

**Vilniaus universiteto Teisės fakulteto**  
**Privatinės teisės katedra**

Monikos Šivickytės  
Dieninės studijų formos  
V kurso darbo šakos studentės

**Magistro darbas**  
**Darbo ir poilsio laikas transporto sektoriuje**

Vadovas: Lekt. dr. Nerijus Kasiliauskas  
Recenzentas: Asist. Martynas Austys

Vilnius

2017

## **Turinys**

Įvadas .....	3
1. Darbo ir poilsio laiko samprata .....	5
1.1. Darbo laiko sąvoka ir struktūra .....	5
1.2. Poilsio laiko sąvoka ir struktūra .....	10
2. Bendrieji darbo ir poilsio laiko reglamentavimo ypatumai .....	12
transporto srityje .....	12
3. Darbo ir poilsio laikas atskirose transporto srityse .....	15
3.1. Kelių transportas .....	16
3.2. Geležinkelių transportas .....	26
3.3. Jūrų transportas .....	31
3.4. Vidaus vandenų transportas .....	36
3.5. Civilinė aviacija.....	39
Išvados .....	46
Santrauka.....	53
Summary .....	54

## Ivadas

Darbo laikas ir poilsio laikas – tarpusavyje ypač susiję darbo teisinių santykių elementai. Kiekvieno asmens gerovės kūrimui svarbus darbo ir poilsio laikas, nes būtent darbo ir poilsio laiko derinimas lemia našesnę ir kokybiškesnę darbą. Šiuolaikinėje visuomenėje darbas pagrįstas savanoriškumo principu, kuris sukuria tam tikras teises: teisę į darbą, teisę į poilsį, teisę į laisvalaikį, teisę į atostogas, teisę turėti saugias ir sveikas darbo sąlygas ir kita. Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijoje įtvirtinta kiekvieno darbuotojo teisė į saugias, jo sveikatą ir orumą atitinkančias darbo sąlygas, teisė į dienos ir savaitės poilsį, taip pat kasmetines mokamas atostogas.<sup>1</sup> Tinkamo darbo ir poilsio laiko užtikrinimas būtinas bet kokio pobūdžio darbe, ne išimtis – transporto sektorius.

**Temos aktualumas.** Lietuvos Respublikos ir užsienio valstybių teisės ganėtinai griežtai reguliuoja darbo ir poilsio režimą transporto srityje. Siekiama kuo tiksliau apibrėžti darbo ir poilsio laiką: kiek galima dirbi, kiek reikia ilsėtis ir panašiai.

Lietuvoje pasitaiko nuomonių, teigiančių, jog toks detalus darbo ir poilsio laiko reglamentavimas yra tarsi valstybės kišimasis į asmens privatų gyvenimą, kurį galima traktuoti kaip teisės į darbą pažeidimą t.y. ribojamas asmens darbas, kitaip sakant ribojama galimybė užsidirbti. Tačiau šioje situacijoje svarbus aspektas, jog suteikus visišką neribotą teisę į darbą nukentėtų kita taip pat Konstitucijoje įtvirtinta teisė – teisė turėti saugias ir sveikas darbo sąlygas. Taip valstybė nustatydamą vienos teisės ribojimą apsaugo kitą teisę.

Išsamus darbo ir poilsio laiko transporto sektoriuje nustatymas svarbus dėl kelių priežasčių: darbo kokybės, darbuotojų sveikatos būklės, saugaus darbo užtikrinimo, darbo užmokesčio nustatymo ir pan. Keletą metų tarptautiniai ir Europos Sąjungos teisės aktai aptariamą situaciją klausimais išlieka nepakitę, tačiau Lietuvos nacionalinė teisė kinta, taip pat nauja teismų praktika dėl atsirandančių ginčų darbo ir poilsio laiko klausimais. Jau galiojančių ir numatomų naujų teisės aktų sistemingas aptarimas darbo ir poilsio režimo transporto srityje klausimais, detalus kiekvienos transporto srities nagrinėjimas daro šį darbą aktuali ir išsiskiriančiu nuo ankstesnių darbų.

**Darbo tikslas.** Išanalizuoti darbo ir poilsio laiką transporto sektoriuje, pateikiant atskirai kiekvienos transporto rūšies teisinį darbo ir poilsio laiko reglamentavimą, atskleidžiant teismų praktikoje pasitaikančias problemas.

---

<sup>1</sup> Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartija 31 str. [interaktyvus; žiūrėta 2017 m. kovo 1 d.]. Prieiga per internetą: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A12012P%2FTXT>>.

### **Darbo uždaviniai.**

1. Atskleisti darbo laiko ir poilsio laiko sampratą.
2. Nustatyti naujoves dėl darbo ir poilsio laiko reguliavimo.
3. Išskirti teisės aktus, kurie reglamentuoja transporto sektoriaus darbuotojų darbo ir poilsio laiką.
4. Atskirai išanalizuoti taikomą darbo ir poilsio laiko teisinį reguliavimą įvairiose transporto srityse.
5. Pateikti teismų praktikoje pasitaikančias problemas dėl darbo ir poilsio laiko transporto sektoriuje reguliavimo.

**Darbo objektas.** Darbo ir poilsio laiko reguliavimas transporto sektoriuje tarptautiniais, Europos Sąjungos ir nacionaliniais teisės aktais.

**Tyrimo metodai.** Rengiant šį darbą naudojami įvairūs tyrimo metodai:

1. Sistemini analizės (apžvelgiamas kiekvienos transporto srities darbo ir poilsio laiko reglamentavimas ir sistemingai apibendrinami ypatumai);
2. Lyginamasis (palyginama kiekvienos transporto srities darbo ir poilsio laiko teisinis nustatymas, galiojančio Darbo Kodekso nuostatos su dar neįsigaliojusi Darbo kodeksu);
3. Loginis (darbe atliktas objektyvus darbo ir poilsio laiko transporto sektoriuje reguliavimo vertinimas);
4. Apibendrinimo (taikomas apibendrinant skyrius bei formuojant galutines išvadas).

**Šaltiniai.** Rašant šį darbą vadovaujama darbo ir poilsio laiką reglamentuojančiais įstatymais: Lietuvos Respublikos darbo kodeksu, naujuoju Lietuvos Respublikos darbo kodeksu, įsigaliojančiu nuo 2017 m. liepos 1 d. Taip pat Vyriausybės nutarimais, kurie tyrimui buvo svarbiausi, nes nurodė kitus darbe naudojamus šaltinius: tarptautinius, Europos Sąjungos teisės aktus. Naudota specialioji teisinė literatūra, taip pat darbe pateikti teismų praktikos pavyzdžiai bei informacija iš internetinių tinklalapių.

## 1. Darbo ir poilsio laiko samprata

### 1.1. Darbo laiko sąvoka ir struktūra

Darbo laiko sąvoką sunku apibrėžti vienareikšmiškai. Įvairiuose šaltiniuose pastebima, jog darbo laikas apibrėžiamas net keliomis prasmėmis. Darbo laiko sąvokos apibrėžimas dar 1990 m. leidybos knygoje vadinamas daugiareikšmiu, kadangi sąvoka analizuojama keliomis reikšmėmis: ekonomine prasme (Darbo laikas yra gyvojo ir sudaiktinto darbo naudojimo laikas „kiekybinė darbo būtis“, „imanentinis tos būties matas“) ir teisine prasme (Darbo laikas yra kalendorinio laiko dalis, kurią darbuotojas, laikydamasis organizacijoje numatytos vidaus darbo tvarkos, privalo dirbi jam pavestą darbą).<sup>2</sup> Darbo laiką reikėtų suprasti kaip kompleksinę, sudėtingą ir integruotą darbo teisės institutą, susijusį su individualiais, socialiniais, kultūriniais ir ekonominiais interesais.<sup>3</sup> Teisine prasme darbo laiko suvokimas pabrėžia darbuotojo privalėjimą dirbti, kitaip sakant, vykdyti savo darbo funkcijas, visus priimtus įsipareigojimus, o visi šie atliekami veiksmai atskleidžia darbuotojo pavaldumą darbdaviui būtent darbo laiku.

Dabartinėje Lietuvos darbo teisės doktrinoje įtvirtintas konkretus darbo laiko sąvokos apibrėžimas: darbo laikas – tai laikas, kurį darbuotojas privalo dirbti jam pavestą darbą, ir kiti jam prilyginti laikotarpiai.<sup>4</sup> Darbo laikas pagal dabar galiojančią Darbo kodeksą suvokiamas kaip laikotarpis, kurio metu darbuotojas turi atlikti jam pavestus darbus pagal darbo sutartyje nurodytas pareigas. Tai reiškia, jog būtent darbuotojas atlieka darbinę funkciją, t.y. dirba tam tikros profesijos ar kvalifikacijos darbą, paklūsta darbdavio nustatytai darbo tvarkai.

Analizuojant darbo laiko sąvoką, aktuali Europos Sąjungos teisės reglamentacija, ypač svarbi 2003 m. lapkričio 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/88/EB<sup>5</sup> „Dėl tam tikrų darbo laiko organizavimo aspektų“ (toliau - Direktyva 2003/88/EB). Minėtoje Direktyvoje formaliąja prasme įtvirtintas šiek tiek kitoks nei Darbo kodekse „darbo laiko“ apibrėžimas. Darbo laikas – tai bet koks laikas, kai darbuotojas yra darbo vietoje, darbdavio žinioje ir vykdo savo veiklą arba atlieka pareigas pagal nacionalinės

---

<sup>2</sup> DAMBRAUSKAS, A., NEKRAŠAS, V., NEKROŠIUS I. *Darbo teisė*. Vilnius: Mintis, 1990, 129-130 p.

<sup>3</sup> GUOBAITĖ – KIRSLIENĖ, R. *Darbo laikas: teisinio reguliavimo raida ir perspektyvos*. Daktaro disertacija. 2012. 78 p.

<sup>4</sup> LR Darbo kodeksas, patvirtintas 2002 m. birželio mėn. 04 d. Įstatymu Nr. IX – 926, Valstybės žinios, 2002, Nr. 64-2569.

<sup>5</sup> 2003 m. lapkričio 4 d. Europos Parlamento ir tarybos Direktyva 2003/88/EB „Dėl tam tikrų darbo laiko organizavimo aspektų“. [interaktyvus; žiūrėta 2017 m. kovo 10 d.]. Prieiga per internetą: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A32003L0088>>.

teisės aktus ir (arba) praktiką. Remiantis tokiu darbo laiko apibrėžimu, sąvoką galima išskaidyti taip, jog darbo laikas:

- 1) laikas, kai darbuotojas yra darbo vietoje ir vykdo savo veiklą ar atlieka pareigas;
- 2) laikas, kai darbuotojas yra darbdavio žinioje ir vykdo savo veiklą ar atlieka pareigas.

Gali susidaryti nuomonė, jog Direktyva 2003/88/EB įtvirtina išsamesnę darbo laiko sąvoką – įvardijamas platesnis laiko tarpas, kuris laikomas būtent darbo laiku. Svarbu atkreipti dėmesį, jog Darbo kodekse yra perkeliama Direktyvos 2003/88/EB nuostatos dėl darbo laiko apibrėžimo, nors ir neidentiškais žodžiais, tačiau prasmė išlieka ta pati.

