konvencijos šaliai. Monrealio konvencija ratifikuota Lietuvos Respublikos Seimo 2004 m. spalio 19 d. įstatymu Nr. IX-2495..

⁶⁶ Gary A. Gardner, Brian C. McSharry. *The Montreal Convention: The scam jet of aviation law*. Wilson Elser Moskowitz Edelman & Dicker LLP: 2006. P. 1.

⁶⁷ *Ibid.*

preambulėje akcentuojamas ne oro linijų, o vartotojų interesų apsauga, vykdam tarptautinius pervežimus oru, taip pat teisingos kompensacijos, paremtos restitucijos principu, būtinybė⁶⁸.

Skirtinos šios reglamentavimo naujovės: visų pirma, supaprastinamas vežimo oru dokumentų reglamentavimas – numatoma elektroninio bilieto ir važtaraščio galimybė⁶⁹; antra, iš esmės pakeistas vežėjo oru civilinės atsakomybės režimas. Keleivių vežimo oru atvejais, nustatoma dviejų lygių vežėjo oru civilinės atsakomybės sistema, numatanti griežtą ribotą vežėjo oru civilinę atsakomybę iki 100 000 SDR (apytikriai – 150 000 JAV dol.)⁷⁰, ir neribotą vežėjo oru civilinę atsakomybę, kuri gali būti taikoma kilusiai žalai atlyginti viršijus minėtą atsakomybės ribą⁷¹. Vežėjas oru gali būti atleistas nuo neribotos griežtos civilinės atsakomybės vežėjui oru įrodžius Monrealio konvencijos 21 straipsnyje įtvirtintas aplinkybes⁷². Vežėjo oru civilinė atsakomybė grindžiama preziumuojant vežėjo oru kaltę, taikant atvirkštinę įrodinėjimo našta. Nors šiuo atveju vežėjo oru civilinė atsakomybė gali būti neribota, ieškovui kompensacijos už žalą dydį sudaro tik tokia suma, kokia yra įrodoma⁷³.

Monrealio konvencijoje sukuriama atskiras atsakomybės režimas vežant oru bagažą ir krovinius. Vežėjui taikoma griežta civilinė atsakomybė už žalą, atsiradusią sunaikinus, pametus ar sugadinus įregistruotą bagažą⁷⁴. Vežėjas oru neatsako, jeigu ir tik dėl tokio bagažo, kuriam padaryta žala dėl anksčiau turėtų defektų, trūkumų ar kokybės. Neregistruoto bagažo atveju, įskaitant asmens daiktus, vežėjas atsako tik tuo atveju, jeigu žala atsirado dėl jo ar jo darbuotojų arba atstovų kaltės. Vežėjo oru civilinė atsakomybė bagažo vežimo atveju, remiantis Monrealio konvencijos 22 straipsnio 2 dalimi, yra ribota iki 1,000 SDR (apie 1 500 JAV dolerių) nebent keleivis, registruodamas bagažą, pateikė specialią suinteresuotumo savo bagažo pristatymo į paskirties vietą deklaraciją ir sumokėjo papildomą pinigų sumą, jeigu 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.

⁶⁸ Monrealio konvencijos preambulė.

⁶⁹ Monrealio konvencijos 3, 4 straipsniai. Monrealio konvencijos 3 ir 9 straipsniuose taip pat įtvirtinama, jog vežimo oru dokumentų reikalavimus reglamentuojančių nuostatų nesilaikymas nedaro poveikio vežimo sutarčiai ar jos galiojimui.

⁷⁰ Jei vežėjas įrodo, kad žalos priežastis buvo arba ją lėmė asmens, reikalaujančio kompensacijos, arba asmens, iš kurio jis ar ji įgijo jo ar jos teises, neatsargumas (angl. *contributory negligence*), kitas neteisėtas veikimas arba neveikimas, vežėjas oru visiškai ar iš dalies atleidžiamas nuo atsakomybės ieškovui tiek, kiek toks neatsargumas ar neteisėtas veikimas arba neveikimas buvo žalos priežastis ar prisidėjo prie jos atsiradimo. Monrealio konvencijos 20 straipsnis.

⁷¹ Michael J. Holland, Katherine B. Posner. The Montreal and Warsaw conventions: international legal liability then and now. Condon & Forsyth LLP Newsletter. September/October 2006, P. 2.

⁷² Žala atsirado dėl vežėjo oru, jo darbuotojų ar atstovų neatsargumo arba kito neteisėto veikimo arba neveikimo arba, žala atsirado vien tik dėl trečiosios šalies neatsargumo arba kitų neteisėtų veikimo arba neveikimo;

⁷³ I. Larsen. Regime of liability in Private International Air Law – with Focus on the Warsaw System and the Montreal Convention of 28 May 1999. Studenterafhandling 2, 2002, P. 11.

⁷⁴ Monrealio konvencijos 17 str. 2 d.

Pagal Monrealio konvencijos 22 straipsnio 5 dalį, vežėjo oru civilinės atsakomybės ribojimas bagažo sunaikinimo, praradimo arba vėlavimo atveju gali būti netaikomas, jeigu įrodoma, kad žala buvo padaryta dėl vežėjo oru ar jo darbuotojų arba atstovų veikimo ar neveikimo, ketinant padaryti žalą (angl. *intent to cause damage*) arba dėl neatsargumo (angl. *recklessness*) 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.

Krovinio vežimo atveju, vežėjas oru atsako už žalą, atsiradusią sunaikinus, praradus arba sugadinus krovinį, taip pat dėl vėlavimo⁷⁵. Vežėjas oru gali būti atleidžiamas nuo civilinės atsakomybės jeigu ir tiek, kiek jis įrodo, kad krovinio sunaikinimas, praradimas arba sugadinimas įvyko dėl vienos ar keleto priežasčių numatytų Monrealio konvencijos 18 straipsnio 2 dalyje⁷⁶. Krovinio vėlavimo atveju, vežėjas oru neatsako už žalą, atsiradusią dėl vėlavimo, jeigu jis įrodo, kad jis ir jo darbuotojai ir atstovai ėmėsi visų galimų protingų priemonių žalai išvengti, arba tai, kad jam ar jiems buvo neįmanoma imtis šių priemonių⁷⁷. Vežant krovinį, vežėjo oru civilinė atsakomybė dėl sunaikinimo, praradimo arba vėlavimo yra ribota ir neviršija 17 SDR (apytikriai 25 JAV dolerių) vienam kilogramui, nebent siuntėjas, perduodamas siuntą vežėjui, pateikė specialią suinteresuotumo savo krovinio pristatymo į paskirties vietą deklaraciją ir sumokėjo papildomą pinigų sumą⁷⁸.

Taigi, Monrealio konvencija apėmė ir inkorporavo geriausius Varšuvos sistemos institutus, tokiu būdu dar kartą inovatyviai unifikuojant tarptautinę privatinę teisę. Vežėjo oru atsakomybės režimas išsprendžia Varšuvos konvencijos atsakomybės ribojimo problematiką, siekiant suderinti skirtingą šalių ekonominę išsivystymą, taip pat išsaugomi restitucijos principai, iškeliami vartotojų teisėtų interesų apsaugos dominantė bei supaprastinami vežimo oru dokumentai, suteikiant galimybę piginti keliavimo paslaugas⁷⁹.

1.1.2. Europos Sąjungos teisės šaltiniai

Poreikį reglamentuoti vežėjo oru civilinės atsakomybės režimą Europos Sąjungos lygmeniu lėmė kelios priežastys: kilo poreikis išplėsti nelaimingus atsitikimus patyrusių keleivių

⁷⁵ Monrealio konvencijos, 18 str. 1 d.

⁷⁶ Krovinio anksčiau turėtų defektų ar kokybės trūkumų; pakavimo su trūkumais, kurį atliko kitas, nei vežėjas, jo darbuotojai ar atstovai asmuo; karo ar ginkluoto konflikto veiksmų; valdžios institucijų veiksmų, susijusių su krovinio atvykimu, išvykimu arba tranzitu.

⁷⁷ Monrealio konvencijos 19 str.

⁷⁸ *Ibid.*, 22 str. 3 d.

⁷⁹ Michael J. Holland, Katherine B. Posner. The Montreal and Warsaw conventions: international legal liability then and now. Condon & Forsyth LLP Newsletter. September/October 2006, P. 4.

apsaugą ir numatyti teisingą kompensavimo sistemą, nes Varšuvos konvencijos nustatytos vežėjo oru civilinės atsakomybės ribos tapo pernelyg žemomis; ilgi teismo procesai, kurių metu ginami pažeisti keleivių interesai, kenkė oro transporto įvaizdžiui, tapo būtina sukurti vidines reguliavimo taisykles ir procedūras, privalomas visos Europos Sąjungos lygmeniu; taip pat, kadangi vidaus aviacijos rinkoje skirtumas tarp vidaus ir tarptautinio vežimo ES buvo panaikintas, todėl vidaus ir tarptautiniam vežimui oru reikėtų nustatyti tą patį atsakomybės režimą⁸⁰.

Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2027/97. 1997 m. spalio 9 d. priimamas Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju⁸¹ (toliau – Reglamentas Nr. 2027/97)⁸². Reglamentas Nr. 2027/97 taikymo apimtis apribojama papildomomis nuostatomis tik dėl keleivių ir jų bagažo vežimo oru, tačiau šio reglamento nuostatos taikomos tik Europos Sąjungos oro vežėjams, taip pat tiek tarptautinio, tiek vietinio vežimo oru (vykdomo Bendrijos vidaus oro erdvėje) atvejais.

Keleivio sužeidimo ar mirties atveju, priimama ta pati dviejų lygių vežėjo oru civilinės atsakomybės sistema (įtvirtinta Varšuvos konvencijos pakeitimuose)⁸³, t. y. atsakomybei už keleivio sužeidimą taikoma neribota griežta civilinė atsakomybė, tačiau dėl žalos atlyginimo iki 100 000 SDR (apie 135 000 eurų) oro vežėjas negali ginčyti jokių kompensacijos reikalavimų. Dėl minėtą sumą viršijančio dydžio oro vežėjas gali ginčyti reikalavimą, įrodydamas, kad jis buvo atsargus⁸⁴. Pagal Reglamentas Nr. 2027/97 3 straipsnio 3 dalį, jei vežėjas oru įrodo, kad žala buvo padaryta dėl sužeisto ar mirusio keleivio neatsargumo arba jam prisidedant prie žalos atsiradimo (angl. *contributory negligence*), vežėjas oru gali būti visai arba iš dalies atleistas nuo atsakomybės pagal taikytiną teisę.

Vėlavimo atveju, vežėjui oru nustatoma ribota civilinė atsakomybė (keleivių vežimo atveju – iki 4 150 SDR, bagažo atveju – iki 1 000 SDR). Sunaikinto, pamesto, sugadinto bagažo atveju vežėjo oru civilinė atsakomybė ribojama iki 1000 SDR, išskyrus atvejus kai žala kyla dėl anksčiau bagažo turėtų defektų, dėl kurių vežėjas oru neatsako⁸⁵.

⁸⁰ Fountain Court Chambers. *Carriage by Air*. London: Butterworths, 2001, P. 195-198.

⁸¹ Oficialusis leidinys L 285, 17/10/1997, P. 0001 – 0003.

⁸² Iš dalies pakeistas 2002 m. gegužės 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 889/2002. Oficialusis leidinys L 140, 30/5/2002 P. 2.

⁸³ B. Cheng. A new era in the law of international carriage by air: from Warsaw (1929) to Montreal (1999). *International & Comparative Law Quarterly*: 2004, P. 5.

⁸⁴ <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1997R2027:20020530:LT:PDF>> [Prisijungimo laikas: 2012-11-12 11:15].

⁸⁵ <http://europa.eu/legislation_summaries/consumers/protection_of_consumers/124169_en.htm> [Prisijungimo laikas: 2012-11-12 12:00].

Tarybos reglamentas (EB) Nr. 261/2004. 2004 m. vasario 11 d. priimamas Europos 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, panaikinantys Reglamentą (EEB) Nr.295/91 (toliau – Reglamentas Nr. 261/2004)⁸⁶, kuriuo iš esmės buvo siekiama nustatyti keleivių apsaugos standartų minimalius lygius, tokiu būdu sukuriant svarbią Europos Sąjungos piliečių dimensiją liberalizuotoje aviacijos rinkoje⁸⁷ bei nustatyti vežėjo oru mokamų kompensacijų keleiviams sistemą.

Atsižvelgiant į tai, kad atsisakymas vežti ir skrydžių atšaukimas arba atidėjimas ilgam laikui sukelia keleiviams rimtų nemalonumų ir nepatogumų, Reglamentas Nr. 261/2004 taikomas keleiviams, skrendantiems iš oro uosto, esančio valstybėje narėje, kurioje galioja sutartis bei keleiviams, skrendantiems iš trečiųjų šalių oro uosto į oro uostą, esantį valstybėje narėje, kurioje galioja sutartis⁸⁸. Reglamentas Nr. 261/2004 įpareigoja vežėjus oru sumokėti kompensaciją ir teikti pagalbą tiems keleiviams, kuriuos atsisakoma vežti, taip pat skrydžių atšaukimo atvejais visuose Europos Bendrijos oro uostuose. Tačiau vežėjai oru gali išvengti pareigos mokėti numatytas kompensacijas skrydžio atšaukimo atveju, jei gali įrodyti, kad skrydis buvo atšauktas dėl ypatingų aplinkybių (angl. *extraordinary circumstances*), kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių⁸⁹. Ši gynybos priemonė vežėjams oru suteikia vertingą apsaugą, žinant, kad kompensacija, mokama didelių nuotolių skrydžio atšaukimo atveju sudaro 600 eurų už kiekvieną keleivį, taigi tokio visiškai pilno skrydžio atšaukimo atveju, potenciali vežėjo oru atsakomybė sudarytų iš viso 200 000 eurų⁹⁰. Todėl nenuostabu, jog vežėjai oru „ypatingų aplinkybių“ sąlyga remiasi itin dažnai, siekdami išvengti atsakomybės. Reglamentas Nr. 261/2004 nepateikia „ypatingų aplinkybių“ apibrėžimo, tačiau jo preambulėje (14/15 punktuose) yra pateikiami keli pavyzdžiai⁹¹.

⁸⁶ Oficialus leidinys L 46, 17/2/2004 P.

⁸⁷ Communication from the Commission to the European Parliament and the Council on the application of Regulation 261/2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights. Brussels, 11.4.2011, P. 2.

⁸⁸ Su sąlyga, kad keleiviai turi galiojančią rezervuotą bilietą skristi šiuo reisui ir, išskyrus skrydžio atšaukimo atvejus, atvyksta registruotis nustatytu laiku, o jei tikslus laikas nenurodytas – vėliausiai prieš 45 minutes iki paskelbto lėktuvo išvykimo laiko. Šaltinis:

<http://europa.eu/legislation_summaries/consumers/protection_of_consumers/l24173_lt.htm> [Prisijungimo laikas: 2012-11-13 14:30].

⁸⁹ Reglamento Nr. 261/2004, 5 str. 3 d.

⁹⁰ J. Balfour. Extraordinary Circumstances Defence in EC Regulation 261/2004 after Wallentin-Hermann v. Alitalia. German Journal of Air and Space Law, Vol. 58, Issue 2, 2009. P. 224-225.

⁹¹ 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; 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.

Monrealio konvencijos ir Tarybos reglamentų santykis. Europos Bendrijos oro vežėjams naudinga veikti pagal vienodas ir aiškias taisykles, susijusias su jų atsakomybe už žalą, ir šios taisyklės turėtų būti tokios pačios, kokios yra taikomos trečiųjų šalių vežėjams. Atsižvelgiant į tai, kad Bendrija ir jos valstybės narės dalijasi kompetencijos klausimais, kuriems taikoma Monrealio konvencija – joms yra būtina ratifikuoti ją tuo pačiu laiku, kad būtų garantuotas vienodas ir visapusiškas jos nuostatų taikymas visoje Europos Sąjungoje. Europos Sąjungos Taryba 2001 m. balandžio 5 d. sprendimu dėl Europos bendrijos priimamos Konvencijos dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo (Monrealio konvencija) (2001/539/EB)⁹² patvirtino Monrealio konvenciją Europos Bendrijos vardu. Dėl šios priežasties iš dalies buvo pakeistas Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2027/97⁹³, tokiu būdu įgyvendinant atitinkamas Monrealio konvencijos nuostatas dėl keleivių ir jų bagažo vežimo oru ir nustatant tam tikras papildomas nuostatas⁹⁴.

Europos Sąjungos Teisingumo Teismas (toliau – Teisingumo Teismas) yra išaiškinęs, kad Monrealio konvencija turi viršenybę Bendrijos antrinės teisės atžvilgiu, tačiau Reglamentas Nr. 261/2004 nėra Monrealio konvencijai įgyvendinti skirta Bendrijos priemonė ir jis veikia **lygiagrečiai** su ja⁹⁵. Skiriasi Reglamento Nr. 261/2004 ir Monrealio konvencijos taikymo sritis. Reglamente Nr. 261/2004 reguliuojama nemažai klausimų, kuriems netaikoma Monrealio konvencija. Pavyzdžiui, Reglamentas Nr. 261/2004 taikomas skrydžiams, vykdomiems tik vienoje valstybėje narėje, taip pat skrydžiams iš valstybės narės į trečiąją šalį, kuri nėra Monrealio konvencijos dalyvė. Kitaip nei Monrealio konvencija, Reglamentas Nr. 261/2004 taikomas atsisakymo vežti ir skrydžio atšaukimo atvejais. Kita vertus, Reglamento Nr. 261/2004 taikymo sritis ribojama teritorijos atžvilgiu. Jis netaikomas skrydžiams tarp dviejų šalių, kurios yra konvencijos dalyvės, tačiau nėra Bendrijos valstybės narės⁹⁶.

Teisingumo Teismas, pasisakydamas dėl Monrealio konvencijos ir Reglamento Nr. 261/2004 taikymo, yra pažymėjęs, kad dėl bet kokio vėlavimo keleivių vežimo oru atveju gali būti padaryta dviejų rūšių žala: pirma, per didelis vėlavimas visiems keleiviams sukelia beveik tapačią žalą, kurią atlyginti galima *standartiškai ir nedelsiant*; antra, keleiviai gali patirti

⁹² Oficialusis leidinys L 194, 18/07/2001 P. 0038 – 0038.

⁹³ Iš dalies pakeistas 2002 m. gegužės 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 889/2002. Oficialusis leidinys L 140, 30/5/2002 P. 2.

⁹⁴ 2002 m. gegužės 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 889/20021 straipsnis. Oficialusis leidinys L 140, 30/5/2002 P. 2.

⁹⁵ Europos Sąjungos Teisingumo Teismo 2006 m. sausio 10 d. sprendimas byloje IATA ir ELFAA, Nr. C-344/04.

⁹⁶ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2010 m. vasario mėn. 18 d. aprobuotas 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91, tam tikri taikymo aspektai.

konkrečią su jų kelionę susijusią žalą, kurią norint atlyginti reikia kiekvienu atveju įvertinti padarytos žalos dydį, todėl jos atlyginimas gali būti tik *a posteriori ir konkretus*⁹⁷. Monrealio konvencija taikoma antruoju atveju kilusiai žalai, o Reglamentas Nr. 261/2004 numato priemones, kad pirmuoju atveju kylanti žala būtų atlyginta standartiškai ir nedelsiant. Taigi, Reglamentas Nr. 261/2004 yra papildoma priemonė, Monrealio konvencijoje įtvirtintos priemonės atžvilgiu. Reglamente Nr. 261/2004 nurodytos priemonės skrydžių vėlavimo atvejais neužkerta galimybės atitinkamiems keleiviams, be kita ko, pareikšti ieškinį dėl minėtos žalos atlyginimo pagal Monrealio konvencijoje nustatytas sąlygas. Konkrečiai tariant, Monrealio konvencijos 19, 22 ir 29 straipsniuose, kurie vienos iš valstybių narių teritorijoje įsteigto oro vežėjo atsakomybei taikomi pagal Reglamento Nr. 2027/97 3 straipsnio 1 dalį, patikslinamos sąlygos, kuriomis atitinkami keleiviai gali reikšti ieškinius siekdami iš vežėjų, atsakingų už žalą atsiradusią dėl vežimo oru sutarties neįvykdymo, prisiteisti individualizuoto dydžio nuostolių atlyginimą⁹⁸.

Taigi Reglamento Nr. 261/2004 teikiama apsauga skrydžių atidėjimo atveju turi papildomą pobūdį. Taip yra ir dėl kompensacinių bei kitų priemonių, kurios šiame reglamente įtvirtintos skrydžio atšaukimo ir atsisakymo vežti atvejais. Monrealio konvencijoje tokiais atvejais apskritai nenumatyta jokia keleivių oru apsauga⁹⁹.

1.1.3. Nacionalinės teisės šaltiniai

Civilinis kodeksas. Lietuvos Respublikos civilinio kodekso 6.253 straipsnio, reglamentuojančio civilinės atsakomybės netaikymą ir atleidimą nuo civilinės atsakomybės, 1 dalyje pateikiamas atsakovo gynybos būdų sąrašas¹⁰⁰, pareiškus ieškinį dėl nuostolių atlyginimo. Minėtas sąrašas yra pavyzdinis, nes, remiantis Civilinio kodekso 6.253 straipsnio 9 dalimi, kitokius atleidimo nuo civilinės atsakomybės ar jos netaikymo pagrindus gali numatyti ir įstatymai ar šalių susitarimai. Pastebėtina, jog Lietuvos civilinėje teisėje išskiriamos „civilinės atsakomybės netaikymo“ ir „atleidimo nuo civilinės atsakomybės“ kategorijos. Pirmoji kategorija

⁹⁷ Europos Sąjungos Teisingumo Teismo 2006 m. sausio 10 d. sprendimas byloje IATA ir ELFAA, Nr. C-344/04.

⁹⁸ Europos Sąjungos Teisingumo Teismo 2011 m. spalio 13 d. sprendimas byloje Rodríguez, Sousa, Lueiro ir kt. vs Air France, Nr. C-83/10.

⁹⁹ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2010 m. vasario mėn. 18 d. aprobuotas 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91, tam tikri taikymo aspektai.

¹⁰⁰ Civilinė atsakomybė netaikoma, taip pat asmuo gali būti visiškai ar iš dalies atleistas nuo civilinės atsakomybės šiais pagrindais: dėl nenugalimos jėgos, valstybės veiksmų, trečiojo asmens veiksmų, nukentėjusio asmens veiksmų, būtinojo reikalingumo, būtinosios ginties, savignyos.

yra platesnė ir apima visus, taip pat ir Civilinio kodekso 6.253 straipsnyje neminimus atvejus, kai civilinė atsakomybė apskritai negali atsirasti (pvz. civilinė atsakomybė neatsiranda, nesant priežastinio ryšio, kaltės (kai ji siejama su kalte) ir kitų sąlygų)¹⁰¹. Atleidimas nuo civilinės atsakomybės apima tik atvejus, kai yra atitinkamos civilinės atsakomybės sąlygos, tačiau atsakovas įrodo esant vieną iš pagrindų, dėl kurių jis visiškai arba iš dalies gali būti atleistas nuo civilinės atsakomybės¹⁰².

Aviacijos įstatymas. Reglamentuoja aviacijos valdymą, oro erdvės, orlaivių ir kitų įrenginių naudojimą aviacijoje, taip pat oro uostų veiklą, vežimą, paiešką ir gelbėjimą, subjektų, susijusių su aviacija, turtinę atsakomybę bei draudimą. Remiantis Aviacijos įstatymo 68 straipsnio 1 dalimi, keleivių, krovinių, bagažo, pašto bei pavojingų krovinių vežimo sąlygas ir tvarką nustato Susisiekimo ministras.

