

TARPTAUTINIŲ DARBO LAIVUOSE STANDARTŲ ĮTAKA LIETUVOS JŪRININKŲ
DARBO SANTYKIAMS

Ingrida Mačernytė-Panomariovienė *

*Mykolo Romerio universiteto Teisės fakulteto Darbo teisės ir socialinės saugos katedra
Ateities g. 20, LT-08303 Vilnius
Telefonas 271 46 00
Elektroninis paštas dsk@mruni.lt*

*Teisės institutas
Gedimino per. 39/Ankštoji g. 1, LT-01109 Vilnius
Telefonas 210 16 68
Elektroninis paštas ingrida@teise.org*

Pateikta 2006 m. gegužės 15 d., parengta spausdinti 2006 m. gruodžio 11 d.

Santrauka. Jūreiviai pirmieji ėmė organizuoti darbą ištisą parą, t. y. darbas laive buvo skirstomas pamainomis ir tokia tvarka išliko iki šių dienų. Samdos ir darbo santykius laivyne pradėta reglamentuoti tik darbininkų judėjimų ir tarptautinių organizacijų dėka, t. y. XIX a. pabaigoje – XX a. pradžioje. Didelę įtaką tokiems reguliavimams padarė Tarptautinė darbo organizacija ir Tarptautinė jūrų organizacija, siekiančios suvienodinti laivų įgulos darbo ir gyvenimo sąlygas pasauliniu mastu. Lietuva, būdama jūrine valstybe ir minėtų tarptautinių organizacijų nare, kol kas nesugeba užtikrinti jūrininkų darbo teisių ir gyvenimo sąlygų. Straipsnyje nagrinėjama tarptautinių dokumentų perkėlimo į Lietuvos nacionalinius aktus eiga ir jų įtaka gerinant jūrininkų darbo sąlygas.

Pagrindinės sąvokos: jūrininkų darbo standartai, tarptautinė darbo organizacija, tarptautinė jūrų organizacija, darbas laivuose, laivo įgula, Konsoliduota jūrų darbo konvencija.

IVADAS

90 proc. pasaulio prekybos vyksta jūrų keliais. Jūrų transporte dirba daugiau kaip 1,2 milijono jūrininkų. Lietuvoje 2005 m. žuvininkystėje dirbo 14 proc. visų užimtų gyventojų¹.

Jūreivystės ištakos siekia IV tūkstantmetį prieš Kristų. Yra žinoma, kad jau tada egiptiečiai statė medinius laivus. Su jūreivyste susiję didieji geografiniai atradimai [1, p. 12].

Laivuose yrėjais (yrėjai dar buvo vadinami galerininkais) dirbdavo vergai, kuriuos vėliau pakeitė kaliniai. Feodalinės santvarkos metu galeros įgulą sudarė laisvie-

ji žmonės: jūrininkai, patrankininkai, yrėjų prižiūrėtojai, kariai. Tiek vergovinėje santvarkoje, tiek feodalinėje santvarkoje jūreiviai neturėjo jokių teisių, jų negynė joks įstatymas. Darbo santykiai laivuose paremti tik žiauriomis bausmėmis, prievarta, nežmoniškomis sąlygomis. Pats darbas – vergiškas. XVI a., Europoje plintant humanizmo idėjoms, imta plačiai kritikuoti ir žmonių kankinimas galerose. Prasidėjus kovai dėl kolonijų, Europos valstybės didino savo karinius laivynus. Visada stiprios jūrinės valstybės stengdavosi apsirūpinti laivais ir jūreiviais, kuriuos būtų galima pašaukti tarnauti prasidėjus karui. Valstybės daug dėmesio skyrė ekonominiams interesams – žvejybai, jūrinės prekybos saugumui, atviros jūros zonų užvaldymui. Taigi įstatymai, reguliuojantys jūrinę prekybą ir apmokymą, jūrininko užmokestį bei darbo sąlygas, saugumo standartus, tapo karinės gynybos politikos dalimi [2, p. 217]. Ilgose kelionėse jūreivius labiausiai vargino aukšti kubrikai, nes ant vieno gulto turėdavo sūtilpti šešetas vyrų. Vėliau

* Mykolo Romerio Universiteto Teisės fakulteto Darbo teisės ir socialinės saugos katedros docentė.

¹ Pagrindiniai gyventojų užimtumo rodikliai 2005 m. [interaktyvus] [žiūrėta 2006 m. balandžio 21 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.stat.gov.lt/lt/pages/view/?id=1311>>

buvo kabinami tinkliniai gultai – hamakai. Laivai tobulėjo, o jūreivių gyvenimo sąlygos nesikeitė. XX a. pradžioje didžiuosiuose laivuose kubrikai buvo tokie pat ankšti ir šalti [3, p. 144]. Darbas okeaniniuose burlaivuose buvo *pamaininis*. Nepertraukiamu srautu kas 4 valandas keisdavosi pamainos. Taip jūreiviai pirmieji ėmė dirbti ištisą parą. Galima sakyti, kad ilgos kelionės jūra įvedė *pamaininį darbo laiką*, kuris vyrauja iki šių dienų. Jūrininkų darbas buvo sunkus, alinantis ir atliekamas nereglamentuotomis sąlygomis. Nebuvo priimta jokių jūrininkus ginančių įstatymų. Valstybėms buvo nenaudinga priimti įstatymus, reglamentuojančius jūrininkų darbą, nes pasitelkus laivynus buvo išplėta prekyba, užkariaujami svetimi kraštai. Padėtis pasikeitė prasidėjus pramoninei revoliucijai (XIX a. pabaiga – XX a. pradžia). Dėl sparčios industrializacijos daugėjo ir darbininkų, kurie reikalavo pagerinti darbo sąlygas, užkirsti kelią žmonių išnaudojimui darbe. Visa tai vedė prie būtinybės įkurti organizaciją, galinčią pasirūpinti, kad būtų užkirstas kelias nehumaniškų įstatymų dėl darbo santykių priėmimui. Tokia organizacija buvo Tarptautinė darbo organizacija (toliau – TDO). Ji priiminėjo konvencijas jūrininkų darbo santykių standartams nustatyti visame pasaulyje. Kita tarptautinė organizacija, turėjusi įtakos jūrininkų darbo ir gyvenimo sąlygų reglamentavimui, – Tarptautinė jūrų organizacija (toliau – TJO).

Lietuvai, kaip jūrinei valstybei ir TDO bei TJO narei, labai svarbu organizuoti ir plėtoti jūrų transportą, nustatyti minimalius darbo standartus jūrininkams. Tačiau šiuo metu iš 68 TDO konvencijų, numatančių darbo standartus jūrininkams, Lietuva ratifikavusi tik tris bei vieną TJO konvenciją, kurios nustato minimalius darbo laivuose reikalavimus.

Jūrininkų darbo santykių reglamentavimo Lietuvoje klausimais nėra atlikta mokslinių tyrimų (studijų) arba kitų darbų. Straipsnio *tikslas* – išnagrinėti darbo standartų laivuose reglamentavimą tarptautiniu ir nacionaliniu lygiu ir atskleisti jūrininkų, dirbančių laivuose su Lietuvos vėliava, darbo santykių reglamentavimo trūkumus. Siekiant užsibrėžto tikslo numatoma įgyvendinti šiuos *uždavinius*: 1) išnagrinėti tarptautinių organizacijų (TDO ir TJO) įtaką nustatant darbo standartus jūrininkams; 2) išanalizuoti jūrininkų darbo santykių reglamentavimą Lietuvoje; 3) įvertinti tarptautinių darbo standartų perkėlimo į Lietuvos teisės aktus svarbą stengiantis pagerinti jūrininkų darbo sąlygas. Tyrimo *objektas* – visuomeniniai teisiniai santykiai, susiję su tarptautinių darbo standartų jūrininkams taikymu Lietuvos darbo teisėje. Tyrimo metu taikyti šie *metodai*: istorinis-genetinis, aiškinamasis ir dokumentų analizės.

