

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETO
TEISĖS FAKULTETO
DARBO TEISĖS IR SOCIALINĖS SAUGOS KATEDRA

JOLANTA TUMASAITĖ
(TARPTAUTINĖ JŪRŲ TEISĖ)

**JŪRININKŲ DARBO TEISINIŲ SANTYKIŲ REGLAMENTAVIMAS LIETUVOJE IR
UŽSIENIO VALSTYBĖSE**

Magistro baigiamasis darbas

Darbo vadovė –
Doc. dr. Ingrida Mačernytė –
Panomariovienė

Darbo recenzentė –
Lekt. Karolina Anda Juodpusytė

Vilnius, 2006

TURINYS

IIVADAS	3
I. JŪRININKŲ DARBO VIETA – LAIVAS IR JŲ KLASIFIKAVIMAS PAGAL TAIKYTINĄ TEISĘ, LAIVO VĒLIAVOS PRINCIPĄ	7
1.1 Laivo registracija – jūrininkų darbo teisinių santykių pagrindas.....	7
1.2 <i>Lex flagi</i> principas.....	9
1.3 Atvirieji registrai, jų steigimo priešastys.....	11
II. JŪRININKŲ DARBO TEISINIŲ SANTYKIŲ REGLAMENTAVIMAS LIETUVOS IR ATVIRŲJŲ REGISTRŲ VALSTYBIŲ TEISĖS AKTAIS	15
2.1 Jūrininkų įdarbinimas, įgulos komplektavimas.....	15
2.2. Jūrininkų darbo sutarčių sudarymas.....	22
2.2.1 Darbo sutarčių sudarymo tvarka ir sąlygos.....	22
2.2.2 Darbo apmokėjimas.....	28
2.2.3 Darbo ir poilsio laikas, atostogos.....	36
2.3 Darbo teisinių santykių pasibaigimas: repatriacija.....	43
2.4 Jūrininkų socialinės garantijos ligos, susižalojimo, mirties atveju.....	49
III. KOLEKTYVINĖS SUTARTYS KAIP DARBO STANDARTAI	54
3.1 Tarptautinės transporto darbuotojų federacijos kolektyvinė sutartis, skirta reglamentuoti atvirųjų registrų valstybių jūrininkų ir laivų valdytojų santykius (TCC CBA), jos palyginimas su standartine Tarptautinės transporto darbuotojų federacijos (CBA), Akcinės bendrovės „Lietuvos jūrų laivininkystės“ kolektyvinėmis sutartimis, trūkumai, privalumai, įvertinimas.....	55
IŠVADOS	60
PASIŪLYMAI IR REKOMENDACIJOS	60
NAUDOTOS LITERATŪROS SĄRAŠAS	62
SANTRAUKA lietuvių kalba.....	71
SANTRAUKA anglų kalba.....	72
ANOTACIJA IR RAKTINIAI ŽODŽIAI anglų kalba.....	73

IVADAS

Problema, temos aktualumas, darbo reikšmė

Darbo teisės šaka turi tam tikrų sąsajų su transporto teise, kuri savo ruožtu siejasi su laivybos, o pastaroji su administracine teise (laivo registravimas), civiline teise (laivo pirkimas–pardavimas), civilinio proceso (laivo areštas), tarptautine privatine teise (arbitražas), tarptautine viešąja teise (laivo vėliava), baudžiamąja teise (pagalbos jūroje nesuteikimas). Laivyba jūromis yra viena svarbiausių pramonės šakų, kurioje dirba apie 1.2 milijono jūreivių, taip pat laivyba jūromis vykdoma apie 90 % pasaulinės prekybos. Teigiama, kad jūrinė pramonė yra labiausiai globalizuota darbo jėga. Nesvarbu, po kokia vėliava plaukioja, ar kokį uostą jūrininkas vadina gimtuoju, laivai skrodžia pasaulio vandenynus, kuriuose dirba jūreiviai iš įvairių šalių, kurių dauguma yra iš besivystančių valstybių¹.

2006 m. vasario 23 d. priimta Konsoliduota jūrinių darbo standartų konvencija². Joje reglamentuojami specifiniai jūrininkų darbo santykiai, darbo ir poilsio laiko ypatumai, jūrininkų mokymo, socialinės apsaugos klausimai, nustatytos valstybės vėliavos ir uosto kontrolės funkcijos. Dokumentas – penkerių metų trišalių derybų darbo rezultatas, atspindintis darbdavių, profsąjungų ir jūrinių šalių vyriausybių interesus³. Pirmosios Tarptautinės Darbo Organizacijos jūrinės konvencijos buvo priimtose beveik prieš šimtą metų, kai ši organizacija buvo įsteigta. Atsirado poreikis peržiūrėti ir atnaujinti Tarptautinės Darbo Organizacijos standartus ir priimti vieningą jūrininkų darbo teisinius santykius reglamentuojantį teisės aktą, kuris būtų taikomas pasauliniu mastu.

Tiesa, tai tik pirmas žingsnis, nes tam, kad ši Konvencija įsigaliotų ir taptų veiksminga, reikia, kad ją ratifikuotų 30 Tarptautinės Darbo Organizacijos valstybių narių, valdančių 33 % pasaulinio laivų tonažo. Taigi svarbūs yra du veiksniai: ne tik pakankamas valstybių skaičius turi ratifikuoti Konsoliduotąją jūrų darbo konvenciją, bet taip pat šioms valstybėms turi priklausyti trečdalis pasaulinio laivų tonažo, tik tada ši konvencija bus efektyvi, nes bus taikoma ir „globos“ gana didelę jūrininkų dalį. Kol kas Konsoliduotąją jūrų darbo konvenciją ratifikavo tik viena

¹ ILO adopts „Super Convention“ for the maritime sector //

<http://www.ilo.org/public/english/bureau/inf/magazine/56/maritime.htm>; prisijungimo laikas: 2006-10-12.

² Maritime labour convention, 2006 // <http://www.ilo.org/ilolex/english/convdisp1.htm>; prisijungimo laikas: 2006-12-01.

³ Ženevoje priimta nauja vieninga darbo jūroje standartų konvencija //

<http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&DL=L&TopicID=12&ArticleID=2154&Page=18&Page2=0&Action=0&SearchTXT=>; prisijungimo laikas: 2006-12-01.

valstybė, Liberija⁴. Tačiau galima sakyti, kad reikalavimas dėl 33 % pasaulio laivų tonazo įgyvendintas, nes su šios valstybės vėliava plaukioja trečdalis pasaulyje įregistruotų laivų⁵.

Teigiama, kad Konsoliduotos jūrų darbo konvencijos priėmimas – ryškus jūrinio sektoriaus žingsnis į priekį, padėsiantis užtikrinti teisingas darbo sąlygas 1.2 mln. pasaulio jūrininkų. Taip pat ir Lietuvos jūrininkų darbas žymiai palengvės, kai jų darbo ir buities sąlygas reguliuojančias teisės normas bus galima rasti viename sąvade⁶.

Remiantis šiais įvykiais ir faktais galima teigti, kad pasirinkta tema yra aktuali, o kadangi mokslinių darbų pasirinkta tema neradome, tai byloja ir apie temos naujumą.

Lietuva – jūrinė valstybė, tačiau tai yra ne vien geografinis kriterijus. Tai tokia valstybė, kurioje plėtojamas laivybos sektorius, kuriamos institucijos, skiriamos tam lėšos biudžete. Jūrininkai taip pat yra jūrinės valstybės sudėtinė dalis, be kurios neįmanomas laivyno egzistavimas. Lietuvos jūrininkų registre užregistruoti 11 823 jūrininkai. Tik šiek tiek daugiau kaip 2 tūkstančiai jų turi darbo vietas mūsų šalies laivuose. Kiti dirba užsienio laivyne⁷. Taigi didžioji dalis Lietuvos jūrininkų dirba laivuose, plaukiojančiuose su užsienio valstybių, atvirųjų registru valstybių vėliava. Būtent tai ir paskatino imtis temos, kurią pirmiausia pradėsime nuo laivo registracijos aspektų.

Darbo tikslas, uždaviniai

Šio darbo tikslas yra išnagrinėti pasirinktų atvirųjų registru valstybių – Panama, Liberija, Malta, Kipras, Bahamos – jūrininkų darbo santykius reglamentuojančius teisės aktus ir juos palyginti su analogiška Lietuvos teisine baze bei pateikti siūlymus dėl teisės aktų tobulinimo Lietuvos įstatymų leidėjams. Šio tyrimo valstybėmis pasirinktos tokios šalys, kurios atstovautų kuo įvairesnį geografinį pasiskirstymą: Panama, Liberija, Malta, Kipras, Bahamos. Iš viso Tarptautinė Transporto Darbuotojų Federacija *patogiomis vėliavomis* yra pripažinusi 32 valstybes⁸.

Siekiant išsikelti tikslo užsibrėžiame tokius uždavinius:

1. Išanalizuoti laivo registracijos aspektus, *lex flagi* principą, atvirųjų registru steigimo priežastis;
2. Išanalizuoti jūrininkų darbo teisinius santykius reglamentuojančius atvirųjų registru valstybių ir Lietuvos teisės aktus pagal pasirinktus darbo teisės institutus: jūrininkų

⁴ Convention No. MLC was ratified by 1 countries // <http://www.ilo.org/ilolex/english/convdisp1.htm>; prisijungimo laikas: 2006-11-23.

⁵ Liberia // <http://www.pbs.org/frontlineworld/stories/spain/liberia.html>; prisijungimo laikas: 2006-11-23.

⁶ Ženevoje priimta nauja vieninga darbo jūroje standartų konvencija // <http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&DL=L&TopicID=12&ArticleID=2154&Page=18&Page2=0&Action=0&SearchTXT=>; prisijungimo laikas: 2006-12-01.

⁷ Zacharevičius Evaldas „Lietuvos Saugios laivybos administracija dirba pagal Europos Sąjungos standartus“ // Jūra, 2005 sausis.

⁸ FOC countries // <http://www.ifglobal.org/flags-convenience/flags-convenience-183.cfm>; prisijungimo laikas: 2006-10-03.

įdarbinimą bei įgulos komplektavimą, jūrininkų darbo sutartį, apmokėjimą už darbą, darbo bei poilsio laiką, darbo teisinių santykių pasibaigimą – repatriaciją, jūrininkų socialines garantijas susižalojimo, ligos bei mirties atveju.

3. Išanalizuoti kolektyvines sutartis kaip darbo teisės šaltinį, išnagrinėti ir palyginti pasirinktas kolektyvines sutartis, sudaromas tarp jūrininkams atstovaujančių profesinių sąjungų ir laivų valdytojų.
4. Pateikti siūlymus bei rekomendacijas Lietuvos įstatymų leidėjams dėl teisės aktų tobulinimo.

Tyrimo hipotezė

Teigiama, kad jūrininkas, dirbantis atvirųjų registru laivuose, neturi daugelio garantijų, kurias turėtų, jei būtų dirbęs savo valstybės laivyne. Ar iš tiesų ši nuostata yra teisinga ir kokia apimtimi, bus patikrinta tyrimo eigoje.

Tyrimo objektas, dalykas

Šiame darbe tyrimas yra nukreiptas į pasirinktų valstybių jūrininkų darbo teisinius santykius, kurie bus analizuojami nagrinėjant visuomeninius teisinius santykius, teisės aktus, teismų praktiką, pasitelkiant metodinę, teisinę literatūrą bei kitokio pobūdžio rašytinius šaltinius. Atliksime jūrininkų darbo teisinius santykius reglamentuojančių norminių aktų analizę bei įvertinimą, palyginimą tiek su tarptautinėmis teisės normomis, taip pat atitikimų ir prieštaravimų paiešką.

Tyrimo etapai

Magistro baigiamąjį darbą sudaro trys dalys. Pirmojoje dalyje aptarsime laivų registravimo ypatumus. Antroje dalyje ketiname išnagrinėti Lietuvos ir atvirųjų registru teisinę bazę jūrinių darbo teisinių santykių aspektu, remiantis TDO konvencijomis, atvirųjų registru valstybių bei Lietuvos teisės aktais, taip pat nustatyti teisinio reglamentavimo šioje srityje ypatumus bei problemas. Trečioje dalyje aptarsime kolektyvines sutartis, atliksime konkrečių kolektyvinių sutarčių lyginamąją analizę bei įvertinimą.

Tyrimo šaltiniai

Pagrindiniai šaltiniai, kuriais remtasi rašant magistro baigiamąjį darbą: atvirųjų registru valstybių teisės aktai, reglamentuojantys jūrininkų darbo teisinius santykius, TDO konvencijos, Lietuvos Respublikos Darbo kodeksas, Lietuvos Respublikos Darbo kodekso komentaras, Lietuvos Respublikos Prekybinės laivybos bei kiti įstatymai, LR Vyriausybės nutarimai, LR

susisiekimo ir kitų ministerijų įsakymais patvirtintos taisyklės, nuostatai, tvarkos ir kiti literatūros sąraše nurodyti šaltiniai. Taip pat remtasi teisės doktrina bei tarptautinės jūrų darbo, tarptautinės viešosios jūrų teisės tyrinėtojais: Sauliaus Katuokos vadovėlis „Tarptautinė jūrų teisė“, Genovaitės Dambrauskienės, Ingridos Mačernytės-Panomariovienės „Tarptautinė darbo organizacija ir Lietuva: konvencijų priėmimas, ratifikavimas, vykdymas“ bei bendraisiais darbo teisės vadovėliais. Be Lietuvos autorių buvo gilinamasi į tyrinėtojus rašiusius tiek anglų, tiek rusų kalba. Taip pat autorė rėmėsi moksliniais straipsniais bei kita prieinama literatūra, susijusia su jūrininkų darbo teisiniais santykiais.

Tyrimo metodai

Darbe naudotasi analizės, sintezės, dokumentų analizės metodais. Baigiamojo darbo tema nurodo lyginamąjį pasirinktos temos pobūdį. Lyginimas yra susijęs su analizės bei sintezės operacijomis⁹. Antroje dalyje bus naudojami analizės ir sintezės metodai: visų pirma, atskiri darbo teisės institutai analizuojami išskiriant tam tikrus aspektus, probleminius klausimus, vėliau apibendrinama medžiaga, pateikiant rekomendacijas, siūlymus. Trečiojoje dalyje autorė remiasi dokumentų analizės metodu, nagrinėjant bei vertinant konkrečias kolektyvines sutartis.

Sąvokų patikslinimas

Darbe bus vartojama tiek sąvoka atvirasis registras, tiek terminas *patogios vėliavos*. *Patogių vėliavų* sąvoka turi politiškai neigiamą reikšmę ir parankesnis terminas, kuris dabar vartojamas laivybos teisėje yra *atvirasis registras*, nors, žinoma, labiau paplitęs terminas yra *patogios vėliavos*.

Sąvoka *repatriacija* šiame darbe bus vartojama siaurąja darbo teisei būdinga reikšme – darbuotojo grąžinimas į savo nuolatinę gyvenamąją ar kitą darbo sutartyje numatytą vietą.

Raktiniai žodžiai

Jūrininkai/jūreiviai, laivų valdytojai/laivų savininkai, atvirieji registrai/patogios vėliavos, *lex flagi* principas, laivo registracija, darbo teisinių santykių reglamentavimas, kolektyvinė sutartis.

⁹ Tidikis R. Socialinių mokslų tyrimų metodologija. – Vilnius: Lietuvos teisės universiteto Leidybos centras, 2003. P. 415.

II. JŪRININKŲ DARBO VIETA – LAIVAS IR JŲ KLASIFIKAVIMAS PAGAL TAIKYTINĄ TEISĘ, LAIVO VĒLIAVOS PRINCIPĄ

2.1 LAIVO REGISTRACIJA – JŪRININKŲ DARBO TEISINIŲ SANTYKIŲ PAGRINDAS

Kiekvienai jūrinei valstybei yra svarbūs tam tikrų laivybos sektoriuje išskylančių problemų sprendimas. Jūrinės valstybės sieja daug bendrumų: kiekviena jūrinė valstybė siekia tobulinti laivybos sektorių, išlaikyti laivus su nacionalinėmis vėliavomis, liberalizuoti jūrinės paslaugas, taip pat „kovoti“ su laivais neatitinkančiais techninių standartų¹⁰. Kiekviena jūrinė valstybė yra suinteresuota, kad jų piliečiai jūrininkai turėtų darbo nacionaliniame laivyne, o ne būtų priversti ieškoti darbo atvirųjų registru valstybėse registruotuose laivuose. Jūrininkui dirbančiam savo šalies laivyne, Lietuvoje, taikomi nacionaliniai darbo teisės įstatymai, suteikiamos socialinės garantijos, jis naudojasi socialinio aprūpinimo sistema. Įvairių valstybių skirtingos teisinės sistemos lemia jūrininkų socialinių garantijų nevienodą teisinį reglamentavimą. Juridinis faktas, kuriai valstybei priklauso laivas, turi įtakos laivo įgulos teisei padėčiai. Registrai, kuriuose laivai įregistruojami yra dviejų tipų: atvirieji bei uždarieji. Atvirieji registrai dar vadinami *patogiomis vėliavomis*, registruojant laivus šiuose registruose netaikomas reikalavimas dėl nacionalinės priklausomybės bei pati registravimo procedūra yra gana nesudėtinga. Uždarieji registrai, kuriems priskiriamas ir Lietuvos jūrų laivynas, registruojant numato reikalavimą dėl nacionalinės priklausomybės. Šita sąsaja tarp jūrininko ir laivo, kuriame jis dirba, apsprendžia ir darbo teisės taikymą. Pavyzdžiui, jūrų laivybos kompanija, įsisteigusi Lietuvoje, privalo taikyti darbo teisės normas, galiojančias šios valstybės teritorijoje, jūrininkų, dirbančių šios kompanijos laivuose atžvilgiu. Jūrininkams, dirbantiems *patogių vėliavų* laivuose, taikomi jau kitos valstybės teisės aktai, tačiau iškyla probleminis klausimas, ar jie veiksmingai ir efektyviai gina jūrininkų teises, juolab, kad jūreivis, gali būtų dirbęs Bahamose registruotame laive, kuris priklauso Graikijos juridiniam asmeniui. Taigi autorė šioje dalyje panagrinės laivo registracijos aspektus, lemiančius taikomos teisės nustatymo principus ir jūrininkų teisinę padėtį.

Laivai su nacionalinėmis vėliavomis – tai laivo nacionalinės priklausomybės tam tikrai valstybei konstatavimas. Laivas turi teisę plaukioti su tos šalies vėliava, kurioje jis yra įregistruotas. Lietuvoje laivo nacionalinę priklausomybę lemia du veiksniai: įregistravimo ir leidimo plaukioti su valstybės vėliava faktas. Ta aplinkybė, kad laivas įregistruotas Lietuvos jūrų laivų registre dar savaime nereiškia, kad jis turi teisę plaukioti su Lietuvos valstybės vėliava. Laivas įgyja šią teisę tada, kai atitinka visus techninius reikalavimus. Taigi laivas gali būti

¹⁰ Londone aptarti jūrininkų įdarbinimo ES laivuose klausimai // <http://www.transp.lt/default.aspx?Element=IManagerData&DL=L&TopicID=12&ArticleID=1504&Page=25&Page2=0&Action=0&SearchTXT=>; prisijungimo laikas: 2006-09-18.

įregistruotas registre, bet tam, kad jis galėtų plaukioji jūromis, vykdyti veiklą, laivas turi atitikti techninius reikalavimus, tada jam išduodamas leidimas plaukioji su Lietuvos vėliava: kiekvienam laivui, prieš jį įregistruojant registre, atliekama pirminė laivo apžiūra, kuri vykdoma Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro nustatyta tvarka. Jeigu pirminės laivo apžiūros metu nustatoma, kad laivo ir jo įrenginių techninė būklė neatitinka Lietuvos Respublikos įstatymuose ir kituose teisės aktuose nustatytų reikalavimų arba laivui išduoti konvenciniai dokumentai negalioja, toks laivas įregistruojamas registre, tačiau jam neišduodamas Leidimas laivui plaukioji su Lietuvos valstybės vėliava (16, 17 str.)¹¹.

Registracijos koncepcija yra glaudžiai susijusi su nacionaline priklausomybe, bet tai nėra sinonimai. Nacionalinė priklausomybė parodo ryšį su valstybe, kuri turi jurisdikciją to laivo atžvilgiu bei rūpinasi tokiu laivu. Registracija yra juridinis veiksmas, kuriuo nacionalinė priklausomybė yra suteikiama.

Laivą ir valstybę, kurioje laivas yra įregistruotas, turi sieti realus ryšis. 1982 m. Jungtinių Tautų Organizacija priėmė Jūrų teisės konvenciją, kurios 91 straipsnis numato, kad kiekviena valstybė nustato sąlygas, kuriomis ji suteikia savo nacionalinę priklausomybę laivams, registruoja laivus savo teritorijoje ir suteikia teisę plaukioji su savo valstybės vėliava. Laivai turi tos valstybės nacionalinę priklausomybę, su kurios vėliava jie turi teisę plaukioji. Minėtos Konvencijos 94 straipsnyje apibrėžiamos valstybės, su kurios vėliava laivas turi teisę plaukioji, pareigos: kiekviena valstybė turi tinkamai vykdyti savo jurisdikciją ir kontrolę administraciniais, techniniais ir socialiniais klausimais laivuose, plaukiojančiuose su jos vėliava¹². Šiame baigiamajame darbe autorė nagrinės būtent socialinius aspektus, susijusius su jūrininkų darbo teisiniais santykiais. Socialiniai klausimai yra neatsiejami susiję su techniniais aspektais. Laivą registruojant yra keliami tam tikri reikalavimai, iš kurių vienas svarbiausių yra laivo techninė būklė. Laivas yra įgulos darbo, gyvenimo ir poilsio vieta¹³. Neįmanoma užtikrinti tinkamų ir saugių darbo, gyvenimo ir poilsio sąlygų, neatsižvelgiant į techninius laivo saugumo reikalavimus.

Kalbant apie atvirųjų registru valstybių vėliavos principą (*lex flagi*) pažymėtina, kad laivą ir valstybę, kurioje laivas yra įregistruotas nesieja realus ryšis. Realų ryšį paprastai padeda nustatyti tokie veiksniai: laivo nuosavybė, priklausomybė valstybei, jos piliečiams arba kompanijai, tai, kad kapitonas yra valstybės pilietis, registracijos toje šalyje faktas¹⁴. Dažniausiai atvirųjų registru valstybėse registruojami užsienio valstybių piliečiams priklausantys laivai, taip

¹¹ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2005 m. liepos 4 d. įsakymas Nr. 3-301 „Dėl Lietuvos Respublikos jūrų laivų registravimo taisyklių“ // Valstybės žinios, 2005, Nr. 93-3476.

¹² Jungtinių Tautų Organizacijos jūrų teisės konvencija // Valstybės Žinios. 2003, Nr. 107 - 4786.

¹³ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2000 spalio 3 d. įsakymas Nr. 279 „Dėl tarybos Lietuvos Respublikos jūrų laivuose statuto pakeitimo ir papildymo“ // Valstybės žinios, 2000, Nr. 85-2607.

¹⁴ Katuoka S. Tarptautinė jūrų teisė. - Vilnius: Eugrimas, 1997. P. 130.

ignoruojant reikalavimą dėl nacionalinės priklausomybės. Kadangi laivai registruojami atviruosiuose registruose priklauso užsienio fiziniams arba juridiniams asmenims, tai ir pati nuosavybė dažniausiai esti atitinkamoje užsienio valstybėje. Juolab, kad pati laivo registravimo procedūra yra gana paprasta ir gali būti atlikta atvirųjų registru valstybių konsulinėse įstaigose: laivas gali niekada neatplaukti į savo registracijos valstybę. Vienintelė sąsaja siejanti atvirųjų registru valstybes ir įregistruotus joje laivus yra pats registracijos faktas, tačiau ši vienintelė aplinkybė negali užtikrinti pakankamos kontrolės ir tokia valstybė negali vykdyti efektyvios jurisdikcijos nei socialiniais, nei techniniais, nei administraciniais klausimais.

Taigi realus ryšis siejantis laivą ir jo įregistravimo valstybę yra ne savitikslis. Juolab, kad laivai potencialiai yra įrankiai, kurie gali sukelti jų savininkams atsakomybę prieš trečiąsias šalis ir kartais katastrofiškomis proporcijomis. Taigi logiška, kad laivams turi būti suteikta nacionalinė priklausomybė tam, kad savininkų įsipareigojimai, pareigos, teisės, atsakomybė, imunitetai *et cetera* galėtų būti daug lengviau reguliuojami ir atpažįstami¹⁵.

Tam, kad laivo registracijos aspektai būtų išsamiai išnagrinėti, reikia aptarti vieną iš svarbiausių tarptautinės jūrų teisės principų *lex flagi* – laivo vėliavos principą, kuris lemia ir taikytinos teisės nustatymą bei darbo teisinių santykių, susiklostančių dirbant laivuose, plaukiojančiuose su Lietuvos vėliava, reglamentavimą. Šitą principą reikia aptarti dėl to, kad šis principas yra vienas iš svarbiausių tarptautinės viešosios teisės esminių postulatų, susijęs su tarptautine jūrų darbo teise bei apsprendžiantis ne tik taikomos teisės nustatymą, bet ir iš esmės socialinių garantijų bei teisių pobūdį, suteikiamų jūreiviams pagal nacionalinės teisės aktų nuostatas.

1.2 LEX FLAGI PRINCIPAS

Vėliavos principas *lex flagi* susijęs su laivo registracijos valstybės vykdoma jurisdikcija laivo atžvilgiu. Anot prof. Valentino Mikelėno, *lex flagi* – tai vienas iš taikytinos teisės nustatymo principų, kuris žinomas šiuolaikinėje tarptautinėje teisėje. Taikytinos teisės taisyklės padeda susieti teisinį santykį su konkrečios valstybės teise. Teisinį santykį galima lokalizuoti, t.y. vadovaujantis pačiais įvairiausiais kriterijais susieti jį su konkrečios valstybės teisės sistema. *Lex flagi* – tai vienas iš taikytinos teisės nustatymo principų, vėliavos principas, pagal kurį taikoma valstybės, su kurios vėliava plaukė laivas, teisė¹⁶. Taikytiną teisę galima pasirinkti ir darbo teisiniams santykiams, tačiau šalių autonomijos principas darbo teisėje pasižymi tam tikra specifika. Įstatymų leidėjas, siekdamas apsaugoti darbo sutarties šalies – darbuotojo – interesus, kai kurias darbo sutarties sąlygas nustato įstatymuose imperatyvia forma. Taigi šalių autonomijos principas galioja ir darbo teisėje, tačiau darbo sutarties šalių teisė pasirinkti sutarčiai

¹⁵ Гуцуляк В. Морское право. – Москва: РосКонсулт, 2000. P. 28.

¹⁶ Mikelėnas V. Tarptautinės privatinės teisės įvadas. – Vilnius: Justitia, 2001. P. 102/103.

taikytiną teisę yra ribojama darbuotoją ginančių imperatyvių darbo teisės normų, kurios būtų taikomos, jeigu šalis nebūtų pasirinkusios taikytinos teisės¹⁷ (LR DK 6.3 str.).

Pagal LR Prekybinės laivybos įstatymą, Lietuvos Respublikos ir kiti teisės aktai Lietuvos Respublikoje įregistruotiems laivams už Lietuvos Respublikos teritorijos ribų taikomi tiek, kiek jie neprieštarauja teisės aktams valstybės, kurios teritorijoje yra minėti laivai, arba šis įstatymas nenumato kitaip (5.1 str.). Tačiau, kaip matyti iš LR Prekybinės laivybos įstatymo formuluotės, nacionalinių teisės normų taikymas turi derėti su vienu pagrindiniu tarptautinės teisės principu – pagarba kitos valstybės suverenitetui bei jos teisės aktams. LR Darbo kodekse įtvirtinta: „Darbo santykiai, atsirandantys dirbant laivuose ar lėktuvuose, reglamentuojami Lietuvos Respublikos darbo įstatymais ir kitais norminiais teisės aktais, jei tie laivai ar lėktuvai plaukioja arba skraido su Lietuvos valstybės vėliava ar yra paženklinėti Lietuvos simboliais“ (5.2 str.). Taigi LR Darbo kodeksas darbo norminių teisės aktų taikymą apriboja, įtvirtindamas *lex flagi* principą: Lietuvos darbo teisės norminiai aktai taikomi tuose laivuose, kurie yra įregistruoti Lietuvoje bei turi leidimą plaukioti su Lietuvos valstybės vėliava.

Konsoliduotoje jūrų darbo konvencijoje akcentuojama, kad kiekviena valstybė narė privalo efektyviai vykdyti savo jurisdikciją ir kontrolę laivų, kurie plaukioja su jos vėliava, atžvilgiu. Kontrolės sistema turi apimti reguliarias apžiūras, patikrinimus, ataskaitas ir panašias priemones. Taip pat Konsoliduotoje jūrų darbo konvencijoje yra suformuluota labai svarbi nuostata, kurios efektyvus įgyvendinimas prisidėtų prie jūrininkų teisių įtvirtinimo: kiekviena valstybė privalo efektyviai kontroliuoti jūrininkų įdarbinimo paslaugas teikiančias įmones, kurios yra įsikūrusios valstybės teritorijoje. Taigi kontrolės mechanizmas turi būti ne deklaratyvus, o realiai veikiantis. Bet tai plačiau aptarsime kitoje dėstymo dalyje.

Apibendrinant šį skyrių, galima užakcentuoti, kad *lex flagi* principas lemia ir taikytinos teisės nustatymą, pavyzdžiui, jei jūrininkas plaukioja laive su Liberijos valstybės vėliava, jam bus taikomi atitinkamai šios valstybės įstatymai, o jei jūrininkas dirba Lietuvos laivybos kompanijoje, jam bus taikomi Lietuvos darbo teisės aktai, nebent būtų susitarta dėl taikytinos teisės. Taigi šis palyginimas akivaizdžiai parodo, kad asmuo turi būti suinteresuotas dirbti nacionaliniame laivyne, nes jūrininkui išmanyti ir pasinaudoti kitos valstybės teisine sistema jau vien dėl teritorinės jurisdikcijos priežasčių yra gana problematiška. Tačiau ne visi jūrininkai turi galimybę įsidarbinti Lietuvos nacionaliniame laivyne, kaip jau buvo minėta, tokią galimybę turi apie 20 % jūrinį išsilavinimą turinčių Lietuvos piliečių, o likusiesiems paliekama galimybė įsidarbinti užsienio valstybių laivuose, plaukiojantiems su užsienio, atvirųjų registru valstybių vėliavomis. Atvirieji registrai bei jų atsiradimo priežastys bus nagrinėjamos kitame skyriuje,

¹⁷ Ten pat, P. 293-297.

akcentuojant jūrininkų teisinę padėtį bei darbo teisinius santykius, kurie susiklosto tarp jūrininkų ir tokiuose registruose įsisteigusių laivų savininkų.

1.3 ATVIRIEJI REGISTRAI, JŲ STEIGIMO PRIEŽASTYS

Patogios vėliavos yra tik vienas iš daugelio sinonimų vartojamų apibūdinti tokio pobūdžio registrams. Literatūroje taip pat yra vartojami terminai *būtinybės vėliava*, *galimybės vėliava*, *laisva/nemokama vėliava*, *praktinės vėliavos*, *šešėlinė vėliava*, *pigi vėliava* ir netgi skambus trijų atvirųjų registrų valstybių pavadinimų dūrinys *PanLibHon*. Sąvoka *patogios vėliavos* turi politiškai neigiamą reikšmę ir šiame darbe bus vartojama ir neutrali sąvoka – atvirasis registras. Ši sąvoka apima konkrečios valstybės laivų registravimą, kai iš tiesų laivas priklauso kitos valstybės piliečiams. Atvirieji registrai ignoruoja vieną iš svarbiausių principų tarptautinėje jūrų teisėje – reikalavimą dėl nacionalinės priklausomybės.

