

**Vilniaus universiteto Teisės fakulteto
Privatinės teisės katedra**

Džiugintos Vaščilaitės
V kurso, darbo ir socialinės teisės
studijų šakos studentės

Magistro darbas

**Transporto darbuotojų darbo laiko teisinio reguliavimo
problemos**
**Problems of Legal Regulation of Working Time of Transport
Workers**

Vadovas: doc. dr. Justinas Usonis
Recenzentas: lekt. Arūnas Šuminas

Vilnius
2023

ANOTACIJA IR PAGRINDINIAI ŽODŽIAI

Magistro darbe nagrinėjamas mobilių transporto darbuotojų darbo laiko teisinis reguliavimas. Mobilūs transporto darbuotojai skirstomi į: kelių transporto darbuotojus, geležinkelių transporto darbuotojus, vandens transporto darbuotojus ir civilinės aviacijos darbuotojus. Dėl transporto darbuotojų darbo specifikos, šių darbuotojų darbo laikas yra diferencijuojamas. Todėl magistro darbe yra pateikiamas skirtingų transporto rūšių darbo laiko teisinis reguliavimas ir nurodomos jo problemos, jei su tokiomis yra susiduriama.

Pagrindiniai žodžiai: darbo laikas, transporto darbuotojas, kelių transportas, geležinkelių transportas, vandens transportas, civilinė aviacija.

The master's thesis analyses the legal regulation of working time of mobile transport workers. Mobile transport workers are divided into: road transport workers, rail transport workers, water transport workers and civil aviation workers. Due to the specific nature of the work of transport workers, working time for these workers is differentiated. The Master's thesis therefore sets out the legal regulation of working time in the different modes of transport and identifies problems, if any.

Keyword: working time, transport worker, road transport, rail transport, water transport, civil aviation.

Turinys

IŽANGA	2
1. MOBILIŲJŲ TRANSPORTO SEKTORIAUS DARBUOTOJŲ DARBO LAIKO DIFERENCIJAVIMAS	5
1.1. Mobilieji transporto sektoriaus darbuotojai	5
1.2. Mobiliojo transporto darbuotojo darbo laiko normos diferencijavimas.....	6
2. KELIŲ TRANSPORTO DARBUOTOJŲ DARBO LAIKO TEISINIS REGULIAVIMAS	10
2.1. Kelių transporto darbuotojų darbo laiko režimas	10
2.1.1. Kelių transporto darbuotojo darbo laiko sąvoka.....	10
2.1.2. Kelių transporto darbuotojo darbo laiko norma	13
2.2. Kelių transporto darbuotojų darbo laiko apskaita	17
3. MOBILIŲJŲ GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO DARBUOTOJŲ DARBO LAIKO TEISINIS REGULIAVIMAS	21
3.1. Geležinkelių transporto darbuotojų, nevykdančių tarpvalstybinių paslaugų darbo laiko reguliavimas	21
3.2. Geležinkelių transporto darbuotojų, vykdančių tarpvalstybines paslaugas, darbo laiko reguliavimas	23
4. VANDENS TRANSPORTE DIRBANČIŲ MOBILIŲJŲ DARBUOTOJŲ – JŪRININKŲ, DARBO LAIKO TEISINIS REGULIAVIMAS	28
4.1. Jūrininkų darbo laiko ypatumai jūrų ir vandenų transporte	28
4.2. Jūrininkų, dirbančių žvejybiniuose laivuose, darbo laiko teisinis reguliavimas	31
4.3. Transporto darbuotojų darbo laiko reguliavimas vidaus vandenų transporte	32
4.4. Vandens transporto darbuotojų darbo laiko reguliavimo išimtis, taikoma visuose laivuose.....	34
5. CIVILINĖS AVIACIJOS MOBILIŲJŲ TRANSPORTO DARBUOTOJŲ DARBO LAIKO REGULIAVIMAS.....	36
IŠVADOS	40
ŠALTINIŲ SĄRAŠAS	42
SANTRAUKA.....	46
SUMMARY	47

IŽANGA

Nagrinėjamos temos aktualumas. Transporto sektorius svarbus, nes sukuria daug darbo vietų ir palaiko valstybių ekonomikas. Europos Sąjungos statistikos tarybos duomenimis 2021 metais Europos Sąjungos transporto sektoriuje dirbo 6,2 milijonai darbuotojų. Tai sudarė 3,1 procentą visų Europos Sąjungoje dirbančių asmenių. Lietuvoje transporto sektoriuje 2021 metais dirbo 67 tūkstančiai darbuotojų. Europos Sąjungoje daugiausia transporto darbuotojų dirbo sausumos transporte, t. y. kelių ir geležinkelių transporte, šie darbuotojai sudarė 89,6 procentus visų transporto darbuotojų. Oro ir vandens transporto sektoriuje dirbo daug mažiau darbuotojų: oro transporte dirbo – 5,7 procentai, vandens transporte dirbo – 4,7 procentai darbuotojų (Key figures on European transport, 52-53).

Mobilieji transporto sektoriuje dirbantys darbuotojai pasižymi tuo, jog jų darbas yra ypatingo pobūdžio, jis atliekamas nutolus nuo namų, t. y. nuolatinėse kelionėse (Usonis, 2007, p. 21). Nutolimas nuo namų reiškia, jog darbuotojas po darbo dienos negrįžta į namus, lieka darbo vietoje arba kitoje poilsio vietoje. Išskirtinės darbo sąlygos įstatymų leidėjui leidžia nukrypti nuo bendrųjų darbo laiko taisyklių ir tokiems darbuotojams darbo laiką diferencijuoti. Todėl dėl didelio transporto sektoriuje dirbančių darbuotojų skaičiaus ir išskirtinių darbo sąlygų ši tema yra aktuali tarptautinės teisės, Europos Sąjungos bei nacionalinės teisės plotmėje.

Lietuvos darbo teisės teorijai ir praktikai yra aktualu tai, jog į Lietuvos Respublikos darbo kodeksą ir kitus darbo teisės įstatymus buvo perkeltos Europos Sąjungos teisės normos reguliuojančios transporto darbuotojų darbo ir poilsio laiko ypatumus (Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas dėl..., 2017). Šių normų perkėlimas yra aptariamas magistro darbe, aptariama darbo laiko apskaita, jos vedimas ir svarba užtikrinant transporto darbuotojų darbo laiko valandų laikymąsi. Atskleidžiamos teisinio reguliavimo problemos, jei su tokiomis yra susiduriama.

Darbo tikslas. Magistro darbo tikslas yra atlikti transporto sektoriaus darbuotojų darbo laiko reglamentavimo tarptautinėje teisėje, Europos Sąjungos ir Lietuvos Respublikoje nacionalinėje teisėje analizę ir nurodyti darbo laiko reguliavimo problemas, jei su tokiomis yra susiduriama.

Šio tyrimo **objektas** transporto sektoriuje dirbančių mobiliųjų transporto darbuotojų darbo laiko reguliavimas.

Darbo uždaviniai. Pasiiekti darbo tikslą yra keliami šie uždaviniai:

1. Nurodyti mobilaus transporto darbuotojo sampratą. Aptarti kodėl transporto darbuotojų darbo laikas yra diferencijuojamas.

2. Išanalizuoti kelių transporto, geležinkelių transporto, vandens transporto ir civilinės aviacijos transporto darbuotojų darbo laiko teisinį reglamentavimą, nurodyti teisinio reglamentavimo ypatumus, bei aptarti teisinio reguliavimo problemas, jei tokių problemų kyla.

Šiame darbe naudojami **metodai**: magistro darbe buvo atlikta transporto darbuotojų darbo laiką reglamentuojančių teisės aktų turinio analizė. Teisės akto turinio analizei atlikti buvo svarbus sisteminis aiškinimo metodas. Šio metodo dėka atskleidžiama transporto darbuotojų darbo laiko teisinius santykius reguliuojančių teisės normų vieta teisės sistemoje ir ryšys su kitomis teisės normomis. Lietuvai įstojus į Europos Sąjungą ir perkeliant į savo teisės sistemą Europos Sąjungos teisės aktus, svarbu nustatyti į kokius teisės aktus buvo perkeltas teisinis reguliavimas. Naudojamas ir lyginamasis aiškinimo metodas – šis metodas magistro darbe naudojamas siekiant palyginti tai pačiai transporto rūšiai priskirtų mobilių darbuotojų darbo laiko teisinį reguliavimą įtvirtintą skirtinguose teisės aktuose. Lingvistinis metodas magistro darbe taikytas aiškinant teisės normas ir jų reikšmę.

Darbo originalumas. Atlikus magistro temai aktualios mokslinės literatūros analizę pastebėtina, jog transporto darbuotojų darbo laiko reglamentavimas yra itin mažai nagrinėta tema Lietuvos ir užsienio mokslininkų darbuose. Pastebėtina, jog neretai moksliniuose straipsniuose yra kalbama apie kurią nors vieną transporto šaką, pavyzdžiui, tik apie kelių transporto darbuotojus. Taip pat, nėra gausiai nagrinėjamas darbuotojų darbo laiko reglamentavimas ir iš jo kylančios problemos. Daugelis šaltinių yra seni ir praradę aktualumą, pavyzdžiui, parašyti iki Lietuvos Respublikos darbo kodekso įsigaliojimo 2017 m. liepos 1 d. (Lietuvos Respublikos darbo kodeksas, 2016). Šio darbo naujumas atsiskleidžia per tai, jog magistro darbo objektas yra mažai nagrinėtas moksliniuose darbuose. Taip pat, nagrinėjama ne viena transporto šaka, o keturios transporto šakos: vandens transportas, geležinkelių transportas, vandens transportas ir civilinė aviacija.

Tyrimo šaltiniai. Nagrinėjant magistro darbo temą svarbiausiu šaltiniu laikytini Europos Sąjungos teisės aktai – reglamentai¹ ir direktyvos². Taip pat svarbūs yra

¹Pavyzdžiui, 2014 m. vasario 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 165/2014 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų, kuriuo panaikinamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų ir iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo Tekstas svarbus EEE ir kt.

² Pavyzdžiui, 2002 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos Direktyva 2002/15/EB dėl asmenų, kurie verčiasi mobiliąja kelių transporto veikla, darbo laiko organizavimo; 2014 m. gruodžio 19 d. Tarybos direktyva 2014/112/ES, kuria įgyvendinamas Europos baržų sąjungos (EBS), Europos laivavedžių organizacijos (ELO) ir Europos transporto darbuotojų federacijos (ETF) sudarytas Europos susitarimas dėl tam tikrų vežimo vidaus vandens keliais sektoriaus darbo laiko organizavimo aspektų Tekstas svarbus EEE ir kt.

tarptautinės teisės ir nacionalinės teisės aktai, kurie reglamentuoja transporto darbuotojų darbo laiko teisinį reguliavimą. Europos Sąjungos Teisingumo teismo praktika padeda paaiškinti darbo laiko teisinį reglamentavimą. Europos komisijos ataskaitos Europos Parlamentui svarbus magistro darbo šaltinis, dėl pateikiamos informacijos apie teisės aktų perkėlimą į Europos Sąjungos valstybių narių sistemas ir iš to kylančias problemas.

1. MOBILIŲJŲ TRANSPORTO SEKTORIAUS DARBUOTOJŲ DARBO LAIKO DIFERENCIJAVIMAS

Transporto vadybininkas, finansinės apskaitos specialistas, skrydžio vadovas užtikrinantis saugų oro transporto priemonių eismą, jūrininkas dirbantis žvejybiniame laive, sunkiasvorės transporto priemonės vairuotojas ir t. t. bendrai bus laikomi transporto sektoriaus darbuotojais, jei jų darbas bus atliekamas transporto veikla užsiimančioje įmonėje. Tačiau dėl ribotos magistro darbo apimties darbe bus nagrinėjami tik mobilieji transporto sektoriuje dirbantys darbuotojai ir jiems taikomos darbo laiką reguliuojančios teisės normos.

Dėl to, šioje magistro darbo dalyje pateikiama transporto sektoriaus įmonėse dirbančio mobilaus transporto darbuotojo samprata. Be to, pateikiama skirtingose transporto srityse dirbančių mobilių transporto darbuotojų sąvokos. Aptariamas darbo laiko normos diferencijavimas, reglamentuojant mobilių transporto darbuotojų darbo teiginius santykius.

1.1. Mobilieji transporto sektoriaus darbuotojai

Lietuvos Respublikos darbo kodekse (toliau – Darbo kodeksas) pateikiama darbuotojo sąvoka. Darbuotoju bus laikytinas toks asmuo, kuris yra įsipareigojęs už atlyginimą atlikti darbo sutartyje suldytą funkciją. Toks darbuotojas pasižymi darbiniu teisingumu ir veiksnumu, kurį jis įgyja sukakus šešiolikai metų (Lietuvos Respublikos darbo kodeksas, 2016). Ši sąvoka bendrąja prasme apibrėžia bet kurį darbuotoją. Tačiau dėl darbdavio ekonominės veiklos ir darbuotojo darbinių pareigų gali būti išskiriama atskira sąvoka apibrėžti tam tikroje srityje dirbantį darbuotoją. Tai būtų vadinama darbo teisės normos diferencijavimu, išskiriant bendrąsias ir specialiąsias normas (Nekrošius *et al.*, 2008, p. 33).

Anksčiau nurodyta Darbo kodekso norma tinka ir mobiliesiems transporto sektoriuje dirbantiems darbuotojams, tačiau ji neatspindi mobiliojo transporto darbuotojo darbo išskirtinumo, t. y. darbas atliekamas kelionėje, darbas nutolęs nuo namų, darbas gali kelti stresą ar didelį nuovargį, ilgos darbo valandos, sunku atskirti darbo ir poilsio laiką ir pan. Todėl šiems darbuotojams apibrėžti reikalinga atskira sąvoka. Bendrai apibrėžiant, mobiliojo transporto sektoriuje dirbančiu darbuotoju laikytume – bet kurį darbuotoją, kuris dirba įmonėje, kuri teikia keleivių arba prekių gabenimo paslaugas. Tokios paslaugos gali būti teikiamos: kelių transportu, geležinkelio transportu, oro transportu arba vandens transportu. Toks darbuotojas yra samdomas dirbti kaip keliaujančio ar skraidančio personalo narys (Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/88/EB..., 2003). Taip pat,

kiekviena transporto šaka išskiria skirtingą sąvoką apibrėžti, toje šakoje dirbančiam mobiliajam transporto darbuotojui:

1. Mobiliųjų kelių transporto darbuotoją sąvoka pateikiama 2002 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos Direktyvoje 2002/15/EB dėl asmenų, kurie verčiasi mobiliąja kelių transporto veikla, darbo laiko organizavimo (toliau – Direktyva 2002/15/EB) nurodoma, jog mobiliuoju darbuotoju yra laikomas „<...> bet kuris darbuotojas, sudarantis kelionės ekipažą, įskaitant stažuotojus ir mokinius, kuris dirba įmonėje, teikiančioje keleivių ir krovinių vežimo paslaugas samdos pagrindais arba už atlygį, arba savo sąskaita“ (Europos Parlamento ir Tarybos Direktyva 2002/15/EB..., 2002).

2. Geležinkelių transporte mobiliuoju transporto darbuotoju laikytinas: traukinio mašinistas, darbuotojas vykdamas traukinių brigadų darbo kontrolę, lydintis ir prižiūrintis traukinius bei jų vagonus personalas, keleivius aptarnaujantis personalas (Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m. birželio 21 d. nutarimas Nr. 496..., 2017).

3. Laivuose dirbantys mobilieji transporto darbuotojai vadinami – jūrininkais. Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas apibrėžia jūrininko sąvoką. Jūrininku vadinamas asmuo dirbantis bet kokį darbą laive, kuris yra susijęs su kasdiene laivo veikla (Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas, 1996). Atskira jūrininkų rūšis yra žvejai. Tarptautinė darbo organizacija konvencijoje dėl darbo žvejybos sektoriuje pateikia žvejo apibrėžimą. Žveju yra laikytinas asmuo kuris eina bet kokias pareigas arba dirba pagal profesiją žvejybos laive (Tarptautinės darbo organizacijos konvencija dėl darbo..., 2007).

4. Civilinėje aviacijoje dirbantys darbuotojai yra vadinami – orlaivio įgulos nariais. Orlaivio įgulos nariai skirstomi į: skrydžio įgulą ir keleivių salono įgulą. Civilinės aviacijos mobiliojo darbuotojo sąvoką pateikia 2000 m. lapkričio 27 d. Tarybos Direktyva 2000/79/EB dėl Europos aviakompanijų asociacijos (AEA), Europos transporto darbuotojų federacijos (ETF), Europos skrydžių įgulų asociacijos (ECA), Europos regioninių aviakompanijų asociacijos (ERA) ir Tarptautinės oro vežėjų asociacijos (IACA) Europos susitarimo dėl civilinės aviacijos mobiliųjų darbuotojų darbo laiko organizavimo (toliau – Direktyva 2000/79/EB) – „civiliniame orlaivyje esantys įgulos nariai, kuriuos samdo kurioje nors valstybėje“ (Tarybos direktyva 2000/79/EB..., 2000).

1.2. Mobiliojo transporto darbuotojo darbo laiko normos diferencijavimas

Darbo laiku bus vadinamas bet kuris laikas, kurio metu darbuotojas bus darbdavio žinioje ir atliks darbo sutartyje sulygtas darbo funkcijas. Darbo laikas gali būti apibrėžiamas darbo laiko norma, kuri nusako, kiek valandų darbuotojas dirbs pas darbdavį. Šis laikotarpis

išreiškiamas konkrečiomis valandomis. Pagal bendrą taisyklę darbo laiko norma yra keturiasdešimt valandų per savaitę, penkios dienos per septynių dienų laikotarpį (Lietuvos Respublikos darbo kodeksas, 2016).

