

**Vilniaus universiteto Teisės fakulteto
Privatinės teisės katedra**

Igno Romaškevičiaus,
V kurso, komercinės teisės
studijų šakos studento

Magistro darbas

Orlaivių veiklos nuomos teisinių santykių probleminiai aspektai

Vadovas: Doc. Dr. Paulius Miliauskas

Recenzentas: Doc. Dr. Laurynas Didžiulis

VILNIUS

2020

TURINYS

TURINYS	2
IŽANGA	3
1. Orlaivių veiklos nuomos sutartis kaip tarptautinis komercinis sandoris ir jo specifika	8
2. Orlaivio veiklos nuomos bendrieji teisiniai aspektai	13
2.1. <i>Bendro pobūdžio išvalgos</i>	13
2.2. <i>Keiptauno konvencija, kaip orlaivių nuomos santykius harmonizuojantis dokumentas</i>	14
2.3. <i>Kai kurie Europos Sąjungos ir Lietuvos Respublikos teisės aktais reguliuojami orlaivių nuomos aspektai</i>	17
3. Orlaivio veiklos nuomos samprata ir turinys	22
3.1. <i>Orlaivio veiklos nuomos samprata</i>	22
3.2. <i>Orlaivio veiklos nuomos turinys</i>	25
4. OVN sutarties sąlygų dėl esminio jos pažeidimo ypatumai	29
4.1. <i>Mokėjimų pagal sutartį tvarkos pažeidimas</i>	32
4.2. <i>Kompleksinis (kryžminių) įsipareigojimų nevykdymas</i>	34
4.3. <i>Bankrotas (nemokumas), finansinių rodiklių ar veiklos sąlygų neigiamas pokytis</i>	37
4.4. <i>Orlaivio netinkamas priėmimas - perdavimas</i>	40
4.5. <i>Kiti esminiai sutarties pažeidimai ir pasekmės</i>	43
5. Kai kurie svarbesni aspektai dėl jurisdikcijos ir taikytinos teisės, pasirenkamos OVN sutartyse	45
5.1. <i>Keiptauno konvencijos nuostatos dėl jurisdikcijos ir ES teisės taikymas</i>	45
5.2. <i>OVN sutarties šalių tradiciškai pasirenkamos teisės svarbesni aspektai</i>	48
6. Išvados	51
7. Literatūros sąrašas	53
SANTRAUKA	64
SUMMARY	65

IŽANGA

Nagrinėjamos temos aktualumas. Privačios nuosavybės nuoma, kaip ekonominė veikla, egzistuoja jau ne vieną šimtmetį. Tačiau orlaivių veiklos nuoma (angl. *aircraft operating lease*) yra ganėtinai naujas institutas - tik nuo 2006 m., kai įsigaliojo Keiptauno konvencija¹, orlaivių veiklos nuoma įgavo ryškų proveržį (2018 m. daugiau nei 40% viso pasaulio lėktuvų parko yra išnuomoti veiklos nuomos pagrindais²). Šis tarptautinis aktas, be visa kita, yra skirtas palengvinti ir išplėsti orlaivių nuomos finansavimo galimybes, pagerinti tokių operacijų teisinių pasekmių (rizikų) numatomumą, įskaitant įsipareigojimų nevykdymą, siekiant užtikrinti stabilų kreditorių ir nuomotojų apsaugos tarptautinį režimą.

Šiuo metu Konvencijos ir jos Protokolo³ dėl su orlaivių įranga susijusių klausimų (toliau abu šie dokumentai kartu – Keiptauno konvencija, tik Keiptauno konvencija – Konvencija, tik protokolai – Protokolas) dalyvėmis yra 77 valstybės bei Europos Sąjunga⁴. Tačiau net ir kitose valstybėse asmenys, veikiantys aviacijos srityje ir nuomodami orlaivius, naudojami šios konvencijos nuostatomis, jos pagrindu susiformavusia orlaivių nuomos praktika bei atsižvelgdami į teismų (daugiausiai Anglijos) sprendimus ginčiuose, kylančiuose iš orlaivių nuomos santykių. Keiptauno konvencija, kurios tikslas ne tik palengvinti bet ir (kiek tai įmanoma dėl jurisdikcijų esminių skirtumų, ypač nuosavybės teisėje ir nemokumo santykiuose, kas tradiciškai laikoma nacionalinės teisės reguliavimo dalykais⁵) unifikuoti aviacijos tarptautinius sandorius dėl orlaivių įgijimo ir jų finansavimo, reguliuojamų santykių srityje pakeičia kai kurias tarptautinės privatinės teisės konvencijas (pavyzdžiui, Tarptautinio privatinės teisės instituto (toliau – UNIDROIT) konvenciją dėl tarptautinio finansinio lizingo), įveda naujus institutus (registruotiną tarptautinį interesą, specialias kreditoriaus (nuomotojo) teisių gynimo priemones ir kt.), Susitariančioms valstybėms leidžia pateikti deklaracijas dėl dalies Konvencijos ar Protokolų nuostatų

¹ 2001 m. lapkričio 16 d. Konvencija dėl tarptautinių interesų, susijusių su mobiliąja įranga [interaktyvus]. [Žiūrėta 2019 lapkričio 15 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.unidroit.org/instruments/security-interests/cape-town-convention>>.

² AWG. *Regulatory Policies and Principles Applicable to Aircraft Leasing* [interaktyvus]. [žiūrėta. 2019 m. lapkričio 15 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.scribd.com/document/426272879/Regulatory-Policies-and-Principles-Applicable-to-Aircraft-Leasing>>.

³ 2001 m. lapkričio 16 d. Konvencijos dėl tarptautinių interesų, susijusių su mobiliąja įranga, Protokolas dėl su orlaivių įranga susijusių klausimų [interaktyvus]. [Žiūrėta 2019 lapkričio 15 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.unidroit.org/instruments/security-interests/aircraft-protocol>>.

⁴ ICAO. *Protocol to the Convention on international interests in mobile equipment on matters specific to aircraft equipment* [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. lapkričio 15 d.]. Prieiga per internetą: <https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/CapeTown-Prot_EN.pdf>.

⁵ WOOL, J. *Implementation of the Cape Town Convention into and Its Relationship with National Law* [interaktyvus]. Iš KOZUKA, S. *Implementing the Cape Town Convention and the Domestic Laws on Secured Transactions*, Ius Corporatum – Global studies in Comparative Law, 2017, p. 9-10 [žiūrėta 2019 m. lapkričio 20 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.springer.com/gp/book/9783319464688>>.

netaikymo ir pan. Taip sukuriamos palankios sąlygos plėtotis orlaivių veiklos nuomos santykiams.

Tarptautinės institucijos bei jų iniciatyva sukurtos organizacijos siekia, kad orlaivių nuomos sudarymo ir įgyvendinimo praktika būtų kuo vienodesnė. Būtent tam Tarptautinė oro transporto asociacija (toliau – IATA) yra parengusi dokumentą „Orlaivių nuomos rekomendacinė medžiaga ir geriausia praktika” (naujausioji redakcija išleista 2017 m., toliau – IATA gairės⁶), o UNIDROIT išleido Keiptauno konvencijos oficialų komentarą (2019 m. naujausia redakcija⁷). Paminėtini ir UNIDROIT iniciatyva susikūrusios ne pelno siekiančios Aviacijos darbo grupės dokumentai (toliau – AWG⁸). AWG, plėtodama IATA veiklą įgyvendinant Keiptauno konvenciją, aktyviai prisideda rengdama tarptautinės orlaivių nuomos politiką ir pagrindinius principus, siūlydama priimti arba keisti teisės aktus ir kitus dokumentus, palengvinančius pažangų tarptautinį aviacijos finansavimą ir nuomą.

Tačiau orlaivių nuomos srityje įgyvendinant Keiptauno konvenciją bei kitus tarptautinius ir nacionalinius teisės aktus, kyla daug klausimų, o kai kuriuos jų teisės mokslininkai, galima sakyti tik pradeda analizuoti, išskeldami teisinėje praktikoje aktualiausius orlaivių veiklos nuomos aspektus ir bandydami rasti efektyviausius sprendimus. Tai ir daugialypio orlaivių veiklos nuomos reglamentavimo problemos (pvz., viešosios ir privačiosios tarptautinės teisės santykis, minkštosios teisės reikšmingumas, skirtingų nacionalinių teisės normų, procedūrų ir pasekmių taikymas orlaivio nuomos sutarties šalies nemokumo atveju, kt.)⁹; ir orlaivio veiklos nuomos šalių tarpusavio įsipareigojimų „disbalansas”, aiškinamas sutarties dalyko (orlaivio) išskirtinai didele turtine verte; ir esminio sutarties nevykdymo nuostatų absoliutumo santykis su sutarties sąlygų protingumo ir sąžiningumo principu, finansinės nuomos ir orlaivio veiklos nuomos atribojimas, taip pat pastarojoje tradiciškai pasirenkamos teisės (Anglijos arba Niujorko) taikymo aspektai¹⁰ ir kiti klausimai.

⁶ IATA. *Guidance Material and Best Practice for Aircraft Leases* [interaktyvus]. Montreal-Geneva: International Air Transport Association, 2017 [žiūrėta 2019 m. lapkričio 20 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.iata.org/contentassets/b94a0e7f14694efe8b72ca1b73052f05/ac-leases-4th-edition.pdf>>.

⁷ UNIDROIT. *Official commentaries on the Convention on international interests in mobile equipment and the protocols thereto* [interaktyvus]. 2019. [žiūrėta 2019 m. lapkričio 26 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.unidroit.org/official-commentary>>.

⁸ AWG. *Cape Town Convention* [interaktyvus; žiūrėta 2019 m. lapkričio 26 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.awg.aero/project/cape-town-convention/>>.

⁹ HANLEY, D. P. *Aircraft Operating Leasing – A Legal and Practical Analysis in the Context of Public and Private International Air law* [interaktyvus]. Kluwer Law International, 2017, p. 20-21. [žiūrėta 2019 m. gruodžio 10 d.]. Prieiga per internetą: <https://play.google.com/store/books/details?id=rLuWDwAAQBAJ&pcampaignid=books_web_aboutlink>.

¹⁰ ZIMMER, T. A.; POLAND, N. *Aircraft operating leases – New York law or English law?* [interaktyvus]. Iš *Aviation Finance and Leasing*, Law Business Research, 2017, p. 4-5 [žiūrėta 2019 m. gruodžio 11 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.vedderprice.com/-/media/files/vedder-thinking/publications/2017/07/gtdt-both-vp-chapters-2017.pdf>>.

Lietuvos Respublikoje asmenys vykdo aviacijos veiklą, reglamentuojamą tarptautiniais ir nacionaliniais teisės aktais¹¹, valstybės įsteigtime registre yra registruojami civiliniai orlaiviai, valstybės institucijos išduoda oro vežėjo pažymėjimus¹², naudojamus ir nuomojant orlaivius, civilinio kodekso normomis reglamentuojamos daiktinės teisės¹³, taikomos sprendžiant ginčus dėl orlaivio perdavimo (grąžinimo) ar imantis laikinųjų apsaugos priemonių tokioms teisėms suvaržyti pagal nacionalinius įstatymus valstybės, kurioje yra (registruotas) orlaivis, pagal nacionalinius įstatymus yra konstatuojamas asmens nemokumas¹⁴, lemiantis esminį sutarties nevykdymą ir atitinkamas teises bei materialines pasekmes sutarties šalims, ir kt.

Lietuvos Respublika nėra Keiptauno konvencijos dalyvė, ir nacionaliniuose teisės aktuose orlaivių nuoma nėra reglamentuojama kaip atskiras teisės institutas. Dėl tokios nuomos ypatumų (reikšminga jau vien tai, kad orlaivis Lietuvoje yra priskirtas nekilnojamam turtui, tačiau tai mobilus, turintis specifinę paskirtį didelės vertės objektas, kurio naudojimas dažnai susijęs su viešuoju interesu ir kt.) šiems santykiams reguliuoti būtų sudėtinga (jei apskritai įmanoma) taikyti įstatymo analogiją, o taikant bendruosius teisės principus (teisės analogija) neišvengiamai tektų vadovautis ne tik į tarptautinės privatinės teisės principais, bet ir taikyti aviacijos srities sandorių principus ir rekomendacijas, kurios yra formuojamos minkštosios teisės dokumentais, taip pat vertėtų atsižvelgti orlaivių veiklos nuomos sutarčių sudarymo, įgyvendinimo bei iš to kylančių ginčų sprendimo tarptautinę praktiką.

Šis magistro darbas aktualus tuo, kad jame yra analizuojami autoriaus nuomone svarbesni orlaivių veiklos nuomos (toliau – OVN) sutartinių santykių teisiniai aspektai bei tarptautinė praktika, kuri paremta ne vien teisės aktų reikalavimais, bet nemaža dalimi ir minkštosios teisės instrumentais, pirmiausiai, IATA gairėmis, AWG parengta orlaivių nuomai taikoma politika ir principais, taip pat Keiptauno konvencijos nuostatomis ir kitais. Be to, darbo tema atskleidžiama remiantis naujausiais moksliniais šios teisės srities

¹¹ plačiau žr. Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymas. *Teisės aktų registras*, 2020-01-01, nr. 94-2918; Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2018 m. gruodžio 27 d. nutarimas Nr. 1340 “Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. gruodžio 30 d. nutarimo Nr. 1680 “Dėl Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių registro nuostatų patvirtinimo” pakeitimo”. *Teisės aktų registras*. 2018-12-28, nr. 21768; Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus 2019 m. kovo 6 d. įsakymas Nr. 2BE-70 “Dėl Civilinių orlaivių specialiųjų tinkamumo skraidyti pažymėjimų išdavimo taisyklių patvirtinimo”. *Teisės aktų registras*, 2019-03-06, nr. 3706.

¹² žr. 2012 m. spalio 5 d. Europos Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros.

¹³ Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas (su pakeitimais ir papildymais), *Valstybės žinios*, 2000-09-06, nr. 74-2262, ketvirtoji knyga.

¹⁴ Lietuvos Respublikos juridinių asmenų nemokumo įstatymas 2019-06-27, Nr. 10324.

darbais^{15,16,17,18} bei užsienio teismų (daugiausiai Anglijos ir Niujorko) ir Lietuvos teismų sprendimų pavyzdžiais.

Darbo tikslas. Išskirti OVN kaip komercinio sandorio, juo sukuriamų teisinių santykių ypatumus bei atskleisti kai kuriuos šių santykių probleminius aspektus. Pirmiausiai siekiama išskirti ir apžvelgti teisės aktus ir neįpareigojamuosius dokumentus (minkštoji teisė), apibrėžiančius orlaivių nuomą ir (ar) darančius įtaką OVN sutarties sampratai ir turiniui. Antra, analizuojant OVN šalių tarpusavio įsipareigojimų „nelygiavertiškumą“, visų pirma nulemtą nuomos dalyko specifikos (orlaivis - tai didelės turtinės vertės objektas, kurio paskirtis (naudojimas) yra susijęs su daugelio asmenų saugumu), ir tiriant sutarties esminio nevykdymo sąlygų turinį, aptarti dažniausiai pasitaikančius ginčus ir atskleisti orlaivių veiklos nuoma sukuriamų komercinių santykių kai kuriuos probleminius aspektus.

Darbo uždaviniai. Remiantis moksliniais teisės darbais, tarptautinių ir nacionalinių teisės aktų bei minkštosios teisės šaltinių ir teismų praktikos analize:

- rasti, kuo OVN skiriasi nuo kitų tarptautinių komercinių sandorių ir aptarti OVN sampratą ir turinį,
- tirti OVN šalių teisių ir pareigų disbalanso (ne)pagrįstumą,
- nagrinėti OVN sutarties esminio nevykdymo sąlygas ir atskleisti pagrindinius sutarties nutraukimo dėl esminio nevykdymo probleminius aspektus,
- apžvelgti Europos Sąjungos pateiktas deklaracijas, jungiantis prie Keiptauno konvencijos, ir OVN tradiciškai taikomas Anglijos arba Niujorko valstijos teisės pasirinkimo kai kuriuos svarbesnius aspektus.

Pirmasis uždavinys yra bendro pobūdžio ir reikalingas tam, kad būtų įvykdyti kiti darbo uždaviniai. O pastarieji, įvertinus darbo temos platumą, buvo išskirti ir pasirinkti kaip nagrinėtini šiame darbe dėl to, kad jie susiję su didžiausia nuomotojo grėsme (ne dėl savo kaltės visiškai ar iš dalies netekti nuomojamo objekto ar galimybės juo disponuoti), darančia didelę įtaką orlaivių nuomos santykių specifikai.

¹⁵ HANLEY, D. P. *Aircraft Operating Leasing – A Legal and Practical Analysis in the Context of Public and Private International Air law* [interaktyvus]. Kluwer Law International, 2017 [žiūrėta 2019 m. gruodžio 12 d.]. Prieiga per internetą: <https://play.google.com/store/books/details?id=rLuWDwAAQBAJ&pcampaignid=books_web_aboutlink>.

¹⁶ ZIMMER, T. A.; POLAND, N. *Aircraft operating leases – New York law or English law?* [interaktyvus]. Iš *Aviation Finance and Leasing*, Law Business Research, 2017, [žiūrėta 2019 m. gruodžio 12 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.vedderprice.com/-/media/files/vedder-thinking/publications/2017/07/gtdt-both-vp-chapters-2017.pdf>>.

¹⁷ ŠULIJA, G. *Sutarties laisvės principas ir jo taikymo ribos: analizė tarptautinių aviacijos sandorių pavyzdžiu* [interaktyvus]. 2012 [žiūrėta 2019 m. gruodžio 12 d.]. Prieiga per internetą: <http://docplayer.net/70642516-Sutarties-laisves-principas-ir-jo-taikymo-ribos.html#show_full_text>.

¹⁸ KOZUKA, S. *Implementing the Cape Town Convention and the Domestic Laws on Secured Transactions* [interaktyvus]. 2017 [žiūrėta 2019 m. gruodžio 12 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.springer.com/gp/book/9783319464688>>.

Darbo objektas. Tarptautiniuose teisės aktuose, minkštosios teisės dokumentuose įtvirtinta orlaivio veiklos nuoma sukuriama teisiniai santykiai ir jų ypatumai, dažniausios sutarties nevykdymo sąlygos, jų pasekmės ir (ar) grėsmės bei iš orlaivių veiklos nuomos sutarčių dažniausiai kylantys ginčai.

Tyrimo metodai. Naudoti šie metodai: dokumentų analizės metodas – naudojamas analizuojant teisės aktus, minkštosios teisės dokumentus, teismų sprendimus, nuomos sutarčių nuostatas; loginis metodas - atskleidžia tyrimo tikslus, aiškinantis teisės normų ir minkštosios teisės nuostatų turinį bei formuluojant išvadas; sisteminės analizės metodas – taikomas atliekant sisteminę šaltinių analizę pagal iškeltus darbo uždavinius.

Darbo naujumas. Orlaivių veiklos nuoma kaip atskiras institutas bei iš jos kylantys teisiniai santykiai yra negausiai tyrinėti ne tik Lietuvoje, bet ir tarptautiniu mastu. Tokia situacija, autoriaus nuomone, galėjo susiklostyti dėl sąlyginai neseniai priimtų orlaivių nuomą tarptautiniu mastu reglamentuojančių teisės aktų (jau minėta Keiptauno konvencija) ir tarptautinių organizacijų kitų dokumentų, lėmusių ryškų orlaivių veiklos nuomos santykių proveržį per pastaruosius keliolika metų.

Svarbiausi šaltiniai. Iš užsienio autorių, tyrinėjusių orlaivių nuomos sutartis, visų pirma paminėtini vieni naujausių darbų: D. P. Hanley “Aircraft Operating Leasing – A Legal and Practical Analysis in the Context of Public and Private International Air law”; Wool Jeffrey “Implementation of the Cape Town Convention into and Its Relationship with National Law”; Thomas A. Zimmer, N. Poland “Aircraft operating leases – New York law or English law?”.

Nors orlaivių nuomos teisinių santykių ypatumams ir problemoms analizuoti nedaug dėmesio buvo skiriama ir Lietuvoje, tačiau itin reikšmingas yra minėtas G. Šulijos mokslinis straipsnis, kuriame tarptautinės aviacijos sandorių pavyzdžiu buvo tyrinėtas sutarties laisvės principas, aptartos orlaivių nuomos bei finansinės nuomos tipinės nuostatos ir jų priverstinio įgyvendinimo perspektyvos Lietuvoje.

Tuo tarpu šiame darbe pasirinkto tikslo tyrinėjimo darbų autorius nerado.

1. Orlaivių veiklos nuomos sutartis kaip tarptautinis komercinis sandoris ir jo specifika

Orlaivių veiklos nuomos sutartys (toliau – OVN sutartys) dažniausiai yra tarptautinės komercinės sutartys: jos atitinka tokių sutarčių apibrėžimą, pateiktą bendrosios tarptautinės komercinės teisės pagrindiniame šaltinyje UNIDROIT principuose – tai yra ilgalaikiai susitarimai, sudaromi keliolikai metų tarp subjektų, registruotų arba vykdančių veiklą skirtingose valstybėse, ir (arba) tokių sutarčių įgyvendinimas aprėpia ne vienos valstybės teritoriją (jurisdikciją)¹⁹.

Tačiau OVN sutartims būdingi tam tikri ypatumai, leidžiantys jas išskirti į atskirą specifinę tarptautinių komercinių sutarčių, būdingų aviacijai, grupę:

- 1) pastebėtina, kad sudarydamos OVN sutartis paprastai UNIDROIT tarptautinių komercinių sutarčių principais šalys nesiremia²⁰. Nors minėtų principų reikšmė tarptautinėje privatinėje teisėje nekvestionuotina, vis tik jie yra gana ribotai taikomi aviacijos sandoriuose. Kaip nurodo G. Šulija, „autorius dar nematė nė vieno atvejo, kad tarptautiniame aviacijos sandoryje būtų nuorodų į UNIDROIT tarptautinės komercinės prekybos principus.“²¹;
- 2) orlaivio nuomos sutarties dalykas yra didelės vertės turtas. Dėl to ši sutartis dažnai yra daugialypė ir aprėpia ne tik tiesioginį orlaivio nuomos santykį tarp orlaivio savininko, kaip nuomotojo, bei nuomininko, bet ir nuomojamo orlaivio finansavimo santykius. Tačiau Keiptauno konvencijoje yra numatyta, kad ji pakeičia UNIDROIT konvenciją dėl tarptautinio finansinio lizingo (toliau – Otavos konvencija²²), tiek kiek tai yra susiję su sandoriais dėl orlaivių²³. Be to, Otavos konvencijos dalyvėmis 2019 m.

¹⁹ UNIDROIT. *Principles of international commercial contracts* [interaktyvus]. Rome: International Institute for the Unification of Private Law, 2016, preambles 1 p. ir 2 p., taip pat 1.11 straipsnis [žiūrėta 2020 m. sausio 6 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.unidroit.org/english/principles/contracts/principles2016/principles2016-e.pdf>>.

²⁰ Atskirai neaptariame ar OVN sutartyse remiamasi Europos sutarčių teisės principais, kurie savo turiniu ir struktūra yra labia panašūs į UNIDROIT principus.

žr. DRAZDAUSKAS, S. *Bendrosios sutarčių teisės vienodinimo įtaka Lietuvos sutarčių teisei*: daktaro disertacija. Socialiniai mokslai, teisė (01S). Vilnius: Vilniaus universitetas, 2008 [interaktyvus] p. 8 [žiūrėta 2020 m. sausio 26 d.]. Prieiga per internetą: <<http://web.vu.lt/tf/s.drazdauskas/files/2011/09/DISERTACIJA-SD-080527-print-v3.pdf>>.

²¹ ŠULIJA, G. *Sutarties laisvės principas ir jo taikymo ribos: analizė tarptautinių aviacijos sandorių pavyzdžiu* [interaktyvus]. 2012, p. 36 [žiūrėta 2020 sausio 29 d.]. Prieiga per internetą: <http://docplayer.net/70642516-Sutarties-laisves-principas-ir-jo-taikymo-ribos.html#show_full_text>.

²² UNIDROIT. *Convention on International Financial Leasing* [interaktyvus]. [žiūrėta 2020 m. sausio 29 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.unidroit.org/leasing-ol/leasing-english>>.

²³ 2001 m. lapkričio 16 d. Konvencijos dėl tarptautinių interesų, susijusių su mobiliąja įranga, Protokolas dėl su orlaivių įranga susijusių klausimų [interaktyvus]. XXV Article [žiūrėta 2020 sausio 29 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.unidroit.org/instruments/security-interests/aircraft-protocol>>.

tebuvo vos 20 valstybių²⁴. Taigi, orlaivių nuomai ir (ar) jos finansavimui, nėra reikšmingi ne tik UNIDROIT bendrieji principai, skirti unifikuoti tarptautinius komercinius sandorius, bet ir Otavos konvencijos nuostatos;

- 3) OVN sutartyje yra numatoma ir detalai aptariama kuo daugiau įmanomų atvejų, kuriems įvykus, sutarties dalykui ir (ar) jo vertei nekiltų tokios grėsmės, kaip per didelis ir nekompensuojamas orlaivio nusidėvėjimas, sugadinimas, galimybės toliau naudoti šį turtą praradimas (orlaivio neperdavimas, jo atžvilgiu pritaikytos laikinos apsaugos priemonės) ir kt. Tokį ypatumą vėlgi lemia didelė nuomos sutarties dalyko turtinė vertė ir orlaivio savininko vienintelis esminis interesas sudaryti naują orlaivio nuomos sutartį, nes OVN santykiams pasibaigus, orlaivis netampa nuomininko nuosavybe (čia turima omenyje išimtinai tik OVN sutarties santykiai, tai yra, eliminuojami tokios nuomos finansavimo teisinių santykių aspektai, ir pavyzdžiu imama nuomos sutartis, kuri saisto tik orlaivio savininką kaip nuomotoją ir nuomininką);
- 4) įprasta, kad nuomojami orlaiviai yra perkami iš skolintų lėšų. Tai turi įtakos OVN šalių įsipareigojimams ir iš dalies pateisina mažesnę nuomininko ir didesnę nuomotojo (orlaivio savininko ar tarpinio nuomotojo) interesų apsaugą. Aviacijos sandorių finansavimą palengvino 2001 m. priimta Keiptauno konvencija, kuri padarė įtaką ir orlaivių nuomos, kaip tarptautinio komercinio sandorio struktūrai bei turiniui. Lėšų orlaivio nuomai finansuoti pritraukimas lemia, kad OVN sutartį papildo paskolos, perleidimo, įkeitimo sutartys ir kt. Nepaisant kiekvienos orlaivio nuomos sutarties specifikos, jose yra gana tipišku nuostatų, sudarančių tokių susitarimų turinį²⁵. Taip yra dar ir dėl to, kad nemažai OVN inicijuojančių šalių (net ir subjektai, nepriklausantys valstybėms Keiptauno konvencijos Susitariančioms šalims) vadovaujasi tarptautiniais minkštosios teisės instrumentais (paminėtinos IATA gairės²⁶, AWG parengta Orlaivių nuomos politikos ir principų medžiaga²⁷);
- 5) OVN dalyko didelė vertė taip pat lemia tai, kad OVN sutartyse natūraliai negali egzistuoti šalių teisių ir pareigų pusiausvyra, siejama su vienu svarbiausių

²⁴ UNIDROIT. *Convention on International Financial Leasing* [interaktyvus]. [žiūrėta 2020 m. sausio 29 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.unidroit.org/leasing-ol/leasing-english>>.