Išsamesnis atvirųjų registrų apibūdinimas būtų toks: patogios vėliavos – nacionalinės vėliavos tokių valstybių, kuriose laivų savininkai registruoja savo laivus siekdami maksimaliai padidinti savo finansinę naudą ir minimaliai sumažinti išlaidas siekiant išvengti ekonominių ir kitokių nacionalinės teisės aktų reikalavimų bei įdarbinimo sąlygų, kurios būtų taikomos laivą registruojant valstybėse pagal savininkų nacionalinę priklausomybę.

Valstybės, kurių jurisdikcijoje buvo daug laivo savininkų, jau nuo seno siekė kontroliuoti tokius laivo savininkus ir jų laivus. Galima teigti, kad vėliavos keitimas yra toks pat senas kaip ir pačios valstybės. Jau Senovės Romos laivų savininkai registruodavo savo laivus Graikijoje. Viduramžiais Italijos miestai – valstybės taip pat registravo laivus. Tuo buvo siekiama užtikrinti valstybės prekybą jūra, laivų pasiekiamumą karo atveju bei kelio užkirtimui užsienio valstybių laivams naudotis privilegijomis, kurios buvo taikomos nacionalinę priklausomybę turintiems laivams.

Patogių vėliavų susiformavimą galima suskirstyti į penkis etapus:

- 1) 1922 –ųjų metų JAV „Sausas“ įstatymas;
- 2) Darbo jėgos brangimas JAV vėliavos laivuose;
- 3) Antrojo Pasaulinio karo neišvengiamumas ir tarpukario metai;
- 4) JAV neutralumo įstatymai 1939 metais;
- 5) Konkurencija pasauliniame laivybos sektoriuje po Antrojo Pasaulinio karo.

Pagal 1922 m. JAV „Sausą“ įstatymą alkoholio gabenimas JAV laivais buvo nelegalus. Todėl laivų savininkai buvo pastūmėti pereiti prie Panamos vėliavos, siekdami išvengti atsakomybės pagal JAV įstatymus. Siekiant sumažinti laivininkystės kompanijų kaštus įstatymuose buvo atrasta skylė [teisinė spraga – J.T.], kurios dėka JAV priklausantiems laivams galima buvo prisiregistruoti Panamoje, kurioje buvo maži mokesčiai, neegzistavo minimalaus užmokesčio taisyklės, buvo nežinomos saugaus darbo taisyklės. Po metų tai buvo pritaikyta

Liberijoje. Taip buvo sugalvoti „tinkamos vėliavos“ principai. Anot S. Strange, „Tinkamos vėliavos“ – tai buvo protinga amerikietiška priemonė sugalvota gudrių teisininkų. Ja remdamasi JAV vyriausybė karo atveju galėjo maksimaliai išnaudoti prekybinį laivyną su minimaliomis savo ir laivų savininkų lėšomis¹⁸.

Vėliau JAV pagrindine perėjimo prie *patogių vėliavų* priežastimi tapo išaugę ekonominiai kaštai. O Europoje pagrindinė priežastis buvo politinis nestabilumas.

1939 m. JAV Neutralumo aktas siekė apriboti po JAV vėliava plaukiojančių laivų prekybą Europos karo zonoje. JAV nenorėjo, kad per savo laivus ji būtų įtraukta į karą. Tačiau JAV norėjo padėti savo sąjungininkams, todėl ji sąmoningai perregistravo kai kuriuos savo laivus, ypatingai tanklaivius, Panamos registre.

Kokios bebūtų istorinės registravimo priežastys, valstybės yra įvedusios laivų registravimą, pagal kurį yra identifikuojama laivo nacionalinė priklausomybė nepriklausomai kur jis bebūtų.

Atvirieji registrai pradėjo vis stipriau išsigalėti po Antrojo Pasaulinio karo, kai JAV laivų savininkai perėjo į tokius registrus dėl mokesčių mokėjimo vengimo tam, kad įgytų pranašumą prieš Europos konkurentus. Graikai tai padarė taip pat dėl finansinių paskatų, bet dar kita priežastis buvo išvengti nelankstaus teisinio reglamentavimo.

Dabar vyksta ekonominė kova tarp tradicinių jūrinių valstybių ir besivystančių jūrinių valstybių (atvirųjų registru). Daromas tarptautinis spaudimas atvirųjų registru valstybėms, kad jos įgyvendintų efektyvią jurisdikciją ir kontroliuotų laivus, plaukiojančius su jos vėliava.

Taigi po Antrojo Pasaulinio karo vis labiau ėmė išsigalėti praktika, kai laivas buvo registruojamas vienoje valstybėje, o jo savininkai buvo įsisteigę kitoje. Atsiranda potencialus konfliktas, nes gali kilti konkurencija tarp tokių valstybių, kai iškils klausimas, kuri šalis turi teisę taikyti savo jurisdikciją tokio laivo atžvilgiu. Po Antrojo Pasaulinio karo konkurencija laivybos srityje itin skatino atvirųjų registru kūrimąsi.

Valstybes, kuriose yra įsteigti tokio pobūdžio laivų registrai, vienija tam tikra ekonominė situacija ir, be abejo, geografinė. Šios šalys dažniausiai turi ilgą jūros pakrantę, patogias geografines sąlygas (pavyzdžiui, Panamos sąsiauris jungiantis Ramųjį ir Atlanto vandenynus), tačiau šių šalių ekonominė padėtis yra gana skirtinga, todėl steigiami tokiose valstybėse atvirieji registrai sudaro sąlygas gauti daugiau pajamų iš šalių biudžetus bei pritraukti užsienio kapitalą.

Mokslinėje literatūroje išskiriami tokie apibendrinti *patogių vėliavų* požymiai:

1. Registro valstybė leidžia registruoti laivus, kurių savininkai nėra tos valstybės piliečiai;
2. Patekimas į registrą paprastai yra nesudėtingas. Pati procedūra gali būti atlikta tos valstybės konsulate. Taip pat išregistravimas atliekamas operatyviai;

¹⁸ Susan S. Valstybės ir rinkos. - Vilnius: Eugrimas, 1998. P. 218.

3. Pajamos, gautos eksploatuojant laivą, yra neapmokestinamos arba apmokestinamos mažu tarifu. Renkami mokesčiai tik pagal tonažą ir metinis mokestis;
4. Registro valstybė yra pakankamai maža valstybė, kurios žymią pajamų dalį sudaro pajamos iš laivų registravimo;
5. Laivo valdymas gali būti laisvai atliekamas ne registro valstybės piliečių;
6. Registro valstybė neturi efektyvaus administravimo mechanizmo, kuris padeda užtikrinti tarptautinių standartų įgyvendinimą ir priežiūrą (Dabar keičiasi, pavyzdžiui, Liberijos avaringumas yra stebinančiai žemas)¹⁹.

Neužtikrinimas efektyvaus administracinio mechanizmo, didžiausią įtaką daro jūrininkams, dirbantiems *patogių vėliavų* laivuose: viena iš efektyvaus administravimo mechanizmo ypatybių yra įgyvendinimas tokios socialinės politikos, kuri užtikrintų pakankamą jūrininkų darbo teisių apsaugą. Nuolaidų darymas laivų savininkams, įsisteigiantiems *patogių vėliavų* valstybėse, neigiamai įtakoja jūrininkų teises bei interesus, ypač toms socialinėms garantijoms, kurias gali užtikrinti veiksminga valstybės vykdoma politika darbo teisinių santykių srityje.

Kampaniją prieš atviroseis registrus vykdo Tarptautinė Transporto Darbuotojų Federacija (toliau – TTDF). TTDF siekia pagerinti visų jūrininkų darbo sąlygas nepriklausomai nuo jų tautybės ar nacionalinės laivo priklausomybės bei užtikrinti atitinkamą laivybos pramonės reguliavimą tam, kad būtų apgintos darbuotojų teisės ir interesai. Ši organizacija bendradarbiauja su laivų savininkais, kurie registruoja laivus atviroseis registruose, nes tokiu atveju laivo įgulos nariams galima mokėti minimalius atlyginimus, nes jūrininkai samdomi iš besivystančių šalių, taip pat galima pernelyg nesirūpinti saugumo ir mokymo standartais. TTDF paruošė kolektyvinę sutartį, kuri nustato algas ir darbo sąlygas visoms atvirųjų registru laivų įguloms nepriklausomai nuo pilietybės. Prie šios sutarties prisijungusiems laivų savininkams TTDF sekretoriatas išduoda Mėlynąjį Sertifikatą, kuris reiškia, kad sutinkama su TTDF nustatytais algų dydžiais ir darbo sąlygomis tame laive. Maždaug ketvirtadaliui atvirųjų registru laivams yra suteikti TTDF Mėlynieji Sertifikatai, taip suteikiant tiesioginę apsaugą daugiau negu 90.000 jūrininkų. Kaip laikomasi šių reikalavimų prižiūri uostamiesčiuose dirbantys TTDF inspektoriai. Inspektuodami atvirųjų registru laivus, jie tikrina algų mokėjimą ir kitas socialines bei darbo sąlygas ir, jei būtina, imasi reikiamų veiksmų, kad būtų įgyvendinta TTDF politika. Pastaraisiais metais inspektorių skaičius padvigubėjo ir dabar jie veikia uostamiesčiuose kiekviename pasaulio regione²⁰.

Tarptautinės Darbuotojų Transporto Federacijos tikslas – galutinai panaikinti atviroseis registrus. Tačiau tai yra neįmanoma, nes tokie registrai egzistuos tol, kol tarptautinė teisė

¹⁹ Nigel P. Ready, Nigel Ready and Richard Coles. Ship Registration: Law and Practice. - London, Hong Kong: LLP, 2002; Z Oya Ozcaayir. Liability for Oil Pollution and Collisions. - London: LLP Reference Publishing, 1998.

²⁰ <http://www.ifglobal.org/flags-convenience/index.cfm>; prisijungimo laikas: 2006-12-10.

pripažins kiekvienos valstybės teisę apibrėžti sąlygas, pagal kurias ji suteiks savo nacionalinę priklausomybę prekybiniam laivams²¹. O tarptautinė viešoji teisė remiasi konsensuso principu. Valstybės yra suverenūs dariniai, nei viena šalis negali primesti savo valios kitai be jos sutikimo.

Atvirųjų registruose steigimui intensyviai priešinas ir įvairios jūrininkų profesinės sąjungos tokiose šalyse, kaip D. Britanija ir Norvegija, motyvuodamos tuo, kad jų jūreivių atlyginimai sumažinami dėl pigesnės Artimųjų ir Tolimųjų Rytų bei kai kurių Okeanijos salų valstybių, kurioms jūreiviai repatriantai yra pagrindinis valiutos šaltinis, darbo jėgos²². Mažesni įgulos samdos kaštai – tai viena iš pagrindinių atvirųjų registruose steigimo ir populiarumo priežasčių, nes laivo savininkas gali rinktis bet kurios pilietybės asmenį įgulos nariu, nėra taikomi atlyginimų reikalavimai. Atvirieji registrai suteikia galimybę bet kurios šalies jūrininkui gauti darbą tokia laive, tačiau išsivysčiusių valstybių jūrininkai priešinas tokiai praktikai, nes jie nėra suinteresuoti dirbti už tokį darbo užmokestį, koks yra mokamas atviruose registruose dirbantiems asmenims. Be to, dirbant atvirųjų registruose, jūrininkas netenka socialinių garantijų, nebent savanoriškai moka socialinio draudimo įmokas. Pasiryžti jūrininkui dirbti atvirajame registre visada yra tam tikra rizika, nes jūreivio teisinė padėtis tampa keblu tuo atveju, jei laivo valdytojas piktnaudžiauja savo padėtimi: ne kiekvienas jūrininkas turi sąlygas ginti savo teises svetimoje valstybėje. Tačiau tam, kad jūrininkas galėtų ginti savo teises, jis, visų pirma, turi jas žinoti ir išmanyti.

Kita darbo dalis apims pasirinktų atvirųjų registruose valstybių ir Lietuvos teisės aktų, reglamentuojančių jūrininkų darbo santykius, analizę bei įvertinimą. Šį pasirinktą lyginimo aspektą lėmė tai, kad lyginant galima nustatyti jūrininkų darbo teisinius santykius reglamentuojančius teisės aktų spragas, trūkumus, atsakyti į klausimą, ar pakankamos yra jūrininkams suteikiamos garantijos bei apžvelgus ir įvertinus medžiagą pateikti pasiūlymų bei rekomendacijų įstatymų leidėjams. Literatūroje konstatuojama, kad atvirieji registrai – yra neigiamas reiškinys, tačiau tam, kad būtų galima argumentuotai bei pagrįstai patvirtinti ar paneigti šią nuomonę, šių valstybių teisės aktus reikia apžvelgti bei išanalizuoti. Skirtingų valstybių teisės aktų lyginimas yra vienas iš įdomiausių ir patraukliausių nagrinėjimo būdų pažinti kitų valstybių teisę bei įvertinti nacionalinę teisę. Kitoje dalyje išnagrinėsime darbo teisės institutus, reglamentuojančius jūrininkų darbo teisinius santykius: įdarbinimą bei įgulos komplektavimą, darbo sutarties sudarymą bei jos sąlygas, darbo užmokesčio klausimus, darbo ir poilsio laiko ypatumus, jūrininkų repatriaciją (darbo teisinių santykių pasibaigimas), jūrininkų socialines garantijas ligos, susižalojimo ir mirties atveju.

²¹ Гуцуляк В. Морское право. - Москва: РосКонсулт, 2000. P. 45.

²² Susan S. Valstybės ir rinkos. - Vilnius: Eugrimas, 1998. P. 219.

II. JŪRININKŲ DARBO TEISINIŲ SANTYKIŲ REGLAMENTAVIMAS LIETUVOS IR ATVIRŲJŲ REGISTRŲ VALSTYBIŲ TEISĖS AKTAIS

2.1 JŪRININKŲ ĮDARBINIMAS, ĮGULOS KOMPLEKTAVIMAS

Lietuvos Respublikos Darbo kodekse (toliau – LR DK) nustatyta, kad asmenys teisę į darbą įgyvendina tiesiogiai sudarydami darbo sutartis su darbdaviais arba tarpininkaujant įdarbinimo tarnyboms (LR DK 86 str.). Jūrininkų įdarbinimo specifika pasižymi tuo, kad jūrininkų įdarbinimu dažnai rūpinasi įvairios agentūros, tarpininkaujančios tarp jūrininko ir darbdavio, kuris dažniausiai yra įsisteigęs užsienio valstybėje. Tokius tarpininkavimo atvejus kodeksas reglamentuoja griežčiau: „Tarpininkauti dėl piliečių darbo užsienyje – išimtinė valstybės teisė. Ją įgyvendina Lietuvos darbo birža. Kitos įmonės, įstaigos ir organizacijos gali tarpininkauti dėl piliečių įdarbinimo užsienyje tik turėdamos Vyriausybės įgaliotos institucijos išduotas licencijas“ (LR DK 90 str.).

Jūrininkų įdarbinimo agentūrų veiklą griežtai kontroliuoja Lietuvos saugios laivybos administracija, kuri reguliariai jas atestuoja. Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministro įsakyme „Dėl įmonių, teikiančių su saugia laivyba susijusias paslaugas, atestavimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ numatyta, kad Lietuvos saugios laivybos administracija atestuoja įmones, teikiančias su saugia laivyba susijusias paslaugas ir išduoda įmonės atestavimo pažymėjimus. Viena iš tokių atestuojamų veiklų yra tarpininkavimas įdarbinant jūrininkus laivuose arba jūrininkų įdarbinimo laivuose paslaugos (II. 4.11 str.)²³. Saugios laivybos administracijos duomenimis tokia tarpininkavimo veikla užsiima 32 įmonės. Pažymėtina, kad anksčiau jūrininkų įdarbinimo agentūrų licencijavimas buvo vykdomas pagal bendrą teisės aktą „Licenzijų tarpininkauti dėl Lietuvos Respublikos piliečių įdarbinimo užsienyje tvarka“²⁴. Pagirtina, kad šita licencijavimo rūšis dėl jūrininkų įdarbinimo buvo atskirta²⁵ ir funkcijos deleguotos Lietuvos saugios laivybos administracijai, įsikūrusiai Klaipėdoje, nes visos jūrininkų įdarbinimo laivuose tarpininkavimo veikla užsiimančios įmonės yra įsikūrusios šiame mieste²⁶. Juolab, kad senojoje įsakymo redakcijoje buvo įtvirtinta nuostata, kuri prieštaravo TDO įtvirtintam nemokamam jūrininkų įdarbinimo principui, nes leido rinkti mokesčius iš jūrininkų už įdarbinimo paslaugas

²³ Dėl susisiekimo ministro 2001 m. vasario 13 d. įsakymo Nr. 48 „Dėl įmonių, teikiančių su saugia laivyba susijusias paslaugas, atestavimo tvarkos patvirtinimo“ pakeitimo // Valstybės žinios. 2005, Nr. 93-3478.

²⁴ Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministro 2003 m. rugpjūčio 19 d. įsakymas Nr. A1-127 „Dėl licenzijų tarpininkauti dėl Lietuvos Respublikos piliečių įdarbinimo užsienyje išdavimo tvarkos patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2003, Nr. 82-3760.

²⁵ Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministro įsakymas „Dėl socialinės apsaugos ir darbo ministro 2003 m. rugpjūčio 19 d. įsakymo Nr. A1-127 „Dėl licenzijų tarpininkauti dėl Lietuvos Respublikos piliečių įdarbinimo užsienyje tvarkos“ pakeitimo // Valstybės žinios. 2006, Nr. 48-1750.

²⁶ Įmonių, užsiimančių jūrininkų įdarbinimu, sąrašas // http://www.msa.lt/doc/jurininku_idarbinimo_imones.pdf; prisijungimo laikas: 2006-10-05.

(I. 4 str.). Saugios laivybos administracijos veiklos tikslas – organizuoti Lietuvos Respublikos ir tarptautinės teisės aktų, reglamentuojančių saugią laivybą, reikalavimų įgyvendinimą ir užtikrinti jų vykdymo valstybinę priežiūrą. Manome, kad tokia institucija, įkurta Klaipėdoje, kurios veikla bendriausia prasme yra susijusi su saugios laivybos reglamentavimu, yra „arčiausiai“ jūrininkų bei ją greičiausiai pasiekia informacija, kaip savo veiklą vykdo įvairios jūrininkų įdarbinimo agentūros. Be to, informacija apie tai, kad iš jūrininkų yra renkami neteisėti mokesčiai už įdarbinimą Saugios laivybos administraciją pasiekia ir iš Lietuvos Jūrininkų sąjungos (toliau – LJS), kuri taip pat yra įsikūrusi uostamiestyje. LJS atstovai taip pat yra kviečiami į atestavimo komisijos posėdžius, kuriuose sprendžiami licencijų išdavimo, pratęsimo bei panašūs klausimai. Pavyzdžiui, 2002 metais LJS kreipėsi į komisiją, siūlydama neatestuoti agentūros „V.Čiupo individuali įmonė“, nes ši firma iš jūrininkų rinko neteisėtas rinkliavas. Šios firmos, kurią jūrininkai praminė „Čiupa Čiups“, paslaugų rinkoje šiandien nebėra²⁷. Taigi, kaip matyti iš pateikto pavyzdžio, Saugios laivybos administracija bendradarbiauja su jūrininkų interesams atstovaujančioms profesinėmis sąjungomis, sprendamos joms svarbius klausimus. Manome, kad turėtų būti priimta teisės akto nuostata, kuri nustatytų skundų dėl įdarbinimo agentūrų veiklos nagrinėjimo tvarką, įtraukiant tiek jūrininkų, tiek laivų valdytojų atstovus. Laivų valdytojų atstovai, nedalyvavę atestavimo komisijos posėdžiuose, būtų informuojami apie priimtus sprendimus. Tokia nuostata dėl įdarbinimo agentūrų veiklos tyrimo, dalyvaujant tiek jūrininkų, tiek laivų savininkų atstovams, yra įtvirtinta TDO konvencijoje Nr. 179²⁸ (6. 1 str.). Manome, kad tokios nuostatos buvimas bei įgyvendinimas efektyviau padėtų spręsti jūrininkų įdarbinimo laivuose tarpininkavimo veikla užsiimančių agentūrų veiklos licencijų pratęsimo ar sustabdymo klausimus.

Kaip minėta, labiau paplitęs įsidarbinimo būdas įdarbinimo agentūrai tarpininkaujant. Taip pat jūrininkas gali siųsti savo *curicullum vitae* tiesiogiai laivybos kompanijoms arba darbo ieškotis internete. Tiesa, pasitaiko, kad iš pradžių jūrininkas įsidarbina per įdarbinimo agentūrą, o vėliau, pelnęs geras rekomendacijas, dėl kitų sutarčių su darbdaviu tariasi tiesiogiai, be tarpininkų²⁹.

Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministro įsakyme „Dėl įmonių teikiančių su saugia laivyba susijusias paslaugas, atestavimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ be bendrų visoms atestuojamoms įmonėms reikalavimų, yra numatyti ir specifiniai reikalavimai įmonėms, teikiančioms jūrininkų įdarbinimo laivuose paslaugas (21 str.). Vienas iš svarbiausių reikalavimų, keliamų tokioms įmonėms, yra: būti apsidraudusiai ar turėti kitokias garantijas,

²⁷ Listopad E. Patikimas kontraktas (straipsnių ciklas „Po svetima vėliava“) // Klaipėda, 2003 rugpj. 14.

²⁸ Recruitment and placement of seafarers convention, 1996, Nr. 179 // <http://www.ilo.org/ilolex/english/convdisp1.htm>; prisijungimo laikas: 2006-12-10.

²⁹ Ten pat.

užtikrinančias galimybę kompensuoti jūrininkams materialinius nuostolius įmonei neįvykdžius įdarbinimo, darbo apmokėjimo, jūrininko sugrąžinimo į nuolatinę gyvenamąją vietą išipareigojimų, jeigu laivo savininkas ar valdytojas paliko jūrininką užsienio uoste likimo valiai (21.5 str.). Nors jūrininkų įdarbinimo veikla užsiimančios įmonės ir nėra darbdaviai, o tik tarpininkai, jie taip pat turi prisiimti tam tikrą atsakomybės dalį, jei jūrininkus pasamdęs asmuo nevykdo savo finansinių išipareigojimų. Įmonės, teikiančios jūrininkų įdarbinimo laivuose tarpininkavimo paslaugas, taip pat turi būti suinteresuotos savo užsienio partnerių patikimumu. Be to, kadangi darbdavys yra kitos šalies juridinis ar fizinis asmuo, jūrininko teisės gali būti neapgintos dėl teritorinės jurisdikcijos priežasčių.

Atvirojo registro valstybės Panamos teisės akte *Teisės dekretas Nr. 8³⁰* detaliam reglamentuojama įdarbinimo agentūrų, besirūpinančių jūrininkų įdarbinimu laivuose, veiklos principai (13-30 str.). Pažymėtina, kad Panamoje yra daug griežčiau sureguliuota įdarbinimo įmonių veikla: aptariamame teisės akte yra įtvirtinta, kad įdarbinimo agentūros privalo įnešti užstatą. Nurodomas ir konkretus užstato dydis, kuris gali svyruoti nuo 50 000 iki 100 000 tūkstančių balbojų. (Balboja – Panamos piniginis vienetas). Tokia teisės nuostata išties yra pavyzdinė. Tiesa, šis piniginis užstatas naudojamas tik tam, kas sudaro repatriacines išlaidas: kelionės namo, būsto nuomos ir maisto. Lietuvoje jūrininkų įdarbinimo įmonė atsakinga ir už jūrininko įdarbinimo, darbo apmokėjimo bei repatriacijos išlaidas. Žinoma, tiek Lietuvoje, tiek Panamoje piniginis užstatas ar garantija naudojama tuo atveju, jei laivo valdytojas nevykdo savo išipareigojimų. Norma, nustatanti, kad jūrininkų įdarbinimo agentūrų atsakomybė prilygsta laivo valdytojo, darbdavio, išipareigojimų apimčiai – įdarbinimo, darbo apmokėjimo, repatriacijos išlaidos, o praktiškai yra neveikianti, nes dar neteko girdėti atvejo, kad įdarbinimo agentūra būtų padengusi laivo valdytojo išskolinimus jūrininkams.

Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministro įsakyme „Dėl įmonių teikiančių su saugia laivyba susijusias paslaugas, atestavimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ nuostatos dėl įdarbinimo agentūrų finansinių garantijų palieka įmonėms tam tikrą veikimo laisvę. Vienas iš bendrųjų reikalavimų atestuojamoms įmonėms yra turėti lėšų, kurios atitiktų įmonės verslo apimtį (lėšų buvimas įmonės sąskaitoje patvirtinamas banko pažyma) (10.2 str.). Manome, kad aptariamame įsakyme turėtų būti nurodoma minimali užstato ar draudimo suma, kurią turėtų pateikti jūrininkų įdarbinimo agentūros prieš pradėdamos savo veiklą.

Vienoje pirmųjų TDO konvencijų „Dėl jūrininkų įdarbinimo“ (1920 m., Nr. 9) ir šios konvencijos 1996 m. Nr. 179 naujojoje redakcijoje bei kitose jūrinėse konvencijose buvo suformuluotas vienas pagrindinių jūrininkų įdarbinimo agentūrų veiklos principų: jokie

³⁰ Law decree No. 8 „Whereby work at sea and in navigable waterways is regulated, and other measures are dictated“ // <http://www.amp.gob.pa/newsite/english/home.html>; prisijungimo laikas: 2006-10-07.

mokesčiai tiesiogiai ar netiesiogiai negali būti renkami už jūrininkų įdarbinimą laivuose. Galima teigti, kad šis jūrininkų agentūrų įdarbinimo veiklos principas jau yra tapęs paprotine norma ir nors paprotys nėra darbo teisės šaltinis pagal LR Darbo kodeksą, tačiau šios normos laikomasi ir Lietuvoje. Jūrininkų įdarbinimo agentūra, renkanti iš jūrininkų mokesčius už įdarbinimą, gali netekti licencijos užsiimti tokia tarpininkavimo veikla. Tačiau praktikoje pasitaiko, kad agentūros renka įvairius mokesčius iš jūrininkų, taip šiurkščiai pažeisdamos susiformavusią tarptautinę praktiką. Panamos Teisės dekretu Nr. 8 nustatyta, kokie mokesčiai negali būti renkami, patikslinama TDO konvencijos Nr. 179 „Dėl jūrininkų samdos ir įdarbinimo“ sąvoka, kas yra tiesioginiai ir netiesioginiai mokesčiai: tai – bet kokie mokesčiai, komisiniai, administracinės išlaidos, dokumentų tikrinimo, dokumentų nagrinėjimo ar tvirtinimo ar bet kokie kitokie panašūs mokesčiai. Lietuva nėra ratifikavusi TDO konvencijos Nr. 179 „Dėl jūrininkų samdos ir įdarbinimo“. Manome, kad reikėtų ratifikuoti šią konvenciją ar priimti nacionalinius teisės aktus, nustatančius, kad už jūrininko įdarbinimo paslaugas negali būti renkami nei tiesioginiai, nei netiesioginiai mokesčiai, taip kaip jie apibrėžiami Panamos teisės dekretu Nr. 8. Įtvirtinti teisės aktais, kad ne tik tiesioginiai, bet ir netiesioginiai mokesčiai yra draudžiami, yra būtina dėlto, kad įdarbinimo agentūros kitaip piktnaudžiautų esama padėtimi ir pradėtų imti mokesčius ne tiesiogiai už darbo vietos laive suradimą, bet už administracines paslaugas. Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministro įsakyme „Dėl įmonių, teikiančių su saugia laivyba susijusias paslaugas, atestavimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ jūrininkų įdarbinimo agentūroms keliamas reikalavimas: žinoti ir vykdyti Tarptautinės jūrų organizacijos ir Tarptautinės darbo organizacijos konvencijų, kodeksų ir rezoliucijų, Europos Sąjungos teisės aktų reikalavimus darbo sąlygoms laivuose ir jūrininkų socialinėms garantijoms, įdarbinimo laivuose tvarkai ir atsakyti už priimtus sprendimus. Pagal susisiekimo ministro įsakymo formuluotę galima spręsti, kad įdarbinimo agentūros turi vadovautis savo veikloje visomis TDO konvencijomis, ne tik tomis, kurias Lietuva yra ratifikavusi. Vienas iš argumentų, kodėl įdarbinimo agentūros privalo laikytis TDO priimtų konvencijų, ypač dėl nemokamo jūrininkų įdarbinimo, yra tas, kad jūreivių įdarbinimo agentūros dirba tarptautinėje darbo rinkoje, todėl jos turi laikytis reikalavimo dėl nemokamo jūrininkų įdarbinimo.

Tačiau, pažymėtina, kad nėra draudžiama rinkti mokesčius iš darbdavių. Taigi įdarbinimo agentūros išsilaiko ir turi išsilaikyti iš tų pajamų, kurias gauna iš būsimųjų jūrininkų darbdavių. Panamos Teisės dekretu Nr. 8³¹ yra nustatyta, kad įdarbinimo agentūros gali reikalauti iš darbdavių įmokų už jūrininkų įdarbinimą, bet, kaip jau minėta, tokių mokesčių negali nustatyti jūrininkams (25, 28 str.).

³¹ Ten pat.

LR Darbo kodeksas pateikia tokį įdarbinimo apibrėžimą: „Įdarbinimas yra sistema teisiųjų, ekonominių, socialinių ir organizacinių priemonių, kurias teikia valstybės, savivaldybių arba kitos įmonės, įstaigos, organizacijos, padedančios sudaryti darbo sutartį“ (LRDK 86 str.). Esminis šio apibrėžimo aspektas yra tam tikrų juridinių subjektų pagalba sudarant darbo sutartį. TDO konvencijoje Nr. 179 dėl jūrininkų įdarbinimo taip apibrėžiamas jūrininkų įdarbinimo paslaugas teikiantis subjektas – tai bet koks viešas ar privatus asmuo, kompanija, institucija, agentūra ar kitokia organizacija, kurios veiklos esmė – jūrininkų įdarbinimas.

Įmonės, užsiimančios jūrininkų įdarbinimu, teikia visapusiškas paslaugas: siųsdami jūrininką į laivybos kompaniją, išsamiai informuoja apie laivą, igulos sudėtį, instruktuoja, rūpinasi kelionės bilietais ir netgi savo transportu juos nuveža į oro uostą ir kt. Būdamos tik įdarbinimo tarpininkės, įdarbinimo agentūros dažniausiai neturi nieko bendra su darbo sutartimi tarp laivo savininko ir jūrininko sudarymu, jeigu tik joms nesuteikti įgaliojimai pasirašyti sutartį laivo savininko vardu. Tačiau neretai tarpininkai gerai žino darbo sutarties turinį ir gali samdomajam pakomentuoti arba paaiškinti vienus ar kitus sutarties straipsnius.

Tokia nuostata – atidus darbo sutarties išstudijavimas – įtvirtinta tiek nacionaliniuose, tiek tarptautiniuose aktuose (pavyzdžiui, TDO Jūrininkų darbo sutarties konvencija Nr. 22³²) bando užkirsti kelią neleistinai praktikai, kai jūrininkai pasirašydavo darbo sutartis net jos neskaite ir neišanalizavę, nes tam nebūdavo sudarytos tinkamos sąlygos. Tinkamai išanalizuoti sutartį, išsiaiškinti visas jos sąlygas yra išties svarbu, nes būna atvejų, kai jūrininkai neišmanydami savo teisių, rizikuoja bei nežinojimu ir delsimu pakenkia savo sveikatai, pavyzdžiui, jūreivis susižaloja, manydamas, kad už gydymą turės mokėti jis pats, laivui grįžus į uostą sužino, kad operuoti jau per vėlu. Jeigu būtų žinojęs, kad medicininės išlaidas apmokės darbdavys, nebūtų rizikavęs ir nelaukęs, kol laivas grįš į uostą³³.