Tačiau transporto sektoriuje dirbantys mobilieji darbuotojai, nuolatos keliauja, todėl atsiranda poreikis sureguliuoti darbo laiką taip, jog jis atitiktų mobiliojo transporto darbuotojo poreikius. Tokiu atveju valstybė nustato specialias taisykles tokiems darbuotojams, bei taiko papildomas socialines garantijas. Todėl diferencijavimas yra tarsi tų darbuotojų papildomas apsaugojimas (Usonis, 2003, p. 86-87).

Diferencijavimo svarbą nusako ir transporto darbuotojų darbo laiką reglamentuojančių teisės aktų preambulėse apibrėžti tikslai:

1. Kelių transporte prioritetu yra laikomi kelių saugumas, sąžiningos konkurencijos sąlygos, darbuotojų sauga ir sveikata. Tokie prioritetai yra išskiriami, nes kelių transporto darbuotojai dirba su sunkiasvorėmis transporto priemonėmis. Ilgos darbo valandos kelia vairuotojams nuovargį, dėl kurio gali kilti pavojus kelių eismo saugumui ir pačių vairuotojų sveikatai ar net gyvybei (2002 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos..., 2002).

2. Geležinkelių transporte didelis dėmesys skiriamas konkurencijai, tačiau darbuotojų saugos ir sveikatos užtikrinimas yra vienas iš svarbiausių geležinkelių transporto tikslų (2005 m. liepos 18 d. Tarybos direktyva 2005/47/EB..., 2005).

3. Vandens transporto sektorius pasižymi savo darbo pavojingumu, todėl ypatingai yra atkreipiamas dėmesys į jūrininkų saugias darbo sąlygas ir sveikatos užtikrinimą: „<...> šios direktyvos tikslų, t. y. apsaugoti <...> sektoriaus darbuotojų sveikatą ir užtikrinti jų saugą <...>“ (2014 m. gruodžio 19 d. Tarybos direktyva 2014/112/ES..., 2014). Laivai gabena keleivius arba krovinius, todėl įvykus nelaimėi gali nukentėti tiek žmonės, tiek materialūs gėriai, todėl turi būti atkreipiamas dėmesys, kad jūrininkai kurie atsakingi už laivo saugų plaukimą būtų pailsėję (Tarptautinės darbo organizacijos konvencija dėl darbo..., 2006). Ypač atkreiptinas dėmesys į žvejybiniuose laivuose dirbančių žvejų darbo laiko reguliavimą. Žvejyba yra priskiriama prie pavojingų profesijų, todėl žvejų laivuose sauga ir sveikata užima svarbią vietą (Tarptautinės darbo organizacijos konvencija dėl..., 2007).

4. Civilinė aviacija išsiskiria išskirtinai aukšto lygio saugumu „<...> sauga yra pagrindinis Bendrijos oro transporto veiksnys <...>“ (Tarybos Reglamentas (EEB) Nr. 3922/91..., 1991). Civilinės aviacijos darbuotojų darbo laikas privalo būti organizuojamas „<...> atsižvelgti į skrydžių dažnio ir pobūdžio bei poilsio režimo tarpusavio sąveiką ir skirti reikiamą dėmesį ilgų darbo valandų ir trumpo poilsio neigiamam ilgalaikiui poveikiui“. Darbas turi būti organizuojamas taip kad netrukdytų miego ir darbo režimams,

įgulos nariai privalo būti pailsėję, nepavargę. Visa tai svarbu užtikrinant aukščiausią skrydžio saugos lygį (2008 m. rugpjūčio 20 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 859/2008..., 2008). Darbuotojų ir keleivių sauga ir sveikata aviacijos sektoriuje yra prioritetas.

Iš to kas pateikta, matyti, jog visų transporto šakų bendras prioritetas yra – darbuotojų sauga ir sveikata. Dėl nuolatinio keliavimo, sunkių darbo sąlygų (pavyzdžiui, jūrininkas dirba ant denio, jam nuovargį kelia ne tik atliekamas darbas, bet ir oro sąlygos: nuo kepinančios saulės iki didelio šalčio), ilgų darbo valandų ir pan. sunku visiems skirtomis taisyklėmis užtikrinti mobiliųjų transporto darbuotojų saugą ir sveikatą. Todėl privalu nustatyti specialias taisykles.

Darbo laiko teisinio reguliavimo normos diferencijuojamos pagal objektyvius ir subjektyvius kriterijus. Objektyviu kriterijumi bus laikoma „<...> nuosavybės forma, darbo pobūdis ir darbo bei gamtinės sąlygos“, subjektyviais kriterijais bus laikoma „<...> lytis, amžius, sveikatos būklė, profesija“ (Usonis, 2003, p. 87). Gali būti išskiriami ir tokie teisinio reguliavimo diferenciacijos pagrindai, kurie nusako: „1. darbo sąlygų ypatingumą (kenksmingumą; profesiją, sezoniškumą ir kt.); 2. darbdavio veiklos ypatumus (teritorinę ir gamtinę veiklos vietą, ekonominę veiklos sritį, socialinę paskirtį); 3. psichofizines darbuotojo savybes (amžių, negalią ir pan.)“ (Dambrauskas, 1975 cituota Usonis, 2003, p. 87).

Taip pat svarbu darbo teisės normų diferencijavimą atskirti nuo diskriminavimo. Remiantis Lietuvos Respublikos lygių galimybių įstatymo 2 straipsnio 1 dalies nuostata, kuri pateikia diskriminacijos apibrėžimą, diskriminacija yra „<...> tiesioginė ir netiesioginė diskriminacija, priekabiavimas, nurodymas diskriminuoti lyties, rasės, tautybės, pilietybės, kalbos, kilmės, socialinės padėties, tikėjimo, įsitikinimų ar pažiūrų, amžiaus, lytinės orientacijos, negalios, etninės priklausomybės, religijos pagrindu“ (Lietuvos Respublikos lygių galimybių įstatymas, 2003). Taigi, svarbu, kad diferencijuojant darbo laiką darbuotojai nebūtų diskriminuojami, pagal aukščiau pateiktus kriterijus. Teisės normų diferencijavimą savo jurisprudencijoje yra išaiškinęs Lietuvos Respublikos Konstitucinis Teismas (toliau – Konstitucinis Teismas). Konstitucinis Teismas pabrėžė konstitucinio asmenų lygybės principo svarbą leidžiant įstatymus ir juos taikant „<...> konstitucinis asmenų lygybės įstatymui principas reiškia žmogaus teisę būti traktuojamam vienodai su kitais bei įpareigoja vienodus faktus vertinti vienodai ir draudžia iš esmės tokius pat faktus savavališkai vertinti skirtingai“. Tačiau tai nereiškia, jog konstitucinis asmenų lygiateisiškumo principas užkerta kelią teisinio reguliavimo diferencijavimui. Įstatymų leidėjas gali įstatymu nustatyti nevienodą teisinį reguliavimą tam tikrų asmenų kategorijoms. Tai gali daryti kai „<...> tarp šių asmenų yra tokio pobūdžio skirtumų, kurie

tokį diferencijuotą reguliavimą daro objektyviai pateisinamą <...>“ (Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo 2015 m. gegužės 14 d. nutarimas).

Darbo santykių diferencijavimas atsispindi ir Lietuvos Respublikos teisės aktuose. Darbo kodekso 121 straipsnyje įstatymų leidėjas yra įtvirtinęs, jog tam tikrose ekonominės veiklos srityse gali būti darbo laiko režimo ypatumų „<...> jūrų ir upių laivyboje ir kitose ekonominės veiklos srityse maksimaliojo darbo laiko reikalavimai ir minimaliojo poilsio laiko reikalavimai, darbo laiko režimo ir darbo apskaitos taisyklės gali skirtis nuo šio kodekso nustatytų normų. Darbo laiko ir poilsio laiko ypatumus šiose veiklos srityse nustato Lietuvos Respublikos Vyriausybė ar kolektyvinės sutartys“ (Lietuvos Respublikos darbo kodeksas, 2016). Taigi šiuo atveju įstatymų leidėjas Darbo kodekse yra įtvirtinęs galimybę diferencijuoti tam tikrose srityse dirbančių darbuotojų darbo laiko teisinį reguliavimą. Tai atsispindi Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m. birželio 21 d. nutarime Nr. 496 „Dėl Lietuvos Respublikos darbo kodekso įgyvendinimo“ (toliau – Vyriausybės nutarimas Nr. 496). Vyriausybės nutarime Nr. 496 yra pateikiamas sąrašas darbuotojų kuriems yra taikomi darbo ir poilsio laiko ypatumai ekonominės veiklos srityse. Magistro darbe nagrinėjamų kelių transporto, geležinkelių transporto, vandens ir civilinės aviacijos transportų darbuotojai patenka į šį sąrašą (Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m. birželio 21 d. nutarimas Nr. 496..., 2017).

Transporto darbuotojų darbo santykių diferencijavimas atsispindi ir poilsio laiko reglamentavime. Nors poilsio laikas ir darbo laikas yra du skirtingi režimai jie vienas su kitu susiję, tuo jog jie turi būti reglamentuojami kartu ir vienas su kitu derėti. Pavyzdžiui, vandens transporte ir civilinėje aviacijoje dirbantys mobilieji transporto darbuotojai išsiskiria prailginta kasmetinių atostogų trukme. Tokiems darbuotojams yra suteikiamos ilgesnės atostogos dėl jų darbo specifikos. Jūrininko darbas arba darbas civiliniame orlaivyje – skrydžio įguloje, kuri atsakinga už orlaivio eksploatavimą, darbuotojams dėl jų priimamų sprendimų ir didesnės profesinės rizikos gali sukelti didesnę nervinę, emocinę ar protinę įtampą (Lietuvos Respublikos darbo kodeksas, 2016).

2. KELIŲ TRANSPORTO DARBUOTOJŲ DARBO LAIKO TEISINIS REGULIAVIMAS

Šioje magistro darbo dalyje analizuojamas kelių transporto įmonėse dirbančių darbuotojų, kurie veža krovinius darbo laiko teisinis reguliavimas ir nurodomos iš jo sekančios problemos.

Kelių transportas priskiriamas sausumos transporto rūšiai. Sausumos transportas svarbi Europos Sąjungos ir Lietuvos Respublikos ekonomikų dalis. Europos Sąjungos statistikos tarybos (toliau – Eurostatas) duomenimis Lietuvoje 2021 metais, net 97,6 procentai transporto užimtumo pasiskirstymo buvo būtent sausumos transporto sektoriuje. Tai reiškia, jog sausumos transportas sukuria daug mobiliųjų transporto darbuotojų darbo vietų (Key figures on European transport, p. 53). Europos Sąjungoje 77,4 procentai visų krovinių buvo gabenami būtent kelių transportu (Key figures on European transport, p. 27). Didelis kelių transporto sektoriaus užimtumas suponuoja tai, jog transporto sektorius turi būti aiškiai sureguliuotas, nustatomas darbo ir poilsio laiko režimas. Taip pat prioritetas teikiamas transporto darbuotojų saugai ir sveikatai (Europos Parlamento ir Tarybos Direktyva 2002/15/EB..., 2002).

2.1. Kelių transporto darbuotojų darbo laiko režimas

2.1.1. Kelių transporto darbuotojo darbo laiko sąvoka

Nagrinėjant darbo laiko teisinį reguliavimą svarbu nustatyti, kas yra laikoma darbo laiku. Kelių transporto darbuotojų darbo laiko apibrėžimas yra įtvirtintas Direktyvoje 2002/15/EB. Direktyvos 2002/15/EB 3 straipsnio a punkte yra nurodoma, jog darbo laiku yra laikomas tarpas nuo darbo pradžios iki pabaigos, kuomet darbuotojas yra darbo vietoje, darbdavio žinioje ir vykdo savo darbo sutartyje suldytas darbo funkcijas. Direktyvoje 2002/15/EB yra įtvirtinta kokie periodai yra laikytini darbo laiku: 1) vairavimo laikas; 2) krovinių pakrovimo ir iškrovimo laikas. Transporto priemonės vairuotojas paruošia transporto priemonę jos pakrovimui arba iškrovimui, jis gali stebėti kai vyksta šie veiksmai, tačiau pasišalinti negali, prireikus turi imtis darbo; 3) darbo vieta, šiuo atveju transporto priemonė, turi būti saugi ir tvarkinga, todėl darbo laiku yra laikomas laikas, kuomet transporto priemonė yra valoma arba jai yra atliekama techninė priežiūra; 4) gali pasitaikyti ir kitų laikotarpių kuomet darbuotojas negalės laisvai disponuoti savo darbo laiku, turės būti darbo vietoje ir bet kuriuo metu prireikus turės dirbti, pavyzdžiui, buvimas muitinėje bus laikoma darbo laiku. Į darbo laiko sampratą įeina daug įvairiausių kelių transporto veiklų, todėl gali būti sunku atriboti šiuos laikus nuo poilsio arba pertraukos laiko.

Mobiliųjų transporto darbuotojų dirbančių vykdant tarptautinius pervežimus keliais vienas iš darbo požymių yra nutolimas nuo namų. Tai reiškia, jog net ir pasibaigus darbo laikui mobilusis darbuotojas nepasišalina iš darbo vietos, t. y. ilsisi, gaminasi valgyti, miega būtent transporto priemonėje, kas yra mobiliojo darbuotojo darbo vieta. Direktyva 2002/15/EB apibrėžia kas yra laikoma darbo vieta „<...> įmonės, kurioje asmuo, besiverčiantis mobiliąja kelių transporto veikla, vykdo savo pareigas, pagrindinė veiklos vieta kartu su jos filialų veiklos vieta, nepaisant to, ar ji yra toje pačioje vietoje kaip ir pagrindinė buveinė arba pagrindinė veiklos vieta, ar ne, transporto priemonė, kurią, vykdydamas savo pareigas, naudoja asmuo, besiverčiantis mobiliąja kelių transporto veikla, ir bet kuri kita vieta, kur vykdoma su transportavimu susijusi veikla“ (Europos Parlamento ir Tarybos Direktyva 2002/15/EB..., 2002).

Mobilieji kelių transporto darbuotojai pervežimo metu gali turėti laikotarpį, kurių metu jie nevykdo Direktyvos 2002/15/EB 3 straipsnyje apibrėžtų funkcijų, tačiau aplinkybės suponuoja tai, jog darbuotojas vis vien turi būti pasiekiamas arba atlikti tam tikrus veiksmus, todėl tas laikas laikytinas darbo laiku. Kelių transporto mobilių darbuotojų darbo laiko reguliavime toks laikas apibrėžiamas kaip – kitas buvimo darbo vietoje laikas. Šis laikas nėra poilsio arba pertraukos laikas. Nors tai yra vadinama kitu buvimo darbo vietoje laiku, tai nereiškia, jog šią sąvoką reikia aiškinti tik lingvistiškai, t. y. kad vairuotojas būtinai turi būti darbo vietoje – transporto priemonėje, jis gali būti netoliese. Kitas buvimo darbo vietoje laikas įpareigoja darbuotoją būti pasiekiamu ir visuomet pasirengusiu imtis neatidėliotinų veiksmų. Direktyva 2002/15/EB konkrečiai įvardija šio laiko pavyzdžius: „[t]ai apima ypač tokius laiko tarpusnius, kurių metu mobilusis darbuotojas lydi transporto priemonę, gabenamą keltu arba traukiniu, taip pat laiką laukiant pasienyje bei laiką, kai draudžiamas eismas.“ (Europos Parlamento ir Tarybos Direktyva 2002/15/EB..., 2002). Transporto priemonės gabenimas keltu yra transporto veiklos dalis, todėl darbuotojo laikas praleistas lydint transporto priemonę yra darbo laikas. Direktyva 2002/15/EB nurodo, jog buvimo darbo vietoje laiku bus laikomas laikas esant šalia vairuotojo, kai transporto priemonė juda, jei mobilieji transporto darbuotojai dirba komandomis. Šiuo atveju mobilusis darbuotojas yra darbo vietoje, tačiau darbo funkcijų neatlieka, prireikus gali imtis veiksmų.

Norint nustatyti ar nėra pažeidžiami maksimalūs darbo laiko reikalavimai ir teisingai vedama darbo laiko apskaita privalu nustatyti nuo kurio momento reikia skaičiuoti, jog prasidėjo darbo laikas. Į bendrą darbo laiką turi būti įskaityti visi darbo laikotarpiai. Anksčiau aptartoje Direktyvoje 2002/15/EB buvo įtvirtinta, kas yra laikoma darbo laiku. Tačiau nagrinėjamos temos kontekste svarbi norma yra įtvirtinta 2006 m. kovo 15 d.

Europos Parlamento ir Tarybos Reglamente (EB) Nr. 561/2006 (toliau – Reglamentas Nr. 561/2006). Reglamente Nr. 561/2006 yra kalbama dar apie vieną laikotarpį – vairuotojo vykimą pasiimti transporto priemonės. Vairuotojas norėdamas pradėti vairuoti transporto priemonę ją visų pirma turi pasiekti. Transporto priemonės buvimo vieta gali sutapti su vairuotojo namų vieta arba jo darbdavio veiklos centro vieta, šiuo atveju šis laikotarpis laikytinas įprastu vykimu į darbo vietą laiku (Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006..., 2006). Reglamentas Nr. 561/2006 nurodo, jog jei transporto priemonė nėra nei darbuotojo namų nei darbdavio veiklos centro vietoje, laikas kurį darbuotojas praleidžia keliaudamas iki transporto priemonės, nelaikytinas nei poilsio nei pertraukos laiku. Išimtis yra tik tuomet, kai vairuotojas keliaujant keltu arba traukiniu, turi galimybę pasinaudoti gultu arba lova. Tokiu atveju yra galimybė atgauti jėgas, todėl toks laikas galėtų būti laikytinas poilsio arba pertraukos laiku.

