

<https://doi.org/10.15388/vu.thesis.889>

<https://orcid.org/0000-0002-1741-4395>

VILNIAUS UNIVERSITETAS

Saulius Stonkus

Aviacijos saugos ir saugumo santykis su žmogaus teisėmis

DAKTARO DISERTACIJA

Socialiniai mokslai,
Teisė (S 001)

VILNIUS 2026

Disertacija rengta 2020–2025 metais Vilniaus universitete.

Mokslinė vadovė – prof. dr. Skirgailė Žalimienė (Vilniaus universitetas, socialiniai mokslai, teisė – S 001).

Gynimo taryba:

Pirmininkas – prof. habil. dr. Vytautas Nekrošius (Vilniaus universitetas, socialiniai mokslai, teisė – S 001).

Nariai:

doc. dr. Indrė Isokaitė-Valužė (Vilniaus universitetas, socialiniai mokslai, teisė – S 001),

doc. dr. Vygantė Milašiūtė (Vilniaus universitetas, socialiniai mokslai, teisė – S 001),

prof. dr. Haroldas Šinkūnas (Vilniaus universitetas, socialiniai mokslai, teisė – S 001),

prof. dr. Jukka Viljanen (Tampere universitetas, socialiniai mokslai, teisė – S 001).

Disertacija ginama viešame Gynimo tarybos posėdyje 2026 m. vasario 11 d. 14.30 val. Vilniaus universiteto Teisės fakulteto Kazimiero Leono Sapiegos auditorijoje (302). Adresas: Saulėtekio al. 9, 10221, Vilnius, Lietuva, tel. +370 5 236 6185; el. paštas tf@tf.vu.lt

Disertaciją galima peržiūrėti Vilniaus universiteto bibliotekoje ir VU interneto svetainėje adresu:

<https://www.vu.lt/naujienos/ivykiu-kalendorius>

<https://doi.org/10.15388/vu.thesis.889>

<https://orcid.org/0000-0002-1741-4395>

VILNIUS UNIVERSITY

Saulius Stonkus

Aviation Safety and Security in Relation to Human Rights

DOCTORAL DISSERTATION

Social Sciences,
Law (S 001)

VILNIUS 2026

The dissertation was prepared between 2020 and 2025 at Vilnius University.

Academic supervisor – Prof. Dr. Skirgailė Žalimienė (Vilnius University, Social Sciences, Law – S 001).

This doctoral dissertation will be defended in a public meeting of the Dissertation Defence Panel:

Chairman – Prof. Habil. Dr. Vytautas Nekrošius (Vilnius University, Social sciences, Law – S 001).

Members:

Assoc. Prof. Dr. Indrė Isokaitė-Valužė (Vilnius University, Social Sciences, Law – S 001),

Assoc. Prof. Dr. Vygantė Milašiūtė (Vilnius University, Social Sciences, Law – S 001),

Prof. Dr. Haroldas Šinkūnas (Vilnius University, Social Sciences, Law – S 001),

Prof. Dr. Jukka Viljanen (Tampere University, Social Sciences, Law – S 001).

The dissertation shall be defended at a public meeting of the Dissertation Defence Panel at 2.30 pm on 11 February 2026 in Kazimieras Leonas Sapiega Room (No. 302) of Vilnius University Faculty of Law. Address: Saulėtekio av. 9, 10221, Vilnius, Lithuania. Tel. +370 5 236 6185; e-mail: tf@tf.vu.lt

The text of this dissertation can be accessed at the library of Vilnius University, as well as on the website of Vilnius University:

www.vu.lt/lt/naujienos/ivykiu-kalendorius

SANTRUMPOS

angl.	anglų kalba
BVP	bendrasis vidaus produktas
Chartija	Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartija
Čikagos konvencija	Tarptautinė civilinės aviacijos konvencija
d.	dalys, diena
Direktyva 2000/78/EB	Tarybos 2000 m. lapkričio 27 d. direktyva 2000/78/EB nustatanti vienodo požiūrio užimtumo ir profesinėje srityje bendruosius pagrindus
Direktyva 2002/30/EB	Europos Parlamento ir Tarybos 2002 m. kovo 26 d. direktyva 2002/30/EB dėl taisyklių ir tvarkos, reglamentuojančios triukšmingų operacijų apribojimų įvedimą Bendrijos oro uostuose, nustatymo
Direktyva 2008/101/EB	Europos Parlamento ir Tarybos 2008 m. lapkričio 19 d. direktyva 2008/101/EB, iš dalies keičianti Direktyvą 2003/87/EB, kad į šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų prekybos sistemą Bendrijoje būtų įtrauktos aviacijos veiklos rūšys
Direktyva 2008/114/EC	Tarybos 2008 m. gruodžio 8 d. direktyva 2008/114/EC dėl Europos ypatingos svarbos infrastruktūros objektų nustatymo ir priskyrimo jiems bei būtinybės gerinti jų apsaugą vertinimo
Direktyva 2009/12/EB	Europos Parlamento ir Tarybos 2009 m. kovo 11 d. direktyva 2009/12/EB dėl oro uostų mokesčių
EASA	Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra
ECDC	Europos ligų prevencijos ir kontrolės centras
EK, Komisija	Europos Komisija
EP	Europos Parlamentas
ES, Sąjunga	Europos Sąjunga
ESTT, Teisingumo Teismas	Europos Sąjungos Teisingumo Teismas
EŽTK, Konvencija	Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencija
EŽTT, Strasbūro teismas	Europos Žmogaus Teisių Teismas
FRA	Europos Sąjungos pagrindinių teisių agentūra

ICAO	Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija
kt.	kitas (-a)
lot.	lotynų kalba
m.	metai
Monrealio konvencija	Konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo
Nr.	numeris
p.	punktas, papunktis, puslapis
pan.	panašiai
PNR direktyva	Europos Parlamento ir Tarybos 2016 m. balandžio 27 d. direktyva (ES) 2016/681 dėl keleivio duomenų įrašo (PNR) duomenų naudojimo teroristinių nusikaltimų ir sunkių nusikaltimų prevencijos, nustatymo, tyrimo ir patraukimo už juos baudžiamojon atsakomybėn tikslais
pvz.	pavyzdžiui
Reglamentas (EB) 2027/97	Tarybos 1997 m. spalio 9 d. reglamentas (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjų atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju
Reglamentas (EB) 889/2002	Europos Parlamento ir Tarybos 2002 m. gegužės 13 d. reglamentas (EB) Nr. 889/2002 iš dalies keičiantis Tarybos reglamentą (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju
Reglamentas (EB) 2320/2002	Europos Parlamento ir Tarybos 2002 m. gruodžio 16 d. reglamentas (EB) Nr. 2320/2002, nustatantis civilinės aviacijos saugumo bendrąsias taisykles
Reglamentas (EB) 261/2004	Europos Parlamento ir Tarybos 2004 m. vasario 11 d. reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinant Reglamentą (EEB) Nr. 295/91
Reglamentas (EB) 2252/2004	Tarybos 2004 m. gruodžio 13 d. reglamentas (EB) Nr. 2252/2004, dėl valstybių narių išduodamų pasų ir kelionės dokumentų apsauginių savybių ir biometrikos standartų
Reglamentas (EB) 300/2008	Europos Parlamento ir Tarybos 2008 m. kovo 11 d. reglamentas (EB) Nr. 300/2008 dėl civilinės aviacijos saugumo bendrųjų taisyklių ir panaikinančio Reglamentą (EB) Nr. 2320/2002

Reglamentas (ES) 1178/2011	Komisijos 2011 m. lapkričio 3 d. reglamentas (ES) Nr. 1178/2011, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su civilinės aviacijos orlaivių įgula susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros
Reglamentas (ES) 965/2012	Komisijos 2012 m. spalio 5 d. 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
Reglamentas (ES) 376/2014	Europos Parlamento ir Tarybos 2014 m. balandžio 3 d. reglamentas (ES) Nr. 376/2014 dėl pranešimo apie civilinės aviacijos įvykius, jų analizės ir tolesnės veiklos, kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 996/2010 ir panaikinama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/42/EB ir Komisijos reglamentai (EB) Nr. 1321/2007 ir (EB) Nr. 1330/2007
Reglamentas (ES) 2015/1018	Komisijos 2015 m. birželio 29 d. įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/1018, kuriuo nustatomas civilinės aviacijos įvykių, apie kuriuos privaloma pranešti pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 376/2014, klasifikacinis sąrašas
Reglamentas (ES) 2016/679	Europos Parlamento ir Tarybos 2016 m. balandžio 27 d. reglamentas (ES) 2016/679 dėl fizinių asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo ir kuriuo panaikinama Direktyva 95/46/EB (Bendrasis duomenų apsaugos reglamentas)
Reglamentas (ES) 2018/1139	Europos Parlamento ir Tarybos 2018 m. liepos 4 d. reglamentas (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, ir kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 2111/2005, (EB) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 ir direktyvos 2014/30/ES ir 2014/53/ES bei panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 552/2004 ir (EB) Nr. 216/2008 bei Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91
Reglamentas (ES) 2019/1157	Europos Parlamento ir Tarybos 2019 m. birželio 20 d. reglamentas (ES) 2019/1157 dėl Sąjungos piliečių

	tapatybės kortelių ir Sąjungos piliečiams bei jų šeimos nariams, kurie naudojami laisvo judėjimo teise, išduodamų teisę gyventi šalyje patvirtinančių dokumentų saugumo didinimo
Reglamentas (ES) 2024/1689	Europos Parlamento ir Tarybos 2024 m. birželio 13 d. reglamentas (ES) 2024/1689, kuriuo nustatomos suderintos dirbtinio intelekto taisyklės ir iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 300/2008, (ES) Nr. 167/2013, (ES) Nr. 168/2013, (ES) 2018/858, (ES) 2018/1139 ir (ES) 2019/2144 ir direktyvos 2014/90/ES, (ES) 2016/797 ir (ES) 2020/1828 (Dirbtinio intelekto aktas)
SARPs	Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos tvirtinami aviacijos standartai ir rekomenduojama praktika
SESV	Sutartis dėl Europos Sąjungos veikimo
str.	straipsnis
t. y.	tai yra
t. t.	taip toliau
Tokijo konvencija	Konvencija dėl nusikaltimų ir tam tikrų kitų veiksmų, padarytų orlaiviuose
UN	Jungtinės Tautos
Varšuvos konvencija	Konvencija dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo
žr.	žiūrėkite

TURINYS

IVADAS.....	12
1. AVIACIJOS SAUGOS IR AVIACIJOS SAUGUMO SAMPRATA TEISĖS DOKTRINOJE	29
1.1. Aviacijos saugos ir saugumo sąvokų vartojimo skirtingose kalbose lingvistiniai ypatumai.....	30
1.2. Saugos ir saugumo sampratos bendrinėje kalboje bei atskirose veiklos srityse, jų įtaka aviacijos saugos ir aviacijos saugumo integraliam suvokimui	35
1.2.1. Saugos ir saugumo samprata įprastinėje vartosenoje ir jos reikšmė aviacijos saugos ir aviacijos saugumo suvokimui.....	36
1.2.2. Saugos ir saugumo suvokimas skirtingose (specifinėse) veiklos srityse: aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sampratų tarpdiscipliniškumas	42
1.3. Aviacijos saugos ir aviacijos saugumo kontekstualizavimas	48
1.3.1. Aviacijos kontekstas.....	50
1.3.2. Istorinis, socialinis ir kultūrinis kontekstai.....	55
1.3.3. Ekonominis kontekstas.....	62
1.4. Objektinioji <i>versus</i> subjektyvioji ir absoliučioji <i>versus</i> santykinė (reliatyvioji) aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sampratos	65
1.4.1. Objektinioji <i>versus</i> subjektyvioji samprata	65
1.4.2. Absoliučioji <i>versus</i> santykinė (reliatyvioji) samprata	73
1.4.3. „Priimtinos rizikos“ kategorija aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sampratose.....	79
1.5. Aviacijos saugos ir aviacijos saugumo atskirtis, jų tarpusavio sąveika	86
1.5.1. Aviacijos saugos ir aviacijos saugumo atribojimas pagal grėsmių kilmę	91
1.5.2. Aviacijos saugos ir aviacijos saugumo atribojimas pagal grėsmių pobūdį	93
1.5.3. Aviacijos saugos ir aviacijos saugumo atribojimas pagal sąveiką sistema–aplinka	95

1.5.4. Aviacijos saugos ir aviacijos saugumo atribojimo reikšmė žmogaus teisių kontekste	97
1.5.5. Aviacijos saugos ir aviacijos saugumo tarpusavio sąveika ir jos reikšmė	101
Pirmosios tyrimo dalies apibendrinimas	105
2.AVIACIJOS SAUGOS IR AVIACIJOS SAUGUMO SAMPRATA TARPTAUTINIAME CIVILINĖS AVIACIJOS REGLAMENTAVIME IR ESTT BEI EŽTT JURISPRUDENCIJOJE	108
2.1. Aviacijos saugos ir aviacijos saugumo samprata pagal tarptautinį civilinės aviacijos reglamentavimą	109
2.1.1. Aviacijos saugos turinys tarptautinėje civilinės aviacijos teisėje	111
2.1.2. Aviacijos saugumo turinys tarptautinėje civilinės aviacijos teisėje.....	119
2.2. Aviacijos saugos ir aviacijos saugumo suvokimas ESTT bei EŽTT jurisprudencijoje.....	130
2.2.1. Aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sąvokų vartojimo ESTT ir EŽTT jurisprudencijoje kalbiniai aspektai.....	131
2.2.2. Skirtingų kontekstų įtaka aviacijos saugos ir aviacijos saugumo suvokimui ESTT ir EŽTT jurisprudencijoje	136
2.2.3. Aviacijos sauga ir aviacijos saugumas, kaip objektyviosios sąvokos ESTT ir EŽTT jurisprudencijoje	143
2.2.4. Aviacijos sauga ir aviacijos saugumas, kaip santykinės (reliatyviosios) sąvokos ESTT ir EŽTT jurisprudencijoje	151
Antrosios tyrimo dalies apibendrinimas.....	158
3.AVIACIJOS SAUGOS IR AVIACIJOS SAUGUMO SANTYKIS SU ŽMOGAUS TEISĖMIS	164
3.1. Aviacijos sauga ir aviacijos saugumas, kaip pagrindas taikyti žmogaus teisių ribojimus – esminės ribojimų taikymo sąlygos pagal Chartiją ir EŽTK.....	165
3.1.1. Aviacijos sauga ir aviacijos saugumu grindžiamų ribojimų taikymas vertinimo (nuožiūros) laisvės kontekste.....	172
3.1.2. Aviacijos sauga ir aviacijos saugumu grindžiamų ribojimų atitiktis reikalavimui „numatytas (nustatytas) įstatymo“	179

3.1.3. Aviacijos sauga ir aviacijos saugumu grindžiamų ribojimų atitiktis proporcingumo principui	184
3.1.4. „Teisėto tikslo“ kriterijus, ribojimus grindžiant aviacijos sauga ir aviacijos saugumu	194
3.2. Aviacijos saugos ir aviacijos saugumo vertybinis turinys žmogaus teisių ribojimų kontekste	198
3.2.1. Aviacijos sauga ir aviacijos saugumas, kaip siekis apsaugoti žmones.....	199
3.2.2. Aviacijos sauga ir aviacijos saugumas, kaip siekis apsaugoti turtą	217
3.3. Aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sąsaja su pagal Chartiją ir EŽTK pripažįstamais teisėtais žmogaus teisių ribojimų tikslais	226
Trečiosios tyrimo dalies apibendrinimas.....	259
IŠVADOS.....	265
PASIŪLYMAI	271
LITERATŪROS SĄRAŠAS.....	272
SUMMARY	303
MOKSLINIŲ PUBLIKACIJŲ IR PRISTATYTŲ PRANEŠIMŲ SĄRAŠAS, INFORMACIJA APIE AUTORIŲ	343

IVADAS

Tyrimo aktualumas ir tiriamoji problema. Aviacija¹ yra ypatingai svarbi šiuolaikiniame pasaulyje. Gerai išplėtotas ir tinkamai veikiantis oro transporto² tinklas skatina teritorinę sanglaudą ir socialinę įtrauktį, jis suartina žmones, supaprastindamas keliones, paversdamas jas greitesnėmis, o kartais tai gali būti vienintelė priimtina keliavimo alternatyva dėl specifinių tam tikros vietovės klimato sąlygų ir (ar) geografinės padėties ypatumų. Daugeliui valstybių oro transporto vystymas yra vienas iš nacionalinės politikos prioritetų, be kita ko, susijęs su nacionalinio saugumo užtikrinimu, dažnai ir prestižo klausimas. Aviacijos sektorius taip pat itin svarbus ekonominiu požiūriu, kadangi globaliu mastu sukuria apie 87 milijonus darbo vietų ir kasmet sugeneruoja maždaug 3,5–4,1 trilijonų JAV dolerių BVP (ATAG, 2020, p. 10–11; 2024, p. 10), kas 2024 metų duomenimis prilygsta Japonijos ar Indijos ekonomikai ir pagal savo dydį pasauliniame valstybių reitinge užimtą 5-ąją vietą (IATA, 2025). Aviacija sudaro sąlygas augti ir kitoms ekonominės veiklos rūšims, pavyzdžiui, turizmo, prekybos ir kt. Oro transporto veiklos sutrikimai, net ir laikini, gali stipriai pakenkti normaliam gyvenimui ir visai ekonomikai, todėl svarbu užtikrinti sklandų šio transporto sektoriaus veikimą, o sėkmingo aviacijos funkcionavimo ir vystymosi garantas neabejotinai yra aukštas aviacijos saugos ir saugumo lygis.

Nuo pat savo atsiradimo kėlus visuomenės susižavėjimą, aviacija tuo pačiu buvo lydimą didžiulės baimės dėl su skrydžiais susijusių pavojų ir šiuolaikinės aviacijos pradžia nebuvo lengva – pirmieji už orą sunkesni orlaiviai ir bandymai jais naudojantis žmogui pakilti į dangų dažnai baigdavosi nesėkmingai, neretai pilotų ir (ar) keleivių arba ant žemės likusių tokių bandymų stebėtojų (žiūrovų) sužalojimais ar netgi mirtimi³. Sklandžiam ir sėkmingam šiuolaikinės aviacijos vystymuisi buvo svarbu maksimaliai

¹ Disertacijoje nagrinėjama civilinė aviacija.

² Disertacijoje oro transporto sritis suvokiama kaip neapsiribojanti išimtinai tik skrydžių vykdymu, bet kaip apimanti ir su keleivių bei krovinių vežimo oru paslaugomis glaudžiai susijusias kitas veiklas, pavyzdžiui, keleivių ir bagažo registravimą, oro uostuose vykdomas saugumo patikras, oro eismo valdymą, skrydžių maršrutų planavimą, periodines (technines) orlaivių patikras bei patikrinimus prieš skrydžius (angl. *pre-flight check*) ir kt.

³ Pirmoji mirtina lėktuvo avarija, kurios metu žuvo keleivis, taip pat buvo sužalotas lėktuvą pilotavęs vienas iš šiuolaikinės aviacijos pradininku laikomų brolių Orvilis Raitas (Orville Wright), įvyko 1908 m. rugsėjo 17 d. (ASW, 2008, p. 5), t. y. nepraėjus nei penkeriems metams nuo pirmojo sėkmingo brolių Raitų skrydžio, o 1912 m. birželio 19 d. netoli Douai miesto Prancūzijoje įvyko ir pirmasis lėktuvų susidūrimas ore, kurio metu žuvo abiejų orlaivių pilotai (Chisholm, 1913, p. 29).

sumažinti su orlaiviais susijusių nelaimingų atsitikimų tikimybę ir (arba) jų sukeliama žalą. Juolab kad bėgant laikui ir intensyvėjant oro eismui nelaimingų atsitikimų skaičius aviacijoje nuolat augo, o juos lėmė įvairios priežastys – ne tik techniniai orlaivių trūkumai ir įvairūs gedimai, bet ir žmogiškieji veiksniai (pilotų, oro eismo valdymo operatorių, inžinierių, technikų, kito personalo klaidos ar nepakankama patirtis), sudėtingos oro sąlygos ir kt. (Mironenko-Enerstvedt, 2017, p. 99).

Ilgainiui taip pat išryškėjo grėsmė aviacijai dėl neteisėtų trečiųjų asmenų veiksmų, ypač XX amžiaus 7-ojo dešimtmečio pabaigoje, kai aviacijos visuomenės (ir ne tik) susirūpinimą kėlė suaktyvėję orlaivių užgrobimai, kuriuos organizuodavo įvairios grupuotės, šantažo būdu reikalaujamos politinio prieglobsčio, kalinių paleidimo į laisvę, išpirkos ar pan. (Jenkins, 1986, p. 774; Maccario, 2013, p. 147; Poole, 2008, p. 6). Technologinės pažangos dėka atsiradus galimybėms vykdyti tarptautinius skrydžius, tai nebebuvo tik nacionalinė atskirų valstybių problema – ji reikalavo bendro tarptautinės aviacijos bendruomenės atsako. Be to, tarptautinių skrydžių atsiradimas kėlė valstybių susirūpinimą saugumu ne vien aviacijos, bet ir platesniame kontekste, visų pirma, dėl nacionalinio saugumo (Havel, Sanchez, 2014, p. 174). Tai privertė valstybes daugiau dėmesio skirti priemonėms, skirtoms kovoti su nepageidaujama trečiųjų asmenų veika, nukreipta prieš civilinę aviaciją arba siekiant ją panaudoti kitiems neteisėtiems tikslams. Ši tendencija ypatingai didelį pagreitį įgavo po visą pasaulį sukrėtusių tragiškų 2001 m. rugsėjo 11 d. teroro išpuolių Jungtinėse Amerikos Valstijose⁴, atskleidusių aviacijos pažeidžiamumą tokiems piktavaliams veiksams (Acharya, 2008, p. 107), su kurių keliamomis grėsmėmis aktyviai kovojama iki šiol (Havel, Sanchez, 2014, p. 185).

Suvaldyti nurodytas grėsmes būtent ir siekiama aviacijos saugos bei aviacijos saugumo priemonėmis, todėl jų svarba sėkmingam ir sklandžiam oro transporto veikimui yra neabejotina. Atsižvelgiant į didelę jų reikšmę aviacijoje, saugai ir saugumui skirtos taisyklės labiausiai prisidėjo prie aviacijos teisinio reguliavimo raidos bei tapo kertiniu jos pagrindu (Havel, Sanchez, 2014, p. 173–175; Huang, 2009, p. 5). Nepaisant to, tarptautinės civilinės aviacijos teisinio reguliavimo pagrindą sudarančiuose Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (angl. *International Civil Aviation Organization*) dokumentuose šios esminės – aviacijos saugos ir aviacijos

⁴ Ši data dažnai įvardijama kaip žyminti svarbų lūžį aviacijos saugumo srityje, lėmusį ženkliai griežtesnių saugumo priemonių atsiradimą ir taikymą visame pasaulyje (Klenka, 2019, p. 48–50; Mironenko-Enerstvedt, 2017, p. 111). Vis dėlto, nepaisant kovai su terorizmu nuolat skiriamų didelių pastangų ir finansinių išteklių, terorizmo grėsmė civilinei aviacijai išlieka didelė (EK, 2015b).

saugumo – sąvokos apibrėžiamos gana abstrakčiai. Teisės doktrinoje aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sampratų teisinis turinys taip pat nėra išsamiai atskleistas ir išplėtotas, todėl šios teisinės kategorijos iš esmės gali būti plačiai interpretuojamos.

Savo ruožtu dėl aviacijos siūlomų privalumų ir keliavimo oru patogumo, kurių šiuolaikinės visuomenės nėra linkusios atsisakyti, aviacijos sauga ir aviacijos saugumas dažnai suvokiami ir be didesnių svarstymų visuotinai priimami kaip galintys pateisinti tam tikrus žmogaus teisių ir (ar) laisvių ribojimus. Taigi oro transporto srityje neišvengiamai susiduriama su poreikiu spręsti aviacijos saugos ir aviacijos saugumo santykio su žmogaus teisėmis balansavimo problemas. Sparti oro transporto sektoriaus plėtra ir nuolat augantis kelionių oro transportu skaičius, aviacijoje plačiai diegiamos inovatyvios, be kita ko, dirbtiniu intelektu grindžiamos, technologijos ir vis didėjanti jos ekonominė bei socialinė svarba, kartu indikuoja tendenciją, kad ateities perspektyvoje įvairios grėsmės, susijusios su žmogaus teisių ir laisvių ribojimais, grindžiamais aviacijos sauga ir (ar) saugumu šioje srityje dar labiau aktualizuosis.

Tarptautinės civilinės aviacijos reglamentavimo pamatą sudarančioje Čikagos konvencijoje nėra konkrečių nuostatų, kurios būtų nukreiptos apsaugoti ar prisidėti prie žmogaus teisių apsaugos nuo galimo neigiamo aviacijos saugos ir (ar) saugumo priemonių poveikio arba bent įtvirtintų pareigą tinkamai atsižvelgti į šią grėsmę sprendžiant dėl konkrečių aviacijos saugai ir (ar) saugumui užtikrinti skirtų priemonių taikymo bei imtis atitinkamų priemonių, siekiant šią grėsmę suvaldyti. Nors detalesnės tarptautinės civilinės aviacijos taisyklės nustatomos ICAO, kuri pagal Čikagos konvenciją yra įgaliota tvirtinti tarptautinius aviacijos standartus ir rekomenduojamą praktiką (angl. *Standards and Recommended Practices – SARPs*), tačiau šiuose dokumentuose žmogaus teisių apsaugai nuo grėsmių, kylančių dėl aviacijos saugos ir (ar) saugumo priemonių taikymo, taip pat neskiriamas didesnis dėmesys. Kita vertus, tai ir nepatenka tarp Čikagos konvencijoje (44 str.) įtvirtintų šios organizacijos tikslų.

Nepaisant aplinkybės, jog SARPs vadinami Čikagos konvencijos priedais, taip yra tik dėl patogumo ir teisiniu požiūriu šie dokumentai netampa minėtos konvencijos dalimi (Čikagos konvencijos 54 str. 1 p.), todėl dažnai yra vertinami kaip *soft law*⁵ aktai. Atitinkamai teisės doktrinoje iki šiol

⁵ Šis angliškasis terminas (*soft law*) mokslinėje literatūroje į lietuvių kalbą verčiamas įvairiai – pavyzdžiui, švelnioji teisė, minkštoji teisė, negriežtoji teisė, nenorminė teisė, guminė teisė (Stonkus, 2023, p. 69), todėl sudėtinga būtų išskirti vieną nusistovėjusį lietuvišką terminą.

nesutariama dėl SARP's privalomumo, pabrėžiant tai, kad jie neturi prievartinio įgyvendinimo užtikrinimo mechanizmo ir formaliai nėra teisiškai įpareigojantys (Ducrest, 1995; Dempsey, 2004; Albinini, 2016; Murgan et al., 2017 cituota Stonkus, 2023, p. 71). Tai iš dalies patvirtina ir pačios ICAO skelbiami duomenys, jog jos nustatytų standartų laikymasis (efektyvus įgyvendinimas) pasaulyje vidutiniškai siekia vos apie 68 proc. (ICAO, 2019, p. 16). Šiuo aspektu svarbi Europos Sąjungos ir jos institucijų veikla, siekiant suvienodinti aviacijos teisės reguliavimą, visų pirma Europos mastu, bet tuo pačiu prisidedant ir prie globalios aviacijos reglamentavimo konvergencijos, šiame procese Sąjungai kartu aiškiai deklaruojuant tikslą užtikrinti aukštus žmogaus teisių apsaugos standartus⁶.

Socialinėje visuomenėje, kurioje susiduria įvairūs ir ne visada tarpusavyje derantys (kartais vienas kitam prieštaraujantys) interesai, neišvengiami tam tikri žmogaus teisių ir laisvių ribojimai, ieškant konkuruojančių vertybių pusiausvyros. Todėl kartu su pagrindinių žmogaus teisių ir laisvių katalogais nurodytuose jų apsaugai skirtuose dokumentuose įtvirtintos ir atitinkamos šių teisių bei laisvių ribojimo sąlygos⁷. Šios sąlygos, kurioms esant gali būti pateisinami tam tikri žmogaus teisių ir laisvių ribojimai, paprastai siejamos su reikalavimais, kad apribojimai turi būti nustatyti įstatymo, jie turi būti būtini demokratinėje visuomenėje, siekti vieno ar kelių visuotinai svarbių tikslų, taikomos priemonės (ribojimai) privalo būti tinkamos ir proporcingos siekiamiems tikslams bei jas taikant negali būti paneigiama pačių asmens teisių ir laisvių esmė⁸. Nors nurodytos sąlygos gali atrodyti pakankamai aiškos, dėl susiklostančių įvairialypių gyvenimiškų situacijų ir nuolat kintančios socialinės tikrovės jų taikymas ne visada yra paprastas, ir galimybės naudotis prigimtiniėmis žmogaus teisėmis bei laisvėmis ribų problema iki šiol kelia nemažai mokslinių diskusijų tiek teoriniuose svarstymuose apie žmogaus teisių ir laisvių turinį, jų prigimtį, tiek

⁶ Greta poreikio garantuoti aukštą aviacijos saugos ir saugumo lygį aiškiai akcentuojama ir žmogaus teisių apsaugos svarba bei siekis užtikrinti šių vertybių pusiausvyrą matyti ne tik iš programinių Sąjungos institucijų dokumentų (žr., pvz., EK, 2015a), bet šie siekiai yra įtvirtinti ir pagrindiniuose aviacijai reglamentuoti skirtuose ES antrinės teisės aktuose (žr., pvz., Reglamentą (ES) 2018/1139). Apskritai, dar iki įsigaliojant Lisabonos sutarčiai, kuria Chartijai pripažintas privalomas ES pirminės teisės statusas, pagrindinių žmogaus teisių ir laisvių apsauga buvo svarbi Sąjungos teisės dalis ir jai buvo skiriamas didelis dėmesys.

⁷ Žr., pvz., Visuotinės žmogaus teisių deklaracijos 29 str. 2 d.; EŽTK 8 str. 2 d., 9 str. 2 d., 10 str. 2 d., 11 str. 2 d.; Tarptautinio pilietinių ir politinių teisių pakto 12 str. 3 d., 18 str. 3 d., 19 str. 3 d., 21 str., 22 str. 2 d.; Tarptautinio ekonominių, socialinių ir kultūrinių teisių pakto 4 str.; ES pagrindinių teisių chartijos 52 str. 1 d.; ir kt.

⁸ Plačiau žr. šios disertacijos 3.1 poskyrį.

ieškant geriausių galimų sprendimų konkrečiomis situacijomis, kuriose susiduria skirtingi (konkuruojantys) interesai.

Praktikoje aviacijos sauga ir aviacijos saugumas dažnai be didesnių svarstymų yra suvokiami kaip teisėtas pagrindas taikyti atitinkamas žmogaus teises ribojančias priemones. Tačiau pagrindiniuose tarptautiniuose ir regioniniuose žmogaus teisių apsaugos dokumentuose (JT Chartija, 1945; Visuotinė žmogaus teisių deklaracija, 1948; EŽTK, 1950; Tarptautinis pilietinių ir politinių teisių paktas, 1966; Tarptautinis ekonominių, socialinių ir kultūrinių teisių paktas, 1966; ES pagrindinių teisių chartija, 2000; ir kt.) aviacijos sauga ir (ar) aviacijos saugumas nėra eksplicitiškai įtvirtinti kaip teisėti tikslai riboti žmogaus teises bei laisves, o pačių aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sąvokų turinys, kaip minėta, yra pernelyg neapibrėžtas. Toks aviacijos saugai ir aviacijos saugumui būdingas neapibrėžtumas kelia rimtą grėsmę žmogaus teisių apsaugai, kadangi atveriamos galimybės piktnaudžiauti šiomis teisinėmis kategorijomis, siekiant pateisinti žmogaus teisių ribojimus. Tačiau šių aviacijos teisinio reguliavimo pagrindą sudarančių esminių sąvokų turinys teisės doktrinoje nėra išsamiai atskleistas ir išplėtotas, o praktikoje atrodo visiškai įprasta jas vartoti kaip visuotinai suprantamas ir nekvestionuotinas normatyvines nuostatas, be kita ko, aviacijos sauga ir (ar) aviacijos saugumu grindžiamų žmogaus teisių ribojimų kontekste. Tai skatina atidžiau pažvelgti į aviacijos saugą ir aviacijos saugumą, siekiant išsamiai išanalizuoti jų teisinį turinį, išgryninant esminius šio turinio elementus, bei įvertinti juos žmogaus teisių teisėje įtvirtintų žmogaus teisių ribojimo sąlygų plotmėje.

Temos ištirtumas ir disertacinio tyrimo mokslinis naujumas.

Užsienio šalių teisės mokslininkų darbuose aviacijos teisės sąlyčiui su žmogaus teisėmis skiriamas nemažas dėmesys. Tačiau šis santykis paprastai nagrinėjamas tik per aviacijos saugumo prizmę, aviacijos saugą paliekant nuošalyje, ir koncentruojantis į privatumo bei asmens duomenų apsaugą (Acharya, 2008; Mironenko, 2011; Leese, 2013; Tirosh, Birnhack, 2013; Acquista, 2020). Kitoms žmogaus teisėms didesnis dėmesys nėra skiriamas – galima paminėti tik keletą mokslo darbų, kuriuose fragmentiškai apžvelgiamos kitos žmogaus teisės: pavyzdžiui, O. M. Enerstvedt (2017) savo monografijoje greta teisės į privatumą bei asmens duomenų apsaugos epizodiškai tyrė ir aviacijos saugumo santykį su teise į gyvybę, judėjimo laisvę, diskriminacijos draudimu, vaikų teisėmis; J. Juvan, I. Prezelj ir E. Kopač (2021) nagrinėdami aviacijos saugumo priemones savo straipsnyje taip pat palietė judėjimo laisvės problematiką; E. Fahey (2012), N. L. Dobson (2020) aviacijos teisę nagrinėjo teisės į sveiką ir saugią aplinką aspektu. L. Kovudhikulrungsri (2018) tyrimą atliko iš kitos perspektyvos ir nagrinėjo

žmogaus teisių bei aviacijos teisės normų santykį jų kolizijos prasme, siekdama atskleisti, kurios normos turėtų būti taikomos jų kolizijos atveju.

Mokslinėje literatūroje galima rasti nemažai su žmogaus teisių apsauga aviacijoje susijusių darbų šiuolaikinėje visuomenėje sparčiai populiarėjančių bepiločių orlaivių technologijų kontekste, tačiau ir juose didžiausias dėmesys skiriamas teisei į privatumą bei asmens duomenų apsaugai: pavyzdžiui, T. T. Takahashi (2012), R. Molko (2013) ir J. Celso (2014) nagrinėjo su bepiločiais orlaiviais susijusią teisės į privatumą problematiką Jungtinių Amerikos Valstijų Konstitucijos ketvirtosios pataisos, saugančios asmens privatumą ir orumą neteisėto valstybės įsikišimo atveju, plotmėje, o W. G. Voss (2013) ją papildomai lygino su Europoje galiojančiais šios teisės apsaugos mechanizmais; D. Wright ir R. Finn (2012, 2016) plačiau tyrė bepiločių orlaivių naudojimo poveikį teisei į privatumą ir galimo neigiamo šio poveikio išankstinio vertinimo mechanizmą bei jo taikymo galimybes sprendžiant bepiločių orlaivių keliamos grėsmės teisei į privatumą problemas; E. Bassi (2019) analizavo Reglamente (ES) 2018/1139 įtvirtintą bepiločių orlaivių teisinį reguliavimą, tam tikrais aspektais paliesdama ir teisės į privatumą bei asmens duomenų apsaugos klausimus, bei jų integravimo į Europos oro eismo valdymo sistemą problemas (Bassi, 2020), be to, kartu su kitais autoriais atskirai tyrė dėl bepiločių orlaivių naudojimo kylančius iššūkius Bendrojo duomenų apsaugos reglamento (Reglamentas (ES) 2016/679) kontekste (Bassi et al., 2019), šiuo aspektu reikšmingų išvalgų pateikė ir R. Pusztahelyi (2019); dėl bepiločių orlaivių galimybės fiksuoti vaizdus kylančias grėsmes teisei į privatumą ir su tuo susijusius atsakomybės klausimus taip pat nagrinėjo G. Agarwal (2021). Lietuvoje taip pat buvo nagrinėta dėl bepiločių orlaivių naudojimo kylančių grėsmių teisei į privatumą bei asmens duomenų apsaugai tematika, tačiau šia tema pavyko rasti vos kelis straipsnius (Pūraitė, Bereikienė, Šilinskė, 2017; Kerpytė, Staniulis, 2018; Kiršys, 2021), o platesnio požiūrio į aviacijos saugos ir aviacijos saugumo santykio su žmogaus teisėmis problematiką apskritai pasigendama.

Užsienio bei Lietuvos doktrinoje trūksta išsamių mokslinių tyrimų, kuriuose būtų detalai analizuotas aviacijos saugos ir aviacijos saugumo teisinis turinys žmogaus teisių apsaugos kontekste. Sauga ir saugumas paprastai nagrinėjami ne kaip specialiosios (aviacijos), bet kaip bendrosios teisinės kategorijos arba kitose specifinėse (ne teisės) srityse, tokiose kaip rizikos valdymas, inžinerija ar pan. Saugumas nemažai tyrinėtas ne aviacijos, o nacionalinio saugumo kontekste, pastaruoju metu vis dažniau jį analizuojant skaitmeninių technologijų srityje. Pavyzdžiui, saugos ir (ar) saugumo, kaip bendrąją prasme vartojamų sąvokų, turinį, jų tarpusavio sąveiką tyrė D. A. Baldwin (1977), E. Rothschild (1995), B. Miller (2001), J. Waldron

(2006), D. Holtrop, D. Kretz (2008), L. Zedner (2003, 2009), S. O. Hansson (2012), L. Jarvis, J. Holland (2014), M. Boholm et al. (2016), N. Karanikas (2018), S. H. Jore (2019), A. Vedder (2019). N. Möller, S. O. Hansson ir M. Peterson (2006), N. Möller (2012) tyrė saugos turinį rizikos valdymo kontekste, o P. Slovic (2000), N. Quddus et al. (2020) labiau gilinasi į nuo saugos ir saugumo neatsiejamą rizikos sampratą, kurią aviacijos kontekste taip pat nagrinėjo R. W. Poole (2008), R. A. Clothier et al. (2013). N. Dahlstrom ir S. Dekker (2008) analizavo žmogiškojo faktoriaus reikšmę saugai ir saugumui, šią sritį aviacijos srityje tyrė ir C. O. Miller (1988). Lietuvos bei užsienio autoriai saugumo turinį, jo santykį su žmogaus teisėmis taip pat yra nagrinėję nacionalinio saugumo srityje (Wolfers, 1952; Pranevičienė, 2011; Reed, Dumper, 2012; Markevičius, 2022). Saugos ir saugumo turinį bei jų tarpusavio sąveiką tyrė A. Burns et al. (1992), D. F. C. Brewer (1993), D. P. Eames, J. D. Moffett (1999), D. G. Firesmith (2003), A. G. Hessami (2004), M. B. Line et al. (2006), G. Stoneburner (2006), T. J. Cockram, S. R. Lautieri (2007), G. Deleuze et al. (2008), M. Sun et al. (2009), L. Piètre-Cambacédès, C. Chaudet (2010), J. Cusimano, E. Byers (2010), P. Bieber et al. (2012), J. P. Blanquart et al. (2012), L. Piètre-Cambacédès, M. Bouissou (2013), S. Kriaa et al. (2015), K. A. Pettersen, T. Bjørnskau (2015), C. Glesner et al. (2022). Tačiau pastarieji autoriai minėtą analizę iš esmės atliko per kompiuterinėmis sistemomis grįstų technologijų (kurios, beje, plačiai taikomos ir aviacijoje), atominės energetikos ar inžinerinių mokslų prizmę, atsietai nuo žmogaus teisių apsaugos. Be to, nemaža dalis minėtų tyrimų atlikti daugiau nei prieš dešimtmetį, o saugos ir saugumo teisinis turinys glaudžiai susijęs su istoriniu kontekstu, ypač tokioje dinamiškoje aplinkoje kaip aviacija, kurioje dėl itin sparčios technologinės pažangos, taip pat globalizacijos procesų nulemtų politinių, ekonominių, socialinių ir kultūrinių pokyčių formuojasi nauji visuomeniniai santykiai (taip pat transformuojasi esami), ir kartu su jais nuolat kinta saugos bei saugumo grėsmės, taigi ir jų teisinio turinio suvokimas.

Sėkmingo aviacijos sektoriaus funkcionavimo ir vystymosi garantu laikomų bei aviacijos teisinio reguliavimo pagrindą sudarančių aviacijos saugos ir aviacijos saugumo santykio su žmogaus teisėmis kontekste kompleksinių mokslinių tyrimų trūksta. Disertacinio tyrimo tema teisės mokslo doktrina dar tik formuojasi, todėl akademinio lygio egzistuoja poreikis šioje srityje atlikti kryptingą, išsamią ir visapusišką analizę. Disertaciniu tyrimu siekiama išsamiai atskleisti aviacijos saugos ir aviacijos saugumo, kaip specialiųjų teisinių kategorijų, turinį bei išanalizuoti esminius šį turinį sudarančius elementus žmogaus teisių apsaugos kontekste, neapsiribojant tam tikromis konkrečiomis žmogaus teisėmis, o vertinant bendrai žmogaus teisių

ribojimų sąlygų požiūriu. Disertacinio tyrimo rezultatai reikšmingi ir praktiniu požiūriu, sprendžiant žmogaus teisių ribojimų, grindžiamų aviacijos saugos ir (ar) aviacijos saugumo tikslais, problemas, kadangi pasitarnaus kaip orientyras, leidžiantis geriau suvokti (išgryninti) jų teisinį turinį, o tai yra būtina prielaida tinkamam balansavimo procesui, užtikrinant aukštą žmogaus teisių apsaugos lygį.

Tyrimo objektas ir ribos. Tyrimo *objektas* yra aviacijos saugos ir aviacijos saugumo teisinis turinys jų santykyje su žmogaus teisėmis.

Disertacinis tyrimas pasižymi globalia reikšme, visų pirma, dėl pačiai aviacijai iš prigimties būdingo tarptautiškumo (Huang, 2009, p. 8). Bene svarbiausia institucija tarptautinės civilinės aviacijos reglamentavimo srityje yra Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija – 193 pasaulio valstybės, tarp jų visas Europos Sąjungos valstybės nares, vienijanti specializuota Jungtinių Tautų agentūra (ICAO, 2022), kuri siekiant kuo labiau suvienodinti taisykles, standartus, procedūras ir struktūrą, susijusius su orlaiviu, personalu, oro keliais bei papildomomis paslaugomis, įgaliota priimti tarptautinius standartus, rekomenduojamąją praktiką ir procedūras (Čikagos konvencijos 37 str.). Būtent pastaraisiais praktiškai visame pasaulyje grindžiamas bazinis teisinis aviacijos reguliavimas. Tačiau šiuo aspektu svarbi reikšmė tenka ir ES bei jos institucijų veiklai vienodinant aviacijos teisės reguliavimą globaliu mastu, kartu deklaruojant siekį šiame procese išlaikyti aukštus žmogaus teisių apsaugos standartus. Tai, be kita ko, pasireiškia minėtų ICAO leidžiamų standartų, kurie dažnai vertinami kaip *soft law* aktai, tam tikro privalomumo įgijimu per ES teisę (tiek perkeltiant šiuos standartus į Sąjungos antrinę teisę ar tiesiogiai darant į juos nuorodas, tiek per ESTT jurisprudenciją)⁹.

Aviacija, kaip transporto srities pramonės šaka, patenka į pasidalijamosios Europos Sąjungos kompetencijos sritį (SESV 4 str. 2 d. g p.), todėl pagal subsidiarumo principą šioje srityje Sąjunga gali imti veikti tik tada ir tik tokiu mastu, kai valstybės narės numatomo veiksmo tikslų negali deramai pasiekti, o Sąjungos lygiu dėl numatomo veiksmo masto arba poveikio juos pasiekti būtų geriau (ES sutarties 5 str. 3 d.). Tačiau dėl aviacijai būdingo itin ryškaus tarptautinio pobūdžio priimant su ja susijusias bendras ES taisykles paprastai nekyla didesnių abejonių dėl subsidiarumo principo taikymo sąlygų egzistavimo, o pagal ESTT praktikoje suformuotus principus¹⁰, Sąjungai į savo vidaus teisės aktus įtraukus nuostatas, susijusias su trečiųjų šalių subjektų teisine padėtimi, arba aiškiai suteikus savo institucijoms įgaliojimus derėtis su trečiosiomis šalimis, ji įgyja išimtinę

⁹ Plačiau žr. Stonkus, 2022.

¹⁰ Žr. ESTT 1971 m. kovo 31 d. sprendimą byloje *Komisija prieš Tarybą*, Nr. 22/70.

išorinę kompetenciją tose srityse, kurioms taikomi šie aktai. Tokiu būdu ES, įgyvendindama savo vidinę kompetenciją nustatyti tam tikras bendras taisykles oro transporto srityje, kartu įgyja išimtinę išorinę kompetenciją veikti tokių bendrų aviacijos taisyklių apimtyje.

Taigi, disertaciniame tyrime koncentruojamasi į Europos Sąjungos kontekstą. Ši kryptis pasirinkta pirmiausia dėl Europos Sąjungai būdingos integracinės prigimties ir pastaraisiais dešimtmečiais Sąjungoje vykusio spartaus aviacijos saugos ir aviacijos saugumo teisinio reguliavimo harmonizavimo, kuriam būdingas itin ryškus konkurencijos taisyklių taikymas integracijos tikslais, leidęs ES reikšmingai išplėsti ne tik vidinę, tačiau ir išorinę savo kompetenciją aviacijos srityje (Banowsky, 1990; Button, Swann, 1992; Zebinsky, 1996; Button, 2001; Scharpenseel, 2001; Dempsey, 2004a; Smithies, 2007; Havel, 2009; Kassim, Stevens, 2010; Gudmundsson, 2019). Dėl šių procesų pastebima reikšmingai išaugusi ES įtaka aviacijos teisės globaliai konvergencijai, Sąjungai atvirai deklaruojant tikslą tapti pasauline lydere aviacijoje ir vienu iš svarbiausių prioritetų šioje srityje įvardijant siekį užtikrinti tinkamą pusiausvyrą tarp aukštų aviacijos saugos ir aviacijos saugumo standartų poreikio bei pagrindinių žmogaus teisių ir laisvių apsaugos. Tokia disertacinio tyrimo kryptis leidžia atlikti išsamią analizę, giliau pažvelgiant į disertacinio tyrimo problematiką, kartu iš tyrimo apimties neeliminuojant svarbiausių tarptautinių civilinės aviacijos teisės aktų.

Atsižvelgiant į pasirinktą tyrimo kryptį, žmogaus teisių apsaugos požiūriu disertaciniame tyrime didelis dėmesys skiriamas Europos Sąjungos žmogaus teisių apsaugos, kaip tarptautinės žmogaus teisių apsaugos pagal tarptautinę viešąją teisę sistemos, posistemei, kurios esminis kodifikavimo etapą žymintis dokumentas yra Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartija. Vis dėlto, pastarajai didelę įtaką turėjo taip pat Europoje regioniniu lygmeniu veikianti Europos Tarybos Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencija, kuri laikoma svarbiu Chartijos aiškinimo šaltiniu¹¹. Kita vertus,

¹¹ Vadovaujantis Chartijos 52 straipsnio 3 dalimi, joje nurodytų teisių, atitinkančių EŽTK garantuojamas teises, esmė ir taikymo sritis yra tokia, kaip nustatyta toje konvencijoje, todėl EŽTK laikoma svarbiu Chartijos aiškinimo šaltiniu. Sąjunga pripažįsta ypatingą vietą, kurią EŽTK užima ES konstitucionalizme. ES sutarties 6 straipsnio 3 dalyje deklaruojama, kad pagrindinės teisės, kurias garantuoja EŽTK ir kurios kyla iš valstybėms narėms bendrų konstitucinių tradicijų, sudaro Sąjungos teisės bendruosius principus. Pagal nusistovėjusią ESTT praktiką taip pat pabrėžiama, jog pagrindinės teisės yra neatskiriama bendrųjų teisės principų, kurių laikymąsi užtikrina Teisingumo Teismas, dalis. Šiuo tikslu ESTT vadovaujasi valstybių narių bendromis konstitucinėmis tradicijomis ir gairėmis, nustatytomis tarptautiniuose dokumentuose žmogaus teisių apsaugos srityje, kuriuos priimant valstybės narės bendradarbiavo ar prie kurių prisijungė, o EŽTK šiuo atžvilgiu turi ypatingą reikšmę

priėmus Chartiją, ir EŽTT vis dažniau ja remiasi, kaip „pažangaus teisinio reguliavimo pavyzdžiu“ (Milašiūtė, 2023, p. 349), bei semiasi iš jos įkvėpimo aiškindamas EŽTK nuostatų teisinį turinį (Žaltauskaitė-Žalimienė, 2015, p. 63). Taigi ilgainiui susiformavo „tarpusavio pagarba paremtas dviejų Europos teismų bendradarbiavimas, siekiant užtikrinti vienodą žmogaus teisių apsaugos standartą Europos regione“ (Daukšienė, 2013, p. 193). Kaip pastebi A. A. Cançado Trindade (2018), žmogaus teisių byloms apskritai būdinga tai, jog skirtingų teisės sistemų teismai remiasi vieni kitų praktika ir tokiu būdu tarp jų vyksta tam tikras dialogas, pasireiškiantis atitinkamo masto tarptautinės jurisprudencijos konvergencija žmogaus teisių apsaugos klausimais. Ši konvergencija labiau tikėtina, kai tos teisės sistemos ir jų garantuojamos žmogaus teisių apsaugos standartai yra panašūs (Milašiūtė, 2023, p. 333), kaip kad, pavyzdžiui, yra Chartijos ir EŽTK garantuojamų žmogaus teisių atveju. Be to, Chartijos nuostatos pagal jos 51 straipsnio 1 dalį skirtos Sąjungos institucijoms, o ES valstybėms narėms (kurios, beje, visos yra prisijungusios prie EŽTK) – tik tais atvejais, kai šios įgyvendina Sąjungos teisę¹². Teisės doktrinoje taip pat pabrėžiama, kad Chartijos nuostatas aiškinti kompetentingas ESTT, skirtingai, nei EŽTT, nėra klasikinis žmogaus teisių teismas, ir asmens kreipimosi į ESTT dėl Chartijoje numatytų teisių pažeidimo galimybės yra ribotos (Milašiūtė, 2023, p. 78). Taigi tyrime greta Chartijos ir ją aiškinančios ESTT jurisprudencijos subsidiariai, kiek tai yra reikšminga disertacinio tyrimo tikslui pasiekti ir užsibrėžtiems uždaviniams įgyvendinti, remiamasi EŽTK bei ją aiškinančia EŽTT praktika.

Tyrimo tikslas ir uždaviniai. Tyrimo *tikslas* – atskleisti aviacijos saugos ir aviacijos saugumo teisinį turinį žmogaus teisių apsaugos kontekste, atliekant išsamią ir kompleksinę esminių jų turinio elementų analizę bei

(žr., pvz., ESTT 2007 m. birželio 26 d. sprendimo byloje *Ordre des barreaux francophones et germanophone ir kt.*, C-305/05, EU:C:2007:383, 29 p. ir jame nurodytą praktiką; 2008 m. rugsėjo 3 d. sprendimo byloje *Kadi ir Al Barakaat International Foundation prieš Tarybą ir Komisiją*, C-402/05 P, EU:C:2008:461, 283 p.).

¹² Šiuo klausimu Su Pagrindinių teisių chartija susijusiuose išaiškinimuose nurodyta, jog „[v]alstybių narių atžvilgiu iš Teisingumo Teismo teisminės praktikos vienareikšmiškai išplaukia, kad <...> reikalavimas gerbti pagrindines teises yra privalomas valstybėms narėms tik tuo atveju, kai jų veiksmai įeina į Sąjungos teisės taikymo sritį <...>. Teisingumo Teismas taip patvirtino <...>, kad dėl pagrindinių teisių apsaugos Bendrijos teisinėje tvarkoje atsirandantys reikalavimai yra taip pat privalomi valstybėms narėms, kai jos įgyvendina Bendrijos taisykles <...>. Žinoma, ši Chartijoje įtvirtinta taisyklė taikoma centrinės valdžios institucijoms bei regioniniams ir vietiniams organams, taip pat viešiesiems organams, kai jos įgyvendina Sąjungos teisę“.

išryškinant aviacijos saugos ir aviacijos saugumo santykio su žmogaus teisėmis problematiką.

Siekiant įgyvendinti šį tikslą, keliami tokie *uždaviniai*:

1. Atskleisti aviacijos saugos ir aviacijos saugumo teisinį turinį, identifikuojant esminius šio turinio elementus teisės doktrinoje.

2. Išanalizuoti esminių aviacijos saugos ir aviacijos saugumo, kaip žmogaus teisių ribojimo pagrindo, teisinį turinį sudarančių elementų suvokimą ESTT ir EŽTT jurisprudencijoje.

3. Išryškinti aviacijos saugos ir aviacijos saugumo santykį su žmogaus teisėmis ir iš to kylančias problemas.

Ginamieji teiginiai:

1. Aviacijos sauga ir aviacijos saugumas yra itin plačios bei daugialypės sąvokos, pasižyminčios dideliu lankstumu dėl jų turiniui būdingų vertinamojo pobūdžio elementų, kuriems reikšmingą įtaką daro įvairūs kontekstai – istorinis, socialinis, kultūrinis, ekonominis, taip pat iš pačių sąvokų kylantis aviacijos kontekstas. Aviacijos sauga ir aviacijos saugumas turi būti suvokiami objektyviaja prasme, siekiant kovoti su realiomis, bet ne įsivaizduojamomis grėsmėmis, tačiau dėl jiems būdingo episteminio neapibrėžtumo ir vertinamojo pobūdžio elementų visiškai išvengti subjektyvumo nėra įmanoma. Aviacijos sauga ir aviacijos saugumas taip pat vertintini kaip santykinės (reliatyviosios) teisinės kategorijos, kai riziką (grėsmes) reikalaujama sumažinti tik tiek, kiek objektyviai yra įmanoma ir pagrįsta. Vis dėlto proceso, bet ne rezultato, prasme galimas ir absoliutusias aviacijos saugos ir aviacijos saugumo suvokimas, tačiau juo vadovautis reikėtų itin atidžiai, kad nebūtų skatinamos tik nežymiai prie aviacijos saugos ir (ar) saugumo prisidedančios papildomos ar labiau žmogaus teisės ribojančios priemonės. Be to, svarbu aiškiai atriboti aviacijos saugą ir aviacijos saugumą, kadangi tai yra savarankiškos ir savo turiniu netapačios teisinės kategorijos, kurių esminiams turinio elementams būdingi skirtumai gali lemti nevienodą aviacijos sauga ir (ar) saugumu grindžiamų žmogaus teisių ribojimų būtinumo, tinkamumo, jų proporcingumo vertinimą.

2. Atsižvelgiant į aviacijos saugą ir aviacijos saugumą sudarančių esminių elementų turinio nepastovumą, aviacijos sauga ir aviacijos saugumas pasižymi ryškiu kazuistiniu pobūdžiu ir nėra galimybės juos *ex ante* tiksliai apibrėžti, apimant visas galimas dimensijas ir kartu reikšmingai susiaurinant jų turinį. Taigi taikant aviacijos sauga ir (ar) saugumu grindžiamus žmogaus teisių ribojimus kiekvienu atveju yra būtinas jų turinio patikslinimas ir svarbu užtikrinti skaidrumą šiame procese, aiškiai atsakant į klausimus: i) kokiai ir kieno vertybei kyla grėsmė?; ii) dėl ko kyla ši grėsmė, t. y. kas ją sukelia ir kaip ji pasireiškia?; iii) iki kokio lygio (kokiomis sąnaudomis) ši grėsmė yra

priimtina, t. y. ją siekiama sumažinti (suvaldyti)? Tačiau ESTT ir EŽTT, nagrinėdami su žmogaus teisių apsauga susijusius klausimus, neskiria pakankamo dėmesio aviacijos saugos ir aviacijos saugumo teisinio turinio analizei ir atskleidimui bei šių sąvokų vartojimui (jų atribojimui).

3. Aviacijos saugai ir aviacijos saugumui būdingas reikšmingas imanentinis vertybinis krūvis leidžia pagrįsti aviacijos saugos ir aviacijos saugumo, kaip teisėto tikslo riboti Chartijos ir EŽTK garantuojamas žmogaus teises, įgyjamą prasmę per patį abstrakčiausią juos vienijantį elementą – bendras vertybes. Tačiau aviacijos sauga ir aviacijos saugumas yra vertybės ne patys savaime, o kaip prielaidos nekliudomai (saugiai) mėgautis kitomis vertybėmis. Dėl šio aviacijos saugai ir aviacijos saugumui būdingo vertybinio pliuralizmo jų vertybinis krūvis atskirais atvejais gali reikšmingai varijuoti, todėl jį būtina aiškiai atskleisti. Priešingu atveju aviacijos sauga ir (ar) aviacijos saugumas gali būti nepagrįstai suabsoliutinami, jiems iš anksto priskiriant didelį vertybinį svorį. Aviacijos saugos ir aviacijos saugumo, kaip teisėto tikslo riboti žmogaus teises, taikymas turi būti pakankamai aiškus, kad suteiktų patikimas garantijas, be kita ko, apsaugančias nuo savivalės ir piktnaudžiavimo, bei leistų užtikrinti žmogaus teisių apsaugos sistemos darną.

Naudojami mokslinio tyrimo metodai. Tyrimo tikslui pasiekti bei iškeltiems uždaviniams įgyvendinti tyrime naudojami šie pagrindiniai mokslinio tyrimo metodai:

- *Lingvistinis* metodas taikomas nagrinėjant saugos ir saugumo sąvokas, įvairiuose jų apibrėžimuose vartojamų žodžių reikšmę, taip pat šių sąvokų vartojimo skirtingose kalbose lingvistinius ypatumus bei iš to kylančią jų vertinių atribojimo problematiką.

- *Lyginamasis* metodas naudojamas siekiant išsamiai atskleisti aviacijos saugos ir saugumo teisinį turinį, lyginant skirtingas saugos ir saugumo sampratas įvairiose (ne aviacijos) srityse. Be to, šis metodas, lyginant tarpusavyje aviacijos saugos ir aviacijos saugumo teisiniui būdingus bruožus, leidžia identifikuoti juos siejančius bei atribojančius kriterijus, kartu išryškinant jų tarpusavio sąveiką. Lyginamasis metodas taip pat pasitelktas siekiant atskleisti aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sąsają su Chartijoje ir EŽTK įtvirtintais žmogaus teisių ribojimo pagrindais (teisėtais tikslais).

- *Teleologinis* metodas aktualus analizuojant aviacijos saugos ir aviacijos saugumo teisinį turinį žmogaus teisių ribojimų kontekste, kadangi nagrinėjant, kokių tikslų jie siekia, galima išryškinti šiame santykyje vyraujančius vertybinius elementus, siekiant įvertinti aviacijos saugos ir aviacijos saugumo, kaip teisėto tikslo riboti žmogaus teises pagal Chartiją ir

EŽTK, suvokimą bei nustatyti galimus probleminius aspektus efektyvaus jų santykio su žmogaus teisėmis balanso užtikrinimo prasme. Šis metodas, atskleidžiant esminius aviacijos saugos ir aviacijos saugumo turinio elementus, leidžia įvertinti jų įtaką galimų žmogaus teisių ribojimų, grindžiamų aviacijos sauga ir (ar) saugumu, masto požiūriu.

– *Sisteminės analizės* metodo pagalba tyrimo metu į aviacijos saugą ir aviacijos saugumą žvelgiama ne kaip į izoliuotas teises kategorijas, o per jų santykio su žmogaus teisėmis prizmę, atskleidžiant būtent šiame kontekste jų įgyjamą teisinį turinį ir šio turinio įtaką aviacijos sauga ir (ar) saugumu grindžiant žmogaus teisių ribojimus. Sisteminė teisės mokslo doktrinos, teismų praktikos ir teisinių dokumentų analizė taip pat leidžia atskleisti probleminius aviacijos saugos ir aviacijos saugumo santykio su žmogaus teisėmis aspektus.

Disertaciniame tyrime kartu su nurodytais metodais papildomai naudojami ir kiti mokslinio tyrimo metodai, pavyzdžiui: *istorinis* metodas, kuris leidžia atskleisti aviacijos saugos ir saugumo sampratų raidą atskirais istoriniais laikotarpiais bei istorinio konteksto įtaką aviacijos saugos ir aviacijos saugumo teisinio turinio suvokimui; naudojant *metaanalizės* ir *dedukcijos* metodus iš kitų tyrėjų mokslinių tyrimų, kuriuose analizuotas saugos ir (ar) saugumo turinys įvairiose kitose srityse, daromos naujo lygmens išvados dėl saugos ir saugumo turinio aviacijos srityje; *dokumentų analizės* ir *aprašomasis* metodai pasitelkti analizuojant tarptautiniame civilinės aviacijos reglamentavime įtvirtintas aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sampratas, taip pat atskleidžiant ESTT ir EŽTT praktikoje nagrinėtas tyrimui reikšmingas ginčo situacijas; *indukcijos* metodas naudojamas analizuojant teismų praktikoje nagrinėtas konkrečias situacijas, kuriose pasireiškė atskirų žmogaus teisių ribojimai, grindžiami aviacijos sauga ir (ar) saugumu, siekiant atskleisti bendrai jų santykyje su žmogaus teisėmis vyraujančius vertybinius elementus ir sąsają su Chartijoje ir EŽTK įtvirtintais žmogaus teisių ribojimo pagrindais.

Naudojami šaltiniai. Atsižvelgiant į disertacinio tyrimo objektą, tikslą ir iškeltus uždavinius, siekiant išsamiai atskleisti aviacijos saugos ir aviacijos saugumo prigimtį bei esmę, jų turinį, tarpusavio ryšį ir santykį su žmogaus teisių ribojimo sąlygomis, disertacijoje visų pirma remiamasi aviacijos teisei skirtais darbais. Lietuvoje aviacijos teisės šaka mažai tyrinėta, neskaitant keleto straipsnių ir į orlaivių pilotų bei kitų aviacijos pramonės specialistų rengimą orientuotų darbų – pvz., vadovėlių (Šnirpūnas, 2012), tačiau kitose šalyse ją nagrinėjo nemažai teisės mokslininkų. Disertaciniam tyrimui reikšmingi darbai, kuriuose aviacijos teisė nagrinėta tiek bendrai kaip savarankiška teisės šaka, jos normų prigimtis, vieta tarptautinės teisės

sistemoje (pvz., Dempsey, 2004b, 2008; Diederiks-Verschoor, Butler, 2006; Milde, 2008; Huang, 2009; Abeyratne, 2010; Havel, Sanchez, 2014; Scott, Trimarchi, 2019; Mendes de Leon, 2017), tiek Europos Sąjungos teisinės sistemos kontekste, pastarosios santykio su tarptautine teise, Sąjungos institucijų priimamų teisės aktų įtakos aviacijos teisės globaliai konvergencijai, kompetencijos oro transporto srityje ir kitais aspektais (pvz., Banowsky, 1990; Weinberg, 1991; Button, Swann, 1992; Zebinsky, 1996; Button, 2001; Scharpenseel, 2001; Dempsey, 2004a; Smithies, 2007; Havel, 2009; Kassim, Stevens, 2010; Gjemulla, Weber, 2011; Gudmundsson, 2019; Dobson, 2020).

Siekiant visapusiškai išanalizuoti aviacijos saugos ir aviacijos saugumo teisinį turinį, tyrimui aktualūs ir jau minėti bendrines saugos bei saugumo sąvokas, jas atribojančius ir (ar) siejančius elementus, jų tarpusavio sąveiką tyrusių autorių darbai (pvz., Baldwin, 1977; Rothschild, 1995; Miller, 2001; Waldron, 2006; Holtrop, Kretz, 2008; Zedner, 2009; Hansson, 2012; Jarvis, Holland, 2014; Boholm et al., 2016; Karanikas, 2018; Jore, 2019; Vedder, 2019; ir kt.), taip pat mokslinė literatūra, kurioje nagrinėta saugos ir (ar) saugumo samprata kitose (ne teisės) srityse (pvz., Burns et al., 1992; Brewer, 1993; Eames, Moffett, 1999; Firesmith, 2003; Hessami, 2004; Line et al., 2006; Möller et al., 2006; Stoneburner, 2006; Cockram, Lautieri, 2007; Deleuze et al., 2008; Sun et al., 2009; Piètre-Cambacédès, Chaudet, 2010; Cusimano, Byers, 2010; Bieber et al., 2012; Blanquart et al., 2012; Möller, 2012; Piètre-Cambacédès, Bouissou, 2013; Kriaa et al., 2015; Pettersen, Bjørnskau, 2015; Glesner et al., 2022; ir kt.), saugos ir saugumo (tiek aviacijos, tiek kitose srityse) santykio su žmogaus teisėmis problemos (pvz., Wolfers, 1952; Acharya, 2008; Mironenko, 2011; Pranevičienė, 2011; Fahey, 2012; Finn, Wright, 2012, 2016; Reed, Dumper, 2012; Leese, 2013; Tirosh, Birnhack, 2013; Raab, 2014; Mironenko-Enerstvedt, 2017; Bassi, 2019; Pusztahelyi, 2019; Acquista, 2020; Dobson, 2020; Agarwal, 2021; Juvan, Prezelj, Kopač, 2021; Markevičius, 2022; ir kt.).

Disertaciniam tyrimui taip pat svarbi teisės mokslinė doktrina, kurioje tiek Lietuvos, tiek užsienio autoriai įvairiais aspektais plačiau nagrinėjo žmogaus teisių apsaugos tematiką (pvz., van Dijk; van Hoof, 1998; Birmontienė, 2000; Jočienė, 2000; Jočienė, Čilinskas, 2004; Lester, Pannick, 2004; Cali, 2007; Lankauskas, 2007; Mock, 2010; Lenaerts, 2012, 2019; Daukšienė, 2013; Halstead, 2014; Peers et al., 2021; Žaltauskaitė-Žalimienė, 2015; Jarašiūnas, 2017; Žaltauskaitė-Žalimienė et al., 2019; Harris et al., 2023; ir kt.). Nors šie tyrimai atlikti ne aviacijos saugos ir saugumo kontekste, tačiau juose pateikiamos aptariamai temai reikšmingos išvalgos, kurių sisteminis vertinimas kartu su aviacijos teisės tyrėjų darbais sudaro prielaidas

daryti disertaciniam tyrimui svarbias išvadas. Be to, atskirai paminėtini šiuo aspektu aktualūs moksliniai tyrimai, kuriuose analizuojami įvairūs su skirtingų teisinių vertybių pusiausvyros užtikrinimo problematika susiję klausimai (pvz., de Búrca, 1993; Emiliou, 1996; Christoffersen, 2009; Harbo, 2010; Barak, 2012; Leonaitė, 2013; Sauter, 2013; Smet, Brems, 2017; Smet, 2017; Urbina, 2017; Sieckmann, 2021; ir kt.).

Be to, tyrimui reikšmingos pagrindinės tarptautinės aviacijos konvencijos (pvz., Varšuvos konvencija su vėlesniu jos papildymu, 1929, 1961; Čikagos konvencija, 1944; Tokijo konvencija, 1963; Monrealio konvencija, 1999; ir kt.) bei kiti nagrinėjamai temai aktualūs teisės aktai ir su jais susijusi medžiaga – Europos Sąjungos sutartys, reglamentai, direktyvos, įvairios ES institucijų rezoliucijos, rekomendacijos, komunikatai, nuomonės ir kt. Taip pat aktualūs aviacijos srityje veikiančių tarptautinių ir regioninių organizacijų¹³ priimami švelniosios teisės (angl. *soft law*) aktai, nustatantys įvairaus pobūdžio standartus, rekomenduojamas praktikas ir kitokio pobūdžio bendras taisyklės aviacijos technikos gamintojams ir importuotojams, oro uostams ir juose paslaugas teikiantiems subjektams, oro vežėjams, orlaiviams ir jų įguloms, keleiviams bei jų bagažui, kroviniams ir kt. Be to, tyrimui reikšmingi ir pagrindiniai tarptautiniai bei regioniniai žmogaus teisių apsaugos dokumentai (pvz., Visuotinė žmogaus teisių deklaracija, 1948; EŽTK, 1950; Tarptautinis pilietinių ir politinių teisių paktas, 1966; Tarptautinis ekonominių, socialinių ir kultūrinių teisių paktas, 1966; ES pagrindinių teisių chartija, 2000; ir kt.) ir juos aiškinanti teismų praktika. Kadangi disertacinis tyrimas koncentruojamas į Europos Sąjungos kontekstą, visų pirma, aktuali Europos Sąjungos Teisingumo Teismo praktika, taip pat šio teismo aiškinant Chartijos nuostatas pasitelkiami Europos Žmogaus Teisių Teismo suformuluoti išaiškinimai. Šiuo aspektu EŽTT praktika disertaciniame tyrime analizuojama kaip ESTT jurisprudenciją papildantis šaltinis. ESTT ir EŽTT praktikos paieškai buvo naudojamos oficialios paieškų sistemos (ESTT – *InfoCuria*; EŽTT – *HUDOC*), o tyrimui aktualios praktikos atranka buvo vykdoma keliais etapais. Atsižvelgiant į tyrimo objektą, paieška atlikta pagal esminius raktinius žodžius – aviacija, sauga ir saugumas, be kita ko, naudojant įvairias nurodytų žodžių kombinacijas ir linksnius. Paieška buvo vykdoma dvejomis oficialiosiomis Sąjungos kalbomis – anglų ir lietuvių, pirmiausia dėl to, kad šiomis abejomis kalbomis saugai ir saugumui apibrėžti vartojami savarankiški terminai, be to, anglų kalba *de facto* yra visuotinai vartojama kaip universali tarptautinės civilinės aviacijos kalba. Siekiant susiaurinti gautus rezultatus, buvo naudojama kelių lygių paieškos

¹³ Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos, Europos aviacijos saugos agentūros.

rezultatų filtracija, kai pagal vieną raktinį žodį atrinkti rezultatai (pvz., sauga) vėliau papildomai filtruojami naudojant kitą raktinį žodį (pvz., aviacija), tokiu būdu atrenkant tyrimui sąsajus paieškos rezultatus. Paskutinis etapas buvo kokybinė atranka, iš gautų paieškos rezultatų atrenkant savo turiniu tyrimui reikšmingiausius (informatyviausius) ESTT ir EŽTT sprendimus. Tyrime remiantis teismų praktikos šaltinių grupe papildomai pasitelkiamos ESTT generalinių advokatų išvados.

Disertacijos struktūra. Disertacijos dėstomosios dalies struktūrą sudaro trys dalys, kiekvienos iš jų pabaigoje pateikiami apibendrinimai. Pirmojoje dalyje analizuojamos aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sampratos teisės doktrinoje, siekiant atskleisti jų turinį sudarančius esminius elementus. Šioje dalyje pirmiausia išryškinami aviacijos saugos ir saugumo sąvokų vartojimo skirtingose kalbose lingvistiniai ypatumai, apžvelgiamos saugos ir saugumo sampratos (įprastinė vartoseną) bendrinėje kalboje bei įvairiose specifinėse veiklos srityse, jų įtaka aviacijos saugos ir aviacijos saugumo integraliam suvokimui. Toliau atskleidžiami aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sampratų turiniui didžiausią įtaką darantys kontekstai – visų pirma aviacijos, taip pat istorinis, socialinis, kultūrinis ir ekonominis, nagrinėjamos objektyvioji ir subjektyvioji, absoliučioji ir santykinė (reliatyvioji) aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sampratos. Šios dalies pabaigoje analizuojama aviacijos saugos ir aviacijos saugumo atskirtis, jų tarpusavio sąveika ir reikšmė žmogaus teisių apsaugos kontekste.

Antrojoje disertacijos dalyje nagrinėjama aviacijos saugos ir aviacijos saugumo samprata tarptautiniame civilinės aviacijos reglamentavime ir ESTT bei EŽTT jurisprudencijoje, siekiant identifikuoti praktinį esminių aviacijos saugos ir aviacijos saugumo turinio elementų suvokimą bei išanalizuoti juos žmogaus teisių apsaugos kontekste. Pirmiausia atskirai gilinamasi į aviacijos saugos turinį ir aviacijos saugumo turinį tarptautinėje civilinės aviacijos teisėje. Šią analizę seka aviacijos saugos ir aviacijos saugumo suvokimo ESTT bei EŽTT jurisprudencijoje tyrimas, teismams nagrinėjant su žmogaus teisių apsauga susijusius klausimus – atskleidžiama su aviacijos saugos ir saugumo sąvokų kalbiniais ypatumais susijusi jų vartojimo minėtų teismų praktikoje problematika, taip pat skirtingų kontekstų daroma įtaka jų suvokimui bei vyraujantis objektyvusis ir santykinis (reliatyvusis) aviacijos saugos ir aviacijos saugumo suvokimas.

Trečiojoje dalyje atliekama aviacijos saugos ir aviacijos saugumo, kaip žmogaus teisių ribojimo pagrindo, analizė, atskleidžiant aviacijos saugos ir aviacijos saugumo santykį su žmogaus teisėmis ir iš to kylančias problemas. Ši dalis pradedama nuo esminių ribojimų taikymo sąlygų pagal Chartiją ir EŽTK nagrinėjimo aviacijos saugos ir aviacijos saugumo, kaip pagrindo

taikyti žmogaus teisių ribojimus, kontekste. Toliau atskleidžiamas aviacijos saugos ir aviacijos saugumo vertybinis turinys, jais grindžiant žmogaus teisių ribojimus, išsamiai analizuojama aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sąsaja su pagal Chartiją ir EŽTK pripažįstamais teisėtais žmogaus teisių ribojimų tikslais. Disertacijos pabaigoje pateikiamos išvados, kuriose apibendrinami tyrimo rezultatai, bei pateikiami pasiūlymai.

1. AVIACIJOS SAUGOS IR AVIACIJOS SAUGUMO SAMPRATA TEISĖS DOKTRINOJE

Aviacijos saugos ir aviacijos saugumo svarba pripažįstama visame pasaulyje, tačiau nuomonės išsiskiria, kai bandoma nustatyti jų reikšmę (Huang, 2009, p. 6). Tarptautinės civilinės aviacijos teisinio reguliavimo pagrindą sudarančiuose ICAO dokumentuose aviacijos sauga apibrėžiama kaip būseną, kai rizika (žalos žmonėms ar turtui tikimybė), susijusi su aviacijos veiklos ir (ar) orlaivių eksploatacija (tiesiogiai ir netiesiogiai), yra sumažinta ir kontroliuojama iki priimtino lygio¹⁴ (ICAO, 2001b, 2011c, 2016, 2018). Savo ruožtu aviacijos saugumas apibūdinamas kaip civilinės aviacijos apsaugojimas nuo neteisėto įsikišimo (neteisetų veikų), derinant įvairias priemones ir pasitelkiant žmogiškuosius bei materialinius išteklius¹⁵ (ICAO, 2011b). Mokslinėje literatūroje pateikiami aviacijos saugos ir aviacijos saugumo apibrėžimai paprastai remiasi įtvirtintais ICAO dokumentuose (pvz., Šnirpūnas, 2012, p. 71; Rossi Dal Pozzo, 2015, p. 10). Vis dėlto šie apibrėžimai iš principo nedaug pasako, kas iš tiesų savo esme yra aviacijos sauga ir aviacijos saugumas, koks tikrasis šių sąvokų turinys.

Siekiant išsamiai atskleisti aviacijos saugos ir aviacijos saugumo turinį, visų pirma, tikslinga dekonstruoti šias sąvokas į du esminius dėmenis, sudarančius jų loginį pagrindą – t. y. (1a) saugą ir (1b) saugumą bei (2) aviaciją. Atitinkamai aviacijos saugos ir aviacijos saugumo analizę tikslinga pradėti atskirai tiriant nurodytus dėmenis, kaip savarankiškus morfologinius šių žodžių junginių elementus. Juolab kad kasdienėje kalboje ir įvairiose profesinėse srityse tų pačių terminų apibrėžimai gali daugiau ar mažiau skirtis, skirtingų profesijų atstovams reikšdami netapačius (nors ne visiškai, bet iš dalies) dalykus ir tokiu būdu įgydami skirtingas semantines reikšmes. Savo ruožtu kompleksiniu pobūdžiu teikiamų paslaugų prasme pasižyminčioje aviacijoje¹⁶ itin svarbus sklandus įvairių profesijų specialistų

¹⁴ *Angl. safety – the state in which the possibility of harm to persons or property damage is reduced to, and maintained at or below, an acceptable level through a continuing process of hazard identification and risk management; the state of freedom from unacceptable risk of injury to persons or damage to aircraft and property; the state in which risks associated with aviation activities, related to, or in direct support of the operation of aircraft, are reduced and controlled to an acceptable level.*

¹⁵ *Angl. security – safeguarding civil aviation against acts of unlawful interference. This objective is achieved by a combination of measures and human and material resources.*

¹⁶ Sklandžiam oro transporto funkcionavimui būtina užtikrinti plataus spektro paslaugas – nuo pačių skrydžių vykdymo iki keleivių ir bagažo registracijos, bagažo

bendradarbiavimas (pvz., orlaivių pilotų, saugumo pareigūnų, kompiuterinių ir informacinių technologijų, inžinerijos ar kitų sričių specialistų), o kalbant tais pačiais terminais, bet suteikiant jiems skirtingas reikšmes, gali įvykti nesusikalbėjimas.

Jau nuo antikos laikų terminologijai bei žodžių reikšmei buvo skiriama nemažai dėmesio. Pagrindinių sąvokų apibrėžimai bei conceptuali jų analizė šiuolaikinio tarpdisciplininio bendradarbiavimo kontekste taip pat yra vienas svarbiausių indėlių į mokslą (Hansson, 2012, p. 1522). Todėl, siekiant šio disertacinio tyrimo tikslo ir iškeltų uždavinių įgyvendinimo, be kita ko – atskleisti aviacijos teisinio reguliavimo pamatą sudarančių aviacijos saugos ir aviacijos saugumo teisinę turinį, būtina išanalizuoti bendrinius šias sąvokas sudarančius žodžius¹⁷, visų pirma – saugos bei saugumo, juos atibojančius ir (ar) siejančius elementus, jų tarpusavio ryšius ir sąveiką, identifikuoti esminius jų turinį apibūžiančius kriterijus. Kadangi sauga ir saugumas yra tik viena iš aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sąvokų dedamųjų, ne ką mažiau svarbus ir antrasis elementas – aviacija. Šis elementas, kaip viena iš *aviacijos* saugos ir *aviacijos* saugumo sąvokų dedamųjų, pirmiausia reikšmingas tuo aspektu, kad suteikia svarbų kontekstą saugos ir saugumo sampratoms. Todėl tiriant aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sampratą būtina įvertinti aviacijos svarbą šiuolaikinėje visuomenėje, jos ekonominę, socialinę reikšmę bei iš to kylančias aviacijos saugos ir aviacijos saugumo semantines prasmes (jų turinį).

1.1. Aviacijos saugos ir saugumo sąvokų vartojimo skirtingose kalbose lingvistiniai ypatumai

Teisė kuriama ir fiksuojama kalbos ženklais, todėl pirminis aiškinimo objektas yra tekstas, jo suvokimui pirmiausia pasitelkiant lingvistinę teisės aiškinimo metodą (Mikelėnas, 2009, p. 84), o dėl aviacijai būdingo itin ryškaus tarptautiškumo, šioje srityje neišvengiamai tenka atsižvelgti ir į lingvistines saugos bei saugumo terminų vartojimo ypatybes skirtingose

krovimo, keleivių patikrų, oro sąlygų stebėjimo, oro eismo valdymo, skrydžių maršrutų planavimo, orlaivių techninės priežiūros, pakilimo takų priežiūros ir t. t.

¹⁷ Teismų jurisprudencijoje taip pat pripažįstama, kad sąvokų, kurių jokia apibrėžtis teisėje nepateikiama, reikšmė ir apimtis turi būti nustatoma remiantis jų įprasta reikšme bendrinėje kalboje, kartu atsižvelgiant į kontekstą, kuriame jos vartojamos, ir teisės aktų, kuriuose jos įtvirtintos, tikslus (žr., pvz., ESTT sprendimo byloje *Falck Rettungsdienste ir Falck*, C-465/17, 28 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją; 2022 m. lapkričio 24 d. sprendimo byloje *A (Circulation d'armes à feu neutralisées)*, C-296/21, 34 punktą).

kalbose. Nors dar 1951 metais Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija rekomendavo anglų kalbą kaip universalią aviacijos kalbą ir nuo to laiko ji *de facto* (faktiškai; iš tikrųjų) yra pagrindinė civilinėje aviacijoje visuotinai vartojama kalba¹⁸ (Alderson, 2009, p. 168; Boschen, Jones, 2004, p. 291; ICAO, 2001a, p. 5-3; ICAO, 2003), įvairūs psichobiologiniai tyrimai atskleidžia, kad mūsų gimtoji kalba yra būtent ta kalba, kurią dažniausiai vartojame mąstydami ir jausdami emocijas (Proverbio et al., 2009 cituota Guvercin, 2015). Tai iš dalies patvirtina ir duomenys, jog daugybės įvykusių aviacijos incidentų bei nelaimingų atsitikimų priežastimi buvo paprasčiausias nesusikalbėjimas tarp pilotų ir skrydžių vadovų / oro eismo valdymo pareigūnų, kurių daugeliui anglų kalba nėra gimtoji (Alderson, 2009; Boschen, Jones, 2004). Todėl, pavyzdžiui, klaidingas pranešimo radijo ryšiu interpretavimas, dėl kurio gali kilti pavojus orlaiviui, jame esantiems asmenims ar bet kuriam kitam asmeniui, taip pat klaidinantys, neteisingi ar nepakankami taikytini techninės priežiūros duomenys ar procedūros, įskaitant kalbos vartojimo klausimą, kurie galėtų lemti didelės techninės priežiūros klaidas, arba neteisingas svarbių pranešimų gavimas ar aiškinimas, įskaitant nepakankamą vartojamos kalbos supratimą, kai tai gali turėti tiesioginį neigiamą poveikį saugiam oro transporto paslaugų teikimui, yra klasifikuojami kaip keliantys didelę aviacijos saugos riziką¹⁹. Taigi egzistuojantys skirtumai tarp saugos ir saugumo vartosenos skirtingose kalbose neabejotinai yra reikšmingi, netgi nepaisant aukšto aviacijos profesionalų anglų kalbos mokėjimo lygio.

Europos Sąjungos teisminių institucijų praktikoje aiškinant Sąjungos teisės, įskaitant sudedamąją jos teisinės sistemos dalimi esančių tarptautinių aviacijos susitarimų (pvz., Monrealio konvencijos²⁰), nuostatas taip pat atsižvelgiama į galimus neatitikimus tarp skirtingų kalbinių versijų, ypač tarp oficialiųjų Sąjungos kalbų, kurioms suteikiamas vienodas lyginamasis „svoris“. Kurioje nors vienoje nuostatos kalbinėje versijoje vartojamai formuluotei nesuteikiamas prioritetas kitų kalbinių versijų atžvilgiu, nesvarbu,

¹⁸ Vis dėlto, oficialiomis ICAO, kaip specialiosios JT agentūros, kalbomis yra laikomos šešios kalbos – anglų, arabų, ispanų, kinų, prancūzų ir rusų.

¹⁹ Žr. Reglamento (ES) 2015/1018 I priedo 3 dalies 4 punktą, II priedo 3 dalies 12 punktą, III priedo 2 dalies 9 punktą.

²⁰ Žr., pvz., ESTT 2016 m. vasario 17 d. sprendimą byloje *Air Baltic Corporation*, C-429/14; 2010 m. gegužės 6 d. sprendimo byloje *Walz*, C-63/09, 24 punktą; taip pat žr. 2022 m. kovo 24 d. generalinio advokato Jean Richard de la Tour išvadą byloje *Laudamotion*, C-111/21.

kokio dydžio yra atitinkamą kalbą vartojančios valstybės narės populiacija²¹. Todėl ICAO universalioji aviacijos kalba pripažįstamai anglų kalbai Europos Sąjungos kontekste juo labiau negali būti suteikiamas prioritetas. Priešingu atveju tai nebūtų suderinama nei su vienodo Sąjungos teisės aiškinimo ir taikymo reikalavimu²², nei su Sąjungoje pripažįstamu daugiakalbystės (pagarbos kalbų įvairovei) principu, be kita ko, išplaukiančiu iš Chartijos.

Vis dėlto, atsižvelgiant į anglų kalbos vietą komunikuojant aviacijos srityje, disertaciniame tyrime saugos ir saugumo turinio analizę tikslinga pradėti būtent nuo angliškujų jų atitikmenų, t. y. *safety* ir *security*. Anglų kalboje paprastai pateikiamos trys pagrindinės žodžio sauga (angl. *safety*) reikšmės: i) laisvė nuo žalos ar pavojaus, saugi būseną; ii) buvimas nepavojingu ar nekenksmingu; iii) vieta, kurioje nėra žalos pavojaus ar grėsmės, saugi vieta²³.²⁴ Savo ruožtu saugumas (angl. *security*²⁵) anglų kalboje dažniausiai apibrėžiamas kaip: i) būseną, esant apsaugotam arba saugiam nuo žalos padarymo; ii) veiksmai (priemonės), siekiant apsaugoti žmones ar tam tikras vietas; iii) vieta, kurioje tikrinami žmonės (pvz., oro uoste), siekiant įsitikinti, kad jie neturi ginklų ar kitų nelegalių medžiagų²⁶.²⁷ Remiantis šiais

²¹ Žr., pvz., ESTT 1998 m. balandžio 2 d. sprendimo byloje *EMU Tabac ir kiti*, C-296/95, 36 punktą; taip pat žr. 2003 m. sausio 9 d. sprendimo byloje *Givane ir kiti*, C-257/00, 36 punktą.

²² Žr., pvz., ESTT 2009 m. spalio 22 d. sprendimo sujungtose bylose *Zurita García ir Choque Cabrera*, C-261/08 ir C-348/08, 54–55 punktus ir juose nurodytą jurisprudenciją; taip pat 2014 m. rugsėjo 18 d. sprendimą byloje *Vueling Airlines*, C-487/12.

²³ Angl.: i) *freedom from harm or danger: the state of being safe*; ii) *the state of not being dangerous or harmful*; iii) *a place that is free from harm or danger: a safe place* (žr. <https://www.merriam-webster.com/dictionary/safety>).

²⁴ Pavyzdžiui, Oksfordo aiškinamasis anglų kalbos žodynas iš viso pateikia net 13 angliško žodžio sauga (angl. *safety*) reikšmių, dalis kurių suskirstytos dar į keletą subreikšmių (žr.

<https://www.oed.com/view/Entry/174661?redirectedFrom=security#eid>). Vis dėlto, dauguma jų nurodytos kaip nebevertojamos, o tarp dažniausiai vartojamų pateikiamos reikšmės, atspindinčios būseną (apsaugoto nuo pavojų) ir savybę (buvimo nepavojingu), t. y. savo turiniu atitinkančios pirmąsias dvi nurodytas reikšmes.

²⁵ Žr. <https://www.merriam-webster.com/dictionary/safety#synonyms>.

²⁶ Angl.: i) *the state of being protected or safe from harm*; ii) *things done to make people or places safe*; iii) *the area in a place (such as an airport) where people are checked to make sure they are not carrying weapons or other illegal materials* (žr. <https://www.merriam-webster.com/dictionary/security>).

²⁷ Palyginimui, pavyzdžiui, Oksfordo aiškinamasis anglų kalbos žodynas iš viso pateikia 9 žodžio sauga (angl. *security*) reikšmes, dalis kurių taip pat suskirstytos dar į keletą subreikšmių, nors iš jų keletas nurodytos kaip nebevertojamos arba retai vartojamos, be to, dalyje apibrėžimų vartojamas žodis *safety*, kuris pateikiamas ir kaip

apibrėžimais, išskiriamos kelios saugos ir saugumo dimensijos: i) būseną (nebuvo pavojuje); ii) savybė (nebuvo pavojingu); iii) vieta (kuri apsaugota nuo pavojų)²⁸ (Atkins, 1991, p. 169, 171). Šiame kontekste atkreiptinas dėmesys, kad išskirtinai lingvistinė prasme kaip vienas iš galimų žodžio sauga (angl. *safety*) sinonimų anglų kalboje nurodomas žodis saugumas (angl. *security*)²⁹, ir atvirkščiai – sauga (angl. *safety*) yra pateikiama kaip viena iš galimų žodžio saugumas (angl. *security*) reikšmių³⁰.

Lietuvių kalboje taip pat turime du skirtingus terminus nagrinėjamiems reiškiniams įvardyti – sauga ir saugumas, kuriems intuityviai kalbiniu požiūriu norisi suteikti skirtingą prasmę. Tačiau lingvistiniu aspektu ir lietuvių kalboje šių dviejų terminų egzistavimas savaime neleidžia išspręsti jų vartojimo problematikos, pirmiausia dėl to, jog aiškinamuosiuose kalbos žodynuose abi šios reikšmės pateikiamos kaip sinonimai – tiek Lietuvių kalbos žodyne (2017), tiek Dabartinės lietuvių kalbos žodyne (2017) pirmoji žodžio „sauga“ reikšmė nurodoma „saugumas“. Vis dėlto kitos minėtuose žodynuose pateiktos šių žodžių reikšmės³¹, nors irgi neišsprendžia saugos bei saugumo terminų vartojimo „painiavos“, implikuoja keletą svarbių jų vartojimo dimensijų, papildančių identifikuotąsias angliškų šių žodžių atitikmenų atveju – tai gali būti tam tikras jausmas („jutimasis saugiam“) ar būseną esant apsaugotam (saugomam) nuo pavojų bei grėsmių („apsauga“, „apsauga, saugojimas“, „saugus – apsaugotas nuo pavojų“), taip pat savybė arba būdingas bruožas („saugojimasis, atsargumas“, „saugus – atsargus“, „saugus – gerai saugantis, sargus“) ar galiausiai priemonė minėtam jausmui arba būsenai pasiekti („kokia apsisaugojimo priemonė“). Pastebėtina, kad iš nurodytų saugos ir saugumo reikšmių (tiek anglų, tiek lietuvių kalbose) galima aiškiai išvelgti jų glaudų ryšį su pavojais, grėsmėmis, rizika, akcentuojant

viena iš galimų žodžio saugumas (angl. *security*) reikšmių (žr. <https://www.oed.com/view/Entry/174661?redirectedFrom=security#eid>).

²⁸ Angl. „the condition of not being in danger“; „the quality of not being dangerous“; „a place where you are safe from a particular danger“.

²⁹ Žr. <https://www.merriam-webster.com/dictionary/safety#synonyms>.

³⁰ Žr. <https://www.oed.com/view/Entry/174661?redirectedFrom=security#eid>.

³¹ Dabartinės lietuvių kalbos žodyne žodžio „sauga“ antroji reikšmė (karyboje) nurodyta „apsauga“, o atskiras „saugumo“ apibrėžimas apskritai nėra pateikiamas. Tuo tarpu Lietuvių kalbos žodyne kitos žodžio „sauga“ reikšmės: „jutimasis saugiam“; „saugojimasis, atsargumas“; „apsauga, saugojimas“; „kokia apsisaugojimo priemonė“; „apsaugos būrys, jo pozicijos“ (karyboje). Savo ruožtu viena iš žodžio „saugumas“ reikšmių Lietuvių kalbos žodyne nurodoma „įstaiga, skirta valstybės priešams sekti ir kovoti su jais, žvalgyba“, taip pat pateikiama nuoroda į žodį „saugus“, kuris atitinkamai apibūdinamas šiomis reikšmėmis: „apsaugotas nuo pavojų“; „atsargus“; „gerai saugantis, sargus“.

siekį pastarųjų išvengti, juos suvaldyti. Tokiu būdu žodžiai sauga ir saugumas įgyja tam tikrą teigiamą konotacinę reikšmę³².

Tam tikrose kitose kalbose tiek saugos, tiek saugumo prasme vartojamas tik vienas (tas pats) žodis, pavyzdžiui, čekiškai – *bezpečnost*, daniškai – *sikkerhed*, ispaniškai – *seguridad*; itališkai – *sicurezza*, lenkiškai – *bezpieczeństwo*, norvegiškai – *sikkerhet*, švediškai – *säkerhet*, portugališkai – *segurança*, rusiškai – *безопасность*, vokiškai – *Sicherheit* ir kt.³³ Dalies autorių teigimu, būtent dėl šių „lingvistinių spąstų“ iš dalies ir kyla neaiškumai vartojant saugos bei saugumo terminus, ypač tarptautiniame kontekste, verčiant juos į kitas kalbas (Piètre-Cambacédès, Chaudet, 2010, p. 56), tačiau taip iš esmės yra tik tada, kai jiems norima priskirti skirtingas reikšmes. Tokiais atvejais, siekiant išvengti galimų dviprasmybių, šiose kalbose vis dažniau paraleliai vartojamas atitinkamas terminas, pavyzdžiui, anglų kalba (*safety* arba *security*), taip aiškiai identifikuojant nacionaline kalba vartojamo žodžio lingvistinę prasmę (Line et al., 2006, p. 2). Kita vertus, tenka pripažinti, kad netgi kalbose, kuriose išskiriami abu šie žodžiai, t. y. „sauga“ ir „saugumas“, neaiškumų kyla dėl jiems dažnai priskiriamo sinonimų statuso, kai tas pats žodis skirtinguose kontekstuose gali būti verčiamas abiem prasmėmis (Piètre-Cambacédès, Chaudet, 2010, p. 56).

Aviacijos saugos ir aviacijos saugumo turinio atskleidimui greta kalbinės žodžių „sauga“ ir „saugumas“ reikšmės taip pat svarbi šiai, tik nuo sisteminės kalbos vienetų bei ženklų reikšmės priklausančiai reikšmei semantikoje priešinama pragmatinė, t. y. kalbėtojo suteikiama, reikšmė – kaip kalbos vienetai ir ženklai vartojami individualiu atveju. Taigi, nors lingvistinė žodžių sauga ir saugumas analizė pateikia tyrimui reikšmingų duomenų, siekiant įveikti su įvairiomis kalbinėmis versijomis susijusius šių terminų aiškinimo sunkumus ir tiksliai identifikuoti aviacijos saugos bei aviacijos saugumo tikrąją prasmę, jų turinį, kuriuo individualiu atveju šios sąvokos gali būti

³² Vis dėlto, mokslinėje literatūroje (Jarvis, Holland, 2014 cituota Jore, 2019, p. 158) pastebima, kad sauga ir saugumas ne visais aspektais turi vien teigiamą konotaciją, kadangi, pavyzdžiui, saugumas gali būti asocijuojamas su ginklais, kaip priemone jam (saugumui) užtikrinti, tačiau tie patys ginklai arba apsiginklavimas nebūtinai daro pasaulį saugesniu. Minėti autoriai šį bruožą apibūdina kaip paradoksalią saugos ir saugumo elementą.

³³ Pavyzdžiui, ispanų kalboje, kurioje saugos ir saugumo prasmėmis vartojamas tik vienas žodis (*seguridad*) ir kuri yra viena iš oficialių ICAO kalbų, „aviacijos saugos“ ir „aviacijos saugumo“ sąvokos paprastai verčiamos keičiant pirmąjį žodį, saugos atveju vietoj žodžio „aviacijos“ vartojant žodį „eksplloatacinė“ (*seguridad operacional*), o saugumo atveju paliekant žodį „aviacijos“ (*seguridad de la aviación*). Analogiškai ir rusų kalboje, kuri taip pat yra viena iš oficialių ICAO kalbų, saugos atveju vietoj žodžio „aviacijos“ vartojamas žodis „skrydžių“ (*безопасностью полетов*), o saugumo atveju – „aviacijos“ (*авиационная безопасность*).

vartojamos, vien lingvistinio aiškinimo nepakanka, jį būtina papildyti, visų pirma, sistetine ir teleologine analize. Tyrimui aktuali teismų praktika taip pat patvirtina, kad nustačius, jog nagrinėjamos nuostatos versijų skirtingomis kalbomis turinys skiriasi arba neleidžia jo pakankamai tiksliai identifikuoti, aiškinant tokią nuostatą, be kita ko, reikia atsižvelgti į bendrą teisinio reguliavimo sistemos, kurios dalis ji yra, struktūrą ir tikslą, nuostatos priėmimo kontekstą ir pan.³⁴ Taigi, toliau analizuojant saugos ir saugumo sąvokas, išsamiau nagrinėtina šių žodžių vartoseną jiems suteikiamų prasmių aspektu įvairiose specifinėse veiklos srityse ir kasdienėje (bendrinėje / įprastinėje) kalboje, tokio suvokimo įtaka akademiniams terminų apibrėžimams, skirtingų jų vartojimo kontekstų reikšmė.

1.2. Saugos ir saugumo sampratos bendrinėje kalboje bei atskirose veiklos srityse, jų įtaka aviacijos saugos ir aviacijos saugumo integraliam suvokimui

Siekiant atskleisti aviacijos saugos ir aviacijos saugumo teisinį turinį, svarbu įvertinti saugos ir saugumo suvokimą bendrinėje (kasdienėje) kalboje, nes specialiosioms (mokslinėms) sąvokoms pernelyg nutolus nuo įprastinio terminų vartojimo, jos sunkiai priimanamos visuomenėje ir dėl to gali kilti nesusikalbėjimas, didinantis atskirtį tarp mokslo bei plačiosios visuomenės. Antrasis aviacijos saugos ir aviacijos saugumo loginį pagrindą sudarantis dėmuo (t. y. aviacija) savo ruožtu lemia poreikį papildomai įvertinti saugos ir saugumo sampratą įvairiose (specifinėse) veiklos srityse, kadangi aviacijoje, pasižyminčioje veiklų kompleksiskumu, būtinas sklandus skirtingų profesijų atstovų bendradarbiavimas. Be to, reikia turėti omenyje ir tai, kad dalis aviacijos saugos ir aviacijos saugumo rizikų peržengia aviacijos ribas bei gali pasireikšti kasdieniame gyvenime, su aviacija visiškai nesusijusiose srityse. Pavyzdžiui, su „trikdančių keleivių“³⁵ problema susijusios aviacijos saugos taisyklės nesiekia išspręsti bendresnės smurto naudojimo asmenų tarpusavio santykiuose ir viešosios tvarkos palaikymo problemos. Kaip savo išvadoje Teisingumo Teismo byloje *Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19*, pabrėžė generalinis advokatas Priit Pikamäe, taip yra ne be pagrindo, nes su

³⁴ Žr., pvz., ESTT 2014 m. rugsėjo 18 d. sprendimo byloje *Vueling Airlines, C-487/12*, 29–31 punktus; taip pat žr. 2015 m. rugsėjo 17 d. sprendimo byloje *van der Lans, C-257/14*, 23–25 punktus.

³⁵ Smurtauojantys, apsvaigę, nepaklūsniūs ar kitokiu savo elgesiu pavojų orlaivių ir juose esančių asmenų ar turto saugai arba tvarkai ir disciplinai (drausmei) orlaivyje keliantys arba galintys sukelti keleiviai.

fizine agresija (kaip ir su kitomis rizikomis) galima susidurti bet kokioje kitoje situacijoje, todėl tai peržengia oro transporto srities ribas³⁶. Tai dar kartą patvirtina, kaip svarbu yra atsižvelgti į saugos ir saugumo suvokimą įprastinėje kalboje (kasdienio gyvenimo sferoje), siekiant išskirti būtent su aviacija susijusias saugos ir saugumo grėsmes, kai kalbama apie *aviacijos* saugą ir *aviacijos* saugumą.

Šiuo aspektu pastebėtina, kad ESTT savo jurisprudencijoje taip pat pabrėžia poreikį remtis įprasta terminų reikšme bendrinėje kalboje, ypač norint nustatyti sąvokų, kurių apibrėžimas nėra pateiktas, reikšmę ir apimtį³⁷. Nors reikia pripažinti, kad Sąjungos teisės aktuose yra įtvirtintas aviacijos saugumo apibrėžimas (Reglamento (EB) 300/2008 3 str. 2 p.), jis pernelyg abstraktus, o savarankiško aviacijos saugos apibrėžimo ES teisės aktai apskritai nepateikia. Kita vertus, tiek aviacijos sauga, tiek aviacijos saugumas, kaip minėta, yra apibrėžti ICAO dokumentuose, kuriais vadovaujasi tiek visos ES valstybės narės, tiek į juos atsižvelgia Sąjungos teisės aktų leidėjas³⁸. Tačiau ir ICAO pateikiami apibrėžimai yra itin lakoniški, savaime neleidžiantys pakankamai tiksliai nustatyti aviacijos saugos ir aviacijos saugumo teisinio turinio. Todėl saugai ir saugumui suteikiamų reikšmių bendrinėje kalboje (taip pat kitose, ne aviacijos srityse) analizė gali įnešti svarų indėlį, tiksliau atskleidžiant aviacijos saugos ir aviacijos saugumo teisinį turinį, ypač turint omenyje aviacijai tenkančią svarbią vietą kasdieniame šiuolaikinės visuomenės gyvenime ir jai būdingą tarpdiscipliniškumą.

1.2.1. Saugos ir saugumo samprata įprastinėje vartosenoje ir jos reikšmė aviacijos saugos ir aviacijos saugumo suvokimui

Apibrėžimai gali būti dvejopo pobūdžio – leksiniai arba sąlyginiai. Leksinis apibrėžimas atskleidžia faktinį termino vartojimą, o sąlyginis apibrėžimas parodo, kaip terminą apibrėžiantis asmuo ketina jį vartoti (ir vartoja) arba rekomenduoja vartoti kitiems. Tačiau sąlyginius apibrėžimus riboja kalbinė praktika, kadangi apibrėžimų, kurie pernelyg skiriasi nuo įprastos vartosenos, kiti paprasčiausiai gali nepripažinti, ir jų vartojimas bus neteisingai supastas.

³⁶ Žr. 2020 m. vasario 27 d. generalinio advokato Priit Pikamäe išvadą byloje *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19.

³⁷ Žr., pvz., ESTT 2008 m. gruodžio 22 d. sprendimo byloje *Wallentin-Hermann*, C-549/07, 17 punktą; taip pat žr. 2013 m. sausio 31 d. sprendimą byloje *Denise McDonagh prieš Ryanair Ltd*, C-12/11; 2019 m. gruodžio 19 d. sprendimo byloje *Niki Luftfahrt*, C-532/18, 34–35 punktus.

³⁸ Žr., pvz., Reglamento (ES) 2018/1139 preambulę ir 1 str. 2 d. g p., taip pat Reglamento (EB) 300/2008 preambulę ir 1 str. 1 d.

Todėl M. Boholm ir kt. (2016, p. 320, 333) atkreipia dėmesį, kad akademinei bendruomenei, netgi tuo atveju, kai tai susiję su saugos ir saugumo terminų vartojimu specifinėse srityse, svarbu pripažinti kasdieniame vartojime šiems žodžiams faktiškai suteikiamą prasmę. Priešingu atveju, pernelyg nutolus nuo jų kasdienio, visuomenėje „išsisknijusio“ vartojimo, moksliniai saugos ir saugumo apibrėžimai gali būti sunkiai pritaikomi ir tik sukelti painiavą. Kitaip tariant, užuot pasiekus norimą terminų tikslumą, tokiu atveju labiau tikėtinas būtų dar didesnis neaiškumas ir dviprasmiškumas juos vartojant.

Toks požiūris būdingas įprastinės kalbos filosofijos atstovams, kurie vadovaujasi pagrindine idėja, kad terminų reikšmės suvokimas pasiekiamas pirmiausia ne abstrakčių teorijų dėka, o atidžiai nagrinėjant jų vartojimą įprastinėje kalboje (Soames, 2005 cituota Möller, 2012, p. 62). Remiantis šiuo požiūriu, mokslas negali ignoruoti atitinkamų terminų prasmės juos vartojant bendrinėje (kasdienėje) kalboje ir tokios vartosenos glaudaus ryšio su akademiniiais terminų apibrėžimais. Šiuo aspektu, be kita ko, svarbu ir tai, kad įprastines (kasdieniame vartojime paplitusias) žodžių reikšmes išlaikantys bei tokiu būdu pernelyg nuo jų nenutolstantys moksliniai apibrėžimai leidžia užtikrinti sklandesnę komunikaciją tarp akademinės bendruomenės ir plačiosios visuomenės, išvengti nesusikalbėjimo ir dėl to galinčių kilti nesusipratimų (dviprasmybių), taip pat palengvina skirtingų sričių ekspertų bendradarbiavimą, kas ypač svarbu tarpdisciplininėse srityse, tokiose kaip aviacija. Atsižvelgiant į tai, vienu esminių kriterijų, siekiant apibrėžti konkretų terminą, šio požiūrio atstovų yra laikomas „minimalus pokytis“, kuris reiškia, kad pateikiamas apibrėžimas nuo esamos įprastinės (pragmatinės) termino vartojimo reikšmės neturėtų nutolti daugiau, nei tai būtina (Hansson, 2012, p. 1522–1523). Remiantis šia nuostata, disertacinio tyrimo ribose, be kita ko, svarbu atskleisti bendrinėje kalboje saugos ir saugumo terminams įprastai suteikiamas reikšmes.

Minėta, kad sauga ir saugumas aiškinamuosiuose kalbos žodynuose paprastai nurodomi kaip sinonimai, todėl natūralu, jog ir kasdienėje kalboje jie dažnai vartojami pakaitomis, suteikiant jiems tą pačią reikšmę (Boholm et al., 2016, p. 329, 331; Line et al., 2006, p. 2). Šių terminų vartojimą kasdieniame gyvenime tyrę autoriai (Jarvis, Holland, 2014 cituota Jore, 2019, p. 158) pastebi, kad saugumas dažnai asocijuojamas su sauga ir reiškia grėsmių nebuvimą, tam tikras apsaugos nuo žalos garantijas, rizikų suvaldymą, implikuodamas atitinkamą saugos / saugumo jausmą. Vis dėlto, šių terminų tapatinimas kyla ne vien tik iš lingvistinių jų vartojimo ypatumų – tai iš dalies lemia bendros saugai ir saugumui būdingos savybės, t. y. tarp jų egzistuojantys panašumai.

Visų pirma, saugai ir saugumui būdinga tai, jog jie abu suvokiami kaip siekis ap(si)saugoti nuo neigiamas pasekmes sukeliančių (grėsmingų, pavojingų) įvykių, kurie savo esme yra „negatyvūs“, lyginant su norimais rezultatais, kurie savo ruožtu yra „pozityvūs“ (Piètre-Cambacédès, Bouissou, 2013, p. 114). Kitaip tariant, sauga ir saugumas siekia to paties tikslo – išsaugoti žmonių (kaip gyvų būtybių) bei materialiojo ir nematerialiojo turto (plačiąja prasme) vientisumą (Karanikas, 2018, p. 547). Šia prasme pastebima, kad tiek sauga, tiek saugumas sprendžia su rizika susijusias problemas (Kriaa et al., 2015, p. 158). Todėl sauga ir saugumas dažnai suvokiami kaip priešprieša rizikai, kai esant aukštam saugos / saugumo lygiui laikoma, jog rizika yra žema, ir atvirkščiai – kuo saugos / saugumo lygis žemesnis, tuo rizika didesnė (Möller, 2012, p. 60). Tai lemia, kad mokslinėje literatūroje apibrėžiant abi nurodytas koncepcijas plačiai vartojama juos siejanti „rizikos“ kategorija, kurią L. Piètre-Cambacédès ir M. Bouissou (2013, p. 113) apibūdino pasitelkdami formulę „rizika = tikimybė × pasekmės (žala)“³⁹.

Matematinė prasme tai rodo rizikos funkcinę priklausomybę nuo pavojingų įvykių ir (ar) jų sukeliamų neigiamų pasekmių (žalos) atsiradimo tikimybės ir šios žalos masto sandaugos. Šioje formulėje kaip esminiai saugos ir saugumo sąvokoms būdingo rizikos atributo komponentai išskiriami tikimybė ir žala (neigiamų pasekmių mastas) reiškia, jog mažėjant vienai iš šių rizikos dauginamųjų, t. y. mažėjant žalos tikimybei arba galimų neigiamų pasekmių mastui (žalos sunkumui), atitinkamai didėja sauga / saugumas ir atvirkščiai (Möller et al., 2006, p. 421). Tokiu būdu rizika paprastai gali būti apibūdinama kaip pavojingų įvykių (jų sukeliamos žalos) tikimybės ir galimų neigiamų pasekmių sunkumo laipsnio kombinacija (sandauga), o sauga ir saugumas gali būti pasiekiami sumažinus šią riziką, t. y. sumažinus potencialios žalos dydį ar jos atsiradimo tikimybę arba abu šiuos dauginamuosius iki priimtino lygio (Misumi, Sato, 1999, p. 137).

S. Kaplan ir B. Garrick (1981, p. 13) rizikos vertinimą apibendrina pasitelkdami trejetą esminių klausimų: kas blogo gali nutikti?; kokia tikimybė?; kokios būtų to pasekmės? Pasak L. Piètre-Cambacédès ir M. Bouissou (2013, p. 113), minėti klausimai bendri tiek saugos, tiek saugumo kontekste, tik į juos žvelgiama iš skirtingų perspektyvų, kadangi skiriasi saugos ir saugumo grėsmių pobūdis bei prigimtis (apie tai plačiau žr. 1.5 poskyrį). Vis dėlto, tikimybė, į kurią referuojama šioje formulėje, dažniausiai nėra žinoma – jai būdingas episteminis neapibrėžtumas. Nepaisant

³⁹ Analogiška formulė savo darbuose apibūdindami riziką vėliau rėmėsi ir kiti autoriai (pvz., Mironenko-Enerstvedt, 2017, p. 118).

to, pats faktas, kad tam tikros saugos ir (ar) saugumo grėsmės niekada nesirealizavo, savaime neleidžia spręsti, jog tokios grėsmės apskritai neegzistuoja, todėl jų tikimybės negalima prilyginti nulinei.

Apskritai, tikimybės koncepcija gali būti suvokiama dvejopai – objektyviu ir subjektyviu požiūriais. Objektyviu požiūriu tikimybė grindžiama tam tikro pasikartojimo dažnio ieškojimu atitinkamų duomenų aibėje, leidžiančiu objektyviais duomenimis charakterizuoti tiriamą objektą. Remiantis šiuo suvokimu tikimybės nėra be pasikartojimų. Subjektyviu požiūriu tikimybė yra tik tam tikras vidinio įsitikinimo matas – turimomis bendrosiomis žiniomis apie tiriamą reiškinį ir jo priežastis pagrįsta, tačiau objektyviais duomenimis nepatvirtinta viltis, tikėjimas, kuriuos lemia subjektyvios vertintojo savybės, o pastarosios dėl įvairių priežasčių taip pat gali kisti. Dalies autorių teigimu, būtent tai ir kelia bene daugiausia keblumų ieškant tikslių saugos bei saugumo apibrėžimų, kadangi ieškoma tikslaus savo prigimtimi netikslių tikimybių įvertinimo formalizavimo (Möller et al., 2006, p. 423). Šis aspektas labai svarbus analizuojant saugos ir saugumo turinį dar ir tuo aspektu, kad žmonės, remiantis empiriniu tyrimu, kurį atliko D. Ellsberg (1961 cituota Möller et al., 2006, p. 421–422), yra linkę rizikingose, grėsmę keliančiose situacijose pirmenybę teikti pasirinkimui su mažesniu neapibrėžtumo lygiu, net jei būsimos naudos lūkesčiai tokiu atveju yra mažesni. Kitaip tariant, žmonės vardan mažesnės rizikos yra linkę paaukoti dalį galimos pasiekti naudos, kas gali sudaryti prielaidas tam tikrais atvejais piktnaudžiauti saugos ir saugumo kategorijomis, kaip įrankiu manipuliuojant žmonių psichologija.

Iš tiesų, minėtą elgesį paaiškina šioje srityje atlikti psichologiniai tyrimai, kurie atskleidžia, jog žmonių požiūris į riziką iš esmės priklauso nuo gebėjimo ją valdyti – kontrolės jausmo, kai visoms kitoms aplinkybėms esant vienodoms didesnė kontrolė žmonėms paprastai suteikia didesnę saugos jausmą ir atvirkščiai (Möller et al., 2006, p. 424). Tačiau šis kontrolės jausmas taip pat savo esme yra tik subjektyvus įsitikinimas bei nebūtinai koreliuoja su objektyviu saugos ir (ar) saugumo lygiu (plačiau žr. 1.4.1 poskyrį). Didesnė žmogaus turima kontrolė ne visada reiškia didesnę saugą ir (ar) saugumą, kadangi žmogaus klaidos tikimybė objektyviai yra netgi aukštesnė nei moderniausiomis technologijomis pagrįstų automatizuotų sistemų, kurios, reaguodamos į įvairias situacijas, gali žymiai greičiau atlikti tam tikrus skaičiavimus ir priimti jais pagrįstus optimalius sprendimus, nei tai fiziologiškai sugebėtų padaryti žmogus. Todėl žmogiškasis veiksnys arba žmogaus turima kontrolė neretai yra įvardijami kaip priešingas, t. y. negatyvus, veiksnys, darantis neigiamą poveikį saugos ir saugumo užtikrinimui (Piètre-Cambacédès, Bouissou, 2013, p. 115). Šį atvirkštinį

kontrolės poveikį saugai ir saugumui galima paaiškinti kontrolės poveikiu jau minėtai tikimybei – jeigu didesnė žmogaus turima kontrolė padidina nelaimingų atsitikimų (žalos) tikimybę, t. y. aptartoje rizikos formulėje padidėja vienas iš dauginamųjų, tuomet didėja ir rizika, o tai atitinkamai reiškia sumažėjusią saugą ir saugumą (Möller et al., 2006, p. 424–425). Visgi kiti autoriai žmogiškąjį faktorių akcentuoja ir kaip teigiamą veiksnį, pabrėždami, kad žmogus, nepaisant itin sparčios nuolatinės technologinės pažangos, atlieka svarbų vaidmenį gerinant saugą ir saugumą, ypač, kai jis veikia kaip tam tikrų technologijų operatorius⁴⁰. Todėl mokslinėje literatūroje siūloma daugiau dėmesio skirti žmogiškųjų veiksnių⁴¹ poveikio rizikai analizei, siekiant tikslingai panaudoti („įveikinti“) šį žmogiškąjį faktorių kuriant ir eksploatuojant technines saugos bei saugumo sistemas (Hancock, Hart, 2002).

Su rizika neatsiejamai susijęs neužtikrintumo faktorius itin akivaizdus įprastinėje inžinerinėje praktikoje, kai jau projektavimo stadijoje dažnai pridedamas papildomas (atsarginis) apsauginis barjeras, kitaip tariant – saugiklis⁴², net jei tikimybė, jog jis bus reikalingas, yra labai menka. Tai iš dalies lemia faktas, kad netgi remiantis ilgamete patirtimi grįstais duomenimis apskaičiuota rizikos (grėsmingų įvykių ar žalos) tikimybė gali būti klaidinga, kas įneša tam tikrą neužtikrintumo laipsnį (absoliučių garantijų nebuvimą). Kitais atvejais įvykio nenusipėjamumą lemia pati šio įvykio prigimtis, kaip jau minėtu pavyzdžiu dėl „trikdančių keleivių“, kai agresyvus asmens elgesys gali turėti įvairių motyvų ir būti nulemtas įvairių (tiek vidinių, tiek išorinių) priežasčių⁴³, dėl ko jo beveik neįmanoma numatyti (prognuoti) ir iš anksto pasiruošti tinkamai į jį sureaguoti.

⁴⁰ Pavyzdžiui, E. C. Neiderman ir J. L. Fobes (1997) atliktas tyrimas iliustruoja žmogaus (jo pažintinių ir kognityvinių) gebėjimų svarbą užtikrinant saugą ir saugumą oro uostuose vykdomų keleivių ir bagažo patikrų procese. Reikšmingą žmogiškųjų veiksnių vaidmenį civilinės aviacijos saugai bei saugumui savo dokumentuose pripažįsta ir Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (ICAO, 1989, 2002a).

⁴¹ V. Šnirpūnas (2012, p. 26) žmogiškuosius veiksnius apibrėžia kaip aviaciniam projektavimui, sertifikavimui, mokymui, operacijoms ir techninei priežiūrai taikomus principus, kuriais, tinkamai atsižvelgiant į žmogaus našumą, siekiama užtikrinti saugią žmogaus ir kitų sistemos komponentų sąsają.

⁴² Tai netgi pateikiama kaip viena iš angliškojo termino *safety* (sauga) prasmų (žr. <https://www.merriam-webster.com/dictionary/safety> – a device (as on a weapon or a machine) designed to prevent inadvertent or hazardous operation).

⁴³ P. Mendes de Leon (2017, p. 512), V. Nase ir N. Humphrey (2014, p. 702) ir S. Ginger (1998, p. 109) nurodo, kad trikdančias keleivio elgesys gali būti siejamas su „išoriniais“ veiksniais, tokiais kaip įniršis dėl ilgam laikui atidėtų skrydžių, bagažo praradimo, prasto aptarnavimo arba frustracijos dėl tam tikrų nepasiteisinusių lūkesčių, ilgų eilių prie įlaipinimo vartų, perpildytų orlaivio kabinų ir pan., taip pat su

Atsižvelgiant į tai, saugos ir saugumo sampratos analizėje greta identifikuotų tikimybės bei žalos (neigiamų pasekmių) kriterijų mokslininkų papildomai išskiriamas neapibrėžtumas (neužtikrintumas) (Möller et al., 2006, p. 421–427). Pastarasis požiūris atspindi ir Tarptautinės standartizacijos organizacijos patvirtintame rizikos vertinimo standarte (ISO, 2009), kuriame rizika apibrėžiama kaip „neapibrėžtumo (neužtikrintumo) poveikis tikslams“, kartu atkreipiant dėmesį į tai, kad rizika charakterizuojama referuojant į galimus įvykius ir jų pasekmes, t. y. dažnai išreiškiama kaip įvykio tikimybės ir pasekmių derinys. Savo ruožtu neapibrėžtumas (neužtikrintumas) apibūdinamas kaip būseną, kai egzistuoja informacijos, susijusios su įvykiu (jo supratimu ar žinojimu apie jį), šio įvykio tikimybė ar pasekmėmis, trūkumas, net ir dalinis.

Dėl šios priežasties dalis autorių saugumą įvardija kaip laikiną būklę, kuriai būdingas ateities apskaičiavimas ir nuspėjamumas (Valverde, 2001, p. 85). Dar J. Benthamas (1843 cituota Zedner, 2009, p. 28–29) pastebėjo, kad saugumas [taip pat sauga] suvoktinas kaip suteikiantis tam tikrą (nors ir ne visišką) užtikrintumą dėl savo lūkesčių, todėl pabrėžė būtinybę sumažinti atsitiktinumų tikimybę ir maksimaliai padidinti nuspėjamumą, kad „šiandien padaryti pasirinkimai galėtų būti įgyvendinti rytoj“. Kiti autoriai (Dahlstrom, Dekker, 2008 cituota Karanikas, 2018, p. 548; Eames ir kt., 1999 cituota Kriaa et al., 2015, p. 158) taip pat teigia, kad sauga ir saugumas sutelkia dėmesį į rizikos valdymą, kartu pažymėdami, jog abu jie dažniausiai pasireiškia tam tikrų kompromisų darymu (taikomais ribojimais), kurių nauda ne visada akivaizdi ir matoma iš karto. Pastarasis bruožas iš dalies būdingas dėl to, jog saugos ir saugumo tikslas yra užtikrinti, kad „kažkas (bloga) neįvyktų“, kitaip tariant – užkirsti kelią nepageidaujamiems įvykiams, o pašaliniai žmonės (išoriniai sistemos naudotojai, stebėtojai) dažnai net nenučiuokia apie tokius nepageidaujamus įvykius ir nežino, kad jų buvo išvengta, todėl negali suvokti šios saugos ir saugumo priemonių dėka užtikrintos „ne įvykių“ (angl. *non-events*) būsenos (Hancock, Hart, 2002, p. 11). Atliepdamas šį saugos ir saugumo priemonių, kaip tam tikrų rizikos valdymo instrumentų, suvokimą bei L. Piètre-Cambacédès ir M. Bouissou (2013, p. 113) pasitelktą rizikos vertinimo formulę, kai „rizika = tikimybė × pasekmės (žala)“, S. H. Jore (2019, p. 171) taip pat teigia, kad saugos ir saugumo rizikos valdymas apima galimų grėsmių tikimybės ir pasekmių įvertinimą bei sumažinimą taikant įvairių rūšių riziką mažinančias priemones.

„vidiniais“ veiksniais, tokiais kaip psichologinės arba psichinės problemos, piktnaudžiavimas alkoholiu, rūkoriaus abstinencijos simptomai arba apskritai asocialus elgesys.

Aptarti saugos ir saugumo panašumai lemia, jog šie terminai dažnai (nors ne visada) suvokiami kaip sinonimai, ypač kasdienėje kalboje (tačiau ne tik), ir dėl to gali būti apibūdinami kaip iš dalies persidengiantys tarpusavyje (Piètre-Cambacédès, Chaudet, 2010, p. 58), kai vienai sričiai taikomi metodai gali būti pritaikomi ir kitoje srityje (Kriaa et al., 2015, p. 158; taip pat žr. Piètre-Cambacédès, Bouissou, 2013; Brewer, 1993). Vis dėlto, nepaisant glaudaus saugos ir saugumo tarpusavio ryšio, saugumas negali būti redukuotas į saugą ir atvirkščiai, kadangi tarp šių koncepcijų taip pat egzistuoja reikšmingi skirtumai (Waldron, 2006, p. 505), kurie neleidžia jų laikyti sinonimais absoliučiąja prasme⁴⁴ (apie tai plačiau žr. 1.5 poskyrį). Šiuo aspektu dalis autorių (Line et al., 2006, p. 2), nors ir nepripažindami saugos bei saugumo sinonimais, mato šias koncepcijas kaip itin glaudžiai susijusias ir viena kitą papildančias.

1.2.2. Saugos ir saugumo suvokimas skirtingose (specifinėse) veiklos srityse: aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sampratų tarpdiscipliniškumas

Minėta, kad tiriant aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sampratas, aviacijos elementas lemia poreikį atsižvelgti į saugos ir saugumo suvokimą įvairiose veiklos srityse, kadangi oro transportas apima ne tik skrydžių vykdymą siaurąja prasme (t. y. orlaivio pakilimą, skrydį bei nusileidimą), bet ir visas kitas paslaugas, be kurių nebūtų įmanoma normali oro transporto veikla, pavyzdžiui, skrydžių tvarkaraščių sudarymą ir oro eismo valdymą⁴⁵, įvairias procedūras, kuriomis užtikrinamas orlaivių įgulų, keleivių ir jų bagažo ar krovinių patekimas į užsąkytą skrydį⁴⁶, orlaivių bei kilimo ir tūpimo takų

⁴⁴ Absoliutieji (lygiareikšmiai) sinonimai yra žodžiai, kurių reikšmės (t. y. semantinė sudėtis) sutampa (Pikčilingis, 1988, p. 6).

⁴⁵ Orlaiviai, priešingai nei automobiliai ar kitos transporto rūšys, skrydžio metu negali tiesiog sustoti ir palaukti, kol galės nusileisti oro uoste, todėl tinkamas skrydžių tvarkaraščių sudarymas ir oro eismo valdymas yra itin svarbus veiksnys užtikrinant sklandų bendrą oro transporto judėjimą ir aukštą aviacijos saugą.

⁴⁶ Pvz., keleivių ir jų bagažo registracija oro uostuose, saugumo patikros prieš keleiviams patenkant į kontroliuojamą oro uostų teritoriją, jų pavėžėjimas specialiais autobusais iki ir nuo laipinimo į orlaivį vietos bei galiausiai keleivių laipinimas į orlaivį naudojant specialius trapus ar takelius ir išlaipinimas iš jo.

paruošimas skrydžiui⁴⁷ ir pan.⁴⁸ Oro uostuose taip pat teikiamos įvairios kitos paslaugos keleiviams – juose įrengtos įvairios parduotuvės ir kavinės, veikia automobilių nuomos punktai, valiutų keityklos, teikiamos bagažo pakavimo, pasaugojimo paslaugos ir pan., todėl oro uostai kartais įvardijami kaip atskiri „miestai mieste“. Šiuolaikinė aviacija yra itin kompleksiška ir joje susiduria įvairių profesijų atstovai, nuo oro uostų saugumo patikras vykdančių pareigūnų, orlaivių inžinierių ir mechanikų iki orlaivių pilotų bei kitų įgulos narių, netgi maisto ir gėrimų tiekimas orlaivyje skrydžio metu yra neatsiejamas šiuolaikinės aviacijos atributas, taip pat galintis lemti tam tikrą aviacijos saugos ir saugumo taisyklių taikymą⁴⁹. Kiekvienas su kelionėmis oro transportu susijęs etapas susideda iš daugybės kitų sudėtingų procesų⁵⁰, taigi

⁴⁷ Bendrasis orlaivių patikrinimas prieš pakilimą per vadinamąjį *pre-flight check*, orlaivių papildymas degalais, bagažo iškrovimas / pakrovimas, keleivių kabinos ir san. mazgų sutvarkymas bei papildymas vandeniu, orlaivio atstūmimas iš stovėjimo vietos prieš pakilimą (vadinamoji *push back* procedūra, kai automobilis lėktuvą stumia atgal); kilimo ir tūpimo takų apžiūra dėl galimų pašalinių objektų ir jų valymas, prie kilimo ir tūpimo takų esančių paukščių ir kitų gyvūnų atbaidymas ir kt.

⁴⁸ Generalinis advokatas Yves Bot 2014 m. sausio 23 d. išvadoje byloje *Vueling Airlines, C-487/12*, taip pat pažymėjo, kad vykdamt vežimo oro transportu sutartį teikiamos įvairios paslaugos, tarp jų – keleivių registracija, laipinimas į lėktuvą ir priėmimas jame, jų pačių ir jų bagažo vežimas iš išvykimo vietos į atvykimo vietą, rūpinimasis keleiviais skrydžio metu, jų išlaipinimas ir galiausiai – jų bagažo išdavimas. Šios paslaugos susijusios ne tik su keleivio vežimu siaurąja prasme, bet ir su jo užsakymo tvarkymu, orlaivio naudojimu ir priežiūra bei oro uostų infrastruktūra, taip pat bagažo tvarkymu. Kad būtų tinkamai įvykdyta vežimo oro transportu sutartis, turi dalyvauti įvairūs specialistai, pvz., prekybos agentai, įgula ir antžeminis personalas, mechanikai bei kiti priežiūros darbuotojai.

⁴⁹ Žr., pvz., ESTT 2019 m. gruodžio 19 d. sprendimą byloje *Niki Luftfahrt, C-532/18*, kurioje nagrinėta situacija, kai per tarpvalstybinį skrydį vaikas, sėdėjęs šalia savo tėvo, patyrė dalies kūno antro laipsnio nudegimus, kai ant jo išsiliejo karšta kava iš puodelio be dangtelio, kurį šio vaiko tėvas buvo gavęs iš skrydžio palydovės ir padėjęs ant atlenkiamo staliuko priešais. Byloje, be kita ko, buvo keliamas klausimas, ar kavos puodelis nukrito dėl staliuko defekto, ar dėl lėktuvo vibracijos. Nors šioje byloje konstatuota, kad „nelaimingas atsitikimas“ Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalies prasme apima visas orlaivyje susiklostančias situacijas, kai daiktas teikiant keleiviams paslaugą sužaloja keleivį, ir nereikia aiškintis, ar šias situacijas lemia skrydžiams tipiška rizika, pagrindinėje byloje susiklosčiusi situacija rodo, kad netgi maisto tiekimas orlaivyje gali būti susijęs su aviacijos saugos taisyklėmis, pavyzdžiui, dėl orlaivio salono detalių (šiuo atveju – kavos staliuko) atitikties techniniams reikalavimams, toleruotinos orlaivio vibracijos skrydžio metu ar pan.

⁵⁰ Kaip savo 2022 m. sausio 20 d. išvadoje byloje *Austrian Airlines, C-589/20*, pabrėžė generalinis advokatas Nicholas Emiliou, šiuolaikinių kelionių oro transportu kontekste netgi keleivių „įlaipinimas“ ir „išlaipinimas“ yra sudėtingi procesai, dažnai apimantys daugybę vartų, koridorių, specialių švytuoklinio maršruto autobusų ir laiptų, kol asmuo pasiekia savo vietą orlaivyje arba galiausiai įžengia į tam tikrą šalį (pasiekia kelionės tikslą).

aviacijoje, kaip įvairias profesines sritis vienijančioje veiklos srityje, saugos ir saugumo suvokimui būdingas tarpdiscipliniškumas. Dėl šios priežasties aviacijos elementas, nors tam tikra apimtimi disertacinio tyrimo prasme patikslinantis saugos ir saugumo sąvokas (susiaurinantis jų apibrėžtį), savaime taip pat neleidžia reikšmingai sukonkretinti aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sampratų turinio, užtikrinant vienodą jų suvokimą.

Tokioje tarpdisciplininėje srityje kaip aviacija, kurioje viso proceso metu dažnai taikomos kompleksinės saugos ir saugumo priemonės, yra būtina užtikrinti skirtingų profesinių sričių atstovų susikalbėjimą ir vienodą saugos bei saugumo turinio suvokimą, kad jie galėtų tinkamai atlikti savo funkcijas. Pavyzdžiui, dėl gana didelės rizikos orlaiviui susidurti su paukščiais (ypač pakilimo ir nusileidimo metu) kompleksiška yra taikomos įvairios techninės bei organizacinės priemonės: nuo variklių ir kitų orlaivio dalių projektavimo bei gamybos stadijos ir vėlesnių jų bandymų naudojant „paukščių patrankas“, iš kurių paukščių gaisrenos sviedžiamos tokiu greičiu, koku lėktuvas skrenda aukštyje, kuriame yra didžiausia tikimybė jam susidurti su paukščiais, t. y. kylant ir leidžiantis; įvairių aplinkos priežiūros priemonių ir ūkinės veiklos ribojimų (pvz., reikalavimai reguliariai pjauti žolę bei genėti kitus augalus greta kilimo / tūpimo takų ir aplink oro uostus esančiose teritorijose, balų nusausinimas ar draudimas auginti tam tikras augalines kultūras šalia oro uostų, taip sumažinant galimų paukščių buveinių skaičių aplinkinėse teritorijose); iki prievolės pilotams prieš skrydį susipažinti su valstybės oro navigacijos kontrolės įstaigų skelbiamais NOTAM⁵¹ pranešimais, kuriuose, be kita ko, pateikiama turima informacija dėl paukščių buvimo šalia išvykimo ir atvykimo oro uostų, o jų esant, galimybę paprašyti paukščius pabaidyti naudojant sprogstamųjų užtaisų šūvius, lazerius ar pan., pareigos pilotams įdėmiai stebėti taką orlaivio riedėjimo juo metu ir ruošiantis pakilti, nedelsiant informuoti apie greta tako pastebėtus paukščius ir kiekvieną susidūrimą su jais (kad būtų apžiūrėtas orlaivis dėl galimų pažeidimų, taip pat analitiniais tikslais, siekiant užkirsti kelią analogiškų įvykių pasikartojimams ateityje) ir kt.⁵² Taigi sprendžiant su paukščių ar kitų laukinių gyvūnų keliama grėsme aviacijai susijusias problemas dalyvauja įvairių sričių specialistai.

Tačiau atskirose (specifinėse) veiklos srityse saugos ir saugumo terminai gali būti vartojami kaip tam tikros normatyvinės nuostatos, turinčios daugiau arba mažiau savitą (specialią) reikšmę (Boholm et al., 2016, p. 320, 322), todėl

⁵¹ Angl. *Notice to Airmen*.

⁵² Dėl įvairių aviacijoje taikomų priemonių valdant laukinių gyvūnų pavojų žr., pvz., generalinio advokato Yves Bot 2016 m. liepos 28 d. išvadą byloje *Pešková and Peška*, C-315/15.

jų turinys gali skirtis, įskaitant nuo bendrinėje kalboje saugai ir saugumui suteikiamų prasmų. L. Piètre-Cambacédès ir C. Chaudet (2010, p. 58–59), atlikę leksikografinę įvairiose srityse vartojamų saugos ir saugumo apibrėžimų analizę⁵³, identifiko, kad saugumo apibrėžimuose vartojamas maždaug perpus mažesnis žodynas, nei vartojama saugai apibrėžti, kas, autorių manymu, rodo, jog saugos apibrėžimas yra bendresnis (platesnis). Iš tiesų, šiuo aspektu pastebėtina, kad sauga tam tikrais atvejais, priklausomai nuo konteksto, gali būti suvokiama plačiaja prasme (*lato sensu*), kaip apimanti ir saugumą⁵⁴, todėl kiekvienu atveju svarbu nesusipainioti ir aiškiai identifikuoti, kuria iš prasmų, t. y. siaurąja ar plačiaja, sauga yra vartojama⁵⁵. Savo ruožtu M. B. Line ir kt. (2006, p. 2), suskaičiavę įvairiuose šaltiniuose pateikiamus skirtingus saugos ir saugumo apibrėžimus, nustatė, jog įvairių saugumo apibrėžimų variacijų pateikiama gerokai daugiau, ir tuo remdamiesi padarė išvadą, jog dėl saugos apibrėžimo kyla mažiau diskusijų. Tai, pasak minėtų autorių, implikuoja, kad dėl saugos apibrėžimo egzistuoja platesnis sutarimas (konsensusas), nei saugumo apibrėžimo atžvilgiu.

Mokslinėje literatūroje (Piètre-Cambacédès, Chaudet, 2010, p. 58–59) taip pat pastebima, kad skiriasi ir saugos bei saugumo apibrėžimuose vartojamas žodynas – apibrėžiant saugą dažniausiai vartojami žodžiai, kurie referuoja į atsitiktines (paprastai vidines) grėsmes (pvz., „trauma“, „apgadinimas“, „sužeidimas“ ir pan.), o saugumo apibrėžimuose vyrauja tyčinius (paprastai išorinius) piktybinius veiksmus nusakantys žodžiai (pvz., „neteisėtas“, „kenkėjiškas“, „sabotažas“ ir kt.). Be to, skiriasi žodžių, apibūdinančių vertinamos sistemos ir aplinkos sąveiką, vartojimas, kai saugos apibrėžimuose beveik vienodu dažnumu vartojami žodžiai „sistema“ ir „aplinka“, iliustruojantys tiriamos sistemos galimą neigiamą poveikį aplinkai, o saugumo apibrėžimuose žodis „aplinka“ beveik nevartojamas, tačiau vietoj to lygiagrečiai vartojama žodžio „sistema“ vienaskaita ir daugiskaita,

⁵³ Autoriai tyrė įvairių sričių (įskaitant aviaciją) dokumentuose pateiktiems saugos ir saugumo apibrėžimams būdingą žodyną, t. y. šių terminų apibrėžimuose dažniausiai vartojamus žodžius, turėdami tikslą įvertinti skirtumus tarp saugos ir saugumo sąvokų.

⁵⁴ Aviacijoje taip pat galima aptikti atskirų atvejų, kai saugumas laikomas svarbiu aviacijos saugos (*lato sensu*) elementu, t. y. vienu iš saugos (plačiaja prasme) aspektų (žr., pvz., Everitt, 2000 cituota Mironenko, 2017, p. 100; Huang, 2009, p. 7; Oster et al., 2013, p. 158–161). Vis dėlto, įprastai sauga aviacijoje vartojama būtent siaurąja prasme (*stricto sensu*), atibojant ją nuo aviacijos saugumo. Pastarojo požiūrio laikomasi ir šiame disertaciniame tyrime.

⁵⁵ Šiame disertaciniame tyrime aviacijos sauga vartojama siaurąja prasme, jeigu aiškiai nenurodyta kitaip.

atskleidžianti nepageidaujamų įvykių poveikį pačiai tiriamai sistemai (šiuo klausimu plačiau žr. 1.5 poskyrį).

Atidžiau panagrinėjus įvairiose srityse pateikiamus saugos ir saugumo apibrėžimus, minėti skirtumai dar labiau išryškėja. Antai sauga dažniausiai apibrėžiama kaip: apsauga nuo žmogiškųjų klaidų ir techninių gedimų, taip pat nuo stichinių nelaimių, žmogaus ar sistemos klaidų (Holtrop, Kretz, 2008; taip pat Elias ir kt., 2008 cituota Jore, 2019, p. 161); laisvė nuo netyčinių ar atsitiktinių įvykių padarytos žalos žmonėms (Hessami, 2004, p. 100, 111); būseną, esant apsaugotam nuo pavojų, kuriuos sukelia natūralios (gamtos) jėgos arba atsitiktinės žmogaus klaidos (Nas, 2015, p. 53); laisvė nuo grėsmės (Buzan, 1991 cituota Boholm et al., 2016, p. 322); sistemos negebėjimas nepageidautinu būdu paveikti ją supančią aplinką (Line et al., 2006, p. 2). Savo ruožtu tarp saugumo apibrėžimų dažniausiai pateikiami šie: apsauga nuo tyčinių žmonių veikų (jų sukeltos žalos) (Holtrop, Kretz, 2008; taip pat Elias et al., 2008 cituota Jore, 2019, p. 161); laisvė nuo žalos, atsiradusios dėl tyčinių ir piktavališkų veiksmų (Hessami, 2004, p. 100, 111); būseną, esant apsaugotam nuo pavojų, kuriuos sukelia tyčiniai žmonių ketinimai sukelti žalą (Nas, 2015, p. 53); grėsmių įgytoms vertybėms nebuvimas arba baimės, kad jos bus užpultos, nebuvimas (Wolfers, 1952, p. 485); maža žalos įgytoms vertybėms tikimybė (Baldwin, 1997, p. 13); sistemą supančios aplinkos negebėjimas nepageidautinu būdu paveikti tą sistemą (Line et al., 2006, p. 2).

Kaip matyti, nepaisant tam tikrų apibrėžimų variacijų, įvairiose veiklos srityse sauga paprastai siejama su atsitiktiniais (netyčiais) įvykiais, t. y. žmogaus ar sistemos klaidomis, nelaimingais nutikimais, gamtos (stichinėmis) nelaimėmis ir pan. Tuo tarpu saugumas paprastai siejamas su tyčinėmis veikomis, kuriomis tikslingai siekiama sukelti žalą. Be to, sauga labiau akcentuojasi į pačios sistemos vidų, siekiant apsaugoti ją supančią aplinką, o saugumas priešingai – pirmiausia yra nukreiptas į grėsmes, kylančias iš sistemą supančios aplinkos (t. y. kitų sistemų), siekiant apsaugoti pačią vertinamąją sistemą. Taigi, skirtingai nei bendrinėje kalboje, kurioje įprasta tapatinti saugą ir saugumą, vartojant šiuos terminus specifinėse veiklos srityse tarp jų išryškėja tam tikra atskirtis, suteikiant jiems savitas (nors iš dalies ir persidengiančias) reikšmes. Šie akademinėje literatūroje akcentuojami esminiai skirtumai, neleidžiantys tapatinti saugos ir saugumo, gali būti pagrindu siekiant juos atriboti vieną nuo kito (plačiau apie tai žr. 1.5 poskyrį).