Vežimo taisyklės. Keleivių, bagažo, pašto ir krovinių vežimo orlaiviais taisyklės, patvirtintos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2006 m. balandžio 20 d. įsakymu Nr. 3-147 (toliau – Taisyklės) reglamentuoja keleivių, jų bagažo ir krovinių vežimo orlaiviais sąlygas bei tvarką, keleivių, oro vežėjų ir bilietų pardavėjų pareigas, teises bei atsakomybę. Iš esmės Taisyklėse numatyti vežėjo oru atleidimo nuo civilinės atsakomybės pagrindai, įregistruoto ir neįregistruoto bagažo atvejais¹⁰³. Taisyklėse numatyta, jog vėlavimo atveju, vežant keleivius, bagažą arba krovinius, vežėjas oru neatsako už žalą, atsiradusią dėl vėlavimo, jeigu įrodo, kad jis ir jo darbuotojai bei atstovai ėmėsi visų prieinamų protingų priemonių žalai išvengti, arba tai, kad jiems buvo neįmanoma imtis šių priemonių¹⁰⁴. Autoriaus nuomone, toks vežėjo oru atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygų reglamentavimas įstatymą įgyvendinančiu aktu prieštarauja Civilinio kodekso 6.253 straipsnio 9 daliai, pagal kurią kitokios atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygos gali būti numatytos įstatyme ar šalių susitarime, kuris negali prieštarauti imperatyvioms normoms. Manytina, jog vežėjo oru atsakomybė ir jos dydis už keleivio gyvybės atėmimą ar sveikatos sutrikdymą, taip pat už bagažo ir krovinių neišsaugojimą bei transporto priemonės vėlavimą Taisyklėse tinkamai reglamentuojamas blanketine norma¹⁰⁵, nukreipiant į tarptautinės privatinės teisės ir Europos Sąjungos teisės aktus.

¹⁰¹ V. Mikelėnas ir kt. Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Šeštoji knyga. Prievolių teisė (I). Justitia. Vilnius, 2003, P. 350.

¹⁰² *Ibid.*

¹⁰³ Oro vežėjas neatsako tik už tokį bagažą, kuriam padaryta žala dėl anksčiau turėtų trūkumų ar defektų (Taisyklių 43 punktas). Už neregistruoto (rankinio) bagažo saugumą atsako jo savininkas, išskyrus atvejus, kai toks bagažas atiduodamas oro vežėjo ar jo įgaliotojo asmens žinion arba jeigu žala atsirado dėl oro vežėjo, jo darbuotojų ar įgaliotų asmenų kaltės (Taisyklių 44 punktas).

¹⁰⁴ Taisyklių 46 punktas.

¹⁰⁵ Oro vežėjo atsakomybė ir jos dydis už keleivio gyvybės atėmimą ar sveikatos sutrikimą, taip pat už bagažo ir krovinių neišsaugojimą bei transporto priemonės vėlavimą nustatoma Monrealio konvencijos ir 2002 m. gegužės

Taigi, Lietuvos nacionalinėje teisėje nėra specialaus teisės akto, reglamentuojančio būtent vežėjo oru civilinę atsakomybę bei atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygas. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas yra išaiškinęs, jog galiojanti tarptautinė sutartis tampa Lietuvos vidaus teisės sudėtine dalimi, todėl teismai privalo ją taikyti tiesiogiai, spręsdami ginčus, kylančius iš santykių, kuriuos unifikuotai reguliuoja atitinkama tarptautinė sutartis¹⁰⁶. Teisingumo Teismas yra pažymėjęs, jog Europos Sąjungos reglamentai tampa nacionalinės teisės dalimi be jokių įgyvendinimo priemonių, ir yra taikomi tiesiogiai bei visuotinai¹⁰⁷. Todėl šiuo atveju, nagrinėjant vežėjo oru atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygas neišvengiamai turi būti sistemiškai remiamasi aukščiau analizuotais tarptautinės privatinės teisės, Europos Sąjungos ir nacionalinės teisės šaltiniais.

1.2. Vežimo oru sutartis

Analizuojant vežėjo oru atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygas, visų pirma kyla klausimas, koku būdu, koku pagrindu ir tarp kokių subjektų sukuriama vežimo oru teisiniai santykiai. Antra vertus, tik apibrėžus vežimo oru teisinių santykių kilimo prielaidas, galima nustatyti ir įvertinti koku pagrindu vežėjui oru kyla civilinė atsakomybė ir kokie yra šio pagrindo specifiniai požymiai, vykdant tarptautinius pervežimus oru.

Civilinės teisės teorijoje, civilinė atsakomybė yra apibrėžiama kaip viena iš teisinės atsakomybės rūšių, taikoma, kai prievolė neįvykdoma arba vykdoma netinkamai¹⁰⁸. Prof. V. Mikelėno teigimu, civilinė atsakomybė, kaip viena iš teisinės atsakomybės rūšių, yra šalutinis teisinis santykis, atsiradęs kaip pirminio (pagrindinio) teisinio santykio pažeidimo pasekmė, todėl civilinė atsakomybė yra prievolė, kuri kyla pažeidus teisės saugomą viešąjį arba privatų interesą, ir pagal kurią vienai prievolės šaliai (t. y. pažeidėjui) yra taikoma teisės aktuose numatyta sankcija, tuo tarpu kita prievolės šalis (nukentėjusysis) įgyja teisę taikyti atitinkamas sankcijas prievolės pažeidėjo atžvilgiu¹⁰⁹.

Civilinės atsakomybės, kaip prievolės, samprata yra įtvirtinta ir CK 6.245 straipsnyje. Remiantis minėto straipsnio 2 dalimi, civilinė atsakomybė, atsižvelgiant į atsakomybės atsiradimo pagrindus, yra skirstoma į sutartinę ir deliktinę. Kaip jau minėta įvade, šiame

13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento Nr. 889/2002, iš dalies pakeičiančio Tarybos reglamentą (EB) Nr. 2027 dėl oro vežėjo atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju, nustatyta tvarka (Taisyklių 47 punktą).

¹⁰⁶ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2001 m. rugpjūčio 8 d. Teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga Nr. A2-14, kat. 54; Teismų praktika 15.

¹⁰⁷ Europos Sąjungos Teisingumo Teismo 1973 m. spalio 10 d. sprendimas byloje Fratelli Variola S.p.A. vs Administration des finances italienne, Nr. 34-73.

¹⁰⁸ Ambrasienė D., Baranauskas E., Bublienė D. ir kt. Civilinė teisė. Prievolių teisė. Vadovėlis. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2009, P. 178.

¹⁰⁹ Mikelėnas V. Civilinės atsakomybės problemos: lyginamieji aspektai. Vilnius: Justitia, 1995, P. 22.

magistro baigiamajame darbe apsiribojama tik vežėjo oru atleidimo nuo sutartinės civilinės atsakomybės sąlygomis, dėl to toliau apžvelgiami vežėjo oru sutartinės civilinės atsakomybės pagrindai.

Analizuojant vežėjo oru civilinę atsakomybę reglamentuojančių tarptautinių konvencijų nuostatas, pažymėtina, jog tiek Varšuvos konvencijos, tiek Monrealio konvencijos nuostatos yra taikomos bet kokiam tarptautiniam žmonių, bagažo arba krovinių **vežimui**, t. y. procesui, vykdomam *orlaiviu* už užmokestį, taip pat nemokamiems vežimams, kuriuos orlaiviu vykdo *vežimo oru įmonė*¹¹⁰. Taigi tarptautinės privatinės teisės reguliavimas išskiria „vežimo“, kaip teisinio santykio, kategoriją, šio teisinio santykio dalyvius bei objektus. Tarptautinės privatinės teisės konvencijose pateikiamose „tarptautinio vežimo“ definicijose¹¹¹, pabrėžiama, jog tarptautiniu vežimu oru yra laikomas bet koks vežimas, kurio metu, pagal **šalių susitarimą** (angl. *agreement*), sutarta išvykimo ir atvykimo vieta (angl. *place of departure and place of destination*) yra kelių valstybių teritorijose, arba sutarta išvykimo ir atvykimo vieta yra tos pačios valstybės teritorijoje, tačiau sustojimo vieta (angl. *agreed stopping place*) yra kitos valstybės teritorijoje¹¹². Taigi tarptautinį vežimą oru, kaip procesą, determinuoja šalių susitarimas dėl paskirties punkto, esančios užsienio valstybės teritorijoje. Tokiu susitarimu tarp šalių sukuriama vežimo oru teisiniai santykiai.

Vis dėlto, tarptautinės privatinės teisės šaltiniai nepateikia šalių susitarimo sąvokos, taip pat nereglamentuoja šalių susitarimo sudarymo sąlygų. Šalių susitarimą dėl vežimo oru charakterizuoja nacionalinės teisės nuostatos, reglamentuojančios paslaugų sutartis, šiuo atveju – vežimo sutartis.

Lietuvos Respublikos Civilinio kodekso 6.807 straipsnyje nustatyta, jog kroviniai, keleiviai ir bagažas vežami pagal vežimo sutartis. Vežimo sąlygas nustato Civilinis kodeksas, atskirų transporto šakų kodeksai ir kiti įstatymai, Lietuvos Respublikos tarptautinės sutartys bei kiti transporto teisės aktai. Prof. V. Mizaro nuomone, vežimo sutartį kvalifikuoja specifiniai šios sutarties dalyko požymiai, kurie apima vežimo, kaip veiksmo, rezultatus, t. y. keleivio, bagažo, krovinio nugabenimą į paskirties vietą (pagrindinis sutarties tikslas), ir papildomus vežėjo atliekamus veiksmus, t. y. bagažo, krovinio saugojimą, pakrovimą, iškrovimą, priėmimą,

¹¹⁰ Varšuvos konvencija // Valstybės žinios, 1997, Nr. 19-414, 1 str. 1 d.; Monrealio konvencija // Valstybės žinios, 2004, Nr. 174-6435, 1 str. 1 d.

¹¹¹ Varšuvos konvencija // Valstybės žinios, 1997, Nr. 19-414, 1 str. 2 d.; Monrealio konvencija // Valstybės žinios, 2004, Nr. 174-6435, 1 str. 2 d.

¹¹² Fountain Court Chambers. Carriage by Air. London: Butterworths, 2001, P. 35.

išdavimą ir kt. (papildomi įsipareigojimai, nekeičiantys sutarties pagrindinio tikslo)¹¹³. Taigi, pagal vežimo oru objektą, gali būti išskiriamos kelios vežimo oru sutarčių rūšys:

visų pirma, **krovinio vežimo oru sutartis** - pagal kurią vežėjas oru įsipareigoja siuntėju jam perduotą krovinį nugabenti į paskirties punktą ir išduoti turinčiam teisę gauti krovinį asmeniui (gavėjui), o siuntėjas (gavėjas) įsipareigoja už krovinio vežimą sumokėti nustatytą užmokestį¹¹⁴. Šios sutarties dalyką sudaro visos vežėjo teikiamos paslaugos gabenant krovinį. Šiuo atveju, vežėjo teikiamos paslaugos neapsiriboja tik paties krovinio vežimu, t. y. procesu, tačiau gali apimti ir vežėjui perduoto krovinio saugojimą, pakrovimą, iškrovimą, priėmimą, išdavimą ir kitas paslaugas, kurios gali būti atskirų sutarčių dalyku¹¹⁵.

Krovinio vežimo oru sutarties sudarymas, krovinio priėmimas, taip pat vežimo sąlygos patvirtinamos specialiu vežimo dokumentu – dažniausiai oro transporto važtaraščiu (angl. *air waybill*) arba krovinio kvitu (angl. *cargo receipt*), tokiu būdu, oro transporto važtaraštis arba krovinio kvitas yra *prima facie* tarp šalių kilusių sutartinių vežimo oru santykių įrodymas. Oro transporto važtaraščiu identifikuojamas vežamas krovinytis ir esminės vežimo oru sutarties tarp vežėjo oru ir siuntėju sąlygos¹¹⁶. Oro transporto važtaraštį surašo siuntėjas trimis autentiškais egzemplioriais, todėl siuntėjas atsako už savo arba savo vardu į oro transporto važtaraštį įrašytų ar savo arba jo vardu pateiktų vežėjui įrašyti į krovinio kvitą arba į kitų priemonių dokumentus, duomenų ir informacijos, susijusių su kroviniu, teisingumą¹¹⁷. Oro transporto važtaraštis gali būti pakeistas bet kokia kita priemone, tokiais atvejais, vežėjas oru, siuntėjo pareikalavimu, pateikia gavėjui krovinio kvitą, todėl vežėjas oru atsako už jo paruošimą ir turinį¹¹⁸.

Antra, **keleivių (ir bagažo) vežimo oru sutartis**, pagal kurią vežėjas įsipareigoja nuvežti keleivį į paskirties punktą, o jeigu keleivis perdavė bagažą, – nugabenti bagažą į paskirties punktą ir išduoti turinčiam teisę jį gauti asmeniui; keleivis įsipareigoja sumokėti už vežimą nustatytą užmokestį, o jeigu perduotas bagažas, – ir už bagažo vežimą. Keleivio vežimo sutarties sudarymas patvirtinamas bilietu, o bagažo perdavimas – bagažo kvitu¹¹⁹. Taigi, keleivio vežimo sutartimi reglamentuojama tiek keleivio, tiek bagažo vežimas, nors išduodami skirtingi vežimo sutarties sudarymo juridinį faktą patvirtinantys dokumentai, priklausomai nuo vežimo objekto.

¹¹³ Mizaras V., Vežimo sutarčių bendra charakteristika. Prievolių teisė II. Paskaitų medžiaga, 2010. <<http://web.vu.lt/tf/v.mizaras/dokumentai/151.pdf>> [Prisijungimo laikas 2012-09-27, 18:30].

¹¹⁴ Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 74-2262, 6.808 str.

¹¹⁵ Ambrasienė D., Baranauskas E., Bublienė D. ir kt. Civilinė teisė. Prievolių teisė. Vadovėlis. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2009, P. 487.

¹¹⁶ Fountain Court Chambers. Carriage by Air. London: Butterworths, 2001, P. 71.

¹¹⁷ Monrealio konvencijos 10 straipsnis.

¹¹⁸ Monrealio konvencijos 10 straipsnis.

¹¹⁹ Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 74-2262, 6.809 str.

Lietuvos Aukščiausiasis Teismas, pasisakydamas dėl keleivių vežimo oru sutarties, yra pažymėjęs, kad viena keleivio vežimo sutarties šalių arba trečiasis asmuo, kurio naudai tokia sutartis sudaroma (keleivis), *visais atvejais yra fizinis asmuo*, tai yra vienas iš vartojimo sutarties požymių. Vartotojų teisių apsaugos institutas lemia poreikį užtikrinti, jog visais atvejais sprendžiant sutartinius ginčus, vartojimo sutartys būtų identifikuotos ir vartotojo teisės būtų tinkamai ginamos, todėl šiuo atveju svarbus keleivio ir vežėjo oru sutartinių teisinių santykių kvalifikavimas, t. y. nustatymas, ar keleivio vežimo sutartis neturi vartojimo sutarties požymių¹²⁰.

Vertindamas keleivio ir vežėjo oru sutartinius santykius vartojimo sutarties požymių aspektu, Lietuvos Aukščiausiasis Teismas pažymėjo, kad keleivio vežimo oru sutarties dalykas yra specifinė paslauga – keleivio nugabenimas į paskirties punktą, ir šios paslaugos gavėju (keleiviu), minėta, gali būti tik fizinis asmuo. Vertinant keleivio vežimo oru sutartį pagal kitą vartojimo sutarties požymį – sutarties sudarymo tikslą, būtina skirti vežimo, kaip tokio, ir asmens kelionės tikslus. Pabrėžtina, kad vežimas, kaip toks, yra siauresnė sąvoka nei kelionė ir apima tik kelią nuo išvykimo punkto iki paskirties punkto. Taigi, keleivio vežimo oru sutarties dalykas yra skrydis, kaip toks; sutartimi tenkinamas asmeninis keleivio poreikis patekti į paskirties punktą, kuris negali būti laikomas susijusiu su jo verslu ar profesija, nes asmens kelionės tikslas (t. y. jo veikla atvykus į paskirties punktą) yra už keleivio vežimo sutarties ribų¹²¹. Taigi, keleivio vežimo oru sutartis laikytina vartojimo sutartimi, kurios silpnesnioji šalis yra keleivis, esantis akivaizdžiai nelygiavertėje padėtyje su kita sutarties šalimi – vežėju. Vartotojas, kaip sutarties šalis, dėl objektyvių priežasčių – informacijos, patirties, laiko stokos ir kitų panašių aplinkybių yra akivaizdžiai nelygiavertėje padėtyje su kita sutarties šalimi – pardavėju ar paslaugų teikėju (vežėju oru), todėl vartojimo sutarties institutas yra grindžiamas silpnesnės sutarties šalies (vartotojo) teisinės apsaugos doktrina, kuri reiškia sutarties laisvės principo ribojimą. Poreikis apginti silpnesnėsios sutarties šalies teises ir teisėtus interesus lemia tai, kad tiek Europos Sąjungos, tiek nacionaliniai teisės aktai įtvirtina padidintą vartotojo teisių apsaugą ir numato, jog vartojimo sutartims greta bendrųjų sutarčių teisės taisyklių taikomos specialiosios, užtikrinančios didesnę vienos iš sutarties šalių – vartotojo – teisių apsaugą,

¹²⁰ Civilinėje teisėje vartojimo sutartys nuo komercinių, taip pat nuo kitų sutarčių yra atskiriamos pagal vartojimo sutarties šalių (subjektų) specifiką bei vartotojo tikslus. Vartojimo sutartis – tai sutartis dėl prekių ar paslaugų įsigijimo, kurią fizinis asmuo (vartotojas) su prekių ar paslaugų pardavėju (tiekiu) sudaro su savo verslu ar profesija nesusijusiu tikslu, t. y. vartotojo asmeniniams, šeimos, namų ūkio poreikiams tenkinti (Civilinio kodekso 1.39 straipsnio 1 dalis). Šaltinis: Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2009 m. gruodžio mėn. 1 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-541/2009; Šaltinis: <<http://www.infollex.lt/tp/142930>> [Prisijungimo laikas: 2012-03-04].

¹²¹ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2009 m. gruodžio mėn. 1 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-541/2009.

taisyklės¹²². Tarptautinio vežimo oru vartotojų interesų apsaugos būtinybė pripažįstama ir Monrealio konvencijos preambulėje.

Pastebėtina, jog pagal Monrealio konvenciją, aukščiau minėtų vežimo oru dokumentų, kurie yra *prima facie* vežimo oru sutarties sudarymo įrodymas, reikalavimų nesilaikymas nedaro poveikio vežimo oru sutarčiai ar jos galiojimui¹²³. Dažniausiai keleivio bilietas, oro transporto važtaraštis, arba kitas vežimą oru įrodantis dokumentas įtraukia ar nurodo IATA rekomenduojamas standartines vežimo oru sutarties sąlygas, taip pat pranešama apie vežėjo oru civilinės atsakomybės ribojimo atvejus¹²⁴. Tarptautiniu mastu taikomų standartinių vežimo oru sutarčių nuostatos, iš esmės, yra taip pat konsoliduojamos ir standartizuojamos IATA¹²⁵ dar nuo 1931 m., siekiant išvengti tarptautinių pervežimų oru sutartinių santykių fragmentacijos bei atitikti painingiems teisinių režimų reikalavimams¹²⁶.

Darytina išvada, jog Civilinis kodeksas nustato tik bendrąsias vežimo sutarties nuostatas, kurios yra taikomos nepriklausomai nuo to, kokia transporto rūšimi vežimas yra atliekamas, todėl neišskiriama speciali – t. y. vežimo oru sutarties kategorija. Siekiant individualizuoti vežimo oru sutartinių santykių specifinius požymius, toliau tikslinga analizuoti vežimo oru sutartiniuose santykiuose dalyvaujančių asmenų (konkrečiau – vežėjo oru, kurio atžvilgiu yra taikoma civilinė atsakomybė) požymius.

1.3. Vežimo oru sutarties šalys. Vežėjo oru samprata. Vežimo oru rūšys

Monrealio konvencija vežėjo oru konkrečios sampratos nepateikia. Pagal Monrealio konvencijos 1 straipsnio 1 dalį, „<...> konvencija taikoma visiems tarptautiniams keleivių, bagažo arba krovinių vežimams, kuriuos už atlygį vykdo orlaivis. Ji vienodai taikoma neatlygintinam vežimui, kurį *orlaiviu vykdo oro transporto įmonė*“. Tokiu būdu netiesiogiai suponuojama prielaida, jog vežėju oru yra laikoma oro transporto įmonė (angl. *transport undertaking*) orlaiviu vykdanči tarptautinį pervežimą oru. Iš esmės analogiški apibrėžimai pateikiami ir Europos Sąjungos teisės aktuose, kuriuose vežėjas oru aiškinamas kaip oro transporto įmonė, turinti galiojančią veiklos licenciją¹²⁷. Lietuvos Respublikos civilinės aviacijos

¹²² Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2009 m. kovo mėn. 24 d. Vartotojų teisių apsauga vartojimo sutartiniuose santykiuose: teisinio reguliavimo ir teismų praktikos apžvalga Nr. 30, kat. 42.3; Teismų praktika 30.

¹²³ Monrealio konvencijos 3 ir 10 straipsniai.

¹²⁴ <<http://www.iatatravelcentre.com/e-ticket-notice/General/English/>> [Prisijungimo laikas: 2012-11-15].

¹²⁵ <<http://www.iata.org/whatwedo/cargo/Documents/reso600b-july2010.pdf>>;

<http://www.transportrecht.de/transportrecht_content/1145517747.pdf> [Prisijungimo laikas: 2012-11-15].

¹²⁶ Gazdik, J. G. Uniform Air Transport Documents and Conditions of Contract. 19 J. Air L. & Com. 184, 1952, P.185.

¹²⁷ Reglamento Nr. 2027/972 straipsnio a punktas; Reglamento Nr. 261/20042 straipsnio a punktas.

įstatymas vežėją oru taip pat apibrėžia kaip įmonę, turinčią galiojantį vežėjo pažymėjimą¹²⁸. Taigi, išskirtini keli vežėjo oru formalieji požymiai – tai juridinis asmuo, turintis kompetetingos institucijos išduotą dokumentą, patvirtinantį, kad vežėjas turi profesinių ir organizacinių pajėgumų saugiai verstis vežėjo pažymėjime nurodyta veikla.

Tačiau vežimas oru yra kompleksinis procesas, todėl siekiant supaprastinti galimybes pasinaudoti minėta transporto rūšimi, arba sumažinti vežimo kaštus, praktikoje dažniausiai pasitaiko atvejai, kuomet orlaivį, kaip transporto priemonę, pateikia kitas nei sutartį sudarantis asmuo, arba vežimo oru sutartis sudaroma su vežėjo oru, kelionių organizatoriaus ar kito susijusio asmens agentu. Be to, oro transporto verslas yra itin organizuotas, todėl vežimo oru paslaugos naudotojai kaskart gali susidurti su skirtingomis vežimo oru teisinių santykių modifikacijomis. Dėl to, nagrinėjamu atveju, yra svarbu išskirti ir apibrėžti vežėjo oru, kaip teisinių santykių subjekto požymius, siekiant, jog vežėjo oru civilinę atsakomybę reglamentuojančios teisės normos būtų taikomos teisingai.

Dažniausiai, užsakomojo skrydžio (angl. *sheduled flight*) vežėjas oru (kaip viena iš susitariančių šalių) yra oro linijos (angl. *airline*), vykdydysiančios skrydį, ir kurios tapatybė nurodoma ant vežimo dokumento, tačiau šiuo atveju skirtinos kelios situacijos¹²⁹.

Sutartį sudaręs/faktinis vežėjas oru. Aviacijos versle šiuo metu yra itin paplitusi atvirojo kodo sutartis (angl. *code-sharing*)¹³⁰ t. y. sutartis tarp dviejų ar daugiau oro linijų bendrovių dėl bendros komercinių skrydžių eksploatacijos, pagal kurią vienos oro linijos reklamuoja ir parduoda kitų oro linijų paslaugas kaip savo, tokiu būdu keleivių ar krovinių pervežimas oru atliekamas kitų oro linijų nei yra identifikuojama vežimo dokumentuose¹³¹. Atsižvelgiant į tai, vežimą oru gali vykdyti kitas nei sudarantis atitinkamą sutartį vežėjas oru. Dėl to, tiek praktikoje, tiek teisiniame reglamentavime skiriamos kelios vežėjo oru rūšys, t. y. tiesiogiai vykdydantis skrydį vežėjas oru laikomas faktiniu vežėju (angl. *actual carrier*), tuo tarpu kitas vežėjas identifikuojamas kaip sutartį sudaręs vežėjas (angl. *contracting carrier*). Šiuo atveju, praktikoje dažniausiai kyla problema kurio vežėjo atžvilgiu yra taikoma civilinė atsakomybė, taigi ir atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygos.