Europos Sąjungos Teisingumo Teismas (toliau – ESTT) byloje *Smit Reizen BV prieš Minister van Verkeer en Waterstaat* išaiškino sąvokos „pagrindinis veiklos centras“ reikšmę. Pagrindiniu veiklos centru laikytina konkreti vairuotojo paslaugų teikimo vieta. Ta vieta yra transporto įmonės padalinys iš kurio vairuotojas vykdo įprastas darbo funkcijas. Konkrečiai iš šios vietos vairuotojas reguliariai išvyksta į kelionę ir į tą pačią vietą grįžta, todėl tai laikytina pagrindiniu veiklos centru (Europos Sąjungos Teisingumo Teismo 2010 m. balandžio 29 d. sprendimas *Smit Reizen BV prieš Minister van Verkeer en Waterstaat*).

Transporto priemonės vairuotojas iki transporto priemonės gali atvykti dviem būdais: darbdavio parūpintu transportu, kuomet vairuotojas yra vežamas iki transporto priemonės arba vairuotojas gali su kita transporto priemone atvažiuoti pats. Kuomet vairuotojas yra vežamas (yra keleivis), nors jis ir ne vairuoja, toks laikas nėra nei poilsio nei pertraukos laikas. Antruoju atveju, jei vairuotojas vairuoja transporto priemonę, kuriai nėra taikomas Reglamentas Nr. 561/2006, tai yra nurodoma, jog šis laikas bus vadinamas „kitais darbais“ taip kaip tai apibrėžia Direktyva 2002/15/EB (Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006..., 2006).

Europos Sąjungos Teisingumo Teismas byloje *Smit Reizen BV prieš Minister van Verkeer en Waterstaat* išaiškino, jog vykimas iki transporto priemonės yra darbo laikas. Darbo laiko kvalifikavimui neturi reikšmės ar vairuotojas iki transporto priemonės, kurioje įrengtas tachografas atvyko su transporto priemone, kuriai nėra taikomas reikalavimas įrengti tachografus, ar buvo atvežtas (buvo keleivis). Todėl, nes transporto darbuotojas, kol vairuoja kitą transporto priemonę arba kol yra keleivis, negali pasinaudoti kasdienio poilsio laiku. Tai gali lemti darbuotojo nuovargį. Darbuotojo nuovargį lemia ne tik darbo funkcijų

atlikimas, bet ir kelionė iki transporto priemonės, t. y. kelionės trukmė, išvykimo į kelionę laikas, kelio ir meteorologinės sąlygos ir pan. (Europos Sąjungos Teisingumo Teismo 2010 m. balandžio 29 d. sprendimas *Smit Reizen BV prieš Minister van Verkeer en Waterstaat*).

Europos Sąjungos Teisingumo Teismas byloje *Skills Motor Coaches Ltd, B.J. Farmer, C.J. Burley and B. Denman* išaiškino, jog vairuotojo kelionė į darbdavio nurodytą vietą yra prievolės darbdaviui ir naudingos veiklos darbdaviui vykdymas. Jei vairuotojo tikslas yra perimti transporto priemonę (ne iš darbdavio veiklos centro) ir ją vairuoti, toks laikas nėra laisvas nuo darbo laikas. Tokiu laiku darbuotojas negali laisvai disponuoti. Laikas praleistas kelionėje gali turėti įtakos vairuotojo nuovargiui ir pasunkinti vairavimą. Taip pat ESTT pažymi, jog vairuotojas turi pareigą tachografe registruoti laikotarpį, per kurį jis keliavo paimti transporto priemonės (Judgment of the Court (Fifth Chamber) of 18 January 2001 Criminal proceedings against *Skills Motor Coaches Ltd, B.J. Farmer, C.J. Burley and B. Denman*).

Apibrėžus kelių transporto įmonėse dirbančių mobiliųjų darbuotojų darbo laiko sampratą gali pasirodyti, jog teisės aktai kartu padedant ESTT praktikai aiškiai pateikia, kokie laikotarpiai yra laikytini darbo laiku ir kokie ne. Tačiau nepaisant plataus teisinio reguliavimo Europos Sąjungos Valstybės narės (toliau – Valstybė narė) vis vien susiduria su problema, kaip aiškinti darbo laiko sąvoką ir kitas Direktyvoje 2002/15/EB pateikiamas sąvokas. Valstybėse narėse išskiriamos šios sąvokos: „darbo laikas“, „laikas, skirtas įvairiai kelių transporto veiklai“, „buvimo darbdavio žinioje laikas“. Šios sąvokos svarbios ir darbo laiko apskaitos tinkamam vedimui (Komisijos ataskaita Europos Parlamentui ir Tarybai..., 2021). Manytina, jog netinkamas Direktyvoje 2002/15/EB naudojamų sąvokų suvokimas gali būti kliūtis tinkamai perkelti Direktyvos 2002/15/EB normas į Valstybių narių nacionalines teisės sistemas. Taip pat tinkamai šias teisės normas taikyti bei vienodai visose Valstybėse narėse aiškinti.

2.1.2. Kelių transporto darbuotojo darbo laiko norma

Reguliuojant darbo laiką Europos Sąjunga nurodo šiuos prioritetus: 1) užtikrinti konkurencijos sąlygas, tai siekiama daryti ne tik kelių transporte, bet ir visame sausumos transporte; 2) darbo laikas turi būti sureguliuotas taip, jog darbo sąlygos būtų tinkamos; 3) saugus eismas keliuose (Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006..., 2006). Daug darbo valandų ir mažai poilsio valandų vairuotojui natūraliai gali sukelti didelį nuovargį, dėl kurio gali kilti pavojus saugiam eismui keliuose.

Kad užtikrint anksčiau aptartus tikslus reikia nustatyti darbo laiko valandų normą. Reglamentas Nr. 561/2006 aiškiai apibrėžia kelių transporto darbuotojo vairavimo trukmę.

Kasdienio vairavimo trukmė yra apribojama 9 valandomis, šis laikas gali būti prailgintas iki 10 valandų, ne daugiau kaip kartą per dviejų savaitių laikotarpį. Darbo laiko prailginimas nereiškia, jog turi nukentėti kasdienio poilsio trukmė. Reglamentas Nr. 561/2006 nurodo, jog savaitinis transporto priemonės vairavimo valandų skaičius negali viršyti 56 valandų per savaitę, o per dvi iš eilės einančias savaites 90 valandų. Šiuo atveju jei vairuotojas vieną savaitę vairavo maksimalią savaitės valandų normą kitą iš eilės sekančią savaitę vairuotojas galės vairuoti maksimaliai 34 valandas. Manytina, jog taip yra užtikrinama, kad vairuotojas nedirbtų per daug valandų ir pakankamai valandų ilsėtųsi. Tokiu būdu gali būti pasiekti anksčiau įvardinti teisinio reguliavimo tikslai.

Transporto darbuotojas vairuodamas transporto priemonę visuomet turi būti susikaupęs ir susikoncentravęs į kelią, pats vairavimas ir kitos sąlygos (oro sąlygos, kelio danga ir pan.) gali sukelti vairuotojui nuovargį. Todėl su darbo laiku susijęs ir pertraukų laikas – vairuotojai įpareigotini daryti pertraukas. Reglamentas Nr. 561/2006 apibrėžia minimalų standartą pertraukoms. Transporto darbuotojas po keturių su puse kasdienio vairavimo valandų turi daryti 45 minučių pertrauką atgauti jėgas.

Reglamentas Nr. 561/2006 taikomas vežimui keliais Europos Sąjungoje ir vežimui keliais tarp Europos Sąjungos ir Šveicarijos ar Europos ekonominės erdvės susitarimo šalių. Vykdamt kelių transporto operacijas iš už anksčiau minėtų teritorijų yra taikomas Europos šalių susitarimas dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (toliau – AETR susitarimas) (Europos šalių susitarimas dėl kelių transporto, 1970). AETR susitarimas yra suderintas su Reglamente Nr. 561/2006 nuostatomis, tai reiškia, jog darbo laiko normą nurodančios nuostatos tiek Reglamente Nr. 561/2006, tiek AETR susitarime yra derančios tarpusavyje, vienos kitoms neprieštarauja. Jeigu į Europos Sąjungos valstybės narės teritoriją įvažiuos trečiosios valstybės transporto priemonė, jai bus taikomas AETR susitarimas (Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006..., 2006). Trečiųjų valstybių vežėjams yra taikomos ne mažiau griežtos nuostatos, kaip AETR Susitarimo Šalims (Europos šalių susitarimas dėl kelių transporto, 1970).

Apibrėžiant kas yra laikoma kelių transporto darbuotojų darbo laiku matyti, jog mobilusis kelių transporto darbuotojas atlieka daug funkcijų (vairavimas, transporto priemonės paruošimas pakrovimui ar iškrovimui ir pan.) tai reiškia, jog kelių transporto vairuotojas užsiima įvairia kelių transporto veikla. Reglamentas Nr. 561/2006 ir AETR susitarimas apibrėžia kiek laiko vairuotojas gali vairuoti, tačiau svarbu nustatyti kiek laiko kelių transporto darbuotojas gali dirbti apskritai per parą. Šiuo atveju svarbi Direktyva 2002/15/EB, kurioje apibrėžiama maksimali savaitės darbo laiko trukmė. Per savaitės

darbo laikotarpį, t. y. nuo pirmadienio 00.00 valandos iki sekmadienio 24.00 valandos, mobiliojo darbuotojo darbo valandų skaičius neturėtų būti didesnis nei 48 valandos. Ši terminą leidžiama viršyti pratęsiant savaitinį darbo valandų skaičių iki 60 valandų. Tačiau tai nereiškia, kad pratęsti darbo valandų skaičių iki maksimalaus 60 valandų per savaitę galima pastoviai ir neribotai. Šiuo atveju įsijungia apsauga – nustatytas keturių mėnesių apskaitinis laikotarpis. Šis laikotarpis reiškia, kad vedant darbo laiko apskaitą yra skaičiuojamas darbo valandų vidurkis, kuris per keturių mėnesių laikotarpį, negali viršyti 48 valandų darbo valandų per savaitę vidurkio (Europos Parlamento ir Tarybos Direktyva 2002/15/EB..., 2002).

Darbo laiko teisinis reguliavimas nusako, kiek valandų vairuotojas gali vairuoti ir kiek bendrai valandų gali dirbti. Tačiau Europos Sąjungos valstybės narės ir socialiniai partneriai pabrėžia problemą, jog vairuotojai ir darbdaviai nepakankamai išmano teisės aktus, kurie reglamentuoja darbo laiką (Komisijos ataskaita Europos Parlamentui ir Tarybai..., 2021). Todėl net ir perkėlus Europos Sąjungos teisės aktus, reguliuojančius darbo laiką kelių transporte, vis vien lieka grėsmė, jog jie yra taikomi netinkamai.

Europos Sąjungos teisės aktai ir Darbo kodeksas numato galimybę dirbti ne pas vieną darbdavį. Transporto sektoriaus darbuotojai gali pasinaudoti šia teise. Jei kelių transporto darbuotojas nuspręstų dirbti ne pas vieną darbdavį, o pas skirtingus darbdavius, jam darbo laiko trukmės taisyklės turėtų būti taikomos. Šios taisyklės taikymas įgyvendinamas skaičiuojant darbo pas abu darbdavius darbo valandų sumą. Darbdavys norėdamas užtikrinti darbo laiko valandų laikymąsi raštu paprašo transporto darbuotojo pateikti informaciją apie darbo laiką pas kitą darbdavį. Darbuotojas šią informaciją privalo pateikti, informacija pateikiama raštu (Europos Parlamento ir Tarybos Direktyva 2002/15/EB..., 2002). Nors Direktyvoje 2002/15/EB formuluotė yra „darbo laikas dirbant pas skirtingus darbdavius“, tačiau šiuo atveju yra svarbu, tai, jog ši taisyklė taikoma tik „sudarius darbo keliems darbdaviams sutartį“, nors pati lingvistinė teksto formuluotė sako, jog ši taisyklė turi būti taikoma ir dirbant pas skirtingus darbdavius, nesudarant darbo keliems darbdaviams sutarties (Usonis, 2020, p. 219). Įgyvendinant Direktyvą 2002/15/EB kai kurios Europos Sąjungos valstybės narės susidūrė su darbo dviem darbdaviams teisinio reguliavimo spragomis. Pavyzdžiui, su tokia problema susidūrė Čekija, įgyvendinant Direktyvą 2002/15/EB buvo nustatytos taisyklės, pagal kurias vienas darbuotojas gali dirbti pas du darbdavius. Buvo susidurta su darbo laiko kontrolės problema. Šiuo atveju užtikrinti, kad darbuotojas neviršija maksimalaus darbo laiko valandų reikalavimo galima tik tuomet, kai darbuotojas vairuoja transporto priemonę kuriai taikomas Reglamentas Nr. 561/2006, tokiu atveju transporto įmonė būtų įpareigota, reikalauti duomenų apie darbuotojo dirbtą

darbo laiką kitoje įmonėje (Komisijos ataskaita Europos Parlamentui ir Tarybai...,2018). Manytina, jog nesudarant darbo keliams darbdaviams sutarties, bet darbuotojui dirbant pas skirtingus darbdavius gali būti pažeidžiami maksimalaus darbo laiko reikalavimai. Nesant darbdaviams reikalavimo prašyti iš darbuotojo informacijos apie darbo laiką dirbtą pas kitą darbdavį (su transporto priemone, kuriai netaikomas Reglamentas Nr. Nr. 561/2006) darbuotojas gali dirbti neproporcingai daug darbo valandų ir ilsėtis mažai. Tokiu atveju nėra pasiekiami teisinio reguliavimo tikslai, t. y. nėra užtikrinama, jog nebus pakenkta darbuotojo sveikatai dirbant per ilgas darbo valandas. Taip pat, kyla grėsmė saugumui keliuose.

Nagrinėjami kelių transporto darbuotojai dalyvauja kelių eisme, kuris gali būti nenuspėjamas ir neretai nekontroliuojamas dėl oro sąlygų ar kitų eismo dalyvių veiksmų. Todėl gali nutikti taip, jog vairuotojas nespės pasiekti suplanuoto kelionės tikslo, pavyzdžiui, saugomos sunkiasvorių automobilių stovėjimo aikštelės ar pan. Baigiantis darbo valandoms ir vairuotojui nepasiekus suplanuoto kelionės tikslo, vairuotojas turėtų stoti ilsėtis artimiausioje saugioje sustojimo vietoje. Tačiau gali susiklostyti situacija, jog tokios vietos nėra ir vairuotojui reikia pažeisti darbo laiko valandų maksimalius reikalavimus. Pažeisti maksimalius darbo laiko reikalavimus galima, jei yra siekis apsaugoti asmenis, transporto priemonę arba krovinį. Nesant saugios transporto priemonės sustojimo vietos, kyla potenciali žalos / pavojaus rizika su šia transporto priemone susijusiems subjektams, taip pat materialioms vertybėms, t. y. anksčiau minėtiems kroviniams ir (ar) pečiai transporto priemonei. Toks darbo laiko valandų viršijimas yra negalimas, jei tai pažeistų saugaus eismo keliuose reikalavimus. Toks pažeidimas turi būti tinkamai įregistruotas. Ši pareiga tenka vairuotojui, kuris pažeidė maksimalaus darbo laiko reikalavimus. Vairuotojui atvykus į sustojimo vietą, nereikėtų ilgai delsti užregistruoti pažeidimą, tai reikėtų padaryti kiek įmanoma greičiau. Nukrypimas įrašomas į įrangos registracijos lapą, spausdinį ar darbo grafiką. Viename iš pasirinktų registravimo priemonių yra įrašoma priežastis, kodėl buvo nukrypta nuo darbo laiko normos. Viršytas laikas yra vairuotojui kompensuojamas, prie bet kurio poilsio laiko pridėdant tiek laiko kiek darbuotojas dirbo viršijant darbo laiko reikalavimus (Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006..., 2006).

Maksimalaus darbo laiko normos viršijimas negali tapti mobiliojo kelių transporto darbuotojo darbo „norma“, t. y. įprastu dalyku. Reikia atkreipti dėmesį į tai, jog darbo laiko viršijimo priežastis gali būti nepakankama. Taip pat neįmanoma įrodyti ar vairuotojas viršydamas maksimalaus darbo laiko normą iš tikrųjų nekėlė grėsmės kelių eismo saugumui. Reglamentas 561/2006 nurodo, jog vairuotojas maksimaliai gali vairuoti 10

valandų. Manytina, jog viršijus šią laiko normą galima daryti prielaidą, jog vairuotojo nuovargis yra pakankamai didelis.

2.2. Kelių transporto darbuotojų darbo laiko apskaita

Kelių transporte svarbus kelių eismo saugumas, darbuotojų sauga ir sveikata. Tai užtikrinti galima fiksuojant ir kontroliuojant kiek valandų dirba ir kiek valandų ilsisi kelių transporto darbuotojai. Kelių transportas išsiskiria išskirtine darbo laiko apskaita.

Reglamentas Nr. 561/2006 nurodo transporto priemones, kuriose privalo būti vedama darbo laiko apskaita pasitelkiant registravimo įrangą. Toliau magistro darbe bus aptartas darbo laiko apskaitos būdas taikomas Reglamente Nr. 561/2006 nurodytoms transporto priemonėms, kurios veža krovinius keliais.

Registravimo įranga yra analoginiai tachografai su tachografo registracijos lapais ir skaitmeniniai tachografai į kuriuos yra dedamos vairuotojų skaitmeninio tachografo kortelės (Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m. birželio 21 d. nutarimas Nr. 496..., 2017). Tachografu laikytinas įrenginys, kurio paskirtis automatiškai arba pusiau automatišku būdu kaupti duomenis apie transporto priemonės judėjimą. Duomenys yra renkami apie transporto priemonės greitį ir apie transporto priemonę vairavusio asmens (ar asmenų) darbo laikotarpius. Tachografai privalo būti sumontuoti keleivinėse arba krovininėse transporto priemonėse, kurių registracijos vieta yra bet kurioje Valstybės narės teritorijoje (Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 165/2014..., 2014). Registravimo įranga reikalinga Reglamento Nr. 561/2006 taikymo sričiai priskiriamos transporto priemonės, t. y. jei transporto priemonė keliais veža krovinius, tai tokia transporto priemonė su priekaba arba puspriekabe turėtų sverti daugiau nei 3,5 tonos (bendra masė). Taip pat yra priskiriamos transporto priemonės, kuriomis yra vykdomos tarptautinės vežimo operacijos arba kabotažo operacijos ir maksimali transporto priemonės bendra masė kartu su priekaba arba puspriekabe yra didesnė nei 2,5 tonos (Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006..., 2006).