Vis dėlto pastebėtina, kad iš pateiktų apibrėžimų matyti, jog sauga ir saugumas apibrėžiami itin plačiai, iš principo apibūdinant tik siektiną rezultatą (būseną). Tai pabrėžė ir L. Zedner (2009, p. 9–12), kuris, analizuodamas saugumo koncepciją, pastebėjo, jog ji yra labai įvairialypė,

nepastovi ir kintanti, tarsi skėtis galinti aprėpti begalę interesų sričių. Pasak minėto autoriaus, saugumas yra „slidus“ ir ginčytinas terminas, kuris gali slėpti daug skirtingų reikšmių ir (ar) vertybių. Pasak M. Valverde (2001, p. 85) saugumas apskritai nėra dalykas, kažkas, ko galime turėti daugiau ar mažiau, tai yra tik pavadinimas, kurį naudojame laikinai būklei įvardyti, kuriai būdingas ateities apskaičiavimas ir nuspėjamumas. Savo ruožtu šis neapibrėžtumas ir nuolatinė kaita leidžia saugumą plačiai interpretuoti ir taikyti šią koncepciją norint pagrįsti įvairias ribojančias priemones, kurios, nesant galimybės prisidengti saugumo vardu, kitu atveju sulauktų didžiulio visuomenės pasipriešinimo ir būtų sunkiai įgyvendinamos. Nors šios įžvalgos pateiktos saugumo kontekste, jos *mutatis mutandis* taikytinos ir kalbant apie saugą.

Sauga ir saugumas dėl jų turiniui būdingo „miglotumo“ ir episteminio neapibrėžtumo gali įgyti įvairias šiuos terminus vartojančio subjekto priskiriamas reikšmes, priklausomai nuo srities, kurioje jie vartojami. Šiuo aspektu egzistuojanti erdvė interpretaciniam žaismui ir piktnaudžiavimo galimybė kelia grėsmę kitų vertybių, įskaitant visuotinai pripažįstamų žmogaus teisių, apsaugai. B. Miller (2001, p. 27) pažymi, kad manipuliavimas saugumo (taip pat saugos) samprata polemniais tikslais, gali būti labai pavojingas, nes egzistuoja didelė piktnaudžiavimo ja galimybė siekiant siaurų asmeninių tikslų, o aiški ir nuosekli saugumo (ir saugos) samprata gali padėti užkirsti kelią tokiam piktnaudžiavimui. Todėl esminis klausimas yra tai, kaip saugai ir saugumui būdingą neapibrėžtumą galima susiaurinti, kuo išsamiau ir tiksliau apibūdinant aviacijos saugos ir aviacijos saugumo teisinį turinį, kartu suvokiant tokio apibūdinimo ribotumą, kadangi absoliutaus tikslumo pasiekti neįmanoma, nes neįmanoma tiksliai apibrėžti to, kas iš prigimties nėra tikslu.

Šia prasme verta atidžiau panagrinėti aviacijos elementą, kuris ne tik lemia poreikį atsižvelgti į saugos ir saugumo suvokimą įvairiose profesinėse veiklos srityse dėl aviacijai būdingo tarpdiscipliniškumo, bet tuo pačiu yra ir tam tikras specifinis saugos bei saugumo sąvokų vartojimo kontekstas, leidžiantis (bent iš dalies) susiaurinti jų turinį. Be to, siekiant disertaciniame tyrime išsikelti tikslo ir užsibrėžtų uždavinių įgyvendinimo, būtina įvertinti ir kitus aviacijos saugos bei aviacijos saugumo turiniui įtaką darančius kontekstus. Juolab kad teisinių sąvokų kontekstualizavimas turi nemažą įtaką joms suteikiamam turiniui ir teisminių institucijų praktikoje nagrinėjant kilusius ginčus⁵⁶, ir kontekstas yra teisiškai reikšmingas veiksnys,

⁵⁶ Pavyzdžiui, ESTT suformuotoje jurisprudencijoje nuosekliai pabrėžiamas poreikis aiškinant Sąjungos teisės nuostatą atsižvelgti ne tik į jos tekstą ir tekste vartojamų žodžių įprastą reikšmę, bet ir į jos kontekstą, taip pat reglamentavimo, kurio dalis ji

sprendžiant, ar įsiterpimas į žmogaus teises (ribojimas) buvo teisėtas ir proporcingas (žr., *inter alia* Baltrimas, 2022, p. 55–60).

1.3. Aviacijos saugos ir aviacijos saugumo kontekstualizavimas

Siekiant atskleisti aviacijos saugos ir saugumo teisinį turinį šio disertacinio tyrimo ribose, svarbu pažymėti, kad kalbos vartojimas – tai kalbinių elementų realizavimas tam tikrame kontekste (Boholm et al., 2016, p. 322). Todėl siauras pažodinis aiškinimas, neatsižvelgiant į sąvokos vartojimo kontekstą ir teisės siekiamus tikslus, ypač tokiose inovatyviose srityse, kaip aviacija, galėtų nepagrįstai apriboti jų taikymo sritį. Sauga ir saugumas šia prasme įgyja daugialypį pobūdį, kadangi jų vartojimas didele dalimi priklauso nuo įvairių kontekstų, tokių kaip profesinė ir (ar) kasdienė aplinka, laikmetis, įvairios individualios vertintojo savybės – jo pasaulėžiūra ir vertybės, išsilavinimas, socialinė padėtis ir kt. Dėl to tiek kasdiniame gyvenime, tiek profesinėje veikloje plačiai vartojami saugos ir saugumo terminai, nors iš pirmo žvilgsnio gali pasirodyti pakankamai aiškūs, skirtinguose kontekstuose turinio prasme gali būti suvokiami nevienodai ir, priklausomai nuo šio konteksto, kuriame jie vartojami, gali įgyti įvairias reikšmes⁵⁷ (Piètre-Cambacédès, Chaudet, 2010, p. 63). Tai ypač aktualu techninio pobūdžio srityse, kuo ir pasižymi aviacija, kai saugos ar saugumo reikšmė, pavyzdžiui, elektros inžinieriui gali reikšmingai skirtis nuo informacinių technologijų specialisto šiems terminams suteikiamų prasmų (Piètre-Cambacédès, Chaudet, 2010, p. 55; Kriaa et al., 2015, p. 158). Dėl šių kontekstų aviacijos sauga ir saugumas reikalauja tarpdisciplininio požiūrio: techninio, ekonominio, vadybinio ir, žinoma, teisinio (Huang, 2009, p. 7).

Dėl aviacijos saugos ir saugumo sąvokų episteminio neapibrėžtumo jų teisinio turinio atskleidimui itin svarbus mąstymo (samprotavimo), kaip pažinimo, procesas, o pastarasis yra tampriai susijęs su kontekstu, visų pirma, mąstančiojo – jį supančios aplinkos tiek lokaliai, tiek globaliai, taip pat jo gyvenimiškos patirties. Įvairių kontekstų daroma įtaka saugos ir saugumo suvokimui gali netgi būti suvokiama kaip leidžianti pateisinti griežtesnius žmogaus teisių ribojimus aviacijos srityje, argumentuojant pragmatiniais

yra (teisės akto, kuriame ji įtvirtinta), tikslus (žr., pvz., ESTT 2008 m. gruodžio 22 d. sprendimo byloje *Wallentin-Hermann*, C-549/07, 17 punktą; taip pat žr. 2013 m. sausio 31 d. sprendimą byloje *Denise McDonagh prieš Ryanair Ltd*, C-12/11).

⁵⁷ Pavyzdžiui, maisto sauga, produktų sauga, nacionalinis saugumas, kibernetinis saugumas, kibernetinė sauga, energetinis saugumas, darbo sauga, civilinė sauga, pacientų sauga, branduolinė sauga, eismo saugumas ir t. t.

sumetimais (pvz., kultūriniais, socialiniais, saugos (saugumo) prioriteto ar pan.). Pavyzdžiui, 2001 m. rugsėjo 11 d. įvykdyti teroristiniai išpuoliai JAV stipriai paveikė viso pasaulio – ne tik plačiosios visuomenės, bet ir teisėkūros subjektų bei aviacijos specialistų – požiūrį į aviacijos saugumą, net ir tose valstybėse, kurios su šiomis grėsmėmis iki tol nebuvo tiesiogiai susidūrusios. Praėjus dviem dešimtmečiams, pasauliniu mastu vėl buvo galima stebėti tam tikrą susirūpinimo aviacijos sauga ir saugumu šuolį, kurį išprovokavo pasaulinė pandemija⁵⁸ bei geopolitinis kontekstas⁵⁹. Teismai, kaip tai yra pažymėjęs M. P. Maduro, taip pat neturėtų būti „instituciškai akli“ ir turėtų atsižvelgti į tarptautines aplinkybes, kuriomis veikia, bei į su tuo susijusius apribojimus, be to, turėtų suvokti, kokią poveikį jų sprendimai gali turėti pasaulyje, kuriame vis didėja tarpusavio priklausomybė⁶⁰.

Saugos bei saugumo terminų vartojimo aspektu, be kita ko, problemiška tai, kad dažnai apskritai nėra aišku, ar jie vartojami bendrine prasme, ar kaip tam tikros normatyvinės nuostatos, turinčios daugiau arba mažiau savitą (specialią) reikšmę (Boholm et al., 2016, p. 320, 322). Daugeliu atvejų tik iš konteksto gali pavykti suprasti, kuria iš nurodytų prasmų jie vartojami, o dėl to gali kilti įvairių dviprasmybių. Savo ruožtu aviacijoje, kuriai būdinga sudėtinga įvairių mechanizmų, kompiuterinių sistemų ir žmonių sąveika, naudojamų moderniausių technologijų gausa bei dažniausiai gana siaura darbuotojų specializacija, itin svarbus sklandus įvairių sričių atstovų bendradarbiavimas (Pettersen, Bjørnskau, 2015, p. 170), todėl būtinas ir vienodas šių kritinių sąvokų (t. y. aviacijos saugos ir saugumo) suvokimas. Kaip pastebi Line ir kt. (2006, p. 9), tam pirmiausia būtinas bendras sutarimas dėl vienodo jų suvokimo tarp pačių saugos bei saugumo ekspertų, ir, žinoma,

⁵⁸ Dėl 2020 metais pasaulį užklupusios Covid-19 ligos sukeltos pandemijos aviacijoje plačiai taikytos įvairios saugos priemonės. Žr., pvz., Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos parengtas gaires (ICAO, 2021), taip pat Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūros kartu su Europos ligų prevencijos ir kontrolės centru patvirtintas gaires (EASA, ECDC, 2022) ir kt.

⁵⁹ Tam tikrų valstybių agresorių veiksmai piktybiškai pažeidinėjant ar piktnaudžiaujant tarptautinėmis aviacijos normomis, pavyzdžiui, kai, manoma, tyčia paskelbus žinomai netikrą pavojų dėl galimo sprogmens lėktuve, buvo sąmoningai nukreiptas nuo maršruto ir priverstinai Minske (Baltarusijos Respublika) nutupdytas iš Atėnų (Graikija) į Vilnių (Lietuva) skridęs Jungtinėje Karalystėje registruotas civilinis (komercinis) orlaivis su 171 keleivių, tarp jų – šiame lėktuve skridusiu baltarusių opozicijos aktyvistu, siekiant jį sulaikyti; arba „Malaysia Airlines“ reiso MH17 civilinio keleivinio orlaivio su 298 juo skridusiais asmenimis numušimas 2014 m. liepos 17 d. virš Ukrainos.

⁶⁰ Žr. ESTT generalinio advokato M. P. Maduro 2008 m. sausio 16 d. išvadą byloje C-402/05 P.

teisę kuriančių subjektų, juolab kad aviacijos teisinio reguliavimo pagrindą sudaro būtent aviacijos saugos bei aviacijos saugumo nuostatos.

Saugos ir saugumo sąvokoms būdinga polisemija (daugiareikšmiškumas) dažnai įvardijama kaip pagrindinė kliūtis, neleidžianti pateikti integralius jų apibrėžimus, ir kartu priežastis, kodėl akademiniai saugos bei saugumo apibrėžimai pasižymi aukšto laipsnio abstraktumu, paprastai koncentruojantis tik į vieną iš keleto esminių jų aspektų (Boholm et al., 2016, p. 331; Jore, 2019, p. 160). Akademinėje bendruomenėje tarp skirtingų mokslo sričių atstovų nėra bendro sutarimo dėl vieningų saugos ir saugumo sąvokų, ir šiuo aspektu diskutuojama, ar toks konsensusas apskritai gali būti pasiektas. Atsižvelgiant į tai, toliau disertaciniame tyrime analizuojami saugos ir saugumo sąvokoms būdingą polisemiją lemiantys pagrindiniai kontekstai bei jų įtaka minėtų sąvokų apibrėžimams, siekiant identifikuoti esminius jų turinio atskleidimui reikšmingus kriterijus.

1.3.1. Aviacijos kontekstas

Aviacijoje gali pasireikšti itin plataus spektro ir įvairaus pobūdžio grėsmės, kurios būdingos ir įprastame gyvenime. Tačiau abejotina, ar būtų pagrįsta aviacijos saugą ir saugumą suvokti kaip viską aprėpiančias, t. y. apimančias ir bet kokią bendrą kasdienio gyvenimo riziką dėl nelaimingų atsitikimų ar kitų grėsmių. Šiuo aspektu aviacija, kaip kartinis sąvokų „aviacijos sauga“ ir „aviacijos saugumas“ kontekstas, visų pirma, suponuoja, kad turi egzistuoti tam tikra sąsaja su šia transporto sritimi, ir tokia sąsaja turi būti pakankamai glaudi. Priešingu atveju, žodžio „aviacija“ vartojimas nurodytose sąvokose netektų loginės prasmės ir netgi galėtų būti vertinamas kaip klaidinantis. Vis dėlto aviacijos kontekstas nereiškia, kad grėsmės ir dėl jų kylanti rizika turi būti būdinga išimtinai tik aviacijai, t. y. negali pasireikšti jokiose kitose veiklos srityse ar kasdieniame gyvenime. Tokį vertinimą iš esmės pagrindžia ir praktikoje susiformavęs požiūris bei teismų šioje srityje formuojama jurisprudencija. Šiuo aspektu, siekiant atskleisti aviacijos konteksto reikšmę aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sąvokų turiniui, toliau kaip iliustratyvus pavyzdys plačiau analizuojama „nelaimingo atsitikimo“ sąvoka, visų pirma, kaip ji suvokiama Monrealio konvencijos dėl oro vežėjo atsakomybės 17 straipsnio 1 dalies, kurioje įtvirtinta oro vežėjo atsakomybė už keleivio gyvybės atėmimą ar sveikatos sužalojimą, taikymo požiūriu.

Antai ESTT, aiškindamas „nelaimingo atsitikimo“ sąvoką Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalies⁶¹ prasme, pabrėžia, kad ji turi būti suprantama kaip apimanti visas orlaivyje susiklostančias situacijas, kai daiktas teikiant keleiviams paslaugą sužaloja keleivį, ir nereikia aiškintis, ar šias situacijas lemia skrydžiams tipiška rizika⁶²; kad sąvoka „nelaimingas atsitikimas“ pagal įprastą reikšmę ir atsižvelgiant į šios sąvokos kontekstą suprantama kaip nenumatytas žala sukėlęs netyčinis įvykis ir pagal ją nereikalaujama, jog žala kiltų dėl oro transportui tipiškos rizikos arba kad būtų ryšys tarp „nelaimingo atsitikimo“ ir orlaivio naudojimo ar judėjimo⁶³. Šiomis aplinkybėmis į „nelaimingo atsitikimo“ apibrėžtį patenkančiomis ESTT atitinkamai laikė situacijas, kai keleivis buvo sužalotas išsiliejus ant atlenkiamo orlaivio sėdynės staliuko padėto kavos puodelio turiniui arba išlaipinimo metu paslydęs ant mobiliojo trapo, o lemiamas veiksnys buvo tai, kad įvykis nutiko teikiant pervežimo oru ar su tuo tiesiogiai susijusias paslaugas. Tiesa, sąlyga, kad įvykis nutiko orlaivyje arba įlaipinimo ar išlaipinimo veiksmų metu, kaip pakankama sąsaja konstatuoti „nelaimingą atsitikimą“ pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalį, yra eksplacitiškai įtvirtinta šioje konvencijos nuostatoje, todėl nurodytas aiškinimas negali būti mechaniškai išplečiamas visai aviacijos saugos ir (ar) saugumo sričiai. Juolab kad ir pagal Monrealio konvencijoje įtvirtintą oro vežėjų atsakomybės režimą preziumuojama pakankama įvykio sąsaja su aviacija vien dėl to, jog įvykis nutiko orlaivyje arba įlaipinimo ar išlaipinimo veiksmų metu, kaip pagrindas laikyti oro vežėją atsakingą už kilusią žalą, t. y. iš esmės pripažinti jo kaltę, gali būti paneigta⁶⁴. Kita vertus, galima teigti, kad nurodytais atvejais pasireiškusios rizikos iš dalies labiau aktualizavosi būtent dėl aviacijos veiklos – kava buvo tiekama ne stacionarioje kavinėje ar kitoje panašioje vietoje, bet oru judančiame transporte, kurį bet kuriuo metu gali paveikti nepalankios oro sąlygos (pvz., turbulencija), dėl ko padidėja puodelio

⁶¹ Vežėjas atsako už keleivio gyvybės atėmimą ar sveikatos sužalojimą, jei nelaimingas atsitikimas, kuris buvo gyvybės atėmimo ar sužalojimo priežastimis, įvyko orlaivyje arba įlaipinimo ar išlaipinimo veiksmų metu.

⁶² Žr. ESTT 2019 m. gruodžio 19 d. sprendimą byloje *Niki Luftfahrt*, C-532/18.

⁶³ Žr. ESTT 2022 m. birželio 2 d. sprendimą byloje *Austrian Airlines*, C-589/20.

⁶⁴ Pvz., pagal Monrealio konvencijos 20 straipsnį vežėjas visiškai ar iš dalies atleidžiamas nuo atsakomybės, jeigu įrodo, kad žalos priežastis buvo arba ją lėmė asmens, reikalaujančio kompensacijos, arba asmens, iš kurio jis ar ji įgijo jo ar jos teises, neatsargumas, kitas neteisėtas veikimas arba neveikimas. Taip pat vežėjas gali būti atleistas nuo atsakomybės už tam tikrą ribą viršijančią žalą keleivių gyvybės atėmimo ar sužalojimo atveju, jeigu įrodo, kad ji neatsirado dėl vežėjo, jo darbuotojų ar atstovų neatsargumo arba kito neteisėto veikimo arba neveikimo, arba įrodo, jog ši žala atsirado tik dėl trečiosios šalies neatsargumo arba kito neteisėto veikimo arba neveikimo (Monrealio konvencijos 21 str.).

turinio išsiliejimo tikimybė, o mobilusis trapas buvo būtinas išskirtinai oro vežimo paslaugai suteikti, t. y. keleiviams įlaipinti į orlaivį ir išlaipinti iš jo.

Šiame kontekste Henrik Saugmandsgaard Øe savo išvadoje byloje *Niki Luftfahrt*, C-532/18, bendrai išskyrė keletą požymių ir nelaimingus atsitikimus, kaip aviacijos saugos incidentus⁶⁵. Remiantis vienu iš jų, nelaimingi atsitikimai pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalį turėtų apimti tik tuos atvejus, kai pasireiškia rizika, kurią tipiškai lemia orlaivio sandara, jo būklė arba valdymas (t. y. rizika, kuri gali kilti dėl lėktuvo skridimo aukščio, staiga pasikeitusio greičio arba krypties ar pan.) arba įlaipinant ar išlaipinant naudojama aviacijos įranga. Tai grindžiama aplinkybe, kad valstybės, Monrealio konvencijos šalys, nenorėjo, jog oro vežėjai prisiimtų bendrą kasdienio gyvenimo riziką, todėl susižalojusiam asmeniui tenka pareiga įrodyti, kad buvo rizika, kuri būdinga tik oro transporto sričiai. Išplečiant šio požūrio taikymo sritį už Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalies nuostatos ribų ir taikant ją bendrai aviacijos saugos sričiai, nelaimingi atsitikimai turėtų apimti taip pat tas rizikas, kurias tipiškai lemia kitos aviacijos infrastruktūros (pvz., oro uostų ir atskirų jų funkcinų zonų) sandara, būklė ar valdymas, oro transporto sektoriaus darbuotojai bei jų veikla.

Pagal kitą požūrį tam, kad įvykis būtų laikomas „nelaimingu atsitikimu“, kaip tai suprantama Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalies prasme, atsižvelgiant į šios nuostatos pažodinę formuluotę ir joje nustatytą atsakomybės režimą, siekiant išsaugoti jos veiksmingumą, nereikia įrodyti, kad buvo skrydžiams tipiška rizika. Tačiau pastarasis požūris, jį pritaikant platesniame kontekste (t. y. už minėtos konvencijos nuostatos ribų), nereikia, kad norint priskirti atitinkamas rizikas aviacijos saugos ar saugumo sričiai apskritai neturi egzistuoti sąsaja su aviacijos veikla, o ir tokia sąsaja turi būti pakankamai glaudi⁶⁶. Priešingas aiškinimas nepagrįstai išplėstų aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sampratą bei iš esmės lemtų oro vežėjų ir (ar)

⁶⁵ Žr. ESTT generalinio advokato Henrik Saugmandsgaard Øe 2019 m. rugsėjo 26 d. išvados byloje *Niki Luftfahrt*, C-532/18, 30–32 punktus ir šių punktų išnašose nurodytą doktriną.

⁶⁶ Pavyzdžiui, byloje *YL prieš Altenrhein Luftfahrt GmbH*, C-70/20 (2021 m. gegužės 12 d. sprendimas), Teisingumo Teismas, nagrinėdamas klausimą, susijusį su keleivės patirta stuburo trauma dėl „kieto“ (angl. *hard*) orlaivio nusileidimo, šio įvykio nepripažino „nelaimingu atsitikimu“ Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalies prasme, konstatavęs, jog esant atitinkamoms sąlygoms (kokios ir buvo pagrindinėje byloje) pagal aviacijos saugos taisykles rekomenduojami būtent kieti nusileidimai, o nagrinėto nusileidimo metu nebuvo viršyta didžiausia leistina vertikalioji apkrova ir nusileidimas įvyko pilotui nepadarius jokios klaidos, laikantis konkrečiam orlaiviui taikomų naudojimo procedūrų ir apribojimų, susijusių su eksploatacinių charakteristikų veiksniais. Taigi, ESTT minėtą įvykį vertino iš įprastinės aviacijos veiklos požūrio taško.

valstybių pozityvią pareigą imtis priemonių, skirtų ap(si)saugoti nuo bet kokių, net ir visiškai nieko bendra su aviacijos veikla neturinčių rizikų, todėl žodžio „aviacija“ vartojimas sąvokose „aviacijos sauga“ ir „aviacijos saugumas“ loginiu požiūriu taptų beprasmiš.

Taip pat išskiriamas vadinamasis „tarpinis požiūris“, kuriuo vadovaujantis „nelaimingu atsitikimu“ pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalį įvykis būtų laikomas vien dėl to, kad įvyko lėktuve arba įlaipinant ar išlaipinant keleivius, nereikalaujant nustatyti oro transportui tipiškos rizikos, tačiau paliekant galimybę oro vežėjui paneigti šią prezumpciją, jam įrodžius, kad tai nesusiję su orlaivio sandara arba valdymu. Šio požiūrio, kuris būdingas Sąjungos vartotojų teisių apsaugos srityje, esmė yra didesnė keleivių, kaip silpnesniosios teisinio santykio šalies, apsauga, perkeltiant įrodinėjimo našta oro vežėjui. Be to, toks požiūris tam tikra apimtimi skatina oro vežėjus keleivių labui kovoti ir su galimais neigiamais „išorės“ (su aviacija tiesiogiai nesusijusiais arba itin menkai susijusiais) veiksniais, dėl kurių orlaiviuose arba įlaipinimo ar išlaipinimo metu jiems kyla grėsmė patirti žalą.

Pastebėtina, kad visi aptarti požiūriai iš principo neeliminuoja sąsajos su aviacija, kaip svarbaus grėsmių ir dėl jų kylančių rizikų vertinimo konteksto. Nors šie požiūriai susiformavo aiškinant išskirtinai Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalies nuostatą, jie iš esmės perteikia ir bendresnio pobūdžio diskusijas, reikšmingas vertinant aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sąvokas. Kartu svarbu atkreipti dėmesį į tai, kad aviacijos kontekstas, konkrečiai – oro transportui būdingas tarptautiškumas, suponuoja poreikį atsižvelgti ir į kitų šalių praktiką šioje srityje, ypač tarptautinio aviacijos teisinio reguliavimo plotmėje. Kaip šiuo aspektu yra pažymėjęs Nicholas Emiliou⁶⁷, atsižvelgiant į tai, jog aiškinti tarptautinės aviacijos konvencijos nuostatas kompetentingi ir kitų valstybių teismai, o vienodas konvencijos taikymas visose valstybėse, šios konvencijos šalyse, yra siektinas idealas, priimant sprendimą dėl tokios sąvokos, kaip „nelaimingas atsitikimas“, reikėtų atsižvelgti į kitų konvencijos šalių teismų priimtus sprendimus. Atitinkamai byloje *Niki Luftfahrt*, C-532/18, generalinio advokato Henrik Saugmandsgaard Øe atlikta Vokietijos, Prancūzijos, Austrijos, taip pat JAV teismų sprendimų analizė patvirtino, jog nepaisant to, kad su „skrydžiams tipiškos rizikos“ buvimu susijusiam kriterijui teikiama vis mažesnė reikšmė, „nelaimingu atsitikimu“ negali būti laikomas žalą sukėlęs veiksmas, kurį lėmė paties nukentėjusiojo asmens reakcija į įprastą, normalų ir numatomą orlaivio

⁶⁷ Žr. generalinio advokato Nicholas Emiliou 2022 m. sausio 20 d. išvadą byloje *Austrian Airlines*, C-589/20.

valdymą, arba jeigu ji atsirado dėl anksčiau susiklosčiusios nukentėjusiojo asmens sveikatos būklės⁶⁸. Kitaip tariant, būtina pakankamai glaudai rizikos sąsaja su aviacija, kuri gali pasireikšti įvairiais aspektais.

Aiškindamas sąvoką „ypatinga aplinkybė“, kaip pagrindą atleisti oro vežėją nuo pareigos mokėti keleiviams Reglamente (EB) 261/2004 numatytą kompensaciją dėl skrydžio atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui, byloje *Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19*, susijusioje su grėsmę skrydžių saugai keliančiais „trikdančiais keleiviais“ (angl. *unruly / disruptive passengers*), generalinis advokatas Priit Pikamäe savo išvadoje taip pat pabrėžė, jog „[aviacijos] saugos taisyklės neišsprendžia bendresnės smurto naudojimo asmenų tarpusavio santykiuose problemos, ir taip yra ne be pagrindo, nes tai peržengia transporto srities ribas“. Nepaisant to, dėl „trikdančių keleivių“ skrendančiame orlaivyje gali kilti specifinės pasekmės (pvz., jeigu būtų pažeistas išorinių orlaivio konstrukcijų (langų, durų ir kt.) vientisumas ar pan.), kas suponuoja pakankamai glaudžią sąsają su aviacija, reikalaujančią aviacijos saugos ir saugumo priemonėmis reaguoti į šias grėsmes.

Aviacijos kontekstas, kaip būtina sąsaja aiškinant aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sąvokas, iš esmės perteikia atsakomybę už įvykius „savo valdose“ grindžiamą požiūrį į saugą ir saugumą oro transporto sektoriuje. Priešingas aiškinimas, kai aviacijos saugos ir aviacijos saugumo turinys apimtų praktiškai bet kokias kasdieniame gyvenime galinčias kilti rizikas, neturinčias reikšmingos sąsajos su aviacija, būtų itin pavojingas žmogaus teisių apsaugos požiūriu, kadangi skatintų oro transporto sektoriuje veikiančius subjektus, siekiant išvengti tokių rizikų, taikyti įvairias varžančias (ribojančio poveikio) priemones. Taigi, dėl tokio aiškinimo potencialiai kiltų gerokai daugiau įtampų tarp aviacijos saugos ir aviacijos saugumo iš vienos pusės bei žmogaus teisių apsaugos iš kitos pusės.

Apibendrinant, galima teigti, kad rizikos, kurios patenka į aviacijos saugos ir aviacijos saugumo kategoriją, turi būti daugiau ar mažiau susijusios būtent su aviacija ir jai tipiška veikla, t. y. įvykiais, būdingais normaliai oro vežėjo veiklai, arba turi egzistuoti įtikinamas priežastinis ryšys (pakankama sąsaja) tarp aviacijos veiklos ir šių rizikų, ką iš esmės ir implikuoja šiose sąvokose esantis žodis „aviacija“. Šia prasme sąlyginai galima išskirti „vidinio poveikio“ kriterijų, reiškiantį, kad tam tikros grėsmės kyla iš oro transporto sistemos vidaus. Kita vertus, ši taisyklė labiau tinkama kalbant

⁶⁸ Žr. ESTT generalinio advokato Henrik Saugmandsgaard Øe 2019 m. rugsėjo 26 d. išvados byloje *Niki Luftfahrt, C-532/18*, 44–46 punktus ir šių punktų išnašose nurodytą doktriną bei nacionalinių teismų praktiką.

būtent apie aviacijos saugą, kadangi aviacijos saugumo grėsmės iš prigimties daugeliu atveju nebūna tiesiogiai susijusios su aviacija ir jos požiūriu yra išorinės, tačiau tikslingai nukreiptos siekiant pakenkti būtent aviacijai arba panaudoti ją kitiems neteisėtiems tikslams. Todėl kalbant apie aviacijos saugumą aptariama sąsaja turėtų būti vertintina labiau ne rizikų kilmės prasme, bet jų sukeltų (galimų) neigiamų pasekmių požiūriu (plačiau apie tai žr. 1.5 poskyrį).

Aviacijos, kaip aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sąvokų vartojimo konteksto, nulemta sąsaja leidžia tam tikra apimtimi patikslinti nurodytų sąvokų turinį. Tačiau svarbu nepamiršti, kad oro transporto srityje neišvengiamai susiduriama ir su įvairiais kitais kontekstais, visų pirma, istoriniu, socialiniu, kultūriniu ir kt., kurių įtaką aviacijos saugos ir aviacijos saugumo turiniui taip pat svarbu įvertinti.

1.3.2. Istorinis, socialinis ir kultūrinis kontekstai

Kaip matyti iš pirmiau aptartų saugos ir saugumo apibrėžimų, esminis jų tikslas yra ap(s)saugoti nuo įvairių nepageidaujamų įvykių, t. y. grėsmių. Taigi, kalbėdami apie saugą ir saugumą, visų pirma, galvojame apie grėsmes, nuo kurių siekiama apsaugoti tam tikras vertybes. Atitinkamai sauga ir saugumas apibrėžiami pirmiausia atsižvelgiant į tai, kas laikoma grėsme ir kaip suvokiamos vertybės, kurioms kyla ši grėsmė. Tačiau grėsmės ir vertybės bei jų suvokimas dėl nuolat vykstančio visuomenės progreso laikui bėgant taip pat kinta ir priklauso nuo atitinkamo laikotarpio visuomenės aktualijų bei diskurso pokyčių šia tema. Sauga ir saugumas yra dinamiškos, o ne statiškos sąvokos. Jos turi itin stiprų laiko pojūtį ir tai, kas vakar buvo laikoma saugu, šiandien gali būti nebesaugu (Huang, 2009, p. 7). Todėl saugos ir saugumo apibrėžimai iš esmės išreiškia požiūrį, nuo kokių grėsmių ir kokias vertybes kiekvienu konkrečiu atveju taikant atitinkamas (įskaitant teises) priemones siekiama apsaugoti būtent tam tikru laikmečiu (Waldron, 2006, p. 455–456). Kitaip tariant, sauga ir saugumas paprastai perteikia atitinkamu vertinamuoju laikotarpiu vyraujančią (istoriškai vyravusią) požiūrį į saugotinas vertybes (gėrius) nuo joms kylančių grėsmių. Šiuo aspektu aviacijos saugą ir aviacijos saugumą galima apibūdinti kaip tam tikrą „besivystantį mūsų lauką“, kuriame galima stebėti dinamišką įvairių vertybių (ir požiūrių į jas) kovą su nuolat kintančiomis grėsmėmis.

Remiantis gerai žinoma A. Maslow (1943) „poreikių piramide“, sauga ir saugumas yra vieni iš pamatinių (einantys po fiziologinių) žmogaus poreikių, todėl kartu ir vienas stipriausių žmonių elgesio motyvatorių. Tačiau tokie jie

yra ne kaip vertybės *ipso facto* (savaime), bet dėl to, kad sudaro sąlygas, suteikia tam tikras garantijas (angl. *assurance*) nekludomai, kitaip tariant – saugiai, mėgautis kitomis vertybėmis, pavyzdžiui, teise į gyvybę, nuosavybę, religijos, minties laisvę ir kt. (Waldron, 2006, p. 462, 471). Pasak M. Valverde (2001, p. 85) saugumas apskritai nėra dalykas, kažkas, ko galime turėti daugiau ar mažiau, tai yra tik pavadinimas, kurį naudojame laikinai būklei įvardyti, kuriai būdingas ateities apskaičiavimas ir nuspėjamumas. Sauga ir saugumas iš esmės yra tik abstrahuotas tam tikrų jų saugomų vertybių visumos apibūdinimas. Šia prasme saugai ir saugumui būdingas reikšmingas vertybinis krūvis, kylantis iš tų kitų vertybių, kuriomis siekiama saugiai naudotis. Todėl negalima teigti, kad sauga / saugumas ir kitos vertybės yra visiškai nepriklausomi bei gali būti išgryninti taip, jog juos būtų įmanoma tarpusavyje objektyviai pasverti ir subalansuoti (Waldron, 2006, p. 463). H. Shue (1996, p. 21) pažymi, kad niekas negali visiškai naudotis jokia teise, kurią tariamai saugo visuomenė, jei kas nors jam ar jai gali realiai grasinti mėginant naudotis tokia „tariama“ teise. Tiesa, pastarasis autorius labiau referavo į fizinį saugumą. Vis dėlto šia prasme galima teigti, kad sauga ir saugumas funkcionuoja kaip poreikių tenkinimo už(si)tikrinimo pagrindas: jeigu žmogus jaučia, jog jam svarbios vertybės yra pakankamai apsaugotos, jis jaučiasi saugus. Tokiu būdu sauga ir saugumas greta galutinio objektyvios apsaugos nuo grėsmių tikslo apima ir subjektyvų saugos (saugumo) jausmą.

Sauga ir saugumas, kaip pamatiniai žmogaus poreikiai, įgyja normatyvinę visuotinės gėrybės, kurią privaloma ginti, reikšmę. Tai tam tikra prasme siejasi su prigimtinės teisės atstovams būdingu požiūriu, kad visi sprendimai gimsta iš žmogaus prigimtės, kurioje ir egzistuoja tam tikra racionali tvarka (Davies, Holdcroft, 1991, p. 149). Prigimtinė teisė – tai vertybių teisė. Tačiau visuomenė nuolat kinta, o jai keičiantis, keičiasi ir požiūris į fundamentalias vertybes, jų turinį. Vadinasi, kinta ir pati prigimtinė teisė, kuriai vystantis privalo keistis ir pozityvioji teisė (Halder, 2002 cituota Lastauskienė et al., 2020, p. 26). Kaip kad įvairios teisės saugomos vertybės glaudžiai susijusios su visuomenės kultūros stadija ir evoliucija, taip ir saugos bei saugumo, kaip tam tikras siekiamas apsaugoti vertybes savyje talpinančių fenomenų, suvokimui būdinga nuolatinė kaita, atsižvelgiant į istorinį kontekstą.

Vis dėlto, žvelgiant iš istorinės perspektyvos, saugos ir saugumo suvokimo raidą lemia ne tik vertybinių nuostatų kaita, bet taip pat nuolat kintančios grėsmės (jų tipologija), ypač dėl technologinės pažangos ir sudėtingėjančių sistemų. Antai šiuolaikinės aviacijos aušroje ir pradiniam jos vystymosi etape iki pat Antrojo pasaulinio karo sauga iš esmės buvo orientuota į žmones – orlaivių pilotus, įgulas, keleivius, oro eismo valdymo

darbuotojus ir kt., raginant juos elgtis saugiai. Tačiau ilgainiui atsigręžta į pačių technologijų keliamą grėsmę, vis daugiau dėmesio skiriant orlaivių sistemų techninei saugai ir pan. (Miller, 1988, p. 57–58). Analogiškai saugumo srityje technologinė pažanga lėmė poreikį labiau susitelkti į siekį ap(si)saugoti ne tik nuo fizinių, bet ir nuo skaitmeninių grėsmių. Kartu su technologine pažanga ir visuomenės raida kintantis saugos ir saugumo suvokimas nebeprisklaido vien tik nuo rizikų, susijusių su žmonėmis ir jų veikla, kadangi šiuolaikinis gyvenimas vis labiau persipina su įvairiais technologiniais procesais, todėl ir dabartinės grėsmės tampa labiau kompleksinės, neatsiejamos nuo įvairių technologinių aspektų. Dėl to kyla poreikis nuolat peržiūrėti saugos ir saugumo sampratų turinį, adaptuojant jas šiuolaikinėms realijoms, o tai kartu gali skatinti ir lankstesnę požiūrį į žmogaus teisių ribojimus.

Apskritai istoriniu požiūriu saugumo terminas iš pradžių (ypač filosofijos darbuose) buvo labiau būdingas referuojant į individualų žmogaus saugumą, taigi ir labiau orientuotas į atskiram individui kylančias grėsmes. Tačiau po Antrojo pasaulinio karo ir ypatingai Šaltojo karo metais, kaip pastebi S. H. Jore (2019, p. 159), šis terminas, atsižvelgiant į tuo istoriniu laikotarpiu vyravusias grėsmes ir jų suvokimą, vis labiau aktualizavo visos tautos gerovę nacionalinių valstybių išlikimo kontekste, įgaudamas didesnę kolektyvinę prasmę. Vėliau sekęs laikotarpis iš dalies vėl pakrypo individo link, daugiau dėmesio skiriant žmogaus teisėms, bet tuo pačiu metu buvo akcentuojama ir tarptautinė taika bei visos visuomenės gerovė. Tai leido dar labiau išplėsti saugumo koncepciją, į ją kompleksiškai įtraukiant įvairias dimensijas – nuo individualaus saugumo iki nacionalinio saugumo, visuomenės saugumo ir galiausiai tarptautinio saugumo (Baldwin, 1997; Rothschild, 1995 cituota Jore, 2019, p. 159). Taigi istorinis kontekstas neabejotinai svarbus tuo, kad leidžia geriau suprasti nūdienos problemas, grėsmių kilmę ir jų raidą, taip pat tam tikru mastu prognozuoti galimus ateities grėsmių scenarijus.

Nors nurodyti saugos ir saugumo suvokimo skirtingais laikotarpiais raidos pavyzdžiai yra bendro pobūdžio, jie leidžia iliustruoti istorinio konteksto svarbą aviacijos saugos ir saugumo teisinio turinio atskleidimui. Tinkamai neįvertinus atitinkamo laikmečio aktualijų, saugos ir saugumo turinys gali būti suvokiamas neišsamiai, o tai gali lemti šių teisinių kategorijų nesuderinamumą su visuomenės poreikiais reguliuojant socialinį elgesį ir neužtikrinti socialinio teisės veiksmingumo. Griežtas doktrininis saugos ir saugumo aiškinimas, neatsižvelgiant į jų turinio raidą, įtaką darantį istorinį, taip pat kitus kontekstus, gali būti nepraktiškas. Todėl saugos ir saugumo suvokimas, kaip ir pati teisė, neišvengiamai turi organiškai augti bėgant metams ir keičiantis žmonių kartoms, tokiu būdu teisei kopiant į kokybiškai

vis aukštesnę pakopą ir užtikrinant teisės, kaip visuomeninių santykių reguliavimo priemonės, tęstinumą.

Saugos ir saugumo suvokimui didelę reikšmę turi ne tik atitinkamu laikotarpiu konkrečioje visuomenėje, kaip tam tikrų individų bendruomenėje, vyraujančios (vyravusios) bendros vertybinės nuostatos, bet ir individualistinis požiūris į jas, kuris netgi tame pačiame laikmetyje ir kultūroje gali reikšmingai skirtis. Žmonės, kaip atskiri individai, saugos ir saugumo aspektu natūraliai mąsto ir yra susirūpinę būtent dėl savo asmeninės padėties (Waldron, 2006, p. 463), o ji dėl įvairių priežasčių nėra vienoda. Todėl individualistiniu požiūriu sauga ir saugumas priklauso ne tik nuo atitinkamu istoriniu laikotarpiu vyrausių aktualijų, bet ir nuo konkretaus vertintojo individualių savybių, be kita ko, susijusių su jo gyvenamąja aplinka, socialine padėtimi, išsilavinimu ir kt., kurios daro didelę įtaką kiekvieno pripažintam asmeninių vertybių sistemos formavimuisi ir joms kylančių grėsmių suvokimui. Pavyzdžiui, aukštesnę socialinę padėtį užimantiems (labiau pasiturintiems) žmonėms nematerialiosios vertybės, tokios kaip saviraiškos ar žodžio laisvė, paprastai (tačiau, žinoma, ne visada) turės didesnę reikšmę, nei skurdžiau gyvenantiems asmenims. Atsižvelgiant į tai, atitinkamai skirsis ir šių individų saugos bei saugumo, vardan kurio jie pasiryžę daryti tam tikrus kompromisus ir (ar) skirti resursus jiems pasiekti, suvokimas: vienu atveju jis labiau asocijuosis su saviraiškos poreikių tenkinimu, o kitu – su būtinųjų (fiziologinių) poreikių, kadangi tik patenkinus pastaruosius atsiranda aukštesnio lygio (socialiniai, dvasiniai) poreikiai (Maslow, 1943). Dėl vertybių, E. Kūrio (2023, p. 73) žodžiais, „niekada nebus vieningo sutarimo“⁶⁹. Todėl dalis mokslininkų pagrįstai saugą ir saugumą vertina kaip „iš esmės ginčytinas koncepcijas“, kurios yra tiek priklausomos nuo vertybinio aspekto, jog jokie argumentai ar įrodymai niekada neleistų pasiekti bendro sutarimo dėl konceptualiai vieningo jų vartojimo, kaip vienintelio „teisingo ar standartinio“ (Gallie, 1956 cituota Baldwin, 1997, p. 10).

Šiame kontekste pastebėtina, kad individualistiniu požiūriu sauga ir saugumas, kaip sudarantys prielaidas mėgautis kitomis vertybėmis, savyje neišvengiamai turi užtikrintumo, kaip asmeninio jausmo, konotaciją, kadangi žvelgiant iš šios perspektyvos saugi būseną suvokiama ne tada, kai objektyviai yra užtikrinami asmens sauga ir saugumas, t. y. sąlygos laisvai (nekludomai) nuo grėsmių mėgautis tomis vertybėmis, bet kai tai savo sąmonėje įsisavina

⁶⁹ Pasak autoriaus (Kūris, 2002), teisė visada yra susijusi su vertybėmis, ir tai yra viena iš priežasčių, kodėl nėra bendro susitarimo, kas apskritai yra teisė (kitos dvi priežastys yra tai, kad, pirma, teisė yra ne tik socialinis, bet ir psichologinis bei kultūrinis fenomenas, antra, teisės pažinimas – vienas visuomenės gyvenimo pažinimo aspektų).

(suvokia) pats asmuo, nors šis suvokimas nebūtinai koreliuoja su objektyvia saugos ir saugumo būseną. Savo ruožtu saugos ir saugumo koncepcijoms būdinga iš prigimties itin plati ir pernelyg neapibrėžta galimų grėsmių įvairioms vertybėms kategorija lengvai pasiduoda subjektyviam vertinimui, o tai veda prie reikšmingų objektyviosios bei subjektyviosios saugos ir saugumo sampratų skirtumų, kurie plačiau analizuojami 1.4.1 poskyryje.

Nepaisant to, žmonės yra linkę mąstyti ne tik apie dabartį, bet ir projektuoti savo ateitį, todėl jiems tam tikra prasme rūpi ir kitų saugumas, kaip galimų ateities įvykių projekcija, leidžianti prognozuoti savo pačių likimus (Waldron, 2006, p. 495). Antai T. Hobbes (1999), kuris laikomas šiuolaikinės saugumo koncepcijos pradininku (Waldron, 2006, p. 456–458; Zedner, 2009, p. 26–27), saugumą įvardijo kaip pagrindinį suvereno egzistavimo tikslą, apibūdindamas tai kaip suvereno pareigą dėti visas pastangas tam, jog kuo ilgiau būtų užtikrinta kiek įmanoma daugiau žmonių (pavaldinių) gerovė. Šia prasme saugumą (taip pat ir saugą) reikėtų suvokti kaip mažoritarinę koncepciją. Tačiau toks požiūris demokratinėse visuomenėse, ypač žmogaus teisių apsaugos požiūriu, yra pavojingas, kadangi, kaip pastebi M. Poiarės Maduro, „visuomenės saugumo srityje politiniais procesais gali būti perdėtai reaguojama į tiesioginį susirūpinimą visuomenei keliančius klausimus ir institucijos gali būti linkusios sumažinti daugelio nepasitenkinimą kelių asmenų teisių sąskaita“⁷⁰.

Atitinkamai J. Waldron (2006, p. 464–465, 475–476), keldamas klausimą, ar toks požiūris tinkamas, siūlo saugumą vertinti kaip paskirstomąją (angl. *distributive*) pamatinę vertybę, kuri tam tikru minimaliu lygiu privalo būti garantuota kiekvienam. Pastarasis suvokimas labiau atspindi šiuolaikinėms demokratinėms visuomenėms būdingą požiūrį ir leidžia išvengti situacijų, kai daugumos saugumo ir (ar) saugos būtų siekiama mažumos sąskaita – neužtikrinant visiems bent minimalaus būtino saugumo ir (ar) saugos, nebūtų galima teigti, jog mažesnę kelių asmenų saugą ir (ar) saugumą kompensuoja didesnė visų kitų asmenų sauga ir (ar) saugumas, arba kad vidutiniškai visuomenės sauga ir (ar) saugumas yra geresni. Nors tenka pripažinti, kad atskiram individui gali rūpėti tik tai, ką būtent jam asmeniškai teikia suverenas, valstybė (suverenas) negali ignoruoti kitų ir elgtis taip, lyg atskiro individo saugumas būtų svarbesnis už kitų saugumą⁷¹.

⁷⁰ Žr. generalinio advokato M. Poiarės Maduro 2008 m. sausio 16 d. išvados byloje *Kadi ir Al Barakaat International Foundation prieš Tarybą ir Komisiją*, C-402/05 P, 45 punktą.

⁷¹ Pavyzdžiui, frazė „nacionalinis saugumas“ iš esmės siekia perteikti pačios valstybės, kaip institucinio aparato, vientisumą ir gerovę, o tai gali būti visiškai nesusiję su piliečių saugumu, ir tai nėra ta saugumo prasmė, kurią žmonės paprastai

Svarbu atriboti individualų ir kolektyvinį saugos bei saugumo suvokimą, tačiau nei vieno iš jų negalima atmesti. Pragmatiniais sumetimais, siekiant supaprastinti šią dilemą, saugos ir saugumo ginamomis vertybėmis galima paskelbti daugmaž visuotinai akceptuojamus gėrius, visų pirma – tarptautinės žmogaus teisių doktrinos pripažįstamų pagrindinių žmogaus teisių ir laisvių apsaugą. Atsižvelgiant į tai, galima teigti, kad egzistuoja tam tikra sąsaja netgi tarp skirtingas vertybines nuostatas pripažįstančių individualistinių požiūrių į saugą ir saugumą. Savo ruožtu individualaus ir kolektyvinio saugos bei saugumo suvokimo skirtumai matant bendrą jų visumą gali reikšmingai praturtinti grėsmių vertinimą, o toks holistinis požiūris įgalina efektyviau kovoti su nuolat kintančiomis grėsmėmis, kurių spektras itin platus (Antonsen, 2009; Jeffcot et al., 2006 cituota Pettersen, Bjørnskau, 2015, p. 171).

Sauga ir saugumas dažnai vartojami kaip universalios sąvokos, skiriant mažai dėmesio tam, kaip jos yra suprantamos ir artikuluojamos skirtingose teisinėse kultūrose. Vis dėlto L. Zedner (2009, p. 11–14) pažymi, jog saugumo (ir saugos) sąvokos skirtingose jurisdikcijose gali slėpti labai įvairias reikšmes, priklausomai nuo vietos istorinio konteksto ir atitinkamu laikotarpiu egzistavusios šalies socialinės struktūros, teisinės bei politinės kultūros, taip pat vyraujančių vertybinių nuostatų⁷². Taigi, nepaisant skirtingose kalbose vartojamų šių sąvokų lingvistinių panašumų, tokiomis jos yra tik vertinant paviršutiniškai, tačiau turinio prasme gali reikšmingai skirtis ir įgyja tam tikrą simbolinę reikšmę, kuri kinta ne tik bėgant laikui, bet yra nevienoda ir skirtingose jurisdikcijose, atsižvelgiant į vietos kultūrinį kontekstą.

Atsižvelgiant į tai, dar vienas reikšmingas kontekstas yra kultūrinis, kurį E. Kūris (2002), kaip jau minėta, įvardijo taip pat kaip vieną iš priežasčių, kliudančių pasiekti bendrą susitarimą pirmiausia dėl to, kas apskritai yra teisė. Verta prisiminti, kad net dėl Visuotinės žmogaus teisių deklaracijos (1948) buvo įspėjama, jog ji gali būti suvokta kaip „teisių, suprantamų tikrai Vakarų

turi omenyje kalbėdami apie saugumą, kadangi nacionalinis (valstybės *in corpore*) saugumas, žvelgiant iš jų perspektyvos, vertinamas būtent per piliečių, kaip tam tikros individų visumos, labai pasiekto saugumo prizmę (Waldron, 2006, p. 460).

⁷² Pavyzdžiui, daugumoje vakarų jurisdikcijų skurdą, kaip grėsmę saugumui, išstūmė terorizmas, tačiau besivystančiose šalyse skurdas išlieka pagrindiniu nesaugumo šaltiniu. Arba rytų jurisdikcijose, kuriose vyrauja islamo religiją išpažįstančios bendruomenės, įprastas ir pagal tradicijas būdingas moterų veido dengimas vakarietiškose bendruomenėse dažnai turi neigiamas asociacijas, kadangi tam tikra prasme gali priminti kaukėmis veidą dengiančius nusikaltėlius, kas savo ruožtu implikuoja grėsmę ir nesaugumo jausmą, kuris pirmiau minėtose kultūrose nekyla, todėl saugos ir saugumo aspektu nėra toks aktualus. Šiuo aspektu rytų visuomenės turi ir daug specifinių, visų pirma tikėjimu grįstų, vertybių, kurios dažnai konfrontuoja su vakarietiškai tradicijai būdinga individualistine, liberalia žmogaus teisių koncepcija grindžiama vertybių sistema.

Europoje ir Amerikoje vyraujančių vertybių požiūriu, išdėstymas“, kadangi tai, kas laikoma žmogaus teisėmis vienoje visuomenėje, kitų žmonių gali būti vertinamos kaip antisocialinės, nes „standartai ir vertybės yra susiję su kultūra, iš kurios jie kyla“, ir šis požiūris laikui bėgant neišnyko⁷³ (Miliauskaitė, 2004, p. 83). Antai individualizmas dažnai įvardijamas kaip centrinė vakarietiškos žmogaus teisių koncepcijos ašis. Savo ruožtu aviacija, atverdamą plačias keliavimo galimybes, tampa tam tikrais tarptautiniais daugiakultūriais „vartais“, pro kuriuos keliaudami tarpusavyje susiduria savo pažiūromis ir tradicijomis labai skirtingi žmonės. Tačiau europinių žmogaus teisių apsaugos standartų kontekstas ne visada bus priimtinas ir pritaikomas globalioje aviacijos industrijoje. Aviacija šia prasme neturi sienų ir, nepaisant disertaciniame tyrime pasirinktos europinės krypties, analizuojant aviacijos saugos ir saugumo santykį su žmogaus teisėmis neįmanoma visiškai atsiriboti nuo kultūrinių skirtumų. Juolab kad ir vienas esminių pačiai Europos Sąjungai būdingų bruožų yra pagarba tradicijų ir kultūrų įvairovei⁷⁴.

Daugiakultūriame pasaulyje, kuriame susiduria visuomenės su labai skirtingais, netgi konfrontuojančiais tikėjimais ir vertybėmis, pagrindinių žmogaus teisių, kaip visuotinai pripažįstamų vertybių, idėjos universalumas apskritai yra problemiškas. Lygiai kaip žmogaus teisės yra traktuojamos atspindinčiomis tik tam tikrų kultūrų ir visuomenių tam tikras įsitikinimų sistemas daug dažniau nei visų kultūrų ir visų visuomenių, taip ir saugos bei saugumo, kaip atitinkamų vertybinių nuostatų, suvokimas nėra universalus. Tačiau universalumas „nereiškia, jog nevakarietiškos visuomenės turėtų užleisti savo kultūrinį paveldą vakarietiško gyvenimo būdo malonei“ (Freeman, 1995, p. 13–24). Šiuo aspektu reikia pripažinti egzistuojančius kultūrinius skirtumus, siekiant tarpkultūrinio supratimo, kadangi tik besimaišančioms kultūroms save praturtinus tokių skirtumų nulemta vertybinių nuostatų įvairovė, gali būti praturtinta saugos ir saugumo samprata. Tokiu būdu, nepaisant, kad nėra visuotinio ir gilaus tarptautinio konsensuso dėl to, kokių būtent vertybių žmonės turėtų laikytis, kultūrinio konteksto dėka praturtinta saugos ir saugumo samprata gali pereiti į aukštesnę universalumo formą, kai jos turinį sudarančiomis gali būti pripažįstamos tam tikros universalios tarpkultūrinės vertybės.

⁷³ 1993 metais Vienoje (Austrija) vykusios Pasaulinės žmogaus teisių konferencijos kontekste maždaug 40 Azijos ir Ramiojo vandenyno valstybių paragino atkreipti ypatingą dėmesį į „tautinių bei regioninių ypatybių ir įvairių istorinių, kultūrinių bei religinių pagrindų svarbą“ aiškinant (interpretuojant) ir taikant žmogaus teises.

⁷⁴ Pagal Europos Sąjungos sutarties 3 straipsnio 3 dalies ketvirtą pastraipą ir Chartijos 22 straipsnį, Sąjunga gerbia kultūrų įvairovę.

Vis dėlto kultūra nėra uždaras ir statiškas fenomenas ir ji, o kartu ir jos nulemtos vertybinės nuostatos, kinta ne tik bėgant laikui, bet taip pat dėl nuolatinio skirtingų kultūrų maišymosi tarpusavyje, atvirumo naujoms idėjoms ir kitiems gyvenimo būdams. Šiuolaikinių, ypač demokratinių, visuomenių kultūros pasižymi dinamiškumu ir vertybiniu pliuralizmu, todėl geba prisitaikyti prie daugybės besikertančių vertybinių nuostatų bei skirtingų poreikių. Taigi vertybiniu požiūriu kultūrinis kontekstas iš esmės dar labiau praplečia aviacijos saugos ir aviacijos saugumo turinį.

1.3.3. Ekonominis kontekstas

Šiuolaikinėje visuomenėje pastebima nuosekliai didėjanti ekonominio konteksto reikšmė. Ekonomikos globalizacija suartina skirtingas kultūras glaudesniems ryšiams ir paverčia valstybes daugiatautėmis, o tai gali sukelti prieštarinius padarinius – geriau pažįstant kitas kultūras, kyla simpatijos kupinas supratimas, tačiau pati globalizacija skatina susvetimėjimo ir bejėgiškumo pojūtį, kai žmogaus tapatybė tampa dar labiau priklausoma nuo savos kultūros (Miliauskaitė, 2004, p. 85). Vis dėlto ekonominiai veiksniai reikšmingą įtaką saugos ir saugumo suvokimui daro ne tik skirtingų kultūrinių tapatybių prasme, bet ir skirtinguose socialiniuose sluoksniuose atskirų kultūrų viduje. Todėl ekonominis kontekstas gali būti reikšmingas tiek mikro (atskirų individų), tiek makro (visuomenės, valstybės) lygmenimis.

Kadangi žmonės priversti daryti pasirinkimus ribotų išteklių sąlygomis, ekonominė nauda šiuolaikiniame pasaulyje yra stiprus stimulus, ir teisė, „kaip bet kokia kita gėrybė, atsiranda dėl ekonominių veiksmų“ (Šimašius, 2002, p. 150). Savo ruožtu ekonominiai veiksniai, susiję su atskirų valstybių ekonomine raida, tam tikra apimtimi lemia ir kultūrinius skirtumus, be kita ko, darančius įtaką saugos ir saugumo suvokimui. Pavyzdžiui, Azijos šalyse teisė į ekonominę raidą laikoma svarbiausiu kitų žmogaus teisių įgyvendinimo pagrindu ir paprastai įgyja prioritetą prieš vakarietiškomis laikomas pilietines ir politines teises, iš esmės pripažįstant egzistuojantį tam tikrą materialistinį reliatyvizmą ir teigiant, jog tam tikri žmogaus teisių (visuotinai pripažįstamų vertybių) pažeidimai yra neišvengiami valstybių ekonominės raidos procese, kadangi turtingoms bei išsivysčiusioms šalims būdingos ir tinkamos žmogaus teisės nėra tinkamos arba įmanomos skurdesnėse šalyse (Miliauskaitė, 2004, p. 87–88).

Vienas pirmųjų į teisę per individų naudos siekio prizmę žvelgęs J. Benthamas (1748–1832) savo formuluotoje utilitarizmo teorijoje, kuri gali būti laikoma tam tikru filosofiniu atskaitos tašku ekonominės teisės analizės

formavimuisi, pabrėžė bendros gerovės maksimizavimo svarbą (Murauskas, 2012a, p. 222–223). Pagal šią teoriją žmogus, vertindamas savo veiksmų vertę, vadovojasi naudos kriterijumi, tačiau jis tai daro ne dėl pačių veiksmų vertės, o dėl numatomų padarinių naudos. Didelę įtaką formuojantis ekonominės teisės analizės paradigmai turėjo R. A. Posneris⁷⁵, akcentavęs gerovės (naudingumo) maksimizacijos skatinimą kaip vieną iš svarbiausių teisės uždavinių (Lastauskienė et al., 2020, p. 52). Kaip akcentavo ekonominę teisės analizę Lietuvoje plačiau nagrinėjęs D. Murauskas (2012b, p. 152), nors ši paradigma „gali būti kritikuojama daugeliu aspektų, jos egzistavimas šiuolaikiniame ypač dinamiškame pasaulyje yra itin naudingas, o teorinės įžvalgos gali būti efektyviai pritaikomos – būtent ekonominė teisės analizė gali padėti išgryninti tam tikrus kertinius teisės veikimo mechanizmus“.

Jau minėta, kad sauga ir saugumas suvokiami kaip tam tikri gėriai (vertybės), kurie tokiais iš esmės yra ne patys savaime, bet labiau dėl to, jog veikia kaip poreikių tenkinimo už(si)tikrinimo pagrindas, kadangi sudaro sąlygas (suteikia tam tikras garantijas) nekliudomai (t. y. saugiai) mėgautis kitomis vertybėmis, įskaitant materialiniais gėriais. Galima drąsiai teigti, kad tokiu būdu sauga ir saugumas įgyja ekonominę vertę, kuri gali būti suvokiama kaip bendras – ekonominis – interesas, sudarantis pagrindą riboti tam tikras žmogaus teises.

Antai, pavyzdžiui, Konvencijos 8 straipsnio, įtvirtinančio Teisę į privataus ir šeimos gyvenimo gerbimą, 2 dalyje nurodyta, jog „[v]alstybės institucijos neturi teisės apriboti naudojimosi šiomis teisėmis, išskyrus įstatymų nustatytus atvejus ir, kai tai būtina demokratinėje visuomenėje <...> šalies ekonominės gerovės interesams, <...>“. Chartijos 52 straipsnio 1 dalyje taip pat įtvirtinta nuostata, jog, remiantis proporcingumo principu, šios Chartijos pripažintų teisių ir laisvių įgyvendinimo apribojimai, be kita ko, galimi, kai jie būtini ir tikrai atitinka Sąjungos pripažintus bendrus interesus. Savo ruožtu Su Pagrindinių teisių chartija susiję išaiškinimai⁷⁶ patvirtina, kad ši „nuoroda į Sąjungos pripažįstamus bendrus interesus apima tiek Europos Sąjungos sutarties 3 straipsnyje minimus tikslus, tiek ir konkrečiomis Sutarčių nuostatomis <...> ginamus kitus interesus“, *inter alia* vidaus rinkos sukūrimą ir ekonomikos augimo, ekonominės sanglaudos skatinimą. Taigi ekonominis

⁷⁵ Vienas iš svarbiausių darbų šioje srityje neabejotinai yra jo išleista knyga „Ekonominė teisės analizė“ (Posner, 1973).

⁷⁶ Juose nurodyta, jog šie išaiškinimai neturi teisinės galios, tačiau pabrėžiama, kad tai yra svarbi Chartijos nuostatomis išaiškinti skirta aiškinimo priemonė. Teisės doktrinoje taip pat akcentuojama, kad į šiuos išaiškinimus pagal ES sutarties 6 straipsnio 1 dalies paskutinę pastraipą bei pačios Chartijos 52 straipsnio 7 dalį reikia atsižvelgti aiškinant Chartiją (Žaltauskaitė-Žalimienė ir kt., 2019, p. 23).

Sąjungos interesus, ypač susijęs su tinkamu vidaus rinkos veikimu ir pagrindinių (ekonominių) laisvių įgyvendinimu, neabejotinai gali būti laikomas teisėtu pagrindu pagal Chartiją riboti joje pripažįstamas žmogaus teises ir laisves.

Apskritai, Europos integracijos procesą, kuris buvo pradėtas įsteigus Europos Bendrijas, paskatino siekis sustiprinti šalių ekonomikas, skatinti Europos tautų ekonominę ir socialinę pažangą, be kita ko, atsižvelgiant į nenutrūkstamos plėtros principą ir įgyvendinant politiką, užtikrinančią, jog ekonominės integracijos pažangą lydėtų pažanga ir kitose srityse. Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (suvestinė redakcija) preambulėje įtvirtintas esminis tokių pastangų siekis – nuolat gerinti savo tautų gyvenimo ir darbo sąlygas. Todėl akivaizdu, kad ekonominis interesus Europos Sąjungoje turi ypatingą reikšmę ir šis kontekstas gali daryti reikšmingą įtaką saugos bei saugumo teisinio turinio suvokimui. Vis dėlto ekonominis naudingumas neturėtų būti suvokiamas tiesmukai, kadangi aviacijos saugos ir aviacijos saugumo taisyklių laikymosi prasme jis gali reikštis skirtingais būdais, pavyzdžiui, reputacijos, gero vardo, pasitikėjimo ir kitais kriterijais, kurių praradimas gali sukelti didelių sunkumų norint dalyvauti oro transporto rinkoje, todėl veikia kaip stiprus motyvatorius (Ducrest, 1995, p. 357; Dempsey, 2004a, p. 68–74; Albisinni, 2016, p. 225).

Kita vertus, Europos Bendrijų įkvėpimu buvo ne tik ekonominiai siekiai, bet ir Europos kultūrinis, religinis bei humanistinis paveldas, iš kurio susiformavo visuotinės vertybės, sudarančios neliečiamas ir prigimtines žmogaus teises, taip pat laisvė, demokratija, lygybė ir teisinė valstybė. Kaip byloje *Airhelp* yra pažymėjęs generalinis advokatas Priit Pikamäe, Bendrijos veiklos sritis yra ne tik vidaus rinka, pasižyminti kliūčių laisvam prekių, asmenų, paslaugų ir kapitalo judėjimui tarp valstybių narių panaikinimu, bet taip pat politika socialinėje srityje⁷⁷. Tam pritardamas Teisingumo Teismas šioje byloje pabrėžė, kad Bendrija turi ne tik ekonominių, bet ir socialinių tikslų, todėl teisės, atsirandančios dėl Sutarties nuostatų laisvo prekių, asmenų, paslaugų ir kapitalo judėjimo srityje, turi būti suderintos su socialinės politikos tikslais⁷⁸. Taigi turi būti užtikrinama reikiama įvairių vertybių pusiausvyra, nei vienai iš jų nesuteikiant prioriteto, įskaitant ekonominius interesus.

⁷⁷ Žr. generalinio advokato Priit Pikamäe 2021 m. kovo 16 d. išvadą byloje *Airhelp*, C-28/20.

⁷⁸ Žr. ESTT didžiosios kolegijos 2021 m. kovo 23 d. sprendimą byloje *Airhelp*, C-28/20.

Ekonominio konteksto svarbą analizuojant aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sampratą bei glaudžią ekonominės naudos kriterijų sąsają su šiomis koncepcijomis, kaip matyti iš tolesnės analizės, taip pat pagrindžia aviacijoje vyraujantis saugos ir saugumo suvokimas reliatyviąja (santykinę) prasme, kuris į saugą ir saugumą žvelgia ne kaip į absoliučias kategorijas, kai užtikrinama šimtaprocentinė sauga ir saugumas, o kaip į ap(si)saugojimą nuo kylančių grėsmių tik iki tam tikro, visų pirma, ekonomiškai pagrįsto, lygio. Makro lygiu ekonominio konteksto įtaka nevienodam saugos ir saugumo suvokimui ryškiausiai pasireiškia dėl nevienodos valstybių ekonominės raidos nulemtų tam tikrų vertybinių nuostatų skirtumų, o mikro lygiu ši įtaka labiau išreikšta dėl atskirų individų (visuomenės narių) nevienodo socialinio statuso ir materialinės padėties.

1.4. Objektinioji versus subjektyvioji ir absoliučioji versus santykinė (reliatyvioji) aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sampratos

Aviacijos saugos ir saugumo suvokimui didelę įtaką daro ne tik įvairūs kontekstai, bet ir požiūrio taškas iš kurio žvelgiama į šias koncepcijas. Šiuo aspektu, pirmiausia, aktualus objektyvusis ir subjektyvusis požiūriai, kurie neišvengiamai veda prie absoliučiosios bei santykinės saugos ir saugumo sampratų skirtumų.

1.4.1. Objektinioji versus subjektyvioji samprata

Sauga ir saugumas siekia suvaldyti riziką, kylančią dėl egzistuojančių grėsmių, taip apsaugant vertybes. Tačiau pačios sąvokos „rizika“ ir „grėsmė“ nėra vienareikšmės (Möller et al., 2006, p. 421) bei gali būti suvokiamos ir analizuojamos žvelgiant iš keleto skirtingų perspektyvų. Tai pernelyg abstrakčios sąvokos, kadangi grėsmės įgytoms vertybėms gali būti labai įvairios bei kilti iš daugelio šaltinių ir dėl jų kylanti rizika nėra vienoda, todėl itin svarbu aiškiai ir tiksliai apibrėžti šį aspektą (Baldwin, 1997, p. 15). Paprastai tam tikrame kontekste vartodami saugos ir saugumo sąvokas žmonės turi omenyje konkrečias grėsmes, vis dėlto jos ne visada būna pakankamai aiškiai išreikštos⁷⁹, o pernelyg abstraktus šių sąvokų vartojimas (ir suvokimas) kliudo racionalioms diskusijoms apie grėsmių ir rizikų pobūdį

⁷⁹ Pavyzdžiui, terminas „terorizmo grėsmė“ mažai ką pasako, kadangi iš jo netgi neįmanoma identifikuoti, ar ši grėsmė yra vidinė ar išorinė, kokio ji pobūdžio (ekonominio, karinio ar pan.) ir kt.

bei mastą, apsunkina jų tikimybės vertinimą, taigi neleidžia tiksliai atskleisti ir saugos bei saugumo sąvokų turinio. Todėl tam, kad būtų galima tinkamai apibrėžti saugą ir saugumą, būtina pakankamai tiksliai identifikuoti ne tik vertybes, kurias siekiama apsaugoti, bet ir grėsmes bei rizikas, kurios turimos omenyje ir nuo kurių siekiama ap(si)saugoti.

N. Möller (2012, p. 57) išskiria tris rizikos dimensijas, pasitelkdamas mokslinę, psichologinę ir kultūrinę prieigas. Autoriaus teigimu, pirmuoju atveju rizika suvokiama kaip bet kuris kitas fenomenas, kuris gali būti tiriamas pasitelkiant įprastus mokslinius metodus, o pagrindinis tyrėjo uždavinys yra atrasti pakankamai tikslų šio reiškinių matą ir būdus jam (rizikai) kiek įmanoma sumažinti. Psichologine prasme rizika apibūdina subjektyvų žmonių rizikos suvokimą ir šio suvokimo įtaką jų elgesiui, t. y. kaip kiekvienas individas suvokia riziką ir priima su ja susijusius sprendimus, vertindamas, ar rizika yra priimtina, ar ne. Trečioji dimensija iš dalies panaši į psichologinę prieigą, tačiau ji skiriasi tuo, kad akcentuojasi ne į individą, bet žvelgia iš platesnės perspektyvos ir iliustruoja, kaip rizikos suvokimą veikia kultūrinė aplinka, konkrečiai – kaip visuomenės rizikos suvokimą formuoja įvairūs socialiniai kontekstai. Šia prasme rizika suvokiama kaip tam tikras socialinis konstruktas, kuris taip pat įvardijamas kaip subjektyvus socialinis bruožas, o ne objektyvios tikrovės reiškinys, kadangi priklauso nuo jį (t. y. riziką) patiriančių ir (ar) galinčių patirti žmonių vertinimo (Möller, 2012, p. 77).⁸⁰ Šiuo aspektu N. Quddus (2020, p. 36) pabrėžia, kad klausimas „kiek saugu yra pakankamai saugu?“ daugiau filosofinis, kadangi žmogaus saugos ir rizikos suvokimas skiriasi priklausomai nuo kiekvieno individo išsilavinimo, patirties ir daugelio kitų veiksnių, atitinkamai ir skirtingos visuomenės dėl savo istorijos bei kultūros skirtumų sukūrė skirtingus standartus. Taigi, svarbu atskirti objektyvų ir subjektyvų grėsmių ir dėl jų kylančios rizikos suvokimą, kaip dar vieną reikšmingą kontekstą, ir nuo to priklausančią dvejopą saugos bei saugumo sampratą.

Saugos ir saugumo suvokimas subjektyviaja prasme, paprastai tariant, priklauso nuo kiekvieno asmens subjektyvaus požiūrio, o objektyviaja prasme yra nuo jo nepriklausomas. Tai, be kita ko, iliustruoja ir saugos bei saugumo sąvokų semantinių reikšmių – kalbinės ir pragmatinės – skirtumus, kai pirmuoju atveju ji atskleidžia objektyvią saugos ir saugumo sąvokų, kaip kalbinių vienetų, prasmę, o kitu – atsiskleidžia šių kalbos vienetų vartojimo individualiu atveju prasmę, t. y. kalbėtojo suteikiama (subjektyvi) reikšmė.

Saugos sąvoką tyrę akademikai pabrėžia, kad objektyvusis saugos suvokimas yra būtinas, siekiant kovoti su realiomis, o ne įsivaizduojamomis

⁸⁰ Šios prieigos *mutatis mutandis* taikytinos ir grėsmių atžvilgiu.

grėsmėmis, tačiau kartu pripažįsta, jog objektyviaja prasme visiška sauga, peržengus idealistinių spekuliacijų ribas, nėra pasiekama (Möller et al., 2006, p. 420, 426–427). Panašūs svarstymai mokslinėje literatūroje išsakomi analizuojant ir saugumo sąvoką (Baldwin, 1997, p. 14; Zedner, 2009, p. 14–19; Wolfers, 1952, p. 485). Pasak A. Wolfers (1952, p. 485): saugumas objektyviaja prasme reiškia grėsmių įgytoms vertybėms nebuvimą, o subjektyviaja – baimės, kad tokios vertybės bus užpultos, nebuvimą (net ir objektyviai egzistuojant grėsmėms šioms vertybėms). Savo ruožtu pati baimė, pasiremiant garsiąja F. D. Roosevelt (1933) fraze, yra tai, ko reikia bijoti⁸¹.

Baimė, kaip psichologinė kategorija, gali būti visiškai neproporcinga faktinei įvykių, kurie gąsdina, tikimybei, todėl dažnai būna neracionali (Waldron, 2006, p. 467–468) ir gali nepagrįstai daryti neigiamą poveikį saugos bei saugumo situacijos vertinimui, netgi sutrikdyti įprastą gyvenimą⁸², kadangi plačiai visuomenėje paplitęs bendras baimės jausmas dažnai persmelkia ir tuos, kurie patys pirminio baimės šaltinio nebijo (Waldron, 2006, p. 496–497). Baimė skatina žmones nukrypti nuo pagrindinių teisių ir principų, saugos ir saugumo vardan imtis išskirtinių priemonių, kurios įprastomis aplinkybėmis apskritai negalėtų būti svarstomos, kaip absoliučiai nepriimtinos, o saugos ir saugumo siekis baimės akivaizdoje paskatina skubėjimą, kuris dažnai užgniaužia diskusijas dėl siūlomų priemonių būtinumo ir tinkamumo, skirtingų interesų derinimo, galimų alternatyvų (Zedner, 2009, p. 13). Taigi labai svarbu suprasti, kaip atskiri individai ir visuomenė vertina su tam tikromis veiklomis ir (ar) technologijomis susijusią riziką (Quddus, 2020, p. 36) bei kiek jų baimė koreliuoja su realiomis grėsmėmis. Tam būtina įvertinti psichologinę grėsmių ir dėl jų kylančios rizikos suvokimo dimensiją bei atskirti psichologinį saugos (saugumo) jausmą nuo faktinės saugos (saugumo) būsenos, kadangi žmonės gali jaustis saugiai objektyviai nebūdami saugūs ir atvirkščiai (Möller, 2012, p. 68).

⁸¹ Ši frazė buvo pasakyta pirmojoje F. D. Roosevelt inauguracinėje kalboje 1933 m. kovo 4 d. Originali ištrauka iš minėtos kalbos (angl.): „So, first of all, let me assert my firm belief that the only thing we have to fear is fear itself – nameless, unreasoning, unjustified terror which paralyzes needed efforts to convert retreat into advance“.

⁸² Pavyzdžiui, po 2001 m. rugsėjo 11 d. teroro išpuolių ženkliai smuko kelionių lėktuvais skaičius, dėl to stipriai nukentėjo ne tik turizmas, bet dažnai buvo vengiama ir verslo kelionių, kas savo ruožtu sukėlė tolesnių neigiamų padarinių grandinę, žlugo verslai ir t. t. Šios neigiamos pasekmės buvo juntamos gana ilgą laiką, nors po minėtų įvykių aviacijos saugumui buvo skirtas didžiulis dėmesys ir resursai bei situacija šioje srityje objektyviai ženkliai pagerėjo, dėl ko grėsmės lygis buvo netgi mažesnis nei buvęs iki šių tragiškų įvykių. Tai iš esmės galima paaiškinti psichologine grėsmių vertinimo dimensija, lemiančia subjektyvų saugumo suvokimą.

Žmonių sąmonėje susiformavęs galimų grėsmių suvokimas nebūtinai siejasi su realiomis grėsmėmis, todėl žmonių baimės ne visada atitinka objektyvią grėsmių tikimybę ir ne visada koreliuoja jai kintant (Waldron, 2006, p. 468). Tai, kad saugos ir saugumo grėsmių suvokimas dažnai yra visiškai nesusijęs su egzistuojančia rizika, pabrėžia ir L. Zedner (2009, p. 17), pateikdamas skrydžių baimės pavyzdį – skraidymo baimė išlieka, nepaisant gausios statistikos ir mokslinių įrodymų, kad keliavimo, pavyzdžiui, kelių transportu rizika yra žymiai didesnė nei kelionių oro transportu keliamo rizika. Šis pavyzdys atspindi subjektyvųjį saugos ir saugumo suvokimą, kuris pavojingas tuo, kad plačiai įsitvirtinęs visuomenėje gali tapti tam tikru pateisinimu taikyti įvairias ribojančias priemones, kurios galbūt tik užkrautų papildomą našą žmonėms bei nepagrįstai ir (ar) neproporcingai ribotų visuotinai saugomas žmogaus teises, objektyviaja prasme visiškai nepagerindamos (ar mažai kuo pagerindamos) saugos ir saugumo sąlygas (Zedner, 2009, p. 19). Kitaip tariant, ši psichologinė dimensija – subjektyvus visuomenės nesaugumo jausmas ir poreikis jį numalšinti – pavojinga dėl to, kad sudaro prielaidas galimam piktnaudžiavimui ribojančio poveikio priemonėmis, be kita ko, žmogaus teisių apsaugos atžvilgiu. Nepaisant to, siekiant išsamiai ir visapusiškai atskleisti aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sąvokų turinį, negalima visiškai ignoruoti psichologinės jų suvokimo dimensijos.

Psichologiniai tyrimai atskleidžia, kad žmonių požiūris į saugą ir saugumą iš esmės priklauso nuo gebėjimo valdyti riziką, t. y. turimos kontrolės jausmo, kai visoms kitoms aplinkybėms esant vienodoms, didesnė kontrolė reiškia didesnę saugos / saugumo jausmą ir atvirkščiai (Möller et al., 2006, p. 424). Tai rodo glaudų saugos ir saugumo ryšį su užtikrintumu, kaip asmeninio jausmo, kuris susiformuoja kiekvieno asmens sąmonėje, kategorija. Sekant minėtu L. Zedner pateiktu pavyzdžiu, keliaudami lėktuvu žmonės jaučiasi mažiau užtikrinti dėl savo galimybių išgyventi nelaimės atvejų, kadangi jų turima kontrolė imtis kokių nors priemonių, kad išsigelbėtų nelaimės atveju, yra ženkliai mažesnė, nei keliaujant automobiliu⁸³. Juolab

⁸³ Vis dėlto, didesnė kontrolė ne visada reiškia didesnę saugą ir saugumą objektyviaja prasme. Šiuo aspektu N. Möller ir kt. (2006, p. 425) pateikia dviejų atominų elektrinių pavyzdį, kurių viena yra beveik visiškai automatizuota, o kitoje didžioji dalis elektrinės valdymo procesų palikta žmogaus kontrolei. Jeigu šių abiejų elektrinių darbuotojai būtų žemos kompetencijos, pagrįstai galima teigti, kad didesnė sauga būtų pirmojoje, t. y. labiau automatizuotoje, elektrinėje, kurioje žmogaus kontrolei palikta mažiau laisvės. Be to, netgi darant prielaidą, kad abiejų elektrinių darbuotojai yra itin aukštos kompetencijos, prieinama prie tokios pačios išvados, kadangi žmogaus kognityviniai gebėjimai ir reakcijos laikas tiesiog fiziologiškai negali prilygti tinkamai sukurta automatizuotai moderniai kompiuterinei sistemai. Todėl minėtas

kad kelionės oro transportu apskritai vyksta žmonėms „nesaugioje“ aplinkoje – ore, dideliame aukštyje. Taigi, įvykus nelaimingam atsitikimui skrydžio metu galimybės žmogui išgyventi bendrąja prasme būtų mažesnės, nei keliaujant sausumos ar vandens transportu, o šis objektyvus faktas dar labiau sustiprina grėsmių keliaujant oro transportu psichologinio vertinimo įtaką subjektyviam aviacijos saugos suvokimui.

Dėl šių priežasčių, netgi aviacijai pasiekus technologinę brandą kelionės lėktuvu dažnai psichologiškai vis dar yra suvokiamos kaip mažiau saugios (Slovic, 2000 cituota Möller et al., 2006, p. 424), nors faktiniai duomenys apie žmonių žūčių skaičių keliaujant oro transportu rodo priešingai⁸⁴ ir oro transportas yra laikomas saugiausia keliavimo priemone (Šnirpūnas, 2012, p. 10). Tai iš dalies patvirtina ir žiniasklaidoje su aviacija susijusiems nelaimingiems atsitikimams skiriamas išskirtinis dėmesys, kurio paprastai nesusilaukia kitose transporto srityse nutinkantys panašūs incidentai. Savo ruožtu žiniasklaidos plačiai nušviečiami incidentai itin sparčiai akumuliuoja baimės jausmą visuomenėje, nes psichologiniu požiūriu žmonės yra linkę pervertinti incidentų, nors ir mažai tikėtinų, tačiau viešai plačiai aptarinėjamų, riziką (Mironenko-Enerstvedt, 2017, p. 120).

Vis dėlto saugos ir saugumo, kaip kognityviniais žmogaus gebėjimais pažįstamų reiškinių, neįmanoma visiškai atriboti nuo psichologinės dimensijos, taigi ir tam tikro laipsnio subjektyvumo. Atitinkamai žmonių baimės jausmo, nors ir ne visada racionalaus ar galbūt nepagrįsto, nereikėtų ignoruoti. Kaip pabrėžia J. Waldron (2006, p. 466), kiekvienas žmogus nori ne tik apsaugoti savo gyvybę, sveikatą, turtą ir kitas vertybes, bet taip pat išsivaduoti nuo baimės dėl grėsmės jiems⁸⁵. Antai J. De Mol (2012, p. 10) teigia, kad bet koks nepageidaujamas įvykis, kurį asmuo jaučia kaip didelę ir tiesioginę grėsmę gyvybei, pavyzdžiui, teroristinis išpuolis, sunki transporto avarija ar pan., o tiksliau – tokių įvykių baimė, gali tapti psichologinio

kontrolės (užtikrintumo) faktorius labiau reikšmingas analizuojant saugos (ir saugumo) sampratą būtent subjektyviaja prasme.

⁸⁴ Pavyzdžiui, Tarptautinės oro transporto asociacijos duomenimis, 2023 metais aviacijoje nelaimingų atsitikimų tikimybė buvo tik 1 įvykis iš 1,26 mln., o mirtinų įvykių skaičius siekė vos 1 iš 37,7 mln. skrydžių (IATA, 2024a, p. 27).

⁸⁵ Dar T. Hobbes (1998) atkreipė dėmesį, kad saugumas – ne tik išgyvenimas bet kokiomis sąlygomis, bet ir laimingas gyvenimas, kiek tai įmanoma. Panašiai polemizavo ir J. Bentham (1931 cituota Waldron, 2006, p. 470–471), atkreipdamas dėmesį, kad žmogus skiriasi nuo gyvūno, kuris apsiriboja tik dabartimi, žmogui negana ap(s)augoti nuo dabarties netekimų, bet svarbu, kiek tai įmanoma, ap(s)augoti ir nuo galimų netekimų ateityje. Lūkesčiai yra labai svarbūs žmogaus gyvenimui, kadangi nesaugumo jausmui pasiekus tam tikrą lygį praradimų baimė neleidžia džiaugtis turimomis vertybėmis.

pobūdžio trauma, tokia pat realia ir sukeliančia ne mažiau rimtas pasekmes nei fizinis sužalojimas. Todėl tam tikrais atvejais vien siekis sumažinti visuomenės baimės jausmą turėtų būti laikomas papildomu (savarankišku) saugos ir saugumo elementu (Waldron, 2006, p. 468–469; Zedner, 2009, p. 21–24). Atitinkamai praktikoje įvairių rizikų valdymo sferoje pastebima tendencija, kad saugos ir saugumo priemonėmis vis dažniau yra siekiama kovoti ne tik su objektyviai egzistuojančiomis grėsmėmis, bet ir su visuomenėje paplitusiomis baimėmis (nebūtinai pagrįstomis) dėl tokių grėsmių egzistavimo⁸⁶.

Iš tiesų, tam tikrais atvejais išteklių skyrimas priemonėms, kurios mažina keleivių nesaugumo jausmą, nors ir neturi realiai egzistuojančių grėsmių riziką mažinančio poveikio, trumpalaikėje perspektyvoje netgi gali būti vertinamas kaip tikslingesnis ir tinkamesnis (Pettersen, Bjørnskau, 2015, p. 169; Jore, 2019, p. 164; Pache, Santos, 2010). Šiuo aspektu galima pritarti, jog iki tam tikro lygio yra svarbu atliepti žmonių baimes, taip didinant jų saugumo (saugos) jausmą, kadangi tai, visų pirma, lemia jų elgseną, kuri, nekreipiant dėmesio į visuomenėje paplitusias baimes, gali sužlugdyti visą pramonės šaką⁸⁷. Todėl atrodo visiškai priimtina, kad šiuolaikinėje aviacijoje, ypač aviacijos saugumo srityje, jau tapo įprasta taikomomis priemonėmis siekti ne tik apsaugoti nuo realiai egzistuojančių pavojų, bet taip pat sumažinti aviacijos pramonės ir visuomenės baimę dėl tokių pavojų egzistavimo (Pettersen, Bjørnskau, 2015, p. 169), tokiu būdu į saugumo turinį įtraukiant psichologinę dimensiją, kuri nebūtinai koreliuoja su objektyviomis grėsmėmis.

Jau minėta, kad sauga ir saugumas yra siejami su rizika, kitaip tariant, su žalos atsiradimo tikimybe (žr. 1.2 poskyryje aptartą formulę „rizika = tikimybė × pasekmės (žala)“). Savo ruožtu tikimybių teorijoje taip pat galimos

⁸⁶ Pavyzdžiui, ne tik keleiviams, bet ir orlaivių įguloms bei pilotams taikomos saugumo patikros oro uostuose sukuria kontrolės (kad „viskas valdoma“) įspūdį, kuris savaime didina saugumo jausmą psichologine prasme, nors objektyviaja prasme saugumas dėl to gali visiškai nepadidėti, kadangi patikrų metu, be kita ko, į orlaivį neleidžiami įsinešti aštrūs daiktai orlaivių įguloms ir pilotams yra lengvai prieinami pačiame orlaivyje (antai pilotų kabinose paprastai yra kirviai, skirti įveikti pilotų kabinos duris, jeigu jos užsikirstų nelaimės atveju, ir pan.).

⁸⁷ Pavyzdžiui, po 2001 m. rugsėjo 11 d. teroristinių išpuolių Jungtinėse Amerikos Valstijose buvo ženkliai sumažėjęs kelionių oru transportu skaičius, kas privertė bankrutuoti nemažai kompanijų, ne tik tiesiogiai veikiančių aviacijos srityje (orlaivių techninės priežiūros, antžeminių oro paslaugų ir kt. bendrovės), tačiau ir kituose pramonės sektoriuose, visų pirma, turizmo (kelionių agentūros, viešbučiai ir pan.). Be to, ir kiekvienos oro transporto sektoriuje veikiančios įmonės neatsiejami elementai yra žmogiškieji ištekliai, kuriems patiems baiminantis atlikti savo darbo funkcijas tiesiog sutriktų visos aviacijos veikla.

objektyvios ir subjektyvios interpretacijos. Pirmuoju atveju tikimybė grindžiama objektyviomis išorinio pasaulio savybėmis (pvz., tikimybė, kad moneta atsivers skaičiumi į viršų, yra viena iš dviejų⁸⁸), o antruoju – vertinančiojo subjektyviu įsitikinimu, kad kažkas gali arba negali įvykti. Tačiau atliekant rizikos vertinimą subjektyvus požiūris neišvengiamas – jį iš dalies lemia grėsmių pobūdis ir jų prigimtis, ypatingai saugumo srityje, kai dažnai tiesiog nėra objektyvių duomenų, kuriais remiantis būtų galima atlikti griežtai formalizuotus analitinio pobūdžio (tikimybinius) skaičiavimus⁸⁹, dėl ko tokiais atvejais remiamasi ekspertiniu vertinimu. Nors ekspertų vertinimai gali būti grindžiami tam tikrais skaičiavimais, specialiosiomis žiniomis ir praktine patirtimi (istoriniais duomenimis apie tam tikrus įvykius), jie taip pat iš esmės perteikia tik tam tikrą vertinančiojo įsitikinimo laipsnį, todėl negali būti visiškai prilyginti objektyviems faktams ir iš esmės turėtų būti laikomi subjektyviais objektyvių tikimybių vertinimais.

Tai kartu atskleidžia tarp saugos ir saugumo egzistuojantį reikšmingą skirtumą – saugos srityje tikimybių koncepcija gali pasireikšti tiek objektyvistine, tiek subjektyvistine prasmėmis (priklausomai nuo tiriamų aspektų), tačiau saugumo sričiai, kai grėsmės labiau numanomos ir nėra galimybės šias grėsmes įvertinti remiantis objektyviais istoriniais duomenimis arba tokia galimybė labai menka dėl turimų ribotų duomenų, labiau būdingas subjektyvistinis požiūris (Piètre-Cambacédès, Bouissou, 2013, p. 116). Kitaip tariant, saugumo kategorija dėl grėsmių, su kuriomis siekiama kovoti, pobūdžio yra iš prigimties labiau linkusi pasiduoti subjektyviam suvokimui, lyginant ją su saugos kategorija, kuri daugiau grindžiama objektyviais duomenimis (plačiau šiuo aspektu žr. 1.5 poskyrį).

Pasitelkiant statistiką ir ją grindžiamas tikimybės rizikos analizei atlikti, siekiama atsiriboti nuo sunkiai suvokiamos ir apibūdinamos (subjektyvaus pobūdžio) psichologinės saugos bei saugumo dimensijos. Tačiau visiškai atsiriboti nuo psichologinės saugos ir saugumo dimensijos neįmanoma, kadangi saugos ir saugumo priemonėmis, visų pirma, siekiama apsaugoti

⁸⁸ Žinoma, eliminuojant statistiškai nereikšmingą tikimybę, jog moneta gali nusileisti ant briaunos.

⁸⁹ Saugumo atveju grėsmės paprastai būna išorinės, dėl ko jas sunkiau numatyti ir prognozuoti, be to, šios grėsmės materializuojasi rečiau, nei saugos rizikos, todėl apie jas dažnai turima ir mažiau istorinių duomenų, kuriais remiantis būtų galima iš anksto objektyviai jas įvertinti ir pasirengti su jomis kovoti, o dėl savo piktybinio pobūdžio (tikslingo siekio sukelti žalą) šios grėsmės yra ir geriau „organizuotos“ ir tiesiogiai nukreiptos išvengti egzistuojančių saugumo priemonių, t. y. dažniausiai turi netikėtumo elementą. Atitinkamai tokius iš išorės kylančius ir tikslingai suplanuotus vienkartinis (nepasikartojančius) reiškinis labiau tinka apibūdinti pasitelkiant subjektyvistinį grėsmių tikimybės vertinimą.

individas ir (ar) visuomenę, kaip atskirų individų grupę, t. y. veikiamą jų nauda, todėl sauga ir saugumas negali absoliučiai ignoruoti būtent šių individų suvokimo (nors ir subjektyvaus), kas yra saugu, o kas nesaugu. Be to, aviacijos saugos ir saugumo taisyklės, visų pirma, taiko oro transporto sektoriaus darbuotojai, t. y. žmonės, kurie turi esminę reikšmę jos veikimui užtikrinti ir atlieka daugybę įvairių užduočių – nuo orlaivių patikrų ir techninės priežiūros, oro eismo navigacijos, keleivių saugumo patikrų, iki apimančių orlaivio salone keleiviams teikiamas paslaugas ir kt. Atitinkamai ir žalos bei jos sunkumo vertinimas neišvengiamai turi subjektyvumo elementą, pirmiausia dėl 1.3 poskyryje analizuotų socialinio, kultūrinio, ekonominio kontekstų poveikio – šis vertinimas, be kita ko, priklauso nuo vertinančiojo individualaus vertybinio požiūrio, suformuoto jo gyvenamosios aplinkos, socialinės padėties, išsilavinimo ir kt.

Visiškai objektyvus saugos ir saugumo suvokimas neįmanomas vien dėl to, jog jų esmę ir prasmę sudarančios grėsmių bei vertybių kategorijos iš principo yra subjektyvūs konstruktai. Todėl saugos ir saugumo turinio atskleidimas yra tampriai susijęs su vertintojo subjektyviu suvokimu, kuris priklauso nuo konkretaus vertintojo pasirinkto požiūrio taško, ir reikalauja itin didelio atidumo. Tačiau nepaisant to, kad saugos ir saugumo koncepcijų praturtinimas psichologine dimensija veda prie sudėtingų galvosūkių, ypač kai kalbama apie neracionalias baimes ir reagavimą (arba ne) į jas projektuojant atitinkamas priemones, ši dimensija yra reikšminga norint išsamiai atskleisti aviacijos saugos ir saugumo teisinį turinį. Vis dėlto tai nereiškia, kad reikia prisirišti prie subjektyvios saugos ir saugumo sampratos, atsisakant jų objektyvaus suvokimo.

Kaip pažymėjo Möller ir kt. (2006, p. 427), arčiausiai objektyvių saugos ir saugumo sąvokų įmanoma priartėti remiantis dviem intersubjektyviais aspektais: (1) jas grindžiant lyginamuoju žalos sunkumo vertinimu, dėl kurio sutiktų reikšminga dauguma; ir (2) pasikliaujant geriausiais prieinamais ekspertiniais vertinimais dėl egzistuojančios grėsmės tikimybės. Ši pozicija grindžiama tuo, kad valdant riziką iš esmės yra siekiama geriausių įmanomų rezultatų, t. y. ne absoliučiai eliminuoti riziką, bet ją sumažinti iki priimtino lygio, kurį norint pasiekti minėti vertinimai (nors vis tiek iš dalies lieka subjektyvūs) dažniausiai yra vienintelis geriausias prieinamas būdas (Möller et al., 2006, p. 426–427). Šiame kontekste svarbus jau minėtas aspektas, kad visiškai sauga ir saugumas, peržengus idealistinių spekuliacijų ribas, objektyviai nėra pasiekiami. Tai savo ruožtu, tiriant aviacijos saugos ir saugumo sąvokas, veda prie poreikio įvertinti saugos ir saugumo sampratą absoliučiąja bei santykiine (reliatyviaja) prasmėmis.

1.4.2. Absoliučioji versus santykinė (reliatyvioji) samprata

Lingvistiškai žodis „saugus“ turi tris laipsnius – nelyginamasis („saugus“), aukštesnysis („saugesnis“) ir aukščiausiasis („saugiausias“), o atitinkamo būdvardžio laipsnio pasirinkimas apibrėžiant saugos ir saugumo sąvokas, visų pirma, priklauso nuo to, kaip žvelgiame į šias koncepcijas – absoliučiaja ar santykinę (reliatyviaja) prasme. Absoliučiaja prasme sauga ir saugumas suvokiami kaip visiškas rizikos eliminavimas (jos nebuvimas), todėl šį požiūrį labiausiai atitinka aukščiausiasis minėto būdvardžio laipsnis – saugiausias. Tačiau mokslinėje literatūroje atkreipiamas dėmesys į pastarojo suvokimo problemškumą, kadangi šia prasme sauga ir saugumas realiaame gyvenime sunkiai pasiekiami, jeigu tai išvis yra įmanoma (Miller, 1988, p. 53; Möller et al., 2006, p. 420; Hansson, 2012, p. 1525; Möller, 2012, p. 61–62; Boholm et al., 2016, p. 332). Tuo tarpu santykinę (reliatyviaja) prasme sauga ir saugumas reiškia ne visišką rizikos eliminavimą (nebuvimą), bet jos sumažinimą ir (ar) kontroliavimą iki tam tikro (priimtino) lygio (Möller, 2012, p. 61; Hansson, 2012, p. 1524). Todėl pastaruoju požiūriu apibrėžiant saugą ir saugumą tinkamesnis yra aukštesniojo laipsnio vartojimas – saugesnis.

S. O. Hansson (2012, p. 1524) pastebi, kad suvokiant saugą ir saugumą absoliučiaja prasme, t. y. kaip „viskas arba nieko“ koncepcijas, suponuojančias dvinarį skirstymą į saugų ir nesaugų, aukštesnysis laipsnis netenka prasmės, kadangi pasakymas, jog A yra saugesnis už B, būtų tiesiog kitas būdas pasakyti, kad A yra saugus, o B – nesaugus. Ir priešingai, saugą bei saugumą suvokiant santykinę (reliatyviaja) prasme, būtent aukštesniojo laipsnio būdvardis jų apibrėžimuose yra žymiai tikslesnis, nei aukščiausiojo laipsnio, kadangi šia prasme A nėra suvokiamas kaip visiškai (t. y. 100 proc.) saugus, bet kaip saugesnis už B. Taigi, pagal absoliučiąją sampratą pasakymas, kad kažkas yra saugus, aviacijos saugos ir saugumo turinio prasme iš esmės referuoja į nurodyto būdvardžio aukščiausiąjį laipsnį (saugiausias), o santykinėje (reliatyviojoje) sampratoje – į aukštesnįjį laipsnį (saugesnis). Tai tam tikra prasme iliustruoja idealistinės ir realistinės perspektyvų skirtumus, kai pirmuoju atveju sauga ir saugumas suvokiami kaip izoliuoti nuo socialinės tikrovės konstruktai, o laikantis antrojo požiūrio į saugą ir saugumą yra žvelgiama labiau kaip į integralius socialinės tikrovės reiškinius, kurie negali būti izoliuoti nuo mus supančios realybės.

Saugos ir saugumo sąvokų vartojimui tiek absoliučiaja, tiek santykinę (reliatyviaja) prasmėmis būdinga tai, kad jie suvokiami per tam tikros skalės, varijuojančios nuo mažiausiai saugaus iki saugiausio, prizmę, kai tam tikroje šios skalės vietoje galima nubrėžti ribą, ties kuria laikoma, jog yra pasiekta saugos ir (ar) saugumo būseną. Šioje skalėje naudojami ne tik kokybiniai

(saugomų vertybių prasme), bet ir kiekybiniai kriterijai, referuojantys į priimtina rizikos atitinkamoms vertybėms lygį, iki kurio siekiama šią riziką sumažinti ir (ar) valdyti. Būtent ši „priimtino rizikos lygio“ riba ir lemia, ar sauga ir saugumas suvokiami absoliučiaja, ar santykyne (reliatyviaja) prasme.

„Priimtino rizikos lygio“ kategorija svarbi tuo aspektu, kad žemiau aptariamo lygio vartoti saugos ir saugumo sąvokas būtų klaidinga (Möller et al., 2006, p. 429). Atsižvelgdamas į tai, D. G. Firesmith (2003) saugą ir saugumą siekė apibrėžti pasitelkdamas būtent priimtino rizikos lygio kriterijų. Pasak minėto autoriaus, sauga – tai lygis, iki kurio išvengiama atsitiktinės žalos, ji sumažinama, į ją tinkamai reaguojama, o saugumas – tai lygis, iki kurio užkertamas kelias piktybinei žalai, ji sumažinama, į ją tinkamai reaguojama (Firesmith, 2003, p. 2). Vis dėlto nustatymas, ties kuria riba kiekybine prasme jau gali būti laikoma, kad yra pasiekta sauga ir (ar) saugumas, gana komplikotas ir pirmiausia priklauso nuo pasirinkto požiūrio į saugą ir saugumą – grindžiamo absoliučiaja ar santykyne (reliatyviaja) prasme.

Saugą ir saugumą suvokiant absoliučiaja prasme, nurodyta riba yra sąlyginai aiški – ji brėžiama ties aukščiausiu skalės tašku, kitaip tariant, kai garantuojama visiška (100 proc.) saugos ir (ar) saugumo būklė. Remiantis šiuo požiūriu, bet kokia rizika, net ir pati menkiausia (tiek jos atsiradimo tikimybės, tiek galimų neigiamų pasekmių (žalos) prasme) vertinama kaip nepriimtina arba netoleruotina. Nepaisant to, kad peržengus teorinių svarstymų ribas realiame gyvenime absoliuti sauga ir saugumas praktiškai nėra pasiekiami, tai nereiškia, kad saugos ir saugumo suvokimas absoliučiaja prasme turi būti atmestas kaip klaidingas ir nepriimtinas, kadangi šiuo aspektu į saugą ir saugumą reikėtų žvelgti ne kaip į galutinį rezultatą, bet kaip į nesibaigiantį (nuolatinį) procesą. Šia prasme L. Zedner (2009, p. 19–21) išskiria saugumo, kaip siekio (procesos prasme) dimensiją, atkreipdamas dėmesį, kad toks suvokimas implikuoja, jog saugumas, kaip tikslas (būsena), gali būti nepasiekiamas ir nepastovus, o pats procesas turi būti nuolatos peržiūrimas, atsižvelgiant į kylančius naujus iššūkius. Toks požiūris praturtina saugos ir saugumo kategorijas, suteikdamas joms dinamiškumo ir leisdamas į jų turinį įtraukti ne tik pačią būseną, bet ir procesą, kurio dėka siekiama sukurti tą atitinkamą būseną (Jore, 2019, p. 168).

Remiantis santykinu (reliatyviu) saugos ir saugumo suvokimu, riba, ties kuria laikoma, kad saugos ir saugumo būsena pasiekta, iš esmės gali būti brėžiama bet kurioje skalės vietoje, kadangi priklauso nuo subjektyvaus vertinančiojo požiūrio, tiek į saugotinas vertybes, tiek į joms kylančias grėsmes, kurį sąlygoja įvairios aplinkybės (Hansson, 2012, p. 1524–1525). Taigi, mėginant nubrėžti duotojoje skalėje šią „saugią“ ribą, atsiveria

piktnaudžiavimo saugos ir saugumo kategorijomis galimybės, leidžiančios vertinančiajam manipuliuoti „priimtinos rizikos“ kategorija tarp įvairių minėtos skalės reikšmių, kas yra itin problematiška. Todėl N. Möller (2012, p. 57–58, 60–61, 70), analizuodamas saugos suvokimą santykinę (reliatyviąją) prasme, pabrėžia, kad jį būtina atriboti ne tik nuo saugos suvokimo absoliučiąją prasme, bet svarbu aiškiai išskirti ir „priimtinos rizikos“ kategoriją, kuri, t. y. rizikos priimtumas, priklauso nuo daugelio subjektyvių aspektų, tokių kaip socialinis kontekstas, psichologiniai veiksniai, taip pat nuo to, ar rizikos prisiėmimas yra savanoriškas⁹⁰, ar riziką prisiimantis asmuo iš to gauna naudos ir pan. Santykinė (reliatyvioji) saugos ir saugumo samprata priimtino rizikos lygio prasme nėra statinė ir jai būdingas itin ryškus kontekstualumas. Vis dėlto santykinis saugos ir saugumo suvokimas dėl savo dinaminio pobūdžio iš esmės gali apimti ir saugos bei saugumo būseną pačiame aukščiausioje skalės taške, t. y. reikšti absoliučią saugą / saugumą. Tuo tarpu saugos ir saugumo suvokimas absoliučiąją prasme yra labiau ribotas ir iš jų turinio eliminuoja bet kokius vertinimus, kurie nepatenka į aukščiausią minėtos skalės tašką, reiškiantį visišką rizikos nebuvimą, todėl itin susiaurina saugos ir saugumo teisinį turinį.

Prisimenant prieš tai aptartą rizikos formulę, pagal kurią „rizika = tikimybė × pasekmės (žala)“, matyti, kad skalė, reprezentuojanti rizikos lygių intervalą, iš esmės iliustruoja galimas tikimybės ir žalos (neigiamų pasekmių) santykio variacijas. Priimtino rizikos lygio nustatymo prasme, vadovaujantis Tarptautinės standartizacijos organizacijos (ISO, 2009) patvirtintais rizikos valdymo standartais, tikimybės kriterijus gali būti apibūdintas kaip įvykio tikimybės matas, išreikštas skaičiumi nuo 0 iki 1, kai 0 reiškia neįmanomą, o 1 – absoliutų tikrumą. Atitinkamai žala tokiu atveju galėtų būti išreikšta kaip nepageidaujamų (neigiamų) pasekmių matas, taip pat išreikštas skaičiumi nuo 0 iki 1, kai 0 reiškia tokių pasekmių nebuvimą (neatsiradimą, išvengimą), o 1 – tragiškas pasekmes. Taikant šią metodiką, kuo gautas skaičius pagal minėtą formulę yra arčiau 1, tuo rizika laikoma didesne, ir atvirkščiai – rezultatui artėjant link 0 laikoma, jog rizika mažėja (vertinimo tikslais gali būti pasirenkama ir kitokia skaičių skalė). Tačiau pastebėtina, kad vien matematinis nurodytos formulės taikymas vertinant riziką nėra pakankamas, kadangi nepageidaujamo įvykio tikimybės ir pasekmių (žalos) sunkumo vertinimas, kaip minėta, neišvengiamai turi tam tikrą subjektyvumo elementą,

⁹⁰ Pavyzdžiui, aktyvaus rūkymo atveju rūkantysis sąmoningai prisiima su tuo susijusią riziką sveikatai, t. y. šią riziką vertina kaip priimtina. Tačiau nerūkantiems, bet rūkančiųjų iškvepiamais tabako dūmais priverstiems kvėpuoti asmenims dėl pasyvaus rūkymo tokia rizika kyla nesant jų valios, todėl, tikėtina, šią riziką jie vertintų kaip nepriimtina.

kurį atitinkamai „paveldi“ ir šių veiksmų „sandauga“ – rizika. Todėl kalbant apie priimtina rizikos lygį kartais netgi yra sakoma, kad sauga ir saugumas, kaip grožis, priklauso nuo kiekvieno „skonio“ (Huang, 2009, p. 7–8). Šios „priimtino rizikos lygio“ vertinimą lemiančios subjektyvios aplinkybės neabejotinai apsunkina aviacijos saugos ir saugumo teisinio turinio paieškas. Vis dėlto teismų praktikoje pastebima, kad „priimtino rizikos lygio“ prasme yra siekiama laikytis kuo objektyvesnio požiūrio⁹¹.

Aviacijos praktikoje vertinant rizikas plačiai taikomas vadinamųjų „rizikos žemėlapių“ (angl. *risk map*) arba „rizikos matricių“ (angl. *risk matrix*) sudarymo metodas (plačiau žr. 1.4.3 poskyrį), kai vienoje grafiko (lentelės) ašyje žymimos reikšmės nuo mažiausiai tikėtinų iki labiausiai tikėtinų įvykių, o kitoje ašyje – nuo mažiausią žalą (neigiamas pasekmes) iki didžiausią žalą (neigiamas pasekmes) galinčių sukelti įvykių (pavyzdžiui, pasirenkant skalę nuo 1 iki 5). Taikant pastarąjį metodą, rizikos (ne)priimtumas iš esmės gali priklausyti tik nuo vieno dėmens: pavyzdžiui, jeigu tam tikra dėl nepageidaujamo įvykio galinti kilti žala (neigiamų pasekmių mastas) vertinama kaip „katastrofiška“, tokiu atveju net ir pati menkiausia tokio įvykio tikimybė suponuos jo vertinimą kaip nepriimtinos (netoleruotinos) rizikos. Analogiškai gali būti vertinami net ir nežymią žalą galintys sukelti, tačiau itin dažnai pasikartojantys įvykiai.

Sunkumai nustatant priimtina rizikos lygį ne visuomet priklauso tik nuo subjektyvių interpretacijų sąlygojamo rizikos vertinimo skirtumų, bet gali būti nulemti ir tam tikrų objektyvių aplinkybių, be kita ko – tarp saugos ir saugumo egzistuojančių skirtumų. Pavyzdžiui, saugos priemonėmis siekiama kovoti su atsitiktinėmis (netyčinėmis) grėsmėmis (žmogaus ar sistemos klaidomis, gamtos (stichinėmis) nelaimėmis ir pan.), kurias paprastai būna lengviau numatyti (prognozuoti) ir apie jas dažnai turima daugiau istorinių duomenų, remiantis kuriais galima iš anksto objektyviai jas įvertinti (ties jį atsiradimo tikimybės, ties žalos aspektu), naudojant įvairius mokslinius metodus, visų pirma – statistinės analizės. Remiantis šiais duomenimis, saugos incidentai paprastai gali būti (ir yra) skirstomi į tam tikrus pavojingumo lygius,

⁹¹ Žr., pvz., ESTT 2021 m. gegužės 12 d. sprendimą byloje *YL prieš Altenrhein Luftfahrt GmbH*, C-70/20, kurioje Teisingumo Teismas iš karto atmetė aiškinimą, grindžiamą kiekvieno keleivio požiūriu tašku, ir didesnę reikšmę skyrė objektyviems techniniams duomenims bei su orlaivių eksploatacinėmis savybėmis susijusioms aviacijos saugos taisyklėms. Taip pat žr., pvz., 2022 m. sausio 20 d. generalinio advokato Nicholas Emiliou išvadą byloje *Austrian Airlines (Exonération de la responsabilité du transporteur aérien)*, C-589/20, kurioje jis siūlė laikytis nesuinteresuoto pašalinio asmens, kaip hipotetinio keleivio, turinčio tam tikros ankstesnės – tiek blogos (neigiamos), tiek ir geros (teigiamos) – kelionių oro transportu patirties, požiūriu taško arba kitaip – *bonus pater familias* elgesio standarto.

atitinkamai vėliau šioje saugos incidentų skalėje brėžiant tam tikrą ribą, kurią peržengus tokie incidentai laikytini nepriimtinais.

Savo ruožtu saugumo priemonės yra nukreiptos kovoti su tyčinėmis, dažniausiai išorinėmis veikomis, kuriomis tikslingai, išvengiant egzistuojančių saugumo priemonių, siekiama sukelti žalą (kaip taisyklė – kuo didesnę), dėl ko jas sunkiau numatyti ir prognozuoti. Be to, šios grėsmės materializuoja žymiai rečiau, lyginant su saugos rizikomis, todėl apie jas dažnai turima ir mažiau istorinių duomenų, kuriais remiantis būtų galima iš anksto objektyviai jas įvertinti. Dėl šių priežasčių egzistuoja labai ribotos galimybės remiantis objektyviais kriterijais diferencijuoti saugumo incidentus pagal jų pavojingumo lygį⁹². Todėl saugumo atveju „priimtino rizikos lygio“ riba vertinimo skalėje turi tendenciją pasislinkti arčiau absoliučios reikšmės (visiško rizikos eliminavimo), lyginant šią ribą su saugos vertinimu, kai saugos incidentai dažniau gali būti vertinami kaip toleruoti, nes jų suvaldymui galima iš anksto geriau pasiruošti. Toks galimų aviacijos saugumo rizikų atžvilgiu egzistuojantis didelis neapibrėžtumas savo ruožtu lemia griežtesnį ir indiferentišką tam tikrų saugumo priemonių taikymą įvairių subjektų atžvilgiu, kaip būtiną minimalų standartą šiuolaikinėje aviacijoje, pavyzdžiui, tokių kaip privalomos visų keleivių ir jų bagažo saugumo patikros, kūno skenerių naudojimas ar pan.

B. Miller (2001, p. 16), analizuodamas saugumo koncepciją ir remdamasis kitų autorių (Wolfers, 1962, p. 150; Baldwin, 1997, p. 13; Ayoob, 1995, p. 5) pateiktais apibrėžimais, teigia, kad saugumas egzistuoja dviem atvejais: pirma, kai niekas nekelia grėsmės įgytoms vertybėms; antra, kai egzistuojant tokiai grėsmei yra galimybė pagrįstomis sąnaudomis nuo jų apsiginti. Nors iš pirmo žvilgsnio toks autoriaus požiūris referuoja į saugumo suvokimą absoliučiąja prasme, jis pabrėžia itin svarbų kriterijų – pagrįstų (priimtinių) sąnaudų. Būtent šis kriterijus atskleidžia, kad saugumo (taip pat ir saugos) tikslų negali būti siekiama „be ribų“, t. y. neracionaliomis sąnaudomis, neskaičiuojant tam skiriamų išteklių. Tokiu būdu iš esmės ne tik pripažįstama, bet ir siekiama racionaliai pagrįsti, kodėl realybėje neįmanoma visiškai apsisaugoti nuo visų galimų rizikų, kas suponuoja, kad tikslo prasme sauga ir saugumas daugiau ar mažiau yra santykinės (reliatyvios) sąvokos. Pasak L. Zedner (2009, p. 16), saugumas (taip pat sauga) vienu metu yra ir kontekstinis, ir santykinis: saugios būsenos pasiekimas matuojamas pagal tai,

⁹² Kaip pastebi L. Piètre-Cambacédès ir M. Bouissou (2013, p. 115), įvertinti nežinomo (hipotetinio) išpuolio tikimybę ir galimas tokio išpuolio pasekmes, kurias užpuolikas dažnai sąmoningai slepia, siekdamas apsunkinti galimybę jam sukliudyti, yra gerokai sudėtingiau, juolab kad dažniausiai nežinomi ir potencialaus užpuoliko įgūdžiai bei turimi ištekliai išpuoliui įvykdyti.

kiek taikant atitinkamas priemonės pavyksta sumažinti arba pašalinti konkrečią grėsmę, nuo kurios šiomis priemonėmis siekiama apsisaugoti.

Pagrįstų (priimtinių) sąnaudų kriterijaus prasme saugos ir saugumo atžvilgiu iš esmės atliekama sąnaudų ir naudos analizė, kai vertinamas galimos naudos dėl grėsmių rizikos sumažinimo ir šiam sumažėjimui pasiekti reikalingų pastangų, laiko, turto ir išteklių, taip pat prisiimamos rizikos ir dėl to prarandamų galimybių santykis, kuris savo ruožtu taip pat nėra statiškas ir priklauso nuo individualaus vertintojo požiūrio. Tokios sąnaudų ir naudos analizės kontekste galima prisiminti T. Hobbes (1998 cituota Waldron, 2006, p. 458) išsakytą mintį, kad saugumas yra ne tik išgyvenimas bet kokiomis sąlygomis, bet ir laimingas gyvenimas, kiek tai įmanoma. Iš tiesų, gyvenimo lygio gerėjimas ir visuomenės branda paskatino poslinkį nuo vien išgyvenimo, link kokybiško gyvenimo siekio, kai žmonės vis mažiau yra linkę daryti kompromisus savo komforto sąskaita, įskaitant dėl saugos ir saugumo tikslų⁹³. Todėl J. Waldron (2006, p. 473) pabrėžia būtinybę atrasti pusiausvyrą tarp vertybės užtikrinimo sąlygų ir mėgavimosi (galbūt kartais netvaraus) pačia vertybe. Net jei sauga ir saugumas gali būti laikomi būtina sąlyga norint įgyvendinti kitas teises, tai savaime nereiškia, kad saugai ir saugumui turi būti suteikta absoliuti pirmenybė. Šiuo aspektu tenka sutikti, kad per daug aukojant galima netekti paties gyvenimo džiaugsmo, todėl ir sauga bei saugumas nebektų prasmės – užtikrinti gerovę, kurioje galima nekludomai (t. y. saugiai) mėgautis turimomis vertybėmis, kadangi pastarųjų, siekiant absoliučios saugos ir saugumo, paprasčiausiai galėtų nebelikti. Tai suponuoja poreikį išlaikyti tinkamą pusiausvyrą šiuolaikinėse visuomenėse skirstant išteklius, kurie yra riboti.

Mokslinėje literatūroje pripažįstama, kad neįmanoma visiškai eliminuoti nei absoliutaus saugos ir saugumo sąvokų aiškinimo, nei santykinio (reliatyvaus) jų suvokimo, neišskiriant svarbių šių sąvokų įprastos vartosenos dalių, kadangi abi šios koncepcijos, t. y. absoliučioji ir santykinė (reliatyvioji), nors ir nesujungiamos į vieną, bet yra glaudžiai susijusios ir gana giliai įsišaknijusios įprastinėje kalboje (Hansson, 2012, p. 1522–1526). Nors saugos ir saugumo sąvokų vartojimą kasdieniame gyvenime tyrę autoriai (Boholm et al., 2016, p. 332) pastebi, kad praktikoje jos dažniau vartojamos būtent santykinė, o ne absoliučiąja, t. y. „viskas arba nieko“, prasme, šios sąvokos vartotinos tiek santykinė (reliatyviaja) – siekiamo tikslo požiūriu, tiek

⁹³ Tai iš dalies patvirtina ir pastarųjų metų geopolitinės situacijos kontekste vykstančios diskusijos dėl didesnių valstybės išteklių skyrimo nacionalinio saugumo stiprinimui, daugumai visuomenės nesutinkant šiuo tikslu atsisakyti dalies materialinių gėrių (pvz., didinti mokesčius, mažinti socialines išmokas ar pan.).

absoliučiaja – proceso siekiant minėtų tikslų požiūriu, prasmėmis. Vis dėlto, siekiant išvengti galimų nesusipratimų ir nepagrįstų lūkesčių, kurie gali kilti, pavyzdžiui, kai teiginys, jog orlaivis yra saugus, interpretuojamas kaip reiškiantis absoliučią saugą, nors rezultato požiūriu turima omenyje būtent santykinė sauga, kiekvienu atveju į šių sąvokų vartoseną reikėtų žvelgti itin atsargiai ir svarbu aiškiai identifikuoti, kuria iš minėtų dviejų prasmų jos vartojamos (Möller, 2012, p. 61; Hansson, 2012, p. 1526).

1.4.3. „Priimtinos rizikos“ kategorija aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sampratoje

„Priimtinos rizikos“ kategorija, jos lygio nustatymas yra itin svarbūs siekiant atskleisti saugos ir (ar) saugumo turinį. Aviacijoje ši riba, iki kurios siekiama sumažinti saugos ir (ar) saugumo rizikas, paprastai apibrėžiama pasitelkiant vadinamąjį „tiek žema, kiek yra pagrįstai įgyvendinama“ rizikos vertinimo metodą (toliau – ALARP metodas⁹⁴), kuris iš principo atspindi sąnaudų ir naudos analizę bei yra gana plačiai paplitęs ir kitose su rizikos vertinimu glaudžiai susijusiose srityse⁹⁵. Kaip sufleruoja pats pavadinimas, ALARP metodas grindžiamas rizikos lygio (t. y. jos tikimybės ir (ar) neigiamų pasekmių masto) nustatymu ir galimos naudos iš su šiomis rizikomis susijusios veiklos bei tokiai rizikai (t. y. nepageidaujamo įvykio tikimybei ir (ar) dėl tokio įvykio galimų neigiamų pasekmių mastui) suvaldyti (sumažinti) reikalingų sąnaudų tarpusavio koreliacijos vertinimu. Dėl aviacijos saugos ir saugumo suvokimui iš prigimties būdingos gana ryškios psichologinės dimensijos bei žmonių elgesį reikšmingai koreguojančio baimės jausmo, kurio aviacijos pramonė negali visiškai ignoruoti, šis vertinimas tam tikra dalimi priklauso ir nuo visuomenės susirūpinimo laipsnio dėl konkrečios veiklos ar situacijos.

„Priimtino rizikos lygio“ nustatymo tikslu aviacijos praktikoje naudojamas vadinamųjų „rizikos žemėlapių“ (angl. *risk map*) arba „rizikos matricių“ (angl. *risk matrix*) sudarymas. Remiantis jais, rizika pagal grėsmės lygį apibendrintai gali būti suskirstyta į keletą pagrindinių kategorijų (dažniausiai nuo 3 iki 5), pavyzdžiui: 1) nepriimtina, netoleruotina, visiškai atmetina; 2) toleruotina; 3) priimtina; 4) nereikšminga (plačiau žr., pvz.,

⁹⁴ Angl. *As Low As Reasonably Practical*. Šiam metodui apibūdinti kartais vartojamos ir kitos abreviatūros, pavyzdžiui, ALARA (angl. *As Low As Reasonably Achievable*), SFAIRP (angl. *So Far As Is Reasonably Practicable*) ir kt.

⁹⁵ Pavyzdžiui, statybų, inžinerijos, kompiuterinių technologijų srityse, netgi vertinant sniego lavinų grėsmę ir kt.

Clothier et al., 2013). Šie „rizikos žemėlapiai“ arba „rizikos matricos“ skirstant rizikas į minėtas kategorijas grindžiami tiek kiekybiniais (pvz., statistiniai tikimybių skaičiavimai), tiek kokybiniais (pvz., žalos (neigiamų pasekmių) sunkumo vertinimo) kriterijais (ICAO, 2018, p. 2-13–2-17; UK CAA, 2010, ch. 3, p. 8–11; CASA, 2022, p. 14–17). Šiuo atžvilgiu Europos Sąjungos lygmeniu patvirtinta Europos aviacijos saugos programa funkcinio požiūriu atitinka Čikagos konvencijos 19 priede „Saugos valdymas“ (ICAO, 2016) apibūdintą saugos programą, laikantis požiūrio, kad aviacijos saugos rizikos vertinimas – tai analizė, grindžiama numatomu saugos problemos pasekmės (-ių) dažnumu ir sunkumu, remiantis visais galimais scenarijais ir nustatant, ar rizika yra priimtina, toleruotina arba nepriimtina (EK, 2015b, p. 4, 22).

Nereikšmingai priskirtinos rizikos kategorija, vadovaujantis bendroju teisės principu *de minimis non curat lex* (lot. teisė nereglementuoja smulkmenų), teisine prasme nėra aktuali, todėl plačiau neanalizuotina⁹⁶. Šiuo aspektu tik paminėtina, kad nereikšminga laikytina tokia rizika, kuri yra labai mažai tikėtina ir (ar) dėl jos galinčios kilti neigiamos pasekmės būtų visiškai nežymios ir dėl to visuomenėje ji nekelia jokio susirūpinimo (arba kelia tik pavienių asmenų susirūpinimą, kuris visuomenės požiūriu nelaikytinas reikšmingu).

Pastarajai priešinga pirmoji (nepriimtina, netoleruotina) rizikos kategorija gali būti apibūdinta kaip *de manifestis* (lot. akivaizdi), t. y. bet kokiam vidutiniam apdairiam ir rūpestingam asmeniui didelį susirūpinimą kelianti rizika dėl aukšto jos tikimybės laipsnio ir (ar) galimų neigiamų pasekmių sunkumo masto, todėl akivaizdžiai nepriimtina ir netoleruotina (visiškai atmestina), nepaisant galimos naudos iš su šia rizika susijusios veiklos. Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos dokumentuose (ICAO, 2018, p. 2-16) ši rizikos kategorija apibūdinama kaip „nepriimtina jokiais aplinkybėmis“, kai „neigiamų pasekmių tikimybė ir (arba) sunkumas yra tokio masto, ir grėsmių žalingas potencialas kelia tokią riziką saugai, kad reikia imtis neatidėliotinų šių riziką švelninančių veiksmų arba veikla turi būti

⁹⁶ Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos patvirtintame „Saugos valdymo vadove“ aviacijos rizika apskritai skirstoma tik į tris grupes: 1) netoleruotina; 2) toleruotina; 3) priimtina (ICAO, 2018, p. 2-17). Pagrindiniame civilinės aviacijos saugai Europos Sąjungos mastu reglamentuoti skirtame Reglamente (ES) 2018/1139 plačiai vartojama „nepriimtinos rizikos“ kategorija. Nors pastarajame reglamente kitos rizikos kategorijos eksplicitiškai neminimos, atliekant aviacijos saugos rizikos vertinimą ES ji taip pat skirstoma į tris grupes, nustatant, ar rizika yra priimtina, toleruotina arba nepriimtina (EK, 2015b, p. 22).

nutraukiama⁹⁷. Į šią kategoriją patenkanti rizika akivaizdžiai viršija „priimtino lygio“ ribą, todėl aviacijos saugos ir (ar) saugumo priemonėmis ją, t. y. grėsmių atsiradimo tikimybę ir (ar) galimų neigiamų pasekmių mastą, siekiama kuo skubiau sumažinti bent iki užsibrėžtos (priimtinos) ribos. Vis dėlto, tam tikrais atvejais į pirmąją kategoriją patenkančių rizikų gali būti objektyviai neįmanoma prieinamomis racionaliomis priemonėmis ir ištekliais sumažinti iki priimtino lygio. Kaip matyti iš minėto Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos pateikiamo šios rizikos grupės apibrėžimo, tokiu atveju atitinkama veikla turėtų būti vertinama kaip apskritai negalima ir nedelsiant nutraukiama. Tačiau šiuo aspektu egzistuoja ir kiek kitoks požiūris – pavyzdžiui, Australijos Civilinės aviacijos saugos tarnyba (CASA, 2022, p. 23) nurodo išimtį, kai net ir egzistuojant į pirmąją kategoriją patenkančiai rizikai veikla gali būti tęsiama, su sąlyga, jog tam turi egzistuoti „išskirtinės priežastys / ypatingos aplinkybės“⁹⁸. Kita vertus, nors minėtų „išskirtinių priežasčių“ ir „ypatingų aplinkybių“ apibrėžimas nepateikiamas, galima teigti, kad pastaruoju atveju jos iš esmės lemia atitinkamą „priimtino rizikos lygio“ ribos korekciją šios ribos poslinkio aukštesnės toleruotinos rizikos link. Kitaip tariant, į pirmąją kategoriją patenkančių rizikų atžvilgiu nustačius „išskirtines priežastis“ ar „ypatingas aplinkybes“, dėl kurių su šiomis rizikomis susijusi veikla galėtų būti pateisinama, tai iš esmės reikštų vertinimą, jog iš tokios veiklos gaunama (potenciali) nauda atsveria prisiimamą didesnę riziką. Taigi šia prasme rizikos vertinimas iš principo neprieštarauja Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos pateiktam rizikos vertinimo (ALARP) modeliui, kadangi tokia rizika iš tiesų turėtų būti vertinama kaip patenkanti ne į pirmąją – netoleruotiną, bet į toleruotiną rizikos kategoriją. Pastarasis požiūris iš principo tik praplečia „rizikos žemėlapių / matricių“ kintamuosius, į juos įtraukdamas galimos naudos kriterijų, kaip būtiną rizikos priimtumo vertinimo pagal ALARP metodą sąlygą.

Į antrąją ir trečiąją kategorijas patenkanti, t. y. toleruotina ir priimtina, rizika reiškia, kad ji neviršija užsibrėžtos „priimtino lygio“ ribos. Tačiau tai jokių būdu nesuponuoja, kad šios kategorijos rizikai gali būti neskiriamas dėmesys. Priešingai, aviacijos saugos ir (ar) saugumo priemonėmis, visų

⁹⁷ Angl. *Safety risks assessed as initially falling in the intolerable region are unacceptable under any circumstances. The probability and / or severity of the consequences of the hazards are of such a magnitude, and the damaging potential of the hazard poses such a threat to safety, that mitigation action is required or activities are stopped.*

⁹⁸ Angl. *An unacceptable risk must be eliminated or reduced <...>, or there must be exceptional reasons for the activity or practice to continue. <...> Risk cannot be justified unless in extraordinary circumstances.*

pirma, siekiama toliau kontroliuoti šią riziką, kad dėl jos kylančios grėsmės ir ateityje neperžengtų „priimtino lygio“ ribos. Tai taip pat nereiskia ir šių rizikų lygio stagnacijos, kad neturi būti siekiama jas dar labiau sumažinti, kiek tai yra priimtina tam skiriamų sąnaudų (tiek finansinių, tiek žmogiškųjų ir kt. išteklių) bei gaunamos naudos santykio požiūriu, *inter alia* pačios rizikos tikimybės ir (ar) jos sukiamų neigiamų pasekmių masto sumažėjimo. Į antrąją kategoriją patenkanti rizika paprastai apibūdinama kaip kelianti susirūpinimą dėl galimų neigiamų pasekmių tikimybės ir (ar) sunkumo ir dėl to „reikalaujanti įvertinimo“⁹⁹, t. y. ji turi būti tinkamai ir atsakingai įvertinta bei kontroliuojama, kad liekamoji (po pritaikytų saugos ir saugumo priemonių) rizika būtų „tiek žema, kiek yra pagrįstai įgyvendinama“ (ALARP), ir turi būti periodiškai peržiūrima, siekiant užtikrinti, kad tokia ji ir išliktų¹⁰⁰ (UK CAA, 2010, p. 3-10; CASA, 2022, p. 23). ALARP metodo prasme šios kategorijos rizika reiškia, jog ji yra pakankamai maža, kad tolesnis siekis ją dar labiau sumažinti sąnaudų prasme būtų brangesnis nei galima nauda ar bet kokios išlaidos, kurios gali kilti dėl šios rizikos materializavimosi (kitais tariant – žala). Vis dėlto rizikos priskyrimas šiai kategorijai privalo būti tinkamai pagrįstas, kadangi ji balansuoja ties (ne)priimtino riba (UK CAA, 2010, p. 3-11). Paprastai tariant, rizika laikytina toleruotina, jeigu tolesnis jos mažinimas yra praktiškai neįgyvendinamas arba tokio mažinimo sąnaudos būtų neproporcingai didelės pasiekto pagerėjimo atžvilgiu ir visuomenė yra pasiryžusi prisiimti šią riziką, siekdama gauti naudą iš su šia rizika susijusios veiklos. Tuo tarpu į trečiąją kategoriją patenkanti, t. y. priimtina, rizika iš esmės yra tokia, kuriai egzistuojant veikla gali būti vykdoma nesiimant jokių papildomų saugos ir (ar) saugumo priemonių, kadangi ši rizika (jos atsiradimo tikimybė ir (ar) neigiamų pasekmių mastas) laikoma pakankamai žema ir (ar) gerai kontroliuojama arba dėl savo pobūdžio objektyviai negali būti kontroliuojama, bet nekelia susirūpinimo saugos ir (ar) saugumo atžvilgiu. Vis dėlto, esant lengvai prieinamoms ir mažai sąnaudų reikalaujančioms priemonėms tokiai rizikai dar labiau sumažinti, tai turėtų būti daroma (UK CAA, 2010, ch. 3, p. 10; CASA, 2022, p. 23). Toks požiūris atspindi aviacijos saugos ir saugumo, kaip nuolatinio (nesibaigiančio) proceso suvokimą. Visgi šiuo aspektu matyti, kad ALARP metodo taikymo požiūriu didesnis dėmesys skiriamas būtent antrajai rizikos kategorijai, kuri yra arčiau (ne)priimtino

⁹⁹ Angl. *Requiring review*.

¹⁰⁰ Angl. *Tolerable risks must be properly assessed and controlled to keep the residual risk ALARP <...>, and must be reviewed periodically to ensure they remain that way*.

ribos ir dėl to jai reikalingas atidesnis vertinimas, pateikiant išsamesnį pagrindimą, jog ši (toleruotina) rizika iš tiesų neviršija „priimtino lygio“ ribos.

Nors aviacijos saugos ir saugumo atžvilgiu rizikos vertinimas iš principo atliekamas naudojant sąnaudų ir naudos analizę, kiekviena siūloma saugos ir (ar) saugumo rizikos mažinimo alternatyva turėtų būti išnagrinėta ir kitais aspektais: efektyvumo, praktiškumo, įvykdomumo, patvarumo ir kt. (ICAO, 2018, p. 2-18–2-19). Be to, atliekant sąnaudų ir naudos analizę svarbu įvertinti ne tik aviacijos veiklų rizikų valdymo, bet ir su šiomis veiklomis susijusių rizikų vertinimo proceso metu patiriamas sąnaudas, o pačios sąnaudos turėtų būti suvokiamos ne vien tiesiogine finansine prasme, tačiau ir netiesiogiai, pavyzdžiui, kaip apimančios prisiimamos rizikos dėl galimos žalos reputacijai, pasitikėjimui ir pan. bei dėl to prarandamų galimybių piniginę išraišką (Clothier et al., 2013). Aviacijos saugos ir saugumo atžvilgiu potenciali gaunama nauda turi būti vertinama per jai pasiekti reikalingų išteklių prizmę tiek finansine, tiek žmogiškųjų resursų, laiko ir kitomis prasmėmis, pirmiausiai taikant tas priemones, kurios, remiantis išankstinio poveikio vertinimo rezultatais, saugą ir (ar) saugumą padidintų mažiausiomis sąnaudomis (EK, 2015b, p. 23).

Toks rizikos vertinimas prisideda prie efektyvaus turimų išteklių naudojimo, kai siekiama užtikrinti ekonominę pusiausvyrą tarp galimo neigiamo rizikos poveikio ir atitinkamų saugos ir (ar) saugumo rizikų sumažinimo sprendinių kainos (Poole, 2008, p. 13–14 cituota Mironenko-Enerstvedt, 2017, p. 119). Siekis užtikrinti šią pusiausvyrą išryškina ekonominio konteksto svarbą aviacijos saugos ir saugumo teisinio turinio suvokimui (šiuo klausimu taip pat žr. 1.3.3 poskyrį). Tačiau N. Quddus (2020, p. 36) pastebi, kad iš esmės nėra konsensuso, kaip tiksliai turėtų būti atliekamas šis vertinimas, t. y. neegzistuoja aiškos gairės, kaip šioje sąnaudų ir naudos analizėje nustatyti jų santykio (ne)proporcingumo koeficientą. Taip pat nėra aišku, iš kieno perspektyvos turi būti atliekama tokia sąnaudų ir naudos analizė – iš sprendimų priėmėjo, sistemos operatoriaus, visuomenės ar konkretaus subjekto, kuriam kyla atitinkama rizika, kai žvelgiant iš skirtingų požiūrio taškų gali reikšmingai skirtis vertinimo rezultatas¹⁰¹.

Apskritai, tokiose technologiškai sąlyginai naujose srityse kaip aviacija šis procesas dažnu atveju primena „vištos ir kiaušinio“ dilemą, kai *a priori* tikroji nauda ir sąnaudos nėra žinomi, todėl juos vertinant gali pasireikšti tokio

¹⁰¹ Pavyzdžiui, iš sprendimų priėmėjo požiūrio taško tam tikra apimtimi gali būti reikšmingos ir „politinės sąnaudos“, t. y. teisės aktų leidėjų priimamų sprendimų nepopuliarumo nulemtos neigiamos pasekmės juos priėmusiems politikams (politinės karjeros prasme) dėl galimo rinkėjų nepasitenkinimo.

paties lygio neapibrėžtumas (neužtikrintumas), kaip ir vertinant pačią riziką (Clothier et al., 2013). Šį procesą dar labiau komplikuoja tai, jog, pavyzdžiui, aviacijos saugumo srityje vyrauja slaptumo principas ir visuomenė dažnai net negali susipažinti su priimamais sprendimais šioje srityje bei juos lėmusiomis priežastimis (Mironenko-Enerstvedt, 2017, p. 120–121). Todėl panašu, kad sąnaudų ir naudos analizės taikymas vertinant rizikas dėl tokio jam būdingo skaidrumo trūkumo taip pat neleidžia vienareikšmiškai *ex ante* diversifikuoti rizikas į minėtas „priimtino lygio“ kategorijas.

Šiame kontekste verta prisiminti ir tai, kad rizikos vertinimas, be kita ko, priklauso nuo visuomenės susirūpinimo atitinkamomis grėsmėmis laipsnio – kuo grėsmė kelia didesnę susirūpinimą visuomenėje, tuo didesnis spaudimas skirti daugiau išteklių jai sumažinti, net jei potencialiai gaunama nauda, įskaitant grėsmės tikimybės ir (ar) dėl jos galinčių kilti neigiamų pasekmių masto objektyvų sumažėjimą, lyginant su patiriamomis sąnaudomis bus menkesnė. Tai galima iliustruoti pavyzdžiu, kai JAV po 2001 m. rugsėjo 11 d. teroro išpuolių drastiškai išaugo aviacijos saugumui skiriamos išlaidos, kurios bendrai siekia net iki 600 mln. dolerių per metus už vieną išgelbėtą gyvybę ir gerokai viršija deklaruojamą tikslą (iki 10 mln. dolerių už išgelbėtą gyvybę). Kita vertus, tai nereiškia, kad visos šiuo tikslu taikomos priemonės sąnaudų ir naudos santykio prasme yra neefektyvios: antai skaičiuojama, kad išlaidos oro maršalų paslaugoms netenkina efektyvumo kriterijaus, kadangi kasmet sudaro maždaug po 180 mln. dolerių už vieną išgelbėtą gyvybę, o pilotų kabinos durų sutvirtinimas sąnaudų ir naudos prasme laikytinas efektyvesniu, nes sudaro vos 0,8 mln. dolerių už išgelbėtą gyvybę (Stewart, Mueller, 2008 cituota Mironenko-Enerstvedt, 2017, p. 131–132). Nepaisant to, visuomenės baimės jausmo mažinimo prasme būtent žinojimas, kad orlaivyje kartu skrenda kovoti su teroristais specialiai apmokytas ir ginkluotas pareigūnas, yra žymiai efektyvesnė priemonė, nors ir sunkiai išmatuojama. Šiame kontekste O. Mironenko-Enerstvedt (2017, p. 132) pastebi, kad teoriškai, jei sumos, sumokėtos už „neefektyvią“ priemonę, galėtų būti išleistos kitoms sąnaudų ir naudos prasme labiau efektyvioms saugos ir (ar) saugumo priemonėms, taip už tą pačią sumą išgelbstint daugiau gyvybių (kad ir kaip ciniškai tai skambėtų), tai reikštų, jog pirmųjų (t. y. „neefektyvių“) priemonių taikymas objektyviai žvelgiant iš tiesų netgi sumažina saugą ir (ar) saugumą, kadangi reiškia neracionalų šiam tikslui skirtų lėšų naudojimą.

Visuomenės susirūpinimo sauga ir (ar) saugumu bei tam skiriamų sąnaudų priklausomybė gali būti pavaizduota kaip kylanti tiesinė funkcija, kai didesnis susirūpinimas tam tikra grėsme lemia didesnių sąnaudų jai sumažinti (suvaldyti) laikymą pagrįstais ir iki tam tikro laipsnio verčia reaguoti net į nepagrįstas (neracionalias) baimes, vien siekiant sumažinti tokį visuomenės

nesaugumo jausmą, ypač nuo teigiamo visuomenės požiūrio stipriai priklausomoje srityje, kaip aviacija¹⁰². Vis dėlto, visuomenėje kylantis susirūpinimas (baimė) dėl objektyviai nepagrįstų grėsmių aviacijos saugos ir (ar) saugumo kontekste turėtų būti vertinamas itin atidžiai, kadangi vien tik su šiomis neracionaliomis baimėmis kovoti nukreiptos aviacijos saugos ir (ar) saugumo priemonės, objektyviai neprisidedančios (arba menkai prisidedančios) prie didesnės saugos ir (ar) saugumo, tačiau lemiančios tam tikrus žmogaus teisių ribojimus, iš esmės reikštų, kad tokie ribojimai yra nebūtinai.

Kita vertus, galima ir iš dalies priešinga pozicija, kad visuomenėje paplitusio baimės jausmo, nors ir nepagrįsto, tačiau reikšmingai paveikiančio įprastą gyvenimą, sumažinimas taip pat *per se* (pats savaime) yra svarbus tikslas, galintis pateisinti tam tikro masto žmogaus teisių ribojimus. Tokį požiūrį, visų pirma, galima pagrįsti tuo, jog stipri baimė gali tapti rimta psichologinio pobūdžio trauma, tokia pat realia ir sukeliančia ne mažesnes pasekmes nei fizinis sužalojimas (De Mol, 2012, p. 10). Be to, ignoruojant šį jausmą kyla grėsmė viso aviacijos sektoriaus gyvavimui, o aviacijos svarba šiuolaikinėje visuomenėje neabejotina tiek ekonominiu ar socialiniu požiūriu, tiek nacionalinio saugumo kontekste¹⁰³. Nepaisant to, šie iš esmės netiesioginiai aviacijos saugos ir (ar) saugumo priemonėmis siejami tikslai ir jų lyginamasis svoris žmogaus teisių ribojimų atžvilgiu turėtų būti vertinami itin atsargiai.