Darbo kodekso 143 str. reglamentuojama darbo laiko struktūra. Minėtame straipsnyje papunkčiui išvardinta, kas konkrečiai priskiriama darbo laikui, o kas ne. Darbo laikas ne tik faktinis darbo laikas, bet ir kiti laikotarpiai, prilyginami darbo laikui:

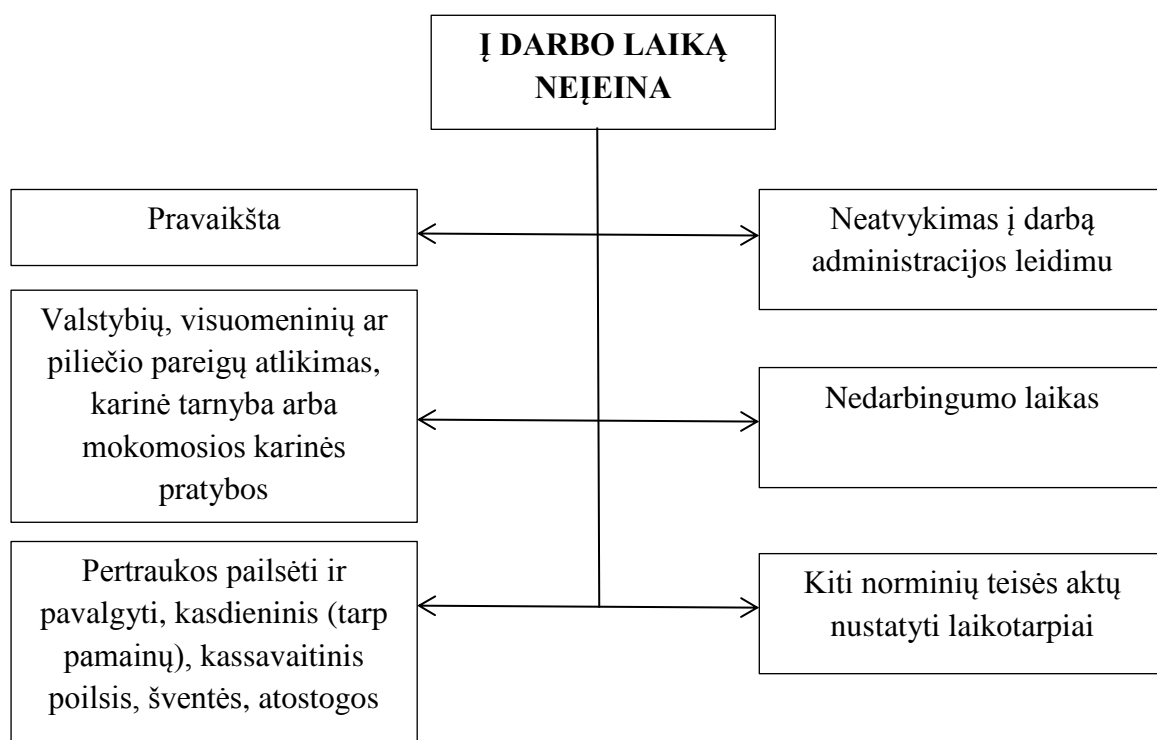
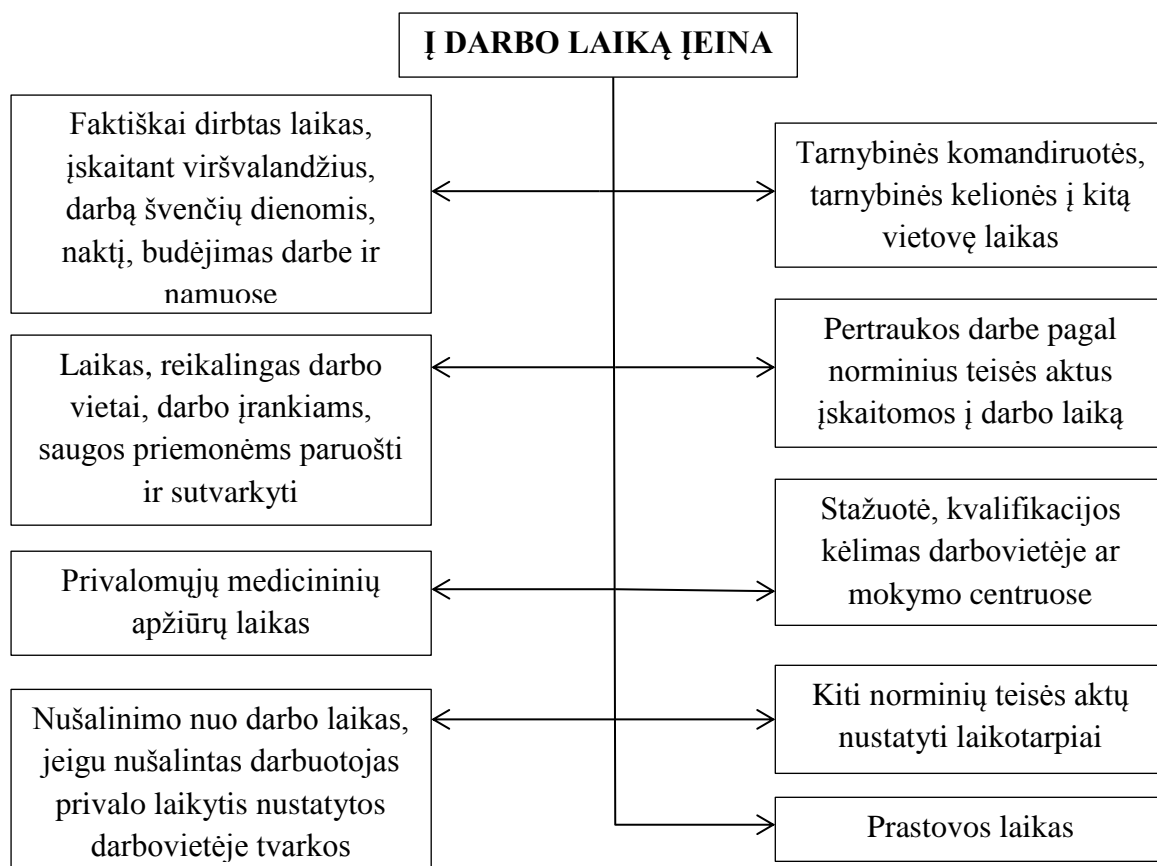
- 1) faktiškai dirbtas laikas ir budėjimas tiek darbe, tiek namuose dažniausiai sudaro didžiąją viso darbo laiko dalį. Faktinis darbo laikas suprantamas kaip tiesioginis darbuotojo darbas, tuo tarpu budėjimas – tai situacija, kai darbuotojas yra pasiruošęs atlikti darbą atsiradus to darbo būtinybei;
- 2) tarnybinės komandiruotės laikas taip pat yra įskaitomas į darbo laiką, kadangi komandiruotės metu darbuotojas išvyksta iš nuolatinės darbo vietos, tačiau tas išvykimas yra įformintas ir jo metu atliekamos darbo funkcijos, tarnybinis pavedimas ar yra keliama kvalifikacija;
- 3) laikas, reikalingas darbo vietai, darbo įrankiams, saugos priemonėms paruošti ir sutvarkyti, kuris yra itin susijęs su faktiniu darbo laiku. Pasitaiko situacijų, kuomet darbdaviai piktnaudžiauja ir reikalauja darbuotojo pasiruošti darbui ne darbo laiku;
- 4) pertraukos, kurių paskirtis yra darbuotojams pailsėti darbo dienos ar pamainos metu. Pertraukų dėka išsaugojamas darbuotojų darbingumas, gerinamas darbo našumas, kokybė. Taip pat pertraukos yra prevencija nuo pervargimo, profesinių ligų ar net nelaimingų atsitikimų;
- 5) privalomų medicininių apžiūrų laikas, laikas skiriamas privalomam sveikatos patikrinimui, kurio pobūdis ir ilgumas priklauso nuo darbo profesinės rizikos veiksnių;
- 6) stažuotė, kvalifikacijos kėlimas darbovietėje ar mokymo centruose – tai laikas, kai darbuotojas tobulinasi, kelia savo kvalifikaciją ir ji paprastai vyksta abiejų darbo teisinių santykių šalių bendru sutikimu;

- 7) nušalinimo nuo darbo laikas, jeigu nušalintas darbuotojas privalo laikytis nustatytos darbovietėje tvarkos, tačiau toks laikas įskaitomas į darbo laiką tik tokiais išskirtiniais atvejais, kuomet nušalintam darbuotojui darbdavys liepia laikytis tam tikros nustatytos darbo tvarkos;
- 8) prastovos laikas, kuris visuomet priskiriamas darbo laikui ir už kurį mokamas darbo užmokestis.

Svarbu atkreipti dėmesį, jog nors Darbo kodekse išskiriama daugiau įvairių laikotarpių, kurie priklauso darbo laikui, tačiau neapsieita ir be laikotarpių, kurie neįeina į darbo laiką:

- 1) pravaikšta – tai laikas, kai darbuotojas neperspėjęs darbdavio ir be pateisinamų priežasčių neatvyksta į darbą, tuomet ir darbo užmokestis už tą dieną darbuotojui nėra mokamas;
- 2) neatvykimas į darbą administracijos leidimu, kai darbuotojas neatvyksta į darbą, tačiau tokia galimybė darbuotojui yra teisėtai suteikiama;
- 3) nedarbingumo laikas, kurio metu darbuotojas negali dirbti dėl ligos ar sužalojimo;
- 4) valstybių, visuomeninių ar pilietinių pareigų atlikimas, karinė tarnyba arba mokomosios karinės pratybos – tai situacijos, kai asmuo turi atlikti šias pareigas privalomai;
- 5) pertraukos pailsėti ir pavalgyti, kasdieninis (tarp pamainų), kas savaitinis poilsis, šventės, atostogos, tai pertraukos, kurios suteikiamos darbuotojui su galimybe jos metu laiką skirti savo poreikiams. Tokių pertraukų metu nėra draudžiama darbuotojui palikti darbo vietą.

Apibendrinant Darbo kodekse reglamentuojamą darbo laiko struktūrą, galima daryti išvadą, jog dėl dažnai praktikoje pasitaikančių situacijų, kai darbo sutartyje nustatytas darbo laikas nesutampa su faktine darbo funkcijų vykdymo trukme, reikalinga aiški darbo laiko struktūra. (1 pav.)



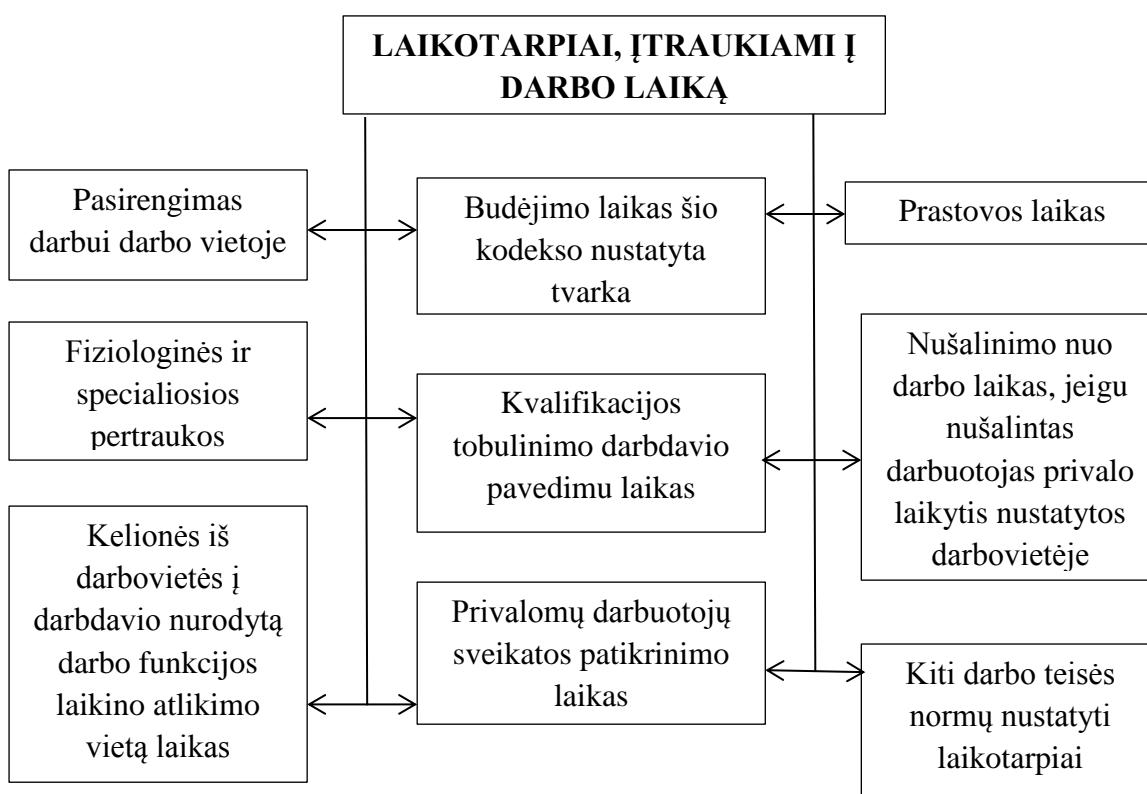
1 pav. Darbo laiko struktūra<sup>6</sup>

<sup>6</sup>DAMBRAUSKIENĖ, G., MAČERNYTĖ – PANOMARIOVIENĖ, I. *Lietuvos darbo teisė: schemos ir komentarai*. Vilnius 2009. 96p.