²⁵ БОРДУНОВ, В. Д. *Международное воздушное право*. [interaktyvus] 2006, p. 234 [žiūrėta 2020 m. vasario 12 d.]. Prieiga per internetą: <<https://lib.sale/mejdunarodnoe-pravo-besplatno/osnovnyie-polojeniya-soglasheniy-mejdunarodnom.html>>.

²⁶ IATA. *Guidance Material and Best Practice for Aircraft Leases* [interaktyvus]. Montreal-Geneva: International Air Transport Association, 2017 [žiūrėta 2020 m. vasario 12 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.iata.org/contentassets/b94a0e7f14694efe8b72ca1b73052f05/ac-leases-4th-edition.pdf>>.

²⁷ AWG. *Regulatory Policies and Principles Applicable to Aircraft Leasing* [interaktyvus]. [žiūrėta. 2020 m. vasario 12 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.scribd.com/document/426272879/Regulatory-Policies-and-Principles-Applicable-to-Aircraft-Leasing>>.

UNIDROIT principų – šalių laisve numatyti sutarties turinį²⁸. Jau vien ta aplinkybė, kad praktikoje OVN sutartys dažniausiai sudaromos pagal nuomotojo parengtus formatus²⁹, implikuoja, kad joje vyraujantys yra nuomotojo interesai. Vienareikšmiai, orlaivių nuomos sandoriuose turiniai nuomotojo interesai yra apsaugomi labiau negu turto nuomininko, o pastarojo esminė pareiga (nuomos mokesčio mokėjimas) yra besąlyginė ir absoliuti (angl. *hell or high water clause*³⁰). Nors yra teisės mokslininkų, manančių, kad nuomos mokėjimo pareigos absoliutumas pateisintinas tik orlaivių finansinėje nuomoje, o OVN santykiuose tam tikrais atvejais ji galėtų (turėtų) būti traktuojama kaip neteisinga ir nesąžininga³¹, tačiau tai daugiau išimtinė nuomonė. Laikoma, kad minėta pareiga nuomininkui išlieka privaloma neatsižvelgiant ne tik į nuomotojo netinkamai vykdomus įsipareigojimus, bet ir į tokias aplinkybes, kaip negalėjimas naudotis orlaiviu dėl to, kad teisme yra nagrinėjami orlaivio registracijos, nuosavybės ginčai arba nuomininkui yra iškelta bankroto byla ir pan. Ir tik išimtiniais atvejais (pavyzdžiui, kai nuomotojas nuo pat nuomos santykių pradžios neįvykdo savo pareigos pateikti nuomininkui tinkamos kokybės orlaivį), galėtų būti pateisinamas nuomininko pareigos mokėti už orlaivio nuomą nevykdymas (žr. komentarus dėl byloje *Olympic Airlines SA prieš ACG Acquisitions XX LLC* priimto teismo sprendimo, taip pat Anglijos ir Velso Apeliacinio teismo sprendimą šioje byloje³²). Tuo tarpu iš OVN sutarties nuomininkas, gaudamas neabejotiną naudą eksploatuojant orlaivio modelį, jo pasirinktą įvertinus, be kita ko, ir nuomos dalyko atitikimą šiuolaikiniams tokios technikos standartams, privalo ne tik mokėti nuomos mokesį, bet ir vykdyti daugybę kitų iš OVN kylančių įsipareigojimų, tarp jų ir tokių, kurie yra susiję su viešuoju

²⁸ žr. UNIDROIT. *Principles of international commercial contracts* [interaktyvus]. Rome: International Institute for the Unification of Private Law, 2016, Article 1.1 [žiūrėta 2020 m. vasario 17 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.unidroit.org/english/principles/contracts/principles2016/principles2016-e.pdf>>.

²⁹ HANLEY, D. P. *Aircraft Operating Leasing– A Legal and Practical Analysis in the Context of Public and Private International Air law* [interaktyvus]. Kluwer Law International, 2017, p. 21 [žiūrėta 2020 m. vasario 17 d.]. Prieiga per internetą: <https://play.google.com/store/books/details?id=rFuWDwAAQBAJ&pcampaignid=books_web_aboutlink>.

³⁰ (angl. *Hell or high water provision*) – absoliuti ir besąlyginė pareiga mokėti nuomos mokesį priėmus įrangą;

žr. HANLEY, D. P. *Aircraft Operating Leasing– A Legal and Practical Analysis in the Context of Public and Private International Air law* [interaktyvus]. Kluwer Law International, 2017, p. 57-58. [žiūrėta 2020 m. vasario 18 d.]. Prieiga per internetą: <https://play.google.com/store/books/details?id=rFuWDwAAQBAJ&pcampaignid=books_web_aboutlink>.

³¹ *Ibid.*

³² ZIK, Z. *UK: Has the “Hell or High Water” clause Lost its Appeal?* [interaktyvus] 2010 [žiūrėta 2020 m. vasario 19 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.mondaq.com/uk/Transport/99498/Has-the-Hell-or-High-Water-Clause-Lost-its-Appeal>>;

Anglijos ir Velso apeliacinis teismas (Jungtinė karalystė). 2013 m. balandžio 17 d. sprendimas byloje *Olympic Airlines SA prieš ACG Acquisitions XX LLC*, Nr. A3/2012/1559 [interaktyvus; žiūrėta 2020 m. vasario 19 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.bailii.org/ew/cases/EWCA/Civ/2013/369.html>>.

interesu – pvz., palaikyti lėktuvo tinkamą techninę būklę, vykdyti jo nuolatinę priežiūrą pagal reikalavimus tos jurisdikcijos, kurioje orlaivis įregistruojamas, ir kt.³³

Aptartus orlaivių nuomos ypatumus galima paaiškinti remiantis tiek teisės doktrinos argumentais apie komercinių santykių principų ir papročių skirtumus nuo būdingų civiliniams santykiams, tiek ir aviacijos srityje sudaromų sutarčių nusistovėjusia praktika, kurioje yra labai svarbus ekonominis sutarties sąlygų pagrindimas, o taip pat ir bendrosios teisės valstybėse (pirmiausia Anglijos teisėje) taikoma taisyklė, pagal kurią teismai tik minimaliai ir tik ypatingais atvejais kvestionuoja sutartimi prisiimtus įsipareigojimus ar pateisina jų nevykdymą³⁴.

Kaip teigiama teisės doktrinoje, „nors ir neabejotina, kad komerciniams sandoriams taikomos bendrosios civilinės teisės normos, o verslo sandorių subjektai laikomi lygiateisiais civilinės apyvartos dalyviais [...] komercinėje teisėje susiklostė specifiniai principai ir papročiai, kurie turi didesnę ir konkretesnę reikšmę nei bendruosiuose civiliniuose santykiuose. Komersantui (prekybininkui, pramonininkui) taikomas kitas civilinės atsakomybės mastas, suteikiamos verslo garantijos.“³⁵ Orlaivio nuomininkas, sudarydamas sutartį jam itin griežtomis sąlygomis (nes tai gali būti vienintelis būdas apskritai sudaryti OVN sutartį), prisiima ir su jos įvykdymu susijusią komercinę riziką. Anot G. Šulijos, vertinant komercinio sandorio (OVN) sutarties nuostatų sąžiningumą ar protingumą atsižvelgtina ne tik į šalių tarpusavio padėtį (dažniausiai turto savininkas bus ekonomiškai pranašesnis ir galės sau leisti labiau kvalifikuotą teisinę pagalbą), bet ir į tam tikros šakos verslo praktiką sudarant tokio pobūdžio sutartis. Be to, kaip jau minėta, aviacijos srities praktikoje yra įprasta, kad nuomojami orlaiviai perkami iš skolintų lėšų. Todėl „orlaivio nuomotojas turi vykdyti tuo pat metu savo įsipareigojimus finansuojančiai šaliai: grąžinti paskolą, mokėti finansinės nuomos įmokas ir pan. Jeigu teismas atleistų orlaivio nuomininką nuo mokėjimo pareigos, kas iš esmės gali pasirodyti pagrįsta vertinant vien pagal (kai kurių valstybių) nacionalines imperatyviasias normas, tai gali sukurti

³³ HANLEY, D. P. *Aircraft Operating Leasing – A Legal and Practical Analysis in the Context of Public and Private International Air law* [interaktyvus]. Kluwer Law International, 2017, p. 69 [žiūrėta 2020 m. vasario 26 d.]. Prieiga per internetą: <https://play.google.com/store/books/details?id=rLuWDwAAQBAJ&pcampaignid=books_web_aboutlink>.

³⁴ BARANAUSKAS E.; ZAPOLSKIS, P. *The effect of change in circumstances on the performance of contract* [interaktyvus]. Vilnius: Mykolo Riomerio Universitetas, 2009, 4(118), p. 201–202 [žiūrėta 2020 m. vasario 26 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.mruni.eu/upload/iblock/e7c/11baranauskas,%20zapolskis.pdf>>.

³⁵ BUDRECKIENĖ, V. *Teisminės komercinių sutarčių turinio kontrolės ribos*: daktaro disertacija. Socialinė mokslai, teisė (01S). Vilnius: Mykolo Riomerio Universitetas, 2016. [interaktyvus]. p. 38 [žiūrėta 2020 vasario 26 d.]. Prieiga per internetą: <<https://repository.mruni.eu/bitstream/handle/007/14536/knyga%20%20disertacija.pdf?sequence=2&isAllo wed=y>>.

grandinė nemokumo reakciją, ir dėl patiriamų nuostolių kredito įstaigai ar kitiems investuotojams nebus ekonominio intereso ateityje finansuoti orlaivių įsigijimą arba bus didinama pelno marža siekiant akumuliuoti potencialius nuostolius. Todėl tik labai ribotais atvejais teismai pripažintų, kad orlaivio nuomininkas gali būti atleistas nuo pareigos mokėti nuompinigius.”³⁶

Reikšminga ir tai, kad OVN sutartyse kaip joms taikytina teisė bene dažniausiai pasirenkama Anglijos teisė bei Anglijos teismų jurisdikcija arba Niujorko valstijos teisė. Kai kuriose sutartyse galima rasti, kad šalys pasirinko Kvebeko, Ontario (Kanada) arba Kalifornijos valstijos (JAV) teisę, tačiau OVN sutartyse yra teikiamas pirmumas Anglijos ir Niujorko teisei „dėl šiose jurisdikcijose gerai išplėtotų komercinių teisinių precedentų”³⁷. Taip yra dėl to, kad pagal pastarųjų jurisdikcijų teisę sprendžiant iš OVN kilusį ginčą, šalys gali nuspėti, jog sudarytos sutarties turinys bus aiškinamas nesiekiant jo koreguoti ir atsižvelgiant į aviacijos srityje sudaromų sutarčių praktiką, o prisiimtų įsipareigojimų vykdymas bus interpretuojamas pirmiausiai pagal sutarties konkrečias nuostatas. Toks teisės ir jurisdikcijos pasirinkimas patvirtina, jog „šiuolaikinėje sutarčių teisėje komercinių sutartinių santykių srityje asmens autonomija bei jos esminis principas – sutarčių laisvė, taip pat sutartinių santykių nuspėjamumas ir teisinis tikrumas išlieka dominuojančiomis vertybinėmis idėjomis.”³⁸

³⁶ ŠULIJA, G. *Sutarties laisvės principas ir jo taikymo ribos: analizė tarptautinių aviacijos sandorių pavyzdžiu* [interaktyvus]. 2012, p. 41 [žiūrėta 2020 kovo 1 d.]. Prieiga per internetą: <http://docplayer.net/70642516-Sutarties-laisves-principas-ir-jo-taikymo-ribos.html#show_full_text>.

³⁷ HANLEY, D. P. *Aircraft Operating Leasing – A Legal and Practical Analysis in the Context of Public and Private International Air law* [interaktyvus]. Kluwer Law International, 2017, p. 133 [žiūrėta 2020 m. kovo 1 d.]. Prieiga per internetą: <https://play.google.com/store/books/details?id=rFuWDwAAQBAJ&pcampaignid=books_web_aboutlink>.

³⁸ BUDRECKIENĖ, V. *Teisminės komercinių sutarčių turinio kontrolės ribos: daktaro disertacija*. Socialinė mokslai, teisė (01S). Vilnius: Mykolo Riomerio Universitetas, 2016. [interaktyvus]. p. 12 [žiūrėta 2020 kovo 1 d.]. Prieiga per internetą: <<https://repository.mruni.eu/bitstream/handle/007/14536/knyga%20%20disertacija.pdf?sequence=2&isAllo wed=y>>.

2. Orlaivio veiklos nuomos bendrieji teisiniai aspektai

2.1. Bendro pobūdžio įžvalgos

Orlaivių veiklos nuomos sutartis nėra konkrečiai reglamentuota ne tik Lietuvos Respublikos nacionalinėje teisėje, bet ir Europos Sąjungos teisėje šiam institutui nėra skirtas atskiras aktas ar vieningas teisinių dokumentų paketas. Tarptautiniu mastu orlaivių nuomos (tiek finansinės, tiek veiklos nuomos) santykius reguliuoja Keiptauno konvencija, privaloma tik prie jos prisijungusioms valstybėms narėms. Taip pat šiems santykiams yra svarbios tarptautinės konvencijos aviacijos srityje, pirmiausia Tarptautinė civilinės aviacijos konvencija (Čikagos konvencija^{39,40}) ir kitos. Reikšmingas vaidmuo tarptautinės orlaivių nuomos santykiuose tenka minkštosios teisės dokumentams, iš kurių šiame darbe išskiriame IATA gaires, AWG dokumentus ir kitus.

Orlaivių veiklos nuomos teisinė specifika mokslinėje literatūroje apibūdinama kaip ją reguliuojančio „vieningo įstatymų paketo nebuvimas“ kartu su jai taikomomis tarptautinės privatinės teisės normomis, kurios reglamentuoja „taikomą teisę ir atitinkamai tai, kokie įstatymai reguliuos susijusių sutartinių santykių padarinius⁴¹“. Tokia orlaivių nuomos reguliavimo specifika, manytina, yra (be kita ko) dėl šių priežasčių:

- 1) orlaivių veiklos nuoma, kaip apskritai visa komercinė aviacija, yra gana naujas institutas – orlaivių nuoma aktyviai imta naudotis tik prieš kelis dešimtmečius,

³⁹ Konvencija buvo priimta 54 valstybių 1944-12-07 ir įtvirtino civilinės aviacijos, naudojimosi oro erdve, saugumo, orlaivių registracijos taisykles ir kt.

⁴⁰ Lietuvos Respublika prie Čikagos konvencijos yra prisijungusi nuo 1992-02-07, žr. 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagos Tarptautinė civilinės aviacijos konvencija, *Teisės aktų registras*, 2015-10-19, nr. 15733.

⁴¹ HANLEY, D. P. *Aircraft Operating Leasing – A Legal and Practical Analysis in the Context of Public and Private International Air law* [interaktyvus]. Kluwer Law International, 2017, p. 23 [žiūrėta 2020 m. kovo 2 d.].
Prieiga per internetą:
<https://play.google.com/store/books/details?id=rIuWDwAAQBAJ&pcampaignid=books_web_aboutlink>.

- 2) orlaivio nuomos dalyku yra ypatingas turtinis objektas – nacionalinę priklausomybę turintis orlaivis^{42,43}, vienose valstybėse priskiriamas nekilnojamajam^{44,45}, o kitose kilnojamajam turtui⁴⁶,
- 3) orlaivių veiklos nuomos sutartis itin dažnai sudaroma tarp subjektų, priklausančių skirtingoms jurisdikcijoms; tai savo ruožtu lemia skirtingą daiktinių teisių į orlaivį gynybą dėl nevienodai traktuojamos tokio daikto prigimties (ar jo priskyrimo (ne)kilnojamam turtui), taip pat dėl skirtingų orlaivių registravimo taisyklių gali būti nevienodai vertinamas orlaivio nuosavybės klausimas (tai ypač aktualu tapus kuriai nors OVN sutarties šaliai nemokia ir (ar) atitinkamose jurisdikcijos teismams taikant į orlaivį nukreiptas kreditoriaus teisių gynimo priemonės arba laikinąsias apsaugos priemones kitose bylose)⁴⁷.

Minėtais tarptautiniais dokumentais yra siekiama harmonizuoti orlaivių nuomos santykių teisinį reguliavimą. Tačiau toks tikslas yra sudėtingas ir ilgalaikis dėl egzistuojančių daugelio jurisdikcijų skirtumų gausos.

2.2. Keiptauno konvencija, kaip orlaivių nuomos santykius harmonizuojantis dokumentas

Keiptauno konvencija priimta siekiant harmonizuoti ir palengvinti turtu pagrįsto finansavimo ir ilgalaikės nuomos (orlaivių) sandorius, sukurti aiškias tokio tipo sandorių valdymo taisykles, kuriose atspindimi turtu pagrįsto finansavimo bei ilgalaikės nuomos principai, taip pat užtikrinti, kad su tokia įranga susiję interesai būtų visuotinai pripažįstami ir saugomi⁴⁸. Atsižvelgiant į egzistuojančius jurisdikcijų skirtumus ir į tai, kad jų

⁴² 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagos Tarptautinėje civilinės aviacijos konvencijoje, nustatyta, kad orlaiviai priklauso tai valstybei, kurioje jie yra įregistruoti (17 str.); dviguba registracija neleidžiama (18 str.): orlaivis negali būti teisėtai registruotas daugiau kaip vienoje valstybėje, tačiau jo registracija gali pereiti iš vienos valstybės kitai; registravimą reglamentuoja nacionalinės teisės aktai (19 str.): kiekviena valstybė registruoja orlaivius arba pakeičia jų registravimą pagal savo įstatymus ir kitus teisės aktus.

⁴³ taip pat žr. Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo 12, 43-45 straipsnius: Lietuvos Respublikoje leidžiama naudoti tik Lietuvos Respublikoje registruotus orlaivius; šio straipsnio nuostatos netaikomos užsienio šalių orlaiviams, registruotiems valstybėse ICAO narėse ir vykdančioms reguliaraus susisiekiimo arba nereguliarus skrydžiams; kitose valstybėse registruoti orlaiviai skrydžiams Lietuvos Respublikos oro erdvėje turi gauti jos leidimą.

⁴⁴ Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas (su pakeitimais ir papildymais), *Valstybės žinios*, 2000-09-06, nr. 74-2262, 1.98 str. 3 d.

⁴⁵ Rusijos Federacijos civilinio kodekso I dalies 130 straipsnis [interaktyvus]. [žiūrėta 2020 m. kovo 2 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_5142/>.

⁴⁶ žr. NATH, R.; CRANS, B.J.H., *Aircraft Repossession and Enforcement. Practical aspects* [interaktyvus]. Kluwer Law International, 2009, p. 107-108, 301, 559. [žiūrėta 2020 m. kovo 2 d.]. Prieiga per internetą: <https://play.google.com/store/books/details?id=xoqWDwAAQBAJ&rdid=book-xoqWDwAAQBAJ&rdot=1&source=gbs_atb&pcampaignid=books_booksearch_atb>.

⁴⁷ išsamiau tai analizuojama šio darbo dalyje 4. *OVN sutarties sąlygų dėl esminio jos pažeidimo ypatumai*.

⁴⁸ 2001 m. lapkričio 16 d. Konvencija dėl tarptautinių interesų, susijusių su mobiliąja įranga preambulė [interaktyvus]. [žiūrėta 2020 m. kovo 2 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.unidroit.org/instruments/security-interests/cape-town-convention>>.

neįmanoma panaikinti, Konvencijoje yra numatyta Susitariančios šalies teisė pateikti (atšaukti) atitinkamas deklaracijas, kaip antai: deklaraciją, kad ši Konvencija netaikoma sandoriui, kuris yra sandoris tik tos valstybės teritorijoje (konvencijos 50 straipsnis⁴⁹); deklaraciją dėl to, ar teisės gynimo priemonė, kuria gali naudotis kreditorius pagal šios Konvencijos nuostatas ir kurios atžvilgiu nėra nurodyta, kad turi būti kreipiamasi į teismą, gali būti naudojama tik teismui leidus, ar ji gali būti naudojama ir be teismo leidimo (54 straipsnio 2 dalis⁵⁰); deklaraciją dėl teismo skiriamų teisės gynimo priemonių, kol laukiama galutinio sprendimo (55 straipsnis⁵¹); deklaraciją dėl jurisdikcijos nemokumo bylose ir taikant gynimo priemones (konvencijos XII skyrius); ir kitas. Kaip teigia T. Traschler, galimybė apsispręsti dėl deklaracijų ne tik skatina valstybes ratifikuoti Konvenciją išsaugant „nacionalinę teisinę kultūrą“, bet yra reikšminga tuo, kad „valstybės ir privatus subjektai, remdamiesi Susitariančių valstybių deklaracijomis, gali greitai padaryti išvadas apie finansinę riziką ir teisinę padėtį“⁵².

Be deklaracijų tam, kad būtų sudarytos palankesnės sąlygos tarptautiniu mastu įsigyti orlaivius ir (ar) finansuoti dėl jų sudaromus kitus sandorius (nuomą), Keiptauno konvencija buvo⁵³; sukurtas tarptautinio intereso, pripažįstamo visose Susitariančiose valstybėse, institutas; įsteigtas tokių interesų tarptautinis elektroninis registras⁵⁴; numatytos standartinės kreditoriaus teisės nuomininkui pažeidus sutartį. Konvencija (2, 3, 7 straipsniai) tarptautinį interesą, apibrėžia kaip sukurtą arba būsimą interesą (finansinį

⁴⁹ duomenis apie valstybes, pateikusias deklaracijas pagal konvencijos 50 straipsnį, galima rasti: UNIDROIT. *Declarations deposited under the Cape Town Convention on international interests in mobile equipment regarding article 50* [interaktyvus]. [žiūrėta 2020 m. kovo 4 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.unidroit.org/141-instruments/security-interests/cape-town-convention-mobile-equipment-2001/depositary/declarations-by-article/442-article-50-declarations-deposited-under-the-cape-town-convention-on-international-interests-in-mobile-equipment>>.

⁵⁰ duomenis apie valstybes, pateikusias deklaracijas pagal konvencijos 54 (2) straipsnį, galite rasti: UNIDROIT. *Declarations deposited under the Cape Town Convention on international interests in mobile equipment regarding article 54 (2)* [interaktyvus]. [žiūrėta 2020 m. kovo 4 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.unidroit.org/status/141-instruments/security-interests/cape-town-convention-mobile-equipment-2001/depositary/declarations-by-article/446-article-54-2-declarations-deposited-under-the-cape-town-convention-on-international-interests-in-mobile-equipment>>.

⁵¹ duomenis apie valstybes, pateikusias deklaracijas pagal konvencijos 55 straipsnį, galite rasti: UNIDROIT. *Declarations deposited under the Cape Town Convention on international interests in mobile equipment regarding article 55* [interaktyvus]. [žiūrėta 2020 m. kovo 4 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.unidroit.org/141-instruments/security-interests/cape-town-convention-mobile-equipment-2001/depositary/declarations-by-article/447-article-55-declarations-deposited-under-the-cape-town-convention-on-international-interests-in-mobile-equipment>>.

⁵² TRASCHLER, T. *The significance of the qualifying declarations under the Cape Town Convention* [interaktyvus]. *Uniform Law Review*, Volume 24, Issue 1, 2019, p. 42–57. [žiūrėta 2020 m. kovo 5 d.]. Prieiga per internetą: <<https://academic.oup.com/ulr/article/24/1/42/5477305>>.

⁵³ FIELD FISHER WATERHOUSE. *Cape Town Convention*, [interaktyvus]. 2011, p. 2. [žiūrėta 2020 m. kovo 5 d.]. Prieiga per internetą: <https://res.cloudinary.com/fieldfisher/image/upload/v1574341216/PDF-Files/PDFs%20from%20old%20website/Cape-Town-Convention_jvblen.pdf>.

⁵⁴ žr. INTERNATIONAL REGISTRY OF MOBILE ASSETS [interaktyvus]. [žiūrėta 2020 m. kovo 6 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.internationalregistry.aero/ir-web/faq>>.

interesa) dėl unikaliu numeriu pažymėto mobilaus objekto – orlaivio, variklio, sraigtasparnio ir kt. – ir iš jo gaunamų pajamų, jei:

- 1) dėl to sandorio šalys susitarė raštu,
- 2) susitarimas susijęs su objektu, įgaliojimus kuriuo disponuoti turi įkaito davėjas, sąlyginis pardavėjas ar nuomotojas;
- 3) toks susitarimas leidžia identifikuoti objektą pagal Protokolą⁵⁵;
- 4) garantinio susitarimo atveju leidžia nustatyti užtikrinamąsias prievoles, bet užtikrinta suma ar didžiausia užtikrinta suma nebūtinai turi būti nustatyta.

Tarptautinį interesą (t. y. turtines teises į orlaivį, prievolių užtikrinimo priemonės ir kitas teises, susijusias su orlaiviu⁵⁶), galima registruoti Tarptautiniame mobiliojo turto registre⁵⁷, bet kurios iš orlaivio veiklos nuomos (ar kitokio sandorio dėl mobiliosios įrangos) šalių iniciatyva. Registruotas tarptautinis interesas turi prioritetą prieš neregistruotą, tačiau toks prioritetas gali būti pakeistas sandorio šalių susitarimu. Kai registruoto tarptautinio intereso prievolė yra įvykdoma, skolininkas gali reikalauti, kad kreditorius registraciją panaikintų. Įregistruotas tarptautinis (finansinis) interesas yra svarbus kreditoriaus (orlaivio nuomotojo, savininko ar kito) teisių apsaugai esminio sutarties nevykdymo atveju bei apsaugai nuo kitų kreditorių reikalavimų į nuomininką pastarajam tapus nemokiu⁵⁸. Kaip teigia D. P. Hanley, tarptautinio intereso institutas buvo įsteigtas siekiant išvengti nacionalinių tarptautinės privatinės teisės normų skirtumų, skirtingo jų aiškinimo ir taikymo problemų, susijusių su tarptautiniu mastu įkeičiamu didelės vertės turtu; tarptautinis interesas egzistuoja savarankiškai, bet jis nėra visiškai nepriklausomas nuo nacionalinės teisės, kuri ir toliau reglamentuoja klausimą, ar tarp šalių apskritai buvo susitarimas⁵⁹. Wool J., vertindamas Keiptauno konvencijos įtvirtintą tarptautinio intereso institutą, aiškiai nurodo, kad kai sandorio šalių sukurtas tarptautinis interesas yra

⁵⁵ turimas omenyje 2001 m. lapkričio 16 d. Konvencijos dėl tarptautinių interesų, susijusių su mobiliąja įranga, Protokolas dėl su orlaivių įranga susijusių klausimų.

⁵⁶ DENTONS. *Aircraft Finance Briefing – a Practical Guide to the Cape Town Convention* [interaktyvus]. 2016 [žiūrėta 2020 m. kovo 8 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.dentons.com/en/insights/alerts/2015/november/25/aircraft-finance-briefing>>.