„Priimtinos rizikos“ kategorija bei ją paaiškinantis ALARP metodas atskleidžia, jog sauga ir saugumas tikslo prasme aviacijoje nėra suvokiami

¹⁰² Visuomenei baiminantis dėl aviacijos saugos ir (ar) saugumo, net jeigu tokia baimė ir nėra pagrįsta objektyviai (realiai) egzistuojančiomis grėsmėmis, jie nebus linkę naudotis šia transporto rūšimi, todėl ignoruojant tokias, nors ir nepagrįstas, visuomenės susirūpinimą keliančias baimes, tai gali reikšmingai pakenkti visam oro transporto sektoriui ir netgi jį sužlugdyti.

¹⁰³ Valstybės saugumo ar šalies ekonominės gerovės interesai *expressis verbis* (aiškiais žodžiais; tiesiogiai) įvardijami kaip žmogaus teisių ribojimo pagrindas (žr., pvz., EŽTK 8 str. 2 d.). Savo ruožtu EŽTT jurisprudencijoje yra pažymėta, kad oro uostų egzistavimas ir nuolat didėjantis orlaivių skrydžių skaičius be abejonės yra būtini užtikrinti šalies ekonominę gerovę, o tarptautinio oro uosto veikla laikytina teisėtu tikslu EŽTK 8 straipsnyje įtvirtintos teisės į privatumą ribojimo prasme (žr., pvz., EŽTT 1990 vasario 21 d. sprendimą byloje *Powwel ir Rayner prieš Jungrinę Karalystę*, peticijos Nr. 9310/81, 42 p.). ES teisminės institucijos taip pat akcentuoja oro transporto sektoriaus svarbą ekonomikai ir valstybės saugumui (dėl oro transporto sektoriaus ekonominės svarbos, *inter alia* koronaviruso (Covid-19) pandemijos kontekste, žr., pvz., Bendrojo Teismo 2021 m. balandžio 14 d. sprendimas byloje *Ryanair DAC prieš Europos Komisiją*, T-388/20, 2022 m. birželio 22 d. sprendimas byloje *Ryanair DAC prieš Europos Komisiją*, T-657/20).

kaip siekis visiškai pašalinti bet kokią egzistuojančią ar galinčią kilti riziką, tokiu būdu pripažįstant, kad aviacijoje tai objektyviai nėra įmanoma. Ši požiūrį pagrindžia ir J. Huang (2009, p. 6) išsakyta mintis apie aviaciją – jeigu aviacijoje nebūtų rizikos ir pavojų, ji apskritai neegzistuos, nes skrydis pats savaime yra rizikingas, todėl vienintelis būdas visiškai išvengti šios rizikos būtų nebent „likti ant žemės“. Tai, kad aviacija neišvengiamai susijusi su tam tikra rizika bei grėsmėmis, pripažįstama tiek Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos, tiek įvairių valstybių nacionaliniuose aviacijos saugą ir saugumą reglamentuojančiuose dokumentuose (žr., pvz., ICAO, 2018, p. 2-10; FAA, 2016, p. 2-4; CASA, 2022, p. 2; ir kt.), taip pat teismų praktikoje¹⁰⁴. Tačiau proceso prasme sauga ir saugumas kartu yra suvokiami kaip nuolatinis siekis priartėti kiek įmanoma arčiau visiško rizikos pašalinimo.

1.5. Aviacijos saugos ir aviacijos saugumo atskirtis, jų tarpusavio sąveika

Tarp saugos ir saugumo egzistuoja nemažai bendrų bruožų, visų pirma, abi šios koncepcijos reprezentuoja (i) kovą su tam tikromis grėsmėmis ir dėl jų kylančia rizika, (ii) siekiant apsaugoti atitinkamas vertybes. Vis dėlto, šie bendrumai kartu lemia reikšmingus saugos ir saugumo skirtumus tiek dėl skirtingo grėsmių, nuo kurių siekiama ap(si)saugoti, pobūdžio ir jų prigimties, tiek dėl nevienodos šių grėsmių ir saugomų vertybių, kaip tam tikros sistemos, ją supančios aplinkos atžvilgiu, sąveikos. Atitinkamai nuo tam tikrų priemonių priskyrimo vienai iš šių kategorijų dėl nevienodo grėsmių pobūdžio ir jų prigimties bei kitų tarp saugos ir saugumo egzistuojančių reikšmingų skirtumų gali lemti ir nevienodą jų vertinimą žmogaus teisių apsaugos požiūriu. Taigi sauga ir saugumas nėra tapačios teisinės kategorijos, ir nepaisant to, kad kasdienėje kalboje šios sąvokos dažnai tapatinamos bei vartojamos kaip sinonimai, svarbu jas aiškiai atiboti.

Iš tiesų, nemaža dalis saugą ir (ar) saugumą tyrusių akademikų didesnę dėmesį skyrė ne išsamiai ir visapusiškai jų turinio analizei, o būtent tam, kaip šias sąvokas tinkamai atiboti (Boholm et al., 2016, p. 322). Jau ilgą laiką bandoma išsiaiškinti, kuo gi tiksliai saugumas skiriasi nuo saugos ir atvirkščiai, ypač transporto, be kita ko – aviacijos, srityje (Nas, 2015, p. 53).

¹⁰⁴ Žr., pvz., EŽTT 2018 m. kovo 8 d. sprendimą byloje *R.Š. prieš Latviją*, peticijos Nr. 44154/14, kurioje nekilo abejonių, kad orlaivis yra padidinto pavojaus šaltinis (angl. „the aircraft was a source of dangerous activity“), taip pat šioje byloje pateiktą teisėjo Mārtiņš Mits atskirąją nuomonę, kurioje jis pažymėjo, kad lėktuvų valdymas (pilotavimas) yra iš prigimties pavojinga veikla (angl. „operating of <...> planes is an inherently dangerous activity“).

Taip pat teisinio reguliavimo sferoje pastebima, kad reglamentuojant aviacijoje susiklostančius santykius yra būdinga aiškiai išskirti aviacijos saugą ir aviacijos saugumą, kaip savarankiškas sritis¹⁰⁵. Kita vertus, teisinis reguliavimas nepateikia pakankamai tikslių kriterijų, kuriais vadovaujantis praktikoje kiekvienu atveju būtų įmanoma besąlygiškai atriboti aviacijos saugą ir aviacijos saugumą. Be to, pastaruoju metu galima išvelgti tendenciją pamažu atsisakyti kategoriško aviacijos saugos ir aviacijos saugumo atribojimo, kai į juos siekiama dažniau žvelgti holistiškai¹⁰⁶. Šiuo aspektu mokslinėje literatūroje pripažįstama, kad glaudesnis saugos ir saugumo ekspertų bendradarbiavimas įgalina matyti išsamesnį galimų grėsmių vaizdą bei padeda užtikrinti efektyvesnį jų valdymą ir kovai su šiomis grėsmėmis skiriamų išteklių panaudojimą (Line et al., 2006, p. 9). Vis dėlto, nepaisant glaudaus saugos ir saugumo tarpusavio ryšio, tarp šių koncepcijų egzistuojantys tam tikri reikšmingi skirtumai neleidžia jų susieti į vieną homogenišką visumą, ir į šiuos skirtumus būtina atsižvelgti, ypač aviacijos sauga ir saugumu grindžiamų žmogaus teisių ribojimų kontekste.

Praktikoje dažnai susiduriama su keblumais atribojant aviacijos saugą ir aviacijos saugumą. Ne išimtis ir ESTT bei EŽTT, kurių jurisprudencijoje galima rasti ne vieną atvejį, kai aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sąvokos

¹⁰⁵ Pavyzdžiui, tarptautinės civilinės aviacijos teisinio reguliavimo pagrindą sudarančių Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos priimamų dokumentų kontekste pastebėtina, kad aviacijos saugumui ir aviacijos saugai yra skirti atskiri Čikagos konvencijos priedai – atitinkamai 17 priedas „Aviacijos saugumas“ (angl. „*Aviation Security*“) ir 19 priedas „Saugos valdymas“ („*Safety Management*“). Europos Sąjungoje civilinės aviacijos saugumo bendrosios taisyklės, taip pat vienodo Čikagos konvencijos 17 priedo aiškinimo pagrindas nustatyti Reglamente (EB) 300/2008, o pagrindinis aviacijos saugą reglamentuojantis dokumentas yra Reglamentas (ES) 2018/1139. Kituose Sąjungos teisės aktuose taip pat atskirai išskiriamos (aiškiai atribojamos) aviacijos saugos ir saugumo grėsmės (pvz., pagal Reglamento (EB) 261/2004 keturioliktą konstatuojamąją dalį ypatingos aplinkybės, kuomet skrydį vykdančio oro vežėjas gali būti atleistas nuo pareigos mokėti keleiviams kompensaciją dėl skrydžio atšaukimo ar atidėjimo ilgam laikui, be kita ko, gali susidaryti „dėl <...> pavojaus saugumui, netikėtai atsiradusių skrydžių saugos trūkumų“.

¹⁰⁶ Pavyzdžiui, priėmus Reglamentą (ES) 2018/1139, kaip vienas iš gretutinių jo tikslų šalia pagrindinio tikslo Sąjungoje nustatyti ir išlaikyti vienodą aukštą civilinės aviacijos saugos lygį yra nurodytas siekis srityse, kuriose taikomas šis reglamentas, prisidėti prie vienodo aukšto civilinės aviacijos saugumo lygio nustatymo ir išlaikymo (1 str. 1 d. ir 2 d. f p.). Atitinkamai Reglamente (ES) 2018/1139 galima rasti nemažai aviacijos saugumui skirtų nuostatų, o šio reglamento 88 straipsnis *expressis verbis* įpareigoja Europos Komisiją, Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūrą ir valstybes nares bendradarbiauti su civiline aviacija susijusiais saugumo klausimais (įskaitant kibernetinį saugumą), tose srityse, kuriose egzistuoja civilinės aviacijos saugos ir saugumo tarpusavio priklausomybė.

buvo vartojamos kaip sinonimai¹⁰⁷. Viena vertus, tai kelia pagrįstų abejonų dėl to, ar teismai jas apskritai suvokia tinkama prasme. Kita vertus, tokia situacija kartu rodo teismų neskiriamą pakankamą dėmesį šioms sąvokoms, jų vartojimo tikslumui, o iš teisę aiškinti kompetentingų teisminių institucijų, kaip savo srities profesionalų, pagrįstai tikimasi itin didelio kruopštumo ir atidumo, ypač iš tokių svarbių tarptautinių žmogaus teisių apsaugos instrumentų, kaip Chartija ir EŽTK, nuostatas aiškinti įgaliotų teismų – ESTT ir EŽTT.

Tiesa, išsamiau išnagrinėjus atvejus, kai ESTT ir EŽTT praktikoje saugos ir saugumo sąvokos buvo vartojamos su tarptautiniame civilinės aviacijos reglamentavime įtvirtintais apibrėžimais nesuderinama prasme, panašu, jog dalį šių atvejų galbūt lėmė tiesiog klaidingas vertimas iš kalbų, kuriose dėl lingvistinių ypatumų abiem prasmėmis vartojamas tik vienas (tas pats) žodis. Tai ypač ryšku ESTT jurisprudencijoje, kai bylos nagrinėjamos, pavyzdžiui, tokiais proceso kalbomis kaip danų, ispanų, italų, švedų, portugalų ar vokiečių, vėliau verčiant sprendimus į kitas oficialiąsias Sąjungos kalbas – dažniausiai tokiuose sprendimuose (jų vertimuose) sauga ir saugumas vartojami pakaitomis kaip sinonimai arba apskritai priešinga jų turiniui prasme, neatitinkančia nagrinėto ginčo esmės. Pavyzdžiui, byloje *Prigge ir kt.*, C-447/09, būtent aukštam oro transporto saugos lygiui, kaip tai matyti iš ginčo konteksto, užtikrinti skirta priemonė (keleivinių orlaivių pilotų amžiaus ribojimas) žmogaus teisių apsaugos (konkrečiai – diskriminacijos draudimo) požiūriu Teisingumo Teismo buvo įvertinta kaip priemonė visuomenės saugumui užtikrinti. Kitaip tariant, šioje byloje ESTT aviacijos saugos tikslus iš esmės prilygino visuomenės saugumo tikslui, visiškai to nemotyvuodamas bei plačiau nepasisakydamas dėl saugos ir saugumo tapatinimo nurodytu aspektu. Tuo tarpu dėl skirtingos grėsmių prigimties bei pobūdžio priimtinas saugos ir saugumo rizikos lygis (kitai – rizikos tolerancija) gali reikšmingai skirtis, todėl ir šioms grėsmėms suvaldyti taikomų priemonių ribojamasis poveikis žmogaus teisių atžvilgiu nėra vienodas – saugumo atžvilgiu paprastai priimtinos (toleruotinos) labiau žmogaus teises varžančios priemonės,

¹⁰⁷ Žr., pvz., ESTT 2008 m. gruodžio 22 d. sprendimą byloje *Wallentin-Hermann*, C-549/07; 2009 m. kovo 26 d. sprendimą byloje *Selex Sistemi Integrati prieš Komisiją*, C-113/07 P; 2014 m. kovo 18 d. sprendimą byloje *International Jet Management*, C-628/11; 2015 m. rugsėjo 17 d. sprendimą byloje *van der Lans*, C-257/14; 2017 m. gegužės 4 d. sprendimas byloje *Pešková ir Peška*, C-315/15; 2017 m. liepos 5 d. sprendimą byloje *Fries*, C-190/16; 2019 m. balandžio 4 d. sprendimą byloje *Germanwings*, C-501/17; taip pat EŽTT 2018 m. rugsėjo 4 d. sprendimą byloje *Tiramavia S.R.L. ir kiti prieš Moldovos Respubliką*, peticijų Nr. 54115/09, 55707/09 ir 55770/09; 2022 m. birželio 2 d. sprendimą byloje *Straume prieš Latviją*, peticijos Nr. 59402/14; ir kt.

lyginant su sauga. Taigi, toks nepagrįstas saugos ir saugumo tikslų tapatinimas gali lemti nepagrįstus ir neproporcingus žmogaus teisių ribojimus.

Kita vertus, minėto sprendimo angliškojoje versijoje vartojamas turinio prasme tikslus terminas „safety“, tačiau proceso kalba šioje byloje buvo vokiečių, kurioje tiek saugai, tiek saugumui apibrėžti vartojamas tik vienas terminas – „Sicherheit“, todėl galima daryti prielaidą, kad ši neatitiktis galėjo atsirasti ir dėl netinkamo teksto vertimo. Nors tokie lingvistiniai vertimo trūkumai iš pirmo žvilgsnio gali atrodyti nereikšmingi, nevertėtų sumenkinti dėl to kylančios šių sąvokų vartojimo neatitikties, juolab kad visų Sąjungos valstybių narių valstybinės kalbos yra oficialios ES institucijų kalbos¹⁰⁸ ir nei vienai iš jų negali būti suteiktas prioritetas kitų kalbų atžvilgiu. Vis dėlto pastebėtina ir tai, kad ne visais atvejais aviacijos saugos ir (ar) aviacijos saugumo sąvokos priešinga, nei tarptautinėje civilinėje aviacijoje įsitvirtinusi, prasme yra vartojamos teismo sprendimo motyvuojamojoje dalyje – jos gali būti painiojamos, pavyzdžiui, aprašant ginčo esmę (bylos fabulą). Tačiau teismo sprendimas yra vientisas dokumentas, todėl ir šie atvejai rodo tam tikrą tikslaus aviacijos saugos ir saugumo sąvokų vartojimo, jų turinio atskleidimo svarbos nuvertinimą (sumenkinimą) šių teismų jurisprudencijoje.

Atvejai, kai teismų sprendimuose aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sąvokų vartojimas nedera su tarptautinėje civilinėje aviacijoje jų turiniui suteikiama prasme arba jos vartojamos kaip sinonimai, t. y. neatidumas vartojamų sąvokų (jų turinio) tikslumo atžvilgiu, ypač, kai tai daro supranacionalinės teisminės institucijos, kaip antai ESTT, turintis užtikrinti vienodą Sąjungos teisės, įskaitant pirminės ES teisės dalimi esančios Chartijos, aiškinimą, ar Konvencijos nuostatų turinį kompetentingas aiškinti EŽTT, neabejotinai kelia grėsmę tinkamai žmogaus teisių apsaugai. Šiuo aspektu atkreiptinas dėmesys, kad skirtinga saugai ir saugumui būdingų grėsmių prigimtis, jų pobūdis bei sąveika su saugomomis vertybėmis, lemianti tai, jog saugumo grėsmės paprastai yra sunkiau apčiuopiamos ir objektyviai išmatuojamos, nei saugos srityje kylančios rizikos, suponuoja ir tam tikrus skirtumus dėl pripažįstamos vertinimo (nuožiūros) laisvės ribų taikant konkrečias su šiomis grėsmėmis kovoti skirtas priemones, be kita ko, galinčias riboti pagrindines teises ir laisves. Netinkamai identifikavus aviacijos saugą ir (ar) saugumą, kaip teisėtą tikslą ir tam tikrą teisinę vertybę, kurios siekiant gali būti ribojamos atitinkamos žmogaus teisės, kyla rizika, jog bus iškreipta šių konkuruojančių interesų pusiausvyra. Saugos ir saugumo teisiniui turiniui

¹⁰⁸ Žr. Reglamentą Nr. 1, nustatantį kalbas, kurios turi būti vartojamos Europos ekonominėje bendrijoje. OL P 017, p. 385.

nesant tapačiam kiekvienu atveju gali skirtis ir jų vertybinis svoris santykyje su žmogaus teisėmis, o kartu su juo atitinkamai ir konkrečių aviacijos saugai arba saugumui skirtų priemonių tinkamumo, būtinumo ar jų proporcingumo vertinimas.

Taigi, kaip matyti, aviacijos saugos ir aviacijos saugumo atribojimas, visų pirma dėl nevienodų vertinimo (nuožiūros) laisvės ribų šiais tikslais taikomų priemonių atžvilgiu, yra itin reikšmingas disertacinio tyrimo apimtyje. Siekiant tinkamai įvertinti žmogaus teisių ribojimų, grindžiamų aviacijos saugos ar aviacijos saugumo tikslais, teisėtumą ir pagrįstumą (jų tinkamumą siekiamiems tikslams, būtinumą demokratinėje visuomenėje, proporcingumą), pirmiausia būtina aiškiai identifikuoti, kokių konkrečiai tikslų tokiomis priemonėmis yra siekiama, t. y. užtikrinti saugą, saugumą ar galbūt abu. Nuo to, be kita ko, priklausys ir šiais tikslais, kaip tam tikromis abstrahuotomis saugotinomis teisinėmis vertybėmis, grindžiamų priemonių vertybinio svorio vertinimas jų santykyje su žmogaus teisėmis. Ne ką mažiau šiuo aspektu yra svarbi saugai ir saugumui būdinga tarpusavio priklausomybė¹⁰⁹ bei tarp jų egzistuojantys kiti bendrumai, kas praktiniu požiūriu dažnai leidžia vienoje srityje taikomas priemones pritaikyti ir kitoje srityje (Piètre-Cambacédès, Bouissou, 2013, p. 111; Line et al., 2006, p. 8–9; Kriaa et al., 2015, p. 175). Tačiau žmogaus teisių ribojimų prasme dėl specifinių tarp saugos ir saugumo egzistuojančių skirtumų ne visais atvejais analogiškų priemonių taikymo teisėtumo ir pagrįstumo vertinimas saugos kontekste sutaps su tų pačių priemonių vertinimu saugumo kontekste.

Be to, tam tikrais atvejais galima atvirkštinė saugos ir saugumo priemonių koreliacija, kai pritaikius žmogaus teises ribojančias saugumo priemones pabloginama saugos situacija ir *vice versa*, dėl ko tokių priemonių taikymo vertinimas žmogaus teisių apsaugos prasme taip pat gali kardinaliai skirtis. Aiškiai suvokiama saugos ir saugumo atskirtis taip pat svarbi dėl to, kad tam tikras priemones priskyrus, pavyzdžiui, saugos sričiai, labai tikėtina, jog saugumo srities specialistai į atitinkamas grėsmes, prieš kurias yra nukreiptos tos konkrečios saugos priemonės, gali nebekreipti dėmesio, manydami, kad šios grėsmės jau yra suvaldytos, nors jos vis dar gali kelti riziką saugumui visiškai kitais aspektais, apie kuriuos saugos specialistai galbūt net nesusimąstė. Dėl šios priežasties dalis grėsmių ir dėl jų kylanti rizika gali būti paliktos nevaldomos, o aviacijoje, ypač skrydžio metu, bet kokia net menkiausia saugos ir (ar) saugumo rizika gali baigtis tragiškomis

¹⁰⁹ Pasak kai kurių autorių (Burns et al., 1992; Cusimano, Byers, 2010; Blanquart et al., 2012 cituota Karanikas, 2018, p. 547), sauga ir saugumas yra vienas nuo kito priklausomi, nes saugos problema gali lemti ir saugumo problemą bei atvirkščiai.

pasekmėmis. Tai savo ruožtu neatsiejamai susiję su pagrindinės žmogaus teisės į gyvybę apsauga oro vežėjui tenkančios pozityviosios pareigos užtikrinti tinkamą aviacijos saugą ir saugumą kontekste, taip pat gali lemti kitų žmogaus teisių pažeidimą (pvz., teisės į privatumą, asmens duomenų, nuosavybės apsaugos ir kt.).

Sudėtingėjant oro transporto srityje naudojamoms technologijoms ir sistemoms, joms tampant labiau kompleksinėms, atriboti aviacijos saugą ir saugumą praktikoje vis sunkiau, nes jų tarpusavio ryšiai dar glaudžiau persipina ir ne visada yra lengvai identifikuojami (pastebimi), dėl to formali riba (takoskyra) tarp saugos ir saugumo pamažu gali blankti. Vis dėlto, mokslinėje literatūroje (pvz., Piètre-Cambacédès, Chaudet, 2010, p. 58–59; Kriaa et al., 2015, p. 158–160; Jore, 2019, p. 158–160; Vedder, 2019, p. 11–15) akcentuojama, jog sauga ir saugumas be jiems būdingų bendrų bruožų ir glaudžių tarpusavio ryšių turi tam tikras specifines konotacijas, kurios reikšmingai skiriasi ir leidžia tarp jų bent jau sąlyginai nubrėžti „demarkacijos liniją“. Remiantis minėtų autorių atliktais tyrimais, takoskyrą tarp saugos ir saugumo galima daryti taikant dvejopą testą – identifikuojant grėsmę keliančių rizikos faktorių kilmę ir pobūdį bei pagal sąveiką sistema–aplinka. Nurodyti kriterijai nėra ir neturėtų būti vertinami kaip absoliutūs, tačiau tolesnis tyrimas atskleidė, jog šis iš esmės objektyviomis grėsmių savybėmis ir jų bei saugomų vertybių sąveikos supančios aplinkos atžvilgiu ypatumais grįstas testas dažnu atveju leidžia pakankamai tiksliai atriboti saugą ir saugumą. Visgi dėl saugai ir saugumui būdingo itin tampraus tarpusavio ryšio jie neišvengiamai reikalauja integralaus požiūrio, kuris, dalies autorių (Jore, 2019, p. 171–172; Line et al., 2006, p. 8) teigimu, turi tapti neatsiejama šios srities specialistų mąstymo dalimi, vedančia į saugos ir saugumo sintezę. Atitinkamai į tai būtina atsižvelgti ir vertinant aviacijos saugą ir (ar) saugumu grindžiamus ribojimus žmogaus teisių apsaugos požiūriu.

1.5.1. Aviacijos saugos ir aviacijos saugumo atribojimas pagal grėsmių kilmę

Saugos ir saugumo koncepcijas tyrę mokslininkai (Boholm et al., 2016, p. 322; Burns et al., 1992; Dahlstrom, Dekker, 2008 cituota Karanikas, 2018, p. 547–548; Jore, 2019, p. 160–161; Kriaa et al., 2015, p. 158–159; Line et al., 2006, p. 1–2, 9; Möller, 2012, p. 81; Pettersen, Bjørnskau, 2015, p. 169; Vedder, 2019, p. 11–15; Young, Leveson, 2014, p. 31–32) bene vieningai teigia, kad tarp saugos ir saugumo egzistuoja reikšmingi skirtumai, visų pirma, pagal grėsmę keliančių rizikos faktorių prigimtį (kilmę) – saugos atveju

grėsmės paprastai yra vidinės, o saugumo priemonėmis dažniausiai siekiama užkirsti kelią išorinėms grėsmėms. Šia prasme saugumas suvokiamas kaip nepažeistas vientisumas nuo išorės pavojų (išorinių kėsinių, kurie gali būti įgyvendinami tiek fiziškai, tiek skaitmeninėmis priemonėmis (pvz., kibernetinės atakos)), o sauga – kaip vidinės rizikos ir pavojų (atsitiktinių klaidų ar gedimų) nebuvimas. Tačiau svarbu nepamiršti atsižvelgti į tinkamą subjektą, kurio požiūriu turi būti atliekamas toks vidinių / išorinių grėsmių vertinimas, kadangi aviacijoje veikia skirtingi subjektai su skirtingomis atsakomybės sritimis (oro vežėjai, oro uostų infrastruktūros valdytojai, orlaivių techninę priežiūrą vykdančys subjektai ir kt.) bei galiausiai yra šia transporto rūšimi besinaudojantys asmenys (keleiviai, krovinių siuntėjai ar gavėjai ir kt.).

Šis skirstymas pagal analogiją koreliuoja su jau aptartais ESTT jurisprudencijos pavyzdžiais dėl „nelaimingo atsitikimo“ ir „ypatingų aplinkybių“ sąvokų aiškinimo, išskiriant „išorinio poveikio“ kriterijų, kaip sudėtinę šių sąvokų dalį¹¹⁰. Nors aptartais atvejais šis kriterijus naudotas ne siekiant atriboti aviacijos saugą nuo aviacijos saugumo, bet kaip leidžiantis nustatyti, ar atitinkamas įvykis pateko būtent į aviacijos saugos sritį, ši analogija pakankamai tiksliai iliustruoja aviacijos saugai labiau būdingą endogeninę grėsmių prigimtį, t. y. vidinę jų kilmę. Toks saugos ir saugumo grėsmių skirstymas pagal kilmę (prigimtį) kartu rodo oro vežėjų gebėjimą kontroliuoti ir valdyti šias grėsmes, nuo kurio priklauso ir priimtinos rizikos lygio vertinimas. Antai aviacijos saugos rizikų atveju dėl vidinės jų kilmės oro vežėjas paprastai gali daryti joms reikšmingą įtaką, tačiau jis turi gerokai mažiau galimybių kontroliuoti dažniausiai išorinės kilmės saugumo grėsmes. Analogiškai ESTT 2013 m. sausio 31 d. sprendime byloje *McDonagh*, C-12/11¹¹¹, remdamasis ankstesne savo praktika, pažymėjo, jog oro transporto srityje sąvoka „ypatingos aplinkybės“ reiškia įvykį, kuris nebūdingas normaliai oro transporto vežėjo veiklai ir kurio jis negali realiai valdyti dėl šio įvykio pobūdžio bei *atsiradimo priežasčių*. Šioje byloje Teisingumo Teismas, pritardamas generalinio advokato išvadai, žengė dar toliau ir priėjo prie išvados, kad sąvoka „ypatingos aplinkybės“ apibūdina visas aplinkybes, kurių

¹¹⁰ Žr., pvz., generalinio advokato Nicholas Emiliou išvadą byloje *Austrian Airlines*, C-589/20; generalinio advokato Priit Pikamäe išvadą byloje *Airhelp*, C-28/20; generalinio advokato Evgeni Tanchev 2018 m. lapkričio 22 d. išvadą byloje *Germanwings*, C-501/17.

¹¹¹ Byloje nagrinėtas atvejis, susijęs su skrydžio atšaukimu, kai buvo uždaryta kelių ES valstybių narių oro erdvė dėl pasklidusių vulkaninių pelenų debesų Islandijoje išsiveržus ugnikalniui.

oro transporto vežėjas nekontroliuoja, *nesvarbu*, koks šių aplinkybių pobūdis ar dydis (mastas).

Atitinkamai aviacijos saugos ir aviacijos saugumo atribojimo atžvilgiu gali būti reikšminga turima grėsmių kontrolė, kurią didele dalimi lemia būtent jų prigimtis (kilmė). Kita vertus, nurodytas skirstymas yra sąlyginis, kadangi tam tikros aviacijos saugos grėsmės taip pat gali būti vertinamos kaip išorinės ir (ar) oro vežėjas gali objektyviai neturėti realių galimybių jas kontroliuoti, kaip antai nepalankios meteorologinės oro sąlygos, „trikdantys“ keleiviai (angl. *unruly / disruptive passengers*) ir pan. Pavyzdžiui, nepalankių oro sąlygų atveju „išoriškumas“ pasireiškia riziką suvokiant kaip kylančią ne iš pačioje aviacijoje naudojamų įrenginių ir (ar) technologijų (jų defektų, trūkumų ar pan.) arba šioje srityje dirbančių asmenų (pvz., netinkamai atliekamų pareigų), bet kitų – aviacijos veiklos prasme visiškai išorinių – veiksmų. Tuo tarpu su grėsmę skrydžių saugai keliančiais „trikdančiais“ keleiviais susijusioje byloje *Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, ESTT* konstatavo, jog „iš principo atitinkamas skrydį vykdančio oro vežėjas negali valdyti tokio elgesio, nes <...> tai yra keleivio veiksmas ir iš esmės negalima numatyti jo elgesio ir reakcijos į įgulos reikalavimus“. Kitaip tariant, šios rizikos laikytinos „išorinės“ jas vertinant išimtinai 1.3.1 poskyryje aptarto aviacijos konteksto prasme, kaip pernelyg nuo jo nutolusios. Lygiai taip pat tam tikros aviacijos saugumo grėsmės nurodytu aspektu gali būti laikomos vidinės kilmės – pavyzdžiui, paties oro vežėjo darbuotojo sukelti sabotažo veiksmas ir kt.

Atsižvelgiant į tai, vien grėsmių prigimtis (kilmė) nėra pakankamas kriterijus, leidžiantis patikimai atriboti aviacijos saugą ir saugumą. Štai byloje *Germanwings, C-501/17*, nors generalinis advokatas Evgeni Tanchev savo išvadoje taip pat atsižvelgė į išorinę veiksnio – orlaivio padangą sugadinusio ant kilimo / tūpimo tako gulėjusio varžto – prigimtį oro vežėjo veiklos požiūriu, siekiant pripažinti jį „ypatinga aplinkybe“, tačiau kartu atkreipė dėmesį, kad varžtas ten gulėjo oro vežėjams nežinant ir nepriklausomai nuo jų valios (prieš jų valią). Taigi, kaip reikšmingas papildomai vertintas rizikos pobūdį nusakantis valios (tyčios) faktorius.

1.5.2. Aviacijos saugos ir aviacijos saugumo atribojimas pagal grėsmių pobūdį

Greta grėsmių prigimtės (kilmės), siekiant atriboti aviacijos saugą ir aviacijos saugumą, dažnai yra išskiriamas grėsmių, nuo kurių siekiama ap(si)saugoti, pobūdis. Remiantis pastaruoju kriterijumi, yra teigiama, jog saugos priemonės

nukreiptos ap(si)saugoti nuo netyčinių žalingų įvykių, o saugumo priemonės labiau orientuotos į apsaugą nuo tyčinių veikų. Tačiau naujausi tyrimai šioje srityje atskleidžia, jog, pavyzdžiui, nelaimingi nutikimai, kurie aptariamo skirstymo prasme laikytini atsitiktine (netyčine) grėsme, ne visais atvejais yra visiškai atsitiktiniai ir kartais kyla dėl sąmoningai neskiriamo pakankamo dėmesio saugai, t. y. žmogaus ketinimai (valia) gali turėti įtakos kylant ir nelaimingiems nutikimams („atsitiktiniams / netyčiniams įvykiams“) (Perrow, 2011a, 2011b; Reason, 1990, 1997; Weick, Sutcliffe, 2011; Woods et al., 2012 cituota Jore, 2019, p. 161–162).

Dėl nurodytos priežasties dalis autorių (pvz., Burns et al., 1992; Dahlstrom, Dekker, 2008; Karanikas, 2018, p. 550) patikslina, kad kalbant apie tyčią aptariamo skirstymo prasme klaidinga referuoti tik į žmonių veiksmus, kadangi daugelis saugos incidentų įvyksta žmonėms tikslingai atliekant, jų manymu, „saugius“ veiksmus, kurie, kaip vėliau paaiškėja, buvo klaidingi. Taigi veikos prasme tyčia gali egzistuoti tiek saugos, tiek saugumo atveju, tik saugos atveju tyčiniaisiais veiksmais nesiekama sukelti žalą, o kalbant apie saugumą – būtent tokių neigiamų pasekmių tikslingai (tyčia) ir yra siekiama. Todėl tyčią laikant saugos ir saugumo atribojimo kriterijumi, šia prasme ji turėtų būti vertinama ne grėsmę saugai ar saugumui keliančios veikos atžvilgiu, bet veikiau tokia veika siekiamų neigiamų pasekmių (rezultatų, padarinių)¹¹². Atsižvelgiant į tai, galima pritarti S. H. Jore (2019, p. 162, 171), kad būtent piktybiniai ketinimai (tikslas sukelti žalą) padeda atriboti saugumą nuo saugos pagal grėsmės pobūdį.

Esminis skirtumas tarp aviacijos saugos ir aviacijos saugumo praktikoje taip pat daromas atsižvelgiant į rizikos faktorius (jų pobūdį), kurie paprastai skirstomi į keturias grupes: žmogiškosios klaidos, techniniai gedimai, blogos oro sąlygos ir nusikalstamos veikos. Mokslinėje literatūroje (Nielsen, 2008, Everitt, 2000, Bjørnskau et al., 2007 cituota Mironenko-Enerstvedt, 2017, p. 100) teigiama, kad aviacijos sauga siekia sumažinti nevalingai kylančią riziką ir apima pirmąsias tris rizikos faktorių grupes, o aviacijos saugumas skirtas užkirsti kelią nepageidaujamai tyčinei žmonių veikai, kuria valingai kėsiniama į civilinę aviaciją arba ją siekiama neteisėtai panaudoti kitais žalingais tikslais, todėl apima ketvirtąją aviacijos rizikos faktorių grupę.

¹¹² Pavyzdžiui, „trikdančių keleivių“, t. y. smurtaujančių, apsvaigusių, nepaklusnių ar kitokiu savo elgesiu pavojų orlaivių ir (ar) juose esančių asmenų ar turto saugai arba tvarkai ir disciplinai (drausmei) orlaivyje keliančių arba galinčių sukelti keleivių, atveju riba tarp grėsmės saugai ir saugumui yra gana „slidi“, kadangi priklausomai nuo tokio keleivio ketinimų – jiems esant piktybiškai nukreiptiems sukelti žalą civilinei aviacijai – tokių asmenų trikdantis elgesys gali tapti rimta grėsme aviacijos saugumui.

Grėsmės pobūdžio kriterijus, papildydamas prieš tai aptartą aviacijos saugos ir saugumo atribojimą pagal grėsmių prigimtį (kilmę), leidžia tiksliau identifikuoti, kuriai sričiai – saugos ar saugumo – priskirtinos atitinkamos grėsmės ir su jomis kovoti skirtos priemonės. Pavyzdžiui, jau minėtas atvejis dėl oro vežėjo darbuotojo sabotažo veiksmų, jį vertinant vien skirstymo pagal grėsmių prigimtį (kilmę) požiūriu, būtų laikytinas vidine grėsme, nes kyla iš pačios oro transporto veiklos, todėl labiau priskirtinas aviacijos saugos sričiai. Tačiau tyčios prasme tokia veika piktybiškai siekiama sukelti žalą, todėl skirstymo pagal grėsmės pobūdį atžvilgiu ši rizika patektų į saugumo sritį.

Aviacijos saugos ir saugumo atribojimo vien pagal grėsmių prigimtį (kilmę) ribotumą taip pat galima iliustruoti remiantis kitu aptartu pavyzdžiu dėl ant oro uosto kilimo / tūpimo tako gulinčio varžto. Pats varžtas ar kitas pašalinis objektas ant orlaivių kilimo / tūpimo tako ir tokiems objektams laiku aptikti taikomos priemonės neabejotinai patenka į aviacijos saugos sritį, kadangi kyla iš oro uostų infrastruktūros (ne)tinkamos priežiūros, t. y. iš principo yra vidinis, neatsižvelgiant į tai, kaip (tyčia ar netyčia) pašaliniai objektai ten atsirado. Tačiau tokio objekto atsiradimo ant kilimo / tūpimo tako užkardymo prasme tyčios kriterijus iš esmės yra lemiamas, atribojant būtent šiam tikslui taikomas priemonės kaip aviacijos saugos ar aviacijos saugumo – pavyzdžiui, priemonės, skirtos išvengti tyčinio pašalinių objektų palikimo ant tako, siekiant pakenkti aviacijai (tikslingai sukelti žalą), dėl savo pobūdžio labiau laikytinos aviacijos saugumo dalimi, ir reikalauja kitokio atsako, nei tokio varžto atsiradimas ant kilimo / tūpimo tako kaip aviacijos saugos grėsmė.

Vis dėlto, aviacijos saugos ir saugumo atribojimas pagal grėsmių pobūdį, net ir kartu su skirstymu pagal grėsmių prigimtį (kilmę), taip pat nėra pakankamas, kad būtų įmanoma patikimai atriboti saugą nuo saugumo. Taigi, mokslinėje literatūroje papildomai išskiriamas sąveikos sistema–aplinka kriterijus.

1.5.3. Aviacijos saugos ir aviacijos saugumo atribojimas pagal sąveiką sistema–aplinka

Kaip dar vienas esminis skirtumas tarp saugos ir saugumo, padedantis juos atriboti, yra sąveika sistema–aplinka. Šioje sąveikoje „sistema“ reprezentuoja patį tiriamąjį objektą, o „aplinka“ – kitas su šiuo objektu sąveikaujančias sistemas ir (ar) žmones, kurių elgesys ir (ar) savybės mažiau žinomi ir kurių negali kontroliuoti tiriamojo objekto valdytojas. Remiantis įvairių autorių atliktais tyrimais, sąveika sistema–aplinka gali referuoti tiek į grėsmių kilmę,

tiesioginė ir galimą jų poveikį: pirmuoju atveju teigiama, kad sauga susijusi su vidinėmis (iš pačios sistemos kylančiomis) grėsmėmis, o saugumas – iš išorės kylančiomis grėsmėmis (Piètre-Cambacédès, Chaudet, 2010, p. 59); antruoju atveju atibojant saugą ir saugumą išskiriamas skirtingas galimų neigiamų pasekmių pobūdis, kai saugos atveju laikoma, jog grėsmė kyla tiriamą sistemą supančiai aplinkai, o saugumo – pačiai sistemai (Kriaa et al., 2015, p. 159). Kitaip tariant, sąveikoje sistema–aplinka saugos grėsmės paprastai kyla iš sistemos vidaus ir jų sukeliamos neigiamos pasekmės dažniausiai yra nukreiptos į išorę, t. y. į supančią aplinką, o saugumo grėsmės veikia atvirkščiai – iš sistemos išorės (aplinkos) į jos vidų.

Abiem atvejais galima kalbėti apie tam tikrą sistemą, veikiančią atitinkamoje aplinkoje, kurios tarpusavyje sąveikauja (Line et al., 2006, p. 2). Atsižvelgdami į šią sąveiką, L. Piètre-Cambacédès ir C. Chaudet (2010, p. 58–59) saugos ir saugumo atibojimo pagal grėsmių prigimtį (kilmę) ir pobūdį idėją pasiūlė papildyti binarinį grėsmių bei galimų neigiamų pasekmių skirstymą į grupes „sistema“ ir „aplinka“. Tačiau N. Karanikas (2018, p. 550) kritikuoja tokį saugos ir saugumo atskirimą pagal sąveiką sistema–aplinka, teigdamas, kad šis kriterijus neleidžia įvertinti, jog (1) tyčinės (piktybinės) veikos gali būti inicijuotos ir iš pačios sistemos vidaus, o ne tik iš ją supančios aplinkos, taip pat (2) saugos incidentą gali lemti ne tik vidiniai veiksniai, tačiau ir neigiamas (netyčinis) aplinkos poveikis.

Iš tiesų, atsižvelgiant į analizuojamos sistemos tipą, į supančią aplinką ir galimų nepageidaujamų jų tarpusavio sąveikų įvairovę, gaunama daugybė įvairių variacijų (Line et al., 2006, p. 2). Šiuo aspektu neabejotina, jog grėsmė saugai gali kilti ne tik dėl vidinių iš pačios sistemos kylančių rizikų, bet ir dėl išorinės aplinkos trikdžių, lygiai kaip ir saugumo grėsmės gali kilti nebūtinai dėl išorinių kėsinimų, bet ir dėl išpuolių sistemos viduje. Atitinkamai ir galimos neigiamos saugumo incidento pasekmės gali peržengti sistemos ribas bei sukelti žalą į supančiai aplinkai, o saugos – neigiamai paveikti ir pačią sistemą. Taigi skirstymas pagal sąveiką sistema–aplinka, kaip savarankiškas kriterijus atiboti saugą ir saugumą, nėra absoliutus.

Skirstymo pagal sąveiką sistema–aplinka negalima vertinti pernelyg siaurai ir izoliuotai, todėl, pavyzdžiui, netgi pasinaudojant atitinkama sistema iš jos vidaus paties darbuotojo inicijuotos grėsmės (pvz., sabotažo veiksmai orlaivio inžinieriui tyčia sugadinant tam tikras kritines orlaivio sistemas ar pan.) savaime neturėtų lemti tokių incidentų priskyrimo saugos sričiai. Šiuo atveju svarbu būtų įvertinti, ar grėsmės kilo tokiame darbuotojui veikiant kaip tam tikros sistemos daliai, t. y. atliekant sistemos funkcionavimui būtinus veiksmus, ar vis dėlto atliekant pašalinius (kenkėjiškus) ir aviacijos, kaip tam tikros sistemos, funkcionavimui nebūtinus veiksmus, t. y. kylančios ne dėl

pačios aviacijos veiklos, o dėl kitų – šios (aviacijos) sistemos funkcionavimo požiūriu „išorinių“ – veiksmų, kai pastaruoju atveju grėsmė taip pat turėtų būti laikoma išorine. Be to, skirstymą pagal sąveiką sistema–aplinka svarbu taikyti ne atsietai, tačiau kompleksiskai kartu su kitais saugos ir saugumo atribojimo būdais – aptartu skirstymu pagal grėsmių prigimtį (kilmę) ir pobūdį. Toks šių vienas kitą papildančių skirstymų taikymas leidžia reikšmingai susiaurinti ribą tarp saugos ir saugumo.

Kaip grėsmių, su kuriomis kovoti nukreiptos atitinkamos saugos ir saugumo priemonės, prigimtios (kilmės) bei pobūdžio nustatymas yra svarbus analizuojant dėl tokių priemonių kylančias grėsmes žmogaus teisių apsaugai, šiuo aspektu taip pat reikšmingas ir skirstymas pagal sąveiką sistema–aplinka. Jau minėta, kad saugos rizikos aviacijoje paprastai yra gerai žinomos, kadangi jos dažniausiai susijusios su vidinėmis sistemos charakteristikomis ir (ar) sistemos viduje dirbančių žmonių savybėmis, tačiau su išoriniu poveikiu susijusios saugumo rizikos žymiai sunkiau prognozuojamos, o didesnė nežinomybė (neužtikrintumas) gali lemti neobjektyvius ir neracionalius sprendimus, pasireiškiančius didesniais, ne visuomet pagrįstais ir (ar) neproporcingais žmogaus teisių ribojimais.

Aviacijos saugos ir aviacijos saugumo skirstymas pagal grėsmių prigimtį (kilmę) ir pobūdį bei sąveiką sistema–aplinka rodo, kad sauga ir saugumas šia (rizikų) prasme veikia iš dalies skirtinguose kontekstuose. Tai savo ruožtu suponuoja nevienodą aviacijos saugos ir saugumo priemonių vertinimą tiek priimtino rizikos lygio, tiek toleruotino taikomų priemonių intervencijos į pagrindines žmogaus teises masto prasme.

1.5.4. Aviacijos saugos ir aviacijos saugumo atribojimo reikšmė žmogaus teisių kontekste

Skirtingos prigimtios (kilmės) ir pobūdžio grėsmės gali lemti savo esme ir mastu skirtingą teisinį atsaką į jas. Taigi, aviacijos saugos ir aviacijos saugumo atribojimas pagal grėsmių prigimtį (kilmę) bei pobūdį ir sąveiką sistema–aplinka nėra savitikslis. Šis skirstymas, kuris grindžiamas nurodytais grėsmių prigimtios (kilmės) ir pobūdžio bei sistemos sąveikos su ją supančia aplinka kriterijais, kartu atskleidžia reikšmingus skirtumus tarp taikomų priemonių kylančioms rizikoms suvaldyti, įskaitant jų intervencijos į pagrindines žmogaus teises mastą (Piètre-Cambacédès, Chaudet, 2010, p. 59; Piètre-Cambacédès, Bouissou, 2013, p. 116; Möller, 2012, p. 81). Tokius skirtumus iš esmės lemia minėtų kriterijų sąlygojamos nevienodos saugos ir saugumo grėsmių pažinimo galimybės.

Saugos ir saugumo priemonėmis siekiant veiksmingai sumažinti egzistuojančią riziką – grėsmių tikimybę ir (ar) jų sukeliamas neigiamas pasekmes (žalą) (Line et al., 2006, p. 3), visų pirma, būtina tiksliai identifikuoti ir įvertinti kylančias ar galinčias kilti (potencialias) grėsmes, pažinti jų prigimtį (kilmę) ir pobūdį, sąveiką su supančia aplinka. Atitinkamai analizuojant grėsmių (rizikos) vertinimo etapą pastebima, kad aviacijoje saugos rizikos paprastai yra gerai žinomos ir susijusios su tam tikromis įprastomis sistemoms būdingomis (statinėmis) charakteristikomis ar žmonių savybėmis (pvz., galimi orlaivių variklių ar kitų mechanizmų, kompiuterinių sistemų gedimai, pilotų ir kitų orlaivių įgulos narių ar antžeminių paslaugų sferos darbuotojų nuovargis ir pan.), kurias galima identifikuoti ir pakankamai tiksliai įvertinti remiantis patirtimi grįstais duomenimis ir įvairiais praktiniais bandymais (empiriniais tyrimais). Kitaip tariant, potencialių saugos grėsmių charakteristikos paprastai labiau prieinamos (pažįstamos) tyrėjui, todėl ir galimų saugos incidentų scenarijų įvairovė gali būti patikimai susiaurinta (Piètre-Cambacédès, Bouissou, 2013, p. 115). Tuo tarpu saugumo rizikos dažniausiai yra egzogeninės, susijusios su potencialiai nežinomu išoriniu veikėju (grėsmių šaltiniu), galinčiu veikti spontaniškai ir vykdyti iš anksto sunkiai prognozuojamas (nuspėjamas) atakas, todėl apima itin platų ir iš esmės neapibrėžtą galimų saugumo incidentų scenarijų ratą, kurį vargiai įmanoma reikšmingai susiaurinti remiantis validžiais empiriniais duomenimis (Pettersen, Bjørnskau, 2015, p. 169; Kriaa et al., 2015, p. 159).

Saugos rizikos iš esmės pasireiškia nuolat dėl įprastinės veiklos vykdymo, o su saugumo grėsmėmis susiję tyčiniai ir piktavaliai įvykiai pasitaiko gerojai rečiau. Todėl atitinkamų istorinių duomenų, kuriais remiantis būtų galima atlikti rizikos vertinimą saugumo srityje ir iš anksto pasirengti suvaldyti galimas grėsmes, kiekis paprastai yra ženkliai mažesnis, lyginant su saugos rizikos analizei turimais duomenimis¹¹³. Taip pat skiriasi taikomų priemonių grįžtamasis ryšys (duomenys apie jų efektyvumą) – saugos atveju anksčiau ar vėliau paaiškėja taikomų priemonių efektyvumas, o saugumo atveju grėsmės, prieš kurias yra nukreiptos atitinkamos priemonės, gali niekada nesimaterializuoti, todėl ir šioms grėsmėms suvaldyti skirtų priemonių efektyvumo vertinimas yra labiau tik teorinis bei lemia dar didesnę neužtikrintumą tokių grėsmių atžvilgiu (Pettersen, Bjørnskau, 2015, p. 169–170). Atsižvelgiant į tai, saugos srityje istoriškai plačiau naudojami

¹¹³ Ši taisyklė nėra absoliuti ir nebūtinai galioja visoms su saugumu susijusioms rizikoms, nes aviacijos saugumas apima platų veikų spektrą (nuo paprasto vandalizmo iki terorizmo), o apie dažniau pasitaikančius „paprastesnius“ su saugumu susijusius incidentus (pvz., rankiniame багаže draudžiamų vežti daiktų aptikimas) gali būti nemažai istorinių duomenų, naudingų valdant tokias saugumo rizikas.

kiekybiniai metodai, pavyzdžiui, stochastinis (tikimybinis) modeliavimas, kuris saugumo srityje kovojant su tyčinėmis veikomis sunkiau pritaikomas, kadangi grėsmės saugumui apibūdinti kiekybiškai iš prigimties sudėtinga (Aven, Renn, 2009 cituota Jore, 2019, p. 164; Piètre-Cambacédès, Bouissou, 2013, p. 116; Kriaa et al., 2015, p. 159) – vertinant tyčines veikas laikoma, jog šių įvykių tikimybė yra 100 proc., nes įvairių kliūčių tyčinėms veikoms sudarymas atitinkamomis saugumo priemonėmis sumažina ne jų (t. y. grėsmių) atsiradimo tikimybę, bet tik sėkmės galimybę (Line et al., 2006, p. 3). Taigi, vertinant saugumo riziką paprastai pirmenybė teikiama kokybiniais metodams. Kita vertus, per didelis pasitikėjimas grėsmių (jų tikimybės) numatymu gali lemti gebėjimo prisitaikyti prie besikeičiančių sąlygų praradimą (Pettersen, Bjørnskau, 2015, p. 169), todėl tai tam tikra apimtimi lemia kokybinių metodų naudojimą ir saugos srityje.

Valdant saugumo rizikas, be kita ko, būtina įvertinti aplinkybę, kad jų piktybinis pobūdis reiškia, jog šie kėsinimaisi paprastai yra gerai organizuoti ir tiesiogiai nukreipti „apeiti“ egzistuojančias saugumo priemones (Pettersen, Bjørnskau, 2015, p. 167). Dėl šios priežasties saugumo grėsmės nuolat kinta ir geba prisitaikyti prie faktinės situacijos, potencialiems nusikaltėliams visą laiką ieškant geriausio būdo įgyvendinti savo piktavalius ketinimus bei siekiant padaryti kuo daugiau žalos¹¹⁴, o prie tokių kėsinimųsi gali prisidėti, pavyzdžiui, ir sistemos „viduje“ dirbantis bei saugumo priemonės gerai išmanantis asmuo. Tai indikuoja iš dalies skirtingą (lyginant su sauga) saugumo priemonių taikymo logiką (Pettersen, Bjørnskau, 2015, p. 169) – saugumo priemonėms būdingas mažesnis statiškumas ir dažnesnis atsitiktine atranka pagrįstų metodų taikymas (pvz., atsitiktiniai patikrinimai oro uostuose dėl narkotinių medžiagų ar sprogmenų likučių ant rankų bei drabužių), siekiant sukurti tam tikrą nenusipėjamumą grindžiamą sistemos atsparumą ir gebėjimą prisitaikyti prie kintančių sąlygų bei nepastovių grėsmių (Jore, 2019, p. 165–171). Savo ruožtu saugos rizikoms (grėsmėms) nebūdingas toks adaptyvumas taikomų saugos priemonių atžvilgiu, todėl identifikavus saugos grėsmes jos paprastai laikomos santykinai stabiliomis, taigi ir saugos priemonės gali būti grindžiamos tam tikrais standartizuotais scenarijais (Piètre-Cambacédès, Bouissou, 2013, p. 115–116).

Aptarti saugos ir saugumo grėsmių skirtumai lemia, kad apie saugumo rizikas paprastai turima gerokai mažiau informacijos (analitinių duomenų),

¹¹⁴ Tai gali lemti netgi tokios absurdiškos priežastys, kaip tarp išpuolius organizuojančių asmenų (pvz., programišių) egzistuojanti tam tikra konkurencinė kova dėl reputacijos (pvz., kas įsilauš į daugiau oro vežėjų valdomų sistemų ar nutekins daugiau svarbių duomenų ir pan.).

lyginant su grėsmėmis saugai, ir jos objektyviai yra sunkiau suvaldomos (Jore, 2019, p. 164). Be to, saugumo grėsmės keičiasi kur kas greičiau ir yra mažiau nuspėjamos, todėl tam tikri grėsmių scenarijai, kurie visuomenėje gali būti vertinami kaip itin mažai tikėtini ir galbūt nerealistiški bei saugos atveju jiems nebūtų skiriamas didelis dėmesys, saugumo atveju gali būti pakankamai realūs¹¹⁵ ir dėl to į juos turi būti atitinkamai reaguojama (Reniers, Audenaert, 2014 cituota Jore, 2019, p. 164). Vertinant saugumo rizikas reikia atsižvelgti į gerokai daugiau nežinomųjų ir kintamųjų (Piètre-Cambacédès, Bouissou, 2013, p. 116). Dėl to saugumo rizikos tam tikru mastu yra už bet kokios objektyvios analizės ribų, o tai sudaro palankias sąlygas (prielaidas) priimti subjektyvia nuomone grindžiamus sprendimus, kas kelia savivaliavimo riziką. Atsižvelgiant į šį grėsmių nuspėjamumą, saugumo srityje neracionalus ir kartais netgi paranojiškas elgesys pastebimas žymiai dažniau nei saugos srityje, kuriai labiau būdingas objektyvumas ir racionalus argumentavimas (Piètre-Cambacédès, Bouissou, 2013, p. 116).

Dėl mažesnio saugumo grėsmių nuspėjamumo ir potencialiai labiau tragiškų galimų pasekmių, kurias lemia tikslingas išpuolius vykdančių asmenų siekis padaryti kuo didesnę žalą, saugumui būdinga aukštesnė tolerancija ribojančio pobūdžio (žmogaus teisių prasme) priemonių atžvilgiu, lyginant jas su saugos priemonėmis, todėl saugumo srityje pasireiškia ir didesnė grėsmė žmogaus teisių apsaugai. Apskritai, saugumo grėsmių prigimtis ir pobūdis lemia, kad šioje srityje taikomos priemonės artimesnės kriminalinės žvalgybos institucijų ar saugumo tarnybų taikomoms priemonėms, kurios tradiciškai būdavo prieinamos tik valdžios institucijoms. Kaip T. Hobbes (1999), kuris dažnai įvardijamas šiuolaikinės saugumo koncepcijos pradininku (Waldron, 2006, p. 456–458; Zedner, 2009, p. 26–27), saugumą įvardijo pagrindiniu suvereno egzistavimo tikslu, taip istoriškai valstybės labiau ir kišasi būtent į saugumo sferą (Piètre-Cambacédès, Bouissou, 2013, p. 115). Nors šiandien nemaža dalis su saugumo užtikrinimu susijusių funkcijų vykdymo aviacijoje perduota privatiems subjektams (pvz., oro uostų saugumo zonų kontrolė, keleivių ir jų bagažo saugumo patikros ir pan.), glaudus bendradarbiavimas su valstybinėmis kriminalinės žvalgybos (saugumo) institucijomis šioje srityje išlieka itin svarbus, juolab kad kovai su neteisėta veika reikalingi ištekliai ir metodai privatiems subjektams ne visada yra prieinami ir (arba) jie neturi įgaliojimų juos taikyti. Kiek kitokia situacija egzistuoja saugos srityje, kurioje dažniausiai patys sistemos valdytojai

¹¹⁵ Saugumo atveju tokie „mažai tikėtini“ scenarijai kaip tik yra netgi labiau patrauklūs potencialiems nusikaltėliams, kadangi egzistuoja didesnė tikimybė, jog dar nebus sukurtos veiksmingos priemonės kovoti su tokiomis grėsmėmis.

kontroliuoja rizikos šaltinį, todėl jie natūraliai turi ir didesnius įgaliojimus bei platesnę veikimo laisvę (Piètre-Cambacédès, Bouissou, 2013, p. 117).

1.5.5. Aviacijos saugos ir aviacijos saugumo tarpusavio sąveika ir jos reikšmė

Nors tarp aviacijos saugos ir aviacijos saugumo, remiantis aptartais kriterijais, egzistuoja tam tikra takoskyra, tai nepaneigia jų glaudaus tarpusavio ryšio, kurį pripažįsta ir Sąjungos teisės aktų leidėjas¹¹⁶. Sauga ir saugumas gali būti stipriai priklausomi vienas nuo kito – būti vienas kito įgyvendinimo sąlyga, sustiprinti vienas kitą arba kai kuriais atvejais veikti priešingai (Piètre-Cambacédès, Bouissou, 2013, p. 113). Tačiau ši abipusė priklausomybė egzistuoja ne visada. Siekdamas geriau suvokti integralią saugos ir saugumo sąveiką, L. Piètre-Cambacédès (2010 cituota Kriaa et al., 2015, p. 159) galimus jų tarpusavio sąveikos būdus sugrupavo į keturias kategorijas: 1) sąlyginė priklausomybė, kai saugos reikalavimų įvykdymas yra būtina saugumo sąlyga ir *vice versa*; 2) abipusis pastiprinimas, kai saugos priemonių įgyvendinimas kartu prisideda prie saugumo ir *vice versa*, taip leidžiant optimizuoti išteklius bei sumažinti patiriamas išlaidas persidengiančiose srityse; 3) priešprieša, kai tarp saugos ir saugumo priemonių atsiranda nesuderinamumas (pvz., sustiprintų rakinamų durų įrengimas pilotų kabinoje padeda užtikrinti saugumą nuo galimo neteisėto trečiųjų asmenų patekimo į ją, tačiau apsunkina pilotų evakuaciją nelaimės atveju); 4) nepriklausomumas, kai tarp saugos ir saugumo priemonių nėra jokios sąveikos.

Pirmosios dvi kategorijos atspindi teigiamą aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sąveiką, kai atitinkamos priemonės abiejose srityse veikia ta pačia kryptimi. Kadangi neigiamos pasekmės, nepaisant saugos ir saugumo grėsmių skirtumų, dažnai gali būti tos pačios (pvz., gaisras – sukeltas tyčia arba kilęs dėl trumpojo jungimo elektros instaliacijoje ar pan.), tam tikrais atvejais atitinkamos priemonės (pvz., nedegių ar mažiau degių medžiagų naudojimas, automatinė gaisro aptikimo ir gesinimo sistema ar pan.) gali būti efektyvios kovojant tiek su saugos, tiek su saugumo grėsmėmis (Jore, 2019, p. 167). Kita vertus, tai gali reikšti, kad tokios sąveikos atveju incidentas saugos ar saugumo srityje kartu kels grėsmę ir kitoje srityje¹¹⁷. Vis dėlto bene

¹¹⁶ Žr., pvz., Reglamento (ES) 2018/1139 88 straipsnį „Civilinės aviacijos saugos ir saugumo tarpusavio priklausomybė“.

¹¹⁷ Pavyzdžiui, sabotazo ar terorizmo veiksmai, tyčia sugadinant kritines orlaivio sistemas siekiant sukelti aviakatastrofą, kaip saugumo incidentas, rezultato (neigiamų

problemiškiausia yra trečioji kategorija, kai saugumo priemonių taikymas gali pakenkti saugai ir atvirkščiai. Pavyzdžiui, saugos tikslais vykdomas aviacijoje naudojamų pavojingų cheminių medžiagų žymėjimas gali kelti grėsmę saugumo prasme, kadangi leidžia lengviau susiorientuoti piktybinių kėslių turintiems asmenims, siekiantiems tokias medžiagas panaudoti vykdant išpuolius (Reniers et al., 2011 cituota Jore, 2019, p. 167), arba saugumo tikslais sustiprintos konstrukcijos pilotų kabinos durys, kurios yra rakinamos, gali apsunkinti jų evakuaciją nelaimės atveju, t. y. įvykus saugos incidentui. Apskritai saugos aspektu priemonės, kurias lengva taikyti (naudoti), paprastai laikomos saugesnėmis, tačiau saugumo prasme yra priešingai – tokios priemonės, turint omenyje grėsmę keliančių asmenų dedamas tikslines pastangas tyčia sukelti žalą, laikomos lengviau apeinamomis (išvengiamomis), todėl mažiau saugiomis (Karanikas, 2018, p. 548).

Dar vienas pavyzdys, iliustruojantis tam tikrą neigiamą saugos ir saugumo tarpusavio sąveiką, yra oro uostuose vykdomos saugumo patikros, dėl kurių oro transporto sektoriaus darbuotojams per vieną darbo dieną gali tekti pereiti saugumo patikrą net keliasdešimt kartų, o tai kelia jų susierzinimą ir gali kliudyti jiems efektyviai atlikti darbo funkcijas arba verčia ieškoti su aviacijos sauga ne visuomet suderinamų išeičių, kaip išvengti tokių patikrų. Antai Norvegijos nelaimingų atsitikimų tyrimo valdybos (2005 cituota Pettersen, Bjørnskau, 2015, p. 171) atliktas tyrimas atskleidė, kad automatizuotų orų pranešimų ataskaitų, kurias prieš skrydį turi pasiimti pilotai, teikimas už kontroliuojamos oro uosto zonos ribų, kai sugrįžtant pilotui reikia pakartotinai pereiti saugumo patikrą, kartu su sutrumpėjusiu laiku tarp skrydžių gali lemti situaciją, kai orų prognozių duomenys pilotų nėra surenkami, o tai kenkia skrydžių saugai. Saugumo patikrų neigiama įtaka saugai dėl suprantamo aviacijos darbuotojų gebėjimo atlikti savo tiesiogines funkcijas taip pat išryškėjo K. A. Pettersen ir T. Bjørnskau (2015, p. 175–176) atlikto tyrimo metu, kuris atskleidė, kad dėl dažnų saugumo patikrų oro vežėjų darbuotojai jautėsi suirzę, išsiblaškę, pažeminti, ypač dėl papildomų apžiūrų rankiniu būdu (angl. *manual post-control*). Savo ruožtu žmonės yra varomoji organizacijų jėga, netgi tokiose itin techniniu pobūdžiu pasižyminčiose srityse kaip civilinė aviacija, todėl reikėtų vengti sąlygų, kurios trikdo arba trukdo profesionalams, siekiantiems sistemos veikimo patikimumo. Juolab kad ilgainiui rizikos „persiorientuoja“ į silpniausią sistemos grandį.

Paskutinioji kategorija, t. y. tiesioginės sąveikos tarp saugos ir saugumo nebuvimas, iš pirmo žvilgsnio gali atrodyti nereikšminga. Tačiau, kaip

pasekmių) prasme lems ir aviacijos saugos problemą – orlaivio techninės būklės trūkumą.

pabrėžia S. Kriaa ir kt. (2015, p. 160), ji svarbi visų pirma tuo, kad identifikavus sąveikos tarp saugos ir saugumo priemonių nebuvimą galima nustatyti situacijas, kuriose kyla grėsmė, jog dėl klaidingų prezumpcijų (pvz., kad tam tikros saugos priemonės kartu turės poveikį ir kylančioms saugumo rizikoms arba atvirkščiai) dalis rizikų liks nevaldomos. Be to, saugos ir saugumo tarpusavio nepriklausomybės identifikavimas reikšmingas ir tuo atveju, kai, pavyzdžiui, tam tikrą saugos priemonę pripažinus nepagrįsta (nebūtina, netinkama ir (ar) neproporcinga), ją norima panaikinti, kadangi šios priemonės atžvilgiu egzistuojant teigiamai saugos ir saugumo tarpusavio priklausomybei, tektų papildomai vertinti jos pagrįstumą (būtinumą, tinkamumą, proporcingumą) saugumo atžvilgiu ir *vice versa*.

Sauga ir saugumas ne visada yra moduliniai, savo pirmines savybes išlaikantys, dedamieji – dviejų komponentų, laikomų saugiais, sujungimas į vieną sistemą nebūtinai daro šią naują sistemą saugia, t. y. ši nauja sistema nebūtinai paveldi pirminių sistemų, iš kurių ji sudaryta, savybes (Piètre-Cambacédès, Bouissou, 2013, p. 114). Taigi kelių saugos ir saugumo priemonių tarpusavio sąveika gali lemti saugos ir (ar) saugumo būsenos pablogėjimą. Taip pat priešingai, nei gali atrodyti, saugos ir saugumo priemonės retai būna kumuliatyvios – pavyzdžiui, vienu metu dirbdami keli saugumo darbuotojai kiekvienas atskirai tampa mažiau budrūs, nes pernelyg pasitiki vieni kitų budrumu (Deleuze et al., 2008 cituota Piètre-Cambacédès, Bouissou, 2013, p. 114). Tai lemia poreikį matyti kompleksinį vaizdą, holistiškai žvelgiant į saugą ir saugumą bei aiškiai suvokiant įvairialypę jų tarpusavio sąveiką, ir tinkamai ją įvertinti svarstant atitinkamas saugos ir saugumo priemones. Šiuo aspektu aviacijos saugą ir aviacijos saugumą galima apibūdinti kaip dvi to paties medalio puses, kurios, nors ir būdamos skirtingos, turi nemažai bendrumų ir yra glaudžiai susijusios.

W. Young ir N. G. Leveson (2014, p. 31–32) pastebi, kad praktikoje sauga ir saugumas dažnai vertinamos kaip atskiros sistemos savybės, kurių kiekviena jos srityje kylančias problemas sprendžia pasitelkdama savitus metodus. Saugos priemonėmis siekiama kovoti su netyčinėmis grėsmėmis, o saugumas yra nukreiptas užkirsti kelią tyčinėms (piktybinėms) veikoms. Tačiau, pasak minėtų autorių, daugiau dėmesio skiriant ne veikų piktybiškumui (jų tyčiniam ar netyčiniam pobūdžiui), bet esminiam saugos ir saugumo priemonėmis siekiamam tikslui – užtikrinti sklandų sistemos veikimą – būtų galima veiksmingiau panaudoti išteklius ir kompleksiskai kovoti su sudėtingoms socio-techninėms sistemoms kylančiomis grėsmėmis, užkardant galimą saugos ir saugumo priemonių nesuderinamumą. Atitinkamai R. W. Fletcher (2012 cituota Karanikas, 2018, p. 547) siūlo sukurti integralią saugos ir saugumo valdymo sistemą, kurią dar anksčiau G. Stoneburner

(2006 cituota Karanikas, 2018, p. 547) įvardijo kaip priemonę saugos ir saugumo tarpusavio dichotomijai įveikti.

Iš tiesų, tiek sauga, tiek saugumas siekia užtikrinti sistemos vientisumą, kad ji galėtų tinkamai veikti (funkcionuoti), todėl ypatingai svarbi saugos ir saugumo sinergija (Karanikas, 2018, p. 549–550), ir būtina tinkamai atsižvelgti į įtampas, kylančias joms sąveikaujant tarpusavyje (Glesner et al., 2022). Aviacijos pramonė įvardijama kaip viena iš pirmaujančių sričių, kurioje saugos ir saugumo rizikas vis labiau siekiama spręsti integruotai (Cockram, Lautieri, 2007 cituota Kriaa et al., 2015, p. 157). Tai iš esmės lemia šiuolaikiniuose orlaiviuose naudojama programinės bei techninės įrangos gausa, kurių tarpusavio sąveikai nuolat sudėtingėjant ir glaudžiai persipinant, aviacija tampa vis labiau priklausoma nuo daugelio tarpusavyje susijusių elementų, o kaip tokia ji yra ir labiau pažeidžiama (Pettersen, Bjørnskau, 2015, p. 171). Taigi su aviacijos raida kartu vyksta ir tam tikra saugos bei saugumo konvergencija, dėl kurios didėja integralių, abu šiuos aspektus apėmiančių rizikos vertinimo bei suvaldymo metodų poreikis (Bieber et al., 2012 cituota Kriaa et al., 2015, p. 157–159). Kadangi aviacijos sauga ir aviacijos saugumas yra tarpusavyje glaudžiai susiję, binarinis jų skirstymas tampa sąlyginis ir neišsprendžia visų vidinių prieštaravimų.

Saugos ir saugumo sistemų koreliacijos svarba vis labiau pripažįstama ir praktikoje. Pavyzdžiui, vykdant europinį Saugumo ir saugos modeliavimo projektą (angl. *Security Safety Modeling – SESAMO*), suvienijusį daugiau nei 20 partnerių iš akademinės bendruomenės ir įvairių pramonės sričių (aviacijos, kosmoso, automobilių, geležinkelių, energetikos, medicinos), kaip pagrindinė priežastis, stabdanti rinkos naujoves, buvo įvardytas aiškaus teorinio ir praktinio supratimo apie saugos ir saugumo funkcijų sąveiką nebuvimas. Dėl šios priežasties projekto vykdymo metu užsibrėžtas tikslas sukurti saugos ir saugumo integravimo metodiką, pagrįstą jų tarpusavio priklausomybių įsisavinimu ir suderinamumo užtikrinimu, kompleksiškai sprendžiant saugos ir saugumo rizikas¹¹⁸. Tendenciją integraliai žvelgti į saugą ir saugumą taip pat patvirtina pastarojo meto struktūriniai pakeitimai ES lygiu – pavyzdžiui, Europos aviacijos saugos agentūrai (EASA) greta su aviacijos sauga susijusių funkcijų priskiriant atitinkamas atsakomybes aviacijos saugumo, įskaitant kibernetinį saugumą, srityje¹¹⁹.

¹¹⁸ Plačiau žr. <http://www.sesamo-project.eu/>.

¹¹⁹ Žr., pvz., Reglamento (ES) 2018/1139 preambulės 59–60 konstatuojamąsias dalis ir 88 straipsnį; taip pat žr. <https://www.easa.europa.eu/domains/cyber-security>.

Teisės doktrinos analizė atskleidžia, jog aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sampratos turinio prasme yra itin plačios ir daugialypės. Nors dėl kasdienėje kalboje ir įvairiuose kontekstuose giliai išsisknijusio bei tapusio įprastu saugos ir saugumo sąvokų vartojimo jos iš pirmo žvilgsnio gali pasirodyti paprastos, iš tiesų tai yra sudėtingos koncepcijos, lengvai pasiduodančios subjektyvioms interpretacijoms. Klaidinantis paprastumo įspūdis kyla ir dėl to, kad aviacijos sauga bei aviacijos saugumas vieningai suvokiami kaip vertybės – kolektyvinėje sąmonėje aviacijos sauga ir aviacijos saugumas asocijuojasi su grėsmių vertybėms nebuvimu ar jų išvengimu, todėl vartojant šias sąvokas tarsi turėtų būti aišku, apie ką kalbama, nereikalaudant platesnio paaiškinimo. Tačiau tai savaime neatsako į klausimus, konkrečiai nuo kokių grėsmių ir kam (kieno ir kokioms vertybėms) bei iki kokio lygio sauga ir saugumas turima omenyje. Taigi tam tikrų (abstrakčių) teisinių vertybių prasmės priskyrimas aviacijos saugai ir aviacijos saugumui savaime nesuteikia šioms koncepcijoms aiškumo.

Aviacijos sauga ir aviacijos saugumas gali apimti begalę įvairių nuo nebaigtinio sąrašo potencialių grėsmių saugotinų konkrečių vertybių, tiek materialinių, tiek nematerialinių, todėl jų reikšmė nuolat kinta kartu su visuomenės sąmonėje susiformavusio vertybių ir grėsmių suvokimo raida, o ir pats rizikos lygis, iki kurio ji (rizika) laikoma priimtina, nėra statinis bei gali reikšmingai varijuoti, tokiame vertinime iš principo pasitelkiant tam tikrą sąnaudų ir naudos analizę. Viena vertus, aviacijos saugai ir aviacijos saugumui būtinas toks lankstumas, siekiant užtikrinti jų veiksmingumą, atitinkantį šiuolaikinės visuomenės poreikius – gebėjimą prisitaikyti prie sparčiai kintančių grėsmių ir vertybinėms nuostatoms, kurias siekiama apsaugoti, būdingos nuolatinės raidos, o griežtas doktrininis jų turinio aiškinimas gali būti nepraktiškas, ypač ekstremalių situacijų akivaizdoje. Aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sampratų lankstumą iš dalies lemia ir siekiamų tikslų svarba – apsaugoti visuotinai pripažįstamas, t. y. esmines ir pačiomis svarbiausiomis laikomas, vertybes. Tačiau šiuo aspektu sauga ir saugumas savo esme yra vertybės ne patys savaime, bet dėl to, kad sudaro sąlygas nekliudomai (saugiai) mėgautis kitomis (konkrečiomis) vertybėmis – savo nuosavybe, judėjimo laisve, netgi gyvybe ir pan. Taigi aviacijos sauga ir aviacijos saugumas vertybinio turinio prasme yra tik kaip tam tikra kintančių vertybių talpa, kuriai būdingas reikšmingas vertybinis krūvis kyla būtent iš tų konkrečių vertybių, kurias atitinkamomis sauga ir (ar) saugumu grindžiamomis priemonėmis siekiama apsaugoti. Tai lemia tam tikrą aviacijos saugos ir aviacijos saugumo vertybinio svorio dinamiškumą, dėl ko kiekvienu

atveju jis turi būti detalizuojamas bei vertinamas atskirai. Atsižvelgiant į tai, aviacijos saugai ir aviacijos saugumui būdingas lankstumas, jo tinkamai neįvertinus, žmogaus teisių apsaugos požiūriu gali būti pavojingas – nepagrįstai iš anksto suteikus aviacijos saugai ir (ar) aviacijos saugumui pernelyg didelį vertybinį svorį, kyla neproporcingų šiais tikslais grindžiamų žmogaus teises ribojančių priemonių taikymo rizika.

Aviacijos saugos ir aviacijos saugumo turinį būtina vertinti holistiškai, atsižvelgiant į jam reikšmingą įtaką darančius įvairius kontekstus, taip pat objektyviosios ir subjektyviosios, santykinės (reliatyviosios) ir absoliučiosios saugos bei saugumo sampratų skirtumus, jų darnos (simbiozės) dilemą bei kitas aviacijos saugos ir aviacijos saugumo teisinį turinį galinčias sąlygoti aplinkybes. Galimi įvairūs požiūriai į aviacijos saugą ir aviacijos saugumą, kurie priklauso nuo tam tikrų kontekstų (pvz., istorinio, socialinio, kultūrinio, ekonominio), taip pat skirtumai tarp objektyvaus ir subjektyvaus, absoliutaus ir santykinio (reliatyvaus) jų suvokimo, gali lemti nevienodas šių koncepcijų sampratas apibūdinant iš esmės tapačius reiškinius ir atvirkščiai. Tad gilinantis į aviacijos saugos ir aviacijos saugumo turinį sudarančius esminius elementus tampa akivaizdu, kad iš tiesų tai sudėtingos ir daugialypės koncepcijos, visų pirma dėl joms iš prigimties būdingų vertinamojo pobūdžio elementų ir iš to kylančio didelio lankstumo.

Greta šių aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sampratų bruožų, turint omenyje aviacijai būdingą tarptautiškumą, svarbu ir tai, kad kognityviniai procesai žmonių sąmonėje paprastai vyksta gimtąja kalba, todėl atitinkamų reiškinių pažinimui ir suvokimui reikšmingos įtakos gali turėti tam tikri kalbiniai ypatumai. Taigi, atskleidžiant aviacijos saugos ir aviacijos saugumo turinį, kuris jiems suteikiamas konkrečiu atveju, be kita ko, būtina atsižvelgti į lingvistinius saugos ir saugumo sąvokų vartojimo ypatumus skirtingose kalbose, ypač tose, kuriose abiem prasmėmis vartojamas tik vienas žodis. Be to, aviacijos saugos ir aviacijos saugumo turinio požiūriu, nors tai yra specialiosios (aviacijos) teisinės kategorijos, negalima visiškai ignoruoti bendrinėje kalboje joms suteikiamų prasmų, kadangi pernelyg nutolus nuo visuomenėje giliai įsišaknijusių saugos bei saugumo sampratų jos taptų sunkiai suvokiamos visuomenėje ir vietoj siekiamo aiškumo galėtų turėti priešingą poveikį, įnešdamos dar didesnę sumaištį. Savo ruožtu aviacijos tarpdiscipliniškumas, kai sklandžiam jos funkcionavimui itin svarbus yra tinkamas skirtingų profesijų atstovų bendradarbiavimas, suponuoja ir tai, kad tinkamam aviacijos saugos ir aviacijos saugumo suvokimui taip pat gali būti reikšmingi tam tikri (specifiniai) jų suvokimo skirtumai įvairiose profesinėse sferose (pvz., inžinerijos, mechanikos, informacinių technologijų, vadybos, personalo valdymo ir kt.).

Aviacijoje sauga ir saugumas aiškiai atribojami, atsižvelgiant į tarp jų egzistuojančius reikšmingus tarpusavio skirtumus, visų pirma dėl nevienodos grėsmių kilmės ir jų pobūdžio, taip pat skirtingos sąveikos su supančia aplinka. Į šiuos skirtumus yra būtina atsižvelgti, ypač žmogaus teisių apsaugos kontekste, kadangi jie objektyviai daro įtaką grėsmių ir dėl jų kylančios rizikos „priimtino lygio“ vertinimui, atitinkamai sąlygojančiam reikšmingus skirtumus vertinant su šiomis grėsmėmis kovoti skirtų, *inter alia* žmogaus teises galinčių riboti, priemonių teisėtumą (jų būtinumą, tinkamumą, proporcingumą). Antai aviacijos saugumo atžvilgiu dėl saugumo grėsmėms įprastai būdingo didesnio laipsnio nenuspėjamumo ir jų piktybinio pobūdžio bendros (neindividualizuotos) žmogaus teises ribojančios priemonės žmogaus teisių apsaugos standartų prasme gali būti labiau toleruotinos, lyginant su aviacijos sauga. Nepaisant to, tarp aviacijos saugos ir aviacijos saugumo egzistuoja glaudus tarpusavio ryšys, į kurį taip pat svarbu atsižvelgti, nes tam tikrais atvejais aviacijos saugos tikslais priimtos priemonės panaikinimas gali turėti neigiamą poveikį ir aviacijos saugumui, kas, sprendžiant dėl tokių priemonių suderinamumo su iš Chartijos ir Konvencijos kylančiais žmogaus teisių apsaugos standartais, atitinkamai gali lemti poreikį saugotinių vertybių pusiausvyros prasme įvertinti ir aviacijos saugumo tikslus, ir *vice versa*.

2. AVIACIJOS SAUGOS IR AVIACIJOS SAUGUMO SAMPRATA TARPTAUTINIAME CIVILINĖS AVIACIJOS REGLAMENTAVIME IR ESTT BEI EŽTT JURISPRUDENCIJOJE

Atliktą mokslinėje doktrinoje pateikiamų saugos ir saugumo sampratų analizę, siekiant visapusiškai atskleisti aviacijos teisinio reguliavimo pamatą sudarančių aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sąvokų teisinį turinį, tikslinga papildyti tarptautiniame civilinės aviacijos reglamentavime įtvirtintos jų sampratos tyrimu. Tai ypatingai svarbu ne tik siekiant užsibrėžto disertacinio tyrimo tikslo ir uždavinių įgyvendinimo, tačiau turi ir praktinę prasmę, kadangi veiksmingam civilinės aviacijos, kuri pasižymi itin ryškiu tarptautiškumu, teisinio reguliavimo funkcionavimui nepakanka vien nustatyti bendras taisyklės, bet svarbu jas vienodai ir taikyti, o tam visų pirma būtinas vienodas aviacijos saugos ir aviacijos saugumo teisinio turinio suvokimas (aiškinimas). Šis – vienodo aviacijos teisės aktų, įskaitant aviacijos saugą ir aviacijos saugumą reglamentuojančių normų, aiškinimo, jų įgyvendinimo bei taikymo – siekis įtvirtintas ir pagrindiniuose Europos Sąjungos aviacijos teisės aktuose¹²⁰, Sąjungai atvirai deklaruojant sau išsikeltą ambicingą tikslą tapti pasauline lydere aviacijoje, o kaip vieną svarbiausių aviacijos prioritetų įvardijant būtent aukščiausių aviacijos saugos ir saugumo standartų užtikrinimą, kartu nepažeidžiant pagrindinių žmogaus teisių (EK, 2015a).

Be to, sparčiai augant aviacijos sektoriui daugėja ir su ja susijusių ginčų, kurie galiausiai pasiekia teismus. Teismams nagrinėjant šio pobūdžio bylas, taip pat neišvengiamai tenka aiškinti su aviacijos sauga ir (ar) aviacijos saugumu susijusius teisinius santykius, taigi susiduriama ir su šių teisinių kategorijų turinio atskleidimu. Nors saugumas, kaip jį apibūdino J. Waldron (2006, p. 502), taip pat sauga iš pažiūros yra apgaulingai paprasti, iš tiesų savo esme tai sudėtingos koncepcijos, kurias labai svarbu tinkamai pažinti, ypač aviacijos sauga ir (ar) aviacijos saugumu grindžiant žmogaus teisių ribojimus. Savo ruožtu teisės moksle pateikiamiems bei tarptautiniame civilinės aviacijos reglamentavime įtvirtintiems aviacijos saugos ir aviacijos saugumo apibrėžimams esant pernelyg abstraktiems ir itin platiems, jie reikalauja papildomo aiškinimo. Teismai gali reikšmingai prisidėti prie aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sampratų aiškinimo bei jų turinio atskleidimo. Tai ypač aktualu, kiekvienu konkrečiu (individualiu) atveju siekiant aviacijos sauga ir

¹²⁰ Žr., pvz., Reglamento (ES) 2018/1139, taip pat Reglamento (EB) 300/2008 preambulėse įtvirtintas nuostatas bei šių reglamentų tikslus.

(ar) saugumu pagrįsti žmogaus teises ribojančias priemones. Vis dėlto teismai negali pakeisti teisės aktų leidėjo vertinimo savuoju, todėl labai svarbu, kad dar teisėkūros stadijoje aviacijos saugos ir aviacijos saugumo teisinio turinio atskleidimui būtų skiriamas pakankamas dėmesys.

Šioje disertacinio tyrimo dalyje, nagrinėjant tarptautiniame civilinės aviacijos teisiniame reguliavime bei tarptautinių teismų – ESTT ir EŽTT – jurisprudencijoje išsivertinusį aviacijos saugos ir aviacijos saugumo suvokimą pirmojoje disertacijos dalyje atlikto teorinio tyrimo plotmėje, siekiama įvertinti praktikoje šioms sąvokoms suteikiamą prasmę.

2.1. Aviacijos saugos ir aviacijos saugumo samprata pagal tarptautinį civilinės aviacijos reglamentavimą

Tarptautinės civilinės aviacijos teisinis reguliavimas iš esmės yra centralizuotas ir praktiškai visame pasaulyje, įskaitant visas ES valstybes nares, bazinį civilinės aviacijos reglamentavimo pagrindą sudaro Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos pagal Čikagos konvenciją (37 str.) priimtais tarptautiniais standartais, rekomenduojama praktika ir procedūromis grindžiamos normos. Vis dėlto tai savaime nesuponuoja, kad šios bendros tarptautinės civilinės aviacijos taisyklės, kurios laikomos minimaliais aviacijos saugos ir saugumo standartais, yra ir suvokiamos bei įgyvendinamos (taikomos) vienodai. Priešingai – pačios ICAO atlikti tyrimai rodo, kad pagal Čikagos konvenciją nustatytų tarptautinių aviacijos standartų laikymasis (efektyvus įgyvendinimas) pasaulyje vidutiniškai siekia vos apie 68 proc. (ICAO, 2019, p. 16). Savo ruožtu aviacijoje net menkiausias nukrypimas nuo aviacijos saugos ir (ar) saugumo tikslais priimtų standartų gali lemti tragiškas pasekmes. Todėl tinkamas normų, kurių pagrindinis tikslas yra užtikrinti aukštus aviacijos saugos ir saugumo standartus, turinio suvokimas civilinėje aviacijoje yra gyvybiškai svarbus.

Be to, tam tikri oro transporto srities darbuotojai, tokie, kaip aviacijos saugumo pareigūnai ar orlaivių pilotai (įgulos vadas), taikydami aviacijos sauga ir (ar) saugumu grindžiamas normas, turi gana plačius diskrecinio pobūdžio įgaliojimus atitinkamais atvejais priimti vienašališkus sprendimus, galinčius nepagrįstai riboti pagrindines žmogaus teises. Pavyzdžiui, 1963 metais Tokijuje pasirašytos Konvencijos dėl nusikaltimų ir tam tikrų kitų veiksmų, padarytų orlaiviuose 6 straipsnyje numatytais atvejais orlaivio vadas netgi turi kriminalinėms institucijoms būdingus įgaliojimus sulaikyti orlaivyje esančius asmenis ir reikalauti arba įgalioti kitus įgulos narius padėti jam ar paprašyti arba leisti, kad keleiviai padėtų sulaikyti bet kurį asmenį, o

tam tikrais atvejais bet kuris kitas įgulos narys ar keleivis patys be tokio leidimo gali imtis „atitinkamų pagrįstų prevencinių priemonių“¹²¹. Pagrindiniame ES aviacijai reglamentuoti skirtame Reglamente (ES) 2018/1139 taip pat įtvirtinta, jog „[i]gulos vadas turi turėti įgaliojimus duoti visus įsakymus ir imtis visų tinkamų veiksmų orlaivio naudojimui ir orlaivio bei jame esančių asmenų ir (arba) turto saugai užtikrinti“ (V priedo 7.2 p.).

Nurodyta diskrecija paprastai kyla iš minėtiems asmenims tenkančios didelės atsakomybės už kitų asmenų, visų pirma – keleivių, bei turto saugą ir saugumą. Pavyzdžiui, orlaivių pilotai, kaip savo išvadoje byloje *Airhelp*, C-28/20, pažymėjo generalinis advokatas Priit Pikamäe, atlieka pagrindinę užduotį keleivių oro transporto srityje, o tokiai užduočiai vykdyti reikia didelio atsakomybės jausmo. Tiek pagal Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos priimtus dokumentus, tiek pagal bazinės civilinės aviacijos taisykles Europos Sąjungoje įtvirtinantį Reglamentą (ES) 2018/1139 ir jį detalizuojantį Komisijos reglamentą (ES) 965/2012, būtent orlaivio įgulos vadui yra patikėtas pagrindinis vaidmuo ir atsakomybė už „orlaivio naudojamą ir saugą, taip pat už visų įgulos narių, keleivių ir vežamų krovinių saugą“, įgaliojant jį „duoti visus nurodymus ir imtis visų tinkamų veiksmų“. Orlaivio įgulos vadas šiais jam suteiktais įgaliojimais, siekiant užtikrinti skrydžių saugą ir (ar) saugumą, gali naudotis nesibaimindamas civilinės ar baudžiamosios atsakomybės už savo veiksmus, nes pagal Tokijo konvenciją jam užtikrinamas tam tikras imunitetas (Abeyratne, 2014, p. 48; Ginger, 1998, p. 107; Mendes de Leon, 2017, p. 501; Michaelides-Mateou, 2001, p. 38; Piera, 2012, p. 236). Atsižvelgiant į tai, kaip pabrėžė K. A. Pettersen ir T. Bjørnskau (2015, p. 168), itin reikšmingas yra asmenų, realiai įgyvendinančių saugos ir (ar) saugumo priemones, požiūris į šių priemonių esmę, svarbą, jomis siekiamus tikslus, taigi ir jų turinį, kadangi tik suvokę nustatytų taisyklių bei procedūrų logiką darbuotojai paprastai jas priima ir atsakingai taiko. Pakankamai aiškiai ir tiksliai neapibrėžus aviacijos saugos ir aviacijos saugumo teisinio turinio, esminių jį sudarančių elementų ir pastariesiems būdingo dinamiškumo, priklausomai nuo konkrečios situacijos aplinkybių, aviacijos saugos ir (ar) saugumo taisykles taikančių asmenų diskrecinių galių apimtis praktiškai tampa neribota.

¹²¹ Atkreiptinas dėmesys, kad šios konvencijos vertime į lietuvių kalbą taip pat galima pastebėti saugos ir saugumo sąvokų vartojimo neatitikimą, lyginant su jos originalia angliskąja kalbine versija (kitos dvi kalbos, kuriomis buvo pasirašyti autentiški konvencijos tekstai – prancūzų ir ispanų). Pavyzdžiui, lietuviškame konvencijos vertime net keletą kartų vietoj angliškojoje versijoje vartojamos saugos (angl. *safety*) sąvokos yra vartojama *saugumo* sąvoka (pvz., Tokijo konvencijos 1 str. 1 d. b p., 2 str., 6 str. 1 d. a p. ir kt.).

Sprendžiant dėl vienos iš būtinųjų žmogaus teisių ribojimo sąlygų – ar įsiterpimas į žmogaus teises (ribojimas) buvo numatytas įstatyme, vienokią ar kitokią išvadą, be kita ko, gali lemti tai, kaip tas įstatymas (norma) buvo įgyvendintas, t. y. ar jo pritaikymas konkrečioje situacijoje buvo pakankamai aiškus ir numatomas bei suderinamas su žmogaus teisių apsaugos ir demokratinės visuomenės dvasia. Jeigu įgaliojimo oro transporto sektoriaus darbuotojai jiems suteiktą diskreciją, kylančią iš teisinio reguliavimo, kad ir pakankamai abstraktaus, įgyvendina vadovaudamiesi iš Chartijos ir (ar) EŽTK išplaukiančiais žmogaus teisių apsaugos standartais, pažeidimo konstatavimo gali būti išvengta¹²². Kitaip tariant, atitinkamą vertinimą šiuo klausimu lemia ne tik teisės akto (normos formuluotės) konkretumas, bet ir tai, kaip jis faktiškai buvo įgyvendintas, todėl vienodas aviacijos saugos ir saugumo turinio suvokimas ir, žinoma, šio turinio atskleidimas, įvertinus iš jų kylančią suteiktą galių diskrecinį pobūdį, yra itin reikšmingas, siekiant tinkamai taikyti šiems tikslams įtvirtintas normas, ypač susijusias su pagrindinių žmogaus teisių ribojimais.

2.1.1. Aviacijos saugos turinys tarptautinėje civilinės aviacijos teisėje

Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) priimtuose dokumentuose aviacijos sauga apibrėžiama kaip „būsena, kai rizika (žalos žmonėms ar turtui tikimybė), susijusi su aviacijos veikla ir (ar) orlaivių eksploatacija (tiesiogiai ir netiesiogiai), yra sumažinta ir kontroliuojama iki priimtino lygio“¹²³ (ICAO, 2001b, 2011c, 2016, 2018). Savo ruožtu Europos Sąjungos mastu pagrindinis teisės aktas, nustatantis civilinės aviacijos saugos reikalavimus, yra Reglamentas (ES) 2018/1139, tačiau nei jame, nei kituose Sąjungos teisės aktuose savarankiškas aviacijos saugos apibrėžimas nėra įtvirtintas. Iš Reglamento (ES) 2018/1139 preambulėje įtvirtintų teiginių, be kita ko, jog „aukštas ir vienodas civilinės aviacijos saugos lygis turėtų būti nuolat užtikrinamas priimant bendras saugos taisykles ir priemones“, be to, „Sąjungos esminiais reikalavimais ir šiame reglamente nustatytais kitomis jų įgyvendinimo taisyklėmis turėtų būti užtikrinta, kad valstybės narės

¹²² Plačiau šiuo klausimu žr. 3.1.2 poskyrį. Taip pat žr., pvz., Baltrimas (2022, p. 55–60).

¹²³ *Angl. safety – the state in which the possibility of harm to persons or property damage is reduced to, and maintained at or below, an acceptable level through a continuing process of hazard identification and risk management; the state of freedom from unacceptable risk of injury to persons or damage to aircraft and property; the state in which risks associated with aviation activities, related to, or in direct support of the operation of aircraft, are reduced and controlled to an acceptable level.*

vienodai vykdytų Čikagos konvencijoje nustatytas pareigas“, t. y. „būtiniausi[us] civilinės aviacijos saugos ir su ja susijusios aplinkos apsaugos užtikrinimo standart[us]“, keletą kartų pakartoto siekio „užtikrinti aukštą ir vienodą [aviacijos] saugos lygį Sąjungoje“ bei „vienodą Sąjungos aviacijos saugos teisės aktų įgyvendinimą“ ir „vienod[ą] šio reglamento taikym[ą]“, taip pat jo 1 straipsnyje įtvirtinto pagrindinio tikslo „Sąjungoje nustatyti ir išlaikyti vienodą aukštą civilinės aviacijos saugos lygį“ bei kitų tikslų, *inter alia* „padėti valstybėms narėms naudotis savo teisėmis ir vykdyti pareigas, nustatytas Čikagos konvencijoje, tinkamai užtikrinant vienodą jos nuostatų aiškinimą ir vienodą jų įgyvendinimą“, kurių siekiama „rengiant, priimant ir vienodai taikant būtinus reikiamus aktus“, aiškiai matyti Sąjungos teisės aktų leidėjo pripažįstamas poreikis užtikrinti vienodą aviacijos saugos teisinio turinio suvokimą. Iš tiesų, norint vienodai aiškinti ir taikyti aviacijos saugos taisykles, visų pirma, būtina vienodai suprasti ir aiškinti pačios aviacijos saugos esmę ir prasmę. Todėl iš pirmo žvilgsnio kiek neįprasta, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas, nepaisydamas deklaruojamų tikslų, pačiame Reglamente (ES) 2018/1139 neįtvirtino nuostatų, kurios leistų detaliau identifikuoti aviacijos saugos teisinį turinį.

Kita vertus, Reglamente (ES) 2018/1139 yra daroma tiesioginė nuoroda į Čikagos konvenciją ir jos 19 priedą „Saugos valdymas“ (ICAO, 2016), kuriame, be kita ko, įtvirtintas aviacijos saugos apibrėžimas, o vienas iš šiame Sąjungos reglamente nustatytų jo tikslų, kaip minėta, yra padėti valstybėms narėms naudotis savo teisėmis ir vykdyti pareigas pagal Čikagos konvenciją, tinkamai užtikrinant vienodą jos nuostatų aiškinimą ir vienodą jų įgyvendinimą (1 str. 2 d. g p.). Nors Sąjunga nėra Čikagos konvencijos šalis, tačiau visos ES valstybės narės savo ruožtu yra jos susitariančiosios valstybės, ir pagal SESV 351 straipsnio pirmą pastraipą Sąjungos institucijoms nustatyta pareiga netrukdyti valstybėms narėms vykdyti įsipareigojimus, kylančius iš susitarimų, sudarytų iki 1958 m. sausio 1 d., kaip antai Čikagos konvencija. Be to, Sąjungos antrinės teisės nuostatoms, reglamentuojančioms civilinę aviaciją, tiesiogiai nukreipiant į atitinkamas Čikagos konvencijos nuostatas ir pagal ją priimtus konkrečius dokumentus, juose įtvirtintos nuostatos, kiek atitinkami klausimai nėra atskirai reglamentuojami ES teisės aktais, iš esmės tampa ES teisės sudėtine dalimi ir yra privalomos Sąjungai, jai perėmus valstybių narių įgaliojimus šioje srityje. Atsižvelgiant į tai, galima teigti, kad Sąjungos teisė aviacijos saugos apibrėžimo klausimu, ES teisės aktų leidėjui nemačius poreikio jį koreguoti, tikslingai nukreipia į Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos patvirtintą aviacijos saugos apibrėžimą, jo nekartodama ir nesiekdama įtvirtinti konkuruojančio apibrėžimo. Tai, be kita ko, galima paaiškinti ir vienu pagrindinių tarptautinės teisės principų, kuris

įtvirtintas 1969 m. Vienos konvencijoje dėl tarptautinių sutarčių teisės – *pacta sunt servanda* („sutarčių privalu laikytis“). Absoliuti dauguma pasaulio valstybių, įskaitant visas ES valstybes nares, būdamos Čikagos konvencijos dalyvėmis ir Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) narėmis, susitarė laikytis šios organizacijos pagal minėtą konvenciją nustatytų bendrų taisyklių, *inter alia* bendrų aviacijos saugos nuostatų, taigi turi vadovautis ir šias nuostatas įtvirtinančiuose Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos priimtuose dokumentuose pateiktu kartinį tarptautinės civilinės aviacijos reglamentavimo pagrindą sudarančiu aviacijos saugos apibrėžimu. Atsižvelgiant į tai, kaip tolesnės aviacijos saugos teisinio turinio analizės pagrindas plačiau nagrinėjamas būtent Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) pateikiamas aviacijos saugos apibrėžimas¹²⁴.

Analizuojant Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) dokumentuose pateiktą aviacijos saugos apibrėžimą, visų pirma, pastebėtina, kad ji yra apibūdinama kaip „būsena“ – tam tikra pakankamai abstrakti būklė, kuri siejama su atitinkama rizika (jos lygiu). Taigi ši „būsena“ iš esmės įtvirtinta kaip vertinamasis kriterijus, kuris iš principo sunkiai gali būti *a priori* įvertintas remiantis griežtai formalizuotais analitiniais skaičiavimo metodais. Aviacijos saugos, kaip tam tikros būsenos, teisiniam turiniui būdingas vertinamasis pobūdis lemia, jog nesant pakankamai objektyviais duomenimis pagrįstų kriterijų ši sąvoka lengvai pasiduoda subjektyvioms interpretacijoms. Taigi, būtina kuo tiksliau identifikuoti, į ką referuoja aptariama, t. y. aviacijos saugos, būsena. Deja, Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos pateikiamas aviacijos saugos apibrėžimas šiuo klausimu mažai kuo padeda.

Kaip matyti iš aptariamo apibrėžimo, aviacijos saugos būsena pirmiausia yra siejama su orlaivių eksploatavimu, tačiau apima ir kitą aviacijos veiklą bei iš jos kylančią – tiek tiesiogiai, tiek netiesiogiai – riziką. Toks eksplisitiškai įtvirtintas į aviacijos saugos apibrėžimą patenkančių rizikų išplėtimas leidžia daryti išvadą, kad ji gali apimti ne tik su skrydžių vykdymu ir tam būtinų paslaugų teikimu glaudžiai susijusias veiklas (pvz., orlaivių techninė priežiūra, oro eismo valdymas, keleivių ir bagažo registracija ar pan.), bet taip pat dėl aviacijos netiesiogiai galinčių nukentėti, su ja tiesiogiai galbūt visiškai nesusijusių, aplinkinių apsaugą (pvz., dėl orlaivių sukeltos oro taršos ar pan.). Be to, ši rizika abstrahuotai įvardijama kaip žalos žmonėms ir (ar) turtui tikimybė. Remiantis tokiu apibrėžimu, vertybės, kurias siekia apsaugoti

¹²⁴ Iš esmės dėl tų pačių priežasčių sekančiame poskyryje atskleidžiant tarptautiniame civilinės aviacijos reglamentavime įsitvirtinusį aviacijos saugumo teisinį turinį pagrindinis dėmesys skiriamas būtent Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos priimtuose dokumentuose įtvirtintam aviacijos saugumo apibrėžimui.

aviacijos sauga, iš anksto gali būti redukuotos nebent iki „žmogaus“ ir „turto“ kategorijų.

Vis dėlto nei žmogaus, nei turto sąvokos siekiamų apsaugoti gėrių prasme neleidžia reikšmingai susiaurinti į aviacijos saugos apibrėžimą patenkančių saugotinių vertybių rato. Visų pirma dėl to, kad žmogus, kaip gamtos pasaulio dalis, nėra ir vargu ar galėtų būti iki galo ištirtas. Kaip pabrėžia E. Venckienė (2008, p. 44–45), žmogus nėra mechaninės kūrybos rezultatas, ir nors jį galima pripažinti vertybe, tačiau negalima empiriškai įrodyti bei vadovaujantis logikos dėsniais matematiškai apskaičiuoti jo vertingumo. Žmogus yra daugialypė būtybė, kuri turi fizinį kūną ir kartu yra dvasinė kategorija. Nors istoriškai žmogus ne visada buvo laikomas išskirtine vertybe ir netgi buvo vergijos, prekybos žmonėmis objektas, šiuolaikinėse demokratinėse visuomenėse pripažįstama, kad jis vertingas ne vien dėl gyvybės (biologinio kūno). Dabartinis požiūris į žmogų ir jo sveikatą „nebėra dichotominis, o grindžiamas teiginiu, kad fizinė sveikata ir psichinė sveikata sudaro vieną visumą“¹²⁵. Šiuo klausimu tiek Chartijos 3 straipsnio, įtvirtinančio teisę į asmens neliečiamybę, 1 dalis eksplacitiškai numato, kad „kiekvienas asmuo turi teisę į fizinę ir psichinę neliečiamybę“, tiek ir EŽTT pripažįsta asmens teisę ne vien į fizinę, bet ir į psichinę bei moralinę neliečiamybę pagal Konvencijos nuostatas¹²⁶. ESTT jurisprudencijoje, be kita ko, transporto srityje, taip pat ne kartą pažymėta, kad „žalos sveikatai sąvoka apima bet kokią žalą <...>, [atsiradusią dėl asmens neliečiamybės pažeidimo, kuri apima] tiek fizinės, tiek psichologinės kančias“¹²⁷. Pavyzdžiui, Pasaulio sveikatos organizacija žmogaus sveikatą irgi apibrėžia kaip „visiškos fizinės, psichinės ir socialinės gerovės būseną, o ne tik ligos ar negalios nebuvimą“ (Pasaulio sveikatos organizacijos konstitucija, 1946). Taigi žmogus (jo gyvybė ir sveikata), kaip aviacijos saugos priemonėmis saugoma vertybė, yra labai plati kategorija, kurios suvokimas priklauso nuo daugelių aplinkybių ir įvairių kontekstų.

Turto kategorija aviacijos saugos apibrėžime dar labiau praplečia ir taip jau itin platų jos ginamų vertybių suvokimą, kadangi šiuolaikiniame pasaulyje

¹²⁵ Žr., pvz., generalinio advokato Jean Richard de la Tour 2022 m. kovo 24 d. išvadą byloje *Laudamotion*, C-111/21. Dėl būtinybės pripažinti ir teisiškai apsaugoti psichinę neliečiamybę taip pat žr., pvz., Bublit (2020, p. 387–403), Andrews, Nase (2011, p. 3–75).

¹²⁶ Žr., pvz., EŽTT 2010 m. birželio 1 d. sprendimo byloje *Gäfgen prieš Vokietiją*, peticijos Nr. 22978/05, 108 punktą; 2021 m. lapkričio 9 d. sprendimo byloje *Špadijer prieš Juodkalniją*, peticijos Nr. 31549/18, 87–89 punktus ir juose nurodytą jurisprudenciją.

¹²⁷ Žr., pvz., ESTT 2013 m. spalio 24 d. sprendimo byloje *Haasová*, C-22/12, 47 punktą.

vis sudėtingėjančių visuomeninių ir ekonominių santykių kontekste turto sąvoka gali apimti įvairių rūšių (tiek materialųjį, tiek nematerialųjį) ir formų nuosavybės objektus (įvairūs daiktai, intelektinės veiklos rezultatai, turtinės teisės ir įsipareigojimai, vertybiniai popieriai ir kt.) (žr., pvz., Jakutytė-Sungailienė, 2009). Be to, nors pirminė aviacijos saugos (analogiškai ir aviacijos saugumo) paskirtis yra apsaugoti būtent su aviacijos veikla susijusį turtą (kaip ir asmenis), aviacijos saugos priemonių tikslai jau seniai peržengė šio klasikinio požiūrio ribas. Tai gana aiškiai implikuoja pats aviacijos saugos apibrėžimas, referuodamas į tai, jog aviacijos sauga, kaip minėta, skirta ne tik paties oro transporto sektoriaus, t. y. su aviacija tiesiogiai susijusių asmenų bei turto, apsaugai, bet netgi su orlaivių eksploatacija ir kita aviacijos veikla tiesiogiai nesusijusių, tačiau dėl šios veiklos galinčių nukentėti aplinkinių ir jų turto apsaugojimui.

Tokia plati aviacijos saugos rizikų samprata, bendrai apibrėžiama kaip žalos žmonėms ir (ar) turtui tikimybė, viena vertus, suteikia jai būtino lankstumo ir šiuolaikinio dinamiško pasaulio sąlygomis leidžia efektyviau kovoti su įvairioms saugotinoms vertybėms kylančiomis ir nuolat kintančiomis grėsmėmis bei visuomenėje atitinkamu laikotarpiu vyraujančiomis vertybinėmis nuostatomis. Kita vertus, pernelyg plati samprata palieka erdvės galimai savivalei, tačiau ir pernelyg griežtas doktrininis aviacijos saugos turinio aiškinimas gali būti nepraktiškas šiuolaikinių grėsmių akivaizdoje. Todėl, siekiant nustatyti aviacijos saugos teisinį turinį, svarbu kiekvienu konkrečiu atveju (*ad hoc*) atlikti atskirą (individualų) vertinimą, kad būtų galima pakankamai tiksliai identifikuoti, kam konkrečiai (t. y. kokioms bei kieno vertybėms) atitinkamu nagrinėjamu atveju kylanti rizika turima omenyje ir dėl ko ji kyla (t. y. kas šios rizikos (su)kėlėjas). Kaip matyti iš prieš tai atliktos mokslo doktrinos analizės, atsakymams į klausimus, nuo kokių grėsmių, kokioms ir kieno vertybėms siekiama ap(s)saugoti, didelę įtaką daro įvairūs kontekstai, taip pat tai, ar vertinama iš objektyviosios, ar subjektyviosios saugos sampratos perspektyvos.

Nors analizuojamame aviacijos saugos apibrėžime eksplicitiškai nėra įtvirtinta, jog saugos rizika nesusijusi su tyčinėmis veikomis, tokią išvadą leidžia daryti apibrėžime vartojamas netyčines veikas nusakantis žodynas (pvz., *harm*¹²⁸, *hazard*¹²⁹), taip pat vartojama formuluotė „rizika, susijusi su

¹²⁸ Angl. *physical or other injury or damage* (liet. fizinis ar kitokio pobūdžio sužeidimas ar žala) (žr. <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/harm>).

¹²⁹ *Something that is dangerous and likely to cause damage* (liet. kažkas, kas yra pavojinga ir gali sukelti žalą) (žr. <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/hazard>).

aviacijos veikla ir (ar) tiesiogiai ar netiesiogiai kylanti eksploatuojant orlaivius“, kuri iš principo referuoja į įprastinę aviacijos veiklą ir būtent iš jos, kaip tam tikros sistemos, vidaus kylančias grėsmes, kas paprastai padeda atriboti jas nuo saugumo grėsmių (šiuo aspektu plačiau žr. 1.5 poskyrį). Vis dėlto šiame kontekste svarbu pastebėti ir įdomu yra tai, kad Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos Visuotinės saugos priežiūros audito programos nuolatinio stebėjimo vadove (ICAO, 2011c) pateiktas aviacijos saugos apibrėžimas¹³⁰ savo turiniu dar platesnis ir, vertinant jį išimtinai tik lingvistiniu požiūriu, tarsi eliminuoja aviacijos ribas, kadangi jame nėra jokios nuorodos į grėsmių sąsają (nei tiesioginę, nei netiesioginę) su aviacijos veiklomis. Taip suformuluotas apibrėžimas bent teoriškai galėtų apimti ir visiškai su aviacija nieko bendro neturinčias grėsmes (pvz., oro uoste skrydžio laukiantį keleivį dėl ankstesnės jo sveikatos būklės natūraliai ištikęs širdies smūgis, absoliučiai nesusijęs su oro uosto aplinka ir (ar) pačia kelione). Tačiau toks aviacijos saugos teisinio turinio išplėtimas, atsiribojant nuo aviacijos konteksto, atrodo aiškiai nepagrįstas ir abejotina, ar buvo turimas omenyje.

Iš tiesų, šiuo aspektu būtina nepamiršti pačioje aviacijos saugos sąvokoje įtvirtinto konteksto, konkrečiai – aviacijos, kuriame vartojama tiriamoji saugos sąvoka, juolab kad ir Visuotinės saugos priežiūros audito programos nuolatinio stebėjimo vadovas (ICAO, 2011c) yra skirtas būtent civilinės aviacijos srityje susiklostantiems santykiams reglamentuoti. Be to, pirmenybė tokiu atveju turėtų būti teikiama aukštesnę teisinę galią turinčiame Čikagos konvencijos 19 priede „Saugos valdymas“ (ICAO, 2016) pateiktam siauresniam (tikslėniam) apibrėžimui, referuojančiam tik į rizikas, susijusias būtent su aviacijos veikla. Nepaisant to, Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos Visuotinės saugos priežiūros audito programos nuolatinio stebėjimo vadove (ICAO, 2011c) pateiktas apibrėžimas yra reikšmingas tuo, kad praturtina aviacijos saugos suvokimą dinamine prasme – jame akcentuojamas aviacijos saugos suvokimas ne tik kaip siektina (statinė) būseną, bet ir kaip nepertraukiamas (kintantis) procesas, eksplicitiškai įtvirtinant, jog minėtos būsenos turi būti siekiama per nuolatinį grėsmių nustatymo bei rizikos valdymo procesą (angl. *through a continuing process of hazard identification and risk management*).

Kita vertus, tai išplaukia ir iš kituose Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos dokumentuose pateiktų aviacijos saugos apibrėžimų (ICAO, 2001b, 2016, 2018), referuojant ne tik į rizikos sumažinimą, bet ir į jau

¹³⁰ Angl. *The state in which the possibility of harm to persons or property damage is reduced to, and maintained at or below, an acceptable level through a continuing process of hazard identification and risk management.*

sumažintos rizikos kontroliavimą, kuris aviacijos saugai, kaip siektinai būsenai, suteikia ir tam tikro nuolatinio (nesibaigiančio) proceso dimensiją. Tokį aviacijos saugos turinio suvokimą pagrindžia prieš tai atliktos mokslinės literatūros analizės metu išryškėjusi saugai (analogiškai ir saugumui) būdinga savybė, jog grėsmės, nuo kurių siekiama ap(s)saugoti, nuolat kinta, todėl kartu su jomis turi vykti ir aviacijos saugos raida. Šiuo aspektu mokslinėje literatūroje apskritai vis dažniau siūloma į aviacijos saugą žiūrėti ne vien kaip į atitinkamą (siektiną) būseną, bet labiau kaip į rizikos valdymo procesą¹³¹ (Lofaro, Smith, 1998, Isaac, 1998 cituota Huang, 2009, p. 6). Tai dar kartą leidžia pagrįsti, kad absoliutusias aviacijos saugos suvokimas nėra savaime klaidingas, jį vertinant ne rezultato, bet proceso prasme.

Aviacijos saugos teisinio turinio dinamiškumą iš dalies iliustruoja ir apibrėžime vartojama formuluotė „iki priimtino lygio“, kadangi skirtingų rizikų atžvilgiu šis lygis natūraliai nėra vienodas, t. y. varijuoja (plačiau žr. 1.4.3 poskyrį). „Priimtino rizikos lygio“ vertinimas yra sudėtingas ir kompleksinis, nes siekiant nustatyti, kiek saugu yra pakankama, reikia atsižvelgti į daugelį aspektų ir subalansuoti galimą neigiamą rizikos poveikį su sprendimų šioms rizikoms sumažinti sąnaudomis, gerai pasverti patiriamas sąnaudas ir iš to gaunamą naudą. Be to, pati „priimtino“ kategorija iš prigimties yra vertinamojo pobūdžio, o kadangi nuo šio „priimtino“ vertinimo priklauso lygis, ties kuriuo laikoma, jog pasiekta aviacijos sauga, kiekvienu konkrečiu atveju jis dėl vertinančiojo požiūrio ir kitų aplinkybių (pvz., istorinio, socialinio, kultūrinio, ekonominio kontekstų) netgi tų pačių rizikų atžvilgiu gali būti skirtingas. Todėl itin svarbu „priimtino rizikos lygio“ prasme atsiriboti nuo asmeninio požiūrio ir siekti kuo objektyvesnio – iš esmės ekspertiniam artimo – vertinimo. Tai leistų užtikrinti didesnę teisinę aiškumą ir saugumą, kai savo esme analogiškos ar itin artimos situacijos nebūtų traktuojamos skirtingai, tarp jų nesant tokį nevienodą vertinimą pagrindžiančių objektyvių skirtumų.

Remiantis šia „priimtino lygio“ kategorija ir jos vertinimui aviacijoje taikomu ALARP metodu, matyti, jog sauga aviacijoje nėra suvokiama kaip siekis visiškai pašalinti bet kokią egzistuojančią ar galinčią kilti riziką, iš esmės pripažįstant, kad aviacijoje tai objektyviai nėra įmanoma. Savo ruožtu 1.4 poskyryje aptartų mokslinių diskusijų dėl galimų skirtingų saugos ir saugumo sampratų kontekste tai leidžia daryti pagrįstą išvadą, kad aviacijoje sauga, kaip tam tikra būseną, siekiant maksimalaus įmanomo objektyvumo, yra suvokiama būtent santykinė (reliatyviąja), o ne absoliučiąja, prasme.

¹³¹ Angl. *risk management*.

Aviacijos saugos apibrėžimo suponuojama priklausomybė nuo įvairių kontekstų ir iš jų kylančių skirtingų požiūrių bei šios priklausomybės nulemta nuolatinė aviacijos saugos rizikų – žalos žmonėms ir (ar) turtui tikimybės bei jos sunkumo – suvokimo kaita implikuoja, kad praktiškai neįmanoma apibrėžti aviacijos saugos nevartojanč vertinamųjų sąvokų, tačiau tuo pačiu užtikrinant aviacijos saugos apibrėžimo universalumą. Tokie mėginimai, siekiant pateikti išsamų (baigtinį) visų galimų aviacijos saugos incidentų sąrašą apimančią definiciją, iš esmės nėra tikslingi ir būtų nepraktiški, netgi žalingi, nes eliminuotų itin svarbų aviacijos saugos gebėjimą prisitaikyti prie sparčios šiuolaikinės visuomenės raidos bei neatitiktų dinamiškumu pasižyminčios aviacijos poreikių (ICAO, 2018). Aviacijos saugos lankstumo svarba pabrėžiama ir ES dokumentuose, atkreipiant dėmesį, kad „[a]viacijos veikla yra sudėtinga, todėl taisyklėse negalima numatyti visų situacijų. Tad būtina užtikrinti tam tikrą lankstumą, kad būtų galima vykdyti veiklą ir kartu išlaikyti deramą saugos lygį“ (EK, 2015b, p. 8). Aviacijos saugai ir jos turinio aiškinimui būdingas lankstumas suteikia itin svarbų bruožą – adaptyvumą.

Atlikti moksliniai tyrimai patvirtina, kad aviacijos srityje veikiantys subjektai, valdydami sudėtingas sistemas, turi būti lankstūs tam, jog gebėtų greitai ir veiksmingai susidoroti su galinčiais kilti naujais iššūkiais (Pettersen, 2013 cituota Pettersen, Bjørnskau, 2015, p. 168). Aviacijos saugos teisiniu turiniu būdingas lankstumas būtent ir leidžia išvengti situacijų, kai jų ginamos vertybės tam tikrą (iš esmės neapibrėžtą) laiką galėtų likti neapsaugotos. Pernelyg statikų ir nelanksčių aviacijos saugos apibrėžimų įtvirtinimas ar pernelyg griežtas doktrininis jų turinio aiškinimas ženkliai sumažintų galimybes efektyviai (laiku) reaguoti į sparčiai besikeičiančią saugos situaciją. Turint omenyje aviacijos saugos (analogiškai ir aviacijos saugumo) priemonėmis saugomų vertybių, pirmiausia – žmonių gyvybių, reikšmingumą (jų svarbą), vargu, ar tai būtų priimtina. Pati aviacijos saugos koncepcijos esmė paneigia galimybę ją *a priori* tiksliai apibrėžti ir aiškinti (formalizuoti), kadangi priešingu atveju ji praktiškai taptų neveiksminga arba mažiau veiksminga šiuolaikinių grėsmių akivaizdoje. Dėl šių priežasčių tenka pripažinti, kad tam tikro laipsnio abstraktumas aviacijos saugos apibrėžime yra neišvengiamas. Atsižvelgiant į tai, šios koncepcijos apibrėžimas turėtų būti suvokiamas ne kaip statinė definicija, kuria siekiama deskriptyviai ar preskriptyviai įvardyti visas galimas grėsmes bei nuo jų siekiamas apsaugoti vertybes ir tokios apsaugos lygį, bet kaip tam tikras dinamiškas kelrodis, nustatantis esminį vertybinį tikslą ir pagrindinius kriterijus, remiantis kuriais kiekvienu konkrečiu atveju būtų įmanoma atskirai identifikuoti nurodytus aspektus, t. y. (i) kokias ir kieno vertybes, (ii) nuo kokių grėsmių ir (iii) iki kokio lygio (kokiomis sąnaudomis) siekiama apsaugoti.

Vis dėlto aviacijos saugos sampratos lankstumas gali būti pavojingas, ypač žvelgiant iš žmogaus teisių apsaugos perspektyvos. Šis lankstumas gali būti vertinamas kaip suteikiantis pernelyg plačią diskreciją saugos taisyklės įgaliojams taikyti subjektams, kas iš esmės gali būti nesuderinama su iš Chartijos ir Konvencijos kylančiais žmogaus teisių apsaugos reikalavimais. Žmogaus teisių apsaugos standartų prasme tai gali lemti, jog atitinkama aviacijos saugos priemonę įtvirtinanti norma bus vertinama, kaip neatitinkanti reikalavimo, kad bet koks žmogaus teisių ir laisvių ribojimas turi būti numatytas (nustatytas) įstatyme, t. y., be kita ko, turi atitikti prieinamumo ir nuspėjamumo reikalavimus. Be to, toks lankstumas jau teisėkūros stadijoje, teisėkūros subjektui aiškiai neapibrėžiant ir nepatikslinant, kokias ir kieno vertybes, nuo kokių grėsmių bei iki kokio lygio (kokiomis sąnaudomis) įvedamomis aviacijos saugos priemonėmis siekiama apsaugoti, sudaro prielaidas piktnaudžiauti iš esmės apibendrinančio pobūdžio ir dėl to turinio prasme savaime, be kontekstinės analizės, pernelyg abstrakčia aviacijos saugos teisine kategorija. Tokiu būdu apsunkinamos galimybės objektyviai patikrinti tokių aviacijos sauga grindžiamų žmogaus teises ribojančių priemonių būtinumą, jų tinkamumą ir proporcingumą deklaruojamiems tikslams.

Kita vertus, sąlygos, kurios yra būtinos siekiant pagrįsti žmogaus teisių ir laisvių ribojimo teisinio pagrindo egzistavimą, priklauso ne vien nuo apribojimo šaltinio formaliųjų, o veikiau nuo materialinių ypatybių, susijusių su jo prieinamumu ir nuspėjamumu. Todėl aviacijos saugos tikslais, kad ir pakankamai abstrakčiais, grindžiamos normos taikymo praktika ar ją aiškinanti teismų jurisprudencija taip pat gali būti laikoma teisiniu pagrindu, kuriuo pateisinamas pagal Chartiją ar Konvenciją užtikrintos teisės ar laisvės ribojimas. Kaip šiuo aspektu analizuodamas EŽTT jurisprudenciją yra pastebėjęs J. Baltrimas (2022, p. 58), reikalavimo, jog įsiterpimas į žmogaus teises (ribojimas) būtų numatytas įstatyme, užtikrinimo pakankamas standartas nėra konkrečiai apibrėžtas ir susideda iš kompleksinių kriterijų visumos. Taigi, žvelgiant konceptualiai, aviacijos saugos lankstumas žmogaus teisių apsaugos prasme savaime nėra ydingas, bet reikalauja didesnio atidumo.

2.1.2. Aviacijos saugumo turinys tarptautinėje civilinės aviacijos teisėje

Aviacijos saugumas Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos dokumentuose apibrėžiamas kaip „civilinės aviacijos apsaugojimas nuo neteisėto įsikišimo (neteisėtų veikų), derinant įvairias priemones ir

pasitelkiant žmogiškuosius bei materialinius išteklius“¹³² (ICAO, 2011b). Panašiai jis apibrėžiamas ir pagrindiniame civilinės aviacijos saugumui reglamentuoti skirtame Europos Sąjungos dokumente, t. y. Reglamente (EB) 300/2008, kurio 3 straipsnio 2 punkte įtvirtinta, kad „aviacijos saugumas – priemonių ir žmogiškųjų bei materialinių išteklių visuma, skirta apsaugoti civilinę aviaciją nuo neteisėtų veikų, kurios kelia pavojų civilinės aviacijos saugumui“. Šiame kontekste primintina, kad savarankiškas aviacijos saugos, priešingai, nei aviacijos saugumo, apibrėžimas ES teisės aktuose nėra įtvirtintas. Viena vertus, tai skatina susimąstyti dėl teisės aktų leidėjo galbūt skiriamo didesnio dėmesio aviacijos saugumui, lyginant su aviacijos sauga. Tačiau skirtingų saugos ir saugumo apibrėžimų tyrimą atlikę M. B. Line ir kt. (2006, p. 2) pastebi, kad gerokai didesnis įvairių saugumo apibrėžimų variacijų skaičius iš esmės rodo, jog dėl vieningo saugumo apibrėžimo iki šiol kyla daugiau diskusijų, t. y. šiuo klausimu egzistuoja mažesnis sutarimas (konsensusas), nei saugos apibrėžimo atžvilgiu. Taigi, savarankiškų aviacijos saugos apibrėžimų neįtvirtinimas Sąjungos ar nacionaliniuose teisės aktuose savaime nereiškia, kad aviacijos saugumui yra suteikiama didesnė reikšmė. Kita vertus, tai nesuponuoja ir to, jog aviacijos saugos samprata bei jos turinys kelia mažiau abejonių ir nereikalauja papildomo aiškinimo.

Grįžtant prie minėtų aviacijos saugumo apibrėžimų, pastebėtina, kad juose kaip esminė saugotina vertybė abstrakčiai įvardijama pati civilinė aviacija. Į šią sąvoką neabejotinai patenka visa aviacijai veikti būtina infrastruktūra, tačiau toks aviacijos saugumo vertybinio turinio apibrėžimas neturėtų būti suvokiamas siaurai, vien kaip orlaivių ir su jų eksploatavimu tiesiogiai susijusių vertybių saugojimas. Civilinė aviacija – tai, visų pirma, šiame transporto sektoriuje dirbantys žmonės, taip pat oro transportu besinaudojantys asmenys (orlaivių keleiviai ir (ar) orlaiviais gabenamų krovinių siuntėjai bei gavėjai) ir netgi su vežimu oro transportu tiesiogiai nesusiję asmenys, be kurių šiuolaikinė civilinė aviacija sunkiai įsivaizduojama (pvz., oro uostuose veikiančių parduotuvių pardavėjai, prekių tiekėjai, vežimo paslaugas į ir iš oro uostų teikiantys vežėjai ir t. t.). Galiausiai, atsižvelgiant į tai, jog aviacijos saugumas yra nukreiptas apsaugoti nuo „neteisėto įsikišimo“, „neteisėtų veikų“, kurie, be kita ko, apima neteisėtą civilinės aviacijos panaudojimą teroro aktams ar kitiems išpuoliams vykdyti, teisinio turinio prasme aviacijos saugumo priemonėmis saugotinos vertybės, nors ir netiesiogiai, gali apimti kitus su civiline aviacija tiesiogiai nieko bendro

¹³² *Angl. security – safeguarding civil aviation against acts of unlawful interference. This objective is achieved by a combination of measures and human and material resources.*

neturinčius, tačiau dėl tokių veikų galinčius nukentėti asmenis bei turtą. Taigi apibendrintai aviacijos saugumo, lygiai kaip aviacijos saugos, priemonėmis iš esmės siekiama apsaugoti žmones ir turtą, kuriems tiek tiesiogiai, tiek netiesiogiai gali kilti grėsmė dėl su aviacija susijusių veiklų. Savo ruožtu žmogaus ir turto sąvokos, kaip minėta, siekiamų apsaugoti gėrių prasme yra itin talpios kategorijos, kas, viena vertus, suteikia aviacijos saugumo sampratai būtiną lankstumą, siekiant efektyviai kovoti su kylančiomis grėsmėmis, kita vertus, palieka erdvės galimai savivalei ir piktnaudžiavimui ribojančio pobūdžio priemonėmis (pagal analogiją plačiau žr. 2.1.1 poskyrį).

Aptartuose aviacijos saugumo apibrėžimuose grėsmės, nuo kurių siekiama apsaugoti nurodytas vertybes, įvardijamos kaip „neteisėtas įsikišimas“, „neteisėtos veikos“. Kitaip tariant, aviacijos saugumo apibrėžimuose eksplicitiškai pabrėžiamas veikų neteisėtumas, kas reiškia, kad grėsmių, su kuriomis siekiama kovoti, prasme į aviacijos saugumo apimtį turėtų patekti tik tos veikos, kurios aiškiai prieštarauja teisės normoms. Šiuo aspektu pastebėtina, kad nurodytos aviacijos saugumo apibrėžime vartojamos sąvokos (t. y. „neteisėtas įsikišimas“, „neteisėtos veikos“) yra apibrėžtos atskirai, tokiu būdu detalizuojant ir patį saugumo apibrėžimą, kas leidžia išsamiau atskleisti jo turinį.

Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos patvirtintame Čikagos konvencijos 17 priede „Aviacijos saugumas“ (ICAO, 2011b) neteisėtas kišimasis (angl. *acts of unlawful interference*) apibrėžiamas kaip veiksmai, kuriais keliamas arba kėsinamasi kelti pavojų civilinės aviacijos saugai¹³³, įskaitant, bet neapsiribojant: neteisėtas orlaivio užgrobimas; eksploatuojamo orlaivio sunaikinimas; įkaitų paėmimas orlaivyje arba oro uostuose; prievartinis įsibrovimas į orlaivį, oro uostą arba kitas aviacijos objekto patalpas; ginklo, pavojingo prietaiso ar medžiagos, skirtos (t. y., kurią galima panaudoti) nusikalstamiems tikslams, įnešimas į orlaivį arba oro uostą; eksploatuojamo orlaivio panaudojimas siekiant sukelti mirtį, sunkų kūno sužalojimą arba didelę žalą turtui ar aplinkai; klaidingos informacijos, kuri kelia pavojų skrendančio ar ant žemės esančio orlaivio, keleivių, įgulos, antžeminio personalo arba plačiosios visuomenės saugai, arba jų saugai oro uoste ar civilinės aviacijos objekto patalpose, perdavimas. Įdomu tai, kad Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos pateiktame „neteisėto kišimosi“ apibrėžime grėsmės, su kuriomis kovoti yra nukreiptas aviacijos saugumas, įvardijamos kaip keliančios pavojų būtent civilinės aviacijos saugai. Tai, viena vertus, patvirtina tarptautinės civilinės aviacijos bendruomenės pripažįstamą

¹³³ Angl. *These are acts or attempted acts such as to jeopardize the safety of civil aviation <...>*.

glaudų aviacijos saugos ir aviacijos saugumo tarpusavio ryšį, kita vertus, aviacijos sauga šiame apibrėžime gali būti suvokiama, kaip vartojama plačiąja prasme (*lato sensu*), t. y. apimanti ir saugumą¹³⁴.

Išvardytos veikos, kurios laikomos neteisėtu kišimusi į civilinę aviaciją, yra tik pavyzdinės – šis sąrašas nėra baigtinis, ką aiškiai implikuoja žodžiai „įskaitant, bet neapsiribojant“. Be to, svarbu pažymėti, kad iš nurodyto apibrėžimo matyti, jog kova su terorizmu nėra vienintelis aviacijos saugumo tikslas, kaip tai dažnai suvokiama plačiosios visuomenės¹³⁵, o siekiama užkardyti bet kokio pobūdžio piktybinius ketinimus, nukreiptus prieš civilinę aviaciją. Taip pat iš nurodyto neteisėtų veikų apibrėžimo galima pastebėti, kad Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos pateiktame tokių veikų pavyzdiniame sąraše labiau akcentuojami aktyvūs veiksmai. Tačiau iš šių veikų apibrėžties neturėtų būti eliminuojamas ir galimas piktybinis neveikimas, kadangi grėsmės aviacijos saugumui gali kilti ne tik dėl aktyvių piktybinių veiksmų, bet taip pat asmeniui nevykdant savo pareigų, t. y. dėl neveikimo – pavyzdžiui, kai oro uosto saugumo darbuotojas, keleivių patikros metu pastebėjęs draudžiamų (pavojingų) daiktų, tai sąmoningai ignoruoja ir nesiima jokių privalomų veiksmų, dėl ko keleivis tokius daiktus gali nekludomas įsinešti į orlaivį (tiek esant išankstiniam šių asmenų susitarimui (bendrininkavimui), tiek dėl kitų (asmeninių) priežasčių, pavyzdžiui, siekiant keršto darbdaviui ar pan.). Pastarasis pavyzdys kartu patvirtina, kad aviacijos saugumo grėsmės pagal jų kilmę gali būti ne tik išorinės, bet ir vidinės (apie tai plačiau žr. 1.5.1 poskyrį).

Pasak O. Mironenko-Enerstvedt (2017, p. 122), aviacijos saugumas yra nukreiptas kovoti su žmonių keliamomis grėsmėmis („*man-made threats*“). Vis dėlto gali kilti abejonių, ar šiuolaikinių technologijų, ypač sparčiai

¹³⁴ Dėl atvejų, kai aviacijoje saugumas laikomas svarbiu aviacijos saugos (*lato sensu*) elementu, t. y. vienu iš saugos (plačiąja prasme) aspektų, žr., pvz., Everitt, 2000 cituota Mironenko, 2017, p. 100; Huang, 2009, p. 7; Oster et al., 2013, p. 158–161). Šiame kontekste kartu pastebėtina, kad ankstesniame poskyryje analizuotas Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos pateiktas aviacijos saugos apibrėžimas savaime neleidžia identifikuoti, ar jis suvokiamas plačiąja prasme (t. y. kaip apimantis ir aviacijos saugumą) ar siaurąja prasme (t. y. atibojant jį nuo aviacijos saugumo). Vis dėlto „neteisėto kišimosi“ ir atskirų aviacijos saugos bei aviacijos saugumo sąvokų vartojimas, jų loginė ir sisteminė analizė leidžia pagrįsti, kad Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos dokumentuose pateikiant aviacijos saugos apibrėžimą ji suvoktina siaurąja prasme, o nurodant „neteisėto kišimosi“ apibrėžime – plačiąja prasme.

¹³⁵ Po 2001 m. rugsėjo 11 d. teroro išpuolių JAV itin padidėjus tarptautiniu mastu aviacijos saugumui skiriamam dėmesiui, tarp plačiosios visuomenės paplito ir iš esmės iki šiol vyrauja požiūris, kad aviacijos saugumas yra nukreiptas kovoti būtent su analogiškais (teroristiniais) išpuoliais.

besivystančio dirbtinio intelekto, kontekste toks siauras požiūris vis dar yra tinkamas. Praktiškai visa šiuolaikinė aviacija yra pagrįsta naujausių technologijų naudojimu ir joje itin plačiai pritaikomi būtent dirbtiniu intelektu grįsti technologiniai sprendimai, pavyzdžiui, organizuojant orlaivių techninę priežiūrą, planuojant skrydžių maršrutus, siekiant automatizuoti oro eismo valdymą, taip pat nuolat populiarėjančių bepiločių orlaivių programinėje įrangoje, be kita ko, norint juos saugiai integruoti į žmogaus pilotuojamų orlaivių oro eismą, ir pan.¹³⁶ Nors europinis dirbtiniu intelektu grįstų sistemų reguliavimas nustato reikalavimus dėl žmogaus atliekamos priežiūros naudojant didelės rizikos dirbtinio intelekto sistemas¹³⁷ ir aviacijoje būtent laikomasi į žmogų orientuoto požiūrio naudojant dirbtinį intelektą (EASA, 2023), negali būti visiškai atmestina, kad dirbtiniu intelektu grįstos sistemos galėtų išvengti šios (žmogaus) kontrolės. Todėl aviacijos saugumo teisinio turinio prasme, turint omenyje sparčiai vykstančią technologinę pažangą ir atsižvelgiant į dirbtinio intelekto su mašininio mokymusi (angl. *machine learning*) gebėjimą tam tikru mastu priimti savarankiškus sprendimus, kurių priėmimo procesai ne visuomet yra iki galo aiškūs (plačiai žinoma vadinamoji „juodosios dėžės“ (angl. *black-box*) problema, kai matoma tik duomenų įeiga ir išeiga (rezultatas), tačiau sunkiai paaiškinama, kaip gaunamas atitinkamas rezultatas), gali atrodyti nepagrįsta neteisėtas veikas / neteisėtą įsikišimą susiaurinti tik iki žmonių keliamų grėsmių. Kita vertus, išplėtus aviacijos saugumo grėsmių suvokimą, kad jis apimtų ne vien žmonių keliamas grėsmes, tektų spręsti ir kito elemento – veikos piktybiškumo arba tyčios sukelti žalą – klausimą. Šiuo aspektu galiausiai nenustačius atitinkamo asmens (dirbtinio intelekto sistemos kūrėjo, vartotojo ar jos naudojimą turėjusio priežiūrėti žmogaus) tyčios, matyt, tektų kalbėti apie dirbtinio intelekto sistemos, ne kaip aviacijos saugumo, tačiau kaip aviacijos saugos keliamą grėsmę.

Vadovaujantis Reglamento (EB) 300/2008 1 straipsnio 1 dalies antruoju sakiniu ir jo preambulės 2 konstatuojamąja dalimi, matyti, kad šiuo reglamentu, be kita ko, siekiama nustatyti pagrindą vienodai aiškinti Čikagos konvencijos 17 priedą. Vis dėlto, neteisėtų veikų / neteisėto įsikišimo keliamos grėsmės – saugai ar saugumui – suvokimo prasme šiuose aktuose vartojami iš dalies skirtingi terminai. Kaip minėta, Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija šiuo aspektu referuoja į veikas, keliančias grėsmę civilinės aviacijos saugai (angl. *acts or attempted acts such as to jeopardize the safety of civil aviation*), o ES teisės aktų leidėjas – į veikas, keliančias

¹³⁶ Žr., pvz., Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūros parengtas gaires dėl dirbtinio intelekto panaudojimo aviacijoje (EASA, 2023).

¹³⁷ Žr., pvz., Reglamento (ES) 2024/1689 14 str.

grėsmę civilinės aviacijos saugumui (angl. *acts of unlawful interference that jeopardise the security of civil aviation*). Pastarasis, t. y. Reglamente (EB) 300/2008 įtvirtintas, aviacijos saugumo apibrėžimas, jame neteisėtas veikas, nuo kurių siekiama apsaugoti civilinę aviaciją, apibūdinant kaip keliančias pavojų civilinės aviacijos saugumui, teisėkūros technikos prasme yra netikslus ir ydingas, kadangi apibrėžime vartojama ta pati sąvoka, kurią šiuo apibrėžimu ir siekiama apibrėžti – „aviacijos saugumas“. Iš kitų Reglamento (EB) 300/2008 kalbinių versijų matyti, kad tai nėra rašymo apsirikimas dėl galbūt netikslaus teksto vertimo į lietuvių kalbą, kadangi tokia pati situacija yra, pavyzdžiui, angliškame¹³⁸, vokiškame¹³⁹ ar prancūziškame¹⁴⁰ šio reglamento tekstuose pateiktuose apibrėžimuose. Tokia aviacijos saugumo apibrėžimą turinti patikslinti neteisėtų veikų definicija sukuria tam tikrą „užburimą ratą“, kai teisinio aiškumo turintis suteikti apibrėžimas formuluojamas jame vartojant tą pačią sąvoką, kurią ir siekiama patikslinti, kitaip tariant – sąvoka galiausiai bando pati save apibrėžti.

Kita vertus, tai iš dalies galima paaiškinti aviacijos saugumui būdinga dualistine prigimtimi ta prasme, kad aviacijos saugumas, kaip tam tikrų priemonių ir procedūrų visuma, yra laikytinas civilinės aviacijos infrastruktūros dalimi, kurią aviacijos saugumas ir siekia apsaugoti. Todėl šia prasme nebūtų visiškai klaidinga teigti, kad aviacijos saugumas siekia apsaugoti *inter alia* aviacijos saugumą, kaip kritinę civilinės aviacijos infrastruktūrą (žr., pvz., Mironenko-Enerstvedt, 2017, p. 121–122). Vis dėlto, civilinę aviaciją, kaip saugotiną vertybę aviacijos saugumo teisinio turinio prasme, suvokiant kaip apimančią ir aviacijos saugumo infrastruktūrą (pvz., keleivių ir bagažo skenerius, vaizdo stebėjimo kameras ir t. t.), pagrįsta būtų teigti, jog aviacijos saugumo ir (ar) kitų jį tikslinančių sąvokų, tokių kaip „neteisėtas įsikišimas“ ar „neteisėtos veikos“, apibrėžimuose tiksliau būtų referuoti ne į grėsmes civilinės aviacijos saugumui (ar saugai), bet bendrai civilinei aviacijai, kaip tai daroma ICAO įtvirtintame apibrėžime.

Tai papildomai pagrindžia aplinkybė, kad aviacijos saugumas yra nukreiptas kovoti ir prieš kitokio pobūdžio veikas, pavyzdžiui, nepaklusnius

¹³⁸ Angl. ‘aviation security’ means the combination of measures and human and material resources intended to safeguard civil aviation against acts of unlawful interference that jeopardise the security of civil aviation.

¹³⁹ Vok. „Luftsicherheit“ die Kombination von Maßnahmen und personellen und materiellen Ressourcen, die dazu dienen, die Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen zu schützen, die die Sicherheit der Zivilluftfahrt gefährden.

¹⁴⁰ Pranc. «sûreté de l’aviation», la combinaison des mesures et des ressources humaines et matérielles visant à protéger l’aviation civile d’actes d’intervention illicite mettant en péril la sûreté de l’aviation civile.

keleivius (angl. *disruptive passenger*) (žr. ICAO, 2011b), kurie nesilaiko elgesio oro uoste ar orlaivyje taisyklių arba nevykdo oro uosto personalo ar orlaivio įgulos narių nurodymų (pvz., rūkymas lėktuve), labiau keldami grėsmę aviacijos saugos aspektu. Todėl dalis autorių (Baum, 2015a cituota Mironenko-Enerstvedt, 2017, p. 130) akcentuoja, kad aviacijos saugumo prasme svarbiau nustatyti neigiamus ketinimus, kaip būtinąjį aviacijos saugumo grėsmių elementą, kurie žalos (neigiamų pasekmių) prasme gali turėti įtakos tiek aviacijos operacijų saugai, tiek saugumui. Pastarasis požiūris tam tikra prasme patvirtina 1.2.1 poskyryje atskleistą tarp saugos ir saugumo egzistuojančių panašumų nulemtą jiems būdingą bruožą, kad šios koncepcijos, nors ir nebūdamos tapačios, yra iš dalies persidengiančios tarpusavyje, taip pat 1.2.2 poskyryje atskleistą galimą aviacijos saugos suvokimą plačiąja prasme (*lato sensu*). Šiame kontekste galima manyti, kad nurodytos saugai ir saugumui būdingos savybės bei galimų jų sampratų skirtumai galbūt ir yra ta priežastis, lėmusi dalinį neatitikimą tarp Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos ir Europos Sąjungos teisės aktuose įtvirtintų aviacijos saugumo ir jį tikslinančių neteisėto įsikišimo / neteisėtų veikų apibrėžimų.