Tachografo pagalba yra fiksuojamas kasdienio darbo laikas. Kasdienio darbo laiko apibrėžimą sprendime *Michielsen and Geybels Transport Service* yra išaiškinęs Europos Sąjungos Teisingumo Teismas. Taigi, kasdienio darbo laiku bus vadinamas vairavimo laikas, ir bet kuris kitas darbo laikotarpis, įskaitant ir budėjimo laiką bei darbo metu daromas pertraukas. Kasdienio darbo laikui galėtų būti priskiriamas ir poilsio laikotarpis netrunkantis ilgiau nei vienos valandos, jei vairuotojas savo kasdienio poilsio laiką skirsto į du ar tris laikotarpius. Kasdienio darbo laiko laikotarpis pradedamas skaičiuoti nuo tachografo įjungimo po savaitinio arba kasdienio poilsio laikotarpio (Judgment of the Court

of 9 June 1994 Criminal proceedings against *Marc Michielsen and Geybels Transport Service NV*).

Iš pateikto tachografo apibrėžimo matyti, jog šis įrenginys renka duomenis ne tik apie darbuotojo vairavimą, bet ir apie kitus laikotarpius. Reglamentas 561/2006 nurodo, jog vairuotojas turi užfiksuoti ir kitą darbo laiką (koks jis yra suprantamas pagal Direktyvą 2002/15/EB) bei laiką, kurį praleido transporto priemonėse naudojamose komercinėms operacijoms, kuris nepatenka į aptariamo reglamento taikymo sritį, bei kitą buvimo darbo vietoje laiką. Ši informacija vairuotojo užfiksuojama padarant įrašą ranka registracijos lape ar spaudinyje arba rankiniu būdu suvedant informaciją į įrašymo įrangą (Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006..., 2006). Vairuotojas skaitmeniniu arba analoginiu tachografu naudojasi viso darbo su transporto priemone metu. Naudojimosi pradžios momentu laikytinas momentas, kai pradama valdyti transporto priemonė. Skaitmeniniame tachografe yra nustatyta galimybė nurodyti šiuos laikotarpius: 1) važiavimo laikas 2) kitas darbo laikas taip kaip jis suprantamas pagal Direktyvą 2002/15/EB 3) kitas buvimo darbo vietoje laikas, kaip jis suprantamas pagal Direktyvą 2002/15/EB 4) pertraukos ir poilsio laikas. Į analoginį tachografą vairuotojas visą reikiamą informaciją įrašo pats nurodydamas atitinkamą laiko tarpą (Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 165/2014..., 2014).

Registruojant skaitmeninio tachografo duomenis svarbi yra vairuotojo kortelė. Vairuotojo kortelę išduoda Europos Sąjungos valstybės narės kompetentinga institucija (Lietuvos Respublikos transporto saugos administracija yra atsakinga už vairuotojų skaitmeninių tachografų kortelių išdavimą Lietuvoje). Vairuotojo kortelės paskirtis pateikti informaciją apie vairuotojo tapatybę ir apie darbuotojo darbinę veiklą. Mobilijam kelių transporto darbuotojui yra išduodama viena asmeninė vairuotojo kortelė, kadangi kortelė yra asmeninė jos naudoti neturi teisės kiti asmenys. Kortelės naudoti negalima jei tai yra kito asmens kortelė, kortelė sugadinta arba jos galiojimo terminas pasibaigęs. Jei darbo laiko apskaita vedama naudojant analoginį tachografą, tuomet vietoj vairuotojo kortelės naudojamas registracijos lapas. Registracijos lape turi būti pateikiama informacija apie vairuotoją, šią informaciją parašo pats vairuotojas. Surašius visą reikiamą informaciją į registracijos lapą, registracijos lapas įdedamas į tachografą. Analoginiame tachografe yra sumontuotas ženklinimo prietaisas, kuris nepertraukiamai registruoja visą reikalingą informaciją (Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 165/2014..., 2014). Pažymėtina, jog analoginiai tachografai yra ne tokie patikimi, todėl Europos Sąjungos valstybėse turi būti naudojami skaitmeniniai tachografai.

Darbo laiko apskaita nėra savitikslių, duomenys turi būti renkami ir prireikus pateikiami pareigūnams, kurie tikrina kaip vedama darbo laiko apskaita. Taigi, vairuotojas turi rinkti informaciją apie darbo laiką, kokia informacija ir kaip turi būti renkama priklausomai nuo tachografo rūšies. Jei naudojamas analoginis tachografas vairuotojas turi turėti šiuos duomenis ir prireikus juos pateikti tikrinančiam pareigūnui: „<...> i) einamosios dienos registracijos lapus ir praėjusias 28 dienas naudotus registracijos lapus; ii) vairuotojo kortelę, jei ją turi, ir iii) tą dieną ir praėjusias 28 dienas ranka darytus visus įrašus ir atsispausdintus spaudinius, kaip reikalaujama šiame reglamente ir Reglamente (EB) Nr. 561/2006.“ (Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 165/2014...,2014). Jei tachografas yra skaitmeninis vairuotojas turi pateikti“ „<...> i) savo vairuotojo kortelę; ii) tą dieną ir praėjusias 28 dienas ranka darytus visus įrašus ir atsispausdintus spaudinius, kaip reikalaujama šiame reglamente ir Reglamente (EB) Nr. 561/2006; iii) to paties laikotarpio kaip ii punkte nurodytas laikotarpis, kurį jis vairavo transporto priemonę su joje sumontuotu analoginiu tachografu, registracijos lapus.“ (Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 165/2014...,2014).

2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/22/EB dėl būtiniausių sąlygų Tarybos reglamentams (EEB) Nr. 3820/85 ir (EEB) Nr. 3821/85 dėl su kelių transporto veikla susijusių socialinių teisės aktų įgyvendinti ir panaikinanti Direktyvą 88/599/EEB (toliau – Direktyva 2006/22/EB) įpareigoja valstybės vykdyti patikrinimus keliuose ir transporto įmonėse „<...> patikrinimai kasmet apima didelę tipinę atrankinę mobiliųjų darbuotojų, vairuotojų, įmonių bei transporto priemonių, kurioms taikomi reglamentai (EB) Nr. 561/2006 ir (ES) Nr. 165/2014, ir mobiliųjų darbuotojų ir vairuotojų, kuriems taikoma Direktyva 2002/15/EB, grupę“ (Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/22/EB). Valstybės įsipareigoja, jog būtų patikrinta bent 3 procentai darbo dienų, kurias dirbo darbuotojai nurodyti Reglamente Nr. 561/2006 (Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/22/EB).

Atliekant patikrinimus susiduriama su teisinio reguliavimo problema, jog sunku užtikrinti, jog bus patikrinta 3 procentai darbo dienų. Tokiam kiekiui patikrinimų reikalingi žmogiškieji ištekliai, t. y. pareigūnai, kurie tikrina ar nėra daromi su kelių transporto darbo laiku susiję pažeidimai. Valstybės narės pabrėžia, jog dėl patikrinimus atliekančių pareigūnų stokos, sunku kontroliuoti mobiliųjų kelių transporto darbuotojų veiklą (Komisijos ataskaita Europos Parlamentui ir Tarybai... 2021).

Kaip ir minėta anksčiau patikrai atlikti reikalingi žmogiškieji ištekliai, todėl kelių transporto mobiliųjų darbuotojų darbo laiko apskaita gali būti atliekama dar vienu būdu – pateikiant informaciją apie vairuotojo vairavimo ir poilsio laikotarpius atsakingai valstybės

institucijai. Lietuvos Respublikoje tokia institucija yra Lietuvos Respublikos saugos administracija. Ūkio subjektai gali būti įpareigoti pateikti informaciją apie ūkio subjekto vairuotojų darbo ir poilsio režimo duomenis. Duomenys yra surenkami iš asmeninių vairuotojų kortelių, taip pat iš transporto priemonių skaitmeninių tachografų (Dėl Ūkio subjektų, vykdančių kelių transporto veiklą..., 2020). Šiuo atveju nereikalaujant didelių žmogiškųjų išteklių galima patikrinti ar buvo laikomasi darbo ir poilsio laiko reikalavimų.

3. MOBILIŲJŲ GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO DARBUOTOJŲ DARBO LAIKO TEISINIS REGULIAVIMAS

Šioje magistro darbo dalyje nagrinėjamas geležinkelių darbuotojų darbo laiko teisinis reguliavimas. Geležinkelių transportas gali būti vykdomas tik vienos valstybės viduje arba kertant valstybių sienas – vykdant tarpvalstybines paslaugas. Geležinkelių transporto darbuotojų, kurie kerta valstybių sienas ir vykdo tarpvalstybines paslaugas darbo laiko reguliavimas skiriasi nuo darbuotojų, kurie dirba vienos valstybės teritorijoje.

Geležinkelių transportas priskiriamas prie sausumos transporto rūšies. Euroboro duomenimis 2021 metais Europos Sąjungoje 16,8 procentų visų vidaus krovinių vežimų buvo įvykdyta pasitelkiant geležinkelių transportą (Key figures on European transport, p.27). Yra išskiriama geležinkelių transporto problema, jog geležinkelių transportas tampa nekonkurencingu transportu lyginant su kitomis transporto rūšimis, tam kad išlaikyti konkurencingumą Europos Sąjunga ėmėsi socialinių priemonių. Viena iš socialinių priemonių buvo apsaugoti darbuotojų sveikatą ir užtikrinti saugą darbe, tokiu būdu siekiama, jog šis transportas būtų patrauklus ir transporto darbuotojams (Komisijos komunikatas Tarybai prie Direktyvos 2005/47/EB..., 2008).

3.1. Geležinkelių transporto darbuotojų, nevykdančių tarpvalstybinių paslaugų darbo laiko reguliavimas

Vyriausybės nutarimas Nr. 496 pateikia sąrašą mobiliųjų geležinkelio transporto darbuotojų, kuriems yra taikomi darbo ir poilsio laiko reikalavimai. Šioje magistro darbo dalyje bus nagrinėjami tik mobilieji geležinkelio transporto darbuotojai nevykdantys tarpvalstybinių paslaugų, kitų geležinkelio transporto darbuotojų darbo ir poilsio laikas nebus nagrinėjamas dėl ribotos darbo apimties.

Mobiliuosius geležinkelių transporto darbuotojus, neteikiančius tarpvalstybinių paslaugų, galima suskirstyti į: 1) darbuotojus, kurie eksploatuoja traukinį (traukinio mašinistas) 2) darbuotojus, kurie vykdo traukinių brigadų darbo kontrolę 3) lydinčiuosius darbuotojus, kurie lydi arba saugo traukinius, traukinių vagonus, ar lydi ir prižiūri refrižeratorinius vagonus-sekcijas 4) traukiniuose, kurie veža keleivius – keleivius aptarnaujančius darbuotojus (Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m. birželio 21 d. nutarimas Nr. 496..., 2017).

Geležinkelių transporto darbuotojų, neteikiančių tarpvalstybinių geležinkelio transporto paslaugų Europos Sąjungoje, darbo laikas organizuojamas atsižvelgiant į Direktyvos 2003/88/EB nuostatas. Direktyva 2003/88/EB pabrėžia tikslą nustatyti

„būtiniausius saugos ir sveikatos reikalavimus dėl darbo laiko organizavimo“. Direktyvoje 2003/88/EB yra nurodoma, jog maksimalus savaitės darbo valandų skaičius, į kurį įskaitoma ir viršvalandžių laikas, negali būti ilgesnis, nei 48 valandos. Darbo dienos (pamainos) trukmė yra ribojama, negali trukti ilgiau nei 12 valandų. Darbas nakties metu turi išskirtinumą, todėl maksimalus darbo valandų laikas neturėtų viršyti 8 valandų, taip pat negalima traukinio mašinisto darbo organizuoti taip, jog jis dirbtų dvi naktis iš eilės naktį (Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/88/EB..., 2003).

Darbo laiko teisinio reguliavimo problemos išskiriamos Komisijos ataskaitoje Europos Parlamentui, Tarybai ir Europos Ekonomikos ir Socialinių reikalų komitetui – Direktyvos 2003/88/EB dėl tam tikrų darbo laiko organizavimo aspektų įgyvendinimo valstybėse narėse ataskaitoje. Kalbant apie darbo laiko apribojimą – ne daugiau 48 valandos per savaitę, ši nuostata į Valstybių narių teisės sistemas perkelta ganėtinai sėkmingai, kai kuriose Valstybėse narėse yra numatytos ir griežtesnės taisyklės (Komisijos ataskaita Europos Parlamentui, Tarybai..., 2017). Lietuvoje dirbantiems Geležinkelių transporto darbuotojams, kurie neteikia tarpvalstybinių paslaugų 48 valandų savaitės darbo laiko norma taip pat taikoma. Tačiau apskaitinis laikotarpis yra nustatytas ilgesnis, nei Direktyvoje 2003/88/EB kurioje nustatytas 4 mėnesių laikotarpis, t. y. Lietuvoje nustatytas 6 mėnesių apskaitinis laikotarpis (Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m. birželio 21 d. nutarimas Nr. 496..., 2017). Manytina, jog toks apskaitinis laikotarpis gali trukdyti pasiekti geležinkelių transporte dirbančių darbuotojų, kurie neteikia tarp valstybinių paslaugų, darbo laiko reguliavimo tikslus.

Perkeliant normas, kurios reguliuoja darbo laiką naktimis susidurta su problema, jog Valstybės narės nustatė pernelyg ilgą apskaitinį laikotarpį. Nustatyti apskaitinį laikotarpį turi pačios Valstybės narės, pasikonsultavusios su socialiniais partneriais. Valstybės narės neatsižvelgė į tai, jog darbas naktimis laikytinas itin pavojingu ir įtemptu. Europos Komisija ypač kritikavo Valstybes nares, kurios nustatė tokį pat apskaitinį laikotarpį, kaip ir maksimalių darbo valandų laikotarpis – 4 mėnesiai. Toks laikotarpis yra per ilgas, nes darbas naktį yra pavojingesnis ir pasižymi didesniu krūviu (Komisijos ataskaita Europos Parlamentui, Tarybai..., 2017).

Geležinkelių transportas pasižymi tuo, jog gali vežti tiek keleivius tiek krovinius. Todėl gali skirtis ir traukinio mašinistų specializacijos bei darbo laiko reguliavimas. Pavyzdžiui, prekinis traukinis vairuojantys mašinistai reikalui esant gauna išankstinį iškvietimą į darbą, o keleivinių traukinių mašinistai darbo (pamainų) grafikus gauna iš anksto (Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m. birželio 21 d. nutarimas Nr. 496..., 2017). Tai reiškia, jog prekinis traukinis reisai planuojami gavus užsakymą, o keleivinių

traukinių reisams yra sudaromi tvarkaraščiai, pagal kuriuos keleiviai gali įsigyti bilietus, todėl ir traukinių mašinistai apie savo darbo grafiką gali būti įspėti iš anksto.

Tam, kad traukiniai tarnautų pagal savo paskirtį neužtenka tik traukinio mašinistų, svarbūs ir kitas funkcijas traukinyje atliekantys darbuotojai. Kokių ir kiek darbuotojų reikia nusako traukinio paskirtis. Darbo laiko reglamentavimas išsiskiria nagrinėjant darbuotojus, kurie aptarnauja keleivius arba teikia traukinių parangos paslaugas. Traukinius aptarnaujantiems darbuotojams yra numatytas kitoks maksimalus paros darbo laikas, t. y. 16 valandų per parą, taip pat padidinta savaitės laikotarpio maksimali darbo valandų trukmė iki 60 valandų savaitę. Išsiskiria ir lydintis bei saugantis traukinius ir traukinių vagonus personalas. Tokie darbuotojai dirba pamainomis, kurių trukmė gali siekti 24 valandas. Šių darbuotojų atveju kalbant apie darbo laiką nuo jo nėra atibojamas poilsio laikas. Darbas 24 valandų pamainomis visuomet reikalauja atitinkamo poilsio, šiuo atveju pasibaigus 24 valandų pamainai, privalo būti suteiktas ne mažiau kaip 24 valandų poilsis. Tiesa tokio darbuotojo savaitės darbo norma yra įprasta – 48 valandos (Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m. birželio 21 d. nutarimas Nr. 496..., 2017). Aptarus geležinkelių transporto darbuotojų, nevykdančių tarpvalstybinių paslaugų, darbo laiko teisinį reguliavimą, matyt, jog išsiskiria keleivius aptarnaujantys mobilieji darbuotojai. Jų darbo laiko norma pasižymi itin ilgomis darbo laiko valandomis.

3.2. Geležinkelių transporto darbuotojų, vykdančių tarpvalstybines paslaugas, darbo laiko reguliavimas

Europos Sąjungos teisės sistemoje galiojusi 1993 m. lapkričio 23 d. Tarybos direktyva 93/104/EB dėl tam tikrų darbo laiko organizavimo aspektų, reguliavo darbo laiką. Tačiau geležinkelių transporte dirbantys darbuotojai į šios direktyvos reguliavimo sritį nepateko. Vėliau sekantys teisės aktai, į kurių teisinio reguliavimo sritį pateko geležinkelių transporto darbuotojai, buvo nepakankami reguliuojant geležinkelio transporte dirbančių darbuotojų darbo laiką³. Europos geležinkelių bendrija ir Europos transporto darbuotojų federacija ėmėsi veiksmų išspręsti pakankamo reglamentavimo nebuvimo problemą ir pasiūlė Europos Komisijai pradėti derybas. Derybos buvo sėkmingos ir „2004 m. sausio 27 d. šios organizacijos sudarė Susitarimą dėl mobiliųjų darbuotojų, teikiančių su sąveika susijusias

³ Kalbama apie 2000 m. birželio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos Direktyva 2000/34/EB iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 93/104/EB dėl tam tikrų darbo laiko organizavimo aspektų, kad ji apimtų sektorius ir veiklą, kuriai ji anksčiau nebuvo taikoma (jau negalioja) ir vėliau ją pakeitusią 2003 m. lapkričio 4 d. Europos Parlamento ir tarybos Direktyva 2003/88/EB dėl tam tikrų darbo laiko organizavimo aspektų.

tarpvalstybines paslaugas, darbo sąlygų tam tikrų aspektų“ (Tarybos direktyva 2005/47/EB, 2005).