⁵⁷ Tarptautinį registrą tvarko Aviareto Limited Airijoje, o prižiūri Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija; registras veikia 24 valandas per parą ir yra visiškai skaitmenizuota sistema, kurioje registracijos, paieškos yra vykdomos bei sertifikatai išduodami tik elektroniniu formatu;

žr. FIELD FISHER WATERHOUSE. *Cape Town Convention*, [interaktyvus]. 2011, p. 3. [žiūrėta 2020 m. kovo 9 d.]. Prieiga per internetą: <https://res.cloudinary.com/fieldfisher/image/upload/v1574341216/PDF-Files/PDFs%20from%20old%20website/Cape-Town-Convention_jvblen.pdf>.

⁵⁸ FIELD FISHER WATERHOUSE. *Cape Town Convention*, [interaktyvus]. 2011, p. 2, 5 [žiūrėta 2020 m. sausio 26 d.]. Prieiga per internetą: <https://res.cloudinary.com/fieldfisher/image/upload/v1574341216/PDF-Files/PDFs%20from%20old%20website/Cape-Town-Convention_jvblen.pdf>.

⁵⁹ *Ibid.*, p. 90.

galiojantis, ginčo atveju bus taikomos būtent Konvencijos, o ne nacionalinių įstatymų taisyklės⁶⁰.

Keiptauno konvencija įtvirtino ir kreditoriaus (nuomotojo) teisių gynimo priemones, naudojamas kai nuomininkas esminiai pažeidžia sutartį (Konvencijos III ir Protokolo III skyriai ir kt.), kurių pagrindinė yra nesikreipiant į teismą vienašališkai nutraukti sutartį ir perimti orlaivio valdymą ar kontrolę⁶¹. Tam, kad šia priemone kreditorius galėtų efektyviai pasinaudoti, Protokole (XIII straipsnis) yra numatytas *neatsaukiamas išregistravimo ir eksporto prašymo* leidimas (IDERA⁶²), kuris yra registruojamas tiek tarptautiniame, tiek Susitariančių šalių atitinkamuose nacionaliniuose registruose. Asmuo, kurio naudai išduotas leidimas („šalis, kuriai suteiktas leidimas“), arba tokio asmens įgaliotas asmuo yra vienintelis asmuo, turintis teisę vykdyti atitinkamas teisės gynimo priemones; skolininkas negali atšaukti tokio leidimo be rašytinio šalies, kuriai suteiktas leidimas, sutikimo, o registro institucija iš registro leidimą pašalina šalies, kuriai suteiktas leidimas, prašymu.

Plačiau apie dalį deklaracijų, pateiktų prie Keiptauno konvencijos prisijungiant Europos Sąjungai, taip pat apie Konvencijos ir Protokolo nuostatų dėl kreditoriaus (nuomotojo) teisės gynimo priemonių taikymą nuomininkui esminiai pažeidus sutartį, yra rašoma šio darbo tolimesniuose skyriuose.

2.3. Kai kurie Europos Sąjungos ir Lietuvos Respublikos teisės aktais reguliuojami orlaivių nuomos aspektai

Europos Sąjunga, 2009 m. balandžio 6 d. Tarybos sprendimu⁶³ prisijungdama prie Keiptauno konvencijos kaip regioninė ekonominės integracijos organizacija, pateikė deklaracijas, susijusias su Bendrijos išimtinai kompetencijai priklausančiais klausimais ir darančiais poveikį reglamentams dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir

⁶⁰ WOOL, J. *Implementation of the Cape Town Convention into and Its Relationship with National Law* [interaktyvus]. Iš KOZUKA, S. *Implementing the Cape Town Convention and the Domestic Laws on Secured Transactions*, Ius Corporatum – Global studies in Comparative Law, 2017, p. 10 [žiūrėta 2020 m. kovo 10 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.springer.com/gp/book/9783319464688>>.

⁶¹ išsamiau rasite darbo skyriuje 4. *OVN sutarties sąlygų dėl esminio jos pažeidimo ypatumai*.

⁶² IDERA (angl. *Irrevocable Deregistration and Export Request Authorization*) - vienašališką orlaivio perėmimo teisę nuomotojas gali realizuoti naudodamasis Keiptauno konvencijoje įtvirtinta vadinamąja IDERA priemone – tai nuomotojui suteiktas įgaliojimas, kurio pagrindu veikdamas nuomotojas gali išregistruoti orlaivį iš nuomininko, esmingai pažeidusio OVN sutartį, veiklos valstybės ir įregistruoti jį kitoje valstybėje;

žr. 2001 m. lapkričio 16 d. Konvencijos dėl tarptautinių interesų, susijusių su mobiliąja įranga, Protokolas dėl su orlaivių įranga susijusių klausimų [interaktyvus]. p. 21-22 [Žiūrėta 2020 kovo 11 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.unidroit.org/instruments/security-interests/aircraft-protocol>>.

⁶³ 2009 m. balandžio 6 d. Tarybos sprendimas (EB) Nr. 2009/370/EB dėl Bendrijos prisijungimo prie 2001 m. lapkričio 16 d. Keiptaune kartu priimtų Konvencijos dėl tarptautinių interesų, susijusių su mobiliąja įranga, ir jos Protokolo dėl su orlaivių įranga susijusių klausimų [interaktyvus]. [žiūrėta 2020 m. kovo 11 d.]. Prieiga per internetą: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/lt/TXT/?uri=CELEX:32009D0370>>.

komercinėse bylose pripažinimo ir vykdymo, dėl bankroto (nemokumo) bylų ir dėl sutartinėms prievolėms taikytinos teisės⁶⁴. Čia pažymėtina tai, kad ES pateiktos deklaracijos taikomos visoms ES narėms, nepriklausomai nuo to, ar jos yra (nėra) Susitariančios šalys pagal Keiptauno konvenciją⁶⁵.

Be 2009 m. balandžio 6 d. Tarybos sprendimo, būtina nurodyti dar bent du Europos Sąjungos teisės aktus (Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1008/2008 ir Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012), kurie orlaivių veiklos nuomos santykių tiesiogiai nereglamentuoja, tačiau apibrėžia pagrindinius orlaivių nuomos sutarties tipus: orlaivio nuomos be įgulos sutartį (įmonių susitarimas, pagal kurį orlaivis naudojamas pagal nuomininko OVP (oro vežėjo pažymėjimą) ir orlaivio nuomos su įgula sutartį (oro vežėjų susitarimas, pagal kurį orlaivis naudojamas pagal nuomotojo OVP)^{66,67}.

Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių preambulėje (8 punktas) įvardintas vienas iš šio teisės akto tikslų yra siejamas su orlaivių nuomos santykių šalimi nurodant, kad orlaivių nuomos susitarimai (ypač orlaivių nuomos su įgula susitarimai), kai yra nuomojami ne Bendrijos narėse registruoti orlaiviai, turėtų būti leidžiami tik ypatingomis aplinkybėmis (pvz., jei Bendrijos rinkoje nėra tam tikro orlaivio). Be to, akcentuojama, kad tokia nuoma turėtų būti leidžiama naudotis tik griežtai ribotą laikotarpį, o ją įgyvendinant turi būti laikomasi saugos standartų, kurie atitiktų Bendrijos ir nacionaliniais teisės aktais nustatytas saugos taisykles.

Lietuvos Respublikos teisės aktai nenumato tokios sutarties rūšies kaip orlaivių veiklos nuoma ar orlaivių nuoma. Lietuvos Respublikos aviacijos įstatyme (toliau – Aviacijos įstatymas) nurodoma, kad šis teisės aktas nustato aviacijos valdymą, oro erdvės, orlaivių, kitų įrenginių naudojimą aviacijoje, oro uostų veiklą, vežimą, paiešką ir gelbėjimą, subjektų, susijusių su aviacija, turtinę atsakomybę bei draudimą (1 straipsnis). Įstatyme yra apibrėžtas civilinis orlaivis, kaip orlaivis, įregistruotas civilinių orlaivių registre (2

⁶⁴ išsamiau šios deklaracijos yra aptariamoms darbo skyriuje 5. *Kai kurie svarbesni aspektai dėl jurisdikcijos ir taikytinos teisės, pasirenkamos OVN sutartyse.*

⁶⁵ 2020 m. vasario mėn. Keiptauno konvencijos dalyvėmis buvo tik 7 ES narės – Italija, Ispanija, Latvija, Liuksemburgas, Malta, Rumunija, Švedija;

žr. ICAO. *Protocol to the Convention on international interests in mobile equipment on matters specific to aircraft equipment* [interaktyvus]. [žiūrėta 2020 m. kovo 14 d.]. Prieiga per internetą: <https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/CapeTown-Prot_EN.pdf>.

⁶⁶ 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių (nauja redakcija), 2 str. 24 p., 25 p., 13 str. 1 d.

⁶⁷ 2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros, I priedo 40 p. ir 127 p.

straipsnio 6 dalis⁶⁸), įtvirtinta, kad verstis orlaivių nuomos veikla, kai atsakomybė už orlaivio tinkamumą skraidyti tenka nuomotojui, galima tik turint galiojančią vežėjo pažymėjimą (54 straipsnis 2 dalis), bei nurodyta, kad orlaivių nuomos be įgulos ir nuomos su įgula sutartys turi būti patvirtintos Susisiekimo ministerijos ir (arba) Agentūros (VšĮ Transporto kompetencijų agentūros) pagal susisiekimo ministro nustatytas sąlygas ir tvarką tais atvejais, kurie yra aptarti Reglamente (ES) Nr. 965/2012 ir Reglamente (EB) Nr. 1008/2008. Minėtai Agentūrai yra pavesta tvarkyti ir civilinių orlaivių registrą, kuriame, kaip nurodoma jį įsteigiančiame teisės akte⁶⁹, registruojami ne tik orlaiviai, bet ir duomenys, susiję su registruoti pateikiamais dokumentais, daiktinių teisių į registro objektą apribojimai; o registro duomenų teikėjai yra orlaivių savininkai arba jų įgalioti asmenys. Tačiau, sprendžiant iš kitų teisės aktų ir viešai prieinamų registro duomenų, darytina išvada, kad šiame registre be orlaivių nuosavybės ar naudojimo teisės^{70,71} gali būti (yra) registruojamos orlaivių nuomos (tiek iš Europos Sąjungos, tiek iš kitų šalių subjektų, tiek ir šiems subjektams) sutartys ir jų pakeitimai, bet ne daiktinių teisių į registro objektą apribojimai⁷². Daiktinių teisių į orlaivį ribojimai (taip pat ir kaip orlaivio nuomos sutarties atitinkamos šalies interesų apsaugos priemonės), Lietuvos Respublikoje būtų registruojami kitame registre (Turto arešto aktų registre) pagal vykdytinus dokumentus, išduotus teismo, arbitražo ar kai kurių valstybės institucijų⁷³. Kalbėdamas apie nuomos sandorio dalyko - civilinio orlaivio - registravimo atitinkamoje jurisdikcijoje reikšmę sandorio šalims, G. Šulija pastebi, kad užregistravus orlaivį užsienio civilinių orlaivių registre atsiranda rizika, kad tos valstybės teismas gali tarp šalių iškylantį ginčą priskirti sau žinybingu ir vėliau, atsižvelgdamas į imperatyvias nacionalinės teisės nuostatas, pakeisti šalių susitarimą,

⁶⁸ pagal Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo 24 straipsnio 3 dalį orlaivis registruojamas civilinių orlaivių registre, jei: turi tinkamumo skraidyti pažymėjimą; nėra registruotas kitos valstybės orlaivių ar LR karinių orlaivių registre; jo savininkas yra LR arba ES valstybės narės pilietis ar fizinis asmuo, kuriam suteiktos judėjimo ES teisės arba juridinis asmuo, registruotas LR, taip pat Lietuvos valstybė arba savivaldybė; arba savininkas yra ne LR pilietis ar kitas asmuo ar juridinis asmuo, registruotas LR, bet orlaivis daugiau kaip pusę skrydžių vykdo iš Lietuvos oro uosto; arba jo naudotojas yra LR pilietis ar kitas fizinis asmuo arba juridinis asmuo, registruotas LR, ir šis orlaivis daugiau kaip pusę skrydžių vykdo iš ES valstybės narės oro uosto.

⁶⁹ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2018 m. gruodžio 27 d. nutarimas Nr. 1340 "Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. gruodžio 30 d. nutarimo Nr. 1680 "Dėl Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių registro nuostatų patvirtinimo" pakeitimo". *Teisės aktų registras*. 2018-12-28, nr. 21768, 8p., 13.4p., 16 p.

⁷⁰ žr. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2005 m. spalio 10 d. įsakymas Nr. 3-439 "Dėl Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių registravimo taisyklių patvirtinimo". *Valstybės žinios*. nr. 123-4405, 15.5 p., 17 p.

⁷¹ Lietuvos Respublikoje registruotų orlaivių sąrašas: TRANSPORTO KOMPETENCIJŲ AGENTŪRA. *Lietuvos Respublikoje registruotų civilinių orlaivių sąrašas* [interaktyvus]. 2020 [žiūrėta 2020 m. kovo 15 d.]. Prieiga per internetą: <<https://tka.lt/assets/uploads/sites/3/2020/01/Registras-2020-01-13.pdf>>.

⁷² įsakymo 15.9 punkte nurodyta, kad gali būti registre įrašytos „pastabos, jeigu jų yra”.

⁷³ žr. Lietuvos Respublikos turto arešto aktų registro įstatymo pakeitimo įstatymas, *Valstybės žinios*, 2012-01-10, nr. 6-182, 2 str. 3 d., 6 str.

leisti, pavyzdžiui, nemokėti nuomos mokesčio ar kitokių mokėjimų, tam tikras išnuomotas orlaivio detales ar orlaivio variklį pradėti traktuoti kaip pagrindinio daikto priklausinį ir kitaip apsunkinti priverstinį orlaivio susigrąžinimą⁷⁴.

Pagrindo svarstyti tokią riziką sudaro ir Lietuvos Respublikos civilinio kodekso (toliau – civilinis kodeksas) nuostatos. Civilinio kodekso 1.98 straipsnio 3 dalis orlaivį prilygina nekilnojamajam daiktui, taigi manytina, kad orlaivio nuomos sutarčiai negalėtų būti taikomos nacionalinės teisės normos, reglamentuojančios panašius - transporto priemonės nuomos neteikiant vairavimo ir techninės priežiūros paslaugų – santykius (1.8 straipsnio 1 d., 6.522 - 6.529 straipsniai). Nekilnojamojo turto nuoma pagal civilinį kodeksą galima, kaip daiktinės teisės (ilgalaikė nuoma (*emphyteusis*) – civilinio kodekso 4.165 straipsnis) arba kaip prievolinės teisės institutas (civilinio kodekso 6.477 straipsnis)⁷⁵. Prievolių teisėje galioja sutarties laisvės principas, nuomos sutartimi šalys yra laisvos susitarti dėl visų naudojimosi daiktu sąlygų, išskyrus, kiek tai prieštarauja imperatyvioms teisės normoms⁷⁶. Šiuo aspektu prievolinės nuomos santykiai artimi orlaivių veiklos nuomai. Tačiau iš aviacijos pramonėje sudaromų sandorių nusistovėjusių pavyzdžių galima spręsti, kad juose pagal įsitvirtinusią verslo praktiką numatytos kai kurios sąlygos Lietuvos teismų galėtų būti vertinamos kaip neatitinkančios imperatyvių Lietuvos teisės aktų normų⁷⁷. Pavyzdžiui, tokioje sutartyje nuomininko pareiga mokėti nuomos mokesť yra besąlyginė ir absoliuti⁷⁸, kurios nevykdyti jis negalėtų net ir esminiai pasikeitus situacijai, dėl kurios atsiradimo nuomininkas nėra kaltas; be to, net už vienos ar kelių dienų vėlavimą sutartyse numatomos ne tik netesybos, bet ir nuomotojo teisė sutartį vienašališkai nutraukti. Pagal Lietuvos teisę ir teismų formuojamą praktiką, tam tikrais atvejais tokia sutarties sąlyga būtų traktuojama kaip neteisinga ir nesąžininga⁷⁹. Taip pat galėtų būti pripažinti

⁷⁴ ŠULIJA, G. *Sutarties laisvės principas ir jo taikymo ribos: analizė tarptautinių aviacijos sandorių pavyzdžiu* [interaktyvus]. 2012, p. 37 [žiūrėta 2020 kovo 16 d.]. Prieiga per internetą: <http://docplayer.net/70642516-Sutarties-laisves-principas-ir-jo-taikymo-ribos.html#show_full_text>.

⁷⁵ Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas (su pakeitimais ir papildymais), *Valstybės žinios*, 2000-09-06, nr. 74-2262, 1.98 str. 3 d.

⁷⁶ MATIUKAS, M. *Ilgalaikės nuomos ir nuomos sutarties institutų suderinimo problemos*. [interaktyvus]. Teisė, 2012, p. 116. [žiūrėta 2020 kovo 16 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.zurnalai.vu.lt/teise/article/view/16/7>>.

⁷⁷ ŠULIJA, G. *Sutarties laisvės principas ir jo taikymo ribos: analizė tarptautinių aviacijos sandorių pavyzdžiu* [interaktyvus]. 2012, p. 30 [žiūrėta 2020 kovo 16 d.]. Prieiga per internetą: <http://docplayer.net/70642516-Sutarties-laisves-principas-ir-jo-taikymo-ribos.html#show_full_text>.

⁷⁸ kaip pavyzdį žr. internetinėje erdvėje patalpintą orlaivio nuomos sutartį ALA (toliau darbe – ALA sutartis) 5.11.1 punktą [interaktyvus]. [žiūrėta 2020 kovo 16 d.]. Prieiga per internetą: <https://drive.google.com/file/d/16KiDk1U7aLR-QwZhnRyx87Y517zHIOQ_/view>.

⁷⁹ kaip pavyzdį žiūrėkite Civilinio kodekso 6.73 straipsnį, kuriame įtvirtinti ribojimai netesybų mokėjimui ir dyžiui, bei nurodoma, kad kitokias taisykles numatantis šalių susitarimas negalioja, nebent dėl atskirų rūšių sutarčių šis kodeksas nustato ką kita.

Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas (su pakeitimais ir papildymais), *Valstybės žinios*, 2000-09-06, nr. 74-2262, 6.73 str.

neteisėtams tam tikri nuomotojo veiksmai (ar neveikimas) sutartį vykdant, kurie šiaip jau orlaivių nuomos sutartiniuose santykiuose nėra draudžiami (tokią išvadą galima daryti jau vien iš civilinio kodekso 6.200 straipsnyje įtvirtintų sutarties vykdymo principų, įpareigojančių šalis vykdyti sutartį tinkamai ir sąžiningai, įtvirtinančių pareigą šalims bendradarbiauti ir kooperuotis bei sutartį vykdyti kuo ekonomiškiau kitai šaliai būdu).

Aptartos Lietuvos Respublikos teisės aktų nuostatos leidžia teigti esant reikšmingos rizikos, kad orlaivio veiklos nuomos santykių, tokios sutarties šalių įsipareigojimų vykdymo vertinimas pagal nacionalinę teisę neatitiks aviacijos pramonės šakoje nusistovėjusių tipinių sutarčių nuostatų⁸⁰ ir tokio sandorio šalių lūkesčių.

⁸⁰ ŠULIJA, G. *Sutarties laisvės principas ir jo taikymo ribos: analizė tarptautinių aviacijos sandorių pavyzdžiu* [interaktyvus]. 2012, p. 33 [žiūrėta 2020 kovo 16 d.]. Prieiga per internetą: <http://docplayer.net/70642516-Sutarties-laisves-principas-ir-jo-taikymo-ribos.html#show_full_text>.

3. Orlaivio veiklos nuomos samprata ir turinys

3.1. Orlaivio veiklos nuomos samprata

Minėta, kad orlaivio nuomos santykiams reikšmingi yra minkštosios teisės dokumentai, kadangi praktikoje jais vadovaujasi tarptautinių orlaivio nuomos sutarčių šalys. Todėl orlaivio veiklos nuomos sampratą atskleisime remdamiesi, pirmiausiai IATA gairėmis, Keiptauno konvencija ir kai kuriais kitais tarptautiniais aktais bei dokumentais.

Minėta, kad orlaivio nuomos sutarties dalykas yra didelės vertės turtas ir dėl to ši sutartis dažnai yra daugialypė: ji neretai aprėpia ne tik tiesioginį orlaivio nuomos santykį tarp orlaivio savininko, kaip nuomotojo, bei nuomininko, bet ir nuomojamo orlaivio finansavimo santykius. IATA savo dokumentuose (konkrečiai „Doc 9626”⁸¹) išnuomotą orlaivį apibūdina tiesiog kaip orlaivį, naudojamą pagal nuomos sutartį, nedetalizuodama, kokio tipo nuomos santykiai dėl orlaivio sieja nuomininką ir nuomotoją. Vis tik tame dokumente orlaivių nuoma yra skirstoma į finansinę ir veiklos, o ji savo ruožtu gali būti orlaivio veiklos nuoma su įgula ar be jos⁸². Toks skirstymas paremtas aviacijos srityje per pastaruosius dešimtmečius nusistovėjusių nuomos sandorių tipais, bet ne tarptautinės Keiptauno konvencijos ar Otavos konvencijos dėl finansinio lizingo arba kitų tarptautinių aktų taisyklėmis. Konvencija ir Protokolas dėl su orlaivių įranga susijusių dalykų kalba apie turtu pagrįsto finansavimo sandorį ir ilgalaikę nuomą, tačiau aiškios skirties tarp orlaivio finansinio lizingo ir orlaivio veiklos nuomos nedaro. Protokolas įtvirtina (XXV straipsnis), kad Keiptauno konvencija pakeičia UNIDROIT konvenciją dėl tarptautinio finansinio lizingo⁸³, tiek kiek tai yra susiję su sandoriais dėl orlaivių⁸⁴. UNIDROIT Pavyzdiniame įstatyme dėl lizingo⁸⁵ - pateiktas panašių sandorių skirstymas į finansinį lizingą ir nuomą⁸⁶ (2 straipsnis) arba „kitą nuomą nei finansinis lizingas”. Pastarasis įstatymas gali būti taikomas orlaivių finansinio lizingo ar nuomos santykiams, kai

⁸¹ ICAO. *Manual on the regulation of international air transport* [interaktyvus]. Doc 9626, Third Edition, 2016, p. 190, 160 [žiūrėta 2020 kovo 16 d.]. Prieiga per internetą: <https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/Provisional_Doc_9626.pdf>.

⁸² *Ibid.*, žr. dokumento skyrių „Orlaivio nuoma”, p. 160.

⁸³ UNIDROIT. *Convention on International Financial Leasing* [interaktyvus]. [žiūrėta 2020 m. kovo 17 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.unidroit.org/leasing-ol/leasing-english>>.

⁸⁴ 2001 m. lapkričio 16 d. Konvencijos dėl tarptautinių interesų, susijusių su mobiliąja įranga, Protokolas dėl su orlaivių įranga susijusių klausimų [interaktyvus]. Article 25, p. 15 [žiūrėta 2020 kovo 17 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.unidroit.org/instruments/security-interests/aircraft-protocol>>.

⁸⁵ UNIDROIT. *Model Law on Leasing* [interaktyvus]. 2008 [žiūrėta 2020 m. kovo 17 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.unidroit.org/english/documents/2008/study59a/s-59a-17-e.pdf>>.

⁸⁶ *Ibid.*, pavyzdinio įstatymo dėl lizingo 2 straipsnyje nuoma apibrėžiama, kaip sandoris, kai vienas asmuo suteikia kitam asmeniui teisę turėti ir naudoti turtą konkrečiam laikotarpiui mainais nuomos mokesčių, p. 2.

nuomotojas, nuomininkas ar tiekėjas dėl jo taikymo susitaria raštu (3 straipsnis), ir jei sandorio šalims nėra privalomos Keiptauno konvencijos nuostatos⁸⁷.

Konvencijoje (1 straipsnio q punktas) orlaivio nuoma yra apibrėžta kaip ilgalaikis susitarimas, kuriuo vienas asmuo (nuomotojas) suteikia teisę valdyti ar kontroliuoti objektą (su galimybe jį pirkti arba be tokios galimybės) kitam asmeniui (nuomininkui) mainais už nuomos ar kitokį mokestį. Taigi, toks apibrėžimas aprėpia tiek orlaivio finansinį lizingą, tiek ir orlaivio veiklos nuomą. D. P. Hanley, atskirdamas pastarąją nuo orlaivio finansinio lizingo, atkreipia dėmesį, kad pagal orlaivio veiklos nuomą dalykas ne tik išlieka nuomotojo nuosavybės teisių objektu, bet tokia sutartimi yra realizuojamas nuomotojo lūkestis pasibaigus nuomos sutartiniams santykiams atgauti orlaivį geros fizinės būklės ir ekonominės vertės, kad jį būtų galima nedelsiant vėl išnuomoti; savo ruožtu nuomininkas (oro linijos) įgyja teisę naudotis orlaiviu, kuris pagal tarptautinius apskaitos standartus nepatenka į nuomininko balansinį turtą⁸⁸. Šiame D. P. Hanley pateiktame orlaivio veiklos nuomos apibūdinime, autoriaus nuomone, išskirtas vienas svarbus OVN požymis – nuomotojo teisė atgauti ir nuomininko pareiga grąžinti orlaivį geros fizinės būklės ir ekonominės vertės. Paprastai, nuomos sutarčiai būdinga tai, kad išnuomotas daiktas nuomotojui grąžinamas prastesnės būklės, nei nuomininkui buvo perduotas nuomos pradžioje, dėl natūralaus nusidėvėjimo. Tačiau orlaivis, nepaisant jo natūralaus nusidėvėjimo, turi būti grąžinamas nuomotojui tinkamas skraidyti tam tikrą sąlyginai ilgą laiką ateityje, tai turi būti patvirtinta atitinkamos institucijos išduotu sertifikatu, ir be to, jis turi būti ne prastesnės ekonominės vertės nei kitas analogiško modelio, gamybos metų ir naudojimo intensyvumo orlaivis. Taigi, nuomininkas orlaivio veiklos nuomoje, lyginant su kitokio turto nuoma, turi dar ir tokių papildomų pareigų bei sąnaudų, kurios būtinos pagerinti per nuomos laikotarpį natūraliai nusidėvėjusio orlaivio būklę ir ekonominę vertę.

Atskleidžiant OVN sampratą, reikalinga bent trumpai aptarti tokią nuomą kvalifikuojančius požymius. Analizuojant Keiptauno konvencijoje pateiktą sąvoką, matyti, kad orlaivio nuoma yra susitarimas, pagal kurį vienas asmuo (nuomotojas) kitam asmeniui

⁸⁷ Keiptauno konvencija taikoma, jei OVN, kuriuo sukuriamas ar numatomas tarptautinis interesas, sudarymo metu nuomininkas pagal ilgalaikės nuomos susitarimą yra įsikūręs bet kurioje Susitariančiojoje Šalyje: a) pagal teisę, kurios laikantis jis įsteigtas ar sudarytas, b) kurioje yra jo registruota buveinė ar oficiali buveinės vieta, c) kurioje yra jo administracijos centras; arba d) kurioje yra jo verslo vieta (Konvencijos 1 straipsnio j), 3 ir 4 straipsniai);

žr. 2001 m. lapkričio 16 d. Konvencija dėl tarptautinių interesų, susijusių su mobiliąja įranga [interaktyvus]. 1 str. j), 3 str., 4 str. [žiūrėta 2020 kovo 17 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.unidroit.org/instruments/security-interests/cape-town-convention>>.