Toliau analizuojant darbo laiko sąvoką svarbu atkreipti dėmesį į naująjį Darbo kodeksą. Dar neįsigaliojęs Darbo kodeksas numato pasikeitimų darbo laiko srityje: naujų sąvokų pateikimo aspektu, naujų normų, reglamentuojančių darbo laiko ypatumus, aspektu. Naujojo Darbo kodekso 111 str. 1 d. nustato kiek kitokią nei dabartinis Darbo kodeksas darbo laiko sąvoką: darbo laikas – bet koks laikas, kuriuo darbuotojas yra darbdavio žinioje ar atlieka pareigas pagal darbo sutartį. Nauja darbo laiko sąvokos formuluotė suteikia sąvokai daugiau abstraktumo, o tai tuo pačiu sukuria darbo teisiniuose santykiuose laisvumą. Nebėra privalomumo pabrėžimo, įvardijama kiek liberaliau („yra žinioje“, „atlieka“) nei dabar galiojančiame Darbo Kodekse („privalo dirbti“).

Ryškus skirtumas pastebimas tarp Darbo kodeksų straipsnių, nustatančių laiką, kuris įeina į darbo laiką ir kuris neįeina. Naujajame Darbo kodekse nebėra atskiro darbo laiko struktūros straipsnio, tačiau galima teigti, jog darbo laiko struktūrą apibūdina tam tikri laikotarpiai. Nėra išskirto laiko, kuris neįeina į darbo laiką, tačiau aiškiai punktais pateikiami tik laikotarpiai, įtraukiami į darbo laiką. (2 pav.)



2 pav. Į darbo laiką įtraukiami laikotarpiai (Darbo laiko struktūra)<sup>7</sup>

<sup>7</sup> LR Darbo kodeksas, priimtas 2016 m. birželio 14 d. Įstatymu Nr. XII-2603// TAR, 2016-09-19, Nr. 23709. (Įsigalioja 2017-07-01) 111 str. 2 d. (Schema sudarė darbo autorė)

Išanalizavus darbo laiko sąvoką ir struktūrą, galima teigti, jog galiojantis Darbo kodeksas darbo laiką reglamentuoja išsamiai ir tuo pačiu ganėtinai griežtai. Naujasis darbo kodeksas šiek tiek liberalesnis sąvokos apibrėžimu, darbo laiko struktūros aspektu bei darbo laiko normos nustatymu. Dar neįsigaliojęs Darbo kodeksas numato, jog standartinė darbo laiko norma išlieka 40 valandų per savaitę, maksimalus leidžiamas septynių dienų laikotarpio laikas padidintas iki 60 valandų, įskaitant viršvalandžius. Akivaizdžiai padidinta maksimali darbo savaitės trukmė – nuo 48 valandų (pagal dabar galiojantį Darbo kodeksą) iki 60 valandų per kiekvieną septynių dienų laikotarpį.<sup>8</sup>

## 1.2. Poilsio laiko sąvoka ir struktūra

Poilsio laikas yra vienas iš darbo teisės poįstatyčių, siejamų su darbo laiku. Poilsio laikas apima laikotarpį, kurį darbuotojas pagal galiojančius įstatymus ir vidaus darbo tvarkos taisyklės atleidžiamas nuo darbo funkcijų vykdymo.<sup>9</sup> Remiantis Darbo kodeksu 156 str., poilsio laikas – įstatymu, kolektyvine ar darbo sutartimi reglamentuotas laisvas nuo darbo laikas. Tapati poilsio laiko sąvoka įtvirtinta ir Naujame Darbo kodekse.

Analizuojant poilsio laiko apibrėžimo sandarą siekiama pateikti paaiškinimą, kas konkrečiai laikoma laisvu nuo darbo laiku. Laisvas nuo darbo laikas – tai toks laikas, kurio metu darbuotojui nebėra pareigos dirbti jam pavesto darbo ar nebėra pareigos vykdyti pagal darbo sutartį darbinės funkcijas. Svarbus aspektas, jog minėtas laisvas nuo darbo laikas turi būti reguliuojamas įstatymu, kolektyvine sutartimi arba individualia darbo sutartimi.

Darbo teisės požiūriu poilsio laikas yra būtent tas laikotarpis, kai darbuotojas neturi atlikti darbo funkcijų, kai jo veiksmų nereguliuoja darbdavys.<sup>10</sup> Tai laikas, kai nedirbdamas darbuotojas šį laiką naudoja savo nuožiūra, tuo įgyvendindamas savo konstitucinę teisę turėti poilsį ir laisvalaikį.<sup>11</sup> Praktikoje dažni atvejai, kai painiojamos laisvalaikio ir poilsio laiko sąvokos. Svarbu atkreipti dėmesį, jog laisvalaikis nėra tapatus poilsiui. Poilsis yra neatsiejama gyvenimo dalis. Pavyzdžiui, žinome, jog, norėdami kokybiškai pailsėti, turime išmiegoti vidutiniškai aštuonias valandas, tuo tarpu laisvalaikio kategorija yra platesnė. Laisvalaikis siejamas su aktyviu įsitraukimu į malonias veiklas, nesusijusias su darbine veikla.

---

<sup>8</sup> LR Darbo kodeksas, priimtas 2016 m. birželio 14 d. Įstatymu Nr. XII-2603. TAR, 2016-09-19, Nr. 23709. (Įsigalioja 2017 m. liepos 1d.) 112 str., 113 str.

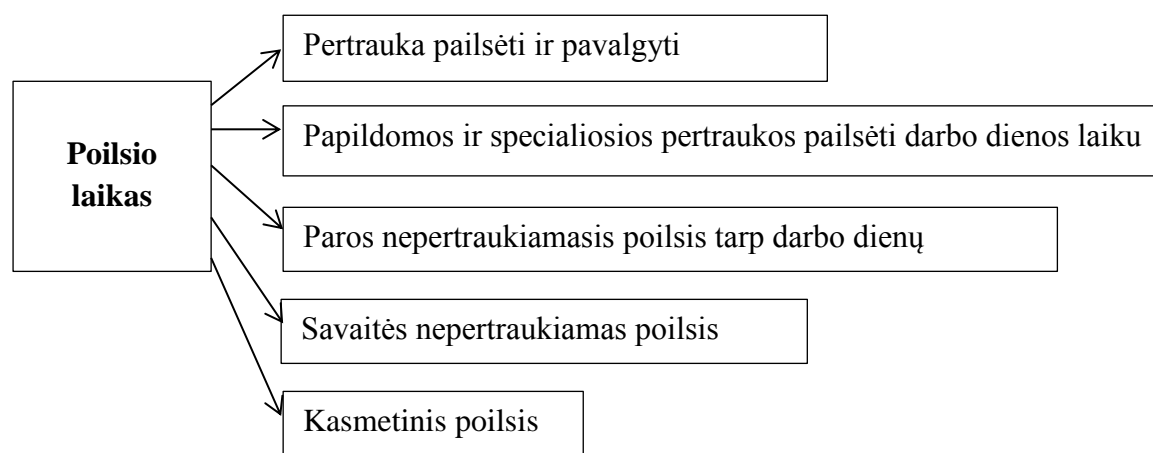
<sup>9</sup> TIAŽKIJUS, V., PETKEVIČIUS, R., BUŽINSKAS, G. *Darbo teisė*, Vilnius, 1999, p. 136.

<sup>10</sup> Ibid

<sup>11</sup> Lietuvos Respublikos Konstitucija. *Valstybės žinios*, 1992, Nr. 33 – 1014.49 str.

Poilsio laiko samprata taip pat ir darbo laiko samprata reglamentuojama Direktyvoje 2003/88/EB. Nors pats poilsio laiko sąvokos apibrėžimas stebėtinai trumpas („poilsio laikas – visoks laikas, kuris nėra darbo laikas“), tačiau skiriamas didesnis dėmesys ir kitoms su poilsio laiku susijusioms sąvokoms. Direktyvoje 2003/88/EB įtvirtinta, jog darbuotojams turi būti suteikiamas pakankamas poilsis, kuris pagal minėtos direktyvos nuostatas pasireiškia reguliarių pertraukų turėjimu, kurių trukmė išreiškiama laiko vienetais ir kurios yra pakankamai ilgos ir nepertraukiamos, kad būtų galima užtikrinti, jog dėl nuovargio ar kitokių neįprastų darbo modelių trumpu ar ilgesniu darbo metu darbuotojai nesusižeis patys, nesužalos savo bendradarbių ar kitų asmenų ir nepakenks savo sveikatai.

Poilsio laiko struktūra – tai kategorijos, kurias apima poilsio laikas. Įstatyme išskiriamos poilsio laiko rūšys, kurios ir yra poilsio laiko visuma. (3 pav.)



3 pav. Poilsio laiko rūšys<sup>12</sup>

Apibendrinant galima teigti, jog poilsio laiko, taip pat kaip ir darbo laiko, sampratą reglamentuoja tiek nacionaliniai, tiek Europos Sąjungos teisės aktai, apibrėždami ne tik sąvokų sampratas, bet ir nustatydami imperatyvias normas. Kasmetinis poilsis priskiriamas poilsio laikui, todėl aktualu, jog Naujasis darbo kodeksas numato pasikeitimų kasmetinių atostogų apskaičiavime. Kasmetinės atostogos skaičiuojamos ne kalendorinėmis dienomis, o darbo dienomis.

Taigi poilsio laiko samprata atskleidžia poilsio laiko egzistavimo būtinybę. Šis laisvas nuo darbo laikas svarbus dėl kokybiškesnio darbo, dėl sveikų ir saugių darbo sąlygų, dėl nuovargio įvykusių nelaimingų atsitikimų mažinimo ir pan. Todėl poilsio

<sup>12</sup> Schemą sudarė darbo autorė pagal LR Darbo kodekso, patvirtintas 2002 m. birželio mėn. 04 d. įstatymu Nr. IX - 926 // Žin., 2002, Nr. 64-2569, 157 str.

laikas yra užtikrinamas imperatyviomis įstatymo normomis, kurios riboja darbo laiką, numato sankcijas už pažeidimus ir taip suteikia daugiau erdvės privalomam poilsio laikui.

## **2. Bendrieji darbo ir poilsio laiko reglamentavimo ypatumai transporto srityje**

Darbo laiko ir poilsio laiko tarpusavio ryšys vertinamas dvejopai. Viena vertus, tai dvi sąvokos, apibūdinančios visiškai skirtingus laikotarpius, kita vertus, tai glaudžiai susijusios sąvokos: didėjant darbo laikui mažėja poilsio laikas ir atvirkščiai. Dirbdamas žmogus susikuria gerovę, realizuoja save, gauna pajamas. Tam, kad vyktų sklandus darbas, būtų užtikrintas privalomas poilsio laikas, kad darbe būtų pasiekiami geriausi rezultatai, reikalingas darbo ir poilsio laiko derinimas ir, žinoma, tinkamas darbo ir poilsio laiko teisinis reglamentavimas.