Kitas ne mažiau svarbus aspektas yra tai, kad taikomos aviacijos saugumo priemonės, kurių pirminis tikslas yra kovoti su rizika, kylančia būtent civilinei aviacijai, tuo pačiu metu gali prisidėti kovojant su aviacijai jokio tiesioginio neigiamo poveikio nedarančiomis, tačiau kitomis neteisėtomis veikomis, pavyzdžiui, kontrabanda (ginklų, narkotinių medžiagų, istorinių vertybių ir pan.), prekyba žmonėmis, nelegalia migracija ir kt. (Baum, 2015b cituota Mironenko-Enerstvedt, 2017, p. 130). Tokiu būdu aviacijos saugumas, kaip priemonė, prisidedanti kovojant su kitomis, aviacijai tiesioginės rizikos nekeliančiomis grėsmėmis, gali įgyti platesnę reikšmę ir būti suvokiamas kaip visuomenės, nacionalinio ar netgi tarptautinio saugumo dalis. Kita vertus, šiais atvejais betarpiška rizika aviacijai nekyla, bet ja siekiama pasinaudoti kitais neteisėtais tikslais, todėl gali kilti klausimas, ar šiuo požiūriu atitinkamos priemonės laikytinos patenkančiomis į aviacijos saugumo apibrėžimą. Vis dėlto, aviacijos panaudojimas vykdant kitus (ne prieš aviaciją nukreiptus) nusikaltimus gali turėti netiesioginį neigiamą poveikį ir pačiai aviacijai, pavyzdžiui, reputacinį. Aviacijai tapus lengvu įrankiu nusikaltimams vykdyti, visuomenėje gali kilti didelis nepasitikėjimas būtent aviacijos saugumui užtikrinti skirtų priemonių efektyvumu ir dėl to išplisti baimė keliauti oro transportu, galinti rimtai pakenkti ar net sužlugdyti šią transporto šaką. Taigi, ir šis aviacijos saugumo priemonių poveikis iš esmės laikytinas prisidedančiu prie aviacijos saugumo tikslų. Tačiau minėtas poveikis turėtų būti suvokiamas tik kaip gretutinis (papildomas) ir

netiesioginis aviacijos saugumo priemonių, kurių esminis tikslas yra kovoti būtent su prieš civilinę aviaciją nukreiptomis tyčinėmis neteisėtomis veikomis, rezultatas.

Lingvistinė aviacijos saugumo apibrėžimo formuluoatė implikuoja, kad aviacijos saugumas – tai aktyvus procesas, kurio metu tikslingai, t. y. derinant visumą įvairių priemonių ir procedūrų bei turimus išteklius, siekiama apsaugoti civilinę aviaciją. Šiame apibrėžime ryškesnis akcentas suteikiamas ne galutiniam tikslui, bet pačiam procesui – nuolatiniam minėto tikslo siekimui. Tai iš esmės atliepia 1.4.2 poskyryje analizuojant absoliučiąją ir santykinę (reliatyviąją) saugumo sampratą išryškėjusį suvokimą, kad visiškas saugumas realiame gyvenime yra sunkiai pasiekiamas (jeigu tai išvis yra įmanoma¹⁴¹), todėl į aviacijos saugumą koncentruotis reikėtų ne kaip į galutinį siektiną rezultatą (tikslą), bet kaip į nesibaigiantį ir nuolat besivystantį procesą. Toks aviacijos saugumo suvokimas teisinio turinio prasme skatina nuolatinę pažangą, kuri kartu su aviacijos saugumui būdingu lankstumu leidžia operatyviai prisitaikyti prie šiuolaikinėje modernioje visuomenėje greitai kintančių grėsmių. Atitinkamai didesnio lankstumo poreikis, kad būtų galima tinkamai reaguoti į besikeičiančias rizikas, akcentuojamas ir pagrindiniame Sąjungos aviacijos saugumui skirtame Reglamente (EB) 300/2008 (žr., pvz., 5 konstatuojamąją dalį¹⁴²). Todėl, kaip ir aviacijos saugos atveju, griežtai formalizuotas aviacijos saugumo apibrėžimas, nevarojant vertinamųjų sąvokų, tačiau tuo pačiu siekiant į aviacijos saugumo definiciją iš anksto įtraukti visas galimas grėsmes, taip užtikrinant aviacijos saugumo apibrėžimo universalumą, būtų nepraktiškas ir vargiai įmanomas. Taigi lygiai kaip aviacijos saugos, taip ir aviacijos saugumo apibrėžime negalima išvengti tam tikro laipsnio abstraktumo, dėl ko jis turėtų būti vertinamas labiau kaip vertybinis kelrodis, kiekvienu konkrečiu atveju kreipiantis ieškoti atsakymų į

¹⁴¹ Pasak O. Mironenko-Enerstvedt (2017), aviacijos pramonėje pripažįstama, kad nei geriausi pasaulyje specialistai, nei geriausia įranga ir pažangiausios technologijos negali užtikrinti 100 proc. efektyvaus saugumo. Kitaip tariant, vyrauja supratimas, kad 100 proc. efektyvus saugumas yra nepasiekiamas, o grėsmės ir rizikos vertinimo procesas yra skirtas rasti kiek įmanoma tinkamiausias ir efektyviausias (prieinamas) saugumo priemones. Tai pabrėžiama ir Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos leidinyje, apibendrinančiame Čikagos konvencijos priedus, atkreipiant dėmesį, jog tiek 17 priede, tiek kituose prieduose pateiktose specifikacijose pripažįstama, kad neįmanoma pasiekti visiško saugumo (ICAO, 2012b, p. 32).

¹⁴² „Atsižvelgiant į didesnio lankstumo poreikį priimant saugumo priemones ir procedūras, kad būtų galima tinkamai reaguoti į besikeičiančius rizikos įvertinimus ir sudaryti galimybes naudoti naujas technologijas, šiame reglamente turėtų būti nustatyti pagrindiniai principai, ką reikia padaryti siekiant apsaugoti civilinę aviaciją nuo neteisėtų veiksmų nesileidžiant į techninius ir procedūrinius dalykus, kaip tie reikalavimai turi būti įgyvendinami.“

tai, (i) kokias ir kieno vertybes, (ii) nuo kokių grėsmių ir (iii) iki kokio lygio (kokiomis sąnaudomis) siekiama apsaugoti.

Aviacijos saugumo teisinio turinio suvokimas santykinė (reliatyviaja) prasme suponuoja ir aviacijos saugos apibrėžimui būdingos „priimtino lygio“ rizikos kategorijos, kaip vieno iš reikšminių jų turinio elementų, egzistavimą. Tačiau aviacijos saugumo rizikų skirstymas į atitinkamas kategorijas¹⁴³ labiau grindžiamas vertinamaisiais kriterijais (lyginant su aviacijos sauga), kadangi apie saugumo (skirtingai nei saugos) rizikas paprastai turima žymiai mažiau objektyvių istorinių duomenų, kuriais remiantis būtų galima tiksliau, pasitelkiant statistinius (tikimybinus) metodus, apskaičiuoti jų tikimybę ir (ar) galimų neigiamų pasekmių mastą. Savo ruožtu toks objektyvių duomenų trūkumas palieka daugiau erdvės galimoms manipuliacijoms ir subjektyviam vertinimui, taigi ir galimam piktnaudžiavimui taikant žmogaus teises ribojančias aviacijos saugumu grindžiamas priemonės. Todėl, kaip ne kartą akcentuota, aviacijos saugumo efektyvumui (veiksmingumui) neišvengiamai būtinas lankstumas kartu gali būti laikomas ir negatyviu šios koncepcijos bruožu žmogaus teisių apsaugos požiūriu.

Abstraktus įvairių priemonių ir procedūrų, žmogiškųjų bei materialinių išteklių, kaip tinkamų „įrankių“ apsaugoti civilinę aviaciją nuo neteisėto įsikišimo / neteisėtų veikų, įvardijimas aptartuose apibrėžimuose gali būti vertinamas kaip suteikiantis teisėkūros, taip pat aviacijos saugumą įgyvendinantiems subjektams laisvę pasirinkti iš esmės bet kokias, jų manymu, tam tinkamas priemones (būdo, masto, sąnaudų prasme ir kt.). Toks lankstumas, aiškiai neapibrėžiant ir nepatikslinant, kokias ir kieno vertybes, nuo kokių grėsmių bei iki kokio lygio (kokiomis sąnaudomis) įvedamomis aviacijos saugumo priemonėmis siekiama apsaugoti, gali sudaryti prielaidas piktnaudžiauti šia teisine kategorija. Todėl atitinkamų priemonių pasirinkimas, ypač jei jų taikymas gali lemti žmogaus teisių ribojimus, turi būti tinkamai pagrįstas ir pakankamai aiškiai atskleistas. Priešingu atveju apsunkinama galimybė objektyviai patikrinti tokių aviacijos saugumu grindžiamų žmogaus teises ribojančių priemonių būtinumą, jų tinkamumą ir proporcingumą deklaruojamiems tikslams. Tai dar labiau aktualu, kai aviacijos sauga ir aviacijos saugumas nėra atribojami, nors saugai ir saugumui būdinga skirtinga grėsmių prigimtis, jų pobūdis bei sąveika su saugomomis vertybėmis lemia nevienodą vertinimo (nuožiūros) laisvę taikyti konkrečias su šiomis grėsmėmis kovoti skirtas priemones ir tokių priemonių vertybinis svoris gali reikšmingai varijuoti.

¹⁴³ Pavyzdžiui: 1) nepriimtina, netoleruotina, visiškai atmetina; 2) toleruotina; 3) priimtina; 4) nereikšminga (plačiau žr. 1.4.3 poskyrį).

Kita vertus, dauguma aviacijos saugumo sprendimų dėl savo specifikos laikomi slaptais ir plačioji visuomenė (netgi aviacijoje, tačiau ne saugumo srityje dirbantys asmenys) paprastai negali su jais susipažinti bei nedalyvauja ir niekaip kitaip negali daryti įtakos jų priėmimui (Mironenko-Enerstvedt, 2017, p. 120–121, 134). Toks aviacijos saugumui būdingas skaidrumo trūkumas gali sudaryti dar didesnes prielaidas pasireikšti piktnaudžiavimui priimant sprendimus dėl žmogaus teisės ribojančių priemonių įvedimo bei suteikia pagrindą tokių priemonių kritikai. Vis dėlto reikia pripažinti, kad su aviacijos saugumu susijusi informacija yra itin jautri ir dėl pačių grėsmių pobūdžio reikalauja tam tikro slaptumo. Duomenims apie aviacijos saugumo priemones tapus viešai prieinamiems, šios priemonės dažnu atveju tiesiog nebektų prasmės, nes jas būtų žymiai lengviau apeiti, t. y. reikšmingai sumažėtų jų efektyvumas. Taigi aviacijos saugumui iš prigimties būdingas į valstybių saugumo ir žvalgybos tarnybų veiklą panašus *modus operandi*, reiškiantis tam tikro lygio skaidrumo trūkumą, kai dalis informacijos, įvairūs rizikos vertinimai ir grėsmių valdymo priemonių aprašymai neišvengiamai laikomi konfidencialiais duomenimis dėl savo itin jautraus pobūdžio, nes patekę į netinkamas rankas galėtų būti panaudoti piktybiniais tikslais. Atsižvelgiant į galimų saugumo grėsmių neapibrėžtumą, jų įvairumą ir kryptingą (tikslingai nukreiptą) siekį bei dedamas pastangas sąmoningai apeiti saugumo priemones, abejotina, ar tokiomis aplinkybėmis įmanoma ir pagrįsta būtų aviacijos saugumo apibrėžime iš anksto reikšmingai susiaurinti galimų taikyti priemonių apibrėžtį. Šiuo aspektu esminis dėmesys, manytina, turėtų būti skiriamas tolesniam – konkrečių priemonių parinkimo ir taikymo – etapui, būtent jo metu detalai įvertinant tokio pasirinkimo neigiamą įtaką žmogaus teisėms ir išsamiai pagrindžiant (motyvuojant) savo pasirinkimą.

Aviacijos saugumui būdingo ir jo veiksmingumui itin svarbaus lankstumo kontekste galima pastebėti tam tikrą paradoksą – šis lankstumas iš dalies yra tik iliuzinis, kadangi paprastai saugumo taisyklės formuluojamos įsakmiai ir yra imperatyvios, todėl realiai egzistuoja gana ribotos galimybės jas taikyti lanksčiai, operatyviai reaguojant į kintančias grėsmes. Šiuo aspektu įvairūs autoriai (Reason, 1997; Mearns et al., 2013; Weick, 1987 cituota Pettersen, Bjørnskau, 2015, p. 168) atkreipia dėmesį, kad didelio patikimumo organizacijos su aukšta saugos ir saugumo kultūra paprastai pasižymi lankstumu, kai darbuotojai geba prisitaikyti prie kintančių sąlygų (grėsmių) bei improvizuoti ir yra skatinami tai daryti, tokiu būdu kuriant pasitikėjimo grindžiamą atmosferą. Ši tendencija, pavyzdžiui, pastebima ir aviacijos saugos srityje, kai nustatomas taisyklės bei procedūros siekiama kuo labiau individualizuoti atsižvelgiant į skirtingus grėsmės lygius ir vis labiau judama

rizika grįsto teisinio reguliavimo link¹⁴⁴. Tačiau civilinės aviacijos saugumo taisyklėms, ypač nustatytoms po 2001 m. rugsėjo 11 d. teroristinių išpuolių JAV, nėra būdingas toks pasitikėjimu grįstas reguliavimas ir iš esmės užkertamas kelias bet kokioms interpretacijoms jas taikant – aviacijos saugumo taisyklės paprastai yra absoliučios ir suformuluotos griežtai (kategoriškai), nors kartais gali atrodyti visiškai nelogiškos. Pavyzdžiui, orlaivių pilotams bei kitiems įgulos nariams, kaip ir keleiviams, taip pat neleidžiama į orlaivį įsinešti aštrių ar kitų daiktų, kuriuos galima panaudoti prieš aviaciją nukreiptiems nusikalstamiems tikslams, nors piloto kabinoje paprastai turi būti plieninis kirvis ar kitas panašus įrankis, skirtas nelaimės atveju išlaužti užsikirtusias piloto kabinos duris, ir apskritai pilotai norėdami galėtų bet kuriuo metu tiesiog sudaužyti skrendantį orlaivį. Kita vertus, nustačius saugumo taisyklių išimtis orlaivių pilotams ar kitiems aviacijos darbuotojams, piktų kėslų turintys asmenys galėtų bandyti pasinaudoti jomis (apsimesdami šiais darbuotojais ar pan.), todėl šiuo aspektu galima įžvelgti tam tikrą logiką, t. y. pagrįstas priežastis vykdyti aviacijos darbuotojų saugumo patikras. Be to, orlaivių pilotų bei kitų aviacijos darbuotojų patikrinimai prisideda prie keleivių saugumo jausmo didinimo ir tokiu būdu padeda kovoti su visuomenės baimėmis (nors ir nebūtinai pagrįstomis), kadangi keleiviai jaučiasi užtikrinčiau matydami, jog visi be išimties asmenys prieš patekdami į oro uostų saugumo zonas ir orlaivius yra tikrinami.

Aviacijos saugumo taisyklės iš tiesų nesuteikia tokio didelio lankstumo jas taikant, kuris būdingas aviacijos saugos organizavimui ir vykdymui, o šis lankstumas aviacijos saugumo taisyklių taikymo etape veikiau yra formalus ir iliuzinis, tokiai iliuzijai daugiausia kylant iš aviacijos saugumo priemonių slaptumo. Aviacijos saugumo požiūriu tai atrodo nelogiška, nes aviacijos saugumas siekia kovoti su iš anksto paprastai nežinomomis ir sunkiau prognozuojamomis grėsmėmis (lyginant su aviacijos saugos grėsmėmis), kuriomis tikslingai siekiama išvengti egzistuojančių saugumo priemonių, todėl šioje srityje kaip tik pageidautinas didesnis organizacinis lankstumas, būtinas greitesniam prisitaikymui prie kintančių grėsmių (Wildavsky, 1988 cituota Pettersen, Bjørnskau, 2015, p. 169). Be to, kaip pabrėžia K. A. Pettersen ir T. Bjørnskau (2015, p. 176), daugelis aviacijos saugumo priemonių jas taikant ilgainiui praktikoje vis tiek tampa žinomos, todėl jų nelankstumas galiausiai bet kuriuo atveju lemia sumažėjusį šių priemonių efektyvumą. Savo ruožtu slaptumas tik didina nepasitikėjimą pačia sistema ir

¹⁴⁴ Pavyzdžiui, diferencijuotas keleivinių ir pramoginių orlaivių teisinis reguliavimas, bepiločių orlaivių reglamentavimo diferencijavimas atsižvelgiant į jų masę, naudojimo tikslą ir pan.

kelia susirūpinimą dėl galimo piktnaudžiavimo, todėl svarstyтина, ar nebūtų tikslinga aviacijos saugumo priemonių efektyvumą užtikrinti didesnę skaidrumą šioje srityje kompensuojant didesniu aviacijos saugumo priemonių taikymo lankstumu, kuris žmogaus teisių apsaugos prasme savaime nebūtų ydingas, tik reikalauja didesnio atidumo.

2.2. Aviacijos saugos ir aviacijos saugumo suvokimas ESTT bei EŽTT jurisprudencijoje

Mokslinėje literatūroje pabrėžiama, jog kuo daugiau į teisės normą yra įtraukiama neapibrėžto turinio elementų, tuo didesnė erdvė paliekama interpretatoriaus vertinimams bei kūrybiniam indėliui į tokios normos turinio formulavimą jos aiškinimo procese (Lastauskienė ir kt. 2020, p. 349). Atitinkamai aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sampratoms būdingi vertinamojo pobūdžio elementai, griežtai neapibrėžiantys nei konkrečių saugotinių vertybių, nei grėsmių, nuo kurių jos saugomos, ar siekiamo (priimtino) tokios apsaugos lygio, suteikia plačią erdvę jas interpretuojančio subjekto, t. y. subjektyviems, vertinimams. Šiuo – teisės aiškinimo – požiūriu neabejotinai svarbus teismų, kaip teisės interpretatorių, vaidmuo ir jų indėlis atskleidžiant aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sampratų turinį.

Teisės aiškinimas, kaip teisės turinio atskleidimas, yra neišvengiamas, nes tik suvokta teisė gali būti įgyvendinta, o kokybiškas teisės aiškinimas yra būtina teisingo bei vienodo teisės taikymo ir įgyvendinimo prielaida (Lastauskienė ir kt., 2020, p. 348). Šiuo aspektu kontinentinės teisės tradicijoje pastebimas didėjantis teisę taikančių teismų vaidmuo ir jų aktyvumas „ne tik aiškinantis, koks yra „tikrasis“ taikytinų taisyklių turinys, bet tam tikrais atvejais teismams patiems kuriant teisinės taisykles“ (Lastauskienė ir kt., 2020, p. 67). Nors teismų, kaip pilnaverčių teisėkūros subjektų, statuso pripažinimas tarp teisės tyrėjų iki šiol kelia diskusijas ir šiuo klausimu nėra vieningos nuomonės (Baublys ir kt., 2010 cituota Lastauskienė ir kt., 2020, p. 261), dėl teismų sprendimų privalomumo reikia pripažinti, jog jie taip pat kartais kuria teisę per teismo precedentą¹⁴⁵. Taigi, siekiant išsamiai bei visapusiškai atskleisti aviacijos saugos ir aviacijos saugumo teisinį turinį, toliau analizuojamas jų suvokimas ESTT bei EŽTT jurisprudencijoje.

¹⁴⁵ Plačiau apie teismo precedento teisinę galią ir jo veikimą žr., pvz., Baltrimas, J. (2017). *Teismo precedentas: autoritetas ir veikimas*. Daktaro disertacija, socialiniai mokslai, teisė (01S). Vilnius: Vilniaus universitetas.

2.2.1. Aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sąvokų vartojimo ESTT ir EŽTT jurisprudencijoje kalbiniai aspektai

Visų pirma pastebėtina, kad iš ESTT ir EŽTT jurisprudencijos analizės matyti šių teismų praktikoje aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sąvokų vartojimo tikslumui bei jų teisiniam turiniui neskiriamas pakankamas dėmesys. Dažnu atveju minėtos teisinės kategorijos yra tapatinamos ir vartojamos kaip sinonimai, nedarant tarp jų jokios atskirties. Pavyzdžiui, ESTT savo sprendime byloje *Selex Sistemi Integrati prieš Komisiją*, C-113/07 P, net keletą kartų vietoj „sauga“ vartojo tarptautiniame civilinės aviacijos reglamentavime įtvirtintų apibrėžimų požiūriu klaidingą „saugumo“ sąvoką. Šioje byloje, kuri susijusi su oro navigacijos valdymo sistemų sritimi, daug kartų minima Eurokontrolės tarptautinė konvencija dėl bendradarbiavimo oro navigacijos saugos srityje (1960), tačiau Teisingumo Teismas tame pačiame sprendime referuoja į oro navigacijos saugumo vystymą, nors byloje nebuvo sprendžiami jokie su grėsmėmis aviacijos saugumui susiję klausimai. Tiesa, angliškojoje nurodyto sprendimo versijoje visais atvejais vartojama tinkama sąvoka „safety“, o šios bylos proceso kalba buvo italų, kurioje tiek saugai, tiek saugumui apibrėžti vartojamas tik vienas terminas – „sicurezza“. Vėlesnėje su oro eismo valdymu susijusioje byloje *Skeyes*, C-353/20, nagrinėdamas atvejį, kai už aviacijos saugai esminių oro navigacijos paslaugų teikimą nacionalinėje oro erdvėje atsakinga bendrovė dėl darbuotojų trūkumo buvo ne kartą uždariusi visą Belgijos oro erdvę, ESTT taip pat vartojo netikslias sąvokas „oro eismo saugumas“ ir „oro navigacijos saugumas“ (pvz., 15, 17 p.), nors šioje byloje nebuvo nagrinėjami su aviacijos saugumu susiję klausimai. Kita vertus, sprendimo angliškojoje versijoje vartojama tinkama terminologija – „safety of air navigation“, kaip ir versijoje bylos proceso kalba (prancūzų) – „sécurité de la navigation aérienne“, kurioje saugai ir saugumui apibūdinti egzistuoja savarankiški terminai¹⁴⁶.

Teisingumo Teismo nagrinėtos bylos *Prigge ir kt.*, C-447/09, bei *Fries*, C-190/16, taip pat buvo susijusios su aviacijos sauga, jose keliant klausimus dėl komercinių orlaivių pilotų amžiaus ribojimo, šią priemonę argumentuojant gebėjimų tinkamai atlikti savo darbo funkcijas sumažėjimu dėl fiziologinių priežasčių, jiems sulaukus vyresnio amžiaus. Tačiau pirmuoju atveju ESTT visame sprendimo tekste vietoj saugos vartojo saugumo sąvoką (pvz., 57, 58, 68, 78, 82 p.), o antruoju atveju šias sąvokas vartojo kaip sinonimus, netgi tame pačiame sakinyje (pvz., 42, 45 p.). Kita vertus, kaip ir prieš tai aptartose bylose *Selex Sistemi Integrati prieš Komisiją* bei *Skeyes*, angliškiosiose šių

¹⁴⁶ Prancūzų k. sauga – „sécurité“; saugumas – „sûreté“.

sprendimų versijose vartojama tinkama sąvoka „*safety*“, o proceso kalba jose buvo vokiečių, kurioje abiem šioms prasmėms apibrėžti yra vartojamas tik vienas terminas – „*Sicherheit*“.

Byloje *International Jet Management*, C-628/11, nagrinėtas klausimas dėl draudimo iškristi į Vokietijos oro erdvę kitos valstybės narės išduotą licenciją oro susisiekimui vykdyti turintiems oro vežėjams, kurie vykdo skrydžius iš trečiosios šalies į Vokietijos teritoriją. Kaip matyti iš pagrindinėje byloje kilusio ginčo esmės, tokį draudimą nacionalinės institucijos, be kita ko, grindė siekiu užtikrinti tinkamą aviacijos saugos lygį, argumentuojant tuo, jog praktikoje kitos valstybės narės, kuriose įsteigtos oro transporto bendrovių buveinės, ne visuomet savo pareigas aviacijos saugos priežiūros srityje įvykdo tinkamai. Tačiau ESTT didžiosios kolegijos sprendimo tekste lietuvių kalba šioje byloje vietoj žodžio sauga vartota saugumo sąvoka (pvz., 48, 71 p.). Tiesa, ir šios bylos proceso kalba buvo vokiečių, o angliškojoje sprendimo versijoje vartota tinkama sąvoka – „*safety*“.

Nagrinėdamas prašymą priimti prejudicinį sprendimą byloje *van der Lans*, C-257/14, kurioje esminis klausimas kilo dėl skrydžio atšaukimo (atidėjimo ilgam laikui), neužsivedus vienam iš orlaivio variklių dėl sugedusios degalų pompas ir hidromechaninės sistemos, vertinimo kaip „ypatingos aplinkybės“ Reglamento (EB) 261/2004 5 straipsnio 3 dalies prasme, ESTT taip pat lygiagrečiai vartojo sąvokas „skrydžių sauga“ (pvz., 36 p.) ir „skrydžių saugumas“ (pvz., 38, 40 p.). Tačiau iš sprendimo konteksto aiškiai matyti, kad turima omenyje būtent skrydžių sauga, kadangi nagrinėtas klausimas susijęs su natūraliai (nesant jokių piktybinių trečiųjų asmenų veiksmų) įvykusi visiška atsitiktiniu techninio pobūdžio gedimu. Vis dėlto, šio sprendimo angliškojoje versijoje vartojama tinkama terminologija – „*flight safety*“ arba „*safety of flights*“, kaip ir versijoje bylos proceso kalba (olandų) – „*vliegveiligheid*“, kurioje saugai ir saugumui apibūdinti egzistuoja savarankiški terminai¹⁴⁷.

Tarptautiniame civilinės aviacijos reglamentavime įtvirtintų apibrėžimų neatitinkanti saugumo sąvoka vietoj saugos buvo vartojama ir kitose ESTT nagrinėtose bylose dėl „ypatingų aplinkybių“ aiškinimo. Pavyzdžiui, bylose *Wallentin-Hermann*, C-549/07, kai skrydis buvo atšauktas dėl sudėtingo lėktuvo variklio turbino gedimo, ar *Germanwings*, C-501/17, kai skrydis atidėtas ilgiau nei trims valandoms dėl orlaivio padangos apgadinimo joje įstrigus ant oro uosto kilimo ir tūpimo tako gulinčiam varžtui, taip pat *Pešková ir Peška*, C-315/15, kai skrydis buvo atidėtas ilgam laikui dėl orlaivio apžiūros po susidūrimo su paukščiu ir prieš tai kilusio vožtuvo techninio gedimo

¹⁴⁷ Olandų k. sauga – „*veiligheid*“; saugumas – „*beveiliging*“.

šalinimo, ESTT vartojo sąvoką „skrydžių saugumas“, o paskutiniojoje iš nurodytų bylų, referuodamas į orlaivio patikrinimą dėl galimų pažeidimų po susidūrimo su paukščiu, Teisingumo Teismas nuosekliai vartojo ir sąvoką „saugumo patikra“ (pvz., 32, 33, 37, 55, 56 p., rezoliucinės dalies 2 p.). Vis dėlto, visose nurodytose bylose sprendimų angliškosiose kalbinėse versijose vartojama tinkama sąvoka – „*safety*“, o šių bylų proceso kalbose (vokiečių – pirmaisiais dviem atvejais, ir čekų – trečiuoju atveju), saugai ir saugumui apibrėžti vartojamas tik vienas terminas, atitinkamai – „*Sicherheit*“ ir „*bezpečnost*“.

Siekiant visapusiškos analizės būtina pažymėti, kad ESTT praktikoje egzistuoja atvejų, kai aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sąvokos vartotos tinkama reikšme ir lietuvių kalboje. Tačiau nėra aišku, ar tai daroma sąmoningai priskiriant šioms sąvokoms tinkamas reikšmes, ar labiau atsitiktiniai. Pavyzdžiui, byloje *Demmer*, C-684/13, kuri buvo susijusi su išmokomis už pagal bendrosios išmokos schemą deklaruotus šienaujamoms žemės plotams su oro uostų kilimo ir tūpimo, riedėjimo ir stabdymo takais besiribojančiose oro uostų saugos juostose, ESTT vartojo tinkamą – saugos – sąvoką. Tačiau šioje byloje pateiktoje generalinio advokato Nils Wahl išvadoje pakaitomis kaip sinonimai vartotos saugos ir saugumo sąvokos, kartais netgi tame pačiame sakinyje (pvz., 41, 42, 47, 56, 63 p.). Nors išvados originalo kalboje (anglų) saugumo sąvoka pavartota mažiau kartų, nei jos vertime į lietuvių kalbą, tačiau ir originalioje kalbinėje generalinio advokato išvados versijoje ji vartojama netinkama reikšme.

Minėta, kad ESTT praktikoje aiškinant Sąjungos teisės, įskaitant sudedamąją jos teisinės sistemos dalimi esančių tarptautinių aviacijos susitarimų (pvz., Monrealio konvencijos¹⁴⁸), nuostatas ir siekiant nustatyti jų turinį bei tikrąją prasmę, atsižvelgiama į galimus neatitikimus tarp skirtingų kalbinių versijų, ypač tarp oficialiųjų Sąjungos kalbų, kurios šiuo požiūriu yra lygiavertės, nesuteikiant kuriai nors iš jų prioriteto kitų Sąjungos kalbų atžvilgiu. Tačiau iš aptartų ESTT praktikos pavyzdžių panašu, kad aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sąvokų vartojimui skirtingose kalbinėse šios aukščiausios ES teisminės institucijos oficialių dokumentų (sprendimų) versijose toks dėmesys nėra skiriamas, tam tikrais atvejais iš esmės ignoruojant jų vartojimo neatitikimus. Tokiu būdu ESTT, turintis užtikrinti vienodą Sąjungos teisės aiškinimą ir taikymą visoje ES, iš esmės veikia

¹⁴⁸ Žr., pvz., ESTT 2016 m. vasario 17 d. sprendimą byloje *Air Baltic Corporation*, C-429/14; 2010 m. gegužės 6 d. sprendimo byloje *Walz*, C-63/09, 24 punktą; taip pat žr. 2022 m. kovo 24 d. generalinio advokato Jean Richard de la Tour išvadą byloje *Laudamotion*, C-111/21.

priešingai ir įneša daugiau sumaišties vartojant aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sąvokas bei gali iškreipti jų suvokimą.

Vis dėlto ir EŽTT su aviacijos sritimi susijusiose bylose ne visais atvejais tinkamai atskiria saugos ir saugumo sąvokas. Pavyzdžiui, byloje *Straume prieš Latviją*, peticijos Nr. 59402/14, nagrinėjant su oro eismo valdymu aviacijos saugos aspektu susijusius klausimus, vartotos tokios sąvokos kaip „civilinės aviacijos saugumas“ (angl. *civil aviation security*), „skrydžių saugumas“ (angl. *flight security*) ar „oro erdvės saugumas“ (angl. *security of airspace*), nors byloje spręsti klausimai su aviacijos saugumu nebuvo susiję. Kitoje byloje *Tiramavia S.R.L. ir kiti prieš Moldovos Respubliką*, peticijų Nr. 54115/09, 55707/09 ir 55770/09, nagrinėtas klausimas, susijęs su oro vežėjo pažymėjimų, kurie yra būtina veiklos oro susisiektimo srityje vykdymo sąlyga, panaikinimu trims oro transporto bendrovėms, jų veikloje nustačius neatitikimų aviacijos saugos reikalavimams, be kita ko, Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūrai (EASA) atlikus šių bendrovių patikrinimus. Pastarojoje byloje EŽTT vietoj „skrydžių saugos“ (angl. *flight safety*) taip pat vieną kartą (sprendimo 14 p.) pavartojo turinio prasme netikslią „skrydžių saugumo“ (angl. *flight security*) sąvoką. Nors likusiame šios bylos sprendimo tekste Strasbūro teismas vartojo pagal prasmę tinkamą saugos sąvoką, nėra aišku, ar jis tai darė sąmoningai. Tiesa, nurodytos sąvokos jų turinio neatitinkančia prasme abiejose bylose buvo vartojamos sprendimų aprašomosiose dalyse dėstant bylos fabulą, tačiau šie pavyzdžiai atskleidžia, kad EŽTT taip pat ne visuomet skiria pakankamą dėmesį aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sąvokų vartojimo tikslumui, jas tam tikrais atvejais iš esmės sutapatindamas.

Kaip matyti, tarptautiniame civilinės aviacijos reglamentavime įtvirtintų aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sąvokų neatitinkantį jų vartojimą dažnu atveju lemia netinkamas vertimas iš kitų kalbų. Tai ypač akivaizdu ESTT jurisprudencijoje, kai bylos proceso kalboje abiem prasmėmis vartojamas tik vienas (tas pats) žodis ir tokiose bylose priimti Teisingumo Teismo sprendimai verčiami į kitas oficialiąsias Sąjungos kalbas. Tačiau netinkami vertimai pasitaiko ir bylose, kuriose proceso kalba saugai ir saugumui apibrėžti egzistuoja savarankiški terminai ir jie vartojami tinkamai. Nors iš pirmo žvilgsnio tai gali pasirodyti ne itin reikšminga, toks vertimo neatidumas sudaro klaidingą įspūdį, kad aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sąvokos laikomos sinonimais ir nėra būtina jas atriboti, o tam tikrais atvejais apskritai atrodo, jog teismai aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sąvokas sąmoningai tapatina. Šis neatidumas ir netikslus teisinių sąvokų vartojimas, ypačingai tai sutinkant (ir gana dažnai) supranacionalinių teisminių institucijų praktikoje, kaip antai ESTT, kuris turi užtikrinti vienodą Sąjungos teisės aiškinimą visose

valstybėse narėse, ar EŽTT, įgalioto aiškinti Konvencijos nuostatas, dar kartą patvirtina, kad aviacijos saugos ir aviacijos saugumo teisiniu turiniui praktikoje nėra skiriamas reikiamas dėmesys ir jis ne tik dažnu atveju eksplisitiškai nėra atskleidžiamas, bet panašu, jog ir ne visada yra tinkamai suvokiamas.

Nepaisant to, jog ne kiekvienu atveju aviacijos saugos ir aviacijos saugumo atribojimas turi lemiamą reikšmę bylos baigčiai, atsainumas šių sąvokų atžvilgiu yra pavojingas, kadangi, kaip atskleidė pirmojoje disertacijos dalyje atliktas tyrimas, turinio prasme jos nėra tapačios ir žmogaus teisių ribojimų kontekste atliekant atitinkamų priemonių tinkamumo, jų būtinumo ir proporcingumo testą, gali lemti skirtingą vertinimą. Iš teismų, kaip savo srities profesionalų, šiuo aspektu pagrįstai tikimasi deramo atidumo, ypatingai tais atvejais, kurie susiję su pagrindinių žmogaus teisių apsauga. Siekiant užtikrinti aukšto lygio žmogaus teisių apsaugos standartus ir išvengti galimo piktnaudžiavimo taikant nepagrįstus ribojimus, tokio pobūdžio bylose būtina tiksliai identifikuoti, koku – aviacijos saugos ar aviacijos saugumo – tikslu yra grindžiami atitinkami ribojimai, bei pakankamai aiškiai ir išsamiai atskleisti jų turinį, kad būtų galima tinkamai įvertinti šių tikslų sąsają su Chartijoje ir (ar) EŽTK įtvirtintais žmogaus teisių ribojimų pagrindais bei ribojimų taikymo sąlygomis.

Kita vertus, galima svarstyti, jog saugos ir saugumo sąvokų tapatinimą ESTT ir EŽTT jurisprudencijoje galbūt lemia siekis pernelyg nenutolti nuo įprastos jų vartosenos kasdienėje kalboje. Kaip minėta, aiškinamuosiuose žodynuose sauga ir saugumas dažnai yra nurodomi kaip sinonimai, todėl ir kasdienėje kalboje neretai vartojami pakaitomis, suteikiant jiems tą pačią reikšmę (Boholm et al., 2016, p. 329, 331; Line et al., 2006, p. 2). Savo ruožtu ESTT ne kartą yra pabrėžęs, jog sąvokos turi būti aiškinamos, be kita ko, atsižvelgiant į jų įprastą reikšmę bendrinėje kalboje¹⁴⁹. EŽTT jurisprudencijoje taip pat pabrėžiama, jog Konvencija, kaip tarptautinė sutartis, turi būti aiškinama atsižvelgiant į 1969 m. Vienos konvencijoje dėl tarptautinių sutarčių teisės, konkrečiai jos 31–33 straipsniuose, numatytas aiškinimo taisykles, *inter alia* atsižvelgiant į joje vartojamų sąvokų įprastinę reikšmę sutarties kontekste¹⁵⁰. Sutiktina, kad šis tikslas yra svarbus, kadangi

¹⁴⁹ Žr., pvz., ESTT 2008 m. gruodžio 22 d. sprendimo byloje *Wallentin-Hermann*, C-549/07, 17 punktą; taip pat žr. 2013 m. sausio 31 d. sprendimą byloje *Denise McDonagh prieš Ryanair Ltd*, C-12/11; 2019 m. gruodžio 19 d. sprendimo byloje *Niki Luftfahrt*, C-532/18, 34–35 punktus.

¹⁵⁰ Žr., pvz., EŽTT 2016 m. lapkričio 8 d. sprendimo byloje *Magyar Helsinki Bizottság prieš Vengriją* [DK], peticijos Nr. 18030/11, 118–125 punktus ir juose nurodytą jurisprudenciją.

pernelyg nutolus nuo visuomenėje paplitusio (įprasto) sąvokų vartojimo aviacijos saugos ir aviacijos saugumo apibrėžimai gali būti sunkiai akceptuojami ir, užuot pasiekus norimą tikslumą, sukelti dar didesnę painiavą juos vartojant (plačiau žr. 1.2.1 poskyrį). Tačiau aviacijoje egzistuoja ypač ryški atskirtis tarp saugos ir saugumo dėl skirtingo grėsmių pobūdžio ir prigimties, atitinkamai skiriasi ir priemonės, kuriomis su šiomis grėsmėmis siekiama kovoti. Todėl nepaisant galimo teismų tikslo pernelyg nenutolti nuo kasdienio (įprasto) sąvokų vartojimo, aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sąvokos, turinčios specialią reikšmę, negali būti tapatinamos ir vartojamos kasdienėje kalboje saugai ir saugumui suteikiama, su specialia jų reikšme aviacijoje nesuderinama sinonimų prasme. Šiuo aspektu būtina tinkamai atsižvelgti į saugos ir saugumo sąvokų vartojimo specifiką, kylančią iš pagrindinio šių sąvokų vartojimo konteksto – aviacijos, kuris įtvirtintas pačioje tiriamų sąvokų gramatinėje sandaroje (sintaksėje) – „aviacijos sauga“ ir „aviacijos saugumas“.

2.2.2. Skirtingų kontekstų įtaka aviacijos saugos ir aviacijos saugumo suvokimui ESTT ir EŽTT jurisprudencijoje

Skirtingi kontekstai gali daryti reikšmingą įtaką teisinių sąvokų sampratai. Šiuo klausimu Teisingumo Teismo suformuotoje jurisprudencijoje nuosekliai pabrėžiamas poreikis aiškinant Sąjungos teisės nuostatą atsižvelgti ne tik į jos tekstą ir tekste vartojamų žodžių įprastą reikšmę, bet ir į kontekstą, kuriame ji vartojama, taip pat teisinio reguliavimo, kurio dalis ji yra, tikslus¹⁵¹. Tai ypatingai aktualu tais atvejais, kai skirtingose kalbose turinio prasme vartojamos nevienodos formuluotės, kuomet ESTT pabrėžia poreikį greta minėtų aspektų įvertinti nuostatos priėmimo kontekstą ir pan.¹⁵² Konvencijos, kaip „gyvo instrumento“, aiškinimui ir taikymui taip pat būdinga tai, jog būtina atsižvelgti į įvairias aplinkybes (kontekstus), siekiant užtikrinti veiksmingą žmogaus teisių apsaugą. Be to, kontekstas yra teisiškai reikšmingas veiksnys ne tik aiškinant teises sąvokas ar žmogaus teisių ir laisvių turinį, bet ir sprendžiant, ar įsiterpimas į žmogaus teises (atitinkamas ribojimas) buvo teisėtas ir proporcingas (žr., pvz., Baltrimas, 2022, p. 55–60).

¹⁵¹ Žr., pvz., ESTT 2008 m. gruodžio 22 d. sprendimo byloje *Wallentin-Hermann*, C-549/07, 17 punktą; taip pat žr. 2013 m. sausio 31 d. sprendimą byloje *Denise McDonagh prieš Ryanair Ltd*, C-12/11.

¹⁵² Žr., pvz., ESTT 2014 m. rugsėjo 18 d. sprendimo byloje *Vueling Airlines*, C-487/12, EU:C:2014:2232, 29–31 punktus; taip pat žr. 2015 m. rugsėjo 17 d. sprendimo byloje *van der Lans*, C-257/14, 23–25 punktus.

Savo ruožtu pirmojoje disertacijos dalyje atliktas tyrimas atskleidė aviacijos saugos ir aviacijos saugumo teisinio turinio priklausomybę nuo įvairių kontekstų.

Analizuojant aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sąvokas, visų pirma, aktualus būtent aviacijos kontekstas, kuris reikalauja nustatyti pakankamai glaudžią sąsają su aviacijos veikla ir iš to kylančiomis ar kitaip tampriai susijusiomis grėsmėmis. Vis dėlto aviacijos kontekstas nereiškia, kad rizika turi būti būdinga išimtinai tik aviacijai, t. y. negali pasireikšti jokiose kitose veiklos srityse ar kasdieniame gyvenime. Kita vertus, aviacijos sauga ir aviacijos saugumas neapima visų kasdienių rizikų. Taigi, aptariamose sąsajos požiūriu iš esmės reikia ieškoti tam tikros pusiausvyros, kad į aviacijos saugos ir (ar) saugumo apibrėžtį nepatektų visiškai nieko bendra su aviacija neturinčios rizikos, bet kartu nebūtų eliminuojamos kasdieniame gyvenime pasireiškiančios rizikos, kurios dėl aviacijos veiklos gali labiau aktualizuotis arba turėti specifinį poveikį. Ši pusiausvyra iš esmės perteikia atsakomybę už įvykius „savo valdose“ grindžiamą požiūrį į saugą ir saugumą aviacijoje, kuris skatina oro vežėjus imtis visų prieinamų priemonių kovojant su minėtomis rizikomis (kadangi, visų pirma, būtent oro vežėjai iš šios, tam tikrą riziką keliančios, veiklos gauna ekonominę naudą), tačiau neužkelia jiems pernelyg didelės naštos, kuri savo ruožtu galėtų skatinti didesnio masto žmogaus teises ribojančių priemonių taikymą, oro vežėjams siekiant išvengti nuostolių dėl galimos atsakomybės už absoliučiai bet kokias rizikas. Teismų praktikoje būtent ir ieškoma tokios pusiausvyros (plačiau žr. 1.3.1 poskyrį).

Kita vertus, tam tikrais atvejais aviacijos kontekstas gali būti suvokiamas kaip leidžiantis pagrįsti griežtesnius žmogaus teisių ribojimus. Pavyzdžiui, EŽTT byloje *Gahramanov prieš Azerbaidžaną*, peticijos Nr. 26291/06, pažymėjo, kad kontekstas, kuriame imamasi veiksmų, yra svarbus veiksnys, į kurį reikia atsižvelgti vertinant ribojančių priemonių atitiktį Konvencijos reikalavimams. Atitinkamai pastarojoje byloje, sprendžiant dėl galimo pareiškėjo teisės į laisvę (Konvencijos 5 str.) apribojimo, kai jis saugumo patikros oro uoste metu buvo sustabdytas, siekiant atlikti papildomą patikrinimą, tokiu kontekstu EŽTT iš esmės laikė aviaciją. Šiuo aspektu EŽTT akcentavo, jog visuomenėje dažnai pasitaiko situacijų, kai asmenys gali būti verčiami kęsti teisės į laisvę ar judėjimo laisvės apribojimus, ir keleivis, pasirinkęs kelionę lėktuvu, gali būti vertinamas kaip sutikęs su keliais saugumo patikrinimais – visų pirma, atliekant šiuos saugumo patikrinimus gali būti tikrinami jo asmens dokumentai arba atliekama bagažo apžiūra, taip pat jam gali tekti laukti, kol bus atliekami tolesni veiksmai siekiant nustatyti

jo tapatybę arba nustatyti, ar jis nekelia pavojaus skrydžio saugumui¹⁵³. Kitaip tariant, Strasbūro teismas aviacijos kontekstą Konvencijos ginamos teisės į laisvę ir judėjimo laisvės kontekste vertino kaip savaime galintį pagrįsti griežtesnius ribojimus, žinoma, su sąlyga, kad asmens sulaikymas nevirsija laiko, būtino atitinkamiems formalumams įvykdyti¹⁵⁴.

ESTT ir EŽTT praktikos analizė taip pat patvirtina, kad aviacijos saugos ir aviacijos saugumo suvokimui, be kita ko, reikšmingi kiti kontekstai, visų pirma – istorinis, socialinis, kultūrinis ir kt. Pavyzdžiui, byloje *YL prieš Altenrhein Luftfahrt GmbH*, C-70/20, kurioje pagrindinis ginčas kilo dėl žalos orlaiviui vykdant „kietą“ (angl. *hard*) nusileidimą ir jo metu keleivei patyrus stuburo traumą, Teisingumo Teismas reikšmingomis laikė konkrečiam orlaiviui taikomas naudojimo procedūras ir apribojimus, įskaitant numatytas leistinas normas ir ribas, susijusias su techninių eksploatacinių charakteristikų veiksniais (didžiausia leistina apkrova nusileidimo metu), be kita ko, atsižvelgiant į naujausius pasiekimus orlaivių naudojimo skrydžiams srityje. Taigi, teismas iš esmės vertino mokslo ir technologijų pažangą, įskaitant galimą progresą ateityje, dėl kurio reikšmingai pagerėjus orlaivių važiuoklių amortizavimo savybėms ar esant kitiems sprendiniams leistina didžiausios apkrovos riba nusileidimo metu gali būti sumažinta. Todėl neatmestina, kad ateityje analogiška situacija, atsižvelgiant į galimą pažangą, galėtų būti vertinama kitaip nei nurodytoje byloje, t. y. kaip „nelaimingas atsitikimas“ Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalies prasme, o tai savo ruožtu rodytų tam tikrą istorinę raidą aviacijos saugos, tiksliau – priimtinos rizikos, suvokimo prasme. Pavyzdžiui, byloje *Hatton prieš Jungtinę Karalystę*, peticijos Nr. 36022/97, susijusioje su orlaivių keliamu triukšmu, EŽTT taip pat akceptavo požiūrį, kad atsižvelgiant į kintančias sąlygas – bėgant laikui augantį oro transporto intensyvumą, triukšmo prevencijos technologijų pažangą, socialinio požiūrio į orlaivių keliamą triukšmą raidą ir kt., atitinkamos triukšmo prevencijos (kaip ir kitos ribojančios) priemonės turi būti nuolatos peržiūrimos, kadangi šių kontekstų kaita gali turėti įtakos žmogaus teisės ribojančių priemonių proporcingumo vertinimui¹⁵⁵.

Aiškinant Reglamento (EB) 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių

¹⁵³ Žr., EŽTT 2013 m. spalio 15 d. nutarties byloje *Gahramanov prieš Azerbaidžaną*, peticijos Nr. 26291/06, 40 punktą ir jame cituotą jurisprudenciją.

¹⁵⁴ Žr., EŽTT 2013 m. spalio 15 d. nutarties byloje *Gahramanov prieš Azerbaidžaną*, peticijos Nr. 26291/06, 41 punktą. Palyginimui žr., pvz., EŽTT 2016 m. spalio 11 d. sprendimo byloje *Kasparov prieš Rusiją*, peticijos Nr. 53659/07, 46–47 punktus.

¹⁵⁵ Žr. EŽTT 2003 m. liepos 8 d. sprendimo byloje *Hatton prieš Jungtinę Karalystę*, peticijos Nr. 36022/97, 125 ir 128 punktus.

atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, sąvoką „ypatingos aplinkybės“, kaip pagrindą atleisti skrydį vykdantį oro vežėją nuo pareigos mokėti keleiviams kompensaciją atšaukus skrydį dėl to, jog rengiantis aptariamam skrydžiui vienoje iš šių skrydžių vykdančio orlaivio padangų buvo rastas varžtas ir tą padangą reikėjo pakeisti, bei sprendžiant, ar į minėtą sąvoką patenka orlaivio padangos sugadinimas dėl ant oro uosto kilimo ir tūpimo tako gulinčio pašalinio objekto, kaip antai palaidų šiukšlių, taip pat buvo atsižvelgta į tuo metu esamas (prieinamas) technines kilimo ir tūpimo takų stebėjimo bei ant jų esančių pašalinių objektų pašalinimo sistemas, kurios dar nebuvo pakankamai išvystytos. Šiuo aspektu generalinis advokatas Evgeni Tanchev savo išvadoje atkreipė dėmesį, kad jau kelerius metus vystoma orui atspari sistema, kuri ateityje nuolat tikrins, ar ant kilimo ir tūpimo takų nėra pašalinių objektų, ir pavojaus atveju turėtų įjungti garso signalą, o ši pažanga istorinio konteksto prasme taip pat gali turėti įtakos tolesniam sąvokos „ypatingos aplinkybės“ aiškinimo plėtojimui priimtinos aviacijos saugos rizikos atžvilgiu ateityje.

Istorinio konteksto prasme svarbu ir tai, kad bėgant laikui vystosi ne tik aviacijos saugos ir (ar) saugumo priemonės, bet taip pat kinta pačios grėsmės aviacijai – dalis jų tampa nebeaktualiomis arba mažiau aktualiomis, kartu kyla naujos grėsmės ir jos nuolat transformuojasi¹⁵⁶. Kaip vienoje savo išvadų yra pažymėjęs generalinis advokatas Priit Pikamäe, Sąjungos aktas negali būti aiškinamas atsiribojant nuo politinių, socialinių, ekonominių ir technologinių jo priėmimo aplinkybių bei vėlesnių reglamentavimo pokyčių šioje srityje, taigi ir istorinio konteksto. Toks požiūris, kuris papildė kitus Teisingumo Teismo jurisprudencijoje įtvirtintus aiškinimo būdus, leidžia nustatyti Sąjungos teisės aktų leidėjo pripažįstamus pavojus, būtent „čia ir dabar“ esančius keleivių vežimo oru srityje¹⁵⁷, t. y. šiuo istoriniu laikotarpiu egzistuojančias (aktualias) grėsmes. Taigi istorinio konteksto įtaka aviacijos

¹⁵⁶ Pavyzdžiui, pradiniam šiuolaikinės aviacijos vystymosi etape ir iki Antrojo pasaulinio karo sauga iš esmės buvo orientuota į žmones – orlaivių pilotus, įgulas, keleivius, oro eismo valdymo darbuotojus ir kt., raginant juos elgtis saugiai, tačiau ilgainiui atsigręžta į aviacijoje naudojamų technologijų keliamą grėsmę, daugiau dėmesio skiriant orlaivių sistemų techninei saugai ir pan. (Miller, 1988, p. 57–58). Atitinkamai sparti pažanga informacinių technologijų srityje lėmė poreikį aviacijos saugumo srityje labiau susitelkti į siekį ap(si)saugoti ne tik nuo fizinių, bet ir nuo skaitmeninių grėsmių.

¹⁵⁷ Žr. generalinio advokato Priit Pikamäe 2020 m. vasario 27 d. išvadą byloje *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19. Nurodytu atveju pagrindinėje byloje buvo kilęs klausimas, ar agresyvus keleivio elgesys, kaip aviacijos saugos rizika, gali būti laikomas „ypatinga aplinkybe“, atleidžiančia oro vežėją nuo pareigos mokėti kompensaciją keleiviams.

saugos ir aviacijos saugumo suvokimui yra pakankamai akivaizdi. Atsižvelgiant į tai, tam tikra aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sampratų raida bėgant laikui iš esmės yra neišvengiama.

Kaip matyti, greta istorinio konteksto Priit Pikamäe išskyrė ir kitas reikšmingas aplinkybes, *inter alia* referuojančias į socialinį, ekonominį kontekstus. Pastarųjų svarią įtaką aviacijos saugos ir aviacijos saugumo suvokimui galima įžvelgti ESTT formuojamoje jurisprudencijoje. Pavyzdžiui, byloje *Niki Luftfahrt*, C-532/18, Teisingumo Teismo sprendimui dėl keleivio sužalojimo jam orlaivio salone nusiplikius karštu gėrimu, kai išsiliejo ant atlenkiamo orlaivio sėdynės staliuko padėto kavos puodelio turinys, pripažinimo „nelaimingu atsitikimu“, kaip tai suprantama pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalį, be kita ko, įtakos turėjo tai, jog karštų gėrimų tiekimas puodeliuose be dangtelio yra dažnas ir „socialiai priimtinas“ reiškinys. Tokiu būdu Teisingumo Teismas tam tikru mastu tiesiogiai pripažino socialinio konteksto įtaką vertinant su aviacijos sauga susijusią riziką.

Kiek tai susiję su ekonominiu kontekstu, verta paminėti generalinio advokato Priit Pikamäe išvadas bylose *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, ir *Airhelp*, C-28/20, dėl jau minėtos „ypatingų aplinkybių“ sąvokos aiškinimo aviacijos saugos kontekste¹⁵⁸, kuriose jis atkreipė dėmesį į tai, jog „[k]eleivių ir prekių vežimas yra svarbi ekonominė veikla, <...> ji prisideda prie Sąjungos ekonomikos“; „[k]eleivių vežimas oru yra svarbus Europos Sąjungos ekonomikos sektorius. Dabar tarptautiniu lygiu šiame sektoriuje dominuojančios kelios oro transporto bendrovės buvo įsteigtos [ES] valstybėse narėse ir tapo tam tikra prasme Europos verslumo simboliais“. Iš tiesų, aviacijos sektorius yra nepaprastai svarbus ekonomikos augimui, darbo vietų kūrimui, turizmo plėtrai, gerai išplėtotas bei tinkamai veikiantis oro transporto tinklas suartina žmones, todėl jam tenka itin svarbus vaidmuo skatinant sujungiamumą, teritorinę sanglaudą, socialinę įtrauktį, ypač atokiausiuose regionuose¹⁵⁹. Be to, daugeliui valstybių oro transporto

¹⁵⁸ Nurodytose bylose nagrinėti klausimai dėl kompensavimo keleiviams atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, kai tai lėmė „trikdantys keleiviai“ (*Transportes Aéreos Portugueses* byloje) ir nenumatyti gedimai, konkrečiai – susidūrimas su pašaliniu objektu (lėktuvo apgadinimas dėl kito lėktuvo manevro) (*Airhelp* byloje).

¹⁵⁹ Kaip generalinis advokatas Priit Pikamäe pažymėjo savo išvadoje byloje *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, „nors ir kaip tai galėtų atrodyti akivaizdu, civilinio oro eismo funkcija yra leisti keleivių ir prekių vežimą ilgais atstumais. <...> kelionių lėktuvu supaprastinimas leido suartinti Sąjungos piliečius ir geriau sujungti juos su likusiu pasauliu. Siūlomų oro susisiekimo krypčių gausa leido daugeliui Sąjungos piliečių keliauti, studijuoti ir dirbti Europoje ir už jos ribų. Be to, skrydžių

vystymas yra vienas iš nacionalinės politikos prioritetų, susijęs su nacionalinio saugumo klausimais, o dažnai ir prestižo reikalas. Aviacijos ekonominė, taip pat socialinė svarba dar labiau išryškėja sudėtingose situacijose, kaip antai prieš keletą metų pasaulį užklupusios koronaviruso (Covid-19) pandemijos akivaizdoje, kai oro transportui teko itin svarbus vaidmuo visame pasaulyje užtikrinant greitą ap(si)rūpinimą kovai su šia mirtina liga reikalingomis medicinos priemonėmis¹⁶⁰. Todėl nurodyti kontekstai gali daryti reikšmingą įtaką aviacijos saugos, taip pat aviacijos saugumo teisinio turinio suvokimui atitinkamu laikotarpiu.

Skydžių sutrikimai, net ir laikini, gali stipriai pakenkti ekonomikai ir paralyžiuoti įprastą visuomenės bei visos valstybės gyvenimą, ypač tais atvejais, kai nėra kitų priimtinių susisiektimo alternatyvų. Pavyzdžiui, iš bylos *Ryanair DAC prieš Europos Komisiją*, T-388/20, matyti, kad sprendžiant dėl valstybės pagalbos priemonės suderinamumo su Sąjungos teise, Komisija sutiko su Suomijos valdžios institucijos pozicija, jog tinkamai veikiantis oro transporto tinklas yra būtinas visos šalies ekonomikai, todėl oro transporto paslaugų bendrovės „Finnair“ nemokumas labai paveiktų Suomijos ekonomiką, įskaitant valstybės aprūpinimo saugumą. Kad priegtų prie tokios išvados, Komisija atsižvelgė į kelias aplinkybes, be kita ko, keleivių vežimą, krovinių vežimą, darbo vietas, pirkimus iš tiekėjų ir indėlį į šalies bendrąjį vidaus produktą (BVP). Be to, ginčytame sprendime Komisija pabrėžė, kad dėl klimato sąlygų ir gana izoliuotos Suomijos geografinės padėties Europoje kitos transporto rūšys ne visada yra tinkama alternatyva aviacijai, o Sąjungos teismas tam iš esmės pritarė. ESTT sprendime byloje *Denise McDonagh prieš Ryanair Ltd*, C-12/11, taip pat pažymėjo, kad atsižvelgiant į skirtingų transporto rūšių veikimo būdus, prieinamumo sąlygas ir tinklų pasiskirstymą, jos nėra viena kitą pakeičiančios, kiek tai susiję su naudojimosi jomis sąlygomis¹⁶¹. Šiomis aplinkybėmis būtų sudėtinga paneigti svarbią aviacijos

gerokai padaugėjo ir padažnėjo sukūrus aviacijos vidaus rinką, kuri tampa vis konkurencingesnė, o tai leidžia formuotis palankioms kainoms“. Savo išvadoje byloje *Airhelp*, C-28/20, generalinis advokatas Priit Pikamäe taip pat akcentavo, kad „oro transporto bendrovės, užtikrinamos keleivių vežimą į įvairius pasaulio kraštus, suartina asmenis ir palengvina prekybos ir kultūrinius mainus“.

¹⁶⁰ Dėl oro transporto sektoriaus ekonominės svarbos, *inter alia* koronaviruso (Covid-19) pandemijos kontekste, taip pat žr., pvz., Europos Sąjungos Bendrojo Teismo 2021 m. balandžio 14 d. sprendimą byloje *Ryanair DAC prieš Europos Komisiją*, T-388/20; 2022 m. birželio 22 d. sprendimą byloje *Ryanair DAC prieš Europos Komisiją*, T-657/20.

¹⁶¹ Šiuo klausimu taip pat žr., pvz., ESTT 2006 m. sausio 10 d. sprendimo byloje *IATA ir ELFAA*, C-344/04, 96 punktą.

ekonominę, socialinę reikšmę ir atitinkamai šių kontekstų įtaką saugos bei saugumo sampratai aviacijoje.

Iš ekonominio konteksto, o tiksliau – oro vežėjų ekonominio suinteresuotumo sklandžia oro transporto sektoriaus veikla, teismų praktikoje taip pat kildinama jau minėta oro vežėjams priskiriama atsakomybė už įvykius „savo valdose“, t. y. jiems tenkanti tam tikra pozityvioji pareiga imtis atitinkamų priemonių siekiant užtikrinti tinkamą aviacijos saugos ir aviacijos saugumo lygį. ESTT byloje *van der Lans*, C-257/14, pabrėžė, kad „būtent oro vežėjas turi užtikrinti ekonominiais tikslais eksploatuojamų orlaivių priežiūrą ir tinkamą funkcionavimą“. Tai skatina ekonominiu požiūriu suinteresuotus subjektus dėti visas pastangas, kad būtų užtikrintas sklandus oro transporto veikimas, o sėkmingo aviacijos sektoriaus funkcionavimo ir vystymosi garantas, kaip jau ne kartą minėta, yra būtent aukštas aviacijos saugos ir saugumo lygis. Savo ruožtu iš didelės aviacijos srityje veikiančių subjektų atsakomybės tam tikra prasme kyla ir aviacijos darbuotojams suteikiama didelė diskrecijos teisė taikant atitinkamas ribojančio poveikio aviacijos saugos ir (ar) saugumo priemones, kuri žmogaus teisių apsaugos požiūriu yra pavojinga.

Aviacijos ekonominė svarba suponuoja pareigą jau teisėkūros stadijoje atidžiai įvertinti pasirinktų teisinio reguliavimo priemonių proporcingumą, *inter alia* ekonominio poveikio atžvilgiu. Antai byloje *Liuksemburgas prieš Parlamentą ir Tarybą*, C-176/09, sprendamas Direktyvos 2009/12/EB dėl oro uostų mokesčių atitikties vienodo vertinimo, proporcingumo ir subsidiarumo principams klausimą, ESTT pabrėžė, jog Europos Bendrijos steigimo sutarties 80 straipsnio 2 dalimi įgaliojus Tarybą nuspręsti tiek dėl jos veiksmų oro transporto srityje momento, tiek dėl jų turinio bei apimties, jai suteikta didelė normatyvinė galia priimti atitinkamas bendras taisykles. Vis dėlto, net turėdamas tokią didelę galią Sąjungos teisės aktų leidėjas privalo pagrįsti pasirinkimą objektyviais kriterijais ir vertindamas apribojimus, susijusius su įvairiomis galimomis priemonėmis, jis turi išnagrinėti, ar pasirinkta priemonė siekiami tikslai gali pateisinti neigiamas, ar net ypač neigiamas, ekonomines pasekmes tam tikriems operatoriams. Šis principas suponuoja pareigą įvertinti ekonominį kontekstą priimant Sąjungos teisės aktus dėl konkrečių aviacijos saugos ir (ar) saugumo priemonių.

Aviacijos srityje, sprendžiant su ja susijusius ginčus, dažnai atsižvelgiama į įvairius ekonominius aspektus. Pavyzdžiui, ekonominis kontekstas turėjo nemažą įtaką vystantis sąvokos „kūno sužalojimas“, kaip ji suprantama pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalį, aiškinimui, į šią sąvoką ilgainiui įtraukiant ir psichikos sužalojimus. Antai savo išvadoje byloje *Laudamotion* generalinis advokatas Jean Richard de la Tour, pasitelkęs

kontekstinį aiškinimą, pažymėjo, kad „Monrealio konvencija privalėjo turėti įtakos [anksčiau priimtos] Varšuvos konvencijos siekiamam pagrindiniam tikslui, t. y. apriboti oro vežėjų atsakomybę, siekiant skatinti tuo metu dar tik besikuriančios civilinės aviacijos pramonės augimą“. Kitaip tariant, generalinio advokato manymu, į Varšuvos konvencijos taikymo apimtį psichikos sužalojimai ankstesniu istoriniu laikotarpiu nebuvo įtraukti, be kita ko, dėl ekonominių priežasčių, kad būtų sudarytos palankesnės sąlygos tuo metu dar tik besikuriančio oro transporto sektoriaus augimui ir ekonominiam vystymuisi. Tačiau šiuo atveju istorinis kontekstas leido įvertinti pasikeitusias ekonomines sąlygas ir šiuolaikinės visuomenės požiūrį į psichikos sužalojimų kompensavimą, permąstant oro vežėjų bei keleivių interesų pusiausvyrą¹⁶². Tai, beje, kartu rodo, kokia reikšminga yra skirtingų kontekstų tarpusavio sąveika, todėl nei ekonominis interesas, nei kiti kontekstai negali būti suabsoliutinami ir būtina siekti suderinti įvairias vertybes, ką savo praktikoje iš esmės yra akcentavęs ir Teisingumo Teismas¹⁶³.

2.2.3. Aviacijos sauga ir aviacijos saugumas, kaip objektyviosios sąvokos ESTT ir EŽTT jurisprudencijoje

Aviacijoje saugos ir saugumo sąvokos yra suvokiamos, kiek tai įmanoma, laikantis objektyviosios sampratos. Nepaisant to, aviacijos saugai ir aviacijos saugumui dėl jų prigimties būdingas tam tikras episteminis neapibrėžtumas, dėl kurio iš jų sampratos neįmanoma visiškai eliminuoti subjektyvių vertinimų. Šiuo aspektu tikslinga pažvelgti į ESTT ir EŽTT praktiką, kaip joje dera galimas aviacijos saugos ir aviacijos saugumo suvokimas objektyviaja ir subjektyviaja prasmėmis.

¹⁶² Generalinis advokatas pabrėžė, jog dabartinis požiūris į žmogaus sveikatą „nebėra dichotominis, o grindžiamas teiginiu, kad fizinė sveikata ir psichinė sveikata sudaro vieną visumą“, ir įvertinęs tai bei pasikeitusią ekonominę oro vežėjų situaciją, priėjo prie išvados, kad šiuo metu leisti oro transporto keleiviui gauti kompensaciją už per aviacijos įvykį patirtus psichikos sužalojimus tuo pačiu pagrindu kaip ir už kūno sužalojimus visiškai atitiktų naująją Monrealio konvencija siekiamus tikslus. Šiam požiūriui pritarė ir ESTT (žr. 2022 m. spalio 20 d. sprendimą byloje *Laudamotion*, C-111/21).

¹⁶³ Žr., pvz., ESTT didžiosios kolegijos 2021 m. kovo 23 d. sprendimą byloje *Airhelp*, C-28/20, kurioje pažymėta, kad Bendrija turi ne tik ekonominių, bet ir socialinių tikslų, todėl teisės, atsirandančios dėl Sutarties nuostatų laisvo prekių, asmenų, paslaugų ir kapitalo judėjimo srityje, turi būti suderintos su socialinės politikos tikslais. Kitaip tariant, neturi būti suteikiamas prioritetas išimtinai vien ekonominiams interesams.

Pavyzdžiui, byloje *Fries*, C-190/16, kurioje nagrinėtas klausimas dėl oro linijų pilotų amžiaus ribojimo, ESTT kaip objektyvų ir pagrįstą orientyrą dėl amžiaus ribos, nuo kurios asmenys nebelaikomi pasižymintčiais ypatingu fiziniu pajėgumu, būtinu oro linijų piloto profesijai, vertino mokslu pagrįstomis ekspertinėmis žiniomis ir išsamiomis profesinėmis diskusijomis paremtus tarptautinius standartus. Atsižvelgęs į tai, jog aviacijos sauga yra glaudžiai susijusi su įgulos narių, keleivių ir vietų, virš kurių skrendama, gyventojų apsauga, Teisingumo Teismas pabrėžė, kad „Sajungos teisės aktų leidėjas, priimdamas sprendimą nustatyti tokią amžiaus ribą, <...> esant su mokslu susijusių abejonų gali teikti pirmenybę priemonėms, dėl kurių yra įsitikinęs, kad jomis bus užtikrintas aukštas saugos lygis, su sąlyga, kad šios priemonės pagrįstos objektyviais duomenimis“. Kitaip tariant, ESTT laikėsi pozicijos, jog tiek atitinkamos žmogaus teisės ribojančios priemonės būtinumo, tiek tokios priemonės tinkamumo požiūriu turi būti siekiama maksimaliai įmanomų objektyvių vertinimų. Tuo pačiu ESTT iš esmės pripažino ribotas galimybes visais atvejais pasiekti absoliutų objektyvumą, kai pakanka vien objektyviais duomenimis pagrįstų abejonų, o ne neginčijamų įrodymų dėl grėsmės aviacijos saugai, siekiant taikyti kovai su šiomis grėsmėmis skirtas, tam tikras žmogaus teisės galinčias riboti, priemones.

Byloje *YL prieš Altenrhein Luftfahrt GmbH*, C-70/20, nacionaliniam teismui nagrinėjant ginčą dėl žalos, kai orlaiviui vykdant „kietą“ (angl. *hard*) nusileidimą jo metu keleivė patyrė stuburo traumą, taip pat kilo klausimas dėl šio įvykio vertinimo kriterijų. Nacionalinis teismas suabejojo, ar tam tikras įvykis turi būti vertinamas iš atitinkamo keleivio požiūrio taško, ar veikia atsižvelgiant į orlaivio, kuriame įvyko šis įvykis, įprasto funkcionavimo ribas. Šioje byloje ESTT pabrėžė, jog aiškinimą, grindžiamą kiekvieno keleivio požiūrio tašku, iš karto reikia atmesti, kadangi atskirų keleivių požiūrio taškas ir lūkesčiai gali skirtis, todėl toks aiškinimas – jeigu tam tikri keleiviai tą patį įvykį laikytų „nenumatytu“, taigi „nelaimingu atsitikimu“, tačiau kiti keleiviai jo taip nevertintų – galėtų lemti paradoksalių rezultatų. ESTT šiuo klausimu rėmėsi objektyviais techniniais duomenimis ir su orlaivių eksploatacinėmis savybėmis susijusiomis aviacijos saugos taisyklėmis, atmesdamas subjektyvųjų suvokimą kaip nepriimtina. Iš tiesų, kiekvieno asmens individualiu požiūriu grindžiamas vertinimas, nereikalaujant jo pagrįsti objektyviais su aviacijos sauga susijusiais duomenimis, visiškai priklausytų tik nuo subjektyvių įsitikinimų ir interpretacijų, todėl iš esmės būtų labiau atsitiktinis ir sunkiai prognozuojamas. Dėl tokio nenuoseklumo pati teisė prarastų bet kokią nuspėjamumą, kas aviacijos sauga ir (ar) saugumu grindžiamų žmogaus teisės ribojančių priemonių požiūriu gali reikšti, kad

Chartijos ir EŽTK prasme tokie ribojimai paprasčiausiai neatitiktų sąlygos „numatyta įstatyme“ (plačiau žr. 3.1.2 poskyrį).

Kita vertus, nors aviacijos sektoriaus standartai ir techniniai reikalavimai bei naudojamų įrenginių eksploatacinės savybės yra svarbūs, jie savaime neturėtų būti lemiamas veiksnys atskleidžiant aviacijos saugos ir (ar) saugumo teisinį turinį, ypač, kai tai susiję su žmogaus teisių apsauga. Nurodytame pavyzdyje nagrinėtoje situacijoje, be kita ko, turėtų būti vertinamos ir fiziologinės nukentėjusio asmens savybės, kitaip tariant – „vidinis poveikis“, kuris taip pat gali būti nustatomas remiantis tam tikrais objektyviais (pvz., medicininėmis žiniomis pagrįstais) duomenimis, kaip antai – ar vidutinio žmogaus (keleivio) požiūriu asmens stuburas gali be pažeidimų atlaikyti 2 g apkrovos ribą, kuri šiuo atveju buvo nustatyta kaip maksimali leistina riba orlaivio mechaninėms dalims. Atrodo visiškai logiška, kad sprendžiant dėl asmeniui padarytos fizinės žalos pirmiausia turėtų būti vertinamos būtent žmogaus fiziologinės, o ne atskirų orlaivio dalių mechaninės savybės. Toks vertinimas savo esme atitiktų objektyviąją saugos sampratą, kadangi būtų grindžiamas ne subjektyviu nukentėjusiojo požiūriu, bet mokslo žiniomis pagrįstais duomenimis iš trečiojo nesuinteresuoto asmens perspektyvos, ir tai suponuotų teisiškai labiau motyvuotą bei visapusiškai pagrįstą išvadą. Vis dėlto, šiuo atveju galima teigti, kad toks vertinimas galbūt buvo atliktas jau nustatant minėtą – leidžiamos maksimalios orlaivio apkrovos – aviacijos saugos standartą, tačiau bet kuriuo atveju iš teismo sprendimo turinio nematyti, kad ESTT būtų atlikęs tokį vertinimą ir į jį atsižvelgęs.

Iš esmės analogiškos pozicijos kaip prieš tai aptartoje byloje laikėsi ir generalinis advokatas Nicholas Emiliou savo išvadoje byloje *Austrian Airlines, C-589/20*. Šioje byloje generalinis advokatas, įvertinęs įvairių valstybių (pvz., Jungtinės Karalystės, Prancūzijos, JAV, Australijos) nacionalinių teismų sprendimus, pažymėjo, jog didžiojoje daugumoje valstybių laikomasi logikos, kad „nelaimingas atsitikimas“ įvyksta tada, kai jį lemia „koks nors su keleiviu nesusijęs „netikėtas“ ar „neįprastas“ (arba, remiantis Teisingumo Teismo pavartotu sinonimu, „nenumatytas“) veiksnys“. Šiuo klausimu nacionalinių teismų praktikoje „aiškiai įtvirtinta, kad „nelaimingo atsitikimo“ nėra tais atvejais, kai sužalojimą lėmė paties keleivio konkreti, asmeninė ar savita reakcija į įprastą, normalų ir tikėtiną orlaivio ar suteiktų įlaipinimo ar išlaipinimo įrenginių naudojimą“¹⁶⁴. Kitaip tariant, turi būti vadovaujama ne subjektyviu suinteresuoto asmens vertinimu¹⁶⁵.

¹⁶⁴ Žr. generalinio advokato Nicholas Emiliou 2022 m. sausio 20 d. išvados byloje *Austrian Airlines, C-589/20*, 55 punktą ir jame nurodytą nacionalinių teismų praktiką.

¹⁶⁵ Tai vėliau byloje *Altenrhein Luftfahrt, C-70/20*, patvirtino ir ESTT.

Pavyzdžiui, Jungtinės Karalystės Apeliacinis teismas (Anglija ir Velsas) (Civilinių bylų skyrius) 1997 m. balandžio 16 d. sprendime byloje *Chaudhari prieš British Airways Plc*, [1997] 4 WLUK 221, atmetė keleivio ieškinį dėl žalos, konstatavęs, jog jo kritimą lėmė vien paties keleivio ankstesnė sveikatos būklė. Šiame kontekste generalinis advokatas pabrėžė, kad „asmuo netyčia gali nukristi ir susižaloti dėl daugelio priežasčių. Jos gali būti „susijusios“ su pačiu asmeniu – pavyzdžiui, nualpimas dėl asmens sveikatos būklės¹⁶⁶, arba su juo „nesusijusios“ – pavyzdžiui, netikėtai paslydus ant slidaus paviršiaus. <...> kai keleivis orlaivyje arba įlaipinimo ar išlaipinimo procese parkrenta dėl visiškai su juo „susijusių“ priežasčių, jis negali reikšti reikalavimų oro vežėjui pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalį“¹⁶⁷, kadangi oro vežėjai neturėtų prisiimti atsakomybės dėl jų keleivių ankstesnių sveikatos problemų, kurios pasireiškia būnant orlaivyje arba vykstant įlaipinimui ar išlaipinimui (Naveau et al., 2006, p. 331). Šis „išorinio poveikio“ kriterijus, kaip „nelaimingo atsitikimo“ sąvokos sudėtinė dalis, iš esmės perteikia 1.3.1 poskyryje aptartą aviacijos konteksto svarbą, t. y. poreikį nustatyti pakankamai reikšmingą sąsają su aviacija, kaip lemiamą tokio „nelaimingo atsitikimo“ (kitais tariant – rizikos) veiksnį, dėl kurio jis įvyksta ar padidėja jo tikimybė arba žala. Vis dėlto, kaip savo išvadoje pažymėjo generalinis advokatas, kadangi bet koks sužalojimas paprastai yra tam tikrų priežasčių grandinės rezultatas, pakanka, jog bent kuri nors šios grandinės dalis būtų toks veiksnys.

Kartu pastebėtina, kad prieš tai minėtoje byloje *YL prieš Altenrhein Luftfahrt GmbH*, C-70/20, nagrinėtu atveju Austrijos žemesnės instancijos (ne prašymą priimti prejudicinį sprendimą patekęs) teismas laikėsi „vidutiniškai informuoto keleivio“ požiūrio taško ir pažymėjo, jog įvykiai, kurie įprastai įvyksta skrydžio metu, kaip antai kietas nusileidimas ar staigus stabdymas, nėra sąlyga kilti oro vežėjo atsakomybei, nes vidutiniškai informuotas keleivis žino apie tokius įvykius ir gali jų tikėtis. Panašios pozicijos byloje *Austrian Airlines*, C-589/20, laikėsi ir generalinis advokatas Nicholas Emiliou, kuris aviacijoje įvykusius incidentus¹⁶⁸ siūlė vertinti atsižvelgiant į nesuinteresuoto pašalinio asmens, kaip hipotetinio keleivio, turinčio tam tikros ankstesnės – tiek blogos (neigiamos), tiek geros (teigiamos) – kelionių oro transportu

¹⁶⁶ Pavyzdžiui, jeigu keleivis nukrenta dėl to, kad dėl įprasto slėgio orlaivio salone jam ima svaigti galva.

¹⁶⁷ Taip pat žr. Jungtinės Karalystės Aukščiausiojo Teismo (*House of Lords*) 2005 m. gruodžio 8 d. sprendimo byloje *Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation, Re*, [2005] UKHL 72, 56 punktą.

¹⁶⁸ Byloje nagrinėta situacija dėl žalos atlyginimo, kai keleivė išlaipinimo iš orlaivio metu paslydo ant pristumiamo (mobilaus) trapo ir parkrito bei dėl to susižalojo.

patirties, perspektyvą. Toks vertinimas atitiktų dar iš Romėnų civilinės teisės kilusį *bonus pater familias* elgesio standartą, t. y. protingo, apdairaus, rūpestingo žmogaus etaloną, kuris yra daugelio valstybių teisėje įvairiomis formomis pasikartojantis elementas, taip pat sutinkamas Europos Sąjungos teisėje¹⁶⁹.

Vis dėlto, net ir taikant minėtą standartą tam tikras subjektyvumo elementas bet kuriuo atveju išliktų vien dėl analizuojamos situacijos vertinimą įtakančio tokį vertinimą atliekančio konkretaus vertintojo individualių savybių, jo pasaulėžiūros, asmeninės gyvenimiškos patirties ir pan. Todėl ši „nesuinteresuoto hipotetinio keleivio“ kriterijų sąlyginai galima apibūdinti kaip „mažiausiai subjektyviai įmanomą maksimaliai objektyvų“ arba tiesiog objektyvesnį požiūrį, referuojant į tai, kad jis nėra absoliučiai objektyvus, tačiau siekia kiek įmanoma atsiriboti nuo suinteresuotųjų šalių subjektyvaus požiūrio. Vis dėlto nurodyti pavyzdžiai patvirtina, kad ESTT praktikoje pirmenybė teikiama būtent objektyviajam saugos ir saugumo suvokimui aviacijos srityje.

EŽTT jurisprudencijos analizė taip pat atskleidžia, kad Strasbūro teismas aviacijos saugos ir aviacijos saugumo atžvilgiu laikosi objektyvaus požiūrio. Pavyzdžiui, byloje *Gruzija (Sakartvelas) prieš Rusiją*, peticijos Nr. 13255/07, atkartodamas Europos Tarybos Parlamentinės Asamblėjos Priežiūros komiteto išvadą, EŽTT nustatė, kad dalis Gruzijos (Sakartvelo) piliečių iš Rusijos Federacijos buvo deportuoti krovininiais lėktuvais, pažeidžiant ICAO įtvirtintas aviacijos saugos taisykles, o tai kėlė pavojų jų gyvybei ir sveikatai. Kitaip tariant, aviacijos saugos taisyklių pažeidimas savaime laikytas objektyviu grėsmės žmonių gyvybei ir sveikatai įrodymu, nevertinant šios grėsmės iš subjektyvaus deportuotų asmenų požiūrio taško. Byloje *Air Canada prieš Jungtinę Karalystę*, peticijos Nr. 18465/91, faktas, jog oro transporto bendrovės aviacijos saugumo procedūros buvo netinkamos (nepakankamos), iš esmės vertintas atsižvelgiant į objektyvius duomenis apie nustatytus neteisėtą medžiagų (narkotikų) kontrabandos atvejus naudojantis šios bendrovės orlaiviais. Savo ruožtu sprendamas su aviacijos sauga glaudžiai susijusį klausimą dėl orlaivių variklių sukeliama triukšmo Konvencijos 8 straipsnio ginamos teisės į privataus ir šeimos gyvenimo gerbimą kontekste, EŽTT taip pat vadovavosi, be kita ko, objektyviais triukšmo lygio duomenimis atitinkamose greta oro uostų esančiose vietovėse, atsižvelgiant į aviacijos saugos reikalavimus atitinkantį (leistiną) orlaivių skrydžių aukštį ir

¹⁶⁹ Pavyzdžiui, „rūpestingo ūkio subjekto“ kriterijus (žr., pvz., ESTT 2011 m. liepos 12 d. sprendimo byloje *L'Oréal ir kt.*, C-324/09, 120, 122 ir 124 punktus).

pan.¹⁷⁰ Kita vertus, byloje *Hatton prieš Jungtinę Karalystę*, peticijos Nr. 36022/97, EŽTT pabrėžė, jog atitinkamiems asmenims orlaivių triukšmo sukeltas diskomfortas priklauso ne tik nuo jų gyvenamosios vietovės geografinės padėties ir orlaivių skrydžių trajektorijos, bet ir nuo jų individualaus polinkio būti trikdomiems triukšmo, t. y. pripažino, kad visiškai eliminuoti subjektyvumo neįmanoma. Todėl Strasbūro teismas sutiko, kad šiame kontekste valdžios institucijos turėjo teisę remtis statistiniais duomenimis, pagrįstais vidutiniu triukšmo suvokimu¹⁷¹.

EŽTT byloje *Straume prieš Latviją*, peticijos Nr. 59402/14, nagrinėtas atvejis, kai pareiškėja, kuri buvo oro eismo valdymo pareigūnė, nušalinta nuo pareigų ir galiausiai atleista, be kita ko, dėl jos, kaip oro eismo valdymo pareigūnų profesinės sąjungos pirmininkės, išsiųsto laiško valstybinę oro eismo valdymo įmonę prižiūrinčiai valdžios institucijai – Transporto ministerijai, kuri buvo ir vienintelė šios bendrovės akcininkė, šiame laiške reiškiant griežtą kritiką dėl netinkamų oro eismo valdymo pareigūnų darbo sąlygų. Laiške buvo teigiama, kad oro eismo valdymo pareigūnai verčiami papildomai atlikti naujų oro eismo valdymo pareigūnų instruktorių funkcijas, tai darant po darbo valandų, neapskaitant šio darbo laiko ir negaunant už jį jokio atlygio, o ši praktika kenkė oro eismo valdymo pareigūnų moralei, apribojo jų galimybes kelti kvalifikaciją, neigiamai paveikė naujų oro eismo valdymo pareigūnų mokymo procesą ir kėlė nusivylimą tarp darbuotojų, kurie buvo priversti išeiti nemokamų atostogų, dalis itin patyrusių pareigūnų dėl to apskritai paliko darbą. Laiške atkreiptas dėmesys, kad tai gali kelti grėsmę tinkamam oro eismo valdymui bei skrydžių saugai Latvijos oro erdvėje. Nors minėtas laiškas nebuvo išplatintas viešai, Latvijos Vyriausybės manymu, tokie, neva drastiški, išsireiškimai dėl tariamai neišvengiamos grėsmės oro eismo saugai galėjo sukelti nepagrįstą baimės jausmą ir iššaukti žalingą visuomenės reakciją, pakenkdami šaliai itin svarbios kritinės infrastruktūros tinkamam funkcionavimui. Atitinkamai nacionaliniuose teismuose ginčas dėl pareiškėjos atleidimo iš darbo, atsakovo prašymu, jam argumentuojant tuo, kad byla susijusi su jautria informacija apie Latvijos oro erdvės saugą, kuri visuomenėje, ją klaidingai interpretuojant, gali kurstyti nepageidaujamas spekuliacijas apie grėsmes skrydžių saugai, buvo nagrinėjamas uždaruose posėdžiuose, kaip susijęs su valstybės ar komercine paslaptimi, nepaisant pareiškėjos prieštaravimų, jog byla nebuvo susijusi su jokia įslaptinta

¹⁷⁰ Žr., pvz., EŽTT 1990 m. vasario 21 d. sprendimą byloje *Powell ir Rayner prieš Jungtinę Karalystę*, peticijos Nr. 9310/81; 2003 m. liepos 8 d. sprendimą byloje *Hatton prieš Jungtinę Karalystę*, peticijos Nr. 36022/97.

¹⁷¹ Žr. EŽTT 2003 m. liepos 8 d. sprendimo byloje *Hatton prieš Jungtinę Karalystę*, peticijos Nr. 36022/97, 118 ir 125 punktus.

informacija. Ši situacija atskleidžia, kad nacionalinės institucijos netgi su aviacijos sauga susijusius klausimus gali būti linkusios laikyti riboto naudojimo informacija, ir tokį vertinimą lemia ne objektyvios priežastys (pvz., siekis užtikrinti aviacijos saugos priemonių efektyvumą ar pan.), bet galimos neigiamos pasekmės dėl klaidingo visuomenės subjektyvaus šios informacijos interpretavimo ir iš to kylančių (nebūtinai pagrįstų) baimių. Vis dėlto, EŽTT šiai pozicijai nepritarė ir, atsiribodamas nuo galimų subjektyvių aviacijos saugos vertinimų, pažymėjo, jog minėtos informacijos apie darbuotojų gerovei ir atitinkamai jų darbui bei skrydžių saugai neigiamos įtakos galinčias turėti aplinkybes atskleidimas, ypač tokioje nuo saugos kritiškai priklausomoje srityje, kaip oro eismo valdymas, kaip tik turi teigiamą efektą ir veikia visuomenės saugos interesais.

Šiuo aspektu sutiktina su EŽTT, kadangi priešingas vertinimas galėtų lemti tam tikrą „atvėsimo efektą“ (angl. *chilling effect*), kai atsakingi asmenys būtų skatinami nutylėti grėsmę aviacijos saugai keliančias aplinkybes, tokiu būdu objektyviai dar labiau padidinant aviacijos saugos rizikos lygį, todėl šioje srityje svarbu užtikrinti darbo kultūrą, kurioje darbuotojai būtų skatinami pranešti apie kylančias grėsmes. Vien tai, kad klausimas susijęs su aviacijos sauga (jos užtikrinimo priemonėmis ir procedūromis), objektyvia prasme savaime nesuponuoja tokio klausimo slaptumo, analogiškai taip pat turėtų būti vertinamas aviacijos saugumas. Kita vertus, Sąjungos teisėje pagal Reglamentą (ES) 376/2014 tam tikrai informacijai apie įvykius, dėl kurių kyla didelė aviacijos saugos rizika, yra taikomas konfidencialumo reikalavimas. Tačiau tai iš esmės siejama su siekiu sukurti atviro informavimo apie aviacijos saugos rizikas kultūrą ir aplinką (pranešimų teikimo sistemą), kurioje asmenys gali saugiai ir nebijodami neigiamų padarinių pranešti apie aviacijos saugai svarbius įvykius (rizikas) bei yra skatinami tai daryti, saugant jų asmens duomenis¹⁷². Taigi su aviacijos saugos incidentais susijusių duomenų konfidencialumas objektyviaja prasme tam tikru mastu prisideda prie aviacijos saugos gerinimo, kadangi tik visapusiški ir išsamūs duomenys apie kylančias rizikas leidžia laiku imtis atitinkamų priemonių aukštam aviacijos saugos lygiui užtikrinti ir išlaikyti. Be to, kaip atskleidė pirmojoje disertacijos dalyje atliktas tyrimas, kova su visuomenės baimėmis iki tam tikro lygio gali būti pagrįstai laikoma svarbia aviacijos saugos ir aviacijos saugumo tikslų dalimi. Tai matyti ir iš parengiamųjų Reglamento (ES) 376/2014 priėmimo dokumentų, kuriuose pažymėta, jog „[s]iekiant išvengti nepagrįsto baiminimosi ir reakcijos, visuomenei turi būti pateikiama [tik] apibendrinta

¹⁷² Šiuo klausimu taip pat žr., pvz., ESTT generalinio advokato Anthony Michael Collins išvadą byloje *RTL Nederland ir RTL Nieuws*, C-451/22.

informacija ir dažniausiai skelbiama tik metinė ataskaita apie bendrą aviacijos saugos lygį¹⁷³. Šiomis aplinkybėmis generalinio advokato Anthony Michael Collins byloje *RTL Nederland ir RTL Nieuws*, C-451/22, neįtikino, kad žiniasklaidos įmonė, gaudama ir skleisdama pagal Reglamentą (ES) 376/2014 konfidencialia laikomą atitinkamą informaciją visuomenei, gali kaip nors reikšmingai prisidėti prie aviacijos saugos palaikymo arba gerinimo objektyviaja prasme. Nesiekdamas sumenkinti nepriklausomos ir nešališkos žurnalistinės veiklos, kuri yra labai svarbi atskleidžiant viešųjų ir privačių institucijų bei įstaigų darbo trūkumus, generalinis advokatas pabrėžė, jog Sąjungos teisės aktų leidėjas nusprendė, kad visuomenės interesus dėl aviacijos saugos geriausiai atitinka tam tikros „informacijos neatskleidimas asmenims, nepriskiriamais prie aviacijos ir saugos ekspertų, kurių darbas yra analizuoti šią informaciją ir vykdyti tolesnę veiklą [užtikrinant aviacijos saugą]“. ESTT iš esmės pritarė tokiam vertinimui, tačiau pastebėtina, kad jį lėmė ne vien aviacijos saugos suvokimas objektyviaja prasme, bet ir Sąjungos teisės aktų leidėjo turima diskrecijos laisvė.

Byloje *Skeyes*, C-353/20, kurioje nagrinėtas atvejis, kai už aviacijos saugai esminių oro eismo paslaugų teikimą nacionalinėje oro erdvėje atsakinga bendrovė dėl darbuotojų trūkumo buvo ne kartą uždariusi visą Belgijos oro erdvę, ESTT generalinis advokatas Athanasios Rantos taip pat atkreipė dėmesį, kad aviacijos saugos sąvoka, ją vertinant kaip objektyvią priežastį sustabdyti oro navigacijos paslaugų teikėjo veiklą, „gali būti konceptualiai apibrėžta tik remiantis objektyviais aspektais, t. y. įvykiais, kurių nagrinėjamas paslaugų teikėjas nekontroliuoja (tokiais kaip, pavyzdžiui, nepalankios oro sąlygos, ugnikalnio išsiveržimas, teroro aktas ar karas) arba kurie yra susiję su pačiu aviacijos saugos tikslo įgyvendinimu (pavyzdžiui, skrydžių valdymo sistemų pritaikymas arba naujų valdymo bokštų ar kitų įrenginių, leidžiančių padidinti aviacijos saugą, statyba)“. Tačiau tokiomis priežastimis generalinis advokatas nelaikė „vidinių“ priežasčių, konkrečiai nagrinėtu atveju – organizacinių priežasčių, lėmusių skrydžių vadovų trūkumą, dėl kurių yra atsakingas tik minėtas paslaugų teikėjas. Vis dėlto su tokiu generalinio advokato vertinimu sunku sutikti, kadangi darbuotojų trūkumas, dėl kurio nėra galimybės tinkamai teikti oro navigacijos paslaugas, objektyviai kelia grėsmę aviacijos saugai, taigi sudaro objektyvias priežastis stabdyti ar riboti skrydžius tokioje nevaldomoje (ar netinkamai valdomoje)

¹⁷³ Žr. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl pranešimo apie civilinės aviacijos įvykius, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 996/2010 ir panaikinami Direktyva 2003/42/EB, Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1321/2007 ir Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1330/2007. COM(2012) 776 final, OL C 198, p. 73.

oro erdvėje. Tuo tarpu aplinkybė, kad dėl šių darbuotojų trūkumo galbūt atsakinga pati oro navigacijos paslaugas teikianti bendrovė, gali būti reikšminga nebent keliant klausimą dėl jos atsakomybės už neužtikrintą nenutrūkstamą skrydžių valdymo paslaugų teikimą oro vežėjų ir keleivių bei kitų dėl to nukentėjusių asmenų atžvilgiu.

2.2.4. Aviacijos sauga ir aviacijos saugumas, kaip santykinės (reliatyviosios) sąvokos ESTT ir EŽTT jurisprudencijoje

Mokslinėje literatūroje pripažįstama, kad objektyviaja prasme absoliuti sauga ir (ar) saugumas praktiškai nėra pasiekiami, todėl vyrauja santykinė (reliatyvioji) jų samprata (Möller et al., 2006, p. 420, 426–427; Baldwin, 1997, p. 14; Zedner, 2009, p. 14–19; Wolfers, 1952, p. 485). Vis dėlto, į saugą ir saugumą žvelgiant ne kaip į tam tikrą būseną, o kaip į nuolatinį procesą siekiant šios būsenos, jų suvokimas absoliučiaja prasme doktrinoje taip pat nėra atmetamas kaip klaidingas (Zedner, 2009, p. 19–21; Jore, 2019, p. 168). Atsižvelgiant į tai, svarbu atskleisti ESTT ir EŽTT požiūrį į aviacijos saugos ir aviacijos saugumo suvokimą šiuo aspektu.

Pavyzdžiui, ESTT byloje *Fries*, C-190/16, nagrinėdamas klausimą, susijusį su oro linijų pilotų amžiaus ribojimu, o tiksliau – draudimu piloto licencijos turėtojams, kuriems sukako 65 metai, pilotuoti komercinio oro transporto orlaivius, atkreipė dėmesį į pilotų, kaip esminės grandies, svarbą aviacijos srityje veikiančių subjektų grandinėje ir pabrėžė, jog šių specialistų kompetencija yra viena pagrindinių civilinės aviacijos patikimumo bei saugos garantijų. Šiomis aplinkybėmis Teisingumo Teismas sprendė, jog „būtina priimti priemones, kuriomis būtų užtikrinama, kad pilotuoti orlaivius galėtų tik reikalaujamo fizinio pajėgumo asmenys, siekiant iki minimumo sumažinti žmogiškosios klaidos riziką <...>, kad būtų išlaikytas tinkamas Europos civilinės aviacijos saugos lygis“. Teismo sprendime vartojama formuluotė „iki minimumo“, pavyzdžiui, vietoj termino „visiškai“, labai aiškiai iliustruoja ESTT pripažįstamą aviacijos saugos suvokimą būtent santykinę (reliatyviają) prasme. Atitinkamai Teisingumo Teismo pabrėžiamas tikslas „išlaikyti tinkamą Europos civilinės aviacijos saugos lygį“ iš esmės referuoja į santykiniam (reliatyviajam) saugos ir saugumo suvokimui būdingą bei aviacijoje taikomą „priimtinos rizikos“ kategoriją.

Byloje *Pešková ir Peška*, C-315/15, ESTT teko aiškinti sąvoką „ypatinga aplinkybė“, kaip pagrindą atleisti oro vežėją nuo pareigos mokėti keleiviams Reglamente (EB) 261/2004 numatytą kompensaciją dėl skrydžio atšaukimo arba atidėjimo trims ar daugiau valandų, kai orlaivis aviacijos saugos tikslais

turėjo būti išsamiai apžiūrėtas dėl galimų pažeidimų jam prieš tai susidūrus su paukščiu. Šioje byloje Teisingumo Teismas laikėsi pozicijos, kad tokiomis (t. y. ypatingomis) laikytinos aplinkybės, kurių oro vežėjas negali realiai kontroliuoti. Nors šis vertinimas teismo buvo pateiktas keleivių teisių apsaugos srityje, ESTT iš esmės pripažino, kad oro vežėjas negali pašalinti visų galimų su skrydžiais susijusių rizikų ir būtų nepagrįsta to iš jo tikėtis. Vykdamas skrydžius tam tikra rizika yra neišvengiama ir jeigu nustatoma, kad oro vežėjui ėmusis visų pagrįstų priemonių neįmanoma išvengti atitinkamo grėsmę aviacijos saugai ir (ar) saugumui keliančio įvykio, toks įvykis neturėtų būti laikomas netoleruotinu aviacijos saugos ir (ar) saugumo rizikos priimtino lygio prasme. Kita vertus, tai nepašalina pareigos imtis pagrįstų priemonių šios rizikos valdymui, visų pirma – dėl tokio nepageidaujamo įvykio galinčių kilti neigiamų pasekmių, taip pat šio įvykio pasireiškimo tikimybės sumažinimui.

Pastarojoje byloje ESTT pabrėžė, jog orlaivio ir paukščio susidūrimas bei dėl tokio susidūrimo galbūt padaryti orlaivio apgadinimai nėra glaudžiai susiję su orlaivio funkcionavimo sistema, todėl dėl savo pobūdžio ir atsiradimo priežasčių nėra būdingi normaliai oro vežėjo veiklai ir šis jų realiai negali kontroliuoti. Kitaip tariant, tokių įvykių atsiradimo tikimybė vertinta kaip neišvengiama. Nepaisant to, laukinių gyvūnų, visų pirma – paukščių, keliamas pavojus vykdamas oro transporto veiklą yra gerai žinomas¹⁷⁴ ir puikiai suvokiamas su tuo susijusiems subjektams, todėl jau orlaivių projektavimo ir gamybos pradžioje įvairios jų dalys, kurios turi didžiausią tikimybę susidurti su paukščiais – variklis ir įgulos kabinos priekinis stiklas, yra specialiai testuojami, norint gauti orlaivio tinkamumo skraidyti pažymėjimą¹⁷⁵. Be to, ne vien lėktuvų projektuotojai ir gamintojai atsižvelgia į laukinių gyvūnų keliamą pavojų – daugelyje oro uostų naudojami įvairūs šalia kilimo ir tūpimo takų esančių paukščių ir kitų gyvūnų atbaidymo būdai, kaip antai sprogstamųjų užtaisų šūviai, lazeriai arba pagalbos šauksmo imitacijos. Taip

¹⁷⁴ Pavyzdžiui, vien Prancūzijoje kasmet užregistruojama apie 700 paukščių susidūrimo su lėktuvais atvejų (žr. Direction générale de l'Aviation civile, 2017, p. 11).

¹⁷⁵ Žr., pvz., EASA 2003 m. spalio 24 d. sprendimą Nr. 2003/9/RM dėl variklių sertifikavimo specifikacijų, įskaitant tinkamumo skraidyti kodus ir priimtinas atitikties priemones, iš kurio matyti, kad lėktuvų variklių konstrukcija turi gebėti atlaikyti įvairių dydžių paukščių smūgius. Siekiant išbandyti jų atsparumą susidūrimams su paukščiais, orlaivių gamintojai tam naudoja, pavyzdžiui, vadinamąsias „vištų patrankas“, iš kurių paukščių gaisenos, imituojant skrydį į veikiančius variklių rotorius, sviedžiamos tokiu greičiu, koku lėktuvas skrenda aukštyje, kuriame egzistuoja didžiausia rizika orlaiviui susidurti su paukščiais, t. y. kylant ir leidžiantis.

pat, siekiant sumažinti šalia oro uosto esančios teritorijos patrauklumą laukiniams gyvūnams, gali būti imtasi tokių priemonių, kaip balų nusausinimas arba draudimas auginti pernelyg paukščius pritraukiančias kultūras¹⁷⁶. Šiomis priemonėmis neabejotinai siekiama aviacijos saugos tikslų, tiek sumažinant orlaivių susidūrimo su paukščiais tikimybę (nors ir pripažįstant, kad visiškai išvengti šios grėsmės neįmanoma), tiek galimas neigiamas tokio įvykio pasekmės.

Iš tiesų, turint omenyje tam tikro lygio rizikos neišvengiamumą, aviacijoje itin svarbios kompleksiskai taikomos priemonės, kurios yra skirtos ne tik paties nepageidaujamo įvykio (rizikos) tikimybės sumažinimui, bet kartu ir dėl tokio įvykio galinčių kilti neigiamų pasekmių (žalos) sumažinimui. Būtent pastarosios priemonės „neišvengiamų rizikų“ atžvilgiu įgyja didesnę reikšmę, kadangi pačių nepageidaujamų įvykių (jų tikimybės) išvengiamumas tokiu atveju yra sunkiau pasiekiamas. Vis dėlto, aviacijos saugos (taip pat saugumo) tikslais taikomos priemonės gali riboti tam tikras žmogaus teises ir laisves, kaip, pavyzdžiui, minėtos susidūrimų su paukščiais prevencijos priemonės gali riboti teisę į privataus ir šeimos gyvenimo gerbimą dėl akustinės taršos šalia oro uostų esančioje gyvenamojoje aplinkoje, kurią sukelia paukščių atbaidymas naudojant sprogstamųjų užtaisų šūvius, ar nuosavybės ir ūkinės veiklos laisvės ribojimą dėl draudimo greta oro uostų auginti tam tikras kultūras ir pan. Taigi, tokiomis priemonėmis siekiant kovoti su iš principo neišvengiamomis grėsmėmis, itin svarbu atidžiai įvertinti jų veiksmingumą žmogaus teisių ribojimų proporcingumo kontekste.

Santykine (reliatyviaja) saugos ir saugumo samprata grindžiama „priimtino rizikos lygio“ riba leidžia užtikrinti, kad oro vežėjams netektų nepakeliama našta imtis neracionalių priemonių siekiant išvengti objektyviai neišvengiamos rizikos. Tai patvirtina minėtoje byloje *Pešková ir Peška*, C-315/15, ESTT padaryta išvada, kad „pagrįstos priemonės“, kurių turi imtis oro vežėjas siekdamas sumažinti susidūrimo su paukščiais riziką ar net užkirsti jai kelią, taip pat siekdamas būti atleistas nuo pareigos mokėti keleiviams kompensaciją <...>, apima prevencinės tų paukščių buvimo kontrolės priemonių taikymą, *jeigu*, be kita ko, techniniu ir administraciniu požiūriu šis oro vežėjas iš tikrųjų gali imtis tokių priemonių, [ir] dėl šių priemonių minėtas vežėjas neturi daryti nepakeliamos aukos atsižvelgiant į jo įmonės pajėgumus“. Šiuo aspektu ESTT jau anksčiau byloje *Wallentin-Hermann*, C-549/07, dėl skrydžio atšaukimo ar atidėjimo esant ypatingoms aplinkybėms (nurodytu atveju – nustačius sudėtingą orlaivio variklio turbinos gedimą),

¹⁷⁶ Žr. generalinio advokato Yves Bot 2016 m. liepos 28 d. išvadą byloje *Pešková ir Peška*, C-315/15.

buvo pasisakęs plačiau ir vėliau ne vienoje byloje pakartojęs, jog Sąjungos teisės aktų leidėjas ne visas ypatingas aplinkybes norėjo padaryti tokias, kurios galėtų atleisti nuo pareigos sumokėti keleiviui kompensaciją atšaukus skrydį, o tik tas, kurių nebūtų buvę galima išvengti net imantis visų pagrįstų priemonių. Asmuo, kuris nori remtis tokiomis aplinkybėmis, turi įrodyti, kad jų nebūtų buvę galima niekaip išvengti imantis adekvačių situacijai priemonių, t. y. tokių priemonių, kurios ypatingų aplinkybių atsiradimo metu atitiko oro vežėjui techniškai ir ekonomiškai įvykdytiną sąlygą. Oro vežėjas turi įrodyti, kad net panaudodamas visas turimas personalo, materialines ir finansines priemones bei nedarydamas nepakeliamos aukos, atsižvelgiant į savo įmonės pajėgumus tuo metu, jis akivaizdžiai nebūtų galėjęs išvengti skrydžio atšaukimo dėl ypatingų aplinkybių, su kuriomis susidūrė. Tai reziumuodamas, generalinis advokatas Priit Pikamäe savo išvadoje byloje *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, iš esmės patikslino, jog „oro vežėjas turi galėti įrodyti, kad ėmėsi visų *ekonomiškai* pagrįstų priemonių“. Atitinkamai Teisingumo Teismas pastarojoje byloje, kuri buvo susijusi su trikdančių keleivių (angl. *unruly / disruptive passengers*) problema aviacijoje, dar kartą pakartoję, jog negalima reikalauti, kad, atsižvelgiant į įmonės pajėgumus tuo metu, oro vežėjo auka siekiant išvengti tokių (iš esmės „neišvengiamų“) rizikų būtų nepakeliamą¹⁷⁷.

Neišvengiamų rizikų kontekste taip pat paminėtina byla *Germanwings*, C-501/17, kurioje nagrinėdamas atvejį, susijusį su skrydžio atidėjimu ilgam laikui dėl orlaivio padangos apgadinimo į ją įstrigus ant oro uosto kilimo ir tūpimo tako gulėjusiam pašaliniam objektui (varžtui), ESTT atkreipė dėmesį, jog orlaivių padangos yra dalys, kurioms lėktuvui kylant ir tupiant tenka labai didelės apkrovos, ir dėl to nuolat egzistuoja jų sugadinimo rizika, pateisinanti itin griežtas reguliarias saugos patikras, ypač atsižvelgiant į konkrečius reikalavimus, be kita ko, susijusius su orlaivių kilimo ir tūpimo greičiu, siekiant užtikrinti orlaivyje esančių keleivių saugą. Kitoje byloje, susijusioje su skrydžio atidėjimu ilgam laikui dėl orlaivio gedimo (*Van der Lans*, C-257/14), ESTT pabrėžė, kad apskritai „jokia orlaivio detalė nėra amžina“, tokiu būdu dar kartą akceptuodamas aviacijai būdingą tam tikros rizikos neišvengiamumą.

Iš Teisingumo Teismo pateiktų išaiškinimų matyti ne tik tai, kad siekiant suvaldyti kylančias rizikas vertintinos būtent objektyviai (techniškai ir ekonomiškai) įvykdytiną, t. y. adekvačią situacijai, priemonės, kas iš principo reiškia, jog tam tikra laikantis nurodytų kriterijų „neišvengiama“

¹⁷⁷ Taip pat žr., pvz., ESTT 2019 m. balandžio 4 d. sprendimo byloje *Germanwings*, C-501/17, 19 punktą.

rizika laikytina priimtina, bet ir tai, jog vertinant galimų rizikos valdymo priemonių prieinamumą svarbus yra istorinis kontekstas – konkrečiai tuo (ypatingų aplinkybių atsiradimo) metu egzistavusios prieinamos personalo, materialinės ir finansinės priemonės. Kaip matyti, Teisingumo Teismas savo praktikoje įtvirtino individualizuotą ir lanksčią sąvokos „pagrįsta priemonė“ sampratą¹⁷⁸, įgalinančią atsižvelgti į kiekvieną individualią situaciją ir atitinkamu metu buvusį kontekstą, visų pirma – ekonominį, o šis ESTT jurisprudencijoje įtvirtintas įrodinėjimo standartas ir įrodinėjimo naštos paskirstymas iš esmės naudojamas siekiant užtikrinti reikiamą keleivių ir oro vežėjų interesų pusiausvyrą.

Svarbu ir tai, kad turi būti vertinamos tik tos priemonės, už kurių ėmimąsi asmuo yra iš tikrųjų atsakingas bei gali jas valdyti, t. y. tik tokiam subjektui prieinamos ir jo kontroliuojamos, o ne trečiųjų asmenų kompetencijai priklausančios, priemonės¹⁷⁹. Antai cituodamas ESTT jurisprudenciją, pagal kurią neatmetama galimybė, kad techninės problemos gali būti susijusios su „ypatingomis aplinkybėmis“, jeigu tas problemas sukelia įvykiai, nebūdingi įprastai atitinkamo oro vežėjo veiklai, ir jis jų negali realiai kontroliuoti, o taip, be kita ko, būtų, jeigu oro vežėjo orlaivių parką sudarančių orlaivių konstruktorius ar kompetentinga valdžios institucija pastebėtų, jog skrydžiams naudojami orlaiviai turi pavojų skrydžių saugai keliantį paslėptą gamybos defektą, taip pat, kai orlaiviams žalos padarytų sabotažo ar terorizmo veiksmai, generalinis advokatas Priit Pikamäe savo išvadoje byloje *Airhelp*, C-28/20, nurodė, jog tokia Teisingumo Teismo jurisprudencijoje padaryta išlyga pripažįstama, kad net techninių gedimų atveju yra „išorinių“ veiksnių, dėl kurių oro vežėjas neturi būti laikomas atsakingu, antraip jo būtų prašoma padaryti tai, kas neįmanoma. Pasak generalinio advokato, kadangi oro vežėjas dažnai nieko nežino apie užslėptus gamybos defektus ar trečiųjų šalių veiksmus, kuriais siekiama sutrikdyti jo veiklą, neatrodo, kad būtų teisinga jam nustatyti beveik neribotą pareigą išvengti bet kokių techninių problemų, galinčių padaryti poveikį orlaivių veikimui. Pastarasis požiūris atspindi vieną iš bendrųjų Europos Sąjungos teisėje pripažįstamų principų, pagal kurį niekas

¹⁷⁸ Žr., pvz., ESTT 2011 m. gegužės 12 d. sprendimo byloje *Eglītis ir Ratnieks*, C-294/10, 30 punktą; 2019 m. birželio 26 d. sprendimo byloje *Moens*, C-159/18, 27 punktą; ir kt.

¹⁷⁹ Pvz., iš oro vežėjo negali būti reikalaujama aviacijos saugumo tikslais imtis kriminalinėms institucijoms ar tarnyboms prieinamų žvalgybos priemonių ar pan.

neįpareigojamas daryti to, kas neįmanoma (lot. *impossibilium nulla obligatio est*)¹⁸⁰.

Panašaus požūrio laikomasi ir EŽTT jurisprudencijoje. Pavyzdžiui, savo sprendime byloje *Mikhno prieš Ukrainą*, peticijos Nr. 32514/12, ir kitame tos pačios dienos sprendime byloje *Svitlana Atamanyuk ir kt. prieš Ukrainą*, peticijų Nr. 36314/06, 36285/06, 36290/06 ir 36311/06, pasisakydamas dėl aviacijos šventės organizavimo trūkumų saugos aspektu, EŽTT vertino, ar buvo įgyvendintos visos *pagrįstai prieinamos* priemonės rizikai sumažinti (angl. „*all measures reasonably available for minimizing the risk*“)¹⁸¹. Šiuo aspektu, manytina, kad atitinkamų priemonių prieinamumas vertintinas ne vien turimos kontrolės požūriu, t. y. tik tos priemonės, kurias asmuo realiai gali valdyti ir kontroliuoti, bet taip pat ekonominiu, t. y. turimų materialinių, finansinių ir žmogiškųjų išteklių, kuriuos būtų galima pagrįstai reikalauti skirti atitinkamai rizikai suvaldyti, požūriu.

EŽTT praktikoje taip pat pripažįstama, kad aviacija yra neišvengiamai susijusi su tam tikra rizika bei grėsmėmis, t. y. kaip ir ESTT jurisprudencijoje vyrauja santykinis (reliatyvusis) aviacijos saugos ir aviacijos saugumo suvokimas. Pavyzdžiui, byloje *R. Š. prieš Latviją* (2018 m. kovo 8 d. sprendimas), peticijos Nr. 44154/14, EŽTT nekilo abejonių, kad orlaivis yra padidinto pavojaus šaltinis (angl. „*the aircraft was a source of dangerous activity*“). Tam pritardamas, šioje byloje pateiktoje atskirojoje (iš dalies prieštaraujančioje) nuomonėje teisėjas Mārtiņš Mits pažymėjo, kad lėktuvų valdymas (pilotavimas) yra iš prigimties pavojinga veikla (angl. „*operating of <...> planes is an inherently dangerous activity*“). Šis požūris, jog aviacijoje būdingas tam tikrų rizikų neišvengiamumas, iš dalies pagrindžia ir tai, kodėl laikomasi pozicijos, kad iš oro vežėjų gali būti reikalaujama imtis tik „pagrįstai prieinamų“ priemonių, ir bet kuriuo atveju jos ne visais atvejais gali visiškai eliminuoti atitinkamas rizikas.

Pastaruoju aspektu paminėtina ESTT byla *Schwarz*, C-291/12, kurioje nagrinėtas su aviacijos saugumu tiesiogiai susijęs klausimas dėl biometrinių duomenų (pirštų atspaudų) įrašymo asmens dokumentuose. Šioje byloje Teisingumo Teismas pabrėžė, jog tai, kad pirštų atspaudų saugojimas labai saugioje asmens dokumento laikmenoje nėra visiškai patikimas, negali būti lemiamas veiksnys sprendžiant dėl šio metodo tinkamumo siekiamam tikslui

¹⁸⁰ Žr., pvz., ESTT 2016 m. kovo 3 d. sprendimo byloje *Daimler*, C-179/15, 42 punktą; 2018 m. lapkričio 6 d. sprendimo sujungtose bylose *Scuola Elementare Maria Montessori prieš Komisiją*, C-622/16 P–C-624/16 P, 79 punktą.

¹⁸¹ Žr. EŽTT 2016 m. rugsėjo 1 d. sprendimo byloje *Mikhno prieš Ukrainą*, peticijos Nr. 32514/12, 128 punktą; tos pačios dienos sprendimo byloje *Svitlana Atamanyuk ir kt. prieš Ukrainą*, peticijų Nr. 36314/06, 36285/06, 36290/06 ir 36311/06, 133 punktą.

– apsaugoti pasus nuo klastojimo ir nuo nesąžiningo, t. y. kitų nei teisėtas savininkas asmenų, naudojimo. Teisingumo Teismo vertinimu, nors šis metodas ir nevisiškai panaikina galimybę praleisti į Sąjungos teritoriją tokios teisės neturinčius asmenis, pakanka, kad jis reikšmingai sumažintų tokio praleidimo riziką, kuri egzistuočiau, jei šis metodas nebūtų naudojamas. Vėliau byloje *Ligue des droits humains*, C-817/19, ESTT atitinkamai vertino ir saugumo tikslais vykdomo oro transporto keleivių asmens duomenų (PNR¹⁸² įrašų) atskleidimo bei tolesnio tvarkymo ribotą efektyvumą, pabrėždamas, kad nors pakankamai didelis skaičius „klaidingai teigiamų“ rezultatų gali riboti PNR direktyvoje nustatytos sistemos tinkamumą joje numatytiems tikslams kovoje su teroristiniais ir kitais sunkiais nusikaltimais pasiekti, „vis dėlto šie veiksniai nėra tokie, kad ta sistema taptų netinkama <...>. Iš tiesų, <...> remiantis minėta direktyva atliekamas <...> duomenų tvarkymas jau yra leidęs nustatyti pavojų keliančius oro transporto keleivius, kovojant su teroristiniais nusikaltimais ir sunkiais nusikaltimais“. Tokiu būdu pripažindamas aviacijos saugumo priemonių poveikio grėsmių sumažinimui ribotumą, Teisingumo Teismas laikosi santykinio (reliatyvaus) aviacijos saugumo suvokimo, kuris, kaip matyti, daro įtaką ir atitinkamų priemonių tinkamumo vertinimui žmogaus teisių ribojimų prasme.

Apibendrinant, matyti, kad praktikoje plačiai pripažįstama, jog absoliuti sauga ir saugumas aviacijoje nėra įmanomi, todėl remiamasi pakankamai lanksčia ir individualizuota „priimtinos rizikos“ kategorija, kuri būdinga būtent santykinėi (reliatyviajai) saugos ir saugumo sampratai. Savo ruožtu santykinė (reliatyvioji) saugos ir saugumo samprata „priimtinos rizikos“ lygio prasme nėra statinė, be to, jai būdingas itin ryškus kontekstualumas. Pastarąją išvadą puikiai iliustruoja jau minėtoje ESTT byloje *YL prieš Altenrhein Luftfahrt GmbH*, C-70/20, nagrinėtas atvejis, susijęs su keleivės patirtais sužalojimais orlaiviui vykdant „kietą“ (angl. *hard*) nusileidimą. Šioje byloje kaip reikšminga vertinta aplinkybė, jog oro uostas buvo kalnuotoje vietovėje (geografinis kontekstas), kurioje aviacijos saugos taisyklių prasme saugesniais (t. y. pavartotas aukštesniojo, o ne aukščiausiojo laipsnio būdvardis, reiškiantis tik lyginamuoju požiūriu aukštesnio lygio, bet ne absoliučią saugą) laikomi būtent kietesni nusileidimai, ir tai iš esmės lėmė „priimtinos rizikos“ ribos poslinkį didesnės rizikos tolerancijos link. Tačiau Teisingumo Teismas šiuo aspektu atsižvelgė į konkrečiai tuo metu egzistavusius naujausius pasiekimus orlaivių naudojimo skrydžiams srityje, kas suponuoja, kad istorinėje perspektyvoje, t. y. ateityje galimos tolesnės mokslo ir technologijų pažangos kontekste (pvz., dėl technologinio progreso

¹⁸² Angl. *Passenger Name Record* (PNR).

pagerėjus orlaivių važiuoklių amortizavimo savybėms ar pan.), neatmestinas minėtos tolerancijos ribos poslinkis ir į kitą – mažesnę – priimtinos rizikos tolerancijos skalės pusę.

Tam tikrų rizikų „neišvengiamumo“, ypač ekonominio konteksto plotmėje, nulemtas poreikis siekiamų tikslų prasme laikytis santykinės (reliatyviosios) aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sampratos, padeda užtikrinti interesų pusiausvyrą. Priešingu atveju galimas netgi atvirkštinis rezultatas aviacijos saugos ir aviacijos saugumo užtikrinimo atžvilgiu, kadangi oro transporto vežėjai, negalėdami būti atleisti nuo atsakomybės, pavyzdžiui, atšaukus skrydį ar atidėjus jį ilgam laikui dėl tokių „neišvengiamų“ rizikų, keliančių grėsmę skrydžių saugai ir (ar) saugumui, būtų skatinami nesiimti reikiamų priemonių dėl įvykusių saugos ir (ar) saugumo incidentų, vietoj to pirmenybę teikiant skrydžių išsaugojimui ir punktualumui¹⁸³. Tai būtų nepriimtina ir galiausiai iš esmės reikštų dar didesnės rizikos prisiėmimą. Atrodo visiškai akivaizdu, kad tokiu rezultatu niekas nesuinteresuotas, todėl aviacijoje neturi (ir iš esmės negali) būti reikalaujama išvengti absoliučiai visų rizikų, nes kai kuriais atvejais tai objektyviai tiesiog yra neįmanoma.

Antrosios tyrimo dalies apibendrinimas

Tarptautiniame civilinės aviacijos reglamentavime, kaip ir teisės doktrinoje, įsitvirtino lanksčios ir turinio prasme plačios aviacijos saugos bei aviacijos saugumo sampratos, kurioms yra būdinga polisemija, leidžianti šias sąvokas individualizuoti, kiekvienu atskiru atveju patikslinant jų turinį atsižvelgiant į konkrečią situaciją. Toks patikslinimas yra svarbus, siekiant nustatyti ir taikyti tik atitinkamoms situacijoms pritaikytas (būtinąs, tinkamas ir proporcingas) priemones, kad būtų užtikrinta konkuruojančių vertybių pusiausvyrą žmogaus teisių apsaugos kontekste. Kita vertus, dėl tokio lankstumo aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sampratos lengvai pasiduoda subjektyvioms interpretacijoms. Todėl greta aviacijos saugai ir aviacijos saugumui konkrečiu atveju priskiriamo teisinio turinio patikslinimo yra svarbus ir skaidrumas, aiškiai atskleidžiant šį turinį, t. y. kam (kieno ir kokioms vertybėms), nuo kokių grėsmių bei iki kokio lygio sauga ir (ar) saugumas turimas omenyje.

Aviacijoje, kiek tai įmanoma, siekiama objektyvaus saugos ir saugumo suvokimo, kad turimi riboti ištekliai būtų skiriami kovai su realiomis, o ne

¹⁸³ Žr., pvz., ESTT 2017 m. gegužės 4 d. sprendimą byloje *Pešková ir Peška*, C-315/15; 2019 m. balandžio 4 d. sprendimą byloje *Germanwings*, C-501/17.

įsivaizduojamomis grėsmėmis. Vis dėlto praktikoje, iš esmės dėl reikšmingo aviacijos ekonominio vaidmens, kartu pripažįstamas poreikis iki tam tikro lygio reaguoti ir į visuomenės baimes, kurios ne visuomet yra objektyviai pagrįstos, bet jų nevaldant gali neigiamai paveikti oro transporto patrauklumą. Tai lemia, kad tam tikro lygio subjektyvumas aviacijos saugos ir aviacijos saugumo atžvilgiu gali būti neišvengiamas. Apskritai, dėl aviacijos saugai ir aviacijos saugumui iš prigimties būdingų jų turinį sudarančių vertinamojo pobūdžio elementų visiškai eliminuoti subjektyvius vertinimus iš jų sampratos nėra įmanoma.

Aviacijos sauga ir aviacijos saugumas pagal tarptautinį civilinės aviacijos teisinį reguliavimą aiškiai atibojami ir pirmiausia suvokiami kaip tam tikra būseną, siejama su „priimtinos rizikos“ riba, iki kurios laikoma, jog ši būseną yra saugi. Priimtino rizikos lygio prasme praktikoje laikomasi santykinės (reliatyviosios) aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sampratos, kuri vyrauja ir mokslinėje doktrinoje. Kartu yra pabrėžiamas nuolatinis aviacijos saugos ir aviacijos saugumo rizikų mažinimo bei kontroliavimo poreikis per nuolatinį grėsmių nustatymo bei rizikos valdymo procesą, kuris atliepia mokslinėje literatūroje akcentuojamą galimą absoliutųjį saugos ir saugumo suvokimą būtent proceso, bet ne rezultato prasme. Vis dėlto, absoliutusias aviacijos saugos ir aviacijos saugumo suvokimas žmogaus teisių apsaugos požiūriu rizikingas, kadangi gali skatinti taikyti vis naujas (papildomas) ar labiau ribojančias priemones, nors mažai kuo objektyviai prisidedančias prie aviacijos saugos ir (ar) saugumo būsenos gerinimo, t. y. iš esmės tinkamai neatsižvelgiant į tokių priemonių naudos aviacijos saugai ir (ar) saugumui bei iš jų kylančių žmogaus teisių ribojimų pusiausvyrą.

Aviacijos saugos ir aviacijos saugumo turinio tinkamam suvokimui, visų pirma, reikšmingas vertybių, kurias nuo atitinkamų grėsmių siekiama apsaugoti, aiškus įvardijimas. Tačiau tarptautiniame civilinės aviacijos reglamentavime šiuo aspektu apsiribojama abstrakčiomis kategorijomis „žmonės“ ir „turtas“ arba tiesiog „civilinė aviacija“. Nors taip užtikrinamas aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sampratų vertybinis pliuralizmas, kuris joms suteikia svarbų pranašumą dėl galimybės lanksčiai reaguoti į atitinkamu laikotarpiu pripažįstamoms vertybėms kylančias rizikas, tokie itin platūs, vertinamaisiais kriterijais grindžiami apibrėžimai palieka plačią erdvę subjektyvioms interpretacijoms, sudarydami prielaidas galimam piktnaudžiavimui. Kita vertus, toks abstraktumas aviacijos saugos ir aviacijos saugumo apibrėžimuose iš principo yra neišvengiamas, o didesnis dėmesys jų turinio atskleidimui turėtų būti skiriamas būtent konkrečių aviacijos saugos ir (ar) saugumo priemonių nustatymo bei taikymo etape.

Iš disertaciniam tyrimui aktualios ESTT ir EŽTT jurisprudencijos nematyti, jog šių teismų praktikoje, nagrinėjant su žmogaus teisių apsauga susijusius klausimus, aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sąvokų vartojimui bei jų teisinio turinio analizei ir atskleidimui būtų skiriamas didesnis dėmesys – juose įprastai aiškiai neįvardijama, kas vienu ar kitu individualiu atveju laikoma aviacijos sauga ir (ar) aviacijos saugumu, bet šios sąvokos savaime sureikšminamos, joms suteikiant didelį vertybinį svorį. Aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sąvokos taip pat ne visada yra atribojamos – praktikoje galima rasti gana nemažai ESTT bei EŽTT sprendimų pavyzdžių, kuriuose aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sąvokos minėtų teismų yra tapatinamos, jas vartojant kaip sinonimus, kas implikuoja, kad jos šių teismų ir suvokiamos gali būti neteisinga prasme, ypač kai iš teismų sprendimų turinio eksplisitiškai nematyti jų (teismų) šioms sąvokoms suteikiama prasmė. Tiesa, tam tikrais atvejais minėtų sąvokų tapatinimas gali kilti iš dalies dėl objektyvių priežasčių, konkrečiai – iš atitinkamų kalbų lingvistinių ypatumų, kai jose abiem prasmėmis, t. y. saugos ir saugumo, vartojamas tik vienas (tas pats) žodis. Tai ypač akivaizdu ESTT jurisprudencijoje, kai tokia kalba, kurioje abiem – saugos ir saugumo – prasmėmis egzistuoja tik vienas žodis, yra bylos proceso kalba ir vėliau teismo sprendimas verčiamas į kitas oficialiąsias Sąjungos kalbas. Šiame kontekste būtina turėti omenyje tai, kad visos Sąjungos kalbos yra lygiavertės ir nei vienai iš jų negali būti suteikiamas prioritetas kitų Sąjungos kalbų atžvilgiu, o aviacijos sauga ir aviacijos saugumas nėra tapačios teisinės kategorijos. Be to, aviacijos saugai ir aviacijos saugumui būdingi tam tikri skirtumai gali būti reikšmingi vertinant šiais tikslais grindžiamų ribojimų atitiktį iš Chartijos ir Konvencijos kylantiems žmogaus teisių apsaugos standartams, todėl tokių esminių teisinių sąvokų vertimas, siekiant teisinio aiškumo ir tikslumo, turėtų būti atliekamas itin atidžiai. Kita vertus, būtent dėl teismų sprendimuose neskiriamo pakankamo dėmesio siekiant aiškiai ir skaidriai atskleisti aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sąvokų turinį, kuriuo jos vartojamos, vertimus atliekančiam asmeniui dažnai gali būti sudėtinga savarankiškai jį identifikuoti. Lingvistiniai tam tikrų kalbų ypatumai negali pateisinti su tarptautinėje civilinėje aviacijoje įsitvirtinusiomis apibrėžimais, aiškiai atribojančiais aviacijos saugą ir aviacijos saugumą, nederančio šių sąvokų vartojimo ir jų turinio neatskleidimo teismų sprendimuose, ypač sprendžiant su žmogaus teisių apsauga susijusius klausimus, kai šių sąvokų turinys reikšmingai skiriasi jau vien dėl grėsmių prigimties ir pobūdžio, atitinkamai lemiančio skirtingo, *inter alia* žmogaus teisės galbūt ribojančio, teisinio atsako kovojant su šiomis grėsmėmis poreikį, kuris savo ruožtu vėliau yra svarbus taikant tokių ribojimų proporcingumo testą.

Apibendrinant analizuotus ESTT ir EŽTT sprendimus, galima išskirti tam tikrus kertinius aviacijos saugos ir aviacijos saugumo teisiniu turiniui šių teismų praktikoje priskiriamus bruožus. Visų pirma, ESTT ir EŽTT sprendimų analizė atskleidžia, kad praktikoje pripažįstama svari įvairių kontekstų įtaka aviacijos saugos ir aviacijos saugumo suvokimui. Kadangi aviacijos sauga ir aviacijos saugumas gali būti suvokiami labai skirtingai – daugeliu lygių ir dimensijų, įgydami įvairias reikšmes, teismai dažnai atsižvelgia į reikšmingą įtaką jų sampratai darančius tokius kontekstus, kaip istorinis, socialinis, kultūrinis ar ekonominis. Be to, iš ESTT ir EŽTT jurisprudencijos matyti, kad aviacijos saugos ir aviacijos saugumo suvokimui itin reikšmingu pripažįstamas pačiose šiose sąvokose „užkodotas“ aviacijos kontekstas, teismams akcentuojant poreikį nustatyti pakankamai glaudų ryšį tarp atitinkamos žmogaus teisės ribojančios priemonės ir aviacijos, siekiant aviacijos sauga ir (ar) saugumu pagrįsti tokius ribojimus.

Žmogaus teisių ribojimų požiūriu aviacijos sauga ir aviacijos saugumas ESTT ir EŽTT jurisprudencijoje suvokiami kaip objektyviosios sąvokos, tačiau dėl joms būdingo episteminio neapibrėžtumo, kaip minėta, visiškai išvengti subjektyvumo (pvz., vertinant grėsmių tikimybę, dėl jų galinčios kilti žalos mastą ar priimtinos rizikos lygį) nėra įmanoma, kas iš esmės akceptuojama ir minėtų teismų. Be to, iš ESTT ir EŽTT praktikoje plačiai pripažįstamo aviacijai tenkančio svarbaus ekonominio vaidmens, kuris šių teismų jurisprudencijoje, ypač ESTT, dažnai sureikšminamas, gali būti kildinamas požiūris, kad aviacija iki tam tikro lygmens neišvengiamai turi kovoti ir su subjektyviomis, nebūtinai objektyviai egzistuojančiomis, grėsmėmis, siekiant suvaldyti visuomenės baimės jausmą, nes plačiai paplitęs jis gali sužlugdyti šį ekonomiškai svarbų ir visuomenės nuotaikoms gana jautrų transporto sektorių. Savo ruožtu aviacijoje stipriai išreikštas ekonominis interesas tiek pagal Chartiją, tiek pagal EŽTK gali būti laikomas teisėtu tikslu riboti tam tikras žmogaus teises. Tačiau ekonominis interesas negali būti pagrindas taikyti nebūtinai, prie aviacijos saugos ir (ar) aviacijos saugumo objektyviai neprisidedančias, tačiau būtent šiais – aviacijos saugos ir saugumo – tikslais grindžiamas žmogaus teisės ribojančias priemones.

Aviacijos saugos ir aviacijos saugumo prasmės, kuriomis šios sąvokos vartojamos, gali svyruoti tarp absoliučiosios, kai turimas omenyje visiškas rizikos nebuvimas, ir santykinės (reliatyviosios), pagal kurią riziką reikalaujama sumažinti tik tiek, kiek objektyviai yra įmanoma ir pagrįsta. Tačiau atliktas ESTT ir EŽTT jurisprudencijos tyrimas atskleidžia, kad žmogaus teisių ribojimų kontekste aviacijos sauga ir aviacijos saugumas šių teismų iš principo yra suvokiami kaip santykinės (reliatyviosios) sąvokos, pripažįstant, jog realiame gyvenime išvengti absoliučiai visų grėsmių vargiai

įmanoma. Tam įtakos turi ir jau minėtas ekonominis kontekstas, kai aviacijos saugos ir saugumo atžvilgiu reikalaujama imtis tik sąnaudų ir naudos požiūriu pagrįstų priemonių. Nepaisant to, absoliutusias aviacijos saugos ir aviacijos saugumo suvokimas neturi būti kategoriškai atmetamas, kadangi jį vertinant aviacijos saugos ir aviacijos saugumo, kaip nuolatinio ir nesibaigiančio proceso, bet ne rezultato, prasme skatina siekti nuolatinio tobulėjimo, išryškindamas šių teisinių kategorijų dinamiškumą besikeičiančių grėsmių kontekste. Tačiau tokia samprata vadovautis reikėtų itin atidžiai, kad nebūtų skatinamas ir toleruojamas neproporcingai žmogaus teises ribojančių (lyginant su aviacijos saugos ir (ar) saugumo tikslais) priemonių taikymas, ir iš ESTT bei EŽTT jurisprudencijos analizės matyti, kad šių teismų praktikoje absoliučioji aviacijos saugos ir aviacijos saugumo samprata vertinama itin rezervuotai – paprastai ja nėra remiamasi.

Tiek tarptautiniame civilinės aviacijos reglamentavime įsitvirtinę aviacijos saugos ir aviacijos saugumo apibrėžimai, tiek jų suvokimas ESTT ir EŽTT jurisprudencijoje iš esmės yra sisteminantys ir dėl savo lankstumo leidžiantys daryti pažangą juos aiškinant bei adaptuojant prie greitai besikeičiančių sąlygų, tokiu būdu prisidedant prie teisės veiksmingumo užtikrinimo. Šiuo požiūriu aviacijos sauga ir aviacijos saugumas yra „gyvos“ koncepcijos, kurios pasižymi ryškiu kazuistiniu pobūdžiu, ir jų vertybiniam elementui būdingas dinamiškumas. Dėl tų pačių priežasčių aviacijos sauga ir aviacijos saugumas žmogaus teisių apsaugos prasme yra pavojingos koncepcijos, nes sudaro prielaidas galimai savivalei ir piktnaudžiavimui, nepagrįstai prisidengiant saugos ir (ar) saugumo tikslais, siekiant taikyti ribojančio poveikio priemones. Nepaisant to, aviacijos saugai ir aviacijos saugumui būdingas episteminis neapibrėžtumas ir aplinkybių, kurios daro reikšmingą poveikį jų taikymui konkrečiu atveju siekiant pagrįsti žmogaus teises ribojančias priemones, įvairovė lemia, kad nėra galimybės jas *ex ante* (lot. iš anksto) tiksliai apibrėžti, redukuojant aviacijos saugos ir (ar) aviacijos saugumo turinį į kiekvienai situacijai tinkančią universalią formuluotę, kadangi neįmanoma tiksliai formalizuoti to, kas iš prigimties nėra tikslu. *Ex ante* išsamiai atskleisti ir detalai apibrėžti aviacijos saugą ir aviacijos saugumą, apimant visas galimas jų dimensijas ir kartu reikšmingai susiaurinant bei abstrahuotai pasakant, kokias tiksliai bei kieno konkrečiai vertybes ir nuo kokių grėsmių bei iki kokio lygio aviacijos sauga ir (ar) aviacijos saugumas siekia apsaugoti, vargiai būtų įmanoma, o jeigu ir pavyktų, toks apibrėžimas, išvardijant visus jį sudarančius (arba priešingai – į jį nepatenkančius) elementus, būtų pernelyg gremėzdiškas ir nepraktiškas. Be to, abejotina, ar toks apibrėžimas apskritai būtų labiau naudingas, nei žalingas,

nes prarastų savo lankstumą ir iš principo apribotų aviacijos saugos bei aviacijos saugumo koncepcijų veiksmingumą.

Pripažįstant tam tikrų kertinių aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sampratų turinį sudarančių elementų nekintamumą, aviacijos sauga ir aviacijos saugumas žmogaus teisių ribojimų kontekste vis dėlto vertintinos ne kaip nekintančios normatyvinės nuostatos, o kaip tam tikros *ad hoc* individualizuotos teisinės kategorijos, kurių patikslinimas būtinas kiekvienu atskiru atveju ir šiame procese svarbu užtikrinti skaidrumą. Siekiant išvengti dėl tokio lankstumo kylančių grėsmių žmogaus teisių apsaugai, kiekvieną kartą aviacijos sauga ir (ar) saugumu grindžiant žmogaus teisių ribojimus turi būti skaidriai atskleidžiamas jų turinys, kurį šios sąvokos įgyja toje konkrečioje individualioje situacijoje. Taigi ypatingas dėmesys turėtų būti skiriamas būtent šių teisinių kategorijų taikymo etape, aiškiai identifikuojant bei iškomunikuojant, kas konkrečiai tuo individualiu atveju turima omenyje vartojant aviacijos saugos ir (ar) aviacijos saugumo sąvokas. Atliktas tyrimas leidžia išskirti svarbiausius klausimus, į kuriuos atsakant kiekvienu individualiu atveju galima sąlyginai patikslinti aviacijos saugos ir aviacijos saugumo įgyjamą turinį: i) kokiai ir kieno vertybei kyla grėsmė?; ii) dėl ko kyla ši grėsmė, t. y. kas ją sukelia ir kaip ji pasireiškia?; iii) iki kokio lygio (kokiomis sąnaudomis) ši grėsmė yra priimtina, t. y. ją siekiama sumažinti (suvaldyti)? Atsakymai į nurodytus klausimus padeda siekti didesnio aiškumo ir skaidrumo, suteikdami šioms sąvokoms analitinį naudingumą bei aiškinamąją vertę konkrečiu atveju. Atsakymai į šiuos klausimus taip pat lemia aviacijos saugos ir aviacijos saugumo vertybinį krūvį, kuris, kaip minėta, nėra statinis ir varijuoja kiekvienu individualiu atveju, priklausomai nuo konkrečiomis aviacijos sauga ir (ar) saugumu grindžiamomis priemonėmis siekiamų (galimų) apsaugoti vertybių bei joms kylančių grėsmių vertinimo.

3. AVIACIJOS SAUGOS IR AVIACIJOS SAUGUMO SANTYKIS SU ŽMOGAUS TEISĖMIS

Aukštam aviacijos saugos ir aviacijos saugumo lygiui užtikrinti taikomos priemonės dažnai įsiterpia į (riboja) tam tikras žmogaus teises ir laisves, garantuojamas pagal tarptautinius žmogaus teisių apsaugos dokumentus, *inter alia* tokius kaip Chartija ir EŽTK (pvz., teisę į privataus ir šeimos gyvenimo gerbimą, asmens duomenų apsaugą, teisę į sveiką ir švarią aplinką, nuosavybės teisę, religijos laisvę ir kt.). Tyrimui atrinktos ESTT ir EŽTT jurisprudencijos analizė atskleidžia, kad teisės aktų leidėjai ir atitinkamus aktus įgyvendinantys (juos taikantys) subjektai aviacijos saugą ir (ar) aviacijos saugumą dažnai suvokia kaip teisėtą tikslą, leidžiantį pateisinti tam tikrus žmogaus teisių ribojimus. Tačiau nei Chartijoje, nei EŽTK aviacijos sauga ir (ar) aviacijos saugumas *expressis verbis* nėra įtvirtinti kaip žmogaus teisių ribojimo pagrindai (teisėti tikslai). Tokiais šie aviacijos teisinio reguliavimo pagrindą sudarantys interesai gali būti laikomi tik tais atvejais, kai juos galima priskirti kuriems nors iš žmogaus teisių teisėje numatytų žmogaus teisių ribojimo pagrindų (teisėtų tikslų), pavyzdžiui, valstybės saugumo, visuomenės saugos, kitų asmenų teisių ir laisvių apsaugos, šalies ekonominės gerovės ir kt.

Atsižvelgiant į tai, šioje disertacinio tyrimo dalyje analizuojant ESTT ir EŽTT jurisprudencijoje nagrinėtus su aviacijos sauga ir aviacijos saugumu susijusius atvejus yra siekiama atskleisti, kaip aviacijos sauga ir aviacijos saugumas koreliuoja su Chartijoje bei Konvencijoje įtvirtintais žmogaus teisių ribojimo pagrindais, įvertinant aviacijos saugos ir aviacijos saugumo įgyjamą teisinį turinį Chartijoje bei Konvencijoje įtvirtintų objektyvių žmogaus teisių ribojimo pagrindų prasme ir kartu išryškinant iš to kylančią problematiką žmogaus teisių apsaugos požiūriu. Šiuo tikslu tyrimui atrinktos bylos, kuriose buvo sprendžiami su žmogaus teisių ribojimais aviacijos saugos ir (ar) saugumo tikslais susiję klausimai.