⁸⁸ HANLEY, D. P. *Aircraft Operating Leasing – A Legal and Practical Analysis in the Context of Public and Private International Air law* [interaktyvus]. Kluwer Law International, 2017, p. 29, 30. [žiūrėta 2020 m. kovo 18 d.]. Prieiga per internetą: <https://play.google.com/store/books/details?id=rIuWDwAAQBAJ&pcampaignid=books_web_aboutlink>.

(nuomininkui) terminuotai, t. y. paprastai ilgam laikui, perduoda teisę valdyti ar kontroliuoti orlaivį. Iš IATA tarptautinio oro transporto reguliavimo vadove⁸⁹ pateikiamų paaiškinimų - kad orlaivio veiklos nuoma yra būtent nuoma, o ne orlaivio pirkimas - pardavimas, nes nuomininkui nepereina nuosavybės teisė į išsinuotą orlaivį; kad tokia nuoma paprastai yra siekiama greičiau ir pigiau (nei orlaivį perkant) padidinti oro linijų naudojamų lėktuvų parką, ir kt. - yra aišku, kad nuomininkas iš nuomotojo pagal OVN sutartį gauna orlaivį laikinai naudoti ir jį valdyti. Darytina išvada, kad Keiptauno konvencijoje naudojami orlaivio valdymo ar kontrolės terminai neišvengiamai apima nuomininko teisę orlaivį naudoti. Minėtame IATA vadove nuomotojas apibūdinamas kaip asmuo (fizinis arba juridinis), išnuomojantis orlaivį, o nuomininkas, kaip asmuo (fizinis arba juridinis), kuriam išnuomojamas orlaivis, pažymint, kad pastarasis paprastai (bet nebūtinai) yra oro vežėjas. Sprendžiant iš kitame IATA dokumente - „Orlaivių nuomos rekomendacinė medžiaga ir geriausia praktika“⁹⁰ - pateikto OVN apibūdinimo bei iš konkrečių orlaivio nuomos sutarčių pavyzdžių⁹¹, teigtina, kad OVN sutarties esminės sąlygos atitinka bendruosius nuomos sutarties požymius, kadangi šia sutartimi: 1) nuomotojas išsaugo nuosavybės teises į orlaivį, o nuomininkas įgyja teisę orlaivį laikinai naudoti ir pareigą mokėti nuomą; 2) orlaivis yra individualius požymius turintis daiktas⁹². Tačiau, autoriaus nuomone, esminis OVN skirtumas nuo kitų nuomos sutarčių pasireiškia jau minėta D. P. Hanley aptarta nuomininko pareiga grąžinti nuomotojui orlaivį ne tik geros fizinės būklės, bet ir ekonominės vertės. Tokia pareiga nuomininkui tenka nepaisant to, kad jis per nuomos laikotarpį nuomotojui moka ne tik nuomos mokestį, atlieka visus mokėjimus, susijusius su orlaivio technine priežiūra ir eksploatavimu, bet dar turi mokėti ir vadinamus papildomus nuomos mokėjimus (angl. *additional rent*) už orlaivio atskirų dalių (korpuso, variklio, važiuoklės ir kt.) naudojimo ciklus⁹³.

Detaliau OVN požymiai atskleidžiami analizuojant jos turinį.

⁸⁹ ICAO. *Manual on the regulation of international air transport* [interaktyvus]. Doc 9626, Third Edition, 2016, p. 155 [žiūrėta 2020 kovo 16 d.]. Prieiga per internetą: <https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/Provisional_Doc_9626.pdf>.

⁹⁰ IATA. *Guidance Material and Best Practice for Aircraft Leases* [interaktyvus]. Montreal-Geneva: International Air Transport Association, 2017 [žiūrėta 2019 m. lapkričio 20 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.iata.org/contentassets/b94a0e7f14694efe8b72ca1b73052f05/ac-leases-4th-edition.pdf>>.

⁹¹ Šie šaltiniai analizuojami darbo sekančiame skyriuje 4. *OVN sutarties sąlygų dėl esminio jos pažeidimo ypatumai*.

⁹² plačiau nagrinėta darbo skyriuje 2.1. *Bendro pobūdžio įžvalgos*.

⁹³ HANLEY, D. P. *Aircraft Operating Leasing – A Legal and Practical Analysis in the Context of Public and Private International Air law* [interaktyvus]. Kluwer Law International, 2017, p. 194-197 [žiūrėta 2020 m. kovo 18 d.]. Prieiga per internetą: <https://play.google.com/store/books/details?id=rIuWDwAAQBAJ&pcampaignid=books_web_aboutlink>.

3.2. Orlaivio veiklos nuomos turinys

Visose OVN sutartyse yra tam tikrų tipinių nuostatų, sudarančių tokių susitarimų turinį⁹⁴. Taip yra dar ir dėl to, kad nemažai OVN inicijuojančių šalių (net ir subjektai, nepriklausantys valstybėms Keiptauno konvencijos Susitariančioms šalims) vadovaujasi tarptautiniais minkštosios teisės instrumentais (minėtos IATA gairės, AWG Orlaivių nuomos politikos ir principų medžiaga ir kt.).

Vis tik tipiškumas nereiškia kokių nors pavyzdinių išlygų pakartojimo konkrečioje OVN sutartyje: kiekviena sutartis turi individualų ir skiriamąjį pobūdį, o ją plėtojant šalims reikia kūrybingo požiūrio ir teisės išmanymo. Kaip nurodo D. P. Hanley, kiekviena OVN sutartis paprastai sudaroma pagal nuomotojo parengtą modelį, ir tik kartais (kai nuomininkas yra stipri oro linijų kompanija) OVN rengiama nuomininko pasiūlytu formatu; skirtingų nuomotojų parengtų OVN formatų (struktūrų) pasitaiko įvairių, tačiau visų tokių sutarčių turinys yra panašus ir jame siekiama atspindėti atitinkamu metu vyraujančią aviacijos rinkos praktiką⁹⁵.

IATA gairėse orlaivio veiklos nuoma apibūdinama kaip sandoris, kuriame:

- 1) nuomotojas išsaugo nuosavybės teises į orlaivį, o su nuomininko įgyjama teise orlaivį naudoti, pastarajam pereina ne tik pareiga mokėti už nuomą, bet ir visa teisinė atsakomybė bei išlaidos, susijusios su orlaivio eksploatavimu, technine priežiūra, draudimu; taip pat nuomininkui tenka pareiga naudoti ir prižiūrėti orlaivį neprasčiau nei kitus analogiškus orlaivius užtikrinant, kad jo nusidėvėjimas ir vertės sumažėjimas panašiomis sąlygomis atitiktų analogiškų orlaivių nusidėvėjimą ir vertę,
- 2) nuomotojui yra sudaromos sąlygos išvengti didesnių kliūčių orlaivį perkelti iš vienos jurisdikcijos į kitą sutarčiai pasibaigus arba įvykus esminiam sutarties pažeidimui,
- 3) numatomos apsaugos priemonės įsipareigojimų nevykdymo atveju ir teisių gynimo sistema, skirta nuomotojo (savininko) interesams apsaugoti – orlaiviui atgauti ir žalai atlyginti⁹⁶.

⁹⁴ БОРДУНОВ, В. Д. *Международное воздушное право*. [interaktyvus] 2006, p. 234 [žiūrėta 2020 m. kovo 18 d.]. Prieiga per internetą: <<https://lib.sale/mejdunarodnoe-pravo-besplatno/osnovnyie-polojeniya-soglasheniy-mejdunarodnom.html>>.

⁹⁵ HANLEY, D. P. *Aircraft Operating Leasing – A Legal and Practical Analysis in the Context of Public and Private International Air law* [interaktyvus]. Kluwer Law International, 2017, p. 20. [žiūrėta 2020 m. kovo 18 d.]. Prieiga per internetą: <https://play.google.com/store/books/details?id=rLuWDwAAQBAJ&pcampaignid=books_web_aboutlink>.

⁹⁶ IATA. *Guidance Material and Best Practice for Aircraft Leases* [interaktyvus]. Montreal-Geneva: International Air Transport Association, 2017 [žiūrėta 2020 m. kovo 19 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.iata.org/contentassets/b94a0e7f14694efe8b72ca1b73052f05/ac-leases-4th-edition.pdf>>.

IATA gairės parengtos aktyviai bendradarbiaujant su oro linijomis, orlaivių nuomotojais, gamintojais, kitomis suinteresuotomis šalimis⁹⁷ bei vadovaujantis Keiptauno konvencijos nuostatomis, bet tai nėra privalomas dokumentas orlaivio veiklos nuomos šalims. Vis tik dauguma būsimo sandorio šalių juo naudojasi, nes dokumentas aprėpia visą orlaivių nuomos ciklą, įskaitant sutarties sudarymo ir vykdymo procese dažniausiai pasitaikančius sutarties sąlygų, teisinių aplinkybių interpretavimo skirtumus, orlaivio draudimo reikalavimus, bei pateikia išsamias rekomendacijas, susijusias su nuomos santykių viena svarbesnių dalių - orlaivio pristatymu ir esminiais orlaivio perdavimo - priėmimo aspektais⁹⁸.

Palyginus IATA gairių rekomendacijas su D. P. Hanley pateikta pavyzdine orlaivių veiklos nuomos sutartimi (toliau – HANLEY sutartis⁹⁹) bei internetinėje erdvėje prieinamu tokios nuomos sutarties pavyzdžiu (šiam darbe ir išnašose vadinama ALA sutartimi¹⁰⁰), yra akivaizdu, kad tai didelės apimties (beveik 200 psl.) sutartys, kuriose akivaizdžiai dominuoja nuomotojo teisių apsauga ir nuomininko įsipareigojimų gausa. Nuomotojo įsipareigojimai iš esmės apima šias prievoles:^{101,102} a) pateikti nuomininkui sutartimi sulgytą orlaivį užtikrinant, kad jis yra tinkamas skraidyti, o taip pat su tuo susijusius dokumentus, b) suteikti nuomininkui netrukdomo naudojimosi orlaiviu teisę (angl. *quiet enjoyment*). Tuo tarpu nuomininkui tenka kur kas daugiau pareigų: jis privalo ne tik vykdyti besąlyginę ir absoliučią pareigą mokėti nuomą, bet ir padengti visas išlaidas, susijusias su orlaivio naudojimu (techninės priežiūros išlaidas, orlaivio draudimą, kt.), pateikti užstatą (depozitą) ir kaupti atitinkamus rezervus (orlaivio sklandmenų ir variklių nusidėvėjimo, žalos nuomotojui atlyginimo ir kt.); be to, jis turi tinkamai vykdyti prievoles ir pagal kitas sutartis, o jo veiklos rezultatai neturi blogėti, kad nuomotojas vienašališkai nenutrauktų orlaivio veiklos sutarties¹⁰³.

Tai, kad orlaivio veiklos nuomos sutarčiai nėra būdinga nuomotojo ir nuomininko teisių ir pareigų pusiausvyra, ir šis disbalansas sandorio šalims yra neišvengiamas dėl

⁹⁷ IATA. *Progress of aircraft leasing guidelines and best practices* [interaktyvus]. 2016 [žiūrėta 2020 m. sausio 26 d.]. Prieiga per internetą: <https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/WP/wp_166_en.pdf>.

⁹⁸ IATA. *Aircraft Leasing Technical Group* [interaktyvus]. [žiūrėta 2020 m. kovo 19 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.iata.org/en/programs/workgroups/aircraft-leasing/>>.

⁹⁹ HANLEY orlaivių nuomos pavyzdinė sutartis [interaktyvus]. Kluwer Law International, 2017, p. 174-275. [žiūrėta 2020 m. kovo 21 d.]. Prieiga per:

<https://play.google.com/store/books/details?id=rLuWDwAAQBAJ&pcampaignid=books_web_aboutlink>.

¹⁰⁰ kaip pavyzdį žr. internetinėje erdvėje patalpintą orlaivio nuomos sutartį ALA [interaktyvus]. [žiūrėta 2020 kovo 21 d.]. Prieiga per internetą: <https://drive.google.com/file/d/16KiDk1U7aLR-QwZhnRyx87Y517zHIOQ_/view>.

¹⁰¹ *Ibid.*, sutarties 1.1.-1.4 p., 2.1.p., 21.1.1.-21.1.4 p. ir 21.2.1. p., taip pat 12-14 p.

¹⁰² HANLEY orlaivių nuomos pavyzdinės sutarties 3.1-3.3 p., 4.2 a) p. [interaktyvus]. Kluwer Law International, 2017, p. 174-275. [žiūrėta 2020 m. kovo 21 d.]. Prieiga per internetą: <https://play.google.com/store/books/details?id=rLuWDwAAQBAJ&pcampaignid=books_web_aboutlink>.

¹⁰³ daugiau žr. darbo dalyje 4. *OVN sutarties sąlygų dėl esminio jos pažeidimo ypatumai*.

aviacijos rinkos specifikos, galima spręsti ne tik iš IATA gairėse pateikto tokios sutarties tikslų apibūdinimo, bet ir iš gairėse aprašomo ketinimų laiško (angl. *Letter of intent*) turinio. Ketinimų laiške – dokumente, kurį šalis sudaro dar prieš orlaivio nuomos sutarties rengimą - IATA gairės rekomenduoja konkrečiai aptarti tokius nuomininko įsipareigojimus kaip nuomos mokesčio, depozitų dydį ir mokėjimo tvarką, mokėjimus į orlaivio išlaikymo ir priežiūros rezervus ir pan.

Kaip nurodo D. P. Hanley, dažnas orlaivio nuomininkas nėra patenkintas jam tenkančia neproporcingai didele įsipareigojimų pagal orlaivio veiklos nuomos sutartį našta, tačiau nuomotojas neturi racionalaus pagrindo leisti naudotis orlaiviu, jei sutarties sąlygos nesuteikia maksimalių garantijų dėl itin brangaus objekto (orlaivio) išsaugojimo bei savininko (nuomotojo) teisių pakankamos apsaugos. Analizuodamas orlaivių veiklos nuomos sutartį, D. P. Hanley pirmiausiai išskiria nuomotojo lūkestį išsaugoti didelės vertės orlaivį (tiek gerą materialinę (fizinę) jo būklę, tiek ir jo nuosavybės teisę), ir remdamasis teismų praktika nurodo, kad tuo tikslu nuomotojas privalo su nuomininku susitarti ir sutartyje: a) detaliai suformuluoti savo ir nuomininko pareigas, b) išsamiai nurodyti atvejus, kada nuomotojas galės nutraukti sutartį ir atgauti orlaivį, c) suformuluoti procedūras, taikytinas sutarčiai nutraukti ir orlaiviui perimti¹⁰⁴.

Tame galima įžvelgti OVN sutarties sąlygų, aiškiai įtvirtinančių nuomotojo ir nuomininko teisių ir pareigų disbalansą, prieštaravimą visose jurisdikcijose pripažįstamam sutarties laisvės principui. Nagrinėdamas sutarties laisvės principo reikšimosi ypatumus orlaivių nuomos sutartinuose santykiuose, G. Šulija teigia, kad šiuolaikinė tarptautinė verslo teisė yra grindžiama nuostata, kad sutartiniai šalių santykiai neturėtų būti ribojami, nebent tarp šalių sudaryti susitarimai akivaizdžiai neprotingai suvaržo vieną iš susitariančių šalių. Tačiau *a priori* „nėra įmanoma nustatyti, koks savanoriškas sutarties šalies teisių suvaržymas yra teisingas (ar proporcingas), neįvertinus kompensacijos ar kitokios naudos, kurią pagal sutartį gauna kontrahentas.“¹⁰⁵ Tai, kokią reikšmingą naudą iš orlaivių veiklos nuomos gauna nuomininkas (oro linijos), yra apibendrintai nurodyta AWG parengtoje Orlaivių nuomos politikos ir principų medžiagoje:¹⁰⁶ šiuo sandoriu nuomininkas jam

¹⁰⁴ HANLEY, D. P. *Aircraft Operating Leasing— A Legal and Practical Analysis in the Context of Public and Private International Air law* [interaktyvus]. Kluwer Law International, 2017, p. 18-19. [žiūrėta 2020 m. kovo 22 d.]. Prieiga per internetą: <https://play.google.com/store/books/details?id=rFuWDwAAQBAJ&pcampaignid=books_web_aboutlink>.

¹⁰⁵ ŠULIJA, G. *Sutarties laisvės principas ir jo taikymo ribos: analizė tarptautinių aviacijos sandorių pavyzdžiu* [interaktyvus]. 2012, p. 28 [žiūrėta 2020 kovo 22 d.]. Prieiga per internetą: <http://docplayer.net/70642516-Sutarties-laisves-principas-ir-jo-taikymo-ribos.html#show_full_text>.

¹⁰⁶ AWG. *Regulatory Policies and Principles Applicable to Aircraft Leasing* [interaktyvus]. p. 1 [žiūrėta 2020 m. kovo 22 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.scribd.com/document/426272879/Regulatory-Policies-and-Principles-Applicable-to-Aircraft-Leasing>>.

patogiu laikotarpiu sąlyginai be didelių kapitalo įdėjimų (lyginant su orlaivio pirkimu), išlaikant „patrauklų” investuotojams (akcininkams) balansą, gali greitai išplėsti arba atnaujinti savo naudojamų orlaivių parką orlaivio greito technologinio nusidėvėjimo ir rinkos riziką palikdamas nuomotojui (orlaivio savininkui). Taigi, galima teigti, kad atsižvelgiant į aviacijos rinkos specifiką ir nusistovėjusią aviacijos srities sandorių praktiką, orlaivių veiklos nuomos sutarties šalių prisiimami įsipareigojimai, nepaisant jų tam tikro disbalanso, atitinka tiek abiejų šalių interesus, tiek ir trečiųjų asmenų (visuomenės) interesus, o nuomininkas nėra neprotingai suvaržytas¹⁰⁷. Toks požiūris neprieštarauja taikomai taisyklei, pagal kurią teismai tik minimaliai ir tik ypatingais atvejais kvestionuoja sutartimi prisiimtus šalių įsipareigojimus¹⁰⁸. Tuo tarpu kontinentinės teisės valstybių jurisdikcijose teismai turi plačią diskrecijos teisę vertinti sutarties sąlygas pagal sąžiningumo ir protingumo kriterijus, gali jas keisti ar naikinti¹⁰⁹.

¹⁰⁷ ŠULIJA, G. *Sutarties laisvės principas ir jo taikymo ribos: analizė tarptautinių aviacijos sandorių pavyzdžiu* [interaktyvus]. 2012, p. 27 [žiūrėta 2020 kovo 23 d.]. Prieiga per internetą: <http://docplayer.net/70642516-Sutarties-laisves-principas-ir-jo-taikymo-ribos.html#show_full_text>.

¹⁰⁸ vieną tokių atvejų iliustruoja Niujorko Valstijos Aukščiausiojo teismo sprendimas byloje *Jet Acceptance Corp. prieš Quest Mexicana*, aptariamasis šiame darbe toliau; žr. Niujorko Valstijos Aukščiausiasis teismas (Jungtinės Amerikos Valstijos). 2010 m. birželio 6 d. sprendimas byloje *Jet Acceptance Corp. prieš Quest Mexicana*, Nr. 602789/08 [interaktyvus; žiūrėta 2020 m. kovo 23 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.casemine.com/judgement/us/591463a8add7b04934269fe0>>.

¹⁰⁹ plačiau apie tai darbo dalyje 4. *OVN sutarties sąlygų dėl esminio jos pažeidimo ypatumai*.

4. OVN sutarties sąlygų dėl esminio jos pažeidimo ypatumai

Sutartinių įsipareigojimų neįvykdymas laiku, kompleksinis (kryžminis) įsipareigojimų nevykdymas, orlaivio netinkamas perdavimas (priėmimas), bankrotas (nemokumas), kai kurių kitų sutartyje numatytų kaip svarbių įsipareigojimų nevykdymas - tai dalykai, kurie turi (gali turėti) esminės reikšmės sutarties įgyvendinimui. Todėl jiems aptarti ir kuo tiksliau suformuluoti su jais susijusias būsimos OVN sutarties sąlygas, šalys skiria itin daug dėmesio.

OVN sutartyje paprastai yra išsamiai išvardijamos aplinkybės, kurioms atsiradus sutarties šalys pripažįsta įvykus esminį sutarties pažeidimą (angl. *events of default*). Susitarti dėl to, kas yra laikoma esminiu sutarties pažeidimu, ir (arba) sutartyje nurodyti atvejus, kai vienašališkai sutartį galima nutraukti, šalims leidžia tiek bendrosios, tiek kontinentinės teisės valstybių teisės aktai¹¹⁰. Sutarties esminio pažeidimo nuostatas įtraukti į OVN rekomenduoja ir IATA bei pateikia dažniausiai praktikoje pasitaikančių OVN sutarčių esminių pažeidimų pavyzdžius¹¹¹, o Keiptauno konvencija įtvirtina (Konvencijos III, Protokolo III skyriai ir kt.) teisės gynimo priemonės įsipareigojimų nevykdymo atvejais – kurių pagrindinė yra vienašališkai nutraukti sutartį ir perimti orlaivio valdymą ar kontrolę.

Toliau analizuojami išimtinai tik vienos OVN sutarties šalies (nuomininko) sutartinių įsipareigojimų nevykdymo atvejai. OVN santykiuose yra išskiriamos dvi pagrindinės tokio nevykdymo kategorijos: tiesiog sutartinių įsipareigojimų bet koks nevykdymas, dėl kurio negalima sutarties nedelsiant vienašališkai nutraukti ar stabdyti jos vykdymą (toliau juos vadinsime tiesiog *nevykdymu* arba *pažeidimu*) ir sutartinių įsipareigojimų nevykdymas, kuris lemia sutarties nutraukimą (toliau juos vadiname esminiu nevykdymu arba esminiu pažeidimu). OVN nevykdymo atvejų (pažeidimų) tokią skirstymą pateikia ir D. P. Hanley. Jis išskiria minėtas dvi sutartinių įsipareigojimų pažeidimo grupes, atitinkamai jas vadindamas Anglijos teisėje vartojamais terminais „*default*” ir „*events of default*”¹¹². Pasirinktą skirstymą D. P. Hanley argumentuoja OVN sutarties nevykdymą lėmusiomis

¹¹⁰ pvz., Lietuvos Respublikos civilinio kodekso 6.217 straipsnis leidžia sutartį nutraukti vienašališkai dėl kitos šalies padaryto esminio sutarties pažeidimo (1 dalis), tačiau nurodo į kokias aplinkybes turi būti atsižvelgiama, vertinant ar sutarties pažeidimas yra esminis (2 dalis), arba (ir) leidžia šalims sutartyse numatyti konkrečius atvejus, kada yra galimas vienašalis sutarties nutraukimas (3 dalis).

¹¹¹ IATA. *Guidance Material and Best Practice for Aircraft Leases* [interaktyvus]. Montreal-Geneva: International Air Transport Association, 2017, p. 46-49 [žiūrėta 2020 m. kovo 23 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.iata.org/contentassets/b94a0e7f14694efe8b72ca1b73052f05/ac-leases-4th-edition.pdf>>.

¹¹² HANLEY, D. P. *Aircraft Operating Leasing— A Legal and Practical Analysis in the Context of Public and Private International Air law* [interaktyvus]. Kluwer Law International, 2017, p. 117-118. [žiūrėta 2020 m. kovo 23 d.]. Prieiga per internetą: <https://play.google.com/store/books/details?id=rIuWDwAAQBAJ&pcampaignid=books_web_aboutlink>.

skirtingomis priežastimis bei pažeidimo sukeliomomis pasekmėmis arba potencialiomis grėsmėmis:

- 1) paprastas OVN sutarties ne(i)vykdymas (angl. *default*) kyla dėl būtinų sutartiniams įsipareigojimams vykdyti veiksų, *priklausančių nuo nuomininko valios ir jo valdomų*, netinkamo atlikimo arba neatlikimo,
- 2) esminis OVN sutarties nevykdymas (angl. *event of default*) dažniausiai kyla dėl nuo nuomininko valios nepriklausančių priežasčių, kurių nuomininkas negali kontroliuoti,
- 3) nuomininko veiksmais (neveikimu) pažeidus OVN sutarties sąlygas ar netinkamai ją vykdančiam (*default*), jei tai nėra esminio sutarties pažeidimo atvejis, nuomotojas neturi teisės sustabdyti OVN sutarties vykdymą ar sutartį nutraukti; be to, tokiais atvejais yra taikomi OVN sutartyje numatyti papildomi (lengvatiniai) terminai, šalių įtvirtinti sutartyje,
- 4) esant esminiam OVN sutarties nevykdymui (*event of default*), nuomotojas gali naudotis savo teisių gynimo priemonėmis, numatytomis Konvencijos 10 straipsnyje - nesikreipdamas į teismą gali nutraukti sutartį ir perimti orlaivio valdymą ir kontrolę¹¹³ (jei tokia teisė yra numatyta Susitariančios valstybės deklaracijoje, pateiktoje pagal konvencijos 54 straipsnį) arba kreiptis į teismą dėl sprendimo atlikti tokius veiksmus priėmimo¹¹⁴.

OVN sutartyse, kartais esminiai pažeidimai dar yra skirstomi į faktiškai įvykusius ir į atsirandančius (angl. *arising*). Aptariant pastarąjį, paprastai numatoma, kad Konvencijos 10 straipsnyje įtvirtintos nuomotojo gynybos priemonės gali būti naudojamos tik jei per sutartyje numatytą terminą (lengvatinį arba papildomą terminą, angl. *grace period*) nuomininkas neištaisė pažeidimo¹¹⁵. Per papildomą terminą ištaisius pažeidimą, paprastai

¹¹³ vienašališką orlaivio perėmimo teisę nuomotojas gali realizuoti naudodamasis Keiptauno konvencijoje įtvirtinta vadinamąja IDERA priemone (angl. *Irrevocable De-registration and Export Request Authorization*) – tai nuomotojui suteiktas įgaliojimas, kurio pagrindu veikdamas nuomotojas gali išregistruoti orlaivį iš nuomininko, esmingai pažeidusio OVN sutartį, veiklos valstybės ir įregistruoti jį kitoje valstybėje.

¹¹⁴ nuomotojas nesikreipdamas į teismą gali perimti orlaivį ar jo valdymą absoliučioje daugumoje valstybių Keiptauno Konvencijos dalyvių; atitinkamai pagal Konvencijos 54 straipsnį deklaraciją, įpareigojančią kreditorių kreiptis į teismą dėl tokių priemonių panaudojimo, yra pateikę vos keliolika valstybių (tarp jų Ispanija, Rumunija, Kinija, Kuba, Jungtiniai Arabų Emyratai, Saudo Arabija, iš dalies Brazilija ir Argentina bei kelios kitos);

žr. UNIDROIT. *Declarations deposited under the Cape Town Convention on international interests in mobile equipment regarding article 50* [interaktyvus]. [žiūrėta 2020 m. kovo 24 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.unidroit.org/141-instruments/security-interests/cape-town-convention-mobile-equipment-2001/depositary/declarations-by-article/442-article-50-declarations-deposited-under-the-cape-town-convention-on-international-interests-in-mobile-equipment>>.