Monrealio konvencija numato, jog jei sutartį sudaręs vežėjas vykdo visą ar dalį Monrealio konvencijoje reglamentuojamo vežimo, abiem vežėjams: tiek sutartį sudariusiam

¹²⁸ Lietuvos Respublikos civilinės aviacijos įstatymas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 66-1983, 2 str. 26 d.

¹²⁹ Fountain Court Chambers. *Carriage by Air*. London: Butterworths, 2001, P. 243.

¹³⁰ Kitur dar vadinimi komercinio bendradarbiavimo susitarimai (angl. *commercial co-operation agreement*) tarp vežėjų oru, kurie dažnai sudaromi, paplitus kompiuterinei rezervavimo sistemai, kuomet skrydžiui priskiriamas tam tikrų oro linijų kodas ir skrydžio numeris, nors pats skrydis atliekamas vieno vežėjo oru ar atvirkščiai. Šaltinis: Franklin M. *Code-Sharing and Passenger Liability*. 24 *Air & Space L.* 128 (1999), P. 128.

¹³¹ Conti C. *Code-Sharing and Air Carrier Liability*. 26 *Air & Space L.* 4 (2001), P. 4.

vežėjui, tiek faktiniam vežėjui, taikomos šios Monrealio konvencijos nuostatos, pirmajam – visam sutartyje numatytam vežimui, antrajam – tik tai vežimo daliai, kurią jis vykdo, išskyrus nuoseklaus vežimo oru atvejais¹³². Taigi Monrealio konvencija nustato, jog abu vežėjai oru yra konvencijoje įtvirtino civilinės atsakomybės režimo subjektai¹³³. Tai reiškia, jog vieno vežėjo oru, jo darbuotojų ar atstovų veikimas arba neveikimas gali būti priskiriami kitam vežėjui oru, - tai ieškovą atleidžia nuo pareigos įrodyti kuris vežėjas oru ištikrųjų sukėlė žalą¹³⁴. Sutartį sudariusio vežėjo oru 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 tokiu atveju nei veikimas, nei neveikimas neužtraukia faktiniam vežėjui atsakomybės, kurios suma viršija Monrealio konvencijos 21, 22, 23 ir 24 straipsniuose nurodytas sumas¹³⁵. Darytina išvada, jog faktinio vežėjo oru civilinė atsakomybė už sutartį sudariusio vežėjo oru veikimą ar neveikimą bus ribota Monrealio konvencijoje įtvirtinta apimtimi, tuo tarpu sutartį sudariusio vežėjo oru civilinė atsakomybė už faktinio vežėjo oru veikimą ar neveikimą yra neribota, tais atvejais, kai Monrealio konvencija apskirtai numato neribotą vežėjo oru civilinę atsakomybę. Analogiškos nuostatos įtvirtinamos Reglamente Nr. 2027/97¹³⁶ bei vežėjų oru standartinėse sąlygose¹³⁷.

Nuoseklusis vežimas. Monrealio konvencijos 1 straipsnio 3 dalis reglamentuoja vežimo praktikoje dažnai pasitaikantį atvejį, kuomet paskirties vieta, esant ribotoms susisiekimo galimybėms arba dėl patogumo, gali būti pasiekama keliais vežėjais oru. Vežimas, kurį atlieka keletas vežėjų paeiliui, yra vadinamas nuosekliuoju (angl. *successive carriage*)¹³⁸. Toks vežimas ir 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; antra – toks vežimas oru susideda iš kelių nuoseklių vežimo oru stadijų; trečia – toks vežimas oru

¹³² Monrealio konvencijos 40 straipsnis.

¹³³ Monrealio konvencijos 41 straipsnio 1 dalis numato, kad 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.

¹³⁴ Conti C. Code-Sharing and Air Carrier Liability. 26 Air & Space L. 4 (2001), P. 4-5.

¹³⁵ Monrealio konvencijos 41 straipsnio 2 dalis.

¹³⁶ Sutartį sudariusio vežėjo ir faktinio vežėjo atsakomybė. Jei faktiškai skrydį atliekantis oro vežėjas yra ne tas pats, su kuriuo sudaryta sutartis, keleivis turi teisę pateikti pretenziją ar reikalavimą dėl žalos atlyginimo bet kuriam iš jų. Jei biliete yra nurodytas oro vežėjo pavadinimas ar kodas, tas oro vežėjas yra laikomas sutartį sudariusiu oro vežėju. (Reglamento Nr. 2027/97 priedas).

¹³⁷ KLM Royal Dutch Airlines:

<https://www.klm.com/travel/id_en/customer_support/booking_conditions_carriage/annex.htm> [Prisijungimo laikas: 2012-11-20 15:15];

American Airlines:

<https://www.aa.com/pubcontent/jbax/includes/main.jsp?airlineCode=ib&locale=en_GB&category=ConditionsOfCarriage&file=ConditionsCarriage.html> [Prisijungimo laikas: 2012-11-20 15:20].

¹³⁸ Monrealio konvencija 1 str. 3 d..

įvykdomas nuosekliai kelių vežėjų oru¹³⁹. Nuosekliuoju vežimu pervežant oru *keleivius*, Monrealio konvencija numato, jog asmuo, turintis teisę gauti jam priklausančią kompensaciją, gali pareikšti ieškinį tik vežėjui, atlikusiam vežimą, kurio metu įvyko nelaimingas atsitikimas arba vėlavimas, išskyrus tuos atvejus, kai pagal konkretų susitarimą pirmasis vežėjas prisiėmė atsakomybę už visą vežimą¹⁴⁰. Tai reiškia, kad šiuo atveju įtvirtinama faktinio vežėjo oru civilinė atsakomybė, nebent keleivio vežimo oru sutartis išimtinai numato sutartinio vežėjo oru civilinę atsakomybę. Nuosekliuoju vežimu oru pervežant bagažą ar krovinius – keleivis arba siuntėjas turės teisę pareikšti ieškinį pirmajam vežėjui, o keleivis arba gavėjas, turintys teisę gauti bagažą arba krovinį, turės teisę pareikšti ieškinį paskutiniam vežėjui, be to, ir kiekvienas iš jų gali pareikšti ieškinį vežėjui, vykdžiusiam vežimą, kurio metu bagažas ar kroviny s buvo sunaikintas, prarastas, sugadintas arba vėlavo. Šie vežėjai keleiviui, siuntėju i arba gavėju i atsako solidariai¹⁴¹.

Kombinuotas vežimas. Tam tikrais atvejais, dalis kelionės ar transportavimo gali būti vykdoma oru, o kita dalis - kitos rūšies transportu (pvz. jūra, geležinkeliais, keliais kt.). Toks vežimas vadinamas kombinuotu (angl. *multimodal*). Kombinuotam vežimui, kurio dalis atliekama oru, o dalis – kita vežimo rūšimi, taikomas Monrealio konvencijoje įtvirtintas civilinės atsakomybės režimas tik tai vežimo daliai, kuri atliekama oru, ir jei toks vežimas atitinka tarptautinio vežimo oru sąlygas, įtvirtintas minėtoje konvencijoje¹⁴².

Taigi, Monrealio konvencijoje numatytais atvejais, galima abipusė tiek sutartį sudariusio, tiek faktinio vežėjo oru civilinė atsakomybė, nors faktinis vežėjas oru ir nėra sutartinių santykių su keleiviu ar krovinio siuntėju šalis¹⁴³, tačiau atsižvelgiant į šio tyrimo apimtį, manytina, jog šio probleminio aspekto kvalifikavimas civiline teisine prasme nėra šio darbo tyrimo objektas. Autoriaus nuomone, kiekvienu atveju nustatant vežėją oru, kurio atžvilgiu taikoma civilinė atsakomybė bei atleidimo nuo jos sąlygos, turėtų būti vertinimos faktinės aplinkybės, atitinkamai individualizuojant vežėjo oru vaidmenį, kilusiuose visuomeniniuose santykiuose.

¹³⁹ Fountain Court Chambers. Carriage by Air. London: Butterworths, 2001, P. 47.

¹⁴⁰ Monrealio konvencija, 36 str. 2 d.

¹⁴¹ *Ibid.*, 36 str. 3 d.

¹⁴² *Ibid.*, 38 str. 1 d.

¹⁴³ Banino, B. J. Recent developments in air carrier liability under the Montreal Convention. The Brief, Vol 38, Spring 2009, P. 27.

II. VEŽĖJO ORU ATLEIDIMO NUO CIVILINĖS ATSAKOMYBĖS SĄLYGŲ DIFERENCIACIJA

2.1. Vežėjo oru civilinės atsakomybės režimas. Atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygų skirstymas

Tarptautinės privatinės teisės reguliavimas nustato griežtos vežėjo oru civilinės atsakomybės režimą¹⁴⁴. Teisingumo Teismas taip pat yra konstatavęs, jog remiantis Monrealio konvencijos preambulės trečia pastraipa valstybės šios konvencijos šalys, suprasdamos „būtinybę užtikrinti tarptautinio vežimo oru vartotojų interesų apsaugą ir teisingos kompensacijos, paremtos restitucijos principu, būtinybę“, nusprendė nustatyti **griežtą vežėju oro atsakomybės sistemą**¹⁴⁵. Kaip jau minėta pirmoje darbo dalyje, tarptautinė privatinė teisė turi viršenybę Europos Sąjungos antrinės teisės atžvilgiu bei galiojanti tarptautinė sutartis tampa Lietuvos vidaus teisės sudėtine dalimi, todėl griežtos vežėjo oru civilinės atsakomybės režimas taikomas ir Lietuvos nacionalinės teisės atžvilgiu. Vertinant vežėjo oru civilinės atsakomybės reglamentavimo genezę, advokatė J. Rusteikaitė-Bakšienė pastebi, kad oro keleiviams suteikiama vis daugiau teisių, o vežėjų oru atsakomybės ribos plečiamos, pvz.: anksčiau galiojusi tuos pačius teisinius santykius reglamentavusi 1929 m. Varšuvos konvencija bei 1955 m. ją papildęs Hagos protokolas taip pat numatė ribotą oro vežėjų atsakomybę, tačiau Monrealio konvencijoje sutarta dėl atsakomybės taikymo keleivių gyvybės atėmimo ar kūno sužalojimo atvejais¹⁴⁶.

Pasak prof. V. Mikelėno, griežta civilinė atsakomybė (angl. *strict liability*) atsiranda ir yra taikoma nesant žalą padariusio asmens kaltės¹⁴⁷. Teorinis atsakomybės be kaltės pagrindas – rizikos teorija, pagal kurią jei asmens veikla arba jo veikloje naudojami daiktai kelia didesnę žalos atsiradimo riziką, o asmuo veikia šią riziką suvokdamas ir jos nepaisydamas, neatsisako savo veiklos, tai jis prisiima atsakomybę už rizikos materializavimąsi, t. y. žalos atsiradimą¹⁴⁸. Tokiais atvejais asmuo dažniausiai naudoja pavojingą objektą arba vykdo tokio pavojingumo veiklą, kurių jis nėra pajėgus visiškai kontroliuoti – tokiu atveju nėra pagrįsta iš jo reikalauti laikytis atsargumo taisyklių, nes net ir visų atsargumo standartų laikantis išliks pavojus padaryti

¹⁴⁴ Gutruf, Th. Montreal Convention replaces Warsaw Convention. FIATA Congress 2004/ AFI. Pranešimas, šaltinis: <<http://www.spedlogswiss.com/freedoc/?id=10011982>> [Prisijungimo laikas: 2012-11-20 16:00].

¹⁴⁵ Europos Sąjungos Teisingumo Teismo 2010 m. gegužės 6 d. sprendimas byloje Axel Walz vs Clickair SA, Nr. C-63/09.

¹⁴⁶ Gudauskaitė, G. Oro transporto keleivių ir vežėjų interesų pusiausvyra: išbandymų metas. INFOLEX, 2010. <<http://www.infolex.lt/portal/start.asp?act=news&Tema=50&str=39187>> [Prisijungimo laikas: 2012-11-21 12:20].

¹⁴⁷ Mikelėnas V. Civilinės atsakomybės problemos: lyginamieji aspektai. Vilnius: Justitia, 1995. P. 228.

¹⁴⁸ *Ibid.*

žalą¹⁴⁹. Tokia veikla ne visada gali būti uždrausta, nes itin dažnai tokia veikla yra naudinga visuomenei (pvz. transporto veikla, vežimai kt.), todėl tikslingiau leisti tokią veiklą plėtoti, sukuriant sistemą, kuri garantuos padarytos žalos atlyginimą beveik visais atvejais, net ir tada, kai ji padaryta atsitiktinai¹⁵⁰. Būtent dėl to, žalos atlyginimas siejamas ne su asmens kalte, tačiau su žalos padarymo faktu. Pabrėžtina, jog Lietuvos Aukščiausiasis Teismas, aiškindamas *Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normų taikymą*, kuris yra analogiškas vežėjo oru civilinės atsakomybės režimui, yra nurodęs, jog kaip ir daugelyje valstybių (tarp jų Anglijoje, Prancūzijoje, Belgijoje), Lietuvoje atsakomybė už vežimo sutarties pažeidimą, taip pat ir krovinio praradimą, sugadinimą ar pavėluotą pristatymą, laikytina sutartine, bet ne deliktine atsakomybe¹⁵¹.

Kaip *Walz* byloje pasisakė Teisingumo Teismas, tokia griežta [vežėjo oru civilinės– aut. pastb.] atsakomybės sistema reiškia, kaip matyti iš Monrealio konvencijos preambulės penktos pastraipos, kad turi būti išlaikyta „reikiama interesų pusiausvyra“, ypač kiek tai susiję su vežėjų oru ir keleivių interesais. Siekiant išlaikyti tokią pusiausvyrą, valstybės konvencijos šalys susitarė kai kuriais atvejais <...> **apriboti** oro vežėjų atsakomybę. Iš to išplaukiančios žalos atlyginimo ribos turi būti taikomos „kiekvienam keleiviui“. Iš to galima daryti išvadą, kad nurodyta „reikiama interesų pusiausvyra“ reikalauja, jog skirtingais atvejais, kai vežėjas yra laikomas atsakingu pagal Monrealio konvencijos III skyrių¹⁵², turi egzistuoti aiškios žalos atlyginimo ribos, kiekvienu nurodytu atveju taikomos visai kiekvieno keleivio patirtai žalai, nesvarbu, kokią žalą jis patyrė¹⁵³. Taip suprantamos žalos atlyginimo ribos leidžia, kad keleiviams kompensacija būtų suteikta lengvai ir greitai, o kartu oro vežėjams nėra numatyta labai sunki, sunkiai nustatyti ir apskaičiuotina žalos atlyginimo našta, kuri galėtų sudaryti kliūčių ar net visiškai sustabdyti jų ekonominę veiklą. Iš to išplaukia, kad Monrealio konvencijos

¹⁴⁹ Norkūnas A., Selelionytė – Drukteinienė S. Civilinės atsakomybės praktikumas. Vilnius: MRU Leidybos centras, 2008. P. 105.

¹⁵⁰ *Ibid.*

¹⁵¹ *Todėl teismai, nagrinėdami vežėjo atsakomybės pagal CMR konvenciją bylas, turi traktuoti šią atsakomybę kaip sutartinę, bet ne deliktinę, nors vežėjo atsakomybės už krovinio praradimą, sugadinimą ar pavėluotą pristatymą prezumpcija yra įtvirtinta 17 ir 18 str. Konvencijoje taip pat įtvirtinta vežėjo atsakomybės prezumpcija už nebuvimą važtaraštyje nurodymo, jog vežama pagal CMR konvenciją (7 str. 3 p.), taip pat jo pareiga kompensuoti krovinio vertę, kuri lygi išperkamojo mokesčio dydžiui, jei vežėjas perdavė krovinį gavėjui, nepaėmęs išperkamojo mokesčio, jei pagal vežimo sutartį turėjo jį paimti (21 str.). Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2001 m. rugpjūčio mėn. 8 d. Teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga Nr. A2-14, kat. 54; Teismų praktika 15.*

¹⁵² Reglamentuoja vežėjo oru atsakomybę ir žalos atlyginimo dydį.

¹⁵³ Europos Sąjungos Teisingumo Teismo 2010 m. gegužės 6 d. sprendimas byloje *Axel Walz vs Clickair SA*, Nr. C-63/09.

III skyriuje <...> numatytos skirtingos žalos atlyginimo ribos turi būti taikomos visai padarytai žalai, nesvarbu, ar ji turtinė, ar neturtinė¹⁵⁴.

Taigi taptautinė privatinė teisė įtvirtina griežtą vežėjo oru civilinę atsakomybę už žalą, atsiradusią sunaikinus, praradus arba sugadinus įregistruotą bagažą, ar krovinį, taip pat atsakomybę už keleivio gyvybės atėmimą ar sveikatos sužalojimą ir vėlavimą, išskyrus tuos atvejus, kai vežėjas oru įrodo egzistavus bent vienai gynybos priemonei (angl. *defence*), t. y. atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygai¹⁵⁵.

Pagal Monrealio 20 straipsnį, jeigu vežėjas oru 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, vežėjas visiškai ar iš dalies atleidžiamas nuo atsakomybės ieškovui tiek, kiek toks neatsargumas ar neteisėtas veikimas arba neveikimas buvo žalos priežastis ar prisidėjo prie jos atsiradimo. Remiantis 2002 m. gegužės 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 889/2002 3 straipsnio 1 dalimi, Bendrijos oro vežėjo atsakomybę už keleivius ir jų bagažą reglamentuoja visos su tokia atsakomybe susijusios Monrealio konvencijos nuostatos. Taigi galime skirti bendrąsias vežėjo oru atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygas, kurios gali būti taikomos nepriklausomai nuo vežimo objekto – tai asmens, reikalaujančio kompensacijos, arba asmens, iš kurio jis ar ji įgijo jo ar jos teises, neatsargumas (angl. *contributory negligence*), kitas neteisėtas veikimas arba neveikimas (angl. *wrongful act or omission*) (toliau – Bendrosios atleidimo sąlygos).

Siekiant išlaikyti „reikiamą interesų pusiausvyrą“, griežta vežėjo oru civilinė atsakomybė gali būti dvejopo pobūdžio, t. y. ribota ir neribota. Pabrėžtina, jog vežėjas oru gali būti atleidžiamas tiek nuo ribotos, tiek nuo neribotos griežtos civilinės atsakomybės, esant žamiau analizuojamoms sąlygoms, kurios yra diferencijuojamos priklausomai nuo vežimo oru objekto:

Keleivių vežimas. Už keleivio gyvybės atėmimą ar sveikatos sužalojimą, vežėjui oru taikoma dviejų lygių griežtos civilinės atsakomybės režimas (angl. *two – tier liability*)¹⁵⁶.

Visų pirma – griežta civilinė atsakomybė, kuri yra ribota iki 100 000 SDR (apytikriai 135 000 eurų), nuo kurios vežėjas oru gali būti visiškai ar iš dalies atleidžiamas, jeigu vežėjas įrodo Bendrąsias atleidimo sąlygas¹⁵⁷.

Antra – griežta civilinė atsakomybė, kuri yra neribojama, kai žala kiekvienam keleiviui viršija 100 000 SDR. Tokiu atveju, vežėjas oru gali būti atleistas nuo civilinės atsakomybės,

¹⁵⁴ Europos Sąjungos Teisingumo Teismo 2010 m. gegužės 6 d. sprendimas byloje Axel Walz vs Clickair SA, Nr. C-63/09.

¹⁵⁵ M. Clarke, D. Yates. *Contracts of carriage by land and air*. London, Singapore: LLP, 2004, P. 314.

¹⁵⁶ B. Cheng. *A new era in the law of international carriage by air: from Warsaw (1929) to Montreal (1999)*. *International & Comparative Law Quarterly*: 2004, P. 8 – 10.

¹⁵⁷ Monrealio konvencija, 20 str.

vežėjui įrodžius¹⁵⁸, kad ši žala neatsirado dėl vežėjo, jo darbuotojų ar atstovų neatsargumo arba kito neteisėto veikimo arba neveikimo¹⁵⁹, ar ši žala atsirado vien tik dėl trečiosios šalies neatsargumo arba kitų neteisėtų veikimo arba neveikimo.

Bagazo vežimas. Vežėjo oru civilinė atsakomybė dėl registruoto ir neregistruoto bagažo sunaikinimo, praradimo arba vėlavimo yra ribojama iki 1000 SDR kiekvienam keleiviui. Skiriamas registruoto ir neregistruoto bagažo vežimo atvejais numatytas atsakomybės režimas. Įregistruoto bagažo vežimo atveju, vežėjas oru atleidžiamas nuo civilinės atsakomybės, kai bagažui padaryta žala dėl anksčiau turėtų defektų, trūkumų ar kokybės. Neregistruoto bagažo atveju, įskaitant asmens daiktus, vežėjas atsako tik tuo atveju, jeigu žala atsirado dėl jo darbuotojų arba atstovų kaltės¹⁶⁰.

Tiek dėl registruoto, tiek dėl neregistruoto bagažo sunaikinimo, praradimo arba vėlavimo gali būti taikoma neribota vežėjo oru civilinė atsakomybė, 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 (angl. *wilful misconduct*); jeigu tik šio darbuotojo ar atstovo veikimo ar neveikimo atveju įrodoma, kad tas darbuotojas ar atstovas vykdė savo tarnybines pareigas¹⁶¹. Keleiviui, registruojant bagažą, pateikus specialią suinteresuotumo savo bagažo pristatymo į paskirties vietą deklaraciją ir sumokėjus papildomą pinigų sumą, jeigu tuo atveju to reikalaujama, vežėjo oru atsakomybė taip pat neribojama. 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 vietą¹⁶².

Krovinių vežimas. Krovinio vežimo atveju, taikoma ribota griežta vežėjo civilinė atsakomybė dėl krovinio sunaikinimo, praradimo arba vėlavimo yra ribota 17 SDR vienam kilogramui¹⁶³. Šiuo atveju, vežėjas oru gali būti atleidžiamas nuo civilinės atsakomybės, jeigu jis įrodo, kad krovinio sunaikinimas, praradimas arba sugadinimas įvyko dėl vienos ar keleto šių priežasčių, t. y. to krovinio anksčiau turėtų defektų ar kokybės trūkumų, pakavimo su trūkumais, kurį atliko kitas, nei vežėjas, jo darbuotojai ar atstovai asmuo, karo ar ginkluoto konflikto veiksmų, valdžios institucijų veiksmų, susijusių su krovinio atvykimu, išvykimu arba tranzitu¹⁶⁴. Minėtas vežėjo oru civilinės atsakomybės ribojimas gali būti netaikomas siuntėjui, perduodant

¹⁵⁸ Monrealio konvencijos 21 str.;

¹⁵⁹ Monrealio konvencijos 20 straipsnis numato, kad šis straipsnis taikomas visoms šios Konvencijos nuostatoms dėl atsakomybės, įskaitant 21 straipsnio 1 dalį;

¹⁶⁰ *Ibid.*, 17 str. 2 d.

¹⁶¹ *Ibid.*, 22 str. 5 d.

¹⁶² *Ibid.*, 22 str. 2 d.

¹⁶³ *Ibid.*, 22 str. 3 d.

¹⁶⁴ *Ibid.*, 18 str. 2 d.

siuntą vežėjui oru, pateikus specialią suinteresuotumo savo krovinio pristatymo į paskirties vietą deklaraciją ir sumokėjus 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 vietą¹⁶⁵.

Vėlavimas. Šiuo atveju, už žalą, atsiradusią dėl vėlavimo vežant oru keleivius, bagažą arba krovinius, vežėjui oru taikoma ribota civilinė atsakomybė: 17 SDR už kilogramą – krovinio vežimo atveju, 1000 SDR – bagažo vežimo atveju, 4150 SDR – keleivių vežimo atveju¹⁶⁶. Vežėjas oru gali būti atleidžiamas nuo civilinės atsakomybės už žalą, atsiradusią dėl vėlavimo, jeigu jis įrodo, kad jis ir jo darbuotojai ar/ir atstovai ėmėsi visų prieinamų protingų priemonių (angl. *measures*) žalai išvengti, arba tai, kad jam ar jiems buvo neįmanoma imtis šių priemonių¹⁶⁷.