Svarbiausias įdarbinimo proceso uždavinys turėtų būti atidus pasirašomos įdarbinimo sutarties išanalizavimas, taip pat svarbu žinoti, jei tokia yra, kolektyvinės sutarties, sudarytos tarp laivo savininko ir profesinės sąjungos, sąlygas, nes joje detaliau negu darbo sutartyje aprašyti samdomojo ir darbdavio santykiai – darbo ir poilsio režimas, viršvalandžių apmokėjimas, sudėtinės jūrininko mėnesinio atlyginimo dalys, sutarties nutraukimo prieš laiką sąlygos, medicininis aptarnavimas, draudimas ir kita³⁴. Pareiga informuoti jūrininką apie pasirašomos sutarties sąlygas yra darbdavio prievolė. Įdarbinimo agentūros turi sudaryti sąlygas jūrininkui išstudijuoti pasirašomą sutartį arba išaiškinti jos sąlygas jūreiviui suprantama kalba.

³² C 22 Seamen's articles of agreement convention, 1926 // <http://www.ilo.org/ilolex/english/convdisp1.htm>; prisijungimo laikas: 2006-10-06.

³³ L'istopad E. Patikimas kontraktas (straipsnių ciklas „Po svetima vėliava“) // Klaipėda, 2003 rugpj. 14.

³⁴ Ten pat.

Tokia pareiga numatyta ir TDO konvencijoje Nr. 179 dėl jūrininkų įdarbinimo ir samdos (5.2 c str.).

Atvirųjų registru valstybės teisės aktuose didžiausias dėmesys sutelkiamas ne į įdarbinimo procesą, o į santykius, susiklostančius sudarius darbo sutartį. Tačiau yra pateikiamos ir normos, susijusios su įdarbinimo procesu. Akcentuojamos nuostatos, susijusios su pagrindiniu įdarbinimo uždaviniu – pasirašomos darbo sutarties turinio išsiaiškinimu ir supratimu. Pavyzdžiui, Bahamų prekybinės laivybos įstatyme reglamentuojami ir jūrininkų įdarbinimo laivuose klausimai. Numatoma, kad laivo valdytojas turi sudaryti sąlygas jūrininkui ar jo patarėjui (konsultantui) išstudijuoti darbo sutartį ar ją atidžiai perskaityti ir išaiškinti kiekvienam jūrininkui arba kitokiu būdu užtikrinti, kad kiekvienas jūrininkas suprastų darbo sutartį prieš ją pasirašydamas (82 (c) str.)³⁵. Panaši nuostata yra įtvirtinta ir Panamos teisėje, nustatanti, kad jūrininkas turi teisę perskaityti darbo sutartį prieš pasirašydamas ją. Taip pat jūrininkas turi teisę leisti jo atstovui perskaityti sutartį ir pakonsultuoti³⁶. Identiška norma yra įtvirtinta ir Maltos prekybinės laivybos įstatyme³⁷.

Kitas įdarbinimo proceso probleminis aspektas susijęs su laivo įgulos formavimo ypatumais. LR Saugios laivybos įstatymo 12 straipsnis apibrėžia laivo įgulos formavimo reikalavimus: dirbti laive leidžiama tik jūrininkams, turintiems galiojančius jūrinio laipsnio diplomus bei jų patvirtinimus, kvalifikacijos liudijimus ar kitus dokumentus, kurie suteikia teisę eiti atitinkamas pareigas laive, ir įrašytiems į įgulos sąrašą. Darbas laive atliekamas ypatingomis sąlygomis, kurioms būtinos žinios bei jas patvirtinantis jūrinis išsilavinimas. Laive turi dirbti atitinkamas skaičius jūrininkų, kuris galėtų užtikrinti visapusišką laivo valdymą ir mokėtų elgtis esant neįprastoms aplinkybėms. LR Administracinių teisės pažeidimų kodekse 117⁽²⁾³⁸ straipsnis nustato administracinę atsakomybę už saugios laivybos jūroje reikalavimų pažeidimą, taip pat atsakomybę dėl laivo įgulos nepakankamo suformavimo: laivo išplaukimas į jūrą nesilaikant Jūrinio laipsnio diplomų ir kvalifikacijos liudijimų išdavimo taisyklėse ar laivo įgulos minimumo liudijime nustatytų reikalavimų – užtraukia baudą laivų valdytojams – fiziniams asmenims arba įmonių vadovams nuo vieno tūkstančio iki penkių tūkstančių litų ir laivų kapitonams – nuo penkių šimtų iki dviejų tūkstančių litų arba teisės eiti tam tikras pareigas jūru laive atėmimą iki vienerių metų. LR Prekybinės laivybos įstatymo 11 straipsnyje įtvirtinta, kad

³⁵ Merchant shipping act // http://laws.bahamas.gov.bs/statute/statute_CHAPTER_268.html#Ch268s80; prisijungimo laikas: 2006-10-06.

³⁶ Seafarers' rights on Panama flag ships // <http://www.seamenschurch.org/CSR%20Website/p.htm>, taip pat: Law decree No. 8 // <http://www.amp.gob.pa/newsite/english/home.htm>; prisijungimo laikas: 2006-10-06.

³⁷ Merchant shipping act (115 str.) // http://docs.justice.gov.mt/lom/legislation/english/leg/vol_5/chapt234.pdf; prisijungimo laikas: 2006-10-06.

³⁸ Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso 21, 26, 27, 35, 119, 121, 122, 136, 143, 154⁽³⁾, 154⁽⁴⁾, 154⁽⁵⁾, 154⁽⁶⁾, 154⁽⁷⁾, 154⁽⁸⁾, 182⁽¹⁾, 221, 224, 225, 228, 241⁽²⁾, 246, 259⁽¹⁾, 269, 270, 281, 320, 324, 325, 328, 329 straipsnių pakeitimo ir kodekso papildymo 110⁽¹⁾, 117⁽²⁾, 117⁽³⁾, 117⁽⁴⁾, 152⁽¹⁴⁾, 154⁽⁹⁾, 154⁽¹⁰⁾, 163⁽¹⁴⁾ straipsniais 2005 m. birželio 16 d. įsakymas Nr. X-249 // Valstybės žinios. 2005, Nr. 83-3040.

laivo įgulą (įskaitant laivo kapitoną ir laivo kapitono vyriausiąjį padėjėją) turi sudaryti ne mažiau kaip du trečdaliai Europos Sąjungos valstybių narių piliečių ar nuolatinių Lietuvos Respublikos gyventojų. Laivo kapitono ir laivo kapitono vyriausiojo padėjėjo pareigas gali eiti tik Lietuvos Respublikos piliečiai. Laivo įgulos minimumo reikalavimas įtvirtintas ir LR Saugios laivybos įstatyme: „Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotam laivui draudžiama išplaukti į jūrą, jeigu jo įgula neatitinka 1974 m. Tarptautinėje konvencijoje dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje nustatytų reikalavimų dėl minimalios įgulos sudėties ir laivas neturi Administracijos išduoto laivo įgulos minimumo liudijimo“ (12.5 str.).

Atvirųjų registru valstybės taip pat detalizuoja laivo įgulos minimumo reikalavimus, pavyzdžiui, Maltos Prekybinės laivybos įstatyme numatyta, kad kiekvienas Maltos laivas, nesvarbu, iš kurio yra uosto išplaukia, turi būti aprūpintas tam tikru jūrininkų skaičiumi, kurį nustato Ministras, atsakingas už laivybos reikalus³⁹ (90 str.). Tokia nuostata yra išdėstyta ir Kipro Prekybinės laivybos įstatyme⁴⁰ (3 str.). Liberijos Jūrų įstatyme⁴¹ nustatyta, kad laive turi būti įdarbintas pakankamas skaičius jūrininkų tam, kad būtų išvengta viršvalandinio darbo bei būtų užtikrintas laivo saugumas jūroje (341.3 str.). Laivo įgulos minimumo reikalavimas yra ne savitikslis, nes tai yra būtina prielaida padedanti išvengti viršvalandinio darbo bei užtikrinanti saugias laivo valdymo bei vedimo operacijas.

Lietuva nėra ratifikavusi nei Nr. 9 nei naujosios Nr. 179 konvencijos dėl Jūrininkų įdarbinimo (TDO). Pavyzdžiui, TDO konvencijoje Nr. 179 nustatyta, kad įdarbinimo agentūros privalo turėti jūrininkų registrą, kurio veikla gali būti tikrinama kompetentingos institucijos. Saugios laivybos įstatyme įtvirtinta, kad turi būti įsteigtas jūrininkų registras, kurio veikla turi būti grindžiama LR Jūrininkų registro nuostatų nustatyta tvarka. Jūrininkų registrą tvarko Lietuvos Saugios laivybos administracija, tačiau dar nėra priimti LR Jūrininkų registro nuostatai. Įsteigus Lietuvos Respublikos jūrininkų registrą Lietuvos saugios laivybos administracija bei Lietuvos laivų įgulų formavimo įmonių asociacija turėtų tikslius duomenis apie Lietuvoje gyvenančius jūrininkus, jų darbovietes, kvalifikacijos lygį, būtų žinoma, kuriame laive jūreivis šiuo metu dirba. Manoma, kad tai tik laiko klausimas ir šis teisės aktas, reglamentuojantis jūrininkų įdarbinimo aspektus, bus priimtas, nes Susisiekimo ministerija parengė Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos jūrininkų registro įsteigimo ir jo

³⁹ Merchant shipping act // http://docs.justice.gov.mt/lom/legislation/english/leg/vol_5/chapt234.pdf; prisijungimo laikas: 2006-10-06.

⁴⁰ The Merchant shipping (masters and seamen) laws of 1963 to 2002 // http://www.shipping.gov.cy/shipping_legislation/consolidated_legislation/masters_seamen_law.pdf; prisijungimo laikas: 2006-10-07.

⁴¹ The Liberia maritime law // http://www.lowtax.net/lowtax/html/liberia/Consolidated_Title_21.pdf; prisijungimo laikas: 2006-10-07.

nuostatų patvirtinimo“ projektą ir 2005-12-29 raštu Nr. 2-22-5660 pateikė Lietuvos Respublikos Vyriausybei⁴².

Taigi, manome, kad tokio registro įsteigimas ir jame kaupiami jūrininkų duomenys prisidės ne tik prie Susisiekimo ministerijos išsikeltos tikslų – vandens transporto plėtojimo, bet ir padės kaupti duomenis apie jūrininkų darbo santykius, taip pat ir apie jūrininkų sudarytas darbo sutartis.

2.2 JŪRININKŲ DARBO SUTARČIŲ SUDARYMAS

Autorė nagrinėdama jūrininkų darbo sutartis, aptars darbo sutarčių sudarymą bei jų sąlygas, apmokėjimo už darbą, darbo bei poilsio laiko aspektus.

2.2.1 DARBO SUTARČIŲ SUDARYMO TVARKA IR SĄLYGOS

Darbo sutartis yra darbuotojo ir darbdavio susitarimas, kuriuo darbuotojas įsipareigoja dirbti tam tikros profesijos, specialybės, kvalifikacijos darbą arba eiti tam tikras pareigas paklusdamas darbovietėje nustatytai darbo tvarkai, o darbdavys įsipareigoja suteikti darbuotojui sutartyje nustatytą darbą, mokėti darbuotojui sulgytą darbo užmokestį ir užtikrinti darbo sąlygas, nustatytas darbo įstatymuose, kituose norminiuose teisės aktuose, kolektyvinėje sutartyje ir šalių susitarimu. Tai yra pats bendriausias darbo sutarties apibrėžimas, kurį pateikia LR Darbo kodeksas (93 str.).

Darbo santykių, susiklostančių dirbant laivuose, šalys yra jūrininkas ir laivo valdytojas. Terminas *laivo valdytojas* yra platesnės apimties negu laivo savininkas, nes laivą eksploatuoti gali ne tik laivo savininkas, bet ir bet kuris kitas asmuo naudojantis laivą bet koku teisėtu pagrindu (LR Prekybinės laivybos įstatymas, 2.24 str.).

Darbo sutarties sąvoka, kuri sudaroma tarp laivo valdytojo ir jūrininko, įvairiose šalyse varijuoja: pavyzdžiui, Bahamosė – susitarimas, igulos susitarimas, straipsniai⁴³, Liberijoje – laivybos sutartis⁴⁴, Kipre⁴⁵ ir Maltoje⁴⁶ – susitarimas, Panamoje – darbo sutartis⁴⁷. Iš esmės,

⁴² Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos 2005 m. veiklos ataskaita // <http://209.85.129.104/search?q=cache:ZZsXxMV51u8www.transp.lt/De%20default.aspx%3FElement%3DManagerData%26Top%3D%3D305%26DL%3D%26UL%3Dtrue+%E2%80%9ED%C4%97I+;prisiungimo+laikas:2006-10-21>.

⁴³ Merchant shipping act (80 str.) // http://laws.bahamas.gov.bs/statutes/statute_CHAPTER_268.html#Ch268s80; prisijungimo laikas: 2006-10-06.

⁴⁴ The Liberia maritime law (320 str.) // http://www.lowtax.net/lowtax/html/liberia/Consolidated_Title_21.pdf; prisijungimo laikas: 2006-10-07.

⁴⁵ The Merchant shipping (masters and seamen) laws of 1963 to 2002 (IV dalis) // http://www.shipping.gov.cy/shipping_legislation/consolidated_legislation/masters_seamen_law.pdf; prisijungimo laikas: 2006-10-07.

⁴⁶ Merchant shipping act (113 str.) // http://docs.justice.gov.mt/lom/legislation/english/leg/vol_5/chapt234.pdf; prisijungimo laikas: 2006-10-06.

sąvokų gausa apibūdina vieną ir tą patį juridinį faktą – darbo sutartį sudaromą tarp jūrininko ir jį nusamdžiusio asmens.

LR Darbo kodekse įtvirtinta viena iš svarbiausių nuostatų, kad darbo sutartys paprastai sudaromos neterminuotam laikui (108.2 str.). Tačiau jūrininkų darbo specifika yra tokia, kad labai dažnai darbo sutartys sudaromos terminuotam laikui, konkrečiam reisui, pavyzdžiui, Bahamų Prekybinės laivybos įstatyme yra įtvirtinta nuostata, kad viena iš darbo sutarties privalomų sąlygų yra nustatymas, kad darbo sutarties galiojimas negali būti ilgesnis negu 12 mėnesių (81.2 b). Šis įstatymas darbo sutarties galiojimą sutapatina su laivo reiso trukme. Tokia norma yra akivaizdžiai palanki darbdaviui, bet ne jūrininkui. TDO 1976 metais priėmė konvenciją Nr. 145 dėl Jūrininkų darbo nepertraukiamumo⁴⁸, kurioje suformuluoti teisiniai pagrindai tam, kad būtų užtikrintas jūrininkų darbo nepertraukiamumas, pasirašant neterminuotas darbo sutartis. Galima sakyti, kad iki šiol ši problema neprarado ir nepraras savo aktualumo, nes jūrininkų profesija – viena iš mobiliusių. Pavyzdžiui, viena iš terminuotų jūrininkų darbo sutarčių yra sudaroma pagal laivo nuomos be įgulos sutartį, kuri apibūdinama kaip terminuotas susitarimas, pagal kurį laivo nuomininkas turi teisę valdyti laivą, įskaitant nuomininko teisę paskirti laivo kapitoną ir laivo įgulą nuomos laikotarpiui (LR Prekybinės laivybos įstatymas, 2.3 str.).

LR Prekybinės laivybos įstatyme numatyta, kad darbo sutartis su jūrininku sudaroma raštu Lietuvos Respublikos įstatymų nustatyta tvarka. Vienas darbo sutarties egzempliorius įteikiamas jūrininkui, kitas lieka laivo valdytojui. Sutarties kopija įteikiama laivo kapitonui (84 str.). Laivo kapitonas yra laivo valdytojo atstovas laive, kuris atsakingas tiek už įgulą, tiek už laivo saugumą reiso metu, todėl įstatymo nuostata detalizuojanti, kad sutarties kopija turi būti įteikta kapitonui yra įtvirtinta dėl darbo teisinių santykių susiklostančių dirbant laive ypatumų: laivo kapitonas turi žinoti ir turėti tai patvirtinantį dokumentą kokioms pareigoms bei pagal kokias sąlygas buvo priimtas jūrininkas į darbą laive. Taigi specialusis įstatymas įtvirtina, kad darbo sutartis su jūrininku sudaroma Lietuvos Respublikos įstatymų nustatyta tvarka. Tokių teisės aktų, kurie detalizuotų jūrininkų darbo sutartis yra iš esmės nedaug. Žinoma, tai fundamentalusis LR Darbo kodeksas ir LR Prekybinės laivybos įstatymas, kurio trečiasis ir penkioliktasis skirsniai trumpai reglamentuoja jūrininkų darbo sutarties sudarymo tvarką, laivo įgulos narių teises bei pareigas. Darbo sutarties pavyzdinė forma numato galimybę šalims susitarti ir dėl kitų sąlygų, kita vertus, dauguma dirbančių ne su Lietuvos vėliava laivuose kontraktai daug platesni.

⁴⁷ Law decree No. 8 „Whereby work at sea and in navigable waterways is regulated, and other measures are dictated“ (34 str.)// http://www.amp.gob.pa/new_site/english/home.html; prisijungimo laikas: 2006-10-07.

⁴⁸ Continuity of Employment (Seafarers) Convention, 1976, No. 145 // <http://www.ilo.org/ilolex/english/convdisp1.htm>; prisijungimo laikas: 2006-11-29.

Tarptautinė Darbo Organizacija yra priėmusi Jūrininkų darbo sutarčių konvenciją Nr. 22⁴⁹. Šią konvenciją yra ratifikavusios keturios iš nagrinėjamų atvirojo registro valstybių: Bahamos, Malta, Liberija ir Panama. Nei Lietuva, nei Kipras nėra šios konvencijos dalyvėmis.

Apžvelgsime Jūrininkų darbo sutarčių konvencijos numatytas darbo sutarties sąlygas ir sulyginsime, ar šalys, ratifikavusios šį teisės aktą, perkėlė šios konvencijos normas į nacionalinę teisę.

Pagal TDO Jūrininkų darbo sutarčių konvencijos 3 straipsnį, darbo sutartyje turi būti aptartos tokios sąlygos:

1. Jūrininko vardas, pavardė, gimimo data arba jo amžius, taip pat gimimo vieta;
2. Sutarties sudarymo vieta ir data;
3. Laivo (-ų) pavadinimai, kuriuose jūrininkas įsipareigoja dirbti;
4. Laivo įgulos narių skaičius, jei tai reikalaujama pagal nacionalinės teisės normas;
5. Reisas ar reisai, kuriems jūreivis yra samdomas, jei sudarant sutartį juos galima numatyti;
6. Pareigoms, kurioms jūrininkas yra samdomas;
7. Jei įmanoma, data ir vieta, kur jūreivis turi atvykti į tarnybą;
8. Jūreiviui teikiamo maitinimo kiekis, jei kitaip nenustato nacionaliniai teisės aktai;
9. Darbo užmokesčio dydis;
10. Sutarties terminas;
11. Kasmetinės apmokamos atostogos, suteikiamos jūrininkui, išstarnavusiam toje pačioje laivybos kompanijoje vienerius metus, jeigu šias atostogas numato nacionaliniai įstatymai;
12. Kitos nuostatos, kurias gali numatyti nacionaliniai įstatymai.

Taip pat sutartyje turi būti aiškiai aptartos darbo sutarties šalių teisės ir pareigos.

Darbo sutartis sudaroma tarp laivo valdytojo ar jo vardu bei jūrininko yra specifinis dokumentas, kuriame turi būti aptarta daug sąlygų. Iš esmės, darbo sutartį sudaro darbo sąlygų, kurios nustato abiejų darbo teisinių šalių teises ir pareigas, visuma. Konvencija pateikia tipinį sąlygų sąrašą, kurios turi būti įtrauktos į darbo sutartį. Kai kurios darbo sutarties sąlygos yra sąlyginės, t.y. jos įtraukiamos į darbo sutartį tokiu atveju, jei nacionalinė teisė tai reglamentuoja, pavyzdžiui, jūrininkui teikiamo maitinimo kiekis. Kai kurios sąlygos yra gana neapibrėžtos, pavyzdžiui, darbo sutartyje turi būti nustatyta, jei įmanoma, data ir vieta, kur jūreivis turi atvykti į tarnybą. Žinoma, tokia nuostata paaiškinama mobiliu jūrininku darbo pobūdžiu, juk jūreivių darbo pradžią gali lemti tam tikrų veiksnių visuma, kurių neįmanoma prognozuoti, pavyzdžiui, laivo atplaukimo į uostą, kuriame prasideda jūrininko tarnyba, datos neįmanoma tiksliai nustatyti, nes tokie veiksniai, kaip jūrinė stichija, krovinio pakrovimo ir iškrovimo laikas lemia ir

⁴⁹ Seamen's articles of agreement convention, 1926, No. 22 // <http://www.ilo.org/ilolex/english/convdisp1.htm>; prisijungimo laikas: 2006-10-09.

laivo atplaukimo į uostą datą, juolab, kad jūrininkui dažnai tenka vykti į tarnybos vietą iš kito miesto ar valstybės. Tačiau tokia nuostatos formuluotė jau neteko savo reikšmės, nes manytina, kad visais atvejais, darbo sutartyje turi būti aptarta data ir vieta, kada ir kur jūreivis turi pradėti dirbti. Jei negalima nustatyti konkrečios datos, tai darbo sutartyje atvykimo į tarnybą laikas turi būti apibrėžtas tam tikru laiko intervalu.

Nuosekliausiai Konvenciją Nr. 22 dėl Jūrininkų darbo sutarčių į savo nacionalinę teisę perkėlė Panamos įstatymų leidėjai. Taip pat Panamos Teisės dekretu Nr. 8⁵⁰ yra įtvirtinta labai svarbi nuostata, kuri nepamiršta TDO Konvencijoje Nr. 22 dėl jūrininkų darbo sutarčių: kiekvienoje darbo sutartyje turi būti nurodomi ne tik jūrininko, bet ir jį nusamdžiusio asmens duomenys: vardas, pavardė, juridinio asmens adresas. Žinoma, ir šių duomenų pateikimas negarantuoja, kad laivo valdytojas tinkamai vykdys savo teises ir pareigas, tačiau šie duomenys yra būtini, jei prireiks taikyti atsakomybę. Konvencijoje Nr. 22 dėl Jūrininkų darbo sutarčių numatyta, kad darbo sutartyje turi būti nurodyta laivo (-ų) pavadinimas (-ai), kuriuose dirbs jūrininkas. Lietuvoje yra vykdoma griežta laivų registracija pagal pavadinimus, t.y. suteikiant jiems unikalius identifikavimo kodus, kurie vėliau naudojami laivui identifikuoti registre ir sąveikai su kitais valstybės registrais bei informacinėmis sistemomis užtikrinti. Šis kodas nekeičiamas per visą laivo gyvavimo laiką. Išregistravus laivą, identifikavimo kodas negali būti panaudotas kitiems laivams registruoti. Tokia nuostata yra įtvirtinta Lietuvos Respublikos jūrų laivų registravimo taisyklėse (IV.15 str.)⁵¹. Manome, kad darbo sutartyje šalia nuostatos, kuri įtvirtina, kad darbo sutartyje sudaromoje tarp jūrininko ir laivo valdytojo nurodomi laivo (-ų) pavadinimai, turi būti nurodomi ir jūrininką įdarbinusio laivo savininko ar laivo nuomininko duomenys: laivo savininko (kompanijos) pavadinimas, kodas, adresas, telefonas, faksas, banko sąskaitos numeris. Konvencija Nr. 22 dėl Jūrininkų darbo sutarčių nereikalauja nurodyti darbdavio duomenų, o tai yra teisės spraga, kurią privalu ištaisyti. Toks reikalavimas turi būti imperatyvus ir įtvirtintas nacionaliniuose įstatymuose.

Panamos Teisės dekretu Nr. 8 nustatyta, kad prie darbo sutarties turi būti prijungtas dokumentas vadinamas igulos sąrašu, kuriame pateikiami įvairūs duomenys: laivo pavadinimas ir pagalbos šaukimo signalas, laivo savininko, igulos narių, vežamo krovinio duomenys ir kitokios darbo sutarties sąlygos. Toks dokumentas, manytina, išties, turi praktinę naudą, nes viename dokumente yra išvardijami su laivu ir jo reisu susiję duomenys. Lietuvos Respublikos Prekybinės laivybos įstatyme įtvirtinta, kad laivo igulą sudaro laivo kapitonas ir kiti jūrininkai, vykduojantys laive užduotis, susijusias su laivo eksploatavimu arba aptarnavimu, ir kurių pavardės yra įrašytos laivo igulos sąrašė (rolėje) (2.18 str.). Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos

⁵⁰ Law decree No. 8 (35 str.) // <http://www.amp.gob.pa/newsite/english/home.html>; prisijungimo laikas: 2006-10-09.

⁵¹ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2005 m. liepos 4 d. įsakymas Nr. 3-301 „Dėl Lietuvos Respublikos jūrų laivų registravimo taisyklių“ // Valstybės žinios. 2005, Nr. 93-3476.

taisyklės nustato, kad laivo įgulos sąrašas – tai vienas iš būtinų pateikti dokumentų, kai laivas atplaukia ar išplaukia iš Klaipėdos valstybinio jūrų uosto (2.2.1)⁵².

Kai kurios atvirojo registro valstybės, pavyzdžiui, Bahamos iš esmės įgyvendino Konvencijos Nr. 22 dėl Jūrininkų darbo sutarčių nuostatas, tačiau šios šalies teisė nenustato reikalavimo, kad jūrininkas gautų darbo sutarties kopiją. Bahamų Prekybinės laivybos įstatyme⁵³ nustatyta, kad laive turi būti darbo sutarties kopija, kad ją jūrininkas galėtų pasiskaityti. Pageidautina, kad kiekvienas jūrininkas turėtų savo darbo sutarties egzempliorių. Žinoma, jei tai įmanoma. Tokia suformuluota norma yra palankesnė darbdaviui, tačiau, manome, kad visais atvejais jūrininkas turėtų gauti jam priklausančią darbo sutarties kopiją juolab, kad Bahamos yra ratifikavę TDO Konvenciją Nr. 22 dėl Jūrininkų darbo sutarčių, kurios 5 straipsnyje įtvirtinta, kad kiekvienas jūrininkas turi gauti dokumentą, patvirtinantį apie jo darbą laive.

LR Darbo kodeksas įvardija būtinąsias darbo sutarties sąlygas: darbuotojo darbovietės nustatymas ir darbo funkcijų nurodymas. Bendriausia prasme jūrininko darbovietė yra laivas. Konvencija dėl jūrininkų darbo sutarčių reglamentuoja, kad viena iš būtinų darbo sutarties sąlygų yra laivo (-ų) pavadinimai, kuriuose jūrininkas įsipareigoja dirbti. Ir nors jūrininkas dažniausiai dirba viename laive, tačiau reiso metu įmanoma, kad jūrininkas pakeičia vieną laivą kitu dėl vienokių ar kitokių priežasčių. Žinoma, jūrininko darbo užmokestis neturi būti sumažinamas ar keičiamos kitos darbo sutarties sąlygas, jūreiviui pradėjus dirbti kitame laive.

Taip pat kai kurių šalių teisė jūrininkų darbo sutarties sudarymą sieja su tam tikrais techniniais laivo ypatumais. Pavyzdžiui, Bahamų prekybinės laivybos įstatyme⁵⁴, Liberijos Jūrų įstatyme⁵⁵ įtvirtinta, kad darbo sutartys su jūrininkais sudaromos, jei laivo bruto masė yra ne mažesnė nei nustatyta atitinkamame teisės akte (Bahamose – bendras svoris 100 tonų, Liberijoje – 75 tonos). Šita nuostata buvo suformuluota TDO Konvencijoje Nr. 22 dėl jūrininkų darbo sutarčių. Ir šia išimtimi minėtos šalys pasinaudojo. Kipro Prekybinės laivybos įstatymas tokius atvejus reglamentuoja ypatingai griežtai, nustatydamas, kad su kiekvienu jūrininku turi būti sudaryta darbo sutartis, išskyrus, jei laivas sveria mažiau negu penkias tonas ir užsiima prekyba tam tikrose nustatytose vietose. Logiška, kad laivas, kurio svoris nesiekia penkių tonų, nėra tinkamas tolimiesiems plaukiojimams. Taigi su kiekvienu į vandenyną plaukiančiu laivu ir juose dirbančiais jūrininkais turi būti sudaryta darbo sutartis. Priklausomai nuo laivo tonažo jūrininkams išduodami kvalifikaciją patvirtinantys jūriniai diplomai, kurie suteikia teisę užimti tam tikras pareigas tam tikrame laive. Tokia diferenciacija paremta tuo, kad kuo didesnė laivo

⁵² Lietuvos Respublikos susiekimo ministro įsakymas dėl Lietuvos Respublikos susiekimo ministro 1998 liepos 16 d. įsakymo Nr. 286 „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo // Valstybės žinios. 2003, Nr. 113-5086.

⁵³ Merchant law // http://laws.bahamas.gov.bs/statutes/statute_CHAPTER_268.html#Ch268s67; prisijungimo laikas: 2006-10-10.

⁵⁴ Merchant shipping (80 str.) // http://laws.bahamas.gov.bs/statutes/statute_CHAPTER_268.html#Ch268s67; prisijungimo laikas: 2006-10-09.

⁵⁵ The Liberian Maritime law (320 str.) // http://www.lowtax.net/lowtax/html/liberia/Consolidated_Title_21.pdf; prisijungimo laikas: 2006-10-09.

bruto masė, tuo sudėtingesnės yra laivo valdymo bei vedimo operacijos, vadinasi, turi būti keliami ir aukštesni kvalifikaciniai reikalavimai, priimant į darbą laive⁵⁶. Kipro prekybinės laivybos įstatymas pasižymi tam tikra įdomia teisės formuluote. Norma, nustatanti, kad su jūrininku turi būti sudaryta darbo sutartis, numato ir materialinę atsakomybę už tokios normos pažeidimą, kuri turi neviršyti 500 svarų sterlingų (11.2 str.).

Vienintelė iš nagrinėjamų atvirųjų registru valstybių, Kipras, nėra ratifikavusi TDO Konvencijos dėl jūrininkų darbo sutarčių, tačiau Kipro Prekybinės laivybos įstatyme 12 straipsnyje gana detaliai reglamentuojamos darbo sutarties sąlygos. Viena iš įdomesnių sąlygų – jūrininko teisė žinoti, kur laivas plauks, koks bus jo maršrutas. Kadangi galbūt tokią nuostatą sunku praktiškai įgyvendinti, tai įstatyme nustatyta, kad į darbo sutartį turi būti įtrauktos tos pasaulio dalys, į kurias laivas neplauks. Tokia nuostata yra įtvirtinta tiek Kipro, tiek Maltos Prekybinės laivybos įstatymuose. Be to, tokia nuostata siejasi su jūrininko pasirinkimo teise neplaukti į rajonus, kurie yra paskelbti karo zona. Nuostatos, dėl laivo plaukiojimo karo zonoje ir apmokėjimo už šias padidintos rizikos darbo sąlygas, dažniausiai yra reglamentuojamos kolektyvinėse sutartyse, pavyzdžiui, Akcinės Bendrovės „Lietuvos jūrų laivininkystės“ 2004 m. kovo 30 d. bei Tarptautinės Transporto Darbuotojų Federacijos 2006 metų kolektyvinėse sutartyse.