¹¹⁵ IATA. *Guidance Material and Best Practice for Aircraft Leases* [interaktyvus]. Montreal-Geneva: International Air Transport Association, 2017, p. 46 [žiūrėta 2020 m. kovo 24 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.iata.org/contentassets/b94a0e7f14694efe8b72ca1b73052f05/ac-leases-4th-edition.pdf>>.

nuomininkui nekyla pareiga už vėlavimą mokėti netesybas, o nuomotojas neturi teisės vienašališkai nutraukti OVN sutarties.

OVN sutarties esminio pažeidimo galima pasekmė – nuomotojo vienašališkas sutarties nutraukimas - nėra būdinga vien tik šiai sutarčiai. Tokia sutartinės prievolės nevykdymo (netinkamo vykdymo) pasekmė, kaip minėta, gali būti numatyta tiek teisės aktais, tiek sutartimi. Tačiau kontinentinės teisės sistemoje esama sąlyginai nemažai nuostatų, leidžiančių pateisinti sutartinių prievolių vykdymo esminį pažeidimą, o tuo pačiu ir kvestionuoti kreditoriaus vienašalį sutarties nutraukimą. Minėta, kad dėl OVN sutarties dalyko (orlaivio) didelės vertės, šiose sutartyse ypatingas dėmesys skiriamas nuomotojo teisių apsaugai, o nuomininkui numatomos griežtos sutartinės atsakomybės sąlygos. Pavyzdžiui, nuomininkas ne tik atsakys už nuomos mokėjimą pavėluotai, nors tai įvyko ne dėl jo, o dėl banko tarptautinių mokėjimų procedūros trikdžių, bet toks pavėluotas mokėjimas bus laikomas esminiu jo įsipareigojimų pagal OVN sutartį nevykdymu. OVN sutarties šalys paprastai nesirenka kontinentinės teisės, kurioje itin svarbus yra šalių teisių ir pareigų pusiausvyros principas, o teismams yra palikta plati diskrecija interpretuoti sutarties sąlygų turinį. Kaip nurodo G. Šulija, „kai kurių romanų - germanų civilinės teisės tradicija besiremiančių valstybių (žr., pvz., Vokietijos Federacijos civilinio kodekso 275 straipsnio 1 dalį) civiliniai įstatymai numato, kad skolininkas gali nevykdyti prievolės, jeigu jos neįmanoma įvykdyti. Analogiškai CK 6.253 straipsnis taip pat nustato, kad civilinė atsakomybė netaikoma, taip pat asmuo gali būti visiškai ar iš dalies atleistas nuo civilinės atsakomybės esant nenugalimai jėgai, valstybės veiksams, trečiojo asmens veiksams, nukentėjusio asmens veiksams, dėl kurių prievolę įvykdyti tampa neįmanoma, ar atsiranda nuostolių, esant būtinajam reikalingumui, būtinajai ginčiai, savigny. O štai anglosaksų teisine tradicija besiremiančiose valstybėse teismai nėra tokie lankstūs sutarties turinio atžvilgiu: laikomasi nuostatos, kad teismas neturėtų peržiūrėti tų nuostatų, dėl ko šalys susitarė pasirašydamos sutartį. Todėl paprastai leidžiama įgyvendinti absoliučias ir besąlygines prievoles (išskyrus atvejus, kai jos prieštarauja viešajai tvarkai ar sandoris sudarytas apgaule, sutarties kontrahentui esant beviltiškoje padėtyje ir pan.)”¹¹⁶

Minėta, kad OVN sutarčių šalys kaip taikytiną teisę paprastai renkasi Niujorko valstijos arba Anglijos teisę. Taigi ir ginčai, kylantys dėl OVN sutarties nevykdymo (esminio nevykdymo), pagal nurodytą teisę sprendžiami didžiausią dėmesį skiriant įvertinti

¹¹⁶ ŠULIJA, G. *Sutarties laisvės principas ir jo taikymo ribos: analizė tarptautinių aviacijos sandorių pavyzdžiu* [interaktyvus]. 2012, p. 27 [žiūrėta 2020 kovo 5 d.]. Prieiga per internetą: <http://docplayer.net/70642516-Sutarties-laisves-principas-ir-jo-taikymo-ribos.html#show_full_text>

ar šalies elgesys atitiko sutarties sąlygas. Toliau aptardami dažniausiai pasitaikančius OVN sutarčių esminius pažeidimus, pateikiame ir teismo sprendimų pavyzdžių.

4.1. Mokėjimų pagal sutartį tvarkos pažeidimas

Vienas dažniausiai pasitaikančių OVN sutarties pažeidimų yra nuomos mokesčio, rezervinių ir kitų mokėjimų pagal sutartį nesumokėjimas iki nustatyto termino¹¹⁷. Tačiau tokiems pažeidimams ištaisyti paprastai sutartyje yra numatomas kelių darbo dienų papildomas terminas (angl. *grace period*)¹¹⁸. Vis tik nesumokėjus ir per šį terminą, nepaisant to, kad toks pažeidimas padaromas po kelių metų sėkmingai nuomininko vykdytų įsipareigojimų, remiantis OVN sutarties sąlygomis, tai laikoma esminiu sutarties pažeidimu. Pavyzdžiui, Anglijos ir Velso Aukščiausiasis teismas 2010 m. vasario 10 d. sprendime laikė esminiu įsipareigojimų nevykdymu nuomininko laiku nesumokėtą orlaivio nuomos mokesčių ir kitus mokėjimus pagal OVN sutartį, sudarytą tarp *Celestial Aviation Trading 71 Ltd* (toliau - Celestial) ir *Paramount Airways Private Ltd.* (toliau – Paramount)¹¹⁹. Byloje buvo nustatyta, kad pagal OVN sutartį (2005 m.), kuria nuomotojas Celestial aštuoneriems metams išnuomojo nuomininkui Paramount tris orlaivius „Embraer 175“: a) nuomininkas turi atlikti nuomos ir kitus mokėjimus kas mėnesį iki konkrečiai sutartyje nurodytos dienos, b) nuomininko pareiga mokėti nuomą ir vykdyti kitus sutartinius įsipareigojimus yra absoliuti ir besąlyginė nepaisant kas įvyktų bei neatsižvelgiant nei į įvykio svarbą nei į tai, kad jo nebuvo įmanoma numatyti (vadinamoji „*hell or high water*“ sutartinė nuostata), c) esminiu sutarties nevykdymu, be kita ko, laikomas atvejis, kai nuomininkas per dvi dienas po sutartyje nurodyto termino neatlieka bet kokių planinių mokėjimų. 2009 m. spalį Celestial nutraukė orlaivių nuomos sutartį ir pareikalavo gražinti orlaivius, nes Paramount, kuri kelerius metus tiksliai vykdė visus įsipareigojimus, 2009 m. liepos – rugpjūčio mėnesį mokėjimus atliko vėluodama, o rugsėjo mėnesį įvykdė tik dalį mokėjimų.

Skolininkui pažeidus prievolės vykdymo terminą, teisė vienašališkai nutraukti sutartį, jeigu termino praleidimas pagal sutartį ar įstatymą yra esminis sutarties pažeidimas, yra numatytas ir Lietuvos Respublikos civiliniame kodekse (CK 6.218 straipsnio 1 dalis,

¹¹⁷ žr. internetinėje erdvėje patalpintos orlaivio nuomos sutarties ALA 25 str. 25.2 d. b) p.[interaktyvus]. [žiūrėta 2020 kovo 25 d.]. Prieiga per internetą: <https://drive.google.com/file/d/16KiDk1U7aLR-QwZhnRyx87Y517zHlOQ_/view>.

¹¹⁸ *Ibid.*, OVN pavyzdinės sutarties 5 str. 5.3.2 d.

¹¹⁹ žr. Anglijos ir Velso Aukščiausiasis teismas (Komerčinis teismas) (Jungtinė Karalystė). 2010 m. vasario 10 d. sprendimas byloje *Celestial Aviation Trading 71 Ltd prieš Paramount Airways Private Ltd* [interaktyvus; žiūrėta 2020 m. kovo 25 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/Comm/2010/185.html>>.

6.217 straipsnio 1–3, 5 dalys). Sutarties nutraukimas atleidžia abi šalis nuo sutarties vykdymo, tačiau nepanaikina kreditoriaus teisės reikalauti atlyginti nuostolius, atsiradusius dėl sutarties vykdymo termino pažeidimo, ir mokėti netesybas (CK 6.221 straipsnio 1 ir 2 dalys)¹²⁰. Pavyzdžiui, Kauno apygardos teismas byloje Nr. 2-723-555/2014:¹²¹ a) ieškovei uždarajai akcinei bendrovei *Transaviabaltika* (lėktuvo L-410 nuomotojai pagal 2012 m. sutartį dėl lėktuvo nuomos su įgula) priteisė iš atsakovės *Aktsiaselts Avies, Public Ltd.* (lėktuvo nuomininkės) 266 568,19 Lt skolos ir 6 331 Lt palūkanų už laiku nesumokėtą lėktuvo nuomą, b) atmetė atsakovės priešieškinį dėl vienašališko sutarties nutraukimo pripažinimo neteisėtu, c) konstatavo, kad atsakovei netinkamai vykdant sutartį bei nustatytais terminais nuolat neatsiskaitant už suteiktas paslaugas, sutarties pažeidimai laikytini esminiais sutarties pažeidimais (CK 6.63 straipsnis), d) įvertino tai, kad nuomininkė byloje neteikė jokių argumentų dėl ko nebuvo tinkamai vykdoma prievolė atsiskaityti už nuomą, nors pripažino, jog už sutartyje nurodytu maršrutu suteiktas paslaugas atsakovei (nuomininkei), jos užsakovai atsiskaitydavo tinkamai.

Vis tik Lietuvos teismuose orlaivio nuomininkas, pažeidęs terminą mokėti nuomą, turėtų daugiau teisinių galimybių išvengti sutarties nutraukimo bei kitų neigiamų padarinių – orlaivio nuomotojo sutartinės teisės gali būti neįgyvendinamos dėl imperatyviųjų nacionalinių normų, kadangi daugelyje nacionalinių teisės aktų (orlaivio nuomininkui) galima būtų remtis, pavyzdžiui, *force majeure* aplinkybėmis arba prašyti teismo atsižvelgti į pasikeitusias aplinkybes (pavyzdžiui, į tai, kad turtas sunaikinamas, nelieka prievolės dalyko ir todėl turėtų išnykti pareiga mokėti nuomos mokesčių), sunkią sutarties kontrahento ekonominę padėtį, nulemtą nuo šalies nepriklausančių aplinkybių ir pan.¹²² Tokią išvadą patvirtina ir teismo motyvas cituotoje byloje (Nr. 2-723-555/2014), kad jam nebuvo pateikti argumentai apie negalimumą įvykdyti nuomininko sutartinių pareigų.

¹²⁰ DRIUKAS, A., *Prievolių vykdymo terminai ir jų pasibaigimo teisiniai padariniai*. [interaktyvus]. Teisė, 2018, p. 68-69 [žiūrėta 2020 kovo 26 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.journals.vu.lt/teise/article/view/11664/10241>>.

¹²¹ Kauno apygardos teismas. 2014 m. kovo 6 d. sprendimas civilinėje byloje UAB “*Transaviabaltika*” prieš *Aktsiaselts Avies Public Ltd*, Nr. 2-723-555/2014.

¹²² ŠULIJA, G. *Sutarties laisvės principas ir jo taikymo ribos: analizė tarptautinių aviacijos sandorių pavyzdžiu* [interaktyvus]. 2012, p. 41 [žiūrėta 2020 kovo 26 d.]. Prieiga per internetą: <http://docplayer.net/70642516-Sutarties-laisves-principas-ir-jo-taikymo-ribos.html#show_full_text>.

4.2. Kompleksinis (kryžminių) įsipareigojimų nevykdymas

OVN sutartyse esminiais sutarties pažeidimais šalys, kaip taisyklė, susitaria laikyti ir tokius atvejus, kai nuomininkas pažeidžia bet kokią kitą sutartį, sudarytą su nuomotoju ar su kitais subjektais^{123,124}. Tai vadinamas kompleksinis įsipareigojimų nevykdymas arba kryžminių įsipareigojimų pažeidimai (angl. *cross - default*)^{125,126}. Tokia sutarties sąlyga vienareikšmiai yra skirta apginti kreditoriaus (nuomotojo arba finansuotojo) interesus. Finansavimo sandoriams būdinga kompleksinio įsipareigojimų nevykdymo sąlyga yra taikoma ir orlaivio nuomos sandoriams, nepriklausomai nuo to ar sandoris yra dvišalis ir šalis sieja tik nuomos santykiai, ar orlaivio nuoma yra finansuojama trečiojo subjekto. Tokių priemonių nuomotojas imasi, kadangi nuomininko kitų sutarčių nevykdymas ar pažeidimas gali indikuoti galimą nuomininko nemokumą. Todėl paaiškėjus atitinkamiems kitų sutarčių, kurių šalimi yra nuomininkas, pažeidimams, natūralu, kad nuomotojas, siekdamas išvengti didesnių nuostolių, turi turėti galimybę laiku perimti orlaivio valdymą ir (ar) imtis savo teisių kitų gynimo priemonių.

Tam, kad nuomotojas negalėtų šios sąlygos taikyti per plačiai, nuomininkas turėtų siekti, jog OVN sutartyje būtų aiškiai nurodomi atvejai ir aplinkybės, kurioms esant kitų sutarčių pažeidimai nebūtų laikomi esminiu OVN sutarties pažeidimu: pavyzdžiui, kai pažeidimas yra nereikšmingas ar padarytas esant pateisinamoms ar nepriklausančioms nuo nuomininko valios priežastims ir sąlyginai per trumpą laiką yra ištaisomas; arba kai tariamas pažeidimas yra ginčijamas teisme, bet dar nėra įsiteisėjęs nuomininkui nepalankaus teismo sprendimo; arba tai, jog įsipareigojimų nevykdymas kitose sutartyse yra laikomas esminiu OVN sutarties pažeidimu tik tuo atveju, jei tos sutarys sudarytos tarp tų pačių šalių ir pan. Į sutartį įtraukus kryžminį pažeidimą ribojančias nuostatas, orlaivio nuomininkas ne tik įgytų didesnę apsaugą nuo vienašalio sutarties nutraukimo, bet ginčo

¹²³ žr. internetinėje erdvėje patalpintos orlaivio nuomos sutarties ALA 25 str. 25.2 d. e) p. [interaktyvus]. [žiūrėta 2020 kovo 27 d.]. Prieiga per internetą: <https://drive.google.com/file/d/16KiDk1U7aLR-QwZhnRyx87Y517zHlOQ_/view>.

¹²⁴ HANLEY orlaivių nuomos pavyzdinės sutarties 13.1 p. e) [interaktyvus]. Kluwer Law International, 2017, p. 235. [žiūrėta 2020 m. kovo 27 d.]. Prieiga per internetą: <https://play.google.com/store/books/details?id=rIuWDwAAQBAJ&pcampaignid=books_web_aboutlink>.

¹²⁵ Tai sutarties A nuostata, pagal kurią laikoma, kad sutartis A automatiškai tampa pažeista, jeigu yra esminiai pažeidžiama sutartis B. Todėl kryžminio įsipareigojimų nevykdymo nuostata kreditoriui pagal sutartį A suteikia apsaugą, kylančią iš sutarties B sąlygos apie esminį pažeidimą; žr. THOMSON REUTERS PRACTICAL LAW. *Cross-Default* [interaktyvus]. [žiūrėta 2020 kovo 28 d.]. Prieiga per internetą: <[https://uk.practicallaw.thomsonreuters.com/1-382-3377?transitionType=Default&contextData=\(sc.Default\)&firstPage=true&bhcp=1](https://uk.practicallaw.thomsonreuters.com/1-382-3377?transitionType=Default&contextData=(sc.Default)&firstPage=true&bhcp=1)>.

¹²⁶ Terminas kryžminių įsipareigojimų pažeidimai (angl. *cross-default*) yra naudojamas ir Lietuvos subjektų sandoriuose, o sprendžiant dėl jų ginčus teisme ir procesiniuose dokumentuose: žr. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas. 2013 m. gruodžio 2 d. sprendimas civilinėje byloje AB „SEB lizingas“ prieš UAB „Evekas“, Nr. 3K-3-623/2013 (S).

atveju turėtų stipresnę poziciją teisme. Minėta, kad kontinentinės teisės sistemoje esama nemažai galimybių (tiek materialinės teisės nuostatų, tiek ir dėl teismui suteiktos gana plačios diskrecijos aiškinant sutarties sąlygas) pateisinti sutartinių prievolių vykdymo esminį pažeidimą ir (ar) kvestionuoti sutarties sąlygos dėl kompleksinio įsipareigojimų nevykdymo teisėtumą ginčo šalies prašymu¹²⁷ ar net paties teismo iniciatyva (*ex officio*). Tačiau ir bendrosios teisės sistemos valstybių teismuose komerciniuose ginčiuose yra bandomas kelti nesąžiningų sutarties sąlygų klausimas.

Aptariant kryžminių įsipareigojimų nevykdymą, kaip esminį OVN sutarties pažeidimą, tinkamas pavyzdys yra Niujorko Valstijos Aukščiausiojo teismo 2010 m. birželio 23 d. sprendimas byloje *Jet Acceptance Corp. prieš Quest Mexicana*¹²⁸. Nuomotojas (ir ieškovas) *Jet Acceptance Corp.* (toliau - JAC) 2007 m. keturiomis atskiriomis, nors ir identiškomis OVN sutartimis, išnuomojo nuomininkui (atsakovui) *Quest Mexicana* (toliau - Quest) keturis orlaivius BAE 146-200, o *Lomas Group S.A. de C.V.* (toliau - Lomas) išdavė nuomininkui besąlyginę garantiją dėl visų nuomininko įsipareigojimų pagal visas sutartis. 2007 m. lapkričio 22 d. Quest priėmė pirmąjį išnuomotą lėktuvą Kalgario oro uoste (Kanada), tačiau per OVN sutartyje numatytą laiką neperkėlė jo į Meksiką ir nuomotojui sumokėjo tik dalį sutartimi sulygtų mokėjimų; 2007 m. gruodžio 13 d. JAC perdavė antrą lėktuvą nuomininko Quest patikrai, tačiau patikra nebuvo užbaigta; JAC, ragindamas nuomininką užbaigti perduoto antrojo lėktuvo patikrą ir priėmimą pagal OVN sutartį, nuo 2008 m. sausio 2 d. kelis kartus įspėjo apie trečiojo lėktuvo pateikimo terminų atidėjimą, nurodydamas, kad trečiasis lėktuvas bus perduotas 2008 m. vasario 1 d.; JAC toliau ragindamas nuomininką baigti antrojo ir trečiojo lėktuvų priėmimo procedūras, pateikė sąskaitas už Quest priimto pirmojo lėktuvo 4 mėnesių nuomą, tačiau mokėjimų negavo. JAC 2008 m. vasario 20 d. išsiuntė Quest pranešimą dėl netinkamo sutarties vykdymo pagal sutartis dėl nuomininkui pateiktų pirmojo, antrojo ir trečiojo orlaivių, o 2008 m. kovo 14 d. – remdamasis visų OVN sutarčių sąlyga dėl kompleksinio įsipareigojimų nevykdymo (angl. *cross - default*), išsiuntė analogišką pranešimą ir dėl ketvirtojo orlaivio nuomos sutarties nutraukimo. Analogiškus pranešimus JAC pateikė garantui Lomas. JAC negavęs nei iš nuomininko, nei iš garanto sutartinių įsipareigojimų įvykdymo, 2008 m. rugsėjo mėnesį kreipėsi į teismą dėl trumpojo

¹²⁷ *Ibid.*, Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartyje nurodoma, kad byloje kasatorius neginčijo nagrinėjamų lizingo sutarčių kryžminių įsipareigojimų pažeidimo (angl. *cross-default*) sąlygos, pagal kurią lizingo davėjas turi teisę vienašališkai nutraukti sutartį ankščiau termino, *inter alia* ir tais atvejais, kai klientas pažeidžia kitų sutarčių sąlygas, kurios yra pagrindas nutraukti tas sutartis ankščiau termino.

¹²⁸ Niujorko Valstijos Aukščiausiasis teismas (Jungtinės Amerikos Valstijos). 2010 m. birželio 6 d. sprendimas byloje *Jet Acceptance Corp.prieš Quest Mexicana*, Nr. 602789/08 [interaktyvus; žiūrėta 2020 m. kovo 30 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.casemine.com/judgement/us/591463a8add7b04934269fe0>>.

sprendimo (angl. *summary judgement*)¹²⁹. Tuo tarpu Quest, atsikirdamas į JAC prašymą, be kitų aplinkybių (jos aptariamos šio darbo dalyje 4. *Orlaivio netinkamas priėmimas - perdavimas*) teigė, kad: a) sudarytos orlaivių nuomos sutartys esą nesąžiningos, b) Quest nepažeidė OVN sutarčių dėl pirmojo, antrojo ir trečiojo lėktuvų, kadangi tinkamai negalėjo priimti lėktuvų dėl to, kad JAC arba nepateikė eksporto dokumentų (pirmajam orlaiviui), arba nebuvo dokumentų, patvirtinančių, kad orlaiviai yra tinkami skraidyti (antrajam ir trečiajam orlaiviui), c) nei Quest, nei garanto Lomas atžvilgiu negali būti taikoma kompleksinio sutartinių įsipareigojimų nevykdymo sąlyga (angl. *cross - default*) ketvirtojo orlaivio nuomos sutartyje ir reikalaujama sutartinės atsakomybės, nes Quest nepažeidė pirmųjų trijų sutarčių. Teismas, pasisakydamas apie sutarčių sąlygų nesąžiningumą (kaip dėl Quest argumento neva dėl to byloje negalys būti priimamas JAC prašomas trumpasis teismo sprendimas), nurodė, kad nesąžiningumas apima materialųjį ir procesinį aspektus, kurių (ne)buvimą gali konstatuoti teismas, įvertinęs sutarties komercinį pobūdį, jos tikslus ir pasekmes:¹³⁰ teismas tokiu atveju vertina, ar sutarties esminės sąlygos yra išimtinai palankios tik vienai šaliai;¹³¹ nustatydamas sutarties nesąžiningumą, teismas vertina ar sutarties turinys (sąlygų formuluotės) yra pagrįstas to meto ir vietos verslo praktika;¹³² ar šalis, siekianti sutarties (įsigaliojimo), nedarė kitai šaliai didelio spaudimo, ar sutartyje nenaudojo apgaulingų formuluočių ir ar šalys turėjo lygias derybines pozicijas¹³³. Teismas byloje padarė išvadą, kad Quest argumentai dėl sutarties nesąžiningumo ir kompleksinio sutartinių įsipareigojimų nevykdymo (angl. *cross - default*) yra nepagrįsti, ir patenkino JAC prašymą, motyvuodamas (be viso ko kita) tuo, kad: dėl sutarties ilgiau nei metus truko derybos, per kurias šalis atstovavo (tos verslo srities) profesionalai; šalys apsikeitė keliais sutarties projektų variantais ir kitais svarbiais sutarčiai sudaryti dokumentais, todėl Quest neįrodė, kad iš jo buvo atimta galimybė protingai pasirinkti (apsispręsti) dėl sutarties (sutarčių) sudarymo; JAC kompleksinį įsipareigojimų nevykdymą grindė sąlyga, esančia

¹²⁹ (angl. *summary judgement*) - apibrėžiamas kaip teismo sprendimas, priimtas be pilno teismo nagrinėjimo proceso; toks sprendimas priimamas, jei teisėjas gali konstatuoti, kad dėl esminių faktų tarp bylos šalių nėra ginčo;

žr. LEGAL INFORMATION INSTITUTE. *Summary Judgement* [interaktyvus]. [žiūrėta 2020 m. kovo 30 d.]. Prieiga per internetą: <https://www.law.cornell.edu/wex/summary_judgment>.

¹³⁰ Niujorko Valstijos apeliacinis teismas (Jungtinės Amerikos Valstijos). 1968 m. gruodžio 12 d. sprendimas byloje *Wilson Trading Corp. prieš David Ferguson Ltd.*, Nr. 23 N.Y.2d 398 08 [interaktyvus; žiūrėta 2020 m. balandžio 1 d.]. Prieiga per internetą: <<https://casetext.com/case/wilson-trading-corp-v-ferguson-ltd>>.

¹³¹ Niujorko Valstijos apeliacinis teismas (Jungtinės Amerikos Valstijos). 1998 m. balandžio 28 d. sprendimas byloje *People prieš Two Wheel Corp.*, Nr. 525 N.E.2d 692 [interaktyvus; žiūrėta 2020 m. balandžio 1 d.]. Prieiga per internetą: <<https://casetext.com/case/people-v-two-wheel-corp-4>>.

¹³² Niujorko Valstijos apeliacinis teismas (Jungtinės Amerikos Valstijos). 1998 m. gruodžio 22 d. sprendimas byloje *Gillman prieš Chase Manhattan Bank*, Nr. 73 Ny2d 1 [interaktyvus; žiūrėta 2020 m. balandžio 1 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.casemine.com/judgement/us/5914c0edadd7b049347b6b61>>.

¹³³ Niujorko Valstijos apeliacinis teismas (Jungtinės Amerikos Valstijos). 1980 m. birželio 5 d. sprendimas byloje *State of New York prieš Avco Fin. Serv.*, Nr. 50 Ny2d 383 [interaktyvus; žiūrėta 2020 m. balandžio 1 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.casemine.com/judgement/us/5914929aadd7b0493459b151>>.

visose keturiose OVN sutartyse ir JAC įrodė, kad Quest padaryti sutarties pažeidimai yra esminiai, o Quest to nepaneigė.

4.3. Bankrotas (nemokumas), finansinių rodiklių ar veiklos sąlygų neigiamas pokytis

Prie atvejų, kurie gali būti vertinami kaip esminis OVN sutarties pažeidimas, taip pat yra nurodomas nuomininko bankrotas ar nemokumas. Tai, be abejonės, nėra būdinga vien OVN susitarimams. Tačiau nuomininko bankroto (nemokumo), kaip esminio sutarties pažeidimo, leidžiančio nuomotojui vienašališkai nutraukti OVN sutartį, ypatumus ir iš to kylančias teises problemas, be kita ko, lemia tai, kad: a) OVN sutarties šalys priklauso skirtingoms jurisdikcijoms, o nuomininko bankroto (nemokumo) procedūros vyksta pagal jo jurisdikcijos valstybės teisės aktus, b) nuomininko naudojamas išnuomotas orlaivis yra didelės vertės ir savo prigimtimi kilnojamas turtas, nesunkiai perkeliamas iš vienos jurisdikcijos į kitą¹³⁴, c) nuomotojas OVN sutartyje numato papildomas sąlygas, kurias gali naudoti savo interesų gynybai dar iki bankroto (nemokumo) nuomininkui bylos iškėlimo (turima omeny nuomotojo sutartinė teisė tikrinti nuomininko veiklos sąlygų ir finansinių rodiklių pokyčius).