Vežėjo oru civilinė atsakomybė, vėlavimo, vežant keleivius, atveju gali būti neribota, jeigu įrodoma, kad žala buvo padaryta dėl vežėjo oru ar jo darbuotojų arba atstovų veikimo ar neveikimo, ketinant padaryti žalą arba dėl neatsargumo bei žinant, kad ši žala greičiausiai bus padaryta (angl. *wilful misconduct*); jeigu tik šio darbuotojo ar atstovo veikimo ar neveikimo atveju įrodoma, kad tas darbuotojas ar atstovas vykdė savo tarnybines pareigas¹⁶⁸.

Atsisakymas vežti, skrydžių atšaukimas ar atidėjimas. Reglamentas Nr. 261/2004 numato vežėjo oru pareigą atsisakymo vežti, skrydžio atšaukimo ar atidėjimo atvejais, išmokėti keleiviui atitinkamą kompensaciją¹⁶⁹. Tačiau skrydžius vykdančių vežėjų oru prievolės minėtais atvejais gali būti ribojamos arba jiems turėtų būti taikomos išimtys tais atvejais, kai įvykio priežastis yra ypatingos aplinkybės (angl. *all reasonable measures*), kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių¹⁷⁰.

Atkreiptinas dėmesys, jog pagal Monrealio 24 straipsnio 1 dalį vežėjo oru civilinės atsakomybės ribos Monrealio konvencijos depozitaro yra pakartotinai peržiūrimos kas penkeri metai, atsižvelgiant į infliacijos, vartotojų kainų indekso, valiutų kursų pokyčius, darančius įtaką SDR dydžiui. Todėl ICAO nuo 2009 m. gruodžio 30 d. nustatė padidintas vežėjo oru civilinės atsakomybės ribas¹⁷¹.

¹⁶⁵ Monrealio konvencija, 22 str. 3 d.

¹⁶⁶ *Ibid.*, 22 str. 1 d.

¹⁶⁷ *Ibid.*, 19 str.

¹⁶⁸ *Ibid.*, 22 str. 5 d.

¹⁶⁹ Reglamentas Nr. 261/2004, 4 straipsnio 3 dalis, 5 straipsnio 1 dalies c punktas, 6 straipsnio 1 dalies iii punktas;

¹⁷⁰ *Ibid.*, preambulės 14 punktas.

¹⁷¹ 19 SDR už kilogramą krovinių vežimo atveju;

1131 SDR bagažo vežimo atveju;

4694 SDR vėlavimo atveju vežant keleivius;

113100 SDR keleivio vežimo atveju.

Atsižvelgiant į tai, nagrinėjant vežėjo oru atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygas, Autoriaus nuomone, gali būti skiriamos bendrosios vežėjo oru atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygos, taikomos nepriklausomai nuo vežimo oru objekto bei specialiosios vežėjo oru atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygos, kurių turinys ir taikymas priklauso būtent nuo vežamo objekto. Nustačius minėtas sąlygas, jos šiame darbe išsamiau analizuojamos toliau.

2.2. Bendrosios vežėjo oru atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygos

Kaip jau minėta, kilus vežėjo oru civilinei atsakomybei, vežėjas oru gali išvengti civilinės atsakomybės, t. y. visiškai ar iš dalies būti atleistas nuo civilinės atsakomybės, tik įrodęs esant ar buvus minėtoms sąlygoms, kurių ribotas sąrašas pateiktas nurodytuose teisės aktuose.

Pagal Monrealio konvencijos 20 straipsnį, jeigu vežėjas oru 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, vežėjas visiškai ar iš dalies atleidžiamas nuo atsakomybės ieškovui tiek, kiek toks neatsargumas ar neteisėtas veikimas arba neveikimas buvo žalos priežastis ar prisidėjo prie jos atsiradimo¹⁷². 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. Minėta nuostata taikoma visoms Monrealio konvencijos nuostatoms dėl atsakomybės, todėl minėtos sąlygos vertintinos kaip bendrosios vežėjo oru atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygos. Šių sąlygų įrodinėjimo našta tenka vežėjui oru.

2.2.1. Nukentėjusiojo asmens neatsargumas

Vykdam tarptautinius pervežimus oru, tikimasi, jog šia transporto rūšimi besinaudojantys asmenys bus pakankamai atidūs (angl. *exercise reasonable care*), saugodami savo interesus, tokia apimtimi, kuria asmuo neprisideda arba priešingai – sąlygoja žalos atsiradimo faktą, todėl teismas turi pareigą atitinkamai paskirstyti kilusią žalą tokia apimti, kuria asmuo, besinaudojantis

Šaltinis: <http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mt199_EN.pdf> [Prisijungimo laikas: 2012-11-20 18:20].

¹⁷² Atkreiptinas dėmesys į tai, jog Monrealio konvencija itin apiribojo vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygų apimtį, atsisakant visų reikiamų priemonių ėmimosi (angl. *all necessary measures*) sąlygos, kuri buvo įtvirtinta Varšuvos konvencijos 20 straipsnio 1 dalyje.

tokia transporto rūšimi, prisidėjo prie žalos atsiradimo¹⁷³. Tokiu atveju, vežėjas oru privalo įrodyti kelias aplinkybes: pirma – neatsargumą, antra – neatsargumo įtaką kilusiai žalai¹⁷⁴.

Kalbant apie ieškovo (nukentėjusiojo asmens) pareigą būti pakankamai atidžiam saugant savo interesus, užsienio šalių teismų praktikoje formuojama bendra praktika, nustatant kokioms sąlygoms esant, asmuo gali realizuoti pareigą saugoti savo interesus ir tokiu būdu prisiimti atsakomybę už žalą, kilusią dėl veikimo ar neveikimo, kuris pripažįstamas neteisėtu (nepakankamu atidumu). Iš vienos pusės – tai, visų pirma, vežėjo oru pareiga užtikrinti saugią aplinką. *Goldman vs. Thai Airways International Ltd*¹⁷⁵ byloje Didžiosios Britanijos teismas konstatavo, jog keleivio neveikimas, kuomet jis nebuvo užsisėgęs saugos diržo, orlaiviui pateikus į oro turbulencijos zoną, ir buvo sužalotas, kadangi orlaivio pilotas neįjungė atitinkamo indikatorius, - nelaikytinas nukentėjusiojo asmens neatsargumu.

Antra vertus, vežėjų oru vykdomos pareigos vežimo oru metu neturėtų būti aiškinamos kraštutiniškai¹⁷⁶. *Chutter vs KLM Royal Dutch Airlines*¹⁷⁷ byloje, ieškovė (Chutter) paliko savo vietą tuo metu, kai orlaivio salone buvo įjungtas atitinkamas indikatorius, nurodantis užsisėgti saugos diržus, ir nuėjo prie orlaivio durų, norėdama atsisveikinti bei pamajuoti savo dukrai, tačiau kaip tik tuo metu trapas buvo atskiriamas nuo orlaivio, todėl ieškovė nukrito ant žemės ir patyrė sužalojimus. Tokius ieškovės veiksmus JAV teismas įvertino kaip nukentėjusiojo asmens neatsargumą, dėl kurių ieškovo reikalavimas dėl žalos atlyginimo nebuvo tenkinamas.

Krovinių vežimo oru atveju, nukentėjusiojo asmens neatsargumas iš esmės dažniausiai pasireiškia nesugebėjimu tinkamai sandėliuoti prekių, prieš perduodant jas vežėjui oru, netinkamu pakavimu ar netinkamu ženklinimu¹⁷⁸. *AG World Exports vs Arrow Air*¹⁷⁹ byloje, siuntėjas nepateikė antžeminio oru kondicionavimo sistemos, oru pervežant kiaules iš Floridos (JAV) į Venesuelą, dėl to skrydžio metu dauguma kiaulių nugaišo, nes orlaivyje naudojama oro kondicionavimo sistema, orlaiviui esant ore, pritaikyta skrydžiui. Tokie siuntėjo veiksmai JAV teismo buvo įvertinti kaip neatsargūs, netinkamai sandėliuojant krovinį, todėl vežėjas oru buvo visiškai atleistas nuo civilinės atsakomybės.

¹⁷³ Fountain Court Chambers. Carriage by Air. London: Butterworths, 2001, P. 140.

¹⁷⁴ *Ibid.*

¹⁷⁵ English Court of Appeal in the case of *Goldman vs Thai Airways International Ltd* - {1983} 3 All ER 693: šioje byloje, Godman (keleivis) skrido iš Londono į Bankoką orlaiviu, priklausančiu Thai Airways. Skrydžio metu orlaivis pateko į oro turbulencijos zoną. Orlaivio pilotas, nesilaikydamas skrydžio reikalavimų, neinformavo keleivių, esančių orlaivio salone, užsisėgti saugos diržų (t. y. neįjungė atitinkamo indikatorius). Godman įvykio metu nebuvo prisėgęs saugos diržo ir patyrė rimtus sužeidimus. Už patirtą žalą, keleivis padavė Thai Airways į teismą. Teismas nusprendė, jog orlaivio pilotas pažeidė skrydžio keleivių saugumo reikalavimus (saugos diržų naudojimo), o vežėjo oru veiksmus įvertino kaip nerūpestingumą ir Godman ieškinį tenkino.

¹⁷⁶ Fountain Court Chambers. Carriage by Air. London: Butterworths, 2001, P. 141.

¹⁷⁷ United States District Court S. D. New York *Chutter vs KLM Royal Dutch Airlines* - 132 F.Supp. 611 (1955).

¹⁷⁸ Clarke, Malcolm A. *Contracts of carriage by air*. London/Hong Kong, 2002, P. 137.

¹⁷⁹ District Court of Florida, *AG World Exports vs Arrow Air*, 22 Avi 18,222, SD Fla, 1990.

2.2.2. Nukentėjusiojo asmens neteisėtas veikimas arba neveikimas

Kaip jau minėta, jeigu vežėjas oru įrodo, kad žalos priežastis buvo arba ją lėmė asmens, reikalaujančio kompensacijos, <...> *neatsargumas, kitas neteisėtas veikimas arba neveikimas*, vežėjas visiškai ar iš dalies atleidžiamas nuo atsakomybės ieškovui¹⁸⁰. Šiuo atveju, kyla klausimas, ar „kitas neteisėtas veikimas arba neveikimas“ yra savarankiška vežėjo oru atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlyga, ar aplinkybė, patikslinanti/detalizuojanti „nukentėjusio asmens neatsargumo“ (kaip atleidimo sąlygos) teisinę kategoriją.

Vieni mokslininkai pastebi, jog nukentėjusiojo asmens neatsargumo (angl. *contributory negligence*), kaip teisinės kategorijos reikšmė, siekiant išvengti skirtingų nacionalinių teisių interpretacijų pagal *lex fori* principą (kuris buvo numatytas pagal anksčiau galiojusios Varšuvos konvencijos nuostatas¹⁸¹), yra pateikiama Monrealio konvencijos 20 straipsnyje, t. y. nukentėjusiojo asmens neatsargumas turėtų būti aiškinamas kaip neteisėtas nukentėjusio asmens veikimas arba neveikimas¹⁸². M Clarke nuomone, neteisėtas nukentėjusio asmens veikimas arba neveikimas yra nauja teisinė kategorija, kuri ankstesnių konvencijų tekstuose nebuvo minima, tačiau interpretuojant nukentėjusio asmens „neatsargumo, kito neteisėto veikimo arba neveikimo“ (angl. *negligence or other wrongful act or omission*) teisinę kategoriją, pagal analogiją galima remtis 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) 17 straipsnio 2 punkte¹⁸³ numatyta ieškovo netinkamų veiksmų arba aplaidumo (angl. *wrongful act or neglect of the claimant*) teisine kategorija¹⁸⁴.

CMR taikymo kontekste, Lietuvos Aukščiausiasis teismas yra pažymėjęs, jog ieškovo neteisėti veiksmai arba aplaidumas gali pasireikšti prieš pervežimą, jo metu arba atvykus į paskyrimo vietą¹⁸⁵. Siuntėjo netinkami veiksmai arba aplaidumas gali pasireikšti įvairiai: siuntėjas pakrauna šlapias daržoves į polietilenuosius maišus, tai paspartina jų puvimą vežimo metu; pakrauna-

¹⁸⁰ Monrealio konvencija, 20 str.

¹⁸¹ Tuo atveju, jei vežėjas įrodo, 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 straipsnis);

¹⁸² Fountain Court Chambers. *Carriage by Air*. London: Butterworths, 2001, P. 143.

¹⁸³ (Valstybės žinios, 1998-12-04, Nr. 107-2932); Vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindai, nurodyti 17 str. 2 punkte, iš originalo kalbos išversti netiksliai ir ne iki galo. Tikslus vertimas turėtų būti: *Tačiau vežėjas yra atleidžiamas nuo atsakomybės, jeigu praradimas, sugadinimas ar pavėluotas pristatymas įvyko dėl ieškovo netinkamų veiksmų ar aplaidumo, dėl ieškovo duotų nurodymų, o ne dėl vežėjo netinkamų veiksmų ar aplaidumo, dėl paslėptų prekių defektų, arba dėl aplinkybių, kurių vežėjas negalėjo išvengti, o pasekmės dėl šių aplinkybių negalėjo užkirsti kelio*. Šaltinis: Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2001 m. rugpjūčio mėn. 8 d. Teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga Nr. A2-14, kat. 54; Teismų praktika 15.

¹⁸⁴ Clarke, Malcolm A. *Contracts of carriage by air*. London/Hong Kong, 2002. P. 138.

¹⁸⁵ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2001 m. rugpjūčio mėn. 8 d. Teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga Nr. A2-14, kat. 54; Teismų praktika 15.

mos nepakankamai gerai sušaldytos prekės, kurios atitirpsta vežimo metu; siuntėjas sutartu laiku neparuošė prekių pakrovimui, ir dėl to jos buvo pavėluotos pristatyti; siuntėjas pateikia netinkamai užpildytus dokumentus, todėl krovinys sulaikomas muitinės poste ir kt.¹⁸⁶. Žalos ryšį su netinkamais ieškovo veiksmais arba jo aplaidumu įrodinėja vežėjas. D. Ambrasienės ir E. Sinkevičiaus, nuomone, krovinio praradimas, sugadinimas ar pavėluotas pristatymas turi atsirasti būtent dėl krovinio disponuojančio asmens kaltės, nes kitaip už tai bus atsakingas vežėjas¹⁸⁷. Vežėjas oru, siekdamas atleidimo nuo atsakomybės, turi įrodyti netinkamus ieškovo veiksmus arba aplaidumą, šių veiksmų ar neveikimo pasekmes (praradimą, sugadinimą ar pavėluotą pristatymą), ir priežastinį ryšį tarp ieškovo kaltų veiksmų ar neveikimo, - neįrodžius šių sąlygų, vežėjas lieka atsakingas už žalą krovinio ar pavėluotą pristatymą, nes būtų laikoma, kad jis nepaneigė vežėjo kaltės prezumpcijos¹⁸⁸.

Autoriaus nuomone, atsižvelgiant į tai, kad Monrealio konvencija, lyginant su Varšuvos konvencija, yra palyginti nauja, kurios taikymo jurisprudencija bei praktika vis dar besiformuojanti, taip pat į Monrealio konvencijos tikslą unifikuoti tarptautinę privatinę teisę, vengiant teisės taikymo fragmentacijos, sutiktina su užsienio mokslininkų nuomone, jog nukentėjusiojo asmens neatsargumas, kaip vežėjo oru atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlyga keleivių, bagažo, krovinio vežimo, taip pat vėlavimo atvejais, turėtų būti aiškinama kaip nukentėjusiojo asmens neteisėtas veikimas ar neveikimas, minėtą sąlygą interpretuojant sistemiškai taikant CMR 17 straipsnio 2 punkto jurisprudenciją bei suformuotą teismų praktiką.

2.3. Specialiosios vežėjo oru atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygos

Kaip jau minėta, vežėjo oru atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygos gali būti diferencijuojamos pagal vežimo oru objektą, todėl toliau analizuotinos sąlygos, kurių taikymas susijęs su vežimo objektu.

2.3.1. Keleivių vežimas oru

Keleiviu yra laikomas asmuo, davęs sutikimą būti vežamas oru atitinkamo vežėjo oru – toks sutikimas grindžiamas vežimo oru sutartimi, todėl keleivio sąvoka neapima skrendančius vežėjo oru įdarbintus asmenis, prižiūrinčius skrydžio vykdymą (stiuardai, pilotai) taip pat pilotus

¹⁸⁶ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2001 m. rugpjūčio mėn. 8 d. Teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinio vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga Nr. A2-14, kat. 54; Teismų praktika 15.

¹⁸⁷ Ambrasienė D., Sinkevičius E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinio vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas. MRU leidybos centras, 2004. P. 46-47.

¹⁸⁸ *Ibid.*

mokinius¹⁸⁹. Pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalį, vežėjas oru 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. Šia nuostata įtvirtinama griežta vežėjo oru civilinė atsakomybė, kuomet vežėjo oru kaltė preziumuojama. Minėtos nuostatos hipozėje įtvirtintos vežėjo oru civilinės atsakomybės keleivių vežimo oru atveju taikymo sąlygos, t. y. vežėjui oru taikomas konvencijoje įtvirtintas civilinės atsakomybės režimas tik tada, kai ieškovas (nukentėjęs asmuo ar jo teisių perėmėjai) įrodo: nelaimingo atsitikimo faktą (angl. *accident*), gyvybės atėmimo (angl. *death*) ar sužalojimo (angl. *bodily injury*) faktą, priežastinį ryšį tarp nelaimingo atsitikimo ir gyvybės atėmimo ar sužalojimo bei fakultatyvią sąlygą, jog minėtos aplinkybės kilo orlaivyje arba įlaipinimo (angl. *embarking*) ar išlaipinimo (angl. *disembarking*) veiksmų metu¹⁹⁰. Taigi vežėjo oru civilinė atsakomybės periodas yra konkrečiai apribotas vietos (orlaivis) ir veiksmų momentu. Būtent dėl to yra taikomi griežti asmenų patekimo į orlaivį, ir asmenų turinčių teisę būti orlaivyje, reikalavimai.

Beveik visos paminėtos kategorijos, išskyrus „gyvybės atėmimą“, ko gero, sukelia didžiausią painiavą jurisprudencijoje, tačiau dėl darbo apimties ir tyrimo objekto, išsamiau nevertintos. Pastebėtini tik keli vežėjo oru civilinės atsakomybės taikymui reikšmingi šių vertinamųjų kategorijų interpretavimo aspektai.

Kalbant apie nelaimingą atsitikimą (angl. *accident*), JAV Aukščiausiasis Teismas, byloje *Air France vs Saks*¹⁹¹, minėtą kategoriją apibrėžė kaip „netikėtą ar neįprastą įvykį ar atsitikimą, kuris keleivio atžvilgiu yra išorinio pobūdžio“. Tokiu būdu, išankstinė keleivio būseną ar jautrumą, apsunkintą įprastų ir tikėtinų skrydžio operacijų nebūtų kvalifikuotinas kaip nelaimingas atsitikimas. Teismas nurodė, jog sąvoka nelaimingas atsitikimas turėtų būti taikoma lanksčiai, individualizavus visas faktines aplinkybes. Minėtas išaiškinimas lėmė itin skirtingą „nelaimingo atsitikimo“ interpretaciją įvairiose jurisdikcijose, kadangi nei Varšuvos konvencija, nei Monrealio konvencija nepateikia aiškaus atsakymo į tai, ar įvykę nelaimingi atsitikimai turi būti susiję su aviacijai būdingomis rizikomis, ar bet koks įvykis orlaivyje lemia vežėjo oru

¹⁸⁹ Clarke, Malcolm A. *Contracts of carriage by air*. London/Hong Kong, 2002. 36.

¹⁹⁰ P. Stephen Dempsey. *Accidents & injuries in air law: the clash of the titans*. XXXIV *Annals of Air & Space Law*, 2009. P. 285-310.

¹⁹¹ U.S. Supreme Court, *Air France vs Saks* 470 U.S. 392 (1985) No. 83-1785. Šioje byloje, keleivė (Saks), besileidžiant skrydžio iš Paryžiaus į Los Andželą metu, pajuto sunkų spaudimą ir skausmą kairėje ausyje, kuris tęsėsi ir po nusileidimo. Gydytojai nustatė, jog keleivė tapo kaire ausimi tapo kurčia. Keleivė padavusi oro linijas į teismą teigė, jos patirtą dalinį klausos praradimą lėmė aplaidi hermetizavimo sistemos priežiūra ir veikla. Teismas nustatė, jog slėgio mažinimas buvo įprastas ir kiti keleiviai sužalojimų nepatyrė, todėl minėtas įvykis nebuvo kvalifikuotas kaip nelaimingas atsitikimas Varšuvos konvencijos prasme, todėl keleiviai kompensacijos nepriteisė. Paminėtinos ir kitos analogiškos bylos: U.S. Supreme Court *Olympic Airways v. Husain*, 541 U.S. 1007, 157 L. Ed. 2d 1146, 124 S. Ct. 1221 (2004), U.S. Second Circuit *Wallace v. Korean Airlines*, 214 F.3d 293 (2nd Cir. 2000).

civilinę atsakomybę¹⁹². Antra vertus, daug painiavos kelia ir sužalojimo (angl. *bodily injury*) kategorijos interpretacija, dažniausiai kvestionuojant ar keleivio emociniai/dvasiniai išgyvenimai (angl. *mental anguish*) patenka į Monrealio konvencijoje minimą „sužalojimo“ kategorijos turinį. JAV Aukščiausiasis Teismas, byloje *Eastern Airlines vs Floyd*¹⁹³, pažymėjo, jog vežėjas oru negali būti laikomas atsakingu pagal Varšuvos konvencijos 17 straipsnį (aut. pastb. – kuris yra analogiškas Monrealio 17 straipsniui), kai nelaimingu atsitikimu nėra sukeliama keleivio mirtis, fizinis sužalojimas ar žalos fizinė apraiška (angl. *physical manifestation of injury*), - šiuo atveju emocinė žala nėra pakankama fiziniam sužalojimui atsirasti. Prof. P. Stephen Dempsey teigimu, jurisprudencijoje šiuo klausimu išskiriama tai, kad emociniai sužalojimai gali būti įsivaizduojami, kita vertus dažnai tokie sužalojimai yra industrinės visuomenės padarinys (pvz. lėktuvo baimė), be to, emocinius sužalojimus sunku išmatuoti (o kartu ir įrodyti) bei nevaržoma atsakomybė trukdytų ekonominiam augimui¹⁹⁴.

Taigi, nukentėjusiam asmeniui (ar jo teisių perėmėjui) įrodžius nelaimingo atsitikimo faktą, gyvybės atėmimo ar sužalojimo faktą, priežastinį ryšį tarp nelaimingo atsitikimo ir gyvybės atėmimo ar sužalojimo, vežėjas oru atsako už keleivio gyvybės atėmimą ar sveikatos sužalojimą. Pabrėžtina, jog tokiais atvejais ieškovas visada turi įrodyti tiesiogiai kilusios žalos dydį¹⁹⁵. Kaip jau minėta, keleivių vežimo atveju, Monrealio konvencija nustato dviejų lygių griežtos civilinės atsakomybės sistemą, pagal kurią, vežėjo oru atsakomybė yra ribota 100 000 SDR. Nuo ribotos civilinės atsakomybės vežėjas oru gali būti atleidžiamas, remdamasis minėtomis Bendrosiomis atleidimo sąlygomis – nukentėjusiojo asmens neatsargumu¹⁹⁶.

Civilinei atsakomybei viršijus 100 000 SDR (antras atsakomybės lygmuo), vežėjo oru atsakomybė nėra ribojama, tačiau vežėjas oru gali būti atleidžiamas nuo civilinės atsakomybės, jei įrodys, kad *žala neatsirado dėl vežėjo, jo darbuotojų ar atstovų neatsargumo arba kito neteisėto veikimo arba neveikimo arba ši žala atsirado vien tik dėl trečiosios šalies neatsargumo arba kitų neteisėtų veikimo arba neveikimo*¹⁹⁷. Toliau aptariamos minėtos sąlygos.

¹⁹² Castellví Laukamp, L. Carrier liability in case of death or injury of passengers. Sant'Anna School of Advanced Studies Department of Law, research Paper n. 2/2009, P. 7.