TARPTAUTINIŲ ORGANIZACIJŲ VAIDMUO REGLAMENTUOJANT DARBĄ LAIVUOSE

TDO steigimo ištakos siekia žymių XIX a. pramoninkų R. Oweno iš Velso ir D. Legrando iš Prancūzijos idėjas plėtoti nacionalinių darbo įstatymų leidybą ir tarptautinį bendradarbiavimą siekiant gerinti darbo sąlygas valstybėse [4, p. 418]. TDO steigimo priežastys ir

motyvai apibūdinami jos Konstitucijos preambulėje. Pirmiausia tai – humanistinės priežastys, t. y. siekis panaikinti netinkamas darbo sąlygas, kurios yra žalingos darbuotojų sveikatai, trukdo jų pažangai, lemia darbuotojų ir jų šeimų skurdą. Antrasis steigimo motyvas buvo politinis: ignoruoti socialinio teisingumo principus buvo neįmanoma, nes kitaip visuomenei būtų grėšę dideli sukrėtimai, kuriuos galėjo sukelti sparčiai dėl industrializacijos gausėjusio dirbančiųjų nepasitenkinimas savo padėtimi. Trečiasis motyvas buvo ekonominis: socialines reformas reikėjo įgyvendinti visuotinai, nes kitaip jas vykdančios valstybės ekonominiu požiūriu būtų neįstengusios konkuruoti su tokių reformų nevykdančiomis šalimis, kurios sutaupo dėl vykdomos socialinės politikos. Suvokimas, kad socialinis teisingumas taip pat yra visuotinės ir ilgalaikės taikos pagrindas, buvo dar viena priežastis, paskatinusi kurti TDO [5, p. 8].

Šiuo metu TDO jungia 178 valstybės narės. TDO būstinė įkurta 1920 m. Ženevoje (Šveicarija). 1946 m. TDO tapo pirmąja Jungtinių Tautų specializuotąja įstaiiga, atsakinga už socialinius ir darbo klausimus.

Pagrindinis TDO tikslas – suteikti ir apsaugoti pagrindines žmogaus teises darbe. Pagrindinė TDO veikla – tarptautinių darbo standartų, t. y. konvencijų ir rekomendacijų, priėmimas. Šiuo metu priimtos 185 konvencijos ir 195 rekomendacijos. Pagal TDO konvencijų svarbą ir taikymo sritį galima išskirti:

- 1) pagrindines (fundamentines) konvencijas. TDO konvencijos dėl pagrindinių žmogaus teisių turi pačias griežčiausias ratifikavimo normas (jas ratifikuoti privaloma be išlygų), padedančias tokias teises įtvirtinti ir šitaip apsaugoti darbuotojus [5, p. 27];
- 2) universalias konvencijas, kurių nuostatos reglamentuoja taip pat ir darbo santykius laivuose;
- 3) specialiąsias konvencijas, kurių nuostatos taikomos darbuotojams, dirbantiems tam tikroje ūkio šakoje arba tam tikrai darbuotojų kategorijai, pavyzdžiui, jūrininkams (žvejams, dokinininkams, medicinos ir kitam personalui, dirbančiam laivuose).

Jūrininkų darbą reglamentuojančios konvencijos ir rekomendacijos kartu sudaro vadinamąjį Tarptautinį jūrininkų darbo kodeksą. Penkeri socialinio dialogo metai siekiant bendro sutarimo trišaliu pagrindu dėl jūrininkų darbo sąlygų užtikrinimo pasaulio mastu pasiekė daugumos TDO valstybių narių pritarimo 2006 m. vasario 23 d. Konferencijoje Jūrų sesijoje. TDO konsoliduota jūrų darbo standartų konvencija (toliau – KJDSK) jungia 68 šiuo metu veikiančias TDO jūrininkų darbo santykių konvencijas, priimtas nuo 1920 m. Kaip teigė TDO generalinis direktorius Mr. Somavia, „ieškant sprendimo pasidarė aišku, kad negalima pasiekti ilgalaikės sėkmės visuotines problemas sprendžiant nacionaliniu lygiu“ [6]. Naujoji Konvencija ne tik pareikalaus užtikrinti geresnes darbo sąlygas daugiau kaip 1, 2 milijono jūrininkų visame pasaulyje, bet galbūt bus ir palaiikymo kitų sričių inovacijoms ir jų suvienodinimui [7].

TDO KJDSK (2006) turėtų būti jau esamų TJO konvencijų, t. y. 1) Tarptautinės konvencijos dėl jūri-

ninkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų (1978) (anglų k. trumpinys – STCW), 2) Tarptautinės konvencijos dėl gyvybės apsaugos jūroje (anglų k. trumpinys – SOLAS), 3) Tarptautinės konvencijos dėl jūrų laivų taršos (anglų k. trumpinys – MARPOL), tarptautinės laivininkystės reguliavimo režimo „ketvirtuoju ramsčiu“ [7]. Tai pagrindiniai dokumentai, kurių privalo laikytis vėliavos valstybės laivai ir uostai.

KJDSK, priimta TDO konferencijoje, tai – inovacinis daugiashalis visuotinis juridinis instrumentas, įtvirtinantis jūrinius darbo standartus, skirtus viso pasaulio laivų savininkams, jūrininkams ir jūrinėms valstybėms.

KJDSK struktūra: 1) minimalūs reikalavimai jūrininkams dirbant laive; 2) įdarbinimo sąlygos; 3) patalpų, poilsio vietų ir aprūpinimo maistu sąlygos; 4) sveikatos, medicinos priežiūros ir socialinio draudimo reikalavimai; 5) pritarimas ir vykdymas (baigiamosios nuostatos).

KJDSK ypatumai [6]:

- 1) forma ir struktūra atitinka teisinius išpareigojimus laikytis standartų, numatančių pagrindinius TDO principus;
- 2) ji bus privalomai taikoma laivams, kurių tonazas didesnis nei 500 ir kurie plaukioja tarptautiniais reisais arba tarp užsienio valstybių;
- 3) numatyta pagreitinta ir paprastesnė ratifikavimo procedūra. KJDSK įgaus juridinę galią, kai ją ratifikuos mažiausiai 30 TDO valstybių narių. Tai sudarytų 33 proc. pagrindinės dalies pasaulio laivų bendro tonazo. Nors ankstesnį TDO jūrų darbo konvencijų nebus galima ratifikuoti, tačiau tose valstybėse, kurios neprisijungs prie KJDSK, liks galioti tų valstybių ratifikuotos jūrų darbo konvencijos [6].

TDO vaidmuo reguliuojant jūrininkų darbo sąlygas yra akivaizdus. Tarptautinių organizacijų narės – jūrinės valstybės stengsis prisijungti prie tarptautinių dokumentų siekdamos vieno tikslo – vienodomis sąlygomis konkuruoti jūrų transporto rinkoje ir kartu tinkamai sureguliuoti jūrininkų darbo sąlygas.

Kaip jau buvo minėta, kita tarptautinė organizacija, taip pat turinti didelę įtaką jūrininkų darbo sąlygoms, – TJO.

Laivyba yra viena iš pagrindinių ūkio sričių, tačiau šis verslas yra rizikingas žmonių gyvybei. Rizika ir buvo veiksnys, skatinęs tarptautinį bendradarbiavimą tarptautinėje srityje. Imta suvokti, kad tarptautinis bendradarbiavimas laivybos srityje yra daug veiksmingesnis nei vienašaliai ir nekoordinuoti valstybių veiksmai. Atsirado poreikis steigti nuolatinę tarptautinę instituciją, kuri koordinuotų ir skatintų tarptautinį bendradarbiavimą užtikrinant saugumą jūroje. Šis poreikis buvo patenkintas po Antrojo pasaulinio karo. 1948 m. Ženevoje (Šveicarija) Jungtinės Tautos sušaukė specialią tarptautinę konferenciją laivybos klausimams nagrinėti ir už tarptautinį bendradarbiavimą laivybos srityje atsakingai tarptautinei organizacijai įsteigti. 1948 m. konferencijoje buvo priimta Konvencija, kuria remiantis buvo įsteigta Tarpvyriausybė jūrų konsultacinė organizacija. Ši Konvencija įsigaliojo tik po dešimties metų – 1958 m.

1959 m. Tarpvyriausybė jūrų konsultacinė organizacija pradėjo savo veiklą, ji tapo Jungtinių Tautų specializuotąja įstaiga. 1982 m. Konvencija dėl Tarpvyriausybė jūrų konsultacinės organizacijos įsteigimo buvo pakeista. Organizacijai buvo suteiktas dabartinis jos pavadinimas – TJO [4, p. 467].

TJO narėmis yra 157 valstybės. Tarptautinės jūrų organizacijos būstinė įsikūrusi Londone (Didžioji Britanija).