Mokslinėje literatūroje nėra vienareikšmio požiūrio į saugos ir saugumo santykį su žmogaus teisėmis jų pusiausvyros prasme. Dalis autorių teigia, kad didesnis saugumas neišvengiamai reiškia žmogaus teisių ribojimus ir atvirkščiai – didesnė pagarba žmogaus teisėms pasireiškia sumažėjusiu saugumu (pvz., Posner, Vermeule, 2007; Vermeule, 2011). Tačiau šiam požiūriui oponuojantys autoriai pabrėžia pozityvią žmogaus teisių ir saugumo tarpusavio sąveiką, laikydamiesi nuomonės, kad klaidinga traktuoti žmogaus teises taip, tarsi tarp jų ir saugumo siekiamų tikslų neišvengiamai turi būti daromas kompromisas, aukojant vieną iš jų, o žmogaus teisių paneigimas

siekiant didesnio saugumo nėra būtinas (pvz., Solove, 2011; Scheinin, Vermeulen, 2011; Raab, 2014).

Dėl aviacijos saugai ir aviacijos saugumui būdingo pliuralistinio vertybinio krūvio, kuris kyla iš siekiamų apsaugoti vertybių įvairovės, galinčios patekti į pagal Chartiją ir EŽTK pripažįstamus teisėtus tikslus, leidžiančius pagrįsti žmogaus teisių ribojimus, negalima teigti, kad sauga / saugumas ir kitos vertybės yra visiškai nepriklausomi bei visais atvejais gali būti išgryninti taip, jog juos būtų įmanoma tarpusavyje objektyviai pasverti ir subalansuoti (Waldron, 2006, p. 463). Tuo tarpu balansavimo koncepcijos esmė ryškiausia, kai skirtingose svarstyklių pusėse esančios (balansuojamos) vertybės suvokiamos kaip savarankiškos ir viena nuo kitos nepriklausomos, turinčios viena kitai inversinį poveikį, t. y. kai didesnis vienos vertybės užtikrinimas reiškia sumažėjusį kitos vertybės užtikrinimą ir atvirkščiai. Pripažįstant tarp balansuojamų vertybių egzistuojančius reikšmingus vidinius tarpusavio ryšius ar tam tikrais atvejais vienkryptį poveikį, kai vienos vertybės stiprinimas kartu reiškia didesnę kitos vertybės apsaugą ir atvirkščiai, balansavimo procesas tampa komplikuoatas. Egzistuojant vidiniams balansuojamų vertybių tarpusavio ryšiams, toks balansavimas turi būti atliekamas itin atsakingai ir atsargiai, kadangi šie ryšiai gali leisti tais pačiais argumentais nusverti svarstyklės tiek į vieną, tiek į kitą pusę (Waldron, 2006, p. 463, 503–504). Apskritai, balansuojant konkuruojančias vertybes, pirmiausia reikia tiksliai nustatyti jų saugomus interesus ir priskirti jiems vertę (Cali, 2007, p. 259). Todėl, siekiant tinkamos konkuruojančių vertybių pusiausvyros, visų pirma svarbu kiekvienu konkrečiu atveju aiškiai bei skaidriai atskleisti aviacijos saugos ir aviacijos saugumo, kaip tam tikrus žmogaus teisių ribojimus leidžiančių pagrįsti vertybių, turinį, kadangi priešingu atveju aviacijos saugai ir (ar) aviacijos saugumui gali būti nepagrįstai suteikiamas prioritetas ir pačios pusiausvyros paieškos tampa išbalansuotos.

3.1. Aviacijos sauga ir aviacijos saugumas, kaip pagrindas taikyti žmogaus teisių ribojimus – esminės ribojimų taikymo sąlygos pagal Chartiją ir EŽTK

Tiek ESTT, tiek EŽTT jurisprudencijoje aviacijos saugos ir (ar) saugumo tikslai dažnai pripažįstami teisėtais, vertinant jais grindžiamus Chartijoje ir EŽTK įtvirtintų pagrindinių žmogaus teisių ir (ar) laisvių ribojimus. Tačiau nei aviacijos sauga, nei aviacijos saugumas, kaip minėta, šiuose vienuose svarbiausių europinių žmogaus teisių apsaugos dokumentų *expressis verbis*

nėra įvardyti kaip objektyvus pagrindas, galintis pateisinti žmogaus teisių ir laisvių ribojimus. Atsižvelgiant į tai, siekiant ištirti aviacijos saugos ir aviacijos saugumo santykį su žmogaus teisių ribojimo pagrindais pagal Chartiją bei EŽTK ir šiame santykyje jų įgyjamą teisinį turinį, pirmiausia būtina apžvelgti Chartijoje ir EŽTK įtvirtintus bei šiuos tarptautinius žmogaus teisių apsaugos dokumentus įgaliotų aiškinti teismų – ESTT ir EŽTT – jurisprudencijoje išplėtotus bendruosius žmogaus teisių ribojimo pagrindus bei jų taikymo sąlygas. Šiuo aspektu pabrėžtina, kad atsižvelgiant į disertacinio tyrimo tikslą toliau yra siekiama išryškinti tik esminius tyrimui reikšmingus žmogaus teisių ribojimo kriterijus pagal Chartiją ir EŽTK.

ES pagrindinių teisių chartijos 52 straipsnio, reglamentuojančio Chartijoje įtvirtintų teisių ir principų taikymo sritį bei aiškinimą, 1 dalis nustato, kad „[b]et koks šios Chartijos pripažintų teisių ir laisvių įgyvendinimo apribojimas turi būti numatytas įstatymo ir nekeisti šių teisių ir laisvių esmės. Remiantis proporcingumo principu, apribojimai galimi tik tuo atveju, kai jie būtini ir tikrai atitinka Sąjungos pripažintus bendrus interesus arba reikalingi kitų teisėms ir laisvėms apsaugoti“. Taigi, Chartijos 52 straipsnio 1 dalyje įtvirtinta bendroji nuostata dėl teisių apribojimų, pagal kurią Chartijoje pripažįstamų teisių ir laisvių įgyvendinimo apribojimai leidžiami šiomis sąlygomis: (i) jie turi būti numatyti teisės aktuose; (ii) jie neturi pažeisti tų teisių ir laisvių esmės; (iii) jais turi būti siekiama Sąjungos pripažįstamų bendrojo intereso tikslų arba jie turi būti grindžiami poreikiu apsaugoti kitų asmenų teises ir laisves (teisėtas tikslas); (iv) remiantis proporcingumo principu, jie turi būti reikalingi (būtini) ir iš tiesų atitikti siekiamus tikslus (FRA, 2020, p. 46). Be to, Chartijos 52 straipsnio 3 dalyje įtvirtinta, kad „[š]ioje Chartijoje nurodytų teisių, atitinkančių Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos garantuojamas teises, esmė ir taikymo sritis yra tokia, kaip nustatyta toje Konvencijoje“. Todėl pagal Chartiją garantuojamų teisių ir laisvių, kurios atitinka garantuojamas EŽTK, apribojimai taip pat turi atitikti šioje Konvencijoje nustatytus reikalavimus, kurie iš esmės laikytini minimaliais standartais, kadangi minėta Chartijos nuostata nekliudo Sąjungos teisėje nustatyti ir didesnę apsaugą (Chartijos 52 str. 3 d.).

Su Pagrindinių teisių chartija susijusiuose išaiškinimuose nurodyta, kad Chartijos 52 straipsnyje įtvirtintos teisių apribojimo nuostatos yra pagrįstos Teisingumo Teismo anksčiau suformuota praktika, jog „galima nustatyti apribojimus naudotis pagrindinėmis teisėmis, <...> su sąlyga, kad tie apribojimai faktiškai atitinka Bendrijos siekiamus bendrų interesų tikslus ir siekiamo tikslo požiūriu nėra neproporcingu ar nepagrįstu įsikišimu,

sumenkinančiu pačių tų teisių esmę¹⁸⁴. Iš tiesų, Teisingumo Teismas jau anksčiau, iki Lisabonos sutarties laikų, ėmėsi formuoti ir plėtoti jurisprudencinį ES pagrindinių teisių katalogą, „pasinaudodamas bendrųjų principų kategorija ir remdamasis valstybių narių bendromis konstitucinėmis tradicijomis bei tų pačių valstybių ratifikuotais tarptautiniais dokumentais (ypač EŽTK)“ (Žaltauskaitė-Žalimienė et al., 2019, p. 55). Dar iki įsigaliojant Lisabonos sutarčiai, kuria Chartijai pripažintas privalomos ES pirminės teisės statusas, pagrindinių žmogaus teisių ir laisvių apsauga buvo svarbi Sąjungos teisės dalis, ir Teisingumo Teismas, taikydamas bendruosius ES teisės principus, užtikrino tam tikrų pagrindinių teisių apsaugą (Daukšienė, 2013), pabrėždamas, jog „[v]alstybės narės, įgyvendindamos Bendrijos teisės nuostatas (plačiuoju požiūriu), turi gerbti remiantis Bendrijos teisės sistema saugomas pagrindines teises“ (Žaltauskaitė-Žalimienė et al., 2019, p. 28 ir ten nurodyta ESTT jurisprudencija¹⁸⁵), „[t]odėl priemonės, kurios nesuderinamos su taip pripažintam žmogaus teisių laikymusi, Bendrijoje nėra priimtinos“¹⁸⁶.

EŽTK taip pat įtvirtina tam tikrų pagal šią Konvenciją garantuojamų teisių ir laisvių ribojimo galimybes. Kaip nurodo V. Milašiūtė (2023, p. 174), pagal Konvenciją „[r]ibojamos gali būti: 1) tos teisės, kurias numatančiuose EŽTK straipsniuose yra tiesiogiai numatyta ribojimo galimybė (pvz., EŽTK 5 straipsnio 1 dalis, 8–11 straipsniai); 2) teisės, kurias numatančiuose EŽTK straipsniuose nėra tiesiogiai numatyta ribojimo galimybė, bet kurių ribojimo galimybė yra numanoma ir praktiškai yra EŽTK pripažinta (pvz., EŽTK 14 straipsnis, Pirmojo protokolo 3 straipsnis)“. EŽTK 5 straipsnio, kuriame įtvirtinta teisė į laisvę ir saugumą, 1 dalis nustato, jog šios dalies a–f punktuose nurodytais atvejais¹⁸⁷ ir įstatymo nustatyta tvarka gali būti atimama asmens

¹⁸⁴ Žr., pvz., ESTT 1979 m. gruodžio 13 d. sprendimo byloje *Hauer*, C-44/79, 23 p.; 2000 m. balandžio 13 d. sprendimo byloje *Karlsson ir kt.*, C-292/97, 45 p. ir jame nurodytą jurisprudenciją.

¹⁸⁵ Žr., pvz., ESTT 1991 m. birželio 18 d. sprendimo byloje *ERT*, C-260/89, 41 p.; 1994 m. kovo 24 d. sprendimo byloje *Bostock*, C-2/92, 16 p.; 2000 m. balandžio 13 d. sprendimo byloje *Karlsson ir kt.*, C-292/97, 37 p.; 2002 m. gruodžio 12 d. sprendimo byloje *Rodríguez Caballero*, C-442/00, 30 p.; ir kt.

¹⁸⁶ Žr., pvz., ESTT 2003 m. birželio 12 d. sprendimo byloje *Schmidberger*, C-112/00, 73 p.

¹⁸⁷ A) kai asmuo teisėtai kalinamas pagal kompetentingo teismo nuosprendį; b) kai asmuo teisėtai sulaikomas ar suimamas dėl to, kad neįvykdė teismo teisėto sprendimo, arba, kai norima garantuoti kokios nors įstatymo numatytos prievolės vykdymą; c) kai asmuo teisėtai sulaikomas ar suimamas, kad būtų pristatytas kompetentingai teismo institucijai, pagrįstai įtariant jį padarius nusikaltimą ar, kai pagrįstai manoma, jog būtina užkirsti kelią padaryti nusikaltimą, arba manoma, jog asmuo, padaręs tokį nusikaltimą, gali pabėgti; d) kai nepilnamečiui laisvė atimama pagal teisėtą sprendimą atiduoti jį auklėjimo priežiūrai, arba, kai jis teisėtai suimamas, kad būtų pristatytas

laisvė. Tiesiogiai Konvencijos garantuojamų teisių ir laisvių ribojimo galimybė taip pat numatyta, pavyzdžiui, EŽTK 8 straipsnyje (teisė į privataus ir šeimos gyvenimo gerbimą), 9 straipsnyje (minties, sąžinės ir religijos laisvė), 10 straipsnyje (saviraiškos laisvė) ir 11 straipsnyje (susirinkimų ir asociacijos laisvė). Remiantis šiuose straipsniuose įtvirtintais kriterijais, ribojimai galimi, kai (i) jie yra „nustatyti įstatyme“, (ii) „būtinai demokratinėje visuomenėje“ ir (iii) jais siekiama teisėto tikslo. Savo ruožtu dėl numanomų ribojimų EŽTT laikosi pozicijos, jog „valstybės turi plačią vertinimo (nuožiūros) laisvę nustatydamos teisėtus tokių teisių ribojimo tikslus ir konkrečias sąlygas, tačiau tai darydamos turi neveikti savavališkai ir neproporcingai bei nepažeisti pačios tų teisių esmės“ (Milašiūtė, 2023, p. 175; taip pat žr. Leonaitė, 2013, p. 230–275).

Šiame kontekste kartu pastebėtina, kad EŽTK garantuojamų teisių bei laisvių ribojimo galimybes numato ir kiti Konvencijos straipsniai. EŽTK 15 straipsnis numato galimybę nukrypti nuo įsipareigojimų pagal šią Konvenciją kilus karui ar esant kitokiai nepaprastai padėčiai, dėl kurių atsiranda grėsmė tautos gyvavimui, tačiau tik tiek, kiek tai reikalinga dėl susidariusios padėties, ir jei tokios priemonės neprieštarauja kitiems įsipareigojimams pagal tarptautinę teisę. Konvencijos prasme aplinkybėmis, kurioms esant pagal jos 15 straipsnį leidžiami nukrypimai, laikomos tik „išskirtinės krizės ar nepaprastosios padėties situacijos, darančios poveikį visiems gyventojams ir keliančios grėsmę organizuotam bendruomenės, sudarančios valstybę, gyvenimui“¹⁸⁸. Pastaruoju aspektu EŽTT vadovaujasi realaus pavojaus principu (Jočienė, 2000, p. 55). Be to, ši nuostata neleidžia nukrypti nuo įsipareigojimų pagal EŽTK 2 straipsnį, išskyrus mirties atvejus dėl teisėtų karo veiksmų, taip pat pagal 3 straipsnį, 4 straipsnio 1 dalį ir 7 straipsnį. EŽTK 17 straipsnyje, kuris dažnai siejamas su „galinčios apsiginti demokratijos“ koncepcija, draudžiamas piktnaudžiavimas teisėmis, t. y. elgesys, kuris yra nesuderinamas su demokratijos principais ir neatitinka Konvencijos dvasios bei ginamų vertybių (Milašiūtė, 2023, p. 195). Šiame straipsnyje įtvirtinta, jog „[j]okia šios Konvencijos nuostata negali būti aiškinama kaip suteikianti kuriai nors valstybei, grupei ar asmeniui teisę vykdyti kokią nors veiklą ar atlikti kokią nors veiksmą, kuriais siekiama panaikinti kokias nors šioje Konvencijoje numatytas teises ir laisves ar jas

kompetentingai institucijai; e) kai teisėtai sulaikomi asmenys, galintys platinti užkrečiamąsias ligas, psichiškai nesveiki asmenys, alkoholikai, narkomanai ar valkatos; f) kai asmuo teisėtai sulaikomas ar suimamas dėl to, kad negalėtų be leidimo įvažiuoti į šalį, arba, kai pradėtas jo deportavimo ar išdavimo kitai valstybei procesas.

¹⁸⁸ Žr., pvz., EŽTT 1961 m. liepos 1 d. sprendimo byloje *Lawless prieš Airiją* (Nr. 3), peticijos Nr. 332/57, 28 p.

apriboti daugiau nei numatyta šioje Konvencijoje“.¹⁸⁹ Pagal EŽTK 57 straipsnį taip pat yra leidžiamos išlygos dėl tam tikrų Konvencijos nuostatų, jei valstybei prisijungiant prie Konvencijos kuris nors tuo metu jos teritorijoje galiojantis įstatymas neatitinka tos nuostatos. Tačiau D. Jočienė (2000, p. 55) pabrėžia, kad išlygos yra tik laikina priemonė, turinti padėti suderinti vidaus teisės normas su EŽTK reikalavimais, bet ne būdas išvengti tam tikrų įsipareigojimų vykdymo pagal šią Konvenciją.

Sprendžiant žmogaus teisių ribojimų teisėtumo klausimus ir siekiant užtikrinti žmogaus teisių apsaugos veiksmingumą, t. y. realią, o ne vien teorinę (iliuzinę) žmogaus teisių apsaugą, vadovaujamasi bendroju principu, jog asmens teisės įtvirtinančios nuostatos turi būti aiškinamos plačiai, o išimtis numatančios, taigi ir žmogaus teisės ribojančios, nuostatos – siaurai. Šiuo aspektu Teisingumo Teismas nuosekliai laikosi pozicijos, kad žmogaus teisės įtvirtinančių principų taikymo sritis negali būti apibrėžiama siaurai, o tuo atveju, jeigu atitinkamos sąvokos yra įtvirtintos nuostatoje, kuri laikoma tam tikro principo išimtimi, jos turi būti aiškinamos siaurai¹⁹⁰. EŽTT taip pat plačiai aiškina Konvencijoje apibrėžtų teisių ir laisvių turinį į jį įtraukdamas vis naujus aspektus, tokiu būdu visuomenės raidos plotmėje siekiant užtikrinti šio daugiau kaip prieš 70 metų priimto dokumento aktualumą, jam iki šiol išliekant vienu svarbiausių žmogaus teisių apsaugos instrumentų, tačiau kartu pripažįstant, jog bet kokios žmogaus teisės ribojančios priemonės turi griežtai atitikti EŽTK įtvirtintas ribojimų taikymo sąlygas. Šiame kontekste atrodo, jog aviacijos sauga ir aviacijos saugumas, kaip vertybinės kategorijos, turėtų būti aiškinamos plačiai, tačiau kaip pagrindas taikyti tam tikrų žmogaus teisių ribojimus, jos turėtų būti aiškinamos siaurai, todėl šioms teisinėms kategorijoms būdingas tam tikras vidinis prieštaravimas.

Chartijos ir Konvencijos žmogaus teisių apsaugos sistemų požiūriu taip pat svarbu atsižvelgti į subsidiarumo principą, kuris apskritai būdingas tiek visai ES teisės sistemai, tiek EŽTT nuolat pabrėžia Konvencijos, kaip subsidaraus instrumento, pobūdį. Vis dėlto, subsidiarumo principas Sąjungos teisėje ir Konvencijos sistemoje nėra identiškas, o tam tikrus jo skirtumus, visų pirma, lemia nevienoda Europos Sąjungos bei Europos Tarybos prigimtis. Po 2010 metais Šveicarijoje vykusios Aukšto lygio konferencijos dėl Europos Žmogaus Teisių Teismo ateities, atsižvelgiant į po šios konferencijos paskelbtą Interlakeno deklaraciją parengtame subsidiarumo

¹⁸⁹ Plačiau dėl EŽTK 15 ir 17 straipsnių taikymo žr., pvz., Lester, Pannic (2004, p. 90–91, 439–440), Harris et al. (2023, p. 816–845, 847–851).

¹⁹⁰ Žr., pvz., ESTT 2008 m. gruodžio 22 d. sprendimo byloje *Wallentin-Hermann*, C-549/07, 17 punktą; 2011 m. gegužės 12 d. sprendimo byloje *Runevič-Vardyn ir Wardyn*, C-391/09, 43 punktą.

principui skirtame dokumente (EŽTT, 2010, p. 2), lyginant jo apibrėžtį ir taikymą šiose dviejose sistemose, subsidiarumas ES teisėje apibūdintas kaip „konkurencinis subsidiarumas“ (angl. *competitive subsidiarity*), referuojant į konkuruojančias Sąjungos ir jos valstybių narių kompetencijas dėl Sąjungai būdingos integracinės prigimties, turint omenyje ES kvazivalstybinę institucinę sąrangą bei teisės aktų leidybos galias. Tuo tarpu Konvencijos žmogaus teisių apsaugos sistemoje veikiantis subsidiarumo principas įvardintas kaip „pagalbinis subsidiarumas“ (angl. *complementary subsidiarity*), kadangi Konvencija sukurtas mechanizmas yra paremtas harmonizacija ir nenumato viršnacionalinio sprendimų priėmimo mechanizmo, o EŽTT jurisdikcija griežtai apsiriboja valstybių narių veiksmų priežiūra, t. y. tais atvejais, kai nacionalinės institucijos negali užtikrinti veiksmingos Konvencijos garantuojamų teisių ir laisvių apsaugos. Kitaip tariant, Konvencijos požiūriu subsidiarumo principas reiškia pirminę valstybių atsakomybę užtikrinant ir garantuojant joje įtvirtintas žmogaus teises bei laisves, o Teismas gali ir turėtų įsikišti tik tais atvejais, kai nacionalinės valdžios institucijos nesugeba tinkamai atlikti šios užduoties. Tačiau ES teisės sistemoje veikiantis subsidiarumo principas taip pat iš esmės siekia priartinti priimamus sprendimus kuo arčiau žmogaus, nustatant, jog atitinkamoje srityje Sąjunga gali imti veikti tik tada ir tik tokiu mastu, kai valstybės narės numatomo veiksmo tikslų negali deramai pasiekti, o Sąjungos lygiu dėl numatomo veiksmo masto arba poveikio juos pasiekti būtų geriau (Europos Sąjungos sutarties 5 str. 3 d.). Atitinkamai Chartijos 51 straipsnyje, apibrėžiančiame jos taikymo sritį, įtvirtinta pareiga Sąjungos institucijoms, įstaigoms ir organams, taikant Chartijos nuostatas, deramai atsižvelgti į subsidiarumo principą, o pati Chartija neišplečia Sąjungos teisės taikymo srities už Sąjungos įgaliojimų ribų, nenustato Sąjungai naujų įgaliojimų ar užduočių ir nepakeičia Sutartyse nustatytųjų.

Europos Sąjungos teisėje veikiantis subsidiarumo principas disertacinio tyrimo kontekste, visų pirma, reikšmingas tuo aspektu, kad oro transportas (aviacija) patenka į pasidalijamosios kompetencijos sritį (SESV 4 str. 2 d. g p.). Nors SESV 100 straipsnio 2 dalimi (Europos Bendrijos steigimo sutarties ex 80 str. 2 d.) įgaliojus Europos Parlamentą ir Tarybą nuspręsti tiek dėl veiksmų oro transporto srityje momento, tiek dėl jų turinio bei apimties, šioms institucijoms suteikta didelė normatyvinė galia priimti atitinkamas bendras aviacijos taisykles, ESTT yra pažymėjęs, kad ši nuostata nesuteikia Sąjungos teisės aktų leidėjui išimtinės kompetencijos priimti oro transporto srities priemones, todėl, kai minėta nuostata vadovaujamasi kaip teisiniu

pagrindu, yra taikomas subsidiarumo principas¹⁹¹. Be to, ES taikomas subsidiarumo principas yra glaudžiai susijęs su proporcingumo principu, pagal kurį Sąjungos veiksmai turi neviršyti to, kas būtina siekiant sutarčių tikslų. Taigi, Sąjungos teisės aktų leidėjas, net ir turėdamas didelę galią nuspręsti dėl veiksmų oro transporto srityje momento, jų turinio ir apimties, kai yra tenkinamos iš subsidiarumo principo kylančios sąlygos, privalo pagrįsti savo pasirinkimą objektyviais kriterijais ir vertindamas apribojimus, susijusius su įvairiomis galimomis priemonėmis, jis turi išnagrinėti, ar pasirinktomis priemonėmis siekiami tikslai gali pateisinti kilsiančias neigiamas pasekmes (ribojimus).

Tuo tarpu su Konvencijos žmogaus teisių apsaugos sistemoje veikiančiu subsidiarumo principu, be procesinių aspektų, visų pirma, susijusių su pirmine valstybių atsakomybe, taip pat yra siejama disertaciniam tyrimui reikšminga minėto principo materialiniu aspektu laikoma vertinimo (nuožiūros) laisvės doktrina (žr., pvz., Petzhhold, 1993, p. 59–60; Füglistaler, 2016, p. 9–14), kuri daro reikšmingą poveikį teisminės kontrolės (proporcingumo vertinimo) intensyvumui, *inter alia* priimant ir taikant aviacijos sauga ir aviacijos saugumu grindžiamas žmogaus teises ir (ar) laisves ribojančias priemones. Nors vertinimo (nuožiūros) laisvės doktrina paprastai siejama su EŽTT vykdoma priežiūra garantuojant Konvencijoje įtvirtintas pagrindines teises, ji taip pat reikšminga ESTT veikloje (Arai, 2002, p. 4–5). Šiuo klausimu pažymėtina, kad pagal ES sutarties 6 straipsnio 3 dalį pagrindinės teisės, kurias garantuoja EŽTK ir kurios kyla iš valstybėms narėms bendrų konstitucinių tradicijų, sudaro Sąjungos teisės bendruosius principus. Atsižvelgiant į tai, Teisingumo Teismo praktikoje pabrėžiama, kad pagrindinės teisės yra sudedamoji bendrųjų teisės principų, kurių laikymąsi užtikrina ESTT, dalis, ir šiuo tikslu Teisingumo Teismas vadovaujasi valstybių narių bendromis konstitucinėmis tradicijomis bei gairėmis, nustatytomis tarptautiniuose dokumentuose žmogaus teisių apsaugos srityje, kuriuos priimant valstybės narės bendradarbiavo ar prie kurių prisijungė, o EŽTK šiuo atžvilgiu turi ypatingą reikšmę¹⁹². Atitinkamai Chartijos 52 straipsnio 3 dalyje įtvirtinta, kad joje nurodytų teisių, atitinkančių EŽTK garantuojamas teises, esmė ir taikymo sritis yra tokia, kaip nustatyta toje

¹⁹¹ Žr., pvz., ESTT 2011 m. gegužės 12 d. sprendimo byloje *Liuksemburgas prieš Parlamentą ir Tarybą*, C-176/09, 79 punktą.

¹⁹² Žr., pvz., ESTT 2007 m. birželio 26 d. sprendimo byloje *Ordre des barreaux francophones et germanophone ir kt.*, C-305/05, EU:C:2007:383, 29 p. ir jame nurodytą praktiką; 2008 m. rugsėjo 3 d. sprendimo byloje *Kadi ir Al Barakaat International Foundation prieš Tarybą ir Komisiją*, C-402/05 P, EU:C:2008:461, 283 p.

konvencijoje, todėl EŽTK laikoma svarbiu Chartijos aiškinimo šaltiniu. Atsižvelgiant į vertinimo (nuožiūros) laisvės doktrinos reikšmę disertaciniam tyrimui, toliau tikslinga ją apžvelgti plačiau.

3.1.1. Aviacijos sauga ir aviacijos saugumu grindžiamų ribojimų taikymas vertinimo (nuožiūros) laisvės kontekste

Konvencijos preambulėje, kuri buvo papildyta Protokolu Nr. 15, įsigaliojusiu 2021 m. rugpjūčio 1 d., pabrėžiama subsidiarumo principo sąveika su pirmine valstybių atsakomybe ir joms tenkančia vertinimo (nuožiūros) laisve. Minėtu protokolu EŽTK preambulės tekstas papildytas pastraipa, jog, „vadovaujantis subsidiarumo principu, užtikrinti šioje Konvencijoje ir jos protokoluose apibrėžtas teises ir laisves pirmiausia yra Aukštųjų Susitariančiųjų Šalių atsakomybė ir tai darydamos jos naudojasi vertinimo laisve, prižiūrint pagal šią Konvenciją įsteigtam Europos Žmogaus Teisių Teismui“. Tačiau subsidarius pareiškimų teikimo EŽTT mechanizmo pobūdis nacionalinių žmogaus teisių apsaugos sistemų atžvilgiu Strasbūro teismo jurisprudencijoje buvo pabrėžiamas jau anksčiau, dar gerokai iki priimant ir įsigaliojant Protokolui Nr. 15, bei siejamas su EŽTK 1 straipsniu, pagal kurį Konvencijos valstybėms narėms tenka pareiga garantuoti kiekvienam jų jurisdikcijai priklausančiam asmeniui šioje Konvencijoje apibrėžtas teises bei laisves, taip pat 13 straipsniu, įtvirtinančiu teisę kiekvienam asmeniui, kurio teisės ir laisvės, nustatytos EŽTK, buvo pažeistos, pasinaudoti veiksminga nacionaline teisinės gynybos priemone, ir 35 straipsnio 1 dalimi, pagal kurią EŽTT gali priimti bylą nagrinėti tik po to, kai buvo panaudotos visos valstybės vidaus teisinės gynybos priemonės¹⁹³.

Prieš tai minėtame po Interlakeno konferencijos parengtame subsidiarumo principui skirtame dokumente (EŽTT, 2010, p. 4) šis principas taip pat siejamas su tarptautinės viešosios teisės pobūdžiu, atkreipiant dėmesį, jog suverenos valstybės išlieka pagrindiniais tarptautinės viešosios teisės subjektais, iš kurių savo įgaliojimus ir teisėtumą įgyja kiti subjektai (pvz., tarptautinės organizacijos). Dėl šios priežasties ir EŽTT, kurio jurisdikcija EŽTK 19 straipsnyje yra ribojama užtikrinimu, jog susitariančiosios valstybės laikytųsi pagal šią Konvenciją ir jos protokolus priimtų įsipareigojimų,

¹⁹³ Žr., pvz., EŽTT 1968 m. liepos 23 d. sprendimo byloje *Belgian Linguistics*, pareiškimų Nr. 1474/62, 1677/62, 1691/62, 1769/63, 1994/63 ir 2126/64, 10 p.; 1976 m. gruodžio 7 d. sprendimo byloje *Handyside prieš Jungtinę Karalystę*, pareiškimo Nr. 5493/72, 48 p.; 2000 m. spalio 26 d. sprendimo byloje *Kudla prieš Lenkiją*, peticijos Nr. 30210/96, 152 p.

negali peržengti jam suverenių valstybių deleguotų įgaliojimų ribų. Vadovaujantis šia logika, būtent valstybės turėtų pirmosios spręsti žmogaus teisių apsaugos klausimus, kylančius jų teritorijoje, taip suteikiant šiems sprendimams didesnę legitimumą. Be to, pabrėžiama, kad nesant įgaliojimų EŽTT tiesiogiai kištis į susitariančiųjų valstybių teises sistemas, Strasbūro teismas privalo gerbti šių teisinių sistemų autonomiją (net labiau nei Europos Sąjungos Teisingumo Teismas, kurio intervencija gali būti platesnė dėl prejudicinių sprendimų sistemos). Galiausiai, dėl tiesioginio ir nuolatinio ryšio su savo visuomenėmis, nacionalinės valdžios institucijos paprasčiausiai yra geresnėje padėtyje, nei tarptautinis teismas, įvertinti daugybę veiksnių, susijusių su kiekviena byla.

Kaip pastebi E. Leonaitė (2013, p. 90–91), su subsidiarumo principu susijęs ir Konvencijos, kaip minimalaus žmogaus teisių apsaugos standarto, statusas, kuris yra kildinamas iš jos 53 straipsnio ir suponuoja valstybių laisvę nustatyti aukštesnius, nei garantuojama pagal EŽTK, žmogaus teisių apsaugos standartus. Šiuo aspektu verta paminėti EŽTT bylą *R. Š. prieš Latviją*, peticijos Nr. 44154/14, kurioje nagrinėtas atvejis dėl Konvencijos 2 straipsnyje įtvirtintos teisės į gyvybę apsaugos, kai dėl galimo aviacijos saugos taisyklių nesilaikymo įvykus orlaivio katastrofai privataus (ne komercinio) skrydžio metu žuvo pilotas ir buvo sunkiai sužaloti visi orlaiviu skirdę keleiviai¹⁹⁴. Šioje byloje Strasbūro teismas, sprenddamas dėl valstybei tenkančių pozityviųjų pareigų teisės į gyvybę apsaugos srityje, be kita ko, vertino privačių (ne komercinių) skrydžių saugos teisinį reguliavimą pagal tarptautinę ir Europos Sąjungos teisę bei pažymėjo, kad valstybėms yra suteikiama didelė vertinimo (nuožiūros) laisvė tokioje sudėtingoje techninėje srityje kaip aviacijos sauga, o Konvencija nereikalauja, jog valstybės nustatytų aukštesnius standartus, nei pripažįstami pagal tarptautinę arba Europos Sąjungos teisę. Taigi, pagal Čikagos konvenciją Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos tvirtinamos ir Sąjungos teisėje nustatytos aviacijos taisyklės iš esmės vertintos kaip minimalus standartas, kuris reikšmingas sprendžiant dėl vertinimo (nuožiūros) laisvės apimtį. Atitinkamai nurodytoje byloje nustačius, kad nacionaliniame reguliavime įtvirtintos nuostatos atitiko minimalius aviacijos saugos reikalavimus pagal Čikagos

¹⁹⁴ Tyrimo metu nustatyta, kad nelaimingo atsitikimo dieną dėl oro sąlygų (didelio debesuotumo) buvo prastas matomumas, o pilotas, kuris neturėjo pakankamai įgūdžių ir patirties savarankiškai valdyti tokio tipo orlaivį, atliko eilę chaotiškų manevrų, dėl kurių apie 30–50 m nuo žemės buvęs orlaivis prarado aukštį ir galiausiai po nesėkmingų bandymų jį stabilizuoti atsitrenkė į žemę bei apgadinus kuro baką užsiliepsnojo.

konvenciją ir ES teisės nuostatas, EŽTT to pakako konstatuoti, jog nebuvo peržengtos susitariančiąjai valstybei suteiktos vertinimo laisvės ribos.

Strasbūro teismo jurisprudencijoje pripažįstama valstybėms tenkanti vertinimo (nuožiūros) laisvė, pasak H. Petzholdo (1993, p. 59–60), yra materialinė subsidarumo principo aspekto išraiška, kuri reiškia, jog EŽTT, taikydamas Konvencijos nuostatas, turi atsižvelgti į atsakingos valstybės visuomenės gyvenimą charakterizuojančius teisinius ir faktinius ypatumus. Y. Arai (2002, p. 1–2) taip pat nurodo, jog terminas „vertinimo (nuožiūros) laisvė“ yra vartojamas apibrėžti diskrecijai, kurią valstybės turi įgyvendindamos pagal Konvenciją prisiimtus įsipareigojimus, atsižvelgiant į nacionalines aplinkybes ir sąlygas. Ši pareiga glaudžiai siejasi su aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sampratoms būdinga priklausomybe nuo įvairių kontekstų, darančių įtaką jų turinio suvokimui skirtingose socialinėse visuomenėse ir kultūrose, o šių kontekstų nulemti skirtumai gali lemti ir teismo atliekamo proporcingumo tyrimo intensyvumą, atsižvelgiant į valstybių vertinimo (nuožiūros) laisvės ribas. Tai, kad vertinimo (nuožiūros) laisvės doktrinos kontekstiniai veiksniai daro įtaką EŽTT atliekamam proporcingumo vertinimui, kai iš pažiūros panašios situacijos vienoje byloje gali lemti Konvencijos pažeidimo nustatymą, o kitoje – ne, pabrėžia ir E. Brems (2001, p. 365–366). Kuo platesnė vertinimo (nuožiūros) laisvė yra pripažįstama, tuo platesnė diskrecija paliekama valstybėms pačioms nustatant pusiausvyrą tarp konkuruojančių interesų pagal individualios situacijos ypatumus ir aktualų nacionalinį kontekstą. Tačiau ši vertinimo (nuožiūros) laisvė nėra beribė, o žengia „koja kojon“ su EŽTT vykdoma europine priežiūra dėl jos suderinamumo su iš Konvencijos kylančiais reikalavimais¹⁹⁵.

Šiuo aspektu taip pat pabrėžtina, kad Strasbūro teismo praktikoje vertinimo (nuožiūros) laisvė pripažįstama tiek įstatymų leidėjui pasirenkant konkrečias pagal Konvenciją prisiimtų įsipareigojimų įgyvendinimo priemones, tiek jas aiškinti ir taikyti įgaliotoms institucijoms, įskaitant teismines, o vertinimo (nuožiūros) laisvės apimtis nėra statinė, bet veikiau kintanti ir priklauso nuo daugelio veiksnių sąveikos, įskaitant ginamos teisės pobūdį, jos svarbą asmeniui, apribojimo pobūdį (apimtį ir intensyvumą), apribojimu siekiamus tikslus. Ši laisvė paprastai bus siauresnė tais atvejais, kai nagrinėjama teisė yra labai svarbi asmens galimybei veiksmingai naudotis intymiomis ar esminėmis teisėmis, taip pat tais atvejais, kai kyla pavojus ypatingai svarbiam asmens egzistencijos ar tapatybės aspektui arba pačios teisės ar laisvės esmei. Tačiau, pavyzdžiui, tais atvejais, kai tarp Europos

¹⁹⁵ Žr., pvz., EŽTT 1976 m. gruodžio 7 d. sprendimo byloje *Handyside prieš Jungtinę Karalystę*, pareiškimo Nr. 5493/72, 48–49 p. ir juose nurodytą jurisprudenciją.

Tarybos valstybių narių nėra sutarimo (konsensuso)¹⁹⁶ dėl nagrinėjamo intereso santykinės svarbos ar dėl geriausio būdo jį apsaugoti, vertinimo (nuožiūros) laisvė paprastai bus platesnė¹⁹⁷. Atitinkamai plati vertinimo (nuožiūros) laisvė lemia mažiau intensyvią teisminę kontrolę ir taikomų priemonių proporcingumo analizę, kuri gali apsiriboti „akivaizdžios klaidos“ arba „aiškaus pažeidimo“ (ne)egzistavimo nustatymu, o šios laisvės apimtį siaurėjimas veikia intensyvesnės ribojimų teisminės kontrolės kryptimi, kai turi egzistuoti „labai rimtos“ arba „ypatingai svarbios“ priežastys ribojimo taikymui. Kitaip tariant, kuo vertinimo (nuožiūros) laisvė yra siauresnė, tuo svaresnius argumentus reikalaujama pateikti, siekiant pagrįsti taikomus ribojimus, ir atvirkščiai.

Nurodyti vertinimo (nuožiūros) laisvės apimtį lemiantys kriterijai, atsižvelgiant į aviacijos saugos ir aviacijos saugumo ginamų interesų (visų pirma – žmogaus gyvybės) svarbą bei aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sampratoms būdingą pliuralizmą, kai konkrečiomis aviacijos saugos ir (ar) saugumo priemonėmis ginamų bei ribojamų teisių ir laisvių santykinės svarbos vertinimas dėl įvairių kontekstų įtakos gali reikšmingai skirtis, taip pat pačios aviacijos, kaip sudėtingų ir dažnai politiškai jautrių ekonominių, techninių bei socialinių vertinimų reikalaujančios srities, pobūdį, paprastai veikia platesnės valstybėms bei Sąjungos institucijoms aviacijos srityje pripažįstamos vertinimo (nuožiūros) laisvės apimtį kryptimi. Pavyzdžiui, EŽTT byloje *Powwel ir Rayner prieš Jungtinę Karalystę*, peticijos Nr. 9310/81, ir *Hatton prieš Jungtinę Karalystę*, peticijos Nr. 36022/97, kurios susijusios su orlaivių keliama akustine tarša, pripažino, kad oro uostų egzistavimas ir jų plėtra bei nuolat didėjantis orlaivių skrydžių skaičius be abejonės yra būtini užtikrinti visos šalies ekonominę gerovę, ir valstybėms šioje techniškai sudėtingoje bei socialiai jautrioje srityje tenka plati vertinimo (nuožiūros) laisvė. Antrojoje iš paminėtų bylų Strasbūro teismas taip pat pažymėjo, jog nacionalinės valdžios institucijos turi tiesioginį demokratinį legitimumą ir iš esmės yra geresnėje padėtyje (angl. *better placed*) nei tarptautinis teismas, kad įvertintų vietos poreikius bei sąlygas, t. y. turi geresnes galimybes tiek surinkti konkrečiam sprendimui svarbius duomenis, tiek juos įvertinti ir priimti tos visuomenės poreikius labiau atitinkančius

¹⁹⁶ Tam tikrais atvejais EŽTT atsižvelgia ir į kitose valstybėse egzistuojančią praktiką, tačiau iš Strasbūro teismo praktikos nėra aiškūs kriterijai, kuriais remiantis apskritai nustatomas Europos konsensuso buvimas arba nebuvimas (plačiau apie metodologines Europos konsensuso nustatymo problemas žr., pvz., Leonaitė, 2013, p. 121–128).

¹⁹⁷ Žr., pvz., EŽTT 2008 m. gruodžio 4 d. sprendimo byloje *S. ir Marper prieš Jungtinę Karalystę*, pareiškimo Nr. 30562/04, 102 p. ir jame nurodytą jurisprudenciją.

sprendimus, kas šiems sprendimams suteikia papildomą svorį. ESTT byloje *Liuksemburgas prieš Parlamentą ir Tarybą*, C-176/09, taip pat išskyrė oro transportą, kaip vieną iš tokių sričių, kuriose Sąjungos teisės aktų leidėjas turi didelę normatyvinę galią (diskreciją), ir priminęs pagal nusistovėjusią Teisingumo Teismo praktiką iš proporcingumo principo kylančius reikalavimus dėl jų paisymo teisminės kontrolės šioje srityje atkreipė dėmesį, kad „tik akivaizdi <...> priimtos priemonės pobūdžio neatitiktis kompetentingos institucijos siekiamam tikslui gali turėti poveikio tokios priemonės teisėtumui“. Tačiau net ir turėdamas tokią galią Sąjungos teisės aktų leidėjas privalo pagrįsti savo pasirinkimą objektyviais kriterijais, kaip matyti iš ESTT sprendimo minėtoje byloje, be kita ko, atlikdamas tokio pasirinkimo poveikio vertinimą bei nagrinėdamas galimas alternatyvas. Tuo tarpu valstybių narių atžvilgiu Teisingumo Teismo praktikoje bendraja prasme paprastai taikomas intensyvesnis proporcingumo testas, lyginant su Sąjungos institucijų veiksmų teisėtumo vertinimu¹⁹⁸.

E. Leonaitė (2013, p. 91–106) atkreipia dėmesį, jog vertinimo (nuožiūros) laisvės doktrinos taikymo sritis ypatingai sietina su atvejais, kai nacionalinėms institucijoms tenka priimti sprendimus dėl Konvencijoje įtvirtintų teisių ribojimo konkuruojančių interesų, įskaitant pačioje Konvencijoje įtvirtintų teisių konkurencijos atvejus, kontekste bei pasirinkti konkrečias priemones, skirtas užtikrinti galimybę veiksmingai naudotis Konvencijos ginamomis teisėmis. Būtent šios doktrinos taikymas lemia subsidiarumo principo poveikį EŽTT atliekamam proporcingumo vertinimui, todėl su valstybės vertinimo (nuožiūros) laisve susiję argumentai dažnai persipina su proporcingumo analize. Iliustruodama vertinimo (nuožiūros) laisvės doktrinos poveikį proporcingumo vertinimui, minėta autorė apibendrina, jog šios doktrinos „taikymas lemia, kad nacionalinių institucijų sprendimas gali tam tikru mastu nukrypti nuo optimaliai proporcingo konkuruojančių interesų santykio, bet, nepaisant to, būti pripažintas atitinkančiu proporcingumo principą ir išlaikiusiu interesų pusiausvyrą. Leidžiamos „paklaidos“ dydis priklauso nuo to, kokios apimties vertinimo laisvė – siaura ar plati – konkrečiu atveju pripažįstama valstybei“. Taigi, vertinimo (nuožiūros) laisvės apimtis gali turėti lemiamą reikšmę, sprendžiant dėl tam tikrų aviacijos sauga ir (ar) saugumu grindžiamų apribojimų suderinamumo su žmogaus teisių apsaugos standartais.

ESTT žmogaus teisių apsaugos srityje formuojamoje praktikoje proporcingumo principo kontekste dažnai minima Sąjungos bei valstybių narių institucijoms tenkanti diskrecija pagal savo taikymo pobūdį gali būti

¹⁹⁸ Plačiau žr., pvz., Leonaitė, 2013, p. 43 ir ten nurodyta ESTT jurisprudencija.

lyginama su EŽTT jurisprudencijoje taikoma vertinimo (nuožiūros) laisvės doktrina. Pavyzdžiui, byloje *Nordic Info*, C-128/22, kuri susijusi su nebūtinų kelionių ribojimais koronaviruso (Covid-19) pandemijos metu, vertindamas, ar valstybė narė laikėsi proporcingumo principo visuomenės sveikatos srityje, Teisingumo Teismas pažymėjo, jog reikia atsižvelgti į tai, kad žmonių sveikata ir gyvybė yra svarbiausios Sąjungos saugomos vertybės ir interesai, ir kad būtent valstybės narės turi nuspręsti, kokio lygio visuomenės sveikatos apsaugą jos ketina suteikti ir kaip šį lygį pasiekti. Kadangi tas lygis įvairiose valstybėse narėse gali skirtis, valstybėms narėms turi būti suteikta diskrecija. Tai, kad viena valstybė narė taiko švelnesnes taisykles nei kita, nereiškia, jog tos kitos valstybės narės taisyklės yra neproporcingos. Tačiau nustatydamos ribojamąsias priemones valstybės narės turi galėti tinkamai įrodyti, kad atliko atitinkamų priemonių tinkamumo, būtinumo ir proporcingumo analizę, ir pateikti bet kokią kitą jų argumentus pagrindžiančią informaciją. Kita vertus, ši įrodinėjimo našta negali būti tokia didelė, jog apimtų kompetentingų nacionalinių institucijų pareigą aiškiai įrodyti, kad tomis pačiomis sąlygomis nebuvo jokios kitos galimos priemonės įgyvendinti teisėtą tikslą.

Taigi, netgi pripažįstama plati vertinimo (nuožiūros) laisvė nereiškia absoliučios diskrecijos ir visiškos teisminės kontrolės nebuvimo, o šiuo aspektu ypatingą reikšmę įgyja ne tik nuo savavališkų veiksmų saugančios proporcingumo, bet ir procedūrinės garantijos. Pavyzdžiui, jau minėtoje byloje dėl orlaivių keliamo triukšmo oro uostų plėtros kontekste (*Hatton prieš Jungtinę Karalystę*, peticijos Nr. 36022/97) EŽTT atkreipė dėmesį į tam tikrus valstybei naudojantis vertinimo (nuožiūros) laisve taikomus procedūrinius reikalavimus su žmogaus teisių ribojimais susijusių sprendimų priėmimo procese. Šioje byloje Strasbūro teismas pažymėjo, kad su sudėtingais aplinkos ir ekonominės politikos klausimais susijusių sprendimų priėmimo procesas būtinai turi apimti atitinkamus tyrimus, leidžiančius numatyti ir įvertinti planuojamos veiklos pasekmes, kad būtų nustatyta teisinga pusiausvyra tarp konkuruojančių interesų (nors tai ir nereiškia, kad sprendimai gali būti priimami tik esant išsamiems bei išmatuojamiems duomenims kiekvienu sprendžiamo klausimo aspektu), o visuomenei turi būti sudaryta galimybė susipažinti su tokių tyrimų išvadomis ir kita susijusia informacija. Tačiau aviacijos saugumui dėl objektyvių priežasčių (grėsmių kilmės ir pobūdžio) neišvengiamai yra būdingas tam tikras slaptumas, todėl procedūriniai su žmogaus teisių ribojimais susijusių sprendimų priėmimo reikalavimai aviacijos saugos ir aviacijos saugumo atžvilgiu ne visada gali būti vienodi.

Šiame kontekste kartu pabrėžtina, kad ribojimo tikslo, kaip vertinimo (nuožiūros) laisvės apimtį lemiančio kriterijaus, prasme taip pat svarbu tarpusavyje aiškiai atriboti aviacijos saugą ir aviacijos saugumą, kadangi šios

laisvės apimtis nėra identiška skirtingų tikslų atžvilgiu. Nors tiek aviacijos sauga, tiek aviacijos saugumas dėl ginamų interesų svarbos bei įvairiais požūriais sudėtingų vertinimų reikalaujančios aviacijos srities paprastai veikia vertinimo (nuožiūros) laisvės plėtros linkme, tarp aviacijos saugos ir aviacijos saugumo egzistuojantys tam tikri objektyvūs skirtumai, nuo kurių priklauso kovai su grėsmėmis labiau tinkamų priemonių pobūdis, gali lemti ir skirtingą šios laisvės apimtį bei teisminės kontrolės intensyvumą¹⁹⁹. Pavyzdžiui, aviacijos saugumas yra nukreiptas kovoti su tyčinėmis veikomis, kuriomis siekiama sukelti kuo didesnę žalą, ir apie aviacijos saugumo grėsmes paprastai turima mažiau duomenų, kuriais remiantis būtų galima iš anksto objektyviai įvertinti jų keliamą riziką (įvykių tikimybę bei žalos mastą). Dėl šių priežasčių aviacijos saugumo srityje dažniau vadovaujamasi atsargumo principu, taikant bendro pobūdžio (neindividualizuotas) priemonės. Atitinkamai nesant objektyvių galimybių pateikti patikimus įrodymus dėl tokių priemonių tinkamumo, būtinumo ir proporcingumo, taip pat dėl geresnės nacionalinių institucijų padėties, kai reikia įvertinti vietos ypatumus, ypač esant poreikiui skubiai reaguoti priimant su aviacijos saugumu susijusius sprendimus, teismai šioje srityje linkę pripažinti didesnę „klaidos laisvę“, reiškiančią, jog gali būti toleruojamos tam tikros teisės aktų leidėjo ar konkrečias priemones taikančių institucijų vertinimo klaidos, prieš pripažįstant, kad apribojimas sudaro žmogaus teisių pažeidimą.

Vertinimo (nuožiūros) laisvės doktrina tarptautinių žmogaus teisių apsaugos sistemų atžvilgiu yra svarbus instrumentas siekiant suderinti valstybių suverenitetą ir jų prisiimtus tarptautinius įsipareigojimus balansuojant tarpusavyje konkuruojančius interesus, *inter alia* dėl aviacijos saugos ir aviacijos saugumo tikslais grindžiamų žmogaus teisių ribojimų. Nors šios laisvės apimtį lemiantys kriterijai aviacijos saugos ir aviacijos saugumo atžvilgiu paprastai veikia platesnės vertinimo (nuožiūros) laisvės kryptimi, jos apimtis nėra statinė. Nei vienas iš vertinimo (nuožiūros) laisvės apimtį lemiančių kriterijų nėra absoliutus ir jie turi būti vertinami kompleksiskai, kiekvieną kartą atskirai nustatant tuo konkrečiu atveju aviacijos saugos ir (ar) aviacijos saugumo srityje tenkančią vertinimo (nuožiūros) laisvę, kuri lemia taikytinos teisminės priežiūros intensyvumą. Be to, net ir plati vertinimo (nuožiūros) laisvė neatleidžia nuo pareigos pagrįsti pasirinkimą objektyviais kriterijais, *inter alia* įvertinant tokio pasirinkimo neigiamą poveikį bei išnagrinėjant galimas alternatyvas. Vis dėlto, procesiniai

¹⁹⁹ E. Leonaitė (2013, p. 44) pabrėžia, kad teisminė kontrolė ir proporcingumo vertinimo intensyvumas konkrečioje byloje priklauso nuo daugelio aplinkybių, įskaitant ginčijamos priemonės pobūdį – individualaus ar bendro taikymo.

ginčių nagrinėjimo ypatumai srityse, kuriose pripažįstama plati vertinimo (nuožiūros) laisvė, lemia žemesnę įrodinėjimo naštos kartelę, vertinant tokių pasirinkimų teisėtumą, kai teismas gali apsiriboti „akivaizdžios klaidos“ arba „aiškaus pažeidimo“ vertinimo modeliu, nereikalaudamas pateikti „labai rimtų“ arba „ypatingai svarbių“ priežasčių egzistavimą pagrindžiančių įrodymų ribojimo taikymui.

3.1.2. Aviacijos sauga ir aviacijos saugumu grindžiamų ribojimų atitiktis reikalavimui „numatytas (nustatytas) įstatymo“²⁰⁰

Chartijos 52 straipsnio 1 dalyje įtvirtintas reikalavimas, kad bet koks Chartijoje pripažintų teisių įgyvendinimo apribojimas turi būti „numatytas įstatymo“. Šiuo aspektu atkreiptinas dėmesys, jog nurodytoje formuluotėje žodis įstatymas suvoktinas plačiai, t. y. ne formaliąja prasme, o kaip apimantis ir kitų rūšių teisės aktus. Šis kriterijus iš esmės reiškia žmogaus teisės ribojančioms priemonėms keliamą teisėtumo reikalavimą, t. y. jog jos turi turėti teisinį pagrindą²⁰¹. Be to, reikalavimas, kad bet koks pagrindinių teisių įgyvendinimo apribojimas būtų numatytas įstatyme, reiškia, jog pačiame teisiniame pagrinde, kuriuo leidžiamas šių teisių suvaržymas, turi būti apibrėžta atitinkamos teisės įgyvendinimo apribojimo apimtis ir taikymas²⁰². Kitaip tariant, teisės aktas, kuriame įtvirtintas atitinkamas ribojimas, turi būti pakankamai tikslus ir aiškus, kad adresatai galėtų suprasti, ko iš jų reikalaujama, ir pagal jį tinkamai formuoti savo elgesį, t. y. keliama tam tikri reikalavimai teisės kokybei, kurie įvardijami kaip reikalavimas bet kokiems Chartijoje pripažįstamų pagrindinių teisių apribojimams atitikti teisinio saugumo principą (žr., pvz., Lester, Pannick, 2004, p. 92; Lenaerts, 2012, p. 389)²⁰³.

²⁰⁰ Oficialiame Chartijos tekste lietuvių kalba vartojama sąvoka „numatytas įstatymo“, o Lietuvos Respublikos Vyriausybės autentifikuotame EŽTK vertime – „nustatytas įstatymo“.

²⁰¹ Žr., pvz., Bendrojo Teismo 2014 m. vasario 27 d. sprendimo byloje *Ezz ir kt. prieš Tarybą*, T-256/11, 198 punktą.

²⁰² Žr., pvz., ESTT 2017 m. liepos 26 d. Nuomonės 1/15 (*ES ir Kanados PNR susitarimas*), EU:C:2017:592, 139 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją; 2020 m. liepos 16 d. sprendimo byloje *Facebook Ireland ir Schrems*, C-311/18, 175–176 punktus.

²⁰³ ESTT savo jurisprudencijoje ne kartą yra pažymėjęs, kad pagal teisinio saugumo principą, kuris yra vienas iš bendrųjų Sąjungos teisės principų, reikalaujama, jog teisės aktai būtų aiškūs, tikslūs ir būtų galima numatyti jų poveikį, ypač jeigu jie privatiems asmenims ir įmonėms sukelia nepalankių pasekmių (žr., pvz., ESTT

Kai tokie ribojimai kyla iš Sąjungos teisės, joje ir turi būti įtvirtintos esminės sąlygos, t. y. paprastai apribojimus nustatančiame teisės akte turi būti numatytos aiškos ir tikslios taisyklės, kuriomis būtų reglamentuojama šių apribojimų apimtis ir taikymas²⁰⁴. Pavyzdžiui, byloje *Ligue des droits humains*, C-817/19, kurioje nagrinėti klausimai dėl saugumo tikslais taikomos oro transporto keleivių asmens duomenų (PNR įrašų) perdavimo sistemos, pateiktoje išvadoje generalinis advokatas Giovanni Pitruzzella akcentavo, kad tuo atveju, „kai priemonės, kuriomis suvaržomos Chartijoje įtvirtintos pagrindinės teisės, kyla iš Sąjungos teisės akto, Sąjungos teisės aktų leidėjas, laikydamasis minėtų aiškumo ir tikslumo kriterijų bei proporcingumo principo, turi nustatyti tikslią šių suvaržymų apimtį [ir taikymą]“. Todėl, siekiant laikytis, be kita ko, Chartijoje bei EŽTK įtvirtintų pagrindinių teisių apsaugos „aukštų standartų“, Sąjungos teisės aktų leidėjui, pavyzdžiui, „pasirinkus tokią priemonę, kaip direktyva, ją perkeliant į nacionalinę teisę valstybėms narėms <...> negali būti deleguota nustatyti esminius aspektus, apibrėžiančius suvaržymo apimtį“²⁰⁵. Kita vertus, ESTT savo jurisprudencijoje ne kartą yra pažymėjęs ir tai, jog vertinant nurodytą reikalavimą, kad pačiame teisės akte, kuriuo leidžiamas žmogaus teisių suvaržymas, turi būti apibrėžta atitinkamos teisės įgyvendinimo apribojimo apimtis, reikia turėti omenyje, pirma, jog toks reikalavimas nedraudžia šio apribojimo suformuluoti pakankamai atvirai, kad jį būtų galima pritaikyti skirtingoms aplinkybėms ir kintančioms situacijoms, ir, antra, kad prirėkęs Teisingumo Teismas gali aiškindamas patikslinti konkrečią apribojimo apimtį, atsižvelgdamas tiek į nagrinėjamų Sąjungos teisės aktų formuluotę, tiek į jų bendrą sistemą ir jais siekiamus tikslus, aiškinamus atsižvelgiant į Chartijoje garantuojamas pagrindines teises²⁰⁶.

Su sąlyga „numatytas įstatymo“ taip pat glaudžiai susijęs reikalavimas, kad atitinkamas teisės aktas turi būti prieinamas adresatams. Pavyzdžiui, byloje *Heinrich*, C-345/06, nagrinėtas klausimas, susijęs su aviacijos saugumo

2008 m. lapkričio 18 d. sprendimo byloje *Förster*, C-158/07, 67 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

²⁰⁴ Žr., pvz., ESTT 2021 m. birželio 22 d. sprendimo *Latvijas Republikas Saeima (Baudos taškai)*, C-439/19, 105 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją; taip pat žr. 2024 m. sausio 30 d. sprendimo byloje *Direktor na Glavna direktisia „Natsionalna politisia“ pri MVR – Sofia*, C-118/22, 39 punktą; 2022 m. birželio 21 d. sprendimo byloje *Ligue des droits humains*, C-817/19, 117 punktą; ir kt.

²⁰⁵ Žr. 2022 m. sausio 27 d. generalinio advokato Giovanni Pitruzzella išvados byloje *Ligue des droits humains*, C-817/19, 86 ir 142 p.

²⁰⁶ Žr., pvz., ESTT 2022 m. birželio 21 d. sprendimo byloje *Ligue des droits humains*, C-817/19, 114 punktą; 2024 m. kovo 21 d. sprendimo byloje *Landeshauptstadt Wiesbaden*, C-61/22, 77 punktą.

reikalavimais dėl į saugomas oro uostų zonas ir orlaivio saloną draudžiamų įsinešti daiktų, o tiksliau – tokių daiktų sąrašą įtvirtinusio Europos Komisijos įgyvendinančio reglamento priedo nepaskelbimo (pagrindinėje byloje pareiškėjui nebuvo leista rankiniame bagaže įsinešti į orlaivį teniso rakečių). Šioje byloje ESTT didžioji kolegija atkreipė dėmesį, jog teisinio saugumo principas reikalauja, kad Sąjungos teisės aktai leistų suinteresuotiesiems asmenims tiksliai žinoti jais nustatytų pareigų turinį. Teisės subjektai turi aiškiai žinoti savo teises ir pareigas, jog galėtų atitinkamai imtis veiksmų, ir šio principo taip pat turi būti laikomasi, kai Sąjungos teisės aktai, norint juos įgyvendinti, įpareigoja valstybes nares imtis tam tikrų priemonių, kuriomis nustatomos pareigos privatiems asmenims²⁰⁷. Tačiau šis principas nėra absoliutus ir tam tikra, itin jautria laikoma, informacija gali būti neskelbiama²⁰⁸. Tai ypač aktualu aviacijos saugumo atžvilgiu, kadangi atitinkamoms saugumo priemonėms ir (ar) procedūroms tapus viešai prieinamoms ir žinomoms, jos galėtų prarasti savo veiksmingumą ir iš esmės taptų bevertės, nes jas paprasčiausiai būtų lengva „apeiti“, t. y. jų išvengti. Vis dėlto, minėtoje byloje Teisingumo Teismas nustatė, kad vienas iš pačios Komisijos deklaruojamų reglamento, kurio priede pateiktas draudžiamų įsinešti daiktų sąrašas, tikslų buvo būtinybė „parengti *visuomenei prieinamą* [išskirta autoriaus] suderintą sąrašą, kur būtų atskirai nurodyti daiktai, kurių keleiviai negali įsinešti į saugomas zonas ir orlaivio saloną“, o toks sąrašas nepateko nė į vieną tuo metu galiojusiam Reglamente (EB) 2320/2002, nustačiusiam civilinės aviacijos saugumo bendrąsias taisykles, išvardytų priemonių ir informacijos, kuri laikoma slapta ir neskelbiama, kategorijų. Atsižvelgęs į tai, Teisingumo Teismas pabrėžė akivaizdų nenuoseklumą (vidinį prieštaravimą, alogizmą) šiuo klausimu, nes, viena vertus, pačiame reglamente aiškiai išreiškiama būtinybė parengti visuomenei prieinamą suderintą draudžiamų įsinešti daiktų sąrašą, kita vertus, reglamento priedas,

²⁰⁷ Žr. ESTT 2009 m. kovo 10 d. sprendimo byloje *Heinrich*, C-345/06, 44–45 p. ir juose nurodytą jurisprudenciją.

²⁰⁸ Reglamento (EB) 300/2008 dėl civilinės aviacijos saugumo bendrųjų taisyklių 18 straipsnyje išvardytos ES įslaptinta informacija laikomų su aviacijos saugumu susijusių priemonių ir informacijos kategorijos, kurios *inter alia* apima draudžiamų daiktų sąrašą, tikrinimo ir patekimo kontrolės reikalavimus bei procedūras, orlaivio saugumo patikrinimo reikalavimus ir procedūras, personalo įdarbinimo ir mokymo reikalavimus, oro vežėjo pašto ir oro vežėjo medžiagų saugumo kontrolės reikalavimus ir procedūras, saugumo įrangos patvirtinimo ir naudojimo technines specifikacijas ir procedūras, specialias saugumo procedūras arba saugumo kontrolės netaikymą, potencialiai pavojingų keleivių atžvilgiu taikomus reikalavimus ir procedūras, oro uostų, operatorių ir aviacijos saugumo standartus taikančių subjektų patikrinimų ataskaitas ir kt.

kuriame pateiktas šių daiktų sąrašas, tikslingai ir sąmoningai nebuvo paskelbtas, be kita ko, nesant tam teisinio pagrindo. Šiomis aplinkybėmis Teisingumo Teismas konstatavo, kad minėtas priedas, kuris nebuvo paskelbtas Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje, tiek, kiek juo nustatomos pareigos privatiems asmenims, nėra privalomas, kartu pabrėždamas, jog tai neturi reikšmės valstybėms narėms nustatytoms pareigoms civilinės aviacijos saugumo srityje, siekiant neleisti įnešti į saugomas oro uostų zonas ir orlaivius draudžiamų daiktų.

EŽTT jurisprudencijoje sąlyga, kad apribojimas būtų „nustatytas įstatymo“ (angl. *in accordance with the law, as prescribed by the law*), taip pat iš esmės suvokiama kaip reikalaujanti, jog apribojimas turi būti teisėtas teisinio pagrindo prasme, „įstatymą“ suprantant ne formaliąja (akto formos), o materialine prasme, t. y., jog jis privalo atitikti prieinamumo, apibrėžtumo (aiškumo) ir numatomumo reikalavimus²⁰⁹. V. Milašiūtė (2023, p. 178–179) pastebi, kad šis reikalavimas apima ne tik įstatymus, bet ir „kito tipo teisės šaltiniuose esamas teisės normas“, įskaitant, pavyzdžiui, tarptautinėse sutartyse. Tarptautinio civilinės aviacijos teisinio reguliavimo pagrindą sudarančiuose pagal Čikagos konvenciją priimtuose ICAO dokumentuose įtvirtintos normos iš esmės galėtų būti suvokiamos kaip atitinkančios nurodytą sąlygą, tačiau tik pripažįstant jų privalomumą. Šiuo aspektu problemiškas gali būti ICAO tvirtinamiems SARPs, kurie Čikagos konvencijos priedais vadinami tik dėl patogumo ir tarptautinės teisės požiūriu nėra minėtos konvencijos dalimi (Čikagos konvencijos 54 str. 1 p.), dažnai priskiriamas *soft law* statusas – teisės doktrinoje iki šiol nėra bendro sutarimo dėl SARPs privalomumo ir pabrėžiamas jų formaliai teisiškai neįpareigojantis pobūdis (Ducrest, 1995; Dempsey, 2004; Albisinni, 2016; Murgan et al., 2017 cituota Stonkus, 2023, p. 71). Nors ES teisės sistemoje ICAO leidžiami standartai gali ir dažnai įgyja privalomumą perkeltiant juos į Sąjungos antrinę teisę ar joje darant tiesiogines nuorodas į šiuos standartus, taip pat per ESTT jurisprudenciją²¹⁰, kitose (ne ES) teisės sistemose jie gali būti vertinami tik kaip rekomendacinio pobūdžio aktai, ir atitinkamai tokiais laikomi EŽTT nagrinėjant žmogaus teisių klausimus Konvencijos kontekste. Kita vertus, EŽTT savo praktikoje aiškindamas Konvencijos nuostatas atsižvelgia ir į formaliai privalomos teisinės galios neturinčiuose aktuose įtvirtintas normas, kaip atspindinčias tam tikrą konsensuą atskirais visuomeninių santykių

²⁰⁹ Žr., pvz., EŽTT 2012 m. liepos 3 d. sprendimo byloje *Robathin prieš Austriją*, peticijos Nr. 30457/06, 40 p. ir jame nurodytą jurisprudenciją.

²¹⁰ Plačiau žr. Stonkus, 2022.

reguliavimo klausimais²¹¹, kuris reikšmingas sprendžiant dėl valstybių vertinimo (nuožiūros) laisvės apimtį (žr., pvz., Leonaitė, 2013, p. 114–121), bei aiškindamas Konvencijos nuostatas jau yra atsižvelgęs į ICAO tvirtinamus SARPs²¹². Todėl net ir priskiriant ICAO tvirtinamus standartus *soft law* aktų kategorijai, jie gali būti svarbūs sprendžiant dėl ribojimų proporcingumo, kadangi gali atspindėti tarptautinio konsensuso tam tikrais klausimais egzistavimą, siaurinantį valstybės vertinimo (nuožiūros) laisvės apimtį.

Pagal nusistovėjusią EŽTT praktiką, formuluotė „nustatytas įstatymo“ reikalauja, kad ginčijama priemonė ne tik turėtų tam tikrą pagrindą vidaus teisėje, bet ir būtų suderinama su teisinės valstybės principu. Šis reikalavimas, kaip ir Chartijoje įtvirtintų ribojimo sąlygų atveju, be kita ko, reiškia, jog teisės normos, kurių pagrindu nustatomi ribojimai, turi būti pakankamai aiškos ir nuspėjamos bei prieinamos jų adresatui, kad būtų užtikrinta tinkama teisinė apsauga nuo savivalės²¹³. Vis dėlto, EŽTT pripažįsta, jog visiškas teisės aiškumas nėra įmanomas, todėl teisės normų adresatų galimybė numatyti jų taikymo rezultatus vertinama kartu atsižvelgiant ir į šias normas aiškinančią teismų praktiką (jeigu reikia) bei galimybę (prireikus) konsultuotis dėl to su teisininkais. Savo ruožtu tai, kad norma taikoma pirmą kartą, savaime nedaro jos neaiškia ir pagal EŽTT tokiais atvejais yra pateisinamas tam tikro laipsnio neapibrėžtumas dėl to, kaip ji bus taikoma (Baltrimas, 2022, p. 16–22; Milašiūtė, 2023, p. 179). EŽTT vertinimu, nors apibrėžtumas yra labai siektinas, tai galėtų atnešti perdėtą nelankstumą ir teisė nebūtų pajėgi prisitaikyti prie besikeičiančių aplinkybių, todėl daugelis teisės aktų yra neišvengiamai suformuluoti vartojant terminus, kurie daugiau ar mažiau neapibrėžti ir kurių aiškinimas bei taikymas iš esmės yra praktikos klausimas²¹⁴. Šis požiūris iš dalies atspindi EŽTK, kaip „gyvo instrumento“, suvokimą, todėl Konvencijos nuostatų aiškinimo ir taikymo praktikoje išvystyti žmogaus teisių apsaugos standartai (ribos) taip pat nelaikomi statiškais ir kinta, atsižvelgiant į visuomenės, mokslo ir technikos pažangą

²¹¹ Žr., pvz., EŽTT 2008 m. lapkričio 12 d. sprendimo byloje *Demir ir Baykara prieš Turkiją*, peticijos Nr. 34503/97, 65–86 p. ir juose nurodytą jurisprudenciją.

²¹² Žr., pvz., EŽTT 2018 m. kovo 8 d. sprendimą byloje *R.Š. prieš Latviją*, peticijos Nr. 44154/14.

²¹³ Žr., pvz., EŽTT 2018 m. rugsėjo 20 d. sprendimo byloje *Solska ir Rybicka prieš Lenkiją*, peticijų Nr. 30491/17 ir 31083/17, 112 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją.

²¹⁴ Žr., pvz., EŽTT 2008 m. vasario 12 d. sprendimo byloje *Kafkaris prieš Kiprą*, peticijos Nr. 21906/04, 138–142 p.; 2007 m. spalio 22 d. sprendimo byloje *Lindon, Otchakovsky-Laurens ir July prieš Prancūziją*, peticijų Nr. 21279/02 ir Nr. 36448/02, 41 p.; 2012 m. birželio 7 d. sprendimo byloje *Centro Europa 7 S.r.l. ir Di Stefano prieš Italiją*, peticijos Nr. 38433/09, 140–143 p.; ir kt.

(Jočienė, 2018, p. 118). Apribojimą numatanti norma turi būti apibrėžta bent tiek, kad nesuteiktų institucijoms neribotų (diskrecijos) galių ir suteiktų asmeniui adekvačią apsaugą nuo galimo savavališko įsikišimo, turinčio poveikį Konvencijos ginamoms žmogaus teisėms (Baltrimas, 2022, p. 18–19). Šiuo aspektu EŽTT vertina, ar diskrecijos apimtis ir įgyvendinimo būdas yra pakankamai aiškiai apibrėžti, atsižvelgiant į teisėtą atitinkamos priemonės (apribojimo) tikslą²¹⁵.

Apibendrinant, galima teigti, kad tyrimo metu išryškėjęs aviacijos saugos ir aviacijos saugumo teisiniam turiniui būdingas lankstumas, suteikiantis valstybėms tam tikrą vertinimo (nuožiūros) laisvę ir atitinkamą diskreciją šiais tikslais žmogaus teises ribojančias priemones taikantiems subjektams, Chartijos bei EŽTK požiūriu savaime (*per se*) neprieštarauja reikalavimui, kad apribojimas būtų „numatytas (nustatytas) įstatymo“. Savo ruožtu dėl visuomenės, mokslo ir technikos pažangos aviacijos saugai ir aviacijos saugumui būdingas bei nuolat kintančių grėsmių akivaizdoje neišvengiamai būtinas lankstumas tam tikrais atvejais gali lemti nevienodą vertinimo (nuožiūros) laisvės apimtį ir atitinkamai teisminės kontrolės intensyvumą vertinant ribojimų suderinamumą su žmogaus teisių apsaugos standartais, o tais atvejais, kai pripažįstama plati vertinimo (nuožiūros) laisvė, neatmestina, kad galėtų būti toleruojami griežtesni ribojimai, nors galbūt ir nukrypstantys nuo optimaliausio konkuruojančių interesų santykio pusiausvyros sprendimo. Vis dėlto, net ir esant plačiai vertinimo (nuožiūros) laisvei, tokie pasirinkimai tiek teisėkūros, tiek taikymo stadijoje turi būti pakankamai pagrįsti ir taip pat yra teisminės kontrolės (nors ir mažiau intensyvios) objektas.

3.1.3. Aviacijos sauga ir aviacijos saugumu grindžiamų ribojimų atitiktis proporcingumo principui

Chartijos 52 straipsnio 1 dalyje, be kita ko, tiesiogiai įtvirtintas reikalavimas, jog „[b]et koks šios Chartijos pripažintų teisių ir laisvių įgyvendinimo apribojimas turi <...> nekeisti šių teisių ir laisvių esmės“ (angl. *respect the essence*). Pagrindinių žmogaus teisių „esmės“ samprata nėra nauja ir teisės doktrinoje dažnai kildinama iš 1949 metų Vokietijos Pagrindinio įstatymo, kuris turėjo įtakos šios koncepcijos įsitvirtinimui ir kitų Europos valstybių, dabar esančių ES valstybėmis narėmis, konstitucijose (žr., pvz., Danėlienė, 2012, p. 37–43; Lenaerts, 2019). Atsižvelgiant į tai, „teisės esmės“ kriterijaus

²¹⁵ Žr., pvz., EŽTT 2020 m. sausio 20 d. sprendimo byloje *Magyar Kétfarkú Kutya Párt prieš Vengriją*, peticijos Nr. 201/17, 94 p. ir jame nurodytą jurisprudenciją.

įtvirtinimas Chartijoje dalies mokslininkų aiškinamas tuo, kad ji kyla iš Sąjungos valstybėms narėms bendrų konstitucinių tradicijų (Ojanen, 2016, Brkan, 2018 cituota Lenaerts, 2019, p. 780). Taikant „teisės esmės“ kriterijų, iš principo tikrinama, ar daromas poveikis tam tikros teisės „esminiam turiniui“, ar gerbiama jos „faktinė esmė“, ar nekyla abejonių dėl pačios teisės (FRA, 2020, p. 73). Atitinkamai ESTT šiuo aspektu taip pat vartoja tokias sąvokas kaip „esminis (pagrindinis) turinys“ (angl. *the essential content*), „pati esmė“ (angl. *the very substance*), „faktinė esmė“ (angl. *the actual substance*)²¹⁶. Kaip matyti iš ESTT jurisprudencijos, kai tam tikra priemonė, ribojanti naudojimąsi pagrindine teise, yra tokia intensyvi ir plati, kad verčia abejojti pačia teise (realiomis galimybėmis ją praktiškai įgyvendinti), ši priemonė savaime laikoma nesuderinama su Chartija, tokiais atvejais toliau nevertinant konkuruojančių interesų pusiausvyros išlaikymo, o nenustačius, jog atitinkamas ribojimas pažeidžia „teisės esmę“, būtina įvertinti, ar juo paisoma proporcingumo reikalavimų²¹⁷. Tačiau absoliučiomis pripažįstamų žmogaus teisių, pavyzdžiui – nežmoniško ar žeminančio elgesio draudimo, atžvilgiu visas jų turinys laikytinas šių „teisių esme“, todėl bet kokie tokių teisių apribojimai yra nesuderinami su jų esme (Lenaerts, 2019, p. 792).

Konvencijoje „teisės esmės“ koncepcija tiesiogiai nėra minima. Vis dėlto, EŽTT jurisprudencijoje taip pat pasitelkiamas šis kriterijus, sprendimuose darant aiškias nuorodas į „teisės esmę“ arba „branduolį“ (angl. *the very essence, the very substance, the core*)²¹⁸. E. Leonaitė (2013, p. 299–300) šią žmogaus teisių ir laisvių ribojimo sąlygą kildina iš pačios žmogaus teisių apsaugos idėjos šerdies, kaip leidžiančią užtikrinti, kad „susidūrus konkuruojančioms teisėms ar asmens ir visuomenės interesams būtų išvengta prigimtinių teisių paneigimo“. Pasak minėtos autorės, „teisės esmės“ kriterijus EŽTT jurisprudencijoje naudojamas keletu aspektų: 1) kai „[p]oveikis teisės esmei laikomas Konvencijos ginamos teisės apribojimu“; 2) kai „[t]eisės

²¹⁶ Žr., pvz., ESTT 2017 m. liepos 5 d. sprendimo byloje *Fries*, C-190/16, 73, 75 punktas; Bendrojo Teismo 2014 m. vasario 27 d. sprendimo byloje *Ezz ir kt. prieš Tarybą*, T-256/11, 200 punktą; ir kt.

²¹⁷ Žr., pvz., ESTT 2014 m. balandžio 8 d. sprendimą sujungtose bylose *Digital Rights Ireland ir kt.*, C-293/12 ir C-594/12; 2017 m. liepos 5 d. sprendimą byloje *Fries*, C-190/16; 2020 m. spalio 6 d. sprendimą sujungtose bylose *État luxembourgeois (Droit de recours contre une demande d'information en matière fiscale)*, C-245/19 ir C-246/19; 2024 m. sausio 18 d. sprendimą byloje *RTL Nederland ir RTL Nieuws*, C-451/22; ir kt.

²¹⁸ Žr., pvz., EŽTT 2017 m. rugsėjo 19 d. sprendimo byloje *Regner prieš Čekiją*, peticijos Nr. 35289/11, 150 ir 161 p.; 2006 m. sausio 11 d. sprendimo byloje *Sørensen ir Rasmussen prieš Daniją*, peticijų Nr. 52562/99 ir 52620/99, 54, 59 ir 64 p.; teisėjo G. A. Serghides pritariančiąją nuomonę byloje *OOO Regnum prieš Rusiją*, peticijos Nr. 22649/08.

esmės pažeidimas tapatinamas su apribojimo neproporcingumu“; 3) kai „[t]eisės esmės pažeidimas siejamas su Konvencijos ginamos teisės veiksmingumo paneigimu“; 4) kai ribojimas „pripažįstamas sunaikinusiu Konvencijos ginamos teisės esmę“ (Leonaitė, 2013, p. 300–314).

„Teisės esmės“ koncepcija glaudžiai susijusi su proporcingumo principu. Pavyzdžiui, nustatius, jog ribojimu buvo paneigta pati „teisės esmė“, toks ribojimas savaime nėra suderinamas ir su proporcingumo principo reikalavimais. Taip pat atvirkščiai – nustatius, jog atitinkamas ribojimas buvo proporcingas, jis laikytinas suderinamu ir su pačia tos „teisės esme“. Tačiau net ir nenustatius, kad tam tikru ribojimu būtų pažeidžiama atitinkamos teisės esmė, tai savaime nereiškia, kad toks ribojimas yra proporcingas, t. y. atitinkamas ribojimas tuo pačiu metu gali būti pripažintas nepažeidžiančiu „teisės esmės“, bet vis tiek neproporcingu (žr., pvz., Lenaerts, 2019, p. 786–788 ir ten cituotą jurisprudenciją). Pagrindinių žmogaus teisių ir laisvių esmės koncepciją K. Lenaerts (2019, p. 792–793) apibūdina kaip absoliučią galimų jų apribojimų ribą, apibrėžiančią teisių ir laisvių sferą, kuri visada turi likti laisva nuo kišimosi arba kitaip – ribojimų, kaip „nuolatinį priminimą, kad pagrindinės mūsų vertybės yra absoliučios ir nėra balansuojamos“. Savo ruožtu proporcingumo principas išreiškia tam tikros pusiausvyros paieškas, balansavimą tarp konkuruojančių vertybių, neperžengiant minėtos pagrindinių žmogaus teisių ir laisvių esmės ribos.

Proporcingumo principas tiesiogiai minimas pačioje Chartijoje – jos 52 straipsnio 1 dalyje įtvirtinta, kad, remiantis proporcingumo principu, šios Chartijos pripažintų teisių ir laisvių apribojimai galimi tik tuo atveju, kai jie būtini ir tikrai atitinka Sąjungos pripažintus bendrus interesus arba reikalingi kitų teisėms ir laisvėms apsaugoti. ESTT taip pat ne kartą yra pabrėžęs, kad pagal proporcingumo principą priemonės, kurių galima imtis, turi neviršyti to, kas būtina numatytiems tikslams pasiekti²¹⁹. Taigi, pagal proporcingumo principą iš esmės reikalaujama, kad atitinkamas ribojimas (i) būtų tinkamas siekiamiems tikslams, (ii) būtinas ir (iii) proporcingas siaurąja prasme (*stricto sensu*).

Apskritai, proporcingumo principas pripažįstamas vienu iš bendrųjų Sąjungos teisės principų ir yra apibrėžtas Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnio 4 dalyje, numatančioje, kad pagal proporcingumo principą Sąjungos veiksmų turinys ir forma neviršija to, kas būtina siekiant ES Sutarčių tikslų. Sąjungos teisėje taikomu proporcingumo principu siekiama nustatyti tam tikras ES institucijų ir Sąjungos teisę įgyvendinančių nacionalinių

²¹⁹ Žr., pvz., ESTT 2024 m. balandžio 25 d. sprendimo byloje *Lufthansa Linee Aeree Germaniche ir kt., C-204/23*, 22 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją.

institucijų veiksmų ribas, o jo taikymas ESTT jurisprudencijoje varijuoja nuo labai pagarbaus požiūrio iki gana griežto ir kruopštaus ginčijamos priemonės pateisinimo nagrinėjimo (žr., pvz., de Búrca, 1993; Sauter, 2013). Pasak N. Emiliou (1996, p. 273), proporcingumo testo naudingumas ir slypi tame, kad jis suteikia teismams lankstumą vertinant priemones, priimtas įgyvendinant atitinkamiems subjektams suteiktą diskrecijos laisvę.

Konvencijos žmogaus teisių apsaugos sistemoje proporcingumo principas taip pat užima svarbią vietą, siekiant nustatyti teisingą pusiausvyrą tarp konkuruojančių asmens teisių ir visuomenės interesų. Nors tiesiogiai Konvencijoje proporcingumo principas nėra įtvirtintas, tačiau mokslinėje literatūroje jis laikomas bene svarbiausiu Konvencijos aiškinimo įrankiu, bendruoju jos aiškinimo principu (žr., pvz., van Dijk, van Hoof, 1998 ir Christoffersen, 2009 cituota Leonaitė, 2013, p. 45). EŽTT praktikoje, kuria savo jurisprudencijoje dažnai remiasi ir ESTT, proporcingumo principas neretai tampa konkuruojančių vertybių pusiausvyros nustatymo instrumentu.

Proporcingumo principą tyrinėjančių teisės mokslininkų nuomonės šio principo sampratos ir taikymo aspektais ne visais atžvilgiais sutampa – dalis mokslininkų nesutaria dėl pačios proporcingumo testo struktūros ar dėl atskirų šio testo elementų, jų sąveikos ir svarbos. Vis dėlto, nepaisant įvairių teisės doktrinoje pateikiamų šio principo modelių variacijų, kontinentinės Europos valstybių teisėje ir tarptautinių teisminių institucijų, įskaitant ESTT bei EŽTT, praktikoje įsitvirtino „vokiškajam“ proporcingumo tyrimo modeliui artimas trinaris proporcingumo testas, kuriuo remiantis išskiriami trys esminiai reikalavimai – tinkamumas, būtinumas ir proporcingumas *stricto sensu*. Kitaip tariant, remiantis proporcingumo principu, taikomos priemonės turi būti: (i) tinkamos norimiems tikslams pasiekti; (ii) būtinos, t. y. siekiamo tikslo turi būti negalima pasiekti taikant alternatyvias mažiau ribojančias priemones; (iii) proporcingos siaurąja prasme (*stricto sensu*), t. y. pernelyg neapriboti asmens teisių, lyginant su siekiamo tikslo svarba (žr., pvz., Danėlienė, 2012, p. 37–43; Leonaitė, 2013, p. 30–40). Vokietijos teisės doktrinoje išplėtotą trijų elementų proporcingumo testo sampratą sudarė sąlygas formuoti ir tarptautinių teismų, *inter alia* ESTT bei EŽTT, praktikoje taikomam proporcingumo principo tyrimo modeliui (Leonaitė, 2013, p. 38–39).

Vertinant pirmąjį – „tinkamumo“ – kriterijų svarbu nustatyti ryšį tarp atitinkamos (ribojančios) priemonės ir ja siekiamo tikslo (jų sąsajumą), t. y. ar taikoma priemonė yra tinkama siekiamam tikslui pasiekti, kitaip tariant, ar ji gali realiai prisidėti prie šio tikslo realizavimo. Vis dėlto, priemonės tinkamumui konstatuoti nebūtina nustatyti, jog ji leidžia pasiekti norimus tikslus, ir pakanka, kad taikoma priemonė bent iš dalies prisidėtų prie šių tikslų

įgyvendinimo, todėl net ir nustačius, jog tikslui pasiekti vien šios priemonės nepakanka bei reikia imtis papildomų priemonių, tokia priemonė savaime nėra netinkama (Danėlienė, 2012, p. 64–66). Tačiau tiek Chartijos, tiek EŽTK žmogaus teisių apsaugos sistema reikalauja, kad būtų pasirinkta mažiau ribojanti alternatyva, kuri žmogaus teisių ir (ar) laisvių neribotų labiau, nei tai būtina siekiamiems tikslams. Šiame kontekste svarbi valstybėms tenkanti vertinimo (nuožiūros) laisvė pasirenkant konkrečias ribojančias priemones atsižvelgti į šalies specifiką, kuri skirtingose srityse nėra vienoda. Pavyzdžiui, byloje *Liuksemburgas prieš Parlamentą ir Tarybą*, C-176/09, kaip vieną iš sričių, kuriose Sąjungos teisės aktų leidėjas turi didelę normatyvinę galią, ESTT išskyrė būtent oro transporto sritį²²⁰. Šioje byloje Teisingumo Teismas kartu priminė, kad pagal nusistovėjusią šio teismo praktiką proporcingumo principas yra vienas iš bendrųjų Sąjungos teisės principų ir įpareigoja, jog Sąjungos teisės nuostata numatytos priemonės būtų tinkamos atitinkamais teisės aktais siekiamiems teisėtiems tikslams įgyvendinti bei neviršytų to, kas būtina jiems pasiekti. Taigi nepaisant to, kad oro transporto srityje paprastai pripažįstama didelė valstybių vertinimo (nuožiūros) laisvė pasirenkant ribojančių priemonių pobūdį ir apimtį, atitinkamų priemonių pasirinkimas turi būti pagrįstas, nors tokiam pagrindimui taikoma mažesnė įrodinėjimo našta, lyginant su kitomis sritimis, kuriose valstybėms pripažįstama ne tokia plati vertinimo (nuožiūros) laisvė. Tačiau įrodinėjimo naštos kartelė šiuo aspektu priklauso ir nuo ribojimo pobūdžio bei masto – kuo svarbesnė yra ribojama teisė ar laisvė arba kuo didesnio masto yra tos teisės ar laisvės ribojimas, tuo jį pagrindžiantys argumentai turi būti svaresni ir atitinkamai teisės aktų leidėjo diskrecijos laisvė yra mažesnė (Lenaerts, 2019, p. 793; Milašiūtė, 2023, p. 182), o tai lemia ir intensyvesnę teisminę kontrolę, kai neapsiribojama „akivaizdžios klaidos“ arba „aiškaus pažeidimo“ (ne)egzistavimo nustatymu, bet reikalaujama pateikti „labai rimtas“ arba „ypatingai svarbias“ priežastis ribojimo taikymui.

„Būtinumo“ kriterijus, kuris dažnai apibūdinamas kaip „mažiau ribojančios alternatyvos“ reikalavimas, suponuoja pareigą taikyti vienodai veiksmingą siekiamam tikslui, tačiau mažiau ribojančią (alternatyvią) priemonę. Vertindamas „būtinumo“ kriterijų, ESTT pabrėžia, kad ribojimai turi nevirsti to, kas yra „griežtai būtina“ (angl. *strictly necessary*)²²¹.

²²⁰ Taip pat žr., pvz., generalinio advokato Paolo Mengozzi 2013 m. birželio 13 d. išvados byloje *Schwarz*, C-291/12, 53 p. ir jame nurodytą ESTT jurisprudenciją.

²²¹ Žr., pvz., ESTT 2021 m. birželio 22 d. sprendimo *Latvijas Republikas Saeima (Baudos taškai)*, C-439/19, 105 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją; taip pat žr. 2024 m. sausio 30 d. sprendimo byloje *Direktor na Glavna direktisia „Natsionalna politisia“ pri MVR – Sofia*, C-118/22, 39 punktą.

Pavyzdžiui, byloje *Landeshauptstadt Wiesbaden*, C-61/22, ESTT didžioji kolegija, nagrinėdama aviacijos saugumo aspektu reikšmingus klausimus dėl valstybėms narėms nustatyto įpareigojimo į tapatybės kortelės laikmeną sąveikia skaitmenine forma įtraukti dviejų pirštų atspaudus, ypač siekiant identifikuoti oro transportu keliaujančius grėsmę aviacijai keliančius asmenis, ir pasisakydama dėl tokios ribojančios priemonės būtinumo, atkreipė dėmesį, jog tuo atveju, kai galima rinktis iš kelių tinkamų priemonių, kad būtų pasiekti teisėti tikslai, reikia taikyti mažiausiai suvaržančią priemonę²²². Todėl vertinant tokias alternatyvas svarbu įvertinti ir kiekvienos iš jų galimą neigiamą poveikį. Šiuo aspektu bylose, ypač tose, kuriose sprendžiami klausimai, susiję su Chartijoje įtvirtintų teisių, atitinkančių EŽTK garantuojamas teises, ribojimais, ESTT dažnai semiasi įkvėpimo iš EŽTT praktikoje aiškinant Konvencijos nuostatas suformuluotų taisyklių ir akcentuoja, jog tam, kad ribojimas būtų laikomas „būtinu demokratinėje visuomenėje“ (angl. *necessary in a democratic society*), turi egzistuoti „primygtinis socialinis poreikis“ (angl. *pressing social need*)²²³, kitaip tariant, būdvardis „būtiną“ žmogaus teisių ribojimų prasme apima „primygtinį socialinį poreikį“²²⁴. M. Lankauskas (2007, p. 110, 128) EŽTT jurisprudencijos kontekste pastebi, kad būtinumas demokratinėje visuomenėje

²²² Žr. ESTT 2024 m. kovo 21 d. sprendimo byloje *Landeshauptstadt Wiesbaden*, C-61/22, 83 punktą.

²²³ E. Leonaitė (2013, p. 8) pažymi, kad sąvoka „pressing social need“ (angl.) į lietuvių kalbą taip pat verčiama kaip „neatidėliotinas visuomeninis poreikis“ (Danėlienė, 2012, p. 135–136), „visuomenės poreikis“ (Jočienė, Čilinskas, 2004, p. 89), „būtiną socialinis poreikis“ (pvz., generalinio advokato Yves Bot išvados byloje *Rahman ir kt.*, C-83/11, 73 p. vertimas; taip pat ESTT 2003 m. gegužės 20 d. sprendimo sujungtose bylose *Österreichischer Rundfunk ir kt.*, C-465/00, C-38/01 ir C-139/01, 83 p. vertimas), „privalomas socialinis poreikis“ (pvz., Tarnautojų Teismo 2011 m. liepos 5 d. sprendimo byloje *V prieš Parlamentą*, F-46/09, ECLI:EU:F:2011:101, 122 p. vertimas) arba „privalomas visuomenės poreikis“ (pvz., ESTT 2021 m. vasario 3 d. sprendimo byloje *Fussl Modestraße Mayr*, C-555/19, 91 p. vertimas), „imperatyvus visuomeninis poreikis“ (pvz., generalinės advokatės Verica Trstenjak išvados byloje *MSD Sharp & Dohme*, C-316/09, 78 p. vertimas; 2006 m. balandžio 27 d. sprendimo byloje *Komisija prieš Vokietiją*, C-441/02, 109 p. vertimas) arba „imperatyvinis visuomeninis poreikis“ (pvz., ESTT 2006 m. rugsėjo 12 d. sprendimo byloje *Laserdisken*, C-479/04, 64 p. vertimas; 2006 m. gruodžio 12 d. sprendimo byloje *Vokietija prieš Parlamentą ir Tarybą*, C-380/03, 154 p. vertimas).

²²⁴ Žr., pvz., ESTT 2003 m. gegužės 20 d. sprendimo sujungtose bylose *Österreichischer Rundfunk ir kt.*, C-465/00, C-38/01 ir C-139/01, 83 punktą; 2006 m. balandžio 27 d. sprendimo byloje *Komisija prieš Vokietiją*, C-441/02, 109 punktą; 2006 m. rugsėjo 12 d. sprendimo byloje *Laserdisken*, C-479/04, 64 punktą; 2006 m. gruodžio 12 d. sprendimo byloje *Vokietija prieš Parlamentą ir Tarybą*, C-380/03, 154 punktą; 2021 m. vasario 3 d. sprendimo byloje *Fussl Modestraße Mayr*, C-555/19, 91 punktą.

yra pakankamai abstraktus vertinamojo pobūdžio kriterijus, ir šiame kontekste taip pat itin svarbi valstybėms palikta pakankamai plati vertinimo (nuožiūros) laisvė taikant ribojimus atsižvelgti į konkrečios šalies specifiką. E. Leonaitė (2013, p. 86–157) nuo konkrečioje byloje valstybei pripažįstamos vertinimo laisvės apimties priklausanti skirtingą teismo atliekamo proporcingumo tyrimo intensyvumą sieja su proporcingumo ir subsidiarumo principų persipynimu EŽTT jurisprudencijoje bei pirmine valstybių atsakomybe užtikrinant naudojimąsi EŽTK ginamomis teisėmis.

Iš tiesų, tose srityse, kuriose pripažįstama didelė valstybių vertinimo (nuožiūros) laisvė ir teisėkūros subjektų bei administracinių institucijų turima diskrecija, teismo vykdoma apribojimo būtinumo kontrolė paprastai apsiriboja patikrinimu, ar nebuvo padaryta „akivaizdi vertinimo klaida“ arba „aiškus pažeidimas“. Vykdydamas tokią iš principo „ribotą kontrolę“ teismas siekia išvengti rizikos pakeisti politinės valdžios institucijų vertinimą savuoju ir sudaryti galimybę valstybėms atsižvelgti į savo istorinius, socialinius, kultūrinius bei kitus ypatumus įgyvendinant žmogaus teises, įskaitant žmogaus teisių ir laisvių ribojimų nustatymą. Tai ypač ryšku politiškai jautriose ir sudėtingų, be kita ko, ekonominio, techninio ar socialinio pobūdžio, vertinimų reikalaujančiose srityse, pavyzdžiui, tokiose kaip kova su terorizmu ir kitais sunkiais nusikaltimais, pripažįstant, kad „tik akivaizdus šioje srityje priimtos priemonės netinkamumas kompetentingos institucijos ketinamo siekti tikslo atžvilgiu gali paveikti tokios priemonės teisėtumą“²²⁵. Todėl ir šiose srityse kylančių ginčų nagrinėjimui būdingi tam tikri procesiniai ypatumai, kai nereikalaujama aiškiai ir neabejotinai įrodyti, kad pasirinkta vienintelė tomis sąlygomis prieinama (galima) priemonė įgyvendinti siekiamą tikslą, bet pakanka įrodyti, jog buvo atlikta atitinkamų priemonių tinkamumo, būtinumo ir proporcingumo analizė, įskaitant galimų alternatyvų ir jų poveikio vertinimą.

Byloje *Liuksemburgas prieš Parlamentą ir Tarybą*, C-176/09, kaip vieną iš tokių sričių, kuriose Sąjungos teisės aktų leidėjas turi didelę normatyvinę

²²⁵ Šiuo klausimu žr., pvz., 2007 m. liepos 10 d. generalinės advokatės Verice Trstenjak išvadą byloje *Jungtinė Karalystė prieš Tarybą*, C-137/05, kurioje ji dėl laisvės, saugumo ir teisingumo erdvės, apimančios ir Šengeno *acquis communautaire*, pažymėjo, jog didelė Bendrijos teisės aktų leidėjo veiksmų laisvė „apima politinio, ekonominio ir socialinio pobūdžio pasirinkimus ir <...> jis turi atlikti sudėtingus vertinimus. Vadinasi, tik akivaizdžiai neproporcingas šioje srityje priimtos priemonės pobūdis, palyginti su tikslu, kurio kompetentingos institucijos ketina siekti, gali paveikti šios priemonės teisėtumą“. Taip pat žr., pvz., 2013 m. birželio 13 d. generalinio advokato Paolo Mengozzi išvadą byloje *Schwarz*, C-291/12, nagrinėjant su aviacijos saugumu tiesiogiai susijusį klausimą dėl biometrinių duomenų (pirštų atspaudų) įrašymo asmens dokumentuose.

galią, ESTT išskyrė būtent oro transporto sritį. Šioje byloje Teisingumo Teismas dėl iš proporcingumo principo kylančių reikalavimų paisymo teisminės kontrolės oro transporto srityje atkreipė dėmesį, kad „tik akivaizdi <...> priimtose priemonės pobūdžio neatitiktis kompetentingos institucijos siekiamam tikslui gali turėti poveikio tokios priemonės teisėtumui <...>“. Vis dėlto, net turėdamas tokią galią Sąjungos teisės aktų leidėjas privalo pagrįsti pasirinkimą objektyviais kriterijais. Be to, vertindamas apribojimus, susijusius su įvairiomis galimomis priemonėmis, jis turi išnagrinėti, ar pasirinkta priemonė siekiami tikslai gali pateisinti neigiamas, ar net ypač neigiamas, ekonomines pasekmes tam tikriems [oro transporto] operatoriams²²⁶. Taigi visais atvejais, be kita ko, būtina įvertinti galimas mažiau ribojančias alternatyvas, ir motyvacija dėl pasirinktų priemonių „turi būti pritaikyta prie ginčijamo akto pobūdžio ir turi aiškiai bei nedviprasmiškai atskleisti aktą priėmusios Bendrijos institucijos samprotavimus, kad suinteresuotieji asmenys galėtų sužinoti priimtose priemonės pagrindą, o Teisingumo Teismas – vykdyti [teisminę] kontrolę“²²⁷. Tačiau Teisingumo Teismo jurisprudencijoje nėra reikalaujama, kad kompetentingos institucijos „aiškiai įrodyt[ų], jog tomis pačiomis sąlygomis nebuvo jokios kitos galimos priemonės įgyvendinti šį teisėtą tikslą“²²⁸. Todėl net vėliau ir paaiškėjus, kad buvo geresnių teisės aktų leidėjo pasirinktos priemonės alternatyvų, tai savaime nepaneigia tokios priemonės atitikimo būtinumo kriterijui. Tai iš esmės gali būti siejama su demokratinėms valstybėms būdingu valdžių padalijimo principu, kai teismai paprastai negali vertinti atitinkamos priemonės politinio tikslingumo aspektu, nebent jau ją nustatant būtų pakankamai akivaizdu, kad ji neatitinka siekiamų tikslų.

Iš ESTT sprendimo byloje *Schwarz*, C-291/12, ir joje pateiktos generalinio advokato Paolo Mengozzi išvados taip pat matyti, jog nagrinėjant su aviacijos saugumu tiesiogiai susijusį klausimą dėl biometrinių duomenų (pirštų atspaudų) įrašymo asmens dokumentuose buvo atsižvelgta į aplinkybę, ar vertintos ir kitos žmogaus teisės mažiau ribojančios priemonės. Byloje keltas klausimas, pavyzdžiui, dėl akies rainelės atpažinimo metodo (ne)taikymo ar vien veido atvaizdo pateikimo asmens dokumente, o generalinis advokatas šias alternatyvas vertino, be kita ko, jų veiksmingumo,

²²⁶ Žr. ESTT 2011 m. gegužės 12 d. sprendimo byloje *Liuksemburgas prieš Parlamentą ir Tarybą*, C-176/09, 61–63 p. ir juose nurodytą jurisprudenciją.

²²⁷ Žr., pvz., ESTT 1996 vasario 29 d. sprendimo byloje *Belgija prieš Komisiją*, C-56/93, 86 punktą; 2004 m. rugsėjo 9 d. sprendimo byloje *Ispanija prieš Komisiją*, C-304/01, 50 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją.

²²⁸ Žr. ESTT didžiosios kolegijos 2023 m. gruodžio 5 d. sprendimo byloje *Nordic Info*, C-128/22, 80 p. ir jame nurodytą jurisprudenciją.

įgyvendinimo sąnaudų (kainos) ir kitų galimų nepatogumų (pvz., pavojaus sveikatai, tikrinimų prie Sąjungos išorės sienų sulėtėjimo) požiūriu. Šiuo aspektu savo išvadoje generalinis advokatas, remdamasis Teisingumo Teismo praktika, pabrėžė, jog „apribojimai turi griežtai atitikti būtinumo sąlygą <...>, taigi neturi būti jokios priemonės, kuri būtų tokia pat veiksminga, bet mažiau ribojanti nei ta, kuria pažeidžiama pagrindinė teisė <...>“²²⁹. Vis dėlto šis aspektas gali būti problematiškas, turint omenyje tai, kad aviacijos saugos ir aviacijos saugumo, kaip rizikų valdymo, priemonių nauda ne visada akivaizdi – jų tikslas yra užtikrinti, kad „kažkas (bloga) neįvyktų“, kitaip tariant užkirsti kelią nepageidaujamiems įvykiams, todėl apie tokius „neįvykius“ (angl. *non-events*) tiesiog neturima duomenų, kuriais būtų galima objektyviai pagrįsti ir išmatuoti atitinkamų priemonių veiksmingumą bei palyginti jį su kitomis tuo metu prieinamomis alternatyvomis, o teisė negali reikalauti įrodyti tai, kas neįmanoma (*probatio diabolica* principas). Be to, aviacijoje aukštam saugos ir saugumo lygiui užtikrinti bei išlaikyti yra plačiai taikomos bei nuolat vystomos sudėtingos technologijos, ir jau minėta, kad tokioje „srityje <...>, kur technologijos yra sudėtingos ir nuolat vystosi, Sąjungos teisės aktų leidėjas turi didelę diskreciją vertindamas labai sudėtingas faktines mokslinio ir techninio pobūdžio aplinkybes, kad nustatytų savo priimamų priemonių pobūdį ir apimtį <...>, tokioje srityje Teisingumo Teismas negali pakeisti teisės aktų leidėjo vertinimo <...> savuoju“²³⁰. Motyvavimo pareigos apimtis pasirenkant atitinkamas priemones taip pat yra mažesnė, jei suinteresuotajam asmeniui buvo suteikta galimybė dalyvauti ginčijamo akto priėmimo procedūroje ir pareikšti dėl to nuomonę²³¹. Apskritai, žmogaus teisės ribojančių sprendimų priėmimo proceso kokybės aspektas tampa svarbiu kriterijumi sprendžiant dėl pripažįstamos vertinimo (nuožiūros) laisvės ir atitinkamai vertinant ginčijamos priemonės suderinamumą su žmogaus teisių apsaugos reikalavimais (Leonaitė, 2013, p. 147–155). Kita vertus, toks suinteresuotų asmenų dalyvavimas ne visais atvejais yra įmanomas, ypač kalbant apie aviacijos saugumo priemones, kurių atžvilgiu dažnai būtina išlaikyti tam tikrą slaptumą. Nurodyti veiksniai iš esmės atspindi atitinkamų institucijų „geresnę padėtį“ vertinant ribojimų proporcingumą, lyginant su teismu, kadangi būtent jos turi geresnę prieigą prie svarbių (įskaitant operatyvinių) duomenų, ir galimybę juos įvertinti bei priimti konkrečios

²²⁹ Žr. ESTT 2013 m. spalio 17 d. sprendimą byloje *Schwarz*, C-291/12, ir šioje byloje pateiktą generalinio advokato Paolo Mengozzi 2013 m. birželio 13 d. išvadą.

²³⁰ Žr. generalinio advokato Paolo Mengozzi 2013 m. birželio 13 d. išvados byloje *Schwarz*, C-291/12, 53 p. ir jame nurodytą ESTT jurisprudenciją.

²³¹ Žr., pvz., ESTT 2003 m. rugsėjo 11 d. sprendimo byloje *Austrija prieš Tarybą*, C-445/00, 49 ir 50 punktus.

visuomenės poreikius labiau atitinkančius sprendimus, o tai suteikia tam tikrą didesnę svorį šių institucijų sprendimams ir yra vienas iš kriterijų, galinčių lemti platesnės vertinimo (nuožiūros) laisvės pripažinimą bei atitinkamai mažesnio intensyvumo teisminę kontrolę.

EŽTT jurisprudencijoje, kurią citavo ir ESTT generalinis advokatas Philippe Léger, pavyzdžiui, savo išvadoje sujungtose bylose *Parlamentas prieš Tarybą ir Komisiją*, C-317/04 ir C-318/04, susijusiose su susitarimu tarp Europos Bendrijos ir Jungtinių Amerikos Valstijų dėl keitimosi oro transporto keleivių duomenų įrašų (PNR) duomenimis, pasisakant dėl Konvencijoje įtvirtinto reikalavimo, jog apribojimai turi būti „būtinai demokratinėje visuomenėje“, išaiškinta, kad būdvardis „būtinai“ EŽTK prasme reiškia, jog turi būti „primygtinis socialinis poreikis“ ir priemonė, kurios imtasi, turi būti „proporcinga siekiamam teisėtam tikslui“²³². Greta šių kriterijų, kaip pastebi E. Leonaitė (2013, p. 175–176), dažnai išskiriamas ir „svarbių bei pakankamų priežasčių“, pagrindžiančių konkrečios priemonės taikymą, kriterijus. Pastarasis kriterijus, leidžiantis pagrįsti taikomos priemonės „būtinumą“ demokratinėje visuomenėje²³³, tiesiogiai susijęs su valstybės tenkančia įrodinėjimo našta, kuriai įtakos turi konkrečiu atveju joms pripažįstama vertinimo (nuožiūros) laisvė. A. Lester ir D. Pannic (2004, p. 93), apibendrinami EŽTT praktiką šiuo klausimu, pažymi, jog būdvardis „būtinai“ nėra sinonimas žodžiui „privaloma“, tačiau taip pat neturi tokių sąvokų kaip „leistina“, „įprasta“, „naudinga“, „pagrįsta“ ar „pageidautina“ lankstumo. Kadangi „būtinumas“ Konvencijos prasme vertinamas „demokratinės visuomenės“ požiūriu, iš EŽTT jurisprudencijos matyti, kad turi būti laikomasi „tolerantiško ir plataus“ požiūrio²³⁴. Tai akcentuojama ir teisės doktrinoje (Kilkelly, 2003 cituota Lankauskas, 2007, p. 110), nurodant, jog nors EŽTT aiškiai neapibrėžia demokratinės visuomenės sampratos, iš šio teismo „sprendimų atskirose bylose galima spręsti apie tam tikrus jos bruožus, tokius kaip tolerancija, platus akiratis, teisės viršenybė, taip pat proporcingas balansas tarp individo teisių ir viešojo intereso“. Apskritai, proporcingumas, kaip jį apibūdino T. Tridimas (2006 cituota Leonaitė, 2013, p. 44) yra lankstus principas, kuris skirtinguose kontekstuose, siekiant apsaugoti skirtingus interesus, gali suponuoti skirtingus teisminės priežiūros intensyvumo lygius.

²³² Žr., pvz., EŽTT 1986 m. lapkričio 24 d. sprendimo byloje *Gillow prieš Jungtinę Karalystę*, peticijos Nr. 9063/80, 55 p.

²³³ Žr., pvz., EŽTT 2008 m. gruodžio 4 d. sprendimo byloje *S. ir Marper prieš Jungtinę Karalystę*, pareiškimo Nr. 30562/04, 101 p.

²³⁴ Žr., pvz., EŽTT 1981 m. spalio 22 d. sprendimo byloje *Dudgeon prieš Jungtinę Karalystę*, peticijos Nr. 7525/76, 53 p.

Vertinant ribojimų proporcingumą siaurąja prasme (*stricto sensu*) iš esmės atliekamas tikrasis konkuruojančių vertybių balansavimas, jų pusiausvyros paieška, kai tarpusavyje lyginami („sveriami“) teisių ir laisvių ribojimai su siekiamo tikslo svarba. Šis etapas doktrinoje apibūdinamas kaip leidžiantis užtikrinti, jog atitinkamos priemonės ribojantis poveikis nebūtų pernelyg didelis, lyginant su šių ribojimų nauda siekiant pagal Chartiją ir (ar) EŽTK pripažįstamų teisėtų tikslų (Danėlienė, 2012, p. 70–73; Leonaitė, 2013, p. 46–47). Atliekant šį balansavimą ir, apskritai, taikant proporcingumo principą bei iš jo kylančius reikalavimus, *inter alia*, jog ribojimai turi būti tinkami ir būtini demokratinėje visuomenėje, svarbu tiksliai nustatyti tokiais ribojimais siekiamą konkretų tikslą. Aviacijos sauga ir aviacijos saugumu grindžiamų ribojimų kontekste tai reiškia, kad abstraktus aviacijos saugos ir (ar) aviacijos saugumo tikslo įvardijimas Chartijoje ir EŽTK įtvirtintų žmogaus teisių apsaugos standartų prasme savaime neatrodo tinkamas ir kiekvienu individualiu atveju turėtų būti patikslintas, atsižvelgiant į konkrečią situaciją ir aiškiai atskleidžiant, kokias vertybes, nuo kokių grėsmių ir iki kokio lygio siekiama apsaugoti.

3.1.4. „Teisėto tikslo“ kriterijus, ribojimus grindžiant aviacijos sauga ir aviacijos saugumu

Analizuojant aviacijos saugą ir aviacijos saugumą, kaip žmogaus teisių ribojimo pagrindą Chartijos ir EŽTK prasme, aktualiausias būtų „teisėto tikslo“ kriterijus. Šis (teisėto tikslo) reikalavimas žmogaus teisių ribojimų kontekste siejamas su būtinybe nubrėžti aiškią takoskyrą tarp interesų, kuriais gali būti grindžiami teisių ribojimai, ir interesų, kuriais remiantis teisių apribojimai nėra galimi (Barak, 2012, p. 248 cituota Leonaitė, 2013, p. 160). Pagal Chartijos 52 straipsnio 1 dalį tokiais, t. y. teisėtais, tikslais laikomi „Sąjungos pripažinti bendri interesai“ arba, kai apribojimai yra „reikalingi kitų teisėms ir laisvėms apsaugoti“. Su Pagrindinių teisių chartija susijusiuose išaiškinimuose pažymima, jog Chartijos 52 straipsnio 1 dalies nuoroda į Sąjungos pripažįstamus bendrus interesus apima tiek Europos Sąjungos sutarties 3 straipsnyje minimus tikslus, tiek ir konkrečiomis Sutarčių nuostatomis, kaip antai, Europos Sąjungos sutarties 4 straipsnio 1 dalimi, Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 35 straipsnio 3 dalimi ir šios Sutarties 36 bei 346 straipsniais, ginamus kitus interesus.

ES sutarties 3 straipsnio 1 dalis, pavyzdžiui, įtvirtina Sąjungos tikslą – skatinti taiką, savo vertybes ir savo tautų gerovę, o šio straipsnio 2 bei 3 dalyse akcentuojamas subalansuotu ekonomikos augimu ir didelio konkurencingumo

socialine rinkos ekonomika, aukšto lygio aplinkos apsauga bei aplinkos kokybės gerinimu, taip pat mokslo ir technikos pažanga grindžiamos vidaus rinkos bei sienų neturinčios laisvės, saugumo ir teisingumo erdvės sukūrimas, kurioje užtikrinamas laisvas asmenų judėjimas kartu taikant atitinkamas išorės sienų kontrolės, prieglobsčio suteikimo, imigracijos ir nusikalstamumo prevencijos bei kovos su juo priemones. Tuo tarpu iš Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 346 straipsnio matyti, jog Sąjungos pripažįstami bendri interesai Chartijos 52 straipsnio 1 dalies prasme *inter alia* apima ir valstybių narių gyvybinius saugumo interesus. Taigi „Sąjungos pripažinti bendri interesai“, kaip teisėto tikslo riboti Chartijoje pripažįstamas teises ir laisves kategorija, yra pakankamai platūs. Iš tiesų, apibendrinamas ESTT jurisprudenciją K. Lenaerts (2012, p. 391–392) pabrėžia, kad šiuo aspektu laikomasi plataus požiūrio ir Teisingumo Teismas „Sąjungos pripažįstamais bendrais interesais“ kvalifikuoja, pavyzdžiui, tokius tikslus kaip visuomenės sveikatos apsauga, visuomenės saugumo bei tarptautinio saugumo užtikrinimas, bendrosios rinkos sukūrimo organizavimas ir kt. Taip pat svarbu pabrėžti, kad atitinkama žmogaus teises ir (ar) laisves ribojančia priemone gali būti siekiama nebūtinai vieno, bet ir kompleksiskai kelių Sąjungos pripažintų bendrojo intereso tikslų²³⁵.

Kiek tai susiję su siekiu apsaugoti kitų teises ir laisves, kaip dar vienu pagal Chartiją pripažįstamu „teisėto tikslu“, tokiomis teisėmis ir laisvėmis, visų pirma, neabejotinai laikytinos pačioje Chartijoje, po Lisabonos sutarties įsigaliojimo priskiriamoje pirminei ES teisei, įtvirtintos žmogaus teisės ir laisvės, tačiau jokių būdu jomis neapsiribojant. Teisės doktrinoje atkreipiamas dėmesys, kad sąvoka „kitų asmenų teisės ir laisvės“ apima visas pagal Sąjungos teisę asmenims suteiktas teises, ypač kylančias iš ES sutarčių nuostatų dėl laisvo judėjimo ir Sąjungos pilietybės (Lenaerts, 2012, p. 392). Taigi ir šis tikslas – siekis apsaugoti kitų teises ir laisves – leidžia gana lanksčiai žvelgti į „teisėto tikslo“ kriterijų Chartijos prasme, kuri šiuo klausimu iš esmės nepateikia baigtinio tokių tikslų sąrašo. Kaip bus matyti iš tolesnės analizės, Chartijoje įtvirtinti lankstūs pagal ją pripažįstamų teisių ir laisvių įgyvendinimo apribojimų taikymo tikslai bei Teisingumo Teismo platus požiūris į šiuos tikslus leidžia įžvelgti tam tikras jų sąsajas su aviacijos sauga ir aviacijos saugumu siekiamais tikslais.

Nors EŽTK „teisėtų tikslų“ prasme yra kiek detalesnė, ji taip pat palieka nemažai erdvės tokiais tikslais pripažinti įvairius siekius. Šiuo (teisėtų tikslų) aspektu EŽTK sistemoje pagal Konvenciją garantuojamų teisių ir laisvių

²³⁵ Žr., pvz., ESTT 2024 m. kovo 21 d. sprendimo byloje *Landeshauptstadt Wiesbaden, C-61/22*, 84 p.

atžvilgiu egzistuoja tam tikra skirtis. Pavyzdžiui, EŽTK 8–11 straipsniuose yra nurodyti konkretūs tikslai, kuriais gali būti grindžiami šiuose straipsniuose įtvirtintų teisių ir laisvių ribojimai, tai – valstybės saugumo (angl. *national security*), visuomenės saugos²³⁶ (angl. *public safety*) ar šalies ekonominės gerovės interesai (angl. *economic well-being of the country*), siekis užkirsti kelią viešos tvarkos pažeidimams ar nusikaltimams (angl. *prevention of disorder or crime / protection of public order*) arba apsaugoti žmonių sveikatą ar moralę (angl. *protection of health or morals*), taip pat kitų asmenų teises ir laisves (angl. *protection of the rights and freedoms of others*) ir kt. Teisės doktrinoje šie tikslai dar grupuojami į susijusius su: 1) viešųjų interesų apsauga²³⁷; 2) privačių interesų apsauga²³⁸ (Milašiūtė, 2023, p. 180). Savo ruožtu EŽTK 5 straipsnio prasme teisėtais tikslais laikytini šio straipsnio 1 dalies a–f punktuose išvardyti konkretūs asmens laisvės apribojimo pagrindai, kurie laikytini baigtiniu sąrašu ir turi būti aiškinami siaurai²³⁹.

Tuo tarpu dėl teisių, kurių ribojimo galimybė yra tik numanoma, Konvencijoje nėra įtvirtintas panašus teisėtų tikslų, kuriais gali būti grindžiami šių teisių ribojimai, „katalogas“ ir teisėtais pripažįstami tikslai siejami su tokiomis abstrakčiomis kategorijomis kaip „visuomenės interesai“, „bendrasis interesas“, „viešasis interesas“ ir pan. Atsižvelgiant į tai, tokių teisių atžvilgiu teisėtais gali būti pripažįstami labai įvairūs tikslai, iš esmės visiškai nesaistant Konvencijos nuostatas taikančių subjektų dėl baigtinio jų sąrašo, tačiau su sąlyga, kad tokie tikslai yra suderinami su EŽTK ginamomis vertybėmis (Leonaitė, 2013, p. 160, 163–174). Vis dėlto, ir prieš tai minėti EŽTK 8–11 straipsniuose išvardyti „teisėti tikslai“ turinio prasme yra talpūs. EŽTT apribojimo atitikimą EŽTK 8–11 straipsniuose nurodytiems teisėtiems tikslams dažniausiai vertina pakankamai lanksčiai ir, atsižvelgdamas į bylos aplinkybių visumą, netgi gali savarankiškai susieti apribojimą su tam tikru Konvencijoje numatytu tikslu (Leonaitė, 2013, p. 161). Todėl tam tikro teisėtų

²³⁶ Lietuvos Respublikos Vyriausybės autentifikuotame EŽTK vertime vartojamas „visuomenės apsaugos“ terminas, tačiau autentiška Konvencijos versija yra tik anglų ir prancūzų kalbomis. Nors Konvencijoje prancūzų kalba yra vartojami tiek „visuomenės saugos“ (pranc. *sécurité publique*), tiek „visuomenės saugumo“ (pranc. *sûreté publique*) terminai, versijoje anglų kalba nuosekliai vartojamas „visuomenės saugos“ terminas (angl. „*public safety*“), o Lietuvių kalbos žodyne (2017) „apsauga“ pateikiama kaip viena iš „saugos“ reikšmių. Atsižvelgiant į tai, disertaciniame tyrime vartojamų „saugos“ ir „saugumo“ terminų kontekste pasirinkta vartoti „visuomenės saugos“ terminą.

²³⁷ Pavyzdžiui, nacionalinis saugumas, ekonominė valstybės gerovė, viešosios tvarkos palaikymas, visuomenės sveikata ir moralė, nusikaltimų ir pažeidimų prevencija.

²³⁸ Pavyzdžiui, kitų asmenų teisių ir laisvių bei teisėtų interesų apsauga.

²³⁹ Žr., pvz., EŽTT 2016 m. spalio 11 d. sprendimo byloje *Kasparov prieš Rusiją*, peticijos Nr. 53659/07, 49 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją.

tikslų „katalogo“ pateikimas šiuose Konvencijos straipsniuose taip pat mažai kuo saisto galimybę tokiais tikslais pripažinti įvairius deklaruojamus siekius, įskaitant aviacijos saugos ir (ar) aviacijos saugumo tikslus.

Teisės doktrinoje vyrauja bendras požiūris, kad tokie tikslai, kaip nacionalinis saugumas, sunkių nusikaltimų prevencija, socialinės ar ekonominės politikos įgyvendinimas, moralės apsauga veikia valstybių narių vertinimo (nuožiūros) laisvės plėtos linkme ir tarptautiniai teismai vargiai gali pakeisti nacionalinių institucijų vertinimą savuoju (Arai, 2002, p. 209–210; Spielmann, 2012, p. 16–17; Brems, 2001, p. 371–373; Gerards, 2004, p. 42 cituota Leonaitė, 2013, p. 133). Taigi, minėtų tikslų taikymas gali būti suvokiamas kaip iš dalies silpninantis teisminę kontrolę žmogaus teisių apsaugos srityje. Kita vertus, šių tikslų svarba nėra vienintelis kriterijus, lemiantis valstybės turimos vertinimo (nuožiūros) laisvės apimtį (žr., pvz., Leonaitė, 2013, p. 106–157). Be to, pačios žmogaus teisės ir jų turinys nuolat kinta kartu su visuomenės raida, todėl tarptautinių žmogaus teisių apsaugos instrumentų, tokių kaip Chartija ir EŽTK, nuostatų interpretavimo galimybės neleidžia jiems „pasenti“. Mokslinėje literatūroje pabrėžiama, jog lankstus požiūris į Konvenciją, kaip „gyvą instrumentą“, yra būtinas, kad daugiau nei prieš septynis dešimtmečius priimta EŽTK ir toliau išliktų aktualia bei veiksminga žmogaus teisių apsaugos priemone (Birmontienė, 2000, p. 69, 72). Pagal Konvenciją pripažįstamų teisėtų tikslų prasme reikšmingas ir EŽTK 18 straipsnis, įtvirtinantis bendrą taisyklę dėl joje garantuojamų teisių apribojimų ribų, jog „[p]agal šią Konvenciją joje skelbiamų teisių ir laisvių apribojimai netaikomi jokiais kitais tikslais, išskyrus tuos, kurių siekiant šie apribojimai buvo nustatyti“. Ši nuostata iš esmės išreiškia draudimo piktnaudžiauti valdžia principą, kai prisidengiant tam tikrais pagal EŽTK teisėtais laikomais tikslais ribojančio poveikio priemonėmis gali būti siekiama kitų, su Konvencija galbūt nesuderinamų, tikslų.

Pagal Chartiją ir EŽTK pripažįstami „teisėti tikslai“ bendrąja prasme išreiškia tam tikras daugmaž visuotinai pripažįstamas saugotinas vertybes, o šiais tikslais grindžiami žmogaus teisių ribojimai *inter alia* turi būti proporcingi. Proporcingumo principas, kuris pasak P. van Dijk ir G. J. H. van Hoof (1998, p. 80–82) persmelkia visą Konvencijos aiškinimą, užima itin svarbią vietą ir Chartijos žmogaus teisių apsaugos sistemoje bei išreiškia poreikį nustatyti tinkamą skirtingų konkuruojančių interesų pusiausvyrą. Šiuo aspektu Chartijos ir EŽTK pripažįstami teisėti tikslai reiškia, kad jais grindžiant žmogaus teisių ribojimus iš esmės siekiama suderinti skirtingas, tarpusavyje konkuruojančias vertybes. Savo ruožtu aviacijos saugos ir aviacijos saugumo teisiniam turiniui taip pat būdingas reikšmingas vertybinis krūvis. Tai leidžia daryti prielaidą, kad aviacijos saugos ir aviacijos saugumo

santykis su Chartijoje ir EŽTK įtvirtintais žmogaus teisių ribojimo pagrindais (teisėtais tikslais) realizuojasi per patį abstrakčiausią juos vienijantį – vertybinį – elementą. Būtent dėl šios sąsajos (bendrų vertybių) aviacijos sauga ir saugumas, manytina, gali (nors ir netiesiogiai) įgyti Chartijoje ir (ar) EŽTK įtvirtintų konkrečių žmogaus teisių ribojimo pagrindų (teisėtų tikslų) teisinę reikšmę. Siekiant patvirtinti arba paneigti šią prielaidą, tikslinga išanalizuoti aviacijos saugos ir aviacijos saugumo vertybinį turinį žmogaus teisių apsaugos kontekste, kurį atskleidus toliau būtų galima atlikti jų santykio su Chartijoje ir EŽTK įtvirtintais žmogaus teisių ribojimo pagrindais (teisėtais tikslais) analizę.

3.2. Aviacijos saugos ir aviacijos saugumo vertybinis turinys žmogaus teisių ribojimų kontekste

Aviacijos saugos ir aviacijos saugumo vertybinis suvokimas, nuo kurio priklauso ir jų lyginamasis svoris sprendžiant klausimus, susijusius su aviacijos sauga ir (ar) aviacijos saugumu grindžiamais žmogaus teisių ribojimais, teisinio turinio prasme yra bene problemiškesnis. Šio suvokimo atskleidimą, visų pirma, apsunkina tai, kad jis priklauso ne tiek nuo lingvistinės, kiek labiau nuo pragmatinės, t. y. kalbėtojo šiems žodžiams suteikiamos, reikšmės, kuri gali skirtis nuo įprastos, sisteminės kalbos vienetų ir ženklų reikšmės grindžiamos, t. y. kalbinės (lingvistinės), reikšmės. Kaip dėl vertybių pastebi D. Murauskas (2021), jos „yra didelė abstrakcija, [kurios] konkretus turinys materializuojamas taikymo metu konkrečiame kontekste. <...> Tad vertybinis argumentas pats savaime, be turinio, konteksto analizės, yra formalus“. Atitinkamai teorinės analizės metu išryškėjo, jog aviacijos sauga ir aviacijos saugumas, atsižvelgiant į tam tikrus istorinius, kultūrinius, socialinius bei kitus aspektus, pragmatine prasme savyje gali įkūnyti (talpinti) įvairias vertybines nuostatas, kurios jų svarbos požiūriu dažnai yra sunkiai palyginamos ir netgi ne visada tarpusavyje suderinamos. Vieniems sauga ir (ar) saugumas, visų pirma, asocijuojasi su fizinėmis ar materialinėmis gėrybėmis, kitiems – dvasinėmis ir pan. Be to, skiriasi ir tai, kiek žmonės yra pasiryžę aukoti vardan norimų apsaugoti vertybių, kitaip tariant reikšmingai varijuoja saugos ir saugumo lygis, iki kurio kylančios rizikos yra laikomos priimtiniomis, ir šie skirtumai gali pasireikšti ne tik atskirų individų, bet taip pat skirtingų bendruomenių ar valstybių lygmeniu, priklausomai nuo pastarųjų kultūrinių bei politinių nuostatų, istorinės raidos ir pan.

Aiškus aviacijos saugos ir aviacijos saugumo vertybinio turinio suvokimas ypač aktualus jais grindžiant žmogaus teisių ir laisvių ribojimus,

kurie galimi tik griežtai laikantis tam tikrų sąlygų. Tai reikšminga ne tik siekiant atskleisti jų santykį su Chartijoje ir EŽTK įtvirtintais žmogaus teisių ribojimo pagrindais (teisėtais tikslais), t. y. siekiant įvertinti, ar šia prasme Chartijos ir EŽTK požiūriu aviacijos sauga ir (ar) aviacijos saugumas pagrįstai gali būti pripažįstami teisėtais tikslais riboti žmogaus teises ir laisves, bet ir sekančiuosiuose etapuose vertinant tokių (konkrečių) ribojimų atitiktį Chartijai ir Konvencijai, *inter alia* jų proporcingumą. Demokratinėse visuomenėse, kai aviacijos saugos ir (ar) aviacijos saugumo ginamos vertybės susiduria su fundamentaliomis žmogaus teisėmis bei laisvėmis, turi būti siekiama užtikrinti tarpusavyje konkuruojančių vertybių pusiausvyrą. Ieškant tokios pusiausvyros pirmiausia būtina aiškiai identifikuoti pačias vertybes, kurias norima apsaugoti, bei pastarosioms suteikiamą (vertybinę) reikšmę. Taigi, siekiant užtikrinti veiksmingą žmogaus teisių apsaugą, šioje konkuruojančių vertybių sandūroje yra svarbu nustatyti kertinius aviacijos saugos ir saugumo vertybinius bruožus, galinčius pagrįsti jiems priskiriamą pagal Chartiją ir EŽTK pripažįstamų teisėtų tikslų riboti žmogaus teises praktinę reikšmę.

3.2.1. Aviacijos sauga ir aviacijos saugumas, kaip siekis apsaugoti žmones

Pagrindinė (vyraujanti) ir labiausiai akivaizdi bei žmonių sąmonėje aiškiausiai suvokiama aviacijos saugos ir saugumo ginama vertybė bendriausia prasme neabejotinai yra žmogus. Kalbiniu (lingvistiniu) požiūriu tai išplaukia jau iš pačių tarptautinėje civilinės aviacijos teisėje įtvirtintų aviacijos saugos bei aviacijos saugumo apibrėžimų. Štai Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos dokumentuose (ICAO, 2001b, 2011c, 2012a) pateiktuose aviacijos saugos apibrėžimuose ji eksplicitiškai yra įvardijama, be kita ko, kaip žalos žmonėms (jos tikimybės) sumažinimas ir kontroliavimas iki priimtino lygio²⁴⁰. Tuo tarpu aviacijos saugumo atveju, nors ir netiesiogiai, ši prasmė implicitiškai kyla iš apibrėžime įtvirtinto siekio apsaugoti civilinę aviaciją, kaip tam tikrą visumą, kurią pirmiausia sudaro žmonės – tiek dirbantys šioje transporto srityje, tiek ja besinaudojantys, t. y. keleiviai²⁴¹. Vis

²⁴⁰ Angl. *safety – the state in which the possibility of harm to persons or property damage is reduced to, and maintained at or below, an acceptable level through a continuing process of hazard identification and risk management; the state of freedom from unacceptable risk of injury to persons or damage to aircraft and property.*

²⁴¹ Atrodo pakankamai akivaizdu, kad neužtikrinant pakankamo aviacijos saugumo lygio, ne tik ženkliai sumažėtų, o galbūt ir apskritai nebeliktų oro transportu besinaudojančių keleivių, bet vargu, ar būtų ir šioje srityje dirbančiųjų, pasiryžusių

dėlto gali kilti klausimas, ar žmogus, kaip vertybė, kurią siekia apsaugoti aviacijos sauga ir aviacijos saugumas, suvokiamas tik iš vidinės, t. y. aviacijos, perspektyvos, ar apima ir su aviacija tiesiogiai nesusijusių asmenų apsaugą? Be to, iš nurodytų apibrėžimų nėra aišku, kas tiksliai patenka į žmogaus kategoriją aviacijos saugos ir aviacijos saugumo prasme, ar ji suprantama siaurai, tik kaip žmogaus sveikata ir gyvybė – fizinė gerovė, ar apima ir psichologinę žmogaus gerovės dimensiją?

Atsakant į šiuos klausimus, pastebėtina, kad pirminė aviacijos saugos ir aviacijos saugumo paskirtis yra užtikrinti būtent su aviacijos veikla susijusių asmenų (ne tik keleivių, bet ir darbuotojų²⁴²) apsaugą. Tačiau aviacijos saugos ir aviacijos saugumo priemonių tikslai jau seniai peržengė šio tradicinio požiūrio ribas, ypač turint omenyje, kad lėktuvai, siekiant piktavalių tikslų, gali būti tyčia panaudoti kaip mirtini ginklai, nukreipiant juos į ant žemės esančius taikinius. Kitas, galbūt kiek mažiau akivaizdus dėl aviacijos kylančią grėsmę su ja (aviacija) tiesiogiai nesusijusiems žmonėms iliustruojantis pavyzdys gali būti aviacijos sukeliamas tarša – tiek oro, tiek akustinė. Todėl klaidinga būtų manyti, kad šiuolaikinėje aviacijoje sauga ir saugumas orientuoti tik į paties oro transporto sektoriaus, o ne visų dėl aviacijos (tiek tiesiogiai, tiek netiesiogiai) galinčių nukentėti aplinkinių apsaugą. Šia prasme galima išskirti „vidinę“ ir „išorinę“ aviacijos saugos bei aviacijos saugumo, kaip siekio apsaugoti žmones, *inter alia* jų gyvybę ir sveikatą, dimensijas, kuri atsiskleidžia ir teismų jurisprudencijoje.

ESTT ir EŽTT sprendimų analizė atskleidžia, kad pragmatiniu požiūriu aviacijos saugai ir aviacijos saugumui žmogaus gyvybės bei sveikatos apsaugos prasmė įprastai suteikiama tiek iš „vidinio“, tiek iš „išorinio“ poveikio perspektyvų. Pavyzdžiui, byloje *Prigge ir kt.*, C-447/09, nagrinėtas klausimas dėl oro linijų pilotų amžiaus ribojimo, kai sulaukus tam tikros amžiaus ribos darbo sutartis su jais savaime nutrūksta, t. y. neleidžiama vyresniems, nei nustatyto amžiaus, pilotams toliau dalyvauti oro eisme pilotuojant komercinius orlaivius, „kad būtų galima išvengti avarijų pavojaus bei apsaugoti pilotų, keleivių ir teritorijų, virš kurių skraidoma, gyventojų

rizikuoti savo sveikata bei gyvybe, taigi iš esmės nebeliktų ir pačios civilinės aviacijos, kurią reikėtų apsaugoti.

²⁴² Aviacijoje, nepaisant gana aukšto jos automatizavimo lygio, žmogiškieji ištekliai užima itin svarbią vietą. Tai byloje *Airhelp*, C-28/20, pabrėžė ir generalinis advokatas Priit Pikamäe, atkreipdamas dėmesį, jog oro vežėjas, kaip įmonė, naudojasi ne tik orlaiviais, bet ir darbuotojais, kurie turi esminę reikšmę jos veikimui užtikrinti, nes jie atlieka daugybę užduočių, apimančių orlaivio navigaciją, keleivių saugos palaikymą ir paslaugas salone. Todėl ne tik materialinės priemonės, visų pirma – orlaiviai, bet ir žmogiškieji ištekliai yra kiekvienos keleivių oro transporto sektoriuje veikiančios įmonės neatsiejami elementai.

sveikatą [ir gyvybę]“, t. y. į aviacijos saugos sąvoką buvo eksplacitiškai įtrauktas ir išorinis aspektas – teritorijų, virš kurių skraidoma, gyventojų apsauga. Vėliau byloje *Fries, C-190/16*, ESTT pakartojo, kad „civilinės aviacijos sauga glaudžiai susijusi su [orlaivių] įgulos narių, keleivių ir vietų, virš kurių skrendama, gyventojų apsauga“. Teisingumo Teismas pabrėžė, kad Reglamente (ES) 1178/2011 įtvirtintu draudimu 65 metų amžiaus sulaukusiems piloto licencijos turėtojams dirbti komercinio oro transporto orlaivio pilotais siekiama užtikrinti ir išlaikyti vienodai aukštą Europos civilinės aviacijos saugos lygį. Pastarojoje byloje pateiktoje išvadoje generalinis advokatas Michal Bobek šiuo aspektu apibendrino, kad „nagrinėjama priemonė siekiama tikslo pasiekti ir išlaikyti aukštą vienodą civilinės aviacijos saugos lygį Europoje <...>, [kuris] susijęs su gyvybės ir žmogaus sveikatos apsauga“, ir tai vertino kaip didžiausios svarbos tikslą.

Tam tikrais atvejais aviacijos sauga ir aviacijos saugumas žmonių sveikatos ir gyvybės apsaugos prasme tuo pačiu metu gali turėti dvejopą – teigiamą ir neigiamą – poveikį. Pavyzdžiui, byloje *YL prieš Altenrhein Luftfahrt GmbH, C-70/20*, vertindamas aplinkybes dėl žalos asmens sveikatai, kilusios vykdant „kieta“ (angl. *hard*) nusileidimą, kai tokio nusileidimo metu keleivė patyrė traumą – jai atsirado tarpšlankstelinio disko išvarža, ESTT šią vertę nagrinėjo per aviacijos saugos taisyklių prizmę. Nepaisant to, jog atitinkamas nusileidimas subjektyviai gali būti suvokiamas kaip kietas, Teisingumo Teismas iš esmės vertino, ar nusileidimo metu nebuvo viršyta maksimali leistina apkrova pagal orlaiviui taikomas naudojimo procedūras ir apribojimus, be kita ko, atsižvelgiant į tai, kad esant tam tikroms sąlygoms, pavyzdžiui, kalnuotose vietovėse (kaip buvo pagrindinėje byloje), siekiant išvengti orlaivių nuslydimo nuo tako, pagal aviacijos saugos taisykles yra rekomenduojami kietesni nusileidimai. Taigi, šiuo atveju aviacijos saugos taisyklių poveikis žmogaus gyvybės ir sveikatos apsaugai buvo reikšmingas tiek atskiro individo – traumą patyrusios keleivės, tiek platesniame – visų likusių keleivių ir įgulos narių bei ant žemės esančiame oro uoste buvusių žmonių, kontekste. Atitinkamai šiuose skirtinguose kontekstuose aviacijos sauga iš esmės turėjo dvejopą poveikį – neigiamą (traumą patyrusios keleivės atžvilgiu) ir teigiamą (visų likusių keleivių ir įgulos narių bei ant žemės esančių žmonių atžvilgiu).

Aviacijoje sauga ir saugumas įgyja gana plačią žmonių gyvybės ir jų sveikatos apsaugos reikšmę, į ją įtraukiant savo prigimtimi ir pobūdžiu labai įvairias situacijas, iš pirmo žvilgsnio galbūt netgi labiau artimas kasdienei, o ne išskirtinai oro transporto veiklai būdingiems įvykiams. Pavyzdžiui, aiškindamas „nelaimingo atsitikimo“ sąvoką Monrealio konvencijos dėl oro

vežėjo atsakomybės 17 straipsnio 1 dalies²⁴³ prasme, ESTT yra pažymėjęs, kad ji turi būti suprantama kaip apimanti visas orlaivyje susiklostančias situacijas, kai daiktas teikiant keleiviams paslaugą sužaloja keleivį, ir nereikia aiškintis, ar šias situacijas lemia skrydžiams tipiška rizika²⁴⁴. Pasak Teisingumo Teismo, sąvoka „nelaimingas atsitikimas“ pagal įprastą reikšmę ir atsižvelgiant į šios sąvokos kontekstą suprantama kaip nenumatytas žalą sukėlęs netyčinis įvykis ir pagal ją nereikalaujama, jog žala kiltų dėl oro transportui tipiškos rizikos arba kad būtų ryšys tarp „nelaimingo atsitikimo“ ir orlaivio naudojimo ar judėjimo²⁴⁵. Šiomis aplinkybėmis į „nelaimingo atsitikimo“ apibrėžtį patenkančiomis ESTT atitinkamai laikė situacijas, kai keleivis buvo sužalotas išsiliejus ant atlenkiamo orlaivio sėdynės staliuko padėto kavos puodelio turiniui arba išlaipinimo metu paslydęs ant mobiliojo trapo, o lemiamas veiksnys buvo tai, kad įvykis nutiko teikiant pervežimo oru ar su tuo tiesiogiai susijusias paslaugas. Nors pirmuoju atveju, t. y. byloje *Niki Luftfahrt*, buvo keliamas klausimas dėl nenustatytų galimų atlenkiamo staliuko, ant kurio buvo padėtas kavos puodelis, defektų ar galbūt neįprastos lėktuvo vibracijos, o antruoju – byloje *Austrian Airlines* – dėl nedengto įlaipinimo / išlaipinimo trapo naudojimo lietingu oru atitikties saugos reikalavimams ir ant jo galbūt buvusios slidžios aliejingo skysčio ar tepalų dėmės, Teisingumo Teismas šių aplinkybių nevertino, pabrėždamas Monrealio konvencija įtvirtintą oro vežėjų atsakomybės be kaltės sistemą. Vis dėlto nurodytos situacijos tam tikru aspektu yra tiesiogiai susijusios su aviacijos saugos reikalavimais ir jos aiškiai rodo aviacijos saugai priskiriamą plačiai suvokiamą žmonių gyvybės bei sveikatos apsaugos konotacinę reikšmę.