Apibendrinant jūrininkų darbo sutarties instituto teisinį reglamentavimą atvirųjų registru valstybėse, galima pabrėžti, kad darbo sutarties, sudaromos tarp jūrininko ir laivo valdytojo, institutas yra sureguliuotas gana detaliais teisės aktais. Pastebima tendencija jūrų darbo teisinius santykius reglamentuoti Prekybinės laivybos įstatymais (Bahamos, Kipras, Malta, Liberija, Lietuva). Tiesa, Lietuvos Prekybinės laivybos įstatymas kai kuriuos klausimus nagrinėja labai apibendrintai.

Manome, kad reikėtų įstatymiškai Lietuvoje sureguliuoti jūrininkų darbo sutarties sąlygas, nes iš pateiktų atvirųjų registru įstatymų apžvalgos matyti, kad tai sritis, kuriai reikia specialaus reglamentavimo dėl jūrininkų darbo sutarties ypatumų. Lietuva, kaip jau minėta, nėra ratifikavusi TDO Konvencijos Nr. 22 dėl Jūrininkų darbo sutarties, tačiau tam, kad mūsų valstybė galėtų tai padaryti, privalu pagal šios Konvencijos nuostatas priimti tam tikrus teisės aktus, įgyvendinančius šios Konvencijos normas, pavyzdžiui, aptariamojoje konvencijoje įtvirtinta, kad nacionalinė teisė turi nustatyti tokias darbo sutarties pasirašymo taisykles ir garantijas tam, kad būtų apsaugoti laivo savininko ir jūrininkų interesai, taip pat turi būti priimtos atitinkamos nuostatos, kurios užtikrintų, kad jūrininkas suprato darbo sutarties turinį.

Sudarant darbo sutartį labai svarbu susitarti ir dėl darbo apmokėjimo sąlygų.

⁵⁶ 1978 m. Tarptautinė konvencija dėl jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų // Valstybės žinios. 2005, Nr. 10-325.

2.2.2 DARBO APMOKĖJIMAS

Viena būtinųjų darbo sutarties sąlygų yra darbdavio pareiga sumokėti visas jūrininkui priklausančias darbo užmokesčio sumas, dėl kurių buvo sulygta sudarant darbo sutartį. Jūrininkų profesinės sąjungos atkakliai siekia, kad jūrininkų atlyginimai būtų kuo didesni, sudaromos įvairios kolektyvinės sutartys, kuriose yra nustatomi minimalūs jūrininkų, užimančių tam tikras pareigas, darbo užmokesčio standartai. Pasaulinėje rinkoje vyksta gana intensyvi konkurencinė kova tarp jūrininkų, o laivų savininkai ir valdytojai naudojami susidariusia situacija pasiūlydami darbą laive tokios tautybės asmeniui, kuris sutinka dirbti už mažiausią ar mažesnę atlyginimą negu išsivysčiusių šalių jūrininkai. Ir nors jūrininkų atlyginimai yra gana dideli, pavyzdžiui, pagal TTDF 2006 metų standartinę kolektyvinę sutartį⁵⁷ vidutinis pagrindinis jūrininko darbo užmokestis yra daugiau negu du tūkstančiai dolerių, tačiau pažymėtina, kad šiuos gaunamus už darbo sezoną pinigus, jūrininkas turi paskirstyti likusiems mėnesiams, kai jis nedirba. Taigi kalbėti apie tokį darbo teisės aspektą kaip minimalus darbo užmokestis, kurį Lietuvoje nustato Vyriausybė, turint omenyje jūrininkų darbo užmokestį yra netikslinga, nes minimalūs jūrininkų atlyginimai nustatomi kolektyvinėse sutartyse sudaromose tarp jūrininkams atstovaujančių profesinių sąjungų ir darbdavių⁵⁸. O tais atvejais, kai kolektyvinės sutartys yra nesudarytos, darbdavys gali siūlyti tokį darbo užmokestį, su kuriuo sutinka besivystančių šalių jūrininkai. Žinoma, jūrininkai dirbantys nuolatinį darbą jūrinėse kompanijose gauna fiksuotą, nuolatinį atlyginimą ir kitas pajamas, bet ne tie jūrininkai, kurie į jūrą išplaukia vienam reisui sudarytam su nauju darbdaviu.

LR Darbo kodekse 192 straipsnyje įtvirtinta norma, nustatanti, kad jeigu yra nukrypimų nuo normalių darbo sąlygų, už darbą tokiomis sąlygomis mokamas padidintas, palyginti su normaliomis sąlygomis, tarifinis atlygis. Konkretūs apmokėjimo dydžiai nustatomi kolektyvinėse ir darbo sutartyse. LR Darbo kodekse nustatyta, kad už viršvalandinį darbą ir darbą naktį mokama ne mažiau kaip pusantro darbuotojui nustatyto valandinio atlygio (mėnesinės algos) (193 str.). Taip pat LR Darbo kodekse yra reglamentuojama mokėjimo už darbą poilsio ir švenčių dienomis tvarka. Už darbą poilsio arba švenčių dieną, jeigu jis nenumatytas pagal grafiką, mokama ne mažiau kaip dvigubai arba darbuotojo pageidavimu kompensuojama suteikiant darbuotojui per mėnesį kitą poilsio dieną arba tą dieną pridėdant prie kasmetinių atostogų. Už darbą švenčių dieną pagal grafiką mokamas ne mažesnis kaip dvigubas valandinis arba dieninis atlygis (194 str.).

⁵⁷ ITF Standart collective agreement (1 January 2006) // <http://www.itfglobal.org/files/seealso/docs/1467/ITF%20Standard%20CBA%202006.pdf>; prisijungimo laikas: 2006-12-18.

⁵⁸ Seafarers' wages, hours of work and the manning of ships recommendation, 1996, No. 187 // <http://www.ilo.org/ilolex/cgi-lex/convde.pl?R187>; prisijungimo laikas: 2006-12-05.

LR Darbo kodekse 186 straipsnyje numatyta, kad darbo užmokestis yra atlyginimas už darbą, darbuotojo atliekamą pagal darbo sutartį. Darbo užmokestis apima pagrindinį darbo užmokestį ir visus papildomus uždarbius, bet koku būdu tiesiogiai darbdavio išmokamus darbuotojui už jo atliktą darbą. Jūrininkų atliekamas darbas yra ne tik profesija, bet, galima sakyti, ir jų gyvenimo būdas: išplaukęs į tolimąjį reisą, jūrininkas ilgiems mėnesiams palieka savo namus ir įsikuria laive. Darbas laive yra nepertraukiamojo pobūdžio, nuolatos turi būti organizuojamas budėjimas, taip pat tokia darbe yra neišvengiami viršvalandiniai, gelbėjimo darbai ir pan. Pažymėtina, kad kai kurie darbai, atliekami jūrininko laive, nelaikomi viršvalandiniais ir už juos nėra mokama kaip už viršvalandinius. Tai bus aptarta kitame skyriuje, kuriame bus kalbama apie jūrininkų darbo bei poilsio laiką.

TDO Konvencijoje Nr. 109 „Dėl darbo apmokėjimo, darbo laiko ir įgulos komplektavimo jūroje“⁵⁹ nustatyta pagrindinio atlyginimo sąvoka, kuri reiškia pareigūno (žemesnė pareigybė už kapitono) ar darbuotojo (žemiau nei kapitonas ar pareigūnas, atitinka diplomuoto jūrininko kategoriją) apmokėjimą grynaisiais, neįskaitant maitinimo, viršvalandžių, premijų ar kitų priemonių grynaisiais ar kita forma.

Pagal LR Užsienio valiutos Lietuvos Respublikoje įstatymą⁶⁰, užsienio valiuta šalių susitarimu gali būti naudojama mokėjimams ir atsiskaitymams grynaisiais pinigais orlaiviuose ir jūrų laivuose su Lietuvos valstybės vėliava ar skiriamaisiais ženklais, vežančiuose krovinius ir keleivius tarptautiniais maršrutais. Viena populiariausių valiutų, išmokant laivo įgulai darbo užmokesčius, yra JAV doleris (TTDF kolektyvinės sutartys). Konvertuojant užsienio valiutą į nacionalinius piniginius vienetų, pavyzdžiui, litus, galimi tam tikri nuostoliai, pavyzdžiui, Lietuvoje dirbantiems jūrininkams, dienpinigiai mokami kiekvieną mėnesį, o jei lietuvis jūrininkas dirba užsienio laivyne, dienpinigiai dažniausiai išmokami prieš pasibaigiant darbo sutarties galiojimui (TTDF kolektyvinės sutartys). Atsižvelgiant į tą faktą, kad viena populiariausių valiutų yra JAV doleris, o dar visai neseniai buvo ryškus šios valiutos kurso kritimas, vadinasi, ir jūrininkų pajamos gaunamos už reisą sumažėjo.

Jūrininkų gaunamas pajamas galima išskaidyti į tokias sudedamąsias dalis:

1. darbo užmokestis, įskaitant priedus ir priemokas, už darbą laivo reiso metu;
2. darbo užmokestis už laisvadienius, gautus už dirbtus viršvalandžius bei darbą švenčių ir poilsio dienomis laivo reiso metu;
3. už kasmetines atostogas, suteiktas už darbą laivo reiso metu, priklausantis darbo užmokestis;

⁵⁹ Wages, hours of work and manning (sea) convention (revised), 1958, No. 107 // <http://www.ilo.org/ilolex/english/convdisp1.htm>; prisijungimo laikas: 2006-11-28.

⁶⁰ Lietuvos Respublikos Užsienio valiutos Lietuvos Respublikoje įstatymo 3 straipsnio papildymo įstatymas // Valstybės žinios. 2004, Nr. 98-3629.

4. už nepanaudotas kasmetines atostogas, priklausančias už darbą laivo reiso metu, priklausanti kompensacija;
5. ligos pašalpos (jūrininkui susirgus laivo reiso metu, per kasmetines atostogas, priklausančias už darbą laivo reiso metu, per laisvadinius, gautus už dirbtus viršvalandžius bei darbą švenčių ir poilsio dienomis laivo reiso metu).

Taip yra reglamentuojama jūrininkų gaunamų pajamų nustatymo tvarka Lietuvos Respublikoje pagal Lietuvos Respublikos finansų ministerijos 2002 m. rugsėjo 6 d. įsakymą Nr. 277 „Dėl Jūrininkų už darbą laivo reiso metu gautų pajamų nustatymo tvarkos patvirtinimo“⁶¹. LR Gyventojų pajamų mokesčio įstatyme yra įtvirtinta, kad jūrininkų gaunamos pajamos yra neapmokestinamos fizinių asmenų pajamų mokesčiu (14, 17.40 str.). Kokios jūrininkų gaunamos pajamos yra neapmokestinamos šiuo mokesčiu, nustatė Vyriausybė aptariamam įsakymu Nr. 277. Jūrininkų gaunamų pajamų neapmokestinimas fizinių asmenų pajamų mokesčiu yra pagrįstas tarptautine, tiek kitų šalių praktika, kurios prielaida – valstybės siekis suteikti paramą jūrų transportui bei jame dirbantiems asmenims taikant fiskalines priemones⁶². LR Gyventojų pajamų mokesčio įstatymas buvo priimtas 2002 metais, kuriame buvo nustatyta, kad ne visi jūrininkai yra atleidžiami nuo fizinių asmenų pajamų mokesčio, o tik tie, kurie plaukioja laivuose su Lietuvos ar Europos Sąjungos vėliava. Taigi jūrininkai, kurie dirbo kitų valstybių laivuose, atvirųjų registrų valstybėse turėjo mokėti 15% fizinių asmenų pajamų mokestį. Tačiau ši kontraversiška bei diskriminacinė nuostata buvo panaikinta ir dabar visi Lietuvos jūrininkai, nepriklausomai, su kurios valstybės vėliava beplaukiotų, yra atleisti nuo fizinių asmenų pajamų mokesčio. Vienintelis mokestis, kuris atskaitomas nuo jūrininkų darbo užmokesčio yra socialinio draudimo mokestis. Tačiau, vadovaujantis oficialia Europos Komisijos nuomone, jūrininkų, dirbančių atvirųjų registrų valstybių laivuose, neapmokestinimas fizinių asmenų pajamų mokesčiu, yra palankesnio režimo *patogių vėliavų* laivų savininkams taikymas: neapmokestinimas – tai ne lengvata patiems jūrininkams, o laivų savininkams, registruojantiems laivus atviruosiuose registruose. Taigi iškyla klausimas dėl Lietuvos Respublikos teisės aktų suderinamumo su Europos Sąjungos oficialia vykdoma politika dėl paramos jūrų transportui. Lietuvos Jūrininkų Sąjungos pozicija yra ta, kad *patogių vėliavų* laivuose dirbančių jūrininkų pajamų neapmokestinimas yra, visų pirma, parama jūrininkams, dirbantiems tokiuose laivuose.

Jūrininkams yra kompensuojamos dėl specifinio darbo pobūdžio susidariusios išlaidos, nes jų darbas atliekamas kelionės, lauko sąlygomis ir yra susijęs su važiuoimu bei yra kilnojamojo pobūdžio (LR DK 216 str.). LR Vyriausybės nutarime „Dėl kompensuojamų išmokų dydžio bei

⁶¹ Lietuvos Respublikos finansų ministerijos 2002 m. rugsėjo 6 d. įsakymas Nr. 277 „Dėl Jūrininkų už darbą laivo reiso metu gautų pajamų nustatymo tvarkos patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2002, Nr. 90 - 3865.

⁶² Bendrijos gairės dėl valstybės pagalbos jūrų transportui 97/C 205/ 05 (Community guidelines on State aid to maritime transport 97/C 205/05) // <http://www.pobail.ie/en/Islands/file,4155,en.doc>; prisijungimo laikas: 2006-11-21.

mokėjimo tvarkos patvirtinimo“⁶³ nustatyta, kad padidėjusios išlaidos gali būti kompensuojamos iki 50 procentų mėnesinės algos ar valandinio tarifinio atlygio už faktiškai dirbtą laiką, bet ne daugiau kaip Finansų ministerijos patvirtinta komandiruočių į užsienį dienpinigių norma dirbant užsienyje arba ne daugiau kaip tarnybinių komandiruočių Lietuvos Respublikos teritorijoje dienpinigių norma dirbant Lietuvos Respublikos teritorijoje. Tačiau tokios kompensacinės išlaidos nemokamos, kai darbuotojui mokamos komandiruotės išlaidos. Vienas iš jūrininkų darbo užmokesčio ypatumų yra tas, kad jūreiviams yra mokami dienpinigiai. Dienpinigiai – tai kompensacinių išlaidų rūšis: dalis jų išmokama pinigais, o kita dalis panaudojama maitinimo išlaidoms padengti⁶⁴. Dienpinigiai – tai tam tikra pinigų suma išmokama kasdien laivo įgulos nariams, kurie skirti kasdienėms išlaidoms ir nėra įskaičiuojami į vidutinį darbo užmokestį bei nuo šių gaunamų pajamų nėra nuskaitomi valstybinio socialinio draudimo mokesčiai. Dienpinigiai sudaro gana didelę jūrininkų atlyginimo dalį. Pavyzdžiui, jei laivo įgula dirba Šiaurės Amerikos regione (pagal LR Vyriausybės nutarimą „Komandiruočių sąnaudų atskaitymo iš pajamų taisyklių“ „Dienpinigių mokėjimo jūrininkams taisyklių“ priedą Šiaurės Amerikos regionui priskiriamos dvi valstybės – JAV ir Kanada) dienpinigiai apskaičiuojami taikant vidutinės to regiono dienpinigių normas, kurias nustato finansų ministras $((140+150)/2)$ ⁶⁵. Taigi nors nuo dienpinigių nėra nuskaitomi mokesčiai⁶⁶ ir dėl šios priežasties jūrininkai už reisą gauna didesnes pajamas, vadinasi ir socialinio draudimo įmokos yra mažesnės, tačiau atitinkamai mažesnis yra ir gaunamos senatvės pensijos, ligos pašalpos dydis. Diskutuojama dėl šios darbo užmokesčio priemonės būtinumo. Teigiama, kad Lietuva yra vienintelė šalis Europos Sąjungoje, kurioje dalis darbo užmokesčio jūrininkams išmokama kaip dienpinigiai⁶⁷. Manome, kad panaikinus dienpinigius, reikėtų atitinkamai padidinti jūrininkų gaunamą darbo užmokestį. Be to, dienpinigių buvimas sudaro sąlygas „apeiti fiskalinius įstatymus“, nes praktikoje pasitaiko, kad įmonės kuria darbo užmokesčio sistemas, kuriose didžiąją atlyginimo už darbą dalį sudaro būtent dienpinigiai, kurie yra neapmokestinami⁶⁸.

⁶³ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 sausio 28 d. nutarimas Nr. 116 „Dėl kompensuojamų išmokų dydžio ir mokėjimo tvarkos patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2003, Nr. 11-413.

⁶⁴ Mokesčių mokėtojams (Valstybinės mokesčių inspekcijos prie Finansų ministerijos Mokesčių teisės departamento leidinys Nr. 2006 03 06 Nr. (18.10-31-1)-R-1830 // <http://comments.vmi.lt/pdwb.nsf/0/b9d73c5334c029f4c22571290045fb5a?OpenDocument&ExpandSection=1>; prisijungimo laikas: 2006-11-21.

⁶⁵ Mokesčių mokėtojams (Valstybinės mokesčių inspekcijos prie Finansų ministerijos Mokesčių teisės departamento leidinys Nr. 2006 03 06 Nr. (18.10-31-1)-R-1830 // <http://comments.vmi.lt/pdwb.nsf/0/b9d73c5334c029f4c22571290045fb5a?OpenDocument&ExpandSection=1>; prisijungimo laikas: 2006-11-21.

⁶⁶ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 balandžio 15 d. nutarimas Nr. 530 „Dėl Lietuvos Respublikos valstybinio socialinio draudimo fondo biudžeto sudarymo ir vykdymo taisyklių patvirtinimo“ (22.4 str.) // Valstybės žinios. 2002, Nr. 41-1535.

⁶⁷ Lietuvos Respublikos Seimo socialinių reikalų ir darbo komiteto pagrindinio komiteto 2003 kovo 5 d. išvada Nr. 5 „Dėl Lietuvos Respublikos valstybinio socialinio draudimo įstatymo 34 straipsnio papildymo įstatymo projekto (IXP-1847(2)) // http://www3.lrs.lt/pls/inter2/dokpaieska.showdoc_l?p_id=206171&p_query=&p_tr2=; prisijungimo laikas: 2006-11-21.

⁶⁸ Siūloma išgyvendinti apsimestinių dienpinigių mokėjimą // http://www.finmin.lt/finmin/content/naujiena.jsp?doclocator=web%2Fstotis_inf.nsf%2F0%2FE31ADC858F4B07FFC2256D96003E178F; prisijungimo laikas: 2006-11-23.

Viena iš pagrindinių jūrininkams priklausančių teisių yra ta, kad jūrininko darbo užmokestis nepriklauso nuo laivo frachto ar nuo laivo gaunamų pajamų. Bahamų prekybinės laivybos įstatymo 101 straipsnyje ši nuostata detalizuojama: jūrininkas turi teisę į visas darbo užmokesčio sumas, kurios yra nustatytos darbo sutartyje. Laivybos kompanija neturi teisės pagal jokią sąlygą sumažinti jūrininko atlyginimo dėl to, kad jos veikla nebuvo pakankamai pelninga. (Tokios normos atsiradimą galima paaiškinti istorinėmis aplinkybėmis, kai jūrininkai gaudavo užmokestį už jų atliktą darbą tik tuomet, jei laivo reisas buvo sėkmingas.) Tokia nuostata yra įtvirtinta Kipro Prekybinės laivybos įstatyme⁶⁹, Liberijos Jūrų teisės įstatyme⁷⁰, Maltos Prekybinės laivybos įstatyme⁷¹, Bahamų Prekybinės laivybos įstatyme⁷². Analogiškos normos Lietuvos teisėje nepavyko rasti, tačiau LR Konstitucijos 48 straipsnyje įtvirtinta, kad kiekvienas žmogus gali laisvai pasirinkti darbą bei verslą ir turi teisę turėti tinkamas, saugias ir sveikas darbo sąlygas, gauti teisingą apmokėjimą už darbą ir socialinę apsaugą nedarbo atveju. Taigi LR Konstitucija įtvirtina asmens teisę į teisingą apmokėjimą už darbą. Tokia teisė neturi priklausyti nuo tokių aspektų kaip darbdavio verslo rizika: ar reisas buvo sėkmingas, ar ne, jūrininkui turi būti sumokėtas jam priklausančias darbo užmokestis.

Detalizuojamas laiko momentas, nuo kada jūrininkui atsiranda teisė į jam priklausančią darbo užmokestį. Bahamų Prekybinės laivybos įstatyme⁷³ nustatyta, kad tai gali būti momentas, nuo kada jūreivis pradeda dirbti laive arba nuo datos numatytos darbo sutartyje, priklausomai, kuri iš jų prasideda anksčiau.

Taip pat labai svarbi nuostata užtikrinanti jūrininko teisę į jam priklausančio darbo užmokesčio išmokėjimą yra ta, kad jūreiviui priklausančios sumos turėtų būti sumokamos iki darbo sutarties galiojimo pabaigos. LR Darbo kodekse įtvirtinta, kad darbo užmokestis mokamas ne rečiau kaip du kartus per mėnesį, o jeigu yra darbuotojo raštiškas prašymas, - kartą per mėnesį (201. 1 str.). Žinoma, ši teisės akto norma taikoma, kai jūrininkas dirba su Lietuvos vėliava plaukiojančiame laive, tačiau jei jūrininkas dirba atvirųjų registru valstybių laivuose, darbo teisiniams santykiams taikomi šių valstybių aktai. Tačiau atvirųjų registru teisės aktai gana neapibrėžtai nustato darbo užmokesčio jūrininkams mokėjimo sistemą. TDO Nr. 187 Jūrininkų darbo užmokesčio, darbo valandų ir laivo įgulos komplektavimo rekomendacija⁷⁴ įtvirtina, kad

⁶⁹ The Merchant shipping (masters and seamen) laws of 1963 to 2002 (36.1 str.) // http://www.shipping.gov.cy/shipping_legislation/consolidated_legislation/masters_seamen_law.pdf; prisijungimo laikas: 2006-10-11.

⁷⁰ The Liberian Maritime law (335 str.) // http://www.lowtax.net/lowtax/html/liberia/Consolidated_Title_21.pdf; prisijungimo laikas: 2006-10-11.

⁷¹ Merchant shipping act (140 str.) // http://docs.justice.gov.mt/lom/legislation/english/leg/vol_5/chapt234.pdf; prisijungimo laikas: 2006-10-06.

⁷² Merchant law (101 str.) // http://laws.bahamas.gov.bs/statutes/statute_CHAPTER_268.htm#Ch268s67; prisijungimo laikas: 2006-10-10.

⁷³ Ten pat, 99 str.

⁷⁴ Sea farers' wages, hours of work and the manning of ships recommendation, 1996, No. 187 // <http://www.ilo.org/ilolex/english/recdisp1.htm>; prisijungimo laikas: 2006-11-28.

darbo užmokestis turi būti mokamas teisėta mokėjimo priemone, jei įmanoma, darbo užmokestis gali mokamas banko pavedimu ar panašiu būdu, darbo užmokestis turi būti mokamas kiekvieną mėnesį ar tam tikru reguliariu intervalu ir pasibaigus darbo sutarties galiojimui turi būti išmokėtas visas jūrininkui priklausantis darbo užmokestis be jokio netinkamo užlaikymo. Nuostata, kad jūrininkui turi būti sumokėtas visas jam priklausantis darbo užmokestis iki darbo sutarties galiojimo pasibaigimo, yra išties labai svarbi, nes viena iš pagrindinių problemų, iškylančių jūrininkų darbo teisinių santykių srityje, yra darbdavio (ne)sąmoningas vengimas sumokėti jūrininkams priklausančius darbo užmokesčio sumas. Reikia įtvirtinti normas tiek tarptautiniu, tiek nacionaliniu mastu, kurios užkirstų kelią tokiems piktnaudžiavimo atvejams. Rekomendacija Nr. 187 nustato, kad darbo užmokestis turi būti sumokėtas jūrininkui tiesiogiai per jo sąskaitą banke, nebent pats jūrininkas raštiškai pageidauja, kad jo darbo užmokestis būtų pervedamas kitam asmeniui. Aptariama rekomendacija nustato, kad tam, kad laivų savininkai būtų suinteresuoti laiku išmokėti jūrininkams priklausančių darbo užmokesčių, jie turėtų būti baudžiami už šios savo pareigos nevykdymą tam tikromis baudomis ar priemonėmis. Nors rekomendacija ir neįtvirtina, koks turi būti nuobaudos dydis ar priemonės efektyvumas, tačiau darytina išvada, kad baudos turėtų būti tokio dydžio, kad įpareigotų darbdavius laikytis pareigų, nustatytų darbo ar kolektyvinėje sutartyje, bet tuo pačiu, neturi būti itin didelės, kad nebūtų žlugdomas jūrinis verslas. Kipro Prekybinės laivybos įstatyme įtvirtinta, kad darbo užmokestis turi būti mokamas iki darbo sutarties galiojimo pabaigos, o jei darbdavys nesilaiko šios savo pareigos, tokiu atveju už kiekvieną vėlavimo dieną jis turi sumokėti dviejų dienų darbo užmokesčio sumą (25 str.).

Rekomendacija Nr. 187 nustato, kad pasibaigus darbo sutarties galiojimui, turi būti sumokėtas visas jūrininkui priklausantis atlyginimas. TDO Konvencijoje Nr. 109 išvis nedetalizuojama darbo užmokesčio jūrininkams mokėjimo tvarka. Manome, kad šią normą reikėtų koreguoti ir labiau apsaugoti jūrininkų interesus ir teises bei imperatyviai įtvirtinti, kad jūrininkams priklausančias atlyginimas turi būti mokamas du kartus per mėnesį, taip kaip tai yra įtvirtinta LR Darbo kodekso 201.1 straipsnyje. Pavyzdžiui, Bahamų Prekybinės laivybos įstatymo 88 straipsnyje įtvirtinta, kad Bahamų laivo, plaukiančio į užsienį, laivo savininkas ar kapitonas turi sumokėti kiekvienam jūrininkui priklausančias darbo užmokesčio sumas, jei pareikalaujama, per dvi dienas nuo laivo atplaukimo į uostą, kur įgula turi būti atleista arba prieš jūrininko atleidimą, priklausomai, kuris iš šių įvykių įvyksta pirmiau. Aptariamas Bahamų nacionalinis aktas įtvirtina, kad darbo užmokesčio sumos turi būti sumokėtos dar nesibaigus darbo sutarties galiojimui, tačiau ši norma yra realizuojama tik tada, jei yra išreiškiamas toks jūrininko pageidavimas. Tokia teisės norma yra teisės spraga, nes norma yra dispozityvaus turinio, o tai sudaro galimybę darbdaviui, stipresnei darbo teisinių santykių šalimi, manipuluoti

ja. Be to, Bahamų prekybinės laivybos įstatymo 91 straipsnyje yra įtvirtinta gana įdomi norma: jūrininką atleidus ir sumokėjus visas jam priklausančias darbo užmokesčio sumas, jūreivis turi pasirašyti tam tikros patvirtintos formos raštą, kuriuo atsisako visų reikalavimų dėl buvusios kelionės ar įsipareigojimų. Ši norma darbdaviams išties palanki, suteikianti galimybę piktnaudžiauti esama situacija. Tokia norma sutelkia neribotą galią darbdavių rankose ir taip yra pažeidžiamos darbuotojų, t.y. jūrininkų teisės. Pagirtina tai, kad 2006 metais priimtoje Konsoliduotoje jūrų darbo konvencijoje pabrėžiama, kad darbo užmokestis jūrininkams turi būti mokamas reguliariais intervalais (2.2, 1 str.). Taip pat įtvirtinta norma, nustatanti, kad darbo užmokestis turi būti mokamas ne rečiau kaip kartą per mėnesį (A 2.2, 1 str.). Tokia norma turėtų būti įtvirtinta visų jūrinių ir ne jūrinių valstybių teisės aktuose, reglamentuojančiuose jūrininkų darbo teisinius santykius.

Konvencijoje Nr. 22 dėl Jūrininkų darbo sutarčių apibendrintai įvardijama, kad viena iš būtinųjų darbo sutarties sąlygų yra darbo užmokesčio dydžio nustatymas. Panamos Teisės dekretu Nr. 8 detalizuojama, kad darbo sutartyje turi būti pateiktas ne tik darbo užmokesčio dydis, bet ir valiuta, kuria jis bus mokamas, taip pat mokėjimo būdas ir vieta. LR Darbo kodekse nustatyta, kad kiekvienoje darbo sutartyje šalys sulygsa dėl darbo apmokėjimo sąlygų (darbo užmokesčio sistemos, darbo užmokesčio dydžio, mokėjimo tvarkos ir kt.) (95.3 str.). Tai yra privalomoji darbo sutarties sąlyga. Manytina, kad neužtenka darbo sutartyje sudaromoje tarp jūrininko ir jį nusamdžiusio asmens nurodyti, kad yra nustatomas darbo užmokesčio dydis. Ši nuostata turi būti papildyta darbo apmokėjimo sąlygomis. Norma, įtvirtinanti darbo sutartyje tik darbo užmokesčio dydį, yra labai palanki darbdaviui. Galima neabejotinai teigti, kad viena pagrindinių jūrininkų darbo srityje problemų kyla dėl ne laiku arba išvis jūrininkams neišmokamų atlyginimų. Įstatymiškai įtvirtinus reguliarių ir pastovų jūrininkams priklausančių už darbą piniginių sumų mokėjimą, būtų bent teoriškai išvengta problemų dėl darbo užmokesčio mokėjimo tvarkos. Pavyzdžiui, Liberijos Jūrų teisės įstatyme įtvirtinta, kad darbo užmokestis mokamas tokia tvarka, kokia yra nustatyta darbo sutartyje, nesant tokios nuostatos darbo užmokestis turi būti sumokamas per dvi dienas, kai baigiasi darbo sutarties galiojimas arba atleidimo dieną, priklausomai, kuris iš šių įvykių įvyksta pirmiau (327. 2 str.). Taigi Liberijos Jūrų teisės įstatymas neįtvirtina imperatyvios nuostatos, kad darbo užmokestis turi būti mokamas reguliariais intervalais. Be to, šiame teisės akte yra nustatyta, kad jūreivis turi teisę pareikalauti pusę jam priklausančio darbo užmokesčio laivui atplaukus į uostą. Manome, kad tokia nuostata yra gana pasenusi ir neefektyvi, nes jūrininkams darbo užmokestis turėtų būti išmokamas du kartus per mėnesį be jokio atskiro jūreivio prašymo. Tai turėtų būti besąlyginė darbdavio pareiga. LR Darbo kodekso 141 straipsnyje numatyta, kad darbdavys privalo visiškai atsiskaityti su atleidžiamu darbuotoju jo atleidimo dieną, tai reiškia, kad darbdavys atsiskaitymo su

darbuotoju dieną, dažniausiai paskutinę darbo dieną, privalo išmokėti visas jam priklausančias pinigų sumas. Įstatymai nenumato jokių priežasčių, dėl kurių darbdavys galėtų uždelsti atsiskaityti su atleidžiamu iš darbo darbuotoju⁷⁵. Pagal LR darbo kodekso 207.1 straipsnį ir LR Delspinigių nustatymo už išmokų, susijusių su darbo santykiais, pavėluotą mokėjimą, įstatymą⁷⁶ ir darbuotojui turi būti sumokami delspinigiai, jei ne dėl jo kaltės laiku neišmokamas darbo užmokestis arba su darbo užmokesčiu susijusios sumos. Delspinigiai pradkami skaičiuoti praėjus 7 kalendorinėms dienos nuo to datos, kai jie turėjo būti sumokėti.