2004 m. gegužės 1 d. Lietuvos Respublika tapo pilnateise Europos Sąjungos nare, todėl nuo to momento Lietuva turi nacionalinę teisę derinti su Europos Sąjungos teise. Akivaizdu, jog Lietuvai įstojus į jau daugiau kaip penkiasdešimt metų kuriamą unikalią ekonominę, teisinę ir socialinę erdvę, ji priėmė ir Europos Sąjungos galiojančias nuostatas. Tai reiškia, kad įvairiuose Europos Sąjungos teisinės sistemos šaltiniuose įtvirtintos darbo teisės normos Lietuvoje turi būti vienodai aiškinamos ir taikomos, o nacionalinė teisė turi būti visiškai su jomis suderinta.<sup>13</sup>

Darbo ir poilsio laiką transporto sektoriuje reglamentuojantys nuostatai įtvirtinti įvairiuose tarptautiniuose, Europos Sąjungos ir nacionaliniuose teisės aktuose. Tokiuose kaip 1970 m. liepos 1 d. Europos šalių susitarimas dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo<sup>14</sup> (toliau – AETR), Direktyva 2003/88/EB<sup>15</sup>, 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 „Dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo“<sup>16</sup> (toliau – Reglamentas (EB) Nr. 561/2006), 2002 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/15/EB „Dėl asmenų, kurie verčiasi mobiliąja kelių transporto veikla,

<sup>13</sup> DAVULIS, T., *Darbo teisė: Europos Sąjunga ir Lietuva, monografija*. Vilnius: Teisinės informacijos centras, 2004, p. 9.

<sup>14</sup> 1970 m. liepos 1 d. Europos šalių susitarimas dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR). Valstybės žinios, 2000-07-019, Nr. 59-1762.

<sup>15</sup> 2003 m. lapkričio 4 d. Europos Parlamento ir tarybos Direktyva 2003/88/EB „Dėl tam tikrų darbo laiko organizavimo aspektų“. [interaktyvus; žiūrėta 2017 m. kovo 10 d.]. Prieiga per internetą: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A32003L0088>>.

<sup>16</sup> 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos 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“. [interaktyvus; žiūrėta 2017 m. kovo 20 d.]. Prieiga per internetą: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A32006R0561>>.

darbo laiko organizavimo<sup>17</sup> (toliau - Direktyva 2002/15/EB) ir kituose, kurie įvardinti šio darbo kituose skyriuose. Taigi visų transporto sričių darbuotojų darbo ir poilsio laiką nepakanka reguliuoti vien nacionaliniais teisės aktais, todėl pasitelkiami minėti tarptautinės ir Europos Sąjungos teisės aktai. Todėl šalia visoms transporto sritims būdingo bendrumo yra ir atskirumas – kiekviena transporto sritis turi atskirus, tik jai būdingus, specifinius teisės aktus, reglamentuojančius darbo ir poilsio laiką.

Analizuojant transporto darbuotojų darbo ir poilsio laiko teisinį reglamentavimą Lietuvoje, vienas iš nacionalinės teisės aktų – Lietuvos Respublikos Konstitucija, kuri, kaip buvo minėta anksčiau, nustato teisę į darbą ir poilsį apskritai, todėl ši teisė taikoma ir transporto sektoriuje dirbantiems asmenims. Transporto sektoriaus darbiniam santykiams ypač svarbi tinkama teisinė reglamentacija, apibrėžianti darbo ir poilsio laiko trukmę.

Galiojantis Darbo kodeksas reguliuoja daugelį aspektų, susijusių su darbo ir poilsio laiku ir jo ribojimu: darbo laiko trukmę su bendrosiomis ir išimtinėmis nuostatomis, poilsio laiko ypatumus ir kt. Darbo kodeksas numato, jog darbo laikas negali būti ilgesnis kaip 40 valandų per savaitę. Taip pat maksimalus darbo laikas, įskaitant viršvalandžius, per 7 dienas neturi viršyti 48 valandų, o bendra darbo trukmė, jei darbuotojas dirba ne vienoje darbovietėje, turi sudaręs ne vieną darbo sutartį, darbo dienos trukmė negali būti ilgesnė kaip 12 valandų.<sup>18</sup> Taigi tokie ribojimai yra bendrieji, kurie negali reguliuoti visų darbo sričių apskritai, kadangi pasitaiko išimčių, kai reikia reglamentuoti specifinį darbo ir poilsio laiką. Lietuvoje yra tam tikrų darbo sričių, kurioms būdingos išimtys iš bendrųjų darbo ir poilsio laiko reguliavimo nuostatų. Darbo kodekso 148 str. nurodyta, kad transporto, pašto, žemės ūkio, energetikos įmonėse, gydymo bei globos (rūpybos) įstaigose, taip pat jūrų ir upių laivyboje ir kitose ekonominės veiklos srityse darbo bei poilsio laikas, atsižvelgiant į darbo sezoniškumą bei kitas sąlygas, gali skirtis nuo šio Kodekso nustatytų normų. Vyriausybės 2003 m. gegužės 14 d. nutarime Nr. 587 „Dėl darbų, kuriuose gali būti taikoma iki dvidešimt keturių valandų per parą darbo laiko trukmė, sąrašo, darbo ir poilsio laiko ypatumų ekonominės veiklos srityse, darbų, sąlygų, kurioms esant gali būti įvedama suminė darbo laiko apskaita, suminės darbo laiko apskaitos įvedimo įmonėse, įstaigose, organizacijose tvarkos aprašo patvirtinimo” (toliau – Vyriausybės nutarimas Nr. 587) transportas priskirtas prie ekonominės veiklos sričių,

---

<sup>17</sup> 2002 m. kovo 11 d. Europos Parlamento Ir Tarybos Direktyva 2002/15/EB „Dėl asmenų, kurie verčiasi mobiliąja kelių transporto veikla, darbo laiko organizavimo“. [interaktyvus; žiūrėta 2017 m. kovo 21 d.]. Prieiga per internetą: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A32002L0015>>.

<sup>18</sup> LR Darbo kodeksas, patvirtintas 2002 m. birželio mėn. 04 d. Įstatymu Nr. IX - 926 „Valstybės žinios, 2002, Nr. 64-2569 144 str.

kurioms taikomi darbo ir poilsio laiko ypatumai.<sup>19</sup> Būtent Vyriausybės nutarimas Nr. 587 yra kaip pamatinis teisės aktas, nustatantis darbo ir poilsio laiko ypatumus transporto sektoriuje, kuris numato tam tikras kategorijas darbuotojų, kurių darbo laikas gali viršyti 12 valandų per parą normą – iki 24 valandų. Galimybė viršyti 12 valandų per parą normą sąlygoja specifinės darbo sąlygos. Minėtos sąlygos atsiskleidžia tuo, kad kai kurių kategorijų darbuotojams yra svarbus vientisas darbas, kuris, galima teigti, trunka ilgiau nei 8 valandos per parą, darbo laiko trukmė siekia net iki 24 valandų. Svarbu paminėti, jog toks išskirtinis darbo laikas taikomas ne visiems darbuotojams apskritai, o tiems, kurie nurodyti Vyriausybės nutarimo Nr. 587 detaliame sąrašė.<sup>20</sup> Įvardijami tokie darbuotojai kaip geležinkelių transporto objektų tvarkdariai, budėtojai, avarinių tarnybų darbuotojai, jūrų ir oro uostų, priplaukų budintysis personalas, aptarnaujantis keleivius, jūrų uosto budintys laivų kapitonai, oro uostų skrydžių reguliavimo personalas ir kt.

Taigi darbuotojams, dirbantiems transporto sektoriuje, būdingos ne tik specifinės darbo sąlygos, bet ir specifinis ir ganėtinai išsamus darbo laiko ir poilsio laiko paskirstymas tam tikrais etapais. Reglamentuojama atskirai darbo dienų skaičius per parą, per savaitę, visas apskaitinis laikotarpis, numatomas poilsio laikas per parą, per mėnesį ar metus, poilsio laiko pertraukos. Taip pat siekiama tinkamo reguliavimo, sudarinėjant darbo ir poilsio laiko registravimo grafikus, žiniaraščius ar įrašus. Transporto sektoriuje išskiriamas ir specialus subjektas – mobilus darbuotojas. Tokie darbuotojai dirba padidintos rizikos darbą, valdo padidintos rizikos transporto priemones, todėl darbo ir poilsio laiko reguliavimui mobiliems darbuotojams skiriamas didesnis dėmesys.

Galima teigti, jog visose transporto srityse tinkamas darbo ir poilsio laiko reglamentavimas svarbus ir darbo užmokesčio klausimais, neaiškumų kyla tinkamų teisės aktų pritaikymo srityje. Praktikoje pasitaiko atvejų, kai kyla ginčas dėl transporto srityje dirbančių darbuotojų viršyto darbo laiko ir nepanaudoto poilsio kompensavimo tvarkos. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas nagrinėdamas bylą kasacine tvarka pasisakė dėl atsirandančių neaiškumų, kai susiklosčius tam tikroms situacijoms sunku nuspręsti, kuriomis teisinėmis nuostatomis reikia vadovautis, sprendžiant dėl tam tikrų kategorijų darbuotojų darbo. Kilęs ginčas tarp atsakovo VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos generalinio direktoriaus ir valstybinio jūrų uosto darbuotojų, kuriems netinkamai išmokėtas darbo užmokestis už viršvalandinį darbą dėl netinkamų teisės aktų

---

<sup>19</sup> Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 587 „Dėl darbų, kuriuose gali būti taikoma iki dvidešimt keturių valandų per parą darbo laiko trukmė, sąrašo. Darbo ir poilsio laiko ypatumų ekonominės veiklos srityse. Darbų, sąlygų, kurioms esant gali būti įvedama suminė darbo laiko apskaita, suminės darbo laiko apskaitos įvedimo įmonėse, įstaigose, organizacijose tvarkos aprašo patvirtinimo“. Valstybės žinios, 2003, Nr. 48 – 2120.

<sup>20</sup> Ibid, II skyrius.

taikymo. Teismas pažymėjo, jog atsakovas yra transporte veikiantis juridinis asmuo, tai jo darbuotojų darbo ir poilsio laiko režimui reglamentuoti Darbo kodekso 149 straipsnio 2 dalies nuostatos dėl viršyto darbo laiko ir nepanaudoto poilsio kompensavimo gali būti netaikomos. Dėl to atsakovo darbuotojų, dirbančių pagal suminę darbo laiko apskaitą, darbo ir poilsio laiko sąlygos reglamentuojamos kolektyvinės sutarties ar kitų vidaus (lokalinių) teisės aktų nuostatų, nes ši taisyklė nustatyta Vyriausybės nutarimu Nr. 587 patvirtintų Darbo ir poilsio laiko ypatumų ekonominės veiklos srityse 1.4 punkte. Pagal bylos įrodymus nustatyta, kad atsakovas laikėsi kolektyvinės sutarties sąlygų ir ieškovams buvo sumokėta už viršytą darbo laiko trukmę nurodytame kolektyvinės sutarties straipsnyje nustatyta priemoka.<sup>21</sup>

Taigi, darbo ir poilsio laikas transporto sektoriuje išsiskiria tuo, jog transporto sektorius yra tokia ekonominės veiklos sritis, kurioje dirbantiems asmenims taikoma išimtis dirbti ilgiau nei 12 valandų, tačiau užtikrinant atitinkamą poilsį. Ypatingos darbo sąlygos transporto sektoriuje atskleidžia poreikį platesniam teisiniam reglamentavimui, pasitelkiant tarptautinius ir Europos Sąjungos teisės aktus.