ESTT praktikoje nagrinėti atvejai, susiję su aviacijos sukeliama tarša²⁴⁶, taip pat atskleidžia „išorinį“ aviacijos saugos taisyklių poveikį žmogaus gyvybės ir sveikatos apsaugai. Kaip byloje *European Air Transport*, C-120/10, pažymėjo generalinis advokatas Pedro Cruz Villalón, oro uostų triukšmas yra viena svarbiausių miesto teritorijų aplinkos problemų, kai susikerta keletas reikšmingų interesų: iš vienos pusės – oro transportas, prekių

²⁴³ Vežėjas atsako už keleivio gyvybės atėmimą ar sveikatos sužalojimą, jei nelaimingas atsitikimas, kuris buvo gyvybės atėmimo ar sužalojimo priežastimis, įvyko orlaivyje arba įlaipinimo ar išlaipinimo veiksmų metu.

²⁴⁴ Žr. ESTT 2019 m. gruodžio 19 d. sprendimą byloje *Niki Luftfahrt*, C-532/18.

²⁴⁵ Žr. ESTT 2022 m. birželio 2 d. sprendimą byloje *Austrian Airlines*, C-589/20.

²⁴⁶ Dėl akustinės taršos, žr., pvz., ESTT 2011 m. rugsėjo 8 d. sprendimą byloje *European Air Transport*, C-120/10; 2013 m. kovo 7 d. sprendimą byloje *Šveicarija prieš Komisiją*, C-547/10 P. Dėl oro taršos žr., pvz., ESTT 2011 m. gruodžio 21 d. sprendimą byloje *Air Transport Association of America ir kt.*, C-366/10.

ir žmonių srautai arba kiekvienos valstybės narės ekonomikos politika, iš kitos pusės – aplinkos apsauga ir žmonių sveikata. Atitinkamai šioje byloje ESTT Sąjungos teisę perkeliančius ir įgyvendinančius aplinkosaugos srities nacionalinės teisės aktus, kuriais nustatomos maksimalios leidžiamos triukšmo ribos skrendant virš oro uostų apylinkių, vertino per susikertančių triukšmo poveikį patiriančių asmenų, orlaivius eksploatuojančių ūkio subjektų ir visos visuomenės interesų derinimo prizmę. Iš tiesų, pirminė saugų skrydį turinčių užtikrinti su orlaivių variklių techninėmis savybėmis susijusių aviacijos saugos taisyklių paskirtis yra apsaugoti oro transportu besinaudojančių ir šiame sektoriuje dirbančių asmenų gyvybes bei sveikatą. Tačiau aptariamu atveju aviacijos sauga įgyja ir neigiamą poveikį žmonių sveikatos apsaugos atžvilgiu, kadangi didesnė orlaivių variklių galia paprastai reiškia didesnę triukšmą²⁴⁷, kuris savo ruožtu daro neigiamą poveikį sveikatai, ypač nuolat gyvenančiųjų šalia oro uostų. Arba atvirkščiai, siekiant sumažinti triukšmą virš tam tikrų teritorijų taikomi minimalūs skrydžio aukščiai, kaip kad ESTT byloje *Šveicarija prieš Komisiją*, C-547/10 P, nagrinėtu atveju, gali turėti įtakos skrydžių trajektorijai į atitinkamus oro uostus, darydami neigiamą poveikį saugiam orlaivių pakilimui bei tūpimui, taigi ir keldami grėsmę žmonių (keleivių bei orlaivių įgulos narių, o tuo pačiu ir ant žemės esančių asmenų) gyvybei bei sveikatai. Šiuo aspektu EŽTT apsaugos nuo akustinės taršos tikslą įtraukė į Konvencijos 8 straipsnio aiškinimą ir įtvirtino remdamasis pagrindine teise į privataus ir šeimos gyvenimo gerbimą, apimančią būsto neliečiamybę, pabrėždamas, jog pagal nurodyto straipsnio nuostatas akustinė tarša yra aplinkos dalis²⁴⁸. Sprendime *Hatton prieš Jungtinę Karalystę*, peticijos Nr. 36022/97, EŽTT didžioji kolegija netgi pripažino, kad orlaivių skleidžiamas triukšmas pateisina ir kartais reikalauja, jog valstybės imtųsi aktyvių apsaugos priemonių, t. y. sukuria valstybėms tam tikras pozityvias pareigas²⁴⁹.

Savo ruožtu dėl orlaivių išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų aviacijos pramonė taip pat yra viena sparčiausiai augančių oro teršėjų (EP, 2022). Tuo tarpu „oro tarša nepripažįsta sienų, o šiltnamio efektą sukeliančios

²⁴⁷ Čikagos konvencijos 16 priede „Aplinkos apsauga“ (ICAO, 2011a) pabrėžiama, kad orlaivių triukšmas, be kita ko, priklauso nuo variklių, varančių lėktuvus per atmosferą, galios. Sumažinus galią sumažės ir triukšmas, tačiau tuo pat metu gali būti neigiamai paveiktos orlaivio saugos charakteristikos.

²⁴⁸ Žr., pvz., EŽTT 1990 m. vasario 21 d. sprendimą byloje *Powell ir Rayner prieš Jungtinę Karalystę*, peticijos Nr. 9310/81; 1994 m. gruodžio 9 d. sprendimą byloje *López Ostra prieš Ispaniją*, peticijos Nr. 16798/90; 2003 m. liepos 8 d. sprendimą byloje *Hatton prieš Jungtinę Karalystę*, peticijos Nr. 36022/97; 2009 m. sausio 27 d. sprendimą byloje *Tatar prieš Rumuniją*, peticijos Nr. 67021/01.

²⁴⁹ Taip pat žr. Eleftheriadis, 1999, p. 529–552.

dujos, neatsižvelgiant į vietą, kur jos išmetamos, prisideda prie klimato pokyčių visame pasaulyje; jos gali turėti poveikį bet kurios valstybės ar valstybių sąjungos, taip pat ir Europos Sąjungos, aplinkai ir klimatui²⁵⁰, taigi galiausiai neigiamai paveikti ir Sąjungos piliečių sveikatą. Vis dėlto, aviacinio kuro sudėties keitimas, pavyzdžiui, aplinkosaugos tikslais į jį įmaišant biopriedus, turinčius sumažinti sveikatai kenksmingų išmetamų CO₂ dujų kiekį, gali pernelyg sumažinti kuro energetinį efektyvumą, turintį tiesioginę įtaką tinkamam orlaivio variklių darbui, o kartu ir aviacijos saugos lygiui. Ši problema gana aiškiai atsiskleidė nusprendus įtraukti aviacijos sektorių į ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą (toliau – ir ATLPS). Sąjungos teisės aktų leidėjui siekiant sudaryti vienodas konkurencines sąlygas ES bei trečiųjų šalių vežėjams, nerizikuojant, kad dėl griežtesnių aplinkosauginių priemonių tenkančią didesnę finansinę naštą patiriantys Sąjungos oro vežėjai būtų priversti konkurencinėje kovoje ieškoti būdų šioms išlaidoms sumažinti, galbūt tai darant aviacijos saugos sąskaita, buvo nuspręsta ATLPS taikyti visiems skrydžiams į Europos ekonominę erdvę ir iš jos²⁵¹. Nors vėliau suabejota ATPLS taikymo skrydžiams į trečiąsias šalis ir iš jų teisėtumu, Teisingumo Teismo didžioji kolegija byloje *Air Transport Association of America ir kt., C-366/10*, atmetė tokias abejones, reikšmingai sustiprindama ES pozicijas vykdamas išorinę aviacijos politiką (Fahey, 2012, p. 1266). Savo ruožtu ryžtingi Sąjungos veiksmai, įtakoti siekio konkurencinėmis sąlygomis užtikrinti tinkamą aviacijos saugą, galiausiai paskatino pokyčius ir platesniu mastu – 2016 metais ICAO priėmė rezoliuciją Nr. A39-3 dėl tarptautinės aviacijos anglies dioksido kompensavimo ir mažinimo sistemos²⁵² diegimo (Dobson, 2020), prisidedančios prie gyvenamosios aplinkos, o kartu ir žmonių sveikatos, gerinimo ne tik Europoje, bet ir likusiame pasaulyje.

Kadangi orlaiviui saugiai atsiplėšti nuo žemės ir sėkmingai nuskristi didelius atstumus yra būtina pakankama variklių generuojama galia, tiek akustinė, tiek oro tarša esamomis techninės pažangos lygio sąlygomis aviacijoje sunkiai išvengiama. Atsižvelgiant į tai, svarbu, jog kovai su tarša skirtos priemonės nepažeistų aviacijos saugos ginamų interesų, kurie bendrąja žmogaus gyvybės ir sveikatos apsaugos prasme iš principo sutampa. Kaip

²⁵⁰ Žr. generalinės advokatės Juliane Kokott 2011 m. spalio 6 d. išvadą byloje *Air Transport Association of America ir kt., C-366/10*.

²⁵¹ Žr. Direktyvą 2008/101/EB.

²⁵² Angl. *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation – CORSIA*. Ši sistema įgyvendinama etapais nuo 2021 metų, o jos privalomas taikymas visiems tarptautiniams skrydžiams (su tam tikromis išimtimis mažiau išsivysčiusioms ar tik nedidelę tarptautinės civilinės aviacijos veiklos dalį užimančioms šalims) yra numatytas nuo 2027 metų (IATA, 2024b).

pastebi G. Gaidys (2007, p. 55), aplinkos apsauga su žmogaus teise į sveiką ir švarią aplinką neretai yra kildinama iš kitų žmogaus teisių, tokių kaip teisė į gyvybę, teisė į sveikatą, kurių įgyvendinimas tiesiogiai priklauso nuo aplinkos būklės. Todėl natūralu, kad aplinkosaugos ir aviacijos saugos, kaip siekio apsaugoti žmogaus gyvybę ir sveikatą, tikslai tam tikra (šių joms bendrų saugotinių vertybių) apimtimi sutampa ir negali būti vertinami izoliuotai. Apskritai, A. Juškevičiūtė-Vilienė (2023, p. 56) pažymi, kad „žalumas“ EŽTK ir Chartijai pastaruoju dešimtmečiu tampa esminiu akcentu“, o glaudus ryšys tarp žmogaus teisių apsaugos ir būtinybės išvalyti aplinką nuo taršos verčia suvokti sveikatą kaip pagrindinį ir svarbiausią žmogaus poreikį²⁵³. Iš tiesų, kaip matyti iš Reglamento (ES) 2018/1139, kurio pagrindinis tikslas yra Sąjungoje nustatyti ir išlaikyti vienodą aukštą civilinės aviacijos saugos lygį, su žmonių sveikata neatsiejamai susijusi aplinkos apsauga taip pat yra svarbi sudėtinė šio reglamentavimo dalis. Su aviacijos sauga susijusiems aplinkosaugos reikalavimams netgi yra skirtas atskiras Čikagos konvencijos priedas (ICAO, 2011a, 2017, 2023a, 2023b).

Kaip vienas iš neigiamų aviacijos saugumui užtikrinti skirtų priemonių įtakos žmogaus gyvybei ir sveikatai pavyzdžių paminėtini keleivių patikroms naudoti kūno skaitytuvai, skleidžiantys jonizuojančią spinduliuotę, kuri kaupiasi organizme. Dėl tokių kūno skaitytuvų daromos žalos žmonių sveikatai, Europos Parlamentas dar 2011 metais savo rezoliucijoje vienareikšmiškai paragino atliekant saugumo patikras nenaudoti jokios jonizuojančia spinduliuote pagrįstos technologijos, pabrėždamas, jog sveikata yra turtas, kurį reikia saugoti, ir teisė, kurią reikia ginti, o apšvita jonizuojančiąja spinduliuote yra pavojinga (EP, 2011). Šis aviacijos saugumo tikslams skirtų priemonių neigiamas poveikis žmogaus gyvybės ir sveikatos apsaugos atžvilgiu savo esme laikytinas „vidiniu“, kadangi jį patiria tik oro transportu besinaudojantys bei šiame sektoriuje dirbantys asmenys.

Su „trikdančių keleivių“²⁵⁴ problema susijusios bylos taip pat gana aiškiai iliustruoja tiek „vidinį“, tiek „išorinį“ ne tik aviacijos saugos, bet ir aviacijos saugumo standartų poveikį žmogaus gyvybės ir sveikatos apsaugos atžvilgiu. Antai byloje *Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19*, pateiktoje išvadoje generalinis advokatas Priit Pikamäe atkreipė dėmesį į Reglamentą (ES)

²⁵³ Žr. teisėjų J.-P. Costa, G. Ress, R. Türmen, B. Zupančič ir E. Steiner atskirąją nuomonę EŽTT byloje *Hatton prieš Jungtinę Karalystę*, peticijos Nr. 36022/97.

²⁵⁴ Smurtaujuantys, apsvaigę, nepaklusnūs ar kitokiu savo elgesiu pavojų orlaivių ir juose esančių asmenų ar turto saugai arba tvarkai ir disciplinai (drausmei) orlaivyje keliantys arba galintys sukelti keleiviai. Tokių keleivių trikdančias elgesys, priklausomai nuo jų ketinimų (t. y. tyčios sukelti žalą civilinei aviacijai buvimo) gali tapti rimta grėsme ir aviacijos saugumo atžvilgiu.

2015/1018, kurio I priedo 6 punkto 2 papunktyje kaip įvykiai, susiję su saugumu naudojant orlaivį, minimi „sunkumai tramdant apsvaigusius, smurtaujančius ar nepaklusnius keleivius“, pažymėdamas, jog Sąjungos teisės aktuose aiškiai nurodoma, kad agresyvus keleivio elgesys kitų orlaivyje esančių asmenų atžvilgiu kelia didelį pavojų. ICAO yra patvirtinusi gaires dėl nedrausmingų / trikdančių keleivių (ICAO, 2002b), iš kurių matyti, kad bet kokia agresija prieš įgulos narius ir kitus keleivius, t. y. orlaivyje esančio asmens smurtas arba grasinimai imtis smurto, taip pat į orlaivio struktūrą nukreipta agresija arba atsisakymas paklusti įgulos vado ar kitų įgulos narių nurodymams laikomi vienais pavojingiausių veiksmų, todėl turi būti laikomi „nusikaltimu“, kaip tai suprantama pagal Tokijo konvenciją, iš dalies pakeistą 2014 m. balandžio 4 d. Monrealio protokolu. Taip yra, visų pirma, dėl to, jog orlaivio įgula skrydžio metu turi labai ribotas galimybes sutramdyti nepaklusnų ir agresyvų keleivį, kuris gali kelti rimtą grėsmę aviacijos saugai ir aviacijos saugumui. Pagal minėtos konvencijos 1 straipsnio 1 dalį, ji taikoma „nusikaltimams pagal baudžiamąjį įstatymą“ ir „veiksmams, kurie, nepaisant to, ar jie nusikaltimai, ar ne, gali sukelti ar sukelia pavojų orlaivių ir juose esančių asmenų ar turto saugai, arba kelia pavojų tvarkai ir disciplinai [drausmei] orlaivyje“. Remiantis šios konvencijos 6 straipsnio 1 dalimi, kurią iš esmės atitinkančios nuostatos įtvirtintos ir Sąjungos pagrindiniame aviacijai skirtame Reglamente (ES) 2018/1139 (V priedo 7.2 punktas), orlaivio įgulos vadui leidžiama imtis visų pagrįstų priemonių, įskaitant prievartos priemones, kurios yra būtinos užtikrinti orlaivio bei jame esančių asmenų ir (arba) turto saugą bei saugumą. Pagal savo grėsmę agresyvūs veiksmai orlaivyje ir orlaivio įgulos vado nurodymų nevykdymas klasifikuojami kartu su kitais nusikaltimais pagal baudžiamuosius įstatymus ir aviacijos saugos bei aviacijos saugumo, kaip siekio apsaugoti žmones, prasme laikomi vienais pavojingiausių.

Be to, grėsmę saugumui keliančiais įvykiais, apie kuriuos privaloma pranešti, tame pačiame minėto Reglamento (ES) 2015/1018 priede įvardijami ir grasinimai susprogdinti arba užgrobimas, kurie akivaizdžiai kelia grėsmę ne tik orlaivyje, bet ir ant žemės esantiems asmenims. Pastarosios grėsmės atveju, analizuojant teisę numušti užgrobą orlaivį, išryškėja probleminis „vidinio“ ir „išorinio“ aviacijos saugumo poveikio žmogaus teisei į gyvybę ir sveikatą tarpusavio santykis, kadangi toks su valstybės gynyba susijęs karinės jėgos panaudojimas prieš orlaivį, iš esmės naudojama kaip ginklas, reikštų, jog praktiškai tektų daryti pasirinkimą tarp orlaivio įgulos bei keleivių

gyvybės (*inter alia* nedalyvaujančių užgrobimo vykdyme), iš vienos pusės, ir tų pačių keleivių su įgula bei ant žemės esančių asmenų, iš kitos pusės²⁵⁵.

Žmonių sveikata ir gyvybė, kaip tai savo praktikoje pripažįsta ESTT, yra svarbiausios Sąjungos saugomos vertybės ir interesai²⁵⁶, o joms kylančios didelės tarpvalstybinio pobūdžio grėsmės suponuoja išimtinę kompetenciją Sąjungai imtis atitinkamų priemonių kovai su tokiais grėsmėmis pagal SESV 168 straipsnį. Šių vertybių svarbą patvirtina ir jau minėta pagal Monrealio konvenciją aviacijoje taikoma griežta oro vežėjų atsakomybė fizinės žalos (gyvybės atėmimo arba sveikatos sutrikdymo) atveju, kai nukentėjusiam keleiviui pakanka pateikti tik patirtos žalos ir priežastinio ryšio tarp jos bei žalą sukėlusios aplinkybės, laikomos „nelaimingu atsitikimu“, įrodymą, bet nereikalaujama pateikti oro vežėjo, jo darbuotojų ar atstovų kaltės įrodymų. Tokia atsakomybės be kaltės sistema, kuri Sąjungoje įgyvendinta priėmus Reglamentą (EB) Nr. 2027/97, iš esmės akceptuojant grėsmių aviacijoje neišvengiamumą, įtvirtinta jau minėta oro vežėjų atsakomybė už įvykius „savo valdose“, kai pakanka nustatyti vien žalą sukėlusios aplinkybės glaudžią sąsają su aviacija ir jai tipišką veiklą. Kaip byloje *Niki Luftfahrt*, C-532/18, pažymėjo generalinis advokatas Henrik Saugmandsgaard, minėtą reglamentą iš dalies keičiančio Reglamento (EB) 889/2002 preambulėje aiškiai nurodytas noras dar labiau sugriežtinti oro vežėjams taikomą atsakomybės režimą, siekiant sudaryti geresnes fizinės žalos (gyvybės atėmimo arba sveikatos sutrikdymo) kompensavimo sąlygas, šio reglamento 7 ir 10 konstatuojamosiose dalyse akcentuojant, kad „[juo] padidina[ma] keleivių bei jų išlaikytinių apsaug[a]“ ir kad, „[k]uriant saugią šiuolaikinę oro transporto sistemą, neribotos atsakomybės sistema mirties ar sužeidimo atveju keleiviams yra tinkama“.

Teisingumo Teismo jurisprudencija taip pat atskleidžia, kad tais atvejais, kai vyrauja netikrumas dėl pavojaus žmonių gyvybei ar sveikatai buvimo arba rimtumo, t. y. esant abejonių dėl tokio pavojaus (rizikos) žmonių sveikatai tikimybės ar galimos žalos masto, atsižvelgiant į šių siekiamų apsaugoti vertybių svarbą, tiek Sąjungos teisės aktų leidėjas, tiek valstybės narės, remdamosi atsargumo principu, turi turėti galimybę imtis apsaugos priemonių nelaukiant, kol toks pavojus ir jo rimtumas taps visiškai realūs²⁵⁷. Konkrečiai kalbant, ESTT praktikoje pabrėžiama galimybė imtis bet kokių priemonių,

²⁵⁵ Plačiau šiuo klausimu žr., pvz., Vasiliausienė (2008), Kenstavičienė (2021).

²⁵⁶ Žr., pvz., ESTT 2023 m. gruodžio 5 d. sprendimo byloje *Nordic Info*, C-128/22, EU:C:2023:951, 78 p. ir jame nurodytą jurisprudenciją.

²⁵⁷ Žr., pvz., ESTT 2017 m. liepos 5 d. sprendimo byloje *Fries*, C-190/16, 59 p. ir jame nurodytą jurisprudenciją; taip pat 2018 m. kovo 1 d. sprendimo byloje *CMVRO*, C-297/16, 65 p. ir jame nurodytą jurisprudenciją.

kurios kuo labiau sumažintų pavojų žmonių gyvybei ir sveikatai. Pavyzdžiui, byloje *Fries*, C-190/16, nagrinėdamas klausimą dėl oro linijų pilotų amžiaus ribojimo aviacijos saugos tikslu, ESTT pabrėžė, jog atsižvelgiant į tai, kad „aviacijos sauga glaudžiai susijusi su įgulos narių, keleivių ir vietų, virš kurių skrendama, gyventojų apsauga, Sąjungos teisės aktų leidėjas, priimdamas sprendimą nustatyti tokią amžiaus ribą, <...> esant su mokslu susijusių abejonių gali teikti pirmenybę priemonėms, dėl kurių yra įsitikinęs, kad jomis bus užtikrintas aukštas saugos lygis“. Tačiau kartu Teisingumo Teismas pabrėžė, jog tai leidžiama tik „su sąlyga, kad šios priemonės pagrįstos objektyviais duomenimis“, kitaip tariant, teisės aktų leidėjas nėra visiškai atleidžiamas nuo pareigos pagrįsti savo pasirinkimą, nors šiuo aspektu ir taikoma žemesnė įrodinėjimo naštos kartelė. Panašų vertinimą ESTT pateikė ir aviacijos saugumo aspektu reikšmingoje byloje *Landeshauptstadt Wiesbaden*, C-61/22, susijusioje su pirštų atspaudų įrašymu asmens tapatybės kortelėse. Pastarojoje byloje Teisingumo Teismas sprendė, kad šia priemone siekiamų „tikslų, [inter alia kovoti su nusikalstamumu ir terorizmu,] teisėtumo ir svarbos niekaip nepaneigia prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nurodyta aplinkybė, jog <...> 2013–2017 m. nustatyta tik 38 870 suklastotų asmens tapatybės kortelių atvejų ir kad jau kelerius metus šis skaičius mažėja. Iš tiesų, net jeigu suklastotų asmens tapatybės kortelių skaičius yra nedidelis, Sąjungos teisės aktų leidėjas neprivalo laukti, kol jis išaugs, kad galėtų imtis priemonių, kuriomis siekiama užkirsti kelią tokių kortelių naudojimui; jis gali, visų pirma, siekdamas suvaldyti riziką, užbėgti už akių tokiems pokyčiams, jeigu įvykdytos kitos su proporcingumo principo paisymu susijusios sąlygos“. EŽTT byloje *Straume prieš Latviju*, peticijos Nr. 59402/14, kurioje nagrinėti su aviacijos sauga oro eismo valdymo srityje susiję klausimai, Latvijos Vyriausybė taip pat iš esmės vadovavosi atsargumo principu grindžiamu nacionaliniu reguliavimu ir laikėsi pozicijos, jog oro eismo valdymo pareigūnai dėl savo darbo specifikos ir svarbos kritine laikomai oro transporto infrastruktūrai, kilus bet kokioms abejonėms dėl galimybės jiems tinkamai vykdyti savo funkcijas, privalo patys nedelsdami nusišalinti arba turi būti nušalinti nuo pareigų vykdymo, siekiant užtikrinti skrydžių saugą. Šie pavyzdžiai dar kartą parodo, kad aviacijos saugos ir aviacijos saugumo, kaip siekio apsaugoti žmonių sveikatą ir gyvybę, t. y. ginamų interesų, didelė svarba gali pateisinti tam tikrų prevencinių ir neindividualizuotų (bendrų) ribojimų, kurių veiksmingumas siekiant šių tikslų pagrįstas objektyviais duomenimis, taikymą²⁵⁸. Šis principas, kuris remiasi

²⁵⁸ Tuo atveju, kai apribojimu siekiama ginti nacionalinį saugumą arba kovoti su terorizmu, EŽTT taip pat yra linkęs pripažinti didesnę valstybių vertinimo (nuožiūros)

rizikos prevencija (proaktyviu požiūriu), aviacijoje iš esmės yra grindžiamas jau aptarta formulė „rizika = tikimybė × žala“, pagal kurią bent vienam iš daugiklių pasiekus pakankamai aukštą reikšmę rizika turi būti vertinama kaip reikšminga ir į ją privaloma atitinkamai reaguoti. Kadangi aviacijos saugos ir aviacijos saugumo, kaip siekio apsaugoti žmogaus gyvybę ir sveikatą, atveju „žalos“ daugiklis iliustruoja galimą žalą žmonių gyvybei ir sveikatai, t. y. vienoms svarbiausių saugotinių vertybių ir interesų, jis savaime vertintinas kaip pakankamai reikšmingas, kai net menkiausia grėsmės tikimybė gali lemti tokios rizikos pripažinimą netoleruotina.

Aviacijos saugos, kaip siekio apsaugoti žmogaus gyvybę ir sveikatą, kontekste taip pat verta paminėti EŽTT didžiosios kolegijos nagrinėtą bylą *Gruzija (Sakartvelas) prieš Rusiją*, peticijos Nr. 13255/07, kuri susijusi su Gruzijos (Sakartvelo) piliečių deportacija iš Rusijos Federacijos. Šioje byloje EŽTT, remdamasis Europos Tarybos Parlamentinės Asamblėjos Priežiūros komiteto (2007) ataskaita, taip pat liudytojų parodymais ir nevyriausybinės organizacijos Human Rights Watch (2007) ataskaita, be kita ko, nustatė, kad dalis Gruzijos (Sakartvelo) piliečių buvo deportuoti krovininiais lėktuvais, pažeidžiant ICAO įtvirtintas normas, todėl sprendė, jog tai kėlė pavojų jų gyvybei. Tokiu būdu EŽTT, atkartodamas Europos Tarybos Parlamentinės Asamblėjos Priežiūros komiteto išvadą, iš esmės pripažino, kad tarptautinių aviacijos saugos standartų neatitinkantis keleivių vežimas savaime kelia grėsmę jų gyvybei ir sveikatai. Nors šiame sprendime Strasbūro teismas dėl nurodyto pažeidimo Konvencijos ginamų teisių plotmėje atskirai nepasisakė, byloje pateiktoje iš dalies nepritariančiojoje nuomonėje teisėja Nona Tsotsoria atkreipė dėmesį, kad nepaisant to, jog valstybės gali pasirinkti transporto priemones deportacijai vykdyti, jos privalo užtikrinti tinkamas sąlygas, kad būtų gerbiama *inter alia* deportuojamų asmenų gyvybė ir sveikata. Savo ruožtu oro transporto srityje tai pasiekti leidžia būtent nustatytų griežtų aviacijos saugos taisyklių laikymasis.

Aptariamam aspektui paminėtina ir EŽTT teisėjo Mārtiņš Mits iš dalies nepritariančioji nuomonė byloje *R. Š. prieš Latviją*, peticijos Nr. 44154/14, kurioje nagrinėtas atvejis dėl Konvencijos 2 straipsnyje įtvirtintos teisės į gyvybę apsaugos, kai dėl galimo aviacijos saugos taisyklių nesilaikymo įvykus orlaivio katastrofai privataus (ne komercinio) skrydžio metu žuvo pilotas ir buvo sunkiai sužaloti visi orlaiviu skridę keleiviai²⁵⁹. Šioje byloje

laisvę (žr., pvz., EŽTT 1978 m. rugsėjo 6 d. sprendimą byloje *Klass ir kt.*, peticijos Nr. 5029/71; 1987 m. kovo 26 d. sprendimą byloje *Leander prieš Švediją*, peticijos Nr. 9248/81; ir kt.).

²⁵⁹ Tyrimo metu nustatyta, kad nelaimingo atsitikimo dieną dėl oro sąlygų (didelio debesuotumo) buvo prastas matomumas, o pilotas, kuris neturėjo pakankamai įgūdžių

pateiktoje atskirojoje nuomonėje Mārtiņš Mits pažymėjo, jog tam tikrose srityse egzistuojanti rizika dėl galimų gyvybei pavojingų nelaimingų atsitikimų, galinčių paveikti ne tik konkrečią veiklą vykdančius specialistus, bet ir plačiąją visuomenę, lemia didesnę valstybės atsakomybę prieš visuomenės narius ir poreikį taikyti griežtesnius kontrolės mechanizmus, siekiant apsaugoti tuos, kurie turi gyventi su realiomis tokios pavojingos veiklos keliamomis grėsmėmis²⁶⁰. Valstybei kyla pareiga sukurti teisinę ir administracinę sistemą, užtikrinančią veiksmingą apsaugą nuo grėsmių teisei į gyvybę²⁶¹. Iš nurodytos bylos matyti, jog civilinė aviacija, ypač vykdoma komerciniais tikslais, EŽTT vertinama būtent kaip viena iš tokių sričių, o jos keliamos rizikos plačiai visuomenei, įskaitant tiesiogiai su aviacija nesusijusius ir ja nesinaudojančius asmenis, pripažinimas rodo aviacijos saugai bei aviacijos saugumui, kaip siekiui apsaugoti žmogaus gyvybę ir sveikatą, būdingą „išorinę“ dimensiją, lemiančią platų jų vertybinio turinio suvokimą.

Vis dėlto EŽTT, aptariamoje byloje įvertinęs privačių (ne komercinių) skrydžių saugos teisinį reguliavimą pagal tarptautinę, Europos Sąjungos ir vidaus teisę, pažymėjo, kad orlaivių savininkams nenumatyta pareiga patikrinti, ar privatų skrydį vykdančio pilotas turi tinkamą kvalifikaciją valdyti orlaivį, o visa atsakomybė už tai, kad orlaivį valdytų pakankamai kvalifikuotas pilotas, tenka pačiam pilotui. EŽTT atkreipė dėmesį, kad susitariančiosioms valstybėms yra suteikiama didelė vertinimo (nuožiūros) laisvė tokioje sudėtingoje techninėje sferoje kaip aviacijos sauga, ir Konvencija nereikalauja, jog valstybės nustatytų aukštesnius standartus, nei pripažįstami pagal tarptautinę arba Europos Sąjungos teisę. Nepaisant to, valstybės narės gali nuspręsti užtikrinti aukštesnį aviacijos saugos standartą, nei numatyta tarptautinėje ar ES teisėje. Kitaip tariant, iš Konvencijos nekyla pareiga valstybėms nustatyti aukštesnius aviacijos saugos standartus, nei įtvirtinti tarptautiniame ar Sąjungos teisiniame reguliavime, bet jos turi tokią teisę. Šiomis aplinkybėmis EŽTT sprendė, kad susitariančiąjai valstybei nusprendus nepasinaudoti tokia teise ir nacionalinėje teisėje neįtvirtinus privatiems skrydžiams taikomų aukštesnių standartų, kaip yra komercinėje aviacijoje,

ir patirties savarankiškai valdyti tokio tipo orlaivį, atliko eilę chaotiškų manevrų, dėl kurių apie 30–50 m nuo žemės buvęs orlaivis prarado aukštį ir galiausiai po nesėkmingų bandymų jį stabilizuoti atsitrenkė į žemę bei apgadinus kuro baką užsiliepsnojo.

²⁶⁰ Taip pat žr., *mutatis mutandis*, EŽTT 2016 m. spalio 4 d. sprendimo byloje *Cevrioğlu prieš Turkiją*, peticijos Nr. 69546/12, 67 punktą.

²⁶¹ Taip pat žr. EŽTT 2012 m. balandžio 24 d. sprendimo byloje *Iliya Petrov prieš Bulgariją*, peticijos Nr. 19202/03, 55 punktą.

komercinės ir nekomercinės aviacijos saugos lygių skirtumas savaime nepažeidžia Konvencijos nuostatų²⁶². Tokį nuosaikų Strasbūro teismo vertinimą, laikantis „akivaizdžios klaidos“ arba „aiškaus pažeidimo“ (ne)buvimo modelio, lėmė būtent valstybėms šioje srityje pripažįstama plati vertinimo (nuožiūros) laisvė. Kadangi byloje nagrinėtu atveju nacionaliniame reguliavime įtvirtintos nuostatos atitiko minimalius pagal Čikagos konvenciją nustatytus ir ES teisėje įtvirtintus aviacijos saugos reikalavimus, EŽTT konstatavo, jog nebuvo peržengtos susitariančiai valstybei suteiktos vertinimo (nuožiūros) laisvės ribos. Šis atvejis, be kita ko, atskleidžia, kad Konvencijoje įtvirtintos teisės į gyvybę apsaugos prasme susitariančiosioms valstybėms tenkančias pozityvias pareigas (jų ribas) EŽTT iš esmės grindė būtent tarptautiniame civilinės aviacijos reglamentavime nustatytais aviacijos saugos standartais, tokiu būdu aviacijos saugai aiškiai įgyjant apsauginę reikšmę žmogaus teisės į gyvybę atžvilgiu.

Teisėjas Mārtiņš Mīts aptariamoje byloje laikėsi kiek kitokios pozicijos susitariančiosioms valstybėms tenkančių pozityviųjų pareigų ribų požiūriu ir šioje byloje pateiktoje iš dalies nepritariančiojoje nuomonėje pabrėžė, jog nors iš Čikagos konvencijos, kurioje nustatyti tik minimalūs standartai, nekyla įsipareigojimai valstybėms imtis veiksmų, susijusių su orlaivio savininko ar kitos institucijos atsakomybės nustatymu už privatų skrydį vykdančio piloto tinkamą kvalifikaciją valdyti orlaivį, iš EŽTK kylančių įsipareigojimų laikymasis nepriklauso nuo tokių pareigų įtvirtinimo kituose tarptautiniuose instrumentuose. Pasak Mārtiņš Mīts, nepaisant to, jog komerciniais ir privačiais tikslais vykdomų skrydžių diferencijuotas saugos reguliavimas *per se* (pats savaime) nepažeidžia EŽTK nuostatų ir yra suderinamas su Čikagos konvencija, atsižvelgiant į abiejų tipų skrydžiams būdingą iš esmės toki patį pavojingumo lygį, susijusį su orlaivio naudojimu, tiek vykdant privačius, tiek komercinius skrydžius kyla panaši potencialiai rimtų pasekmių rizika dėl

²⁶² Taigi, iš principo pripažįstama, kad nekomercinių skrydžių keleiviai negali tikėtis tokio paties aviacijos saugos lygio, kaip komercinių skrydžių keleiviai, kadangi nekomercinius skrydžius gali vykdyti mažiau patyrusios ir mažiau kvalifikuotos įgulos, su ne tokia patikima įranga ir taikomais ne tokiais griežtais standartais bei didesne veiksmų laisve, lyginant su komerciniu oro transportu. Vis dėlto, tarptautinėje civilinėje aviacijoje taip pat pabrėžiama, kad užtikrinus priimtina saugos lygį tretiesiems, t. y. tiesiogiai aviacijos veikloje nedalyvaujantiems, asmenims kartu bus pasiektas ir priimtinas skrydžio įgulų bei keleivių saugos lygis (ICAO, 1998, p. vii). Tuo tarpu ant žemės esančių asmenų saugai iš esmės kyla vienoda grėsmė tiek dėl komercinių, tiek dėl nekomercinių skrydžių. Todėl žvelgiant per pastarąją prizmą būtų galima teigti, kad ir komercinių bei nekomercinių orlaivių įgulos ir keleiviai gali pagrįstai tikėtis iš principo analogiško saugos lygio valstybėms tenkančios pareigos sukurti teisinę ir administracinę sistemą, kuri užtikrintų veiksmingą apsaugą nuo grėsmių teisei į gyvybę, prasme.

nekvalifikuotų įgulos narių. Taigi, įvertinus tai, kad grėsmę gyvybei keliantys incidentai aviacijoje gali neigiamai paveikti ne tik dirbančiuosius šioje srityje, o ir plačiąją visuomenę, valstybei pagal EŽTK tenka vienoda pareiga užtikrinti tinkamus kontrolės mechanizmus ne tik komercinių, bet ir privačių skrydžių srityje – skrydžiai lėktuvu yra savaime pavojinga veikla, dėl kurios valstybė turi prisiimti griežtą atsakomybę prieš visuomenės narius. Pastarasis aiškinimas, nepaneigdamas prieš tai padarytos išvados dėl aviacijos saugai priskiriamo apsauginio vaidmens teisės į gyvybę prasme, siekia labiau koncentruotis ne į pozityviojoje teisėje įtvirtintus (iš principo – techninius) aviacijos saugos reikalavimus, bet į aviacijos saugos esmę ir būtent iš to kylančią pagrindinį jos tikslą – apsaugoti žmonių gyvybes, kuris nekinta priklausomai nuo to, ar skrydžiai vykdomi komerciniais, ar privačiais tikslais, ir šiuo atveju gali būti vertinamas kaip valstybių vertinimo (nuožiūros) laisvę siaurinantį kriterijų dėl Konvencijos ginamo intereso pobūdžio ir svarbos. Būtent dėl šios priežasties, atsižvelgiant į saugotinių vertybių – žmogaus gyvybės ir sveikatos – svarbą, manytina, kad apžvelgiamu atveju teisminė kontrolė turėjo būti intensyvesnė, neapsiribojant vien tuo, kad nacionalinis reguliavimas atitiko minimalius pagal Čikagos konvenciją nustatytus ir ES teisėje įtvirtintus aviacijos saugos standartus, bet labiau įsigilinant į komercinių ir nekomercinių skrydžių skirtumus, ar jie Konvencijos požiūriu objektyviai gali būti laikomi pateisinančiais skirtingą teisės į gyvybę apsaugos lygį, paliekant šioje srityje valstybėms tokią plačią vertinimo (nuožiūros) laisvę, kokią savo sprendimu nurodytoje byloje iš esmės pripažino EŽTT.

Vadovaujantis EŽTT jurisprudencijoje įtvirtintais bendraisiais principais dėl teisės į gyvybę apsaugos, kuriuos, beje, nurodytoje byloje pakartojo pats Strasbūro teismas, iš Konvencijos 2 straipsnio 1 dalies pirmojo sakinio susitariančiosioms valstybėms kyla pareiga imtis atitinkamų veiksmų siekiant apsaugoti jų jurisdikcijoje esančių asmenų gyvybes²⁶³, be kita ko, nustatant įvairių veiklų, kurios kelia pavojų gyvybei, teisinį reguliavimą, orientuotą į jų keliamas grėsmes (Harris et al., 2023, p. 211). Tokia pozityvioji pareiga EŽTT buvo pripažinta įvairiuose kontekstuose, tarp jų, pavyzdžiui, susijusi su kompetentingų institucijų atliekama laivų saugos ir tinkamumo plaukio

²⁶³ Žr., pvz., EŽTT 1998 m. birželio 9 d. sprendimo byloje *L.C.B. v. the United Kingdom*, 36 p.

kontrole²⁶⁴, sauga kelių²⁶⁵ ir geležinkelio²⁶⁶ transporto srityse. EŽTT didžioji kolegija sprendime byloje *Öneryildiz* pažymėjo, kad pozityvioji pareiga pagal Konvencijos 2 straipsnį turi būti aiškinama kaip taikoma bet kokios viešosios ar privačios veiklos kontekste, kurioje gali kilti pavojus teisei į gyvybę²⁶⁷. EŽTT taip pat yra pripažinęs, kad tam tikromis aplinkybėmis valstybei gali tekti pozityvioji pareiga apsaugoti asmenis nuo pavojaus jų gyvybei netgi dėl jų pačių veiksmų ar elgesio²⁶⁸.

Valstybės pareiga apsaugoti jos jurisdikcijai priklausančių asmenų gyvybes EŽTT jurisprudencijoje aiškinama taip, kad ji apima pozityvią pareigą imtis atitinkamų reguliavimo priemonių, kurios turi būti pritaikytos konkrečios veiklos ypatumams, atsižvelgiant į galimo pavojaus žmonių gyvybei lygį. Šiomis reguliavimo priemonėmis turi būti reglamentuojamas ne tik veiklos licencijavimas, jos organizavimas ir vykdymas, bet taip pat priežiūra, o visos suinteresuotosios šalys privalo imtis praktinių priemonių, kad būtų užtikrinta veiksminga piliečių, kurių gyvybei gali kilti pavojus dėl atitinkamai veiklai būdingos rizikos, apsauga. Atsižvelgiant į techninius veiklos aspektus, turi būti numatytos procedūros, skirtos nustatyti atitinkamų procesų trūkumus ir bet kokias atsakingų asmenų klaidas skirtingais lygiais²⁶⁹. Šiomis aplinkybėmis galima pagrįstai abejoti, ar iš tiesų teisės į gyvybę apsaugos požiūriu iš Konvencijos kylančius reikalavimus atitinka visos atsakomybės už tai, kad orlaivį valdytų pakankamai kvalifikuotas pilotas, t. y. už aviacijos saugos užtikrinimą, kurio pirminis ir svarbiausias tikslas yra apsaugoti žmogaus gyvybę bei sveikatą, perkėlimas išimtinai tik pačiam orlaivio pilotui vien dėl to, jog skrydis nėra komercinis ir pagal tarptautinius privatiems skrydžiams taikomus aviacijos saugos standartus šiuo atžvilgiu nėra privaloma išorinė kontrolė, tokiu būdu iš principo paneigiant bet kokias susitariančiųjų valstybių pozityviasias pareigas nurodytu aspektu.

²⁶⁴ Žr., pvz., EŽTT 2001 m. sausio 16 d. nutartį byloje *Leray ir kiti prieš Prancūziją*, peticijos Nr. 44617/98.

²⁶⁵ Žr., pvz., EŽTT 2007 m. lapkričio 27 d. nutartį byloje *Rajkowska prieš Lenkiją*, peticijos Nr. 37393/02.

²⁶⁶ Žr., pvz., EŽTT 2009 m. gruodžio 15 d. sprendimą byloje *Kalender prieš Turkiją*, peticijos Nr. 4314/02.

²⁶⁷ Žr. EŽTT 2004 m. lapkričio 30 d. sprendimo byloje *Öneryildiz prieš Turkiją*, peticijos Nr. 48939/99, 71 p.

²⁶⁸ Žr., pvz., EŽTT 2005 m. kovo 1 d. nutartį byloje *Bone prieš Prancūziją*, peticijos Nr. 69869/01; 2009 m. gruodžio 15 d. sprendimo byloje *Kalender prieš Turkiją*, peticijos Nr. 4314/02, 42–50 p.

²⁶⁹ Žr. EŽTT 2004 m. lapkričio 30 d. sprendimo byloje *Öneryildiz prieš Turkiją*, peticijos Nr. 48939/99, 89–90 p.; taip pat 2008 m. kovo 20 d. sprendimo byloje *Budayeva ir kiti prieš Rusiją*, peticijų Nr. 15339/02, 21166/02, 20058/02, 11673/02 ir 15343/02, 131–132 p.

Kita vertus, pozityvioji pareiga pagal Konvencijos 2 straipsnį EŽTT aiškinama taip, jog valdžios institucijoms neturi būti užkraunama pernelyg didelė (neproporcinga) našta, ypač turint omenyje žmonių elgesio ir jų pasirinkimų nenusipėjamumą, taip pat atsižvelgiant į valstybių patiriamus sunkumus, kai tam tikrus pasirinkimus nustatant prioritetus tenka daryti ribotų išteklių sąlygomis²⁷⁰. EŽTT iš esmės pripažįsta didelę valstybių vertinimo (nuožiūros) laisvę pasirenkant konkrečias priemones pozityviųjų įsipareigojimų pagal Konvencijos 2 straipsnį užtikrinimui tokiose sudėtingose socialinėse ir techninėse srityse, kaip aviacija²⁷¹, todėl Konvencija neturi būti aiškinama kaip sukurianti valstybėms pareigą skirstyti išteklius tam tikru konkrečiu būdu. Strasbūro teismo praktikoje pažymima, kad egzistuoja daugybė Konvencijos teisių užtikrinimo būdų, ir net jei valstybė nepritaikė vienos konkrečios priemonės, numatytos vidaus teisėje, ji vis tiek gali įvykdyti savo pozityvią pareigą kitomis priemonėmis²⁷². Tai susiję su tuo, kad konkrečių priemonių Konvencijos garantuojamoms teisėms ir laisvėms užtikrinti parinkimas iš esmės yra politinio tikslingumo klausimas, kuriam įtakos turi įvairūs kontekstai (socialinis, ekonominis ir kt.), o tai jau veikia valstybių vertinimo (nuožiūros) laisvės plėtėjimo kryptimi. Tačiau net pripažįstant plačią vertinimo (nuožiūros) laisvę, Konvencijos negalima aiškinti kaip eliminuojančios valstybių pozityviasias pareigas teisės į gyvybę apsaugos srityje. Šiuo klausimu turi būti siekiama pusiausvyros ir valstybėms tenkanti vertinimo (nuožiūros) laisvė neatleidžia nuo pareigos aiškiai bei išsamiai pagrįsti savo pasirinkimą.

Pastarasis požiūris koreliuoja su aviacijoje taikomu ALARP metodu, sprendžiant dėl aviacijos saugos ir aviacijos saugumo priemonių taikymo (dėl to patiriamų sąnaudų ir potencialios naudos prasme), kuris padeda užtikrinti oro vežėjų ir šia transporto rūšimi besinaudojančių bei dėl jos galinčių nukentėti kitų asmenų interesų pusiausvyrą, ypač turint omenyje tam tikrų

²⁷⁰ Žr., pvz., EŽTT 2023 m. spalio 17 d. sprendimo byloje *Dimaksyan prieš Armėniją*, peticijos Nr. 29906/14, 64 p. ir jame nurodytą jurisprudenciją.

²⁷¹ Žr., pvz., EŽTT sprendimo byloje *Hatton ir kt. prieš Jungtinę Karalystę*, peticijos Nr. 36022/97, 100 p.; taip pat žr. sprendimo byloje *R. Š. prieš Latviją*, peticijos Nr. 44154/14, 81 p.

²⁷² Žr., pvz., EŽTT sprendimo byloje *İlbeyi Kemaloğlu ir Meriye Kemaloğlu prieš Turkiją*, peticijos Nr. 19986/06, 37 p.; taip pat sprendimo byloje *Ciechońska prieš Lenkiją*, peticijos Nr. 19776/04, 65 p.; sprendimo byloje *R. Š. prieš Latviją*, peticijos Nr. 44154/14, 82 p.; 2016 m. rugsėjo 1 d. sprendimo byloje *Mikhno prieš Ukrainą*, peticijos Nr. 32514/12, 127 p.; 2016 m. rugsėjo 1 d. sprendimo byloje *Svitlana Atamanyuk ir kt. prieš Ukrainą*, peticijų Nr. 36314/06, 36285/06, 36290/06 ir 36311/06, 132 p.

rizikų neišvengiamumą aviacijoje²⁷³. ESTT jurisprudencijoje vertinant oro vežėjams tenkančią naštą aviacijos saugos ir aviacijos saugumo srityje taip pat laikomasi panašaus požiūrio – šiuo klausimu Teisingumo Teismas ne kartą yra pripažinęs tam tikros „priimtinos rizikos“ egzistavimą aviacijoje, akcentuodamas tai, kad oro vežėjai neturi patirti nepakeliamos naštos imtis neracionalių priemonių siekiant išvengti objektyviai neišvengiamos rizikos. ESTT „pagrįstomis priemonėmis“, kurių turi imtis oro vežėjas aviacijos saugos ir saugumo srityje, pripažįsta tas priemones, kurių „techniniu ir administraciniu požiūriu šis oro vežėjas iš tikrųjų gali imtis <...>, [ir] dėl šių priemonių minėtas vežėjas neturi daryti nepakeliamos aukos atsižvelgiant į jo įmonės pajėgumus tuo metu“²⁷⁴. Taigi, Teisingumo Teismo praktikoje laikomasi nuomonės, kad atitinkamos aviacijos saugos ir aviacijos saugumo priemonės turi būti ne tik objektyviai prieinamos bei įgyvendinamos, bet ir ekonomiškai pagrįstos. Kitaip tariant, išteklių ribotumas gali būti svarus argumentas, nustatant pozityviųjų pareigų pagal Chartiją ir EŽTK ribas (Žaltauskaitė-Žalimienė et al., 2019, p. 174), kas dar kartą patvirtina svarbų ekonominio intereso vaidmenį aviacijos saugos ir aviacijos saugumo kontekste, *inter alia* siekiant apsaugoti žmogaus gyvybę ir sveikatą. Tačiau bet kuriuo atveju konkrečių priemonių pasirinkimas turi būti tinkamai pagrįstas.

Kiek tai susiję su aviacijos sauga ir aviacijos saugumu, kaip siekiu apsaugoti žmones, atskirai būtina pabrėžti, kad turima omenyje ne tik fizinė, bet ir psichologinė žmonių gerovė. Pavyzdžiui, byloje *Laudamotion*, C-111/21, kilus klausimui, ar oro vežėjo atsakomybė už keleiviams padarytą žalą pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalį apima ir psichinės sveikatos sužalojimus, ESTT konstatavo, jog „dėl „nelaimingo atsitikimo“ keleiviui padarytas psichikos sužalojimas, kaip tai suprantama pagal nurodytą nuostatą, nesusijęs su „sveikatos [kūno] sužalojimu“, kaip tai suprantama pagal tą pačią nuostatą, turi būti kompensuojamas taip pat, kaip ir kūno sužalojimas, jeigu žalą patyręs keleivis įrodo, kad buvo taip sunkiai ar intensyviai pažeista jo

²⁷³ Žr., pvz., EŽTT 2016 m. rugsėjo 1 d. sprendimus bylose *Mikhno prieš Ukrainą*, peticijos Nr. 32514/12, ir *Svitlana Atamanyuk ir kt. prieš Ukrainą*, peticijų Nr. 36314/06, 36285/06, 36290/06 ir 36311/06, kuriose vertinta, ar buvo įgyvendintos tik pagrįstai prieinamos priemonės rizikai sumažinti (angl. „all measures reasonably available for minimizing the risk“). Dėl aviacijai būdingos tam tikros neišvengiamos rizikos bei grėsmių žr., pvz., EŽTT 2018 m. kovo 8 d. sprendimą byloje *R.Š. prieš Latviją*, peticijos Nr. 44154/14, kuriame pripažinta, kad orlaivis yra padidinto pavojaus šaltinis (angl. „the aircraft was a source of dangerous activity“).

²⁷⁴ Žr., pvz., ESTT 2017 m. gegužės 4 d. sprendimo byloje *Pešková ir Peška*, C-315/15, 29 ir 48 p.; taip pat žr. 2019 m. balandžio 4 d. sprendimo byloje *Germanwings*, C-501/17, 19 p.

psichinė neliečiamybė, kad tas pažeidimas padarė įtakos bendrai jo sveikatos būklei ir kad jo negalima sušvelninti be medicininio gydymo“. Šioje byloje pateiktoje išvadoje generalinis advokatas Jean Richard de la Tour pažymėjo, kad šiuolaikinis požiūris į žmogaus sveikatą nebėra dichotominis, ir fizinė bei psichinė sveikata suvokiamos kaip sudarančios vieną visumą. Iš tiesų, ESTT savo praktikoje transporto srityje ne kartą yra pažymėjęs, kad „žalos sveikatai sąvoka apima bet kokią žalą <...>, tiek fizinės, tiek psichologines kančias“²⁷⁵.

Šiuolaikinis požiūris į žmogų grindžiamas fizinės bei dvasinės būties vienvienove, ir teisės doktrinoje (Arlauskas, 2004, p. 126–142, 172–211; Venckienė, 2008, p. 45) žmogus apibrėžiamas kaip daugialypis objektas, teigiant, jog vien biologinė ar vien dvasinė tapatybė dar nėra žmogus, kadangi žmogaus vertingumą kuria ir žmogaus esmė yra šių elementų vienvienovė. Todėl kalbant apie žmogų, kaip aviacijos saugos ir aviacijos saugumo ginamą vertybę, būtina turėti omenyje abi žmogaus integralios būties formas – fizinę ir psichologinę. EŽTT jurisprudencijoje taip pat greta fizinės neliečiamybės pripažįstamas psichinis ir moralinis asmens vientisumas²⁷⁶. Tai sudaro prielaidas kalbėti ne tik apie žmogaus gyvybės bei sveikatos, kaip fizinės gerovės, bet tuo pačiu ir psichologinės gerovės apsaugą, kaip integralią aviacijos saugos ir aviacijos saugumo siekio apsaugoti žmonės dalį. Byloje *Ligue des droits humains*, C-817/19, kurioje nagrinėti klausimai dėl saugumo tikslais taikomos oro transporto keleivių asmens duomenų perdavimo sistemos, generalinis advokatas Giovanni Pitruzzella pabrėžė, kad „kiekvieno asmens psichinei ir fizinei sveikatai, gerovei, savarankiškumui, asmenybės raidai ir jo gebėjimui užmegzti bei puoselėti socialinius santykius yra svarbu [ne tik] turėti privačią sferą, kurioje jis gali plėtoti savo asmeninį vidinį gyvenimą, bet [reikia atsižvelgti] ir į šios teisės vaidmenį siekiant apsaugoti kitas teises ir laisves, kaip antai minties, sąžinės, religijos, saviraiškos ir informacijos laisves, kurių visiškas įgyvendinimas reikalauja pripažinti tam tikrą intymumo sferą“²⁷⁷. Atitinkamai ne tik iš Chartijos 6 straipsnio (Teisė į laisvę ir saugumą), bet ir iš jos 3 (Teisė į asmens neliečiamybę), 4 (Kankinimo

²⁷⁵ Žr., pvz., ESTT 2013 m. spalio 24 d. sprendimo byloje *Haasová*, C-22/12, 47 punktą.

²⁷⁶ Žr., pvz., EŽTT 2010 m. birželio 1 d. sprendimo byloje *Gäfgen prieš Vokietiją*, peticijos Nr. 22978/05, 108 punktą; 2021 m. lapkričio 9 d. sprendimo byloje *Špadijer prieš Juodkalniją*, peticijos Nr. 31549/18, 87–89 punktus ir juose nurodytą jurisprudenciją.

²⁷⁷ Žr. generalinio advokato Giovanni Pitruzzella 2022 m. sausio 27 d. išvados byloje *Ligue des droits humains*, C-817/19, 93 p. Taip pat žr. iš dalies pritariantį teisėjų Paul Lemmens, Faris Vehabović ir Marko Bošnjak nuomonės byloje *Big Brother Watch ir kt. prieš Jungtinę Karalystę*, peticijų Nr. 58170/13, 62322/14 ir 24960/15, 3–10 p.

ir nežmoniško ar žeminančio elgesio arba baudimo uždraudimas) bei 7 (Teisė į privatų ir šeimos gyvenimą) straipsnių gali kilti viešosios valdžios institucijoms tenkančios (pozityviosios) pareigos veikti, kovojant su nusikaltimais²⁷⁸, be kita ko, aviacijos srityje.

Aptarti ESTT ir EŽTT jurisprudencijos pavyzdžiai greta „vidinės“ bei „išorinės“ aviacijos saugos ir aviacijos saugumo, kaip siekio apsaugoti žmones, dimensijų kartu leidžia išskirti jų suvokimą „individualiają“ bei „kolektyvinę“ prasmėmis. Pirmuoju atveju vertintina, ar aviacijos sauga ir aviacijos saugumas prisideda užtikrinant konkretaus atskiro individo apsaugą, o antruoju – tam tikros bendruomenės (visuomenės), kaip socialinio darinio. Antai ESTT praktikoje nagrinėti atvejai dėl keleivio nusiplikymo karšta kava (byla *Niki Luftfahrt*, C-532/18) ar susižalojimo išlipant iš lėktuvo ir paslydus ant trapo (byla *Austrian Airlines*, C-589/20) arba EŽTT nagrinėtas atvejis dėl galimo aviacijos saugos taisyklių nesilaikymo, kai įvykus orlaivio katastrofai privataus skrydžio metu žuvo pilotas ir buvo sunkiai sužaloti orlaiviu skirdę keleiviai (byla *R. Š. prieš Latviją*, peticijos Nr. 44154/14), iliustruoja aviacijos saugos taisyklių suvokimą, kaip siekį apsaugoti konkrečių žmonių (nukentėjusiųjų) gyvybę ir sveikatą. Tuo tarpu, pavyzdžiui, ESTT ir EŽTT bylose dėl aviacijos sukeltos taršos, komercinių orlaivių pilotų amžiaus ribojimo ar keleivių asmens duomenų tvarkymo (pvz., ESTT bylos *Prigge ir kt.*, C-447/09; *European Air Transport*, C-120/10; *Šveicarija prieš Komisiją*, C-547/10 P; *Fries*, C-190/16; *Ligue des droits humains*, C-817/19; EŽTT bylos *Powell ir Rayner prieš Jungtinę Karalystę*, peticijos Nr. 9310/81; *Hatton prieš Jungtinę Karalystę*, peticijos Nr. 36022/97; ir kt.) aviacijos sauga ir saugumas labiau vertinti per kolektyvinę žmogaus gyvybės ir sveikatos apsaugos prizmę, nesiekiant identifikuoti konkretaus (potencialaus) nukentėjusiojo.

3.2.2. Aviacijos sauga ir aviacijos saugumas, kaip siekis apsaugoti turtą

Remiantis aviacijos saugos ir aviacijos saugumo apibrėžimais, kaip dar viena jų saugoma vertybė išskirtinas turtas arba nuosavybė. Tarptautinėje civilinės aviacijos teisėje įtvirtintuose aviacijos saugos apibrėžimuose (ICAO, 2001b, 2011c, 2012a) nuosavybės apsauga, o tiksliau – žalos jai sumažinimas ir kontroliavimas iki priimtino lygio, yra eksplicitiškai įvardyta kaip vienas

²⁷⁸ Žr., pvz., ESTT 2020 m. spalio 6 d. sprendimo sujungtose bylose *La Quadrature du Net ir kt.*, C-511/18, C-512/18 ir C-520/18, 125–126 p. ir juose nurodytą jurisprudenciją.

pagrindinių aviacijos saugos siekiamų tikslų²⁷⁹. Pastebėtina, kad viename iš apibrėžimų (ICAO, 2001b) atskirai yra paminėti orlaiviai, tokiu būdu tarsi pabrėžiant ypatingą jų, kaip nuosavybės objektų, reikšmę aviacijai. Vis dėlto, šiame kontekste dėl savo svarbos oro transporto sistemai vertėtų išskirti ir oro uostus, kurių infrastruktūrą sudaro daugybė įvairių komponentų: kilimo bei tūpimo takai, riedėjimo takai, keleivių laukimo salės, išvykimo ir atvykimo terminalai, krovinių paskirstymo punktai, administraciniai pastatai, orlaivių priežiūros ir remonto angariai, tranzito zonos ir muitinės postai, gelbėjimo tarnybų punktai, keleivių ir jų bagažo patikros įrenginiai, oro eismo valdymo sistemos, keleivių laipinimo įrenginiai, kelių transporto jungtys, apšvietimo infrastruktūra, meteorologiniai įrenginiai ir kt. (Crockatt, 2000 cituota Mironenko-Enerstvedt, 2017, p. 121). Savo kompleksiskumu oro uostai, ypač tarptautiniai, kuriuose teikiama begalė įvairių paslaugų, kartais netgi primena „miestą mieste“ ir yra itin svarbūs visai ekonomikai²⁸⁰.

Aviacijos saugumo, kaip siekio apsaugoti turtą (nuosavybę), prasmė taip pat, nors ir implicitiškai, kyla iš Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO, 2011b) pateiktame apibrėžime įtvirtinto siekio apsaugoti civilinę aviaciją, kaip tam tikrą visumą²⁸¹, kurią *inter alia* sudaro tie patys minėti orlaiviai ir visa oro uostų infrastruktūra, įrenginiai bei programinė įranga, būtini skrydžiams vykdyti. O. Mironenko-Enerstvedt (2017, p. 121) pažymi, kad bendras aviacijos saugumo (kaip ir aviacijos saugos) tikslas – vertybių apsauga, o aviacijos kontekste pagrindinės vertybės greta keleivių, orlaivių įgulos narių ir kitų aviacijos srities darbuotojų bei ant žemės esančių žmonių, jų gyvybių ir sveikatos, taip pat yra orlaiviai, oro uostai ir jų infrastruktūra, kroviniai (bagažas), verslo procesų tęstinumas ir kt. Tačiau aviacijos saugumo, kaip ir aviacijos saugos, tikslai neapsiriboja vien aviacija ir su orlaivių skrydžių veikla tiesiogiai susijusio turto (nuosavybės) apsauga, todėl šį sąrašą reikėtų išplėsti ir kito turto, kuris gali nukentėti dėl aviacijos veiklos, apsauga. Tokiu būdu aviacijos saugos ir aviacijos saugumo, kaip siekio apsaugoti turtą (nuosavybę), atžvilgiu taip pat galima išskirti „vidinę“ ir „išorinę“ dimensijas.

²⁷⁹ Angl. *safety – the state in which the possibility of harm to persons or property damage is reduced to, and maintained at or below, an acceptable level through a continuing process of hazard identification and risk management; the state of freedom from unacceptable risk of injury to persons or damage to aircraft and property.*

²⁸⁰ Skaiciuojama, kad civilinė aviacija pasauliniu mastu sukuria apie 87 milijonus darbo vietų ir sugeneruoja apie 3,5–4,1 trilijonų JAV dolerių per metus, pagal šį rodiklį 2024 metų duomenimis prilygdama Japonijos ar Indijos ekonomikai ir pasauliniame valstybių reitinge lygiuodamasi į 5-ąją vietą (ATAG, 2020, p. 10–11; 2024, p. 10; IATA, 2025).

²⁸¹ Angl. *security – safeguarding civil aviation against acts of unlawful interference.*

Turtas arba nuosavybė, kaip aviacijos saugos ir aviacijos saugumo saugoma vertybė, yra itin talpi teisinė kategorija. Doktrinoje (pvz., Jakutyė-Sungailienė, 2009, p. 225) pažymima, kad turtu teisine prasme yra laikomi „tie civilinių teisių (nuosavybės) objektai, kurie turi objektyvią vertę ir civilinio apyvartumo savybę. <...> Plačiąja prasme turtu laikomi beveik visi civilinių teisių objektai (daiktai, intelektinės veiklos rezultatai, turtinės teisės ir įsipareigojimai, vertybiniai popieriai ir kt.), o siaurąja prasme į turto sampratą įtraukiami tik daiktai“. Vis dėlto, šiuolaikinėje civilinėje teisėje, atsižvelgiant į nuolat sudėtingėjančius ekonominius ir visuomeninius santykius, vyrauja turto samprata plačiąja prasme ir ji gali apimti įvairių rūšių (tiek materialųjį, tiek nematerialųjį) bei formų nuosavybės objektus. Galiausiai aviacijos ir su ja glaudžiai susijusių verslų tęstinumas, taip pat turi didelę ekonominę vertę, kuri, kaip matyti iš ESTT bei EŽTT jurisprudencijos, pripažįstama šių teismų praktikoje.

Pavyzdžiui, jau minėtoje su aviacijos sukeliama triukšmo tarša susijusioje byloje *European Air Transport*, C-120/10, ESTT teko spręsti susikertančių iš vienos pusės – triukšmo poveikį patiriančių asmenų sveikatos bei aplinkos apsaugos, o iš kitos pusės – orlaivius eksploatuojančių ūkio subjektų ekonominių bei visos visuomenės interesų, derinimo klausimą. Šioje byloje Teisingumo Teismas sprendė, kad nacionalinių teisės aktų nuostatos dėl maksimalių ant žemės paviršiaus matuojamo triukšmo lygio ribų, kurių reikia paisyti skrendant virš oro uostų apylinkių, patys savaime nėra „operacijų apribojimas“ Direktyvos 2002/30/EB prasme. Tačiau ESTT neatmetė, kad tokie teisės aktai dėl *inter alia* atitinkamo ekonominio konteksto gali turėti tokį patį poveikį kaip draudimas patekti į oro uostą. Kitaip tariant, kovai su orlaivių sukeliama triukšmo tarša taikomos priemonės dėl jų ekonominio poveikio aviacijai gali turėti lemiamą įtaką tokius ribojimus pripažįstant priemone, draudžiančia orlaivių patekimą į kurį nors Sąjungos valstybės narės oro uostą, ir ribojančia pagrindines vidaus rinkos laisves. Tuo tarpu byloje *Šveicarija prieš Komisiją*, C-547/10 P (Bendrajame Teisme bylos numeris T-319/05), nagrinėta situacija, kai visi orlaiviai, kurie kyla iš ar leidžiasi į Ciuricho (Šveicarija) oro uostą šiaurės arba šiaurės vakarų kryptimi, tępdami neišvengiamai turi naudotis Vokietijos oro erdve, tačiau Vokietijos valdžios institucijų įgyvendinant Sąjungos teisės nuostatas priimtomis priemonėmis, siekiant sumažinti tos (turistinės) teritorijos gyventojų patiriamą triukšmą, buvo nustatytas skrydžių mažame aukštyje virš šios teritorijos draudimas tam tikromis (nakties) valandomis, dėl ko iš esmės apribotos skrydžių į nurodytą oro uostą galimybės. Pastarojoje byloje, be kita ko, buvo keliama klausimai dėl susikertančių aviacijos (iš Šveicarijos pusės) ekonominių interesų ir turizmo (iš Vokietijos pusės) ekonominių interesų

derinimo. Vis dėlto, Teisingumo Teismas pažymėjo, kad nurodytų priemonių buvo imtasi ne dėl išskirtinai ekonominių, bet dėl su žmonių ir aplinkos apsauga susijusių priežasčių, nes jų tikslas – sumažinti orlaivių keliamą triukšmą toje Vokietijos teritorijos dalyje, kurioje šios priemonės taikomos, o ekonominiai aviacijos interesai šioje byloje nagrinētu atveju nenusvėrė minėto tikslo, nors teismas jų svarbos savaime neatmetė. Priešingai, sprendamas dėl taikytų priemonių proporcingumo, Bendrasis Teismas nurodė, jog „vien aplinkybės, kad priėmus šias priemones galėjo sumažėti Ciuricho oro uosto pajėgumas, dar negali pakakti daryti išvadą apie šių priemonių neproporcingumą. Tokią išvadą apie neproporcingumą būtų galima daryti tik tuo atveju, jei Ciuricho oro uostui kiltų esminių sunkumų, kaip antai reikšmingai sumažėjęs jo pajėgumas ir dėl to visiškai panaikinti kai kurie skrydžiai“.

Ekonominių aviacijos ir jos, kaip visai valstybei svarbaus sektoriaus, interesų reikšmės svarba žmogaus teisių apsaugos kontekste yra pripažįstama ir EŽTT jurisprudencijoje. Savo ruožtu sudėtingų ir socialiai bei politiškai jautrių ekonominio pobūdžio vertinimų reikalaujančiose srityse, kai nuomonės atitinkamais klausimais demokratinėse visuomenėse gali pagrįstai išsiskirti, valstybėms paprastai pripažįstama platesnė vertinimo (nuožiūros) laisvė, suponuojanti mažesnio intensyvumo teisminę kontrolę ribojančių priemonių atžvilgiu. Šiuo aspektu E. Leonaitė (2013, p. 111) nurodo, jog plati vertinimo (nuožiūros) laisvė ekonominės politikos srityje grindžiama tuo, kad nacionalinės institucijos, tiesiogiai pažindamos visuomenę ir jos poreikius, yra iš principo geresnėje padėtyje vertindamos, kokios priemonės yra reikalingos viešajam interesui, t. y. geriau atspindi konkrečios visuomenės poreikius, prioritetus bei visuomenės raidos dinamiką. Pavyzdžiui, taip pat su orlaivių keliamą akustinę taršą susijusiose bylose *Powwel ir Rayner prieš Jungtinę Karalystę*, peticijos Nr. 9310/81, ir *Hatton prieš Jungtinę Karalystę*, peticijos Nr. 36022/97, Strasbūro teismas vertino, kad oro uostų egzistavimas ir jų plėtra bei nuolat didėjantis orlaivių skrydžių skaičius be abejonės yra būtini užtikrinti visos šalies ekonominę gerovę, ne tik oro transporto bendrovių ir jų klientų ekonominius interesus. Atitinkamai šis svarbus aviacijos ekonominis vaidmuo ir geresnė nacionalinių institucijų padėtis, siekiant įvertinti vietos poreikių bei sąlygų reikšmę tiek apibrėžiant ribojimų tikslus, tiek nustatant priemones ir jų intensyvumą šiems tikslams pasiekti, nurodytais atvejais lėmė pakankamai plačios valstybės vertinimo (nuožiūros) laisvės pripažinimą ir švelnesnio teisminės priežiūros standarto taikymą.

Kovai su orlaivių skrydžių sukeliama oro tarša skirtos priemonės, kurios glaudžiai susijusios su aviacijos sauga, taip pat gali daryti didelį neigiamą ekonominį poveikį aviacijai, tiek tiesiogiai, tiek netiesiogiai. Visų pirma,

aplinkosauginiais tikslais vykdomi įvairūs tyrimai dėl orlaivių variklių darbo efektyvumo didinimo ir tvaraus aviacinio kuro ar įvairių biopriedų kūrimo, jų gamybos plėtra ir pan. reikalauja nemažai finansinių išteklių, o ir pats ekologiškas aviacinis kuras kainuoja bent dvigubai brangiau, nei tradicinis iškastinis kuras²⁸² (tiesioginė ekonominė įtaka). Tuo tarpu dėl dažnai prastesnių eksploatacinių savybių, kuriomis pasižymi tvarus aviacinis kuras, lyginant jį su tradiciniu iškastiniu kuru, arba oro transporto bendrovėms ieškant būdų, kaip padengti dėl papildomų aplinkosauginių išlaidų išaugusias sąnaudas kitų su aviacijos sauga ar saugumu susijusių sričių sąskaita, gali kilti netiesioginė grėsmė pačiai aviacijai – tiek žmonėms (keleiviams, orlaivių įguloms ir kitiems oro transporto sektoriaus darbuotojams bei ant žemės esantiems asmenims), tiek turtui (orlaiviams ir oro uostų infrastruktūrai, kroviniams, keleivių bagažui), įskaitant teritorijose, virš kurių skrendama, esančiam su aviacijos veikla visiškai nesusijusiam turtui. Šie reikšmingi turtiniai interesai, kaip minėta, buvo ir viena iš priežasčių, paskatinusių Sąjungos teisės aktų leidėją ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą (ATLPS) taikyti ne tik vidaus skrydžiams, bet visiems skrydžiams į Europos ekonominę erdvę ir iš jos, t. y. įskaitant skrydžius į trečiąsias šalis ir iš jų, tokiu būdu suvienodinant konkurencines sąlygas Sąjungos ir trečiųjų šalių oro vežėjams.

Civilinė aviacija apskritai vargiai galėtų egzistuoti, neužtikrinant pakankamo saugos ir saugumo lygio – tai yra būtina sėkmingo oro transporto sektoriaus funkcionavimo sąlyga, be kurios jis paprasčiausiai žlugtų, kadangi baimindamiesi dėl savo gyvybės ir sveikatos žmonės tiesiog nebekeliautų lėktuvais, o ir aviacijoje dirbantys asmenys, ypač pilotai bei orlaivių įgulos, mažai tikėtina, jog būtų linkę taip rizikuoti. Šia prasme aviacijos sauga ir aviacijos saugumas, kaip siekis apsaugoti žmones, kartu netiesiogiai prisideda ir prie ekonominių aviacijos sektoriaus interesų, kaip turtinės kategorijos, apsaugos. Negana to, jeigu nebūtų užtikrinamas pakankamas aviacijos saugos ir saugumo lygis, siekiant išvengti galimų nuostolių, be abejonės reikšmingai sumažėtų ir orlaiviais gabenamų krovinių skaičius, o pačioms oro transporto bendrovėms būtų itin nepatrauklu tokiais (nesaugiomis) sąlygomis tęsti savo veiklą, rizikuojant šimtus milijonų kainuojančiais orlaiviais. Taigi, aviacijos sauga ir aviacijos saugumas yra kertiniai šio ekonomiškai svarbaus transporto sektoriaus pagrindai, kurie įgyja reikšmingą ne tik žmonių, bet ir turtinių interesų apsaugos vertybinį krūvį.

Pavyzdžiui, anksčiau aptarta „trikdančių keleivių“ problema taip pat atskleidžia aviacijos saugos ir aviacijos saugumo, kaip siekio apsaugoti ne tik

²⁸² Plačiau žr., pvz., Wang et al. (2024).

žmonės, bet ir turtą (nuosavybę) konotacinę prasmę. Jau minėta, kad vadovaujantis ICAO gairėmis dėl nedrausmingų / trikdančių keleivių (ICAO, 2002b) vienais pavojingiausių veiksmų laikomi ir „nusikaltimams“, kaip tai suprantama pagal Tokijo konvenciją, prilyginami ne tik bet kokie prieš orlaivio įgulos narius ir kitus keleivius nukreipti agresyvūs veiksmai, tačiau ir į orlaivio struktūrą bei jame esantį turtą nukreipta agresija. Tokijo konvencijos 1 straipsnio 1 dalyje eksplacitiškai įvardyta, kad ši konvencija taikoma tiek „nusikaltimams pagal baudžiamąjį įstatymą“, tiek „veiksams, kurie, nepaisant to, ar jie nusikaltimai ar ne, gali sukelti ar sukelti pavojų *orlaivių* ir juose esančių asmenų ar *turto* [išskirta autoriaus] saugumui, arba kelia pavojų tvarkai ir disciplinai [drausmei] orlaivyje“. Atitinkamai, remiantis šios konvencijos 6 straipsnio 1 dalimi, kurioje įtvirtintos nuostatos Sąjungos lygiu iš esmės atkartotos Reglamente (ES) 2018/1139 (V priedo 7.2 punktas), orlaivio įgulos vadui leidžiama imtis visų pagrįstų priemonių, įskaitant prievartos priemones, kurios yra būtinos užtikrinti tiek orlaivyje esančių asmenų, tiek paties orlaivio ir jame esančio turto saugą bei saugumą.

Civilinės aviacijos įvykių, apie kuriuos privaloma pranešti, klasifikacinį sąrašą nustatančio Reglamento (ES) 2015/1018 priede grėsmę aviacijos saugumui keliančiais įvykiais, apie kuriuos privaloma pranešti, taip pat įvardijami ir grasinimai susprogdinti arba užgrobimas, kurie akivaizdžiai kelia grėsmę ne tik žmonėms, bet ir turtui. Pastaruoju aspektu svarbu tai, kad netgi visiškai nepagrįsti grasinimai, realiai nekeliantys jokios sprogimo ar užgrobimo grėsmės, vis tiek gali sukelti nemažą turčinę žalą tiek „vidinė“ (aviacijos), tiek „išorinė“ prasmėmis. Dėl tokių grasinimų galėtų būti rimtai sutrikdyta oro uostų veikla ir atidėti skrydžiai bei sutrikdytas visas oro eismo tvarkaraštis, kuris gali neigiamai paveikti ir kitus oro uostus, netgi esančius kitose valstybėse, atitinkamai ir daugelį oro transporto keleivių bei įmonių, kas reikštų didelius finansinius nuostolius įvairiems subjektams, taip pat reaguojant į šiuos grasinius paprastai patiriamos nemažos įvairių specialiųjų tarnybų darbo išlaidos.

Aviacijos sauga ir aviacijos saugumas svarbūs ne tik „individualiaja“ – oro transporto bendrovių ir kitų šioje srityje veikiančių subjektų bei jų paslaugomis besinaudojančių asmenų turto (nuosavybės) apsaugos – prasme, tačiau ir platesniame kontekste, kaip „kolektyvinė“ vertybė. Šiuo aspektu pastebėtina, kad aviacijos sektorius globaliu mastu tiesiogiai ir netiesiogiai sukuria apie 87 mln. darbo vietų, kas prilygsta didžiausią Europos ekonomiką turinčios Vokietijos gyventojų skaičiui. Tai oro uostų operatorių, oro eismo valdymo (navigacijos) ir oro linijų bendrovių darbuotojai, orlaivių inžinieriai bei mechanikai, taip pat kiti oro uostuose dirbantys ar su oro transporto paslaugų teikimu glaudžiai susiję asmenys (pvz., prekybininkai, maisto

tieskėjai, muitinės ar turizmo sektoriaus darbuotojai ir pan.). Atitinkamai skaičiuojama, kad aviacijos globalus ekonominis poveikis yra maždaug 3,5–4,1 trilijonų JAV dolerių per metus, ir jeigu aviacija būtų valstybė, ji 2024 metų duomenimis pasauliniame reitinge užimtų 5-ą vietą, prilygdama Japonijos ar Indijos ekonomikai (ATAG, 2020, p. 10–11; 2024, p. 10; IATA, 2025). Atsižvelgiant į tai, sudėtinga ignoruoti stiprių turtinių interesų egzistavimą tokių reikšmingą ekonominį poveikį tiek nacionaliniu, tiek tarptautiniu mastu turinčios aviacijos atžvilgiu. Todėl aviacijos saugos ir aviacijos saugumo, kaip siekio apsaugoti turtą (nuosavybę), požiūriu yra svarbi nauda, kurią gauna ne vien pavieniai jos nariai ar aviacijos srityje veikiantys subjektai, bet ir bendrai visuomenė.

Vis dėlto, ESTT nagrinėtoje byloje *Šveicarija prieš Komisiją*, C-547/10 P (Bendrajame Teisme bylos numeris T-319/05), dėl orlaivių keliamo triukšmo ekonominis interesas aviacijos atžvilgiu buvo reikšmingas ir negatyviuoju aspektu. Kaip minėta, šioje byloje nagrinėtas atvejis, susijęs su reikalavimų dėl minimalaus skrydžių aukščio taikymu, siekiant sumažinti triukšmą virš tam tikrų turistinių teritorijų vienoje valstybėje narėje, tačiau turinčiu įtakos orlaivių skrydžių trajektorijai ir saugiam pakilimui bei tūpimui vykdant skrydžius kitos valstybės oro uoste. Byloje nagrinėtoje situacijoje, siekiant užtikrinti tinkamą interesų pusiausvyrą, svarbus buvo ne tik aviacijos ekonominis interesas iš vienos pusės, bet ir turizmo – iš kitos pusės. Nors pati aviacija ekonomiškai labai svarbi turizmo sektoriui²⁸³, šioje byloje turizmo ekonominis interesas vyravo kitu – aplinkosauginiu – aspektu, siekiant sumažinti orlaivių keliamą triukšmą turistinėje zonoje. Kaip pastebi Chartijos ir Konvencijos bei jas aiškinančios ESTT ir EŽTT jurisprudencijos analizę aplinkosaugos aspektu atlikusi A. Juškevičiūtė-Vilienė (2023, p. 56), „žmogaus gerovė ir ekonominis augimas skatinamas iki tam tikros ribos, kol nėra keliama grėsmė aplinkai“, o „ekonominiai lūkesčiai negali nusverti aplinkos apsaugos reikalavimų, ypač kai balansuojama tarp kolektyvinės teisės į švarią ir sveiką aplinką ir individualios teisės į nuosavybę“. Tačiau visais atvejais būtina ieškoti balanso ir nėra pateisinami atvejai, kai neužtikrinama tinkama ūkio subjektų ekonominių laisvių ir bendrojo interesų reikalavimų pusiausvyrą. Atitinkamai neatmestina, kad minėtoje byloje nustačius reikšmingą ekonominį poveikį aviacijai, t. y. esminius sunkumus toliau vykdyti oro transporto veiklą, kaip antai reikšmingai sumažėjusius oro uosto pajėgumus ir dėl to visiškai panaikintus kai kuriuos skrydžius, taikytos

²⁸³ Aviacija vien per turizmą generuoja apie 1 trln. JAV dolerių per metus ir netiesiogiai sukuria 44,8 mln. darbo vietų (ATAG, 2020, p. 10).

priemonės galėtų būti įvertintos kaip neproporcingos, ką iš esmės savo motyvuose ir nurodė Bendrasis Teismas.

Negatyvųjų aviacijos saugos bei aviacijos saugumo aspektą turto (nuosavybės) atžvilgiu galima įžvelgti ir ESTT byloje *Pešková ir Peška*, C-315/15, kurioje nagrinėtu atveju buvo aktualios priemonės, skirtos kovai su laukinių gyvūnų keliamu pavojumi civilinei aviacijai, o jų esminis tikslas neabejotinai yra apsaugoti su aviacijos veikla susijusį turtą, žinoma, greta dar svarbesnio siekio apsaugoti žmonių gyvybę ir sveikatą. Šioje byloje pateiktoje išvadoje generalinis advokatas Yves Bot pažymėjo, kad daugelyje oro uostų naudojami įvairūs šalia kilimo ir tūpimo takų esančių paukščių bei kitų gyvūnų atbaidymo būdai, tokie kaip sprogstamųjų užtaisų šūviai, lazeriai arba pagalbos šauksmo imitacijos. Vis dėlto, siekiant sumažinti šalia oro uosto esančios teritorijos patrauklumą gali būti imtasi ir kitų specialiųjų priemonių, kaip antai balų nusausinimas arba draudimas auginti pernelyg paukščius pritraukiančias kultūras. Taip pat greta oro uostų esančiose teritorijose aviacijos saugos tikslais griežtai reglamentuojamas užstatymas statiniais (ypač jų aukštingumas), netgi taikomi specifiniai reikalavimai želdinių įveisimui ar žolės aukščiui ir pan.²⁸⁴ Tokie aviacijos saugos nulemti apribojimai neabejotinai apsunkina naudojamąsi nuosavybe, esančia greta oro uostų, ir gali lemti ūkinės veiklos laisvės ribojimą.

Dar vienas negatyvaus aviacijos saugos ir aviacijos saugumo poveikio nuosavybės apsaugos prasme pavyzdys yra susijęs su į orlaivius draudžiamais įnešti daiktais. Tam, kad į riboto patekimo zonas ir orlaivį nepatektų draudžiami daiktai, kurie gali kelti grėsmę aviacijos saugai ir (ar) saugumui, visi išvykstantys, su persėdimu vykstantys ir tranzitu vykstantys keleiviai bei jų rankinis bagažas yra tikrinami²⁸⁵. Draudžiami daiktai turi būti pašalinti (yra konfiskuojami ir (arba) utilizuojami, paties keleivio gali būti perduodami kitiems asmenims ar paliekami saugoti oro uosto saugyklose, jeigu tokių daiktų civilinė apyvarta nėra draudžiama), priešingu atveju keleiviui su šiais daiktais neleidžiama patekti į saugomas zonas ir į orlaivio saloną. Antai byloje *Heinrich*, C-345/06, nagrinėtas atvejis, kai atlikus saugumo patikrinimą keleivio rankiniame bagaže rastos teniso raketės. Kadangi jos tariamai buvo

²⁸⁴ Žr., pvz., ESTT sprendimą byloje *Demmer*, C-684/13, dėl aviacijos saugos reikalavimų su kilimo ir tūpimo, riedėjimo ir stabdymo takais besiribojančiose oro uostų saugos juostose. Šiame sprendime Teisingumo Teismas konstatavo, jog nacionalinių ir tarptautinės teisės aktų nuostatos, reglamentuojančios, kaip turi būti prižiūrimi minėti žemės plotai, kokios kultūros gali būti auginamos ir kokio didžiausio aukščio gali užaugti žolė, neginčijimai labai apriboja laisvę jais disponuoti.

²⁸⁵ Žr. Reglamento (EB) 300/2008 priedo „Civilinės aviacijos apsaugos nuo neteisėtų veiksmų bendrieji pagrindiniai standartai“ 4.1 p.

priskiriamos draudžiamiesiems daiktams, nes gali būti panaudotos kaip ginklai, asmuo nebuvo praleistas per saugumo patikrinimo postą. Vis dėlto, galiausiai jam pavyko (iš sprendimo turinio nėra aišku, koku būdu) įlipti į orlaivį su teniso raketėmis rankiniame bagaže, tačiau vėliau oro uosto saugumo personalas pareikalavo, kad šis keleivis paliktų orlaivį. Nors byloje Teisingumo Teismo nagrinėti prejudiciniai klausimai iš esmės buvo susiję su Sąjungos teisės akto tinkamu paskelbimu ir jo privalomumu²⁸⁶, minėta situacija atskleidžia, kad aviacijos saugos ir aviacijos saugumo suponuojami ribojimai gali būti susiję ne tik su teisės laisvai disponuoti savo nuosavybe ribojimu, bet, pavyzdžiui, tam tikru mastu lemti ir judėjimo laisvės apribojimus bei iš to kylančius, *inter alia* finansinius, nuostolius dėl prarastų pinigų už lėktuvo bilietus ar kitų patirtų nutrūkusios kelionės išlaidų ir pan. Šiuo aspektu, be kita ko, reikšmingos byloje *Vueling Airlines, C-487/12* generalinio advokato Yves Bot išvadoje pateiktos išvalgos, jog rankinis bagažas, skirtingai, nei registruotas bagažas, yra susijęs su galimybe keleiviui turėti su savimi daiktus, kuriuos jis laiko pačiais brangiausiais ar būtiniausiais, o tai jau susiję ir su asmens orumu.

Apibendrinant, matyti, kad turto arba nuosavybės, kaip vertybinio aviacijos saugos ir aviacijos saugumo elemento, kategorija suvoktina gana plačiai. Žvelgiant iš žmogaus teisių apsaugos perspektyvos, vargiai būtų įmanoma žmogaus gyvybę, kaip iš esmės neįkainojamą vertybę, prilyginti tam tikros vertės turtui, tačiau oro transporto sektoriuje turtiniai interesai pasireiškia itin intensyviai ir dažnai glaudžiai siejasi su siekiu apsaugoti žmones. Ši turto kategorija greta aviacijos saugos ir aviacijos saugumo, kaip siekio apsaugoti žmones, suvokimo leidžia dar labiau praplėsti jų turinį. Tai savo ruožtu lemia ir platų galimų grėsmių suvokimą, kaip rizikas, nuo kurių siekiama ap(s)saugoti, kas suteikia ne kartą pabrėžtą aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sampratoms būdingą ir iš esmės reikalingą lankstumą, padedantį efektyviau kovoti su nuolat kintančiomis grėsmėmis, atsižvelgiant į įvairių kontekstų nulemtas visuomenėje atitinkamu laikotarpiu vyraujančias vertybines nuostatas ir grėsmių joms suvokimo raidą. Kita vertus, toks lankstumas kartu yra pavojingas, kadangi palieka nemažai erdvės galimai savivalei aviacijos saugos ir aviacijos saugumo kategorijomis, kaip žmogaus

²⁸⁶ Byloje nagrinėtas klausimas dėl Sąjungos reglamento priedo, kuriame pateiktas pavyzdinis į orlaivį įsinešti draudžiamų daiktų, t. y. ginklų, sprogmenų ar kitų pavojingų prietaisų, daiktų ar medžiagų, kuriuos galima panaudoti neteisėtoms pavojų civilinės aviacijos saugumui keliančioms veikoms atlikti, sąrašas, privalomumo tiek, kiek juo nustatomos pareigos privatiems asmenims, šio akto nepaskelbus Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje, dėl ko jis nebuvo prieinamas visuomenei ir ji neturėjo galimybės su šiuo aktu susipažinti.

teisių ribojimo pagrindais (teisėtais tikslais). Todėl kiekvienu individualiu atveju svarbu pakankamai aiškiai ir tiksliai identifikuoti bei iškomunikuoti, kokiam konkrečiai bei kieno turtui (nuosavybei) kylanti rizika turima omenyje ir dėl kokių grėsmių ji kyla bei iki kokio lygio siekiama ją sumažinti (suvaldyti). Tik atsakius į šiuos esminius klausimus (nors atsakymų į juos detalumas (išsamumas) kiekvieną kartą gali skirtis) įmanoma toliau nagrinėti nurodytiems tikslams skirtų konkrečių žmogaus teises ribojančių aviacijos saugos ir (ar) saugumo priemonių atitiktį Chartijoje bei EŽTK įtvirtintoms ir ESTT bei EŽTT jurisprudencijoje išplėtotoms žmogaus teisių ribojimų taikymo sąlygoms.

3.3. Aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sąsaja su pagal Chartiją ir EŽTK pripažįstamais teisėtais žmogaus teisių ribojimų tikslais

Aviacijos saugos ir aviacijos saugumo vertybinį turinį sudarantys elementai, kurie supaprastintai įvardijami kaip siekis apsaugoti žmones ir turtą (nuosavybę), yra itin talpūs. Aviacijos saugos ir aviacijos saugumo vertybinis pjūvis iš esmės neleidžia *ex ante* išgryninti konkretesnių vertybinių elementų, kurie vyrauja jais grindžiant žmogaus teisių ribojimus. Toks abstraktus saugotinių vertybių apibrėžimas yra vienas iš aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sampratoms būdingo lankstumo požymių, kuris leidžia kintančiomis sąlygomis apginti atitinkamu laikotarpiu vyraujančias vertybines nuostatas. Šis vertybinis lankstumas kartu sudaro prielaidas aviacijos saugą ir aviacijos saugumą aiškinti kaip pagal Chartiją ir EŽTK pripažįstamus „teisėtus tikslus“, kuriais gali būti grindžiami žmogaus teisių ribojimai ir kuriuos ESTT bei EŽTT savo jurisprudencijoje taip pat vertina gana lanksčiai, t. y. būtent šis lankstumas suteikia pagrindą per patį abstrakčiausią elementą – bendras vertybes – pagrįsti aviacijos saugos ir aviacijos saugumo, kaip teisėto tikslo riboti žmogaus teises suvokimą Chartijos ir EŽTK prasme. Savo ruožtu aviacijos saugai ir aviacijos saugumui būdingas vertybinis pliuralizmas leidžia jiems įgyti įvairias prasmes pagal Chartiją ir EŽTK pripažįstamų žmogaus teisių ir laisvių ribojimus galinčių pagrįsti teisėtų tikslų požiūriu. Toliau atliekama analize, pasitelkiant praktinius pavyzdžius ir juose nagrinėtus konkrečius atvejus įvairiuose kontekstuose, siekiama atskleisti šiuos tarp aviacijos saugos ir aviacijos saugumo bei Chartijoje ir EŽTK įtvirtintų žmogaus teisių ribojimo pagrindų (teisėtų tikslų) egzistuojančius koreliacinius ryšius.

Visų pirma minėta, kad pagal Chartiją teisėtais tikslais riboti joje garantuojamas teises ir laisves laikomi Sąjungos pripažinti bendri interesai ir

kitų asmenų teisių bei laisvių apsauga. Savo ruožtu EŽTK įvairiuose straipsniuose (pvz., EŽTK 8–11 straipsniai) eksplacitiškai įtvirtinti tokie žmogaus teisių ir laisvių ribojimo pagrindai (teisėti tikslai), kaip valstybės saugumo, teritorinio vientisumo, visuomenės saugos ar šalies ekonominės gerovės interesai, siekis užkirsti kelią viešos tvarkos pažeidimams ar nusikaltimams arba apsaugoti žmonių sveikatą ar moralę, taip pat kitų asmenų teises bei laisves ir kt. Be to, tam tikrų Konvencijoje garantuojamų teisių ribojimo galimybė yra numanoma ir konkretus teisėtų tikslų, kuriais gali būti grindžiami jų ribojimai, „katalogas“ nepateiktas, o šie tikslai siejami su tokiomis abstrakčiomis kategorijomis kaip „visuomenės interesai“, „bendrasis interesas“, „viešasis interesas“ ir pan.

Kiek tai susiję su Sąjungos pripažintais bendrais interesais, kaip teisėtų tikslu pagal Chartiją riboti žmogaus teises ir laisves, šie interesai *inter alia* apima taikos, nusikalstamumo prevencijos bei kovos su juo, valstybių narių gyvybinių saugumo interesų, kitų Sąjungos pripažįstamų vertybių ir tautų gerovės (be kita ko, ekonominės) skatinimą, taip pat vidaus rinkos pagrindą sudarančių laisvių apsaugą (plačiau žr. 3.1.4 poskyrį). Šie Sąjungos pripažįstami bendri interesai tam tikra apimtimi sutampa su EŽTK išvardytais, be kita ko, valstybės saugumo, teritorinio vientisumo, visuomenės saugos ar šalies ekonominės gerovės interesais, siekiu užkirsti kelią viešos tvarkos pažeidimams ar nusikaltimams arba apsaugoti žmonių sveikatą ar moralę. Tokią sutaptį iš esmės lemia tai, jog Chartijai didelę įtaką turėjo Konvencija²⁸⁷, kuri laikoma svarbiu jos aiškinimo šaltiniu, o ir pačioje Chartijoje šiuo aspektu tiesiogiai įtvirtinta, jog joje nurodytų teisių, atitinkančių Konvencijos garantuojamas teises, esmė ir taikymo sritis yra tokia, kaip nustatyta EŽTK, nebent Sąjungos teisėje būtų numatyta didesnė jų apsauga (Chartijos 52 str. 3 d.). ES sutarties (suvestinė redakcija) 6 straipsnio 3 dalyje taip pat pabrėžiama, kad pagrindinės teisės, kurias garantuoja EŽTK ir kurios kyla iš valstybėms narėms bendrų konstitucinių tradicijų, sudaro Sąjungos teisės bendruosius principus. Dėl šio klausimo ESTT nuosekliai pabrėžia, jog pagrindinės teisės yra neatskiriama bendrųjų teisės principų, kurių laikymąsi užtikrina Teisingumo Teismas, dalis ir Teisingumo Teismas šiuo tikslu vadovaujasi valstybių narių bendromis konstitucinėmis tradicijomis bei gairėmis, nustatytomis tarptautiniuose dokumentuose žmogaus teisių apsaugos srityje, kuriuos priimant valstybės narės bendradarbiavo ar prie kurių prisijungė, o EŽTK šiuo atžvilgiu tenka ypatinga

²⁸⁷ Chartijos preambulėje skelbiama, kad joje „dar kartą įtvirtinamos pagrindinės teisės, kylančios iš <...> Europos žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos, <...> ir <...> Europos Žmogaus Teisių Teismo teisinės praktikos“.

reikšmė²⁸⁸. Todėl panašiai kaip aviacijos sauga bei aviacijos saugumas tarpusavyje negali būti absoliučiai atriboti ir yra neatsiejamai susiję, taip ir tarp Chartijoje bei EŽTK įtvirtintų žmogaus teisių ribojimo pagrindų (teisėtų tikslų) egzistuoja gana tampri sąsaja.

Kadangi Europos Bendrijų sukūrimo pagrindas, visų pirma, buvo ekonominė sanglauda ir Sąjungos veikla pirmiausia susijusi su ekonomika ir bendra rinka, kuri grindžiama keturiomis pagrindinėmis vidaus rinkos laisvėmis (laisvu asmenų, prekių ir paslaugų bei kapitalo judėjimu) (Jarašiūnas, 2011, p. 1330), aviacijos sauga ir (ar) saugumu grindžiamų žmogaus teisių ribojimų požiūriu itin svarbus ekonominis aviacijos vaidmuo²⁸⁹, kuris Chartijos ginamų žmogaus teisių kontekste, jį pripažinus bendru Sąjungos interesu, sudaro pagrindą taikyti žmogaus teisių ribojimus (Chartijos 52 str. 1 d.), o šioje srityje galinčių kilti sudėtingų ir socialiai bei politiškai jautrių ekonominio pobūdžio vertinimų poreikis, kai nuomonės atitinkamais klausimais demokratinėse visuomenėse gali pagrįstai išsiskirti, paprastai veikia platesnės vertinimo (nuožiūros) laisvės ir atitinkamai mažesnio intensyvumo teisminės kontrolės kryptimi. Su Pagrindinių teisių chartija susiję išaiškinimai patvirtina, kad ekonominis Sąjungos interesas, ypač susijęs su tinkamu vidaus rinkos veikimu, neabejotinai patenka į Chartijos 52 straipsnio 1 dalyje nuorodų Sąjungos pripažįstamų bendrų interesų apibrėžtį. Savo ruožtu, pavyzdžiui, EŽTK 8 straipsnio, ginančio teisę į privataus ir šeimos gyvenimo gerbimą, 2 dalyje taip pat eksplicitiškai yra įvardytas šalies ekonominės gerovės interesas, kaip teisėtas tikslas riboti minėtą teisę, o kituose Konvencijos straipsniuose įtvirtintų žmogaus teisių ir laisvių ribojimų atžvilgiu tam tikrais atvejais gali būti išvestas iš tokių tikslų, kaip siekis apsaugoti kitų asmenų teises ir laisves, arba numanomų ribojimų atveju – bendrojo / viešojo / visuomenės intereso.

Tiek ESTT, tiek EŽTT jurisprudencijoje ne kartą buvo patvirtintas svarbus ekonominis aviacijos vaidmuo. Pavyzdžiui, ESTT į ekonominę poveikį aviacijai atsižvelgia bylose dėl kompensacijų keleiviams atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atvejais dėl įvairių su

²⁸⁸ Žr., pvz., ESTT 2007 m. birželio 26 d. sprendimo byloje *Ordre des barreaux francophones et germanophone ir kt.*, C-305/05, 29 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją; 2008 m. rugsėjo 3 d. sprendimo byloje *Kadi ir Al Barakaat International Foundation prieš Tarybą ir Komisiją*, C-402/05 P, 283 punktą; ir kt.

²⁸⁹ Vis dėlto, iš Europos Sąjungos sutarties preambulės matyti, kad Europos Bendrijų įkvėpimu buvo ne tik ekonominis interesas, bet ir Europos kultūrinis, religinis bei humanistinis paveldas, iš kurio susiformavo visuotinės vertybės, sudarančios neliečiamas ir prigimtines žmogaus teises, taip pat laisvė, demokratija, lygybė ir teisinė valstybė. Todėl ekonominis interesas negali būti suabsoliutinamas.

aviacijos sauga susijusių priežasčių. Byloje *Pešková ir Peška*, C-315/15, ESTT sprendė, kad „pagrįstos priemonės“, kurių turi imtis oro vežėjas siekdamas sumažinti susidūrimo su paukščiu riziką ar net užkirsti jai kelią, taip pat siekdamas būti atleistas nuo pareigos mokėti keleiviams kompensaciją pagal minėto reglamento [Reglamentas (EB) 261/2004] 7 straipsnį, apima prevencinės tų paukščių buvimo kontrolės priemonių taikymą, jeigu, be kita ko, techniniu ir administraciniu požiūriu šis oro vežėjas iš tikrųjų gali imtis tokių priemonių, [tačiau] dėl šių priemonių minėtas vežėjas neturi daryti nepakeliamos aukos atsižvelgiant į jo įmonės pajėgumus“. Vėliau byloje *Germanwings*, C-501/17, dėl kompensacijos keleiviui mokėjimo, kai skrydis buvo atidėtas ilgiau kaip 3 valandoms dėl orlaivio padangos sugadinimo, atsiradusio dėl ant oro uosto kilimo ir tūpimo tako gulinčio pašalinio objekto, Teisingumo Teismas pakartojo, jog „negalima reikalauti, kad, atsižvelgiant į jo [oro vežėjo] įmonės pajėgumus tuo metu, jo auka būtų nepakeliamą“. Teisingumo Teismas savo jurisprudencijoje nepateikia aiškių kriterijų ir metodikos, kuria vadovaujantis reikėtų vertinti, ar atitinkama našta laikytina „nepakeliamą“. Vis dėlto, kaip vienas iš esminių tokios naštos vertinimo būdų galėtų būti aviacijoje plačiai taikomas sąnaudų ir naudos metodas. Šiuo aspektu kartu pabrėžtina, kad ryškus ekonominis interesas, dažnai reikalaujantis sudėtingų vertinimų, oro transporto vežėjams savaime nesuteikia tokios pačios apimties vertinimo (nuožiūros) laisvės, kokia gali būti pripažįstama teisės aktų leidėjui²⁹⁰.

Byloje *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, dėl Reglamento (EB) 261/2004 nuostatų, susijusių su kompensavimu keleiviams atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, generalinis advokatas Priit Pikamäe savo išvadoje akcentavo, jog nors ir kaip tai galėtų atrodyti akivaizdu, civilinio oro eismo funkcija yra leisti keleivių bei prekių vežimą ilgais atstumais, ir tai yra svarbi ekonominė veikla, kurią daugiausia vykdo privačios įmonės, taigi ji prisideda prie Sąjungos ekonomikos. Tai Priit Pikamäe vėliau pakartojo ir išvadoje byloje *Airhelp*, C-28/20, pabrėždamas, jog keleivių vežimas oru yra svarbus Europos Sąjungos ekonomikos sektorius. Pasak jo, dabar tarptautiniu lygiu šiame sektoriuje dominuojančios kelios oro transporto bendrovės, įsteigtos ES valstybėse narėse, tapo tam tikra prasme „Europos verslumo simboliais“. Šios oro transporto bendrovės, užtikrindamos keleivių vežimą į įvairius pasaulio kraštus, palengvina prekybos mainus, ir tai paaiškina, kodėl nuo patikimo oro transporto priklausantys asmenys,

²⁹⁰ Doktrinoje (pvz., Leonaitė, 2013, p. 42–44) atkreipiamas dėmesys, kad vienas iš teisminės kontrolės intensyvumą lemiančių veiksnių, susijusių su vertinimo (nuožiūros) laisvės apimtimi, yra ginčijamą priemonę priėmęs subjektas.

pavyzdžiui, streikus, kurie gali sukelti rimtų keblumų užtikrinant tinkamą aviacijos saugos ir aviacijos saugumo lygį²⁹¹, neretai laiko nepageidautiniais trukdžiais, galinčiais sukelti sunkių, *inter alia* finansinių, pasekmių keleiviams ir pačioms oro transporto bendrovėms. Generalinio advokato požiūriu, sprendžiant dėl teisės streikuoti, kuri Sąjungos teisės sistemoje pripažįstama pagrindine teise, negalima nepaisyti ir oro transporto bendrovės, kuri, kaip darbdavė, galiausiai prisiima verslo riziką, interesų. Savo ruožtu ESTT byloje *Laudamotion*, C-111/21, vystantis oro transportui ir didėjant šio sektoriaus veiklos apimtims pasikeitusi (pagerėjusi) ekonominė oro vežėjų situacija žmogaus teisių apsaugos požiūriu turėjo teigiamą poveikį, kadangi buvo viena iš priežasčių, paskatinusių per aviacijos įvykį patirtus psichikos sužalojimus įtraukti į Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalies nuostatoje vartojamos sąvokos „kūno sužalojimas“ apibrėžtį, „jeigu žalą patyręs keleivis įrodo, kad buvo taip sunkiai ar intensyviai pažeista jo psichinė neliečiamybė, kad tas pažeidimas padarė įtakos bendrai jo sveikatos būklei ir kad jo negalima sušvelninti be medicininio gydymo“²⁹².

Teisingumo Teismo praktikoje, suformuotoje oro transporto srityje, ne kartą išreikštas požiūris, kad oro vežėjai neturi patirti pernelyg didelės, *inter alia* finansinės, naštos dėl aviacijos saugos ir aviacijos saugumo rizikų, pripažįstant tam tikros „priimtinos rizikos“ egzistavimą aviacijoje. ESTT laikosi požiūrio, kad atitinkamos aviacijos saugos ir aviacijos saugumo priemonės turi būti ne tik objektyviai prieinamos bei įgyvendinamos, bet ir ekonomiškai pagrįstos, kad oro vežėjai nebūtų priversti „daryti nepakeliamą auką“. Tai leidžia užtikrinti oro vežėjų ir šia transporto rūšimi besinaudojančių bei dėl jos galinčių nukentėti kitų asmenų interesų, įskaitant turtinių, pusiausvyrą, ypač turint omenyje tam tikrų rizikų neišvengiamumą aviacijoje. Kaip matyti iš ESTT jurisprudencijos, nepaisant to, jog „vartotojų, įskaitant oro transporto keleivius, apsaugos tikslo svarba gali pateisinti neigiamus ir net ypač sunkius ekonominius padarinius tam tikriems ūkio subjektams“²⁹³, šiuo klausimu būtina išlaikyti tinkamą pusiausvyrą. Atitinkamai dėl vežėjų atsakomybės už bagažui ar keleiviams padarytą žalą ESTT suformuotoje

²⁹¹ Jau pačiame aviacijos saugumo apibrėžime įvardyta, kad šis (aviacijos saugumo) tikslas pasiekiamas derinant įvairias priemones ir būtent žmogiškuosius bei materialinius išteklius (ICAO, 2011b). Taigi, nepaisant aviacijos technologinio išsivystymo lygio, žmogiškieji ištekliai yra vienas kertinių aviacijos saugumo (taip pat saugos) užtikrinimo resursų.

²⁹² Žr. ESTT 2022 m. spalio 20 d. sprendimą byloje *Laudamotion*, C-111/21, ir šioje byloje pateiktą generalinio advokato Jean Richard de la Tour išvadą.

²⁹³ Žr., pvz., ESTT 2021 m. kovo 23 d. sprendimo byloje *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, 50 p.

praktikoje pabrėžiama, kad ši „reikiama interesų pusiausvyra“, be kita ko, leidžia užtikrinti, jog oro vežėjams netektų labai sunki žalos atlyginimo našta, kuri galėtų sudaryti kliūčių ar net visiškai sustabdyti jų ekonominę veiklą²⁹⁴.

EŽTT šiuo aspektu laikosi panašios pozicijos ir, pavyzdžiui, bylose *Mikhno prieš Ukrainą* (peticijos Nr. 32514/12) bei *Svitlana Atamanyuk ir kt. prieš Ukrainą* (peticijų Nr. 36314/06, 36285/06, 36290/06 ir 36311/06), kuriose keltas klausimas, be kita ko, dėl galimo Konvencijos 2 straipsnio pažeidimo, kai aviacijos šventės metu sudūžus ir sprogus orlaivui dėl galbūt pažeistų saugos taisyklių žuvo 77 žmonės ir dar 290 buvo sužeisti, vertino, ar organizuojant šį reginį buvo įgyvendintos tik „pagrįstai prieinamos“ priemonės rizikai sumažinti. Tai tam tikra prasme atspindi suvokimą, kad pati aviacijos sauga bei aviacijos saugumas reiškia dideles ekonomines sąnaudas oro transporto sektoriui. Šiame kontekste vertinga ESTT praktika, kurioje Teisingumo Teismas žmogaus teisių ir laisvių apsaugos kontekste ne kartą kritikavo įpareigojimus ūkio subjektams taikyti sudėtingas, brangiai kainuojančias ir tik savo lėšomis finansuojamas priemones, kaip akivaizdžiai prieštaraujančias laisvei užsiimti verslu²⁹⁵. Vis dėlto, aviacijos saugos ir aviacijos saugumo priemonių taikymas reiškia ne tik tiesiogines materialines sąnaudas, bet ir kelia riziką dėl galimų tokių priemonių sąlygojamų žmogaus teisių pažeidimų (Mironenko-Enerstvedt, 2017, p. 121), kurie oro transporto bendrovėms, ypač dabartinėmis konkurencinėmis sąlygomis, galiausiai gali netiesiogiai atsiliiepti dideliais finansiniais nuostoliais dėl prarastų klientų (reputacinė žala).

Anksčiau jau minėtoje ESTT byloje *European Air Transport*, C-120/10, susijusioje su aviacijos sukeliama akustine tarša, pateiktoje išvadoje generalinis advokatas Pedro Cruz Villalón pažymėjo, kad šioje srityje susikerta keletas reikšmingų interesų, tarp jų – kiekvienos valstybės narės ekonomikos politika oro transporto, prekių ir žmonių srautų atžvilgiu. Atitinkamai šioje byloje ESTT Sąjungos teisę perkeliančius ir įgyvendinančius aplinkosaugos srities nacionalinės teisės aktus, kuriais nustatomos maksimalios leidžiamos triukšmo ribos skrendant virš oro uostų apylinkių, vertino per susikertančių triukšmo poveikį patiriančių asmenų

²⁹⁴ Žr., pvz., ESTT 2010 m. gegužės 6 d. sprendimą byloje *Walz*, C-63/09; 2012 m. lapkričio 22 d. sprendimą byloje *Espada Sánchez ir kt.*, C-410/11; 2019 m. gruodžio 19 d. sprendimą byloje *Niki Luftfahrt*, C-532/18; 2023 m. liepos 6 d. sprendimą byloje *Austrian Airlines*, C-510/21.

²⁹⁵ Žr., pvz., ESTT sprendimus bylose *Scarlet Extended*, C-70/10, ir *SABAM*, C-360/10, kuriose Teisingumo Teismas sprendė, kaip nustatyti teisės į intelektualinę nuosavybę, kuri yra Chartijos 17 straipsnyje įtvirtintos pagrindinės teisės į nuosavybę dalis, apsaugos ir laisvės užsiimti verslu pusiausvyrą.

interesų iš vienos pusės, ir orlaivius eksploatuojančių ūkio subjektų bei visos visuomenės interesų (pirmiausia – ekonominių) iš kitos pusės derinimo prizmę. Šioje byloje Teisingumo Teismas konstatavo, kad aplinkosaugos srities nacionalinės teisės aktai, kuriais nustatomos maksimalios ant žemės paviršiaus matuojamo triukšmo ribos, kurių reikia paisyti skrendant virš oro uostų apylinkių, patys savaime nėra „operacijų apribojimas“ Direktyvos 2002/30/EB prasme, nebent dėl atitinkamo ekonominio, techninio ir teisinio konteksto jie gali turėti tokį patį poveikį kaip draudimas patekti į minėtą oro uostą. Taigi dėl apribojimų, taikomų siekiant kovoti su orlaivių sukeliama tarša, aviacijos patiriami ekonominiai praradimai gali turėti lemiamą įtaką tokius ribojimus pripažįstant priemone, draudžiančia orlaivių patekimą į kurį nors Sąjungos valstybės narės oro uostą, ir ribojančia pagrindines vidaus rinkos laisves.

Byloje *Hatton prieš Jungtinę Karalystę*, peticijos Nr. 36022/97, kurioje taip pat nagrinėtas atvejis dėl aviacijos sukeltos akustinės taršos galimo Konvencijos 8 straipsnio pažeidimo prasme, EŽTT didžioji kolegija irgi pripažino, kad tiek ekonominė gerovė, tiek kitų asmenų teisių ir laisvių apsauga yra teisėtas didelių vyriausybinių projektų, tokių kaip oro uosto plėtra, tikslas. Šiuo aspektu jau anksčiau byloje *Powwel ir Rayner prieš Jungtinę Karalystę*, peticijos Nr. 9310/81, taip pat susijusioje su aviacijos keliamu triukšmu, EŽTT buvo konstatavęs, jog didelių oro uostų, kaip antai tarptautinis Londono Hitrou (angl. *Heathrow*) oro uostas, kuris yra vienas judriausių oro uostų pasaulyje ir užima svarbią vietą tarptautinėje prekyboje bei susisiekime, egzistavimas, netgi tankiai apgyvendintose teritorijose, ir nuolat didėjantis orlaivių skrydžių skaičius be abejonės yra būtini užtikrinti šalies ekonominę gerovę, o galimas neigiamas aviacijos poveikis aplinkai bet kuriuo atveju negali būti visiškai pašalintas. Byloje *Hatton prieš Jungtinę Karalystę* Strasbūro teismas pritarė Jungtinės Karalystės Vyriausybės pozicijai, kad naktiniai skrydžiai Londono Hitrou oro uoste yra vykdomi ne tik oro linijų ir kitų įmonių bei jų klientų ekonominiiais interesais, bet ir, svarbiausia, visos šalies ekonominiiais interesais. Tuo tarpu naktinių skrydžių draudimas pakenktų šio oro uosto, kaip visą parą veikiančio tarptautinio oro uosto, statusui ir turėtų įtakos skrydžių saugai, visų pirma, dėl galimybės oro vežėjams susidoroti su skrydžių trikdžiais, kadangi skatintų juos tam tikrais atvejais aviacijos saugos sąskaita vengti bet kokių skrydžių atidėjimų, jeigu tai reikštų, jog jie patektų į šį (nakties) laikotarpį, kai skrydžiai būtų draudžiami.

Vis dėlto, kad ir koks reikšmingas būtų ekonominis interesas Europos Sąjungos kontekste bei šioje srityje pripažįstama vertinimo (nuožiūros) laisvė, kaip atkreipė dėmesį S. Žaltauskaitė-Žalimienė (2023, p. 105–106),

įsigaliojus Lisabonos sutarčiai, iš dalies keičiančiai Europos Sąjungos sutartį ir Europos Bendrijos steigimo sutartį, bei Chartijai įgijus tokią pačią teisinę galią kaip Bendrijos sutartys, jose „įtvirtintos teisės, laisvės ir principai įgauna naują esminį aspektą: jie susieti su pagrindinių žmogaus teisių apsauga, tapusia tokio lygmens (svorio) interesu, kuris, esant minėtoje Chartijoje įtvirtintų pagrindinių teisių bei pirminėje ES teisėje įtvirtintų pagrindinių (ekonominių) laisvių kolizijai, galėtų pateisinti ES teisės nustatytų pareigų, net ir susijusių su ES pagrindinių (ekonominių) laisvių įgyvendinimu, nevykdymą bei iš šių laisvių kylančių teisių apribojimą“. ESTT savo jurisprudencijoje taip pat pažymi, jog bendrojo intereso (įskaitant ekonominio) tikslo negalima teisėtai siekti neatsižvelgiant į tai, kad jis turi būti derinamas su pagrindinėmis teisėmis, kurioms daro įtaką atitinkama priemonė, nustatant pusiausvyrą tarp bendrojo intereso tikslo ir nagrinėjamų teisių, siekiant užtikrinti, kad šia priemone sukelti nepatogumai nebūtų neproporcingi siekiamiems tikslams²⁹⁶.

Pabrėžtina, kad aviacijos svarba pripažįstama ne tik dėl reikšmingo jos ekonominio poveikio, bet ir dėl didelės reikšmės nacionaliniam (valstybės) saugumui, kaip valstybės gynybai svarbaus transporto sektoriaus, o pastarasis tikslas taip pat veikia valstybėms pripažįstamos platesnės vertinimo (nuožiūros) laisvės kryptimi (Brems, 2001, Gerards, 2004, Spielmann, 2012 cituota Leonaitė, 2013, p. 133). Šia prasme aviacijos sauga ir aviacijos saugumas greta ekonominių oro transporto bendrovių ar valstybės interesų padeda užtikrinti ir gynybinius poreikius nuo grėsmių valstybės suverenitetui bei vientisumui. Dėl šios priežasties aerodromai, ypač tarptautiniai, taip pat oro erdvės ir orlaivių eismo valdymo sistemos dažnai yra pripažįstami nacionalinės svarbos objektais, turinčiais strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui užtikrinti. Oro transporto sektoriaus infrastruktūros, kaip nuosavybės objektų, ypatinga svarba pripažįstama ir Sąjungos lygmeniu. Pavyzdžiui, Direktyvos 2008/114/EC, priimtose „[s]iekiant prisidėti prie žmonių apsaugos“ (1 str.), preambulėje pabrėžiama, kad Bendrijoje yra tam tikrų ypatingos svarbos infrastruktūros objektų, kurių veikimo sutrikdymas arba sunaikinimas turėtų didelį tarpvalstybinį poveikį. Šioje direktyvoje ypatingos svarbos infrastruktūros objektai apibrėžiami kaip „turtas, sistema ar jų dalis, esantys valstybėse narėse, kurie yra ypač svarbūs esminėms visuomeninėms funkcijoms, žmonių sveikatai, saugai, saugumui, ekonominei ar socialinei gerovei palaikyti, ir kurių veikimo sutrikdymas ar sunaikinimas, dėl šių funkcijų nepalaikymo turėtų didelį poveikį valstybei narei“ (2 str. a p.),

²⁹⁶ Žr., pvz., ESTT 2024 m. kovo 21 d. sprendimo byloje *Landeshauptstadt Wiesbaden, C-61/22*, 83 punktą.

o vienu iš Europos ypatingos svarbos infrastruktūros objektų sektorių pripažįstamas būtent oro transportas (I priedas). Pavyzdžiui, EŽTT nagrinėtoje byloje *Straume prieš Latviją*, peticijos Nr. 59402/14, kurioje buvo keliama su aviacijos sauga oro eismo valdymo srityje susiję klausimai, aviacijos sektorius taip pat pripažintas valstybei itin svarbia – kritine – infrastruktūra. Aviacijos ir oro uostų infrastruktūros kritinė reikšmė tiek nacionaliniam saugumui, tiek ekonomikai ir visuomenės socialinei gerovei pabrėžiama ir mokslinėje literatūroje (Große, 2019). Tokiu būdu aviacijos sauga ir aviacijos saugumas, kaip siekis apsaugoti šį kritinę infrastruktūra laikomą turtą, kartu prisideda prie nacionalinio saugumo interesų užtikrinimo. Kita vertus, aviacijos sauga ir aviacijos saugumas neabejotinai prisideda prie nacionalinio saugumo interesų užtikrinimo ir kaip siekis apsaugoti žmones kolektyvine prasme, t. y. valstybės pagrindą sudarančią tam tikrą bendruomenę (visuomenę). Vis dėlto, kiek tai susiję su aviacijos sauga, jos pripažinimas nacionalinio saugumo interesu iš esmės galimas tik netiesiogiai ir kelia tam tikrų dviprasmybių dėl nevienodos saugos ir saugumo sąvokų konotacijos – minėta, kad sauga bendrąja prasme yra nukreipta kovoti su atsitiktinėmis grėsmėmis (nelaimingais atsitikimais), o saugumas siekia užkardyti piktybines veikas, tyčia nukreiptas sukelti žalą atitinkamam objektui. Todėl aviacijos saugos ir aviacijos saugumo, kaip nacionalinio saugumo interesų dalies, atžvilgiu vertinimo (nuožiūros) laisvės apimtis dėl tarp jų egzistuojančių reikšmingų skirtumų negali būti laikoma vienoda. Kiek tai susiję su nacionaliniu saugumu, ES sutarties 4 straipsnio 2 dalyje *inter alia* įtvirtinta, jog „[k]iekviena valstybė narė išimtinai išlieka atsakinga visų pirma už savo nacionalinį saugumą“. Tačiau Teisingumo Teismas, aiškindamas šią nuostatą, ne kartą yra pažymėjęs, jog vien dėl to, kad nacionalinė priemonė buvo priimta siekiant apsaugoti nacionalinį saugumą, Sąjungos teisė negali būti netaikoma ir valstybės narės negali būti atleistos nuo būtinybės laikytis šios teisės. ESTT nepritarė, kad valstybių narių veiklai, susijusiai su nacionalinio saugumo apsauga, būtų automatiškai ir bendrai netaikoma Sąjungos teisė, įskaitant iš Chartijos kylančius reikalavimus²⁹⁷. Taigi net ir aviacijos saugumo, kaip nacionalinio saugumo dalies, srityje pripažįstant platesnę valstybių vertinimo (nuožiūros) laisvę, lyginant su aviacijos saugos sritimi, yra taikomi Chartijoje įtvirtinti žmogaus teisių apsaugos standartai, nors teisminė kontrolė tokiu atveju pasižymi mažesniu intensyvumu.

²⁹⁷ Žr., pvz., ESTT 2020 m. spalio 6 d. sprendimo sujungtose bylose *La Quadrature du Net ir kt.*, C-511/18, C-512/18 ir C-520/18, 99 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją.

Byloje *Prigge ir kt.*, C-447/09, kurioje nagrinėtas klausimas dėl oro linijų pilotų amžiaus ribojimo, kai sulaukus tam tikros amžiaus ribos darbo sutartis su jais savaime nutrūksta, t. y. neleidžiama vyresniems, nei nustatyto amžiaus, pilotams toliau dalyvauti oro eisme pilotuojant komercinius orlaivius, ESTT pripažino, jog šia aviacijos saugos priemone Direktyvos 2000/78/EB prasme yra „siekiama su visuomenės saugumu ir sveikatos apsauga susijusių tikslų“. ESTT sprendė, jog oro transporto sauga yra teisėtas tikslas, ir pažymėjo, jog „priemonės, kuriomis siekiama išvengti avarių kontroliuojant pilotų sugebėjimus ir fizinį pajėgumą, kad avarių nekiltų dėl žmogiškųjų trūkumų, be abejonės, yra tokios, kuriomis siekiama užtikrinti visuomenės saugumą“. Taigi ESTT aviacijos saugą iš esmės prilygino visuomenės saugumo ir sveikatos apsaugos interesams. Kiek tai susiję su pirmuoju – visuomenės saugumo – tikslu, šiame sprendime ESTT iš principo sutapatino saugos ir saugumo sąvokas, be atskiro paaiškinimo jas vertindamas kaip sinonimus, nepaisant joms būdingos ir aviacijoje išryškinamos skirtingos semantinės reikšmės. Vis dėlto, proceso kalba šioje byloje buvo vokiečių, kurioje saugos ir saugumo prasmėmis vartojamas tik vienas žodis, o įvertinus įvairias kalbines Direktyvos 2000/78/EB versijas taip pat matyti, kad bylai aktualioje šios direktyvos 2 straipsnio 5 dalies nuostatoje vartojami tiek į saugą, tiek į saugumą referuojantys terminai²⁹⁸.

ESTT generalinis advokatas Anthony Michael Collins byloje *RTL Nederland ir RTL Nieuws*, C-451/22, kuri susijusi su Reglamentu (ES) 376/2014 sukurta pranešimų apie aviacijos saugos rizikas teikimo sistema ir pagal šią sistemą pateiktos informacijos laikymu konfidencialia, pateiktoje išvadoje aiškiai atribojo aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sąvokas, šiuo aspektu pažymėdamas, jog „saugos priemonėmis paprastai siekiama užkirsti kelią netyčinei žalai arba ją sumažinti, o saugumo priemonės susijusios su žalos prevencija ir grėsmių, kylančių dėl tyčinių veiksmų, mažinimu“. Jis pripažino, kad „Reglamentas (ES) 376/2014 formaliai yra susijęs su civilinės aviacijos sauga, o ne su visuomenės saugumu“, tačiau nepaisant to laikė akivaizdžiu, kad „įvykiai, apie kuriuos turi būti pranešta pagal šį reglamentą, apima netyčinius įvykius ir įvykius, kuriuos lemia tyčiniai veiksmai“, todėl pritarė generalinio advokato Yves Bot kitomis aplinkybėmis išdėstyta nuomonei, kad „visuomenės saugumo sąvoka apima visuomenės saugos klausimus“. Atsižvelgiant į tai, saugos ir saugumo sąvokų tapatinimo ESTT jurisprudencijoje negalima nuvertinti vien iki lingvistinių šių sąvokų

²⁹⁸ Pavyzdžiui, lietuvių kalba – *visuomenės saugumas*, anglų kalba – *public security*, tačiau prancūzų kalba – *sécurité publique*, olandų kalba – *openbare veiligheid*.

vartojimo ypatumų, kadangi tam tikrais atvejais, kaip matyti, tai yra daroma sąmoningai išplečiant jų vartojimą.

Vėliau kitoje su Reglamente (ES) 1178/2011 įtvirtintu draudimu 65 metų amžiaus sulaukusiems piloto licencijos turėtojams dirbti komercinio oro transporto orlaivio pilotais susijusioje byloje *Fries*, C-190/16, Teisingumo Teismas pabrėžė, kad šiuo draudimu „siekiama užtikrinti ir išlaikyti vienodai aukštą Europos civilinės aviacijos saugos lygį, o tai yra bendrojo intereso tikslas“. Pastarojoje byloje pateiktoje išvadoje generalinis advokatas Michal Bobek šiuo aspektu apibendrino, kad „nagrinėjama priemonė siekiama tikslo pasiekti ir išlaikyti aukštą vienodą civilinės aviacijos saugos lygį Europoje <...>, [kuris] susijęs su gyvybės ir žmogaus sveikatos apsauga“, ir tai vertino kaip didžiausios svarbos tikslą. Tai, kad tikslas užtikrinti ir išlaikyti vienodai aukštą Europos civilinės aviacijos saugos lygį yra bendrojo intereso tikslas Chartijos 52 straipsnio 1 dalies prasme, Teisingumo Teismas pažymėjo ir byloje *Skeyes*, C-353/20, nagrinėdamas atvejį, kai už aviacijos saugai esminių oro eismo paslaugų teikimą nacionalinėje oro erdvėje atsakinga bendrovė dėl darbuotojų trūkumo buvo uždariusi visą šalies oro erdvę²⁹⁹.

Byloje *RTL Nederland ir RTL Nieuws*, C-451/22, kurioje nagrinėtas atvejis dėl žiniasklaidos teisės gauti pagal Reglamentą (ES) 376/2014 konfidencialia laikomą informaciją apie pavojų aviacijos saugai keliančius įvykius Chartijos 11 straipsnyje įtvirtintos saviraiškos ir informacijos laisvės kontekste, ESTT dar kartą pakartojo, kad „tikslai užtikrinti oro eismo saugą ir apskritai vienodai aukštą Europos civilinės aviacijos saugos lygį yra Sąjungos pripažinti bendrojo intereso tikslai“. Šioje byloje Teisingumo Teismas, Reglamentu (ES) 376/2014 siekiamo esminio tikslo gerinti civilinės aviacijos saugą Sąjungoje, užtikrinant, kad atitinkama su civilinės aviacijos sauga susijusi informacija būtų pranešama, renkama, saugoma, apsaugoma, ja būtų keičiamasi, ji būtų platinama ir analizuojama, plotmėje pasisakydamas dėl pagal Chartijos 52 straipsnio 1 dalį Sąjungos pripažintų bendrojo intereso tikslų, taip pat pažymėjo, kad tokiu tikslu gali būti ir „Sąjungos teisės aktų leidėjo tikslas sektoriuje, kuriam būdinga konkreti situacija, sukurti priežiūros ir kontrolės sistemą, grindžiamą atitinkamų fizinių ar juridinių asmenų atliekamo informacijos pranešimo, kompetentingų nacionalinių ir Sąjungos institucijų atliekamos bendros šios informacijos analizės ir tos informacijos apsaugos taikant konfidencialumo pareigas mechanizmais. Kalbant

²⁹⁹ Šioje byloje pateiktoje išvadoje generalinis advokatas Athanasios Rantos atkreipė dėmesį, jog „skrydžių valdymo paslaugų nenutrūkstamumo tikslas yra glaudžiai susijęs su aviacijos saugos tikslu“, ir oro navigacijos paslaugų teikėjo „veikla gali būti sustabdyta tik dėl objektyvių priežasčių, kurių svarbiausia – be kita ko, aviacijos sauga“.

konkrečiai, <...> tokios pareigos gali būti būtinos siekiant išsaugoti atitinkamų asmenų pasitikėjimą ir juos apsaugoti nuo informacijos, kurią jie turi pateikti kompetentingoms valdžios institucijoms, atskleidimo rizikos“. Tokiu būdu ESTT Sąjungos pripažintu bendroju interesu, kaip teisėtu tikslu riboti žmogaus teises, iš esmės pripažino aviacijos saugos priežiūros ir kontrolės sistemą, grindžiamą tam tikru slaptumu (atitinkamų duomenų konfidencialumu), siekiant sukurti pasitikėjimu grindžiamą darbo kultūrą, kurioje darbuotojai skatinami pranešti apie kylančias aviacijos saugos rizikas, nesibaimindami dėl to galinčių kilti pasekmių.

ESTT byloje *Cafaro*, C-396/18, kuri susijusi su oro transporto bendrove, teikiančia „specialaus pobūdžio“ paslaugą, t. y. vykdančia „slaptųjų tarnybų priedangos veiklą“, buvo kilęs klausimas, ar minėtos pilotus įdarbinančios bendrovės vykdoma su nacionalinio saugumo užtikrinimu susijusi veikla gali turėti įtakos tam, kaip turi būti vertinamas draudimas vykdyti šią profesinę veiklą tam tikro amžiaus sulaukusiems pilotams.³⁰⁰ Byloje pateiktoje išvadoje generalinis advokatas Maciej Szpunar atkreipė dėmesį, kad nacionalinės teisės nuostatos, įtvirtinančios aptariamoms bendrovės pilotų amžiaus ribą, buvo patvirtintos siekiant užtikrinti tinkamą skrydžių saugos lygį ir tai daroma nacionalinio saugumo tikslais, taigi šiomis nuostatomis siekiama dvejopų tikslų: užtikrinti aviacijos saugą ir užtikrinti nacionalinį saugumą. Pasak generalinio advokato, tikslas užtikrinti aviacijos saugą gali būti siejamas su tikslu užtikrinti visuomenės saugumą, tas pats pasakytina apie nacionalinio saugumo užtikrinimą, nes neginčytina, kad priemonės, kuriomis siekiama užtikrinti tinkamą valstybės slaptųjų tarnybų užduočių vykdymą ir sėkmingą įgyvendinimą, – tai priemonės, galinčios užtikrinti visuomenės saugumą. ESTT pritarė generalinio advokato vertinimui, kad nacionalinės teisės nuostata, kurios atitiktimi Sąjungos teisei buvo abejojama, siekiama užtikrinti, pirma, aviacijos saugą ir, antra, nacionalinį saugumą. Tai patvirtina, kad ta

³⁰⁰ Pagal bylai aktualų nacionalinį (Italijos) teisinį reguliavimą viešųjų ar privačių subjektų, vykdančių nacionalinio saugumo užtikrinimo veiklą, naudojami orlaiviai prilyginami valstybės orlaiviams. Tinkamas šiais orlaiviais vykdomų skrydžių saugos lygis turi būti užtikrinamas pagal specialiąsias teisės normas, patvirtintas kompetentingų valstybės institucijų. Atitinkamai kompetentinga Italijos nacionalinė valdžios institucija įtvirtino nuostatą, pagal kurią nurodytų orlaivių pilotai gali vykdyti savo profesinę veiklą, kol sulauks 60 metų amžiaus, bet ne ilgiau. Tuo tarpu Sąjungos teisinis reguliavimas civilinių orlaivių pilotams nustatė kitokius ribojimus, t. y., kad komercinio oro transporto orlaivio pilotais negali būti 65 metų amžiaus sulaukę pilotai, o 60–64 metų amžiaus pilotams leidžiama būti komercinio oro transporto orlaivio pilotais, kai šio amžiaus sulaukęs pilotas yra daugianarės įgulos narys ir yra vienintelis skrydžio įgulos pilotas, kuriam sukako nurodytas amžius.

pačia priemone gali būti siekiama dviejų tikslų, tik šiuo atveju vieno iš jų siekiama tiesiogiai, o antrojo – netiesiogiai, iš esmės per pirmojo tikslo įgyvendinimą, kai aukštesnis aviacijos saugos lygis leidžia geriau užtikrinti nacionalinio saugumo tikslų įgyvendinimą, prisidėdamas prie sėkmingo operacijų vykdymo. ESTT šioje byloje taip pat pakartojo ankstesnėje savo praktikoje (byloje *Prigge ir kt.*, C-447/09) suformuotą išvadą, kad „priemonės, kuriomis siekiama išvengti avarijų kontroliuojant pilotų gebėjimus ir fizinį pajėgumą, kad avarijų nekiltų dėl žmogiškųjų trūkumų, be abejonės, yra tokios, kuriomis siekiama užtikrinti visuomenės saugumą“. Taigi visuomenės saugumas ESTT iš esmės buvo įvertintas kaip apimantis ir su visuomenės sauga susijusius klausimus, nepaisant aviacijoje saugai ir saugumui suteikiamų skirtingų prasmų.

Byloje *Cafaro*, C-396/18, Teisingumo Teismo pateiktu vertinimu, „kiek tai susiję su tikslu užtikrinti nacionalinį saugumą, priemonės, kuriomis siekiama, kad operacijos būtų atliekamos ir tinkamai vykdomos siekiant užtikrinti nacionalinį saugumą, taip pat yra priemonės, skirtos užtikrinti visuomenės saugumui“. Remiantis šia ESTT logika, aviacijos sauga grindžiamomis nuostatomis dėl pilotų amžiaus ribojimo iš esmės siekiama ir nacionalinio saugumo tikslų. Taigi, tinkamos aviacijos saugos užtikrinimas vykdant su nacionalinio saugumo užtikrinimu susijusią veiklą siekiamų tikslų prasme prilygintas ne tik visuomenės, bet kartu ir nacionaliniam saugumui, t. y. šiuo atžvilgiu aviacijos saugos rizika vertinta, kaip *ipso facto* (savaime) galinti lemti rizikos visuomenės ar nacionaliniam saugumui pripažinimą. Vis dėlto, toks ESTT vertinimas iš esmės grindžiamas ne aviacijos saugos siekiamomis apsaugoti vertybėmis dėl su aviacijos veikla susijusių rizikų, o veikiau tiesiog tinkamai funkcionuojančia aviacija, kuri šiuo atveju pati laikyta savarankiška vertybe, kadangi kaip tam tikras įrankis buvo būtina siekiant apsaugoti nuo kitų, konkrečiai nagrinėtu atveju – nacionalinio saugumo, grėsmių. Tokiu būdu nacionalinio saugumo ir kartu visuomenės saugumo tikslus šioje byloje aviacijos saugos tikslams galima prilyginti tik netiesiogiai, kadangi tarp jų iš esmės nėra sutapties grėsmių ir nuo jų saugotinių vertybių atžvilgiu, todėl šioje byloje ESTT itin plačiai ir lanksčiai aiškino aviacijos saugą. Iš bylos konteksto aiškiai matyti, jog turinio prasme taikomų priemonių atžvilgiu yra turima omenyje aviacijos sauga, nes buvo sprendžiamas klausimas ne dėl piktybinių ir išorinių grėsmių, bet dėl atsitiktinių, iš vidaus kylančių rizikų, susijusių su fiziologiniais žmogaus gebėjimais jam senstant, t. y. atitinkamu žmogaus amžiaus periodu. Tuo tarpu vien netiesioginė šio tikslo sąsaja su nacionalinio saugumo interesais savaime neleidžia aviacijos saugos prilyginti nacionaliniam saugumui, sprendžiant dėl tokia priemone taikomų ribojimų žmogaus teisėms ir laisvėms teisėtumo, jų

proporcingumo. Tai iš dalies patvirtina ir ESTT atsakymas į vieną iš byloje nagrinėtų prejudicinių klausimų. Jau anksčiau byloje *Prigge ir kt.*, C-447/09, Teisingumo Teismas buvo nusprendęs, kad nustatydami 60 metų amžiaus ribą, nuo kada oro linijų pilotai laikomi fiziškai nebepajėgiais vykdyti savo profesinę veiklą, kai pagal nacionalinės ir tarptautinės teisės aktus šią veiklą vykdyti, laikantis tam tikrų sąlygų, leidžiama iki 65 metų amžiaus, socialiniai partneriai pilotams nustatė neproporcingą reikalavimą. Vis dėlto, įvertinęs šioje byloje identifikuotą nacionalinio saugumo aspektą, ESTT konstatavo, kad šiai bylai negali būti taikomas toks pat, kaip komerciniam oro transportui taikytinas problemos sprendimas, o pareiga patikrinti byloje nagrinėto ribojimo proporcingumą tenka nacionaliniam teismui, manytina, dėl nacionalinio saugumo srityje valstybėms pripažįstamos plačios vertinimo (nuožiūros) laisvės. Ši Teisingumo Teismo išvada leidžia teigti, kad byloje nustatytas nacionalinio saugumo interesas, netgi tik netiesiogiai kylantis iš aviacijos saugos tikslo, turėjo įtakos teisminės kontrolės intensyvumui ir yra reikšmingas teismo atliekamam taikomo ribojimo proporcingumo vertinimui. Be to, iš ESTT jurisprudencijos matyti, kad nacionalinis saugumas visgi nėra tapatinamas visuomenės saugumui, kadangi nacionalinio saugumo užtikrinimo tikslo svarba vertinama kaip viršijanti visuomenės saugumo užtikrinimo ir kovos su nusikalstamumu apskritai, net ir su sunkiais nusikaltimais, tikslų svarbą. Nacionalinio saugumo tikslai apima pagrindinį interesą apsaugoti esmines valstybės funkcijas ir pagrindinius visuomenės interesus. Teisingumo Teismo praktikoje laikomasi nuostatos, kad nacionalinio saugumo grėsmės savo pobūdžiu ir ypatingu sunkumu skiriasi nuo bendros įtampos ar sutrikimų, net didelių, taigi ir nuo rizikos visuomenės saugumui³⁰¹.

EŽTT taip pat gana plačiai aiškina aviacijos saugą. Pavyzdžiui, byloje *Straume prieš Latviją*, peticijos Nr. 59402/14, aviacijos saugai itin svarbų oro eismo valdymo pareigūnų darbą EŽTT pripažino savo esme tiesiogiai susijusiu su visuomenės sauga. Šioje byloje nagrinėtas atvejis, kai pareiškėja buvo nušalinta nuo oro eismo valdymo pareigūno pareigų ir galiausiai atleista, viena iš priežasčių nurodant jos, kaip oro eismo valdymo pareigūnų profesinės sąjungos pirmininkės, valstybės institucijai – Transporto ministerijai – išsiųstą laišką (kuris, beje, nebuvo išplatintas viešai), jame reiškiant griežtą kritiką dėl netinkamų oro eismo valdymo pareigūnų, papildomai vykdančių instruktorių funkcijas, darbo sąlygų, atkreipiant dėmesį, kad tai gali kelti grėsmę tinkamam oro eismo valdymui bei skrydžių saugai Latvijos oro erdvėje. Pasak Latvijos

³⁰¹ Žr., pvz., ESTT didžiosios kolegijos 2020 m. spalio 6 d. sprendimo sujungtose bylose *La Quadrature du Net ir kt.*, C-511/18, C-512/18 ir C-520/18, 135–136 p.

Vyriausybės, tokie pasisakymai dėl tariamai neišvengiamos grėsmės oro eismo saugai visuomenėje gali sukelti nepagrįstą baimės jausmą ir iššaukti žalingą reakciją, pakenkdami šaliai itin svarbios kritinės infrastruktūros funkcionavimui, todėl pareiškėjos atžvilgiu taikytomis (ribojančiomis) priemonėmis, be kita ko, buvo siekiama užtikrinti visuomenės saugą. Latvijos Vyriausybė pareiškėjos atžvilgiu taikytas ribojančias priemones taip pat siejo su kitų asmenų teisių apsauga ir su šiuo požiūriu iš dalies galima sutikti, kadangi tinkamas tokių pareigų, kaip oro eismo valdymas, vykdymas neabejotinai prisideda ne tik prie visuomenės *in abstracto* saugos, bet ir prie kitų asmenų gyvybės bei sveikatos, taip pat turto apsaugos, nes turi tiesioginę įtaką tiek orlaiviais skrendančių, tiek jų skrydžių trajektorijoje ant žemės esančių trečiųjų asmenų gyvybei ir sveikatai bei turtui. Vis dėlto, konkrečiai byloje nagrinėtu atveju taikytos priemonės nebuvo tinkamos ir būtinos Latvijos Vyriausybės deklaruojamiems tikslams. Strasbūro teismas aptariamoje byloje konstatavo, kad pareiškėjos atžvilgiu taikytomis ribojančio poveikio priemonėmis (be kita ko, jos nušalinimu nuo pareigų ir vėliau sekusiu atleidimu) nebuvo siekiama minėtų visuomenės saugos ir kitų asmenų teisių apsaugos tikslų, o šią išvadą lėmė tai, kad ne pareiškėjos nušalinimas ir atleidimas, bet būtent jos nušalinimą ir atleidimą sąlygojusi pareiškėjos išsakyta darbdavio kritika dėl grėsmę aviacijos saugai keliančių netinkamų oro eismo valdymo pareigūnų darbo sąlygų, t. y. informacijos apie skrydžių saugai neigiamos įtakos galinčias turėti aplinkybes atskleidimas tokioje nuo saugos kritiškai priklausomoje srityje, kaip oro eismo valdymas, kaip tik turėjo teigiamą efektą ir prisidėjo prie nurodytų tikslų. Atsižvelgiant į tai, byloje padaryta išvada, kad pareiškėjos nušalinimas ir vėliau sekęs atleidimas neatitiko „primygtinio socialinio poreikio“ ir nebuvo proporcingas siekiamam teisėtam tikslui, todėl negalėjo būti vertinamas kaip „būtinąs demokratinėje visuomenėje“. Tačiau EŽTT iš esmės patvirtino, kad aviacijos saugos interesai Konvencijos prasme gali būti laikomi visuomenės saugos ir kitų asmenų teisių apsaugos dalimi, o šioje byloje pateikti Latvijos Vyriausybės argumentai atskleidžia, jog nacionalinės valdžios institucijos yra linkusios aviacijos saugos tikslams tam tikra apimtimi priskirti ir kovą su visuomenės baimėmis, kurios ne visuomet gali būti objektyviai pagrįstos.