Viena iš garantijų suteikiamų jūrininkams yra ta, kad jūreivių darbo užmokestis pripažįstamas jūriniu reikalavimu pagal 1952 m. Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių taisyklių, susijusių su jūrų laivų areštu, suvienodinimo⁷⁷. (Lietuvai ši Konvencija įsigaliojo 2002-10-29 dieną). Jūrinis reikalavimas – tai toks reikalavimas, kurį pareiškus teismas gali areštuoti laivą. Pareiškus jūrinį reikalavimą dėl darbo užmokesčio neišmokėjimo laivų kapitonams, laivo vadovaujantiems asmenims ar įgulai (1.m str.), laivas, plaukiojantis su (ne)susitariančiosios valstybės vėliava, gali būti areštuotas bet kurios susitariančiosios valstybės jurisdikcijoje siekiant užtikrinti tokio jūrinio reikalavimo įvykdymą (2, 8.2 str.).

Apibendrinant jūrininkų apmokėjimą, pažymėtina, kad Lietuvoje jūrininkams darbo užmokestis mokamas du kartus per mėnesį, tačiau tokios garantijos neturi jūrininkai, dirbantys kai kurių atvirųjų registru valstybių laivuose. Kadangi jūrininkams darbo užmokestis gali būti mokamas užsienio valiuta, konvertuojant ją į nacionalinę valiutą, galimi tam tikri finansiniai netekimai. Taip pat pažymėtina, kad jūrininkų minimali mėnesinė alga, dažniausiai nustatoma kolektyvinėse sutartyse, sudaromose tarp profesinių sąjungų ir laivų savininkų. Be to, jūrininkų darbo užmokestis nepriklauso nuo laivo frachto ar kitokių laivo gaunamų pajamų, tai reiškia, kad nepaisant to, kad net jei reisas nebuvo sėkmingas, pavyzdžiui, buvo prarastas kroviny per audrą, jūreiviams turi būti sumokėta jiems priklausanti alga. Akcentuotina, kad dienpinigiai sudaro gana didelę gaunamų už laivo reisą jūrininkų pajamų dalį, tačiau kadangi nuo jų nėra nuskaičiuojami socialinio draudimo mokesčiai, jūrininkai gauna daug mažesnę ligos bei senatvės pensiją. Lietuvos Jūrininkų Sąjunga pripažįsta, kad dienpinigių mokėjimas jūrininkams yra atgyvenęs dalykas, kurį reikėtų panaikinti ir atitinkamai padidinti darbo užmokestį. Taip pat ši problema gali būti išspręsta apmokestinus dienpinigius.

⁷⁵ I. Nekrošius, G. Bužinskas, T. Davulis ir kt. Lietuvos Respublikos darbo kodekso komentaras. - Vilnius: Justitia, 2004. T. 2 (III dalis). P. 163.

⁷⁶ Lietuvos Respublikos delspinigių nustatymo už išmokų, susijusių su darbo santykiais, pavėluotą mokėjimą, 1 ir 2 straipsnių pakeitimo įstatymas // Valstybės žinios, 2000, Nr. 64-1921.

⁷⁷ 1952 m. Tarptautinė konvencija dėl kai kurių taisyklių, susijusių su jūrų laivų areštu, suvienodinimo // Valstybės žinios. 2002, Nr. 45-1712.

Sudarant darbo sutartį, svarbu sulygti dėl darbo ir poilsio bei atostogų trukmės juolab, kad kai kurių atvirųjų registru valstybių teisės aktai nenustato kai kurių šių darbo teisinių santykių aspektų.

2.2.3 DARBO IR POILSIO LAIKAS, ATOSTOGOS

Ne mažiau svarbus yra jūrininkų darbo ir poilsio laiko teisinis reglamentavimas. TDO Konsoliduotoje jūrų darbo konvencijoje yra įtvirtinta nuostata, kad kiekviena Valstybė narė turi savo teisės aktais nustatyti, kad vidutinė darbo dienos trukmė yra aštuonios valandos, per savaitę jūrininkams turi būti suteikiama viena išėiginė diena bei taip pat jūrininkams turi būti suteikiamos kasmetinės atostogos. Tačiau tokios normos buvimas neužkerta kelio Valstybei narei priimti tokią kolektyvinę sutartį, kuri nustato palankesnes sąlygas negu Konsoliduotoji Konvencija. Apskritai tarptautiniai darbo teisės aktai yra tam tikri minimalių standartų rinkiniai, kurie nustato tam tikrą normatyvą, tačiau neapriboja Valstybių narių nustatyti ir palankesnes darbo sąlygas darbuotojams. Konsoliduotoje jūrų darbo konvencijoje pabrėžiama, kad valstybės narės, turėtų atsižvelgti į darbo jūroje ypatumus ir ypač į tų jūrininkų darbo bei poilsio trukmę, kurių darbas susijęs su laivo saugumo užtikrinimu. Logiška, kad tokia nuostata buvo įtvirtinta Konsoliduotoje jūrų darbo konvencijoje, nes jūrininkų, kurie užima pareigas, susijusias tiek su laivo valdymo, tiek jo vedimo operacijomis, darbas reikalauja ypatingo budrumo bei pastabumo, kurį gali užtikrinti subalansuotas poilsio bei darbo laikas. Pagirtina nuostata ar įstatymų leidėjų iniciatyva priimant specialiuosius teisės aktus atsižvelgti ir į tam tikrus darbo teisinių santykių ypatumus tam, kad būtų užtikrinta geresnė darbo kokybė: darbo našumas ir išdirbis neįmanomas, jei nėra tinkamai subalansuotas darbo bei poilsio laikas. Konsoliduotoje jūrų darbo konvencijoje bei 1978 m. Tarptautinėje konvencijoje dėl jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normų normatyvų⁷⁸ pabrėžiama, kad jūrininkų darbo ir poilsio laiko trukmė turi būti reguliuojama taip, kad nebūtų sutrikdytas poilsio laiko režimas bei nebūtų sukeltas nuovargis, kurį gali patirti bei patiria jūrininkai.

LR Darbo kodekse įtvirtinta, kad darbo laikas – tai laikas, kurį darbuotojas privalo dirbti jam pavestą darbą, ir kiti jam prilyginti laikotarpiai (142 str.). Darbo laiko norma – įstatymo numatyta leistina laiko norma, kurią reikia išdirbti per tam tikrą laikotarpį⁷⁹. TDO konvencijoje Nr. 180⁸⁰ dėl jūrininkų darbo laiko ir laivo valdymo nustatyta, kad darbo valandos – tai laikas,

⁷⁸ 1978 m. Tarptautinė konvencija dėl jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų // Valstybės žinios, 2005, Nr. 10-325.

⁷⁹ I. Nekrošius, G. Bužinskas, T. Davulis ir kt. Lietuvos Respublikos darbo kodekso komentaras. - Vilnius: Justitia, 2004. T. 2 (III dalis). P. 171.

⁸⁰ Seafarers hours of work and the manning of ships convention, 1996, No. 180 // <http://www.ilo.org/ilolex/english/convdisp1.htm>; prisijungimo laikas: 2006-11-23.

kurio metu jūrininkas turi atlikti darbą susijusį su laivu ar dėl laivo. LR Darbo kodekso įtvirtinta 8 darbo valandų trukmė per dieną (144.2 str.). Tai yra bendroji garantinė nuostata, o išimtis iš šios taisyklės gali nustatyti įstatymai, Vyriausybės nutarimai bei kolektyvinės sutartys (144.2 str.). Liberijos Jūrų įstatyme įtvirtinta, kad vidutinė darbo valandų trukmė, dirbant uoste ar jūroje, yra aštuonios darbo valandos per dieną (341. 1 str.). Darbai dirbami, viršijant numatytą aštuonių darbo valandų normatyvą, laikomi viršvalandiniais darbais, išskyrus, darbus, atliekamus, gelbstint laivą, krovinį, keleivius, laivo įgulą, gesinant gaisrą ar susiklosčius kitokioms neįprastoms aplinkybėms⁸¹. LR Darbo kodekse yra įtvirtinta norma, kad viršvalandiniai darbai draudžiami, tačiau esant išimtiniais atvejams leidžiami, pavyzdžiui, kai šalinamos atsitiktinės ar staiga atsiradusios aplinkybės dėl avarijų, gaivalinių nelaimių (151. 2 str.). Vyriausybės nutarime 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 patvirtinimo“ nustatyta, kad darbo laikas, viršijantis nustatytą 8 darbo valandų kasdieninę darbo laiko trukmę, nepanaudotas kasdieninio poilsio, savaitės poilsio laikas, poilsio ir švenčių dienų laikas sumuojamas ir kompensuojamas įgulos nariams, laivui sugrįžus į Klaipėdos valstybinį jūrų uostą arba pakeitus įgulą kituose jūrų uostuose: „darbuotojams jų pageidavimu sutrumpinama darbo diena arba suteikiama poilsio diena (dienos) darbo, kolektyvinėje sutartyje arba darbo tvarkos taisyklėse nustatyta tvarka ar papildomai apmokama kaip už viršvalandinį darbą“ (LR DK 149. 2 str.). Atliekant gelbėjimo, avarinius, darbus, kapitonas gali, bet neprivalo, sustabdyti laiko apskaitos žiniaraščio (darbo jūroje grafiko) taikymą tol, kol vykdomi minėtieji darbai. Jei laivo įgulos nariui, kuriam pagal grafiką tuo metu, kai buvo vykdomi avariniai darbai, buvo numatytas poilsio laikas, kapitonas turi užtikrinti, kad tiems jūrininkams būtų suteikta pakankamai poilsio. Tokia teisės norma visiškai atitinka TDO Konvencijos Nr. 180 septintojo straipsnio bei direktyvos 1999/63/EB priedo septintojo punkto formuluotę. Suteikti pagalbą nelaimėje esantiems žmonėms yra laivo kapitono pareiga: kiekvienas laivo kapitonas privalo suteikti pagalbą bet kokiam asmeniui, kuriam gresia pavojus žūti jūroje, jei jis tai gali padaryti be rimtos žalos savo laivui ar jame esantiems asmenims. Tokia norma yra įtvirtinta Tarptautinėje turto gelbėjimo vandenyse konvencijoje (TTGVK)⁸². Šios konvencijos dalyvė narė yra ir Lietuva (įsigaliojo 2000-11-15 dieną). Identiška norma įtvirtinta ir LR Saugios laivybos įstatyme (43 str.). Tačiau pažymėtina tai, kad jei gelbstint turta, pasiekiami naudingų rezultatų arba nors turtas nėra išgelbstimas, tačiau vykdant turto gelbėjimo operacijas buvo išvengta žalos aplinkai

⁸¹ Liberian maritime regulations (10. 320 str.) // http://www.lowtax.net/lowtax/html/liberia/Maritime_Regulations.pdf; prisijungimo laikas: 2006-11-24.

⁸² 1989 m. Tarptautinė turto gelbėjimo vandenyse konvencija // Valstybės žinios. 1999, Nr. 61-1980.

ar tokia žala sumažinta, gelbėtojas įgyja teisę atitinkamai į atlyginimą arba specialiąją kompensaciją (TTGVK 12, 13, 14 straipsniai).

Panamos Teisės dekretu Nr. 8 įtvirtinta dispozityvi norma, kuri nustato, kad vidutinė darbo valandų trukmė per dieną yra nustatoma darbo sutartyje (68 str.). Darbo laiko trukmė, kuri viršija darbo sutartyje nustatytą darbo valandų per dieną normatyvą, laikoma viršvalandine. Taigi paliekama galimybė darbo teisinio santykių šalims susitarti dėl darbo laiko trukmės arba paprasčiausiai darbdaviui, laivo valdytojui, pasiūlius tam tikras sąlygas darbuotojui, jūrininkui, belieka tikrai sutikti su darbdavio pasiūlymu. Manome, kad įstatymų leidėjų iniciatyvos nebuvimas ir nenustatymas imperatyvia teisės norma vidutinės darbo valandų per dieną trukmės, šiuo atveju pažeidžia jūrininkų teises ir suteikia laivo valdytojui daug galių manipuliuoti esama padėtimi. Palyginimui galima pateikti tą faktą, kad apmokėjimas už viršvalandinius darbus Panamoje turi sudaryti ne mažiau negu 125% (68 str.), Lietuvoje 150% pagrindinio valandinio uždarbio (LR DK 193 str.). Panamos Teisės dekretu Nr. 8 yra taip pat aptariami atvejai, kai jūrininkas atlieka tam tikrus darbus, tačiau už juos nėra apmokama nei kaip už įprastinį, nei kaip už viršvalandinį darbą. Tačiau šių darbų apimtis yra daug platesnė negu įtvirtinta Lietuvos ar Liberijos teisės aktais: tai darbai atliekami gelbstint savo ar kitus laivus, krovinių, laivo įgulą ar keleivius, specialūs darbai atliekami dėl muitinės, karantino ar kitokių sanitarinių formalumų, įprastiniai budėjimo darbai. Manome, kad nepagrįstai yra išplečiamas darbų sąrašas, už kuriuos nėra apmokama ne tik kaip už viršvalandinius, bet išvis už juos yra nemokama. Pati susiklosčiusi praktika, sustabdyti darbo laiko apskaitos žiniaraščio pildymą ar nemokėti už viršvalandinius darbus, kurie atliekami gelbstint savo ar kitą laivą, laivo įgulą, keleivius, krovinių yra paremta altruistiniais motyvais ir dėl šios priežasties tokios teisės aktų nuostatos savaime nėra ydingos. Svarbiausia, kad nebūtų bandoma išplėsti tokios altruistinės praktikos taikymą ir tokios sritims, kurios neturi sąsajų su gelbėjimo operacijomis, kaip tai savo teisės aktais padarė Panamos teisės aktų leidėjai. Atvirųjų registru valstybių jūrininkų darbo teisės aktų analizę „apvainikuoja“ Bahamų teisės aktai, reglamentuojantys jūrininkų darbo teisinius santykius: Bahamų teisėje nėra sureglamentuota teisės aktais, kiek valandų per dieną bei dienų per savaitę jūrininkas turi dirbti⁸³. Tokios nuostatos nebuvimą galima traktuoti kaip akivaizdžią teisės spragą. Taip pat Bahamų teisėje nėra nuostatos dėl poilsio dienų. Jūrininkui, kuris žada pasirašyti darbo sutartį su darbdaviu, kurio laivas plaukioja su Bahamų valstybės vėliava, patartina įsitikinti, ar darbo sutartis reglamentuoja tiek darbo, tiek poilsio laiko klausimus. Žinoma, jei tai praktiškai padaryti įmanoma. Pažangiausia iš atvirųjų registru valstybių yra Malta, kuri 2002 metais ratifikavo TDO

⁸³ Sea farers' rights on Bahamas flag ships // <http://www.seamenschurch.org/CSR%20Website/b.htm>; prisijungimo laikas: 2006-12-05.

konvenciją Nr. 180 dėl jūrininkų darbo laiko bei laivo valdymo, kuri nustato 14 per parą bei 72 darbo valandų per savaitę trukmę.

Lietuvos Respublikos Prekybinės laivybos įstatyme nustatyta: „Jūrininkas turi teisę į darbą ir į poilsį. Darbo laiko ir poilsio laiko ypatumus jūrų transporte nustato Vyriausybė“ (87.2 str.). LR Darbo kodekso 148 straipsnis taip pat numato analogišką reglamentavimą. Taigi abiejuose teisės aktuose yra įtvirtintos blanketinės normos. Vyriausybė, įgyvendindama šias normas, priėmė Nutarimą Nr. 587⁸⁴, kuriame be kitų ekonominės veiklos sričių, reglamentuojama ir darbo bei poilsio laiko ypatumai jūrų transporte, kurį mes aptarsime. Aptariamo Vyriausybės nutarimo nuostatos dėl jūrų transporto taikomos Lietuvos jūrų laivų registre įregistruotiems laivams. Atsakingas asmuo už laivo įgulos narių darbo ir poilsio laiko nustatymą, darbo ir poilsio laiko grafikų sudarymą paskiriamas laivo kapitonas (2.3, 44 str.), kuris kaip laivo valdytojo atstovas veikia laive ir jo nurodymų privalo klausyti laivo įgulos nariai. LR Prekybinės laivybos įstatyme įtvirtinta, kad jūrininkas privalo paklusti laive gaunamiems įsakymams ir laikytis jūrininko pareigas ar darbą reglamentuojančių nuostatų (87.2 str.). Nutarime Nr. 587 nustatyta, kad lengvai prieinamoje vietoje turi būti iškabinti (paskelbti) laivo įgulos narių darbo laiko apskaitos žiniaraščiai, kuriuose prie kiekvienos pareigybės pateikiamas darbo jūroje ir jūrų uoste grafikas, kuriame turi būti nurodytas minimalus poilsio valandų arba maksimalus darbo valandų skaičius. Žiniaraščiai surašomi lietuvių ir anglų kalbomis (46 str.). Reikalavimas surašyti žiniaraštį anglų kalba taikomas dėl to, kad ši kalba yra darbinė jūrininkų kalba. Be to, jūrininkams išduodamose knygelėse daromi įrašai ir anglų kalba⁸⁵. Visa tai daroma jūrininkų patogumui dėlto, nes jūrininkai gali dirbti ir dirba ne vien Lietuvoje registruotose laivuose, bet ir užsienio valstybių laivuose bei plaukioja tarptautiniais reisais.

Nutarime Nr. 587 įtvirtinta, kad įprastinė įgulos narių darbo valandų norma nustatoma remiantis 8 valandų darbo diena, viena poilsio diena per savaitę ir poilsiu švenčių dienomis. 8 darbo valandų diena atitinka LR Darbo kodekso 144. 2 straipsnyje įtvirtintą normą, kuri yra bendroji garantinė norma. Aptariamame nutarime yra svarbi nuostata, kuri lemia darbo ir poilsio laiko nustatymą: vienoks yra darbo ir poilsio grafikas laive, kuriame dirbama ir budima ištisą parą, kitoks, kai dirbama laive, kuriame darbo pobūdis nereikalauja dirbti naktimis. Laivuose, kuriuose dirbama ir budima ištisą parą, įvedama suminė darbo laiko apskaita, kurios apskaitinis laikotarpis nustatomas kolektyvinėje sutartyje ir turi būti ne ilgesnis kaip vieneri metai. Darbo ir budėjimo grafikas sudaromas iki 12 valandų per parą taip, kad per bet kurias 7 dienas

⁸⁴ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 gegužės 14 d. 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.

⁸⁵ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2006 m. vasario 9 d. įsakymas Nr. 3-51 „Dėl Lietuvos Respublikos jūrininko knygelės išdavimo ir užpildymo taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2006, Nr. 22-720.

maksimalus darbo valandų skaičius neviršytų 72 valandų. Bet jei jūrininkas dirba laive, kuriame nėra įvesta suminė laiko apskaita, jo darbo valandos per savaitę neturi viršyti 40 valandų, o su viršvalandžiais – 48 valandų (LR DK 144.1 ir 144.3 str.). LR Darbo kodekse yra įtvirtinta nuostata, kad darbus, sąlygas, kurioms esant gali būti įvedama suminė darbo laiko apskaita, suminės darbo laiko apskaitos įvedimo įmonėse, įstaigose, organizacijose tvarką nustato Vyriausybė (149.3 str.). Vyriausybės nutarime Nr. 587 yra įtvirtinta nuostata, kad pagalbinių laivų (vilkių, locmanų katerių, gelbėjimo laivų, narų botų, gylių matavimo katerių, plaukiojančiųjų kranų, naftos ir šiuokšlių rinktuvų ir kitų), įregistruotų Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre, darbuotojams gali būti nustatyta suminė darbo laiko apskaita, kurios apskaitinio laikotarpio trukmė nustatoma kolektyvinėje sutartyje. Šiems į jūrą plaukiantiems laivo įgulos nariams, dirbantiems jūrų transporte, galima nustatyti suminę laiko apskaitą. Palyginus tai nėra didelė jūroje dirbančių asmenų grupė, nes didžioji dalis jūrininkų dirba laivuose, kurie užsiima tarptautiniais krovinių pervežimais jūra ir žvejojimu. Jūrininkams dirbantiems žvejybinuose laivuose, taip pat leidžiama nustatyti suminę laiko apskaitą (63 str.). Nors aptariamame nutarime nieko apie tai nepasakyta, tačiau logiška, kad laivuose turi būti organizuojamas pastovus budėjimas nuo kapitono lieptelio ar panašiu būdu laivui esant jūroje. Tai yra būtina tam, kad būtų užtikrintas laivo saugumas. LR Prekybinės laivybos įstatyme įtvirtinta, kad laivo kapitonas vadovauja laivo įgulai bei valdo laivą, taip pat yra atsakingas už laivo, laivo įgulos, keleivių bei krovinių saugumą (2.22, 13.1 str.). Tačiau pačia bendriausia prasme, visi įgulos nariai yra atsakingi už laivo valdymą ir saugumą, pavyzdžiui, kai atliekami avraliniai (visos laivo įgulos) darbai. Nutarime Nr. 587 reglamentuojama situacija, kai laivas remontuojamas arba dėl kitokių priežasčių stovi jūrų uoste, tokiu atveju įgulos nariams gali būti nustatomas visos paros budėjimo grafikas, jeigu tai numatyta kolektyvinėje sutartyje. Tačiau manome, kad ne vien laivui stovint uoste turi būti organizuojamas budėjimas, bet ir laivui stovint ar plaukiant jūra.

Tiek TDO konvencijoje Nr. 180 (5 str.), Konsoliduotoje jūrų darbo konvencijoje (A2.3 (5) str.), direktyvoje 1999/63/EB (priedo 5 punktas) yra įtvirtintos maksimalios darbo laiko normos:

1. 14 valandų per 24 valandas (parą);
2. 72 valandos per 7 dienas (savaitę).

Vyriausybės nutarimas įtvirtina palankesnes normas: 12 valandų darbo trukmę per parą. Kadangi tarptautiniai teisės aktai nustato minimalias garantijas jūrininkams, todėl yra pagirtina valstybės pastanga pagerinti jūrininkų teisinę padėtį, nustatant trumpesnę darbo trukmę per parą. Nustatant darbo laiko trukmę reikia atsižvelgti į tai, kad būtų išsaugotas jūrininkų darbingumas, gerinamas darbo našumas ir kokybė bei, žinoma, jūreiviai būtų apsaugoti nuo pervargimo ir nuovargio, kad būtų išvengta profesinių ligų ir nelaimingų atsitikimų darbe. Nustatyta, kad dažniausiai tanklaivių avarijos įvyksta esant nepalankioms gamtinėms sąlygoms, dėl žmogaus

klaidos ar dėl techninių gedimų⁸⁶. Manome tam, kad avarijų dėl žmogaus klaidos sumažėtų, jei būtų užtikrintas tinkamas darbo ir laiko poilsio režimas, kurio būtų griežtai laikomasi.

Vyriausybės nutarime Nr. 587 taip pat reglamentuojama, kad atliekant avralinius darbus (darbai atsiradę dėl audringo oro ar išpėjimo apie audrą, darbai susiję su laivo įplaukimu, išplaukimu, prišvartavimu ir atšvartavimu uoste, laivo priėmimu ir perdavimu, pastatymu į doką ir išplukdymo iš jo, švartavimosi ir plaukimo bandymai po remonto) pagal grafiką laisvu nuo budėjimo ar darbo metu, dirbtas laikas sumuojamas ir kompensuojamas įgulos nariams, laivui sugrįžus į Klaipėdos valstybinį jūrų uostą arba pakeitus įgulą kituose jūrų uostuose. Vadinas, atliekant avralinius darbus, jau nebelieka tokios nuostatos, kuri buvo numatyta atlikus avarinius darbus, kad jūrininkui, kuris turėjo dirbti pagal grafiką numatytu poilsio metu, kuo greičiau turi būti suteikta poilsio laiko. Žinoma, jūrininkams grįžus į Klaipėdos valstybinį jūrų uostą arba pakeitus įgulą kituose jūrų uostuose kompensuojamas dirbtas laikas, tačiau juk nuo avralinių darbų atlikimo iki tol, kol bus atplaukta į uostą ar pakeitus įgulą, gali prabėgti daug laiko ir kompensavimas poilsio diena ar sutrumpinant darbo laiko trukmę gali nebeteikti aktualumo jūrininkams. Žinoma, darbai laive yra tokio pobūdžio, kurie atliekami visai kitomis sąlygomis negu sausumoje ir dažnai pakeisti vieną laivo įgulos narį kitu nėra galimybės. Todėl teisės aktais ir bandoma įtvirtinti jūrininkų teisę į kiek įmanoma subalansuotą darbo ir poilsio laiko trukmę bei tuo pačiu užtikrinti nepertraukiamą laivo valdymą bei vedimą.

Jūrininkai, kaip ir kitų profesijų darbuotojai, turi teisę į metinį poilsį – kasmetines apmokamas atostogas. Vienas iš aktualiausių aspektų, susijusių su kasmetinėmis apmokamomis atostogomis yra jų trukmė. TDO konvencija Nr. 146 dėl Jūrininkų kasmetinių apmokamų atostogų konvencija⁸⁷ numato, kad minimali jūrininkų atostogų trukmė yra ne mažiau 30 kalendorinių dienų (3.3 str.). Pagal LR Darbo kodeksą kasmetinės atostogos – tai kalendorinėmis dienomis skaičiuojamas laikotarpis, suteikiamas darbuotojui pailsėti ir darbingumui sugrąžinti (165.1 str.). LR Darbo kodekse nustatyta bendroji garantinė norma, kad kasmetinių minimalių atostogų trukmė yra 28 kalendorinės dienos. (LR Darbo kodekse nustatyta 28 kalendorinių dienų trukmė atitinka 1993 m. lapkričio 23 d. Europos Tarybos direktyvos 93/104/EB „Dėl tam tikrų darbo laiko organizavimo aspektų“ nuostatas, t.y. reikalaujamą keturių savaičių kasmetinio mokamo poilsio laiką⁸⁸.) Taip pat LR Darbo kodekse yra įtvirtinta norma, kad kai kurių kategorijų darbuotojams, kurių darbas susijęs su didesne nervine, emocine, protine įtampa bei profesine rizika, taip pat kurių darbo sąlygos yra specifinės, yra nustatoma iki 58 kalendorinių dienų kasmetinių pailgintų atostogų (167 str.). Vyriausybė įgyvendindama šią normą priėmė

⁸⁶ Tanklaivių avarijos pasaulyje // http://www.msa.lt/tanklaiviu_avarijos_lt.htm; prisijungimo laikas: 2006-11-23.

⁸⁷ Seafarers' annual leave with pay convention, 1976, No. 146 // <http://www.ilo.org/ilolex/english/convdisp1.htm>; prisijungimo laikas: 2006-11-28.

⁸⁸ I. Nekrošius, G. Bužinskas, T. Davulis ir kt. Lietuvos Respublikos darbo kodekso komentaras. - Vilnius: Justitia, 2004. T. 2 (III dalis). P. 223.

nutarimą Nr. 941 „Dėl kai kurių kategorijų darbuotojų, turinčių teisę į kasmetines pailgintas atostogas, sąrašo ir šių atostogų trukmės patvirtinimo“⁸⁹, kuriame įtvirtinta, kad jūrininkams, dirbantiems Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotuose laivuose suteikiamos 35 kalendorinių dienų metinės pailgintosios atostogos (13 str.). Taip pat jūrininkai, dirbantys Lietuvoje registruotuose laivuose gali pasinaudoti Vyriausybės nutarime Nr. 497 „Dėl kasmetinių papildomų atostogų trukmės, suteikimo sąlygų ir tvarkos patvirtinimo“ nuostatomis, įtvirtinančiomis ilgesnę atostogų trukmę asmenims, už ilgalaikį nepertraukiamąjį darbą darbovietėje bei už darbą, kuris susijęs su kelionėmis bei važiavimais. Tačiau tam, kad jūrininko atostogų trukmė būtų ilgesnė už nutarime Nr. 941 numatytą 35 dienų atostogas, jūrininkas vienoje darbovietėje turi išdirbti 40 metų. O už darbą kelionės sąlygomis pridedamos dvi kalendorinės dienos prie 28 minimalių kasmetinių atostogų trukmės. Tačiau atostogų trukmė yra nesumuojama: yra suteikiamos arba kasmetinės pailgintos arba pasirinktos kasmetinės papildomos atostogos. Taigi pagrindinis teisės aktas, kuriuo jūrininkams suteikiamos kasmetinės atostogos yra Vyriausybės nutarimas Nr. 941. Tačiau jūrininkams, dirbantiems atvirųjų registru valstybių laivuose, tokios trukmės kasmetinės atostogos yra nepasiekiamos. Pavyzdžiui, Bahamų Prekybinės laivybos įstatyme įtvirtinta, kad jūrininkas turi teisę į dvylikos dienų apmokamas atostogas. Ši jūrininko teisė yra sąlyginė, nes ne kiekvienas jūrininkas turi teisę į apmokamas atostogas pagal Bahamų įstatymus, bet tik tas, kuris jūrinėje kompanijoje pradirbo ištikus metus. Jūreiviui pradirbus laive, plaukiojančiam su Bahamų vėliava, daugiau negu trisdešimt dienų, jam priklauso kompensacija už nepanaudotas kasmetines atostogas proporcingai dirbtam laikui. Tokia nuostata yra įtvirtinta ir TDO konvencijoje Nr. 146 ketvirtame straipsnyje. Liberijos Jūrų įstatyme yra įtvirtinta norma, kad jūrininkas turi teisę į minimalias penkių dienų kasmetines apmokamas atostogas. Kapitonomams ir laivo pareigūnams mokami atostoginiai neturi būti mažesni negu 12 dienų, o kitiems laivo įgulos nariams – 8 dienų pagrindinio darbo užmokesčio sumos. Tokią teisės nuostatą yra gana sudėtinga komentuoti, žvelgiant žmogaus darbo teisių gynimo aspektu: darbuotojų, aptariamu atveju – jūrininkų, teisės į pilnavertį kasmetinį poilsį yra šurkščiai pažeidžiamos. Tačiau atsižvelgiant į tą istorinį faktą, kad ši Afrikos valstybė, turinti ištis nemažą jūros pakrantės juostą, dar neseniai patyrusi du pilietinius karus (1989-1996 m. ir 1999-2003 m.), kurie sugriovė šios šalies ekonomiką ir, kuriai atstatyti reikia ištis nemažai laiko, tada ši nuostata neatrodo tokia drastiška. Tačiau pažymėtina, kad tiek Liberijos, tiek Bahamų teisės aktų nuostatos dėl minimalių atostogų trukmės ne tik kad neatitinka, bet ir net neprilygsta nei TDO tarptautiniams standartams, nei ES teisės aktų nuostatoms.

⁸⁹ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 liepos 18 d. nutarimas Nr. 941 „Dėl kai kurių kategorijų darbuotojų, turinčių teisę į kasmetines pailgintas atostogas, sąrašo ir šių atostogų trukmės patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2003, Nr. 73-3375.