¹⁹³ U.S. Supreme Court, *Eastern Airlines, Inc. v. Floyd*, 499 U.S. 530 (1991), No. 89-1598. Šioje byloje, skrydžio iš Majamio į Bahamas metu, netrukus po pakilimo sustojo visi lėktuvo varikliai ir orlaivis pradėjo staigiai kristi. Keleiviai buvo informuoti pasirengti nusileidimui vandenyne. Vis dėlto, pilotai sugebėjo įjungti variklius ir lėktuvas įprastai nusileido Majamyje, o lėktuvo keleiviai pateikė ieškinius, reikalaudami atlyginti žalą už emocinius išgyvenimus. Keleivių reikalavimai teismo buvo atmesti, motyvuojant tuo, jog nepakanka įrodymų teigti, kad sužalojimai (Varšuvos konvencijos prasme) apima emocinius sužalojimus.

¹⁹⁴ P. Stephen Dempsey. *Accidents & injuries in air law: the clash of the titans*. XXXIV *Annals of Air & Space Law*, 2009, P. 285-310.

¹⁹⁵ Clarke, Malcolm A. *Contracts of carriage by air*. London/Hong Kong, 2002, 139.

¹⁹⁶ Jiang Bo. *International Air Carrier's Liability to Passengers under the Warsaw Convention 1929 and the Montreal Convention 1999*. Golden Gate University School of Law. P. 26.

¹⁹⁷ Monrealio konvencija, 21 str.

Žala neatsirado dėl vežėjo, jo darbuotojų ar atstovų neatsargumo arba kito neteisėto veikimo arba neveikimo. Šiuo atveju vežėjas oru turėtų paneigti preziumuojamą neatsargumą ir įrodyti, jog nelaimingas atsitikimas, kurio metu žuvo ar buvo sužalotas keleivis, įvyko vežėjui (jo darbuotojui ar atstovui) veikiant atsargiai arba jo neveikimas nebuvo žalos atsiradimo priežastis¹⁹⁸. Autoriaus nuomone, tokiais atvejais vežėjo oru atsargumas galėtų būti grindžiamas tuo, jog vežėjas oru ėmėsi visų reikiamų priemonių žalai išvengti arba jiems buvo neįmanoma jų imtis (angl. *all necessary measures*).

*Grein vs Imperial Airways, Ltd*¹⁹⁹ byloje, Didžiosios Britanijos teismas nusprendė, jog vežėjas oru turi įrodyti, kad ėmėsi visų protingų (angl. *reasonable*) priemonių, gebėjimų ir priežiūros, panaudodamas visas reikiamas (angl. *necessary*) priemones, siekdamas išvengti žalos. *Goldman vs Thai Airways International*²⁰⁰ byloje „reikiamos priemonės“ buvo įvardintos kaip reiškančios visas būtinas priemones, vertinant protingo žmogaus kriterijumi. Taigi, tokio apibrėžimo kontekste, atitinkamo nelaimingo atsitikimo metu vežėjas oru negalėtų būti laikomas buvęs atsargiu, jei negalėtų įrodyti ėmėsis visų priemonių žalai išvengti.

Teorijoje išskiriami tokie „reikiamų priemonių“ taikymo principai²⁰¹: turimų žinių (angl. *state of knowledge*) – t. y. atitinkamų priemonių, kurios yra „reikiamos“, taikymas turi būti grindžiamas techninėmis žiniomis; įspėjimų (angl. *warnings*) – pakankamas įspėjimas dėl galimos grėsmės gali būti laikomas pakankamu atleisti vežėją oru nuo atsakomybės, net jei ir galėjo būti imtasi kitokių priemonių; standartinės vežėjo oru veiklos praktikos (angl. *standart carrier practice*). Elgesio standartai aviacijos versle dažniausiai apima vežimo oru saugumo, technikos, įgulos aspektus, t. y. vežėjas oru privalo užtikrinti, jog kiekvieno skrydžio metu, skrydis bus vykdomas profesionalių pilotų, aptarnaujamas apmokytos orlaivio įgulos, orlaivis bus techniškai tvarkingas ir turės skrydžiui įvykdyti būtina kiekį degalų, taip pat ir tai, jog orlaivyje neatsidurs objektai ar asmenys, galintys sukelti tiesioginę grėsmę²⁰².

*Preyval vs Cie Air France*²⁰³ byloje, keleivis, išlaipinimo iš orlaivio metu, nukrito ant trapo. Trapas buvo įprasto tarptautinio modelio tipo, taip pat nebuvo požymių, jog trapas būtų pastatytas ne pagal paskirtį ar tai, jog išlaipinimo metu nebūtų dalyvavę Air France atstovai.

¹⁹⁸ Northwest Flight 188: Possible Airline Negligence. Šaltinis: <<http://blogs.findlaw.com/injured/2009/10/northwest-flight-188-possible-airline-negligence.html>> [Prisijungimo laikas: 2012-11-25 10:00].

¹⁹⁹ Queen's Bench. *Grein vs Imperial Airways, Ltd*, 1937 1 KB 50.

²⁰⁰ English Court of Appeal in the case of *Goldman vs Thai Airways International Ltd* - {1983} 3 All ER 693.

²⁰¹ Fountain Court Chambers. *Carriage by Air*. London: Butterworths, 2001, P. 129.

²⁰² Attorneys Pursuing Accountability for Airline Negligence.

Šaltinis: <<http://www.airplanecrash-lawyer.com/PracticeAreas/Corporate-Negligence.asp>> [Prisijungimo laikas: 2012-11-25 10:45].

²⁰³ 1 Tribunal de commerce. *Preyval vs Cie Air France*, 17 mai 1973.

Taigi šiuo atveju, vežėjas oru užtikrino visas reikiamas priemones, tam kad nelaimingas atsitikimas nebūtų įvykęs, todėl vežėjas oru negali būti laikomas buvęs neatsargiu, todėl nuo civilinės atsakomybės atleistinas.

Autoriaus nuomone, analizuojama vežėjo oru atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlyga, kuri iki Monrealio konvencijos įsigaliojimo nebuvo numatyta, iš esmės užtikrina vežėjo oru atsakomybės taikymo saugiklius, atsižvelgiant į tarptautinio vežimo oru rinkoje išryškėjusią tendenciją – pigių skrydžių oro linijas, kurios mažina skrydžio kaštus orlaivio priežiūros ir skrydžio saugumo sąskaita²⁰⁴. Būtent dėl to, tokiems vežėjams oru taptų sudėtingiau įrodyti, kad nelaimingo atsitikimo metu buvo atsargūs, nes tokie vežėjai oru negalėtų įrodyti, jog ėmėsi visų reikiamų priemonių, kurios yra įprastos standartinėje vežėjo oru veiklos praktikoje.

Žala atsirado vien tik dėl trečiosios šalies neatsargumo arba kito neteisėto veikimo arba neveikimo. Šiuo atveju, vežėjas oru turėtų įrodinėti, jog nelaimingas atsitikimas, kurio metu žuvo ar buvo sužalotas keleivis, kilo dėl trečiosios šalies, t. y. asmens, nesančio vežimo oru sutarties šalimi, neatsargumo. Šiuo atveju galima skirti kelis orlaivio gamintojo ir terorizmo atvejus²⁰⁵.

Vežėjas oru gali būti atleistas nuo civilinės atsakomybės, jei įrodys, jog žala, nelaimingo atsitikimo metu, kilo dėl orlaivio konstrukcijos defektų (angl. *defective construction*). Siekiant pasinaudoti analizuojama gynybos priemone taikomos kelios sąlygos, t. y. dažniausiai protingam vežėjui oru orlaivio defektai patys savaime nėra žinomi, ir tai, jog orlaivio gamintojai (kurie galėtų ir turėtų būti žinomi) nėra laikomi vežėjo oru darbuotojais ar atstovais²⁰⁶. Tais atvejais, kai vežėjas oru turėtų žinoti, arba žinojo apie orlaivio gamybos defektą, vežėjas oru negalėtų remtis sąlyga, jog žala atsirado vien tik dėl trečiosios šalies neatsargumo arba kito neteisėto veikimo arba neveikimo, ir išvengti civilinės atsakomybės²⁰⁷.

2.3.2. Bagažo vežimas oru

Bagažą būtų galima apibrėžti kaip keleivio asmeninį turtą ir daiktus, vežamus orlaiviu pagal keleivio vežimo oru sutartį²⁰⁸. Pasauliniu mastu, vykdant tarptautinius pervežimus oru, apytikriai 30 mln. lagaminų laikinai pametama per vienerius metus, iš kurių apie 200 000

²⁰⁴ Attorneys Pursuing Accountability for Airline Negligence. Šaltinis: <<http://www.airplanecrash-lawyer.com/PracticeAreas/Corporate-Negligence.asp>> [Prisijungimo laikas: 2012-11-25 11:15].

²⁰⁵ Cheng, Bin. 1999 Montreal Convention on International Carriage by Air Concluded on the Seventieth Anniversary of the 1929 Warsaw Convention. 49 ZLW 490 (2000), P. 490.

²⁰⁶ Fountain Court Chambers. Carriage by Air. London: Butterworths, 2001, P. 132.

²⁰⁷ *Ibid.*

²⁰⁸ Taisyklių 3 punktas.

lagaminų nebegrižta pas buvusius keleivius²⁰⁹. Nors dauguma lagaminų galiausiai yra randami, bagažo sunaikinimas, praradimas, ar sugadinimas sukelia itin daug nepatogumų (pvz. veršlininkams vykstantiems į susitikimą, keleiviams vykstant į atostogų vietą ir gabenantiems slidinėjimo įrangą, ar asmenims bagažu vežantiems būtinus vaistus bei pan.). Bagažas dažniausiai sunaikinamas, prarandamas ar sugadinamas dėl vežėjo oru neatsargumo, kuris pasireiškia netinkamu bagažo perdavimu (angl. *transfer mishandling*) (61 %), nepavykus perkelti išskridimo oro uoste (15 %), vežimo dokumentų klaidomis (9 %), klaidomis pakraunant/iškraunant (4 %), svorio/matmenų apribojimais (5 %) ir kt.²¹⁰.

Kaip minėta, pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnio 2 dalį, vežėjas oru atsako 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 oru buvo atsakingas už įregistruotą bagažą. Taigi įregistruotas bagažas – tai vienintelė bagažo rūšis, už kurią numatyta vežėjo oru civilinė atsakomybė. Šiuo atveju, vežėjui oru įtvirtintas griežtos civilinės atsakomybės už įregistruotą bagažą režimas galimas tik esant kelioms sąlygoms, t. y. atsitikimas (vežėjo oru veikimas ar neveikimas) turi įvykti orlaivyje arba bet kuriuo kitu laikotarpiu, per kurį vežėjas buvo atsakingas už įregistruotą bagažą. Dėl to, bagažą būtų tiksliau apibrėžti ne tai kas jis yra, o tai kaip su juo elgiamasi.

Monrealio konvencija atriboja įregistruoto (angl. *unregistered/unchecked*) bagažo, kuris vežimo oru metu lieka su keleiviu ir yra vežamas orlaivio kabinoje, ir registruoto (angl. *registered/checked*) bagažo, kuris vežimo metu perimamas vežėjo oru atsakomybėn, kategorijas. Dėl to, neregistruoto bagažo atveju, įskaitant asmens daiktus, vežėjas oru atsako tik tuo atveju, jeigu žala atsirado dėl jo ar jo darbuotojų arba atstovų kaltės, kuri vertinama pagal nacionalinės teisės nuostatas²¹¹.

Dažniausiai įregistruotas bagažas yra vežamas tuo pačiu orlaiviu kaip ir keleivis, nors tai nėra taisyklė. Monrealio konvencija išskiria konkrečius „atsitikimus“ (angl. *event*) už kurių sukeltą žalą atsako vežėjas oru – tai įregistruoto bagažo sunaikinimas, praradimas ir sugadinimas. Bagažo sunaikinimas (angl. *destruction*) apima ne vien tik fizinę dezintegraciją, tačiau taip pat ir tuos atvejus, kai bagažas tam tikra forma egzistuoja, tačiau prarandama jo vertė, t. y. sunaikintas bagažas yra toks, kuris komercine prasme yra bevertis ir negali būti naudojamas pagal keleivio norimą paskirtį²¹². Bagažo praradimas (angl. *loss*) apima dingusį bagažą, bei tokį,

²⁰⁹ Franks, M. R. *Airline Liability for Loss, Damage or Delay of Passenger Baggage*. Bepress Legal Series. Working Paper 1832. 2006, P. 1-3.

²¹⁰ *Ibid.*, P. 4.

²¹¹ Monrealio konvencija, 17 str. 2 d.

²¹² Clarke, Malcolm A. *Contracts of carriage by air*. London/Hong Kong, 2002. P. 111.

kurio buvimo vieta yra nežinoma, pvz. bagažas pristatomas ne tam asmeniui. Praktikoje gali pasitaikyti ir tokių atvejų, kuomet bagažas gali būti prarandamas ir dėl vežėjo oru tyčios, kuomet keleivių bagažas iškraunamas, siekiant įtalpinti daugiau pajamų atnešančius krovinius, ar vežėjui oru nusiperkant daugiau pigaus kuro nei būtina skrydžiui atlikti, ir tokiu būdu taupant vietą (angl. *ferry fuel*)²¹³. Bagažo sugadinimu (angl. *damage*) yra laikoma fizinė žala bagažui, t. y. bet koks pokytis gabenamo daikto fizinei būsenai, dėl kurio sumažėja daikto vertė²¹⁴.

Kaip jau minėta, vežėjo oru civilinė atsakomybė dėl registruoto ir neregistruoto bagažo sunaikinimo, praradimo yra ribojama iki 1000 SDR (apytikriai 1134 eurai) kiekvienam keleiviui²¹⁵. Pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnio 2 dalį, vežėjas oru gali būti atleidžiamas nuo pareigos atlyginti įregistruoto bagažo sunaikinimu, praradimu ir sugadinimu padarytą žalą, jeigu ir tik dėl tokio bagažo, kuriam padaryta **žala dėl anksčiau turėtų defektų, trūkumų ar kokybės**. Defekto (angl. *defect*), trūkumo (angl. *vice*) ir kokybės (angl. *quality*) kategorijos konvencijoje nėra apibrėžiamos, todėl šiuo atveju galėtų būti taikomos nacionalinės teisės nuostatos. Prof. M. Clarke nuomone, defektais (įskaitant trūkumus ir kokybę) gali būti laikomos tokios daikto, vežamo kaip bagažas, savybės, kurios, vykstant įprastiems porcesams, susijusiems su bagažo vežimu oru, ilgainiui lemia bagažo sugadinimą ar sunaikinimą²¹⁶. Manytina, jog bagažo defektai yra vertinamoji kategorija, apimanti konkretaus daikto savybių (trapumo, jautrumo temperatūros ir slėgio pokyčiams ir kt.), skrydžio operacijų (trukmės ir kt.) bei transportavimo pobūdžio (slėgio, temperatūros, padėties orlaivyje ir kt.) kompleksinį vertinimą.

Vertinant ribotą vežėjo oru civilinę atsakomybę už bagažo vežimą oru atkreiptinas dėmesys į Teisingumo Teismo sprendimą byloje *Walz vs Clickair*²¹⁷. Teisingumo Teismas konstatavo, jog Monrealio konvencijos III skyriuje („Vežėjo atsakomybė ir žalos atlyginimo dydis“), taip pat šios konvencijos 22 straipsnio 2 dalyje numatytos skirtingos žalos atlyginimo ribos turi būti taikomos visai padarytai žalai, nesvarbu, ar ji turtinė, ar neturtinė²¹⁸. Be to, Monrealio konvencijos 22 straipsnio 2 dalyje numatyta galimybė keleiviui, kai jis perduoda vežėjui registruotą bagažą, pateikti specialią suinteresuotumo deklaraciją. Ši galimybė patvirtina,

²¹³ Clarke, Malcolm A. *Contracts of carriage by air*. London/Hong Kong, 2002. P. 111..

²¹⁴ *Ibid.*, P. 112.

²¹⁵ Monrealio konvencija, 22 str. 2 d.

²¹⁶ Clarke, Malcolm A. *op. cit.*, P. 114.

²¹⁷ Šioje byloje, keleivis (A. Walz) pareiškė Clickair ieškinį teisme, kuriuo prašo iš oro bendrovės priteisti žalos (iš viso 3 200 eurų: 2 700 eurų prarasto bagažo vertės; 500 eurų – dėl šio praradimo patirtos neturtinės žalos) atlyginimą dėl registruoto bagažo, prarasto šiai bendrovei vykdant vežimą oru iš Barselonos į Portą. Clickair nesutiko su A. Walz ieškiniu ir, be kita ko, nurodė, kad reikalaujamos atlyginti žalos dydis viršija Monrealio konvencijos 22 straipsnio 2 dalyje nustatytas atsakomybės už prarastą bagažą ribas (1 000 SDR). Šaltinis: Europos Sąjungos Teisingumo Teismo 2010 m. gegužės 6 d. sprendimas byloje *Axel Walz vs Clickair SA*, Nr. C-63/09.

²¹⁸ *Ibid.*

kad šiame straipsnyje numatytos oro vežėjo atsakomybės ribos už žalą, atsiradusią praradus bagažą, nesant jokios deklaracijos, yra absoliučios, apimančios tiek turtinę, tiek neturtinę žalą²¹⁹.

Vežimo oru praktikoje, taip pat dažnai pasitaiko, jog skrendant keliems asmenims, abiejų asmenų bagažas įregistruojamas vieno vardu, arba skrendant šeimai, vežėjui oru pateikiami įregistruoti keli lagaminai. Tokiais atvejais kyla klausimas, ar Monrealio konvencijoje nustatyta atsakomybės riba turi būti aiškinama taip, kad vienas įregistruoto bagažo vienetas gali priklausyti tik vienam keleiviui, turinčiam teisę reikalauti kompensacijos, todėl ji yra vienam keleiviui taikytina maksimali riba, net jei įrodoma, kad prarastas bagažas su viena identifikacine etikete priklauso daugiau nei vienam keleiviui? Teisingumo Teismas byloje *Sánchez vs Iberia Líneas*²²⁰ pažymėjo, jog bagažo praradimo atveju teisė į žalos atlyginimą ir vežėjo oru 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.

Taigi, vežėjo oru civilinė atsakomybė vežant bagažą yra griežtai ribojama 1000 SDR suma, kuri yra maksimali suma, galinti apimti tiek turtinę, tiek neturtinę žalą. Toks Teisingumo Teismo sprendimas ir minėtas vežėjo oru atsakomybės ribos dydis sukėlė keleivių nepasitenkinimą, nes neretai bagažu gabenami reikšmingi asmeniniai daktai, kurių praradimas žmogui gali būti neįkainojamas, jau nekalbant apie turtinę žalą. Dėl to, vartotojus ginančios institucijos keleiviams pataria į bagažą nedėti lengvai dūžtančių bei labai vertingų daiktų, arba bagažą apdrausti²²¹.

Taigi vežėjas oru atsako už „žalą, atsiradusią sunaikinus, praradus arba sugadinus įregistruotą bagažą“. Vežėjas oru gali būti atleidžiamas nuo civilinės atsakomybės „jeigu ir tik dėl tokio bagažo, kuriam padaryta žala dėl anksčiau turėtų defektų, trūkumų ar kokybės“. Autoriaus nuomone, tokia vežėjo oru atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlyga nėra tiksli, nes, pagal savo turinį, neapima visų galimos žalos atvejų. Šiuo atveju, kyla klausimas, kokiū būdu bagažo defektas gali sąlygoti jo praradimą? Manytina, jog įregistruoto bagažo praradimo atveju, vežėjas oru, siekdamas išvengti atsakomybės, negalėtų remtis tuo, jog bagažas buvo prarastas dėl jo defektų. Autoriaus nuomone, įregistruoto bagažo praradimo atveju, vežėjas oru turėtų turėti teisę pasinaudoti atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygomis, numatytomis krovinio vežimo oru atveju, kurios aptariamoms toliau.

²¹⁹ Europos Sąjungos Teisingumo Teismo 2010 m. gegužės 6 d. sprendimas byloje *Axel Walz vs Clickair SA*, Nr. C-63/09.

²²⁰ Europos Sąjungos Teisingumo Teismo 2012 m. lapkričio 22 d. sprendimas byloje *Sánchez ir kt. vs Iberia Líneas*, Nr. C-410/11.

²²¹ Valstybinė vartotojų teisių apsaugos tarnyba. Patarimai vartotojui. Šaltinis: <<http://www.vvtat.lt/index.php?2899759422>> [Prisijungimo laikas: 2012-11-24 14:00].

2.3.3. Krovinio vežimas oru

Kaip jau minėta, pagal Monrealio konvencijos 18 straipsnio 1 dalį, vežėjas atsako už žalą, atsiradusią sunaikinus, praradus arba sugadinus krovinį, tik tuo atveju, jeigu atsitikimas, kuris buvo sugadinimo priežastis, įvyko vežimo oru metu. Analizuojant normos hipotezę, pastebėtina, jog Monrealio konvencija įtvirtina griežtą vežėjo oru civilinės atsakomybės režimą esant tam tikroms sąlygoms: t. y. žala gali atsirasti tik nurodytų atsitikimų (angl. *events*) pagrindu ir tik vežimo oru metu. Atkreiptinas dėmesys, jog atsitikimų, kurių metu vežėjas oru gali sukelti žalą, t. y. krovinio sunaikinimo, praradimo arba sugadinimo, kategorijų turinys yra analogiškas registruoto bagažo vežimo oru atveju, kurie buvo analizuojami darbo 2.3.2 dalyje, todėl krovinio vežimo oru atžvilgiu taikomi *mutatis mutandis*²²².

Antra vertus, žala, už kurią atsako vežėjas oru, sunaikinus, praradus arba sugadinus krovinį, gali kilti tik vežimo oru metu, kuris apima laikotarpį, per kurį už krovinį atsako vežėjas oru²²³. Tokiu būdu, Monrealio konvencija išplėtė vežėjo oru civilinės atsakomybės už krovinio vežimą apimtį, - t. y. vežėjas oru tampa atsakingu už krovinį ir tais atvejais, kuomet krovinytis yra muitinės sandėliuose, ar už oro uosto ribų, tačiau išlieka vežėjo oru kontrolėje²²⁴. M. Clarke nuomone, toks laikotarpis neapima tokių atvejų, kai vežėjas oru apskritai nepradeda vežimo oru, kurį buvo įsipareigojęs atlikti (pvz. nepriima krovinio), taip pat jokio už oro uosto ribų atliekamo vežimo sausuma, jūra arba vidaus vandenų keliais²²⁵, ir pagalbinių daiktų, kurie negali būti apibrėžti kaip kroviniai – vežimo oru²²⁶.

Pagal Taisyklių 3 punktą, kroviniu yra laikomi daiktai, vežami pagal krovinio važtaraštį. Kroviniais laikoma visa tai, ką vežėjas oru gali vežti, ir ką vežėjas oru sutiko vežti, bet kas nėra laikoma bagažu. Bagažo ir krovinio santykis, kuris taip pat perimamas vežėjo oru atsakomybėn, priklauso nuo šalies ketinimo (išreiškiamo vežimo oru sutartyje)²²⁷.

Pabrėžtina, jog Monrealio konvencija įtvirtintą griežtą vežėjo oru civilinę atsakomybę riboja 17 SDR vienam kilogramui, nebent siuntėjas, perduodamas siuntą vežėjui, pateikė specialią suinteresuotumo savo krovinio pristatymo į paskirties vietą deklaraciją ir sumokėjo papildomą pinigų sumą, jeigu tuo atveju reikalaujama, ir įtvirtina baigtinį vežėjo oru atleidimo

²²² Clarke, Malcolm A. *Contracts of carriage by air*. London/Hong Kong, 2002. P. 112.

²²³ Monrealio konvencijos 18 straipsnio 3 dalis.

²²⁴ P. S. Dempsey. *International air cargo & baggage liability and the tower of Babel*. 36 *Geo. Wash. Int'l L. Rev.* 239. 2004. P. 288.

²²⁵ 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. Monrealio konvencijos 18 straipsnio 4 dalis.

²²⁶ Clarke, Malcolm A. *Contracts of carriage by air*. London/Hong Kong, 2002. P. 114.

²²⁷ *Ibid.*, P. 36.

nuo civilinės atsakomybės sąrašą - vežėjas neatsako, jeigu ir tiek, kiek jis įrodo, kad krovinio sunaikinimas, praradimas arba sugadinimas įvyko dėl vienos ar keleto šių priežasčių²²⁸:

kaip minėta anksčiau, aiškinant bei interpretuojant tam tikras Monrealio konvencijos nuostatas, susijusias su vežėjo oru civiline atsakomybe, M. Clarke siūlo pagal analogiją remtis CMR konvencijuos nuostatomis²²⁹, todėl žemiau aiškinamos vežėjo oru atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygos, krovinio vežimo oru, analizuojamos remiantis CMR konvencijos išaiškinimas.