TJO rengia ir priima dvejopus tarptautinius laivybos saugumo ir jūros aplinkos apsaugos standartus: 1) tarptautines sutartis – konvencijas, jų pataisas ir protokolus. Jų įtvirtintus standartus privalo įgyvendinti visos valstybės – sutarčių dalyvės. Iš viso TJO ir jos šaukiamos specialios tarptautinės konferencijos parengė ir priėmė daugiau kaip 40 konvencijų bei protokolų; 2) rekomendacinius aktus – daugiausia rekomendacijas ir kodeksus (kodeksai sudaromi susistemintus atskiras rekomendacijas), taip pat gaires, nurodymus ir rezoliucijas. Nors formaliai tai neprivalomi aktai, dauguma valstybių narių pripažįsta TJO rekomendacijų reikšmę ir įgyvendina jų nuostatas nacionalinėje teisėje.

Daugiausia dėmesio TJO skiria techninės pagalbos projektams laivybos personalo mokymo srityje. Organizacija padeda valstybėms narėms plėtoti jūreivių rengimo sistemas ir nacionalines jūrų akademijas. TJO taip pat priėmė svarbiausią Tarptautinę konvenciją dėl jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų (1978) (toliau – JRAB'78) [8]. Ši Konvencija nustatė bendrus minimalius atitinkamų jūrininkų pareigų bei lygių jūrininkų laipsnių įgijimo, kvalifikacijos tobulinimo ir darbo bei poilsio laiko sureguliuavimo reikalavimus.

TJO įsteigimas padėjo išspręsti laivybos standartų unifikavimo problemą. Iki tol kiekvienos jūrų valstybės standartai buvo skirtingi, kartais net prieštaringi. Tarptautinių laivybos standartų nustatymas ir jų diegimas padėjo padidinti tarptautinės jūrų prekybos apimtį ir gabenamų krovinių kiekį, taip pat gerokai sumažinti nelaimingų atsitikimų bei žmonių žūties jūroje atvejų skaičių.

Apibendrinant reikia pabrėžti, kad tokių rezultatų pavieniui nebūtų pasiekę nei jūrininkai, nei tarptautinės organizacijos, tokios kaip TDO ir TJO. Šių dviejų tarptautinių organizacijų dėka buvo imtasi radikalių darbo laive visame pasaulyje teisinio reglamentavimo perrašų. Ir neatsižvelgiant į tai, ar priimti darbo standartai bus iš karto įgyvendinti kiekvienoje valstybėje narėje, vieningas visų valstybių narių pritarimas yra didelis laimėjimas siekiant užsibrėžto tikslo.

TARPTAUTINIŲ DARBO STANDARTŲ LAIVUOSE PERKĖLIMAS Į LIETUVOS DARBO ĮSTATYMUS IKI LIETUVOS NEPRIKLAUSOMYBĖS ATKŪRIMO (1990 M.)

Nors Lietuva TDO nare tapo 1921 m., tačiau pirmosios penkios TDO konvencijos (1919 m. Konvencija Nr. 1 „Dėl aštuonių valandų darbo dienos ir 48 valandų darbo savaitės pramonės įmonėse nustatymo“, 1919 m. Konvencija Nr. 4 „Dėl moterų nakties darbo“, 1919 m.

Konvencija Nr. 6 „Dėl vaikų nakties darbo pramonėje“, 1921 m. Konvencija Nr. 14 „Dėl savaitinio poilsio pramonės įmonėse“ ir 1927 m. Konvencija Nr. 24 „Dėl draudimo ligoje pramonės ir prekybos ir namų ruošos darbininkų“) buvo ratifikuotos tik 1931 m. birželio 19 d. [9], nes iki pat 1924 m. Lietuva nebuvo atgavusi Klaipėdos krašto² ir faktiškai nebuvo laikoma jūrine valstybe. Visos šios savo universalumu pasižyminčios TDO konvencijos buvo taikomos pramonės įmonėms, kurias apėmė ir laivų statybos, uostų, dokų, tvenkinių, kanalų, vidujinės navigacijos įtaisymų darbai, žmonių ir prekių transportas vidaus vandens keliais, taip pat prekių saugojimas dokuose, uostuose (konvencijos Nr. 1, 6, 14). Šiomis konvencijomis buvo įtvirtinta 8 valandų darbo diena ir 48 valandų darbo savaitė (Konvencija Nr. 1) su teise gauti per kiekvienas septynias dienas nepertraukiamą 24 valandų poilsį (Konvencija Nr. 14), draudimas versti dirbti nakties metu vaikus, neturinčius aštuoniolikos metų (Konvencija Nr. 6), taip pat užtikrinti draudimą ligoje (Konvencija Nr. 24).

Lietuvos nepriklausomybės metais (1918–1939) darbo santykiai buvo sureguliuoti atskirais įstatymais, kurie specialias normas jūrininkams numatė ne iš karto. Pavyzdžiui, 1933 m. Pramonės darbininkų samdos įstatymas laivininkystės įmonėms buvo taikomas tik nuo 1934 m. priėmus Vidaus reikalų ministerijos įsakymą [10]. Pagal šį įstatymą darbininkas, sulaukęs 17 metų amžiaus, turėjo teisę sudaryti samdos sutartį be tėvo sutikimo.

1934 m. rugsėjo 28 d. Lietuva ratifikavo dar dvi TDO konvencijas, kurios buvo labai svarbios ir jūrininkų darbo teisių apsaugai, t. y. 1925 m. Konvencija Nr. 19 „Dėl šalies ir užsienio piliečių lygių teisių atlyginant žalą įvykus nelaimingiems atsitikimams“ ir 1929 m. Konvencija Nr. 27 „Dėl sunkių krovinių, vežamų laivais, svorio nurodymo“ [9]. Šiose konvencijose numatyti minimalūs reikalavimai dėl žalos atlyginimo įvykus nelaimingiems atsitikimams darbe, taip pat ir dirbant laive (Konvencijoje nėra išskirta). Numatyta, kad piliečiams, nukentėjusiems įvykus nelaimingam atsitikimui darbe organizacijos norės teritorijoje, arba jų išlaikytiniams turi būti taikomos tos pačios darbuotojams mokamų kompensacijų sąlygos, kokios taikomos savo piliečiams, ir kad toks lygiateisiškumas turi būti užtikrinamas darbuotojams užsieniečiams bei jų išlaikytiniams nekeliant jokių sąlygų dėl jų gyvenamosios vietos (Konvencijos Nr. 19 1 str.). Taip pat pažymėta, kad valstybės narės gali numatyti specialius susitarimus, jog įvykus nelaimingiems atsitikimams darbe kompensaciją darbuotojams, kurie laikinai ar su pertraukomis dirba vienos Organizacijos narės teritorijoje, bet yra įdarbinti įmonės, kuri yra įsikūrusi kitos Organizacijos narės teritorijoje, reglamentuotų pastarosios Organizacijos narės įstatymai ir kiti teisės aktai

² Pastaba: šiam kraštui galiojo Klaipėdos krašto konvencija, buvo įsteigta jūrinė įstaiga, veikianti pagal 1921 m. vasario 11 d. paliepimą „Kas link įsteigimo jūrinių nuopolių tardymo“, kurios, kaip teisminės įstaigos, uždavinys buvo ištirti nelaimingus jūros atsitikimus. Žr.: J. Robinzonas. Klaipėdos krašto konvencijos komentaras. I t. – Kaunas: Spaudos fondas, 1934.