Geležinkelių transporto darbuotojų teikiančių tarpvalstybines paslaugas darbo laiko ypatumai įtvirtinti 2005 m. liepos 18 d. Tarybos direktyvoje 2005/47/EB dėl Europos Geležinkelių Bendrijos (CER) ir Europos Transporto Darbuotojų Federacijos (ETF) susitarimo dėl mobiliųjų darbuotojų, teikiančių su sąveika susijusias tarpvalstybines paslaugas geležinkelių transporto sektoriuje, darbo sąlygų tam tikrų aspektų (toliau – Direktyva 2005/47/EB) (Tarybos direktyva 2005/47/EB, 2005). Tarpvalstybinis paslaugų teikimas nuo ne tarpvalstybinio paslaugų teikimo skiriasi tuo, jog šiuo atveju yra kertama vienos valstybės siena ir įvažiuojama į kitą valstybę ilgesniam laikotarpiui nei vienai valandai. Atstumas įvažiuojant į kitą valstybę turi siekti 15 kilometrų ir daugiau. Taip pat tokios paslaugos gali būti teikiamos tik turint saugos sertifikatą (Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m. birželio 21 d. nutarimas Nr. 496..., 2017).

Direktyva 2005/47/EB pateikia mobiliojo darbuotojo, teikiančio su sąveika susijusias tarpvalstybines paslaugas sąvoką: „<...> traukinio brigados narys, paskirtas teikti su sąveika susijusias tarpvalstybines paslaugas ilgiau nei vienai valandai per pamainą.“ (Tarybos direktyva 2005/47/EB). Mobilieji geležinkelio transporto darbuotojai dirbantys tarptautinio arba vietinio susisiekimo traukiniuose, kurie teikia tarpvalstybines paslaugas, yra: 1) traukinio mašinistas; 2) keleivius aptarnaujantis personalas; 3) darbuotojai, kurie kontroliuoja traukinių brigadų darbą; 4) lydintys ir saugantys traukinius bei vagonus darbuotojai 5) lydintys ir prižiūrintys refrižeratorinius vagonus – sekcijas darbuotojai (Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m. birželio 21 d. nutarimas Nr. 496..., 2017).

Traukinyje dirbančių darbuotojų darbo laikas yra išskirstomas pagal jų atliekamas funkcijas. Išsiskiria traukinio mašinistai. Traukinio mašinisto darbas yra įtemptas, darbuotojas visuomet turi būti susikoncentravęs į tai, kas vyksta traukinio kelyje, turi sekti ženklus ir besikeičiančią aplinką. Traukinio mašinisto darbo laiku laikomas toks laiko tarpas kuomet yra valdoma traukos priemonė. Į šį laiką turi būti įtraukiamos ir pertraukos. Svarbu paminėti, kad net ir pertraukos metu traukinio mašinistas yra atsakingas už traukos priemonę (Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m. birželio 21 d. nutarimas Nr. 496..., 2017).

Direktyvoje 2005/47/EB apibrėžiama traukinio mašinisto vairavimo trukmė. Traukinio mašinisto darbo dienos vairavimo trukmė negali viršyti 9 valandų per pamainą. Darbas nakties metu ribojamas, mašinistas gali dirbti ne daugiau kaip 8 valandas. Traukinio mašinisto dviejų savaitių darbo laiko trukmė negali viršyti 80 valandų. Anksčiau aptarta, jog mašinistas net pertraukos metu yra atsakingas už transporto priemonę, tokios pertraukos

darbo metu yra privalomos, jos priklauso nuo mašinisto traukinio vairavimo trukmės. Privalomas darbo metu atliekamos pertraukos laikas svyruoja nuo 30 minučių iki 45 minučių trukmės. Pertrauka privaloma pasinaudoti būtent darbo dienos metu, suplanuotas pertraukos laikas gali būti koreguojamas.

Traukiniuose dirbančių darbuotojų, kurie aptarnauja keleivius darbo laiko trukmė neturėtų viršyti 16 valandų per 24 valandų laikotarpį. Maksimalus darbo valandų skaičius per savaitę negali viršyti 60 valandų. Darbuotojų, kurie lydi arba prižiūri refrižeratorinius vagonus – sekcijas savaitės darbo norma negali viršyti 84 valandų (Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m. birželio 21 d. nutarimas Nr. 496..., 2017).

Geležinkelių transporto darbuotojams, teikiantiems tarpvalstybines paslaugas vedama, suminė darbo laiko apskaita. Suminės darbo apskaitos laikotarpis Lietuvoje negali būti ilgesnis nei 6 mėnesiai, tai reiškia, jog šių darbuotojų darbo dienos (pamainos) trukmė negali viršyti 12 valandų, vidutinė savaitės darbo trukmė negali būti ilgesnė nei 48 valandos (Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m. birželio 21 d. nutarimas Nr. 496..., 2017). Aptariamų transporto darbuotojų darbo laiko apskaita vedama tokiais pačiais taisyklėmis, kaip ir darbuotojų, kurie nevykdo tarpvalstybinių paslaugų. Traukinio mašinistai, kurie valdo prekinis traukinis, gauna išankstinį iškvietimą į darbą. Visi kiti anksčiau išvardinti mobilieji geležinkelių transporto darbuotojai gauna iš anksto suderintus ir paruoštus darbo grafikus. Darbo grafikų sudarymas svarbus, nes Direktyva 2005/47/EB įpareigoja darbdavius vesti registrą, kuriame yra nurodoma mobiliųjų darbuotojų darbo dienos ir poilsio laiko informacija.

Geležinkelių transporto teikiančio tarpvalstybines paslaugas bruožas – valstybių sienų kirtimas. Todėl gali kilti klausimas, ar tokie darbuotojai yra komandiruojami, ir ar jiems turi būti taikomos su darbuotojų komandiravimu susijusios darbo laiką reguliuojančios nuostatos. ESTT byloje *Michael Dobersberger prieš Magistrat der Stadt Wien* atsakė į klausimą ar darbuotojai teikiantys paslaugas traukiniuose, kurie vykdo tarptautines paslaugas, yra komandiruojami darbuotojai. Austrijos federalinė geležinkelių bendrovė su paslaugas teikiančia įmone sudarė paslaugų teikimo sutartį. Paslaugų sutarties esmė buvo, jog traukinyje keliones metu bus teikiamos paslaugos susijusios su traukinyje esančiu restoranu ir kitomis aptarnaujančiomis paslaugomis. Darbuotojai paslaugas teikė traukiniuose, kurių kelionės maršrutai buvo: Budapeštas (Vengrija) – Zalcburgas (Austrija) – Budapeštas (Vengrija) arba traukiniuose kurių maršrutas Budapeštas (Vengrija) – Miunchenas (Vokietija) – Budapeštas (Vengrija). Iš traukinių maršrutų ir byloje pateiktų duomenų matyti, jog traukiniuose paslaugas teikiantys asmenys savo darbą pradėdavo ir pabaigėdavo būtent Vengrijoje. Taip pat byloje nurodoma, jog paslaugas teikiantys

darbuotojai ypač glaustai buvo susiję su Vengrijos valstybe. Visų darbuotojų gyvenamoji vieta buvo išskirtinai Vengrijos valstybėje, mokesčiai už socialinį draudimą taip pat buvo mokami Vengrijoje. Klausimas dėl šių paslaugas teikiančių darbuotojų komandiravimo kilo 2016 m. sausio 28 d. Austrijoje. Austrijos valstybės kompetentingos institucijos nustatė, jog buvo pažeistos komandiravimo į Austriją taisyklės. ESTT išaiškino, jog „1996 m. gruodžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 96/71/EB dėl darbuotojų komandiravimo paslaugų teikimo sistemoje 1 straipsnio 3 dalies a punktas turi būti aiškinamas taip, kad į jo taikymo sritį nepatenka paslaugos kelionės metu, valymo ar maitinimo paslaugos, kurias keleiviams – pagal sutartį, sudarytą tarp valstybėje narėje įsteigtos įmonės ir kitoje valstybėje narėje įsteigtos įmonės, kuri saistoma sutartiniais santykiais su toje pačioje valstybėje narėje įsteigta geležinkelio įmone, – teikia pirmosios įmonės samdomi darbuotojai arba darbuotojai, kuriuos jai išnuomojo taip pat pirmojoje valstybėje narėje įsteigta įmonė, antrosios valstybės narės teritoriją kertančiuose tarptautiniuose traukiniuose, jeigu šie darbuotojai atlieka didelę darbo dalį, susijusią su šiomis paslaugomis pirmosios valstybės narės teritorijoje, kur jie pradeda arba baigia savo darbą“. Taip pat ESTT nurodė, jog aptariamų darbuotojų darbas nėra pakankamai glaudžiai susijęs su valstybės narės teritorija, todėl negali būti laikoma, jog tai yra komandiruojami darbuotojai. Šiuo atveju nebuvo pažeisti teisės aktai reglamentuojantys komandiravimą į Austrijos valstybę (Europos Sąjungos Teisingumo Teismo 2019 m. gruodžio 19 d. byloje *Michael Dobersberger prieš Magistrat der Stadt Wien*).

Direktyvos 2005/47/EB perkėlimo į Valstybių narių teisinės sistemas terminas buvo 2008 m. liepos 27 d. Perkelti Direktyvą 2005/47/EB į savo teisinės sistemas Valstybėms narėms pavyko sėkmingai. Pažymėtina, jog Valstybės narės nenurodė problemų su kuriomis susidūrė perkeliant Direktyvos 2005/47/EB tekstą (Report from the Commission To the European..., 2012). Perkeliant Direktyvą 2005/47/EB ypatingas dėmesys skiriamas nuovargiui. Akcentuojamos problemos atsirandančios dėl nuovargio, ypač prekes vežančiuose traukiniuose, nes juose dirba po vieną mašinistą, todėl nėra galimybės jį pakeisti kitu darbuotoju (Report from the Commission To the European..., 2012). Manytina, jog Valstybės narės turi užtikrinti sąlygas, jog mašinistas nedirbtų pernelyg ilgų darbo valandų, ir nepatirtų didelio nuovargio. Darbo ir poilsio laiko kontrolė yra svarbi užtikrinant darbuotojų sveikatą bei saugias darbo sąlygas. Europos Sąjungos valstybės narės perkėlusios Direktyvą 2005/47/EB į savo nacionalines teisės sistemas įsipareigojo, jog duomenys apie mobiliųjų geležinkelio transporto darbuotojų darbo laiką bus renkami ir saugomi vienerius metus. Europos Sąjungos valstybės narės nurodo, jog šių duomenų rinkimas turi praktinių įgyvendinimo problemų. Su problemomis susiduriama, kai reikia

surinkti informaciją iš skirtingų operatorių esančių skirtingose Valstybėse narėse. (Report from the Commission To the European..., 2012).

Apibendrinant geležinkelių transporto darbuotojų, kurie teikia tarpvalstybines paslaugas ir darbuotojų kurie neteikia tarpvalstybinių paslaugų, darbo laiko teisinį reglamentavimą, matyti, jog geležinkelių transporto mobiliųjų darbuotojų darbo laiko reguliavimas yra tinkamai perkeltas į Europos Sąjungos valstybių narių teisės sistemas ir su didelėmis teisinio reguliavimo problemomis nesusidurta.

4. VANDENS TRANSPORTE DIRBANČIŲ MOBILIŲJŲ DARBUOTOJŲ – JŪRININKŲ, DARBO LAIKO TEISINIS REGULIAVIMAS

Šioje magistro darbo dalyje aptariama vandens transporto mobiliųjų darbuotojų – jūrininkų, darbo laiko teisinis reguliavimas. Reguluojant darbo laiką vandens transporto darbuotojai skirstomi į darbuotojus dirbančius: 1) jūrų ir vandenių transporte; 2) vidaus vandenių transporte; 3) ir kaip atskira grupė išskiriami žvejybiniuose laivuose dirbantys darbuotojai.

Darbas laivuose yra sunkus fizinis darbas reikalaujantis ne tik fizinės jėgos, bet ir specialių žinių, kvalifikacijos ar išsilavinimo. Darbas laive pasižymi tuo, jog laivas ne tik kad yra nutolęs nuo namų, bet nutolęs ir nuo kranto (žemės), todėl iki laivas prisišvartuos uoste laivo darbuotojai visą savo darbo ir poilsio laiką praleidžia laive.

Nepriklausomai nuo laivo paskirties laivai plaukioja reisais. Reisu laikytinas toks laikotarpis, kuomet laivas plaukia nuo vieno uosto į kitą. Jei laivas žvejybinis, jis tikėtina neturės tikslo pasiekti kito uosto, todėl jo reisu bus laikomas laikotarpis nuo laivo išplaukimo iki pirminio žuvų pardavimo sugrįžus į uostą. Tam jog laivas sėkmingai išplauktų į reisą arba būtų laikoma jog jis grįžo, reikia atlikti ir kitus veiksmus: prekių pakrovimą ar iškrovimą, keleiviniuose laivuose keleivių įlaipinimą ar išlaipinimą. Šie laikotarpiai įeina į laivo reiso laiką. Savime aišku, jog laivas be laivo įgulos negali funkcionuoti. Laive dirbančių jūrininkų reiso laikas sutampa su laivo reiso laiku. Todėl jūrininko reiso laiku bus laikomas laikotarpis per kurį jūrininkas bus laive ir atliks darbo funkcijas. Į jūrininko reiso laiką įskaitomas laikotarpis, per kurį jūrininkas keliauja iš savo gyvenamosios vietos į laivą (į reisą) ir atvirkščiai (Lietuvos Respublikos Prekybinės laivybos..., 1996).

4.1. Jūrininkų darbo laiko ypatumai jūrų ir vandenių transporte

Tarptautinės darbo organizacijos konvencija dėl darbo jūrų laivyboje (toliau – TDO Konvencija dėl darbo jūrų laivyboje) yra išskirtinis teisės aktas reglamentuojantis jūrininkų darbo sąlygas. TDO Konvencija dėl darbo jūrų laivyboje konsoliduoja net 37 jūrinės konvencijas⁴. Nagrinėjamos temos kontekste svarbus TDO Konvencijos dėl darbo jūrų laivyboje vienas iš iškeltų tikslų „<...> [u]žtikrinti, kad jūrininkai turėtų nustatytą darbo ir poilsio laiką“ (Tarptautinės darbo organizacijos konvencija dėl darbo..., 2006). TDO Konvencija dėl darbo jūrų laivyboje pasižymi plačia savo taikymo apimtimi, ji taikoma

⁴ Pavyzdžiui: 1920 m. Konvencija dėl minimalaus įdarbinimo amžiaus jūroje (Nr. 7), 1920 m. Konvencija dėl kompensacijų nuo nedarbo (laivo avarijos atveju) (Nr. 8), 1920 m. Konvencija dėl jūrininkų įdarbinimo (Nr. 9), tolesnis jūrininkų konvencijų sąrašas nebus tęsiamas dėl didelio jų kiekio.

praktiškai visiems laivams ir visiems jūrininkams, kurie užsiima komercine veikla. Į laivų, kuriems yra taikoma aptariama konvencija, sąrašą neįeina žvejybos laivai, dėl jų išskirtinio reglamentavimo. Valstybės, kurios ratifikavo aptariamą konvenciją, turi įsipareigojimą įgyvendinti aptartą tikslą. Tikslą pasiekti įmanoma tik nustačius maksimalaus darbo laiko ir minimalaus poilsio laiko reikalavimus (Tarptautinės darbo organizacijos konvencija dėl darbo..., 2006). Lietuvos Respublika taip pat yra ratifikavusi šią konvenciją, todėl yra įpareigota laikytis TDO Konvencijoje dėl darbo jūrų laivyboje užsibrėžtų tikslų (Lietuvos Respublikos įstatymas dėl Konvencijos..., 2013).

TDO Konvencijoje dėl darbo jūrų laivyboje yra įtvirtinta bendra taisyklė, reglamentuojant jūrininkų darbo laiką, t. y. jūrininkų darbas turėtų būti organizuojamas remiantis 8 darbo valandų per dieną taisykle. Jūrininkas neturėtų dirbti daugiau nei šešias dienas per savaitę, taip pat yra nurodoma, jog jūrininkams turėtų būti suteikiamos laisvos dienos per valstybines šventes. Žinoma gali nutikti taip, jog nėra įmanoma visų darbų padaryti per 8 valandas, arba kitokia darbo laiko norma susitarta, pavyzdžiui, kolektyvinėje sutartyje. Tokiu atveju TDO Konvencijoje dėl darbo jūrų laivyboje apibrėžia maksimalų darbo valandų per parą laiką, t. y. 14 valandų. Nes kitoku atveju būtų pažeistas minimalus poilsio laikas, kuris neturėtų būti trumpesnis, nei 10 valandų. Per savaitę jūrininkas neturėtų dirbti daugiau, kaip 72 valandas (Tarptautinės darbo organizacijos konvencija dėl darbo..., 2006).