Krovinio anksčiau turėti defektai ar kokybės trūkumai. Krovinio anksčiau turėti defektai (angl. *inherent defect*) ar kokybės trūkumai (angl. *quality or vice*) iš esmės atitinka bagažo „anksčiau turėtų defektų, trūkumų ar kokybės“ kategoriją, kaip sąlygą, atleidžianti vežėją oru nuo civilinės atsakomybės bagažo vežimo oru atvejais, todėl detaliau neanalizuotina. Papildomai pažymėtina, jog krovinio defektas reiškia, kad krovinyje turi turėti tokį defektą, kuris yra nebūdingas tokio pobūdžio kroviniams. Šiuo atveju, yra reikšmingos kelios aplinkybės: paties krovinio pobūdis ir vežėjo veiksmai, vežant tokį krovinį, kadangi krovinio defektas, pavyzdžiui, gali nekelti problemų, kol prekės nejuda, bet gali nulemti žalą judėjimo metu. Krovinio defekto buvimą turi įrodyti pats vežėjas²³⁰.

Pakavimas su trūkumais, kurį atliko kitas, nei vežėjas, jo darbuotojai ar atstovai asmuo. Šiuo atveju, pakavimas su trūkumais yra laikomas toks pakavimas, dėl kurio vežamas krovinyje įgijo tokią būseną, dėl kurios yprastos vežimo oru sąlygos tam kroviniui gali sukelti žalą²³¹. Taigi, vežėjas oru turėtų įrodyti kelis momentus: visų pirma, jog krovinyje, kurį reikėjo įpakuoti, buvo vežamas neįpakuotas arba blogai įpakuotas; antra – krovinio neįpakavimas ar netinkamas įpakavimas buvo krovinio praradimo ar sugadinimo priežastis²³². Kaip pažymėjo Lietuvos Aukščiausiasis Teismas, „šiuo atveju, svarbu įvertinti ir nustatyti, ar vežėjas galėjo patikrinti pakuotę ir pastebėti jos defektus, t. y. kad pakuotė toms vežimo sąlygoms nebuvo tinkama. Jeigu vežėjas galėjo patikrinti, bet nepatikrino ir nenurodė važtaraštyje, tai preziumuojama, kad pakuotė buvo tinkama. Pažymėtina, kad vežėjas nėra pakavimo specialistas, todėl prireikus klausimą apie pakuotės tinkamumą turi spręsti ekspertai. Be to, nereikėtų daryti išvados, kad neįpakuotas krovinyje savaime susijęs su rizika. Pavyzdžiui, neįpakuotos vežamos transporto prie-

²²⁸ Monrealio konvencija, 22 str. 3 d.

²²⁹ Clarke, Malcolm A. *Contracts of carriage by air*. London/Hong Kong, 2002. P. 138.

²³⁰ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2001 m. rugpjūčio mėn. 8 d. Teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga Nr. A2-14, kat. 54; Teismų praktika 15.

²³¹ Clarke, Malcolm A. *Contracts of carriage by air*. London/Hong Kong, 2002. P. 115;

²³² Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2001 m. rugpjūčio mėn. 8 d. Teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga Nr. A2-14, kat. 54; Teismų praktika 15.

monės. Tad svarbu nustatyti, ar tam tikros rūšies neįpakuoatų krovinių vežimas susijęs su rizika (smūgiai, sutrenkimai ir pan.)²³³.

Karo ar ginkluoto konflikto veiksmai/Valdžios institucijų veiksmai, susiję su krovinio atvykimu, išvykimu arba tranzitu. Šiuo atveju, vežėjas oru gali būti atleidžiamas nuo civilinės atsakomybės, jam įrodžius, jog krovinio vežimo oru metu egzistavo aplinkybės, kurių vežėjas oru negalėjo išvengti, ar užkirsti kelio galimoms pasekmėms. Tarptautinėje praktikoje minėtos aplinkybės paprastai vadinamos *force majeure* ir *cas fortuit*²³⁴. Daugelyje valstybių šios sąvokos apima skirtingo pobūdžio aplinkybes: *force majeure* suvokiama kaip trečiosios šalies tam tikrų priemonių panaudojimas prieš vežėją – valstybės veiksmai, vyriausybiniai draudimai, streikai ar kiti veiksmai; *cas fortuit* yra atsitiktinės aplinkybės, kurių nebuvo galima numatyti ar išvengti, kurios įvyko vykdant sutartį, pavyzdžiui, gaisras sandėlyje, kuriame saugomos prekės, ginkluotas ar kitoks užpuolimas ir pan., tačiau Prancūzijoje, Belgijoje, kitose valstybėse, taip pat ir Lietuvoje, minėti abu terminai yra sinonimai, apimantys įvairius reiškinius: stichines nelaimes, valstybės veiksmus ir t.t.²³⁵. M. Clarke, nagrinėjamu atveju pažymi, jog karo ir ginkluoto konflikto veiksmais taip pat laikytini ginkluoti kariniai veiksmai tarp valstybių *de jure* ir *de facto* bei tokių valstybių vyriausybų²³⁶.

Analogišku atveju, Lietuvos Aukščiausiasis Teismas yra pažymėjęs, jog vežėjas galėtų būti šiuo pagrindu atleidžiamas nuo atsakomybės, jei įrodys, kad vežėjas padarė viską, ką galėtų padaryti ypač sąžiningas ir pareigingas vežėjas tam, kad galima būtų išvengti žalos toje vietoje ir tuo metu. Įrodinėjimo, kad nuostolių nebuvo galima išvengti, našta tenka vežėjui.

2.3.4. Vėlavimas, vežant oru keleivius, bagažą ir krovinius

Kaip jau minėta, pagal Monrealio konvencijos 19 straipsnį, vežėjas atsako už žalą, atsiradusią dėl vėlavimo vežant oru keleivius, bagažą arba krovinius. Šiuo atveju, vėlavimas (angl. *delay*) gali būti suprantamas ir siejamas ne tik su skrydžiu, tačiau vežimo oru kontekste, apima ir visus kitus vežėjo oru įsipareigojimus, kuriuos vežėjas oru įsipareigojo atlikti, tačiau juos atliko ne laiku²³⁷. Dėl to skrydžio atšaukimas (angl. *cancellation*) ar atsisakymas įlaipinti, kuomet nėra suteikiama galimybė pasiekti vežimo dokumente numatytą paskirties punktą, nėra

²³³ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2001 m. rugpjūčio mėn. 8 d. Teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga Nr. A2-14, kat. 54; Teismų praktika 15.

²³⁴ *Ibid.*

²³⁵ *Ibid.*

²³⁶ Clarke, Malcolm A. *Contracts of carriage by air*. London/Hong Kong, 2002, P. 115.

²³⁷ *Ibid.*, P. 121.

laikytinas vėlavimu ir nepatenka į Monrealio konvencija reglamentuojamų santykių objektą²³⁸. Būtent dėl šios priežasties, minėti atvejai buvo reglamentuoti Europos Sąjungoje, kurie bus aptariami sekančioje darbo dalyje.

Nagrinėjamu atveju, Teisingumo Teismas *Axel Walz vs Clickair* byloje yra pažymėjęs, jog tam, kad, kiltų civilinė atsakomybė, būtina, kad būtų patirta žala, kurią su juridiniu faktu sieja priežastinis ryšys. Vadovaujantis Monrealio konvencijos 17, 18 ir 19 straipsniais, tokie juridiniai faktai, dėl kurių patyrus žalą gali kilti vežėjo oro transportu atsakomybė, yra susiję su vėlavimu vežant keleivius, krovinius ir bagažą²³⁹. Be to, Monrealio konvencijoje nėra įtvirtintas žalos atlyginimo būdas, t. y. ar reikia atlyginti realią žalą bei negautą pelną, ar ir bet kokią kitą pinigais įvertinamą žalą. „Žalos“ sąvokos turinys nustatomas ir jos atlyginimo būdas paaiškinamas remiantis nacionalinės teisės nuostatomis. *Lee v. American Airlines, Inc.*²⁴⁰ byloje, po keleivio (Darren Lee) skrydžio iš Niu Jorko į Londoną vėlavimo ir galutinio atšaukimo, keleivis kreipėsi į teismą ir prašė iš vežėjo oru (American Airlines) priteisti žalą už vėlavimą, nepatogumus, susijusias išlaidas, taip pat išlaidas už negrįžtamai sumokėtas atostogų išlaidas bei žalą už prarastas įsimintintinas atostogas (angl. *refreshing, memorable vacation*). Teismas priteisė keleiviui patirtą žalą už prarastas dienas atostogų kurorte, automobilio nuomą, gyvenimo viešbutyje išlaidas, tačiau konstatavo, jog žala, kilusi dėl prarastų įsimintinų atostogų, yra susijusi su vėlavimo emociniu poveikiu, todėl tokia žala yra ne kas kita kaip patirti dvasiniai išgyvenimai (angl. *mental anguish damages*), kurios nei pagal Varšuvos, nei pagal Monrealio konvencijas nėra atlyginamos.

Taigi, šiuo atveju taip pat įtvirtinama griežta vežėjo oru civilinė atsakomybė, kuomet vežėjo kaltė yra preziumuojama²⁴¹. Pabrėžtina, jog vežėjo oru civilinė atsakomybė už žalą, atsiradusią dėl vėlavimo, yra ribota pagal Monrealio konvencijos 22 straipsnį, t. y. vežant keleivius, vežėjo oru civilinė atsakomybė kiekvienam keleiviui neviršija 4694 SDR, vežant bagažą – neviršija 1131 SDR, vežant krovinį – 19 SDR už kilogramą. Vis dėlto, vežėjas neatsako už žalą, atsiradusią dėl vėlavimo, jeigu jis įrodo, kad jis ir jo darbuotojai ir atstovai ėmėsi visų prieinamų protingų priemonių (angl. *all reasonable measures*) žalai išvengti, arba tai, kad jam ar jiems buvo neįmanoma imtis šių priemonių²⁴². Keleivių ir bagažo vežimo atveju,

²³⁸ Christopher E. Cotter. Recent Case Law Addressing Three Contentious Issues in the Montreal Convention. *The Air & Space Lawyer*, Volume 24, Number 4, 2012, P. 4.

²³⁹ Europos Sąjungos Teisingumo Teismo 2010 m. gegužės 6 d. sprendimas byloje *Axel Walz vs Clickair SA*, Nr. C-63/09.

²⁴⁰ United States Court of Appeals, Fifth Circuit. *Lee v. American Airlines, Inc.*, 03-10178, 2004 WL 18008 (5th Cir. Jan. 14, 2004).

²⁴¹ Elmar Giemulla. Article 22 – Limits of Liability in Relation to Delay, Baggage and Cargo. *Montreal Convention – Suppl. 7* (October 2010). P. 4.

²⁴² Monrealio konvencija, 19 str.

vežėjo oru civilinės atsakomybės ribos gali būti 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 padaryta²⁴³.

Visos protingos priemonės žalai išvengti. Tiek teorijoje, tiek praktikoje pripažįstama, jog „visos priemonės“, kaip vežėją oru nuo civilinės atleidžianti sąlyga, nereiškia, jog oro linijos privalo padaryti viską, kas yra jų galioje, tam, kad būtų išvengta vėlavimo, tačiau tik tai, kas konkrečiu atveju buvo protinga. Vežėjas oru, siekdamas būti atleistas nuo civilinės atsakomybės turi įrodyti, jog visos atsargumo priemonės, kurių buvo imtasi, buvo proporcingos kilusiai rizikai, t. y. visos priemonės atsakovui yra pagrįstai prieinamos ir pagrįstai įvertintos, siekiant išvengti žalos²⁴⁴.

Pasak M. Clarke, vertinant „visų protingų priemonių žalai išvengti“ sąlygos turinį, praktikoje išskiriamos kelios pozicijos. Visų pirma, tai *a priori* požiūris, kuris grindžiamas protinga priežiūra bei įgudžiais, t. y. tikimasi, jog vežėjas oru įrodys, kad ėmėsi protingų priemonių, kurių iš jo galima tikėtis, ir neatsižvelgiant į nepasisekusias aplinkybes, kilusias pradėjus vykdyti skrydį – tai iš esmės reiškia, jog vežėjas oru turi įrodyti, kad atitinkamam skrydžiui pateikė tinkamą skraidytį lėktuvą bei kompetetingą personalą²⁴⁵. Antra, - *a posteriori* požiūris, kuris koncentruojasi į tam tikras grėsmes, kurios kyla skrydžio metu bei vertina tai, ką vežėjas oru galėjo ir turėjo padaryti, tam, kad išvengtų vėlavimo ir kilusios žalos – taigi, šiuo atveju, vežėjo oru veiksmai yra vertinami ir grindžiami labiau galimomis teorinėmis spekuliacijomis, nei įrodymais. Tokiu atveju, vežėjas oru turi įrodyti, kad ieškovo (nukentėjusiojo) iškelti siūlymai dėl vežėjo oru elgesio, kuris grindžiamas jo veiksmų spekuliacijomis, nebūtų lėmę vėlavimo ir žalos atsiradimo²⁴⁶. Prof. E. Giumulla taip pat išskiria *a post* požiūrį, pagal kurį vežėjas oru turi pirmasis pateikti faktus pagrindžiančius įrodymus, jog kilus vėlavimui ir atsiradus žalai, vežėjo oru veiksmai buvo protingi²⁴⁷. Nors praktikoje dažniausiai remiamasi antruoju, *a posteriori*, požiūriu, pastebėtina, jog rėmimasis minėtais požiūriais lemia skirtingus rezultatus, t. y. kuo daugiau žinoma apie vėlavimo ir kilusios žalos priežastis, tuo išsamiau galima įvertinti ar vežėjo oru taikytos priemonės buvo protingos²⁴⁸.

²⁴³ Monrealio konvencija, 22 str. 5 d.

²⁴⁴ Nichole Geary. United States: Damages For Delay Of International Flights Under Article 19 Of The Montreal Convention. Rumberger, Kirk & Caldwell, P.A. 27 September 2012. Šaltinis: <<http://www.mondaq.com>> [Prisijungimo laikas: 2012-11-27 20:20].

²⁴⁵ Clarke, Malcolm A. Contracts of carriage by air. London/Hong Kong, 2002, P. 127.

²⁴⁶ *Ibid.*

²⁴⁷ E. Giumulla, 'Article 20 – Exoneration' (2010), pp. 1–12. 2010 Kluwer Law International BV, The Netherlands;

²⁴⁸ Clarke, Malcolm A. Contracts of carriage by air. London/Hong Kong, 2002, P. 128.

Dažniausiai užsienio valstybių jurisprudencijoje pripažįstama, jog vežėjai oru elgėsi protingai, kuomet vėlavimą lėmė saugumo priemonių taikymas²⁴⁹, mechaniniai gedimai²⁵⁰ ar orų sąlygos²⁵¹. Sprendžiant dėl analizuojamos sąlygos taikymo, dažniausiai daroma prielaida, kad kiekvienas vežėjas oru yra profesionalus aviacijos verslo dalyvis, turintis standartines žinias bei įgudžius, todėl atitinkamu atveju imasi tam tikrų priemonių (angl. *measures*), kurios priklauso nuo kelių faktorių²⁵². Prof. M. Clarke išskiria šiuos vežimo oru faktorius, kurie lemia vežėjo oru pasirenkamų priemonių protingumo vertinimą: (i) kuo didesnė tikimybė, jog dėl galimo vėlavimo gali kilti žala, tuo labiau tikėtina, jog vežėjas oru imsis prevencijos priemonių tokiai galimybei atsirasti; (ii) kuo realesnė potenciali žalos galimybė, tuo labiau tikėtina, kad vežėjas oru imsis atitinkamų prevencijos priemonių; (iii) pasirinktos priemonės turi būti praktiškos, atsižvelgiant į ieškovo (nukentėjusiojo) interesus bei siekį išvengti žalos; (iv) pasirenkant priemones, nėra tikimasi, jog vežėjai oru nesilaikys teisės aktų reikalavimų, ypač reglamentuojančių darbo laiką, ar naudosis jiems nesuteiktomis teisėmis; (v) iš vežėjo oru tikimasi standartinės priežiūros (angl. *care*), atitinkančios laikmečio aviacijos verslo standartus²⁵³. Nurodyti faktoriai lemia, ar vežėjo oru pasirinkta priemonė laikytina protinga. „Protingos priemonės“ iš esmės gali būti klasifikuojamos, priklausomai nuo kilusios žalos rūšies ir atsargumo priemonių, kurių pagrįstai tikimasi iš vežėjo oru²⁵⁴: (a) nerūpestingas elgesys orlaivio salone nėra įprastas, todėl vežėjai oru turi įvertinti žmogiškuosius faktorius; (b) už oro navigaciją atsako vežėjas oru; (c) nepalankus oras yra nenumatytas atvejis, tačiau vežėjas oru turi būti tam pasiruošęs; (d) mechaniniai ar elektriniai orlaivio sutrikimai, nors ir nebūtinai numatomi, bet kuriame orlaivyje ir bet kuriuo metu gali įvykti, todėl vežėjas oru turi turėti veiksmų nenumatytais atvejais planą; (e) vėlavimas dėl perkrovimo ar grūsčių tampa dažnu reiškiniu, ypač atostogų metu, todėl vežėja oru turi į tai atsižvelgti.

Taigi, „visų protingų priemonių“ kategoriją sąlygoja faktinės aplinkybės, susijusios su skrydžio atidėjimo priežastimis bei vežėjo oru veiksmais, kurios kiekvienu atveju lemia tai ar kyla vežėjui oru civilinė atsakomybė ir kokia apimti²⁵⁵.

²⁴⁹ Peralta v. Continental Airlines, Inc., No. C 98–1252 MJJ, 1999 WL 193393, at *2 (N.D. Cal. March 30, 1999);

²⁵⁰ Helge Management, Inc. v. Delta Airlines, Inc., No. 11–10299–RBC, 2012 WL 2990728, (D. Mass. July 19, 2012).

²⁵¹ Cohen v. Delta Air Lines, Inc., 751 F. Supp. 2d 677 (S.D. N.Y. 2010).

²⁵² Clarke, Malcolm A. Contracts of carriage by air. London/Hong Kong, 2002, P. 128.

²⁵³ *Ibid.*

²⁵⁴ *Ibid.*, P. 129.

²⁵⁵ Nichole Geary. United States: Damages For Delay Of International Flights Under Article 19 Of The Montreal Convention. Rumberger, Kirk & Caldwell, P.A. 27 September 2012. Šaltinis: <<http://www.mondaq.com>> [Prisijungimo laikas: 2012-11-27 21:10].

2.3.5. Skrydžio atšaukimas, atidėjimas ir atsisakymas įlaipinti

Kaip jau minėta, Monrealio konvencija nereglamentuoja skrydžio atšaukimo (angl. *cancellation*) ar atsisakymo įlaipinti atveju, kuomet nėra suteikiama galimybė pasiekti vežimo dokumente numatytą paskirties punktą. Atsisakymas vežti ir skrydžių atšaukimas arba atidėjimas ilgam laikui keleiviams sukelia rimtų nemalonumų ir nepatogumų. Todėl siekiant užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį bei atsižvelgiant į vartotojų apsaugos reikalavimus apskritai, Europos Sąjunga, Reglamentu Nr. 261/2004, sugriežtino keleivių oru apsaugos standartus, suteikiant keleiviams daugiau teisių ir užtikrinant, kad vežėjai oru vykdytų veiklą suderintomis sąlygomis liberalizuotoje Bendrijos rinkoje²⁵⁶.

Reglamentas Nr. 261/2004 taikomas visiems komerciniams skrydžiams atsisakymo vežti, taip pat skrydžių atšaukimo ir atidėjimo atvejais²⁵⁷. Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnyje nustatyta reglamento taikymo sritis, pagal kurią Reglamentas Nr. 261/2004 taikomas keleiviams, išvykstantiems iš oro uosto, esančio Europos Sąjungos valstybės narės teritorijoje bei keleiviams, vykstantiems iš trečiojoje šalyje esančio oro uosto į oro uostą, esantį Europos Sąjungos valstybės narės teritorijoje, nebent jie gautų lengvatų ar kompensacijų ir toje trečiojoje šalyje jiems būtų suteikta pagalba, jei atitinkamą skrydį vykdančias vežėjas oru yra Bendrijos vežėjas oru.

Reglamentas Nr. 261/2004 numato vežėjo oru pareigą atsisakymo vežti, taip pat skrydžių atšaukimo ir atidėjimo atvejais keleiviams teikti pagalbą²⁵⁸ ir sumokėti atitinkamą kompensaciją²⁵⁹. Vis dėlto, Reglamento Nr. 261/2004 preambulės 14 punkte pripažįstama, jog kaip ir pagal Monrealio konvenciją, skrydžius vykdančių vežėjų oru prievolės turėtų būti ribojamos arba jiems turėtų būti taikomos išimtys tais atvejais, kai įvykio priežastis yra ypatingos aplinkybės (angl. *extraordinary circumstances*), kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių (angl. *reasonable measures*). Tokios aplinkybės gali susidaryti pirmiausia šiais atvejais: dėl politinio nestabilumo, meteorologinių sąlygų, neleidžiančių vykdyti atitinkamo skrydžio, pavojaus saugumui, netikėtai atsiradusių skrydžių saugos trūkumų ir

²⁵⁶ Reglamento Nr. 261/2004 preambulės 1-3 punktai.

²⁵⁷ Reglamento Nr. 261/2004 1 straipsnio 1 dalis.

²⁵⁸ Keleiviams nemokamai pasiūloma: maistas ir gaivinamieji gėrimai, atsižvelgiant į laukimo laiką; apgyvendinimas viešbutyje tais atvejais, kai būtina pasilikti vieną ar daugiau naktų, arba kai būtina pasilikti ilgiau nei buvo numatęs keleivis; transportas iš oro uosto į apgyvendinimo vietą (viešbutį ar kitą) ir atgal. Be to, keleiviams pasiūloma du kartus nemokamai paskambinti telefonu, išsiųsti telekso ar fakso pranešimus arba elektroninius laiškus. Reglamento Nr. 261/2004 9 straipsnis.

²⁵⁹ Keleiviai gauna tokio dydžio kompensaciją: 250 eurų visų 1500 kilometrų ar mažesnio atstumo skrydžių atveju; 400 eurų visų didesnio kaip 1500 kilometrų atstumo Bendrijos vidaus skrydžių ir visų kitų 1500-3500 kilometrų atstumo skrydžių atveju; 600 eurų visų kitų skrydžių atveju. Nustatant atstumą, pagrindu laikoma paskutinė paskirties vieta, į kurią keleivis dėl atsisakymo vežti arba skrydžio atšaukimo atvyksta vėliau už tvarkaraštyje numatytą laiką. Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 1 dalis.

streikų, turinčių įtakos skrydį vykdančio oro vežėjo veiklos vykdymui²⁶⁰. Šiuo atveju, Lietuvos Aukščiausiasis Teismas yra pažymėjęs, jog Bendrijos teisės aktų leidėjas turėjo omenyje ne tai, kad patys šie įvykiai, kurių sąrašas tik pavyzdinis, yra ypatingos aplinkybės, o tai, kad jie gali nulemti tokių aplinkybių atsiradimą²⁶¹. Toliau ypatingų aplinkybių turinys analizuotinas kiekvieno atvejo kontekste.

Skrydžio atšaukimas. Pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, skrydį vykdančio 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. Teisingumo Teismas *Wallentin-Hermann vs Alitalia*²⁶² byloje konstatavo, kad šią nuostatą reikia aiškinti siaurai. Bendrijos teisės aktų leidėjas į šį sąrašą įtraukė „netikėtai atsiradusius skrydžių saugos trūkumus“. Jei orlaivio techninė problema gali būti priskirta prie tokių trūkumų, su tokiu įvykiu susijusios aplinkybės gali būti laikomos „ypatingomis“ (angl. *extraordinary circumstances*) Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalies prasme, tik jeigu jos susijusios su įvykiu, kuris, kaip ir išvardytieji Reglamento Nr. 261/2004 preambulės 14 dalyje, *nėra būdingas normaliai oro vežėjo veiklai ir kurio dėl jo pobūdžio ir atsiradimo priežasčių negalima realiai valdyti*. Atsižvelgiant į tai, techninės problemos, atsiradusios dėl nepakankamos techninės lėktuvo priežiūros, sprendimas turi būti laikomas būdingu normaliai oro vežėjo veiklai. Tačiau negalima atmesti to, kad ypatingos aplinkybės apima technines problemas, jei jos atsiranda dėl įvykių, kurie nėra būdingi normaliai oro vežėjo veiklai ir kurių jis negali realiai valdyti (pvz. orlaivyje pastebėjus paslėptus gamybos defektus, taip pat sabotazo ar terorizmo atvejais)²⁶³.