(Konvencijos Nr. 19 2 str.). Iš ano meto tokių susitarimų galima išskirti dvišalę Lietuvos Respublikos ir Argentinos Respublikos konvenciją dėl indemnicacijos už nelaimingus darbo atsitikimus (ratifikacijos raštais pasikeista 1934 m. rugpjūčio 16 d. [11, 5 p.]), kuria šalys įsipareigojo užtikrinti visišką lygybę (dirbti didžiausio palankumo klauzule antrosios šalies piliečiams kaip savosios [11, 1 str. 2d.]). Nors šios normos neišskiria atskirai nelaimingų atsitikimų dirbant laive reglamentavimo, tačiau tai nereiškia, kad jų negalima taikyti jūrininkams. Kita vertus, antroji TDO konvencija Nr. 27 [9, 1 str.] būtent ir nustatė, kad visiems kroviniams, gabnamiems jūra arba kitais vandens keliais, patvirtinamas bruto svoris iki 1000 kg (nesilaikantiems šio normatyvo, pakraunantiems ir iškraunantiems krovinius dokeriams kyla pavojus). Šia Konvencija buvo ribojami krovos darbai siekiant apsaugoti darbuotojus nuo nelaimingų atsitikimų ir kylančių pavojų. Šiek tiek vėliau, 1936 m., buvo priimtas Draudimo nuo nelaimingų atsitikimų įstatymas [12], kuriuo 7 str. 1 d. 5 p. buvo numatyta, kad privalomai draudžiami darbuotojai, tarnautojai ir mokiniai, dirbantys geležinkeliuose, uostuose, plentuose ir vandens keliuose. Atitinkamai galima spręsti, kad jūrininkams taip pat buvo svarbu laikytis tarptautinių normų siekiant užtikrinti apsaugą įvykus nelaimingiems darbo atsitikimams laive.

Kitų tuo laiku priimtų TDO konvencijų, reglamentuojančių jūrininkų darbo santykius (pvz., 1920 m. Konvencija Nr. 9 „Dėl jūrininkų įdarbinimo“, 1926 m. Konvencija Nr. 22 „Dėl jūrininkų darbo sutarčių“, 1926 m. Konvencija Nr. 23 „Dėl jūrininkų repatrijavimo“, 1936 m. Konvencija Nr. 53 „Dėl prekybinių laivų vadovaujančių asmenų kvalifikacijos liudijimų“, 1936 m. Konvencija Nr. 54 „Dėl jūrininkų apmokamų atostogų“, 1936 m. Konvencija Nr. 55 „Dėl laivo savininko įsipareigojimų jūrininkų ligos, traumos ar mirties atveju“, 1936 m. Konvencija Nr. 57 „Dėl darbo laiko laivo denyje ir laivo įgulos sudėties“ ir kt.) Lietuva neratifikavo. Tačiau atsižvelgiant į priimtas TDO konvencijas vis dėlto Lietuvos Respublikoje buvo priimti atitinkami teisės aktai: 1935 m. priimtas Svetimšalių samdos įstatymas, 1936 m. – Jūrų prekybos laivų vadovybės įstatymas [13], Jūrų prekybos laivų vadovybės asmenims egzaminuoti laikinosios taisyklės [14], Karo jūrininkams prekybinių laivų vadovybės laipsniams įsigyti taisyklės [15]. Vadovaujantis Jūrų prekybos laivų vadovybės įstatymu, jūrų prekybinių laivų vadovybę sudarė kapitanas, šturmanas, laivininkai ir mašinistai. Laivininko laipsniui įgyti buvo būtinas 21 metų amžius [13, 6 str.]. Jūrų laivininkystė buvo skirstoma į *pakrantės* (laivininkystė Baltijos jūroje ne toliau kaip 50 jūros mylių nuo teritorinių Lietuvos vandens, laivininkystė Kuršių mariose ir laivininkystė uostuose), *artimąją* (laivininkystė Baltijos ir Šiaurės jūrose), *tolimąją* (laivininkystė už artimosios laivininkystės ribų). Atitinkamai ir reikalavimai jūrininkų laipsniams buvo siejami su laivininkystės teritorija. Vadovavimo nariais galėjo būti Lietuvos piliečiai, kurie atitiko įstatymo numatytus reikalavimus ir tinkamos laivų tarnybai sveikatos reikalavimus. Susisiekimo ministeris turėjo teisę leisti vadovybės nariais būti ir ne

Lietuvos piliečiams [13, 2 str.]. Kiti jūrų prekybinių laivų įgulos nariai turėjo būti Lietuvos piliečiai. Susisiekimo ministeris galėjo padaryti išimčių kitų valstybių piliečiams abipusiškumo pagrindu, tačiau kiekviename laive jų negalėjo būti daugiau kaip 25 proc. [13, 36 str.].

Vokiečių okupacijos ir Antrojo pasaulinio karo metais (1940–1945) Aukščiausiosios Tarybos Prezidiumo 1940 m. spalio 8 d. įsakymu [16] buvo nacionalizuotos juridinių ir fizinių asmenų laivininkystės įmonės ir visas turtas [17, p. 226]. Karo metu jūrininkai ir laivyba atiteko Krašto apsaugos sričiai.

Tarybinės okupacijos metais (1945–1990) Lietuvos narystė TDO buvo sustabdyta, todėl tarptautinių dokumentų nebuvo paisoma.

Apibendrinant šį laikotarpį reikia pabrėžti, kad nors nepriklausomos Lietuvos metais TDO konvencijų ratifikuota nedaug, tačiau tarptautiniai darbo standartai turėjo įtakos jūrininkų darbo reglamentavimui ir tai buvo svarbu siekiant ne tik pateisinti narystę TDO, bet ir atriboti jūrininkų darbo santykius atsižvelgiant į specifinį jų darbo pobūdį, numatant daugiau apsaugos, ypač siekiant išvengti nelaimingų darbo atsitikimų laive.

TARPTAUTINIŲ DARBO STANDARTŲ LAIVUOSE PERKĖLIMAS Į LIETUVOS DARBO ĮSTATYMUS ATKŪRUS NEPRIKLAUSOMYBĘ LIETUVOJE

Atkūrus nepriklausomybę (1990 m.) Lietuvos Vyriausybė atsidūrė sunkioje padėtyje – Lietuvos laivai negalėjo visavertiškai dalyvauti ir konkuruoti tarptautiniame jūrų transporte, nes jiems negaliojo nė viena tarptautinė konvencija. Tam, kad šalies laivai galėtų plaukioti su Lietuvos Respublikos vėliava ir būtų įleidžiami į kitų valstybių uostus, buvo būtina prisijungti prie pagrindinių tarptautinės jūrų teisės dokumentų. Todėl 1991 m. spalio 4 d. Lietuva, kaip TDO valstybė narė, atnaujino savo narystę TDO [18]. 1991 m. spalio 12 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybė priėmė nutarimą Nr. 416 „Dėl Lietuvos Respublikos prisijungimo prie tarptautinės jūrų teisės dokumentų“ [19], kuriuo buvo prisijungta prie keleto tarptautinių konvencijų³, turėjusių lemiamą įtaką ne jūrininkų darbui, o jūrų transportui ir laivininkystei.

Savo narystę TDO Lietuva pateisino tik 1994 m., kai Lietuvos Respublikos Seimo nutarimu Nr. I-507 „Dėl Tarptautinės darbo organizacijos konvencijų ratifikavimo“ [20] prisijungė prie 23 TDO konvencijų (Nr. 11, 80, kurios įsigaliojo nuo 1994 09 26; Nr. 29, 47, 79,

81, 87, 88, 90, 98, 100, 105, 111, 116, 127, 131, 135, 142, 144, 154, 159, 171, 173, kurios įsigaliojo nuo 1995 09 26). Šie tarptautiniai darbo standartai reglamentuoja ir pagrindines (konvencijos Nr. 87 ir 98 reguliuoja asociacijų laisvės ir teisės į kolektyvines derybas principus; Nr. 29 ir 105 reguliuoja privalomojo ir priverstinio darbo panaikinimo principus; konvencijos Nr. 100 ir 111 reguliuoja lygias galimybes ir vienodą požiūrį į darbą), ir kitas darbuotojų darbo teises siekiant apsaugoti pažeidžiamų darbuotojų grupių, tokių kaip vaikai, moterys, neįgalieji, interesus. Prisijungimas prie TDO konvencijų parodė teigiamą valstybės poziciją, ypač dėl pagrindinių žmogaus teisių darbe. Kiek vėliau Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 1058 „Dėl atstovavimo tarptautinėje darbo organizacijoje bei informacijos apie Tarptautinės darbo organizacijos konvencijų nuostatų vykdymą teikimo tarptautiniam darbo biurui tvarkos“ Socialinės apsaugos ir darbo ministerijai buvo pavesta atstovauti Lietuvos Respublikos Vyriausybei santykiuose su TDO [21, 1 str.]. Taip buvo žengtas atsakingas žingsnis ne tik dėl atstovavimo, bet ir dėl Tarptautinės darbo organizacijos konvencijų nuostatų vykdymo ataskaitų bei kitos šio biuro reikalaujamos informacijos teikimo Tarptautiniam darbo biurui TDO statuto (*aut. – kai kur verčiama Konstitucija*) nustatyta tvarka [21, 2 str.].