TDO Konvencija dėl darbo jūrų laivuose ypač atkreipia valstybių dėmesį į jūrininkų nuovargį. Todėl valstybės, kurdamos nacionalinius standartus, turi atsižvelgti „<...> į pavojų, kurį gali sukelti pavargę jūrininkai, ypač tie, kurie pagal pareigas yra atsakingi už navigacinį saugumą ir saugų bei patikimą laivo funkcionavimą“ (Tarptautinės darbo organizacijos konvencija dėl darbo..., 2006). Manytina, jog ilgas darbo valandas ir trumpą poilsį turintys jūrininkai dėl tęstinio nuovargio gali sukelti nelaimę, dėl kurios gali nukentėti tiek žmonės, tiek materialūs gėriai – kroviniai.

Jūrininkų darbo laiko reguliavimas Europos Sąjungoje taip pat buvo kuriamas atsižvelgiant į Tarptautinės darbo organizacijos jūrines konvencijas. Tačiau šiuo atveju svarbu tai jog iki 1999 m. birželio 21 d. Tarybos direktyvos 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 (toliau – Direktyva 1999/63/EB) atsiradimo Europos Sąjungos lygmeniu, jūrininkų darbo laikas nebuvo reglamentuojamas atskirai. Tai reiškia, jog reguliuojant darbo laiką įvairiuose sektoriuose, nebuvo reguliuojamas jūrininkų darbo laikas (Tarybos direktyva 1999/63/EB..., 1999). Atsiradus Direktyvai 1999/63/EB jūrininkų darbo laiko valandos

buvo sureglamentuotos Europos Sąjungos lygiu. Direktyvoje 1999/63/EB nurodyta darbo laiko norma yra vienoda, kaip ir TDO Konvencijoje dėl darbo jūrų laivyboje, todėl papildomai atkartojama nebus.

Lietuvos Respublikos teisės aktai nurodo, palankesnę jūrininkų dirbančių jūroje ir vandenyse darbo režimą. Bendra taisyklė, jog darbo valandų norma yra tokia pat, kaip ir nurodyta Direktyvoje 1999/63/EB ir TDO Konvencijoje dėl darbo jūrų laivyboje – nustatoma remiantis 8 valandų darbo diena. Tačiau nurodoma, jog darbuotojas turi dvi poilsio dienas per savaitę, Direktyva 1999/63/EB ir TDO Konvencija dėl darbo jūrų laivyboje, nurodo vieną poilsio dieną per savaitę. Šiuo atveju yra palankiau darbuotojui, nes nustatyta 5 darbo dienų savaitė. Toks palankesnis jūrininkui darbo laiko teisinis reguliavimas nėra taikomas visuose laivuose. Priklausomai nuo laivo paskirties gali kilti poreikis laivui dirbti visą parą, septynias dienas per savaitę. Todėl tokiuose laivuose, norint užtikrinti pilnavertį laivo veikimą turėtų būti organizuojamas darbas pamainomis. Tokiai darbo organizavimo rūšiai būdinga suminė darbo laiko apskaita, kurios laikotarpis neturėtų būti ilgesnis už vienerius metus (Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m. birželio 21 d. nutarimas Nr. 496..., 2017).

Jūrininkų darbo laiko apskaitos vedimas pasižymi tuo, jog informacija apie darbo laiką yra skelbiama tabelyje. Tabeliu vadinamas darbo laiko apskaitos ir kontrolės žiniaraštis⁵. Jūrininkai apie savo darbo laiko grafikus sužino iš tabeliuose pateiktos informacijos, todėl negali būti situacijų jog tokia informacija yra neprieinama, slapta ar nesuprantama. Informacijos pateikimo vieta turi būti lengvai prieinama, apie ją turi žinoti visi laive dirbantys jūrininkai, ir bet kuriuo metu turėtų galėti ją pasiekti. Informacijos pateikimo kalba yra tokia kalba, kuria jūrininkai įprastai kalba laive, pavyzdžiui, jiems ta kalba yra duodami nurodymai ir pan., taip pat informacija pateikiama anglų kalba. Tabelyje yra nurodomos visos laive dirbančių asmenų pareigybės ir prie kiekvienos iš jų nurodoma atskirai grafikas jūroje ir grafikas uoste. Taip pat pateikiama informacija apie Europos Sąjungos narės įstatymuose, poįstatyminiuose aktuose arba įmonės lokaliniuose aktuose nustatytą maksimalų darbo valandų skaičių ir minimalų poilsio valandų skaičių (Tarybos direktyva 1999/63/EB..., 1999).

Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotų laivų tabeliuose privalo būti skelbiama informacija nurodyta Direktyvoje 1999/63/EB. Papildomai laivuose, kurie yra registruoti Lietuvoje, turi būti pateikta informacija apie kolektyvines sutartis. Informacija

⁵ Samprata pateikiama visuotinėje Lietuvių kalbos enciklopedijoje – tabelis (lot. tabella – lentelė), įmonės, įstaigos, organizacijos darbo laiko apskaitos ir kontrolės žiniaraštis. Tabelyje žymimas darbuotojų darbo pradžios ir pabaigos laikas, bendras darbo laikas, dienos, kai darbuotojai nedirbo (poilsio ir švenčių dienos, atostogų, nedarbingumo laikotarpiai ir kita). <https://www.vle.lt/straipsnis/tabelis-1/>.

tabelyje turi būti skelbiama ir lietuvių kalba. Nurodomas reikalavimas daryti įrašus apie laive dirbančių jūrininkų poilsio laiką, jų paskirtis kontroliuoti ar yra laikomasi maksimalaus darbo ir minimalaus poilsio reikalavimų. Tokiu atveju yra fiksuojamas bet koks nukrypimas nuo darbo laiko normos, vėliau šis laikas jūrininkui privalo būti kompensuotas (Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m. birželio 21 d. nutarimas Nr. 496..., 2017).

Darbo laive reglamentavimas yra išskirtinis, atsižvelgiant į tai, jog anksčiau minėta TDO Konvencijos dėl darbo jūrų laivyboje reguliavo apima skirtingos 37 jūrinės konvencijos galima daryti prielaidą, jog darbo laiko reguliavimas jūriniuose laivuose yra ypatingas ir sudėtingas. Vienu teisės aktu nusakyti visas darbo laive taisykles nepakanka. Viena organizacija arba pavienė valstybė to padaryti yra nepajėgi, todėl darbo laiką jūroje reglamentuoja tarptautinės, Europos Sąjungos, bei nacionalinių teisių, teisės normos.

4.2. Jūrininkų, dirbančių žvejbiniuose laivuose, darbo laiko teisinis reguliavimas

Žvejbiniai laivai, vieninteliai laivai specifiskai išskiriami reguliuojant juose dirbančių darbuotojų darbo ir poilsio laiką. Tarptautinė darbo organizacijos konvencija dėl darbo žvejybos sektoriuje pripažįsta, jog darbas žvejbiniame laive yra pavojingas darbas, t. y. žvejo profesija yra pavojinga profesija lyginant su kitomis profesijomis (Tarptautinės darbo organizacijos konvencija dėl darbo..., 2007).

Direktyva 2003/88/EB apima ir darbuotojų dirbančių jūrų žvejbiniuose laivuose darbo laiko teisinius santykius. Direktyvoje 2003/88/EB įtvirtinta pareiga Europos Sąjungos valstybėms narėms nepaisant to su, kurios Europos Sąjungos valstybės narės vėliava plaukioja žvejbinis laivas, užtikrinti darbuotojų dirbančių jūrų žvejbiniuose laivuose darbo laiko normos laikymąsi. Darbuotojų sauga ir sveikata yra prioritetas, todėl Europos Sąjungos valstybėms narėms svarbu imtis priemonių tai užtikrinti. Priemonės kuriomis galima to pasiekti: reikia nustatyti viršutines ribas maksimaliam darbo laiko valandų skaičiui ir tuo pačiu metu reikėtų pasakyti, koks yra darbuotojo poilsio minimumas. Direktyva 2003/88/EB nurodo, jog jūrininkas neturėtų dirbti daugiau kaip 48 valandų per apskaitinį laikotarpį. Tiesa, žvejų apskaitinis laikotarpis išsiskiria iš anksčiau aptartų transporto šakų darbuotojų, kurių darbo laiką reguliuoja Direktyva 2003/88/EB. Šiuo atveju Direktyva 2003/88/EB nurodo, jog apskaitinis laikotarpis negali būti ilgesnis nei 12 mėnesių. Darbo valandų per dieną skaičius apribojamas ir žvejams, t. y. 14 valandų per dieną. Kaip ir su kitais laivais tokiu atveju galėtų būti pažeistas minimalus 10 – ties valandų poilsio laikotarpis, todėl darbo valandų maksimalios lubos nustatomos

nepažeidžiant poilsio laiko. Per savaitę žvejys neturėtų dirbti daugiau nei 72 valandų (Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/88/EB..., 2003).

Kolektyvinės sutartys ir kiti darbuotojų ir darbdavio susitarimai yra darbo teisės šaltinis. Jie yra skatinami, tačiau sudarant tokius susitarimus nereikia pamiršti, jog jie negali pažeisti imperatyvių teisės normų. Negalimi tokie susitarimai, kurie pažeistų darbuotojų saugos ir sveikatos apsaugos principus. Susitarus ilgesnes darbo valandas turėtų būti sutarta dėl tokio laiko kompensavimo. Galima susitart dėl dažnesnių, bei ilgesnių atostogų parplaukus į uostą (Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/88/EB..., 2003).

Kaip ir kituose laivuose, taip ir žvejybiniuose laivuose yra bendra taisyklė, jog darbo laiko norma yra 8 valandos. Išskirtinumas šių laivų yra tas, jog žvejybiniame laive visos dienos išplaukus į reisą yra laikomos darbo dienomis, nepriklausomai nuo poilsio ar šventinių dienų (Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m. birželio 21 d. nutarimas Nr. 496..., 2017). Visuotinė lietuvių kalbos enciklopedija žvejybinį laivą apibrėžia kaip laivą kurio paskirtis yra „<...> žuvims gaudyti, doroti arba vežti“⁶. Tai suponuoja, jog žvejybiniame laive vyksta daugiau procesų negu žuvų gaudymas. Pagavus žuvis reikia jas tinkamai laikyti ir išsaugoti iki jų pargabenimo į uostą. Todėl gali kilti poreikis, jog laivas dirbtų visą parą. Tokiu atveju yra gamybinis būtinumas nustatyti darbą pamainomis (budint laive). Laive turėtų būti nustatomos 3 pamainos, tai reikštų jog žvejai dirba po 8 valandas per pamainą. Tokiu atveju privalo būti vedama suminė darbo laiko apskaita, kurios laikotarpis ne ilgesnis nei vieneri metai (Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m. birželio 21 d. nutarimas Nr. 496..., 2017).

Jūrų žvejybiniuose laivuose darbo laiko apskaitos, darbo laiko žymėjimo, sumavimo ir kompensavimo taisyklės yra tokios pat, kaip ir kituose laivuose, kurie aptarti anksčiau, todėl nebus atkartojamos.

4.3. Transporto darbuotojų darbo laiko reguliavimas vidaus vandenu transporte

Lietuvos Respublikos vidaus vandenu transporto kodeksas nurodo, jog vidaus vandenu laivu bus vadinama tokia savaeigė arba nesavaeigė transporto priemonė, kurios paskirtis išsiskiria tuo, kad ji naudojama vidaus vandenyse. Jei laivas yra priskiriamas sportiniam arba laisvalaikio naudojimui, jis nors ir plaukios vidaus vandenyje nebus priskiriamas prie šių laivų. Vidaus transporto įgulos nariams priskiriami: „kapitonas (škiperis), mechanikai, elektromechanikai, upeiviai, motoristai ir elektrikai, turintys teisę dirbti vidaus vandenu

⁶ Visuotinė Lietuvių kalbos enciklopedija <https://www.vle.lt/straipsnis/zvejybos-laivas/>.

laivuose ir plūduriuojančiuosiuose įrenginiuose“ (Lietuvos Respublikos vidaus vandenu transporto kodeksas, 1996).

Vidaus vandenyse plaukiojančių laivų darbuotojų darbo laiką reguliuoja: Direktyva 2003/88/EB ir 2014 m. gruodžio 19 d. Tarybos direktyva 2014/112/ES, kuria įgyvendinamas Europos baržų sąjungos (EBS), Europos laivavedžių organizacijos (ELO) ir Europos transporto darbuotojų federacijos (ETF) sudarytas Europos susitarimas dėl tam tikrų vežimo vidaus vandens keliais sektoriaus darbo laiko organizavimo aspektų (toliau – Direktyva 2014/112/ES). Darbo diena organizuojama taip, jog darbuotojas dirbtų 8 valandas per dieną. 8 valandų trukmės darbo diena gali būti prailginama, tokiu atveju turi būti taikoma suminė darbo laiko apskaita. Savaitės darbo laiko norma neturėtų viršyti 48 valandų (Tarybos direktyva 2014/112/ES...,2014). Direktyva 2003/88/EB taip pat nurodo, jog: „vidutinis darbo laikas, įskaitant viršvalandžius, per kiekvieną septynių dienų laikotarpį nebūtų ilgesnis kaip 48 valandos.“. Direktyva 2014/112/ES nurodo, maksimalų darbo dienos valandų laiką – 14 valandų. Tačiau yra išskiriamas ir kitas maksimalus per savaitę dirbamas darbo laikas, kuris negali būti ilgesnis, nei 84 valandos, darbo laiko normą sumažinant iki maksimalių 72 valandų, jei darbo grafike buvo daugiau darbo, nei poilsio dienų. Toks nurodomas maksimalus darbo valandų skaičius, bene, dvigubai didesnis, nei anksčiau nurodytas. Tai pateisinama dėl to, nes vidaus vandenu transporto darbuotojų įprasta atliekamo darbo laiko dalis gali būti – darbas budint (Tarybos direktyva 2014/112/ES...,2014).

Vidaus vandenu transporte dirbančių darbuotojų naktinio darbo laiko norma taip pat yra trumpesnė. Jei darbuotojo darbas įprastai dirbamas naktimis, tai jo darbo laiko norma negali būti didesnė nei 42 valandos, per 7 dienų laikotarpį. Pagal bendrą taisyklę mobilieji vidaus vandenu transporto darbuotojai dirba 6 darbo dienas per savaitę ir jiems taikoma suminė darbo laiko apskaita, kurios laikotarpis negali būti numatytas ilgesnis už vienerius metus. Jei vidaus vandenu mobiliam transporto darbuotojui reikėjo dirbti daugiau valandų nei yra jo darbo laiko trukmė, darbuotojas neturėjo galimybės pasinaudoti visu kasdienio poilsio laiku, buvo sutrukdytas per kassavaitinio poilsio laiką, arba turėjo dirbti švenčių dieną, šis laikas darbuotojui privalo būti kompensuojamas „<...> darbuotojams jų pageidavimu suteikiama poilsio diena (dienos) darbo, kolektyvinėje sutartyje ar darbo tvarkos taisyklėse nustatyta tvarka arba papildomai apmokama kaip už viršvalandinį darbą <...>“. Toks kompensavimas nėra taikomas kitiems transporto darbuotojams (kelių transporto, geležinkelių transporto, civilinės aviacijos transporto) (Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m. birželio 21 d. nutarimas Nr. 496..., 2017).

Mobiliųjų vidaus transporto darbuotojų darbo laiko teisinis reguliavimas išsiskiria išskirtine nuostata, kuri įtvirtinta Direktyvoje 2014/112/ES. Direktyva 2014/112/ES nurodo, jog maksimalus paeiliui einančių darbo dienų skaičius negali būti ilgesnis nei 31 dienos. Šiuo atveju darbo dienos ir poilsio laikas yra susijęs, nes priklausomai nuo to kiek dienų buvo dirbta suteikiamos laisvos – poilsio dienos. Direktyva 2014/112/ES net išskiria vidaus vandenių mobilių transporto darbuotojų bruožą, jog jie neretai linkę ne tik dirbti laive bet ir gyventi jame kurį laiką, t. y. po darbo likti laive, jame ilsėtis, nakvoti. Taip nevykstant į namus ir sutaupant daugiau poilsio laiko. Taigi, darbuotojams laisvos nuo darbo dienos suteikiamos priklausomai nuo paeiliui einančių darbo dienų skaičiaus, šiuo atveju atsižvelgiama į darbuotojo grafiką, pavyzdžiui, jei darbo grafike numatyta, jog darbuotojas dirbs 20 dienų iš eilės jam prie mažiausio paeiliui einančio poilsio dienų skaičiaus bus pridama 5 poilsio dienos ir panašiai. Tai reikštų, jog kuo daugiau dienų toks darbuotojas dirbtų laive, tuo daugiau jis gautų papildomų laisvų darbo dienų (Tarybos direktyva 2014/112/ES...,2014). Šiuo atveju darbo laiko reguliavimo problema yra ta, jog darbuotojai yra linkę dirbti ilgesnes valandas ir daugiau dienų iš eilės, neturint laisvadienių. Todėl Valstybės narės turi užtikrinti, jog darbuotojui bus suteikiamas papildomas poilsio laikas, taip pat turi būti ribojamas darbo laikas.

Lietuvoje dirbančių laivų, kurie plaukioja vidaus vandenyse, darbuotojų darbo laiko apskaitos vedimo taisyklės yra tokios pat kaip ir anksčiau aptartuose kitokuose laivuose. Tačiau papildomai žiniaraštyje reikia nurodyti: informacija apie laivą (laivo pavadinimas), darbuotoją identifikuojančius duomenis (vardą ir pavardę), atsakingo darbuotojo laivavedžio vardą ir pavardę. Taip pat išsiskiria ir žiniaraščio patikra, ji atliekama darbdavio kartu su darbuotoju. Yra patikrinama ar žiniaraštyje pateikiama informacija yra teisinga ir tai yra patvirtinama šalių. Darbuotojas gauna patvirtinančių informaciją įrašų kopijas, šiuos įrašus darbuotojas įpareigotinas saugoti vienerius metus. Originalūs žiniaraščiai lieka laive, jų saugojimo terminas yra toks koks yra apskaitinis laikotarpis (Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m. birželio 21 d. nutarimas Nr. 496..., 2017).