Aviacijos sektoriaus svarba esminėms visuomeninėms funkcijoms, žmonių sveikatai, saugai ir socialinei gerovei palaikyti bei tam tikrais atvejais oro transporto nepakeičiamumas gana ryškiai buvo stebimas pasaulį užklupusios koronaviruso (Covid-19) pandemijos akivaizdoje, kai kilo poreikis skubiai pervežti didelius kiekius medicininės paskirties krovinių, tačiau dėl tuo pačiu metu ženkliai sumažėjusio kelionių oro transportu skaičiaus ir dėl to kilusių finansinių sunkumų grėsė rimti aviacijos bendrovių

veiklos sutrikimai ar netgi žlugimas. Pavyzdžiui, byloje *Ryanair prieš Komisiją (Finnair I; Covid-19)*, C-353/21 P (Bendrajame Teisme bylos numeris T-388/20), oro vežėjas *Ryanair* ginčijo Europos Komisijos sprendimą dėl valstybės pagalbos – valstybės garantijos paskolai gauti – Suomijos oro transporto bendrovei *Finnair*, kuriame ši priemonė pripažinta suderinama su vidaus rinka. Komisija sutiko su Suomijos valdžios institucijos pozicija, ir tam vėliau pritarė teismas, kad tinkamai veikiantis oro transporto tinklas yra būtinas visos šalies ekonomikai, todėl oro transporto paslaugų bendrovės *Finnair* nemokumas labai paveiktų Suomijos ekonomiką, įskaitant valstybės aprūpinimo saugumą pandemijos kontekste. Kad prieitų prie tokios išvados, Komisija atsižvelgė į keletą reikšmingų aplinkybių, be kita ko, keleivių ir krovinių vežimą, dėl šios oro transporto bendrovės veiklos sukuriama darbo vietų skaičių, pirkimus iš tiekėjų ir indėlį į šalies bendrąjį vidaus produktą (BVP), kurie įtikino teismą Komisijos pozicijos teisingumu. Teismui ginčytame Komisijos sprendime taip pat pabrėžta, kad dėl klimato sąlygų ir gana izoliuotos Suomijos geografinės padėties Europoje kitos transporto rūšys ne visada yra tinkama alternatyva aviacijai. Tai, kad atsižvelgiant į skirtingų transporto rūšių veikimo būdus, prieinamumo sąlygas ir tinklų pasiskirstymą, jos nėra viena kitą pakeičiančios, kiek tai susiję su naudojimosi jomis sąlygomis, ESTT ne kartą yra pažymėjęs ir kitose bylose³⁰². Taigi tam tikrais atvejais aviacijos saugos ir (ar) aviacijos saugumo tikslų priskyrimą, pavyzdžiui, visuomenės saugos, nacionalinio saugumo ar kitiems interesams gali lemti pačios aviacijos, kaip transporto rūšies, specifika.

Oro transporto bendrovių finansinius sunkumus koronaviruso pandemijos akivaizdoje didele dalimi lėmė būtent visuomenės sveikatos saugai skirtos žmonių judumą apribojančios priemonės³⁰³, dėl kurių žymiai sumažėjęs skrydžių skaičius savo ruožtu kėlė susirūpinimą ir pačia aviacijos sauga – buvo baiminamasi, jog orlaivių pilotai gali prarasti savo įgūdžius, nenaudojama įranga ir infrastruktūra gali degraduoti, o neeksploatuojami

³⁰² Žr., pvz., ESTT 2006 m. sausio 10 d. sprendimo byloje *IATA ir ELFAA*, C-344/04, 96 p.; 2013 m. sausio 31 d. sprendimo byloje *Denise McDonagh prieš Ryanair Ltd*, C-12/11, 56 p.

³⁰³ Dalis valstybių per pandemiją netgi paskelbė „nepaprastąją padėtį“, dėl kurios jų teritorijoje buvo laikinai sustabdytas įprastų teisės aktų galiojimas arba nukrypta nuo jų, siekiant įgyvendinti skubias priemones, kurios, kaip manoma, buvo būtinos reaguojant į tą „krizę“. Kaip savo išvadoje byloje *Nordic Info*, C-128/22, pastebėjo generalinis advokatas Nicholas Emiliou, daugelis šių priemonių, ypač visuotinis izoliavimas, priminė karo metu taikomas priemones.

orlaiviai nebeatitiktai nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti reikalavimų³⁰⁴ (EASA, 2021; Erceylan, Atilla, 2022; Li et al., 2023). Kilus ginčui dėl šio pobūdžio priemonių, byloje *Nordic Info*, C-128/22, pasisakė ESTT didžioji kolegija, nurodydama, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas byloje nagrinėtu atveju turi patikrinti, ar šios (nebūtinai keliones ribojančios) priemonės nebuvo neproporcingos siekiamam visuomenės sveikatos tikslui, atsižvelgiant į poveikį, kurį jos galėjo turėti ne tik Sąjungos piliečių ir jų šeimos narių laisvam judėjimui – vienam svarbiausių Sąjungos pagrindų ir pasiekimų, taip pat Chartijos 7 straipsnyje užtikrinamai teisei į privataus ir šeimos gyvenimo gerbimą, bet ir tokių juridinių asmenų, kaip kelionių organizatorių pagrindinėje byloje, laisvei užsiimti verslu, įtvirtintai Chartijos 16 straipsnyje. Teisingumo Teismas priminė, kad visuomenės sveikatos apsaugos, kaip bendrojo intereso tikslo, negalima siekti neatsižvelgiant į tai, jog tas tikslas turi būti derinamas su pagrindinėmis teisėmis ir principais, kuriems ši priemonė daro poveikį, įtvirtintais Sąjungos sutartyse ir Chartijoje, nustatant tarp jų pusiausvyrą. Juolab kad be tiesiogiai sukulto neigiamo ekonominio poveikio aviacijai dėl kelionių apribojimų, kaip to pasekmė kilusi grėsmė tinkamo aviacijos saugos lygio užtikrinimui lėmė dar didesnes oro bendrovių patiriamas sąnaudas, siekiant suvaldyti šią riziką. Tuo tarpu vėliau patvirtintos aviacijos saugos priemonės, skirtos kovai su Covid-19 ligos sukelta pandemija kartu sudarant sąlygas užtikrinti kelionių oro transportu veiklos vykdymo tęstinumą³⁰⁵, vertintinos kaip priimtose ne tik dėl visuomenės (sveikatos) saugos priežasčių, bet ir dėl ekonominių interesų.

Su žmogaus gyvybės ir sveikatos bei nuosavybės apsauga taip pat glaudžiai susijęs iš aviacijos saugumo kylantis tikslas yra viešosios tvarkos užtikrinimas. Minėta, kad aviacijos saugumas apibrėžiamas kaip civilinės aviacijos apsaugojimas nuo neteisėto įsikišimo (neteisėtų veikų)³⁰⁶ (ICAO, 2011b), tiek nukreiptų tiesiogiai prieš pačią civilinę aviaciją, tiek siekiant ją panaudoti kitiems neteisėtiems tikslams³⁰⁷. Tai, visų pirma, apima kovą su

³⁰⁴ Pavyzdžiui, dėl ilgą laiką stovinčių orlaivių (statinio krūvio) galėjo atsirasti ne tik aerodromo takų dangos deformacijos, bet ir pačių orlaivių padangų pažeidimai, taip pat kitų orlaivių sistemų ar komponentų (pvz., kuro tiekimo) degradavimo požymiai ir pan.

³⁰⁵ Žr., pvz., Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos parengtas gaires (ICAO, 2021), taip pat Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūros kartu su Europos ligų prevencijos ir kontrolės centru patvirtintas gaires (EASA, ECDC, 2022) ir kt.

³⁰⁶ Angl. *security – safeguarding civil aviation against acts of unlawful interference*.

³⁰⁷ Pagal Čikagos konvencijos 17 priedą į neteisėto įsikišimo veiksmų (angl. *acts of unlawful interference*) apibrėžtį aviacijos saugumo prasme, be kita ko, patenka: orlaivio užgrobimas; eksploatuojamo orlaivio sunaikinimas; įkaitų paėmimas orlaivyje arba oro uoste; neteisėtas įsibrovimas į orlaivį, oro uostą ar kito aviacijos

terorizmu, kuri yra vienas pagrindinių Europos Sąjungos prioritetų³⁰⁸ ir ypač suaktyvėjo visame pasaulyje po 2001 m. rugsėjo 11 d. teroro išpuolių JAV. Šiuo tikslu yra taikomos įvairios priemonės, pavyzdžiui, keleivių ir jų bagažo patikros, draudimas orlaivio salone vežti tam tikrus daiktus ir pan. Nurodytam tikslui, be kita ko, svarbi išankstinė keleivių duomenų įrašų (PNR³⁰⁹) analizė, siekiant identifikuoti grėsmę keliančius asmenis, ir jų tapatybės nustatymas keliaujant oro transportu. Todėl nepaisant to, jog pagal SESV 67 straipsnio 2 dalį, įtrauktą į SESV V antraštinę dalį, susijusią su laisvės, saugumo ir teisingumo erdve, numatyta, jog Sąjunga užtikrina, kad nebus asmenų kontrolės, kai jie kerta vidaus sienas, praktiškai visos ES valstybės narės pasirinko taikyti PNR direktyvą ir Sąjungos vidaus skrydžiams³¹⁰, o keliaujant oro transportu ir skrydžiams Sąjungos viduje prieš keleivių laipinimą yra būtina pateikti asmens tapatybės dokumentą³¹¹.

Europos Komisija savo 2011 m. vasario 2 d. pasiūlyme dėl keleivio duomenų įrašo duomenų naudojimo teroristinių nusikaltimų ir sunkių nusikaltimų prevencijos, nustatymo, tyrimo ir patraukimo už juos baudžiamojon atsakomybėn tikslais (EK, 2011), kurio pagrindu vėliau buvo priimta PNR direktyva, pabrėžė, jog „[t]eroristiniai išpuoliai Jungtinėse Valstijose 2001 m., sustabdytas teroristinis išpuolis 2006 m. rugpjūčio mėn., per kurį siekta susprogdinti kelis iš Jungtinės Karalystės į Jungtines Valstijas

objekto patalpas; orlaivio panaudojimas siekiant sukelti mirtį, sunkų kūno sužalojimą arba didelę žalą turtui ar aplinkai; ginklų, pavojingų prietaisų ar medžiagų, skirtų nusikaltams tikslams, įnešimas į orlaivį arba oro uostą; klaidingos informacijos, kuri kelia pavojų skrendančio orlaivio ar ant žemės esančių keleivių, įgulos narių ir antžeminio personalo arba plačiosios visuomenės saugai, perdavimas (ICAO, 2011b, p. 1-1). Kiek tai susiję, pavyzdžiui, su terorizmo grėsmėmis aviacijos saugumo kontekste pabrėžtina, kad Jungtinių Tautų Saugumo Taryba Rezoliucijoje 2396 (2017) atkreipė dėmesį, jog civilinė aviacija gali būti naudojama teroristiniais tikslais ne tik kaip taikinis, bet ir kaip transporto priemonė (UN, 2017, p. 4).

³⁰⁸ Žr., pvz., Europos Parlamento apžvalgą dėl ES taikomų priemonių, skirtų kovai su terorizmu (EP, 2018).

³⁰⁹ Angl. *Passenger Name Record (PNR)*.

³¹⁰ Žr. generalinio advokato Giovanni Pitruzzella 2022 m. sausio 27 d. išvadą byloje *Ligue des droits humains*, C-817/19.

³¹¹ Tiesa, tokie patikrinimai nelaikytini „sienų kontrole“ Šengeno kodekso prasme, kadangi PNR direktyvos tikslas nėra užtikrinti, jog asmenims būtų leidžiama atvykti į valstybės narės teritoriją ar iš jos išvykti, arba užkirsti kelią asmenims išvengti patikrinimų kertant sieną, ką yra pripažinęs Teisingumo Teismas, kalbėdamas apie „sienų kontrolės“ tikslus pagal minėtą kodeksą (žr., pvz., ESTT 2018 m. gruodžio 13 d. sprendimą sujungtose bylose *Touring Tours und Travel ir Sociedad de transportes*, C-412/17 ir C-474/17). Vis dėlto tokie patikrinimai be išimties vykdomi visų oro transporto keleivių atžvilgiu, tiek keliaujančių Sąjungos viduje, tiek už jos ribų, ir gali lemti papildomų (išsamesnių) patikrinimų atlikimą kilus abejonių dėl asmens tapatybės ar netgi atsisakymą vežti saugumo sumetimais.

skrendančius orlaivius, ir 2009 m. gruodžio mėn. bandymas įvykdyti teroristinį išpuolį skrydžio iš Amsterdamo į Detroitą metu parodė teroristų galimybes surengti išpuolius kaip taikinį pasirenkant tarptautinius skrydžius bet kurioje šalyje“, „[d]auguma teroristinių veikų yra tarpvalstybinio pobūdžio ir yra susijusios su tarptautinėmis kelionėmis, *inter alia*, į mokymo stovyklas už ES ribų“. Be to, siekdamą pagrįsti PNR duomenų analizės poreikį kovoti su kitais sunkiais nusikaltimais, Komisija kaip pavyzdį nurodė kontrabandininkų grupės, kuri prekybos žmonėmis tikslais pateikė suklastotus dokumentus, kad galėtų atlikti registravimosi skrydžiui formalumus, atveį bei prekybos žmonėmis ir narkotikais tinklo, kuris, siekdamas įvežti narkotikus į įvairius Europos regionus, naudojo prekybos žmonėmis aukomis, o jų lėktuvo bilietus pirkė su vogtomis kredito kortelėmis, atveį. ESTT byloje *Ligue des droits humains*, C-817/19, šiuos atvejus įvertino kaip susijusius su nusikalstamomis veikomis, „turinčiomis tiesioginį ryšį su keleivių vežimu oro transportu, nes tai buvo nusikalstamos veikos, kurių tikslas – keleivių vežimas oro transportu, taip pat nusikalstamos veikos, atliktos oro kelionės metu ar susijusios su ja“. Vis dėlto, Teisingumo Teismas pažymėjo, kad „net nusikalstamos veikos, kurios nėra tiesiogiai susijusios su keleivių vežimu oro transportu, <...> gali turėti netiesioginį ryšį su keleivių vežimu oro transportu. Taip yra, be kita ko, tuo atveju, kai oro transportu naudojama kaip priemonė tokioms nusikalstamoms veikoms rengti arba išvengti baudžiamojo persekiojimo jas įvykdžius“. PNR duomenų tvarkymo sistemų svarbą vaidmenį kovojant su terorizmu pripažino ir Jungtinių Tautų Saugumo Taryba, kuri Rezoliucijoje 2396 (2017) nusprendė, jog Jungtinių Tautų valstybės narės „stiprins savo gebėjimus rinkti, apdoroti ir analizuoti PNR duomenis pagal ICAO standartus ir rekomenduojamą praktiką bei užtikrins, kad tokie duomenys būtų prieinami visoms kompetentingoms nacionalinėms institucijoms <...> teroristinių nusikaltimų ir teroristų kelionių prevencijos, nustatymo ir tyrimo tikslais“ (UN, 2017, p. 7). Šis įpareigojimas dar kartą buvo pakartotas Rezoliucijoje 2482 (2019) dėl terorizmo ir sunkių tarpvalstybinių nusikaltimų (UN, 2019, p. 5).

Šiame kontekste verta paminėti ESTT bylą U, C-101/13, kurioje kilo klausimas dėl asmenvardžių rašymo asmens dokumentuose, konkrečiai – pareiškėjo pagrindinėje byloje gimimo pavardės, kuri nebėra jo asmenvardžio dalis, ir akademinio laipsnio nurodymo pase kaip pirminis ar antrinis identifikatorius arba kaip papildoma informacija. Byloje, be kita ko, reikšmingos buvo su aviacijos saugumu susijusios ICAO dokumente Nr. 9303 įtvirtintos nuostatos dėl mašininio būdu nuskaitomų kelionės dokumentų, kurios Sąjungoje tapo taikytinos dėl Reglamente (EB) 2252/2004 esančios

tiesioginės nuorodos į šį dokumentą³¹². Kaip apžvelgiamoje byloje pateiktoje išvadoje pabrėžė generalinis advokatas Niilo Jääskinen, pavardės pateikimo būdas turi lemiamą reikšmę nustatant asmens tapatybę, o tai yra pagrindinė paso paskirtis, lemianti dokumento saugumą. Toks tapatybės nustatymas gali būti esminis dėl įvairių priežasčių, *inter alia* susijusių su neteisėta migracija ar ieškomų asmenų suradimu, todėl pasų suderinimas tarptautinių santykių srityje yra ypač svarbus saugumo požiūriu. Šiuo aspektu ESTT byloje *U* priimtame sprendime taip pat atkreipė dėmesį, jog Reglamentu (EB) 2252/2004 siekiamas tikslas – sukurti patikimą sąsają tarp paso ir jo savininko, kad būtų užtikrintas reikalingas tikrumas dėl kelionės dokumentų patikimumo. ESTT didžioji kolegija jau anksčiau byloje *Jungtinė Karalystė prieš Tarybą*, C-137/05, yra akcentavusi, kad pagal 1990 m. birželio 19 d. Šengene pasirašytos Konvencijos dėl Šengeno sutarties įgyvendinimo³¹³, kuri nustato bendrus principus, reglamentuojančius valstybių narių išorinių sienų kontrolę, nuostatas, „visi asmenys tikrinami bent dėl to, kad, remiantis jų pateiktais kelionės dokumentais, būtų nustatyta jų tapatybė, ir, jei reikia, jie turi būti nuodugniai patikrinami, siekiant nustatyti bei pašalinti grėsmę [minėtą konvenciją] pasirašiusių valstybių narių nacionaliniam saugumui ir viešajai tvarkai“³¹⁴. Tai yra esminis laisvo asmenų judėjimo erdvėje, kurioje panaikinta asmenų kontrolė prie vidaus sienų, elementas³¹⁵, leidžiantis užkirsti kelią neteisėtam asmenų patekimui į Sąjungos teritoriją, kas yra Sąjungos

³¹² Nors tarptautiniu lygmeniu šio ICAO dokumento nuostatos yra tik rekomendacija, neturinti privalomosios galios, kaip šioje byloje pateiktoje išvadoje akcentavo generalinis advokatas Niilo Jääskinen, „Sąjunga šiomis rekomendacijomis pasinaudojo ir jas įtvirtino antrinėje teisėje kaip privalomas nuostatas. Kitaip tariant, Sąjungos teisės aktų leidėjas siekė didesnio vienodumo, o tai paaiškina reglamento tikslai kuriant vidaus rinką ir laisvės, saugumo bei teisingumo erdvę. Šį vienodumo tikslą atspindi ir tai, kad pasirinkta priemonė yra reglamentas, o ne, pavyzdžiui, direktyva arba rekomendacija“.

³¹³ Konvencija dėl Šengeno susitarimo 1985 m. birželio 14 d. sudaryto tarp Beniliukso ekonominės sąjungos valstybių, Vokietijos Federacinės Respublikos ir Prancūzijos Respublikos Vyriausybės dėl laispsniško jų bendrų sienų kontrolės panaikinimo įgyvendinimo. OL L 239, p. 19.

³¹⁴ Žr., pvz., ESTT 2007 m. gruodžio 18 d. sprendimo byloje *Jungtinė Karalystė prieš Tarybą*, C-137/05, 61 p. Šioje byloje nagrinėtas klausimas, susijęs su biometrinių duomenų (pvz., veido atvaizdo ir pirštų atspaudų) įrašymu asmens dokumentuose, siekiant sukurti patikimesnę sąsają tarp paso ir jo savininko, taip pat kovoti su pasų klastojimu ir nesąžiningu naudojimu šiais dokumentais.

³¹⁵ Žr., pvz., generalinės advokatės Verice Trstenjak 2007 m. liepos 10 d. išvadą byloje *Jungtinė Karalystė prieš Tarybą*, C-137/05; generalinio advokato Paolo Mengozzi 2013 m. birželio 13 d. išvadą byloje *Schwarz*, C-291/12.

pripažintas bendrojo intereso tikslas³¹⁶. Tokiu būdu aviacijos saugumo patikros, apimančios kelionės dokumentų patikrinimą ir asmens tapatybės nustatymą, leidžia įžvelgti egzistuojančią tam tikrą sąsają tarp aviacijos saugumo ir nacionalinio saugumo bei viešosios tvarkos užtikrinimo tikslų.

Byloje *Landeshauptstadt Wiesbaden, C-61/22*, ESTT didžioji kolegija, sprendama klausimus, susijusius su pirštų atspaudų įtraukimu į asmens tapatybės korteles, pakartojo, kad tokia priemonė siekiama kovoti su suklastotų asmens dokumentų gamyba ir neteisėtu tapatybės pasisavinimu, taip pat užtikrinti asmens tapatybės dokumentų tikrinimo sistemų sąveiką. Vadinas, tai *inter alia* gali prisidėti „apskritai kovojant su nusikalstamumu ir terorizmu“. Iš tiesų, asmens tapatybės dokumentų saugumo priemonės itin svarbios aviacijos saugumo kontekste, siekiant užkirsti kelią aviacijos panaudojimui neteisėtais tikslais – ne tik teroristiniais motyvais, pavyzdžiui, užgrobian orlaivius, bet ir tokiais atvejais, kaip prekyba žmonėmis, vaikų pagrobimai ar pan. Be to, kaip šioje byloje pabrėžė ESTT, „tokia priemonė leidžia patenkinti kiekvieno Sąjungos piliečio poreikį turėti patikimų jų tapatybės nustatymo priemonių, o valstybėms narėms – įsitikinti, kad asmenys, kurie remiasi Sąjungos teisėje pripažįstamomis teisėmis, iš tiesų turi į jas teisę. Taigi, dėl tokios priemonės Sąjungos piliečiams lengviau įgyvendinti jų teisę laisvai judėti ir apsigyventi šalyje, kuri yra, beje, Chartijos 45 straipsnyje garantuojama pagrindinė teisė. Vadinas, Reglamentu (ES) 2019/1157 siekiami tikslai, be kita ko, į tapatybės kortelių laikmeną įtraukiant dviejų pirštų atspaudus, yra ypač svarbūs ne tik Sąjungai ir valstybėms narėms, bet ir Sąjungos piliečiams“. Taip šioje byloje ESTT išryškino su aviacijos saugumu neatsiejamai susijusios priemonės vertybinę reikšmę ne tik kolektyvine žmonių gyvybės bei sveikatos ir nuosavybės apsaugos, bet ir individualiaja kitų asmenų teisių bei laisvių – visų pirma, judėjimo laisvės – prasme. Kita vertus, asmeniui nesutinkant, jog į asmens dokumentą būtų įtraukti jo pirštų atspaudai, ir dėl šios priežasties atsisakant išduoti jam asmens tapatybės dokumentą, tokia priemonė neabejotinai lemtų jo judėjimo laisvės ribojimą. Šiuo aspektu EŽTT taip pat ne kartą yra konstatavęs, kad priemonė, kuria asmeniui atsisakoma suteikti dokumentą, leidžiantį jam išvykti iš šalies, prilygsta Konvencijos Ketvirtąjo protokolo 2 straipsnyje įtvirtintos judėjimo laisvės ribojimui³¹⁷. Prieš keletą metų pasaulį užklupusios koronaviruso (Covid-19) pandemijos kontekste tokiu dokumentu, manytina, galėtų būti

³¹⁶ Žr., pvz., ESTT 2013 m. spalio 17 d. sprendimą byloje *Schwarz, C-291/12*, kurioje taip pat nagrinėtas klausimas, susijęs su biometrinių duomenų (pirštų atspaudų) įrašymu asmens dokumentuose.

³¹⁷ Žr., pvz., EŽTT 2006 m. gruodžio 21 d. sprendimo byloje *Bartik prieš Rusiją*, peticijos Nr. 55565/00, 36 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją.

pagrįstai laikomas ir skiepi pažymėjimas, be kurio tam tikru laikotarpiu buvo draudžiamos tarpvalstybinės asmenų kelionės, todėl *de facto* jis buvo būtinas kelionės dokumentas. Savo ruožtu atsisakymas leisti asmeniui keliauti gali prilygti ir kitų žmogaus teisių ribojimui, pavyzdžiui, susirinkimų laisvės pažeidimui, kai atitinkama kelionė susijusi su siekiu dalyvauti tam tikrame susitikime³¹⁸ ar pan.

Sujungtose bylose *Parlamentas prieš Tarybą ir Komisiją*, C-317/04 ir C-318/04, kuriose buvo prašoma panaikinti Tarybos sprendimą 2004/496/EB ir Komisijos sprendimą 2004/535/EB, ESTT didžioji kolegija turėjo progą plačiau pasisakyti dėl jau minėtos keleivių duomenų įrašų (PNR) sistemos, konkrečiai – susitarimo tarp Europos Bendrijos ir Jungtinių Amerikos Valstijų dėl keitimosi tokiais duomenimis, grindžiamo terorizmo bei kitų sunkių nusikaltimų užkardymo ir kovos su jais tikslu. Šis, be kita ko, su žmonių gyvybės ir sveikatos bei nuosavybės apsauga tiesiogiai susijęs duomenų tvarkymas (transporto keleivių asmens duomenų perdavimas į trečiąją valstybę – JAV), Teisingumo Teismo vertinimu, yra būtinas apginti visuomenės saugumą. Tačiau iš minėtų bylose ginčytų sprendimų matyti, kad jie buvo paskatinti ir kitų – ekonominių – priežasčių, t. y. siekio panaikinti Europos oro vežėjų finansinių interesų teisinio nesaugumo situaciją³¹⁹. Kaip matyti iš bylos fabulos, iškart po 2001 m. rugsėjo 11 d. teroristinių išpuolių JAV priėmė įstatymą, numatantį, kad oro transporto vežėjai, vykdantys skrydžius į JAV teritoriją, iš jos arba per ją, privalo suteikti JAV muitinių įstaigoms elektroninę prieigą prie joms priklausančiose automatinėse užsakymų ir išvykimų kontrolės sistemose esančių duomenų, vadinamųjų *Passenger Name Records* (PNR)³²⁰. Pripažindama šių aviacijos saugumo ir

³¹⁸ Žr., pvz., EŽTT 2016 m. spalio 11 d. sprendimo byloje *Kasparov prieš Rusiją*, peticijos Nr. 53659/07, 66 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją.

³¹⁹ Žr., pvz., Tarybos sprendimo 2004/496/EB antrąją konstatuojamąją dalį, kurioje minimas „skubus poreikis ištaisyti neapibrėžtumą, į kurį pateko oro transporto įmonės ir keleiviai, taip pat ketinimas apsaugoti su tuo susijusių asmenų finansinius interesus“.

³²⁰ JAV Muitinių ir sienos apsaugos biuro iš oro vežėjų reikalaujami PNR duomenys apėmė ne tik oro transporto keleivio(-ių) vardą(-us) ir pavardę(-es), bet *inter alia* kitą rezervuojant skrydžio bilietus būtiną informaciją, kaip antai planuojamas kelionės datas, kelionės maršrutą, asmenų grupes, įregistruotas naudojantis tuo pačiu rezervavimo numeriu, keleivio(-ių) kontaktinę informaciją, informaciją apie mokėjimo priemones arba sąskaitų išrašymą, informaciją apie bagažą ir bendras pastabas apie keleivius. Net jeigu kai kurie iš šių duomenų, vertinami atskirai, neatrodo kaip galintys atskleisti konkrečią su duomenų subjektų privačiu gyvenimu susijusią informaciją, vis dėlto, vertinami kartu, jie gali detalai atskleisti visą kelionės maršrutą, kelionių įpročius, ryšius, egzistuojančius tarp dviejų ar daugiau asmenų, taip pat informaciją apie oro transporto keleivių finansinę padėtį, netgi jų mitybos įpročius

tiesiogiai susijusių nacionalinio saugumo interesų teisėtumą Europos Bendrijų Komisija informavo JAV, kad gali kilti minėtų nuostatų kolizija *inter alia* su Bendrijos ir valstybių narių teisės aktų nuostatomis dėl asmens duomenų apsaugos. Nors JAV valdžios institucijos atidėjo nurodytų nuostatų įsigaliojimo datą, tačiau nesutiko atsisakyti teisės bausti oro transporto bendroves, kurios jų nevykdys po šių nuostatų įsigaliojimo. Šiomis aplinkybėmis byloje pateiktoje išvadoje generalinis advokatas Philippe Léger akcentavo, kad tokiu atveju tiek neigiamų finansinių pasekmių tam tikroms kompanijoms turinčios JAV sankcijos, tiek skirtingas valstybių narių požiūris, kai vienos iš jų neleistų savo teritorijoje įsteigtoms oro transporto kompanijoms perduoti PNR duomenų priešingu atveju taip pat numatydamos sankcijas, o kitos nesiimtų tokių priemonių, galėtų iškraipyti konkurenciją tarp visų oro transporto kompanijų, įsteigtų valstybėse narėse, ir paveikti vidaus rinkos veikimą. Taigi, greta minėtų kovos su terorizmu ir kitais sunkiais nusikaltimais tikslų šios, be kita ko, aviacijos saugumu grindžiamos priemonės turėjo ir aiškiai išreikštą Sąjungos pripažįstamą bendrą ekonominį interesą.

Privalomo oro transporto keleivių asmens duomenų atskleidimo saugumo tikslais problema Teisingumo Teismo buvo nagrinėta ir byloje *Ligue des droits humains*, C-817/19. Šioje byloje, pasisakydamas dėl PNR direktyvoje nustatyta sistema siekiamo bendrojo intereso tikslo, ESTT konstatavo, jog šia direktyva siekiama užtikrinti Sąjungos vidaus saugumą ir apsaugoti asmenų gyvybę bei saugą. Šiuo tikslu pagal PNR direktyvą surinkti duomenys gali būti tvarkomi tik teroristinių ir sunkių nusikaltimų prevencijos, atskleidimo, tyrimo ir patraukimo už juos baudžiamojon atsakomybėn tikslais, kurie neabejotinai yra Sąjungos bendrojo intereso tikslai³²¹. Konkrečiai kalbant apie su teroristiniais nusikaltimais susijusią grėsmę, iš Teisingumo Teismo jurisprudencijos matyti, kad teroro aktai yra vertinami kaip „vienas iš

ar sveikatos būklę (šiuo klausimu žr., pvz., ESTT 2017 m. liepos 26 d. Nuomonės 1/15 (*ES ir Kanados PNR susitarimas*) 128 p.).

³²¹ Byloje pateiktoje išvadoje generalinis advokatas Giovanni Pitruzzella akcentavo, jog „[i]š Teisingumo Teismo jurisprudencijos matyti, kad visuomenės saugumo apsaugos tikslas, be kita ko, apimantis ir teroristinių nusikaltimų, ir sunkių nusikaltimų prevenciją, tyrimą, nustatymą ir patraukimą baudžiamojon atsakomybėn už juos, yra Sąjungos bendrojo intereso tikslas, kaip tai suprantama pagal Chartijos 52 straipsnio 1 dalį“, ir „Teisingumo Teismas taip pat pripažino, kad visuomenės saugumo užtikrinimo ir kovos su sunkiais nusikaltimais tikslai prisideda prie kitų asmenų teisių ir laisvių apsaugos“. Šiuo klausimu taip pat žr. ESTT 2014 m. balandžio 8 d. sprendimo sujungtose bylose *Digital Rights Ireland ir kt.*, C-293/12 ir C-594/12, 42 p.; 2017 m. liepos 26 d. Nuomonės 1/15 (*ES ir Kanados PNR susitarimas*), 148–149 p.

tokių veiksmų, kuriais gali būti rimtai destabilizuojamos pagrindinės valstybės konstitucinės, politinės, ekonominės ar socialinės struktūros ir kurie visų pirma kelia tiesioginį pavojų visuomenei, gyventojams ar pačiai valstybei, ir kad kiekvienos valstybės narės pagrindinis tikslas yra užkirsti kelią šiai veiklai ir ją sustabdyti, kad būtų apsaugotos esminės valstybės funkcijos ir pagrindiniai visuomenės interesai, siekiant užtikrinti nacionalinį saugumą³²². Šioje byloje pateiktoje išvadoje generalinis advokatas Giovanni Pitruzzella atkreipė dėmesį, kad teroristinė veikla gali kelti grėsmę valstybių narių nacionaliniam saugumui, todėl „PNR direktyva nustatyta sistema, kuri yra kovos su tokia veikla priemonė, prisideda prie valstybių narių nacionalinio saugumo apsaugos tikslo“, o iš ESTT jurisprudencijos matyti, kad nacionalinio saugumo užtikrinimo tikslo svarba viršija visuomenės saugumo užtikrinimo ir kovos su nusikalstamumu apskritai, net ir su sunkiais nusikaltimais, tikslų svarbą, todėl „gali pateisinti priemones, numatančias didesnę pagrindinių teisių suvaržymą nei tas, kurį būtų galima pateisinti kitais tikslais“³²³. Pasak generalinio advokato, vertinant minėtas priemones reikia atsižvelgti, be kita ko, į Chartijos 3 (Teisė į asmens neliečiamybę), 4 (Kankinimo ir nežmoniško ar žeminančio elgesio arba baudimo uždraudimas) ir 6 (Teisė į laisvę ir saugumą) straipsniuose įtvirtintų teisių svarbą bei įvertinti nacionalinio saugumo ir kovos su sunkiais nusikaltimais tikslų svarbą prisidedant prie kitų asmenų teisių bei laisvių apsaugos, kadangi „PNR duomenų tvarkymą visuomenė netgi gali suvokti kaip būtiną priemonę siekiant užtikrinti kelionių oro transportu saugumą“.

Vis dėlto, generalinis advokatas M. Poiares Maduro yra pastebėjęs, kad „priemonė būtina tarptautinei taikai ir saugumui palaikyti, negali būti pagrindas visiškai netaikyti Bendrijos teisės principų ir atimti iš asmenų jų pagrindines teises. Tai nesumenkina intereso palaikyti tarptautinę taiką ir saugumą svarbos; tai paprasčiausia reiškia, kad teismai tebeturi pareigą įvertinti priemonių, galinčių prieštarauti kitiems vienodos svarbos interesams, kuriuos teismams patikėta ginti, teisėtumą“. Šiuo aspektu generalinis advokatas atkreipė dėmesį į pavojų žmogaus teisių apsaugai, kuris kyla iš tam tikro saugumo kategorijai būdingo „sakralumo“, pabrėždamas, jog tuo atveju, „jei manoma, kad grėsmė visuomenės saugumui turi išimtinės reikšmės, ypač didėja spaudimas imtis priemonių, kuriomis nepaisoma asmenų teisių“. Pasak jo, „visuomenės saugumo srityje politiniais procesais gali būti perdėtai

³²² Žr. ESTT 2022 m. birželio 21 d. sprendimo byloje *Ligue des droits humains*, C-817/19, 170 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją.

³²³ Žr. generalinio advokato Giovanni Pitruzzella 2022 m. sausio 27 d. išvados byloje *Ligue des droits humains*, C-817/19, 104 p. ir jame nurodytą jurisprudenciją.

reaguojama į tiesioginį susirūpinimą visuomenei keliančius klausimus ir institucijos gali būti linkusios sumažinti daugelio nepasitenkinimą kelių asmenų teisių sąskaita“. Todėl tokiais atvejais, netgi aplinkybėmis, kuriomis galima būtų pateisinti išimtinis pagrindinių teisių apribojimus, „teismai turėtų atlikti savo pareigą [dar] budriau <...>, jog šiandienos politinė būtinybė netaptų rytojaus teisine realybe. Jų pareiga – užtikrinti, kad tai, kas gali būti politiškai naudinga konkrečiu momentu, taip pat atitiktų teisės viršenybę, be kurios ilgalaikėje perspektyvoje negali iš tikrųjų gyvuoti nė viena demokratinė visuomenė“. Generalinis advokatas atkreipė dėmesį, kad Teisingumo Teismas privalo atidžiai patikrinti, ar teiginys, jog egzistuoja itin didelė grėsmė saugumui, yra pagrįstas, ir „jis privalo užtikrinti, kad patvirtintomis priemonėmis būtų išlaikoma tinkama pusiausvyra tarp grėsmės saugumui pobūdžio ir masto, kuriuo šiomis priemonėmis kėsinamasi į pagrindines asmenų teises. <...> Tai darydamas Teisingumo Teismas nesikiša į politikos sritį, jis veikiau patvirtina tam tikras politinių sprendimų ribas, kurias nustato teisė“³²⁴. Šie M. Poiarės Maduro išsakyti teiginiai atspindi tam tikrą įtampą, kuri kyla iš itin svarbiais laikomų ir sudėtingų politinių, socialinių bei ekonominių vertinimų reikalaujančių tikslų, paprastai veikiančių valstybėms pripažįstamos vertinimo (nuožiūros) laisvės platėjimo kryptimi ir atitinkamai lemiančių mažiau intensyvią teisminę kontrolę, bei priešingo poreikio, kai kalbama apie žmogaus teisių apsaugą – kad teismai kaip tik atidžiau vertintų tokiais plačią vertinimo (nuožiūros) laisvę suteikiančiais tikslais grindžiamus žmogaus teisių ribojimus. Šiame kontekste pagrindines teises ribojančių priemonių priskyrimas aviacijos saugos ir (ar) aviacijos saugumo tikslams, kad ir kokie jie svarbūs, žmogaus teisių apsaugos požiūriu taip pat savaime nėra pakankamas. Kiekvienu konkrečiu atveju būtina nustatyti tikrąsias (konkretizuotas) aviacijos saugai ir (ar) aviacijos saugumui kylančias grėsmes, su kuriomis šiomis priemonėmis siekiama kovoti, jų pobūdį ir mastą, kurie turi būti pakankamai aiškiai pagrįsti, bei itin kruopščiai įvertinti šių priemonių ribojamąjį poveikį, kad būtų išlaikyta tinkama pusiausvyra.

ESTT didžioji kolegija byloje *Ligue des droits humains*, C-817/19, priminė, kad valstybėms narėms suteikta galimybė pateisinti Chartijoje įtvirtintų teisių apribojimą turi būti vertinama atsižvelgiant į suvaržymo, kurį lemia toks apribojimas, dydį ir tikrinant, ar šiuo apribojimu siekiamo bendrojo intereso tikslo svarba jį atitinka. Šiuo aspektu iš EŽTT jurisprudencijos taip pat matyti, kad Konvencijoje įtvirtintų teisių ribojimų prasme nacionalinės valdžios institucijos turi vertinimo (nuožiūros) laisvę, kurios apimtis priklauso

³²⁴ Žr. generalinio advokato M. Poiarės Maduro 2008 m. sausio 16 d. išvadą byloje *Kadi ir Al Barakaat International Foundation prieš Tarybą ir Komisiją*, C-402/05 P.

ties nuo paties apribojimo pobūdžio, ties nuo juo siekiamo tikslo svarbos³²⁵. Dėl EŽTT vykdomos proporcingumo kontrolės savo išvadoje sujungtose bylose *Parlamentas prieš Tarybą ir Komisiją*, C-317/04 ir C-318/04, kuriose nagrinėti klausimai, susiję su susitarimu tarp Europos Bendrijos ir Jungtinių Amerikos Valstijų dėl keitimosi oro transporto keleivių duomenų įrašų (PNR) duomenimis, ESTT generalinis advokatas Philippe Léger akcentavo, kad ši kontrolė įvairuoja atsižvelgiant *inter alia* į tokius rodiklius, kaip nagrinėjamos teisės apribojimo tikslas. Savo ruožtu aviacijos saugai ir aviacijos saugumui būdingas vertybinis pliuralizmas leidžia jų turiniui priskirti įvairius ginamus interesus (gėrius), kurių vertybinis svoris ne visada vienodas, todėl konkretus aviacijos saugos ir (ar) aviacijos saugumo, kaip teisėto tikslo, kuriuo grindžiamas atitinkamas ribojimas, svoris gali lemti įvairaus intensyvumo teisminę kontrolę – nuo didelę teisėkūros ir teisę taikančių subjektų vertinimo (nuožiūros) laisvę pripažįstančio pasirinkimo pagrindimo tam tikrais objektyviais kriterijais iki griežto mažiau žmogaus teisės ribojančių alternatyvų vertinimo. Mokslinėje literatūroje pabrėžiama, kad „konkreto tikslo svarba yra santykinė sąvoka, ir negali būti vertinama abstrakčiai. Todėl įvertinti, ar konkretus tikslas yra pakankamai svarbus, siekiant pagrįsti tam tikrus teisių apribojimus, galima tik taikant tolesnius proporcingumo testo elementus, o išankstinė pozicija dėl tikslo svarbos užbėgtų už akių galutiniam [proporcingumo testo] etapui, kurio metu vertinama pusiausvyra tarp siekiamo tikslo ir asmeniui pritaikytų apribojimų“ (Grimm, 2007 cituota Leonaitė, 2013, p. 34). Taigi aviacijos saugos ir aviacijos saugumo priemonėmis siekiamų tikslų konkretizavimas, aiškiai įvardijant saugomas vertybes ir joms kylančias grėsmes bei tokios apsaugos lygį, Chartijoje ir EŽTK pripažįstamų teisėtų tikslų riboti žmogaus teisės prasme yra būtinas tam, kad būtų galima tinkamai įvertinti tokių priemonių proporcingumą, taikant suvaržymo dydžio testą atsižvelgiant į nustatyto tikslo svarbą. Šiuo aspektu apsiribojimas tik bendro pobūdžio nuoroda į aviacijos saugą ir (ar) saugumą, kaip teisėtą tikslą taikyti žmogaus teisių ribojimus, nėra pakankamas.

EŽTT savo praktikoje taip pat yra konstatavęs, kad susitariančiosios valstybės, nepaisant joms tenkančios vertinimo (nuožiūros) laisvės, „negali kovos su terorizmu vardan imtis bet kokių priemonių, kurias jos laiko tinkamomis“³²⁶. Kiek tai susiję su aviacijos saugumui, be kita ko, priskiriamu

³²⁵ Žr., pvz., EŽTT 1981 m. spalio 22 d. sprendimo byloje *Dudgeon prieš Jungtinę Karalystę*, peticijos Nr. 7525/76, 52 p.; 1987 m. kovo 26 d. sprendimo byloje *Leander prieš Švediją*, peticijos Nr. 9248/81, 59 p.; ir kt.

³²⁶ Žr., pvz. EŽTT 1978 m. rugsėjo 6 d. sprendimo byloje *Klass ir kt.*, peticijos Nr. 5029/71, 49 punktą.

siekiu kovoti su terorizmu ir kitais sunkiais nusikaltimais, pastebėtina, kad šie tikslai EŽTT jurisprudencijoje pripažįstami galinčiais patekti į keleto Konvencijoje paminėtų teisėtų interesų, tokių kaip nacionalinis saugumas, visuomenės sauga, siekis užkirsti kelią viešosios tvarkos pažeidimams ar nusikaltimams bei apsaugoti kitų asmenų teises ir laisves, apimtį³²⁷. Šiuo aspektu kovos su terorizmu ir kitais sunkiais nusikaltimais tikslas EŽTT leidžia dar labiau išplėsti aviacijos saugumo suvokimą pagal Konvenciją pripažįstamų teisėtų tikslų riboti žmogaus teises prasme. Aviacijos sauga, kaip siekis apsaugoti žmones ir turtą (nuosavybę), taip pat gali iš dalies sutapti su Konvencijoje įtvirtintais teisėtais tikslais, pagrindžiančiais pagrindinių žmogaus teisių ir laisvių ribojimus. Vis dėlto, tokia sutaptis priklauso nuo kiekvieno individualaus atvejo, kadangi ją visų pirma lemia tuo konkrečiu atveju aviacijos saugos ir (ar) saugumo įgyjamas (vyraujantis) vertybinis turinys, atsižvelgiant į ginčijamą ribojančio poveikio priemonę, ir atitinkamai grėsmės, nuo kurių šiomis priemonėmis siekiama apsaugoti tas vertybes, todėl ir vertinimo (nuožiūros) laisvės apimtis, o su ja kartu ir teisminės kontrolės intensyvumas aviacijos sauga ir (ar) aviacijos saugumu grindžiamų ribojimų atžvilgiu nėra statiški, bet varijuoja. Pavyzdžiui, byloje *Nordic Info, C-128/22*, pateiktoje išvadoje generalinis advokatas Nicholas Emiliou pastebėjo, kad grėsmės „visuomenės sveikatai“, palyginti su grėsmėmis „viešajai tvarkai“ arba „visuomenės saugumui“, yra skirtingi dalykai – antai „grėsmė „viešajai tvarkai“ arba „visuomenės saugumui“ paprastai kyla dėl tam tikrų konkrečių asmenų, pavyzdžiui, teroristų arba pavojingų nusikaltėlių, elgesio, <...> [o] grėsmė „visuomenės sveikatai“ <...> paprastai nėra susijusi su tam tikrų konkrečių asmenų elgesiu“, todėl skiriasi ir kovai su šiomis grėsmėmis tinkamos priemonės – vienu atveju tinkamesnės individualios, o kitu atveju bendro pobūdžio ir labiau prevencinės priemonės³²⁸. Tai, be kita ko, atliepia doktrinoje pabrėžiamą ir aviacijoje egzistuojančią aiškią atskirtį tarp saugos ir saugumo pagal grėsmių kilmę ir pobūdį bei sąveiką su supančia aplinka, kuri taip pat svarbi sprendžiant dėl ribojimų suderinamumo su žmogaus teisių

³²⁷ Žr., pvz. EŽTT 1978 m. rugsėjo 6 d. sprendimo byloje *Klass ir kt.*, peticijos Nr. 5029/71, 46 punktą; 2020 m. sausio 30 d. sprendimo byloje *Breyer prieš Vokietiją*, peticijos Nr. 50001/12, 86–88 punktus ir juose cituotą jurisprudenciją; 2024 m. vasario 15 d. sprendimo byloje *Škoberne prieš Slovėniją*, peticijos Nr. 19920/20, 131 ir 135 punktus bei juose cituotą jurisprudenciją.

³²⁸ Minėta, kad galimų aviacijos saugumo rizikų atžvilgiu egzistuoja didelis neapibrėžtumas, kuris lemia griežtesnį ir indiferentišką tam tikrų bendro pobūdžio saugumo priemonių taikymą įvairių subjektų atžvilgiu, kaip būtiną minimalų standartą šiuolaikinėje aviacijoje.

apsaugos standartais, kadangi gali lemti griežtesnį arba švelnesnį teismo vertinimą.

Nurodytoje byloje *Nordic Info*, C-128/22, ESTT didžioji kolegija pažymėjo, jog „[i]š sąvokų „viešoji tvarka“ ir „vidaus saugumas“, kaip jos patikslintos Teisingumo Teismo jurisprudencijoje, matyti, kad tam tikrais atvejais grėsmė sveikatos apsaugai gali kelti didelę grėsmę viešajai tvarkai ir (arba) vidaus saugumui <...>. [V]iena vertus, sąvoka „viešoji tvarka“ reiškia, kad, be socialinės tvarkos sutrikdymo, kurį sukelia bet koks įstatymo pažeidimas, turi kilti tikra, esama ir gana didelė grėsmė vienam iš pagrindinių visuomenės interesų. Kita vertus, sąvoka „vidaus saugumas“ atitinka valstybės narės visuomenės saugumo vidinį aspektą ir apima, be kita ko, grėsmę institucijų ir pagrindinių viešųjų tarnybų veikimui bei gyventojų išlikimui, taip pat grėsmę kariuomenės interesams arba tiesiogines grėsmes gyventojų rimčiai ir fiziniam saugumui“. Tokiai situacijai Teisingumo Teismas prilygino Covid-19 ligos sukulto masto pandemiją, kuri daro „poveikį pagrindiniam visuomenės interesui, t. y. tikslui užtikrinti piliečių gyvybes, <...> [ir] bent jau dalies gyventojų, ypač pažeidžiamiausių, išlikimui [, todėl] gali būti laikoma didele grėsme viešajai tvarkai ir (arba) vidaus saugumui“. Šis pavyzdys iliustruoja tarp saugos ir saugumo, nepaisant jų skirtumų, egzistuojantį glaudų tarpusavio ryšį, kuris pabrėžiamas ir doktrinoje bei pripažįstamas aviacijoje, tačiau nepaisant jo šios dvi teisinės kategorijos negali būti tapatinamos.

Disertacinio tyrimo kontekste taip pat verta paminėti ESTT bylą *Heinrich*, C-345/06, kurioje nagrinėtas klausimas, susijęs su aviacijos saugumo reikalavimais dėl į oro uostų saugomas zonas ir orlaivio saloną draudžiamų įnešti daiktų, o tiksliau – tokių daiktų sąrašą įtvirtinusio Komisijos įgyvendinančio reglamento priedo nepaskelbimo. Teisingumo Teismas šioje byloje minėtą priedą pripažino neprivalomu, tačiau tik tiek, kiek juo nustatomos pareigos privatiems asmenims. Šiuo aspektu Teisingumo Teismas pažymėjo, kad tai neturi reikšmės valstybėms narėms nustatytoms pareigoms civilinės aviacijos saugumo srityje, siekiant neleisti įnešti į saugomas zonas ir orlaivius draudžiamų daiktų. Byloje pateikta generalinės advokatės Eleanor Sharpston išvada leidžia manyti, kad būtent pastaroji aplinkybė, t. y. valstybėms narėms šioje (civilinės aviacijos saugumo) srityje nustatytų pareigų išlaikymas, lėmė sprendimo pripažinti minėtą reglamentą negaliojančiu poveikio ribojimo laiko atžvilgiu netaikymą byloje. Iš šiuo aspektu generalinės advokatės pateiktos argumentacijos matyti, kad oro uostų saugumą didinančių taisyklių išlaikymas, įskaitant byloje aktualų draudimą įsinešti į orlaivį grėsmę aviacijos saugumui keliančius daiktus, vertintas kaip viešasis interesas, kuris gali pagrįsti aiškaus teisės akto paskelbimo

reikalavimo pažeidimo toleravimą arba poreikį išlaikyti ydingos teisinės priemonės padarinius.

Byloje *Air Canada prieš Jungtinę Karalystę*, peticijos Nr. 18465/91, EŽTT nagrinėjo atvejį, susijusį su 1983–1987 metais įvykusiais keletu nerimą keliančių incidentų dėl oro transporto bendrovės „Air Canada“ taikomų aviacijos saugumo procedūrų tinkamumo Londono Hitrou (angl. *Heathrow*) oro uoste, pavyzdžiui, bendrovės orlaiviais atgabentose siuntose aptiktų didelių kiekių narkotinių medžiagų, taip pat iš bendrovės tranzito zonos dingusių siuntų, kuriose, muitinės teigimu, buvo narkotikų, prie šių nusikalstamų veikų, be kita ko, prisidedant bendrovės darbuotojams. Siekdama kovoti su neteisėtu aviacijos panaudojimu narkotikų kontrabandai, Jungtinės Karalystės muitinės tarnyba įspėjo visus Hitrou, taip pat Londono Gatviko (angl. *Gatwick*) oro uostuose veikiančius oro linijų operatorius apie gresiančias sankcijas, jei jų orlaiviuose bus aptikti neteisėti kroviniai, *inter alia* apie galimą orlaivio areštą, jeigu jis naudojamas neteisėtoms medžiagoms gabenti. Vėliau viename iš reguliariu maršrutu keleivius bei krovinius skraidinusių ir Hitrou oro uoste nusileidusių bendrovei priklausančių orlaivių, kurio vertė viršijo 60 mln. svarų sterlingų, buvo aptikta siunta su suklastotu krovinio važtaraščio numeriu, kurioje rasta 331 kg kanapių derivos, o bendrovės kompiuterinėje sistemoje nebuvo jokių duomenų apie šią siuntą. Nurodytas orlaivis, į kurį tuo metu turėjo būti laipinami keleiviai kitam skrydžiui, buvo areštuotas, tačiau vėliau grąžintas bendrovei, šiai sumokėjus 50 tūkst. svarų sterlingų baudą. Bendrovei skundžiantis pagal Konvencijos Pirmojo protokolo 1 straipsnį dėl jos nuosavybės teisių apribojimo, Jungtinės Karalystės Vyriausybė pažymėjo, kad dėl itin rimtų bendrovės aviacijos saugumo pažeidimų, kurie buvo nustatyti ir anksčiau, egzistavo svarbūs viešojo intereso tikslai, pateisinantys orlaivio konfiskavimą ir vėliau įpareigojimą sumokėti baudą, bendrovei siekiant jį susigrąžinti, tarp tokių tikslų – siekis paskatinti bendrovę taikyti aukštesnius aviacijos saugumo standartus, kad būtų užkirstas kelias pavojingų narkotinių medžiagų gabenimui. Tam iš esmės pritarė EŽTT, pripažindamas, kad nurodytomis priemonėmis buvo siekiama bendrojo intereso tikslo kovoti su tarptautine narkotikų kontrabanda, turint tikslą pagerinti bendrovės saugumo procedūras. Nurodytu atveju aviacijos saugumas buvo suvokiamas kaip viešojo intereso tikslas, o nuosavybės teisės ribojimas – kaip sąmoningai taikyta priemonė šiam tikslui pasiekti.

Tačiau atkreiptinas dėmesys, kad nurodytu atveju nebuvo nustatyti kokie nors bendrovės „Air Canada“ neteisėti veiksmai, kiek tai susiję su narkotikų kontrabandos gabenimu. Tai pabrėžė ir teisėjas B. Walsh savo atskirojoje nuomonėje, konstatuodamas, jog tokiu būdu Strasbūro teismas iš principo

pripažino, kad bendrojo intereso tikslais nekalto asmens turtas gali būti konfiskuotas neatlygintinai ir tai nebūtų laikoma Konvencijos Pirmojo protokolo 1 straipsnio pažeidimu. Tai B. Walsh prilygino požiūriui, kad vieno nekalto žmogaus mirtis gali būti pateisinama siekiant išgelbėti daugelio gyvybes. Viena vertus, galima sutikti su šiuo aspektu išsakytomis B. Walsh abejonėmis, kadangi nacionaliniai teismai iš tiesų buvo konstatavę minėtos bendrovės nekaltumą, ir Jungtinės Karalystės Vyriausybė to neginčijo. Kita vertus, tiesioginės kaltės dėl narkotikų kontrabandos nebuvimas nereiškia, kad bendrovė laikėsi visų pagal tarptautinius standartus būtinų aviacijos saugumo taisyklių ir procedūrų, kurios rodo tam tikrą tarptautinį konsensumą šioje (aviacijos saugumo) srityje ir veikia atitinkamiems subjektams pripažįstamos vertinimo (nuožiūros) laisvės siaurėjimo kryptimi, juolab kad nagrinētu atveju bendrovė apie tai buvo net keletą kartų informuota ir įspėta, o egzistavusios aviacijos saugumo spragos bendrai kėlė daug rimtesnę grėsmę, nei vien narkotikų kontrabanda. Šiuo atveju būtent atsakingų institucijų nustatytu ilgą laiką (kelerius metus) besitęsiančiu ir nuolat pasikartojančiu netinkamu aviacijos saugumo procedūrų vykdymu pasireiškusį bendrovės kaltę sudarė prielaidas realiai panaudoti aviaciją neteisėtiems tikslams, konkrečiai aptariamam atveju – tarptautinei narkotikų kontrabandai. Be to, jau vien pats faktas, kad dėl bendrovės netinkamų aviacijos saugumo procedūrų pašaliniai asmenys gali pakankamai laisvai įnešti į orlaivį draudžiamas medžiagas, neabejotinai kelia rimtą ir realų pavojų ne tik dėl kontrabandos, bet ir, visų pirma, dėl galimos terorizmo grėsmės. Taigi aplinkybė, jog bendrovė prie nurodytų neteisėtų veiksmų iš esmės prisidėjo netiesiogiai, savaime nepaneigia, kad taikyta priemonė (reikalavimas sumokėti 50 tūkst. svarų sterlingų, norint atgauti dešimčių milijonų vertės orlaivį, tokia finansinė sankcija siekiant paskatinti bendrovę pagerinti aviacijos saugumo procedūras) gali būti laikoma tinkama ir proporcinga siekiamiems bendrojo intereso tikslams. Juolab kad iš bylos duomenų buvo matyti, jog vėliau bendrovėje nebenustatyti aviacijos saugumo procedūrų trūkumai. Šiomis aplinkybėmis EŽTT sprendė, kad buvo išlaikyta tinkama pusiausvyra ir nurodyta priemonė laikytina proporcinga siekiamiems tikslams.

EŽTT byloje *Gahramanov prieš Azerbaidžaną*, peticijos Nr. 26291/06, kurioje keltas klausimas dėl galimo pareiškėjo teisės į laisvę (Konvencijos 5 str.) apribojimo, kai jis patikros oro uoste metu buvo sustabdytas, siekiant jo atžvilgiu atlikti papildomą saugumo patikrinimą, atkreipė dėmesį, kad visuomenėje dažnai pasitaiko situacijų, kai asmenys gali būti verčiami kęsti teisės į laisvę ar judėjimo laisvės apribojimus bendrojo gėrio (angl. *common good*) tikslais. Nors pastaruoju atveju aviacijos saugumas iš esmės vertintas viešojo intereso kontekste, didesnę reikšmę pagrindžiant aviacijos saugumo

tikslais vykdomas patikras turėjo kitos priežastys. EŽTT vertinimu, šiuo atžvilgiu tokiais tikslais keleivis, pasirinkęs kelionę lėktuvu, gali būti vertinamas kaip sutikęs su keliais aviacijos saugumo patikrinimais – visų pirma, asmens dokumentų, bagažo, taip pat kitais formalumais, siekiant nustatyti jo tapatybę ir tai, ar jis nekelia pavojaus skrydžių saugumui. Tokį vertinimą EŽTT byloje grindė tuo, kad keliautojas lėktuvu laisva valia pasirenka šį kelionės (oro transportu) būdą ir žino, jog tiek jis pats, tiek jo bagažas gali būti apieškomi prieš lipant į lėktuvą, bei turi pasirinkimo laisvę, nes gali palikti namie asmeninius daiktus, kurių nepageidauja pateikti tikrinimui, arba pasirinkti keliauti kitu būdu³²⁹. Vis dėlto, ši EŽTT pozicija kritikuotina ir tam tikrais atvejais gali būti sunkiai pritaikoma, kadangi alternatyva keliauti kitu būdu ne visada yra prieinama, ir kitos transporto rūšys dėl savo ypatumų negali būti visais atvejais laikomos viena kitą pakeičiančiomis, pavyzdžiui, dėl geografinės padėties arba kitų objektyvių aplinkybių (klimato sąlygų ar pan.) nesant galimybių atitinkamas vietas pasiekti sausumos ar vandens transportu³³⁰.

Dėl visuomenės baimės aviacijos saugumo požiūriu, t. y. visuomenės saugumo jausmo arba psichologinės aviacijos saugumo dimensijos, kuri ne visuomet koreliuoja su aviacijos saugumu objektyviaja prasme, tačiau kurios visiškai ignoruoti oro transporto sektorius taip pat negali, verta paminėti EŽTT nagrinėtą bylą *S.A.S. prieš Prancūziją*, peticijos Nr. 43835/11. Šioje byloje EŽTT didžiajai kolegijai teko pasisakyti dėl Prancūzijoje įvesto draudimo slėpti savo veidą viešose vietose. Pareiškėja, Prancūzijos pilietė, teigė esanti pamaldi musulmonė, todėl dėvinti burką³³¹ bei nikabą³³². Ji paaiškino, kad nikabą nešioja ne visada, tačiau norėjo, kad galėtų jį nešioti tada, kai pati pasirinks, ypač atsižvelgiant į jos dvasinius jausmus (pavyzdžiui, tam tikrais religiniais laikotarpiais, tokiais kaip Ramadanai), kad išreikštų savo religinį, asmeninį ir kultūrinį tikėjimą. Pareiškėja netvirtino, kad ji turėtų turėti galimybę dėvėti nikabą ir tada, kai, pavyzdžiui, atliekama saugumo

³²⁹ Žr., pvz., EŽTT 2010 m. sausio 12 d. sprendimo byloje *Gillan ir Quinton prieš Jungtinę Karalystę*, peticijos Nr. 4158/05, 64 punktą.

³³⁰ Šiuo klausimu žr., pvz., ESTT 2006 m. sausio 10 d. sprendimą byloje *IATA ir ELFAA, C-344/04*; 2013 m. sausio 31 d. sprendimą byloje *Denise McDonagh prieš Ryanair Ltd, C-12/11*, ES Bendrojo Teismo 2021 m. balandžio 14 d. sprendimą byloje *Ryanair prieš Komisiją (Finnair I; Covid-19)*, T-388/20, kuriuose pažymėta, jog įvertinus skirtingų transporto rūšių veikimo būdus, prieinamumo sąlygas ir tinklų pasiskirstymą bei atsižvelgiant į atitinkamų vietovių klimato sąlygas ir geografinę padėtį, kitos transporto rūšys ne visada yra tinkama alternatyva aviacijai, todėl jos nėra viena kitą pakeičiančios.

³³¹ Visą kūną dengiantis rūbas.

³³² Musulmonių galvos apdangalas, slepiantis plaukus ir visą veidą, išskyrus akis.

patikra ar būtina nustatyti tapatybę, kaip antai oro uostuose. Vis dėlto apžvelgiamoje byloje EŽTT atsižvelgė į tai, kad veidas vaidina svarbų vaidmenį socialiai bendraujant, ir nusprendė, jog uždraudus dėvėti visą veidą dengiančius šyduos visose viešose vietose (ne tik atliekant saugumo patikras ar esant poreikiui nustatyti asmens tapatybę arba tokiose saugumo atžvilgiu jautriose vietose kaip oro uostai) buvo siekiama teisėtų tikslų. Teismas sutiko su valstybės atsakovės pozicija, kad barjeras, kurį prieš kitus sukuria žmogaus veidą slepiantis šydas, verčia abejoti atvirų tarpasmeninių santykių galimybe, todėl suvoktinas kaip pažeidžiantis kitų teisę gyventi socializavimosi aplinkoje, kuri turi palengvinti žmonių gyvenimą kartu. Be to, priimdamas ginčijamą draudimą, įstatymų leidėjas siekė spręsti „visuomenės saugos“ klausimus. Nors EŽTT nepripažino, kad siekiant pastarojo (visuomenės saugos) tikslo minėtas bendro pobūdžio draudimas viešose vietose dėvėti veidą dengiančius šyduos buvo būtinas demokratinėje visuomenėje, dėl kito byloje identifikuito teisėto tikslo (apsaugoti kitų asmenų teises) šį draudimą Strasbūro teismas vertino kaip būtiną žmonių bendro gyvenimo sąlygą. Tuo tarpu, pavyzdžiui, byloje *Phull prieš Prancūziją*, peticijos Nr. 35753/03, taip pat susijusioje su galvos apdangalų dėvėjimu konkrečiai saugumo patikrų metu, EŽTT pripažino, kad reikalavimu atliekant oro uosto saugumo patikrą nusiimti turbaną³³³ buvo siekiama vieno iš Konvencijoje įtvirtintų teisėtų tikslų – užtikrinti visuomenės saugą. Pastarojoje byloje EŽTT pabrėžė, kad saugumo patikros oro uostuose neabejotinai yra būtinos visuomenės saugos sumetimais. Šiuo aspektu pastebėtina, kad EŽTT saugos ir saugumo sąvokas Konvencijoje įtvirtintų teisėtų tikslų riboti žmogaus teises prasme iš esmės sutapatino, visuomenės saugą aiškindamas plačiai, kaip apimančią ir saugumo dimensiją. Be to, pastarosiose bylose pateiktas Strasbūro teismo vertinimas nurodytu klausimu iš esmės atspindi vakarietišką požiūrį, kuris nebūtinai bus pritaikomas kitose kultūrose, o turint omenyje aviacijai būdingą tarptautiškumą globaliu mastu tai gali būti problematiška.

Aviacijos sauga ir aviacijos saugumas, kurie visuomenės dažnai yra itin sureikšminami, negali būti vertinami abstrakčiai ir suabsoliutinami žmogaus teisių apsaugos atžvilgiu bei savaime negali įgyti prieš jas (žmogaus teises ir laisves) prioriteto, o pasirinkimas tarp skirtingų vertybių šiuo aspektu reiškia ne jų priešpriešą, bet pusiausvyros paiešką. Kaip byloje *Skeyes*, C-353/20, pateiktoje išvadoje atkreipė dėmesį generalinis advokatas Athanasios Rantos, „neatsižvelgiant į tai, jog aviacijos saugos [analogiškai ir aviacijos saugumo] tikslas yra labai svarbus <...>, toks tikslas nėra atskiras konceptas – jis turi

³³³ Galvos apdangalas, aplink kurį apvyniota lininio, medvilninio arba šilkinio audinio juosta.

būti aiškinamas atsižvelgiant <...> taip pat bendrai į kitas pagrindines laisves“. D. Murauskas (2021, p. 108) pažymi, kad postmodernybei būdingas vertybinis pliuralizmas ir reliatyvumas „trina galimybę išsaugoti vertybių hierarchijos kuriamą aiškumą“, ir neišvengiamai veda prie tokių situacijų, kai vienu metu sąveikauja kelios vertybės. Kita vertus, sprendžiant konkrečias situacijas šioje pusiausvyros paieškoje galiausiai vienos vertybės vis tiek nusveria kitas, „neišsaugant visų vertybių sakralumo“, ir tokia įtampa tarp vertybių yra pateisinama, nes neįmanoma turėti visko vienu metu. Šiuo aspektu byloje *Airhelp*, C-28/20, generalinis advokatas Priit Pikamäe pastebėjo, kad „dažnai pagrindinės teisės negali būti garantuojamos be apribojimų, ypač jeigu jos susiduria su kitais Sąjungos teisės saugomais teisėtais interesais, kaip tai matyti iš reikšmingų Chartijos nuostatų“. Todėl, perfrazuojant tarptautinėje viešojoje teisėje pripažįstamą bendrąjį teisės principą *qui habet commodam ferre debet onera et contra* (lot. tas, kuris naudojasi privalumais, turi prisiimti ir našta, ir atvirkščiai), aviacijos saugos ir aviacijos saugumo teikiami privalumai neišvengiamai lemia tam tikrus kitų vertybių, įskaitant tarptautinių žmogaus teisių apsaugos instrumentų, tokių kaip Chartija ar EŽTK, garantuojamų teisių ir laisvių, ribojimus. Tačiau tai nereiškia, kad aviacijos saugos ir aviacijos saugumo tikslai gali pateisinti žmogaus teisių apsaugos silpnėjimą.

Siekiant užtikrinti veiksmingą žmogaus teisių apsaugą, svarbu tinkamai atskleisti aviacijos saugos ir aviacijos saugumo, kaip teisėto tikslo riboti žmogaus teises, turinį, atsižvelgiant į įvairius šiam turiniui reikšmingą įtaką turinčius elementus, ir tai daryti būtina skaidriai, kad visuomenė galėtų aiškiai suprasti atitinkamų sprendimų priėmimo priežastis. Šiuo klausimu EŽTT ne kartą yra pažymėjęs, jog kalbant apie pavojingą veiklą, kokia iš prigimties yra ir aviacija, ypatingas dėmesys turėtų būti skiriamas visuomenės teisei gauti informaciją³³⁴. Tokiu atveju skaidrumas yra vienas efektyviausių būdų kovoti su grėsmėmis žmogaus teisių apsaugai, kylančiomis dėl aviacijos saugai ir aviacijos saugumui būdingo neapibrėžtumo, kai šiais tikslais grindžiamų ribojimų atžvilgiu pripažįstama vertinimo (nuožiūros) laisvė ir atitinkamai teisminės kontrolės intensyvumas kiekvienu konkrečiu atveju gali reikšmingai skirtis, be kita ko, dėl nevienodo jų svorio, kylančio iš vertybinio pliuralizmo.

³³⁴ Žr., pvz., EŽTT 2004 m. lapkričio 30 d. sprendimo byloje *Öneryildiz prieš Turkiją*, peticijos Nr. 48939/99, 89–90 p., taip pat 2008 m. kovo 20 d. sprendimo byloje *Budayeva ir kiti prieš Rusiją*, peticijų Nr. 15339/02, 21166/02, 20058/02, 11673/02 ir 15343/02, 131–132 p., kuriuose pabrėžiama, jog „kai kalbama apie pavojingą veiklą, galimybė visuomenei gauti aiškią ir išsamią informaciją yra laikoma pagrindine žmogaus teise“.

ESTT ir EŽTT praktikoje pakankamai gausu atvejų, kai teismams teko balansuoti tarp aviacijos saugos ir aviacijos saugumo ginamų interesų iš vienos pusės bei Chartijoje ir EŽTK garantuojamų teisių iš kitos pusės. Vis dėlto, teismams savo sprendimuose aiškiai ir eksplicitiškai neatskleidžiant aviacijos saugos ir aviacijos saugumo turinio kiekvienu atveju, t. y. kokias ir kieno bei nuo kokių grėsmių ir iki kokio lygio saugotinas vertybes aviacijos sauga ir (ar) aviacijos saugumas reprezentuoja tuo individualiu atveju, sudėtinga visapusiškai įvertinti pasirinkto teisinės kontrolės intensyvumo ir atlikto balansavimo proceso tinkamumą pagal pačių šių teismų suformuluotus kriterijus. Toks skaidrumo trūkumas aviacijos saugos ir aviacijos saugumo teisinio turinio atžvilgiu taip pat neleidžia išspręsti galimo piktnaudžiavimo šiomis plačiomis ir daugialypėmis teisinėmis kategorijomis problemos, siekiant pateisinti žmogaus teisių ribojimus. Aviacijos saugos ir aviacijos saugumo, kaip pagrindo (teisėto tikslo), nors ir netiesioginio, riboti žmogaus teises, taikymas turi būti pakankamai aiškus ir nuspėjamas, kad suteiktų patikimas garantijas, be kita ko, apsaugančias nuo šias aviacijos sauga ir (ar) aviacijos saugumu grindžiamas priemonės taikančių subjektų savivalės. Kadangi aviacijos saugai ir aviacijos saugumui neišvengiamai būtinas lankstumas, neleidžiantis iš anksto (*ex ante*) tiksliai apibrėžti nurodytas esmines šių koncepcijų sudedamąsias dalis, būtent skaidrumas jas taikant, kai aiškiai atsakoma į minėtus klausimus, gali padėti užkirsti kelią galimam piktnaudžiavimui šiomis kategorijomis ir išvengti nepagrįsto jų sureikšminimo, iš anksto priskiriant joms didelį vertybinį svorį.

Aviacijos saugai ir aviacijos saugumui būdingas reikšmingas imanentinis vertybinis krūvis iš esmės leidžia pagrįsti aviacijos saugos ir aviacijos saugumo, kaip teisėto tikslo riboti Chartijos ir EŽTK garantuojamas žmogaus teises, įgyjamą prasmę per patį abstrakčiausią juos vienijančią elementą – bendras vertybes. Šiuo aspektu aviacijos sauga ir aviacijos saugumas žmogaus teisių ribojimo pagrindais (teisėtais tikslais) Chartijos ir EŽTK prasme nėra savarankiški, o tokiais gali tapti (būti pripažinti) per juos ir Chartijoje bei EŽTK tiesiogiai įtvirtintus teisėtus žmogaus teisių ribojimo tikslus vienijančią vertybinę turinį, todėl jis turi būti aiškiai atskleistas. Aviacijos saugos ir aviacijos saugumo saugotinos vertybės apibendrintai apibrėžiamos kaip žmonės ir turtas (nuosavybė). Tai itin talpios vertybinės kategorijos, savyje talpinančios daugybę referencinių gėrių ir galinčios perteikti daug reikšmių, *inter alia* tokių fundamentalių žmogaus teisių, kaip teisė į gyvybę ir sveikatą, apsaugą. Būtent šios savybės, t. y. pliuralistinis vertybinis turinys (arba vertybinis pliuralizmas) ir reikšmingas vertybinis krūvis, leidžia aviacijos

saugai ir aviacijos saugumui įgyti įvairių pagal Chartiją ir EŽTK pripažįstamų teisėtų tikslų riboti žmogaus teises prasme, tačiau dėl tos pačios priežasties jų vertybinis svoris nėra statiškas, o kiekvienu konkrečiu atveju gali reikšmingai varijuoti. Be to, dėl aviacijos saugos ir aviacijos saugumo teisinio turinio daugialypiškumo, ypač vertybiniu požiūriu, kuris gali sutapti su žmogaus teisių apsaugos interesais, jais grindžiant žmogaus teisių ribojimus ne visais atvejais yra pagrįsta šiuos interesus priešinti, taigi aviacijos saugos ir aviacijos saugumo santykis su žmogaus teisėmis ieškant šių vertybių pusiausvyros yra gana problemiškas.

Aviacijos saugos ir aviacijos saugumo, kaip žmogaus teisių ribojimo pagrindo (teisėto tikslo) Chartijos ir EŽTK prasme, suvokimas įvairiuose kontekstuose varijuoja ir gali įgyti nevienodą turinį, patekdamas į skirtingų Chartijoje ir EŽTK įtvirtintų teisėtų tikslų, leidžiančių pateisinti žmogaus teisių ir laisvių ribojimus, apibrėžtį – valstybės saugumo, visuomenės saugos ar ekonominės gerovės interesų, siekio užkirsti kelią viešos tvarkos pažeidimams ar nusikaltimams arba apsaugoti žmonių sveikatą, taip pat būti laikomi Sąjungos pripažintu bendru interesu ar suvokiami kaip siekis apsaugoti kitų asmenų teises ir laisves. Šia prasme aviacijos sauga ir aviacijos saugumas žmogaus teisių ribojimų atžvilgiu iš esmės „slepiasi“ po Chartijoje ir EŽTK įtvirtintais teisėtais tikslais, tačiau nei vienas iš nurodytų pagal Chartiją ir (ar) EŽTK pripažįstamų teisėtų tikslų riboti žmogaus teises ir laisves visiškai neapima aviacijos saugos ir (ar) aviacijos saugumo. Aviacijos saugos ir (ar) aviacijos saugumo, kaip teisėto tikslo, kuriuo grindžiamas atitinkamas konkretus ribojimas, svarba ne visada vienoda ir kartu su kitais vertinimo (nuožiūros) laisvės apimtį lemiančiais kriterijais kiekvienu atveju gali lemti įvairaus intensyvumo teisminę kontrolę – nuo apsiribojimo „akivaizdžios klaidos“ arba „aiškaus pažeidimo“ (ne)nustatymu, iki griežto vertinimo, reikalaujant pateikti „labai rimtas“ arba „ypatingai svarbias“ priežastis ribojimo taikymui. Todėl aviacijos saugos ir aviacijos saugumo, kaip teisėto tikslo, svarba iš esmės yra santykinė kategorija, kuri turi būti atskirai vertinama kiekvienu atveju.

Aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sampratoms būdingas abstraktumas žmogaus teisių apsaugos prasme iš esmės gali būti suderinamas su iš Chartijos ir Konvencijos kylančiu numatomumo reikalavimu, tačiau tam kiekvienu individualiu atveju, kai aviacijos sauga ir (ar) saugumu remiamasi, kaip teisėtu tikslu riboti žmogaus teises, šios teisinės kategorijos privalo būti patikslintos, aiškiai ir skaidriai iškomunikuojant, kokį tiksliai teisinį turinį jos įgyja jas taikant toje konkrečioje situacijoje, be kita ko, atskleidžiant vertybes, kurioms kylančią grėsmę siekiama suvaldyti, ir grėsmes, nuo kurių tas vertybes siekiama apsaugoti, taip pat tokių grėsmių „priimtina lygi“, t. y. ribą,

leidžiančią pagrįsti šių ribojimų proporcingumą. Iš ESTT ir EŽTT sprendimų analizės matyti, kad aviacijos saugos ir (ar) aviacijos saugumo tikslo teisėtumas Chartijos ir EŽTK prasme paprastai yra vertinamas jį siejant su konkrečia (žmogaus teises ribojančia) priemone ir kiekvienu individualiu atveju gali skirtis, priskiriant jį kuriam nors vienam ar keliems pagal Chartiją ir EŽTK pripažįstamiems teisėtiems tikslams. Vis dėlto, ESTT ir EŽTT jurisprudencija atskleidžia šių teismų pripažįstamą tam tikrą aviacijos saugos ir aviacijos saugumo ginamų interesų „svorio (svarbos) prezumpciją“. Tačiau ESTT ir EŽTT iš esmės neskiria daugiau dėmesio savo sprendimuose aiškiai ir skaidriai atskleisti esminius aviacijos saugos ir aviacijos saugumo turinį sudarančius elementus bei nepateikia aiškių kriterijų ir taisyklių, kurie leidžia (arba ne) juos priskirti vienam ar keliems konkrečioms pagal Chartiją ir EŽTK pripažįstamiems teisėtiems tikslams, taip iš esmės apribojant galimybę patikrinti šių teismų pasirinktą žmogaus teisių ribojimų kontrolės intensyvumą ir pagal tai atliktą vertinimą taikant jų pačių praktikoje suformuluotus kriterijus – ESTT ir EŽTT sprendimuose šiuo atžvilgiu paprastai apsiribojama tik abstrakčiais teiginiais, kad atitinkama aviacijos saugos ir (ar) aviacijos saugumo priemonė siekiama vieno ar kelių iš minėtų tikslų.

Siekiant tiksliau atskleisti aviacijos saugos ir aviacijos saugumo turinį, svarbu atsakyti į esminius klausimus: sauga / saugumas kam (kokioms ir kieno vertybėms)?; nuo ko (nuo kokių grėsmių)?; iki kokio lygio (kokiomis sąnaudomis)? Atsakymų į nurodytus klausimus, kurie gali būti laikomi tam tikru kontroliniu sąrašu, detalumas (išsamumas) kiekvieną kartą gali skirtis priklausomai nuo tyrimo tikslų. Vis dėlto žmogaus teisių apsaugos kontekste, turint omenyje iš aviacijos saugos ir aviacijos saugumo kylančių galių diskrecinį pobūdį, ypatingai svarbu, kad atsakymai į minėtus klausimus leistų gauti reikšmingą ir pakankamai tikslų apibrėžimą, kuriuo remiantis kiekvienu individualiu atveju būtų įmanoma patikimai įvertinti aviacijos sauga ir (ar) aviacijos saugumu grindžiamų žmogaus teises ribojančių priemonių teisėtumą ir išvengti galimo piktnaudžiavimo šiomis teisinėmis kategorijomis, nepagrįstai išplečiant jų taikymą. Atsakymai į šiuos klausimus žmogaus teisių apsaugos požiūriu yra tokie reikšmingi, kad turėtų būti aiškiai eksplicitiškai iškomunikuojami kiekvienu atveju siekiant aviacijos sauga ir (ar) aviacijos saugumu pagrįsti taikomus ribojimus. To nepadarius arba geriausiu atveju iš argumentų visumos tik implicitiškai galint numanyti atsakymus į minėtus klausimus, aviacijos saugos ir aviacijos saugumo teisinio turinio vertinimą iš esmės lemia vien atsitiktinumas, kuris žmogaus teisių apsaugos požiūriu nėra priimtinas ir neleidžia užtikrinti bent minimalaus aviacijos sauga ir (ar) aviacijos saugumu grindžiamų žmogaus teises ribojančių priemonių taikymo

numatomumo. Tai gali sukelti prieštarinę požiūrį į aviacijos saugą ir aviacijos saugumą, kaip į teises vertybes ir teisėtą tikslą riboti žmogaus teises. Kai siekiama apsaugoti vertybes, jos (vertybės) turi būti aiškinamos plačiai, bet kai vertybės yra apribojamos, jie (ribojimai) turi būti aiškinami siaurai. Kadangi aviacijos sauga ir aviacijos saugumas gali būti suvokiami kaip teisėtas tikslas riboti žmogaus teises ir laisves, šios sąvokos žmogaus teisių apsaugos prasme turi būti aiškinamos siaurai, t. y. plečiamasis jų aiškinimas atrodo negalimas. Tačiau iš kitos pusės reikšmingas aviacijos saugos ir aviacijos saugumo vertybinis krūvis reikalauja plataus požiūrio į šių koncepcijų saugomas vertybes, o toks aviacijos saugai ir aviacijos saugumui būdingas dvilypiškumas taip pat lemia probleminį jų santykį su žmogaus teisėmis.

Dėl aviacijos saugai ir aviacijos saugumui būdingo reikšmingo vertybinio krūvio šie tikslai dažnai be didesnių abejonių ir išsamesnių paaiškinimų prilyginami Chartijoje ir EŽTK tiesiogiai įtvirtintiems teisėtiems tikslams, galintiems pagrįsti žmogaus teisių ribojimus, o tokia išankstinė pozicija, ypač turint omenyje aviacijos srityje paprastai pripažįstamą pakankamai plačią vertinimo (nuožiūros) laisvę, kelia didelį susirūpinimą žmogaus teisių apsauga, kadangi ne kiekviena aviacijos saugos ir (ar) aviacijos saugumo priemonė savo ginamomis vertybėmis gali būti laikoma turinčia tokią svarią reikšmę žmogaus teisių ribojimų atžvilgiu. Aviacijos sauga ir aviacijos saugumas negali būti suabsoliutinti, kadangi dėl jiems būdingo vertybinio pliuralizmo šios teisinės kategorijos konkretų vertybinį turinį įgyja tik nuo jų taikymo momento, todėl savaime, be kontekstinės jų turinio analizės, neturi prioriteto prieš kitas visuotinai ginamas vertybes, ypač Chartijoje ir kituose Sąjungos pripažįstamuose tarptautiniuose žmogaus teisių apsaugos instrumentuose, tokiuose kaip EŽTK, garantuojamas žmogaus teises, o pasirinkimas tarp skirtingų vertybių šiuo aspektu reiškia ne jų priešpriešą, bet pusiausvyros paiešką. Kita vertus, su aviacijos sauga ir aviacijos saugumu asocijuojamų jų ginamų vertybių, bendrai apibrėžiamų kaip žmonės ir turtas (nuosavybė), apsaugos svarba skatina visuomenę ir atitinkamai politinių interesų veikiamus teisės aktų leidėjus bei vėliau šiuos aktus taikančius subjektus *a priori* pripažinti išimtinę aviacijos saugos ir aviacijos saugumo reikšmę, lemiančią griežtą „priimtinos rizikos“ vertinimą, kuris savo ruožtu didina spaudimą imtis griežtų, *inter alia* žmogaus teises ribojančių, priemonių. Vis dėlto, aviacijos saugai ir aviacijos saugumui būdingas vertybinis pliuralizmas, sąlygotas tokių abstrakčių vertybinių kategorijų kaip žmogus ir turtas (nuosavybė), suponuoja, jog jų vertybinis krūvis kiekvienu individualiu atveju gali reikšmingai varijuoti. Todėl vien tai, kad tam tikras santykis susiklosto aviacijos saugos ir (ar) aviacijos saugumo

srityje, savaime negali būti pagrindas taikyti žemesnius žmogaus teisių apsaugos standartus, suteikiant aviacijos saugai ir (ar) aviacijos saugumui prioritetą kitų konkuruojančių vertybių atžvilgiu. Atsižvelgiant į tai, aviacijos sauga ir (ar) aviacijos saugumu grindžiant žmogaus teisių ribojimus, šiame santykyje kiekvienu atveju svarbu tinkamai identifikuoti ir skaidriai atskleisti konkrečias vertybes, kurias atitinkama (žmogaus teisės ribojančia) aviacijos saugos ir (ar) aviacijos saugumo priemone siekiama apsaugoti, taip pat grėsmes, nuo kurių jas siekiama apsaugoti, ir tokios apsaugos lygį, nepasiduodant pernelyg plačiam ir abstrakčiam aviacijos saugos ir aviacijos saugumo suvokimui. Būtent tuo konkrečiu atveju vyraujančiu aviacijos saugos ir (ar) aviacijos saugumo teisinio turinio vertybiniu elementu turėtų būti remiamasi, kaip pagal Chartiją ar EŽTK pripažįstamo teisėto tikslo riboti žmogaus teises pagrindu.

Prieš imantis balansuoti konkuruojančias vertybes, svarbu identifikuoti ir tai, ar atitinkamomis priemonėmis, ribojančiomis žmogaus teises, siekiama užtikrinti aviacijos saugą, ar aviacijos saugumą. Dėl reikšmingų skirtumų, egzistuojančių tarp saugos ir saugumo, nuo atsakymo į šį klausimą tam tikra apimtimi taip pat priklauso vertinimo (nuožiūros) laisvės apimtis, kuri gali būti pripažįstama atitinkamiems subjektams, bei iš šios laisvės kylanti aviacijos saugos ir aviacijos saugumo santykio su žmogaus teisėmis pusiausvyros riba, iki kurios Chartijos ir EŽTK požiūriu gali būti pateisinami žmogaus teisių ribojimai. Antai aviacijos saugumas, priešingai nei aviacijos sauga, kuria siekiama apsaugoti aviaciją nuo atsitiktinių grėsmių, yra nukreiptas prieš piktybines veikas, kuriomis tyčia kėsinama į aviaciją ar ją siekiama panaudoti kitais žalingais tikslais, kas reiškia, jog tokios veikos dažnai yra iš anksto gerai suplanuotos ir koordinuotos, dėl to sunkiau identifikuojamos bei atitinkamai užkardomos, be to, apie jas paprastai turima mažiau duomenų, nei apie saugos grėsmes. Tai aviacijos saugumo atveju iš esmės leidžia kalbėti apie platesnės vertinimo (nuožiūros) laisvės pripažinimą ir minėtos balanso ribos poslinkį didesnių galimų (žmogaus teisių apsaugos požiūriu toleruotinų) ribojimų link, kaip tam tikrą „klaidos laisvę“, kai net ir esant nukrypimui nuo optimalios konkuruojančių interesų pusiausvyros gali būti nekonstatuojamas žmogaus teisių pažeidimas. Tačiau ESTT ir EŽTT sprendimų analizė atskleidžia, kad teismai ne visuomet atriboja aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sąvokas ir kartais jas vartoja kaip sinonimus, kas įneša dar didesnio neaiškumo ir neužtikrintumo dėl aviacijos sauga ir (ar) aviacijos saugumu grindžiamų žmogaus teisių ribojimų.

Tyrime atskleisti aviacijos saugos ir aviacijos saugumo teisinio turinio bruožai ir jų santykis su pagal Chartiją bei EŽTK pripažįstamais žmogaus teisių ribojimo pagrindais (teisėtais tikslais), suteikia teisės veikimui daugiau

aiškumo, kuris gali prisidėti prie teisinio tikrumo ir teisinio saugumo užtikrinimo, ypač žmogaus teisių apsaugos srityje. Būtent nuo esminių aviacijos saugos ir aviacijos saugumo turinį sudarančių elementų atskleidimo iš esmės priklauso galimybė priskirti šias teises kategorijas konkrečioms Chartijoje ir (ar) EŽTK įtvirtintiems žmogaus teisių ribojimo pagrindams (pagal jas pripažįstamiems teisėtiems tikslams) bei užtikrinti tinkamą konkuruojančių vertybių pusiausvyrą. Aviacijos saugai ir aviacijos saugumui suteikiamo turinio, be kita ko, jų ginamų vertybių, neatskleidimas ne tik apsunkina žmogaus teisių apsaugos standartų laikymąsi, bet nuolatinis aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sąvokų, kaip absoliučių vertybių, kurios pateisina žmogaus teisių ribojimus, vartojimas aiškiai neįvardijant, kas konkrečiai kiekvienu atveju į jas patenka, gali apskritai devalvuoti šių teisių kategorijų svarbą, o tai jau keltų grėsmę pačiai aviacijai.

IŠVADOS

1. Aviacijos sauga ir aviacijos saugumas yra savarankiškos ir daugialypės sąvokos, pasižyminčios dideliu lankstumu. Jų turinys nėra statiškas ir priklauso nuo besikeičiančių socialinių, kultūrinių, ekonominių veiksnių, mokslo pažangos bei kitų aplinkybių. Tai lemia, jog aviacijos sauga ir aviacijos saugumas yra itin plačios sąvokos, nepasiduodančios baigtiniam apibrėžimui. Atskleidžiant jų turinį, svarbu atsižvelgti į šiuos esminius aspektus:
 - 1.1. Aviacijos sauga ir aviacijos saugumas nėra tapačios sąvokos ir jos turi būti aiškiai atibojamos pagal skirtingą grėsmių kilmę ir pobūdį bei nevienodą sąveiką su supančia aplinka. Vis dėlto, šie kriterijai nėra absoliutūs ir turi būti taikomi kompleksiskai. Be to, tarp aviacijos saugos ir aviacijos saugumo egzistuoja glaudus tarpusavio ryšys, kuris lemia poreikį į šias koncepcijas žvelgti holistiškai, suvokiant įvairialypę jų tarpusavio sąveiką. Šiuo aspektu papildomų sunkumų kyla tam tikrose kalbose (pvz., vokiečių, danų, čekų, švedų, ispanų, italų, lenkų, portugalų, norvegų ir kt.), kuriose abiems prasmėmis – saugos ir saugumo – vartojamas tik vienas (tas pats) žodis. Nors tarptautinėje civilinėje aviacijoje anglų kalba įsitvirtino kaip *lingua franca*, kognityviniai procesai žmonių sąmonėje paprastai vyksta būtent gimtąja kalba, todėl lingvistiniai saugos ir saugumo sąvokų vartojimo ypatumai skirtingose kalbose gali turėti reikšmingos įtakos jų pažinimui ir šioms sąvokoms priskiriamo turinio suvokimui.
 - 1.2. Aviacijos sauga ir aviacijos saugumas yra vertybės ne patys savaime, o dėl to, kad sudaro sąlygas neekliudomai, t. y. saugiai nuo kylančių grėsmių, mėgautis kitomis, dažnai tarpusavyje persipinančiomis vertybėmis, kurios apibendrintai įvardijamos kaip žmonės ir turtas arba pati civilinė aviacija. Tai lemia aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sampratų vertybinį pliuralizmą, kuris yra svarbus jų daugialypiškumo bruožas, suteikiantis šioms teisinėms kategorijoms būtiną lankstumą. Aviacijos saugos ir aviacijos saugumo, kaip vertybinių kategorijų turiniui reikšmingą įtaką daro įvairūs kontekstai – istorinis, socialinis, kultūrinis ir kt. Vis dėlto, pirmiausia svarbu įvertinti pačiose sąvokose „užkoduotą“ specifinį aviacijos kontekstą, kuris lemia poreikį nustatyti glaudžią saugos ir saugumo sąsają su aviacija, o dėl aviacijai būdingo tarpdiscipliniškumo – taip pat įvertinti galimus saugos ir saugumo suvokimo skirtumus įvairiose profesinėse srityse. Be to, aviacijos saugos ir aviacijos saugumo suvokimui dėl didelio oro transporto sektoriaus ekonominio poveikio nemažą įtaką daro ekonominis kontekstas, kuris

Europos Sąjungoje, grindžiamoje bendros rinkos sukūrimu ir pirminėje Sąjungos teisėje įtvirtintomis pagrindinėmis (ekonominėmis) laisvėmis, įgyja ypatingą reikšmę.

- 1.3. Aviacijos sauga ir aviacijos saugumas gali būti suvokiami objektyviaja ir subjektyviaja prasmėmis. Objektyvusis suvokimas yra būtinas, siekiant kovoti su realiomis, bet ne įsivaizduojamomis grėsmėmis, todėl aviacijoje saugos ir saugumo turinio prasme siekiama maksimaliai įmanomų objektyviais duomenimis grįstų vertinimų. Nepaisant to, dėl aviacijos saugai ir aviacijos saugumui būdingo episteminio neapibrėžtumo bei vertinamojo pobūdžio elementų visiškai išvengti subjektyvumo jų suvokimo prasme nėra įmanoma. Svarbus oro transporto ekonominis vaidmuo taip pat iš dalies lemia, kad aviacija iki tam tikro lygio turi kovoti ir su subjektyviomis, nebūtinai objektyviai egzistuojančiomis grėsmėmis, siekiant suvaldyti visuomenės baimės jausmą, kuris plačiai paplitęs gali neigiamai paveikti ar net sužlugdyti oro transporto sektorių. Tačiau ekonominis interesas negali būti pagrindas taikyti nebūtinai, prie aviacijos saugos ir (ar) aviacijos saugumo objektyviai neprisidedančias, bet būtent šiais – aviacijos saugos ir saugumo – tikslais grindžiamas žmogaus teisės ribojančias priemones.
- 1.4. Aviacijos saugos ir aviacijos saugumo suvokimas gali svyruoti tarp absoliučiosios prasmės, kai turimas omenyje visiškai rizikos nebuvimas, ir santykinės (reliatyviosios), pagal kurią riziką reikalaujama sumažinti tik tiek, kiek objektyviai yra įmanoma ir pagrįsta. Aviacijoje vyrauja pastarasis – santykinis (reliatyvusis) suvokimas, kuris iš esmės nulemtas objektyvaus požiūrio, jog realiame gyvenime išvengti absoliučiai visų grėsmių nėra įmanoma, taip pat stiprių ekonominių interesų, kai aviacijos saugos ir aviacijos saugumo atžvilgiu reikalaujama imtis tik sąnaudų ir naudos požiūriu pagrįstų priemonių. Vis dėlto, absoliutusias suvokimas nėra visiškai klaidingas, jį vertinant aviacijos saugos ir aviacijos saugumo, kaip nuolatinio ir nesibaigiančio proceso, bet ne rezultato, prasme. Tačiau absoliučioji aviacijos saugos ir aviacijos saugumo samprata žmogaus teisių apsaugos požiūriu rizikinga ir ja vadovautis reikėtų itin atidžiai, tinkamai atsižvelgiant į šiais tikslais grindžiamų priemonių naudos aviacijos saugai ir (ar) saugumui bei iš jų kylančių žmogaus teisių ribojimų pusiausvyrą.
2. Aviacijos sauga ir aviacijos saugumas dėl jų turinį sudarančių elementų nepastovumo pasižymi ryškiu kazuistiniu pobūdžiu ir nėra galimybės juos *ex ante* tiksliai apibrėžti, apimant visas galimas dimensijas ir kartu reikšmingai susiaurinant šių sąvokų turinį. Praktikoje įsitvirtinę aviacijos saugos ir aviacijos saugumo apibrėžimai iš esmės yra sisteminantys ir dėl

savo lankstumo leidžia daryti pažangą juos aiškinant bei adaptuojant prie greitai besikeičiančių sąlygų. Aviacijos saugai ir aviacijos saugumui būtinas toks lankstumas, siekiant užtikrinti jų veiksmingumą, atitinkantį šiuolaikinės visuomenės poreikius – gebėjimą prisitaikyti prie sparčiai kintančių grėsmių ir vertybinėms nuostatoms būdingos nuolatinės raidos. Tačiau dėl šio lankstumo aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sampratos lengvai pasiduoda subjektyvioms interpretacijoms, todėl taikant jomis grindžiamus žmogaus teisių ribojimus kiekvienu atveju yra būtinas jų turinio patikslinimas ir svarbu užtikrinti skaidrumą šiame procese. Atliktas tyrimas leidžia identifikuoti esminius klausimus, į kuriuos atsakant sąlyginai galima patikslinti aviacijos saugos ir aviacijos saugumo įgyjamą turinį: i) kokiai ir kieno vertybei kyla grėsmė?; ii) dėl ko kyla ši grėsmė, t. y. kas ją sukelia ir kaip ji pasireiškia?; iii) iki kokio lygio (kokiomis sąnaudomis) ši grėsmė yra priimtina, t. y. ją siekiama sumažinti (suvaldyti)? Iš aviacijos saugos ir aviacijos saugumo kylančių galių diskrecinis pobūdis grėsmių žmogaus teisių apsaugai kontekste reikalauja, kad atsakymai į nurodytus klausimus leistų gauti reikšmingą ir pakankamai tikslų apibrėžimą, kuriuo remiantis individualiu atveju būtų įmanoma patikimai įvertinti žmogaus teises ribojančių aviacijos saugos ir (ar) saugumo priemonių teisėtumą (jų būtinumą, tinkamumą ir proporcingumą) bei išvengti galimo piktnaudžiavimo, nepagrįstai išplečiant tokių ribojimų taikymą. Šia prasme aviacijos sauga ir aviacijos saugumas vertintinos ne kaip nekintančios normatyvinės nuostatos, o kaip tam tikros *ad hoc* individualizuotos teisinės kategorijos. Kartu svarbu aiškiai atiboti aviacijos saugą nuo aviacijos saugumo, kadangi dėl reikšmingų jų skirtumų tam tikra apimtimi priklauso ir vertinimo (nuožiūros) laisvės apimtis, kuri gali būti pripažįstama atitinkamiems subjektams, bei iš šios laisvės kylanti aviacijos saugos ir aviacijos saugumo santykio su žmogaus teisėmis pusiausvyros riba, iki kurios Chartijos ir EŽTK požiūriu pateisinami žmogaus teisių ribojimai – saugumo grėsmės paprastai yra sunkiau apčiuopiamos ir objektyviai išmatuojamos, nei saugos srityje kylančios grėsmės, todėl aviacijos saugumo atveju priimtino rizikos lygio riba turi tendenciją pasislinkti arčiau absoliučios reikšmės, t. y. siekio visiškai eliminuoti kylančią riziką, ir galima įžvelgti vertinimo (nuožiūros) laisvės apimtį, lyginant su saugos vertinimu, kai saugos grėsmių suvaldymui įmanoma iš anksto geriau pasiruošti. Atitinkamai aviacijos saugos ir aviacijos saugumo grėsmėms suvaldyti taikomų priemonių galimas ribojamasis poveikis žmogaus teisių atžvilgiu taip pat ne visada vienodas – saugumo atžvilgiu paprastai priimtinos (toleruotinos) labiau žmogaus teises

varžančios priemonės (lyginant su sauga), kai net ir esant nukrypimui nuo optimalios konkuruojančių interesų pusiausvyros gali būti nekonstatuojamas žmogaus teisių pažeidimas. ESTT ir EŽTT sprendimų analizė atskleidžia, kad žmogaus teisių ribojimų kontekste šių teismų jurisprudencijoje aviacijos saugos ir aviacijos saugumo teisinis turinys suvokiamas (i) atsižvelgiant į konkrečiu atveju reikšmingą įtaką jam darančius įvairius kontekstus, visų pirma – aviacijos, taip pat istorinį, socialinį, kultūrinį ir ekonominį, kuris ypač ESTT jurisprudencijoje dažnai sureikšminamas, (ii) santykinė (reliatyviaja) prasme ir, kiek tai įmanoma, (iii) laikantis objektyvaus požiūrio. Vis dėlto, ESTT ir EŽTT jurisprudencijoje nėra skiriamas pakankamas dėmesys aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sąvokų vartojimui (jų atribojimui) bei teisinio turinio analizei ir atskleidimui, bet šios sąvokos, atrodo, savaime yra sureikšminamos, joms suteikiant didelį vertybinį svorį. Tai leidžia kalbėti apie ESTT ir EŽTT pripažįstamą tam tikrą aviacijos saugos ir aviacijos saugumo ginamų interesų „svorio (svarbos) prezumpciją“, tačiau šių teismų jurisprudencijoje nesant aiškių kriterijų ir taisyklių, kuriais remiantis jie atitinkamas priemones priskiria aviacijos saugos ir (ar) saugumo tikslams bei nustato jų vertybinį svorį, sudėtinga įvertinti, ar ši prezumpcija aktuali tik konkrečiose bylose, ar nurodo bendrą tendenciją. Tokių aiškiai apibrėžtų kriterijų ir taisyklių nebuvimas, ypač turint omenyje aviacijos srityje paprastai pripažįstamą pakankamai plačią vertinimo (nuožiūros) laisvę bei tai, kad aviacijos saugos ir aviacijos saugumo vertybinis krūvis kiekvienu individualiu atveju gali reikšmingai varijuoti, kelia grėsmę, jog galiausiai nebus tinkamai įvertintas žmogaus teisės ribojančių priemonių proporcingumas. ESTT ir EŽTT savo sprendimuose aiškiai neatribojant aviacijos saugos ir aviacijos saugumo bei eksplicitiškai neatskleidžiant jų turinio, t. y. kokias ir kieno bei nuo kokių grėsmių ir iki kokio lygio saugotinas vertybes aviacijos sauga ir (ar) aviacijos saugumas reprezentuoja tuo individualiu atveju, sudėtinga visapusiškai įvertinti pasirinkto teisminės kontrolės intensyvumo ir atlikto balansavimo proceso tinkamumą pagal pačių šių teismų suformuluotus kriterijus. Toks skaidrumo trūkumas aviacijos saugos ir aviacijos saugumo teisinio turinio atžvilgiu neleidžia išspręsti galimo piktnaudžiavimo šiomis plačiomis ir daugialypėmis teisinėmis kategorijomis problemos, siekiant pateisinti žmogaus teisių ribojimus, kadangi iš esmės verčia spėlioti tikrąjį teismų šioms teisinėms kategorijoms priskiriamą turinį.

3. Aviacijos saugai ir aviacijos saugumui būdingas reikšmingas imanentinis vertybinis krūvis leidžia pagrįsti aviacijos saugos ir aviacijos saugumo,

kaip teisėto tikslo riboti Chartijos ir EŽTK garantuojamas žmogaus teisės, įgyjamą prasmę per patį abstrakčiausią juos vienijantį elementą – bendras vertybes. Šiuo aspektu aviacijos sauga ir aviacijos saugumas žmogaus teisių ribojimo pagrindais (teisėtais tikslais) Chartijos ir EŽTK prasme nėra savarankiški, o tokiais gali tapti (būti pripažinti) per juos ir Chartijoje bei EŽTK tiesiogiai įtvirtintus teisėtus žmogaus teisių ribojimo tikslus vienijantį vertybinį turinį, todėl šis turinys turi būti aiškiai atskleistas. Savo ruožtu aviacijos saugai ir aviacijos saugumui būdingas vertybinis pliuralizmas leidžia jiems įgyti ir atitinkamai ESTT bei EŽTT jiems priskiria įvairių pagal Chartiją ir EŽTK pripažintamų teisėtų tikslų riboti žmogaus teises prasmę – valstybės saugumo, visuomenės saugos ar ekonominės gerovės interesų, siekio apsaugoti žmonių sveikatą, kitų asmenų teises ir laisves arba užkirsti kelią viešos tvarkos pažeidimams ar nusikaltimams, taip pat Sąjungos pripažinto bendro intereso. Tačiau aviacijos sauga ir aviacijos saugumas konkretų vertybinį turinį įgyja tik nuo jų taikymo momento ir jų vertybinis svoris nėra statiškas, t. y. aviacijos saugos ir aviacijos saugumo, kaip teisėto tikslo, svarba iš esmės yra santykinė kategorija, kuri turi būti atskirai vertinama kiekvienu atveju, todėl šie tikslai negali būti suabsoliutinti ir savaime, be kontekstinės jų turinio analizės, neturi prioriteto prieš kitas konkuruojančias vertybes. Būtent atitinkamu konkrečiu atveju vyraujančiu aviacijos saugos ir (ar) aviacijos saugumo teisinio turinio vertybiniu elementu turėtų būti remiamasi, kaip pagal Chartiją ar EŽTK pripažinstamo teisėto tikslo riboti žmogaus teises pagrindu, kadangi tai kartu su kitais vertinimo (nuožiūros) laisvės apimtį lemiančiais kriterijais kiekvienu atveju gali lemti įvairaus intensyvumo teisminę kontrolę – nuo apsiribojimo „akivaizdžios klaidos“ arba „aiškaus pažeidimo“ (ne)nustatymu, iki griežto vertinimo, reikalaujant pateikti „labai rimtas“ arba „ypatingai svarbias“ priežastis ribojimo taikymui. Aviacijos saugos ir aviacijos saugumo, kaip teisėto tikslo, nors Chartijos ir EŽTK prasme netiesioginio, riboti žmogaus teises, taikymas turi būti pakankamai aiškus, kad suteiktų patikimas garantijas, be kita ko, apsaugančias nuo galimos savivalės ir piktnaudžiavimo šiomis teisinėmis kategorijomis, o skaidrumas atskleidžiant jų turinį padeda tai užtikrinti ir išvengti nepagrįsto aviacijos saugos ir (ar) aviacijos saugumo tikslų sureikšminimo iš anksto priskiriant jiems didelį vertybinį svorį, bei prisideda prie žmogaus teisių apsaugos sistemos darnos. Dėl tos pačios priežasties, t. y. aviacijos saugos ir aviacijos saugumo daugialypiškumo, nei vienas iš Chartijoje ir (ar) EŽTK eksplicitiškai įtvirtintų teisėtų tikslų riboti žmogaus teises ir laisves visiškai neapima aviacijos saugos ir (ar)

aviacijos saugumo. Be to, dėl aviacijos saugos ir aviacijos saugumo teisinio turinio daugialypiškumo, ypač vertybiniu požiūriu, kuris gali sutapti su žmogaus teisių apsaugos interesais, jais grindžiant žmogaus teisių ribojimus ne visais atvejais yra pagrįsta šiuos interesus priešinti, todėl aviacijos saugos ir aviacijos saugumo santykis su žmogaus teisėmis ieškant šių vertybių pusiausvyros yra gana problemiškas. Aviacijos saugai ir aviacijos saugumui suteikiamo turinio neatskleidimas ne tik apsunkina žmogaus teisių apsaugos standartų laikymąsi, siekiant užtikrinti tinkamą konkuruojančių vertybių pusiausvyrą, bet nuolatinis abstrakčių aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sąvokų, kaip vertybių, kurios pateisina žmogaus teisių ribojimus, vartojimas be jų turinio patikslinimo, t. y. aiškiai neįvardijant, kas konkrečiai kiekvienu atveju į jas patenka, gali apskritai devalvuoti šių teisinių kategorijų svarbą, o tai jau keltų grėsmę pačiai aviacijai.

PASIŪLYMAI

1. Aviacijos sauga bei aviacijos saugumas nėra tapačios sąvokos ir aviacijoje tarp jų daroma aiški atskirtis, tačiau dėl bendrinėje kalboje giliai įsišaknijusio jų, kaip sinonimų, suvokimo, taip pat įvertinus tam tikrų kalbų lingvistinius ypatumus, kai jose abiem – saugos ir saugumo – prasmėmis vartojamas tik vienas (tas pats) žodis, siekiant išvengti galimų šių sąvokų vartojimo neatitikimų, kuris žmogaus teisių apsaugos požiūriu gali būti pavojingas, siūlytina greta nacionalinių aviacijos saugos ir aviacijos saugumo sąvokų papildomai vartoti tarptautine civilinės aviacijos kalba laikomos anglų kalbos atitikmenis, t. y. *aviation safety* ir *aviation security*.
2. Nuolat vartojant aviacijos saugos ir (ar) aviacijos saugumo sąvokas, siekiant pagrįsti žmogaus teises ribojančias priemones, tačiau aiškiai neįvardijant, kas konkrečiai kiekvienu atveju į jas patenka, t. y. koks tiksliai šių sąvokų turinys, kuriuo jos individualiu atveju yra vartojamos, ne tik sudėtinga visapusiškai įvertinti atitinkamu klausimu tenkančios vertinimo (nuožiūros) laisvės apimtį bei aviacijos saugos ir aviacijos saugumo santykio su žmogaus teisėmis pusiausvyros ribą, iki kurios Chartijos ir EŽTK požiūriu gali būti pateisinami žmogaus teisių ribojimai, bet apskritai galiausiai gali būti nepelnytai sumenkinta šių teisinių kategorijų svarba, devalvuojant aviacijos saugos ir aviacijos saugumo reikšmę. Atsižvelgiant į tai, siūlytina praktikoje – tiek teisėkūroje, tiek atitinkamiems subjektams taikant aviacijos sauga ir (ar) aviacijos saugumu grindžiamas žmogaus teises ribojančias priemones, tiek teisminėms institucijoms sprendžiant su tuo susijusius ginčus, daugiau dėmesio skirti esminių aviacijos saugos ir (ar) aviacijos saugumo turinį sudarančių elementų aiškiam atskleidimui ir skaidriam iškomunikavimui.

LITERATŪROS SĄRAŠAS

Teisės aktai

Tarptautinės konvencijos

1. Konvencija dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo (Varšuvos konvencija) (1929). *Valstybės žinios*, 19-414.
2. Tarptautinė civilinės aviacijos konvencija (Čikagos konvencija) (1944). TAR, 2015-15733.
3. Pasaulio sveikatos organizacijos konstitucija (Constitution of the World Health Organization) (1946). [1948] 14 UNTS 185.
4. Visuotinė žmogaus teisių deklaracija (1948). *Valstybės žinios*, 68-2497.
5. Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencija, iš dalies pakeista protokolu Nr. 15 (1950). TAR, 2022-02432.
6. Eurokontrolės tarptautinė konvencija dėl bendradarbiavimo oro navigacijos saugos srityje (1960). *Valstybės žinios*, 74-2818.
7. Konvencija, papildanti Varšuvos konvenciją dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, atliekamais asmens, nesančio susitariančiu vežėju, unifikavimo (1961). *Valstybės žinios*, 19-415.
8. Konvencija dėl nusikaltimų ir tam tikrų kitų veiksmų, padarytų orlaiviuose (Tokijo konvencija) (1963). *Valstybės žinios*, 19-416.
9. Tarptautinis pilietinių ir politinių teisių paktas (1966). *Valstybės žinios*, 77-3288.
10. Tarptautinis ekonominių, socialinių ir kultūrinių teisių paktas (1966). *Valstybės žinios*, 77-3290.
11. Konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo (Monrealio konvencija) (1999). *Valstybės žinios*, 174-6435.

Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos priimti dokumentai

1. ICAO (1989). *Human Factors Digest No. 1 „Fundamental Human Factors Concepts“*. Circular 216-AN/131.
2. ICAO (1998). *Annex 6 to the Convention on International Civil Aviation. Part II. Operation of Aircraft*. Sixth Edition.
3. ICAO (2001a). *Annex 10 to the Convention on International Civil Aviation. Aeronautical Telecommunications. Volume II. Communication Procedures including those with PANS status*. Sixth Edition [interaktyvus]. Prieiga per internetą:

- https://www.icao.int/Meetings/anconf12/Document%20Archive/AN10_V2_cons%5B1%5D.pdf [žiūrėta 2024 m. birželio 1 d.].
4. ICAO (2001b). *Determination of a Definition of Aviation Safety*. Working Paper ANWP/7699.
 5. ICAO (2002a). *Human Factors in Civil Aviation Security Operations*. Doc 9808.
 6. ICAO (2002b). *Guidance Material on the Legal Aspects of Unruly / Disruptive Passengers*. Cir 288 LE/1.
 7. ICAO (2003). *Status of English Language Standard for Use in Civil Aviation*. Eighth Meeting of Civil Aviation Authorities of the SAM Region, RAAC/8-IP/18 [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.icao.int/SAM/Documents/2003/RAAC8/RAAC8IP18.pdf> [žiūrėta 2024 m. birželio 1 d.].
 8. ICAO (2011a). *Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation. Environmental Protection. Volume I. Aircraft Noise*. Sixth Edition.
 9. ICAO (2011b). *Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation. Security*. Ninth Edition.
 10. ICAO (2011c). *Universal Safety Oversight Audit Programme – Continuous Monitoring Manual*. Doc 9735. Third Edition [interaktyvus]. Prieiga per internetą: https://www.icao.int/sam/documents/2011/cma/9735_usoap_cma_manual_3rd_edition.pdf [žiūrėta 2021 m. sausio 3 d.].
 11. ICAO (2012a). *Safety Management Manual*. Doc 9859. Third Edition.
 12. ICAO (2012b). *The Convention on International Civil Aviation. Annexes 1 to 18*. Booklet [interaktyvus]. Prieiga per internetą: https://www.icao.int/safety/airnavigation/nationalitymarks/annexes_booklet_en.pdf [žiūrėta 2024 m. birželio 1 d.].
 13. ICAO (2016). *Annex 19 to the Convention on International Civil Aviation. Safety Management*. Second Edition.
 14. ICAO (2017). *Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation. Environmental Protection. Volume III – Aeroplane CO₂ Emissions*. First Edition.
 15. ICAO (2018). *Safety Management Manual*. Doc 9859. Fourth Edition.
 16. ICAO (2019). *Universal Safety Oversight Audit Programme – Continuous Monitoring Approach Results. Safety Report* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: https://www.icao.int/safety/CMAForum/Documents/USOAP_REPORT_2016-2018.pdf [žiūrėta 2021 m. sausio 6 d.].

17. ICAO (2021). *Take-off: Guidance for Air Travel through the COVID-19 Public Health Crisis*. Fourth Edition [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.icao.int/covid/cart/Documents/Fourth%20Edition%20CART%20Takeoff%20Guidance.en.pdf> [žiūrėta 2022 m. rugpjūčio 30 d.].
18. ICAO (2023a). *Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation. Environmental Protection. Volume II – Aircraft Engine Emissions*. Fifth Edition.
19. ICAO (2023b). *Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation. Environmental Protection. Volume IV – Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA)*. Second Edition.

Europos Sąjungos teisės aktai

1. Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartija. OL C 202, p. 389.
2. Europos Sąjungos sutartis (suvestinė redakcija) (2016). OL C 202, p. 13.
3. Sutartis dėl Europos Sąjungos veikimo (suvestinė redakcija) (2016). OL C 202, p. 47.
4. Su Pagrindinių teisių chartija susiję išaiškinimai. OL C 303, p. 17.
5. Reglamentas Nr. 1, nustatantis kalbas, kurios turi būti vartojamos Europos ekonominėje bendrijoje. OL P 017, p. 385.
6. Tarybos 1997 m. spalio 9 d. reglamentas (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjų atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju. OL L 285, p. 1.
7. Tarybos 2000 m. lapkričio 27 d. direktyva 2000/78/EB nustatanti vienodo požiūrio užimtumo ir profesinėje srityje bendruosius pagrindus. OL L 303, p. 16.
8. Tarybos 2001 m. balandžio 5 d. sprendimas 2001/539/EB. OL L 194, p. 38.
9. Europos Parlamento ir Tarybos 2002 m. kovo 26 d. direktyva 2002/30/EB dėl taisyklių ir tvarkos, reglamentuojančios triukšmingų operacijų apribojimų įvedimą Bendrijos oro uostuose, nustatymo. OL L 85, p. 40.
10. Europos Parlamento ir Tarybos 2002 m. gegužės 13 d. reglamentas (EB) Nr. 889/2002 iš dalies keičiantis Tarybos reglamentą (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju. OL L 140, p. 2.
11. Europos Parlamento ir Tarybos 2002 m. gruodžio 16 d. reglamentas (EB) Nr. 2320/2002, nustatantis civilinės aviacijos saugumo bendrąsias taisykles. OL L 355, p. 1.
12. Europos Parlamento ir Tarybos 2004 m. vasario 11 d. reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinantys Reglamentą (EEB) Nr. 295/91. OL L 46, p. 1.

13. Komisijos 2004 m. gegužės 14 d. sprendimas 2004/535/EB dėl Jungtinių Amerikos Valstijų Muitinių ir sienos apsaugos biurui perduodamų oro keleivių asmens duomenų, nurodytų Keleivio duomenų įrašė (*Passenger Name Record*), tinkamos apsaugos. *OL L* 235, p. 11.
14. Tarybos 2004 m. gegužės 17 d. sprendimas 2004/496/EB dėl Europos Bendrijos ir Jungtinių Amerikos Valstijų susitarimo dėl oro vežėjų PNR duomenų tvarkymo ir perdavimo Jungtinių Valstijų vidaus saugumo departamento Muitinių ir sienos apsaugos biurui sudarymo. *OL L* 183, p. 83.
15. Tarybos 2004 m. gruodžio 13 d. reglamentas (EB) Nr. 2252/2004, dėl valstybių narių išduodamų pasų ir kelionės dokumentų apsauginių savybių ir biometrikos standartų. *OL L* 385, p. 1.
16. Europos Parlamento ir Tarybos 2008 m. kovo 11 d. reglamentas (EB) Nr. 300/2008 dėl civilinės aviacijos saugumo bendrųjų taisyklių ir panaikinančio Reglamentą (EB) Nr. 2320/2002. *OL L* 97, p. 72.
17. Europos Parlamento ir Tarybos 2008 m. lapkričio 19 d. direktyva 2008/101/EB, iš dalies keičianti Direktyvą 2003/87/EB, kad į šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų prekybos sistemą Bendrijoje būtų įtrauktos aviacijos veiklos rūšys. *OL L* 8, p. 3.
18. Tarybos 2008 m. gruodžio 8 d. direktyva 2008/114/EC dėl Europos ypatingos svarbos infrastruktūros objektų nustatymo ir priskyrimo jiems bei būtinybės gerinti jų apsaugą vertinimo. *OL L* 345, p. 75.
19. Europos Parlamento ir Tarybos 2009 m. kovo 11 d. direktyva 2009/12/EB dėl oro uostų mokesčių. *OL L* 70, p. 11.
20. Komisijos 2011 m. lapkričio 3 d. reglamentas (ES) Nr. 1178/2011, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su civilinės aviacijos orlaivių įgula susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros. *OL L* 311, p. 1.
21. Komisijos 2012 m. spalio 5 d. 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. *OL L* 296, p. 1.
22. Europos Parlamento ir Tarybos 2014 m. balandžio 3 d. reglamentas (ES) Nr. 376/2014 dėl pranešimo apie civilinės aviacijos įvykius, jų analizės ir tolesnės veiklos, kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 996/2010 ir panaikinama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/42/EB ir Komisijos reglamentai (EB) Nr. 1321/2007 ir (EB) Nr. 1330/2007. *OL L* 122, p. 18.
23. Komisijos 2015 m. birželio 29 d. įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/1018, kuriuo nustatomas civilinės aviacijos įvykių, apie kuriuos

- privaloma pranešti pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 376/2014, klasifikacinis sąrašas. OL L 163, p. 1.
24. Europos Parlamento ir Tarybos 2016 m. balandžio 27 d. reglamentas (ES) 2016/679 dėl fizinių asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo ir kuriuo panaikinama Direktyva 95/46/EB (Bendrasis duomenų apsaugos reglamentas). OL L 119, p. 1.
 25. Europos Parlamento ir Tarybos 2016 m. balandžio 27 d. direktyva (ES) 2016/681 dėl keleivio duomenų įrašo (PNR) duomenų naudojimo teroristinių nusikaltimų ir sunkių nusikaltimų prevencijos, nustatymo, tyrimo ir patraukimo už juos baudžiamojon atsakomybėn tikslais. OL L 119, p. 132.
 26. Europos Parlamento ir Tarybos 2018 m. liepos 4 d. reglamentas (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, ir kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 2111/2005, (EB) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 ir direktyvos 2014/30/ES ir 2014/53/ES bei panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 552/2004 ir (EB) Nr. 216/2008 bei Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91. OL L 212, p. 1.
 27. Europos Parlamento ir Tarybos 2019 m. birželio 20 d. reglamentas (ES) 2019/1157 dėl Sąjungos piliečių tapatybės kortelių ir Sąjungos piliečiams bei jų šeimos nariams, kurie naudojasi laisvo judėjimo teise, išduodamų teisę gyventi šalyje patvirtinančių dokumentų saugumo didinimo. OL L 188, p. 67.
 28. Europos Parlamento ir Tarybos 2024 m. birželio 13 d. reglamentas (ES) 2024/1689, kuriuo nustatomos suderintos dirbtinio intelekto taisyklės ir iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 300/2008, (ES) Nr. 167/2013, (ES) Nr. 168/2013, (ES) 2018/858, (ES) 2018/1139 ir (ES) 2019/2144 ir direktyvos 2014/90/ES, (ES) 2016/797 ir (ES) 2020/1828 (Dirbtinio intelekto aktas). OL L 2024/1689, p. 1.

Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūros priimti ir kiti Europos Sąjungos institucijų dokumentai

1. EASA (2003). *Sprendimas dėl variklių sertifikavimo specifikacijų, įskaitant tinkamumo skraidyti kodus ir priimtinas atitikties priemonės (Decision on certification specifications, including airworthiness codes and acceptable means of compliance, for engines)*, 2003/9/RM [interaktyvus]. Prieiga per internetą: https://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/decision_ED_2003_09_RM.pdf [žiūrėta 2024 m. birželio 1 d.].

2. EASA (2021). *Review of Aviation Safety Issues Arising from the COVID-19 Pandemic*. Version 2 [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/127172/en> [žiūrėta 2024 m. birželio 1 d.].
3. EASA; ECDC (2022). *COVID-19 Aviation Health Safety Protocol: Operational guidelines for the management of air passengers and aviation personnel in relation to the COVID-19 pandemic*. Issue No. 4 [interaktyvus]. Prieiga per internetą: https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/Joint-EASA-ECDC-Aviation-Health-Safety-Protocol_issue%204.pdf [žiūrėta 2022 m. rugpjūčio 30 d.].
4. EASA (2023). *Artificial Intelligence Roadmap 2.0. Human-centric approach to AI in aviation* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/137919/en> [žiūrėta 2024 m. spalio 30 d.].
5. Europos Komisija (2011). *Pasiūlymas Europos Parlamento ir Tarybos direktyvai dėl keleivio duomenų įrašo duomenų naudojimo teroristinių nusikaltimų ir sunkių nusikaltimų prevencijos, nustatymo, tyrimo ir patraukimo už juos baudžiamojon atsakomybėn tikslais (Proposal for a directive of the European Parliament and of the Council on the use of Passenger Name Record data for the prevention, detection, investigation and prosecution of terrorist offences and serious crime)*. COM(2011) 32 final. [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0032:FIN:EN:PDF> [žiūrėta 2021 m. sausio 5 d.].
6. Europos Komisija (2015a). *Europos aviacijos strategija*. Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui, COM(2015) 598 galutinis [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52015DC0598&from=EN> [žiūrėta 2021 m. sausio 5 d.].
7. Europos Komisija (2015b). *Ataskaitos Europos Parlamentui ir Tarybai „Europos aviacijos saugos programa“ priedas „Europos aviacijos saugos programos dokumentas“*. 2-oji redakcija. COM(2015) 599 final [interaktyvus]. Prieiga per internetą: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:f0a0e4cd-9ce8-11e5-8781-01aa75ed71a1.0017.02/DOC_2&format=PDF [žiūrėta 2021 m. sausio 5 d.].

8. Europos Parlamentas (2011). *Rezoliucija dėl aviacijos saugumo, ypač atkreipiant dėmesį į kūno skenerius*. 2010/2154(INI) [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&reference=P7-TA-2011-0329&language=LT&ring=A7-2011-0216> [žiūrėta 2024 m. birželio 1 d.].
9. Europos Parlamentas (2018). *Kova su terorizmu: ES priemonių apžvalga* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.europarl.europa.eu/topics/lt/article/20180316STO99922/ko-va-su-terorizmu-es-priemoniu-apzvalga> [žiūrėta 2024 m. gegužės 1 d.].
10. Europos Parlamentas (2022). *Lėktuvų ir laivų išmetami teršalai: faktai ir skaičiai* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.europarl.europa.eu/topics/lt/article/20191129STO67756/le-ktuvu-ir-laivu-ismetami-tersalai-faktai-ir-skaiciai> [žiūrėta 2024 m. birželio 1 d.].
11. Europos Sąjungos pagrindinių teisių agentūra (FRA) (2020). *Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos taikymas teisėje ir formuojant politiką nacionaliniu lygmeniu*. Liuksemburgas: Europos Sąjungos leidinių biuras.

Specialioji literatūra

1. Abeyratne, R. (2010). *Aviation Security Law*. Berlin: Heidelberg.
2. Abeyratne, R. (2014). A Protocol to Amend the Tokyo Convention of 1963: Some Unanswered Questions, *Air & Space Law*, 39(1), 47–58.
3. Acharya, G. (2008). The Adequacy of Aviation Security Laws and Airport Security. *Central European Journal of International & Security Studies*, 2, 107–125.
4. Acquista, A. N. (2020). Biometrics Takes Off Fight Between Privacy And Aviation Security Wages On. *Journal of Air Law and Commerce*, 85(3), 475–506.
5. Agarwal, G. (2021). *Droneopticon: Privacy Implications of Civilian Drones in the EU*. Doctoral thesis. Barcelona: Universitat Pompeu Fabra.
6. Ayoob, M. (1995). *The Third World Security Predicament*. Boulder, CO: Lynne Rienner.
7. Albisinni, F. (2016). The Rise of Global Standards: ICAO's Standards and Recommended Practices. *Italian Journal of Public Law*, 8(1), 203–231.
8. Alderson, J. C. (2009). Air Safety, Language Assessment Policy, and Policy Implementation: The Case of Aviation English, *Annual Review of Applied Linguistics*, 29, 168–187.

9. Andrews, C.; Nase, V. (2011). Psychiatric Injury in Aviation Accidents Under the Warsaw and Montreal Conventions: The Interface Between Medicine and Law, *The Journal of Air Law and Commerce*, 75(4).
10. Arai, Y. (2002). *The Margin of Appreciation Doctrine and the Principle of Proportionality in the Jurisprudence of the ECHR*. Antwerpen, Oxford, New York: Intersentia.
11. Arlauskas, S. (2004). *Turiningieji teisės pagrindai. Pagrindinių subjektinių teisių teorijos metmenys*. Vilnius: Mykolo Romerio universiteto leidybos centras.
12. Atkins, B. T. (1991). Building a lexicon: The contribution of lexicography. *International Journal of Lexicography*, 4(3), 167–204.
13. Baldwin, D. A. (1997). The Concept of Security. *Review of International Studies*, 23(1), 5–26.
14. Baltrimas, J. (2022). *Teisinis argumentavimas informacinių technologijų kontekste*. Vilnius: Vilniaus universiteto leidykla.
15. Banowsky, D. (1990). Cutting Drag and Increasing Lift: How Well Will a More Competitive EEC Air Transport Industry Fly? *The International Lawyer*, 24(1), 179–206.
16. Barak, A. (2012). *Proportionality: Constitutional Rights and Their Limitations*. Cambridge: Cambridge University Press.
17. Bassi, E. (2019). European Drones Regulation: Today's Legal Challenges, *International Conference on Unmanned Aircraft Systems (ICUAS)*, 443–450.
18. Bassi, E. (2020). From Here to 2023: Civil Drones Operations and the Setting of New Legal Rules for the European Single Sky. *Journal of Intelligent & Robotic Systems*, 100, 493–503.
19. Bassi, E. et al. (2019). The Design of GDPR – Abiding Drones Through Flight Operation Maps: A Win–Win Approach to Data Protection, Aerospace Engineering, and Risk Management, *Minds and Machines*, 29, 579–601.
20. Bieber, P. et al. (2012). Security and Safety Assurance for Aerospace Embedded Systems, *Proceedings of the 6th international conference on embedded real time software and systems*, 1–3.
21. Birmontienė, T. (2000). Žmogaus teisių raida ir perspektyvos Lietuvoje. *Jurisprudencija*, 15(7), 66–72.
22. Blanquart, J. P. et al. (2012). Similarities and Dissimilarities Between Safety Levels and Security Levels. *Proceedings of the 6th European Congress in Embedded Real Time Software and Systems*.
23. Boholm, M. et al. (2016). The Concepts of Risk, Safety, and Security: Applications in Everyday Language, *Risk Analysis*, 36(2), 320–338.

24. Boschen, A. C.; Jones, R. K. (2004). Aviation language problem: improving pilot-controller communication, *International Professional Communication Conference Proceedings*, 291–299.
25. Brems, E. (2001). *Human Rights: Universality and Diversity*. The Hague: Kluwer Law International.
26. Brewer, D. F. C. (1993). Applying Security Techniques to Achieving Safety. In: Redmill, F.; Anderson, T. (eds.). *Directions in Safety-Critical Systems*. London: Springer.
27. Bublitz, J.-C. (2020). The Nascent Right to Psychological Integrity and Mental Self-Determination. In: von Arnould, A.; von der Decken, K.; Susi, M. (eds.). *The Cambridge Handbook of New Human Rights: Recognition, Novelty, Rhetoric*. Cambridge: Cambridge University Press.
28. Burns, A. et al. (1992). On the Meaning of Safety and Security, *The Computer Journal*, 35(1), 3–15.
29. Button, K. (2001). Deregulation and Liberalization of European Air Transport Markets. *Innovation: The European Journal of Social Science Research*, 14(3), 255–275.
30. Button, K.; Swann, D. (1992). Transatlantic Lessons in Aviation Deregulation: EEC and US Experiences. *Antitrust Bulletin*, 37(1), 207–255.
31. Cali, B. (2007). Balancing Human Rights? Methodological Problems with Weights, Scales and Proportions. *Human Rights Quarterly*, 29(1), 251–270.
32. Cançado Trindade, A. A. (2018). Conclusion: Reflections on the 2015 Strasbourg Conference. In: Aaken, van A.; Motoc, I. (eds.). *The European Convention on Human Rights and General International Law*. Oxford: Oxford University Press, 285–304.
33. Celso, J. (2014). Droning on about the Fourth Amendment: Adopting a Reasonable Fourth Amendment Jurisprudence to Prevent Unreasonable Searches by Unmanned Aircraft Systems. *University of Baltimore Law Review*, 43(3), 461–494.
34. Christoffersen, J. (2009). *Fair Balance – A Study of Proportionality, Subsidiarity and Primarity in the European Convention on Human Rights*. Leiden, Boston: Martinus Nijhoff Publishers.
35. Clothier, R. A. et al. (2013). ALARP and the Risk Management of Civil Unmanned Aircraft Systems, *Proceedings of 2013 Australian System Safety Conference*, 3–13.
36. Cockram, T. J.; Lautieri, S. R. (2007). Combining Security and Safety Principles in Practice, *Proceedings of the 2nd institution of engineering and technology international conference on system safety*, 159–164.

37. Cusimano, J.; Byers, E. (2010). Safety and Security: Two Sides of the Same Coin, *Control Global*, 14–15.
38. Dahlstrom, N.; Dekker, S. (2008). Security and Safety Synergy – Advancing Security With Human Factors Knowledge. In: Wiley Handbook of Science and Technology for Homeland Security. John Wiley & Sons Inc.
39. Danėlienė, I. (2012). *Proporcingumo principas administracinėje teisėje*. Daktaro disertacija, socialiniai mokslai, teisė (01S), Vilniaus universitetas. Vilnius: Vilniaus universiteto leidykla.
40. Daukšienė, I. (2013). Žmogaus teisių apsauga Europos Sąjungoje: raida, pokyčiai, tendencijos. In: Šlapkauskas, V. et al. (eds.). Konstitucionalizmas ir teisės politika Europos Sąjungoje. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas.
41. Davies, H.; Holdcroft, D. (1991). Jurisprudence: Texts and Commentary. London: Butterworth.
42. De Búrca, G. (1993). The Principle of Proportionality and its Application in EC Law, *Yearbook of European Law*, 13(1), 105–150.
43. De Mol, J. (2012). *Le dommage psychique – Du traumatisme à l'expertise*. Brussels: Larcier.
44. Deleuze, G. et al. (2008). Are Safety and Security in Industrial Systems Antagonistic or Complementary Issues?, *Proceedings of the 17th European safety and reliability conference (ESREL'08)*.
45. Dempsey, P. S. (2004a). Compliance & Enforcement in International Law: Achieving Global Uniformity in Aviation Safety. *North Carolina Journal of International Law & Commercial Regulation*. 30(1), 1–74.
46. Dempsey, P. S. (2004b). *European Aviation Law*. Kluwer Law International.
47. Dempsey, P. S. (2008). *Public International Air Law*. McGill University.
48. Diederiks-Verschoor, I.; Butler, M. A. (2006). *An Introduction To Air Law*. Kluwer Law International.
49. Dobson, N. L. (2020). Competing Climate Change Responses: Reflections on EU Unilateral Regulation of International Transport Emissions in Light of Multilateral Developments. *Netherlands International Law Review*, 67, 183–210.
50. Ducrest, J. (1995). Legislative and Quasi-Legislative Functions of ICAO: Towards Improved Efficiency. *Annals of Air and Space Law*, 20, 343–366.
51. Eames, D. P.; Moffett, J. D. (1999). The Integration of Safety and Security Requirements, *Proceedings of the 18th international conference on computer safety, reliability and security*, 468–480.

52. Eleftheriadis, P. (1999). The Future of Environmental Rights in the European Union. In: Alston, P. (red.). *The EU and Human Rights*. Oksfordas: Oxford University Press.
53. Elias, I.; Gullik, A.; Muyselaar, A.; Veen, J. (2008). Crisis in de vitale infrastructuur. Rapport Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Nederland.
54. Ellsberg, D. (1961). Risk, Ambiguity, and the Savage Axioms, *The Quarterly Journal of Economics*, 75(4), 643–669.
55. Emiliou, N. (1996). *The Principle of Proportionality in European Law: A Comparative Study*. Hague: Kluwer Law International.
56. Erceylan, N.; Atilla, G. (2022). Aviation Safety and Risk Management During COVID-19. In: Kurnaz, S.; Arġin, E. (eds.). *Digitalization and the Impacts of COVID-19 on the Aviation Industry*. US: IGI Global. 126–145.
57. Fahey, E. (2012). The EU Emissions Trading Scheme and the Court of Justice: The “High Politics” of Indirectly Promoting Global Standards. *German Law Journal*, 13(11), 1247–1268.
58. Finn, R.; Wright, D. (2012). Unmanned Aircraft Systems: Surveillance, Ethics and Privacy in Civil Applications. *Computer Law & Security Review*, 28(2), 184–194.
59. Firesmith, D. G. (2003). Common Concepts Underlying Safety, Security, and Survivability Engineering. Technical Note CMU/SEI-2003-TN-033, Carnegie Mellon University.
60. Fletcher, R. W. (2012). The next step: a fully integrated global multi-modal security and safety management system. *Proceedings of the 30th International System Safety Conference*.
61. Freeman, M. (1995). Human Rights: Asia and the West. In: Tang, J. T. H. (ed.). *Human Rights and International Relations in the Asia-Pacific Region*. London: Pinter.
62. Füglistaler, G. (2016). *The Principle of Subsidiarity and the Margin of Appreciation Doctrine in the European Court of Human Rights’ Post-2011 Jurisprudence*. Lausanne: Institut de hautes études en administration publique Université de Lausanne.
63. Gaidys, G. (2007). Žmogaus teisės į sveiką aplinką statuso identifikavimo problemos, *Socialinių mokslų studijos*, 1(1), 51–62.
64. Gallie, W. B. (1956). Essentially Contested Concepts, *Proceedings of the Aristotelian Society*, 56 167–198.
65. Gerards, J. (2004). The Application of Article 14 ECHR by the ECHR. In: Niessen, J., Chopin, I. (eds.). *The Development of Legal Instruments*

- to *Combat Racism in a Diverse Europe*. The Hague: Martinus Nijhoff Publishers.
66. Gjemulla, E. M.; Weber, L. (2011). *International and EU Aviation Law – Selected Issues*. Kluwer Law International.
 67. Ginger, S. (1998). Violence in the Skies: The Rights and Liabilities of Air Carriers When Dealing with Disruptive Passenger, *Air & Space Law*, 23(3), 106–117.
 68. Glesner, C. et al. (2022). Two Sides of the Same Coin? Exploring the Relation Between Safety and Security in High-risk Organizations, *Journal of Safety Research*, 82, 184–193.
 69. Große, C. (2019). Airports as Critical Infrastructure: The Role of the Transportation-by-Air System for Regional Development and Crisis Management, *IEEE International Conference on Industrial Engineering and Engineering Management*, 440–444.
 70. Gudmundsson, S. V. (2019). European Air Transport Regulation: Achievements and Future Challenges. In: Cullinane, K. (ed.). *Airline Economics in Europe*, Vol. 8. Emerald Publishing Limited.
 71. Guvercin, H. 2015. Mother Tongue: The Language of Heart and Mind, *Jamaa'thuge khabaru* 435: 26–29.
 72. Halstead, P. (2014). *Unlocking Human Rights*. 2nd edition. Routledge.
 73. Hancock, P. A.; Hart, S. G. (2002). Defeating Terrorism: What Can Human Factors / Ergonomics Offer? *Ergonomics in Design*, 10(1), 6–16.
 74. Hansson, S. O. (2012). Safety Is An Inherently Inconsistent Concept, *Safety Science*, 50, 1522–1527.
 75. Harbo, T.-I. (2010). The Function of the Proportionality Principle in EU Law, *European Law Journal*, 16(2), 158–185.
 76. Harris et al. (2023). *Law of the European Convention on Human Rights*. Fifth edition. Oxford: Oxford University Press.
 77. Havel, B. (2009). *Beyond Open Skies – A New Regime for International Aviation*. Kluwer Law International.
 78. Havel, B.; Sanchez, G. (2014). *The Principles and Practice of International Aviation Law*. Cambridge: Cambridge University Press.
 79. Hessami, A. G. (2004). A Systems Framework For Safety And Security: The Holistic Paradigm. *Systems Engineering*, 7(2), 99–112.
 80. Hobbes, T. (1998). On the Citizen (1642). Tuck, R.; Silverthorne, M. (eds., trans.). Cambridge University Press.
 81. Hobbes, T. (1999). *Leviathan*. Vilnius: Pradai.
 82. Holtrop, D.; Kretz, D. (2008). Research Security and Safety: An Inventory of Policy, Legislation and Regulations. Research Report 141223/EA8/043/000603/sfo. Netherlands: Arcadis.