Kaip jau minėta, jūrininkų darbo specifiškumas reikalauja atskiro teisinio reguliavimo, todėl TDO nemažai dėmesio skiria būtent šios darbuotojų kategorijos darbo santykių ypatumams reglamentuoti. Neprisijungimas prie specialių konvencijų rodo ir nacionalinio teisinio reglamentavimo trūkumus, pavyzdžiui, nors 1993 m. priimtame Žmonių saugos darbe įstatyme pripažįstamas ypatingo darbo ir poilsio režimo nustatymas dirbantiems jūrų ir upių laivyne, atsižvelgiant į metų laiką, darbų sezoniškumą bei kitas sąlygas, tačiau darbo ir poilsio laiko ypatumus šioje ūkio šakoje Lietuvos Respublikos Vyriausybė nustatė tik 1996 m. priėmus nutarimą Dėl darbo ir poilsio laiko ypatumų kai kuriose ūkio šakose, suminės darbo laiko apskaitos įvedimo ir darbų, kuriuose gali būti taikoma ilgesnė kaip 12 valandų per parą darbo (pamainos) trukmė [22]. 1996 m. buvo priimtas ir Prekybinės laivybos įstatymas [23], kuriame numatyti darbo santykių laivuose ypatumai, t. y. įgulos sudėtis, laivo kapitono ir jūrininkų teisės, pareigos bei atsakomybė, darbo sutarties su jūrininkais sudarymo ir nutraukimo reikalavimai, tinkamų darbo ir poilsio sąlygų nustatymas, tvarkos laive palaikymo reikalavimai ir garantijos jūrininkams. Taip pat buvo priimti kai kurie poįstatyminiai aktai, tokie kaip: Dėl Lietuvos Respublikos jūrininkų knygelės išdavimo ir užpildymo taisyklių papildymo [24]; Dėl Lietuvos Respublikos jūrinių laipsnių diplomų ir kvalifikacijos liudijimų išdavimo taisyklės [25] ir kt., kuriais buvo nustatyti kvalifikaciniai, sveikatos ir amžiaus reikalavimai. Tai parodė jūrininkų priėmimo į darbą specifišką dėl atsakomybės, keliamos ne tik pačiam priėmimo į darbą tvarkai, bet ir pačių jūrininkų darbui dėl reikalingų žinių ir įgūdžių turėjimo (išklaudyti atitinkami kursai, reikiamas darbo stažas ir kt.).

³ Tarptautinė konvencija dėl priemonių saugoti vandenyną nuo teršimo (1973) ir Protokolas (1978); t. y. 2004 m. ratifikuota 1973 m. tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos (Valstybės žinios. 2004. Nr. 138-5030); Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (1974) ir Protokolas (1978); Tarptautinė konvencija dėl laivų matmenų nustatymo (1969); Tarptautinė konvencija dėl laivų krovinių vaterlinijos (1966); Tarptautinė konvencija dėl tarptautinių taisyklių, padedančių išvengti laivų susidūrimų jūroje (1972); Tarptautinis laivų ir uosto įrenginių (terminalų) apsaugos kodeksas (2002) (Valstybės žinios. 2004. Nr. 138-5031); Tarptautinė konvencija dėl jūreivių parengimo, jų diplomavimo ir budėjimo laive (1978); Tarptautinė konvencija dėl saugių konteinerių (1972).

Šiek tiek daugiau dėmesio jūrininkų darbo santykiams skirta 1997 m., kai Lietuvos Respublikos tarptautinės darbo organizacijos konvencijų ratifikavimo įstatymu [26] buvo ratifikuotos 4 TDO konvencijos (1946 m. 73-oji konvencija „Dėl jūreivių sveikatos patikrinimo“ ir 1958 m. 108-oji konvencija „Dėl jūreivių nacionalinių asmens pažymėjimų“; 1973 m. 138 konvencija „Dėl minimalaus įdarbinimo amžiaus“; 1985 m. 160-oji konvencija „Dėl darbo statistikos“), iš kurių dvi skirtos jūrininkų darbo santykiams reglamentuoti. Konvencijos nuostatos dėl jūreivių sveikatai (ypač klausai ir regai (gebėjimui skirti spalvas) bei užkrečiamoms ligoms) keliamų reikalavimų sugriežtintos priėmimo į darbą laive sąlygos siekiant apsaugoti ne tik priimamus asmenis, bet ir jau dirbančius įgulos narius ir išvengti įgulos sveikatos sutrikimų arba kitų nelaimingų atsitikimų. Įsidarbinančiam jūrininkui laive išduodamas jūrininko pažymėjimas. Pagal Konvencijos nuostatas jis suteikia galimybę įeiti į teritoriją, kurioje galioja ši Konvencija, jei prašoma: laikinų atostogų, kai laivas yra uoste; norint patekti į savo laivą arba pereiti į kitą laivą; tranzitu patekti į savo laivą, esantį kitoje teritorijoje, arba sugrįžti į tėvynę; arba dėl bet kokių kitų TDO narės valdžios institucijos patvirtintų tikslų. Lietuvoje nuo 1996 m. galiojusios jūrininkų knygelė išdavimo taisyklės [27] numatė analogišką Konvencijoje jūrininkų knygelės paskirtį. 2003 m. TDO priėmė 185 Konvenciją Dėl jūrininkų pažymėjimų [28], kuri iš esmės pakeitė ir Lietuvoje galiojusią Konvenciją Nr. 108. Kitaip tariant, 185-osios Konvencijos nuostatos jūrininkų knygelėi juridinę galią išplėtė, t. y. vietoje 4 atvejų numatė net 9, iš jų – užtikrinti patekimą į šalį išvengiant formalumų, pavyzdžiui, vizų patikrinimų ar kt. Numatytos ir naujovės, pavyzdžiui, tarp jūrininko knygelės savininko duomenų turi būti įrašai apie lytį ir pateikti biometriniai elementai (dokumentų apsaugos būdai: vandens ženklai, juostelės ir kt.) siekiant tiksliai identifikuoti jūreivį ir išvengti dokumentų klastotės. Numatyta taip pat jūrininkų knygeles registruoti elektroninėje duomenų bazėje. Tai irgi padėtų identifikuoti jūrininkus įvykus laivų avarijoms arba kitiems nelaimingiems atsitikimams laive. Kita vertus, Lietuvoje minėtos taisyklės buvo pakeistos 2006 m. Numatyta, kad jūrininko knygelė yra dokumentas, patvirtinantis asmens tapatybę bei jūrininko statuso suteikimą. Jūrininko knygelė neatstoja asmens paso, tačiau, jūrininkui esant užsienio valstybės uoste, suteikia teises į tos valstybės jūrininkams taikomas socialines garantijas [27]. Iš tiesų tokios nuostatos šiek tiek per drąsios kitoms valstybėms, nes ne su visomis valstybėmis Lietuva susitarusi dėl socialinių garantijų unifikavimo ir kitų sąlygų taikymo mūsų šalies jūrininkams kitos valstybės teritorijoje. Manoma, šios taisyklės turės būti pakeistos atsižvelgiant į TDO 185 Konvencijos nuostatų reikalavimus ir ypač dėl elektroninės duomenų bazės sukūrimo bei biometrinių elementų panaudojimo.

TDO konvencija Nr. 138, kuri laikoma pagrindine, buvo būtina ratifikuoti siekiant ne tik pateisinti Lietuvos, kaip pagrindinių žmogaus teisių užtikrinimo valstybės, dalyvavimą TDO veikloje, bet ir įgyvendinti vaikų darbo (taip pat ir laivuose) uždraudimo principus. Ši

Konvencija užtikrina, kad Lietuvoje vaikai dirbti gali nuo 15 metų (iki tol buvo leidžiama kai kuriuos darbus dirbti vaikams nuo 13 metų [29]), laivuose – nuo 16 metų amžiaus [23], bet jūrininku galima dirbti savarankiškai tik turint kompetencijos liudijimus ir kitus kvalifikacinius dokumentus, kurie suteikiami ne jaunesniems nei 18 metų asmenims [30].