### **3. Darbo ir poilsio laikas atskirose transporto srityse**

Kaip jau buvo minėta, Vyriausybės nutarimas Nr. 587 numato darbo ir poilsio laiko reglamentavimo ypatumus ekonomikos veiklos srityse. Viena iš sričių – transportas. Transportas – tai viena iš svarbiausių, reikšmingiausių ir labiausiai besivystančių ūkio šakų. Transporto priemonėmis greičiau įveikiami dideli atstumai, dideliais kiekiais gabenami kroviniai. Yra keletas transporto rūšių:

- 1) Kelių transportas
- 2) Geležinkelių transportas
- 3) Jūros transportas
- 4) Vidaus vandenių transportas
- 5) Civilinė aviacija

Kiekvienai transporto sričiai būdingi tam tikri teisinio reglamentavimo ypatumai, tačiau nagrinėjama tema ypač aktualus darbo ir poilsio laiko reguliavimas. Atsižvelgiant į transportą kaip darbo srities specifiką, svarbu atkreipti dėmesį, jog transporto darbiniam santykiams būdingas imperatyvus reguliavimo metodas, su dispozityvumo išlygomis.

---

<sup>21</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2009 m. balandžio 2 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-150/2009.

Siekiant tiksliau, detaliau atskleisti kiekvienos transporto srities specifiką, atskirai pateikiama kiekvienos transporto srities darbo ir poilsio laiko analizė.

### 3.1. Kelių transportas

Kelių transportas – sudėtinė Lietuvos Respublikos ūkio ir socialinės infrastruktūros dalis, susijusi su keleivių ir krovinių vežimu keliais.<sup>22</sup> Keleivių vežimas sukuria asmenų laisvą judėjimą, tuo tarpu krovinių vežimas keliais – laisvą prekių judėjimą. Tokia transportavimo keliais paslauga visuomet buvo viena iš populiariausių, tad ir toliau ši transporto rūšies paklausa sėkmingai didėja. Transporto sektoriuje dirbantys darbuotojai, sudarantys kelionės ekipažą (įskatinat stažuotojus ir mokinius), kurie dirba įmonėje, teikiančioje keleivių ir krovinių vežimo paslaugas samdos pagrindais arba už atlygį, arba savo sąskaita yra vadinami mobiliais darbuotojais. Tokia sąvoka reglamentuojama Direktyvoje 2002/15/EB. Kelių transporto srityje dirbantys darbuotojai dirba kiek sudėtingesnėmis darbo sąlygomis, todėl, galima teigti, itin reikalingas išsamus teisinis kelių transporte dirbančių asmenų darbo ir poilsio laiko reglamentavimas. J. Usonio nuomone,<sup>23</sup> toks reglamentavimas būtinas ir dėl kitų priežasčių:

- 1) Darbuotojų sveikatos užtikrinimui. Su darbuotojų sveikata susiję tokie faktoriai kaip:
  - a) Paros dalis, kurios metu yra dirbama arba vairuojama. Žmogaus kūnas naktį jautriau reaguoja į aplinkos poveikį ir į tam tikras apsunkinančias darbo organizavimo formas. Ilgas naktinis darbas gali būti žalingas darbuotojų sveikatai bei kelti pavojų saugai darbo vietoje.
  - b) Miego trukmė. Būtent miego trukmė ir kokybė turi tiesioginę įtaką žmogaus reakcijai bei sugebėjimui saugiai vairuoti.
  - c) Darbo trukmė ir darbo pobūdis. Moksliniais tyrimais įrodyta, kad po dešimties darbo valandų nelaimingų atsitikimų rizika didėja. Darbo trumpose kelionėse įtaka nuovargiui nedidelė, tuo tarpu ilgose kelionėse, o ypač naktį, pastebimas miego trūkumas.
- 2) Saugaus eismo keliuose užtikrinimui. Nepriekaištingas norminių teisės aktų darbo ir poilsio laiko srityje laikymasis pailgina krovinių ir keleivių pristatymo terminą, padidina papildomas kelionės išlaidas, todėl pasitaiko, kad darbdaviai verčia vairuotojus nusižengti darbo ir poilsio laiko režimo reikalavimams. Tokių

<sup>22</sup> Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas, Valstybės žinios, 1996-12-11, Nr. 119-2772. 2str. 2 d.

<sup>23</sup> USONIS, J. *Darbo teisinių santykių reglamentavimo ypatumai kelių transporte*. Daktaro disertacija. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2005. 41-42 psl.



pažeidimų pasekmės būna skaudžios – sužalojami žmonės, sugadinamos prekės ar kitas turtas.

- 3) Sąžiningos konkurencijos užtikrinimui. Nesilaikydamos sąžiningo konkurencingumo, darbo ir poilsio režimą pažeidžiančios įmonės gali atlikti pervežimus greičiau bei daugiau, gauti daugiau pelno.

Taigi, minėtiems tikslams pasiekti reikalingas kelių transporto darbuotojų darbo ir poilsio laiko tinkamas teisinis reglamentavimas. Kelių transporte teisės aktais labiausiai reguliuojamas darbuotojų darbo ir poilsio laikas. Darbo ir poilsio laiko reguliavimas Direktyvoje 2002/15/EB, Reglamente (EB) Nr. 561/2006 taip pat AETR.

Pirmiausia reikia išsiaiškinti sąvoką „darbo laikas“ kelių transporto kontekste. Specifinis darbo pobūdis kelių transporte dirbantiems asmenims kelia neaiškumų dėl darbo laiko sąvokos. Darbo kodekse įtvirtintas darbo laiko apibrėžimas nėra pakankamai detalus, nustatant mobilių darbuotojų darbo laiko trukmę. Mobiliems darbuotojams darbo laikas – tai ne tik laikas nuo pradžios iki pabaigos, kurio metu mobilus darbuotojas yra savo darbo vietoje, darbdavio žinioje ir vykdo savo funkcijas, bet tuo pačiu į darbo laiką skaičiuojama ir tam tikra veikla. Kelių transporto veikla yra:

- 1) vairavimas;
- 2) pakrovimas ir iškrovimas;
- 3) pagalba įlaipinant keleivius į transporto priemonę ir išlaipinant iš transporto priemonės;
- 4) valymas ir techninė priežiūra;
- 5) visi kiti darbai, skirti transporto priemonės, krovinio ir keleivių saugumui užtikrinti, arba vykdyti teisinius ir kontrolės įpareigojimus, tiesiogiai susijusius su konkrečia atliekama transporto veikla, įskaitant pakrovimo ir iškrovimo stebėjimą, administracinius policijos, muitinės, imigracijos pareigūnų ir kt. formalumus.

Įvardinta veikla reglamentuota Direktyvoje 2002/15/EB<sup>24</sup>. Svarbu pabrėžti ir tai, jog darbo laikas yra toks, kuriuo darbuotojas negali laisvai disponuoti ir turi būti darbo vietoje, pasirengęs imtis įprastinio darbo su tam tikromis užduotimis, kurios susijusios su budėjimu, ypač kai laukiama pakrauti arba iškrauti, kada iš anksto nežinoma to trukmė, yra priskiriamas darbo laikui.

Direktyvoje 2002/15/EB nustatyta mobiliems darbuotojams savaitės darbo laiko vidurkis negali viršyti 48 valandų, tačiau numatyta išimtis, leidžianti mobilaus darbuotojo

---

<sup>24</sup> 2002 m. kovo 11 d. Europos Parlamento Ir Tarybos Direktyva 2002/15/EB „Dėl asmenų, kurie verčiasi mobiliąja kelių transporto veikla, darbo laiko organizavimo“. 3 str. [interaktyvus; žiūrėta 2017 m. kovo 21 d.]. Prieiga per internetą: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A32002L0015>>.

darbo laiką prailginti iki 60 valandų per savaitę, tačiau su sąlyga – jei per keturis mėnesius neviršijamas 48 darbo valandų per savaitę vidurkis.<sup>25</sup> Kelių transporto darbuotojams nustatomos ne tik darbo laiko nuostatos, bet ir atskirai išskiriama vairavimo trukmė. Remiantis AETR, vairuotoju laikomas bet koks asmuo, nesvarbu, samdomas ar ne, vairuojantis, nors ir trumpai, transporto priemonę arba esantis joje tam, kad prireikus ją vairuotų.<sup>26</sup> Galima teigti, jog beveik identiška sąvoka pateikiama Reglamente (EB) Nr. 561/2006, o Direktyva Nr. 2002/15/EB 3 str. išskiria dvi atskiras sąvokas – „savarankiškai dirbantis vairuotojas“ ir „mobilus darbuotojas“. Įtvirtinta detali sąvoka „savarankiškai dirbantis vairuotojas“ – tai bet kuris asmuo, kurio pagrindinis užsiėmimas – vežti keleivius arba krovinius samdos pagrindais arba už atlygį, kaip apibrėžta Europos Sąjungos teisės aktuose, pagal Europos Sąjungos licencijas arba bet kurią kitą verslo leidimą vykdyti pirmiau minėtą vežimą, kuris turi teisę dirbti savarankiškai ir nėra susietas su darbdaviu pagal darbo sutartį arba bet kokią kitą darbo hierarchinį santykį, kuris gali laisvai organizuoti atitinkamą darbinę veiklą, o jo pajamos tiesiogiai priklauso nuo gauto pelno, ir kuris turi laisvę individualiai arba bendradarbiaudamas su savarankiškai dirbančiais vairuotojais užmegzti komercinius ryšius su atskirais klientais. Taigi Reglamente (EB) Nr. 561/2006 ir AETR būtent transporto priemonių vairuotojams yra nustatyta, jog kasdienio vairavimo trukmė negali viršyti 9 valandų, tačiau ne dažniau kaip du kartus per savaitę kasdienio vairavimo trukmė gali būti pailginta daugiausiai iki 10 valandų. Kas savaitinio vairavimo trukmė negali viršyti 56 valandų ir maksimalios savaitės darbo laiko trukmės, nustatytos Direktyvoje 2002/15/EB. Bendra vairavimo trukmė per dvi savaites paeiliui negali viršyti 90 valandų.

Kelių transporte egzistuoja toks laiko tarpas, kuris nepriskiriamas nei pertraukos, nei poilsio laikui. Mobilus darbuotojas tiesiogiai neatlieka darbo funkcijų, taigi netikslu būtų teigti, jog tai „darbo laikas“, taip pat darbuotojas negali savo nuožiūra absoliučiai laisvai naudotis savo laiku, todėl šį laikotarpį suvokti kaip „poilsio laikas“ irgi negalima. Direktyvoje 2002/15/EB toks laikotarpis yra įvardijamas kaip „kitas buvimo darbo vietoje laikas“ – tai laikas, kurio metu mobilus darbuotojas neprivalo būti savo darbo vietoje, tačiau turi būti pasiekiamas, kad iškvietus galėtų pradėti, tęsti vairavimą arba atlikti kitą darbą. Tai apima ypač tokius laiko tarpsnius, kurių metu mobilus darbuotojas lydi transporto priemonę, gabenamą keltu arba traukiniu, taip pat laiką laukiant pasienyje bei laiką, kai draudžiamas eismas.

---

<sup>25</sup> IBID. 4str.

<sup>26</sup> 1970 m. liepos 1 d. Europos šalių susitarimas dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR). Valstybės žinios, 2000-07-19, Nr. 59-1762. 1 str.