Apibendrinant darbo bei poilsio laiko reglamentavimą, galima pabrėžti, kad teisės aktais stengiamasi įtvirtinti tokią jūrininkų darbo bei poilsio laiko apskaitą, kad būtų užtikrinta aštuonių valandų darbo dienos trukmė, per savaitę suteikiama viena išėginė diena bei kasmetinės atostogos. Tačiau dėl jūrinio darbo ypatumų, siekiant užtikrinti saugią laivybą bei nepertraukiamą laivo eksploataciją, įvedama suminė laiko apskaita bei sudaromi darbo laiko grafikai tam, kad būtų galima nustatyti, kaip laikomasi maksimalios darbo ar minimalios poilsio laiko dienotvarkės. Atliekant avarinius darbus, gali būti viršijama nustatyta viršvalandinių valandų apimtis (šie darbai atliekami tol, kol kritinė situacija normalizuojasi, taigi tokie darbai gali trukti kelias valandas, parą ar net ilgiau), tokiu atveju, laivo kapitonas gali sustabdyti darbo laiko žiniaraščio taikymą, tačiau jūrininkams turi būti kompensuojamas dirbtos valandos. Kai kurių atvirųjų registru valstybėse laikas, sugaištas atliekant avarinius darbus, nelaikomas darbo valandomis ir už jį nėra išvis apmokama arba apmokamos tik įprastiniu tarifu, netaikant padidinto, viršvalandinio tarifo. Taip pat pažymėtina, kad Lietuvoje yra įtvirtinta maksimali 12 valandų per parą darbo laiko trukmė, kuri įtvirtina palankesnę režimą negu tarptautiniai ir ES teisės aktai, kurie nustato 14 darbo valandų per parą trukmę. Lietuvoje jūrininkams suteikiamos pailgintos 35 dienų kasmetinės atostogos. Šių atostogų trukmė žymiai skiriasi nuo *patogių vėliavų* laivuose dirbančių jūrininkų atostogų trukmės, pavyzdžiui, Liberijoje suteikiamos 12 dienų kasmetinės atostogos. Tačiau, kadangi atviruose registruose jūrininkai dažniausiai dirba pagal terminuotas darbo sutartis, svarbiausia yra užtikrinti, kad darbo sutarties galiojimui pasibaigus, jūreiviai gautų piniginę kompensaciją už nepanaudotas kasmetines atostogas.

Laivo valdytojas ne tik turi prieš baigiantis darbo sutarties galiojimui visiškai atsiskaityti ir išmokėti visas jūrininkui priklausančias sumas, bet taip pat padengti jūreivio repatriacines išlaidas. Kas yra jūrininkų repatriacija, bus aptarta kitame skyriuje.

2.3 DARBO TEISINIŲ SANTYKIŲ PASIBAIGIMAS: REPATRIACIJA

Svarbi problema, susijusi su jūrininkų darbo teisiniais santykiais yra klausimas, kokios garantijos suteikiamos jūrininkams, susiklosčius aplinkybėms, kai jūrininkas turi grįžti į savo šalį dėl įvairių priežasčių, vadinamoji *repatriacija*. Repatriacija galima dėl įvairių priežasčių: gražinimas namo dėl sveikatos problemų, taip pat kai darbdavys nebegali vykdyti savo pareigų dėl bankroto, laivo pardavimo, laivo registracijos vietos pasikeitimo ir kitokių panašių priežasčių, kai darbo teisiniai santykiai pasibaigia dėl darbo sutarties galiojimo pasibaigimo, laivui sudužus, laivui patekus į karo zoną ir jūrininkui nepageidaujant toliau tęsti kelionę, kai darbo teisiniai santykiai nutrūksta dėl teismo sprendimo ar kolektyvinėje sutartyje nurodytų priežasčių. Tokį pavyzdinį priežasčių sąrašą pateikia pakeistoji 1987 metų TDO Jūrininkų

repatriacijos Konvencija (2 str.)⁹⁰. Šiame teisės akte išvardijamos sąlygos, nepriklausančios nuo jūrininko valios, kurioms esant jis gali pasinaudoti teise į repatriaciją darbdavio lėšomis, žinoma, jei laivas priklauso valstybei ratifikavusiai šią Konvenciją. Liberija, Panama, Kipras, ratifikavo ankstesnę TDO Nr. 23 Jūrininkų repatriacijos Konvenciją⁹¹, tačiau nei viena neskuba ratifikuoti pakeistosios Jūrininkų repatriacijos Konvencijos, kurios preambulėje pažymima, kad dėl įvairių pokyčių laivybos sektoriuje, ypač dėl jūrininkų, kurie dirba ne savo valstybės laivuose, teisių gynimo, ankstesnioji Konvencijos versija turi būti peržiūrėta ir perrašyta. Juolab, kad jūrininkų dirbančių ne savo šalies laivuose daugėja ir į tai turi būti atsižvelgta. Manome, kad pagrindinė priežastis, kodėl atvirųjų registru valstybės neskuba ratifikuoti peržiūrėtos TDO Jūrininkų repatriacijos konvencijos yra galimi dideli finansiniai kaštai, nes jeigu laivo savininkas nevykdo savo pareigos ir nerepatrijuoja jūrininko, tada ši pareiga pereina valstybei, su kurios vėliava laivas plaukioja (5a str.). O kadangi atviruosiuose registruose yra įregistruota didžioji dalis pasaulinio laivų tonażo, vadinasi, su šių valstybių vėliava laivuose dirba ir didžioji dalis jūrininkų. Taigi tokioms valstybėms tam tikrais atvejais reikėtų prisiimti jūrininkų repatriacijos išlaidas, kurios gali būti gana didelės.

TDO Konsoliduotoje jūrų darbo konvencijoje (A 2.5, 3 str.) bei TDO Nr. 166 Repatriacijos konvencijoje (4.3 str.) įtvirtinta, kad kiekviena valstybė narė turi priimti teisės aktus, kurie užtikrintų, kad įdarbinant jūrininkus negalima reikalauti, kad repatriacinės išlaidos apmokėtų jūrininkai ar jos būtų atskaitytos iš darbo užmokesčio, išskyrus atvejus, kai nustatoma, kad jūreivis šurkščiai pažeidė darbo pareigas. Tai yra nuostatos, kuri įtvirtina bei draudžia imti pinigines rinkliavas iš jūrininkų už įdarbinimo paslaugas, išraiška.

Lietuvos Respublikos Prekybinės laivybos įstatymo 1 straipsnis apibrėžia šio teisės akto taikymo apimtį ir ribas: šis įstatymas reglamentuoja santykius, atsirandančius vežant jūrų laivais krovinius, keleivius ir bagažą, nustato darbo laive ypatumus ir socialines garantijas jūrininkams, taip pat reglamentuoja kitus civilinius teisinius santykius, susijusius su laivyba jūra tiek, kiek šių santykių nereglamentuoja Lietuvos Respublikos tarptautinės sutartys. Šiame įstatyme reglamentuojama daug aspektų, susijusių su prekybine laivyba jūromis. Tačiau susidaro įspūdis, kad įstatymo 15 skirsnis „Darbo santykiai laive ir jūrininkų garantijos“, gana trumpai aptaria darbo santykius bei jūrininkų teises. Keletas normų yra skirtos vienai svarbiausių ir aktualiausių jūrininkams garantijų – repatriacijai, nors ši sąvoka įstatyme ir neįvardijama. Manytina, kad 2 straipsnyje, kuriame išvardijamos pagrindinės įstatymo sąvokos, turėtų būti apibūdinta ir tarptautinio žodžio *repatriacija* reikšmė. Siūlytinas toks šio termino apibrėžimas: repatriacija –

⁹⁰ Repatriation of seafarers convention (revised), 1987, No. 166 // <http://www.ilo.org/ilolex/english/convdisp1.htm>; prisijungimo laikas: 2006-11-25.

⁹¹ Repatriation of seafarers convention, 1926, No. 23 // <http://www.ilo.org/ilolex/english/convdisp1.htm>; prisijungimo laikas: 2006-11-25.

jūrininko gražinimas į nuolatinę gyvenamąją arba į abipusiu jūrininko ir laivo valdytojo susitarimu sutartą vietą, pasibaigus ar nutrūkus darbo sutarties galiojimui laivo valdytojo lėšomis. Žinoma, ši jūrininkui suteikiama garantija realizuojama tada, kai darbo teisiniai santykiai nutrūksta laivui esant užsienio uoste. Lietuvos Respublikos Prekybinės laivybos įstatymo 88 straipsnyje nustatyta, kad darbo sutarčiai pasibaigus laivui esant užsienio valstybės uoste, laivo valdytojas atlygina jūrininko išlaidas, *susijusias* [paryškinta cituojant – J. T.] su jo kelione į nuolatinę gyvenamąją vietą. Įstatymas nedetalizuoja, kokios išlaidos yra susijusios su jūrininko gražinimu į savąją valstybę. Į sąvoką *jūrininko gražinimas* privalėtų įeiti kelionės kaina, taip pat išlaikymas nuo tos dienos, kai jūrininkas palieka laivą iki išvykimo momento: išlaidos maistui, būsto nuomai. Žinoma, prieš repatrijuojant jūrininką, laivo valdytojas turi pilnai atsiskaityti su atleidžiamu darbuotoju. Taip pat įstatymas nedetalizuoja, kada repatriacinės išlaidos atlyginamos. Manome, kad kai su atleidžiamu darbuotoju atsiskaitoma galutinai pagal darbo sutartį ir išmokamos visos jūrininkui priklausančios pajamos, laivo valdytojas arba jo atstovas turi išmokėti išmoką repatriacinėms išlaidoms padengti, bet kokiu atveju ši išmoka turi būti išmokėta prieš pasibaigiant darbo sutarties galiojimui. Manome, kad nustatant išmokos dydį turi būti atsižvelgta į regioną, kuriame yra jūrininkas ir iš kurio turi būti repatrijuotas namo, vadovaujantis Vyriausybės nutarimu Nr. 99 „Dėl komandiruočių sąnaudų atskaitymo iš pajamų taisyklių patvirtinimo“ „Dienpinigių mokėjimo jūrininkams taisyklėse“ nustatytais regionais bei šiems regionams nustatytas finansų ministro vidutinės dienpinigių normas. Taip pat reikia atsižvelgti į vidutinę skrydžio kainą bei suteikti jūrininkui dienpinigius, kurie padengtų laikino būsto krante bei maisto kaštus nuo laivo palikimo iki išvykimo momento.

Pagal Panamos teisę⁹², repatriacinės išlaidas sudaro kelionės išlaidos, nuomojamo būsto, darbo atlyginimo mokėjimo ir išlaikymo suteikimas nuo atleidimo dienos iki grįžimo į uostą, kur buvo pasirašyta darbo sutartis arba į tą uostą, kuriame jūrininkas įlipo į laivą. Tai yra nusamdžiusio darbdavio pareiga gražinti jūrininką į tą uostą, kurį iš dviejų aukščiau išvardintų variantų jūreivis pasirinktų. Tačiau, pavyzdžiui, Liberijos Jūrų įstatymas⁹³ nesuteikia galimybės jūrininkui pasirinkti šalį, į kurią jis turėtų būti repatrijuotas. Bet kuris jūrininkas išlaipintas ne tame uoste, kuriame jis pasirašė darbo sutartį ar išlaipintas dėl priežasčių nepriklausomų nuo jūrininko kaltės, turi būti gražinamas į uostą, kurį pasirenka laivo savininkas, tai gali būti uostas, kuriame jūrininkas buvo įdarbintas ar kuriame prasidėjo kelionė, ar į jūrininko gimtąją šalį, taip pat į bet kokį uostamiestį, dėl kurio buvo susitarta tarp jūrininko ir laivo savininko ar kapitono. Įstatymas detalizuoja, kokios išlaidos laikomos repatriacinėmis: vežimo, būsto ir maisto išlaidos

⁹² Law decree No. 8 “Whereby work at sea and in navigable waterways is regulated, and other measures are dictated” (36, 38 str.)// <http://www.amp.gob.pa/newsite/english/home.html>; prisijungimo laikas: 2006-10-07.

⁹³ Liberian maritime law (342, 343 str.)// http://www.lowtax.net/lowtax/html/liberia/Consolidated_Title_21.pdf; prisijungimo laikas: 2006-09-04.

kelionės metu, – išlaikymas trunkantis iki išvykimo dienos. Repatriacinės išlaidos yra apmokamos darbdavio, tačiau esant tam tikroms sąlygoms. Jei jūrininkas nepareikalaus jį repatrijuoti per savaitę nuo tos dienos, kai jis turi teisę tai padaryti (nuo darbo sutarties pasibaigimo dienos), tai jis praras teisę į repatriaciją. Tiesa, įstatyme yra įtvirtinta nuostata užkertanti kelią darbdaviams piktnaudžiauti šia nuostata: jei jūrininkas buvo paliktas kokiam nors uoste, šis terminas nėra skaičiuojamas: jūrininkas ir toliau išsaugo teisę į repatriaciją. Konsoliduotoje jūrų darbo konvencijoje įtvirtinta, kad jūrininkui nepasinaudojus teise į repatriaciją, nepareiškus reikalavimo per pagrįstą laiko tarpą, kurį nustato nacionaliniai teisės aktai ar kolektyvinės sutartys, jis gali prarasti šią teisę (B 2.5, 8 str.). Tačiau, žinoma, toks pagrįstas laiko tarpas turi būti ilgesnis negu septynios dienos, kaip tai yra įtvirtinta Liberijos Jūrų įstatyme. Manome, kad šis laiko tarpas turėtų būti ne trumpesnis negu 15 kalendorinių dienų.

LR Prekybinės laivybos įstatyme taip pat reglamentuojama situacija, kai jūrininkas negali patekti į krantą ir pasinaudoti teise į repatriaciją, nes pakrantės valstybės atsisako jį priimti arba priima pagal užstatą, kurio jūrininkas negali duoti (88.1 str.). Tokiu atveju įstatymas numato, kad jūrininkas toliau dirba laive, kol atvykstama į uostamiestį, kuriame galima jūrininką išlaipinti į krantą. Vadinas, LR Prekybinės laivybos įstatymas darbo teisinių santykių pasibaigimo momentą sieja su situacija, kai jūrininkui sudaromos sąlygos pasibaigus darbo sutarties galiojimui nevaržomai išlipti į krantą.

LR Konstitucijos nuostata *Lietuvos Respublika globoja savo piliečius užsienyje*⁹⁴ realizuojama LR Prekybinės laivybos įstatyme 88 straipsnio 3 dalyje: „Kai sergantis ar sužalotas jūrininkas paliekamas užsienyje, laivo kapitonas palieka jį Lietuvos Respublikos konsulato priežiūrai, o jei toje vietoje Lietuvos Respublikos konsulato nėra, – užtikrina jam tinkamą priežiūrą bei slaugymą ir praneša artimiausiam Lietuvos Respublikos konsulatui. Jūrininko prašymu laivo kapitonas perduoda jūrininko pateiktą informaciją jūreivio nurodytam asmeniui.“ Tokia įstatymo formuluočių yra išsami, tik ją būtų galima papildyti nuostata, kad jeigu jūrininko sveikata leidžia keliauti, kad jis laivo valdytojo lėšomis būtų gražintas namo, nes manytina, kad jūrininkas pageidautų gydytis namuose artimųjų slaugomas. Be to, gydymas Lietuvos Respublikoje būtų ir finansiškai naudingesnis, nes medicininių paslaugų kaštai užsienio valstybėse yra daug didesni. Tokia papildanti nuostata atitinka ir 2006 m. Konsoliduotąją jūrų darbo konvenciją (B 2.5, 3e), kurioje nustatyta, kad repatriacines išlaidas sudaro jūrininko gydymo lėšos ir jos yra padengiamos laivo valdytojo lėšomis iki to, kol jūrininkas pasveiksta ir gali grįžti į paskyrimo vietovę. Ligos ar susižalojimo atveju, pagal Panamos teisę, jūrininkas taip pat turi teisę į repatriaciją padengiančias išlaidas, jei sveikatos būklė yra tokia, kad ligoniui reikalinga repatriacija. Bet jei darbo sutartis nutraukiama be laivo savininko sutikimo, tokiu

⁹⁴ Lietuvos Respublikos Konstitucija (13.1 str.) // Valstybės žinios. 1992, Nr. 33-1014.

atveju jūrininkas pats turi padengti savo repatriacines išlaidas. Manytina, kad tokia nuostata labai lengva piktnaudžiauti laivo valdytojui, kuris paprasčiausiai gali neduoti sutikimo nutraukti darbo sutartį, taip išvengdamas repatriacinių išlaidų mokėjimo. Klaipėdos valstybinės transporto laivyno įmonės kolektyvinėje sutartyje⁹⁵ buvo numatyta, kad jūrininkas repatrijuojamas laivo savininko sąskaita į gimtąjį uostą dėl ligos, išskyrus venerines ir su alkoholizmu susijusias ligas (7.1.3 str.).

Konsoliduotoje jūrų darbo konvencijoje yra įtvirtinta nuostata, kad įprastinis jūreivio grįžimo į paskirties vietą būdas yra kelionė oru (B 2.5, 6 str.). Tačiau nei Lietuvos, nei atvirųjų registrų valstybių teisės aktai nedetalizuoja šio reikalavimo. Bahamų Prekybinės laivybos įstatyme nustatyta, kad jei atleidimo dieną jūrininkas gali dirbti, laivo savininkas turi teisę pareikalauti, kad jūrininkas dirbtų kelionės į sugrįžimo uostą metu. Žinoma, už papildomą darbą jūrininkui turi būti sumokėtas jam priklausantis už tas dienas, kurias jis dirbo, darbo užmokestis (163 str.). Taigi iš šios nuostatos galima suprasti, kad labiau paplitęs jūrininko grąžinimo į paskirties vietą būdas yra kelionė laivu, nors taip pat įstatymas pažymi, kad jūrininkas gali būti repatrijuotas ir viešuoju transportu. Laivo savininkas turi padengti visas išlaidas, susijusias su kelione į sugrįžimo uostą. Nuostata, kad jūrininko darbo sutarties galiojimui pasibaigus, jūrininkui gali tekti dirbti pakeliui į paskirties uostą pati savaime nėra ydinga. Svarbiausia, kad apie tokią galimybę jūrininkas žinotų iš anksto.

Valstybės stengiasi priimti įstatymus, kurie būtų palankūs jūrininkams, kai laivo valdytojas nevykdo savo pareigos grąžinti jūreivį į paskirties vietą, tokiu atveju atsakomybę turi prisiimti įdarbinimo agentūros, įdarbinusios jūrininkus. Panamoje (kaip ir Lietuvoje, skyrius 2.1 – J. T.) įdarbinimo agentūros turi pateikti piniginį užstatą, kurie naudojami padengti įgulos narių repatriacines, nuomojamo būsto, maisto išlaidas, tais atvejais, kai jos nebuvo padengtos. Taigi tokia Panamos teisės nuostata parodo tą faktą, kad jūrininkų įdarbinimo reikalais rūpinasi įdarbinimo agentūros. Jos pinigais skirtais užstatui, gali disponuoti, nes įtvirtinta teisės norma pažymi, kad išieškoti užstatui skirti pinigai turi būti papildyti. Atsakomybės perkėlimas nuo tikrojo skolininko, laivo valdytojo, jūrininkus įdarbinusioms agentūroms, yra paremtas įvairiais kriterijais: įdarbinimo įmonės veikia kaip laivo valdytojo atstovai, jos turi domėtis, kiek sąžiningi yra jų partneriai, dažnai yra neįmanoma priversti darbdavio vykdyti savo įsipareigojimų dėl teritorinės jurisdikcijos priežasčių.

Maltos prekybinės laivybos įstatyme⁹⁶ numatyta apsauginė norma, nustatanti, kad jei darbo teisiniai santykiai nutrūksta valstybėje, kurioje yra įsikūrusi Maltos konsulinė įstaiga ar laivų registras, tokiu atveju darbo sutarties pasibaigimą turi patvirtinti pareigūnas dirbantis vienoje iš

⁹⁵ Klaipėdos valstybinės transporto laivyno įmonės 1995-02-24 kolektyvinė sutartis.

⁹⁶ Maltese merchant shipping act of 1973 (130 str.) // http://docs.justice.gov.mt/lom/legislation/english/leg/vol_5/chapt234.pdf; prisijungimo laikas: 2006-09-04.

šių institucijų. Ši norma yra sąlyginė, nes ji yra taikoma tik tais atvejais, kai darbo teisiniai santykiai nutrūksta tokioje valstybėje, kurioje yra įsikūrusios minėtos institucijos. Vadinas, laivo valdytojas gali sąmoningai pasirinkti tokią valstybę, kurioje nėra įsikūrusi nei Maltos konsulinė įstaiga ar laivų registro padalinys. Pavyzdinė nuostata yra ta, kad tuo atveju, jei laivas sudūžta, yra pametamas ar paliekamas ir savininkas neįvykdo savo pareigos repatrijuoti jūrininką, Maltos vyriausybė prisiima atsakomybę dėl jūrininko išlaikymo ir repatriacijos. Identiška norma yra įtvirtinta ir Kipro Prekybinės laivybos įstatyme⁹⁷. Maltos prekybinės laivybos įstatymas numato, kad prieš repatrijuojant jūrininką, turi būti sumokėtas jam priklausantis darbo užmokestis, išduota atleidimo iš darbo pažyma.

Tarptautinė Darbo Organizacija yra sudariusi įvairiuose uostuose pamestų laivų su įgula sąrašą. Pavyzdžiui, vienas iš aptariamų įvykių yra susijęs su Liberijos valstybės vėliava plaukiojusių laivu *China Sea Discovery*, kuris įvyko 2004 metais⁹⁸. Laivas buvo paliktas viename Kinijos uostų, iš viso jame dirbo 36 jūrininkai iš tokių valstybių: Kinijos, Filipinų, Ukrainos, Vietnamo. Laivas buvo areštuotas, nes jūrininkai negaudami algų 15 mėnesių, pradėjo bado streiką. Laivo agentas pareikalavo parduoti laivą, kad būtų sumokėtos skolos jūrininkams, taip pat padengtos uosto rinkliavos. 2006 metų liepos mėnesio duomenimis suma, kurią kompanija yra skolinga jūrininkams siekia 224.609.09 dolerius. Teismo sprendimas buvo palankus jūrininkams, bet sprendimo įgyvendinti neįmanoma dėl teritorinės jurisdikcijos priežasčių, taip pat dėl įdarbinimo agentūros nebeegzistavimo bei dėl kompanijos savininko slapstymosi.

Analizuojant atvirųjų registru teisės aktų nuostatas dėl repatriacijos pabrėžtina, kad, iš esmės, jūrininkai nėra gražinami į savo nuolatinę gyvenamąją vietą, o dažniausiai į priklausomai nuo laivo valdytojo valios pasirinktą uostą, kuriame jūrininkas įlipo į laivą, kur buvo pasirašyta darbo sutartis, o juk šitos vietovės nebūtinai turi sutapti su jūrininko nuolatinę gyvenamąją vietą. Manome, jūrininkas turi būti gražintas į savo valstybę, būtent į jūrininko nuolatinę gyvenamąją vietą, galutinę apsisprendimo iniciatyvą paliekant jūreiviui. Tokia nuostata įtvirtinta LR Prekybinės laivybos įstatyme yra pagirtinas ir sektinas normos pavyzdys. Tiek 1987 m. Repatriacijos konvencija (3.2 str.), tiek 2006 m. Konsoliduotoji jūrų darbo konvencija (B 2.5, 6 str.) nustato, kad nustatant vietovių sąrašą, į kurią jūrininkas turi būti repatrijuotas, reikia atsižvelgti į tas valstybes, su kuriomis jūrininką sieja esminės sąsajos: kur buvo sudaryta sutartis, vieta, numatyta kolektyvinėje sutartyje arba abipusiu sutarimu įtraukta į darbo sutartį ar, žinoma,

⁹⁷ The Merchant shipping (masters and seamen) laws of 1963 to 2002 (X dalis 67 straipsnis) // http://www.shipping.gov.cy/shipping_legislation/consolidated_legislation/masters_seamen_law.pdf; prisijungimo laikas: 2006-10-07.

⁹⁸ http://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.details?p_lang=en&p_abandonment_id=12&p_search_id=60908173304; prisijungimo laikas: 2006-09-08.

nuolatinė jūrininko gyvenamoji vieta. TDO aptariamos konvencijos numato, kad pasirinkimo teisė turi būti suteikta jūrininkui, vadovaujantis pateiktu sąrašu. Atsižvelgiant į tai, kad atvirųjų registru valstybėse registruotuose laivuose dažniausiai dirba įvairių šalių asmenys, laivybos kompanijos gali būti nesuinteresuotos repatriuoti jūrininkus į jų nuolatinės gyvenamąsias vietas dėl finansinių priežasčių, t.y. didelių piniginių kaštų. Galbūt tai paaiškina, kodėl aptariamuose *patogių vėliavų* valstybėse teisės normos dėl sugrįžimo uosto iš esmės sutampa. Taip pat nevienodi šalių įstatymai, nustatantys kokios išlaidos sudaro repatriacijos kaštus. Kai kurių valstybių aktai tik įvardija, kad yra padengiamos išlaidos, susijusios su repatriacija, tačiau kokios nedetalizuoja. Manome, svarbiausia, kad prieš repatriuojant jūrininką būtų su juo pilnai atsiskaityta pagal darbo sutartį, taip pat apmokėtos kelionės, laikino būsto nuomos bei suteikti dienpinigiai maistui ir kasdienėms išlaidoms nuo laivo palikimo iki išvykimo momento. Taip pat, manome, kad nuostatos dėl repatriacijos turi būti įtrauktos į darbo sutartį, sudaromą tarp jūrininko ir laivo valdytojo, tuomet jūrininkas, žinodamas savo teises, galės įvertinti, ar jam verta pasirašyti darbo sutartį, ar ne, juolab kad repatriacinės išlaidos gali būti gana didelės bei lemti jūrininko apsisprendimą.

Repatriacinės išlaidos taip pat padengiamos tais atvejais, kai jūreivis dėl ligos ar susižalojimo nebegali tęsti tarnybos laive. Plačiau jūrininkų socialinės garantijos ligos, susižalojimo ar mirties atveju bus aptartos kitame skyriuje.

2.4 JŪRININKŲ SOCIALINĖS GARANTIJOS LIGOS, SUSIŽALOJIMO, MIRTIES ATVEJU

Jūrininkams keliami įvairūs reikalavimai priimant į darbą. Vienas iš svarbiausių – tinkama sveikata, kuri turi būti nepriekaištinga, ypatingi reikalavimai keliami jūrininkų regai bei klausai: „visada privaloma palaikyti tinkamą stebėjimą taip, kaip to reikalauja 1972 m. Tarptautinių taisyklių susidūrimams jūroje išvengti 5 taisyklė tam, kad būtų galima: rega ir klausia palaikyti nuolatinio budrumo būseną, naudojantis ir visais kitais prieinamais stebėjimo būdais bei atsižvelgiant į bet kokius didesnius eksploatacinės aplinkos pokyčius“⁹⁹, nuolatos organizuojami jūreivių sveikatos patikrinimai. Nei vienas asmuo negali būti priimtas dirbti į laivą be atitinkamo sveikatos pažymėjimo, kuris galioja ne daugiau kaip dvejus metus¹⁰⁰. Tačiau netgi šios prevencinės priemonės negali apsaugoti jūrininkų nuo nelaimingų atsitikimų, ligos ar susižalojimų atvejų darbe. Todėl priimami įvairūs teisės aktai, suteikiantys jūrininkams teisę į

⁹⁹ 1978 m. Tarptautinė konvencija dėl jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų (A-VIII/2 poskyris, 13 str.) // Valstybės žinios. 2005, Nr. 10-325.

¹⁰⁰ Aiškinamasis raštas dėl Tarptautinės darbo organizacijos konvencijų Nr. 73, 108, 138, 160 ratifikavimo // http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=41342&p_query=; prisijungimo laikas: 2006-11-26.

medicininę priežiūrą ir pagalbą laive. Europos Sąjungos mastu galioja Tarybos direktyva „Dėl būtinausių saugos ir sveikatos apsaugos reikalavimų, skirtų gerinti medicininį gydymą laivuose“¹⁰¹, kuri Lietuvoje buvo įgyvendinta priėmus įsakymą „Dėl minimalių sveikatinimo veiklos laivuose reikalavimų“¹⁰².

LR Prekybinės laivybos įstatyme įtvirtinta nuostata, kad laivo valdytojo pareiga yra padengti gydymo, priežiūros ir slaugos išlaidas, jei dirbdamas laive jūrininkas susirgo ar buvo sužalotas (88. 4 str.). Tačiau šios išlaidos nėra padengiamos, jei laivo valdytojas yra apdraudęs jūrininkus draudimo organizacijoje (88.5 str.). Įstatymas nedetalizuoja sąvokos *dirbdamas laive*, kurią reikėtų aiškinti plečiamai: ne vien darbo pareigų vykdymas laive, bet ir atliekant darbo funkcijas ar vykdant teisėtus kapitono nurodymus už laivo ribų. Remiantis Filipinų Aukščiausiojo teismo praktika¹⁰³ būtina išlaidų atlyginimo sąlyga jūrininko mirties atveju, pateikti įrodymus, kurie pagrindžia, kad mirties priežastį lėmė darbo sąlygos. Žmogaus imunodeficito viruso sukelta liga AIDS, paplitusi tarp jūrininkų neišgydoma liga, ir kai kurie kiti susirgimai, nepriskiriami ligų sąrašui, kurio gydymo išlaidas turi padengti laivo valdytojas, nes ši liga nėra sąlygota darbo sąlygų.

Atvirųjų registru valstybių bei Lietuvos teisės aktai detalizuoja įvairius reikalavimus, susijusius su jūrininkų socialinėmis garantijomis ligos ar susižalojimo atveju. Viena iš svarbiausių prevencinių priemonių yra reikalavimas, kad laive būtų medicinos priemonių vaistinėlė bei instrukcija kaip ja naudotis (Kipro bei Maltos prekybinės laivybos įstatymai, Liberijos Jūrų įstatymas, LR Minimalūs sveikatinimo veiklos laivuose reikalavimai). Tokia nuostata atitinka TDO konvencijos Nr. 164 dėl Jūrininkų sveikatos apsaugos bei medicininės priežiūros 5 straipsnį. Tačiau atvirųjų registru valstybės aktuose nedetalizuojama, ar tam tikrais atvejais laive privalo būti gydytojas. Pagal TDO konvenciją Nr. 164 laive privalo būti gydytojas, jei jame dirba daugiau negu 100 jūrininkų bei šis laivas plaukioja pastoviais tarptautiniais reisais ilgiau negu tris dienas. Lietuvoje galiojančiame Minimalių sveikatinimo veiklos laivuose reikalavimuose numatyta, kad laive, kurio įgulą sudaro 50 ar daugiau narių ir kuris tarptautiniame reise išbūna ilgiau negu 3 mėnesius, ir laive, kurio įgula 100 ar daugiau narių ir kuris tarptautiniame reise išbūna ilgiau negu 3 dienas, turi būti gydytojas, atsakingas už sveikatinimo veiklą. Kipro Prekybinės laivybos įstatyme įtvirtinta nuostata, kad jūrininkui susižalojus ar susirgus, visos gydymo išlaidos yra padengiamos laivo valdytojo ir negali būti atskaičiuotos iš jūrininko atlyginimo. Taip pat laivo valdytojas turi padengti išlaidas skirtas

¹⁰¹ Tarybos direktyva Dėl būtinausių saugos ir sveikatos apsaugos reikalavimų, skirtų gerinti medicininį gydymą laivuose 92/29/EEB // http://www3.lrs.lt/pls/inter1/dokpaieska.showdoc_l?p_id=13987; prisijungimo laikas: 2006-12-05.