Nuo 2003 m. sausio 1 d. įsigaliojus Darbo kodeksui, kurio nuostatos taikomos ir darbo santykiams laivuose [31, 5 str.], jūrininkų darbo sąlygos buvo patobulintos atsižvelgiant į TDO konvencijų reikalavimus, tačiau ne visos. Pavyzdžiui, teisinis reglamentavimas dėl jūrininkų poilsio laiko neatitinka nei TDO konvencijos Nr. 180 „Dėl jūrininkų darbo laiko ir laivo įgulos komplektavimo“, nei JRAB'78 reikalavimų. Kitaip tariant, ir Prekybinės laivybos įstatyme [23], ir vėliau jį pakeitusiame bei 2003 m. priimtame Vyriausybės nutarime Nr. 587 [32], reglamentuojančiame darbo ir poilsio laiko ypatumus jūrų transporte, nustatyta, kad vienas iš dviejų laikotarpių, į kuriuos gali būti dalijamas poilsio laikas, negali būti trumpesnis negu **5 valandos**, o remiantis JRAB'78 reikalavimais nustatyta, kad vienas poilsio laikotarpis turi būti ne trumpesnis nei **6 valandos**. Nurodoma, kad toje pačioje tvarkoje vidaus vandenių ir žvejybos laivuose pertraukų laikotarpis sutampa su tarptautinėmis normomis. Lieka neaišku, kodėl jūrininkų nepertraukiamas poilsio laikotarpis yra trumpesnis nei numatyta ne tik TDO ir TJO konvencijose, bet ir ES direktyvoje 1999/63/EB dėl Europos Bendrijos laivų savininkų asociacijos (ECSA) ir Europos Sąjungos transporto darbuotojų profesinių sąjungų federacijos (FST) susitarimo dėl jūreivių darbo laiko organizavimo [33], kurios nuostatos turi būti perkeltos į Lietuvos teisinę sistemą nuo Lietuvos įstojimo į ES⁴.

Šiuo metu parengtas įstatymo projektas dėl TDO konvencijos Nr. 147 „Dėl minimalių standartų prekybos laivuose“ ir jos Protokolo (Nr. 147) ratifikavimo [34]. Pagal dabartinį reglamentavimą asmenys, siekiantys įsidarbinti laive, į laivo valdytoją gali kreiptis tiesiogiai arba per tarpininką – įdarbinimo agentūrą. Lietuvos ratifikuota TDO konvencija Nr. 88 „Dėl įdarbinimo tarnybų organizavimo“ [5, p. 168] skiriasi nuo neratifikuotos jūrininkams įdarbinti skirtos TDO konvencijos Nr. 179 „Dėl jūrininkų samdos ir įdarbinimo“ [28] nuostatų, pavyzdžiui, TDO konvencija Nr. 88 reglamentuoja nemo kamą valstybinę įdarbinimo politiką, o TDO konvencijos Nr. 179 4 straipsnis numato, kad valstybė, remdama-

⁴ Pastaba: ES numato nemažai direktyvų ir kitų teisės aktų, skirtų jūrininkų darbo santykiams reglamentuoti, pvz., Tarybos direktyva 94/58/EB dėl minimalaus jūrininkų mokymo; Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 1999/95/EB dėl jūrininkų darbo valandoms į Bendrijos uostus įplaukusiuose laivuose taikomų nuostatų įgyvendinimo; Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/25/EB dėl minimalaus jūrininkų parengimo; Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/106/EB, iš dalies pakeičianti Tarybos Direktyvą 95/21/EB dėl laivo saugumo, taršos prevencijos ir darbo bei gyvenimo sąlygų laivuose tarptautinių standartų taikymo laivams, atplaukiantiems į Bendrijos uostus ir plaukiojantiems valstybių narių jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse (uosto valstybės kontrolė); Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/105/EB, iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 94/57/EB dėl laivų apžiūros bei tikrinimo organizacijų ir atitinkamos jūrų administracijų veiklos bendrųjų taisyklių bei standartų ir kt.

si savo įstatymais ir kitais galiojančiais teisės aktais, užtikrintų, kad už jūrininkų samdymo bei įdarbinimo paslaugas nei tiesiogiai, nei netiesiogiai, nei visiškai, nei iš dalies nemokėtų. Vadinas, **įdarbinimo mokestis iš jūrininkų neturi būti imamas**. Nors Teritorinės darbo biržos tokių rinkliavų neima, tačiau privačios agentūros, kurios tarpininkauja įdarbinant jūrininkus, dažniausiai netiesiogiai tokias paslaugas apmokestina. Kita problema – galimybės sužinoti darbo sąlygas ir specifiką iki sudarant darbo sutartį. Tai numatyta TDO konvencijoje Nr. 179 „Dėl jūrininkų samdos (verbavimo) ir įdarbinimo“. Todėl Lietuvos įdarbinimo tarnybos neužtikrina, kad įdarbinto, pavyzdžiui, jūrininko darbo sutartis atitinka valstybėje galiojančias teisės normas arba laive galiojančias kolektyvinės sutarties normas. Vadovaudamosi Konvencijos Nr. 179 „Dėl jūrininkų samdos ir įdarbinimo“ 5 straipsniu, įdarbinimo tarnybos turi užtikrinti, kad visi jų pasamdyti arba įdarbinti jūrininkai būtų kvalifikuoti ir turėtų tam darbui būtinus dokumentus. Ši sąlyga preziuoja asmens įdarbinimo laive galimybę, nes neturintis atitinkamų dokumentų, reikiamo darbo stažo, tinkamos sveikatos asmuo negali pretenduoti į konkrečias pareigas laive. Įdarbinti laive asmenį gali būti atsisakyta dėl jau sudarytos įgulos. Paprastai laivo personalas formuojamas pagal numatytus minimalius įgulos komplektavimo reikalavimus, nes kiekvienas papildomas jūrininkas laivui neša papildomas išlaidas. Garantijos priimant į darbą numatytos Darbo kodekse 96 straipsnyje, kuriame išdėstyti atsisakymo priimti į darbą pagrindai, susiję su darbo teisės subjektų lygybės principo (DK 2 str. 1 d. 4 p.) bei aplinkybių, nesusijusių su darbuotojų dalykinėmis savybėmis, pažeidimais, taip pat kai yra raštiškas darbdavių susitarimas ir kitais įstatymų numatytais atvejais. Atsisakymo priimti į darbą pagrindai išdėstyti ne visi, numatant galimybę tai nurodyti kituose įstatymuose, tačiau Prekybinės laivybos įstatymas šios apsaugos jūrininkams nenumato. Kitaip tariant, nacionaliniai įstatymai nenumato apsaugos atsisakius priimti į darbą kitais pagrindais, nei numato DK 96 straipsnio 1 dalis. Manoma, kad Konvencijos Nr. 147 ratifikavimas paskatins Lietuvos Vyriausybę sutvarkyti jūrininkų darbo santykių laivuose reglamentavimo spragas. Pavyzdžiui, galėtų būti priimtas Jūrininkų įdarbinimo agentūrų veiklos priežiūros ir jūrininkų skundų nagrinėjimo tvarkos įstatymas, kuriuo būtų įsteigiama kontrolės ir priežiūros institucija. Joje, kaip reikalaujama Konvencijoje, būtų darbdavių ir darbuotojų atstovai bei VDI inspektoriai – ji kontroliuotų agentūros veiklą bei nagrinėtų skundus, susijusius su jūrininkų įdarbinimo paslaugomis arba atsisakymu priimti į darbą; siekiant apsaugoti vienodas kompetencijas turinčius jūrininkus nuo diskriminacijos įdarbinant, Prekybinės laivybos įstatymas taip pat galėtų būti papildytas nuostata, kad draudžiama atsisakyti priimti į darbą vienodas kompetencijas turinčius jūrininkus vien dėl to, kad minimali įgulos sudėtis jau sudaryta.

Atkreiptinas dėmesys į tai, kad Europos Komisija rekomenduoja kreiptis į valstybes nares, iki šiol neratifikavusias ne tik TDO konvencijos Nr. 147, bet ir Konvencijos Nr. 180 dėl jūrininkų darbo valandų ir laivų

įgulų komplektavimo [35], ratifikavimo, kurios nuostatos jau aptartos. Atitinkamai Lietuvai būtų naudinga ratifikuoti minėtą Konvenciją ir taip sureguliuoti jūrininkų darbo ir poilsio laiką. Nežiūrint šių dokumentų reikšmės ir svarbos nereikia pamiršti, kad TDO 2006 m. priėmė KJDSK. Todėl jeigu Lietuva nespės ratifikuoti pateiktų dokumentų, ji tai galės padaryti ratifikuodama visą jūrininkų darbo santykiams skirtą dokumentą – KJDSK.