4.4. Vandens transporto darbuotojų darbo laiko reguliavimo išimtis, taikoma visuose laivuose

Nagrinėjant darbo laiko reguliavimą vandens transporte išsiskiria ekstremalių situacijų įveikimo reguliavimas. Laivas yra tokia transporto priemonė, kuri plaukia jūroje ar vandenyne toli nuo kranto, todėl ištikus nelaimei ne tik krantas gali būti toli, bet aplinkui gali nebūti ir kitų laivų. Tokiu atveju reikia visų laive esančių jūrininkų pagalbos.

Jūrose ir vandenyse plaukiojantiems jūrininkams svarbus poilsis, kad atgauti jėgas. Direktyva 1999/63/EB reikalauja netrumpesnio kaip 10 valandų per parą poilsio laiko, tokio poilsio laiko trukmė per savaitę negali būti trumpesnė nei 77 valandos. Tačiau šio poilsio laiko gali būti nepaisoma, jei kyla grėsmė žmonių sveikatai ar gyvybei (įskaitant gretimus laivus), taip pat materialiams gėrimams – kroviniams ar kitiems laivams. Tokiu atveju privalu nedelsiant imtis veiksmų, nepaisant to ar bus pažeisti maksimalūs darbo laiko reikalavimai. Direktyva 1999/63/EB nurodo, jog tokiu atveju laivo kapitoniui yra suteikiama teisė, reikalauti jūrininkų dirbti neribotą laiką laive. Manytina, jog šiuo atveju laivo, jame esančių asmenų bei krovinių, saugumas yra prioritetas, tai yra objektyvios priežastys, kurios pateisina darbo laiko normos diferencijavimą. Situacija, kuomet laivo kapitonas gali reikalauti jūrininkus dirbti neribotą laiką tarpą negali trukti amžinai. Normalios padėties atkūrimas yra tas veiksnys, kuris lemia, jog vėl turi būti laikomasi darbo ir poilsio grafikų. Šiuo atveju tampa svarbus poilsio laikas, jei buvo dirbta daugiau valandų, nei leidžia teisės aktai, darbuotojui poilsio laikas kompensuojamas, suteikiant jam pakankamai laiko pailsėti ir atgauti jėgas (1999/63/EB dėl Europos bendrijos laivų..., 1999). Atitinkamai ir TDO Konvencijoje dėl darbo jūrų laivyboje nurodoma laivo kapitono teisė, stabdyti darbo laiko grafiką esant ekstremaliai situacijai (Tarptautinės darbo organizacijos konvencija dėl darbo..., 2006).

Vyriausybės nutarimas Nr. 496 aiškiai pateikia kokios situacijos bus laikomos avarine ar ekstremalia situacija. Tokiais darbais laikomi: „avariniai darbai, susiję su žmonių, laivo ir krovinių gelbėjimu (taip pat pagalba kitiems laivams nelaimės atveju); avraliniai darbai: atsiradę dėl audringo oro ar įspėjimo apie audrą: papildomas krovinių pritvirtinimas, burių ir tentų pakėlimas ir nuleidimas, papildomas švartavimosi lynų padavimas, laivo nuplukdymas į saugią vietą, pasirengimas saugiam laivo stovėjimui ar darbui, laivo plaukimas siaurumomis ir kiti darbai, priklausantys nuo susidariusių aplinkybių; susiję su laivo įplaukimu į jūrų uostą ir išplaukimu iš jo, laivo priešvartavimu ir atšvartavimu uoste; laivo priėmimas ir perdavimas, pastatymas į doką ir išplukdymas iš jo, švartavimosi ir plaukimo bandymai po remonto.“ (Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m...).

Išskiriant žvejybinius laivus, juose teisė kapitonui stabdyti darbo laiko grafiką ir reikalauti dirbti neapibrėžtą laiką valandų galima, kai reikia atlikti: „avarinį darbą <...>, avralinį darbą <...>, taip pat darbą, susijusį su žūklės sąlygomis, ar kokį kitą darbą, jeigu to reikia laivo, laive esančių žmonių ar krovinių saugumui užtikrinti arba kad būtų suteikta pagalba kitiems skęstantiems laivams ar žmonėms“ (Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m...).

5. CIVILINĖS AVIACIJOS MOBILIŲJŲ TRANSPORTO DARBUOTOJŲ DARBO LAIKO REGULIAVIMAS

Šioje magistro darbo dalyje analizuojama civilinės aviacijos įmonėse dirbančių darbuotojų, darbo laiko reglamentavimas, jo ypatumai ir su tuo susijusios problemos.

Europos Sąjungos teisės sistemoje galiojusi 1993 m. lapkričio 23 d. Tarybos direktyva 93/104/EB dėl tam tikrų darbo laiko organizavimo aspektų, reguliavo tam tikrus darbo laiko aspektus. Tačiau civilinė aviacija į šios direktyvos reguliavimo ratą nepateko. Dėl šios priežasties reikėjo imtis veiksmų, jog šiame sektoriuje būtų sureguliuotas darbo laikas. Europos aviakompanijų asociacija, Europos transporto darbuotojų federacija, Europos skrydžių įgulų asociacija, Europos regioninių aviakompanijų asociacija ir Tarptautinė oro vežėjų asociacija (toliau – Organizacijos) (Tarybos direktyva 2000/79/EB..., 2000) ėmėsi veiksmų, jog būtų sukurtas konkrečiai civilinėje aviacijoje dirbančių darbuotojų darbo laiko reguliavimas. Organizacijų pradėtos derybos su Europos Komisija buvo sėkmingos ir buvo sudarytas susitarimas, kurio įgyvendinimui buvo pasitelkta direktyvos forma ir sukurta 2000 m. lapkričio 27 d. Tarybos Direktyva 2000/79/EB dėl Europos aviakompanijų asociacijos (AEA), Europos transporto darbuotojų federacijos (ETF), Europos skrydžių įgulų asociacijos (ECA), Europos regioninių aviakompanijų asociacijos (ERA) ir Tarptautinės oro vežėjų asociacijos (IACA) Europos susitarimo dėl civilinės aviacijos mobiliųjų darbuotojų darbo laiko organizavimo (toliau – Direktyva 2000/79/EB) (Tarybos direktyva 2000/79/EB..., 2000). Direktyva 2000/79/EB visų pirma atkreipia dėmesį į mobiliųjų civilinės aviacijos darbuotojų saugą ir sveikatos apsaugą, bei tinkamą darbo pobūdį. Norint užtikrinti anksčiau minėtus prioritetus svarbu sureguliuoti darbo laiko taisykles ir užtikrinti, jog jų būtų laikomasi.

Direktyva 2000/79/EB reguliuodama civilinės aviacijos darbuotojų darbo laiką pateikia du skaičius. Pirmasis yra 2000 valandų, tiek valandų gali dirbti per metus civilinės aviacijos darbuotojas. Antras Direktyvoje 2000/79/EB pateikiamas skaičius yra 900 valandų. Tai yra skaičius apibrėžiantis bendrą skrydžio laiką. Tai reiškia, jog mobiliųjų civilinės aviacijos darbuotojų darbo laikas skirstomas į dvi dalis, t. y. darbo laiką kurį civilinės aviacijos darbuotojas dirba ne orlaivyje ir darbo laiką atliekamą orlaivyje jam skrendant. Bendro skrydžio laiko nereikėtų suprasti tik lingvistiškai, t. y. tik lėktuvo skridimo momento. Į bendrą skrydžio laiką pagal Direktyvos 2000/79/EB reglamentavimą patenka ir kiti laikotarpiai, nuo lėktuvo pajudėjimo siekiant pakilti iki momento kai visi varikliai sustabdomi. Lyginant su kitomis magistro darbe aptartomis transporto šakomis, toks darbo laiko valandų nustatymas yra išskirtinis, nes nustatoma, kiek maksimaliai

valandų aviacijos darbuotojai gali dirbti per metus. Darbdaviai organizuodami civilinės aviacijos darbuotojų darbo laiką privalo jį organizuoti taip, jog nebūtų viršytas maksimalus valandų skaičius per metus.

Civilinės aviacijos mobiliųjų transporto darbuotojų darbo laiką reguliuoja ir 2008 m. rugpjūčio 20 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 859/2008, iš dalies keičiantis Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3922/91 nuostatas dėl bendrųjų techninių reikalavimų ir administracinės tvarkos, taikomų komerciniam vežimui orlaiviais (toliau – Reglamentas Nr. 859/2008) (Komisijos reglamentas (EB) Nr. 859/2008). Reglamentas Nr. 859/2008 skirtas sureguliuoti civilinių lėktuvų naudojimą, kai lėktuvo paskirtis – komercinis susisiekimas. Reglamentas Nr. 859/2008 apibrėžia taisykles kaip turi būti organizuojamas civilinės aviacijos darbuotojų darbo laikas. Visų pirma darbo laikas yra ribojamas atsižvelgiant į maksimalius darbo laiko valandų reikalavimus. Šiems darbuotojams yra sudaromi darbo grafikai, kurie turi būti skelbiami iš anksto, taip pat skrydžio laikas turi būti planuojamas iš anksto, kad nebūtų viršyta tarnybinio skrydžio trukmė (tarnybinio skrydžio laikas yra bet kuris laikas, kuomet darbuotojas skrenda kaip orlaivio įgulos narys, nuo reikalavimo atvykti į skrydį iki skrydžio pabaigos). Reikėtų atsižvelgti ir į susijusius skrydžius, laikotarpį kol darbuotojas laukia kito susijungiančio skrydžio, lėktuvo sustojimo laikotarpį. Taip pat planuojant darbo laiką reikia atsižvelgti ne tik į skrydžio laikotarpius, bet ir kitą darbo laiką, kuris reikalingas skrydžio įgulai pasiruošti skrydžiui. Reglamentas Nr. 859/2008 išsiskiria išskirtine nuostata, jame nurodoma, jog turi būti parengta darbuotojų poilsio schema. Tokios taisyklės kitose transporto šakose nėra. Manytina, jog tokiu būtu gali būti lengviau kontroliuoti, kiek laiko ilsėjosi ir kiek laiko dirbo mobilusis civilinės aviacijos transporto darbuotojas. Tokiu atveju lengviau užtikrinti, jog tarp skrydžių įgulos nariai pailsės ir darbo metu nejaus nuovargio, dėl kurio gali kilti pavojus.

Civilinės aviacijos darbuotojų darbo laiko organizavimas ypatingai susijęs su poilsio laiku. Ilgi ir dažni skrydžiai gali daryti neigiamą poveikį žmogaus organizmui ir koncentracijai. Organizuojant darbo laiką atkreiptinas dėmesys į ilgo darbo laiko ir trumpo poilsio laiko sąveiką. Svarbu, jog įgulos narys per laiko tarpą nuo vieno iki kito tarnybinio skrydžio pailsėtų ir atgautų jėgas, nesijaustų pavergęs ir galėtų išlaikyti skrydžio saugos lygį. Todėl neturėtų būti trikdomas darbuotojo darbo ir poilsio laiko režimas, pavyzdžiui, darbas dienos metu keičiamas į darbą nakties metu. Žinoma darbdavys privalo užtikrinti tinkamas poilsio sąlygas, tačiau nereikėtų pamiršti, jog suteiktą poilsio laiką kiekvienas įgulos narys planuoja pats. Įgulos narys planuodamas poilsio laiką turėtų jį išnaudoti taip, jog tinkamai pailsėtų (Komisijos reglamentas (EB) Nr. 859/2008). Šiuo atveju matoma, jog

darbdaviui yra nustatomi itin griežti reikalavimai susiję su darbuotojo darbo laiko organizavimu.

Magistro darbe aptarta Direktyva 2000/79/EB nurodė civilinės aviacijos darbuotojų darbo laiko normą per metus. Reglamentas Nr. 859/2008 nurodo trumpesnių laikotarpių darbo laiko normą. Reglamente Nr. 859/2008 taip pat yra išskiriami du laikotarpiai: bendras darbo laikas ir skrydžio laikas. Mobilusis civilinės aviacijos darbuotojas per 7 dienų laikotarpį neturėtų dirbti daugiau negu šešiasdešimties valandų. Šiuo atveju mėnesio laikotarpiu yra laikomos 28 dienos. Per šias 28 dienas civilinės aviacijos darbuotojas negali dirbti daugiau kaip 190 valandų iš kurių skrydžio laikas negali viršyti 100 valandų. Tarnybinio skrydžio laikas yra ribojamas, jis negali būti ilgesnis nei 13 valandų per parą. Esant objektyviai būtinybei, toks laikas gali būti pratęstas vienai valandai, tačiau darbo laikas negali būti pratęstas daugiau nei 2 kartus per 7 dienų laikotarpį. Planuojant skrydžio laiką, turi būti planuojamas ir poilsio laikas, poilsio laikas priklauso nuo skrydžio ilgumo. Prailginus skrydžio laiką įgulos nariams yra suteikiamas papildomas poilsio laikas, kurio trukmė yra 4 valandos. Jis gali būti suskirstytas į dvi dalis, t. y. 2 papildomos poilsio valandos prieš skrydį ir 2 papildomos valandos po skrydžio. Arba suteikiant 4 valandas poilsio po skrydžio. Toks darbo laiko prailginimas negali būti savavališkas. Tokį prailgintą tarnybinio skrydžio darbo laiką turi patvirtinti įgaliota institucija. Įrodinėjimo pareiga, jog bus užtikrintas saugumas priklauso darbdaviui (Komisijos reglamentas (EB) Nr. 859/2008..., 2008).

Kaip ir kitose aptartose transporto sektoriuose, taip ir civilinėje aviacijoje gali susiklostyti situacija, kai darbo laikas turi būti pratęsimas. Anksčiau nurodyta, jog galima pratęsti skrydžio laiką viena valanda, tačiau susiklosčius nenumatytoms aplinkybėms įgulos vadas pasitaręs su įgulos nariais gali priimti sprendimą šį laiką pratęsti. Tokiu atveju skrydžio laiko pratęsimas neturėtų būti ilgesnis nei 2 valandos. Jei orlaivio įguloje yra pakankamai narių užtikrinti saugumą šį laiką galima pratęsti iki 3 valandų. Nepakankant šių valandų, turėtų būti sprendžiamas klausimas ar orlaiviui toliau skristi į suplanuotą vietą ar leistis atsarginėje vietoje. Apie tokį darbo laiko valandų prailginimą privaloma pranešti įgaliotai institucijai (Komisijos reglamentas (EB) Nr. 859/2008..., 2008).

Į bendrą mobiliųjų civilinės aviacijos darbuotojų darbo laiką įskaitomas laikas, kurį jie praleidžia budint oro uoste. Budėjimo laikas pradedamas skaičiuoti, nuo momento, kuomet civilinės aviacijos darbuotojas atvyko į budėjimo punktą iki budėjimo laiko pabaigos. Budėjimo laikas gali būti užbaigiamas tarnybinio skrydžio laiku, arba darbuotojas po budėjimo laiko gali turėti poilsio laiką. Budėjimo laikas atitinkamai pažymimas (Komisijos reglamentas (EB) Nr. 859/2008..., 2008).

Darbo laiko apskaitos vedimas yra svarbus užtikrinti, jog yra paisoma maksimalaus darbo ir minimalaus poilsio reikalavimų. Mobilųjų civilinės aviacijos darbuotojų darbo laiko apskaitos vedimas pasižymi ypatybė, jog kiekvienas darbuotojas turi savo asmeninę bylą, kurioje yra renkama svarbi informacija apie visus skrydžių laikus, darbo laiko ar tarnybinio skrydžio pradžios, trukmės ir pabaigos laiką, taip pat registruojamas poilsio laikas ir laisvos dienos. Gali būti, jog aviacijos darbuotojas dirba ne pas vieną darbdavį, todėl darbdavys negali įgulos nario byloje turėti visos reikiamos informacijos, tokiu atveju įgulos narys turi vesti pats savo asmeninę bylą į kurią įrašo anksčiau aptartą informaciją (Komisijos reglamentas (EB) Nr. 859/2008..., 2008). Asmeninės darbo laiko bylos vedimas yra išskirtinis civilinės aviacijos darbuotojų darbo laiko apskaitos vedimo požymis.

Kadangi mobiliųjų civilinės aviacijos darbuotojų darbas atliekamas kelionėje svarbu atsakyti, ar šis darbas laikomas komandiruote. Lietuvos Respublikos Aukščiausiasis Teismas savo praktikoje yra išaiškinęs, jog orlaivio įgulos nario skrydis į kitą valstybę, trunkantis ne daugiau kaip vieną dieną, nėra laikomas tarnybine komandiruote. Tarnybinė komandiruotė pasižymi tuo, jog darbuotojas vykdo darbdavio tarnybinį pavedimą. Tad, jei orlaivio įgulos narys skrenda į užsienio valstybę, ne ilgesniam nei vienos dienos terminui, laikytina jog atliekama darbo sutartyje sulygta funkcija (Lietuvos Respublikos Aukščiausiojo Teismo 2005 m. gegužės 20 d. nutartis).

Civilinė aviacija išsiskiria savo teisiniu darbo laiko reguliavimu. Direktyvoje 2000/79/EB nurodoma, jog civilinė aviacija pasižymi integruotu pobūdžiu, taip pat joje vyrauja didelė konkurencija, todėl Valstybės narės negali pavieniui pasiekti tikslų, kurie yra susiję su darbuotojų sauga ir sveikata. Iš pateikto civilinės aviacijos darbuotojų darbo laiko teisinio reguliavimo matyti, jog reguliuojant darbo laiką yra skiriamas ypatingas dėmesys poilsio laiko užtikrinimui. Civilinės aviacijos darbuotojų darbo laikas ir poilsio laikas itin griežtai sureguliuotas.