ETT byloje *Federación de Servicios Privados del sindicato Comisiones obreras (CC.OO.)* prieš *Tyco Integrated Security SL, Tyco Integrated Fire & Security Corporation Servicios SA* (toliau – *Tyco*)<sup>27</sup> sprendė klausimą, ar Direktyvos 2003/88 2 str. 1 p. aiškintinas taip, kad tokiomis kaip pagrindinės bylos aplinkybėmis, kai darbuotojai neturi nuolatinės ar įprastos darbo vietos, darbuotojų kelionių iš gyvenamosios vietos pas klientus ir atgal laikas yra „darbo laikas“.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nurodo, kad *Tyco* į darbo laiką neįskaičiuoja kelionės iš gyvenamosios vietos pas klientus ir atgal laiko bei laikosi pozicijos, kad tai yra poilsio laikas. Iš *Tyco* per posėdį pateiktų paaiškinimų matyti, kad ji nustato klientų sąrašą ir jų aptarnavimo eilės tvarką, kurių nagrinėjami darbuotojai privalo laikytis, taip pat susitikimų su klientais grafiką. Ji taip pat nurodė, kad, neatsižvelgiant į tai, jog kiekvienam pagrindinėje byloje nagrinėjamam darbuotojui buvo suteiktas mobilusis telefonas, į kurį jis darbo dienos išvakarėse gauna tos dienos maršrutą, darbuotojai neprivalo laikyti šio telefono įjungto kelionių iš gyvenamosios vietos pas klientus ir atgal metu. Kadangi *Tyco* nenustato vykimo į minėtus susitikimus maršruto, nagrinėjami darbuotojai gali laisvai vyksti į juos savo pageidautinu maršrutu, t. y. gali organizuoti savo kelionės laiką kaip tinkami.

Kelionių metu darbuotojai turi paklusti minėtiems darbdavio, kuris gali pakeisti klientų aptarnavimo eilės tvarką, anuliuoti ar pridėti susitikimą, nurodymams. Bet kuriuo atveju pažymėtina, kad per kelionei reikalingą laiko tarpą, kurio dažniausiai neįmanoma sutrumpinti, minėti darbuotojai neturi galimybės laisvai disponuoti savo laiku ir veikti savo interesais, taigi jie yra darbdavio žinioje.

Iš to, kas išdėstyta, galima daryti išvadą, kad jeigu darbuotojai tokiomis aplinkybėmis, kokios nagrinėjamos pagrindinėje byloje, darbo dienos metu naudojami įmonės transporto priemone nuvykti iš savo gyvenamosios vietos pas darbdavio nurodytą klientą arba grįžti į savo gyvenamąją vietą iš šio kliento buvimo vietos ir vyksti iš vieno kliento buvimo vietos į kito kliento buvimo vietą, šie darbuotojai kelionių metu turi būti laikomi esančiais „darbo vietoje“.

Kitas svarbus laikotarpis kelių transporto darbo teisiniuose santykiuose – poilsio laikas. Mobilų kelių transporto darbuotojų poilsio laiko sąvoka, rūšys, poilsio suteikimo nuostatos įtvirtintos Reglamente (EB) Nr. 561/2006. Poilsis – tai nepertraukiamas laiko tarpas, per kurį vairuotojas gali laisvai disponuoti savo laiku. Remiantis minėtu reglamentu, išskiriamos tokios poilsio rūšys:

---

<sup>27</sup> Europos Sąjungos Teisingumo Teismas. 2015 m. rugsėjo 10 d. sprendimas *Federación de Servicios Privados del sindicato Comisiones obreras (CC.OO.)* ir *Tyco Integrated Security SL, Tyco Integrated Fire & Security Corporation Servicios SA* C-266/14, EU:C:2015:578.

- 1) kasdienio poilsio laikotarpis – tai kasdienis laiko tarpas, per kurį vairuotojas gali laisvai disponuoti savo laiku, į kurį įeina:
  - a) normalus kasdienio poilsio laikotarpis – tai mažiausiai 11 valandų poilsiui skirtas laiko tarpas. Kaip alternatyva, šis normalus kasdienio poilsio laikotarpis gali būti suskirstytas į du laikotarpius, kai pirmas yra mažiausiai 3 valandų nepertraukiamas laikotarpis, o antras – mažiausiai 9 valandų nepertraukiamas laikotarpis;
  - b) sutrumpintas kasdienio poilsio laikotarpis – mažiausiai 9 valandų, bet trumpesnis nei 11 valandų, poilsiui skirtas laiko tarpas;
- 2) kassavaitinio poilsio laikotarpis – tai kassavaitinis laiko tarpas, per kurį vairuotojas gali laisvai disponuoti savo laiku, į kurį įeina:
  - a) normalus kassavaitinio poilsio laikotarpis – tai mažiausiai 45 valandų poilsiui skirtas laiko tarpas;
  - b) sutrumpintas kassavaitinio poilsio laikotarpis – trumpesnis nei 45 valandų poilsiui skirtas laiko tarpas, kuris gali būti sutrumpintas ne daugiau kaip iki 24 paeiliui einančių valandų.

Ypač svarbu atkreipti dėmesį į Reglamentą (EB) Nr. 561/2006, kuriame reikalaujama, jog mobilus kelių transporto darbuotojas dirbdamas darytų pertraukas. Pertrauka – tai laikotarpis, kurio metu vairuotojas nevairuoja ar nedirba kitų darbų ir kuris naudojamas tik jėgoms atgauti. Remiantis minėtu reglamentu, po 4,5 valandų vairavimo vairuotojas, jeigu jis nepradedą naudoti poilsio laikotarpio, turi daryti ne trumpesnę kaip 45 minučių pertrauką. Ši pertrauka gali būti pakeista ne trumpesne kaip 15 minučių pertrauka, po kurios sektų ne trumpesnė kaip 30 minučių pertrauka. Galima teigti, jog nustatyto darbo laiko laikytis gali būti pakankamai sudėtinga užduotis. Sakykime, krovinių transporto įmonėje dirbantis darbuotojas, vykstantis iš vienos vietos į kitą, privalo paskaičiuoti, kiek laiko jis užtruks, kad susiplanuotų įterpti teisės aktuose nustatytą pertrauką. Darbuotojo tikslas – tam tikru nustatytu laiku pristatyti krovinį (darbuotojas numato, jog jo kelionė užtruks 8 valandas), laikantis darbo ir poilsio laiko reikalavimų. Tačiau dažnai pasitaiko tokių situacijų, kurių neįmanoma numatyti, kai sugaištamas papildomas laikas (eismo įvykis). Tuomet natūraliai darbuotojas nespėja nuvažiuoti numatyto atstumo per apskaičiuotą laiką, todėl tokiose situacijose dažnai nukrypstama nuo darbo ir poilsio laiko reikalavimų. Taigi galima sutikti su J. Usonio nuomone<sup>28</sup>, jog nukrypimo nuo darbo ir poilsio laiko priežastys gali būti:

---

<sup>28</sup>USONIS, J. *Darbo teisinių santykių reglamentavimo ypatumai kelių transporte*. Daktaro disertacija. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2005. 72 psl.

- 1) objektyvios (techniniai nesklandumai, nėra sustojimo aikštelės ar pan.);
- 2) subjektyvios (vairuotojas skuba į iškrovimo vietą, namo, nepaisydamas nustatyto režimo).

Atsižvelgiant į tai, vis dėlto neišvengiamai pasitaiko nukrypimų nuo darbo ir poilsio griežtų reikalavimų ir būtent tuomet kyla vieni didžiausių pavojų darbuotojų saugumui.

Kauno apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija, išnagrinėjusi bylą apeliacine tvarka, nustatė, jog ieškovė UAB „Kautra“ ir atsakovas A.M. sudarė darbo sutartį, pagal kurią atsakovas dirbo UAB „Kautra“ Druskininkų filiale autobuso vairuotoju – konduktoriumi, nustatant jam pilną darbo dienos trukmę pagal darbo grafiką bei mėnesinę darbo laiko apskaitą. Pagal UAB „Kautra“ darbo tvarkos taisykles atsakovui buvo vedama suminė darbo laiko apskaita, atsakovas dirbo slenkančiais darbo ir poilsio režimo grafikais, su kuriais buvo supažindinamas nustatyta įmonėje tvarka. Nagrinėjamoje byloje tarp šalių sprendžiamas ginčas, susijęs su transporto srityje dirbančiam darbuotojui suteikiamos darbdavio pertraukos pailsėti ir pavalgyti trukmės nustatymo, šios pertraukos teisinio reglamentavimo, šio reglamentavimo aiškinimo ir taikymo skaičiuojant dirbtą laiką ir darbo užmokestį, dėl apmokėjimo už darbą poilsio ir švenčių dienomis bei dėl delspinigių skaičiavimo ir jų priteisimo, darbdaviui pavėluotai išmokant su darbo santykiais susijusias išmokas. Taigi, teisėjų kolegija pažymėjo, jog pagal ieškovės UAB „Kautra“ teisnumą apibrėžiančius įstatus, ieškovė yra transporte veikiantis juridinis asmuo, todėl jos darbuotojų darbo ir poilsio laikas gali skirtis nuo Darbo kodekse nustatytų normų. UAB „Kautra“ vykdo visą Lietuvos Respublikos įstatymų leidžiamą ūkinę veiklą, susijusia su transporto ir keleivių pervežimo paslaugų teikimu. Pagal galiojantį teisinį reglamentavimą, darbuotojų darbo ir poilsio laiko ypatumai, t.y. darbo laiko trukmė ir pertrauka pailsėti ir pavalgyti, dirbantiems transporte, yra reglamentuojami Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 587. Pagal minėto poįstatyminio akto 1.8 punkto nuostatas, kelių transporto srityje dirbančių darbuotojų, įskaitant ir ieškovės įmonėje dirbančius vairuotojus – konduktorius vietiniais susisiekimo maršrutais, netaikoma Darbo kodekso 158 str. 1 d. nuostata dėl ne ilgesnės kaip dviejų valandų pertraukos pailsėti ir pavalgyti ne vėliau kaip po 4 darbo valandų nuo darbo pradžios suteikimo. Taigi, pagal šią poįstatyminio akto teisės normą, transporto srityje nustatant darbuotojams pertraukos trukmę bei jos pradžią, taikytini Darbo ir poilsio laiko ypatumai, nustatyti Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 587, todėl sprendžiant byloje iškilusį ginčą dėl atsakovo pertraukos pailsėti ir pavalgyti trukmės,

šios pertraukos įskaitymo į darbo laiką, apmokėjimo sąlygų, taikytinas minėtas poįstatyminis aktas.<sup>29</sup>

Mobiliems kelių transporto darbuotojams taikomas darbo ir poilsio laiko teisinis reglamentavimas ganėtinai sudėtingas, tačiau kaip J. Usonis<sup>30</sup> pastebėjo, jog visomis pastangomis siekiama, kad darbo ir poilsio režimo reguliavimas būtų kuo paprasčiau suprantamas ypač darbuotojams ir jie jo laikytųsi. Siekiant gerinti kelių transporto sektoriaus darbo sąlygas bei užtikrinti eismo saugumą keliuose, įvesta prievolė griežtai laikytis darbo ir poilsio reguliavimo. Kelių transporto priemonių vairuotojų darbo laiko apskaitai turi būti naudojama viena iš šių priemonių:

- 1) registravimo įranga – tachografai. Tachografas – tai įrengtas prietaisas transporto priemonėse, automatiškai arba pusiau automatiškai rodantis ir registruojantis išsamią informaciją apie transporto priemonių judėjimą ir tam tikrus jų vairuotojų darbo ir poilsio laikotarpius.<sup>31</sup> Tachografuose užregistruotus duomenis būtina perkelti į darbo laiko apskaitos žiniaraščius. Žiniaraščiai po paskutinio pildymo turi būti saugomi 10 metų. Darbdaviai yra atsakingi už darbuotojų darbo laiko žymėjimą;
- 1) eismo tvarkaraščiai, sudaryti vadovaujantis Reglamento (EB) Nr. 561/2006 16 straipsniu, ir vairuotojo darbo grafikas (jeigu keleiviai vežami reguliariais reisais Lietuvos Respublikos teritorijoje ir autobusuose neįrengti tachografai). Grafike nurodoma kiekvieno vairuotojo pavardė, nuolatinė jo gyvenamoji vieta ir iš anksto sudarytas įvairių vairavimo, kitų darbų, pertraukų ir vairuotojo buvimo darbe tvarkaraštis;
- 2) identifikavimo kortelės, naudojamos darbo ir poilsio laiko apskaitai skaitmeniniuose tachografuose, išduodamos Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos nustatyta tvarka.<sup>32</sup>

ETT byloje *Eurospeed Ltd prieš Szegedi Törvényszék*<sup>33</sup> pasisakė, ar Reglamento (EB) Nr. 561/2006 nuostatomis užkertamas kelias valstybei narei priimti nacionalinės teisės nuostatas, kuriose už minėtame reglamente nustatytų pareigų pažeidimą numatyta

---

<sup>29</sup> Kauno apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2016 m. spalio 21 d. nutartis civilinėje byloje Nr. E2A-1302-259/2016.