Išnagrinėjus Lietuvos teisinį reglamentavimą reikia pasakyti, kad Lietuvoje jūrininkų darbo santykiams reglamentuoti pradėta skirti daugiau dėmesio tik atkūrus Lietuvos nepriklausomybę. Tam turėjo įtakos jūrų transporto rinka, laivybos pramonė, kova su tarša, nelaimės ištiktų žmonių gelbėjimas ir pan. Kita vertus, nors nemažai nuostatų, reglamentuojančių visų darbuotojų darbo santykius, galioja ir jūrininkams, tačiau siekiant sveikos konkurencijos jūrų transporto rinkoje būtina jūrininkų darbo santykių ypatumus suderinti su tarptautiniais dokumentais. Be to, labai svarbu sureguliuoti ir užtikrinti bent minimalius jūrininkų darbo standartus, pripažintus pasaulyje, siekiant suvienodinti sąlygas ne tik mūsų šalies piliečiams, bet ir kitų ES valstybių piliečiams, kurie dirba su mūsų valstybės vėliava plaukiojančiuose laivuose ir kurių valstybės šiuos klausimus yra išsprendusios.

IŠVADOS

1. Samdos ir darbo santykius laivyne pradėta reglamentuoti tik darbininkų judėjimų ir tarptautinių organizacijų dėka, t. y. XIX a. pabaigoje – XX a. pradžioje. Didžiulę įtaką reglamentuojant jūrininkų darbą turėjo tarptautinės organizacijos, tokios kaip Tarptautinė darbo organizacija (TDO) ir Tarptautinė jūrų organizacija (TJO). Priimdamos tarptautinius aktus, jos siekia unifikuoti jūrininkų darbo ir gyvenimo sąlygų teisinį reglamentavimą pasaulio mastu. Ypač didelis žingsnis buvo žengtas 2006 m., kai TDO konferencijoje Jūrų sesijoje buvo vienbalsiai pritarta Konsoliduotai jūrų darbo standartų konvencijai.

2. Lietuva savo narystę TDO pateisino tik 1931 m. ratifikuodama keletą konvencijų, vėliau, 1934 m., ir vieną jūrininkų darbo santykiams skirtą konvenciją. Atkūrus nepriklausomybę, Lietuva vis labiau išipareigojo TDO ir TJO priimtoms konvencijoms, tačiau jūrininkų darbo santykių reglamentavimui dėmesio skirta nedaug. Atitinkamai dėl teisinio reglamentavimo trūkumo pažeidinėjamos jūrininkų darbo teisės, jos nėra užtikrinamos tarptautiniais standartais, kuriuos pripažįsta kitos organizacijų narės.

3. Lietuva šiuo metu yra išipareigojusi tik trims iš 68 TDO konvencijų ir tai rodo, kad jūrininkų teisės nėra pakankamai užtikrintos, kaip to reikalaujama iš visų TDO ir TJO jūrinių valstybių. Todėl Lietuva, ratifikuodama TDO konvenciją Nr. 147 „Dėl minimalių standartų prekybos laivuose“ ir jos Protokolą (Nr. 147), pirmiausia išipareigojo sureguliuoti jūrininkų darbo santykių trūkumus dėl jūrininkų samdos laivuose, registruotuose jos teritorijoje, arba kai užsienio jūrininkai samdomi jos teritorijoje laivuose, registruotuose užsienio

valstybėje, ir su tuo susijusių skundų nagrinėjimu, atlikti oficialių didelės jūrų avarijos, susijusios su jos teritorijoje registruotais laivais, tyrimą, ypač jei buvo sužalojimų ir (arba) žmonių aukų. Antra, ratifikuodama TDO konsoliduotą jūrų darbo standartų konvenciją (KJDSK), Lietuva išilies į plačią jūreivystės rinką ir įgaus pripažinimą bei pasitikėjimą pasaulio mastu. Minimalių darbo standartų jūrininkams visapusiškas užtikrinimas Lietuvoje reikš ne tik jūrininkų teisių užtikrinimą įvykus nelaimingiems darbo atsitikimams laive, bet ir sumažins šių įvykių skaičių arba net leis jų išvengti jei bus tinkamai sureguliuotas ir kontroliuojamas šių standartų laikymasis. Tačiau iki šio dokumento ratifikavimo Lietuvos Respublikos Seimui ir Vyriausybei reikia atlikti nemažai teisės aktų pakeitimų (pvz., papildyti Prekybinės laivybos įstatymą numatant atsakymo priimti į darbą pagrindus; pakeisti Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimą dėl jūrininkų darbo ir poilsio laiko režimo nustatymo, pailginant nepertraukiamo poilsio laiką iki 6 valandų; pakeisti susisiekimo ministro įsakymą Dėl Lietuvos Respublikos jūrininko knygelės išdavimo ir užpildymo taisyklių patvirtinimo ir kt.) ir net priimti keletą naujų įstatymų, pavyzdžiui, Jūrininkų įdarbinimo agentūrų veiklos priežiūros ir jūrininkų skundų nagrinėjimo tvarkos įstatymą, kuris reglamentuotų agentūros išsipareigojimus siekiant įdarbinti laive jūrininką ir su tuo susijusių jūrininkų teisių užtikrinimą ir kt.

LITERATŪRA

1. **Бергхольцас И.** Балтия. Социально – экономическое развитие, мореходство и международное частное морское право. – Рига., 2001. Часть 1.
2. **Strange, Susan** Valstybės ir rinkos. – Vilnius: Eugrimas, 1998.
3. **Každailis A.** Laivai ir jūrininkai. – Vilnius: Vyturys, 1987.
4. **Žalimas D., Žaltauskaitė-Žalimienė S., Petrauskas Z., Saladžius J.** Tarptautinės organizacijos. – Vilnius: Justitia, 2001.
5. **Dambrauskienė G., Mačernytė-Panomariovienė I.** Tarptautinė darbo organizacija ir Lietuva: konvencijų priėmimas, ratifikavimas, vykdymas. – Vilnius: Lietuvos teisės universitetas, 2001.
6. **ILO adopts sweeping new charter for maritime sector; New Convention will guarantee "quality shipping" worldwide** [interaktyvus] [žiūrėta 2006 m. kovo 24 d.] prieiga per internetą: < <http://www.ilo.org/public/english/bureau/inf/pr/2006/7.htm> >
7. **ILO Director-General says new maritime Convention on track to make "labour history".** [interaktyvus] [žiūrėta 2006 m. kovo 24 d.] prieiga per internetą: <http://www.ilo.org/public/english/bureau/inf/pr/2006/6.htm>
8. **Tarptautinė** 1978 m. konvencija dėl jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų // Valstybės žinios. 2005. Nr. 10-325.
9. Ratifikuotos konvencijos ir jas lydinės rekomendacijos [interaktyvus] [žiūrėta 2006 m. kovo 24 d.] prieiga per internetą: <http://www.socmin.lt/index.php?1211971365>
10. **Pramonės darbininkų** samdos įstatymas // Valstybės žinios. 1933. Nr. 429/2966; 1934. Nr. 675/4997; 1939. Nr. 675/4997.
11. Konvencija tarp Lietuvos Respublikos ir Argentinos Respublikos dėl indennizacijos už nelaimingus darbo atsitikimus // Valstybės žinios. 1934. Nr. 462/3242
12. **Draudimo** nuo nelaimingų atsitikimų įstatymas // Valstybės žinios. 1936. Nr. 531/3684; 1939. Nr. 626/4477, 670/4935.
13. **Jūrų prekybos** laivų vadovybės įstatymas // Valstybės žinios. 1936. Nr. 527/3661.
14. **Jūrų prekybos** laivų vadovybės asmenims egzaminuoti laikinos taisyklės // Valstybės žinios. 1937. Nr. 554/3848, Nr. 592/4134.
15. **Karo jūrininkams** prekybinių laivų vadovybės laipsniams išgyti taisyklės // Valstybės žinios. 1939. Nr. 647/4723.
16. **Aukščiausiosios** Tarybos Prezidiumo 1940 m. spalio 8 d. įsakymas // Lietuvos TSR Aukščiausiosios Tarybos žinios. 1940. Nr. 1.
17. **Maksimaitis M., Vansevičius S.** Lietuvos valstybės ir teisės istorija. – Vilnius, 1997.
18. **Bendros** žinios apie Tarptautinę darbo organizaciją. [interaktyvus] [žiūrėta 2006 m. kovo 27 d.] prieiga per internetą: <http://www.socmin.lt/index.php?1525310391>.
19. **Lietuvos Respublikos** Vyriausybės nutarimas Nr. 416 „Dėl Lietuvos Respublikos prisijungimo prie tarptautinės jūrų teisės dokumentų“ // Valstybės žinios. 1991. Nr. 32-881.
20. **Lietuvos Respublikos** Seimo 1994 m. birželio 23 d. nutarimas Nr. I-507 „Dėl Tarptautinės darbo organizacijos konvencijų ratifikavimo“ // Valstybės žinios. 1994. Nr. 49-913.
21. **Lietuvos Respublikos** Vyriausybės 1994 m. lapkričio 3 d. nutarimas Nr. 1058 „Dėl atstovavimo tarptautinėje darbo organizacijoje bei informacijos apie Tarptautinės darbo organizacijos konvencijų nuostatų vykdymą teikimo tarptautiniam darbo biurui tvarkos“ // Valstybės žinios. 1994. Nr. 86-1633.
22. **Lietuvos Respublikos** Vyriausybės 1996 m. vasario 20 d. nutarimas Nr. 248 Dėl darbo ir poilsio laiko ypatumų kai kuriose ūkio šakose, suminės darbo laiko apskaitos įvedimo ir darbų, kuriuose gali būti taikoma ilgesnė kaip 12 valandų per parą darbo (pamainos) trukmė // Valstybės žinios. 1996. Nr. 18-473; 1999. Nr. 35-1040; 2000. Nr. 72-2234.
23. **Lietuvos Respublikos** prekybinės laivybos įstatymas // Valstybės žinios. 1996. Nr. 101-2300.
24. **Susisiekimo ministerijos** įsakymas Nr. 231 Dėl Lietuvos Respublikos jūrininkų knygelės išdavimo ir užpildymo taisyklių // Valstybės žinios. 1995. Nr. 27-621; 1996. Nr. 121-2859.
25. **Susisiekimo ministerijos** 1998 m. balandžio 14 d. įsakymas Nr. 165 „Dėl Lietuvos Respublikos jūrininkų laipsnių diplomų ir kvalifikacijos liudijimų iš-