Orlaivio nuomininko (oro linijų) bankroto atveju Konvencija ir Protokolo XI straipsnis numato vadinamąsias A ir B alternatyvas. Vieną iš šių alternatyvų pasirenka valstybė dalyvė, pasirašydama Konvenciją. Pagal alternatyvą A, nemokumo administratorius arba ištaiso sutartinių įsipareigojimų vykdymo trūkumus nuomotojui, arba perduoda (grąžina) jam orlaivį iki termino, nurodyto nuomininko valstybės deklaracijoje, pateiktoje prisijungiant prie Keiptauno konvencijos, pabaigos. Pagal alternatyvą B, nuomotojo prašymu nemokumo administratorius per nuomininko valstybės deklaracijoje nurodytą terminą privalo pranešti vieną iš sprendimų: bus šalinami sutartinių įsipareigojimų vykdymo trūkumai arba bus leidžiama nuomotojui perimti orlaivį. Alternatyva B nuomotojo teises mažai tegali apsaugoti, nes joje numatytas tik terminas, per kurį administratorius turi pranešti savo sprendimą, bet joje neįtvirtinti terminai, per kuriuos administratorius savo sprendimą privalo įgyvendinti.

¹³⁴ Verrtingas turtas (orlaivis), susijęs su oro transport bendrovės veikla, yra ir pagrindinė finansuotojo (arba nuomotojo, jei kalbam išimtinai tik apie OVN sutartį) saugumo paketo dalis, kuri pagal savo pobūdį yra kilnojamas turtas, kurį per trumpą laiką galima kilnoti tarp skirtingų jurisdikcijų, o tai gali pateikti sudėtingus klausimus dėl kolizinių normų ir tarpvalstybinio nemokumo; žr. NORTON ROSE FULBRIGHT. *An insight into airline insolvencies* [interaktyvus]. 2018 [žiūrėta 2020 m. kovo 26 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.nortonrosefulbright.com/en-bi/knowledge/publications/26fd1c6f/an-insight-into-airline-insolvencies>>.

Pastarąją alternatyvą - palankesnę nuomininkui nei nuomotojui - yra pasirinkusi tik Meksika¹³⁵. Pastebėtina, kad Keiptauno konvencijoje numatytos alternatyvos A pasirinkimas, suteikia galimybę toje valstybėje veikiančiai OVN sutarties šaliai pasinaudoti pigesniu įsigyjamo (nuomojamo) orlaivio finansavimu, kadangi ji gali gauti Eksperto kredito agentūros garantijas pagal Ekonominio bendradarbiavimo ir plėtros organizacijos (EBPO) 2011 m. patvirtintą koncepciją¹³⁶, o tuo pačiu ir sumažinti nemokumo atsiradimo tikimybę.

Minėta, kad Europos Sąjunga prie Keiptauno konvencijos yra prisijungusi kaip organizacija ir jos įsipareigojimai (teisės) pagal šį dokumentą yra ne platesni ir tik tose srityse, kurios patenka į jos išimtinę kompetenciją. Prisijungdama prie konvencijos, Europos Sąjunga nekeitė valstybių narių kompetencijos su nemokumu susijusių materialinės teisės normų srityje ir neteikė atitinkamos deklaracijos¹³⁷. Tuo pačiu buvo pasirinkta netaikyti Protokolo XI straipsnio, kuriame įtvirtintos materialinės teisės nuostatos dėl kreditoriaus teisių gynimo pagal alternatyvas A arba B ir kitų. Tačiau prisijungti prie Keiptauno konvencijos ir atitinkamai pagal ją pasirinkti kreditoriaus teisių gynimo būdus gali savarankiškai kiekviena Europos Sąjungos valstybė narė¹³⁸. Kai nuomotojas gali veikti pagal alternatyvą A, jis savo teises (atsiimti orlaivį ir jo dokumentus, orlaivį išregistruoti ir kuo greičiau jį eksportuoti į kitą valstybę, gauti žalos atlyginimą) gina konvencijoje numatytomis konkrečiomis priemonėmis, kuriomis yra naudojamos ir kitais esminio sutarties pažeidimo atvejais (pirmiausiai IDERA, įregistruotu tarptautiniu interesu, garantiniu susitarimu ir kt.)¹³⁹ bei teisiniu būdu.

¹³⁵ HANLEY, D. P. *Aircraft Operating Leasing— A Legal and Practical Analysis in the Context of Public and Private International Air law* [interaktyvus]. Kluwer Law International, 2017, p. 120. [žiūrėta 2020 m. balandžio 2 d.]. Prieiga per internetą: <https://play.google.com/store/books/details?id=rFuWDwAAQBAJ&pcampaignid=books_web_aboutlink>.

¹³⁶ Turimas omeny Ekonominio bendradarbiavimo ir plėtros organizacijos (EBPO) 2011 m. Susitarimas dėl orlaivių sektoriaus (angl. *Aircraft Sector Understanding*), kuriuo siekiama suvienodinti orlaivių pardavimo ar nuomos finansavimo sąlygas tarp valstybių, siūlančių eksporto kreditų remiamą finansavimą bei sukurti vienodą tokio finansavimo sistemą visų tipų komerciniams orlaiviams. Australija, Brazilija, Kanada, Europos Sąjunga, Japonija, JAV, Naujoji Zelandija, Norvegija, Pietų Korėja, Šveicarija;

žr. OJI, A. *Cross-Border Aircraft Leasing: Dialectics and Dimensions* [interaktyvus]. [žiūrėta 2020 m. balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: https://drive.google.com/file/d/19EKZvA5_WjsfvjIpbqUUMj4xZQtM7-F-/view?usp=sharing;

žr. OECD. *Aircraft specific rules*. [interaktyvus]. [žiūrėta 2020 m. sausio 26 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.oecd.org/trade/topics/export-credits/arrangement-and-sector-understandings/aircraft-specific-rules/>>.

¹³⁷ 2009 m. balandžio 6 d. Tarybos sprendimas (EB) Nr. 2009/370/EB dėl Bendrijos prisijungimo prie 2001 m. lapkričio 16 d. Keiptaune kartu priimtų Konvencijos dėl tarptautinių interesų, susijusių su mobiliąja įranga, ir jos Protokolo dėl su orlaivių įranga susijusių klausimų preambulės 11 punktą [interaktyvus]. [žiūrėta 2020 m. balandžio 3 d.]. Prieiga per internetą: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/lt/TXT/?uri=CELEX:32009D0370>>.

¹³⁸ daugiau žr. darbo skyriuje 5.1. *Keiptauno konvencijos nuostatos dėl jurisdikcijos ir ES teisės taikymas*.

¹³⁹ vienašališką orlaivio perėmimo teisę nuomotojas gali realizuoti naudodamasis Keiptauno konvencijoje įtvirtinta vadinamąja IDERA priemone (angl. *Irrevocable De-registration and Export Request Authorization*)

Kadangi nuomininko nemokumo atveju visos teisinės (teisminės) procedūros vyksta pagal jurisdikcijos, kuriai jis priklauso, įstatymus, tai atsiranda ir atitinkamos toje jurisdikcijoje numatytos nuomotojo (kreditoriaus) teisės, kuriomis pastarajam gali būti sudėtinga arba nepalanku naudotis¹⁴⁰. Vengdamos tokios situacijos, šalys į OVN sutartį, kaip taisyklė, įtraukia nuomotojo teisę konstatuoti nuomininko nemokumą (arba nemokumo grėsmę) susiklosčius sutartyje aptartoms aplinkybėms, susijusioms su nuomininko finansinės būklės arba veiklos sąlygų esminiu neigiamu pokyčiu (angl. *material adverse change*). Be to, OVN šalims susitarus, sudėtinga nuomininko finansinė būklė pati savaime gali būti pripažįstama esminiu sutarties pažeidimu, sudarančiu pagrindą nutraukti sutartį ir nuomotojui perimti orlaivį^{141,142}. Sekti nuomininko veiklos ir finansinius rezultatus bei stebėti savo turto (orlaivio) būklę per visą nuomos laiką nuomotojui leidžia į OVN sutartį įtraukta teisė reguliariai tikrinti nuomininko veiklą, finansines ataskaitas ir pan.¹⁴³ Vis tik teismų praktikoje laikoma, kad sprendžiant, ar kompanijos (skolininko) finansinės padėties pablogėjimas vertintinas kaip esminis, svarbu atsižvelgti ne tik į jos finansinės atskaitomybės dokumentus, bet ir į kitus įtikinamus įrodymus. Anglijos ir Velso Aukščiausiasis teismas bylos *Grupo Hotelero Urvasco SA prieš Carey Value Added SL & Anor sprendime*¹⁴⁴ nurodė, kad nors skolininko finansinė būklė pagal dokumentus buvo pablogėjusi, tačiau kompanija visus įsipareigojimus vykdė, todėl tokia situacija negali būti vertinama kaip esminis neigiamas skolininko būsenos pokytis.

– tai nuomotojui suteiktas įgaliojimas, kurio pagrindu veikdamas nuomotojas gali išregistruoti orlaivį iš nuomininko, esmingai pažeidusio OVN sutartį, veiklos valstybės ir įregistruoti jį kitoje valstybėje; taip pat žr. darbo skyrių 2.2. *Keiptauno konvencija, kaip orlaivių nuomos santykius harmonizuojantis dokumentas*.

¹⁴⁰ Silpnos teisinės ir teisminės sistemos su ydingais komerciniais teisiais režimais, įskaitant bankroto (nemokumo) įstatymus, trukdo nuomotojui (at)gauti ir toliau naudoti orlaivį, kai nuomininkui iškeliamas bankrotas; nėra neįprasta išgirsti apie kai kuriose jurisdikcijose teismo taikomą prevencinį orlaivio areštą [kaip ieškinio reikalavimų ar kitų kreditorių interesų laikinąją apsaugos priemonę], kuris skiriamas OVN sutartį pažeidusio nuomininko [nemokumo administratoriaus] prašymu, nors pastarojo tikslas yra nemokėti orlaivio nuomos mokesčių ar negražinti orlaivio nuomotojui;

žr. . OJI, A. *Cross-Border Aircraft Leasing: Dialectics and Dimensions* [interaktyvus]. p. 4 [žiūrėta 2020 m. balandžio 4 d.]. Prieiga per internetą: <https://drive.google.com/file/d/19EKZvA5_WjsfvjIpbqUUMj4xZQtM7-F-/view?usp=sharing>.

¹⁴¹ ¹³³ žr. internetinėje erdvėje patalpintą orlaivio nuomos sutartį ALA [interaktyvus]. [žiūrėta 2020 balandžio 5 d.]. Prieiga per internetą: <https://drive.google.com/file/d/16KiDk1U7aLR-QwZhnRyx87Y517zHIOQ_/view>.

¹⁴² HANLEY orlaivių nuomos pavyzdinės sutarties 2.2. p. e) ir f) bei 8.8 p. [interaktyvus]. Kluwer Law International, 2017, p.190, p.216 [žiūrėta 2020 m. balandžio 5 d.]. Prieiga per internetą: <https://play.google.com/store/books/details?id=rFuWDwAAQBAJ&pcampaignid=books_web_aboutlink>.

¹⁴³ IATA. *Guidance Material and Best Practice for Aircraft Leases* [interaktyvus]. Montreal-Geneva: International Air Transport Association, 2017, p. 2 [žiūrėta 2020 m. balandžio 6 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.iata.org/contentassets/b94a0e7f14694efe8b72ca1b73052f05/ac-leases-4th-edition.pdf>>.

¹⁴⁴ žr. Anglijos ir Velso Aukščiausiasis teismas (Komerčinis teismas) (Jungtinė Karalystė). 2013 m. balandžio 26 d. sprendimas byloje *Grupo Hotelero Urvasco SA prieš Carey Value Added SL & Anor*, Nr. EWHC1039 [interaktyvus; žiūrėta 2020 m. balandžio 6 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.casemine.com/judgement/uk/5a8ff76a60d03e7f57eac494>>.

4.4. Orlaivio netinkamas priėmimas - perdavimas

Viena iš esminių sąlygų OVN sutartyse, turinčių ypatingą reikšmę nuomotojui yra ta, jog nuomininkas privalo užtikrinti orlaivio perdavimą laiku, o tokios pareigos neįvykdymas laikomas esminiu sutarties pažeidimu. Tai nuomotojui itin svarbios sutartinės nuostatos, kadangi dėl orlaivio dažniausiai šis jau būna sudaręs kitą nuomos sutartį su nauju nuomininku, kuris dėl orlaivio netinkamos būklės arba dėl reikšmingai pavėluoto perdavimo gali atsisakyti orlaivį priimti. Orlaivio netinkamas priėmimas - perdavimas kaip esminis OVN sutarties pažeidimas įvyksta arba dėl perduodamo orlaivio netinkamos kokybės (techninės būklės), arba dėl orlaivio priėmimo - perdavimo termino pažeidimo. Pirmiausia pastebėtina, kad OVN ir šiose sutarties sąlygose numato kur kas griežtesnius įpareigojimus nuomininkui nei nuomotojui. Pavyzdžiui, rinkoje yra įprasta sąlyga, kad orlaivio nuomotojui netaikoma atsakomybė, jeigu jis vėluoja pristatyti orlaivį iki 90 dienų po numatomos orlaivio pristatymo dienos arba apskritai jo nepristato dėl techninių priežasčių, tačiau orlaivio nuomininkas nuomotojo nurodytą dieną privalo priimti perduodamą orlaivį¹⁴⁵. Be to, dažnai pasitaikanti rizika nuomotojui yra ta, kad nuomininkas šia sąlyga pasinaudos nesąžiningai, mažus orlaivio neatitikimus nustatytai sutartyje būklei panaudodamas kaip pretekstą orlaivio nepriimti ir atsisakyti sutarties. To priežastys dažniausiai yra ekonominio pobūdžio, kaip, pavyzdžiui, tai jog nuomininkui orlaivio nebereikia dėl paklausos sumažėjimo, orlaivių parko pasikeitimų ar orlaivių nuomos rinkos kainų sumažėjimas¹⁴⁶. Tą patvirtina ir užsienio teismų praktika bylose dėl sutartinių įsipareigojimų orlaivį priimti ir (ar) perduoti:

- 1) Anglijos ir Velso apeliacinis teismas 2009 m. balandžio 2 d. sprendimu byloje *Trident Turboprop (Dublin) Ltd. prieš First Flight Couriers Ltd.*^{147,148}, patenkino nuomotojo Trident Turboprop (Dublin) Ltd. reikalavimus priteisti nuomos mokesčių ir kitus mokėjimus iš nuomininko First Flight Couriers Ltd., kuris esminiai pažeidė orlaivių nuomos sutartį. Teismas atmetė nuomininko teiginius, kad jis neturėjo

¹⁴⁵ ŠULIJA, G. *Sutarties laisvės principas ir jo taikymo ribos: analizė tarptautinių aviacijos sandorių pavyzdžiu* [interaktyvus]. 2012, p. 40 [žiūrėta 2020 balandžio 6 d.]. Prieiga per internetą: <http://docplayer.net/70642516-Sutarties-laisves-principas-ir-jo-taikymo-ribos.html#show_full_text>.

¹⁴⁶ HANLEY, D. P. *Aircraft Operating Leasing— A Legal and Practical Analysis in the Context of Public and Private International Air law* [interaktyvus]. Kluwer Law International, 2017, p. 53-54. [žiūrėta 2020 m. balandžio 6 d.]. Prieiga per internetą: <https://play.google.com/store/books/details?id=rFuWDwAAQBAJ&pcampaignid=books_web_aboutlink>.

¹⁴⁷ Anglijos ir Velso Apeliacinis teismas (Jungtinė Karalystė). 2009 m. balandžio 2 d. sprendimas byloje *Trident Turboprop (Dublin) Ltd prieš First Flight Couriers Ltd.* [interaktyvus; žiūrėta 2020 m. balandžio 6 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.casemine.com/judgement/uk/5a8ff6f860d03e7f57ea4df1>>.

¹⁴⁸ Anglijos ir Velso komercinis teismas (Jungtinė Karalystė). 2008 m. liepos 17 d. sprendimas byloje *Turboprop (Dublin) Ltd prieš First Flight Couriers Ltd.* [interaktyvus; žiūrėta 2020 m. balandžio 26 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.casemine.com/judgement/uk/5a8ff75860d03e7f57eab8a0>>.

pagrindo mokėti nuomos, nes nuomotojas neįvykdė savo sutartinių įsipareigojimų – neva nepateikė nuomininkui tinkamos kokybės orlaivių. Nuomininkas įrodinėjo, kad jam pateikti orlaiviai yra nepatikimi, turi įvairių defektų. Teismas rėmėsi orlaivių nuomos sutarties sąlyga, kurioje buvo įtvirtinta, kad nuomotojas neprisiima jokių papildomų įsipareigojimų ir atsakomybės dėl lėktuvų kokybės be tų, kurie yra konkrečiai aptarti sutartyje;

- 2) Anglijos ir Velso Aukščiausiasis teismas byloje *Pindell Ltd & Anor prieš AirAsia Bhd.*, priėmė sprendimą¹⁴⁹, kuriame konstatavo, kad nuomininkas AirAsia Bhd. neįvykdė ir net nesistengė įvykdyti pareigos perduoti orlaivį, nors nuomotojas tokios pareigos vykdymui buvo pratęsęs sutartinius terminus. AirAsia Bhd. argumentavo, kad sutartyje šalys numatė, kad gali susiklostyti aplinkybės, dėl kurių nuomininkas pasibaigus nuomai vėluotų lėktuvą gražinti nuomotojui, nes yra sudėtinga sąlyginai greitai atlikti 20 metų senumo orlaivio techninę patikrą bei tam tikrus jo būklės koregavimo darbus (nuomos sutartyje buvo numatyta, kad jei lėktuvą vėluojama gražinti 21 dieną, tai nuomotojui yra mokama 150 procentų bazinės nuomos mokesčio). Nuomos sutarčiai pasibaigus ir nuomininkui laiku negražinus orlaivio dėl užsitęsusių orlaivio patikros ir remonto darbų, nuomotojas perspėjo nuomininką, kad orlaivio neatgavus per kitus du mėnesius, nuomotojas laikys, kad sutartis buvo esminiai pažeista su visomis iš to sekančiomis pasekmėmis nuomininkui bei reikalaus žalos dėl to, kad negalės šio lėktuvo perduoti pirkėjui pagal jau sudarytą pirkimo - pardavimo sutartį. Teismas pripažino, kad nuomininkas, laiku negražindamas orlaivio nuomotojui, iš esmės pažeidė OVN sutarties sąlygas, tačiau šiuo atveju nuomotojui nepriteisė žalos už nutrūkusį pirkimo pardavimo sandorį. Teismas sprendimą motyvavo tuo, kad nuomininko esminį nuomos sutarties pažeidimą ir nuomotojo patirtą žalą sieja nepakankamas ryšys: tai yra, nuomos sutarties esminis pažeidimas, pasireiškęs pavėluotu seno lėktuvo gražinimu, ir žala, atsiradusi nuomotojui dėl to, kad pagal kitą sandorį pirkėjas dėl pavėluoto lėktuvo perdavimo atsisakė seną (20 metų eksploatuotą) orlaivį iš pardavėjo (nuomotojo) priimti yra „per daug nutolusi žala“;
- 3) dar vienas esminio sutarties pažeidimo dėl lėktuvo nepateikimo (nepriėmimo) pavyzdys būtų jau anksčiau darbe kitais aspektais aptartas Niujorko Valstijos Aukščiausiojo teismo 2010 m. birželio 23 d. sprendimas byloje *Jet Acceptance Corp.*

¹⁴⁹ Anglijos ir Velso Aukščiausiasis teismas (Komerčinis teismas) (Jungtinė Karalystė). 2010 m. spalio 12 d. sprendimas byloje *Pindell Ltd & Anor prieš AirAsia Bhd.*, Nr. EWHC 2516 [interaktyvus; žiūrėta 2020 m. balandžio 7 d.]. Prieiga per internetą: <<https://testlib.justis.com/resources/CLC-Sample.pdf>>.

prieš Quest Mexicana^{150,151}: nuomotojas JAC išnuomojo nuomininkui Quest 4 orlaivius. Pirmąjį orlaivį nuomotojas nuomininkui perdavė, o pastarasis jį priėmė išduodamas priėmimo aktą (angl. *Acceptance Certificate*), tuo patvirtindamas, kad lėktuvas buvo priimtas pagal vadinamąją „*as is where is*“ sąlygą¹⁵². Tačiau nuomininkas nepasiėmė orlaivio iš perdavimo - priėmimo vietos (Kalgario oro uosto), ir šia aplinkybe remdamasis nemokėjo viso sutartimi sulygtu nuomos mokesčio. Nepaisant to, nuomotojas, vykdydamas savo sutartinius įsipareigojimus, pristatė nuomininkui perduoti kitus tris orlaivius, bet nuomininkas neatliko sutartimi sulygtų priėmimo procedūrų ir nuomos mokesčio už juos nemokėjo. Teismas, tenkindamas nuomotojo JAC reikalavimus, pateiktus po vienašalio sutarties nutraukimo, priteisė už išnuomotus orlaivius nuomą bei kitus mokėjimus iš nuomininko Quest. Atmesdamas Quest argumentus, kad nuomininkas neturi mokėti už orlaivius, nes jie nebuvo nuomininko priimti, teismas rėmėsi nuomos sutarties sąlygomis, aiškiai apibrėžusiomis orlaivio priėmimą - perdavimą, ir padarė išvadą, kad Quest neįrodė turėjęs teisėtą pagrindą nevykdyti sutartinių įsipareigojimų.

¹⁵⁰ Niujorko Valstijos Aukščiausiasis teismas (Jungtinės Amerikos Valstijos). 2010 m. birželio 6 d. sprendimas byloje *Jet Acceptance Corp. prieš Quest Mexicana*, Nr. 602789/08 [interaktyvus; žiūrėta 2020 m. balandžio 7 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.casemine.com/judgement/us/591463a8add7b04934269fe0>>.

¹⁵¹ taip pat žr. MONDAQ LTD. *Recent Litigation Affecting Aircraft Finance and The Aviation Industry* [interaktyvus]. 2012 [žiūrėta 2020 m. balandžio 7 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.aviationpros.com/home/news/10628131/recent-litigation-affecting-aircraft-finance-and-the-aviation-industry>>.

¹⁵² (angl. *as is where is*) - sąlyga, kuri panaikina bet kokią perduodančios šalies atsakomybę dėl orlaivio kokybės ir perdavimo procedūrų, jei orlaivis yra priimamas su šia sąlyga ir priimančioji šalis išduoda orlaivio priėmimo sertifikatą (angl. *acceptance certificate*); žr. IATA. *Guidance Material and Best Practice for Aircraft Leases* [interaktyvus]. Montreal-Geneva: International Air Transport Association, 2017, p. 70 [žiūrėta 2020 m. balandžio 7 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.iata.org/contentassets/b94a0e7f14694efe8b72ca1b73052f05/ac-leases-4th-edition.pdf>>.

4.5. Kiti esminiai sutarties pažeidimai ir pasekmės

Be anksčiau aptartų esminių sutarties pažeidimo atvejų, paprastai į OVN sutartis įtraukiami ir kiti, kaip antai: orlaivio neapdraudimas; bet koks atstovavimo arba garantijos dokumentų netikrumas; bet kurių reikalingų sutikimų ar patvirtinimų nebuvimas arba jų negaliojimas ir kt.¹⁵³ Kitų OVN sutarties pažeidimų neaptarinėsime dėl sąlyginai mažesnės jų svarbos ir darbo apimties ribų. Tačiau pastebėtina, kad su nuomininko padarytais esminiais sutarties pažeidimais yra susiję nemažai OVN nutraukimo atvejų, ir tuomet nuomotojas, paprastai naudojasi ne tik teise atsiimti lėktuvą, bet ir kreipiasi į teismą dėl žalos atlyginimo. OVN sutartyse, kaip taisyklė yra numatoma, kad esminiai sutartį pažeidusi šalis turi atlyginti kitai šaliai tiek tiesioginę, tiek netiesioginę žalą, negautą pelną. Todėl pasitaiko, kad nuomininkas teisme bando ginčyti ne tik reikalaujamos iš jo priteisti žalos dydį, bet ir įrodinėti, kad žala atsirado dėl paties nuomotojo aplaidumo ar netinkamo elgesio. Tą neblogai iliustruoja Anglijos ir Velso Apeliacinio teismo 2010 m. sausio 28 d. sprendimas byloje *BAE Systems Mangement Service (Two) Limited & Anor and Trident Aviation Leasing Service (Jersey) Ltd prieš AS Enimex*.¹⁵⁴

tarp BAE Systems Mangement Service (Two) Limited & Anor (toliau - BAE) ir Estijos įmonės AS Enimex, 2006 m. birželio 1 d. buvo sudaryta nuomos sutartis orlaivio APT, kuris priklausė Trident Aviation Leasing Service (Jersey) Ltd (toliau - Trident). 2007 m. spalio mėnesį dėl blogų oro sąlygų lėktuvas buvo apgadintas, ir AS Enimex pradėjo jo remonto darbus, tačiau pagal sutartį ir toliau turėjo mokėti nuomą (32 000 JAV dolerių per mėnesį). AS Enimex, negalėdama greitai suremontuoti lėktuvo dėl nuomotojo didelio aplaidumo (kaip ji nurodė apeliaciniam teismui - dėl to, kad nuomotojas BAE laiku nepateikė tinkamų atsarginių orlaivio dalių ir tikslių nurodymų remonto darbams), nepagrįstai ilgą laiką negalėjo orlaiviu naudotis, o negaudama pajamų nesumokėjo nuomos mokesčio už 2007 m. vasario - liepos mėnesius. Tuo pagrindu BAE 2007 m. liepos mėnesį nutraukė OVN sutartį, atsiėmė lėktuvą ir gavo patirtos žalos (300 000 JAV dolerių) atlyginimą iš garanto (Dresdner Bank AG, garantijos dydis 300 000 JAV dolerių). Tačiau nuomotojas BAE, taip pat ir Trident, 2008 m. kovą pateikė nuomininkei AS Enimex ieškinį, reikalaudami atlyginti dėl pastarosios padaryto esminio OVN sutarties pažeidimo

¹⁵³ HANLEY, D. P. *Aircraft Operating Leasing— A Legal and Practical Analysis in the Context of Public and Private International Air law* [interaktyvus]. Kluwer Law International, 2017, p. 171. [žiūrėta 2020 m. sausio 26 d.]. Prieiga per internetą: <https://play.google.com/store/books/details?id=rLuWDwAAQBAJ&pcampaignid=books_web_aboutlink>.

¹⁵⁴ Anglijos ir Velso apeliacinis teismas (Jungtinė karalystė). 2010 m. sausio 28 d. sprendimas byloje *BAE Systems Mangement Service (Two) Limited & Anor prieš AS Enimex*, Nr. [2010] EWCA Civ 107 08 [interaktyvus; žiūrėta 2020 m. sausio 26 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.casemine.com/judgement/uk/5a8ff70a60d03e7f57ea685a>>.

atsiradusius nuostolius - išlaidas, kurias Trident patyrė perimdamas lėktuvą, negautą pelną už tam tikrą laiką neišnuomotą orlaivį, taip pat jo priežiūros ir saugojimo išlaidas. Teismas ieškinį tenkino motyvuodamas nuomotojo sutartine absoliučia teise nutraukti sutartį, jei nuomininkas sutartį iš esmės pažeidžia, ir reikalauti bet kokios ir visos iš to kylančios žalos.