²⁶⁰ Reglamento Nr. 261/2004 preambulės 14 punktas.

²⁶¹ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2010 m. vasario mėn. 18 d. aprobuotas 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91, tam tikri taikymo aspektai, kat. 45; Teismų praktika 32.

²⁶² F. Wallentin-Hermann sau, savo vyrui ir dukteriai rezervavo pas atsakovę tris vietas skrydžiui iš Vienos (Austrija) per Romą (Italija) į Brindisį (Italija). Numatytas išvykimo iš Vienos laikas buvo 2005 m. birželio 28 d. 6 val. 45 min., o atvykimo į Brindisį tos pačios dienos 10 val. 35 minutės. Po registracijos, likus penkioms minutėms iki numatyto išvykimo laiko, šiems trims keleiviams buvo pranešta, kad jų skrydis atšaukiamas. Paskui jie buvo registruoti skrydžiui su bendrove Austrian Airlines į Romą, į kurią jie atvyko 9 val. 40 min., t. y. 20 min. po numatyto jų lėktuvo į Brindisį išvykimo laiko, todėl jie nespėjo į šį lėktuvą. F. Wallentin-Hermann ir jos šeima į Brindisį atvyko 14 val. 15 minučių. Alitalia skrydis iš Vienos buvo atšauktas dėl sudėtingo variklio turbino gedimo, kuris pastebėtas išvakarėse atliekant patikrinimą. Alitalia apie tai buvo pranešta 1 valandą nakties prieš skrydį. Atliekant orlaivio remontą, kuris buvo baigtas 2005 m. liepos 8 d., reikėjo atsivežti atsarginių dalių ir mechanikų. Pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punktą ir 7 straipsnio 1 dalį F. Wallentin-Hermann pareikalavo iš atsakovės sumokėti 250 eurų kompensaciją dėl skrydžio atšaukimo bei atlyginti 10 eurų už telefoninius pokalbius. Alitalia atmetė šį prašymą.

Europos Sąjungos Teisingumo Teismo 2008 m. gruodžio 22 d. sprendimas byloje *Wallentin-Hermann vs Alitalia*, Nr. C-549/07.

²⁶³ *Ibid.*

Teismas taip pažymėjo, jog Bendrijos teisės aktų leidėjas ne visas ypatingas aplinkybes norėjo padaryti tokias, kurios galėtų atleisti nuo pareigos sumokėti keleiviui kompensaciją atšaukus skrydį, o tik tas, kurių nebūtų buvę galima išvengti net imantis visų pagrįstų priemonių (angl. *reasonable measures*). Teismas pabrėžė, kad vežėjas oru turi iš tikrųjų įrodyti, kad net panaudodamas visas turimas personalo, materialines ir finansines priemones ir nedarydamas nepakeliamos aukos, atsižvelgiant į savo įmonės pajėgumus tuo metu, jis akivaizdžiai nebūtų galėjęs išvengti skrydžio atšaukimo dėl ypatingų aplinkybių, su kuriomis susidūrė, todėl minimalių techninės orlaivių priežiūros taisyklių, nepakanka siekiant įrodyti, jog jis ėmėsi „visų pagrįstų priemonių“, t. y. tokių priemonių, kurias tuo momentu, kai atsirado ypatingos aplinkybės, oro vežėjas galėjo įvykdyti techniškai ir ekonomiškai. Taigi, šis asmuo turi įrodyti, kad net panaudodamas visas turimas personalo, materialines ir finansines priemones ir, atsižvelgiant į savo įmonės pajėgumus tuo metu, nedarydamas nepakeliamos aukos jis akivaizdžiai nebūtų galėjęs išvengti skrydžio atšaukimo dėl ypatingų aplinkybių, su kuriomis susidūrė²⁶⁴.

Skrydžio atidėjimas. Pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio 1 punktą, atšaukimas, kitaip nei skrydžio atidėjimas, – tai anksčiau numatyto skrydžio nevykdymas. Iš to išplaukia, kad atšaukti ir atidėti skrydžiai yra dvi visiškai skirtingos skrydžių kategorijos. Dėl to, negalima daryti išvados, kad atidėtas skrydis gali būti kvalifikuotas „atšauktu skrydžiu“ vien dėl tos priežasties, kad atidėjimas pratęstas, nors ir ilgam laikui²⁶⁵. Atsižvelgiant į tai, atidėtas skrydis, nepaisant atidėjimo trukmės, negali būti laikomas atšauktu, jei jo išvykimas įvyksta pagal iš pradžių numatytą planą. Skrydis gali būti pripažintas „atšauktu“, tik jei oro vežėjas užtikrina keleivių pervežimą kitu skrydžiu, kurio pradinis planas skiriasi nuo iš pradžių numatytojo²⁶⁶.

Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad atšaukus skrydį atitinkami keleiviai turi teisę į kompensaciją, kurią skrydį vykdančio oro vežėjas išmoka pagal 7 straipsnį. Tačiau iš Reglamento Nr. 261/2004 teksto nėra aiškiai matyti, kad tokią teisę turi atidėtų skrydžių keleiviai. Teisingumo Teismas byloje *Sturgeon vs Condor*²⁶⁷ konstatavo, jog tie keleiviai, kurių skrydis atšauktas, ir tie, kurių skrydis atidėtas, patiria analogišką žalą, kurią sudaro prarastas laikas, taigi jų situacijos yra panašios Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje

²⁶⁴ Europos Sąjungos Teisingumo Teismo 2008 m. gruodžio 22 d. sprendimas byloje Wallentin-Hermann vs Alitalia, Nr. C-549/07.

²⁶⁵ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2010 m. vasario mėn. 18 d. aprobuotas 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91, tam tikri taikymo aspektai, kat. 45; Teismų praktika 32;

²⁶⁶ *Ibid.*

²⁶⁷ Europos Sąjungos Teisingumo Teismo 2009 m. lapkričio 19 d. sprendimas byloje *Sturgeon vs Condor Flugdienst GmbH*, Nr. C-402/07/ C-432/07.

nustatytos teisės taikymo tikslais. Teisingumo Teismas pabrėžė, jog Reglamento Nr. 261/2004 5, 6 ir 7 straipsniai aiškintini taip, kad teisės į kompensaciją taikymo tikslais atidėtų skrydžių keleiviai gali būti prilyginti atšauktų skrydžių keleiviams, taigi jie gali remtis Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje numatyta teise į kompensaciją, kai dėl atidėto skrydžio praranda tris valandas ar daugiau laiko, t. y. kai jie pasiekia galutinę paskirties vietą trimis ar daugiau valandų vėliau nei iš pradžių vežėjo oru numatytas atvykimo laikas²⁶⁸. Tačiau toks atidėjimas nesuteikia keleiviams teisės į kompensaciją, jei oro vežėjas gali įrodyti, kad skrydis buvo atidėtas ilgam laikui dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių, t. y. dėl aplinkybių, kurių oro vežėjas negali realiai kontroliuoti.

Pasisakydamas dėl „ypatingų aplinkybių“ kategorijos, Teisingumo Teismas laikėsi *Wallentin-Hermann vs Alitalia* suformuotos praktikos ir pažymėjo, jog orlaivio techninė problema, dėl kurios atšaukiamas arba atidedamas skrydis, nepatenka į „ypatingų aplinkybių“ sąvoką šios nuostatos prasme, nebent ši problema atsirado dėl įvykių, kurie dėl savo pobūdžio ar atsiradimo priežasčių nėra būdingi normaliai atitinkamo oro vežėjo veiklai ir kurių jis negali realiai kontroliuoti²⁶⁹. Taigi, Teisingumo Teismas išplėtė „ypatingų aplinkybių“ bei keleivių teisės į kompensaciją taikymą skrydžio atidėjimo atveju.

Kaip jau minėta, vien tik ypatingų aplinkybių egzistavimas nesudaro prielaidos atleisti vežėją oru nuo Reglamente Nr. 261/2004 numatytos pareigos išmokėti kompensaciją. Šią kategoriją teisiškai validžia suponuoja tik pagrįstų priemonių ėmimasis, kilus ypatingoms aplinkybėms. Teisingumo Teismas byloje *A. Eglītis ir kt. vs Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija/Air Baltic Corporation AS*²⁷⁰ pažymėjo, jog vežėjas oru privalo imtis visų pagrįstų priemonių siekdamas įveikti ypatingų aplinkybių padarinius. Vežėjas oru, planuodamas skrydį, turi atsižvelgti į su galimu ypatingų aplinkybių susiklostymu susijusią pagrįstą riziką, kad skrydis bus atidėtas. Todėl privalo numatyti tam tikrą laiko rezervą, dėl kurio galėtų, jei įmanoma, įvykdyti visą skrydį pasibaigus ypatingoms aplinkybėms²⁷¹. Tačiau šios nuostatos negalima aiškinti taip, kad joje įpareigojama kaip pagrįstą priemonę abstrakčiai ir indiferentiškai suplanuoti tokį minimalų laiko rezervą, kuris nepasirinktinai būtų taikomas visiems oro transporto vežėjams visose situacijose, kai susidaro ypatingos aplinkybės. Oro transporto vežėjo pajėgumo užtikrinti viso skrydžio naujomis sąlygomis įvykdymą susiklosčius ypatingoms

²⁶⁸ Europos Sąjungos Teisingumo Teismo 2009 m. lapkričio 19 d. sprendimas byloje *Sturgeon vs Condor Flugdienst GmbH*, Nr. C-402/07/ C-432/07.

²⁶⁹ Europos Sąjungos Teisingumo Teismo 2009 m. lapkričio 19 d. sprendimas byloje *Sturgeon vs Condor Flugdienst GmbH*, Nr. C-402/07/ C-432/07.

²⁷⁰ Europos Sąjungos Teisingumo Teismo 2011 m. gegužės 12 d. sprendimas byloje *A. Eglītis ir kt. vs Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija/Air Baltic Corporation AS*, Nr. C-294/10.

²⁷¹ *Ibid.*

aplinkybėms vertinimas turi būti atliekamas užtikrinant, kad dėl reikalaujamo laiko rezervo dydžio oro transporto vežėjas neturėtų daryti nepakeliamos aukos, atsižvelgiant į jo įmonės pajėgumus atitinkamu momentu.

Teisingumo Teismo išvados *Sturgeon vs Condor*, ypač dėl kompensacijos mokėjimo skrydžio atidėjimo atveju, sukėlė didelį vežėjų oru nepasitenkinimą²⁷². TUI Travel, British Airways, easyJet ir IATA kreipėsi į Didžiosios Britanijos Civilinės Aviacijos Administraciją (toliau – CAA), prašydamos patvirtinimo, jog minėta institucija neinterpretuos Reglamento 261/2004 nuostatų, kaip numatančio pareigą vežėjams oru išmokėti keleiviams kompensacijas skrydžio atidėjimo atveju. CAA atsisakius, kilęs ginčas persikėlė į Anglijos Administracinį Teismą, kuris pateikė klausimus preliminariam Teisingumo Teismo sprendimui²⁷³. Netrukus, kilus panašioms klausimams kitoje civilinėje byloje, Teisingumo Teismas bylas sujungė ir priėmė sprendimą.

Teisingumo Teismas naujausioje byloje *Nelson vs Lufthansa*²⁷⁴ laikėsi *Sturgeon vs Condor* suformuotos praktikos ir pažymėjo, jog priimdamas Reglamentą Nr. 261/2004 teisės aktų leidėjas taip pat siekė nustatyti oro transporto keleivių ir vežėjų interesų pusiausvyrą. Įtvirtindamas šiems keleiviams tam tikras teises jis <...> kartu numatė, kad oro vežėjai neprivalo mokėti kompensacijos, jei gali įrodyti, kad skrydis buvo atšauktas arba atidėtas ilgam laikui dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net imantis visų pagrįstų priemonių, t. y. aplinkybių, kurių oro vežėjas negali realiai kontroliuoti, todėl atidėtų / vėluojančių skrydžių keleiviai turi teisę į Reglamente Nr. 261/2004 numatytą kompensaciją, kai dėl tokių skrydžių

²⁷² Balfour J., Macara P. European Union: EU Regulation 261 And Compensation For Delay – The Advocate General's Opinion In The References Re *Sturgeon*. Clyde&Co. 12 July 2012.

²⁷³ *Ibid.*

²⁷⁴ Nelson šeimos nariai bendrovėje Lufthansa rezervavo vietas 2007 m. liepos 27 d. skrydžiui iš Frankfurto prie Maino (Vokietija) į Lagosą (Nigerija) ir atgaliniam 2008 m. kovo 27 d. skrydžiui LH 565 iš Lagoso į Frankfurtą prie Maino. Šiam atgaliniam skrydžiui vykdyti numatyta, kad lėktuvas išvyks 22 val. 50 min. 2008 m. kovo 27 d. Nelson šeimos nariai į Lagoso oro uostą atvyko laiku. Tačiau numatytu laiku atgalinis skrydis neįvyko, ir jie buvo apgyvendinti viešbutyje. 2008 m. kovo 28 d. 16 val. jie nuvežti iš viešbučio į oro uostą. Skrydžiui LH 565 vykdyti paskirtas pakaitinis lėktuvas, kurį Lufthansa atsiuntė iš Frankfurto prie Maino, galiausiai išvyko 2008 m. kovo 29 d. 1 val. tuo pačiu skrydžio numeriu ir iš esmės su tais pačiais keleiviais. Frankfurte prie Maino lėktuvas nusileido 7 val. 10 min., t. y. 24 valandomis vėliau, nei iš pradžių numatytas atvykimo laikas. Po šio skrydžio Nelson šeimos nariai kreipėsi į prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusį teismą. Jie pareikalavo kiekvienam jų priteisti iš bendrovės Lufthansa po 600 eurų dėl vėlavimo pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punktą ir 7 straipsnį. Dėl šio reikalavimo Lufthansa nurodė, jog kadangi skrydis įvykdytas, laikytina, kad susiklostė ne jo atšaukimo, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio 1 punktą, o atidėjimo / vėlavimo situacija, dėl kurios reglamente nenumatyta teisė gauti kompensaciją.

Europos Sąjungos Teisingumo Teismo 2012 m. spalio 23 d. sprendimas byloje E. Nelson ir kt. vs Deutsche Lufthansa AG, Nr. C-581/10; ir *The Queen*, prašomos: TUI Travel plc, British Airways plc, easyJet Airline Company Ltd, International Air Transport Association vs Civil Aviation Authority, Nr. C-629/10.

praranda tris ar daugiau valandų, t. y. kai galutinę paskirties vietą pasiekia trimis ar daugiau valandų vėliau, nei iš pradžių oro transporto vežėjo numatytas atvykimo laikas²⁷⁵.

Taigi Teisingumo Teismas suformavo nuoseklią praktiką, kurioje, saugant keleivių oru interesus, iš esmės išplėtojama vartotojų teisių apsaugos doktrina. Autoriaus nuomone, tai žymi principinę šio amžiaus vežimo oru reglamentavimo tendenciją, kuomet iš esmės atsisakoma aviaciją skatinančio reglamentavimo ir siekiama griežtinti vežėjo oru atsakomybės ribas bei galimybes naudotis atleidimo nuo atsakomybės sąlygomis.

Atsisakymas vežti. Atsisakymas vežti (angl. *denied boarding*) – tai atsisakymas priimti skristi keleivį, nors jis atvyko registruotis nustatyta tvarka, išskyrus atvejus, kai yra pagrįstų priežasčių atsisakyti juos vežti, pavyzdžiui sveikatos, saugos ar saugumo sumetimais arba dėl nepakankamų kelionės dokumentų²⁷⁶. Kai skrydį vykdantis vežėjas oru pagrįstai tikisi, kad turės atsisakyti vežti tam tikro skrydžio keleivius, jis pirmiausia ieško savanorių, sutinkančių atsisakyti rezervavimo mainais į kompensaciją sutartomis sąlygomis²⁷⁷. Jei pakankamai savanorių neatsiranda, kad tuo skrydžiu galėtų vykti visi kiti rezervavimą turintys keleiviai, skrydį vykdantis vežėjas oru gali atsisakyti vežti keleivius be jų sutikimo išmokėdamas jiems kompensaciją²⁷⁸.

Atsisakius vežti arba atšaukus skrydį, nukentėję keleiviai turi teisę: per septynias dienas atgauti visą už bilietą sumokėtą sumą, gauti skrydį į pirmąją išvykimo vietą arba gauti nukreipimą kitu maršrutu į galutinę paskirties vietą; į rūpinimąsi (nemokamai: maistas ir gaivinamieji gėrimai, apgyvendinimas viešbutyje, transportas iš oro uosto į apgyvendinimo vietą, teisė į du skambučius arba du pasinaudojimus teleksu, teisė išsiųsti du faksus arba du elektroninius pranešimus); į atitinkamo dydžio kompensaciją, numatytą Reglamento 261/2004 7 straipsnyje²⁷⁹.

Teisingumo Teismas byloje *Finnair Oyj vs T. Lassooy*²⁸⁰ pažymėjo, jog „atsisakymo vežti“ sąvoką reikia aiškinti kaip apimančią ne tik tuos atsisakymus vežti, kuriuos lėmė perpildymo situacijos, bet ir tuos atsisakymus vežti, kuriuos lėmė kitos priežastys, kaip antai organizacinės. Šiuo atveju, Teisingumo Teismas pažymėjo, jog Reglamente Nr. 261/2004 nenumatyta, kad „atsisakius vežti“ dėl „ypatingų aplinkybių“, kurių nebūtų buvę galima išvengti

²⁷⁵ Europos Sąjungos Teisingumo Teismo 2012 m. spalio 23 d. sprendimas byloje E. Nelson ir kt. vs Deutsche Lufthansa AG, Nr. C-581/10.

²⁷⁶ Reglamento 261/2004 2 straipsnis.

²⁷⁷ Reglamento 261/2004 4 straipsnio 1 dalis.

²⁷⁸ <http://europa.eu/legislation_summaries/consumers/protection_of_consumers/l24173_lt.htm> [Prisijungimo laikas: 2012-11-11 13:40].

²⁷⁹ *Ibid.*

²⁸⁰ Europos Sąjungos Teisingumo Teismo 2012 m. spalio 4 d. sprendimas byloje *Finnair Oyj vs T. Lassooy*, Nr. C-22/11.

net ir imantis visų pagrįstų priemonių, oro transporto vežėjas atleidžiamas nuo pareigos mokėti kompensacijas keleiviams, kuriuos atsisakė vežti prieš jų valią²⁸¹. Darytina išvada, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas nenumatė, jog šios kompensacijos galima nemokėti dėl su „ypatingomis aplinkybėmis“ susijusių priežasčių. Be to, iš Reglamento Nr. 261/2004 preambulės 15 dalies matyti, kad „ypatingos aplinkybės“ gali susiklostyti tik „tam tikrą dieną dėl tam tikro orlaivio“, o taip nėra tuo atveju, kai keleivį atsisakoma vežti dėl skrydžių reorganizacijos susiklosčius ankstesniam skrydžiui įtakos turinčioms ypatingoms aplinkybėms. „Ypatingų aplinkybių“ sąvoka skirta riboti oro transporto vežėjų pareigas arba net juos nuo jų atleisti, kai atitinkamo įvykio nebūtų buvę įmanoma išvengti net imantis visų pagrįstų priemonių, tačiau <...> jei oro transporto vežėjas yra priverstas atšaukti oro uosto darbuotojų streiko dieną numatytą skrydį, o vėliau priima sprendimą reorganizuoti paskesnius skrydžius, jokia būdu negalima laikyti, kad jį šis streikas verčia atsisakyti vežti keleivį, nustatyta tvarka atvykusį registruotis praėjus dviem dienoms po šio skrydžio atšaukimo²⁸². Todėl atsižvelgus į nusistovėjusioje Teisingumo Teismo praktikoje suformuotą reikalavimą siaurai aiškinti keleiviams teisių suteikiančių nuostatų išimtis, Teisingumo Teismas nepripažino, kad nuo savo pareigos mokėti kompensaciją „atsisakymo vežti“ atveju oro transporto vežėjas gali būti atleistas tuo pagrindu, kad šį atsisakymą lėmė šio vežėjo skrydžių reorganizacija susiklosčius „ypatingoms aplinkybėms“²⁸³.

Taigi išanalizavus minėtas aplinkybes, darytina išvada, jog aplinkybių, kilusių vežimo oru metu, kvalifikavimas kaip „ypatingų“, sąlygoja vežėjo oru atleidimą nuo minėtų Reglamente 261/2004 įtvirtintų pareigų, tik tuo atveju, jei jų nebūtų buvę galima išvengti net ir vežėjui oru imantis visų pagrįstų priemonių. Minėtų aplinkybių vertinimas išlieka fakto klausimu, atitinkamai kiekvienu atveju vertinant faktines aplinkybes.

²⁸¹ Europos Sąjungos Teisingumo Teismo 2012 m. spalio 4 d. sprendimas byloje Finnair Oyj vs T. Lassooy, Nr. C-22/11.

²⁸² *Ibid.*

²⁸³ *Ibid.*

IŠVADOS

Pagal šio darbo pradžioje keliamus uždavinius (paryškinta), tikslui pasiekti, formuluotinos tokios išvados:

I. Įvertinti vežėjo oru civilinės atsakomybės požymius ir teisinio reguliavimo režimus;

1. Vežėjo oru civilinę atsakomybę ir atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygas reglamentuoja tarptautinės privatinės teisės, Europos sąjungos ir nacionalinės teisės nuostatos, todėl nustatant, individualizuojant bei interpretuojant minėtus santykius reglamentuojančias teisės normas, pastarosios turi būti taikomos ir aiškinamos sistemiškai bei kompleksiskai, neatsiejant nuo kitų teisės šaltinių;

2. Tapatutinė privatinė teisė nustato griežtą vežėjo oru civilinę atsakomybę, t. y. preziumuojant vežėjo oru kaltę, už žalą, atsiradusią sunaikinus, praradus arba sugadinus įregistruotą bagažą, ar krovinį, taip pat atsakomybę už keleivio gyvybės atėmimą ar sveikatos sužalojimą ir vėlavimą. Tuo tarpu Europos Sąjungos teisės nuostatos vartotojų teisių apsaugos tikslais išplečia vežėjo oru civilinės atsakomybės turinį ir numato fakultatyvią vežėjo oru atsakomybę už skrydžio atšaukimą, atidėjimą ir atsisakymą įlaipinti.

3. Siekiant išlaikyti vežėjų oru ir asmenų, besinaudojančių pervežimo oru paslaugoms, „reikiamą interesų pusiausvyrą“, vežėjo oru griežta civilinė atsakomybė gali būti dvejopo pobūdžio, t. y. ribojama konkrečia pinigine išraiška (pvz. krovinio vežimo oru atveju) ir neribojama (pvz. keleivio vežimo oru atveju). Visais atvejais, vežėjas oru gali būti atleidžiamas nuo civilinės atsakomybės, jam įrodžius, jog egzistavo bent viena atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlyga, numatyta šiame darbe išanalizuotuose teisės aktuose.

II. Nustatyti vežėjo oru atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygas;

4. Vežėjo oru atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygos gali būti sisteminamos pagal vežimo oru objekto diferenciaciją. Tokiu būdu gali būti išskiriamos kelios vežėjo oru atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygų rūšys: bendrosios sąlygos, kurios taikomos nepriklausomai nuo vežimo oru objekto bei specialiosios vežėjo oru atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygos, kurių turinys ir taikymas priklauso būtent nuo vežimo oru objekto. Abiem atvejais, minėtų sąlygų įrodinėjimo našta tenka vežėjui oru.

III. Išanalizuoti vežėjo oru atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygų turinį;

5. Bendrosioms vežėjo oru atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygoms yra priskiriami: asmens, reikalaujančio kompensacijos, arba asmens, iš kurio jis ar ji įgijo jo ar jos

teisės, neatsargumas (angl. *contributory negligence*), kitas neteisėtas veikimas arba neveikimas (angl. *wrongful act or omission*).