- davimo taisyklės“ // Valstybės žinios. 1998. Nr. 46-1283.
26. Lietuvos Respublikos Tarptautinės darbo organizacijos konvencijų ratifikavimo įstatymas // Valstybės žinios. 1997. Nr. 95-2380.
 27. Dėl Lietuvos Respublikos jūrininko knygelės išdavimo ir užpildymo taisyklių patvirtinimo // Valstybės žinios. 2006. Nr. 22-720.
 28. C185 Seafarers' Identity Documents Convention (Revised), 2003. interaktyvus. Žiūrėta 2006 m. gegužės 5 d.] prieiga per internetą: <<http://www.ilo.org/ilolex/english/convdisp2.htm>>
 29. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1996 m. rugsėjo 11 d. nutarimas Nr. 1055 „Dėl asmenims iki 18 metų draudžiamų dirbti darbų, kenksmingų ir pavojingų veiksmų sąrašo ir Asmenų nuo 13 iki 14 metų, nuo 14 iki 16 metų ir nuo 16 iki 18 metų darbo sąlygų ir įdarbinimo tvarkos patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 1996. Nr. 87-2065.
 30. Dėl Lietuvos Respublikos jūrinio laipsnio diplomų ir kvalifikacijos liudijimų jūrininkams, plaukiojančiams tarptautiniais reisiais, išdavimo taisyklių patvirtinimo // Valstybės žinios. 2005. Nr. 99-3725.
 31. Lietuvos Respublikos darbo kodeksas // Valstybės žinios. 2002. Nr. 64-2569.
 32. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 587 „Dėl darbų, kuriuose gali būti taikoma iki dvidešimt keturių valandų per parą darbo laiko trukmė, sąrašo, Darbo ir poilsio laiko ypatumų ekonominės veiklos srityse, Darbų, sąlygų, kurioms esant gali būti įvedama suminė darbo laiko apskaita, suminės darbo laiko apskaitos įvedimo įmonėse, įstaigose, organizacijose tvarkos aprašo patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2003. Nr. 48-2120, Nr. 49.
 33. Tarybos direktyva 1999/63/EB dėl Europos bendrijos laivų savininkų asociacijos (ECSA) ir Europos Sąjungos transporto darbuotojų profesinių sąjungų federacijos (FST) susitarimo dėl jūreivių darbo laiko organizavimo // OJ 1999. L0063.
 34. Įstatymo dėl Konvencijos Dėl minimalių standartų prekybos laivuose ir jos Protokolo ratifikavimo projektas. [interaktyvus] [žiūrėta 2006 m. kovo 27 d.] prieiga per internetą: http://www3.lrs.lt/pls/inter2/dokpaieska.showdoc_l?p_id=272681.
 35. Komisijos rekomendacija dėl Tarptautinės darbo organizacijos (TDO, angl. ILO) konvencijos Nr. 180 dėl jūrininkų darbo valandų ir laivų igulų komplektavimo ratifikavimo ir dėl 1976 m. Konvencijos dėl prekybinės jūrų laivybos (minimalūs standartai) 1996 m. protokolo ratifikavimo // Paskelbta dokumentu Nr. C(1999) 372) 1999/130/EB 1998 m. lapkričio 18 d. 1999, 130 r Celex Nr. 31999H0130r [interaktyvus] [žiūrėta 2006 05 04] prieiga per internetą :http://www3.lrs.lt/pls/inter1/dokpaieska.showdoc_l?p_id=26930.

THE INFLUENCE OF INTERNATIONAL LABOUR STANDARDS ON SHIPS OVER THE LABOUR RELATIONS OF LITHUANIAN SEAFARERS

Ingrida Mačernytė-Panomariovienė *

Mykolas Romeris University,
Law Institute

S u m m a r y

It is very important for Lithuania as a maritime state, a member of International Labour Organization (hereinafter – ILO) and a member of International Maritime Organization (hereinafter – IMO) to elaborate and develop maritime transport, as well as to set minimum labour standards for seafarers. Until now Lithuania has ratified a few special ILO conventions out of 68 and one IMO convention, which sets minimum labour standards for seafarers.

There are no studies or research done in the sphere of regulating the maritime labour relations. The aim of this article is to analyse labour standards on ships in international and national level, as well as to inform about legal loopholes concerning labour relations of seafarers working in ships under Lithuanian flag jurisdiction. In order to achieve the aim of this article the following tasks are set: to analyse the development of labour relations on ships, to overview international organizations' impact towards global harmonization of seafarers' labour conditions as well as to list the gaps in implementation of seafarers labour standards in Lithuania. The object of the article is social legal relations, concerning application of international labour standards to seafarers in Lithuanian labour law. The following methods were used during the research: historical – genetic, explanatory and analytical. The article consists of introductory part, three main parts and conclusions.

In the first part of the article the impact of international organizations on the regulation of the seafarers' labour relations is analysed. Two major organizations which have the most impact on regulating labour relations and accommodation facilities of the seafarers are separated – International Labour organization and International Maritime organization. In the second and third part of the article the transfer of the international labour standards to Lithuanian legal basis before and after independence (1990) restoration are analysed.

Lithuanian membership in international organizations is not only important while becoming a competitive maritime state but also because of possibilities of harmonizing seafarers labour conditions globally. This is why ratification of the 2006 Consolidated Maritime Labour Convention adopted during the Maritime Session of the International Labor Conference would ease Lithuania's competition in global maritime transport market and would assure the acknowledgement while securing the rights and social guarantees of the seafarers working not only in ships under Lithuanian flag jurisdiction but also in other ships of the contracting states of the Convention coming to Lithuanian ports. Yet there are many legal changes to be done and even new laws to be enacted by the Lithuanian Government before the ratification of the Convention taker place.

Keywords: labour standards for the seafarers, International Labour Organization, International Maritime Organization, work on a ship, ship's company [crew], the consolidated Maritime Labour Convention.

* Assoc. Prof. of Department of Labour Law and Social Security of Faculty of Law of the Mykolas Romeris University.