Komentuodamas tokį teismo sprendimą, D. P. Hanley nurodo, kad pagal Anglijos teisę, kai dėl esminio pažeidimo sutartis yra nutraukiama, yra laikoma, kad nuomotojo patiriami nuostoliai atsiranda ne dėl to, kad jis laiko sutartį pažeista ir sutartį nutraukia, bet dėl (nuomininko padaryto) pažeidimo, dėl kurio nuomotojas pasinaudojo teise nutraukti sutartį¹⁵⁵.

Apibendrinant OVN sąlygų dėl esminio sutarties pažeidimo ypatumus ir teismų sprendimus tokio pobūdžio bylose, galima daryti išvadą, kad OVN sutarčių sudarymo ir vykdymo praktikoje vienareikšmiai prioritetas yra teikiamas principui *pacta sunt servata*, bet ne sutarties išsaugojimui (*favor contractus*), t. y.: 1) tinkamam prisiimtų sutartimi įsipareigojimų vykdymui nepriklausomai nuo galimo aplinkybių pasikeitimo ateityje, 2) tokiam nukentėjusios šalies (nuomotojo) teisių gynimo būdai, kaip sutarties nutraukimas. Tą vėlgi lemia OVN sutarties dalykas – nuomotojas labiau suinteresuotas ne išsaugoti netinkamai vykdomą sutartį, bet ją nutraukti ir kuo greičiau sudaryti naują, kad orlaivis neprarastų ekonominės vertės (dėl greito nusidėvėjimo, greitai tobulėjančių technologijų) ir orlaivio savininkas galėtų gauti maksimalią naudą iš jo nuomos.

¹⁵⁵ HANLEY, D. P. *Aircraft Operating Leasing– A Legal and Practical Analysis in the Context of Public and Private International Air law* [interaktyvus]. Kluwer Law International, 2017, p. 122. [žiūrėta 2020 m. balandžio 8 d.]. Prieiga per internetą: <https://play.google.com/store/books/details?id=rIuWDwAAQBAJ&pcampaignid=books_web_aboutlink>.

5. Kai kurie svarbesni aspektai dėl jurisdikcijos ir taikytinos teisės, pasirenkamos OVN sutartyse

5.1. Keiptauno konvencijos nuostatos dėl jurisdikcijos ir ES teisės taikymas

Keiptauno konvencija leidžia (arba reikalauja), kad pasirašymo, priėmimo, patvirtinimo ar prisijungimo prie šio tarptautinio dokumento metu Susitariančios valstybės naudotųsi deklaracijų teise, skirta atsisakyti kai kurių konvencijos nuostatų arba pareikšti, kad jos bus taikomos (vadinamieji *opt - in* ir *opt - out* pareiškimai)¹⁵⁶. Šiuo aspektu itin svarbu yra bent trumpai aptarti Europos Sąjungai prisijungiant prie Keiptauno konvencijos numatytas pagrindines išlygas¹⁵⁷, susijusias su Europos Sąjungos valstybių narių jos kompetencijai perduotais klausimais, darančiais poveikį reglamentams dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose pripažinimo ir vykdymo, dėl bankroto (nemokumo) bylų ir dėl sutartinėms prievolėms taikytinos teisės¹⁵⁸:

- 1) Europos Tarybos 2009 balandžio 6 d. sprendimu¹⁵⁹, Europos Sąjunga prisijungdama prie Keiptauno konvencijos, pateikė deklaraciją pagal jos 55 straipsnį, kurioje nurodė, kad tais atvejais, kai skolininko buveinė („nuolatinė gyvenamoji vieta“) yra

¹⁵⁶ KOZUKA, S. *Implementing the Cape Town Convention and the Domestic Laws on Secured Transactions* [interaktyvus]. 2017, p. 146 [žiūrėta 2020 m. balandžio 8 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.springer.com/gp/book/9783319464688>>.

¹⁵⁷ 2009 m. balandžio 6 d. Tarybos sprendimas (EB) Nr. 2009/370/EB dėl Bendrijos prisijungimo prie 2001 m. lapkričio 16 d. Keiptaune kartu priimtų Konvencijos dėl tarptautinių interesų, susijusių su mobiliąja įranga, ir jos Protokolo dėl su orlaivių įranga susijusių klausimų, I priedo II dalies 5 punktą [interaktyvus]. [žiūrėta 2020 m. balandžio 8 d.]. Prieiga per internetą: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/lt/TXT/?uri=CELEX:32009D0370>>.

¹⁵⁸ turima omeny ES prisijungiant prie Keiptauno konvencijos galioję reglamentai, vėliau atitinkamai pakeisti kitų aktų:

1) 2000 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 44/2001 dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose pripažinimo ir vykdymo (panaikintas 2012-12-12 dienos Europos parlamento ir tarybos reglamentu (ES) Nr. 1215/2012 (80 straipsnis), kuris taikomas nuo 2015-01-01 (66 straipsnis)) [interaktyvus; žiūrėta 2020 m. sausio 26 d.]. Prieiga per internetą: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX:32012R1215>>;

2) 2000 m. gegužės 29 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1346/2000 dėl bankroto bylų (panaikintas 2015 m. gegužės 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2015/848 dėl nemokumo bylų (91 straipsnis), taikomu nuo 2017-06-26 išskyrus kai kuriuos jo straipsnius (92 straipsnis) [interaktyvus; žiūrėta 2020 m. sausio 26 d.]. Prieiga per internetą: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/lt/TXT/?uri=CELEX%3A32000R1346>>;

3) 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 593/2008 dėl sutartinėms prievolėms taikytinos teisės (Roma I) (taikomas sutartims, sudarytoms po 2009-12-17) [interaktyvus; žiūrėta 2020 m. sausio 26 d.]. Prieiga per internetą: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/lt/TXT/?uri=CELEX:32008R0593>>.

¹⁵⁹ 2009 m. balandžio 6 d. Tarybos sprendimas (EB) Nr. 2009/370/EB dėl Bendrijos prisijungimo prie 2001 m. lapkričio 16 d. Keiptaune kartu priimtų Konvencijos dėl tarptautinių interesų, susijusių su mobiliąja įranga, ir jos Protokolo dėl su orlaivių įranga susijusių klausimų, sprendimo preambulės 9 punktą ir II priedas [interaktyvus]. [žiūrėta 2020 m. balandžio 8 d.]. Prieiga per internetą: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/lt/TXT/?uri=CELEX:32009D0370>>.

Bendrijos valstybės narės teritorijoje, valstybės narės taikys Konvencijos 13 ir 43 straipsnius dėl teisių gynimo teisme laikinų priemonių „vadovaudamasis tik Reglamento Nr. 44/2001 31 straipsniu, kaip jį išaiškino Europos Bendrijų Teisingumo Teismas, atsižvelgdamas į 1968 m. rugsėjo 27 d. Briuselio konvencijos dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose pripažinimo ir vykdymo 24 straipsnį.”

Konvencijos 13 straipsnis apibrėžia teismo skubos tvarka taikytinas laikinąsias apsaugos priemones („teismo skiriamos teisės gynimo priemonės, kol laukiama galutinio sprendimo)¹⁶⁰, pagal prašymą kreditoriaus, kuris pateikia skolininko įsipareigojimų nevykdymo įrodymus. Tuo tarpu Konvencijos 43 straipsnis apibrėžia jurisdikciją dėl laikinųjų apsaugos priemonių, numatytų 13 straipsnyje, taikymo. Be kitų taisyklių 43 straipsnis įtvirtina tai, kad jurisdikciją spręsti dėl laikinųjų apsaugos priemonių turi Susitariančių šalių (valstybių) teismai, kuriuos pasirenka sandorio (pvz., OVN sutarties) šalys, arba Susitariančios šalies (valstybės) teismai, kurios teritorijoje yra objektas (orlaivis), nepriklausomai nuo to, kur bus (ar kur gali būti) priimamas galutinis sprendimas dėl ieškinio.

Europos Sąjungai deklaracija susiejus minėtų Konvencijos straipsnių taikymą jos narių teritorijoje su Reglamento Nr. 44/2001 31 straipsniu pagal Teisingumo Teismo išaiškinimą buvo sukurtos prielaidos: 1) taikyti Keiptauno konvencijos nuostatas dėl laikinųjų apsaugos priemonių visose narėse¹⁶¹, taip pat ir tose, kurios nėra Susitariančios šalys (valstybės)¹⁶², 2) visoje Europos Sąjungoje vienodai taikyti minėtas Keiptauno konvencijos nuostatas, t. y., jas taikyti tik vadovaujantis Teisingumo teismo išaiškinimu, pagal kurį „laikinių ar apsaugos priemonių taikymas remiantis 1968 m. Rugsėjo 27 d. (Briuselio) Konvencijos¹⁶³ 24 straipsniu priklauso nuo, *inter alia*, ar yra tikras (*realus*) ryšys tarp prašomų taikyti priemonių dalyko ir teismo, kurio prašoma taikyti tas priemones, valstybės teritorinės

¹⁶⁰ turimos omeny Konvencijos 13 straipsnyje nurodytos priemonės, tokios kaip objekto (orlaivio) ir jo vertės išsaugojimas (a); leidimas valdyti, kontroliuoti ar saugoti objektą (b); uždrausti naudoti objektą (c); išnuomoti objektą (d).

¹⁶¹ MCCARTHY, A.; O'BRIEN, M. *Article 13 of the Cape Town Convention and Article 31 of Regulation No. 44/2001—An EU Law Perspective* [interaktyvus]. Cape Town Convention Journal, 2015, p. 33-47 [žiūrėta 2020 m. balandžio 9 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.5235/204976114814222449>>.

¹⁶² ICAO. *Protocol to the Convention on international interests in mobile equipment on matters specific to aircraft equipment* [interaktyvus]. [žiūrėta 2020 m. balandžio 9 d.]. Prieiga per internetą: <https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/CapeTown-Prot_EN.pdf>.

¹⁶³ 1968 m. rugsėjo 27 d. Briuselio konvencija dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose vykdymo [interaktyvus]. [žiūrėta 2020 m. balandžio 9 d.]. Prieiga per internetą: <[https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:41968A0927\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:41968A0927(01)&from=EN)

>.

jurisdikcijos¹⁶⁴”. Paprastai pripažįstama, kad realus ryšys egzistuoja, jeigu Europos Sąjungos valstybės narės teisme priimtas sprendimas dėl ginčo esmės bus realiai vykdomas iš atsakovo turto toje valstybėje narėje, kurioje siekiama tiesiogiai taikyti laikinąsias apsaugos priemones. Atsižvelgiant į tai, darytina išvada, kad tuo atveju, jei tarp Europos Sąjungos valstybės narės teismo, taikančio laikinąsias apsaugos priemones, ir atsakovo (skolininko) turto ar paties atsakovo asmens nėra realaus ryšio, teismas turėtų atsisakyti spręsti dėl laikinųjų apsaugos priemonių taikymo byloje, kadangi realaus ryšio egzistavimas yra būtina sąlyga¹⁶⁵;

- 2) Europos Sąjunga, prisijungdama prie Keiptauno konvencijos, nusprendė netaikyti Protokolo VIII straipsnio, reglamentuojančio teisės pasirinkimo taisyklės (žr. jau minėto Europos Tarybos 2009 m. balandžio 6 d. sprendimo preambulės 11 punktą). Taigi, Europos Sąjungoje nėra taikomas Protokolo VIII straipsnis, kuriame numatyta, kad: 1) susitarimo [...] šalys gali susitarti dėl teisės, kuri reglamentuotų jų visas sutartines teises ir prievoles arba dalį jų; 2) nuoroda į šalių pasirinktą teisę yra nuoroda į nurodytos valstybės vidaus teisės normas arba, kai tą valstybę sudaro keli teritoriniai vienetai, į nurodyto teritorinio vieneto vidaus teisės normas (nebent sandorio šalys susitaria kitaip). Toks Europos Sąjungos pasirinkimas buvo padarytas siekiant apsaugoti ES teisės darną¹⁶⁶. Taigi, iš OVN sutarties kylančioms prievolėms, kaip ir kitoms sutartinėms prievolėms taikytinos teisės klausimai Europos Sąjungoje yra reglamentuojami 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos Reglamento (EB) Nr. 593/2008 dėl sutartinėms prievolėms taikytinos teisės (Roma I) – (taikomas sutartims, sudarytoms po 2009 m. gruodžio 17 d.);
- 3) Europos Sąjunga, jungdamasi prie Keiptauno konvencijos, apsisprendė nekeisti valstybių narių kompetencijos su nemokumu susijusių materialinės teisės normų srityje (žr. Europos Tarybos 2009 balandžio 6 d. sprendimo preambulės 11 punktą) ir neteikė atitinkamos deklaracijos. Tuo pačiu Europos Sąjunga pasirinko netaikyti Protokolo XI straipsnio, kuriame įtvirtintos materialinės teisės nuostatos dėl kreditoriaus, kurio reikalavimai yra užtikrinti, teisių gynimo priemonių^{167,168}. Taigi

¹⁶⁴ Europos Sąjungos Teisingumo Teismas. 1998 m. lapkričio 17 d. sprendimas *Van Uden Maritime BV, trading as Van Uden Africa Line v. Kommanditgesellschaft in Firma Deco-Line and Another* C-391/95, ECLI:EU:C:1998:543.

¹⁶⁵ BUTKUTĖ, R. *Laikinosios apsaugos priemonės byloje su tarptautiniu elementu*: magistro darbas. Socialiniai mokslai, komercinė teisė. Vilnius: Vilniaus universitetas, 2017 [interaktyvus] p. 14-15 [žiūrėta 2020 m. balandžio 9 d.]. Prieiga per internetą: <<https://epublications.vu.lt/object/elaba:35448561>>.

¹⁶⁶ KOZUKA, S. *Implementing the Cape Town Convention and the Domestic Laws on Secured Transactions* [interaktyvus]. 2017, p. 147 [žiūrėta 2020 m. balandžio 9 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.springer.com/gp/book/9783319464688>>.

¹⁶⁷ *Ibid.*

¹⁶⁸ žr. darbo skyrių 4.3. *Bankrotas (nemokumas), finansinių rodiklių ar veiklos sąlygų neigiamas pokytis.*

šiuo metu Europos Sąjungoje galiojančio 2015 m. gegužės 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2015/848 dėl nemokumo bylų veikimui nedaro įtakos Keiptauno konvencijos atitinkamos nuostatos.

5.2. OVN sutarties šalių tradiciškai pasirenkamos teisės svarbesni aspektai

Minėta, kad OVN sutartyse kaip joms taikytina teisė bene dažniausiai yra pasirenkama Anglijos arba Niujorko valstijos teisė ir teismai¹⁶⁹. Šioms jurisdikcijoms bendra yra tai, kad¹⁷⁰:

- 1) Jungtinės Amerikos Valstijos ir Jungtinė Karalystė yra ratifikavę Keiptauno konvenciją, ir abeiose sistemose yra naudojamos vadinamos „savipagalbos“ priemonės (angl. *self help remedies*), skirtos įgyvendinti sutartines teises arba jų užtikrinimo būdus nuomininkui esminiai pažeidus orlaivio nuomos sutartį – tai tam tikros skubios procedūros, kurios atliekamos teisme arba alternatyvioje ginčų sprendimo institucijoje, jei tai numatyta nuomos sutartyje;
- 2) abi sistemos pripažįsta pagrindinius sutarties laisvės principus ir abiejų jurisdikcijų teismai laikosi laisvai tarp komercinių šalių sudarytos sutarties sąlygų; abeiose jurisdikcijose teismai yra saistomi teisinio precedento, o turint nusistovėjusius precedentes daugeliu orlaivių nuomos klausimų, kiekviena sistema užtikrina aukštą stabilumą ir tikrumą įgyvendinant orlaivio nuomos sutarties sąlygas.

Nors Niujorko valstijos ir Anglijos teisės sistemos labai panašios, tačiau pasirinkdamos vieną iš jų, OVN sutarties šalys turėtų įvertinti ir kai kuriuos skirtumus:¹⁷¹

- 1) sutartinių santykių perkvalifikavimo riziką - minėta, kad bendrosios teisės valstybių teismai tik minimaliai ir tik ypatingais atvejais kvestionuoja sutartimi priiimtus įsipareigojimus, tačiau pagal Niujorko valstijos teisę tam tikromis aplinkybėmis orlaivio nuomos sutartis teismo gali būti nelaikoma „tikrąja nuoma“. Nuomos sutarties perkvalifikavimo grėsmė kyla, kai teismas, analizuodamas sutartį nustato, kad atitinkamos jos sąlygos leidžia daryti išvadą apie nuomos objekto (orlaivio) nuosavybės faktinį perėjimą nuomininkui. Pagal Niujorko teisę orlaivio veiklos

¹⁶⁹ HANLEY, D. P. *Aircraft Operating Leasing— A Legal and Practical Analysis in the Context of Public and Private International Air law* [interaktyvus]. Kluwer Law International, 2017, p. 23 [žiūrėta 2020 m. balandžio 10 d.]. Prieiga per internetą: <https://play.google.com/store/books/details?id=rFuWDwAAQBAJ&pcampaignid=books_web_aboutlink>.

¹⁷⁰ ZIMMER, T. A.; POLAND, N. *Aircraft operating leases – New York law or English law?* [interaktyvus]. Iš *Aviation Finance and Leasing*, Law Business Research, 2017, p. 4 [žiūrėta 2020 m. balandžio 10 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.vedderprice.com/-/media/files/vedder-thinking/publications/2017/07/gtdt-both-vp-chapters-2017.pdf>>.

¹⁷¹ *Ibid.*, p. 4-6.

nuomos sutartis gali būti kvalifikuojama ne kaip nuomos sandoris, kuriuo dalis daiktinių teisių į orlaivį perduodamos nuomininkui laikinai, o kaip pardavimo sandoris, kurio tikslas yra nuosavybės perėjimas nuomininkui. Tai svarbu nuomininko nemokumo atveju, kadangi pagal nuomos sutartį nuomotojas susigrąžinti daiktą gali be apribojimų, o perkvalifikavus sandorį į pardavimą išsimokėtinai, nuomotojas (pardavėjas) savo teises į orlaivį (finansinį interesą), galėtų pirmumo teise įgyvendinti tik tuo atveju, jei toks finansinis interesas būtų tinkamai registruotas.

Anglijos teisėje nekyla nuomos sutarties perkvalifikavimo į pardavimo išsimokėtinai sutartį rizika. Anglijos teisė tiek nuomos sutarties, tiek pardavimo išsimokėtinai sutarties atveju esant tam tikroms aplinkybėms, leidžia nuomotojui išsaugoti nuosavybės teisę į perduodamą daiktą;

- 2) užsienio teismo sprendimo pripažinimą ir vykdymą - kalbant ne apie arbitražo¹⁷², bet valstybės teismų sprendimų pripažinimą ir vykdymą, ir šiuo aspektu lyginant Niujorko valstijos ir Anglijos jurisdikcijas, pastaroji turi akivaizdų pranašumą, nes:
 - a) Jungtinės Amerikos Valstijos nėra sudariusios tarptautinių sutarčių dėl užsienio valstybių teismų sprendimų pripažinimo ir ratifikavimo, o tai reiškia, kad kiekvienas Niujorko valstijos teismo sprendimas užsienio valstybėse bus nagrinėjamas kaip atskiras konkretus atvejis ir suinteresuota sandorio šalis tam privalėtų pasitelkti tos užsienio valstybės teisės specialistus;
 - b) Jungtinė Karalystė, būdama Europos Sąjungos nare, naudojami teisės aktais, reguliuojančiais užsienio valstybių teismų sprendimų pripažinimą tarp valstybių narių (pvz., jau minėti 2012 m. gruodžio 12 d. Europos parlamento ir tarybos reglamentas (ES) Nr. 1215/2012), taip pat 2007 m. Lugano konvencija, išplėtusi Anglijos teismų sprendimų pripažinimą ir vykdymą Europos laisvosios prekybos asociacijos šalyse (Danijoje, Islandijoje, Norvegijoje, Šveicarijoje));
 - c) Anglijos teisė „pranašesnė“ ir dėl Jungtinės Karalystės su daug kitų valstybių sudarytų dvišalių sutarčių dėl užsienio valstybių sprendimų pripažinimo ir vykdymo;
- 3) orlaivių nuomos ir garantijų (užtikrinimo priemonių) registravimą - Anglijos teisė nenumato specialaus reikalavimo registruoti orlaivių nuomos sandorius ar su jais susijusius finansinius interesus valstybės registre. Kadangi Jungtinė Karalystė

¹⁷² tiek Jungtinės Amerikos Valstijos, tiek ir Jungtinė Karalystė yra 1958 m. Niujorko konvencijos dėl užsienio arbitražo sprendimų pripažinimo ir vykdymo dalyvės.
žr. NEW YORK ARBITRATION CONVENTION. *Contracting States*. [interaktyvus; žiūrėta 2020 m. balandžio 10 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.newyorkconvention.org/countries>>.

ratifikavo Keiptauno konvenciją, nuomos sutartys ir finansiniai interesai registruojami tarptautiniame registre (Airijoje). Jungtinės Amerikos Valstijos taip pat yra Keiptauno konvencijos dalyvė, o Niujorko teisė nenumato specialaus reikalavimo registruoti nuomos sutartį valstybiniuose registruose. Tačiau orlaivio nuomotojui siekiant apsidrausti nuo Niujorko valstijos teisme galimo sutarties perkvalifikavimo į orlaivio pardavimą (tokiu atveju nuomininkas būtų pripažintas orlaivio savininku), yra įprasta orlaivio sutartyje labai aiškiai nurodyti, kad pagal šią sutartį orlaivio nuosavybės teisės lieka nuomotojui, pateikti tam tikrus finansavimo pareiškimus ir tai registruoti Federalinėje aviacijos administracijoje tam, kad būtų laikoma, jog tretiesiems asmenims turėjo būti žinoma apie tokį sandorį ir jo šalių turtines teises (tai gali būti svarbu nuomininko nemokumo ir kitais atvejais).

6. Išvados

Darbo pagrindu dėl orlaivio veiklos nuomos teisinių santykių probleminių aspektų daromos šios išvados:

1. Orlaivio veiklos nuomos sutartys dažniausiai yra tarptautiniai komerciniai sandoriai, tačiau jų reglamentavimas tarptautiniu mastu nepakankamai unifikuotas. Jos nėra grindžiamos UNIDROIT tarptautinių komercinių sutarčių principais, tokioms sutartims netaikoma Otavos konvencija dėl finansinio lizingo, o Pavyzdinis lizingo įstatymas gali būti taikomas, jei šalims nėra privaloma Keiptauno konvencija ir jei dėl įstatymo taikymo šalys susitarė raštu. Reglamentavimo problemas bandoma spręsti tarptautinių aviacijos organizacijų parengtais minkštosios teisės instrumentais;
2. Keiptauno konvencijos nuostatomis siekta harmonizuoti orlaivių veiklos nuomos sutarčių teisinį reglamentavimą, tačiau Konvencijos Susitariančiosioms šalims yra suteikta galimybė pateikti deklaracijas dėl netaikymo Konvencijos nuostatų, susijusių su tokiais svarbiomis orlaivių veiklos nuomos sutarčiai vykdyti sritimis kaip kreditoriaus teisių gynimo priemonės, skolininkui iš esmės pažeidus sutartį arba skolininkui tapus nemokiu ir kitų. Dėl orlaivių veiklos nuomos sutartinių santykių nepakankamo harmonizavimo lygmenis, OVN sandorio šalys, sudarydamos sutartį, turi labai atidžiai vertinti galimų ginčo sprendimų atitinkamose jurisdikcijose galiojantį daiktinių teisių, prievolių santykių reglamentavimą, užsienio valstybių teismų pripažinimo ir vykdymo taisykles bei kt.;
3. Europos Sąjungoje, kuri prisijungusi prie Keiptauno konvencijos kaip regioninė ekonominės integracijos organizacija, iš orlaivių veiklos nuomos santykių kilusiems klausimams dėl laikinųjų apsaugos priemonių, yra taikomos Konvencijos nuostatos dėl „teismo skiriamų teisės gynimo priemonių, kol laukiama galutinio sprendimo“ visose valstybėse narėse, tačiau tik vadovaujantis Reglamento Nr. 44/2001 31 straipsniu, kaip jį išaiškino Europos Bendrijų Teisingumo Teismas, atsižvelgdamas į 1968 m. rugsėjo 27 d. Briuselio konvencijos dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose pripažinimo ir vykdymo 24 straipsnį.“ Dėl Europos Sąjungos deklaracijų Keiptauno konvencijos nuostatos neturi įtakos Reglamento (ES) 2015/848 dėl nemokumo bylų ir Reglamento (EB) Nr. 593/2008 dėl sutartinės prievolės taikytinos teisės (Roma I) veikimo valstybėse narėse;

4. Orlaivio veiklos nuomos sutarties šalių teisės ir pareigos nėra subalansuotos (nuomininkui tenka kur kas daugiau sutartinių įsipareigojimų), tačiau šis disbalansas pateisinamas, sandorio šalių laisve (ne)sudaryti sutartį, nuomotojo didelės vertės praradimų (orlaivio netekimas) grėsme bei aviacijos srities sandorių praktika;
5. Kaip joms taikytina teisė orlaivio veiklos nuomos sutartyse bene dažniausiai yra pasirenkama Anglijos arba Niujorko valstijos teisė ir teismai dėl to, kad šiose teisės sistemose laikomasi principo, kad laisvai tarp komercinių šalių sudarytos sutarties sąlygos nekvestionuojamos; be to, abejose jurisdikcijose yra nusistovėję teismo precedentai daugeliu orlaivių nuomos klausimų, o tai užtikrina aukštą stabilumą ir tikrumą įgyvendinant orlaivio nuomos sutarties sąlygas. Tačiau renkantis vieną iš minėtų teisės sistemų, orlaivių veiklos nuomos sutarties šalys privalo įvertinti jų pasirinkimo skirtingas rizikas, susijusias su nuomos teisinio santykio perkvalifikavimo grėsme, teismo sprendimo pripažinimu užsienio valstybėse ir kitas.
6. Lietuvos Respublikos teismų sprendimus bylose, kylančiose iš orlaivio veiklos nuomos sutarties, būtų sunku prognozuoti tiek dėl to, kad orlaivių nuoma kaip atskiras institutas Lietuvos Respublikoje nėra reglamentuotas, tiek ir dėl čia galiojančių sutartinėms prievolėms taikomų taisyklių skirtumų nuo tarptautiniuose aviacijos sandoriuose nusistovėjusių standartų. Kadangi orlaivių nuomos santykiai yra ypatingi visų pirma dėl jų dalyko (orlaivio), kuris yra savo prigimtimi mobilus, tačiau Lietuvos Respublikos civilinio kodekso jis priskirtas nekilnojamajam turtui, svarstytinas jų specialus reglamentavimas nacionalinėje teisėje.

7. Literatūros sąrašas

1. Teisės norminiai aktai

1.1. Nacionaliniai teisės aktai

1. Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymas. *Teisės aktų registras*, 2020-01-01, nr. 94-2918.
2. Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas (su pakeitimais ir papildymais), *Valstybės žinios*, 2000-09-06, nr. 74-2262.
3. Lietuvos Respublikos juridinių asmenų nemokumo įstatymas 2019-06-27, Nr. 10324.
4. Lietuvos Respublikos turto arešto aktų registro įstatymo pakeitimo įstatymas, *Valstybės žinios*, 2012-01-10, nr. 6-182.