¹⁰² Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro ir Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministro 2005 rugpjūčio 16 d. įsakymas Nr. V-656/3-358/A1-226 „Dėl minimalių sveikatinimo veiklos laivuose reikalavimų“ // Valstybės žinios. 2005, Nr. 101-3768.

¹⁰³ Crew cases // http://209.85.129.104/search?q=cache:QQ8qIJaK_www.delrosarisario-pandiphil.com/subpages/crewcases.htm; prisijungimo laikas: 2006-11-23.

maistui bei laikino būsto nuomai iki tol, kol jūrininkas pasveiksta ir grįžta į laivą ar į uostą, kuriame pasirašė darbo sutartį arba į valstybę, kurioje yra jūrininko nuolatinė gyvenamoji vieta (IX dalis, 59 str.). Nuostata, kad jūrininkui susižalojus ar susirgus, gydymo bei išlaikymo išlaidas apmoka darbdavys yra įtvirtinta visuose nagrinėjamuose atvirųjų registrų valstybių teisės aktuose, o Panamos Teisės dekretu Nr. 8 yra įtvirtinta, kad laivo savininkas privalo turėti draudimą, padengiantį jūrininko sveikatos susižalojimo ar ligos išlaidas (84 str.). Panamos Teisės dekretas Nr. 8 akcentuoja, kad jūrininkas turi teisę į geros kokybės bei kiekybės medicininės paslaugas ligos ar sužalojimo atveju (86 str.). Nustatomi maksimalūs terminai, kiek laiko trunka teisė į gydymą bei priežiūrą. Pavyzdžiui, pagal Liberijos jūrų įstatymą yra įtvirtinta nuostata, kad gydymo išlaidos yra padengiamos, jei jos trunka ne ilgiau negu 30 savaičių (336.1 str.). Taip pat teisės aktuose yra įtvirtintos nuostatos, kokioms sąlygoms esant jūrininkas praranda teisę į gydymą bei išlaikymą, pavyzdžiui, jei jūrininko liga ar susižalojimas yra tyčinė jo veiksmų pasekmė (Liberija, Kipras, Bahamos) bei jei, jūrininkas, prieš įsidarbindamas laive nuslėpė savo sveikatos būklę. LR Nelaimingų atsitikimų darbe bei profesinių ligų socialinio draudimo įstatyme pateikiamas detalus sąrašas aplinkybių, nustatantis atvejus, kada nelaimingų atsitikimų darbe socialinio draudimo išmokos nemokamos: 1) apdraustasis buvo neblaivus ar apsvaigęs nuo narkotinių, toksinių ar psichotropinių medžiagų ir tai nebuvo susiję su jam draudėjo pavesto darbo technologijos ypatybėmis; 2) apdraustasis nukentėjo dėl savo veikos, kurioje ikiteisminio tyrimo institucija arba teismas nustatė nusikalstamos veikos požymius arba kad ši veika yra susijusi su administraciniu teisės pažeidimu, išskyrus darbo saugos ar darbo higienos norminių teisės aktų pažeidimus; 3) apdraustasis sąmoningai (tyčia) siekė, kad įvyktų nelaimingas atsitikimas; 4) apdraustasis sirgo liga, nesusijusia su darbu; 5) apdraustasis savavališkai (be darbdavio žinios) dirbo sau (savo interesais); 6) prieš apdraustąjį buvo panaudotas smurtas, jeigu smurto aplinkybės ir motyvai nesusiję su darbu, išskyrus atvejus, kai nelaimingas atsitikimas įvyksta pakeliui į darbą ar iš darbo (7 str.)¹⁰⁴.

Liberijos jūrų įstatyme įtvirtinta įdomi norma dėl jūrininkams skirto darbo užmokesčio mokėjimo ligos ar susižalojimo atveju: kol susižalojęs ar susirgęs jūrininkas yra laive, jam priklauso visas darbo užmokestis, tačiau kai jis palieka laivą, tada jūreiviui priklauso trečdalis darbo užmokesčio. Jis mokamas terminuotą laiko tarpą – 16 savaičių nuo ligos ar susižalojimo pradžios. Svarbiausia, kad jūrininkai nerizikuotų savo sveikata, bandydami likti laive, kai reikia medicininės pagalbos, kurią gali suteikti kvalifikuoti specialistai sausumoje. Juolab, kad jūrininkai, dirbantys Liberijos laivuose, gali netekti teisės į darbo užmokestį bei gydymą bei išlaikymą, jei atsisakys medicininio gydymo.

¹⁰⁴ Lietuvos Respublikos nelaimingų atsitikimų darbe bei profesinių ligų socialinio draudimo įstatymas // Valstybės žinios. 2003, Nr. 114-51 14.

Panamoje yra įtvirtinta teisės akto norma, nustatanti, kad iki tol, kada jūrininkui nustatomas nedarbingumas, laivo savininkas privalo mokėti pilną darbo užmokestį, kol jūrininkas visiškai pasveiksta ar jo sveikata stabilizuojasi arba kol baigiasi darbo sutarties galiojimas. Šios nuostatos formuluotė yra gana paini, tačiau daroma išvada, kad jeigu darbo sutarties galiojimas nutrūksta jūrininkui dar nepasveikus, jis netenka teisės į darbo užmokestį. (Be to, nagrinėjant nedarbingumo atvejus dėl ligos ir sužalojimo, jūrininkas turi teisę ne į darbo užmokestį, bet darbo užmokesčio kompensaciją, negautas pajamas, nes ligos ar susižalojimo atveju jis darbo pareigų neatlieka. Taigi reikėtų vartoti tikslesnį terminą – darbo užmokesčio kompensacija.) LR Nelaimingų atsitikimų darbe bei profesinių ligų socialinio draudimo įstatyme nustatyta, kad ligos pašalpa mokama už visą laikotarpį, patvirtintą nustatyta tvarka išduotu nedarbingumo pažymėjimu, nuo pirmos laikinojo nedarbingumo dienos iki darbingumo atgavimo dienos arba darbingumo lygio nustatymo dienos (14.1 str.). Tiesa, šiuo atveju, ligos pašalpa mokama iš Sodros fondo biudžeto lėšų.

Jūrininko mirties atveju atvirųjų registru valstybių teisės aktai nustato, kad darbdavys turi padengti laidojimo išlaidas (Kipras, Liberija), o Liberijos jūrų įstatyme įtvirtinta nuostata, kad palikuonims ar kitiems asmenims turi būti išmokėta ir darbo užmokestis už tą mėnesį, kurį jūrininkas mirė. Taip pat Liberijos Jūrų įstatyme yra įtvirtinta nuostata, kuri nustato, kad jūrininkui mirus laive, jo palikuonims ar kitiems asmenims priklauso ne mažesnė negu 7500 dolerių išmoka. Lietuvoje yra įtvirtinta laidojimo pašalpa ir nepriklausomai, ar jūrininkas, turintis Lietuvos pilietybę bei nuolatinę gyvenamąją vietą Lietuvoje, dirba Lietuvos, Europos Sąjungos ar atvirųjų registru laivuose, jo mirties atveju išmokama 6 MGL dydžio laidojimo pašalpa¹⁰⁵. LR Nelaimingų atsitikimų darbe bei profesinių ligų socialinio draudimo įstatyme įtvirtintos dvi draudimo išmokų rūšys darbuotojo mirties atveju: vienkartinė, kuri išmokama mirusiojo šeimai bei periodinė išmoka, kuri mokama nedarbingiems asmenims, kurie buvo mirusiojo išlaikomi arba jo mirties dieną turėjo teisę gauti jo išlaikymą, taip pat mirusiojo vaikas (vaikai), gimęs (gimę) praėjus ne daugiau kaip 300 dienų po jo mirties. Periodinę draudimo išmoką taip pat turi teisę gauti mirusiojo vaikai (įvaikiai), kurie buvo mirusiojo išlaikomi arba po jo mirties dienos įgijo teisę į jo išlaikymą (26, 27 str.).

Pastaraisiais metais dėl laivybos pramonės ypatingos svarbos tarptautinei prekybai bei jūrinėms valstybėms vis labiau ginami jūrininkų, kurių kasdienis darbas susijęs su laivo valdymu, interesai¹⁰⁶. Ypač svarbu, kad jūrininkams būtų užtikrintos socialinės garantijos ligos, susižalojimu ar mirties atveju. Svarbu įstatymiškai suregulmentuoti įvairias situacijas, kokios lėšos skiriamos jūrininko priežiūrai bei reabilitacijai, sureguliuoti jūrininko repatriacijos

¹⁰⁵ Lietuvos Respublikos įstatymo „Dėl paramos mirties atveju“ 2, 3 straipsnių pakeitimo ir papildymo įstatymas // Valstybės žinios. 2005, Nr. 71-2559.

¹⁰⁶ Baughen S. Shipping Law // Seafarers and ship's master. London: Cavendish Publishing, 2001. P. 449.

klausimus, įtvirtinti nuostatą, kad gydymo išlaidos negali būti atskaitomos iš jūrininko atlyginimo. Atvirųjų registru valstybės teisės aktai nustato, kad jūrininkai turi teisę ligos ar sužalojimo atveju į gydymo, išlaikymo išlaidas bei repatriacijos išlaidas, tačiau nevienoda šalių praktika įtvirtinanti teisę į darbo užmokesčio kompensaciją, kuri jei ir yra nustatoma, tačiau darbo užmokesčio kompensacijos mokėjimo laikotarpis dažniausiai yra terminuotas ir nesusiejamas su visišku jūrininko pasveikimu ar nedarbingumo nustatymu, kaip yra įtvirtinta Lietuvos Respublikos teisės aktais. Pabrėžtina, kad jūreivis dėl tyčinių savo paties veiksmų gali netekti teisės į darbo užmokesčio kompensaciją bei į gydymą ir išlaikymą padengiančias išlaidas. Jūreivio mirties darbe atveju, mokamos piniginės pašalpos: atvirųjų registru valstybių teisės aktais įtvirtinamos vienkartinės, o Lietuvoje – vienkartinės ir periodinės.

Jei jūrininkų darbo teisinius santykius reglamentuoja kolektyvinė sutartis, joje būna įtvirtinamos ir nuostatos dėl jūrininkui suteikiamų garantijų ligos ar susižalojimo atveju, nustatoma, kiek laiko trunka išlaikymas bei gydymas, pateikiamos detalios kompensavimo skalės susižalojimo atvejais. Plačiau kolektyvinės sutartys bus panagrinėtos trečiojoje baigiamojo darbo dalyje.

III. KOLEKTYVINĖS SUTARTYS KAIP DARBO STANDARTAI

Vyriausybės nutarime 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 patvirtinimo“ skyriuje „Darbo ir poilsio laiko ypatumai jūrų transporte“ yra įtvirtinta nuostata, kad laive privalo būti Lietuvos Respublikos Vyriausybės patvirtinti Darbo ir poilsio laiko ypatumai ekonominės veiklos srityse ir kolektyvinė sutartis, kurie turi būti paskelbiami viešai (47 str.). Vyriausybės nutarimas imperatyviai nustato, kad kolektyvinė sutartis yra privaloma, kuri turi būti paskelbta viešai. Aptariamas poįstatyminis aktas nedetalizuoja sąvokos *viešai*, kurią reikėtų suprasti taip, kad kolektyvinės sutarties turinys laivo įgulos nariams yra žinomas: jiems buvo sudarytos sąlygos susipažinti ir išstudijuoti kolektyvinę sutartį prieš sudarant darbo sutartį. LR Darbo kodeksas numato, kad prieš sudarant darbo sutartį, darbdavys privalo pasirašytinai supažindinti darbuotoją su kolektyvinės sutarties turiniu (99.4 str.). Vyriausybės nutarime Nr. 115 „Dėl darbo sutarties pavyzdinės formos“¹⁰⁷ nustatyta, kad darbo sutartyje turi būti dvi skiltys, kuriose turi būti nurodyta kolektyvinės sutarties pasirašymo data, jos numeris bei darbuotojo parašas, paliudijantis, kad su kolektyvine sutartimi yra susipažinęs. Kolektyvinės sutarties egzempliorius turi būti laive. Kadangi kolektyvinės sutartys reglamentuoja daug su jūrininkų socialinėmis ir ekonominėmis darbo sąlygomis susijusių aspektų, jūrininkas turi turėti galimybę išsiaiškinti jam rūpimus klausimus susipažindamas su kolektyvinės sutarties nuostatomis. Reikalavimas, kad darbdavys supažindintą darbuotoją su kolektyvine sutartimi prieš priimant į darbą yra įtvirtintas Europos Bendrijos Tarybos direktyvoje 91/533/EEB „Dėl darbdavio pareigos informuoti darbuotojus apie galiojančias sutarties arba darbo santykių sąlygas“¹⁰⁸.

Pagal LR Darbo kodeksą kolektyvinių sutarčių sudarymo prerogatyva yra patikėta profesinėms sąjungoms bei darbo taryboms, tačiau pastarųjų veikimo sfera šioje srityje yra apribota (21.3 str.). Jūrininkų teises bei interesus ginančios organizacijos yra tiek teritoriniu, valstybės lygiu, veikiančios profesinės sąjungos, tiek visame pasaulyje savo veiklą plėtojanti Tarptautinė Transporto Darbuotojų Federacija. Lietuvoje yra įsteigta Lietuvos Jūrininkų sąjunga, kurios viena iš veiklos sričių – kolektyvinių sutarčių su užsienio laivų savininkais sudarymas¹⁰⁹.

LR Darbo kodekse yra įtvirtinta nuostata, kad darbo teisės šaltiniu yra kolektyvinių sutarčių normatyvinės nuostatos (3.1 str.). Taigi darbo teisės šaltinis yra ne pačios kolektyvinės

¹⁰⁷ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 sausio 28 d. nutarimas Nr. 115 „Dėl darbo sutarties pavyzdinės formos“ // Valstybės žinios. 2003, Nr. 11-412.

¹⁰⁸ I. Nekrošius, V. Tiažkijus, P. Koverovas ir kt. Lietuvos Respublikos darbo kodekso komentaras. - Vilnius: Justitia, 2003. T. 1. P. 63.

¹⁰⁹ Uosto įmonės // http://www.portofklaipeda.lt/lt.php/uosto_inones/370;comp:189; prisijungimo laikas: 2006-11-29.

sutartys, o tik tokių sutarčių normatyvinės sąlygos: tokios sąlygos, kurios kolektyvinės sutarties galiojimo metu įgauna teisės normų pobūdį. Be normatyvinių normų kolektyvinėse sutartyse įtvirtinamos organizacinės, prievolinės bei informacinės nuostatos, tačiau jos neturi būtinų teisės šaltinio požymių ir tokios kolektyvinių sutarčių nuostatos nėra darbo teisės šaltinis pagal LR Darbo kodeksą¹¹⁰.

Pagrindinis principas, kuris taikomas kolektyvinių sutarčių turiniui, yra tas, kad kolektyvinėse sutartyse įtvirtintos nuostatos dėl darbo sąlygų, negali pabloginti darbuotojų padėties, palyginti su ta, kurią nustato Darbo kodeksas, įstatymai ir kiti norminiai teisės aktai (LR DK 4.4 str.).

3.1 TARPTAUTINĖS TRANSPORTO DARBUOTOJŲ FEDERACIJOS KOLEKTYVINĖ SUTARTIS, SKIRTA REGLAMENTUOTI ATVIRŲJŲ REGISTRŲ VALSTYBIŲ JŪRININKŲ IR LAIVŲ VALDYTOJO TEISINIUS SANTYKIUS (TCC CBA), JOS PALYGINIMAS SU STANDARTINE TARPTAUTINĖS TRANSPORTO DARBUOTOJŲ FEDERACIJOS (CBA), AKCINĖS BENDROVĖS „LIETUVOS LAIVŲ LAIVININKYSTĖS“ KOLEKTYVINĖMIS SUTARTIMIS, TRŪKUMAI, PRIVALUMAI, ĮVERTINIMAS.

Tarptautinė transporto darbuotojų federacija yra priėmusi dviejų tipų kolektyvines sutartis, skirtas reglamentuoti jūrininkų darbo santykius, susiklostančius dirbant laivuose. Viena šių sutarčių yra specialiai skirta atvirose registruose įsisteigusiems laivų valdytojams, vadinamoji *vieningoji*¹¹¹, kitoje kolektyvinėje sutartyje nedetalizuojama jos taikymo apimtis, todėl ši sutartis gali būti taikoma bet kuriems laivams bei juose dirbantiems jūrininkams, vadinamoji *standartinė*¹¹². Akcentuojama, kad TTDF kolektyvinės sutartys taikomos laivuose, o ne tam tikros laivybos kompanijoje dirbantiems jūrininkams: vieningojoje kolektyvinėje sutartyje nustatoma, kad ši sutartis bus taikoma tiems laivams, kurie yra įvardijami pirmame kolektyvinės sutarties priede (1.1 str.).

Kartais literatūroje akcentuojama, kad svarbiausias kolektyvinių sutarčių tikslas – įtvirtinti jūrininkų interesus tenkinantį darbo užmokesčio dydį, tačiau iš esmės kolektyvinės sutartys be detalių priedų, kuriuose įtvirtinamos atskiroms jūrininkų kategorijoms nustatyti darbo užmokesčio dydžio koeficientai, yra nustatoma darbo teisinių santykių galiojimo trukmė, darbo

¹¹⁰ I. Nekrošius, V. Tiažkijus, P. Koverovas ir kt. Lietuvos Respublikos darbo kodekso komentaras. - Vilnius: Justitia, 2003. T. 1. P. 40.

¹¹¹ ITF Uniform "TCC" Collective agreement for crews on flag of convenience ships (1 January 2006) // <http://www.itfglobal.org/files/seealso/docs/1466/Uniform%20TCC%20CBA%202006.pdf>; prisijungimo laikas: 2006-12-01.

¹¹² ITF Standard Collective Agreement (1 January 2006) // <http://www.itfglobal.org/files/seealso/docs/1467/ITF%20Standard%20CBA%202006.pdf>; prisijungimo laikas: 2006-12-03.

bei poilsio valandų, viršvalandžių bei apmokėjimo už juos reglamentavimas, taip pat darbdavio pareiga jūrininko ligos ar susižalojimo atveju bei sureglamentuojami kiti klausimai.

Kolektyvinės sutartys taikomos tada, kai pasirašomas specialus susitarimas tarp TTDF ir laivo valdytojo, nurodžius, kuriems laivams kolektyvinė sutartis bus taikoma tam tikrą laikotarpį. Kolektyvinės sutartys nedetalizuoja kolektyvinės sutarties galiojimo trukmės, tik pažymima, kad jų galiojimas yra terminuotas. Manome, kad tokia kolektyvinė sutartis, jūrininkams dirbantiems tam tikrame laive, turi būti taikoma viso konkretaus laivo reiso metu. Aptariamoms kolektyvinės sutartys skiriasi tuo, kad įtvirtina skirtingą darbo teisinių santykių galiojimo trukmę: standartinė – 6 mėnesių, vieningoji – 9 mėnesių. Šie nustatyti terminai gali būti sutrumpinti ar pratęsti vienam mėnesiui dėl eksploatacinių ypatumų. Manome, kad skirtingų darbo sutarties galiojimo terminų nustatymas paremtas tuo, kad atviruose registruose dirbantys jūrininkai patys yra suinteresuoti ilgesne darbo teisinių santykių galiojimo trukme dėl finansinių priežasčių. Be to, tam tikrų nuolaidų darymas laivų valdytojams, įsisteigusiems atviruosiuose registruose, yra būtinas tam, kad prie tokios kolektyvinės sutarties būtų prisijungta. Taigi TTDF kolektyvinėse sutartyse įtvirtinamas terminuotas darbo sutarties galiojimas. AB „Lietuvos jūrų laivininkystės“ (toliau – LJL) kolektyvinė sutartis¹¹³ yra pranašesnė už TTDF kolektyvinės sutartis, nes nustato jūrininkų garantijas, sugrįžus iš atostogų, laisvadienių ir panašiai: nesant galimybės jūrininko pasiūsti į reisą, jis nukreipiamas į rezervą ir nepriklausomai nuo užimamų pareigų jam mokama minimali mėnesinė alga (44 str.). Tačiau, žinoma, šiomis garantijomis gali pasinaudoti jūrininkai dirbantys pagal neterminuotas sutartis. Juolab, kad LJL kolektyvinėje sutartyje nustatyta, kad išimtiniais atvejais ir suderinus su Lietuvos jūrininkų sąjungos LJL skyriumi leidžiama sudaryti terminuotas darbo sutartis su šių pareigybių jūrininkais: laivavedžiais, mechanikais, elektromechanikais, motoristais, jūreiviais, virėjais (8 str.). LR Darbo kodekse yra įtvirtinta nuostata, kad neleidžiama sudaryti terminuotas sutarties, jeigu darbas yra nuolatinio pobūdžio, išskyrus atvejus, kai tai nustato įstatymai arba kolektyvinės sutartys (109.2 str.). Taigi sudarant kolektyvinę LJL sutartį ši Darbo kodekso norma buvo inkorporuota į kolektyvinę sutartį, akcentuojant šios nuostatos išimtinį taikymą.

TTDF kolektyvinėse sutartyse yra numatomos ir tokios situacijos, kai laivo valdytojas, norėdamas išvengti jūrininkams teikiamų garantijų pagal kolektyvinę sutartį taikymo, gali sudaryti laikinąsias darbo sutartis su jūrininkais, komplektuodamas laivo įgulą (14 str.). Kolektyvinėse sutartyse yra įtvirtinta nuostata, kad komplektuojant laivo įgulą, negalima priimti dirbti jūrininkų laikiniems darbams pakeičiant laivo įgulą ar tam, kad būtų išvengta TTDF kolektyvinės sutarties taikymo.

¹¹³ Akcinės Bendrovės „Lietuvos jūrų laivininkystė“ 2004 m. kovo 30 d. kolektyvinė sutartis.

Jei laivybos kompanija pasirašė specialų susitarimą su TTDF dėl kolektyvinės sutarties taikymo, tai ši bus taikoma net tuomet, net jei nėra pasirašyta darbo sutartis su jūrininku. Tačiau kolektyvinėse sutartyse pabrėžiama, kad specialiajame susitarime yra nustatyta, kad kompanija turi įdarbinti jūrininką pagal šios kolektyvinės sutarties sąlygas bei sudaryti individualias darbo sutartis su jūrininkais.

Kolektyvinės sutartys ne tik nustato ir detalizuoja darbo sutarties sąlygas, bet taip pat saugo jūrininkus nuo per didelio darbo krūvio, t.y. nustato, kad jūrininkai neturi dirbti darbų, kuriuos tradiciškai ar istoriškai atlieka dokininkai. Tokie darbai yra susiję su krovinio priežiūra bei aptarnavimu (vieningoji – 3 str., standartinė – 10 str.). Taip pat kolektyvinėse sutartyse reglamentuojami atvejai, kai TTDF dokininkų sąjunga gali būti paskelbusi teisėtą streiką. Jūrininkai, dirbantys laive, tokiais atvejais taip pat negali imtis krovinio iškrovimo, pakrovimo ar panašių darbų. Panaši norma yra įtvirtinta ir LJJ kolektyvinėje sutartyje: „Laivui stovint uoste, jūrininkai turi teisę atsisakyti dirbti krovos darbus, kuriuos dirba dokininkai, jei laivo administracija negavo išankstinio dokininkų profsąjungos sutikimo dirbti tokius darbus. Tokiais atvejais Darbdavys negali nutraukti darbo sutarties arba taikyti drausminių nuobaudų“ (6 str.). Tiesa, pagal TTDF kolektyvines sutartis jūrininkui dirbančiam darbo valandomis dokininkų darbą, už šį darbą apmokama viršvalandiniu tarifu, o dirbant viršijant savaitės darbo valandų skaičių, apmokama dvigubai. Tokios nuostatos LJJ kolektyvinėje sutartyje nėra: už atliekamą dokininkų darbą apmokama įprastiniais tarifais.

Ypatingas dėmesys skiriamas laivo įgulos komplektavimo reikalavimams. TTDF kolektyvinėse sutartyse pabrėžiama, kad minimalūs laivo įgulos komplektavimo reikalavimai nereiskia mažiausio toleruojamo lygio, bet reiškia minimalų standartą, kuris yra pakankamas laivo, laivo įgulos ir keleivių saugumui, nuosavybės bei aplinkos apsaugai užtikrinti.

Kolektyvinėse sutartyse nustatoma darbo užmokesčio skaičiavimo sistema priklausomai nuo užimamų pareigų laive. Pavyzdžiui, pagal standartinę kolektyvinę sutartį laivo kapitono pagrindinis darbo užmokestis per mėnesį sudaro 4103 dolerius, o pagal vieningąją – 2426 dolerius. Žemiausias pareigas laive užima asmuo, į kurio darbinės funkcijas įeina aprūpinti laivo įgulą maistu. Pagal standartinę kolektyvinę sutartį šio darbuotojo pagrindinis darbo užmokestis sudaro 730 dolerių, o pagal vieningąją – 431 dolerį. Akivaizdžiai matyti, kad darbo užmokestis yra mažesnis laivuose, kurių laivai plaukioja su *patogiomis vėliavomis*. Tačiau laivo įgulai dirbančiai atvirųjų registrų laivuose, kuriai taikoma vieningoji kolektyvinė sutartis, garantuojama mažiausiai 103 apmokamų viršvalandinių valandų, kurios apskaičiuojamos pagal tam tikrą koeficientą, kurio dydis yra proporcingas pagal užimamas pareigas. Pavyzdžiui, kapitonoms taikomas viršvalandžių skaičiavimo koeficiento dydis yra 17.50 doleriai. (Taigi $17.50/103=1802$ doleriai.) Įtvirtinimas vieningojoje kolektyvinėje sutartyje minimalių viršvalandinių apmokamų

valandų, remiasi atliekamo jūrininkų darbo specifika bei sąlygomis: darbas jūroje yra tokio pobūdžio, kuriame neįmanoma išvengti viršvalandinių darbų. Konstatavimas šitokios situacijos, o ne nustatymas, kad viršvalandiniai darbai yra ribojami, yra realios situacijos įvertinimas bei garantijų jūrininkams suteikimas.

Apibendrinant galima pažymėti, kad didelių skirtumų tarp standartinės ir vieningosios kolektyvinės sutarties skirtumų nėra. Kolektyvinėje sutartyje, skirtoje atviruosiuose registruose įsisteigusiems laivams, yra įteisintos tos pačios garantijos jūrininkams, tačiau kai kurios nuostatos yra ne tokios kategoriškos, pavyzdžiui, standartinėje kolektyvinėje sutartyje įtvirtinta nuostata, kad budėjimas jūroje bei uoste turi būti organizuojamas trijų pamainų režimu, vieningojoje kolektyvinėje sutartyje nustatyta, kad, kai yra įmanoma, budėjimas turi būti organizuojamas trijų pamainų režimu, standartinėje kolektyvinėje sutartyje numatyta norma, nustatanti, kad jūrininkas turi būti kas dvi savaites supažindinamas su dirbtų viršvalandinių darbų apskaita, o vieningojoje kolektyvinėje sutartyje įtvirtinamas vieno mėnesio terminas, standartinėje kolektyvinėje sutartyje, mirus jūrininkui, kompensacija mokama vaikams iki 21 metų, o pagal vieningąją – iki 18 metų.

Pats kolektyvinės sutarties pasirašymas jau yra tam tikras jūrininkų teisių pripažinimas bei garantijų suteikimas. Jei laive dirbančią igulą „globoja“ TTDF kolektyvinė sutartis ir jos nuostatų yra laikomasi, jūrininkai turės tikrai stiprią teisinę apsaugą. Šios kolektyvinės sutartys paruoštos atsižvelgiant į susiklosčiusią jūrininkų darbo praktiką, įžvelgiant problemas kylančias jūrininkų darbo srityje. Pačios TTDF kolektyvinės sutartys yra tokie teisės aktai, kuriuose sunku išvėlyti trūkumus ar tam tikras spragas. Tos spragos ar trūkumai atsiranda dažniausiai modifikuojant TTDF kolektyvines sutartis ir sudarant lokalias kolektyvines sutartis taikomas nacionaliniu mastu tam tikroje įmonėje. Pavyzdžiui, 2004 metais buvo priimta AB „Lietuvos jūrų laivininkystės“ (toliau L JL) kolektyvinė sutartis, kurioje yra įtvirtinta nuostata, kad laivui stovint uoste ar remontuojant jį, jei leidžia aplinkybės, sudaromas 24 valandų per parą budėjimo grafikas laivo vadovaujantiems asmenims ir 8 valandų budėjimo grafikas kitiems nariams. TTDF kolektyvinės sutartys numato, kad nei kapitonas, nei vyriausiasis inžinierius neturi budėti laive bei šių vadovujančių laivui asmenų negalima reikalauti atlikti darbų, kurie nesuję su kontrolės bei priežiūros funkcijomis (standartinė – 3 priedas, 5 str., vieningoji – 5 priedas, 5 str.). Taip pat TTDF kolektyvinėse sutartyse įtvirtinta nuostata, kad jūrininkui susižalojus, nesvarbu dėl kokios priežasties, jūrininkui priklauso teisė į ligos pašalpą bei kompensaciją, nepaisant to, ar nustatoma jūrininko kaltė, ar ne (standartinė – 21 str., vieningoji – 24 str.). L JL kolektyvinėje sutartyje numatoma išimtis iš šios normos: „Jeigu jūrininkas dėl dalyvavimo kilusiuose konfliktuose laive ar užsienio uoste yra sužeidžiamas, sužeidžia kitus ir pripažįstamas kaltu, jis apmoka visas savo gydymo išlaidas. Jeigu dėl to jį reikia pakeisti kitu jūrininku, jo sąskaita apmokamos visos su

keitimu susijusios išlaidos“ (70 str.). Taigi iš jūrininko atskaitomos išlaidos, susijusios su naujo laivo įgulos nario atvykimu į laivą bei taip pat jūrininkas turi padengti savo kelionės išlaidas. TTDF vieningojoje kolektyvinėje sutartyje pabrėžiama, kad net jeigu jūrininkas repatrijuojamas namo dėl netinkamo elgesio, tai iš jūrininko atlyginimo neturi būti išskaičiuotos išlaidos, susijusios su naujo jūrininko atvykimu į laivą (20.2 str.).

Apibendrinant aptartas kolektyvines sutartis, galima pabrėžti, kad kolektyvinės sutarties priėmimas jau yra tam tikras svarus jūreivių teisių pripažinimas ir įteisinimas. Neabejotinai, TTDF kolektyvinės sutartys yra vieni iš geriausių kolektyvinių sutarčių pavyzdžių, kuriuose detalizuojama daug svarbių jūrininkų darbo teisinių santykių aspektų. Didelių skirtumų tarp standartinės ir vieningosios kolektyvinės sutarties skirtumų nėra: kolektyvinėje sutartyje, skirtoje atviruosiuose registruose įsisteigusiems laivams, yra įteisintos tos pačios garantijos jūrininkams, tačiau kai kurios nuostatos yra ne tokios kategoriškos, palyginus su standartine kolektyvine sutartimi. Sudarant lokalias kolektyvines sutartis, taikomas nacionaliniu mastu tam tikroje įmonėje, pavyzdžiui, AB Lietuvos Jūrų laivininkystės, nors ir vadovaujamosi TTDF nustatytais principais, tačiau atsiranda tam tikrų neatitikimų. Tačiau LJJL kolektyvinė sutartis yra pranašesnė už TTDF kolektyvines sutartis, nes nustato jūrininkų garantijas nesant galimybės pasiūsti į reisą: jiems mokama minimali mėnesinė alga. Vadinasi, LJJL kolektyvinėje sutartyje įtvirtinamas neterminuotos darbo sutarties galiojimas, o TTDF kolektyvinės sutartys galioja terminuotą laikotarpį.