6. Specialiosioms vežėjo oru atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygoms, priskiriamos tokios sąlygos: keleivių vežimo oru atveju - žala neatsirado dėl vežėjo oru, jo darbuotojų ar atstovų neatsargumo arba kito neteisėto veikimo arba neveikimo, ar ši žala atsirado vien tik dėl trečiosios šalies neatsargumo arba kitų neteisėtų veikimo arba neveikimo; bagažo vežimo atveju - žala kilo dėl registruoto bagažo anksčiau turėtų defektų, trūkumų ar kokybės, krovinio vežimo oru atveju – žala kilo dėl krovinio anksčiau turėtų defektų ar kokybės trūkumų, pakavimo su trūkumais, kurį atliko kitas, nei vežėjas, jo darbuotojai ar atstovai asmuo, karo ar ginkluoto konflikto veiksmų, valdžios institucijų veiksmų, susijusių su krovinio atvykimu, išvykimu arba tranzitu; vėlavimo atveju – vežėjas oru ir jo darbuotojai ar/ir atstovai ėmėsi visų prieinamų protingų priemonių (angl. *measures*) žalai išvengti, arba tai, kad jam ar jiems buvo neįmanoma imtis šių priemonių; atsisakymo vežti, skrydžių atšaukimo ar atidėjimo atvejais – įvykio priežastis yra ypatingos aplinkybės (angl. *all reasonable measures*), kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių.

7. Nustatytos vežėjo oru atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygos yra vertinamosios kategorijos, todėl šių sąlygų kvalifikavimas ir turinio vertinimas išlieka fakto klausimu, atitinkamai kiekvienu atveju vertinant faktines aplinkybes.

8. Išanalizavus teisinio reglamentavimo genezę ir atleidimo sąlygų turinį bei jų įtaką vežėjo oru civilinei atsakomybei, buvo nustatyta, jog šiuo metu iš esmės pasikeitė vežimo oru teisinio reglamentavimo tikslai (pradedančiosios aviacijos pramonės apsaugos režimas transformavosi į vartotojų teisių apsauga bei prioritetu grindžiamą režimą), padidėjo vežėjo oru ribotos griežtos civilinės atsakomybės piniginiai limitai, ilgainiui sumažėjo galimų vežėjo oru teisinės gynybos būdų, o jurisprudencijoje įsitvirtino „reikiamos interesų pusiausvyros“ taisyklė, todėl asmens teisė gauti jiems padarytos žalos atlyginimą buvo išplėsta.

Atsižvelgiant į tai, konstatuotina, jog įvykdžius tyrimo uždavinius, tyrimo tikslas – atskleisti ir teisiškai įvertinti vežėjo oru atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygas ir jų įtaką vežėjo oru civilinei atsakomybei – buvo pasiektas. Atlikus tyrimą, iškelta hipotezė, jog vežėjo oru atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygos riboja nukentėjusio asmens teisę gauti jam padarytos žalos atlyginimą, buvo paneigta.

LITERATŪROS SĄRAŠAS

Teisės aktai:

Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos ir jų pakeitimai:

1. Konvencija dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo (1929 m. spalio 12 d., Varšuva) // Valstybės žinios, 1997, Nr. 19-414;
2. Protokolas apie Konvencijos dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo, pasirašytos Varšuvoje 1929 m. spalio 12 d., pakeitimą (1955 m. rugsėjo 28 d., Haga) // Valstybės žinios. 1997, Nr. 19-413;
3. Konvencija, papildanti Varšuvos konvenciją dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, atliekamais asmens, nesančio susitariančiuoju vežėju, unifikavimo (1961 m. rugsėjo 18 d., Gvadalachara) // Valstybės žinios. 1997, Nr. 19-415;
4. Konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo (1999 m. gegužės 28 d., Monrealis) // Valstybės žinios, 2004, Nr. 174-6435;

Europos Sąjungos teisės aktai:

5. 1997 m. spalio 9 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju // Oficialusis leidinys L 285, 17/10/1997.
6. Europos Sąjungos Tarybos 2001 m. balandžio 5d. sprendimas dėl Europos bendrijos priimamos Konvencijos dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo (Monrealio konvencija) (2001/539/EB) // Oficialusis leidinys L 194, 18/07/2001;
7. 2002 m. gegužės 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 889/2002 iš dalies keičiantis Tarybos reglamentą (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju (tekstas svarbus EEE) // Oficialusis leidinys L 140, 30/5/2002;
8. 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinantys Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 // Oficialusis leidinys L 46, 17/2/2004;

Lietuvos Respublikos teisės aktai:

9. Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 74-2262;
10. Lietuvos Respublikos civilinės aviacijos įstatymas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 66-1983;
11. Keleivių, bagažo, pašto ir krovinių vežimo orlaiviais taisyklės, patvirtintos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2006 m. balandžio 20 d. įsakymu Nr. 3-147 // Valstybės žinios, 2006, Nr. 45-1640;

Specialioji literatūra (lietuvių kalba)

12. Ambrasienė D., Baranauskas E., Bublienė D. ir kt. Civilinė teisė. Prievolių teisė. Vadovėlis. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2009;
13. Ambrasienė D., Sinkevičius E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas. MRU leidybos centras, 2004;
14. Gudauskaitė G. Oro transporto keleivių ir vežėjų interesų pusiausvyra: išbandymų metas. INFOLEX, 2010.
<<http://www.infolex.lt/portal/start.asp?act=news&Tema=50&str=39187>> [Prisijungimo laikas: 2012-11-21 12:20];
15. Kūris P., Požarskis M. Tarptautinės teisės apybraižos. Vilnius: Mintis, 1985;
16. Mikelėnas V. Civilinės atsakomybės problemos: lyginamieji aspektai. Vilnius: Justitia, 1995;

17. Mikelėnas V. ir kt. Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Šeštoji knyga. Prievolių teisė (I). Justitia. Vilnius, 2003;
18. Mizaras V. Vežimo sutarčių bendra charakteristika. Prievolių teisė II. Paskaitų medžiaga, 2010. <<http://web.vu.lt/tf/v.mizaras/dokumentai/151.pdf> > [Prisijungimo laikas 2012-09-27, 18:30];
19. Norkūnas A., Selelionytė – Drukteinienė S. Civilinės atsakomybės praktikumas. Vilnius: MRU Leidybos centras, 2008;
20. Technikos enciklopedija. I tomas. Mokslo ir enciklopedijų leidybos institutas, Vilnius: 2000 m. P. 223;

Specialioji literatūra (užsienio kalba):

21. Balfour J. Extraordinary Circumstances Defence in EC Regulation 261/2004 after Wallentin-Hermann v. Alitalia. German Journal of Air and Space Law, Vol. 58, Issue 2, 2009;
22. Balfour J., P. Macara. European Union: EU Regulation 261 And Compensation For Delay – The Advocate General’s Opinion In The References Re Sturgeon. Clyde&Co. 12 July 2012;
23. Banino B. J. Recent developments in air carrier liability under the Montreal Convention. The Brief, Vol 38, Spring 2009;
24. Castellví Laukamp L. Carrier liability in case of death or injury of passengers. Sant'Anna School of Advanced Studies Department of Law, research Paper n. 2/2009;
25. Cheng B. 1999 Montreal Convention on International Carriage by Air Concluded on the Seventieth Anniversary of the 1929 Warsaw Convention. 49 ZLW 490 (2000);
26. Cheng B. A new era in the law of international carriage by air: from Warsaw (1929) to Montreal (1999). International & Comparative Law Quarterly: 2004;
27. Clarke M. Contracts of carriage by air. London/Hong Kong, 2002;
28. Clarke M., Yates D. Contracts of carriage by land and air. London, Singapore: LLP, 2004;
29. Communication from the Commission to the European Parliament and the Council on the application of Regulation 261/2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights. Brussels, 2011.
30. Conti C. Code-Sharing and Air Carrier Liability. 26 Air & Space L. 4 (2001);
31. Cotter Christopher E. Recent Case Law Addressing Three Contentious Issues in the Montreal Convention. The Air & Space Lawyer, Volume 24, Number 4, 2012;
32. Dempsey P. S. International air cargo & baggage liability and the tower of Babel. 36 Geo. Wash. Int'l L. Rev. 239.2004;
33. Dempsey P. S. Accidents & injuries in air law: the clash of the titants. XXXIV Annals of Air & Space Law, 2009;
34. Diederiks-Verschoor I. An Introduction to Air Law. 8 th revised edition. Haga, Londonas, Niujorkas: Kluwer law international, 2006;
35. Fountain Court Chambers (Philipson T., Crane M., Underhill N, Wormington T., Orr C., Thanki B., Sinclair P. ir kt.). Carriage by Air. London: Butterworths, 2001;
36. Franklin M. Code-Sharing and Passenger Liability. 24 Air & Space L. 128 (1999);
37. Franks M. R. Airline Liability for Loss, Damage or Delay of Passenger Baggage. Bepress Legal Series. Working Paper 1832. 2006;
38. Gardner Gary A., McSharry Brian C. The Montreal Convention: The scam jet of aviation law. Wilson Elser Moskowitz Edelman& Dicker LLP: 2006;
39. Gazdik J. G. Uniform Air Transport Documents and Conditions of Contract. 19 J. Air L. & Com. 184, 1952;

40. Geary N. United States: Damages For Delay Of International Flights Under Article 19 Of The Montreal Convention. Rumberger, Kirk & Caldwell, P.A. 27 September 2012. Šaltinis: <<http://www.mondaq.com>> [Prisijungimo laikas: 2012-11-27 20:20];
41. Gjemulla E. Article 20 – Exoneration' (2010), pp. 1–12. 2010 Kluwer Law International BV, The Netherlands;
42. Gjemulla E. Article 22 – Limits of Liability in Relation to Delay, Baggage and Cargo. Montreal Convention – Suppl. 7 (October 2010);
43. Gutruf Th. Montreal Convention replaces Warsaw Convention. FIATA Congress 2004/ AFI. Pranešimas, šaltinis: <<http://www.spedlogswiss.com/freedoc/?id=10011982>> [Prisijungimo laikas: 2012-11-20 16:00];
44. Holland Michael J. Katherine B. Posner. The Montreal and Warsaw conventions: international legal liability then and now. Condon & Forsyth LLP Newsletter. September/October 2006;
45. Jiang B. International Air Carrier's Liability to Passengers under the Warsaw Convention 1929 and the Montreal Convention 1999. Golden Gate University School of Law;
46. Larsen I. Regime of liability in Private International Air Law – with Focus on the Warsaw System and the Montreal Convention of 28 May 1999. Studenterafhandling 2, 2002;
47. Milde M. International Air Law and ICAO. Unrecht, The Netherlands: Eleven International Publishing, 2008;
48. Tompkins G. N. Jr. Liability rules applicable to international air transportation as developed by the courts in the United States : from Warsaw 1929 to Montreal 1999. The Netherlands: Kluwer Law International: 2010;

Teismų praktika:

49. Cohen v. Delta Air Lines, Inc., 751 F. Supp. 2d 677 (S.D. N.Y. 2010);
50. District Court of Florida, AG World Exports vs Arrow Air, 22 Avi 18,222, SD Fla, 1990;
51. English Court of Appeal. Goldman vs Thai Airways International Ltd - {1983} 3 All ER 693;
52. Massachusetts District Court, Helge Management, Inc. v. Delta Airlines, Inc., No. 11–10299–RBC, 2012 WL 2990728, (D. Mass. July 19, 2012);
53. Peralta v. Continental Airlines, Inc., No. C 98–1252 MJJ, 1999 WL 193393, at *2 (N.D. Cal. March 30, 1999);
54. Queen's Bench. Grein vs Imperial Airways, Ltd, 1937 1 KB 50;
55. Tribunal de commerce. Preyval vs Cie Air France, 1973;
56. U. S. District Court S. D. New York Chutter vs KLM Royal Dutch Airlines - 132 F.Supp. 611 (1955);
57. U.S. Court of Appeals, Fifth Circuit. Lee v. American Airlines, Inc., 03-10178, 2004 WL 18008 (5th Cir. Jan. 14, 2004);
58. U.S. Supreme Court. Air France vs Saks 470 U.S. 392 (1985) No. 83-1785;
59. U.S. Supreme Court. Eastern Airlines, Inc. v. Floyd, 499 U.S. 530 (1991), No. 89-1598;
60. U.S. Supreme Court. Olympic Airways v. Husain, 541 U.S. 1007, 157 L. Ed. 2d 1146, 124 S. Ct. 1221 (2004);
61. U.S. Second Circuit. Wallace v. Korean Airlines, 214 F.3rd 293 (2nd Cir. 2000);
62. Europos Sąjungos Teisingumo Teismo 1973 m. spalio 10 d. sprendimas byloje Fratelli Variola S.p.A. vs Administration des finances italienne, Nr. 34-73;
63. Europos Sąjungos Teisingumo Teismo 2006 m. sausio 10 d. sprendimas byloje IATA ir ELFAA, Nr. C-344/04;
64. Europos Sąjungos Teisingumo Teismo 2008 m. gruodžio 22 d. sprendimas byloje Wallentin-Hermann vs Alitalia, Nr. C-549/07;

65. Europos Sąjungos Teisingumo Teismo 2009 m. lapkričio 19 d. sprendimas byloje *Sturgeon vs Condor Flugdienst GmbH*, Nr. C-402/07/ C-432/07;
66. Europos Sąjungos Teisingumo Teismo 2010 m. gegužės 6 d. sprendimas byloje *Axel Walz vs Clickair SA*, Nr. C-63/09;
67. Europos Sąjungos Teisingumo Teismo 2011 m. gegužės 12 d. sprendimas byloje *A. Eglītis ir kt. vs Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija/Air Baltic Corporation AS*, Nr. C-294/10;
68. Europos Sąjungos Teisingumo Teismo 2011 m. spalio 13 d. sprendimas byloje *Rodríguez, Sousa, Lueiro ir kt. vs Air France*, Nr. C-83/10;
69. Europos Sąjungos Teisingumo Teismo 2012 m. spalio 4 d. sprendimas byloje *Finnair Oyj vs T. Lassooy*, Nr. C-22/11;
70. Europos Sąjungos Teisingumo Teismo 2012 m. spalio 23 d. sprendimas byloje *E. Nelson ir kt. vs Deutsche Lufthansa AG*, Nr. C-581/10;
71. Europos Sąjungos Teisingumo Teismo 2012 m. lapkričio 22 d. sprendimas byloje *Sánchez ir kt. vs Iberia Líneas*, C-410/11;
72. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2001 m. rugpjūčio mėn. 8 d. Teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) normas, apžvalga Nr. A2-14, kat. 54; Teismų praktika 15;
73. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2009 m. kovo mėn. 24 d. Vartotojų teisių apsauga vartojimo sutartiniuose santykiuose: teisinio reguliavimo ir teismų praktikos apžvalga Nr. 30, kat. 42.3; Teismų praktika 30;
74. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2010 m. vasario mėn. 18 d. aprobuotas 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91, tam tikri taikymo aspektai, kat. 45; Teismų praktika 32;
75. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2009 m. gruodžio mėn. 1 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-541/2009;

Interneto šaltiniai:

76. <<http://caa.lt/index.php?1191783091>> [Prisijungimo laikas: 2011-06-19 23:27];
77. <<http://caa.lt/index.php?-1310453880>> [Prisijungimo laikas: 2011-06-19 23:27];
78. <<http://ekonomika.atn.lt/straipsnis/46676/ryanair-lietuvoje-investuos-140-mln-jav-doleriu>> [Prisijungimo laikas: 2011-06-19 23:40];
79. <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1997R2027:20020530:LT:PDF>> [Prisijungimo laikas: 2012-11-12 11:15];
80. <http://europa.eu/legislation_summaries/consumers/protection_of_consumers/124173_lt.htm> [Prisijungimo laikas: 2012-11-11 13:40];
81. <http://europa.eu/legislation_summaries/consumers/protection_of_consumers/124169_en.htm> [Prisijungimo laikas: 2012-11-12 12:00];
82. <<http://www.airplanecrash-lawyer.com/PracticeAreas/Corporate-Negligence.asp>> [Prisijungimo laikas: 2012-11-25 10:45];
83. <<http://www.balsas.lt/naujiena/508344/i-lietuva-ateina-wizz-air/rubrika:naujienos-keliones-aktualu>> [Prisijungimo laikas: 2011-06-19 23:50];
84. <<http://www.balsas.lt/naujiena/534249/lietuva-neatsisako-nacionalinio-oro-vezejo-idejos>> [Prisijungimo laikas: 2011-06-19 23:57];
85. <<http://www.iata.org/whatwedo/cargo/Documents/reso600b-july2010.pdf>> [Prisijungimo laikas: 2012-11-15];

86. <<http://www.iatatravelcentre.com/e-ticket-notice/General/English/>> [Prisijungimo laikas: 2012-11-15];
87. <http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf> [Prisijungimo laikas: 2012-11-20 18:20];
88. <http://www.spacelaw.olemiss.edu/library/aviation/IntAgr/multilateral/1919_Paris_convention.pdf> [Prisijungimo laikas: 2011-11-05 22:19];
89. <<http://www.stat.gov.lt/lt/pages/view/?id=1228>> [Prisijungimo laikas: 2011-06-19 23:10];
90. <<http://www.stat.gov.lt/lt/pages/view/?id=1229>> [Prisijungimo laikas: 2011-06-19 23:06];
91. <http://www.transportrecht.de/transportrecht_content/1145517747.pdf> [Prisijungimo laikas: 2012-11-15];
92. <www.dot.gov/ost/ogc/ProtocolNo4.pdf> [Prisijungimo laikas: 2011-11-18 22:20];
93. <www.imf.org/external/np/exr/faq/sdrallocaqs.htm#q1> [Prisijungimo laikas: 2011-11-18 22:01];
94. American Airlines:
<https://www.aa.com/pubcontent/jbax/includes/main.jsp?airlineCode=ib&locale=en_GB&category=ConditionsOfCarriage&file=ConditionsCarriage.html> [Prisijungimo laikas: 2012-11-20 15:20];
95. Attorneys Pursuing Accountability for Airline Negligence. Šaltinis: <<http://www.airplanecrash-lawyer.com/PracticeAreas/Corporate-Negligence.asp>> [Prisijungimo laikas: 2012-11-25 11:15]
96. IATA – tarptautinė asociacija. Šaltinis <www.iata.org/about/Pages/mission.aspx> [Prisijungimo laikas: 2011-11-15 17:49];
97. ICAO – specializuota Jungtinių Tautų Organizacijos agentūra. Šaltinis: <www2.icao.int/en/Home/Pages/ICAOinBrief.aspx> [Prisijungimo laikas: 2011-11-15 12:11];
98. KLM Royal Dutch Airlines. Šaltinis: <https://www.klm.com/travel/id_en/customer_support/booking_conditions_carriage/annex.htm> [Prisijungimo laikas: 2012-11-20 15:15];
99. Northwest Flight 188: Possible Airline Negligence. Šaltinis: <<http://blogs.findlaw.com/injured/2009/10/northwest-flight-188-possible-airline-negligence.html>> [Prisijungimo laikas: 2012-11-25 10:00]
100. Valstybinė vartotojų teisių apsaugos tarnyba. Patarimai vartotojui. Šaltinis: <<http://www.vvtat.lt/index.php?2899759422>> [Prisijungimo laikas: 2012-11-24 14:00].
101. <<http://heinonline.org>>;

VEŽĖJO ORU ATLEIDIMO NUO CIVILINĖS ATSAKOMYBĖS SĄLYGOS SANTRAUKA

Pagrindinės sąvokos: vežėjas oru, civilinė atsakomybė, aviacija, atleidimo sąlygos, keleiviai, bagažas, kroviniai, vėlavimas.

Šiame darbe analizuojamas civilinės aviacijos vežėjo oru atleidimo nuo sutartinės civilinės atsakomybės institutas, įtvirtintas tarptautinėje privatinėje, Europos Sąjungos ir nacionalinėje teisėje. Siekiama nustatyti bei išanalizuoti vežėjo oru atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygas, vežant keleivius, bagažą ir krovinius, taip pat vėlavimo atveju. Darbe analizuojami vežėjo oru civilinės atsakomybės teisinio reglamentavimo genezė, įvertinamas vežėjo oru civilinės atsakomybės režimas ir pagrindai bei kitos aplinkybės, determinuojančios šiuo metu praktikoje taikomų vežėjo oru atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygų turinį.

Pagrindinis šio darbo tikslas – atskleisti ir teisiškai įvertinti vežėjo oru atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygas ir jų įtaką vežėjo oru civilinei atsakomybei.

Atlikus tyrimą nustatyta, jog taptautinė privatinė teisė nustato griežtą vežėjo oru civilinę atsakomybę, t. y. preziumuojant vežėjo oru kaltę, už žalą, atsiradusią sunaikinus, praradus arba sugadinus įregistruotą bagažą, ar krovinį, taip pat atsakomybę už keleivio gyvybės atėmimą ar sveikatos sužalojimą ir vėlavimą. Tuo tarpu Europos Sąjungos teisės nuostatos vartotojų teisių apsaugos tikslais išplečia vežėjo oru civilinės atsakomybės turinį ir numato fakultatyvią vežėjo oru atsakomybę už skrydžio atšaukimą, atidėjimą ir atsisakymą įlaipinti. Visais atvejais, vežėjas oru gali būti atleidžiamas nuo civilinės atsakomybės, jam įrodžius, jog egzistavo bent viena atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlyga, numatyta šiame darbe išanalizuotuose teisės aktuose.

Vežėjo oru atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlygos gali būti diferencijuojamos ir pagal vežimo oru objektą bei skirstomos į bendrąsias atleidimo sąlygas, kurios gal būti taikomos nepriklausomai nuo vežimo oru objekto, ir specialiąsias atleidimo sąlygas, kurių turinys ir taikymas priklauso būtent nuo vežimo oru objekto. Abiem atvejais, minėtų sąlygų įrodinėjimo našta tenka vežėjui oru.

Atlikus tyrimą nustatyta, jog šiuo metu iš esmės pasikeitus vežimo oru teisinio reglamentavimo tikslams, padidėjo vežėjo oru ribotos griežtos civilinės atsakomybės piniginiai limitai, ilgainiui sumažėjo galimų vežėjo oru teisinės gynybos būdų, o jurisprudencijoje įsitvirtino „reikiamą interesų pusiausvyros“ taisyklė, todėl asmens teisė gauti jam padarytos žalos atlyginimą buvo išplėsta.

EXONERATION CONDITIONS FROM AIR CARRIER'S CIVIL LIABILITY SUMMARY

Keywords: air carrier, civil liability, aviation, exoneration conditions, passengers, baggage, cargo, delay.

This paper analyzes the institute of exoneration conditions from civil air carrier's contractual liability, which is established in the private international, European Union and national law. The aim is to identify and analyze the exoneration conditions from air carrier's civil liability, in the event of damage sustained in case of passengers, baggage and cargo carriage, as well as delay in air transportation. The paper analyzes the genesis of air carrier's civil liability legal regulation, liability regimes, liability features and other circumstances, that determines the content of exoneration conditions from air carrier's civil liability, which are applied in current practice.

The main purpose of this work is to reveal and discuss legal issues, concerning exoneration conditions from air carrier's civil liability and their impact on the air carrier's civil liability.

The study found that international private law imposes strict civil liability regime with presumed air carrier's fault, for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger, destruction, loss or damage to checked baggage and cargo, as well as damage occasioned by delay. Regarding the consumer's rights protection purposes, the European Union legislation has extended the content of air carrier's liability and provided an optional air carrier's liability, in the event of flight cancellation, suspension and denied boarding. However, in both cases, the air carrier may be exonerated from civil liability, if he proves the existence of at least one exoneration condition, which is imposed in legislation, analysed in these thesis.

In respect of carried object, exoneration conditions from air carrier's civil liability may be differentiated into general exoneration conditions, which are applied regardless the carried object, and special exoneration conditions, which may be applied if the certain objects are carried. In both cases, the burden of proof lies with the air carrier.

The study has revealed that due to significant changes in the air transport legal regulation, monetary limits of air carrier's liability has increased, limited air carrier's legal defences has been reduced, and jurisprudence became protecting consumers rights more efficient, therefore a person's right to get his compensation for damage has been expanded recently.