IŠVADOS

Išnagrinėjus magistro darbo temą galima padaryti šias išvadas:

1. Mabiliojo transporto sektoriuje dirbančio darbuotojo darbo išskirtinumas – darbas atliekamas kelionėje, nutolus nuo gyvenamosios vietos, ilgos darbo valandos, sunkus darbas keliantis nuovargį, sunku atriboti darbo ir poilsio laiką, leidžia išskirti atskirą mabiliojo transporto darbuotojo sampratą. Mabilioju transporto sektoriaus darbuotoju laikytinas toks darbuotojas, kuris darbą atlieka kelionėje, gabendamas krovinius ir (arba) keleivius. Transporto sektoriaus darbo teisinio reguliavimo tikslas – darbuotojų sauga ir sveikata darbe. Atsižvelgiant į išskirtines transporto darbuotojų darbo sąlygas, transporto sektoriuje nepakanka bendrųjų darbo teisės normų užtikrinti šio tikslo įgyvendinimą. Todėl mabiliojų transporto darbuotojų darbo laiko normos yra diferencijuojamos, nustatant specialias taisykles, kurios atitinka konkrečios transporto šakos darbuotojų darbo specifiką.

2. Kelių transporto sektorius yra plačiai sureglamentuotas sektorius. Tačiau susiduriama su naudojamų sąvokų, apibrėžti kelių transporto darbuotojų darbo laiką, nevienodo supratimo problema. Dėl šios problemos ne visuomet lengva atriboti, kuris laikas yra laikytinas darbo, ir kuris laikas yra laikytinas poilsio laiku. Taip pat, neretai darbuotojai ir darbdaviai prastai išmano teisės aktus, reglamentuojančius darbo laiką, todėl yra pažeidžiamos maksimalaus darbo laiko taisyklės. Kelių transporto darbuotojų darbo laiko teisiniame reguliavime pastebimos teisinio reguliavimo spragos, kuomet nėra sureguliuotos situacijos, kai mobilusis kelių transporto darbuotojas dirba keliems darbdaviams. Netinkamai suregulius darbo keliems darbdaviams santykius atsiranda grėsmė, jog bus pažeisti maksimalūs darbo laiko reikalavimai. Su problemomis susiduriama ir tikrinant, ar tinkamai vedama darbo laiko apskaita ir laikomasi maksimalių darbo laiko normos reikalavimų, nes trūksta tikrinančių pareigūnų.

3. Geležinkelių transporte dirbančių darbuotojų darbo laiko teisiniame reguliavime nepastebima ryškių problemų. Europos Sąjungos teisės aktai, kurie reguliuoja mabiliojų geležinkelių transporto darbuotojų darbo laiką, sėkmingai perkelti į Europos Sąjungos valstybių narių teises sistemas. Mabiliojų geležinkelių transporto darbuotojų darbo laiko režimas priklauso nuo užimamų pareigų. Ypač griežtai reglamentuojamas traukinio mašinistų darbo laikas, atkreipiamas dėmesys į nuovargį, yra nustatoma mažesnė darbo laiko norma, nei kitiems geležinkelių transporte dirbantiems mabiliojiems darbuotojams. Tačiau iš teisinio reguliavimo išsiskiria keleivius aptarnaujantys mabilieji darbuotojai, jų darbo valandos yra itin ilgos (pamaina gali trukti 16 valandų).

4. Vandens transportas išsiskiria plačiu teisiniu reguliavimu, kurio tikslas nustatyti vandens transporte dirbančių darbuotojų darbo ir poilsio laiko valandas. Atskirai yra reguliuojamas jūrose ir vandenynuose dirbančių jūreivių darbo laikas, žvejybiniuose laivuose dirbančių žvejų darbo laikas ir vidaus transporte dirbančių darbuotojų darbo laikas. Šis transporto sektorius išsiskiria ilgomis darbo ir trumpesnėmis nei kitose transporto šakose poilsio valandomis. Ilgos darbo valandos kompensuojamos suteikiant ilgesnes atostogas, nei kitiems darbuotojams. Vandens transporto išskirtinumas yra tai, jog gali būti nesilaikoma maksimalių darbo laiko reikalavimų, ekstremalių situacijų metu, kuomet laive esantiems asmenims ir pačiam laivui gresia pavojus.

5. Civilinės aviacijos darbuotojų darbo laikas pasižymi išskirtiniu reguliavimu: darbo laikas skirstomas į bendrą darbo laiką ir skrydžio darbo laiką, visa tai yra išreiškiama valandomis per metus. Reguluojant civilinės aviacijos darbuotojų darbo laiką daug pareigų priskiriama darbdaviui. Darbdavys turi užtikrinti, jog mobilusis civilinės aviacijos darbuotojas nedirbtų per daug valandų ir turėtų pakankamai laiko poilsiui, tai siekiama padaryti per aiškias ir griežtas darbo laiko organizavimo taisykles darbdaviui. Civilinės aviacijos darbuotojų darbo laiko apskaita yra itin griežta, nėra toleruoti darbo laiko normos pažeidimai.

ŠALTINIŲ SĄRAŠAS

Teisės norminiai aktai

Tarptautinės teisės aktai:

1. Europos šalių susitarimas dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR) (1970). *Valstybės žinios*, 2000, Nr. 59-1762;
2. Tarptautinės darbo organizacijos konvencija dėl darbo jūrų laivyboje (2006). *Valstybės žinios*, 2013, 78-3941.
3. Tarptautinės darbo organizacijos konvencija dėl darbo žvejybos sektoriuje (2007). TAR, 2016, 28231

Europos Sąjungos teisės aktai

4. Tarybos 1991 m. gruodžio 16 d. Reglamentas (EEB) Nr. 3922/91 dėl techninių reikalavimų ir administracinės tvarkos suderinimo civilinės aviacijos srityje. OL L 373, p. 4.
5. Tarybos 1999 m. birželio 21 d. 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. OL L 167, p. 33.
6. Tarybos 2000 m. lapkričio 27 d. direktyva 2000/79/EB dėl Europos aviakompanijų asociacijos (AEA), Europos transporto darbuotojų federacijos (ETF), Europos skrydžių įgulų asociacijos (ECA), Europos regioninių aviakompanijų asociacijos (ERA) ir Tarptautinės oro vežėjų asociacijos (IACA) Europos susitarimo dėl civilinės aviacijos mobiliųjų darbuotojų darbo laiko organizavimo. OL L 302, p. 57.
7. Europos Parlamento ir Tarybos 2002 m. kovo 11 d. direktyva 2002/15/EB dėl asmenų, kurie verčiasi mobiliąja kelių transporto veikla, darbo laiko organizavimo. OL L 80, p. 35.
8. Europos Parlamento ir Tarybos 2003 m. balandžio 29 d. direktyva 2003/88/EB dėl tam tikrų darbo laiko organizavimo aspektų. OL L 299, p. 9.
9. Tarybos 2005 m. liepos 18 d. direktyva 2005/47/EB, dėl Europos Geležinkelių Bendrijos (CER) ir Europos Transporto Darbuotojų Federacijos (ETF) susitarimo dėl mobiliųjų darbuotojų, teikiančių su sąveika susijusias tarpvalstybines paslaugas geležinkelių transporto sektoriuje, darbo sąlygų tam tikrų aspektų. OL L 195, p. 15.
10. Europos Parlamento ir Tarybos 2006 m. kovo 15 d. reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinantį Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85. OL L 102, p. 1.

11. Komisijos 2008 m. rugpjūčio 20 d. reglamentas (EB) Nr. 859/2008, iš dalies keičiantis Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3922/91 nuostatas dėl bendrųjų techninių reikalavimų ir administracinės tvarkos, taikomų komerciniam vežimui orlaiviais. OL L 254, p. 1.
12. Europos Parlamento ir Tarybos 2014 m. vasario 4 d. reglamentas (ES) Nr. 165/2014 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų, kuriuo panaikinamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų ir iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo. OL L 60, p. 1.
13. Tarybos 2014 m. gruodžio 19 d. direktyva 2014/112/ES, kuria įgyvendinamas Europos baržų sąjungos (EBS), Europos laivavedžių organizacijos (ELO) ir Europos transporto darbuotojų federacijos (ETF) sudarytas Europos susitarimas dėl tam tikrų vežimo vidaus vandens keliais sektoriaus darbo laiko organizavimo aspektų. OL L 367, p. 86.

Nacionaliniai teisės aktai

14. Lietuvos Respublikos vidaus vandenų kodeksas (1996). *Valstybės žinios*. 105-2393.
15. Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas (1996). *Valstybės žinios*, 101-2300.
16. Lietuvos Respublikos civilinės aviacijos įstatymas (2000). *Valstybės žinios*. 94-2918.
17. Lietuvos Respublikos lygių galimybių įstatymas (2003). *Valstybės žinios*, 114-5115.
18. Lietuvos Respublikos įstatymas dėl Konvencijos dėl darbo jūrų laivyboje ratifikavimo (2013). *Valstybės žinios*, 68-3408.
19. Lietuvos Respublikos darbo kodeksas (2016). *Valstybės žinios*, 23709.
20. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m. birželio 21 d. nutarimas Nr. 496 „Dėl Lietuvos Respublikos darbo kodekso įgyvendinimo“. TAR, 10853.
21. Lietuvos transporto saugos administracija 2020 m. sausio 21 d. įsakymas Nr. 2BE-32 „Dėl Ūkio subjektų, vykdančių kelių transporto veiklą, keitimosi informacija elektroniniu būdu su Lietuvos transporto saugos administracija tvarkos aprašo patvirtinimo“. TAR, 946.

Specialioji literatūra

22. Usonis, J. (2003). *Darbo įstatymų bendrumo ir diferenciacijos principas. Jurisprudencija*, 32(40), 86-92.
23. Usonis, J. (2007). *Mobiliųjų kelių transporto darbuotojų darbo pobūdžio probleminiai aspektai. Jurisprudencija*, 3(93), 21-28.
24. Nekrošius, I. ir kt. (2008). *Darbo teisė. Vadovėlis*. Vilnius: teisinės informacijos centras.
25. Usonis, J. (2020). *Darbo santykių problemos kelių transporto įmonėse*. Iš: Mačernytė-Panomariovienė, I. ir Blažienė, I. ir Krasauskas, R. ir Petrylaitė, D. (red.) (2020). *Darbo teisės iššūkiai besikeičiančiame pasaulyje*. Mokslinių straipsnių rinkinys, Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 209-230.

Teismų praktika

Europos sąjungos teismų praktika

26. *Marc Michielsen and Geybels Transport Service NV* [CJEU], No. C-394/92, [09.06.1994]. ECLI:EU:C:2001:37.
27. *Skills Motor Coaches Ltd, B.J. Farmer, C.J. Burley and B. Denman* [CJEU], No. C-297/99, [18.01.2001]. ECLI:EU:C:2001:37.
28. *Smit Reizen BV prieš Minister van Verkeer en Waterstaat* [ESTT], Nr. C-124/09, [2010-04-29]. ECLI:EU:C:2010:238.
29. *Michael Dobersberger prieš Magistrat der Stadt Wien* [ESTT], Nr. C-16/18., [2019-12-19]. ECLI:EU:C:2019:1110.

Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo praktika

30. Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo 2015 m. gegužės 14 d. nutarimas. TAR, 7361.

Lietuvos Aukščiausiojo Teismo praktika

31. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2005 m. gegužės 20 d. nutartis civilinėje byloje Nr. Nr. 3K-3-253/2005.

Kiti šaltiniai

32. Europos bendrijų komisija (2008). *Komisijos Komunikatas Tarybai Prie Direktyvos 2005/47/EB pridėto 2004 m. sausio 27 d. socialinių partnerių susitarimo dėl mobiliųjų darbuotojų, teikiančių su sąveika susijusias tarpvalstybines paslaugas, darbo sąlygų tam tikrų aspektų, ekonominis ir socialinis poveikis*. [interaktyvus] Prieiga per internetą: <https://eurlex.europa.eu/legalcontent/LT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52008DC0855&from=en> [žiūrėta 2023 m. kovo 26 d.].
33. European Commission (2012). Report from the Commission To the European Parliament and the Council Implementation by Member States of Council Directive 2005/47/EC of 18 July 2005 on the Agreement between the Community of European Railways (CER) and the European Transport Workers' Federation (ETF) on certain aspects of the working conditions of mobile workers engaged in interoperable cross-border services in the railway sector [interaktyvus] Prieiga per internetą: https://www.parliament.bg/pub/ECD/122684COM_2012_627_EN_ACTE_f.pdf [žiūrėta 2023 m. kovo 26 d.].
34. Europos Komisija (2017). *Komisijos Ataskaita Europos Parlamentui, Tarybai ir Europos Ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui Direktyvos 2003/88/EB dėl tam tikrų darbo laiko organizavimo aspektų įgyvendinimo valstybėse narėse ataskaita*. [interaktyvus] Prieiga per internetą: <https://eur-lex.europa.eu/legal->

- content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52017DC0254&from=EN [žiūrėta 2023 m. kovo 26 d.].
35. Europos Komisija (2018). *Komisijos ataskaita Europos Parlamentui ir Tarybai dėl Reglamento (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir Direktyvos 2002/15/EB dėl asmenų, kurie verčiasi mobiliąja kelių transporto veikla, darbo laiko organizavimo įgyvendinimo 2015–2016 m.* [interaktyvus] <https://eurlex.europa.eu/legalcontent/LT/TXT/?uri=CELEX%3A52018DC0698&qid=1679835215788> Prieiga per internetą: [žiūrėta 2023 m. kovo 26 d.].
 36. Europos Komisija (2021). *Komisijos ataskaita Europos Parlamentui ir Tarybai dėl Reglamento (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir Direktyvos 2002/15/EB dėl asmenų, kurie verčiasi mobiliąja kelių transporto veikla, darbo laiko organizavimo įgyvendinimo 2017–2018 m.* [interaktyvus] Prieiga per internetą: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0610&qid=1679835671677> [žiūrėta 2023 m. kovo 26 d.].
 37. Statistical Office Of The European Communities (2022). *Key figures on European transport 2022 edition.* [interaktyvus] Prieiga per internetą: <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/15216629/15589759/KS-07-22-523-EN-N.pdf/3ef323b2-703a-9905-f24d-91db92a2931c?version=3.0&t=1673612473356> [žiūrėta 2023 m. kovo 26 d.].
 38. Visuotinė Lietuvių kalbos enciklopedija. *Tabelis* [interaktyvus] Prieiga per internetą: <https://www.vle.lt/straipsnis/tabelis-1/> [žiūrėta 2023 m. balandžio 2 d.].
 39. Visuotinė Lietuvių kalbos enciklopedija. *žvejybos laivas* [interaktyvus] Prieiga per internetą: <https://www.vle.lt/straipsnis/zvejybos-laivas/> [žiūrėta 2023 m. balandžio 2 d.].

SANTRAUKA

Transporto darbuotojų darbo laiko teisinio reguliavimo problemos

Džiuginta Vaščilaitė

Magistro darbe nagrinėjamas mobiliųjų transporto darbuotojų darbo laiko teisinis reguliavimas. Mobilieji transporto darbuotojai skirstomi į: kelių transporto, geležinkelių transporto, vandens transporto ir civilinės aviacijos darbuotojus. Mobilieji transporto darbuotojai pasižymi išskirtinėmis darbo sąlygomis, todėl jų darbo laikas diferencijuojamas, nustatant konkrečiai transporto šakai skirtą darbo laiko teisinį reguliavimą. Toks teisinis diferencijavimas yra pateisinamas, nes mobiliųjų transporto darbuotojų darbas atliekamas kelionėje, nutolus nuo namų, tokie darbuotojai dažniausiai negrižta po darbo dienos namo, gali miegoti ir leisti laisvą nuo darbo laiką darbo vietoje, todėl svarbu nustatyti darbo laiko taisykles, kurios padėtų atriboti darbo ir poilsio laiką. Taip pat teisinis reguliavimas turi užtikrinti, jog mobilieji transporto darbuotojai nedirbs per daug valandų. Ilgos darbo valandos ir trumpas poilsis yra nesuderinamas su visų transporto sektoriaus šakų tikslu – darbuotojo sauga ir sveikata. Dirbant ilgas valandas darbuotojas ne tik jaučia didelį nuovargį, tai gali kenkti jo sveikatai, taip pat didelis nuovargis gali kelti pavojų aplinkiniams, nes transporto darbuotojai dirba su tokiomis transporto priemonėmis, kurios gali sukelti didelę žalą. Norint užtikrinti darbuotojų saugą ir sveikatą darbe svarbu nustatyti teisinį reguliavimą, tada užtikrinti, kad jo yra laikomasi. Todėl magistro darbe yra pateikiamas kiekvienos transporto šakos mobiliųjų darbuotojų darbo laiko teisinis reguliavimas. Taip pat nurodoma, kokios problemos kyla reguliuojant darbo laiko klausimus, konkrečioje transporto šakoje, jei teisinis reguliavimas turi problemų.

SUMMARY

Problems of Legal Regulation of Working Time of Transport Workers

Džiuginta Vaščilaitė

The master's thesis examines the legal regulation of working time for mobile transport workers. Mobile transport workers are divided into: road transport, rail transport, water transport and civil aviation. Mobile transport workers are characterised by their specific working conditions and their working time is therefore differentiated by means of a transport-specific working time regulation. This legal differentiation is justified because the work of mobile transport workers is carried out on the move, away from home, they do not usually return home after a day's work, and they can sleep and spend their time off work at the workplace, which is why it is important to lay down rules on working time that help to distinguish between work and rest time. The legal framework must also ensure that mobile transport workers do not work excessive hours. Long working hours and short rest periods are incompatible with the objective of all branches of the transport sector, which is the safety and health of the worker. Working long hours not only causes extreme fatigue, which can be detrimental to a worker's health, but it can also cause danger to those around them, as transport workers work in vehicles that can cause serious damage. In order to ensure the health and safety of workers at work, it is important to establish a legal framework and then ensure that it is complied with. Therefore, the legal regulation of the working time of mobile workers in each branch of transport is presented in the master thesis. It also identifies what problems arise in the regulation of working time in a particular transport sector, if there are problems with the legal framework.