IŠVADOS

1. Pabrėžtina, kad egzistuoja spragos tiek Lietuvos, tiek atvirųjų registru valstybių teisės aktuose. Pavyzdžiui, Lietuvos teisės aktai neužtikrina nemokamo jūrininkų įdarbinimo principo, nėra skundų dėl įdarbinimo agentūrų veiklos nagrinėjimo sistemos įtraukiant į tai laivų savininkų bei jūreivių atstovus. Kai kurių atvirųjų registru valstybių teisės aktai neįtvirtina reikalavimo, kad jūreivis gautų darbo sutarties kopiją, nenustato jūreivių darbo bei poilsio laiko normatyvų, taip pat nenurodoma, kad darbo užmokestis turi būti mokamas reguliariai kiekvieną mėnesį. Lietuvos teisės aktai nustato darbo užmokesčio kompensacijos mokėjimo terminą, susiejant jį su visišku jūrininko pasveikimu arba nedarbingumo nustatymu, tačiau tokios garantijos neturi jūreiviai dirbantys atvirųjų registru laivuose. Visi šie pavyzdžiai leidžia atsakyti į įvadinėje darbo dalyje išsikelta hipotezę dėl jūrininkų teisių bei garantijų apimties *patogių vėliavų* laivuose. Atvirųjų registru teisės aktai, reglamentuojantys jūreivių darbo teisinius santykius, yra išties nepalankūs darbuotojams, tiesa, tai nekliaudo jūreiviams susitarti ir dėl geresnių darbo sutarties sąlygų, teisių ir garantijų suteikiamų pagal ją, tačiau tai iš esmės priklauso nuo laivo valdytojo valios. Taigi jūrininkų diferenciacija pagal darbo vietą, priklausomai, kokiam laivų registre dirba jūreivis, lemia jūrininkų teisių ir garantijų apimtį.

2. Atvirųjų registru valstybių teisės aktai pasižymi tuo, kad dažniausiai viename teisės akte reglamentuojami visi svarbiausi jūrininkų darbo teisiniai santykiai. Šiuo požiūriu Lietuvos teisės aktai skiriasi nuo *patogių vėliavų* valstybių teisinio reglamentavimo, nes analizuojant nacionalinius jūreivių darbo teisinius santykius reglamentuojančius teisės aktus, medžiagą reikia susirinkti iš įvairiausių aktų, atsižvelgiant į nuorodas – blanketines normas, kurias pateikia Lietuvos Respublikos darbo kodeksas. Yra gana sudėtinga suprasti, kokiam teisės akte yra reguliuojami vieni ar kiti jūrų darbo teisės aspektai bei ar išvis jie reguliuojami.

3. Kolektyvinės sutartys sudaromos tarp jūrininkams atstovaujančių profesinių sąjungų ir laivų savininkų įtvirtinta bei detalizuoja visas svarbiausias jūrininkų darbo teisinių santykių garantijas bei teises. TTDF kolektyvinės sutartys yra išties pavyzdiniai lokalaus pobūdžio teisės aktai. Sudarant lokalias kolektyvines sutartis, taikomas nacionaliniu mastu tam tikroje įmonėje, pavyzdžiui, AB Lietuvos Jūrų laivininkystės, nors ir vadovaujamosi TTDF nustatytais principais, tačiau atsiranda tam tikrų neatitikimų. Tačiau LJJL kolektyvinė sutartis yra pranašesnė už TTDF kolektyvines sutartis, nes įtvirtina neterminuotos darbo sutarties galiojimą.

PASIŪLYMAI IR REKOMENDACIJOS

Atsižvelgiant į tai, kas buvo pasakyta, norime pasiūlyti Lietuvos įstatymų leidėjams gilintis į jūrinių darbo teisinių santykių specifiką bei priimti vieningą teisės aktą, kuriame būtų reglamentuojami jūrininkų darbo santykiai, juolab, kad TDO ilgametė patirtis bei išanalizuoti

atvirųjų registru teisės aktai nurodo, kad vieningas reglamentavimas yra būtinas. Tą būtų galima padaryti keičiant iš esmės LR Prekybinės laivybos įstatymą ar ratifikuojant TDO jūrines konvencijas. Autorė mano, kad skubėti ir ratifikuoti Konsoliduotąją jūrų darbo konvenciją šiuo metu nėra tikslinga, nes svarbiau yra įtvirtinti tam tikras minimalias pagrindines garantijas ir veiksmingą jų įgyvendinimą bei priežiūrą negu ratifikuoti teisės aktą, kurio veiksmingas įgyvendinimas gali būti sunkiai užtikrinamas dalykas. Juolab, kad Lietuva prisiėmė nemažą išbandymą ir ratifikavo TDO 1976 m. Konvenciją dėl minimalių standartų prekybos laivuose ir jos 1996 m. Protokolą.

Norime pateikti ir konkrečių pasiūlymų Lietuvos įstatymų leidėjams. Pavyzdžiui, įtvirtinti nuostatą, kad nagrinėjant jūrininkų įdarbinimo agentūrų veiklos dėl licencijų pratęsimo klausimus, Lietuvos Saugios laivybos administracijos komisijos posėdžiuose dalyvautų laivų savininkų bei jūrininkų atstovai. Tą būtų galima padaryti keičiant „Įmonių, teikiančių su saugia laivyba susijusias paslaugas, atestavimo tvarkos aprašą“ bei šio aprašo VI dalį „Dokumentų nagrinėjimas ir atestavimo pažymėjimų išdavimas“ ir įtvirtinant tokią nuostatą: „Sprendžiant jūrininkų įdarbinimo agentūrų licencijų išdavimo, pratęsimo ar sustabdymo klausimus, komisijos posėdžiuose turi teisę dalyvauti laivų savininkų bei jūreivių atstovai, kurie privalo būti informuojami apie būsimus posėdžius“. Taip pat I dalyje „Bendrosios nuostatos“ įtvirtinti: „Jūreivių atstovai – tai Lietuvos Jūrininkų sąjungos arba kitos jūrininkų profesinės sąjungos deleguoti nariai“ bei „Laivų savininkų atstovai – Lietuvos laivų savininkų asociacijos ar kitos laivų savininkų organizacijos deleguoti nariai“.

LR Prekybinės laivybos įstatyme reglamentuojami jūrininkų repatriacijos klausimai, tačiau 2 straipsnyje, kuriame apibūdinamos įstatymo sąvokos, nėra suformuluotas repatriacijos apibrėžimas. Siūlytume tokį apibūdinimą: „Jūrininkų repatriacija – jūreivio grąžinimas į nuolatinę gyvenamąją arba į abipusiu jūrininko ir laivo valdytojo susitarimu sutartą vietą, pasibaigus ar nutrūkus darbo sutarčiai laivo valdytojo lėšomis“. Taip pat siūlome pakoreguoti LR Prekybinės laivybos įstatymo 88.1 straipsnį, kurio dabartinė redakcija skamba taip: „1. Jei darbo sutartis su jūrininku baigiasi laivui esant užsienio valstybės uoste, laivo valdytojas atlygina jūrininko išlaidas, susijusias su jo kelione į nuolatinę gyvenamąją vietą.“ Siūlytume sukonkretinti šio straipsnio formuluotę: „Jei darbo sutartis su jūrininku baigiasi laivui esant užsienio valstybės uoste, laivo valdytojas atlygina jūrininko išlaidas, susijusias su jo kelione į nuolatinę gyvenamąją vietą. Apmokamos kelionės išlaidos bei suteikiami dienpinigiai, padengiantys laikino būsto nuomos krante bei maisto kaštus.“

NAUDOTOS LITERATŪROS SĄRAŠAS

NACIONALINIAI TEISĖS AKTAI

1. Lietuvos Respublikos Konstitucija // Valstybės žinios. 1992, Nr. 33-1014.
2. Lietuvos Respublikos darbo kodeksas // Valstybės žinios. 2002, Nr. 64-2569.
3. Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksas // Valstybės žinios. 1985, Nr. 1-1.
4. Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso 21, 26, 27, 35, 119, 121, 122, 136, 143, 154⁽³⁾, 154⁽⁴⁾, 154⁽⁵⁾, 154⁽⁶⁾, 154⁽⁷⁾, 154⁽⁸⁾, 182⁽¹⁾, 221, 224, 225, 228, 241⁽²⁾, 246, 259⁽¹⁾, 269, 270, 281, 320, 324, 325, 328, 329 straipsnių pakeitimo ir kodekso papildymo 110⁽¹⁾, 117⁽²⁾, 117⁽³⁾, 117⁽⁴⁾, 152⁽¹⁴⁾, 154⁽⁹⁾, 154⁽¹⁰⁾, 163⁽¹⁴⁾ straipsniais 2005 m. birželio 16 d. įsakymas Nr. X-249 // Valstybės žinios. 2005, Nr. 83-3040.
5. Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 101-2300.
6. Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymo 1, 2, 3, 4, 8, 11, 14, 15, 21, 27, 70, 75, 85, 86 straipsnių pakeitimo ir papildymo, 16, 17, 18, 19, 28, 30, 69, 71, 72, 73, 74, 77 straipsnių pripažinimo netekusiais galios, šeštojo ir devintojo skirsnių pavadinimų pakeitimo, įstatymo papildymo 40(1) ir 57(1) straipsniais bei įstatymo papildymo priedu 2003 m. liepos 3 d. įstatymas Nr. IX-1680 // Valstybės žinios. 2003, Nr. 73-3355.
7. Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymas // Valstybės žinios. 2005, Nr. 31-974.
8. Lietuvos Respublikos gyventojų pajamų mokesčio įstatymas // Valstybės žinios. 2002, Nr. 73-3085.
9. Lietuvos Respublikos gyventojų pajamų mokesčio įstatymo 6, 17, 27 straipsnių pakeitimo ir papildymo įstatymas // Valstybės žinios. 2003, Nr. 123-5585.
10. Lietuvos Respublikos nelaimingų atsitikimų darbe bei profesinių ligų socialinio draudimo įstatymas // Valstybės žinios. 2003, Nr. 114-5114.
11. Lietuvos Respublikos įstatymas dėl paramos mirties atveju // Valstybės žinios, 1993, Nr. 73-1371.
12. Lietuvos Respublikos įstatymo „Dėl paramos mirties atveju“ 1, 2 straipsnių pakeitimo įstatymas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 45-1298.
13. Lietuvos Respublikos įstatymo „Dėl paramos mirties atveju“ 2, 3 straipsnių pakeitimo ir papildymo įstatymas // Valstybės žinios. 2005, Nr. 71-2559.
14. Lietuvos Respublikos užsienio valiutos Lietuvos Respublikoje įstatymas // Valstybės žinios, 1993, Nr. 28-640.

15. Lietuvos Respublikos užsienio valiutos Lietuvos Respublikoje įstatymo 3 straipsnio papildymo įstatymas // Valstybės žinios. 2004, Nr. 98-3629.
16. Lietuvos Respublikos delpinigių nustatymo už išmokų, susijusių su darbo santykiais, pavėluotą mokėjimą, įstatymas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 20-521.
17. Lietuvos Respublikos delpinigių nustatymo už išmokų, susijusių su darbo santykiais, pavėluotą mokėjimą, 1 ir 2 straipsnių pakeitimo įstatymas // Valstybės žinios, 2000, Nr. 64-1921.
18. Valstybinio socialinio draudimo fondo biudžeto 2006 metų rodiklių patvirtinimo 2005 m. gruodžio 8 d. įstatymas Nr. X-435 // Valstybės žinios. 2005, Nr. 150-5464.
19. Lietuvos Respublikos įstatymas dėl Konvencijos dėl minimalių standartų prekybos laivuose ir jos protokolo ratifikavimo // Valstybės žinios. 2006, Nr. 61-2173.
20. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 balandžio 15 d. nutarimas Nr. 530 „Dėl Lietuvos Respublikos valstybinio socialinio draudimo fondo biudžeto sudarymo ir vykdymo taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2002, Nr. 41-1535.
21. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 sausio 28 d. nutarimas Nr. 115 „Dėl darbo sutarties pavyzdinės formos“ // Valstybės žinios. 2003, Nr. 11-412.
22. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 sausio 28 d. nutarimas Nr. 99 „Dėl komandiruočių sąnaudų atskaitymo iš pajamų taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2003, Nr. 11-396.
23. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 gegužės 14 d. 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.
24. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 liepos 18 d. nutarimas Nr. 941 „Dėl kai kurių kategorijų darbuotojų, turinčių teisę į kasmetines pailgintas atostogas, sąrašo ir šių atostogų trukmės patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2003, Nr. 73-3375.
25. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos 1996 m. lapkričio 28 d. įsakymas Nr. 364 „Dėl tarnybos Lietuvos Respublikos jūrų laivuose patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 1996, Nr. 121-2858.
26. Tarnybos Lietuvos Respublikos jūrų laivuose statutas // http://www.msa.lt/doc/tarnybos_laivuose_statutas.pdf; prisijungimo laikas: 2006-12-08.

27. Lietuvos Respublikos susiekimo ministro 2000 m. spalio 3 d. įsakymas Nr. 279 „Dėl tarnybos Lietuvos Respublikos jūrų laivuose statuto pakeitimo ir papildymo“ // Valstybės žinios. 2000, Nr. 85-2607.
28. Lietuvos Respublikos finansų ministerijos 2002 m. rugsėjo 6 d. įsakymas Nr. 277 „Dėl Jūrininkų už darbą laivo reiso metu gautų pajamų nustatymo tvarkos patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2002, Nr. 90 - 3865.
29. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2005 m. liepos 4 d. įsakymas Nr. 3-301 „Dėl Lietuvos Respublikos jūrų laivų registravimo taisyklių“ // Valstybės žinios. 2005, Nr. 93-3476.
30. Dėl susisiekimo ministro 2001 m. vasario 13 d. įsakymo Nr. 48 „Dėl įmonių, teikiančių su saugia laivyba susijusias paslaugas, atestavimo tvarkos patvirtinimo“ pakeitimo // Valstybės žinios. 2005, Nr. 93-3478.
31. Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministro 2003 m. rugpjūčio 19 d. įsakymas Nr. A1-127 „Dėl licencijų tarpininkauti dėl Lietuvos Respublikos piliečių įdarbinimo užsienyje išdavimo tvarkos patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2003, Nr. 82-3760.
32. Dėl Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministro 2003 m. rugpjūčio 19 d. įsakymo Nr. A1-127 „Dėl licencijų tarpininkauti dėl Lietuvos Respublikos piliečių įdarbinimo užsienyje išdavimo tvarkos“ pakeitimo // Valstybės žinios. 2006, Nr. 48-1750.
33. Lietuvos Respublikos susiekimo ministro įsakymas dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1998 liepos 16 d. įsakymo Nr. 286 „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo // Valstybės žinios. 2003, Nr. 113-5086.
34. Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro ir Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministro 2005 rugpjūčio 16 d. įsakymas Nr. V-656/3-358/A1-226 „Dėl minimalių sveikatinimo veiklos laivuose reikalavimų“ // Valstybės žinios. 2005, Nr. 101-3768.
35. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2006 m. vasario 9 d. įsakymas Nr. 3-51 „Dėl Lietuvos Respublikos jūrininko knygelės išdavimo ir užpildymo taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2006, Nr. 22-720.
36. Aiškinamasis raštas dėl Tarptautinės darbo organizacijos konvencijų Nr. 73, 108, 138, 160 ratifikavimo // http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=41342&p_query=; prisijungimo laikas: 2006-11-26.

37. Lietuvos Respublikos Seimo socialinių reikalų ir darbo komiteto pagrindinio komiteto 2003 kovo 5 d. išvada Nr. 5 „Dėl Lietuvos Respublikos valstybinio socialinio draudimo įstatymo 34 straipsnio papildymo įstatymo projekto (IXP-1847(2)) // http://www3.lrs.lt/pls/inter2/dokpaieska.showdoc_l?p_id=206171&p_query=&p_tr2= ; prisijungimo laikas: 2006-11-21.

UŽSIENIO VALSTYBIŲ TEISĖS AKTAI

1. Law decree No. 8 „Whereby work at sea and in navigable waterways is regulated, and other measures are dictated“ // <http://www.amp.gob.pa/newsite/english/home.html>; prisijungimo laikas: 2006-12-04.
2. Merchant shipping act // http://docs.justice.gov.mt/lom/legislation/english/leg/vol_5/chapt234.pdf; prisijungimo laikas: 2006-12-04.
3. The Merchant shipping (masters and seamen) laws of 1963 to 2002 // http://www.shipping.gov.cy/shipping_legislation/consolidated_legislation/masters_seamen_law.pdf; prisijungimo laikas: 2006-12-04.
4. The Liberia maritime law // http://www.lowtax.net/lowtax/html/liberia/Consolidated_Title_21.pdf; prisijungimo laikas: 2006-12-04.
5. Liberian maritime regulations // http://www.lowtax.net/lowtax/html/liberia/Maritime_Regulations.pdf; prisijungimo laikas: 2006-11-24.
6. Merchant shipping act // http://laws.bahamas.gov.bs/statutes/statute_CHAPTER_268.html#Ch268s80; prisijungimo laikas: 2006-12-04.

KOLEKTYVINĖS SUTARTYS

1. Akcinės Bendrovės „Lietuvos jūrų laivininkystė“ 2004 m. kovo 30 d. kolektyvinė sutartis.
2. Akcinės Bendrovės „Lietuvos jūrų laivininkystė“ 1998-2000 m. kolektyvinė sutartis
3. Klaipėdos valstybinės transporto laivyno įmonės 1995-02-24 kolektyvinė sutartis.
4. ITF Uniform “TCC” Collective agreement for crews on flag of convenience ships (1 January 2006) //

<http://www.itfglobal.org/files/seealsodocs/1466/Uniform%20TCC%20CBA%202006.pdf>;

prisijungimo laikas: 2006-12-01.

5. ITF Standart Collective Agreement (1 January 2006) //

<http://www.itfglobal.org/files/seealsodocs/1467/ITF%20Standard%20CBA%202006.pdf>;

prisijungimo laikas: 2006-12-03.

TDO TEISĖS AKTAI

1. Placing of seamen convention, 1920, Nr. 9 //

<http://www.ilo.org/ilolex/english/convdisp1.htm>; prisijungimo laikas: 2006-12-04.

2. Seamen's articles of agreement convention, 1926, No. 22 //

<http://www.ilo.org/ilolex/english/convdisp1.htm>; prisijungimo laikas: 2006-12-04.

3. Repatriation of seafarers convention, 1926, No. 23 //

<http://www.ilo.org/ilolex/english/convdisp1.htm>; prisijungimo laikas: 2006-11-25.

4. Wages, hours of work and manning (sea) convention (revised), 1958, No. 107 //

<http://www.ilo.org/ilolex/english/convdisp1.htm>; prisijungimo laikas: 2006-11-28.

5. Continuity of Employment (Seafarers) Convention, 1976, No. 145 //

<http://www.ilo.org/ilolex/english/convdisp1.htm>; prisijungimo laikas: 2006-11-29.

6. Seafarers' annual leave with pay convention, 1976, No. 146 //

<http://www.ilo.org/ilolex/english/convdisp1.htm>; prisijungimo laikas: 2006-11-28.

7. Repatriation of seafarers convention (revised), 1987, No. 166 //

<http://www.ilo.org/ilolex/english/convdisp1.htm>; prisijungimo laikas: 2006-11-25.

8. Seafarers hours of work and the manning of ships convention, 1996, No. 180 //

<http://www.ilo.org/ilolex/english/convdisp1.htm>; prisijungimo laikas: 2006-11-23.

9. Seafarers' wages, hours of work and the manning of ships recommendation, 1996, No. 187 //

<http://www.ilo.org/ilolex/cgi-lex/convde.pl?R187>; prisijungimo laikas: 2006-12-05.

10. Maritime Labour Convention, 2006 // <http://www.ilo.org/ilolex/english/convdisp1.htm>;

prisijungimo laikas: 2006-12-06.

TARPTAUTINĖS KONVENCIJOS

1. Jungtinių Tautų Organizacijos jūrų teisės konvencija // Valstybės Žinios. 2003, Nr. 107 – 4786.

2. 1952 m. Tarptautinė konvencija dėl kai kurių taisyklių, susijusių su jūrų laivų areštu, suvienodinimo // Valstybės žinios. 2002, Nr. 45-1712.

3. 1978 m. Tarptautinė konvencija dėl jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų // Valstybės žinios. 2005, Nr. 10-325.
4. 1989 m. Tarptautinė turto gelbėjimo vandenyse konvencija // Valstybės žinios. 1999, Nr. 61-1980.

TEISMŲ PRAKTIKA

1. Crew cases //

http://209.85.129.104/search?q=cache:QQ8qIJAK_1www.delrosariopandiphil.com/subpagas/crewcases.htm; prisijungimo laikas: 2006-12-06.

EUROPOS SAJUNGOS TEISĖS AKTAI

1. Tarybos reglamentas 1408/71/EEC dėl socialinės apsaugos sistemų taikymo pagal darbo sutartį dirbantiems asmenims, savarankiškai dirbantiems asmenims ir jų šeimos nariams, persikeliantiems Bendrijoje // www.ldb.lt/ldb_use/pub_docs/Reglamentas%25201408-71-EEB.doc; prisijungimo laikas: 2006-11-28.
2. Tarybos direktyva Dėl būtiniausių saugos ir sveikatos apsaugos reikalavimų, skirtų gerinti medicininių gydymą laivuose 92/29/EEB // http://www3.lrs.lt/pls/inter1/dokpaieska.showdoc_l?p_id=13987; prisijungimo laikas: 2006-12-05.
3. Bendrijos gairės dėl valstybės pagalbos jūrų transportui 97/C 205/ 05 (Community guidelines on State aid to maritime transport 97/C 205/ 05) // <http://www.pobail.ie/en/Islands/file,4155,en.doc>; prisijungimo laikas: 2006-11-21.
4. 1991 m. spalio 14 d. Tarybos direktyva dėl darbdavio pareigos informuoti darbuotojus apie galiojančias sutartis arba darbo sutartis sąlygas // http://europa.eu.int/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexapi!prod!CELEXnumdoc&numdoc=31991L0533&model=guichett&lg=lt; prisijungimo laikas: 2006-12-07.
5. 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 // http://www3.lrs.lt/pls/inter1/dokpaieska.showdoc_l?p_id=17874; prisijungimo laikas: 2006-12-07.
6. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 1999/95/EB dėl jūrininkų darbo valandoms į Bendrijos uostus įplaukusiuose laivuose taikomų nuostatų įgyvendinimo //

http://www3.lrs.lt/pls/inter1/dokpaieska.showdoc_l?p_id=17874; prisijungimo laikas: 2006-12-11.

TEISĖS LITERATŪRA

1. I. Nekrošius, V. Tiažkijus, P. Koverovas ir kt. Lietuvos Respublikos darbo kodekso komentaras. - Vilnius: Justitia, 2003. T. 1 (I ir II dalis).
2. I. Nekrošius, G. Bužinskas, T. Davulis ir kt. Lietuvos Respublikos darbo kodekso Komentaras. - Vilnius: Justitia, 2004. T. 2 (III dalis).
3. Dambrauskienė G., Mačernytė – Panomariovienė I. Tarptautinė darbo organizacija ir Lietuva: konvencijų priėmimas, ratifikavimas, vykdymas. – Vilnius: Lietuvos teisės universiteto leidybos centras, 2001.
4. Katuoka S. Tarptautinė jūrų teisė. - Vilnius: Eugrimas, 1997.
5. Mikelėnas V. Tarptautinės privatinės teisės įvadas. – Vilnius: Justitia, 2001.
6. Strange S. Valstybės ir rinkos. - Vilnius: Eugrimas, 1998.
7. Baughen S. Shipping Law. – London: Cavendish Publishing, 2001.
8. Ready N. P., Ready N. and Coles R. Ship Registration: Law and Practice. – London, Hong Kong: LLP, 2002.
9. Z Oya Ozcayir. Liability for Oil Pollution and Collisions. - London: LLP Reference Publishing, 1998.
10. Гуцуляк В. Морское право. - Москва: РосКонсульт, 2000.

METODINĖ LITERATŪRA

1. Tidikis R. Socialinių mokslų tyrimų metodologija. - Vilnius: Lietuvos teisės universiteto Leidybos centras, 2003.

PERIODINĖ LITERATŪRA, STRAIPSNIAI

1. Listopad E. Patikimas kontraktas (straipsnių ciklas „Po svetima vėliava“) // Klaipėda. 2003 rugpj. 14.
2. Ženevoje priimta nauja vieninga darbo jūroje standartų konvencija // <http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&DL=L&TopicID=12&ArticleID=2154&Page=18&Page2=0&Action=0&SearchTXT=>; prisijungimo laikas: 2006-12-01.
3. Zacharevičius Evaldas. Lietuvos Saugios laivybos administracija dirba pagal Europos Sąjungos standartus // Jūra, 2005 sausis.

4. Londone aptarti jūrininkų įdarbinimo ES laivuose klausimai // <http://www.transp.lt/default.aspx?Element=IManagerData&DL=L&TopicID=12&ArticleID=1504&Page=25&Page2=0&Action=0&SearchTXT=>; prisijungimo laikas: 2006-12-04.
5. Mokesčių mokėtojams (Valstybinės mokesčių inspekcijos prie Finansų ministerijos Mokesčių teisės departamento leidinys Nr. 2006 03 06 Nr. (18.10-31-1)-R-1830 // <http://comments.vmi.lt/pdbw.nsf/0/b9d73c5334c029f4c22571290045fb5a?OpenDocument&ExpandSection=1>; prisijungimo laikas: 2006-11-21.
6. Siūloma išgyvendinti apsimestinių dienpinigių mokėjimą // http://www.finmin.lt/finmin/content/naujiena.jsp?doclocator=web%2Fstotis_inf.nsf%2F0%2FE31ADC858F4B07FFC2256D96003E178F; prisijungimo laikas: 2006-11-23.
7. Liberia // <http://www.pbs.org/frontlineworld/stories/spain/liberia.html>; prisijungimo laikas: 2006-11-23.
8. Seafarers' rights on Panama flag ships // <http://www.seamenschurch.org/CSR%20Website/p.htm>; prisijungimo laikas: 2006-12-04.
9. Seafarers' rights on Bahamas flag ships // <http://www.seamenschurch.org/CSR%20Website/b.htm>; prisijungimo laikas: 2006-11-24.
10. ILO adopts „Super Convention“ for the maritime sector // <http://www.ilo.org/public/english/bureau/inf/magazine/56/maritime.htm>; prisijungimo laikas: 2006-12-04.

ATASKAITOS

1. Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos 2005 m. veiklos ataskaita // <http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&TopicID=305&DL=&UL=true>; prisijungimo laikas: 2006-12-05.

STATISTINIAI DUOMENYS

1. Įmonių, užsiimančių jūrininkų įdarbinimu, sąrašas // http://www.msa.lt/doc/jurininku_idarbinimo_imones.pdf; prisijungimo laikas: 2006-10-05.
2. Annex to the white paper // <http://www.uni-mannheim.de/edz/pdf/sek/2004/sek-2004-1254-en.pdf>; prisijungimo laikas: 2006-12-05.
3. FOC countries // <http://www.itfglobal.org/flags-convenience/flags-convenien-183.cfm>; prisijungimo laikas: 2006-10-03.

KITI ŠALTINIAI

1. Lietuvos Respublikos Saugios laivybos administracija: www.msa.lt.
2. Klaipėdos valstybinis jūrų uostas: www.portofklaipeda.lt.
3. Tarptautinė Darbo Organizacija: www.ilo.org.
4. Tarptautinė Transporto Darbuotojų Federacija: www.itfglobal.org.

JŪRININKŲ DARBO TEISINIŲ SANTYKIŲ REGLAMENTAVIMAS LIETUVOJE IR UŽSIENIO VALSTYBĖSE

JOLANTA TUMASAITĖ

SANTRAUKA

Lietuva yra jūrinė valstybė, tačiau tai yra ne vien geografinis kriterijus. Tai tokia valstybė, kurioje plėtojamas laivybos sektorius, kuriamos institucijos, skiriamos tam lėšos biudžete. Jūrininkai taip pat yra jūrinės valstybės sudėtinė dalis, be kurios neįmanomas laivyno egzistavimas. Lietuvos jūrininkų registre užregistruoti apie 12.000 jūrininkų. Tik šiek tiek daugiau kaip 2 tūkstančiai darbuotojų turi darbo vietas mūsų šalies laivuose, vadinasi, kiti jūreiviai dirba užsienio laivynuose. Tai paskatino pasidomėti ir išanalizuoti atvirųjų registru arba *patogių vėliavų* valstybių teisės aktus, reglamentuojančius jūrininkų darbo teisinius santykius. Darbe taip pat nagrinėjami ir analogiški Lietuvos teisės aktai. Darbo santykių įvairių institutų analizė atliekama lyginant bendrai visiems darbuotojams ir tik jūreiviams taikomas nuostatas, siekiant išryškinti darbo laivuose specifiką bei šios srities problematiką. Darbo laivuose specifika atskleidžiama nagrinėjant svarbiausius darbo santykių aspektus. Analizuojami jūrininkų įdarbinimo, laivo įgulos komplektavimo klausimai, darbo sutarčių svarbiausi aspektai: darbo sutarčių sudarymo tvarka bei sąlygos, apmokėjimas už darbą, darbo bei poilsio laikas, atostogos. Nagrinėjami jūrininkų repatriacijos klausimai bei socialinės garantijos ligos, mirties ar susižalojimo atveju. Darbe taip pat analizuojamos konkrečios kolektyvinės sutartys, kuriose reglamentuojami visi jūrininkams svarbiausi darbo teisinių santykių aspektai.

THE REGULATION OF SEAFARERS WORKING RELATIONSHIP IN LITHUANIA AND IN FOREIGN COUNTRIES

JOLANTA TUMASAITĖ

SUMMARY

Lithuania is a maritime state, but it is not only a geographical concept. It is such country with developed shipping industry, marine institutions, state' financial support and of course seafarers. In Lithuanian seafarers register there are about 12 thousand employees, which include 2 thousand workers in national fleet. It means that other seamen work in foreign fleets. These facts encourage the author of this final thesis to analyze restatement of seafarers in countries named as *flag of convenience* or using neutral phrase – open registry. The analogical restatement of Lithuania will be examined also. The analysis of working relationship of different institutions is performed by comparing provisions applied to employees in general and to seamen exclusively in order to highlight the peculiarities and problems of work on ships. The peculiarities of work on ships are revealed examining the main aspects of working relationship. Working relationship for seamen, crew manning requirements as well as employment contracts with seafarers and the terms and conditions thereof: payment, work and rest time, vacation – are analyzed. Repatriation of seamen, social guaranties in case of illness and sickness are also discussed. The analysis of particular collective agreements is provided. They are special instruments regulating the main aspects of seafarers working relationship.

**THE REGULATION OF SEAFARERS WORKING RELATIONSHIP IN LITHUANIA
AND IN FOREIGN COUNTRIES**

JOLANTA TUMASAITĖ

ANNOTATION

The object of this final thesis is to review acts of law, which regulate labour working relationship of seafarers in open registry countries, such as Panama, Cyprus, Malta, Bahamas, Liberia and Lithuania. The final work consists of three parts: aspects related with ship registration, seafarers working relationship and collective agreement, which is concluded between ship' owners and trade union on behalf of seamen. The main part is the second chapter analyzing placement of seafarers, manning of ships, labour agreement, payment of wages, working and rest hours, vacation, repatriation and social guaranties in case of sickness or injury.

KEY WORDS

Seamen/seafarers, owners of ships/possessors of ships, open registry/flag of convenience, the principle of *lex flagi*, registration of ships, regulation of working relationship, collective agreements.