<sup>30</sup> Doc dr. Usonis J. Darbo teisinių santykių reglamentavimo ypatumai kelių transporte. Daktaro disertacija. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2005. 72 psl.

<sup>31</sup> [interaktyvus; žiūrėta 2017 m. kovo 23 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.vkti.gov.lt/index.php?338553590>>.

<sup>32</sup> Vyriausybės nutarimas Nr. 587 „Dėl darbų, kuriuose gali būti taikoma iki dvidešimt keturių valandų per parą darbo laiko trukmė, sąrašo, darbo ir poilsio laiko ypatumų ekonominės veiklos srityse, patvirtinimo“ II skyriaus, 14<sup>2</sup> str.

<sup>33</sup> Europos Sąjungos Teisingumo Teismas. 2015 m. rugsėjo 10 d. sprendimas byloje *Eurospeed Ltd prieš Szegedi Törvényszék* C-287/14, EU:C:2016:420.

sankcija gali būti taikoma atitinkamą pažeidimą faktiškai padariusiam transporto priemonės vairuotojui ir transporto įmonei arba tik vairuotojui vietoj transporto įmonės. *Eurospeed* yra Bulgarijoje registruota transporto įmonė. Vykstant iš Čekijos Respublikos į Bulgariją, vairuojamus sunkvežimius Vengrijos ir Rumunijos pasienyje patikrino pareigūnai. Atliekant šį patikrinimą vairuotojai negalėjo pateikti nei tachografo disko, nei ranka užpildytos išsklotinės, kurioje būtų užfiksuoti jų veiksmai per 28 prieš taiėjusias dienas. Reglamento (EB) Nr. 561/2006 19 str. 2 d. aiškiai numatyta, jog valstybės narės kompetentingos institucijos turi galimybę taikyti sankcijas įmonei ir (arba) vairuotojui už to reglamento pažeidimą „net ir tuo atveju, jei šis pažeidimas padarytas kitos valstybės narės ar trečiosios šalies teritorijoje“, tai, priešingai, reiškia, kad bet kuriuo atveju valstybė narė turi teisę už jos teritorijoje padarytą pažeidimą taikyti sankciją įmonei arba vairuotojui, arba jiems abiemis. Galimybė taikyti sankcijas išplečiama ir dėl Reglamento Nr. 561/2006 pažeidimų, padarytų už atitinkamos valstybės narės teritorijos ribų, negali būti aiškinama taip, kad pažeidimų, už kuriuos galima taikyti sankcijas, sritis apribojama tik kitoje valstybėje padarytais pažeidimais. Nustatytos tik vairuotojams taikomos pareigos ir kad jie turi jų laikytis, antraip jiems kiltų atsakomybė. Siekiama išaiškinti konkrečias transporto įmonių ir vairuotojų pareigas, taip pat skatinti teisinį tikrumą bei patikrinimais keliuose prisidėti prie vairavimo trukmės ir poilsio laikotarpių laikymosi. Dėl sankcijų už šio reglamento pažeidimą, kad šios sankcijos būtų veiksmingos, proporcingos, atgrasančios ir nediskriminuojančios, ir, kita vertus, minėtame reglamente nėra atmesta galimybė taikyti vairuotojų atsakomybę, darytina išvada, jog šios valstybės gali numatyti nuostatas, leidžiančias skirti sankcijas – išimtinai arba ne – vairuotojams. Taigi abu šio reglamento tikslai, t. y. pagerinti darbo sąlygas ir pagerinti saugų eismą keliuose, reiškia pareigą iš principo kelių eismo transporto priemonėse įrengti patvirtinto tipo tachografą, kurį naudojant būtų galima patikrinti, ar laikomasi vairavimo ir vairuotojų poilsio laiko.

Analizuojant darbo ir poilsio laiko kelių transporte kontrolę, reikia atkreipti dėmesį, jog tam tikrais atvejais tachografai nėra privalomi. Tai reiškia, jog Reglamento (EB) Nr. 561/2006 nuostatos netaikomos vežimui keliais:

- 1) transporto priemonėmis, vežančiomis keleivius reguliariais reisais, neviršijančiais 50 kilometrų;
- 2) transporto priemonėmis, kurių maksimalus leistinas greitis neviršija 40 kilometrų per valandą;
- 3) transporto priemonėmis, kurias naudoja ar be vairuotojo nuomojasi ir kontroliuoja ginkluotosios pajėgos, civilinė gynyba, ugniagesiai ir už viešosios tvarkos

palaikymą atsakingos pajėgos, kai vežama vykdant šioms tarnyboms paskirtas užduotis;

- 4) transporto priemonėmis, įskaitant transporto priemones, naudojamas nekomerciniam humanitarinės pagalbos transportavimui, naudojamas esant kritinėms padėtimis ar vykdant gelbėjimo darbus;
- 5) specializuotomis medicinos tikslams skirtomis transporto priemonėmis;
- 6) specializuotomis avarinėmis transporto priemonėmis, dirbančiomis 100 kilometrų spinduliu nuo nuolatinės jų laikymo vietos;
- 7) transporto priemonėmis, kurios išbandomos keliuose turint tikslą jas techniškai patobulinti, remontuoti ar techniškai prižiūrėti, taip pat naujomis ar suremontuotomis, bet nepradėtomis naudoti transporto priemonėmis;
- 8) transporto priemonėmis ar jų junginiais, kurių maksimali leidžiama masė neviršija 7,5 t ir kurios naudojamos krovinių vežimui ne komerciniais tikslais;
- 9) komercinėmis transporto priemonėmis, pagal valstybės narės, kurioje yra važiuojama, įstatymus turinčiomis istorinį statusą, ir kurios yra naudojamos nekomerciniam keleivių ar krovinių vežimui.<sup>34</sup>

ETT byloje *A. Karuse AS prieš Politsei – ja Piirivalveamet*<sup>35</sup> analizavo klausimą, ar Reglamente (EB) Nr. 561/2006 pateikta sąvoka „su kelių priežiūra susijusios transporto priemonės“, kurioms gali būti netaikoma pareiga naudoti tachografą, turi būti aiškinama taip, kad ji apima transporto priemonę, kuria iš pakrovimo vietos žvyras vežamas į kelių priežiūros darbų atlikimo vietą. Pareigūnai viešajame kelyje sustabdė sunkvežimį, kuriuo buvo vežamas žvyro krovinytis į kelio darbų vykdymo vietą. Pareigūnai sunkvežimio vairuotojui skyrė baudą už transporto priemonės su neįrengtu tachografu, kuriuo sudaromos sąlygos patikrinti, ar laikomasi vairuotojų darbo ir poilsio trukmės, vairavimą. Nustatyta, jog transporto priemone buvo vežamas žvyras, skirtas kelių priežiūros darbams. Su kelių priežiūra susijusios veiklos sritys apima labai įvairius darbus, kaip antai, be kita ko, keliams padarytos žalos taisymą, veiksmus prieš apledėjimą, sniego valymą. Šiems darbams, visų pirma, būdinga tai, kad juos sunku planuoti, o šis planavimas keičiasi atsižvelgiant į įvykius, dėl kurių viešajam keliui padaroma žala, ir tai, kad juos reikia atlikti greitai. Taip pat byloje konstatuota, jog aptariama transporto

---

<sup>34</sup> 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos 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 panaikinantis Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85“ 3 str. [interaktyvus; žiūrėta 2017 m. kovo 20 d.]. Prieiga per internetą: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A32006R0561>>.

<sup>35</sup> Europos Sąjungos Teisingumo Teismas. 2014 m. kovo 13 d. sprendimas byloje *A. Karuse AS prieš Politsei- ja Piirivalveamet* C-222/12, EU:C:2014:142.



priemonė buvo sustabdyta maždaug 42 kilometrai nuo *Karuse* buveinės ir maždaug 10 kilometrų nuo darbų atlikimo vietos. Tačiau atstumas tarp šių darbų atlikimo vietos ir vietos, kur žvyras buvo pakrautas į šią transporto priemonę, nebuvo nurodytas, todėl remtis Reglamento (EB) Nr. 561/2006 nuostata dėl važiavimo be tachografo transporto priemonėmis, dirbančiomis 100 kilometrų spinduliu nuo nuolatinės jų laikymo vietos, negalima. Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, teismas įtvirtino, jog sąvoka „su kelių priežiūra susijusios transporto priemonės“, kurioms gali būti netaikoma pareiga naudoti tachografą, turi būti aiškinama kaip apimanti transporto priemones, kuriomis vežamos medžiagos į kelių priežiūros darbų atlikimo vietą, jeigu vežimas yra visiškai ir išimtinai susijęs su tų darbų vykdymu ir yra pagalbinė veikla šių darbų atžvilgiu. Nacionalinis teismas, atsižvelgęs į visas pagrindinėje byloje reikšmingas aplinkybes, turi įvertinti, ar taip yra.

Taigi galima teigti, jog konkrečiai išanalizavus darbo ir poilsio laiko ypatumus kelių transporte, pastebima, kad tarptautinės, Europos Sąjungos teisės aktų normos sėkmingai perkeltos į Lietuvos teisę ir yra pateiktos Vyriausybės nutarime Nr. 587.

2013 m. Valstybinė darbo inspekcija prie Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministerijos surengė transporto įmonių, teikiančių pervežimo tolimesiais reisais paslaugas, patikrinimus. Patikrintos 318 transporto įmonių Lietuvoje. Orientuojamasi buvo į keletą aspektų, vienas jų – tinkamas darbo laiko ypatumų taikymas, poilsio laikas. Nustatyta, jog net 189 (59,4%) tikrintose įmonėse buvo netinkamai pildomi darbo laiko apskaitos žiniaraščiai. Tai reiškia, jog vairuotojų dirbtas laikas pagal skaitmeninių tachografų duomenis neatitinka apskaitos žiniaraščiuose užfiksuotų duomenų darbo laiko, nežymimas naktinis darbas, darbas švenčių dienomis. Patikrinimų metu surašyti 102 administracinių teisės pažeidimų protokolai, daugiausiai protokolų – 78 – surašyti už darbo laiko apskaitos pažeidimus: dažniausiai pasikartojantys pažeidimai yra vairuotojų darbo laiko nežymėjimas darbo laiko apskaitos žiniaraščiuose, taip pat neapskaitomas vairuotojų naktinis, viršvalandinis darbas bei darbas švenčių dienomis. 8 protokolai – už tachografų duomenų nesaugojimo ir (ar) vairuotojų darbo ir poilsio režimo pažeidimus, visi kiti už darbo saugos nesilaikymo pažeidimus.<sup>36</sup>

Taigi, atsižvelgiant į minėtą statistiką galima daryti išvadą, jog tolimųjų reisų transportas išlieka vienas rizikingiausių ir pavojingiausių sektorių, kurio kontrolei turi būti skiriamas ypatingai didelis dėmesys. Todėl darbo ir poilsio laiko apskaita, tinkamas

---

<sup>36</sup>[interaktyvus; žiūrėta 2017 m. kovo 30d.]. Prieiga per internetą Žiūrėta 2017 m. kovo 30 d. Prieiga per internetą:<<http://sajunga.webs.com/Naujienu%20puslapio%20dokumentai/Transporto%20imoniui%20patkri nimo%20rezultatai.pdf>>.

darbo laiko apskaitos žiniaraščių pildymas, netinkamas apmokėjimas už darbą naktį, švenčių dienomis – vienos aktualiausių kelių transporte egzistuojančių problemų.