83. Huang, J. (2009). *Aviation Safety through the Rule of Law – ICAO's Mechanisms and Practices*. Kluwer Law International.
84. Young, W.; Leveson, N. G. (2014). Inside risks: an integrated approach to safety and security based on systems theory, *Viewpoints: Communications of the ACM*, 57(2), 31–35.
85. Jakutytė-Sungailienė, A. (2009). Turto samprata Lietuvos civilinėje teisėje, *Socialinių mokslų studijos*, 3(3), 213–227.
86. Jarašiūnas, E. (2011). Europos Sąjungos teisinio kvalifikavimo problemos. *Jurisprudencija*, 18(4), 1323–1347.
87. Jarašiūnas, E. (2017). Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartija Teisingumo Teismo jurisprudencijoje. *Jurisprudencija*, 24(1), 6–34.
88. Jarvis, L.; Holland, J. (2014). *Security: a Critical Introduction*. Palgrave Macmillan, Basingstoke.
89. Jenkins, B. M. (1986). Defense against terrorism. *Political Science Quarterly*, 101(5), 773–786.
90. Jočienė, D. (2000). *Europos žmogaus teisių konvencijos taikymas užsienio valstybių ir Lietuvos Respublikos teisėje*. Vilnius: Eugrimas.
91. Jočienė, D.; Čilinskas, K. (2004). *Žmogaus teisių apsaugos problemos tarptautinėje ir Lietuvos Respublikos teisėje*. Vilnius: Eugrimas.
92. Jočienė, D. (2018). Pagrindinės bylų prieš Lietuvą Europos Žmogaus Teisių Teisme pamokos. Kalinimo sąlygų problematika lietuviškose bylose. Iš: Šinkūnas, H. et al. (rec.). *Dabarties iššūkiai teismams, užtikrinant žmogaus teises*. Vilnius: Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas, p. 44–119.
93. Jore, S. H. (2019). The Conceptual and Scientific Demarcation of Security in Contrast to Safety. *European Journal for Security Research*, 4, 157–174.
94. Junevičius, A. (2013). Laisvas asmenų judėjimas: apribojimai susiję su viešąja tvarka, visuomenės saugumu ir sveikata. *Viešoji politika ir administravimas*, 12(1), 133–147.
95. Juškevičiūtė-Vilienė, A. (2023). Žaliosios ekonomikos iššūkiai Europos žmogaus teisių konvencijai ir Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijai, *Teisė*, 128, 41–61.
96. Juvan, J.; Prezelj, I.; Kopač, E. (2021). Public Dilemmas About Security Measures in the Field of Civil Aviation. *Security Journal*, 34, 410–428.
97. Kaplan, S.; Garrick, B. (1981). On the quantitative definition of risk, *Risk Analysis*, 1(1), 11–27.
98. Karanikas, N. (2018). Revisiting the Relationship Between Safety and Security, *International Journal of Safety and Security*, 8(4), 547–551.

99. Kassim, H.; Stevens, H. (2010). *Air Transport and the European Union – Europeanization and its Limits*. Palgrave: Macmillan.
100. Kenstavičienė, K. (2021). Karinės jėgos panaudojimas prieš užgrobtą orlaivį. Kieno gyvybes gina konstitucija? Iš: Tvaronavičienė, A. et al. (red.). *Konstitucija ir teisinė sistema. Liber Amicorum Vytautui Sinkevičiui*. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, p. 643–668.
101. Kerpytė, M.; Staniulis, S. (2018). Asmens duomenų apsauga ir teisė į privatumą: dronų naudojimo iššūkiai, *Teisės mokslo pavasaris 2018*, 57–74.
102. Kiršys, D. (2021). Dronų grėsmė privatumui: galimi pažeidimai, *Teisės apžvalga*, 1(23), 64–87.
103. Klenka, M. (2019). Major incidents that shaped aviation security. *Journal of Transportation Security*, 12, 39–56.
104. Kovudhikulrungsri L. (2018). Human Rights in The Sky: Weighing Human Rights Against The Law on International Carriage by Air. *European Journal of Legal Studies*, 11(1), 39–66.
105. Kriaa, S. et al. (2015). A Survey of Approaches Combining Safety and Security for Industrial Control Systems, *Reliability Engineering and System Safety*, 139, 156–178.
106. Kūris, E. (2002). Įvadas. Iš: Kelsen, H. *Grynoji teisės teorija*. Vilnius.
107. Kūris, E. (2008). *Europos Sąjungos teisė Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo jurisprudencijoje: sambūvio algoritmo paieškos*. Iš: Katuoka, S. (ats. red.). *Teisė besikeičiančioje Europoje. Liber Amicorum Pranas Kūris*. Vilnius.
108. Kūris, E. (2023). Bylos prieš Lietuvą Europos Žmogaus Teisių Teisme (2019–2021 m.): riboženklinių sprendimų paieškos. Iš: Žaltauskaitė-Žalimienė, S. (red.). *Europos Sąjungos teisė ir Lietuvos administracinė justicija*. Vilnius: Vilniaus universiteto leidykla.
109. Lankauskas, M. (2007). Balansavimas tarp teisės į privatumą ir saviraiškos laisvės Europos Žmogaus Teisių Teismo jurisprudencijoje. *Teisės problemos*, 56(2), 103–131.
110. Lastauskienė, G. ir kt. (2020). *Teisės teorija*. Vadovėlis. Vilnius: Vilniaus universiteto leidykla.
111. Leese, M. (2013). Blurring The Dimensions Of Privacy? Law Enforcement And Trusted Traveler Programs. *Computer Law & Security Review*, 29(5), 480–490.
112. Lenaerts, K. (2012). Exploring the Limits of the EU Charter of Fundamental Rights. *European Constitutional Law Review*, 8(3), 375–403.

113. Lenaerts, K. (2019). Limits on Limitations: The Essence of Fundamental Rights in the EU, *German Law Journal*, 20(6), 779–793.
114. Leonaitė, E. (2013). *Proporcingumo principas Europos Žmogaus Teisių Teismo jurisprudencijoje*. Daktaro disertacija, socialiniai mokslai, teisė (01S), Vilniaus universitetas. Vilnius: Vilniaus universiteto leidykla.
115. Lester, A.; Pannick, D. (eds.) (2004). *Human Rights Law and Practice*. Second edition. UK: LexisNexis Butterworths.
116. Li, W.-C. et al. (2023). Investigating the Impacts of COVID-19 on Aviation Safety Based on Occurrences Captured Through Flight Data Monitoring, *Ergonomics*, 66(10), 1534–1548.
117. Line, M. B. et al. (2006). Safety vs. security? *Proceedings of the 8th International Conference on Probabilistic Safety Assessment and Management*, 1–9.
118. Maccario, C. J. (2013). Aviation security and nonverbal behavior. In: Matsumoto, D., Frank, M. G.; Hwang, H. S. (eds.). *Nonverbal communication: Science and applications*. SAGE Publications. doi: 10.4135/9781452244037.
119. Markevičius, E. (2022). *Asmens duomenų perdavimo elektroninėje erdvėje tarp Europos Sąjungos ir Jungtinių Amerikos Valstijų teisinės problemos*. Daktaro disertacija, socialiniai mokslai, teisė (S001). Vilnius: Mykolo Romerio universitetas.
120. Maslow, A. H. (1943). A Theory of Human Motivation. *Psychological Review*, 50, 370–396.
121. Mendes de Leon, P. (2017). *Introduction to Air Law*, Tenth Edition. Alphen aan den Rijn: Wolters Kluwer.
122. Michaelides-Mateou, S. (2001). Unruly Passenger Behaviour and the Tokyo Convention, *Coventry Law Journal*, 6, 38–45.
123. Mikelėnas, V. (2009). Interpretacinis žaismas, arba kaip kurti teisę be parlamento, *Jurisprudencija*, 2(116), 79–92.
124. Milašiūtė, V. (2023). *Žmogaus teisės Europoje*. Vadovėlis, 1-as leidimas. Vilnius: Vilniaus universiteto leidykla.
125. Milde, M. (2008). *International Air Law and ICAO*. Eleven International Publishing.
126. Miliauskaitė, K. (2004). Žmogaus teisių dichotomija: universalija ar partikuliarizmas?, *Jurisprudencija*, 54(46), 82–93.
127. Miller, C. O. (1988). System Safety. In: Wiener, E. L.; Nagel, D. C. (eds.). *Human Factors in Aviation*. San Diego: Academic Press.
128. Miller, B. (2001). The Concept of Security: Should it be Redefined?, *The Journal of Strategic Studies*, 24(2), 13–42.

129. Mironenko, O. (2011). Body Scanners Versus Privacy and Data Protection. *Computer Law & Security Review*, 27, 232–244.
130. Mironenko-Enerstvedt, O. (2017). *Aviation Security, Privacy, Data Protection and Other Human Rights: Technologies and Legal Principles*. Springer International Publishing AG.
131. Misumi, Y.; Sato, Y. (1999). Estimation of average hazardous-event-frequency for allocation of safety-integrity levels, *Reliability Engineering and System Safety*, 66(2), 135–144.
132. Mock, W. (ed.) (2010). *Humans Rights in Europe: Commentary on the Charter of Fundamental Rights of the European Union*. Carolina Academic Press.
133. Molko, R. (2013). The Drones Are Coming! Will the Fourth Amendment Stop Their Threat to Our Privacy? *Brooklyn Law Review*, 78(4), 1279–1333.
134. Möller, N. (2012). The Concepts of Risk and Safety. In: Roeser, S. et al. (eds). *Handbook of Risk Theory*. Netherlands: Springer.
135. Möller, N. et al. (2006). Safety Is More Than The Antonym Of Risk. *Journal of Applied Philosophy*, 23(4), 419–432.
136. Murauskas, D. (2012a). Ekonominė teisės analizė (susiformavimas). *Teisė*, 83, 220–233. <https://doi.org/10.15388/Teise.2012.0.109>.
137. Murauskas, D. (2012b). Ekonominė teisės analizė: metodologinės prielaidos ir tyrimų kryptys. *Teisė*, 84, 143–156. <https://doi.org/10.15388/Teise.2012.0.18>.
138. Murauskas, D. (2021). Konstitucijos aiškinimo šaltiniai: minkštosios teisės (soft law) vieta. *Teisė*, 121, 98–114.
139. Nas, S. (2015). The Definitions of Safety and Security. *Journal of ETA Maritime Science*, 3(2), 53–54.
140. Nase, V.; Humphrey, N. (2014). Angry People in the Sky: Air Rage and the Tokyo Convention. *Journal of Air Law and Commerce*, 79(4), 701–745.
141. Naveau, J.; Godfroid, M.; Frühling, P. (2006). *Précis de droit aérien*, 2-asis leidimas. Briuselis: Bruylant.
142. Neiderman, E. C.; Fobes, J. L. (1997). A Cognitive Model of X-Ray Security Screening: Selection Tests to Identify Applicants Possessing Core Aptitudes. Report, DOT/FAA/AR-97/63. Washington DC: Office of Aviation Research [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://ntlrepository.blob.core.windows.net/lib/20000/20300/20381/PB98125735.pdf> [žiūrėta 2022 m. vasario 21 d.]

143. Oster, C. V. et al. (2013). Analyzing Aviation Safety: Problems, Challenges, Opportunities. *Research in Transportation Economics*, 43(1), 148–164.
144. Peers, S. et al. (eds.) (2021). *The EU Charter of Fundamental Rights. A Commentary*. 2nd edition. Oxford: Beck, Hart, Nomos.
145. Pettersen, K. A.; Bjørnskau, T. (2015). Organizational Contradictions Between Safety and Security – Perceived Challenges and Ways of Integrating Critical Infrastructure Protection in Civil Aviation, *Safety Science*, 71, 167–177.
146. Petzhold, H. (1993). The Convention and the Principle of Subsidiarity. In: Macdonald, R. S. J. et al. *The European System for the Protection of Human Rights*. Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers.
147. Piera, A. (2012). ICAO's Latest Efforts to Tackle Legal Issues Arising from Unruly / Disruptive Passengers: The Modernization of the Tokyo Convention 1963, *Air & Space Law*, 37(3), 231–244.
148. Piètre-Cambacédès, L. (2010). Des relations entre sureté et securite. France: Telecom ParisTech.
149. Piètre-Cambacédès, L.; Bouissou, M. (2013) Cross-fertilization Between Safety and Security Engineering, *Reliability Engineering and System Safety*, 110, 110–126.
150. Piètre-Cambacédès, L.; Chaudet, C. (2010). The SEMA referential framework: Avoiding ambiguities in the terms “security” and “safety”. *International Journal of Critical Infrastructure Protection*, 3, 55–66.
151. Pikčilingis, J. (1988). Sinonimika. Kalbos figūros. Kaunas: Šviesa.
152. Poole, R. W. (2008). *Toward risk-based aviation security policy*. OECD/ITF Joint Transport Research Centre Discussion Paper. doi: 10.1787/228687543564.
153. Posner, R. A. (1973). *Economic Analysis of Law*. Boston: Little, Brown and Co.
154. Posner, E. A.; Vermeule, A. (2007). *Terror in the balance: Security, Liberty and the Courts*. Oxford University Press.
155. Pranevičienė, B. (2011). Limiting Of The Right To Privacy In The Context Of Protection Of National Security. *Jurisprudencija*, 18(4), 1609–1622.
156. Pusztahelyi, R. (2019). Recent EU Legislation Relating To Drones In The Light Of The Right To Privacy, *International Multidisciplinary Scientific Conference MultiScience – XXXIII*.
157. Pūraitė, A.; Bereikienė, D.; Šilinskė, N. (2017). Regulation of Unmanned Aerial Systems and Related Privacy Issues in Lithuania, *Baltic Journal of Law and Politics*, 10(2), 107–132.

158. Quddus, N. et al. (2020). *Risk Acceptance Criteria: Overview of ALARP and Similar Methodologies as Practiced Worldwide*. Mary Kay O'Connor Process Safety Center.
159. Raab, C. (2014). *Privacy as a Security Value*. In: Schartum, D. W. et al. (eds.). *Jon Bing: En Hyllest, A Tribute*. Oslo: Gyldendal.
160. Reed, E. D.; Dumper M. (eds.) (2012). *Civil Liberties, National Security and Prospects for Consensus: Legal, Philosophical and Religious Perspectives*. Cambridge: Cambridge University Press.
161. Rossi Dal Pozzo, F. (2015). *EU Legal Framework for Safeguarding Air Passenger Rights*. Cham: Springer.
162. Rothschild, E. (1995). What is Security?, *Daedalus*, 124(3), 53–98.
163. Sauter, W. (2013). Proportionality in EU Law: A Balancing Act?, *Cambridge Yearbook of European Legal Studies*, 15, 439–466.
164. Scharpenseel, M. F. (2001). Consequences of E.U. Airline Deregulation in the Context of the Global Aviation Market. *Northwestern Journal of International Law & Business*, 22(1), 91–116.
165. Scheinin, M.; Vermeulen, M. (2011). Unilateral Exceptions to International Law: Systematic Legal Analysis and Critique of Doctrines to Deny or Reduce the Applicability of Human Rights Norms in the Fight Against Terrorism, *Essex Human Rights Review*, 8, 20–56.
166. Scott, B. I.; Trimarchi, A. (2019). *Fundamentals of International Aviation Law and Policy*. London: Routledge.
167. Shue, H. (1996). *Basic Rights: Subsistence, Affluence, and U. S. Foreign Policy*. Princeton, New Jersey: Princeton University Press.
168. Sieckmann, J.-R. (ed.) (2021). *Proportionality, Balancing, and Rights*. Springer Nature Switzerland.
169. Slovic, P. (2000). *The Perception of Risk*. London: Earthscan.
170. Smet, S. (2017). *Resolving Conflicts between Human Rights – The Judge's Dilemma*. London and New York: Routledge.
171. Smet, S.; Brems, E. (eds.) (2017). *When Human Rights Clash at the European Court of Human Rights – Conflict or Harmony*. Oxford: Oxford University Press.
172. Smithies, R. (2007). Regulatory Convergence – Extending The Reach Of EU Aviation Law. *Journal of Air Law and Commerce*. 72(4), 3–20.
173. Solove, D. (2011). *Nothing to hide: The false tradeoff between privacy and security*. Yale University Press.
174. Spielmann, D. (2012). Allowing the Right Margin: the European Court of Human Rights and the National Margin of Appreciation Doctrine: Waiver or Subsidiarity of European Review? *CELS Working Paper Series*.

175. Stoneburner, G. (2006). Toward a unified security / safety model, *Computer*, 96–97.
176. Stonkus, S. (2022). Aviacijos saugos ir saugumo teisinio reguliavimo harmonizavimo Europos Sąjungoje įtaka aviacijos teisės globaliai konvergencijai, *Teisė*, 125, 131–144.
177. Stonkus, S. (2023). Soft law priskyrimo teisės sistemai teorinės prielaidos: aviacijos teisės atvejis, *Teisė*, 129, 69–84.
178. Sun, M. et al. (2009). Addressing Safety and Security Contradictions in Cyber-physical Systems, *Proceedings of the 1st workshop on future directions in cyber-physical systems security (CPSSW'09)*.
179. Šimašius, R. (2002). *Teisinis pliuralizmas*. Daktaro disertacija, socialiniai mokslai, teisė (01S). Vilnius: Lietuvos teisės universitetas.
180. Šinkūnas, H.; Isokaitė-Valužė, I. (2023). Pamatinės teisės idėjos kaip bendrieji teisės principai ir konstituciniai principai. Iš: Juškevičiūtė-Vilienė, A.; Pūraitė-Andrikienė, D. (red.). *Konstitucinė justicija Lietuvoje: trys veiklos dešimtmečiai*, recenzuotų mokslinių straipsnių rinkinys. Vilnius: Vilniaus universiteto leidykla, p. 446–465.
181. Šnirpūnas, V. (2012). Aviacinės technikos teisinė sistema. Vilnius: Technika. Taip pat žr. Aviation Legislation. Part 66 Cat. B1 / B2 Module 10. Vilnius: Kazimiero Simonavičiaus universitetas, 2017.
182. Takahashi, T. T. (2012). Drones and Privacy, *Columbia Science and Technology Law Review*, 14(1), 72–114.
183. Tirosh, Y.; Birnhack, M. (2013). Naked in Front of the Machine: Does Airport Scanning Violate Privacy? *Ohio State Law Journal*, 74(6), 1263–1306.
184. Urbina, F. J. (2017). *A Critique of Proportionality and Balancing*. Cambridge: Cambridge University Press.
185. Vaišvila, A. (2005). Žmogaus orumas ir teisė į orumą teisinio personalizmo požiūriu (nuo statiškojo prie tampančiojo orumo sampratos). *Jurisprudencija*, 71(63), 49–61.
186. Valverde, M. (2001). Governing Security, Governing Through Security. In: Daniels, R. J.; Macklem, P.; Roach, K. (eds.). *The Security of Freedom: Essays on Canada's Anti-Terrorism Bill*. Toronto: University of Toronto Press.
187. Van Dijk, P.; van Hoof, G. J. H. (1998). *Theory and Practice of the European Convention on Human Rights*. Third edition. The Hague, London: Kluwer Law International.
188. Vasiliausienė, V. (2008). Teroristų veiksmai kaip ginkluotas užpuolimas, *Teisė*, 66(2), 99–111.

189. Vedder, A. (2019). Safety, Security and Ethics. In: Vedder, A. *et al.* (eds.). *Security and Law: Legal and Ethical Aspects of Public Security, Cyber Security and Critical Infrastructure Security*. Cambridge: Intersentia Ltd., 11–26. doi:10.1017/9781780688909.002.
190. Venckienė, E. (2008). Žmogaus orumas – probleminiai terminologijos aspektai, *Jurisprudencija*, 10(112), 43–51.
191. Vermeule, A. (2011). *Security and Liberty: Critiques of the Tradeoff Thesis*. Harvard Law School: Public Law & Legal Theory Working Paper Series.
192. Voss, W. G. (2013). Privacy Law Implications of the Use of Drones for Security and Justice Purposes, *International Journal of Liability and Scientific Enquiry*, 6(4), 171–192.
193. Waldron, J. (2006). Safety and security, *Nebraska Law Review*, 85(2), 454–507.
194. Wang, B. *et al.* (2024). Sustainable aviation fuels: Key opportunities and challenges in lowering carbon emissions for aviation industry, *Carbon Capture Science & Technology*, 13, 1–20.
195. Weinberg, S. K. (1991). Liberalization of Air Transport: Time for the EEC to Unfasten Its Seatbelt. *University of Pennsylvania Journal of International Law*, 12(3), 433–455.
196. Wolfers, A. (1952). “National security” as an Ambiguous Symbol, *Political Science Quarterly*, 67(4), 481–502.
197. Wolfers, A. (1962). *Discord and Collaboration*. Baltimore: Johns Hopkins UP.
198. Wright, D.; Finn, R. (2016). Making Drones More Acceptable with Privacy Impact Assessments. In: Custers B. (ed.). *The Future of Drone Use*. Hague: T.M.C. Asser Press.
199. Zebinsky, A. M. (1996). *European Union External Competence and External Relations in Air Transport*. Kluwer Law International.
200. Zedner, L. (2003). The concept of security: An agenda for comparative analysis. *Legal Studies*, 23(1), 153–176.
201. Zedner, L. (2009). *Security*. London, New York: Routledge.
202. Žaltauskaitė-Žalimienė, S. (2015). Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos turinio paieškos. *Teisė*, 97, 57–72.
203. Žaltauskaitė-Žalimienė, S. (2023). Europos Sąjungos pagrindinės teisės Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo jurisprudencijoje. Iš: Žaltauskaitė-Žalimienė, S. (red.). *Europos Sąjungos teisė ir Lietuvos administracinė justicija*. Vilnius: Vilniaus universiteto leidykla.

204. Žaltauskaitė-Žalimienė, S. et al. (2019). *Europos Sąjungos Pagrindinių teisių chartijos taikymas supra- ir nacionaliniu lygmenimis*. Kolektyvinė monografija. Vilnius: Vilniaus universiteto leidykla.

Teismų praktika

Europos Žmogaus Teisių Teismo sprendimai

1. *Lawless prieš Airiją (Nr. 3)*, [EŽTT], Nr. 332/57, [1961-07-01]. ECLI:CE:ECHR:1961:0701JUD000033257.
2. *Belgian Linguistics*, [EŽTT], Nr. 1474/62, 1677/62, 1691/62, 1769/63, 1994/63 ir 2126/64, [1968-07-23]. ECLI:CE:ECHR:1968:0723JUD000147462.
3. *Handyside prieš Jungtinę Karalystę*, [EŽTT], Nr. 5493/72, [1976-12-07]. ECLI:CE:ECHR:1976:1207JUD000549372.
4. *Klass ir kt. prieš Vokietiją*, [EŽTT], Nr. 5029/71, [1978-09-06]. ECLI:CE:ECHR:1978:0906JUD000502971.
5. *Dudgeon prieš Jungtinę Karalystę*, [EŽTT], Nr. 7525/76, [1981-10-22]. ECLI:CE:ECHR:1981:1022JUD000752576.
6. *Gillow prieš Jungtinę Karalystę*, [EŽTT], Nr. 9063/80, [1986-11-24]. ECLI:CE:ECHR:1986:1124JUD000906380.
7. *Leander prieš Švediją*, [EŽTT], Nr. 9248/81, [1987-03-26]. ECLI:CE:ECHR:1987:0326JUD000924881.
8. *Powwel ir Rayner prieš Jungtinę Karalystę*, [EŽTT], Nr. 9310/81, [1990-02-21]. ECLI:CE:ECHR:1990:0221JUD000931081.
9. *López Ostra prieš Ispaniją*, [EŽTT], Nr. 16798/90, [1994-12-09]. ECLI:CE:ECHR:1994:1209JUD001679890.
10. *L.C.B. prieš Jungtinę Karalystę*, [EŽTT], Nr. 23413/94, [1998-06-09]. ECLI:CE:ECHR:1998:0609JUD002341394.
11. *Kudla prieš Lenkiją*, [EŽTT] [DK], Nr. 30210/96, [2000-10-26]. ECLI:CE:ECHR:2000:1026JUD003021096.
12. *Leray ir kiti prieš Prancūziją*, [EŽTT], Nr. 44617/98, [2001-01-16]. ECLI:CE:ECHR:2001:0116DEC004461798.
13. *Hatton prieš Jungtinę Karalystę*, [EŽTT] [DK], Nr. 36022/97, [2003-07-08]. ECLI:CE:ECHR:2003:0708JUD003602297.
14. *Öneryildiz prieš Turkiją*, [EŽTT] [DK], Nr. 48939/99, [2004-11-30]. ECLI:CE:ECHR:2004:1130JUD004893999.
15. *Bone prieš Prancūziją*, [EŽTT], Nr. 69869/01, [2005-03-01]. ECLI:CE:ECHR:2005:0301DEC006986901.
16. *Sørensen ir Rasmussen prieš Daniją*, [EŽTT] [DK], Nr. 52562/99 ir 52620/99, [2006-01-11]. ECLI:CE:ECHR:2006:0111JUD005256299.

17. *Bartik prieš Rusiją*, [EŽTT], Nr. 55565/00, [2006-12-21].
ECLI:CE:ECHR:2006:1221JUD005556500.
18. *Lindon, Otchakovsky-Laurens ir July prieš Prancūziją*, [EŽTT] [DK],
Nr. 21279/02 ir 36448/02, [2007-10-22].
ECLI:CE:ECHR:2007:1022JUD002127902.
19. *Rajkowska prieš Lenkiją*, [EŽTT], Nr. 37393/02, [2007-11-27].
ECLI:CE:ECHR:2007:1127DEC003739302.
20. *Kafkaris prieš Kiprą*, [EŽTT] [DK], Nr. 21906/04, [2008-02-12].
ECLI:CE:ECHR:2008:0212JUD002190604.
21. *Budayeva ir kiti prieš Rusiją*, [EŽTT], Nr. 15339/02, 21166/02,
20058/02, 11673/02 ir 15343/02, [2008-03-20].
ECLI:CE:ECHR:2008:0320JUD001533902.
22. *Demir ir Baykara prieš Turkiją*, [EŽTT], Nr. 34503/97, [2008-11-12].
ECLI:CE:ECHR:2008:1112JUD003450397.
23. *S. ir Marper prieš Jungtinę Karalystę*, [EŽTT] [DK], Nr. 30562/04,
[2008-12-04]. ECLI:CE:ECHR:2008:1204JUD003056204.
24. *Tatar prieš Rumuniją*, [EŽTT] [DK], Nr. 67021/01, [2009-01-27].
ECLI:CE:ECHR:2009:0127JUD006702101.
25. *Kalender prieš Turkiją*, [EŽTT], Nr. 4314/02, [2009-12-15].
ECLI:CE:ECHR:2009:1215JUD000431402.
26. *Gillan ir Quinton prieš Jungtinę Karalystę*, [EŽTT], Nr. 4158/05, [2010-
01-12]. ECLI:CE:ECHR:2010:0112JUD000415805.
27. *Gäfgen prieš Vokietiją*, [EŽTT] [DK], Nr. 22978/05, [2010-06-01].
ECLI:CE:ECHR:2010:0601JUD002297805.
28. *Ciechońska prieš Lenkiją*, [EŽTT], Nr. 19776/04, [2011-06-14].
ECLI:CE:ECHR:2011:0614JUD001977604.
29. *İlbeyi Kemaloğlu ir Meriye Kemaloğlu prieš Turkiją*, [EŽTT],
Nr. 19986/06, [2012-04-10].
ECLI:CE:ECHR:2012:0410JUD001998606.
30. *Iliya Petrov prieš Bulgariją*, [EŽTT], Nr. 19202/03, [2012-04-24].
ECLI:CE:ECHR:2012:0424JUD001920203.
31. *Centro Europa 7 S.r.l. ir Di Stefano prieš Italiją*, [EŽTT] [DK],
Nr. 38433/09, [2012-06-07].
ECLI:CE:ECHR:2012:0607JUD003843309.
32. *Robathin prieš Austriją*, [EŽTT], Nr. 30457/06, [2012-07-03].
ECLI:CE:ECHR:2012:0703JUD003045706.
33. *Gahramanov prieš Azerbaidžaną*, [EŽTT], Nr. 26291/06, [2013-10-15].
ECLI:CE:ECHR:2013:1015DEC002629106.
34. *Gruzija prieš Rusiją (I)*, [EŽTT] [DK], Nr. 13255/07, [2014-07-03].
ECLI:CE:ECHR:2014:0703JUD001325507.

35. *Mikhno prieš Ukrainą*, [EŽTT], Nr. 32514/12, [2016-09-01].
ECLI:CE:ECHR:2016:0901JUD003251412.
36. *Svitlana Atamanyuk ir kt. prieš Ukrainą*, [EŽTT], Nr. 36314/06, 36285/06, 36290/06 ir 36311/06, [2016-09-01].
ECLI:CE:ECHR:2016:0901JUD003631406.
37. *Cevrioğlu prieš Turkiją*, [EŽTT], Nr. 69546/12, [2016-10-04].
ECLI:CE:ECHR:2016:1004JUD006954612.
38. *Kasparov prieš Rusiją*, [EŽTT], Nr. 53659/07, [2016-10-11].
ECLI:CE:ECHR:2016:1011JUD005365907.
39. *Magyar Helsinki Bizottság prieš Vengriją*, [EŽTT] [DK], Nr. 18030/11, [2016-11-08]. ECLI:CE:ECHR:2016:1108JUD001803011.
40. *Regner prieš Čekiją*, [EŽTT] [DK], Nr. 35289/11, [2017-09-19].
ECLI:CE:ECHR:2017:0919JUD003528911.
41. *R. Š. prieš Latviją*, [EŽTT], Nr. 44154/14, [2018-03-08].
ECLI:CE:ECHR:2018:0308JUD004415414.
42. *Tiramavia S.R.L. ir kiti prieš Moldovos Respubliką*, [EŽTT], Nr. 54115/09, 55707/09 ir 55770/09, [2018-09-04].
ECLI:CE:ECHR:2018:0904JUD005411509.
43. *Solska ir Rybicka prieš Lenkiją*, [EŽTT], Nr. 30491/17 ir 31083/17, [2018-09-20]. ECLI:CE:ECHR:2018:0920JUD003049117.
44. *Magyar Kétfarkú Kutya Párt prieš Vengriją*, [EŽTT] [DK], Nr. 201/17, [2020-01-20]. ECLI:CE:ECHR:2020:0120JUD000020117.
45. *Breyer prieš Vokietiją*, [EŽTT], Nr. 50001/12, [2020-01-30].
ECLI:CE:ECHR:2020:0130JUD005000112.
46. *OOO Regnum prieš Rusiją*, [EŽTT], Nr. 22649/08. [2020-09-08].
ECLI:CE:ECHR:2020:0908JUD002264908.
47. *Big Brother Watch ir kt. prieš Jungtinę Karalystę*, [EŽTT] [DK], Nr. 58170/13, 62322/14 ir 24960/15, [2021-05-25].
ECLI:CE:ECHR:2021:0525JUD005817013.
48. *Špadijer prieš Juodkalniją*, [EŽTT], Nr. 31549/18, [2021-11-09].
ECLI:CE:ECHR:2021:1109JUD003154918.
49. *Straume prieš Latviją*, [EŽTT], Nr. 59402/14, [2022-06-02].
ECLI:CE:ECHR:2022:0602JUD005940214.
50. *Dimaksyan prieš Armėniją*, [EŽTT], Nr. 29906/14, [2023-10-17].
ECLI:CE:ECHR:2023:1017JUD002990614.
51. *Škoberne prieš Slovėniją*, [EŽTT], Nr. 19920/20, [2024-02-15].
ECLI:CE:ECHR:2024:0215JUD001992020.

Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendimai

1. *Komisija prieš Tarybą* [ESTT], Nr. 22/70, [1971-03-31]. ECLI:EU:C:1971:32.
2. *Hauer* [ESTT], Nr. C-44/79, [1979-12-13]. ECLI:EU:C:1979:290.
3. *Komisija prieš Royal belge* [ESTT], Nr. 23/81, [1983-09-22]. ECLI:EU:C:1983:239.
4. *ERT* [ESTT], Nr. C-260/89, [1991-06-18]. ECLI:EU:C:1991:254.
5. *Bostock* [ESTT], Nr. C-2/92, [1994-03-24]. ECLI:EU:C:1994:116.
6. *Belgija prieš Komisiją* [ESTT], Nr. C-56/93, [1996-02-29]. ECLI:EU:C:1996:64.
7. *EMU Tabac ir kiti* [ESTT], Nr. C-296/95, [1998-04-02]. ECLI:EU:C:1998:152.
8. *Karlsson ir kt.* [ESTT], Nr. C-292/97, [2000-04-13]. ECLI:EU:C:2000:202.
9. *Rodríguez Caballero* [ESTT], Nr. C-442/00, [2002-12-12]. ECLI:EU:C:2002:752.
10. *Givane ir kiti* [ESTT], Nr. C-257/00, [2003-01-09]. ECLI:EU:C:2003:8.
11. *Österreichischer Rundfunk ir kt.* [ESTT], Nr. C-465/00, C-38/01 ir C-139/01, [2003-05-20]. ECLI:EU:C:2003:294.
12. *Schmidberger* [ESTT], Nr. C-112/00, [2003-06-12]. ECLI:EU:C:2003:333.
13. *Austrija prieš Tarybą* [ESTT], Nr. C-445/00, [2003-09-11]. ECLI:EU:C:2003:445.
14. *Ispanija prieš Komisiją* [ESTT], Nr. C-304/01, [2004-09-09]. ECLI:EU:C:2004:495.
15. *Omega* [ESTT], Nr. C-36/02, [2004-10-14]. ECLI:EU:C:2004:614.
16. *IATA ir ELFAA* [ESTT], Nr. C-344/04, [2006-01-10]. ECLI:EU:C:2006:10.
17. *Komisija prieš Vokietiją* [ESTT], Nr. C-441/02, [2006-04-27]. ECLI:EU:C:2006:253.
18. *Laserdisken* [ESTT] [DK], Nr. C-479/04, [2006-09-12]. ECLI:EU:C:2006:549.
19. *Vokietija prieš Parlamentą ir Tarybą* [ESTT] [DK], Nr. C-380/03, [2006-12-12]. ECLI:EU:C:2006:772.
20. *Ordre des barreaux francophones et germanophone ir kt.* [ESTT] [DK], Nr. C-305/05, [2007-06-26]. ECLI:EU:C:2007:383.
21. *Jungtinė Karalystė prieš Tarybą* [ESTT] [DK], Nr. C-137/05, [2007-12-18]. ECLI:EU:C:2007:805.
22. *Jipa* [ESTT], Nr. C-33/07, [2008-07-10]. ECLI:EU:C:2008:396.

23. *Kadi ir Al Barakaat International Foundation prieš Tarybą ir Komisiją* [ESTT] [DK], Nr. C-402/05 P, [2008-09-03]. ECLI:EU:C:2008:461.
24. *Wallentin-Hermann* [ESTT], Nr. C-549/07, [2008-12-22]. ECLI:EU:C:2008:771.
25. *Heinrich* [ESTT] [DK], Nr. C-345/06, [2009-03-10]. ECLI:EU:C:2009:140.
26. *Selex Sistemi Integrati* [ESTT], Nr. C-113/07 P, [2009-03-26]. ECLI:EU:C:2009:191.
27. *Zurita García ir Choque Cabrera* [ESTT], Nr. C-261/08 ir C-348/08, [2009-10-22]. ECLI:EU:C:2009:648.
28. *Walz* [ESTT], Nr. C-63/09, [2010-05-06]. ECLI:EU:C:2010:251.
29. *Šveicarija prieš Komisiją* [ESTT], Nr. T-319/05, [2010-09-09]. ECLI:EU:T:2010:367.
30. *Liuksemburgas prieš Parlamentą ir Tarybą* [ESTT], Nr. C-176/09, [2011-05-12]. ECLI:EU:C:2011:290.
31. *Eglītis ir Ratnieks* [ESTT], Nr. C-294/10, [2011-05-12]. ECLI:EU:C:2011:303.
32. *Runevič-Vardyn ir Wardyn* [ESTT], Nr. C-391/09, [2011-05-12]. ECLI:EU:C:2011:291.
33. *L'Oréal ir kt.* [ESTT], Nr. C-324/09, [2011-07-12]. ECLI:EU:C:2011:474.
34. *European Air Transport* [ESTT], Nr. C-120/10, [2011-09-08]. ECLI:EU:C:2011:556.
35. *Prigge ir kt.* [ESTT], Nr. C-447/09, [2011-09-13]. ECLI:EU:C:2011:573.
36. *Gaydarov* [ESTT], Nr. C-430/10, [2011-11-17]. ECLI:EU:C:2011:749.
37. *Aladzhov* [ESTT], Nr. C-434/10, [2011-11-17]. ECLI:EU:C:2011:750.
38. *Scarlet Extended* [ESTT], Nr. C-70/10, [2011-11-24]. ECLI:EU:C:2011:771.
39. *Air Transport Association of America ir kt.* [ESTT], Nr. C-366/10, [2011-12-21]. ECLI:EU:C:2011:864.
40. *SABAM* [ESTT], Nr. C-360/10, [2012-02-16]. ECLI:EU:C:2012:85.
41. *Espada Sánchez ir kt.* [ESTT], Nr. C-410/11, [2012-11-22]. ECLI:EU:C:2012:747.
42. *Denise McDonagh prieš Ryanair Ltd* [ESTT], Nr. C-12/11, [2013-01-31]. ECLI:EU:C:2013:43.
43. *Šveicarija prieš Komisiją* [ESTT], Nr. C-547/10 P, [2013-03-07]. ECLI:EU:C:2013:139.
44. *Schwarz* [ESTT], Nr. C-291/12, [2013-10-17]. ECLI:EU:C:2013:670.
45. *Haasová* [ESTT], Nr. C-22/12, [2013-10-24]. ECLI:EU:C:2013:692.

46. *Ezz ir kt. prieš Tarybą* [ESTT], Nr. T-256/11, [2014-02-27]. ECLI:EU:T:2014:93.
47. *International Jet Management* [ESTT] [DK], Nr. C-628/11, [2014-03-18]. ECLI:EU:C:2014:171.
48. *Digital Rights Ireland ir kt.* [ESTT], Nr. C-293/12 ir C-594/12, [2014-04-08]. ECLI:EU:C:2014:238.
49. *Vueling Airlines* [ESTT], Nr. C-487/12, [2014-09-18]. ECLI:EU:C:2014:27.
50. *Demmer* [ESTT], Nr. C-684/13, [2015-07-02]. ECLI:EU:C:2015:439.
51. *Van der Lans* [ESTT], Nr. C-257/14, [2015-09-17]. ECLI:EU:C:2015:618.
52. *Air Baltic Corporation* [ESTT], Nr. C-429/14, [2016-02-17]. ECLI:EU:C:2016:88.
53. *Daimler* [ESTT], Nr. C-179/15, [2016-03-03]. ECLI:EU:C:2016:134.
54. *Pešková ir Peška* [ESTT], Nr. C-315/15, [2017-05-04]. ECLI:EU:C:2017:342.
55. *Fries* [ESTT], Nr. C-190/16, [2017-07-05]. ECLI:EU:C:2017:513.
56. *Nuomonė 1/15 (ES ir Kanados PNR susitarimas)* [ESTT], [2017-07-26]. ECLI:EU:C:2017:592.
57. *CMVRO* [ESTT], Nr. C-297/16, [2018-03-01]. ECLI:EU:C:2018:141.
58. *Scuola Elementare Maria Montessori prieš Komisiją* [ESTT] [DK], Nr. C-622/16 P–C-624/16 P, [2018-11-06]. ECLI:EU:C:2018:873.
59. *Touring Tours und Travel ir Sociedad de transportes* [ESTT], Nr. C-412/17 ir C-474/17, [2018-12-13]. ECLI:EU:C:2018:1005.
60. *Falck Rettungsdienste ir Falck* [ESTT], Nr. C-465/17, [2019-03-21]. ECLI:EU:C:2019:234.
61. *Germanwings* [ESTT], Nr. C-501/17, [2019-04-04]. ECLI:EU:C:2019:288.
62. *Moens* [ESTT], Nr. C-159/18, [2019-06-26]. ECLI:EU:C:2019:535.
63. *Cafaro* [ESTT], Nr. C-396/18, [2019-11-07]. ECLI:EU:C:2019:929.
64. *Niki Luftfahrt* [ESTT], Nr. C-532/18, [2019-12-19]. ECLI:EU:C:2019:1127.
65. *Facebook Ireland ir Schrems* [ESTT], Nr. C-311/18, [2020-07-16]. ECLI:EU:C:2020:559.
66. *La Quadrature du Net ir kt.* [ESTT] [DK], Nr. C-511/18, C-512/18 ir C-520/18, [2020-10-06]. ECLI:EU:C:2020:791.
67. *Fussl Modestraße Mayr* [ESTT], Nr. C-555/19, [2021-02-03]. ECLI:EU:C:2021:89.
68. *Airhelp* [ESTT] [DK], Nr. C-28/20, [2021-03-23]. ECLI:EU:C:2021:226.

69. *Ryanair DAC prieš Europos Komisiją* [ESTT], Nr. T-388/20, [2021-04-14]. ECLI:EU:T:2021:196.
70. *YL prieš Altenrhein Luftfahrt GmbH* [ESTT], Nr. C-70/20, [2021-05-12]. ECLI:EU:C:2021:379.
71. *Latvijas Republikas Saeima (Baudos taškai)* [ESTT], Nr. C-439/19, [2021-06-22]. ECLI:EU:C:2021:504.
72. *Skeyes* [ESTT], Nr. C-353/20, [2022-06-02]. ECLI:EU:C:2022:423.
73. *Austrian Airlines* [ESTT], Nr. C-589/20, [2022-06-02]. ECLI:EU:C:2022:424.
74. *Ligue des droits humains* [ESTT] [DK], Nr. C-817/19, [2022-06-21]. ECLI:EU:C:2022:491.
75. *Ryanair DAC prieš Europos Komisiją* [ESTT], Nr. T-657/20, [2022-06-22]. ECLI:EU:T:2022:390.
76. *Laudamotion* [ESTT], Nr. C-111/21, [2022-10-20]. ECLI:EU:C:2022:808.
77. *A (Circulation d'armes à feu neutralisées)* [ESTT], Nr. C-296/21, [2022-11-24]. ECLI:EU:C:2022:918.
78. *Austrian Airlines* [ESTT], Nr. C-510/21, [2023-07-06]. ECLI:EU:C:2023:550.
79. *Nordic Info* [ESTT] [DK], Nr. C-128/22, [2023-12-05]. ECLI:EU:C:2023:951.
80. *RTL Nederland ir RTL Nieuws* [ESTT], Nr. C-451/22, [2024-01-18]. ECLI:EU:C:2024:54.
81. *RTL Nederland ir RTL Nieuws* [ESTT], Nr. C-451/22, [2024-01-18]. ECLI:EU:C:2024:54.
82. *Direktor na Glavna direksia „Natsionalna politisia“ pri MVR – Sofia* [ESTT], Nr. C-118/22, [2024-01-30]. ECLI:EU:C:2024:97.
83. *Landeshauptstadt Wiesbaden* [ESTT] [DK], Nr. C-61/22, [2024-03-21]. ECLI:EU:C:2024:251.
84. *Lufthansa Linee Aeree Germaniche ir kt.* [ESTT], Nr. C-204/23, [2024-04-25]. ECLI:EU:C:2024:357.
85. *Ryanair prieš Komisiją* [ESTT], Nr. C-353/21 P, [2024-05-30]. ECLI:EU:C:2024:437.

Europos Sąjungos Teisingumo Teismo generalinių advokatų išvados

1. Generalinio advokato Philippe Léger išvada, *Parlamentas prieš Tarybą ir Komisiją*, Nr. C-317/04 ir C-318/04, [2005-11-22]. ECLI:EU:C:2005:710.
2. Generalinės advokatės Verice Trstenjak išvada, *Jungtinė Karalystė prieš Tarybą*, Nr. C-137/05, [2007-07-10]. ECLI:EU:C:2007:420.

3. Generalinio advokato M. Poiares Maduro išvada, *Kadi ir Al Barakaat International Foundation prieš Tarybą ir Komisiją*, Nr. C-402/05 P, [2008-01-16]. ECLI:EU:C:2008:11.
4. Generalinės advokatės Eleanor Sharpston išvada, *Heinrich*, Nr. C-345/06, [2008-04-10]. ECLI:EU:C:2008:212.
5. Generalinės advokatės Verica Trstenjak išvada, *MSD Sharp & Dohme*, Nr. C-316/09, [2010-11-24]. ECLI:EU:C:2010:712.
6. Generalinio advokato Pedro Cruz Villalón išvada, *European Air Transport*, Nr. C-120/10, [2011-02-17]. ECLI:EU:C:2011:94.
7. Generalinės advokatės Juliane Kokott išvada, *Air Transport Association of America ir kt.*, Nr. C-366/10, [2011-10-06]. ECLI:EU:C:2011:637.
8. Generalinio advokato Yves Bot išvada, *Rahman ir kt.*, Nr. C-83/11, [2012-03-27]. ECLI:EU:C:2012:174.
9. Generalinio advokato Paolo Mengozzi išvada, *Schwarz*, Nr. C-291/12, [2013-06-13]. ECLI:EU:C:2013:401.
10. Generalinio advokato Yves Bot išvada, *Vueling Airlines*, Nr. C-487/12, [2014-01-23]. ECLI:EU:C:2014:27.
11. Generalinio advokato Niilo Jääskinen išvada, *U*, Nr. C-101/13, [2014-04-30]. ECLI:EU:C:2014:296.
12. Generalinio advokato Yves Bot išvada, *Pešková and Peška*, Nr. C-315/15, [2016-07-28]. ECLI:EU:C:2016:623.
13. Generalinio advokato Michal Bobek išvada, *Fries*, Nr. C-190/16, [2017-03-21]. ECLI:EU:C:2017:225.
14. Generalinio advokato Evgeni Tanchev išvada, *Germanwings*, Nr. C-501/17, [2018-11-22]. ECLI:EU:C:2018:945.
15. Generalinio advokato Maciej Szpunar išvada, *Cafaro*, Nr. C-396/18, [2019-06-26]. ECLI:EU:C:2019:541.
16. Generalinio advokato Henrik Saugmandsgaard Øe išvada, *Niki Luftfahrt*, Nr. C-532/18, [2019-09-26]. ECLI:EU:C:2019:788.
17. Generalinio advokato Priit Pikamäe išvada, *Transportes Aéreos Portugueses*, Nr. C-74/19, [2020-02-27]. ECLI:EU:C:2020:135.
18. Generalinio advokato Henrik Saugmandsgaard Øe išvada, *Braathens Regional Aviation*, Nr. C-30/19, [2020-05-14]. ECLI:EU:C:2020:374.
19. Generalinio advokato Priit Pikamäe išvada, *Airhelp*, Nr. C-28/20, [2021-03-16]. ECLI:EU:C:2021:203.
20. Generalinio advokato Athanasios Rantos išvada, *Skeyes*, Nr. C 353/20, [2022-01-13]. ECLI:EU:C:2022:20.
21. Generalinio advokato Nicholas Emiliou išvada, *Austrian Airlines*, Nr. C-589/20, [2022-01-20]. ECLI:EU:C:2022:47.

22. Generalinio advokato Giovanni Pitruzzella išvada, *Ligue des droits humains*, Nr. C-817/19, [2022-01-27]. ECLI:EU:C:2022:65.
23. Generalinio advokato Jean Richard de la Tour išvada, *Laudamotion*, Nr. C-111/21, [2022-03-24]. ECLI:EU:C:2022:224.
24. Generalinio advokato Nicholas Emiliou išvada, *Nordic Info*, Nr. C-128/22, [2023-09-07]. ECLI:EU:C:2023:645.
25. Generalinio advokato Anthony Michael Collins išvada, *RTL Nederland ir RTL Nieuws*, Nr. C-451/22, [2023-06-15]. ECLI:EU:C:2023:484.

Kita

1. AeroSafety World (ASW) (2008). *The Journal of Flight Safety Foundation*, 3(9) [interaktyvus]. Prieiga per internetą: https://flightsafety.org/wp-content/uploads/2016/12/asw_sept08.pdf [žiūrėta 2020 m. lapkričio 22 d.].
2. Air Transport Action Group (ATAG) (2020). *Aviation: Benefits Beyond Borders 2020* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: https://aviationbenefits.org/media/167517/aw-oct-final-atag_abbb-2020-publication-digital.pdf [žiūrėta 2024 m. birželio 1 d.].
3. Air Transport Action Group (ATAG) (2024). *Aviation: Benefits Beyond Borders 2024* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: https://aviationbenefits.org/media/e5ynn4x0/abbb2024_full_report.pdf [žiūrėta 2025 m. vasario 10 d.].
4. Cambridge English Dictionary (2022). Cambridge: Cambridge University Press [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://dictionary.cambridge.org> [žiūrėta 2022 m. rugpjūčio 3 d.].
5. Civil Aviation Safety Authority of Australia (CASA) (2022). *Safety Management Systems for Aviation: a Practical Guide. Safety Risk Management*. Third Edition [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.casa.gov.au/sites/default/files/2021-06/safety-management-systems-book-3-safety-risk-management.pdf> [žiūrėta 2022 m. lapkričio 30 d.].
6. Civil Aviation Authority of the United Kingdom (UK CAA) (2010). *Guidance on the Conduct of Hazard Identification, Risk Assessment and the Production of Safety Cases*. CAP 760 [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.icao.int/safety/pbn/Documentation/States/UK%20CAA%20CAP760%20Guidance%20on%20Conduct%20of%20Hazard%20Identif.%20Risk%20Ass.%20Production%20of%20Safety%20Cases%20.pdf> [žiūrėta 2022 m. lapkričio 30 d.].

7. Chisholm, H. (1913). The Britannica Year-Book. Encyclopedia Britannica Company, Ltd. [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://ia802605.us.archive.org/2/items/britannicayearb01chisgoog/britannicayearb01chisgoog.pdf> [žiūrėta 2020 m. lapkričio 22 d.].
8. Dabartinės lietuvių kalbos žodynas (DLKŽ) (2017). Keinys, S. (red.). 7-as pataisytas ir papildytas leidimas. Vilnius: Lietuvių kalbos institutas. Elektroninis variantas (atnaujinta versija), ISBN 978-609-411-151-8 [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://ekalba.lt/dabartines-lietuviu-kalbos-zodynas/> [žiūrėta 2022 m. sausio 20 d.].
9. Direction générale de l'Aviation civile (2017). *Analyse du risque animalier en France 2010–2013*. Rapport d'étude [interaktyvus]. Prieiga per internetą: https://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/sites/default/files/ana_peril_2010-2013.pdf [žiūrėta 2022 m. lapkričio 30 d.].
10. Europos Tarybos Parlamentinės Asamblėjos Priežiūros komitetas (2007). *Current Tensions Between Georgia and Russia*. AS/Mon(2006)40 rev [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://assembly.coe.int/CommitteeDocs/2007/NoteGeorgiaRussiaE.pdf> [žiūrėta 2024 m. birželio 1 d.].
11. Europos Žmogaus Teisių Teismas (2010). *Interlaken Follow-Up. Principle of Subsidiarity* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: https://www.echr.coe.int/documents/d/echr/2010_Interlaken_Follow-up_ENG [žiūrėta 2025 m. gegužės 10 d.].
12. Federal Aviation Administration (FAA) (2016). *Pilot's Handbook of Aeronautical Knowledge*. FAA-H-8083-25B. U.S. Department of Transportation: Flight Standards Service [interaktyvus]. Prieiga per internetą: https://www.faa.gov/sites/faa.gov/files/2022-03/pilot_handbook.pdf [žiūrėta 2022 m. lapkričio 30 d.].
13. Human Rights Watch (2007). *Singled Out. Russia's detention and expulsion of Georgians*. Report [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.hrw.org/reports/2007/russia1007/russia1007.htm> [žiūrėta 2024 m. birželio 1 d.].
14. International Air Transport Association (IATA) (2024a). *Annual Review 2024* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.iata.org/contentassets/c81222d96c9a4e0bb4ff6ced0126f0bb/iata-annual-review-2024.pdf> [žiūrėta 2024 m. spalio 30 d.].
15. International Air Transport Association (IATA) (2024b). *CORSIA Handbook* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.iata.org/contentassets/fb745460050c48089597a3ef1b9fe7a8/corsia-handbook.pdf> [žiūrėta 2025 m. sausio 30 d.].

16. International Air Transport Association (IATA) (2025). *Chart of the Week – The Significant Value Of Air Transport To The Global Economy* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/the-significant-value-of-air-transport-to-the-global-economy/> [žiūrėta 2025 m. vasario 10 d.].
17. International Organization for Standardization (ISO) (2009). *Guide 73:2009. Risk management – Vocabulary*.
18. ICAO (2022). *Member states* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.icao.int/MemberStates/Member%20States.English.pdf> [žiūrėta 2022 m. rugsėjo 10 d.].
19. Lietuvių kalbos žodynas (LKŽ) (2017). Naktinienė, G. ir kt. (red.). Vilnius: Lietuvių kalbos institutas. Elektroninis variantas (atnaujinta versija), ISBN 9986-668-98-0 [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.lkz.lt/> [žiūrėta 2022 m. sausio 20 d.].
20. Merriam-Webster Dictionary [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.merriam-webster.com/dictionary> [žiūrėta 2022 m. rugsėjo 10 d.].
21. Oxford English Dictionary [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.oed.com> [žiūrėta 2022 m. rugsėjo 10 d.].
22. Roosevelt, F. D. (1933). First Inaugural Address [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.nps.gov/articles/000/franklin-roosevelt-inauguration.htm> [žiūrėta 2022 m. rugpjūčio 29 d.].
23. UN (2017). *Rezoliucija 2396(2017)* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: [https://undocs.org/en/S/RES/2396\(2017\)](https://undocs.org/en/S/RES/2396(2017)) [žiūrėta 2024 m. birželio 1 d.].
24. UN (2019). *Rezoliucija 2482(2019)* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: [https://undocs.org/en/S/RES/2482\(2019\)](https://undocs.org/en/S/RES/2482(2019)) [žiūrėta 2024 m. birželio 1 d.].

SUMMARY

Aviation Safety and Security in Relation to Human Rights

List of abbreviations

Charter	Charter of Fundamental Rights of the European Union
CJEU	Court of Justice of the European Union
ECHR	European Convention on Human Rights
ECtHR	European Court of Human Rights
EU	European Union
GDP	Gross Domestic Product
ICAO	International Civil Aviation Organization
SARPs	Standards and Recommended Practices
TEU, EU Treaty	Treaty on European Union
TFEU	Treaty on the Functioning of the European Union

1. RELEVANCE OF THE RESEARCH AND SCIENTIFIC PROBLEM

The importance of aviation³³⁵ in modern world has reached extreme heights of importance. A well-developed and properly functioning network of air transport³³⁶ promotes territorial cohesion and social inclusion by simplifying the process of traveling and enhancing their speed. What is more, under certain conditions, this may be the only viable option of implementing a trip due to specific regional climatic conditions or peculiarities of geographical location(s). For many countries, the development of air transport is one of the priorities of their national policy, which, among other things, is related to ensuring national security, and often a matter of prestige. The aviation sector is also of top importance from the economy point of views as, globally, ca. 87 million jobs are created, whereas the annually generated GDP is created at an estimated 3.5 to 4.1 trillion USD value (ATAG, 2020, p. 10–11; ATAG, 2024, p. 10), which, according to data of 2024, is approximately the power of Japan or India economy; if aviation were treated as an independent country, it would be the fifth-largest economy in the world (IATA, 2025). Aviation also

³³⁵ The thesis deals with civil aviation.

³³⁶ The thesis adopts an understanding of the ‘field of air transport’ as one which covers not just exceptionally the implementation of flights, but rather embraces other activities closely related with the service of passenger and cargo transportation by air, such as checking in passengers and baggage/cargo for flights, safety and security checks implemented at airports, management of flight control, flight route planning, regular technical checks on aircraft, pre-flight check, etc.

creates conditions for the growth of other types of economic activity, such as trade, tourism, etc. Disruptions of air transport, even those of temporary nature, may induce a heavily negative impact on the daily life and economy in general, it is therefore essential to ensure a smooth operation of the entire system of air transportation. Meanwhile, the guarantee of the successful functioning and development of aviation is undoubtedly a high level of aviation safety and security.

While aviation evoked admiration of society ever since its first steps, yet it was followed with petrifying risks regarding the related perils. The outset of modern aviation was far from easy as the use of the earliest heavier-than-air flying machines in an attempt to take man to the skies frequently ended up in failure. It was not that rare that the pilots, passengers and/or observers were injured or even killed³³⁷. For the sake of streamlined and successful development of modern aviation, it was essential to minimize the likelihood of accidents and incidents, along with a reduction of the damage inflicted by aviation mishaps. It was a prerequisite since, in due time, with intensifying air traffic, the sheer number of unfortunate events in aviation was systematically increasing. Accidents and incidents were caused by a broad range of reasons – these were not only technical deficiencies of aircraft or some kind of breakdown, but also the involvement of human factors (lack of experience or human error of pilots, air traffic controllers, engineers, technicians as well as other personnel involved), adverse weather conditions, etc. (Mironenko-Enerstvedt, 2017, p. 99).

Gradually, it became evident that aviation was also facing threats related to illegal (malicious) actions of third parties. This was extremely prominent in the late 1960s when the aviation society (and also broader circles of stakeholders) were preoccupied with the increasing frequency of aircraft hijackings, organized by various groups reverting to blackmail in an attempt to seek political asylum, release of prisoners, ransom, etc. (Jenkins, 1986, p. 774; Maccario, 2013, p. 147; Poole, 2008, p. 6). When technology advanced and international flights became feasible, it was not the issue of specific states anymore; it required joint response of the international aviation community.

³³⁷ The first ever fatality-involving aircraft accident, in which a passenger perished, and the pilot of the aircraft got injured, was that involving Orville Wright (one of the Wright brothers, the pioneers of contemporary aviation) piloting the aircraft. It took place on September 17, 1908 (ASW, 2008, p. 5), i.e., fewer than 5 years after the first successful flight of the Wright brothers. Meanwhile, on June 19, 1912, the first ever collision between two aircraft in flight (mid-air) happened in Douai in France, in which the pilots of both aircraft involved in the crash were killed (Chisholm, 1913, p. 29).

What is more, the proliferation of international flights triggered concern of various national states not only regarding aviation, but also in a broader context, especially that of national security (Havel, Sanchez, 2014, p. 174). This forced nation states to devote more attention to means and policies intended to target undesired activity of third parties directed against civil aviation as well as attempts to (ab)use civil aviation for malicious purposes. This trend gained massive thrust after the tragic events of September 11, 2001, when a terror attack was launched against the United States of America³³⁸, which revealed the vulnerability of aviation in face of bad will actions of this type (Acharya, 2008, p. 107); these threats have been actively targeted up until the present day (Havel, Sanchez, 2014, p. 185).

Aviation safety and security means and strategies are intended to keep the above-listed threats under control; therefore, aviation safety and security is indispensable for successful and efficient functioning of air transport. Considering the massive importance of aviation safety and security measures, it is precisely the rules defining safety and security what contributed the most to the legal aviation regulation development while also becoming a cornerstone of aviation in general (Havel, Sanchez, 2014, p. 173–175; Huang, 2009, p. 5). Nevertheless, the documents of the *International Civil Aviation Organization* (ICAO) constituting the background of legal regulation of international civil aviation define these key concepts of aviation safety and aviation security in a rather abstract manner. Meanwhile, in the legal doctrine, the legal content of the concepts of aviation safety and aviation security has not yet been extensively revealed and fully developed; therefore, relatively liberal interpretation with ample leeway of these legal categories is still possible.

As a matter of fact, due to the advantages to the lifestyle adopted by contemporary society, as well as because of the convenience that air transportation offers – which contemporary societies are not inclined to reject – aviation safety and security are usually perceived, and generally accepted without any major considerations as potentially justifying certain limitations of human rights and/or freedoms. Therefore, the field of air transport inevitably finds itself at a crossroads where it is necessary to deal with the need to find a solution to the issues of balancing aviation safety and aviation

³³⁸ This date is frequently referred to as a threshold, as a breaking point in the field of aviation security as it led to the introduction of emphatically more stringent means of security as well as their application around the world (Klenka, 2019, p. 48–50; Mironenko-Enerstvedt, 2017, p. 111). Nevertheless, despite the immense effort dedicated to fight against terrorism and the vast funds assigned, the level of threat of terrorism to aviation persists at a significant level (EK, 2015b).

security on the one hand and human rights on the other hand. The rapid development of the sector of air transportation along with the systematically increasing numbers of trips by air transport supported by innovative technologies (which may also be based on artificial intelligence) together with an increasing economic and social importance of aviation indicate a trend that, in the future, various threats related with limitations of human rights and freedoms stemming from aviation safety and/or security in the presently discussed field may become even more relevant.

The *Chicago Convention*, which constitutes the background of regulation of international civil aviation, does not contain specific provisions aimed at protecting or contributing to the protection of human rights from a possible negative impact of aviation safety and/or security measures, or which would, at least, set forth the obligation to properly consider such impact and take appropriate measures to control it when dealing with the application of specific means intended for ensuring aviation safety and/or security. More detailed rules of international civil aviation are established by ICAO, which, on the grounds of the Chicago Convention, is authorized to establish the *Standards and Recommended Practices* (hereinafter, *SARPs*) pertaining to civil aviation; however, in these documents, protection of human rights from threats stemming from application of aviation safety and/or security measures has also been given very limited attention so far. On the other hand, these aspects do not fall under the aims and objectives of ICAO, as outlined in Article 44 of the Chicago Convention.

Even despite the fact that *SARPs* are named to represent annexes to the Chicago Convention, this ‘classification’ is only used for convenience purposes; however, legally, they do not become part of the Chicago Convention (see Chicago Convention Article 54(1)); therefore, *SARPs* are commonly perceived as acts of *soft law*. Correspondingly, in the legal doctrine, there is no full agreement regarding the mandatory nature of *SARPs* by highlighting that there is no instrument which would ensure the mandatory nature of their legal implementation. Formally, there is no legal obligation to follow *SARPs* (Ducrest, 1995; Dempsey, 2004; Albisinni, 2016; Murgan et al., 2017, as quoted in Stonkus, 2023, p. 71). This partly confirms the data provided by ICAO where it is stated that adherence to the standards established by ICAO (in other words, the effective implementation of these standards) reaches, on average, as little as 68 percent (ICAO, 2019, p. 16). In terms of this aspect, the activities of the European Union and its institutions are of high importance so that to harmonize the regulation of aviation law, primarily at the European level, but thus also contributing to the convergence of the global regulation of aviation, while in this process, the European Union

explicitly declares its objective to ensure high standards of the protection of human rights³³⁹.

In a socially oriented community, in which, various interests may clash – these interests are denoted by immense variety, and may sometimes be incompatible outright – certain restrictions of human rights and freedoms are inevitable when seeking a balance of competing values. Therefore, along with the catalogues of the main human rights and freedoms outlined in documents devoted to their protection, conditions are also set forth under which these rights and freedoms may be restricted³⁴⁰. These conditions, under which certain restrictions of human rights and freedoms are justifiable, are typically related with requirements that restrictions must be prescribed by law, they must be necessary in a democratic society and pursue one or more legitimate aims, and the applied measures (restrictions) must be appropriate and proportional to the objectives pursued and respect the essence of those rights and freedoms. Even though conditions outlined in this manner may seem relatively transparent, however, in real life, various combinations of circumstances and the permanently shifting social reality can complicate their application; hence, the issue of the possibility to enjoy fundamental human rights and freedoms is still fuelling scholarly discussions, and not only formal considerations on the content of human rights and freedoms but also pursuit of optimal real-life solutions in practical situations involving clashes of different (competing) interests.

In practice, aviation safety and aviation security are commonly, and without elaborate discussions, perceived as legal grounds to apply certain measures limiting human rights. However, the main international and regional documents regulating the protection of human rights (e.g., UN Charter, 1945; Universal Declaration of Human Rights, 1948; ECHR, 1950; International

³³⁹ Along with the need to ensure high levels of aviation safety and security, a clear emphasis is made on the importance of the protection of human rights along with attempts to ensure the balance between these values. These objectives are evident from the strategic documents of the European Union institutions (see, e.g., EK, 2015a), and are established in the key aviation legal acts of the EU secondary law (see, e.g., Regulation (ES) 2018/1139). In general, even prior to the Lisbon Treaty taking effect, in which, the Charter of Fundamental Rights of the European Union is granted the status of primary EU law, the protection of human rights and freedoms already constituted an important part of the EU law and was devoted significant attention.

³⁴⁰ See, e.g., Universal Declaration of Human Rights Article 29(2); ECHR Article 8(2), Article 9(2), Article 10(2), Article 11(2); International Covenant on Civil and Political Rights Article 12(3), Article 18(3), Article 19(3), Article 21, Article 22(2); International Covenant on Economic, Cultural and Social Rights, Article 4; Charter of Fundamental Rights of the European Union, Article 52(1), etc.

Covenant on Civil and Political Rights, 1966; International Covenant on Economic, Social and Cultural Rights, 1966; EU Charter of Fundamental Rights, 2000; etc.) do not explicitly establish aviation safety and/or aviation security as legitimate objectives allowing to restrict human rights and freedoms. Meanwhile, the content of the concepts of aviation safety and aviation security, as mentioned above, has not yet been defined in a sufficiently clear manner. The content of these key terms constituting the background of aviation law is not extensively revealed and developed by legal scholars, either. Yet, in practice, it seems perfectly ordinary to use these concepts as normative notions that are universally understandable, ones which are accepted without questioning in the context of restrictions imposed on human rights and freedoms stemming from aviation safety and/or security. This uncertainty inherent in aviation safety and aviation security poses a serious threat to the protection of human rights as it leaves room for the abuse of these legal categories in attempts to justify the restrictions on human rights. This encourages a closer look at aviation safety and aviation security, so that to profoundly analyse their legal content, single out the key elements of this content, and assess them in the light of the conditions for restricting human rights established in the human rights law.

2. EXTENT OF PREVIOUS STUDIES ON THE TOPIC AND SCIENTIFIC NOVELTY OF THE RESEARCH

There is evident lack of complex scholarly research pertaining to the relationship between aviation safety and aviation security, which are considered a guarantee of the successful functioning and development of the aviation sector and form the basis of aviation law, on the one hand, and human rights on the other hand. Specifically, in Lithuania, the field of aviation law has generally been underexplored since only several scholarly articles can be mentioned along with works (e.g., textbooks, manuals) intended for training aircraft pilots as well as other aviation professionals (e.g., Šnirpūnas, 2012), whereas, in other countries, this area of law has received attention of numerous academics. Works of importance to the present doctoral research include the ones that examine aviation law either generally, as an independent branch of law, the origin of aviation law norms, its place in the international legal system (e.g., Dempsey, 2004b, 2008; Diederiks-Verschoor, Butler, 2006; Milde, 2008; Huang, 2009; Abeyratne, 2010; Havel, Sanchez, 2014; Scott, Trimarchi, 2019; Mendes de Leon, 2017), as well as in the context of the European Union legal system, its competence in the field of air transport, impact of the legal acts adopted by European Union institutions on global convergence of

aviation law, as well as other aspects (e.g., Banowsky, 1990; Weinberg, 1991; Button, Swann, 1992; Zebinsky, 1996; Button, 2001; Scharpenseel, 2001; Dempsey, 2004a; Smithies, 2007; Havel, 2009; Kassim, Stevens, 2010; Giumulla, Weber, 2011; Gudmundsson, 2019; Dobson, 2020). Works of foreign legal scholars also devote significant attention to the borderline area between aviation law and human rights. Yet, this relationship tends to be investigated only from the point of view of aviation security, while neglecting safety, and primarily concentrating on the protection of privacy and personal data (Acharya, 2008; Mironenko, 2011; Leese, 2013; Tirosh, Birnhack, 2013; Acquista, 2020). Meanwhile, other human rights hardly receive any attention at all since only a handful of scholarly works can be mentioned which feature fragmentary overview of other human rights, for instance, the monograph by O. M. Enerstvedt (2017) where, along with research of the right to privacy and personal data protection, occasional research of the relationship between aviation safety with the right to life, freedom of movement, prohibition of discrimination, and children's rights was implemented; J. Juvan, I. Prezelj and E. Kopač (2021) explored measures of aviation safety and security, and, in their article, also touched upon the problem area of the freedom of movement; E. Fahey (2012) and N. L. Dobson (2020) dealt with aviation law regarding the right to a healthy and safe environment. L. Kovudhikulrungsri (2018) adopted a different perspective and investigated human rights and regulations of aviation law from the point of view of their collision, thus trying to reveal which particular norms should prevail whenever such clashes occur. Scholarly literature contains a sizable number of works related to the protection of human rights in aviation in the context of drone technologies that are rapidly gaining traction in contemporary society, yet, their focus also predominantly lies in the right of privacy and protection of personal data (e.g., Takahashi, 2012; Finn, Wright, 2012, 2016; Molko, 2013; Voss, 2013; Celso, 2014; Pūraitė, Bereikienė, Šilinskė, 2017; Kerpytė, Staniulis, 2018; Bassi et al., 2019; Bassi, 2019, 2020; Pusztahelyi, 2019; Agarwal, 2021; Kiršys, 2021). It can be concluded that a broader outlook of the problem area pertaining to the relationship between aviation safety and aviation security with human rights is lacking.

The doctrine developed both in Lithuania and abroad definitely lacks extensive scholarly research which would analyse in detail the legal content of aviation safety and aviation security in the context of the protection of human rights. Safety and security are typically explored not as a particular category (i.e., aviation), but rather as general legal categories, or investigation takes place in specific fields outside of the scope of legal research, such as risk management, engineering, etc. For instance, the content of the concept(s) of

safety and/or security, and the interrelationship between the two concepts were explored by a broad list of academicians including D. A. Baldwin (1977), E. Rothschild (1995), B. Miller (2001), J. Waldron (2006), D. Holtrop, D. Kretz (2008), L. Zedner (2003, 2009), S. O. Hansson (2012), L. Jarvis, J. Holland (2014), M. Boholm et al. (2016), N. Karanikas (2018), S. H. Jore (2019), A. Vedder (2019). Meanwhile, N. Möller, S. O. Hansson, and M. Peterson (2006), as well as N. Möller (2012) explored the content of safety in the context of risk management, whereas P. Slovic (2000) and N. Quddus et al. (2020) primarily concentrated on the understanding of risk which cannot be detached from the concepts of safety and security. This aspect was also investigated in the aviation sector by R. W. Poole (2008) and R. A. Clothier et al. (2013). Whereas, N. Dahlstrom and S. Dekker (2008) were interested in the significance of the human factor regarding safety and security. The work by C. O. Miller (1988) investigated this aspect specifically in relation with aviation. Lithuanian and foreign authors explored the content of the concept of security and its relationship with human rights predominantly in the field of national security (Wolfers, 1952; Pranevičienė, 2011; Reed, Dumper, 2012; Markevičius, 2022). The content of safety and security as well as the interaction of these two concepts were researched by A. Burns et al. (1992), D. F. C. Brewer (1993), D. P. Eames, J. D. Moffett (1999), D. G. Firesmith (2003), A. G. Hessami (2004), M. B. Line et al. (2006), G. Stoneburner (2006), T. J. Cockram, S. R. Lautieri (2007), G. Deleuze et al. (2008), M. Sun et al. (2009), L. Piètre-Cambacédès, C. Chaudet (2010), J. Cusimano, E. Byers (2010), P. Bieber et al. (2012), J. P. Blanquart et al. (2012), L. Piètre-Cambacédès, M. Bouissou (2013), S. Kriaa et al. (2015), K. A. Pettersen, T. Bjørnskau (2015), and C. Glesner et al. (2022). However, the latter list of authors conducted their research essentially by adopting the perspectives of computer network/system-based technologies (which, by the way, are being extensively applied in aviation as well), nuclear energetics or engineering sciences, but away from the field of human rights protection. What is more, a sizable fraction of the aforementioned research was conducted more than a decade ago, whereas, the legal content of safety and security is closely related with the historical context – especially as aviation is an extremely dynamic environment, where, due to outstandingly rapid technological advancement, as well as political, economic, social and cultural development determined by globalization, novel social relationships are being shaped, and the current social relationships are getting reshaped. Synchronously, safety and security threats are also constantly changing, and, along with them, the understanding of the legal content of aviation safety and aviation security is developing in parallel. Nevertheless, in order to explore the legal content of aviation safety

and aviation security in an all-embracing manner, the research considers not only the works focusing on the general understanding of the concepts of safety and security, but also their use in other fields (away from aviation), along with the key elements that delimit and/or unite safety and security, as well as the relationship between the aforementioned concepts.

As the legal doctrine on the topic of the present doctoral research is only gaining shape at an academic level, necessity is observed to implement a targeted, extensive and multilateral analysis. This doctoral research is intended to extensively reveal the content of aviation safety and aviation security as special legal categories, and to analyse the fundamental elements constituting this content in the context of the protection of human rights without restricting the research within some specific human rights, but rather by providing an evaluation from the generalized point of view of restrictions being imposed on human rights. The findings of this doctoral research are of significance from a practical point of view as well, when dealing with the problem area of the restriction of human rights stemming from the objectives of aviation safety and/or aviation security as this may serve as a guideline providing a more advanced legal understanding in a ‘purified’ sense of their meaning, which is an indispensable precondition for the proper process of striking the right balance, thus ensuring a high level of protection of human rights.

3. OBJECT, AIM AND TASKS OF THE RESEARCH

The *object* of this research is the legal content of aviation safety and aviation security in their relationship with human rights.

The *aim* of the research is to reveal the legal content of aviation safety and aviation security in the context of the protection of human rights, while conducting an extensive and complex analysis of the essential constituent elements of their content and determining the problem area of the relationship between aviation safety and aviation security on the one hand, and human rights on the other hand.

In pursuit of fulfilling this aim, the following *objectives* have been outlined:

1. To reveal the legal content of aviation safety and aviation security by identifying the key elements of this content in the legal doctrine.
2. To analyse the understanding of the key elements constituting the legal content of aviation safety and aviation security, as grounds for (a) restriction of human rights, in the jurisprudence of CJEU and ECHR.

3. To elaborate the relationship of aviation safety and aviation security with human rights and highlight issues stemming from this relationship.

This doctoral research is denoted by global significance, primarily because aviation is inherently international (Huang, 2009, p. 8). A cornerstone institution for regulating international civil aviation is the *International Civil Aviation Organization* (ICAO) which unites 193 nation states around the world, including all the Member States of the European Union. It operates as a specialized agency of the United Nations (ICAO, 2022) and is authorized to set up international standards, recommended practices and procedures to secure the highest practicable degree of uniformity in regulations, standards, procedures, and organization in relation to aircraft, personnel, airways and auxiliary services in all matters in which such uniformity will facilitate and improve air navigation (Chicago Convention, Article 37). These standards, recommended practices and procedures serve for the fundamental legal regulation of aviation in essentially the entire world. However, regarding this aspect, high significance should also be attributed to the activity of the European Union and its institutions in unifying the regulation of aviation law at a global level, while simultaneously declaring the ambition of sustaining elevated standards of the protection of human rights in the course of this process. Apart from other aspects, this effort is also manifested via the standards issued by ICAO, which are commonly perceived as acts of *soft law*, gaining a certain level of a mandatory nature via the European Union law (when they are transferred into the secondary law of the European Union, or when they are directly referred to, and also via the CJEU jurisprudence)³⁴¹.

Aviation as an industry branch of the transport sector falls into the area of shared competence between the European Union and the Member States (Article 4(2)(g) TFEU), and therefore, by following the principle of subsidiarity, in this field, the European Union shall act only if and in so far as the objectives of the proposed action cannot be sufficiently achieved by the Member States, but can rather, by reason of the scale or effects of the proposed action, be better achieved at the Union level (Article 5(3) TEU). However, due to the highly international nature of aviation, the adoption of common EU rules relating to it does not generally raise any major doubts regarding the existence of the conditions for the applying of the principle of subsidiarity, whereas, by following the well-established case law of the CJEU³⁴², when the Union includes provisions in its internal legal acts regarding the legal state of

³⁴¹ This point is elaborated more extensively in Stonkus (2022).

³⁴² See the judgment of CJEU of 31 March 1971, *Commission of the European Communities v Council of the European Communities*, No. 22/70.

third party subjects, or when the mandate has been explicitly granted to its institutions to negotiate with third parties, the European Union acquires exceptional external competence in those segments wherever these legal aspects are applicable. Thus, the EU, by exercising its internal competence to set up some general rules in the field of air transportation, simultaneously acquires an exceptional external competence to act within the framework of the general rules of aviation.

In this regard, the present doctoral thesis focuses on the context of the European Union. This direction is selected primarily because of the integrative nature common to the European Union, and because of the rapid harmonisation of aviation safety and aviation security regulation in the EU in recent decades, where the application of the competition rules for the sake of integration has been evident. This allowed the EU not only to significantly expand its internal competence, but also its external competence in the field of aviation (Banowsky, 1990; Button, Swann, 1992; Zebinsky, 1996; Button, 2001; Scharpenseel, 2001; Dempsey, 2004a; Smithies, 2007; Havel, 2009; Kassim, Stevens, 2010; Gudmundsson, 2019). Due to these processes, the impact of the EU on the global convergence of aviation law has dramatically increased, and the European Union explicitly declares its objective to become the world leader in aviation. One of the key priorities in this field has been named as the goal of ensuring the right balance between the need for elevated standards of aviation safety and aviation security while protecting the fundamental human rights and freedoms. This direction of the present doctoral thesis allows conducting an extensive analysis, while taking a closer look at the problem area of the field of research without eliminating the most important legal acts of international law from the scope of this thesis.

Considering the selected direction of research regarding the protection of human rights, this doctoral thesis devotes significant attention to the protection of human rights in the European Union as a subsystem of the system of international protection of human rights based on the international public law, in which, the fundamental document denoting the codification stage is the Charter of Fundamental Rights of the European Union. Nevertheless, this document was heavily impacted by the European Convention of Human Rights adopted by the Council of Europe and operating in Europe at the regional level, and the ECHR is deemed an important source of explicating the Charter³⁴³. On the other hand, after passing the Charter,

³⁴³ According to the Charter, and particularly Article 52(3), in so far as this Charter contains rights which correspond to rights guaranteed by the ECHR, the meaning and scope of those rights shall be the same as those laid down by the said Convention;

ECtHR has been using it with an increasing frequency as “an example of progressive legal regulation” (Milašiūtė, 2023, p. 349), and sources inspiration from this document when explicating the legal content of the provisions of the European Convention on Human Rights (Žaltauskaitė-Žalimienė, 2015, p. 63). Thus, gradually, “mutual respect [was developed] on which the cooperation of two European courts was based in pursuit of ensuring a uniform standard of the protection of human rights across the European Region” (Daukšienė, 2013, p. 193). As noted by A. A. Cançado Trindade (2018), generally, cases involving human rights tend to have courts representing different legal systems to refer to the practices of each other, and thus a certain dialogue is taking place, which manifests at a certain extent of convergence of international jurisprudence regarding the issues of the protection of human rights. This convergence is even more likely when the legal systems involved and the standards of human rights to be ensured are of a similar nature (Milašiūtė, 2023, p. 333), as, for instance, is the case of the human rights ensured by ECHR and the Charter. What is more, the provisions of the Charter, based on its Article 51(1), are directed at the institutions of the European Union, whereas they only concern the Member States of the EU (all of whom, by the way, have joined the ECHR) only in those particular cases when the Member States implement the EU law³⁴⁴. The legal doctrine also

therefore, the ECHR is considered an important source of explicating the Charter. The European Union acknowledges an important role assigned to the ECHR in the constitutional structure of the European Union. Article 6(3) of the EU Treaty declares that the fundamental rights which are guaranteed by the ECHR and which stem from the constitutional traditions shared by the Member States constitute the general principles of the Union’s law. According to the settled case law of the CJEU, it is also emphasized that the fundamental rights form an integral part of the general principles of law whose observance the Court ensures. For that purpose, CJEU draws inspiration from the constitutional traditions common to the Member States and from the guidelines supplied by international instruments for the protection of human rights on which the Member States have collaborated or to which they are signatories. In that regard, the ECHR has special significance (see, e.g., the judgment of CJEU of 26 June 2007, *Ordre des barreaux francophones et germanophone and others.*, C-305/05, EU:C:2007:383, § 29 and the case law outlined therein; judgment of 3 September 2008, *Kadi and Al Barakaat International Foundation v Council and Commission*, C-402/05 P, EU:C:2008:461, § 283).

³⁴⁴ Regarding this issue, the explications applicable to the Charter of Fundamental Rights indicate that, regarding the Member States, from the legal practice of the Court of Justice, it unambiguously follows that <...> the requirement to respect the fundamental rights is mandatory to the Member States only in such a case when their actions pertain to the field of application of the Law of the Union <...>. The Court of Justice has also confirmed that <...>, regarding the protection of the fundamental rights, the requirements appearing in the legal order of the Union are also mandatory to the Member States when they are implementing the rules of the Union <...>. Of

foregrounds that CJEU, which bears the competence of explicating the provisions of the Charter, differently from ECtHR, is not a 'classical' court of human rights, and the possibility of a natural person addressing CJEU due to a violation of the rights outlined in the Charter is therefore restricted (Milašiūtė, 2023, p. 78). Hence, in this research, along with the Charter and CJEU jurisprudence explicating it, in a subsidiary manner, to the extent that it is of significance to the achievement of the aim of this doctoral research and the implementation of its objectives, analysis is also based on the European Convention on Human Rights and the practice of ECtHR explicating this Convention. Correspondingly, this doctoral research also deals with the academic legal doctrine in which both Lithuanian and foreign authors investigate, in a variety of aspects, the thematic area of the protection of human rights (e.g., van Dijk; van Hoof, 1998; Birmontienė, 2000; Jočienė, 2000; Jočienė, Čilinskas, 2004; Lester, Pannick, 2004; Cali, 2007; Lankauskas, 2007; Mock, 2010; Lenaerts, 2012, 2019; Daukšienė, 2013; Halstead, 2014; Peers et al., 2021; Žaltauskaitė-Žalimienė, 2015; Jarašiūnas, 2017; Žaltauskaitė-Žalimienė et al., 2019; Harris et al., 2023; and others). Even though the above-listed research was not implemented in the context of aviation safety and aviation security, they present insights which can be deemed of importance to the topic under consideration and whose systemic evaluation along with works of the researchers of aviation law provides preconditions for drawing essential conclusions in the framework of this doctoral thesis. Regarding this aspect, scientific research is also attributed high relevance, which delves into more detail of the issues related to ensuring the balance of different legal values (e.g., de Búrca, 1993; Emiliou, 1996; Christoffersen, 2009; Harbo, 2010; Barak, 2012; Leonaitė, 2013; Sauter, 2013; Smet, Brems, 2017; Smet, 2017; Urbina, 2017; Sieckmann, 2021; and others).

In search of the relevant practice of CJEU and ECtHR, official search systems were used in the framework of this research (specifically, *InfoCuria* for CJEU and *HUDOC* for ECtHR), whereas, the selection of the practice of top relevance for this research was conducted in several stages. Considering the topic of this research, the search was implemented by using the focal keywords, namely, aviation, safety, and security, while employing various combinations and morphological forms of these lexical units. The search was conducted in two official languages of the European Union, specifically,

course, this rule established in the Charter is applicable to the institutions of the central government and regional as well as local organs, and also to public organs when they are implementing the Law of the Union.

English and Lithuanian, primarily because these two languages use two independent terms to define safety and security; on top of that, English is *de facto* the universally acknowledged language of civil aviation. In order to narrow down the pool of the obtained results, filtration of the search results was implemented at several levels, when, based on a single keyword (e.g., safety), the findings were further filtered by adding a further keyword (e.g., aviation), thus selecting the search results which are of top relevance to the research. The final stage was qualitative selection when, after producing the common lists of findings, the most significant (most informative) judgments of CJEU and ECtHR were obtained. The study of case law sources additionally uses the opinions of the Advocates General of the CJEU.

4. STATEMENTS TO BE DEFENDED

1. Aviation safety and aviation security are extremely broad and multilateral concepts, denoted by great flexibility since their content typically involves elements of an evaluative nature which are significantly impacted by various contexts, such as historic, cultural, social, economic, etc., as well as the concept of aviation as such, derived from these concepts. Aviation safety and aviation security must be perceived in an objective sense, intended to fight against real – rather than imaginary – threats; however, due to the inherent epistemic uncertainty of these threats and the elements of an evaluative nature involved, complete avoidance of subjectiveness is impossible outright. Aviation safety and aviation security should also be treated as relative legal categories since the risks (threats) are required to mitigate only to such an extent that it is objectively possible and reasonable. Nevertheless, what concerns the process (but not the outcome), an ‘absolute’ perception of aviation safety and aviation security is possible; however, such perception should be practiced only with extreme caution so that one would not promote further measures which would contribute to aviation safety and/or aviation security only to a very limited extent, or they would serve solely as tools further restricting human rights. On top of that, it is of importance to clearly distinguish between aviation safety and aviation security as these are independent categories which do not overlap in terms of their legal content, and the differences inherent in the key elements of their legal content may lead to different assessments of the necessity, appropriateness and proportionality of restrictions on human rights based on aviation safety and/or aviation security.

2. Given the fleeting nature of the content of the key elements constituting aviation safety and aviation security, it must be acknowledged

that aviation safety and aviation security are denoted by prominent casuistic nature, and thus there is no way of *ex ante* precisely defining aviation safety and aviation security, by embracing all possible dimensions while also significantly narrowing down their content. Thus, when applying restrictions of human rights based on aviation safety and/or aviation security, in each particular case, it is necessary to precisely specify their content while also ensuring full transparency of this process by clearly answering the following questions: i) What value is being threatened and whose value is it?; ii) Why is this threat arising, i.e., who is causing this threat, and how is this threat manifested?; iii) To what extent, i.e., at what costs, is this threat acceptable, i.e., to what extent should this threat be minimized (or controlled)? However, when CJEU and ECtHR are dealing with questions pertaining to protection of human rights, sufficient attention is not devoted to analysis of the legal content of aviation safety and aviation security, elaboration of these concepts, and their use (as well as defining the borderline separating these two concepts).

3. The significant immanent value which is inherent in aviation safety and aviation security allows to justify the meaning of aviation safety and aviation security as a legitimate aim to impose certain restrictions of human rights guaranteed by the Charter and the ECHR through the most abstract element – common values. However, aviation safety and aviation security are not values *per se*; they rather exist as a precondition for unrestricted (safe and secure) enjoyment of other values. Due to this pluralism of values inherent in aviation safety and aviation security, their value may significantly vary in individual cases, and therefore it is necessary to clearly disclose it each time. Otherwise, aviation safety and/or aviation security may be universalised without proper grounds, by assigning a massive value to them in advance. The application of aviation safety and aviation security as a legitimate aim to restrict human rights must be sufficiently transparent in order to provide reliable guarantees which, among other things, would protect from arbitrariness and abuse, while ensuring harmonious functioning of the system of human rights protection.

5. METHODS OF SCHOLARLY RESEARCH USED IN THE THESIS

To achieve the aim of this research, and to fulfil the objectives outlined, the following fundamental methods of scholarly research are used in the thesis:

- The *Linguistic* method is employed when investigating the concepts of safety and security, the meaning of words used in various definitions of these concepts, as well as linguistic peculiarities of the use of these concepts

in various languages along with the issues arising from the delimitation between the terms when translating them into other languages.

– The *Comparative* method is used with the objective of extensively revealing the legal content of aviation safety and aviation security, by comparing the different understanding of the concepts of safety and security in various fields (beyond the realm of aviation). What is more, this method, when comparing the key features commonly observed in the legal content of aviation safety and aviation security allows identifying those criteria which unite and which separate the two concepts, thus also highlighting their interrelation. The comparative method also serves to reveal the connection between aviation safety and aviation security and the grounds (legitimate aims) of the restriction of human rights established in the Charter and ECHR.

– The *Teleological* method is of relevance when analysing the legal content of aviation safety and aviation security in the context of restricting human rights as an analysis of the objectives allows refining the value elements predominant in this relationship. Thereby, the perception of aviation safety and aviation security as a legitimate aim to restrict human rights according to the Charter and ECHR can be developed, and it is possible to identify the potential problem areas regarding their efficient relationship with human rights in the sense of ensuring the right balance. By revealing the key elements of the legal content of aviation safety and aviation security, this method allows for the assessment of their impact in terms of the scale of potential human rights restrictions based on aviation safety and/or aviation security.

– The *Systematic analysis* method ensures that, in the course of research of aviation safety and aviation security, they are not interpreted as isolated legal categories, but rather a perspective of their relationship with human rights is adopted. This helps reveal the legal content acquired by aviation safety and aviation security in this particular context, and define the impact on the restrictions of human rights imposed by that content. Systematic analysis of the legal doctrine, case law and legal documents also allows revealing problematic aspects of the relationship between aviation safety and aviation security and human rights.

In the present doctoral research, along with the above-outlined methods, other scholarly research methods are also employed, for instance, the *Historical* method, which allows to reveal the development of the concepts of aviation safety and aviation security during specific historical periods as well as the impact of the historical context on the understanding of the legal content of aviation safety and aviation security; when employing the methods of *Meta-*

analysis and *Deduction*, it is possible to source information from works of other researchers in which the content of safety and/or security was explored in a broad range of other contexts, which yields conclusions of a novel degree regarding safety and security in the field of specifically aviation; *Document analysis* and *Descriptive* methods served to analyse the concepts of aviation safety and aviation security established in the international regulation of civil aviation. These methods are also beneficial for revealing the highly debated situations of the CJEU and ECtHR case law which are of great importance to the present research; the *Induction* method serves for analysing specific situations encountered in the legal practice where restrictions of specific human rights were observed which stemmed from aviation safety and/or aviation security. This method is beneficial in revealing the value elements predominantly manifested in their relationship with human rights, as well as their connection with the grounds for restricting human rights established in the Charter and ECHR.

6. STRUCTURE OF THE THESIS AND SUMMARISED FINDINGS OF THE RESEARCH

The dissertation is composed of an introduction, a three-part main body of the research, with each part followed by a summary, and general conclusions.

Part One analyses the concepts of aviation safety and aviation security in the legal doctrine in order to reveal the key elements constituting their content. This part primarily elaborates on linguistic peculiarities of using the terms aviation safety and aviation security in various languages, reveals the concepts of safety and security in their general use in everyday language, as well as in various specific fields of activity in an attempt to understand their impact on the integral understanding of the concepts of aviation safety and aviation security. This is followed by revealing the contexts which mostly affect the content of the concepts of aviation safety and aviation security, notably, aviation (as the primary context), followed by historical, social, cultural and economic contexts; this part of the thesis also investigates the objective and subjective, absolute and relative concepts of aviation safety and aviation security. Finally, this part is concluded with delimitation between aviation safety and aviation security, while defining their interrelation and significance in the context of the protection of human rights.

The analysis of the relevant legal doctrine carried out in the Part One reveals that the understanding of the concepts of aviation safety and aviation security in terms of their content is extremely broad and multilateral. Even though everyday language in the multitude of its contexts may make the

concepts of safety and security look simple due to being mundane because of being deeply entrenched and universally embraced, however, these are highly complicated concepts which can be easily submitted to subjective interpretations. The misleading sense of simplicity is also evoked because aviation safety and aviation security are universally perceived as values; in collective consciousness, aviation safety and aviation security are associated with absence of threats or their avoidance. Therefore, when the two concepts are being used, it should – as if – be clear what is being talked about without requiring any further elaborations. However, by itself, this does not yet answer the question what is actually being meant, i.e., specifically what/which threats are being avoided, for what sake it happens (whose values these are, and what exactly these values represent), and the extent to which the safety and security must conform. Therefore, the attribution of the sense of specific (abstract) legal values to aviation safety and aviation security does not inherently contribute clarity to these concepts.

Aviation safety and aviation security may embrace a broad range of various specific values to be protected against an infinite list of potential threats. These values can be either material or immaterial, and their meaning and significance develop through time along with the evolution of the perception of values and threats formed in the consciousness of society. Simultaneously, the level of risk which is deemed acceptable is not a static point. It may undergo massive shifts, and any evaluation basically employs a certain analysis of costs incurred and benefits gained. On the one hand, aviation safety and aviation security demand such flexibility so that it would be possible to ensure their efficiency which would conform to the needs of contemporary society (this is the capacity to adapt to the rapidly developing threats along with dynamic shifts of the value attitudes which are being attempted to protect), whereas the strict doctrine-based explication of their content may be impractical, especially if facing extreme circumstances. The flexibility of the concepts of aviation safety and aviation security may be partly determined by the importance of the objectives to be pursued, i.e., to protect the fundamental values which are deemed to be of supreme importance. However, regarding this aspect, safety and security in their essence are not values *per se*, but, rather, they are values because they create conditions for unrestricted (safe and secure) enjoyment of other (specific) values, such as one's property, freedom of movement, even life, etc. Hence, regarding the value content, the concepts of aviation safety and aviation security represent as if a certain container which bears a significant value load originating specifically from these particular values which are being attempted to protect by adopting some measures based on safety and/or security. This

determines a certain dynamic weight of the value of aviation safety and aviation security, due to which, in each specific case, it must be defined in detail and (re)evaluated separately. Considering the flexibility which is predominantly manifested in the field of aviation safety and aviation security, without its proper evaluation, the situation may become truly threatening in terms of the protection of human rights, i.e., if, without sufficient grounds, aviation safety and/or aviation security are trusted in advance an overly high weight of value, a risk arises of the application of tools restricting human rights which would be disproportionate regarding the aim sought.

The content of aviation safety and aviation security must be evaluated holistically, by considering various aspects exerting an impact on this content, and also the differences between objective and subjective, relative and absolute perceptions of safety and security, and ways of understanding the differences between these concepts, along with the dilemma of their harmony (symbiosis), as well as other circumstances which may influence the legal content of aviation safety and aviation security. A variety of approaches to aviation safety and aviation security is possible, and they depend on certain contexts, such as historical, cultural, and economic. Also, differences between the objective and subjective, absolute and relative perceptions may lead to different understanding of these concepts when defining essentially identical concepts and *vice versa*. Thus, when taking a closer look at the key constituent elements of aviation safety and aviation security, it becomes evident that, actually, these are complex and multi-layered concepts, primarily because of their inherent elements of an evaluative nature, and the immense flexibility stemming from this arbitrariness.

Along with these features of the concepts of aviation safety and aviation security, bearing in mind the international nature of aviation, it is also important to consider the fact that cognitive processes in the human consciousness typically employ the native tongue, and therefore, the cognition and understanding of specific phenomena may be significantly impacted by certain linguistic peculiarities. Consequently, when revealing the content of aviation safety and aviation security, which is assigned in each specific case, apart from other points, it is essential to consider the linguistic peculiarities of the concepts of safety and security in different languages, while taking note especially of those languages where both concepts are defined by one and the same lexical unit (word). What is more, regarding the content of the concept of aviation safety and aviation security, even though these are categories of special (i.e., aviation) law, it is impossible to outright ignore the significance rendered to these concepts in the common, everyday language because if the scholarly or legal discourse becomes excessively distant from the concepts –

in the sense they are deeply entrenched in society – they would become hard to understand to society, and, instead of the clarity we are trying to pursue, we would achieve the contrary effect, that of creating an even worse confusion. In its own regard, the interdisciplinary nature of aviation when its efficient functioning fundamentally requires proper cooperation of representatives of different fields, also presupposes the point that, in order to gain the required understanding of aviation safety and aviation security, it may be of significance to master certain (specific) differences regarding the understanding of these concepts in various professional fields, such as, for instance, engineering, mechanics, information technologies, management, personnel management, etc.

In aviation, safety and security are clearly demarcated, taking into account the significant differences that exist between these two concepts, primarily due to the different origins of threats and their nature, as well as their different interaction with the surrounding environment. These differences must be considered, especially in the context of protection of human rights, because they objectively impact the evaluation of the threats, from which, the ‘acceptable level’ of risk pertaining to a specific threat is determined. This leads to an evaluation of the legality (necessity, appropriateness, proportionality) of specific measures intended to fight against these threats which, *inter alia*, may restrict certain human rights. To take an example, what concerns aviation security, the threats are usually denoted by a greater degree of unpredictability, as well as by their malevolent nature, and, therefore, generalized (i.e., not individualized) tools restricting human rights may be more tolerable, if compared with aviation safety. Nevertheless, there exists a close relationship between aviation safety and aviation security, which is also of importance to consider, because, in certain cases, the discontinuation of some measures formerly adopted in pursuit of aviation safety, may exert some negative impact on aviation security as well, which, when determining the compatibility of such measures with the standards of human rights protection stemming from the Charter and the ECHR, may correspondingly determine the necessity to consider the objectives of aviation security regarding the balance of the values to be safeguarded, and *vice versa*.

Part Two of the thesis examines the understanding of the concepts of aviation safety and aviation security in international regulation of civil aviation, as well as in the jurisprudence of CJEU and ECtHR with the objective to identify practical understanding of the key elements of the content of aviation safety and aviation security, and in order to analyse them in the context of human rights protection. Primarily, the content of aviation safety and the content of aviation security in the international civil aviation law are

separately analysed. This analysis is followed by a study of the perception of aviation safety and aviation security in the jurisprudence of CJEU and ECtHR, when these courts resolve various questions related to the protection of human rights. The thesis reveals the problem area manifested in the case law of these courts pertaining to the linguistic features of the concepts of aviation safety and aviation security in their use, which is followed by exploration of the impact made by various contexts on the understanding of these concepts, along with exploration of the predominant objective and relative understanding of aviation safety and aviation security.

The research conducted in Part Two reveals that, in the international civil aviation regulation, as well as in the legal doctrine, flexible and broad (in terms of the content) concepts of aviation safety and aviation security got established, which are denoted by polysemy, allowing to individualise these concepts, and, in each particular case, specify their content while considering the specific situation. This specification is essential when seeking to establish and apply only measures adapted to the corresponding situations (which are necessary, appropriate and proportional) so that to ensure a fair balance of competing values in the context of the protection of human rights. On the other hand, due to such flexibility, the concepts of aviation safety and aviation security are easily made vulnerable to subjective interpretations. Therefore, along with the specification of the legal content attributed to aviation safety and aviation security in each particular case, it is also essential to pursue transparency in clearly revealing this content, i.e., to whom (i.e., whose values are these? What are these values?), from what threats and to what extent safety and/or security are being considered.

In aviation, it is necessary to the highest degree possible, to achieve objective perception of safety and security so that the limited resources in possession would be attributed to the fight against real – instead of imaginary – threats. Nevertheless, in practice, essentially because of the significant economic impact of aviation, the need is also acknowledged to react to the fears of society to a certain extent, and these fears are not always rationally grounded. However, if these fears are not managed properly, the attractiveness of air transportation may get negatively impacted. As a result, certain subjectiveness regarding aviation safety and aviation security may be inevitable. In general, due to the elements of an evaluative nature aviation safety and aviation security, it is impossible to fully eliminate subjectivity from the understanding of the concepts involved.

Within the framework of international legal regulation of civil aviation, there is a clear demarcation between aviation safety and aviation security, but both are primarily perceived as a certain state with a limit of ‘acceptable risks’,

up to which, it is considered that the present state is safe/secure. In the sense of the acceptable level of risk, in practice, the concept of relative aviation safety and aviation security is adopted; this concept is also predominant in the scholarly doctrine. Simultaneously, the need for consistently reducing and controlling aviation safety and aviation security risks is emphasized through a systematic process of establishing threats and managing risks, which is aligned with the possible absolute perception of safety and security emphasized in scholarly literature in the sense of the process, but not of the outcome. Nevertheless, the absolute perception of aviation safety and aviation security is dangerous as it may incite application of more and more (i.e., additional) or more restrictive measures which would hardly contribute at all (objectively) to an improvement of the state of aviation safety and aviation security, i.e., essentially, the introduction of such measures would happen without considering the benefits delivered by their application to aviation safety and/or aviation security, from which, the balance pertaining to the restriction of human rights is derived.

In order to develop the proper understanding of the context of aviation safety and aviation security, it is primarily necessary to clearly and explicitly name the values which are being sought to protect from the corresponding threats. However, in the international regulation of civil aviation, in terms of this aspect, only abstract categories are used, such as ‘people’, ‘property’, or, outright, ‘civil aviation’. Even though this allows ensuring the value pluralism of the concepts of aviation safety and aviation security, which offers a major advantage regarding the possibility of reacting flexibly to the risks arising to the acknowledged values at a certain time, such exceptionally broad definitions based on evaluative criteria leave ample space for subjective interpretations, thus creating (pre)conditions for potential abuse. On the other hand, such abstractness observed in the definitions of aviation safety and aviation security is, in principle, inevitable, whereas, greater attention to the elaboration on their content should be devoted at, specifically, the stage of the identification and application of specific aviation safety and/or aviation security measures.

What concerns the jurisprudence of CJEU and ECtHR which is of relevance to the present doctoral research, it is not visible that the case law of these courts, when investigating issues related to the protection of human rights, any attention of at least minor significance would be devoted to the investigation of the use of the concepts of aviation safety and aviation security or analysis of and elaboration on their legal content; generally, these courts fail to explicitly name what they deem to perceive as aviation safety and/or aviation security in each particular case, but these concepts are naturally

attributed greater significance by providing them with a great value-related weight. The concepts of aviation safety and aviation security are not always maintained as two distinct concepts, either, as, in practice, it is possible to find a sizable number of judgments by CJEU and ECtHR where the two concepts of aviation safety and aviation security are rendered identical by these courts using them synonymously, which implies that the two courts may misunderstand the concepts, especially when, from the judgments of these courts, it is not made explicitly evident what specific meaning is attributed to either of the two. In certain cases, the uncertainty of the use of these two concepts may partly stem from objective causes, specifically, because of linguistic peculiarities of the languages involved, when some languages use only one and the same lexical unit (word) for naming both concepts, i.e., ‘safety’ and ‘security’. This is extremely evident in the jurisprudence of CJEU when such language is used as a procedural language in a court process, and afterwards, the judgment of the court is translated into other official languages of the European Union. In this context, it is necessary to bear in mind that all official languages of the European Union are deemed to be of equal value, and that none of them can be assigned priority over other languages of the Union, while remembering that aviation safety and aviation security are not identical legal categories. Besides, aviation safety and aviation security are denoted by certain differences which may be of significance when assessing whether the restrictions based on these objectives conform to the standards of the protection of human rights originating from the Charter and the ECHR. Therefore, any translation of such essential legal concepts, when pursuing legal clarity and precision, should be implemented with extreme diligence. On the other hand, it is precisely due to failure of assigning proper attention in the judgments of the courts to clearly and transparently reveal the content of the concepts of aviation safety and aviation security in the sense they are being used, the individual performing the function of a translator may find it hard to identify the right term independently. Linguistic peculiarities of certain languages cannot justify the use of these concepts inconsistent with the definitions rooted in international civil aviation, which clearly makes a distinction between aviation safety and aviation security, and the failure to disclose their content in the court judgments, especially when courts are resolving issues related to the protection of human rights, and the content of these concepts differs significantly due to the origin and nature of the threats, which accordingly determines the need for a different legal response in fighting against these threats, *inter alia* resulting in certain human rights restrictions, and in turn may impact on the test of proportionality of the adopted restrictions.

Upon generalising the analysed judgments of CJEU and ECtHR, it is possible to single out certain fundamental features pertaining to the legal content of aviation safety and aviation security observed in the case law of these courts. Primarily, analysis of the judgments of CJEU and ECtHR reveals that these courts acknowledge the important impact of various contexts on the understanding of aviation safety and aviation security. As aviation safety and aviation security may be perceived in a variety of different ways, i.e., in a broad range of levels and dimensions, thus gaining various meanings, the courts often take into account contexts such as historical, social, cultural and economic that significantly impact the understanding of these concepts. Besides, the jurisprudence of the CJEU and ECtHR makes it evident that these courts acknowledge that, in the understanding of the concepts of aviation safety and aviation security, it is necessary to render great significance to the context of aviation which is 'encoded' in the very concepts. Thus, the courts make an emphasis on the need to establish a relatively close relationship between the corresponding measures restricting human rights and aviation, so that to ground such restrictions on aviation safety and/or aviation security.

From the point of view of human rights restrictions, in the jurisprudence of CJEU and ECtHR, the concepts of aviation safety and aviation security are perceived as objective concepts; however, due to epistemic uncertainty inherent to these concepts, as mentioned above, it is impossible to completely avoid subjectiveness (for instance, when evaluating the likelihood of threats, the extent of damage and harm stemming from such threats, or the level of acceptable risks), which is also largely accepted by the courts under discussion. What is more, the case law of CJEU and ECtHR broadly acknowledges the important economic function attributable to aviation, which, in the jurisprudence of the two courts, and especially in that of CJEU, is frequently assigned a high importance. From this context derives the attitude that aviation, to a certain extent, must inevitably fight against subjective threats as well – i.e., those threats which may not exist objectively – in order to mitigate the sense of fear experienced by society which, should it proliferate rapidly, may collapse this sector of transportation; aviation is denoted by economic importance, and yet it is sensitive to the moods of society. On the other hand, the strongly expressed economic interest renders aviation – both according to the Charter and by following the ECHR, may be deemed a legitimate aim allowing to impose restrictions on certain human rights. However, economic interests cannot serve as grounds for the application of unnecessary measures which would hardly contribute (objectively) to aviation safety and/or aviation security, and yet would serve as legitimate aim to

impose human rights restrictions for the sake of aviation safety and/or aviation security.

The meanings of aviation safety and aviation security, in which these concepts are used, may range between absolute meaning, when one means the complete absence of a certain risk, and relative meaning, according to which, it is required to decrease the risk levels only to such a degree to which it is objectively possible and reasonable. However, the conducted research of the jurisprudence of CJEU and ECtHR reveals that, in the context of restrictions of human rights, aviation safety and aviation security is, in principle, perceived by these courts as relative concepts, by acknowledging that in real life it is hardly possible at all to eliminate all threats. This is also due to the aforementioned economic context when it is required to undertake only cost-benefit-based measures regarding aviation safety and aviation security. Nevertheless, the absolute perception of aviation safety and aviation security cannot be categorically rejected, since in the sense of aviation safety and aviation security as a continuous and never-ending process (in an opposition to the outcome-based view), it encourages the pursuit of continuous improvement, thus highlighting the dynamic nature of these two legal categories in the context of constantly changing threats. However, such perception should be followed with extreme caution so as not to encourage and tolerate the application of measures that disproportionately restrict human rights (compared to aviation safety and/or aviation security aims), and the analysis of the jurisprudence of CJEU and ECtHR indicates that, in the case law of these courts, the absolute perception of aviation safety and aviation security is assessed with extreme reserve – it is usually not relied on.

The definitions of aviation safety and aviation security, as established in the regulation of civil aviation, and the understanding of the two concepts in the jurisprudence of CJEU and ECtHR are essentially systemising. Their flexibility allows making progress when explicating the terms and adapting them to the rapidly changing conditions, thus contributing to ensuring the efficiency of the law. From this point of view, aviation safety and aviation security are ‘live’ concepts which are denoted by a clearly casuistic nature, whereas, the value element they contain is denoted by dynamism. Due to the same reasons, aviation safety and aviation security in the sense of the protection of human rights are dangerous concepts as they create (pre)conditions for potential arbitrariness and abuse by seeking to introduce certain measures of a restrictive nature while illegitimately shielding these malevolent intentions with safety and/or security objectives. Nevertheless, the epistemic uncertainty inherent in aviation safety and aviation security and the diversity of circumstances that significantly impact their application in a

specific case in order to justify measures restricting human rights, determine that it is not possible to precisely define these concepts *ex ante* (i.e., in advance), narrowing down the content of aviation safety and/or aviation security to a sort of universal formulation suitable for each situation, since it is impossible to precisely formalise something that is not precise by its nature. It would hardly be possible to *ex ante* fully disclose and define aviation safety and aviation security in detail, covering each and every of their possible dimensions and at the same time significantly narrowing down these concepts and stating in a most abstract way which particular values are attempted to be safeguarded by aviation safety and aviation security, whose values these are, what threats are fought against, and to what level aviation safety and/or aviation security seek to protect. Even if such an attempt ended up to be successful, such a definition listing all of its constituent elements (or, to the contrary, excluding the elements not falling into its scope) would be overly cumbersome and impractical. Moreover, it is doubtful if such a definition would yield more benefit than inflict harm as it would lose its flexibility and, in principle, restrict the efficiency of the concepts of aviation safety and aviation security.

Although a certain permanence of some specific constituent elements of aviation safety and aviation security should be acknowledged, nevertheless, in the context of human rights restrictions, aviation safety and aviation security should be perceived not as some immovable normative provisions, but rather as some specific *ad hoc* individualised legal categories, the clarification of which is necessary in each particular case, and it is important to ensure transparency in this process. In order to avoid threats to human rights protection arising from such flexibility, each and every time whenever restrictions are imposed on human rights based on aviation safety and/or aviation security, the content that these concepts acquire in that specific individual situation must be transparently disclosed. Therefore, special attention should be devoted specifically during the stage of application of these legal categories, by explicitly identifying and communicating what exactly is being meant in that specific case when the terms of ‘aviation safety’ and/or ‘aviation security’ are being used. The conducted research allows singling out the key questions, in response to which, in each particular case, relative specification and narrowing-down of the content acquired by the terms of aviation safety and aviation security can be obtained: i) What/which value is being threatened? Whose value is this?; ii) Why is this threat arising, i.e., what is triggering this threat, and how is this threat being manifested?; iii) To what extent (with what costs) is this threat acceptable, i.e., when seeking to mitigate this threat and keep it under control? When answers to this

list of questions have been provided, it is possible to seek greater clarity and transparency by providing these terms with analytical usefulness and explanatory power in each particular case. Answers to these questions also determine the weight of value of aviation safety and aviation security, which, as mentioned above, is not static as it undergoes variations in each particular case, depending on the evaluation of the values which are to be (or may potentially need to be) protected as well as the arising threat in relation to specific measures pertaining to aviation safety and/or aviation security.

Part Three conducts analysis of aviation safety and aviation security as grounds for restricting human rights by revealing the relationship between aviation safety and aviation security with human rights and the issues arising from this point. This part is initiated with an overview of the context of the fundamental conditions of applying restrictions of human rights, as defined in the Charter and in the ECHR, based on pursuit of aviation safety and aviation security. Further, this part reveals the value content of aviation safety and aviation security when they serve as basis for restricting human rights. This part extensively explores the relationship between aviation safety and aviation security on the one hand and legitimate aims of restricting human rights acknowledged by the Charter and the ECHR on the other hand.

The research conducted in this part has revealed that, in the case law of CJEU and ECtHR, a relatively high number of cases can be encountered when these courts had to balance between the interests safeguarded by aviation safety and aviation security on the one hand and the rights ensured by the Charter and the ECHR on the other hand. Nevertheless, due to the issue that these courts, in their judgments, failed to reveal, in a clear and explicit manner, what content have they assigned to aviation safety and aviation security in each particular case, i.e., to outline what and whose values, from what threats and to what extent needed to be protected in the light of aviation safety and aviation security, it is a complicated undertaking to provide multilateral evaluation of the appropriateness of the selected intensity of judicial control and the implemented process of balancing in relation to the criteria defined by these courts themselves. This lack of transparency regarding the legal content of aviation safety and aviation security also fails to allow dealing with the issue of a possible abuse of these broad and multilateral legal categories in an attempt to justify imposition of restrictions on human rights. The application of aviation safety and aviation security as grounds (legitimate aim) – even if an indirect one – to restrict human rights should be sufficiently clear and predictable in order that reliable guarantees should be provided which, apart from other aspects, would also protect from the arbitrariness and abuse of the subjects introducing measures based on aviation safety and/or aviation

security. As aviation safety and aviation security inherently require flexibility, not allowing an anticipated (*ex ante*) precise definition of the fundamental constituent parts of these concepts, transparency is of utmost importance when applying these concepts so that all questions should be answered in a clear and unambiguous manner. It is only by pursuing this path that we can help prevent any potential abuse of these categories and avoid an overly increased significance attributed to them, which would happen if these categories were to be perceived in advance with an excessive weight of value.

The significant immanent value which is inherent in aviation safety and aviation security essentially allows to justify the meaning acquired by aviation safety and aviation security as a legitimate aim to impose certain restrictions on human rights ensured by the Charter and the ECHR, which is implemented through the most abstract element – common values. What concerns this aspect, aviation safety and aviation security in terms of the legitimate aim of restrictions of human rights in the sense of the Charter and the ECHR are not independent, but they may become (or be acknowledged) as such through the value content explicitly enshrined in the Charter and the ECHR, and therefore this value content must be explicitly revealed. In a generalised way, the values to be protected within aviation safety and aviation security can be defined as humans and assets (property). These are extremely broad value categories which may contain in themselves a multitude of referential goods, and which may render a number of meanings, *inter alia*, protection of such fundamental human rights as the right to life and health. It is these values, i.e., this pluralist value content (or plurality of values) and the significant weight of value which allow aviation safety and aviation security to gain some sense leading to various legitimate aims acknowledged by the Charter and the ECHR to restrict human rights, however, due to the same cause, their value weight is not static, and it can significantly vary in each particular case. Besides, due to a multi-layered nature of the legal content of aviation safety and aviation security, especially regarding the value aspect (which may overlap with the interests of protection of human rights), in providing grounds for (a) restriction of human rights, it is not always sensible to oppose these interests; hence, the relationship between aviation safety and aviation security in search for a balance between these values may be quite problematic.

The perception of aviation safety and aviation security as grounds for restricting human rights (as a legitimate aim) within the meaning of the Charter and the ECHR varies in various contexts and may acquire different content, thus falling within the definition of different legitimate aims enshrined in the Charter and the ECHR that allow to justify restrictions of human rights and freedoms – such as the interests of national security, public

safety or economic well-being of the country, prevention of disorder or crime or protection of health, as well as being considered as a general interest recognised by the European Union or perceived as the aim of protecting the rights and freedoms of others. In this sense, aviation safety and aviation security, regarding restrictions of human rights, are essentially ‘hidden’ under legitimate aims enshrined in the Charter and in the ECHR; however, none of the outlined legitimate aims, as defined in the Charter and/or the ECHR, fully embraces aviation safety and/or aviation security. The importance of aviation safety and/or aviation security as a legitimate aim, on which a certain restriction is grounded, is not always exactly the same, and, together with other criteria determining the extent of the margin of appreciation may, in each particular case, determine the intensity of judicial control in that case, ranging from the court establishing (or refusing to establish) an ‘evident mistake’ or ‘an unambiguous violation’ to demanding to present ‘extremely serious’ or ‘especially important’ causes for applying a restriction. Therefore, the importance of aviation safety and aviation security as a legitimate aim is essentially a relative category which requires separate evaluation in each particular case.

The abstract nature of the concepts of aviation safety and aviation security in terms of human rights protection may in principle be compatible with the requirement of foreseeability arising from the Charter and the ECHR, however, in each particular case when aviation safety and/or aviation security are invoked as a legitimate aim to restrict human rights, these legal categories must be specified by clearly and transparently communicating what precise legal content they acquire when applied in that specific situation, *inter alia*, revealing the values which are facing a threat, defining the threats against those values, and identifying an ‘acceptable level’ of such threats, i.e., the threshold allowing to justify the proportionality of these restrictions. Analysis of the judgments of CJEU and ECtHR suggests that the legitimacy of the aim of aviation safety and/or aviation security within the meaning of the Charter and the ECHR is usually assessed in relation to a specific measure restricting human rights, and may differ in each individual case, by attributing it to one or more legitimate aims recognised under the Charter and the ECHR. Nevertheless, the jurisprudence of CJEU and ECtHR reveal that these courts acknowledge a certain ‘presumption of value weight (importance)’ of the interests to be defended pertaining to aviation safety and aviation security. However, essentially, CJEU and ECtHR fail to devote any significant attention to reveal in their judgments in an unambiguous and transparent manner the key constituent elements of aviation safety and aviation security; on top of that, they fail to provide any clear criteria and/or rules which would

allow (or not) to assign these concepts to one or several legitimate aims explicitly acknowledged by the Charter and the ECHR. Thus, the possibility of verifying the intensity of judicial control of human rights restrictions chosen by these courts and the assessment made accordingly, by applying the criteria formulated in their own case law, is rather limited. Meanwhile, the judgments of CJEU and ECtHR usually involve only abstract statements announcing that one or several of legitimate aims recognised by the Charter and the ECHR are pursued by a specific measure of aviation safety and/or aviation security.

In order to reveal the content of aviation safety and aviation security with more precision, it is essential to answer the following checklist of key questions: safety/security for whom/what (what are these values and whose are these values)? What is this protection from (from what threats are those values being protected)? To what extent (under what costs)? The answers to these questions may be deemed to represent a certain checklist, and the level of their detail (i.e. extensiveness) may vary with each particular case, depending on the objectives of specific research. Nevertheless, in the context of protection of human rights, given the discretionary nature of the powers arising from aviation safety and aviation security, it is especially important that the answers to these questions would provide a significant and relatively precise definition which could serve as valid grounds in each particular case to reliably evaluate the legitimacy of measures restricting human rights in the context of aviation safety and/or aviation security, as to avoid a possible abuse of these legal categories should their application be broadened without valid grounds. In terms of the protection of human rights, answers to these questions are so important that they should be communicated in a clear and explicit manner in each particular case whenever it is necessary to provide grounds for restrictions applied in relation to aviation safety and/or aviation security. Without performing this step, or, in the best-case scenario, when from the entirety of arguments it is only possible to implicitly assume what the answers to these questions would be, the evaluation of the legal content of aviation safety and/or aviation security is essentially determined by randomness, which is deemed unacceptable from the point of view of human rights, and which does not allow ensuring at least minimal foreseeability of the application of measures restricting human rights in relation to aviation safety and/or aviation security. This may lead to the development of contradictory views towards aviation safety and aviation security as legal values and as a legitimate aim to restrict human rights. When values are sought to be protected, these values must be explained in an extensive manner; however, when values are to be restricted, these restrictions must be explained in a narrow interpretation

sense. As aviation safety and/or aviation security may be perceived as a legitimate aim to restrict human rights and freedoms, these concepts in the sense of the protection of human rights must be explained in a narrowed-down manner, i.e., broadening in their explanation seems unacceptable. However, on the other hand, the significant weight of value attributed to aviation safety and aviation security demands a broad outlook towards these concepts, whereas this duality also determines the problematic relationship of aviation safety and aviation security with human rights.

Due to the significant weight of value attributed to aviation safety and aviation security, they often, without any major considerations or extensive explications, are deemed equivalent to the legitimate aims explicitly enshrined in the Charter and in the ECHR allowing to justify imposition of restrictions on human rights. Such a preconceived position, especially bearing in mind the generally recognised rather broad discretion in the aviation sector, raises serious concerns regarding the protection of human rights, since not each and every measure of aviation safety and/or aviation security in terms of the values to be defended may be deemed as bearing such a significant impact on human rights restrictions. Evidently, aviation safety and aviation security cannot be taken to absolute levels as, due to the inherent pluralism of values, these legal categories acquire a specific value content only since the moment when they are applied; therefore, on their own, without contextual analysis of their content, they have no priority over other universally defended values enshrined in the Charter and other instruments protecting and ensuring human rights that are recognised by the European Union, whereas, the choice in between different values regarding this aspect means not their opposition but, instead, search for balance. On the other hand, in relation to the values associated with aviation safety and aviation security, which are generally defined as humans and assets (property), the importance of their protection encourages society and, correspondingly, the legislators influenced by political interests, and subsequently the subjects applying these acts in real life, to recognise *a priori* the exceptional significance of aviation safety and aviation security, which determines a strict assessment of ‘acceptable risks’, which in turn increases the pressure to undertake strict measures that *inter alia* could impose certain human rights restrictions. Nevertheless, the pluralism of values inherent in aviation safety and aviation security, which is conditioned by such abstract value categories as humans and assets (property), presuppose that the weight of value of these concepts in each particular case may vary within a broad range. Therefore, the mere fact that a certain relationship develops in the field of aviation safety and/or aviation security cannot in itself serve as a basis for applying lower standards of human rights protection,

thereby giving priority to aviation safety and/or aviation security at the expense of other competing values. In this regard, when human rights restrictions are grounded on aviation safety and/or aviation security, it is important in each case to properly identify and transparently disclose these specific values which are being sought to be protected with a specific measure restricting human rights and emanating from aviation safety and/or aviation security, as well as clearly identifying threats against which this protection is intended, along with the level of such protection, without succumbing to an excessively broad and abstract understanding of aviation safety and aviation security. It is the predominant value element of the legal content of aviation safety and/or aviation security that should be relied upon in a particular case as the basis for a legitimate aim which is recognized by the Charter or by the ECHR to restrict human rights.

Before attempting to strike a fair balance between competing legal values, it is also essential to identify whether specific measures restricting human rights are employed while seeking to ensure aviation safety or aviation security. Due to the significant differences existing between safety and security, to a certain extent, the answer to this question determines the extent of margin of appreciation which may be attributed to the corresponding subjects, and the threshold of balance between aviation safety and aviation security on the one hand and human rights on the other hand, up to which the restrictions of human rights are deemed acceptable in the light of the Charter and the ECHR. Specifically, aviation security, in contrast to aviation safety, which aims to protect aviation from accidental threats, is directed against malicious actions that deliberately target civil aviation or intend to employ it for other malevolent purposes. This means that such acts are usually well-planned and masterfully coordinated in advance, making them even harder to identify and, correspondingly, prevent. On top of that, fewer data are available on such threats for future learning compared to the threats emanating from aviation safety. In the case of aviation security, this essentially allows the recognition of a broader margin of appreciation, and thus the above-mentioned threshold of balance gets shifted towards potentially greater restrictions of human rights (tolerable from the point of view of human rights protection) as a certain ‘freedom of error’, when even in the event of a deviation from the optimal balance of competing interests, a violation of human rights may not be established by the courts. However, analysis of the judgments of CJEU and ECtHR reveals that these courts do not always delimit the concepts of aviation safety and aviation security as they sometimes use these concepts as synonyms, which introduces even further lack of clarity and certainty

regarding the imposition of restrictions on human rights based on aviation safety and/or aviation security.

The features of the legal content of aviation safety and aviation security revealed in this research along with their relationship with the grounds (legitimate aims) for restricting human rights, as recognised in the Charter and in the ECHR, provide more clarity to the functioning of the law, which may contribute to legal certainty, especially in the field of human rights protection. It is from disclosing the key elements constituting the content of aviation safety and aviation security that the possibility, to a great extent, of assigning these legal categories to the specific legitimate aims for restricting human rights, as enshrined in the Charter and/or in the ECHR, as well as to ensure the proper balance between these competing values essentially depends. The failure to disclose the content attributable to aviation safety and aviation security, as well as the values they protect in a particular case, not only complicates the adherence to the standards of human rights protection, but the constant use of the terms of aviation safety and aviation security as absolute values that justify restrictions on human rights without clearly specifying what falls within these concepts in each particular case may, in general, devalue the importance of these legal categories which would pose a threat to aviation itself.

7. CONCLUSIONS

1. Aviation safety and aviation security are independent and multilateral concepts denoted by extensive flexibility. Their content is not static, and it depends on the changing social, cultural, and economic factors, science progress and other circumstances. This determines that aviation safety and aviation security are extremely broad concepts which resist a finite definition. When revealing their content, it is essential to consider the following focal points:

1.1. Aviation safety and aviation security are not identical concepts, and they must be clearly delimited in terms of the different origin and nature of threats as well as their different relationship with the surroundings. Nevertheless, these criteria are not absolute, and they must be applied in a complex manner. What is more, there exists a close mutual relationship between aviation safety and aviation security, which determines the need for adopting a holistic view of these concepts so as to realize their multilateral interaction. This aspect involves a further complication due to specific languages (such as Czech, German, Danish, Swedish, Spanish, Italian, Portuguese, Polish, Norwegian, etc.), in which both safety and security are

defined by one and the same lexical unit (word). Even though the English language has established itself as the *lingua franca* in civil aviation, cognitive processes in human consciousness usually take place particularly in their native tongue, and therefore the linguistic peculiarities of different languages may exert a heavy impact on the cognition of these concepts as well as on the understanding of the content attributed to them.

1.2. Aviation safety and aviation security are not values *per se*; instead, they are values because they provide conditions for unrestricted, i.e., free from any arising threats, to enjoy other values, which usually tend to be closely interconnected, and which are generally named as humans and assets (property), or even civil aviation as such. This determines the value pluralism of the concepts of aviation safety and aviation security which is an extremely important feature of their multilateral nature, and which provides the flexibility that is necessary for these legal categories. The content of aviation safety and aviation security as value categories is significantly impacted by various contexts, specifically, historical, social, cultural contexts, etc. Nevertheless, it is initially essential to evaluate the specific context of aviation ‘encoded’ in the concepts themselves, which determines the need to establish the close relationship of safety and security with aviation, and due to the interdisciplinarity, notably observed in aviation, also to take into consideration the possible differences in understanding of safety and security in various professional fields. What is more, the perception of aviation safety and aviation security due to significant importance of the economic impact of the air transportation sector, is heavily influenced by the economic context, which acquires exclusive importance in the European Union, based on the creation of a common market and the fundamental economic freedoms enshrined in primary EU law.

1.3. Aviation safety and aviation security may be perceived in the objective, as well as in the subjective sense. Objective understanding is necessary in order to fight against real – but not imaginary – threats; therefore, in aviation, regarding the content of its safety and security being denoted by epistemic uncertainty, one seeks maximal possible evaluations grounded on objective data. Nevertheless, because of the epistemic uncertainty and elements of an evaluative nature being involved in aviation safety and aviation security, it is inherently impossible to avoid subjectiveness regarding the understanding of these terms. The important economic role of air transport also partly determines the point that aviation, to a certain extent, must fight against subjective threats, which not necessarily exist in objective reality, so that to mitigate the sense of fear experienced by society which, if getting widespread, may negatively impact or even fully collapse the sector of air

transport. However, the economic interest cannot serve as grounds for the application of unnecessary measures which do not objectively contribute to aviation safety and/or aviation security – and yet which are grounded on aviation safety and aviation security as objectives requiring to introduce these restrictions on human rights.

1.4. The understanding of aviation safety and aviation security may range between the absolute sense, when one means complete absence of risk(s), and the relative sense, according to which, risk is required to be reduced to such an extent to which it is objectively possible and reasonable. The latter attitude is predominant in aviation. This relative understanding is essentially determined by the objective point of view that it is outright impossible to avoid all threats in real life, as well as by strong economic interests, when only cost-benefit-based measures are required in relation to aviation safety and aviation security. Nevertheless, the absolute understanding is not entirely wrong if it is perceived in the sense of aviation safety and aviation security as a permanent and endless process, but not regarding the outcome. However, the absolute understanding of aviation safety and aviation security regarding the protection of human rights involves risks, and therefore should be followed with extreme caution, by properly considering the balance between the benefits to aviation safety and/or aviation security delivered by measures grounded on these objectives versus the restrictions on human rights stemming from the aforementioned benefits.

2. Because of the instability of their constituent elements, aviation safety and aviation security are denoted by a clearly casuistic nature, and there is no way to define these concepts *ex ante* precisely, by embracing all possible dimensions while also significantly narrowing down their content. The definitions of aviation safety and aviation security, as established in practice, are essentially systemising and due to their flexibility allow making progress in explicating them as well as in adapting them to the rapidly changing conditions. Aviation safety and aviation security need to acquire such flexibility which would allow to ensure their efficiency conforming to the needs of contemporary society – these are the ability to adapt to the rapidly evolving threats and dynamic development commonly observed in attitudes to values. However, it is due to this flexibility that the concepts of aviation safety and aviation security easily surrender to subjective interpretations, and therefore, when applying restrictions on human rights, in each particular case, it is necessary to specify their content while also ensuring the full transparency of the process. The conducted research allows to identify the fundamental questions, the answers to which may relatively specify (i.e., narrow down) the content acquired by the concepts of aviation safety and aviation security:

What/which value is being threatened? Whose value is this?; ii) Why is this threat arising, i.e., what is triggering this threat, and how is this threat being manifested?; iii) To what extent (with what costs) is this threat acceptable, i.e., when seeking to mitigate this threat and keep it under control? The discretionary nature of the powers emanating from aviation safety and aviation security in the context of the protection of human rights demands that the answers to these questions would allow to develop a significant and relatively precise definition, on the basis of which, in each particular case, one could reliably evaluate the legitimacy of the measures of aviation safety and/or aviation security restricting human rights (i.e., their necessity, appropriateness, and proportionality), while avoiding a possible abuse when the application of such restrictions is expanded without valid grounds. In this sense, aviation safety and aviation security should be perceived not as some normative notions which are rigidly set in stone, but rather as certain *ad hoc* legal categories which need to be individualised. Simultaneously, it is essential to clearly delimit aviation safety from aviation security, since significant differences between them, to a certain extent, determine the scope of margin of appreciation that may be granted to certain subjects, and the threshold of balance between aviation safety and aviation security on the one hand and human rights on the other hand, up to which the restrictions of human rights are deemed acceptable in the light of the Charter and the ECHR – security threats are usually more difficult to detect and objectively measure than threats arising in the field of safety; therefore, what concerns acceptable risks in aviation security, these limits show a trend towards shifting in the direction of the absolute value, i.e., towards the pursuit of full elimination of the arising risks, where one may observe the broadening of the margin of appreciation in comparison to the evaluation of aviation safety issues when it is possible to better prepare in advance to manage the latter. Correspondingly, the possible restrictive impact of the measures in the context of human rights when seeking to rein in threats emanating from aviation safety and aviation security is not always equivalent, either – what concerns security (in contrast to safety), more restrictive measures on human rights are usually deemed acceptable (tolerable), when even in the event of a deviation from the optimal balance of competing interests a violation of human rights may be not established as such. An analysis of judgments of CJEU and ECtHR determines that, in the context of restricting human rights, the legal content of aviation safety and aviation security is perceived by (i) considering various contexts exerting a significant impact in each particular case, notably, aviation, as well as historical, social, cultural, and economic contexts, with the latter being usually granted an elevated importance, especially in the jurisprudence of

CJEU; (ii) considering the relative sense; and, to the highest extent possible, (iii) by maintaining an objective point of view. Nevertheless, in the jurisprudence of CJEU and ECtHR, sufficient attention is not given to the use of the concept of aviation safety and aviation security (in the sense of distinguishing one from the other), as well as analysis and disclosure of their legal content. On the other hand, these concepts are inherently deemed important by assigning them an elevated value weight. This allows to discuss on a certain ‘weight (importance) presumption’ of the interests protected by aviation safety and aviation security, recognised by CJEU and ECtHR. However, when the jurisprudence of these courts does not involve any clear criteria or rules, on the grounds of which, it would be possible to attribute certain measures to the objectives of aviation safety and/or aviation security and to establish their value weight, it is complicated to evaluate whether this presumption is of relevance only in specific cases, or it actually indicates a more general trend. The absence of such clearly defined criteria and rules, especially while bearing in mind the wide margin of appreciation which is generally acknowledged in the field of aviation, as well as the fact that the value weight of aviation safety and aviation security may significantly vary with each particular case, danger arises that, ultimately, the proportionality of the measures restricting human rights will not be properly evaluated. Without CJEU and ECtHR in their judgments making clear distinction between aviation safety and aviation security, and without explicitly revealing the content of these concepts, i.e., what are the threats, what are their causes, from where these threats arise, to what extent aviation safety and/or aviation security represent values to be safeguarded in each particular case, it is certainly difficult to evaluate the appropriateness of the selected intensity of judicial control from all perspectives and assess the balancing process by adhering to criteria outlined by these courts themselves. This lack of clarity regarding the legal content of aviation safety and aviation security does not allow to deal with the issue of possible abuse of these broad and multilateral legal categories when attempts are made to justify restrictions imposed on human rights as, essentially, one has to guess the actual content attributed by these courts to the discussed legal categories.

3. Aviation safety and aviation security are denoted by a significant immanent value weight, which allows to ground the sense acquired by aviation safety and aviation security as a legitimate aim to restrict human rights ensured by the Charter and the ECHR through the most abstract element uniting them, i.e., through common values. Regarding this aspect, aviation safety and aviation security as the grounds for restricting human rights (legitimate aims) in the sense of the Charter and the ECHR are not independent, and they may

become (be acknowledged) as such through the value content uniting them and the explicitly enshrined grounds in the Charter and in the ECHR, and, therefore, this content should be unambiguously revealed. The value pluralism inherent in aviation safety and aviation security allows them to acquire, and CJEU and ECtHR, respectively, attribute to them the meaning of various legitimate aims of restricting human rights recognised under the Charter and the ECHR – interests of national security, public safety, economic well-being of the country, protection of health, rights and freedoms of others, prevention of disorder and crime, and general interest recognised by the European Union. However, aviation safety and aviation security acquire a specific value content only since the moment of their application, and their value weight is not static; i.e., the importance of aviation safety and aviation security is essentially a relative category which must be separately evaluated in each particular case, and therefore these objectives cannot be made absolute. Aviation safety and aviation security, on their own, without a contextual analysis of their content, have no priority over other competing values. Grounds must be developed based on the legal content of a value element of aviation safety and/or aviation security that is predominant in each particular case, while using the background provided by CJEU and ECtHR based on the Charter and the ECHR in ascertaining the legitimate aims to restrict human rights as, along with other criteria determining the margin of appreciation in each particular case may lead to judicial control of various intensity, when, in some cases, it would restrict itself to (not) establishing an ‘evident error’ or ‘clear violation’, whereas, at the other end of the spectrum, there would be a strict evaluation demanding to present ‘extremely serious’ or ‘especially important’ causes for the introduction of a restriction. The application of aviation safety and aviation security as a legitimate aim to restrict human rights, although it is not directly defined by the Charter and ECHR, should be sufficiently clear so that proper guarantees could be provided, which, *inter alia*, would protect against possible arbitrariness and abuse of these legal categories; whereas, transparency in revealing the content contributes to ensuring human rights while avoiding unfounded elevation of the objectives of aviation safety and/or aviation security when a great value weight is attributed to these concepts in advance. This contributes to the harmony of the system of human rights protection. Due to the same reason, i.e., the multilateral nature of aviation safety and aviation security, none of the explicitly named legitimate aims to restrict human rights and freedoms, as enshrined in the Charter and/or in the ECHR, completely covers or subsumes aviation safety and/or aviation security. What is more, due to the multilateral nature of the legal content of aviation safety and aviation security, especially regarding the value aspect, which may overlap with the

interests of protecting human rights, when these objectives are used to ground restrictions on human rights, it is not possible in all cases to provide valid grounds for an opposition of these interests. Therefore, the relationship between aviation safety and aviation security on the one hand and human rights on the other hand when looking for the balance between these values may be quite problematic. The failure to reveal the content attributed to aviation safety and aviation security not only complicates adherence to standards of the protection of human rights while seeking to ensure the proper balance between competing values, but also, the constant use of the terms of aviation safety and aviation security while referring to them as absolute values which justify imposition of restrictions of human rights without specifying the content of the concepts, i.e., without clearly naming what specifically falls into these concepts in each particular case, may, in general, devalue the importance of these legal categories, which could endanger aviation in general.

8. RECOMMENDATIONS

1. Aviation safety and aviation security are not identical concepts, and a clear distinction is made between them in aviation; however, in everyday language, their understanding as synonyms is deeply entrenched. Upon evaluating the linguistic peculiarities of certain languages, when one and the same lexical unit (word) is used for the two distinct concepts of safety and security, in order to avoid any mismatch in the use of these concepts, which may become dangerous from the point of view of human rights protection, it is advised to use, in addition to the local language terms, the terms of the English language established as *lingua franca* in the aviation industry, notably, *aviation safety* and *aviation security*.

2. When the concepts of aviation safety and/or aviation security are systematically used in order to justify measures restricting human rights, without clearly naming what specifically falls into the scope of these terms, i.e., what is exactly the meaning of these concepts in each individual case of their use, it is complicated not only to fully assess the extent of the margin of appreciation assigned to each particular case and the threshold of balance between aviation safety and aviation security on the one hand and human rights on the other hand, up to which the restrictions of human rights are deemed acceptable in the light of the Charter and the ECHR, but ultimately the importance of these legal categories may be undeservedly diminished by devaluing the significance of aviation safety and aviation security. Considering this point outlined above, it is suggested that, in practice – both

in the legislation, and when applying measures restricting human rights which are grounded on aviation safety and/or aviation security, and also when judicial institutions resolve arguments related to it, more attention should be devoted to the disclosure and clear communication of the key elements constituting the content of aviation safety and/or aviation security.

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Education

2020–2025 Vilnius University Faculty of Law, PhD studies.

2007–2012 Vilnius University Faculty of Law, Master's degree.

Professional Experience

2011–present The Supreme Administrative Court of Lithuania (until 2019 Judge's Assistant, 2019–2024 Advisor, since 2024 Head of the Legal Research Division).

MOKSLINIŲ PUBLIKACIJŲ IR PRISTATYTŲ PRANEŠIMŲ SĄRAŠAS, INFORMACIJA APIE AUTORIŲ

Mokslinės publikacijos disertacijos tema

1. Stonkus, S. (2022). Aviacijos saugos ir saugumo teisinio reguliavimo harmonizavimo Europos Sąjungoje įtaka aviacijos teisės globaliai konvergencijai, *Teisė*, 125, 131–144. DOI: <https://doi.org/10.15388/Teise.2022.125.8>
2. Stonkus, S. (2023). Soft law priskyrimo teisės sistemai teorinės prielaidos: aviacijos teisės atvejis, *Teisė*, 129, 69–84. DOI: <https://doi.org/10.15388/Teise.2023.129.5>
3. Stonkus, S. (2024). The Uncertainty of Aviation Safety and Aviation Security in Relation to Human Rights: Philosophical Aspects of Legal Definitions, *Filosofija. Sociologija*, 35(2) Special Issue, 73–84. DOI: <https://doi.org/10.6001/fil-soc.2024.35.2Priedas.Special-Issue.8>
4. Žalimienė, S.; Stonkus, S. (2025). Aerial Surveillance in the Digital Age: Drone-Related Privacy Concerns and the Protection of Other Human Rights. In: Pajuste, T. (ed.). *Human Rights in the Digital Domain – Core Questions*. Cambridge: Cambridge University Press. DOI: <https://doi.org/10.1017/9781009606295>

Pranešimai disertacijos tema

1. Pranešimas pavadinimu „Aerial Surveillance by Drone: Keeping the Balance Between Conflicting Human Rights“ projekto „Global Digital Human Rights Network (GDHRNet)“ organizuotame tarptautiniame moksliniame renginyje, vykusiame 2021 m. rugsėjo 20–22 d. Koimbros universitete, Portugalijoje.
2. Pranešimas pavadinimu „Aerial Surveillance in Digital Age: Drone Related Privacy Issues“ projekto „Global Digital Human Rights Network (GDHRNet)“ organizuotame tarptautiniame moksliniame renginyje, vykusiame 2022 m. balandžio 12–14 d. Frederiko universitete, Kipre.
3. Pranešimas pavadinimu „Aerial Surveillance by Drone: Keeping the Balance Between Conflicting Human Rights in Digital Domain“ projekto „Global Digital Human Rights Network (GDHRNet)“ organizuotame tarptautiniame moksliniame renginyje, vykusiame 2022 m. birželio 30 d.–liepos 2 d. Insbruko universitete, Austrijoje.
4. Pranešimas pavadinimu „Balancing Technological Progress and Human Rights Protection: Addressing the Uncertainty of Legal Definitions for

Aviation Safety and Security“ 10-ojoje tarptautinėje doktorantų ir jaunųjų mokslininkų konferencijoje „The Good, the Bad and the Legal: Balance between Stability and Disruptions of Law“ (sekcijoje „Questions about Law and Human Rights“), vykusioje 2023 m. gegužės 18–19 d. Vilniaus universiteto Teisės fakultete, Lietuvoje.

Išsilavinimas ir darbo patirtis

2020–2025 m. Vilniaus universitetas, doktorantūros studijos.

2007–2012 m. Vilniaus universitetas, teisės magistras.

Nuo 2011 m. Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (iki 2019 m. teisėjo padėjėjas, 2019–2024 m. patarėjas, nuo 2024 m. Teisės tyrimų skyriaus vedėjas).

UŽRAŠAMS

UŽRAŠAMS

UŽRAŠAMS

Vilniaus universiteto leidykla
Saulėtekio al. 9, III rūmai, LT-10222 Vilnius
El. p. info@leidykla.vu.lt, www.leidykla.vu.lt
bookshop.vu.lt, journals.vu.lt
Tiražas 20 egz.