1.1.1. Įstatymus įgyvendinantys teisės aktai

5. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2018 m. gruodžio 27 d. nutarimas Nr. 1340 “Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. gruodžio 30 d. nutarimo Nr. 1680 “Dėl Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių registro nuostatų patvirtinimo” pakeitimo”. *Teisės aktų registras*. 2018-12-28, nr. 21768.
6. Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus 2019 m. kovo 6 d. įsakymas Nr. 2BE-70 “Dėl Civilinių orlaivių specialiųjų tinkamumo skraidyti pažymėjimų išdavimo taisyklių patvirtinimo”. *Teisės aktų registras*, 2019-03-06, nr. 3706.
7. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2005 m. spalio 10 d. įsakymas Nr. 3-439 “Dėl Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių registravimo taisyklių patvirtinimo”. *Valstybės žinios*. nr. 123-4405.

1.2. Tarptautiniai teisės aktai

8. 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagos Tarptautinė civilinės aviacijos konvencija, *Teisės aktų registras*, 2015-10-19, nr. 15733.
9. 2001 m. lapkričio 16 d. Konvencija dėl tarptautinių interesų, susijusių su mobiliąja įranga [interaktyvus]. [Žiūrėta 2019 lapkričio 15 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.unidroit.org/instruments/security-interests/cape-town-convention>>.
10. 2001 m. lapkričio 16 d. Keiptauno Konvencijos dėl tarptautinių interesų, susijusių su mobiliąja įranga, Protokolas dėl su orlaivių įranga susijusių klausimų [interaktyvus].

[Žiūrėta 2020 kovo 11 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.unidroit.org/instruments/security-interests/aircraft-protocol>>.

11. 1968 m. rugsėjo 27 d. Briuselio konvencija dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose vykdymo [interaktyvus]. [žiūrėta 2020 m. balandžio 9 d.]. Prieiga per internetą: <[https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:41968A0927\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:41968A0927(01)&from=EN)>

1.3. Europos Sąjungos teisės aktai

12. 2000 m. gegužės 29 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1346/2000 dėl bankroto bylų [interaktyvus; žiūrėta 2020 m. sausio 26 d.]. Prieiga per internetą: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/lt/TXT/?uri=CELEX%3A32000R1346>>
13. 2015 m. gegužės 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2015/848 dėl nemokumo bylų [interaktyvus; žiūrėta 2020 m. sausio 26 d.]. Prieiga per internetą: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/lt/TXT/?uri=CELEX%3A32000R1346>>;
14. 2000 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 44/2001 dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose pripažinimo ir vykdymo [interaktyvus; žiūrėta 2020 m. sausio 26 d.]. Prieiga per internetą: <<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2001R0044:20100514:LT:PDF>>
15. 2012 m. gruodžio 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1215/2012 dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose pripažinimo ir vykdymo [interaktyvus; žiūrėta 2020 m. sausio 26 d.]. Prieiga per internetą: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX:32012R1215>>;
16. 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 593/2008 dėl sutartinėms prievolėms taikytinos teisės (Roma I) [interaktyvus; žiūrėta 2020 m. sausio 26 d.]. Prieiga per internetą: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/lt/TXT/?uri=CELEX:32008R0593>>.
17. 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių (nauja redakcija) [interaktyvus; žiūrėta 2020 m. sausio 26 d.]. Prieiga per internetą: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=celex%3A32008R1008>>
18. 2009 m. balandžio 6 d. Tarybos sprendimas (EB) Nr. 2009/370/EB dėl Bendrijos prisijungimo prie 2001 m. lapkričio 16 d. Keiptaune kartu priimtų Konvencijos dėl

tarptautinių interesų, susijusių su mobiliąja įranga, ir jos Protokolo dėl su orlaivių įranga susijusių klausimų [interaktyvus; žiūrėta 2020 m. kovo 11 d.]. Prieiga per internetą: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/lt/TXT/?uri=CELEX:32009D0370>>.

19. 2012 m. spalio 5 d. Europos Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros [interaktyvus; žiūrėta 2020 m. kovo 11 d.]. Prieiga per internetą: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A32012R0965>>.

1.4. Užsienio teisės aktai

20. Rusijos Federacijos civilinio kodekso I dalies 130 straipsnis [interaktyvus]. [žiūrėta 2020 m. kovo 2 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_5142/>.
21. Vokietijos Federacijos civilinis kodeksas.

2. Specialioji literatūra

2.1. Knygos ir vadovėliai

22. HANLEY, D. P. *Aircraft Operating Leasing– A Legal and Practical Analysis in the Context of Public and Private International Air law* [interaktyvus]. Kluwer Law International, 2017 [žiūrėta 2019 m. gruodžio 10 d.]. Prieiga per internetą: <https://play.google.com/store/books/details?id=rIuWDwAAQBAJ&pcampaignid=books_web_aboutlink>.
23. KOZUKA, S. *Implementing the Cape Town Convention and the Domestic Laws on Secured Transactions* [interaktyvus]. 2017 [žiūrėta 2019 m. gruodžio 12 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.springer.com/gp/book/9783319464688>>.
24. NATH, R.; CRANS, B.J.H., *Aircraft Repossession and Enforcement. Practical aspects* [interaktyvus]. Kluwer Law International, 2009 [žiūrėta 2020 m. kovo 2 d.]. Prieiga per internetą: <https://play.google.com/store/books/details?id=xoqWDwAAQBAJ&rdid=book-xoqWDwAAQBAJ&rdot=1&source=gbs_atb&pcampaignid=books_booksearch_atb>.

25. WOOL, J. *Implementation of the Cape Town Convention into and Its Relationship with National Law* [interaktyvus]. Iš KOZUKA, S. *Implementing the Cape Town Convention and the Domestic Laws on Secured Transactions*, Ius Corporatum – Global studies in Comparative Law, 2017 [žiūrėta 2020 m. kovo 10 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.springer.com/gp/book/9783319464688>>.
26. БОРДУНОВ, В. Д. *Международное воздушное право*. [interaktyvus] 2006 [žiūrėta 2020 m. vasario 12 d.]. Prieiga per internetą: <<https://lib.sale/mejdunarodnoe-pravobesplatno/osnovnyie-polojeniya-soglasheniy-mejdunarodnom.html>>.

2.2. Moksliniai straipsniai

27. BARANAUSKAS E.; ZAPOLSKIS, P. *The effect of change in circumstances on the performance of contract* [interaktyvus]. Vilnius: Mykolo Riomerio Universitetas, 2009, 4(118) [žiūrėta 2020 m. vasario 26 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.mruni.eu/upload/iblock/e7c/11baranauskas,%20zapolskis.pdf>>.
28. DRAZDAUSKAS, S. *Bendrosios sutarčių teisės vienodinimo įtaka Lietuvos sutarčių teisei*: daktaro disertacija. Socialiniai mokslai, teisė (01S). Vilnius: Vilniaus universitetas, 2008 [interaktyvus]. [žiūrėta 2020 m. sausio 26 d.]. Prieiga per internetą: <<http://web.vu.lt/tf/s.drazdauskas/files/2011/09/DISERTACIJA-SD-080527-print-v3.pdf>>.
29. DRIUKAS, A., *Prievolių vykdymo terminai ir jų pasibaigimo teisiniai padariniai*. [interaktyvus]. Teisė, 2018 [žiūrėta 2020 kovo 26 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.journals.vu.lt/teise/article/view/11664/10241>>.
30. MATIUKAS, M. *Ilgalaikės nuomos ir nuomos sutarties institutų suderinimo problemos*. [interaktyvus]. Teisė, 2012 [žiūrėta 2020 kovo 16 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.zurnalai.vu.lt/teise/article/view/16/7>>.
31. ŠULIJA, G. *Sutarties laisvės principas ir jo taikymo ribos: analizė tarptautinių aviacijos sandorių pavyzdžiu* [interaktyvus]. 2012 [žiūrėta 2020 balandžio 6 d.]. Prieiga per internetą: <http://docplayer.net/70642516-Sutarties-laisves-principas-ir-jo-taikymo-ribos.html#show_full_text>.
32. OJI, A. *Cross-Border Aircraft Leasing: Dialectics and Dimensions* [interaktyvus]. [žiūrėta 2020 m. balandžio 4 d.]. Prieiga per internetą: <https://drive.google.com/file/d/19EKZvA5_WjsfvjIpbqUUMj4xZQtM7-F/view?usp=sharing>.

33. TRASCHLER, T. *The significance of the qualifying declarations under the Cape Town Convention* [interaktyvus]. *Uniform Law Review*, Volume 24, Issue 1, 2019 [žiūrėta 2020 m. kovo 5 d.]. Prieiga per internetą: <<https://academic.oup.com/ulr/article/24/1/42/5477305>>.

2.3. Moksliniai darbai

34. BUDRECKIENĖ, V. *Teisminės komercinių sutarčių turinio kontrolės ribos: daktaro disertacija*. Socialinė mokslai, teisė (01S). Vilnius: Mykolo Riomerio Universitetas, 2016. [interaktyvus]. [žiūrėta 2020 kovo 1 d.]. Prieiga per internetą: <<https://repository.mruni.eu/bitstream/handle/007/14536/knyga%20%20disertacija.pdf?sequence=2&isAllowed=y>>.
35. BUTKUTĖ, R. *Laikinosios apsaugos priemonės bylose su tarptautiniu elementu: magistro darbas*. Socialiniai mokslai, komercinė teisė. Vilnius: Vilniaus universitetas, 2017 [interaktyvus]. [žiūrėta 2020 m. balandžio 9 d.]. Prieiga per internetą: <<https://epublications.vu.lt/object/elaba:35448561>>.

3. Teismų sprendimai

3.1. Lietuvos teismų sprendimai

36. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas. 2013 m. gruodžio 2 d. sprendimas civilinėje byloje AB „SEB lizingas“ prieš UAB „Evekas“, Nr. 3K-3-623/2013 (S).
37. Kauno apygardos teismas. 2014 m. kovo 6 d. sprendimas civilinėje byloje UAB „Transaviabaltika“ prieš Aktsiaselts Avies Public Ltd, Nr. 2-723-555/2014.

3.2. Europos Sąjungos teismų sprendimai

38. Europos Sąjungos Teisingumo Teismas. 1998 m. lapkričio 17 d. sprendimas *Van Uden Maritime BV, trading as Van Uden Africa Line v. Kommanditgesellschaft in Firma Deco-Line and Another* C-391/95, ECLI:EU:C:1998:543.

3.3. Jungtinių Amerikos Valstijų teismų sprendimai

37. Niujorko Valstijos Aukščiausiasis teismas (Jungtinės Amerikos Valstijos). 2010 m. birželio 6 d. sprendimas byloje *Jet Acceptance Corp.prieš Quest Mexicana*, Nr.

- 602789/08 [interaktyvus; žiūrėta 2020 m. kovo 23 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.casemine.com/judgement/us/591463a8add7b04934269fe0>>.
38. Niujorko Valstijos apeliacinis teismas (Jungtinės Amerikos Valstijos). 1968 m. gruodžio 12 d. sprendimas byloje *Wilson Trading Corp. prieš David Ferguson Ltd.*, Nr. 23 N.Y.2d 398 08 [interaktyvus; žiūrėta 2020 m. balandžio 1 d.]. Prieiga per internetą: <<https://casetext.com/case/wilson-trading-corp-v-ferguson-ltd>>.
39. Niujorko Valstijos apeliacinis teismas (Jungtinės Amerikos Valstijos). 1998 m. balandžio 28 d. sprendimas byloje *People prieš Two Wheel Corp.*, Nr. 525 N.E.2d 692 [interaktyvus; žiūrėta 2020 m. balandžio 1 d.]. Prieiga per internetą: <<https://casetext.com/case/people-v-two-wheel-corp-4>>.
40. Niujorko Valstijos apeliacinis teismas (Jungtinės Amerikos Valstijos). 1998 m. gruodžio 22 d. sprendimas byloje *Gillman prieš Chase Manhattan Bank*, Nr. 73 Ny2d 1 [interaktyvus; žiūrėta 2020 m. balandžio 1 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.casemine.com/judgement/us/5914c0edadd7b049347b6b61>>.
41. Niujorko Valstijos apeliacinis teismas (Jungtinės Amerikos Valstijos). 1980 m. birželio 5 d. sprendimas byloje *State of New York prieš Avco Fin. Serv.*, Nr. 50 Ny2d 383 [interaktyvus; žiūrėta 2020 m. balandžio 1 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.casemine.com/judgement/us/5914929aadd7b0493459b151>>.

3.4. Jungtinės Karalystės teismų sprendimai

42. Anglijos ir Velso Aukščiausiasis teismas (Komeracinis teismas) (Jungtinė Karalystė). 2010 m. vasario 10 d. sprendimas byloje *Celestial Aviation Trading 71 Ltd prieš Paramount Airways Private Ltd* [interaktyvus; žiūrėta 2020 m. kovo 25 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/Comm/2010/185.html>>.
43. Anglijos ir Velso Aukščiausiasis teismas (Komeracinis teismas) (Jungtinė Karalystė). 2013 m. balandžio 26 d. sprendimas byloje *Grupo Hotelero Urvasco SA prieš Carey Value Added SL & Anor*, Nr. EWHC1039 [interaktyvus; žiūrėta 2020 m. balandžio 6 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.casemine.com/judgement/uk/5a8ff76a60d03e7f57eac494>>.
44. Anglijos ir Velso Aukščiausiasis teismas (Komeracinis teismas) (Jungtinė Karalystė). 2010 m. spalio 12 d. sprendimas byloje *Pindell Ltd & Anor prieš AirAsia Bhd.*, Nr. EWHC 2516 [interaktyvus; žiūrėta 2020 m. balandžio 7 d.]. Prieiga per internetą: <<https://testlib.justis.com/resources/CLC-Sample.pdf>>.

45. Anglijos ir Velso Apeliacinis teismas (Jungtinė Karalystė). 2009 m. balandžio 2 d. sprendimas byloje *Trident Turboprop (Dublin) Ltd prieš First Flight Couriers Ltd*. [interaktyvus; žiūrėta 2020 m. balandžio 6 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.casemine.com/judgement/uk/5a8ff6f860d03e7f57ea4df1>>.
46. Anglijos ir Velso apeliacinis teismas (Jungtinė karalystė). 2010 m. sausio 28 d. sprendimas byloje *BAE Systems Mangement Service (Two) Limited & Anor prieš AS Enimex*, Nr. [2010] EWCA Civ 107 08 [interaktyvus; žiūrėta 2020 m. sausio 26 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.casemine.com/judgement/uk/5a8ff70a60d03e7f57ea685a>>.
47. Anglijos ir Velso apeliacinis teismas (Jungtinė karalystė). 2013 m. balandžio 17 d. sprendimas byloje *Olympic Airlines SA prieš ACG Acquisitions XX LLC*, Nr. A3/2012/1559 [interaktyvus; žiūrėta 2020 m. vasario 19 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.bailii.org/ew/cases/EWCA/Civ/2013/369.html>>.
48. Anglijos ir Velso komercinis teismas (Jungtinė Karalystė). 2008 m. liepos 17 d. sprendimas byloje *Turboprop (Dublin) Ltd prieš First Flight Couriers Ltd*. [interaktyvus; žiūrėta 2020 m. balandžio 26 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.casemine.com/judgement/uk/5a8ff75860d03e7f57eab8a0>>.

4. Kiti saltiniai

4.1. Tarptautinių organizacijų dokumentai

49. IATA. *Aircraft Leasing Technical Group* [interaktyvus]. [žiūrėta 2020 m. kovo 19 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.iata.org/en/programs/workgroups/aircraft-leasing/>>.
50. IATA. *Guidance Material and Best Practice for Aircraft Leases* [interaktyvus]. Montreal-Geneva: International Air Transport Association, 2017 [žiūrėta 2020 m. balandžio 6 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.iata.org/contentassets/b94a0e7f14694efe8b72ca1b73052f05/ac-leases-4th-edition.pdf>>.
51. IATA. *Progress of aircraft leasing guidelines and best practices* [interaktyvus]. 2016 [žiūrėta 2020 m. sausio 26 d.]. Prieiga per internetą: <https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/WP/wp_166_en.pdf>.
52. ICAO. *Manual on the regulation of international air transport* [interaktyvus]. Doc 9626, Third Edition, 2016 [žiūrėta 2020 kovo 16 d.]. Prieiga per internetą: <https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/Provisional_Doc_9626.pdf>.

53. ICAO. *Protocol to the Convention on international interests in mobile equipment on matters specific to aircraft equipment* [interaktyvus]. [žiūrėta 2019 m. lapkričio 15 d.]. Prieiga per internetą: <https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/CapeTown-Prot_EN.pdf>.
54. OECD. *Aircraft specific rules*. [interaktyvus]. [žiūrėta 2020 m. sausio 26 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.oecd.org/trade/topics/export-credits/arrangement-and-sector-understandings/aircraft-specific-rules/>>.
55. UNIDROIT. *Convention on International Financial Leasing* [interaktyvus]. [žiūrėta 2020 m. sausio 29 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.unidroit.org/leasing-ol/leasing-english>>.
56. UNIDROIT. *Declarations deposited under the Cape Town Convention on international interests in mobile equipment regarding article 50* [interaktyvus]. [žiūrėta 2020 m. kovo 4 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.unidroit.org/141-instruments/security-interests/cape-town-convention-mobile-equipment-2001/depositary/declarations-by-article/442-article-50-declarations-deposited-under-the-cape-town-convention-on-international-interests-in-mobile-equipment>>.
57. UNIDROIT. *Declarations deposited under the Cape Town Convention on international interests in mobile equipment regarding article 54 (2)* [interaktyvus]. [žiūrėta 2020 m. kovo 4 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.unidroit.org/status/141-instruments/security-interests/cape-town-convention-mobile-equipment-2001/depositary/declarations-by-article/446-article-54-2-declarations-deposited-under-the-cape-town-convention-on-international-interests-in-mobile-equipment>>.
58. UNIDROIT. *Declarations deposited under the Cape Town Convention on international interests in mobile equipment regarding article 55* [interaktyvus]. [žiūrėta 2020 m. kovo 4 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.unidroit.org/141-instruments/security-interests/cape-town-convention-mobile-equipment-2001/depositary/declarations-by-article/447-article-55-declarations-deposited-under-the-cape-town-convention-on-international-interests-in-mobile-equipment>>.
59. UNIDROIT. *Model Law on Leasing* [interaktyvus]. 2008 [žiūrėta 2020 m. kovo 17 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.unidroit.org/english/documents/2008/study59a/s-59a-17-e.pdf>>.
60. UNIDROIT. *Official commentaries on the Convention on international interests in mobile equipment and the protocols thereto* [interaktyvus]. 2019 [žiūrėta 2019 m.

lapkričio 26 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.unidroit.org/official-commentary>>.

61. UNIDROIT. *Principles of international commercial contracts* [interaktyvus]. Rome: International Institute for the Unification of Private Law, 2016 [žiūrėta 2020 m. sausio 6 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.unidroit.org/english/principles/contracts/principles2016/principles2016-e.pdf>>.

4.2. Straipsniai, paskelbti žurnale ar kitame periodiniame ar tęstiniame leidinyje arba vienkartiname leidinyje (rinkiniai, konferencijų medžiaga)

62. FIELD FISHER WATERHOUSE. *Cape Town Convention*, [interaktyvus]. 2011 [žiūrėta 2020 m. kovo 5 d.]. Prieiga per internetą: <https://res.cloudinary.com/fieldfisher/image/upload/v1574341216/PDF-Files/PDFs%20from%20old%20website/Cape-Town-Convention_jvblen.pdf>.

63. MCCARTHY, A.; O'BRIEN, M. *Article 13 of the Cape Town Convention and Article 31 of Regulation No. 44/2001—An EU Law Perspective* [interaktyvus]. Cape Town Convention Journal, 2015 [žiūrėta 2020 m. balandžio 9 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.5235/204976114814222449>>.

64. MONDAQ LTD. *Recent Litigation Affecting Aircraft Finance and The Aviation Industry* [interaktyvus]. 2012 [žiūrėta 2020 m. balandžio 7 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.aviationpros.com/home/news/10628131/recent-litigation-affecting-aircraft-finance-and-the-aviation-industry>>.

65. ZIK, Z. *UK: Has the “Hell or High Water” clause Lost its Appeal?* [interaktyvus] 2010 [žiūrėta 2020 m. vasario 19 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.mondaq.com/uk/Transport/99498/Has-the-Hell-or-High-Water-Clause-Lost-its-Appeal>>;

66. ZIMMER, T. A.; POLAND, N. *Aircraft operating leases – New York law or English law?* [interaktyvus]. Iš *Aviation Finance and Leasing*, Law Business Research, 2017 [žiūrėta 2020 m. balandžio 10 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.vedderprice.com/-/media/files/vedder-thinking/publications/2017/07/gtdt-both-vp-chapters-2017.pdf>>.

4.3. Kiti, niekur nepriskirti šaltiniai

67. AWG. *Cape Town Convention* [interaktyvus; žiūrėta 2019 m. lapkričio 26 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.awg.aero/project/cape-town-convention/>>.
68. AWG. *Regulatory Policies and Principles Applicable to Aircraft Leasing* [interaktyvus]. [žiūrėta. 2020 m. vasario 12 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.scribd.com/document/426272879/Regulatory-Policies-and-Principles-Applicable-to-Aircraft-Leasing>>.
69. DENTONS. *Aircraft Finance Briefing – a Practical Guide to the Cape Town Convention* [interaktyvus]. 2016 [žiūrėta 2020 m. kovo 8 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.dentons.com/en/insights/alerts/2015/november/25/aircraft-finance-briefing>>.
70. HANLEY orlaivių nuomos pavyzdinė sutartis [interaktyvus]. Kluwer Law International, 2017 [žiūrėta 2020 m. kovo 27 d.]. Prieiga per internetą: <https://play.google.com/store/books/details?id=rIuWDwAAQBAJ&pcampaignid=b_books_web_aboutlink>.
71. INTERNATIONAL REGISTRY OF MOBILE ASSETS [interaktyvus]. [žiūrėta 2020 m. kovo 6 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.internationalregistry.aero/ir-web/faq>>.
72. Internetinėje erdvėje patalpinta orlaivio finansinės nuomos sutartis ALA [interaktyvus]. [žiūrėta 2020 kovo 25 d.]. Prieiga per internetą: <https://drive.google.com/file/d/16KiDk1U7aLR-QwZhnRyx87Y517zHIOQ_/view>.
73. LEGAL INFORMATION INSTITUTE. *Summary Judgement* [interaktyvus]. [žiūrėta 2020 m. kovo 30 d.]. Prieiga per internetą: <https://www.law.cornell.edu/wex/summary_judgment>.
74. NEW YORK ARBITRATION CONVENTION. *Contracting States*. [interaktyvus; žiūrėta 2020 m. balandžio 10 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.newyorkconvention.org/countries>>
75. NORTON ROSE FULBRIGHT. *An insight into airline insolvencies* [interaktyvus]. 2018 [žiūrėta 2020 m. kovo 26 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.nortonrosefulbright.com/en-bi/knowledge/publications/26fd1c6f/an-insight-into-airline-insolvencies>>.
76. THOMSON REUTERS PRACTICAL LAW. *Cross-Default* [interaktyvus]. [žiūrėta 2020 kovo 28 d.]. Prieiga per internetą:

<<https://uk.practicallaw.thomsonreuters.com/1-382->

[3377?transitionType=Default&contextData=\(sc.Default\)&firstPage=true&bhcp=1](https://uk.practicallaw.thomsonreuters.com/1-382-3377?transitionType=Default&contextData=(sc.Default)&firstPage=true&bhcp=1)>.

77. TRANSPORTO KOMPETENCIJŲ AGENTŪRA. *Lietuvos Respublikoje registruotų civilinių orlaivių sąrašas* [interaktyvus]. 2020 [žiūrėta 2020 m. kovo 15 d.]. Prieiga per internetą: <<https://tka.lt/assets/uploads/sites/3/2020/01/Registras-2020-01-13.pdf>>.

SANTRAUKA

Orlaivių veiklos nuomos teisinių santykių probleminiai aspektai

Darbe tyrinėjami orlaivių veiklos nuomos sutartinių teisinių santykių probleminiai aspektai, susiję su unifikuoto tarptautinio reglamentavimo nepakankamumu, orlaivių nuomos santykių skirtingu ir ribotu reglamentavimu Europos Sąjungos ir Lietuvos Respublikos teisės aktais, tarptautinės aviacijos srityje nusistovėjusia sandorių praktika, formuojama, be kita ko, ir minkštosios teisės dokumentais. Darbe atskleidžiama, kad šie veiksniai, o taip pat didelė nuomojamo objekto (orlaivio) vertė daro įtaką orlaivio veiklos nuomos kaip tarptautinio komercinio sandorio ypatumams, paaiškina jo šalių teisių ir pareigų disbalanso neišvengiamumą bei galimas skirtingas pasekmes sandorio netinkamo vykdymo atvejais.

Remiantis Konvencija dėl tarptautinių interesų, susijusių su mobiliąja įranga, ir Protokolu dėl su orlaivių įranga susijusių klausimų, darbe aprašomi pagrindiniai teisiniai instrumentai ir priemonės, leidžiančios tarptautiniu mastu apsaugoti kreditoriaus (orlaivio savininko ar nuomotojo) interesus, bei atskleidžiamos šių priemonių taikymo ribos dėl Susitariančių šalių skirtingo apsisprendimo.

Darbe, remiantis konkrečių orlaivio nuomos sutarčių turinio pavyzdžiu bei Anglijos ir Niujorko valstijos teismų sprendimais, yra analizuojamos sutarties esminio nevykdymo sąlygos ir (ar) grėsmės, aprašomi dažniausi pažeidimai, jų pasekmės, bei iš orlaivių veiklos nuomos sutarčių dažniausiai kylantys ginčai, paaiškinama, kodėl absoliučioje daugumoje orlaivio nuomos sandorių šalys renkasi Anglijos arba Niujorko valstijos teisę ir teismus.

SUMMARY

Problematic issues and legal aspects of aircraft operating leasing

This thesis examines problematic issues and legal aspects of aircraft operating leasing, arising due to the absence of unified international regulation, diverse and limited legislation on aircraft operating leasing legal relationships in the European Union and the Republic of Lithuania, as well as established commercial practice in the aviation industry additionally formed by the soft law documents. It is discovered that these factors, together with the high value of a commercial aircraft, impacts on the essence of the aircraft leasing as an international commercial transaction, explains the inevitable imbalance in the parties' rights and obligations and different legal effects in case of non-performance.

In accordance with the Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment and the Protocol on Matters Specific to Aircraft Equipment, this thesis describes the main legal instruments and measures available to protect the interests of creditors (owner or lessor) on an international level along with limits to such instruments and measures arising due to the discretion of the contracting states.

On the basis of specific aircraft leasing agreements and judgments of England and New York State courts, this work analyses contractual clauses of events of default along with events and (or) conditions that typically constitute events of default. In addition, common disputes arising under the aircraft leasing contracts and consequences of a breach of a contract are described, together with reasons behind contract parties typically choosing either English or New York State law and jurisdiction.