### 3.2. Geležinkelių transportas

Geležinkelių transportas – ūkio dalis, skirta viešiesiems ir ūkio subjektų poreikiams tenkinti – keleiviams, bagažui ir (ar) kroviniams geležinkeliais vežti, manevruoti ir (ar) važiuoti į geležinkelių infrastruktūros objektų statybos, remonto ir (ar) techninės priežiūros darbų atlikimo vietą ir iš jos.<sup>37</sup> Toks išsamus geležinkelių transporto sąvokos apibrėžimas pateiktas Geležinkelių transporto kodekse. Minėtas kodeksas nustato, jog santykiams, atsirandantiems iš naudojimosi viešąja geležinkelių infrastruktūra, geležinkelių infrastruktūros valdymo, naudojimo ir disponavimo ja, keleivių, bagažo ar krovinių vežimo Lietuvos Respublikos geležinkelių transportu, taikomos minėto kodekso normos. Geležinkelių transporto kodekso 1 str. 1 d. reglamentuoja geležinkelių transporto veiklos sąlygas, reikalavimus geležinkelių transporto darbuotojams ir reglamentuoja santykius, atsirandančius iš keleivių, bagažo ir (ar) krovinių vežimo Lietuvos Respublikos geležinkelių transportu, tačiau apie darbo ir poilsio laiką minėtame kodekse neužsiminta.

Darbo ir poilsio laiko geležinkelių transporte reglamentavimas įtvirtintas Vyriausybės nutarime Nr. 587. Darbuotojų, dirbančių geležinkeliuose, darbo laiko trukmei reguliuoti nustatytos ribos: iki 24 val. per parą. Ši nuostata taikoma Vyriausybės nutarimo Nr. 587 III skyriaus 16 str. įvardintiems asmenims:

- 1) mobiliesiems geležinkelių transporto darbuotojams;
- 2) prižiūrintiems riedmenis; formuojantiems sąstatus; budintiems įvairiuose geležinkelių transporto įmonių padaliniuose ir namuose; tiesiogiai vadovaujantiems traukinių eismui, ryšių, automatikos, signalizacijos, informacinių sistemų ir elektros energijos tiekimo dispečerinių darbui ir tvarkantiems šiuos darbus; saugantiems geležinkelių objektus; dalyvaujantiems likviduojant avarijų, gaisrų, stichinių nelaimių padarinius;
- 3) dirbantiems galinėse ir tarpinėse stotyse (bilietų kasininkams ir kitiems).

Geležinkelių transporto sferoje dirbantys asmenys yra suskirstyti į dvi grupes, todėl šių asmenų darbo ir poilsio laikas reglamentuojamas atskiruose skyriuose:

---

<sup>37</sup> Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodeksas. Valstybės žinios. 2004, Nr. 72-2489. 3 str. 15 p.

- 1) darbo ir poilsio laiko ypatumus geležinkelių transporte, kai neteikiamos su sąveika susijusios tarpvalstybinės paslaugos;
- 2) darbo ir poilsio laiko ypatumus geležinkelių transporte, kai teikiamos su sąveika susijusios tarpvalstybinės paslaugos.

Vyriausybės nutarime Nr. 587 išskiriami du atskiri skyriai, kurių darbuotojų darbo ir poilsio laikas reguliuojamas remiantis skirtingais teisės aktais, be to pastebimas akivaizdus ir reglamentavimo apimties skirtumas.

Darbo ir poilsio laiko geležinkelių transporte, kai neteikiamos su sąveika susijusios tarpvalstybinės paslaugos, reguliavimo normos parengtos vadovaujantis Direktyva 2003/88/EB. Išskirtas specialus subjektas (mobilus geležinkelių transporto darbuotojas), kuriam taikomi tam tikri darbo ir poilsio laiko ypatumai. Vyriausybės nutarimas Nr. 587 apibrėžia šią specialaus subjekto sąvoką detalčiai. Mobilieji geležinkelių transporto darbuotojai (toliau – mobilieji darbuotojai) – geležinkelių transporto darbuotojai, teikiantys su sąveika susijusias tarpvalstybines paslaugas (mašinistai, darbuotojai, aptarnaujantys keleivius tarptautinio ar vietinio susisiekimo traukiniuose, kontroliuojantys traukinių brigadų darbą, lydintys ir saugantys tarptautinio ar vietinio susisiekimo traukinius ir vagonus, lydintys ir prižiūrintys vagonus – sekcijas) ilgiau nei vieną valandą per pamainą. Geležinkelių transporto darbuotojams taikoma suminė darbo laiko apskaita:

- 1) apskaitinis laikotarpis – neilgesnis nei 6 mėnesiai;
- 2) darbo dienos trukmė – neilgesnė kaip 12 valandų;
- 3) maksimali savaitės darbo trukmė – 48 valandos.

Kaip jau minėta, darbas transporto srityje yra specifinis, todėl ir geležinkelių transporto darbuotojams taikomi tam tikri darbo ir poilsio laiko ypatumai. Konkrečioms geležinkelių darbuotojų grupėms taikomi reikalavimai, kurių turi būti laikomasi:

- 1) Darbuotojų, aptarnaujančių keleivius traukiniuose, darbo laiko trukmė per parą – ne ilgesnė kaip 16 valandų, maksimali savaitės darbo laiko trukmė – 60 valandų. Atkreiptinas dėmesys, jog šiems darbuotojams poilsis turi būti suteikiamas specialiai tam skirtoje kupė.
- 2) Darbuotojams, lydintiems ir saugantiems prekinis traukinius ir vagonus, pamainos trukmė – ne ilgesnė kaip 24 valandos, tačiau jų savaitės darbo laikas neturi viršyti 48 valandų, o poilsio tarp pamainų laikas privalo būti ne trumpesnis kaip 24 valandos.
- 3) Darbuotojai, valdantys traukinius, negali dirbti daugiau kaip 2 naktis paeiliui.

- 4) Darbuotojų, kontroliuojančių traukinių brigadų darbą, parduodančių bilietus traukiniuose, darbo laiko (pamainos) trukmė gali būti nustatyta su ilgesne kaip 2 valandų pertrauka pailsėti ir pavalgyti.
- 5) Darbuotojams, grįžusiems iš reiso, poilsis suteikiamas už dirbtą laiką pagal grafiką (neįskaitant poilsio reiso metu). Poilsio tarp reisų trukmė turi būti ne trumpesnė kaip 50 procentų dirbto laiko. Jeigu po reiso suteikti viso nustatyto poilsio laiko negalima, nepanaudotos poilsio valandos pridedamos prie poilsio, suteikiamo po vieno ar dviejų kitų reisų.
- 6) Visais atvejais darbuotojams, valdantiems traukinius (išskyrus vietinio susisiekimo traukinius), poilsio tarp reisų trukmė negali būti trumpesnė kaip 12 valandų iš eilės.
- 7) Darbuotojų, lydinčių ir prižiūrinčių vagonus sekcijas, savaitės nepertraukiamojo poilsio trukmė kelionės metu turi būti ne trumpesnė kaip 12 valandų.

Anksčiau minėta suminė darbo laiko apskaita būtent apskaitinis laikotarpis ne ilgesnis kaip 4 mėnesiai gali būti taikomas, tačiau tik kai kuriems darbuotojams (tokie darbuotojai: prižiūrintys riedmenis; formuojantys sąstatus; budintys įvairiuose geležinkelių transporto įmonių padaliniuose ir namuose; tiesiogiai vadovaujantys traukinių eismui, ryšių, automatikos, signalizacijos, informacinių sistemų ir elektros energijos tiekimo dispečerinių darbui ir tvarkantys šiuos darbus; saugantys geležinkelių objektus; dalyvaujantys likviduojant avarijų, gaisrų, stichinių nelaimių padarinius).<sup>38</sup>

Taigi geležinkelių transporto įmonės privalo tinkamai įgyvendinti aptartus darbo ir poilsio laikui nustatytus reikalavimus, tačiau ne visuomet viską pavyksta įgyvendinti. AB Lietuvos geležinkeliai – viena didžiausių Lietuvos įmonių, tačiau Valstybinės darbo inspekcijos darbo inspektoriai teigia, kad darbo sąlygas Lietuvos geležinkeliuose galima įvardinti kaip nepakenčiamas. Pasitaiko atvejų, kuomet Darbo kodekse ir kolektyvinėje darbo sutartyje yra įtvirtinti tam tikri reikalavimai, tačiau praktikoje jų laikytis pakankamai sudėtinga. Kaip pavyzdį galima pateikti atvejį, kai įmonės kolektyvinėje sutartyje nustatyta, jog jeigu laisvo laiko darbo metu nėra, darbdavys vis tiek turi leisti darbuotojui pavalgyti, o darbuotojai, pietaujantys ne laisvu nuo darbo metu, turi būti baudžiami. Pasitaiko situacijų, kuomet darbuotojams tenka dirbti net 12 valandų nepietavus.<sup>39</sup>

---

<sup>38</sup> Vyriausybės nutarimo Nr. 587 „Dėl darbų, kuriuose gali būti taikoma iki dvidešimt keturių valandų per parą darbo laiko trukmė, sąrašo, darbo ir poilsio laiko ypatumų ekonominės veiklos srityse, patvirtinimo“ III skyrius, 15-21 str. Valstybės žinios, 2003-05-15, Nr. 48-2120.

<sup>39</sup>[interaktyvus; žiūrėta 2017 m. kovo 28 d.]. Prieiga per internetą:< <http://www.zurnalastransportas.lt/?p=8675>>.

Taigi galima teigti, jog visų situacijų sureguliuoti neįmanoma, tačiau skirti didesnę dėmesį darbuotojų sąlygų, susijusių su darbo laiku, pertraukų skyrimu yra būtina.

Aptariant darbo ir poilsio laiko ypatumus geležinkelių transporte, kai teikiamos su sąveika susijusios tarpvalstybinės paslaugos, reikia pabrėžti, jog šios grupės geležinkelių darbuotojų darbo ir poilsio laiko ypatumai reglamentuojami vadovaujantis 2005 m. liepos 18 d. Tarybos direktyva 2005/47/EB<sup>40</sup>, kurios tikslas – įgyvendinti 2004 m. sausio 27 d. Europos geležinkelių bendrijos (CER) ir Europos transporto darbuotojų federacijos (ETF) sudarytą Susitarimą dėl mobiliųjų darbuotojų, teikiančių su sąveika susijusias tarpvalstybines paslaugas, darbo sąlygų tam tikrų aspektų.

Mobilieji darbuotojai dirba pagal individualius darbo grafikus, kurie paprastai paskelbiami prieš 2 savaites iki grafiko įsigaliojimo. Kaip ir anksčiau aptartiems mobiliems darbuotojams taikomas tapatus suminis darbo laiko apskaitos laikotarpis. Taip pat aptariami kiti privalomi reikalavimai darbo ir poilsio laikui:

- 1) paros poilsis namie turi trukti ne mažiau kaip 12 valandų iš eilės per 24 valandas (Vieną kartą per 7 dienas jis gali būti sutrumpintas ne daugiau nei iki 9 valandų. Tokiu atveju sutrumpinto poilsio ir 12 valandų skirtumas valandomis pridedamas prie artimiausio dienos poilsio namie);
- 2) po paros poilsio reiso metu mobiliesiems darbuotojams, sugrįžusiems iš reiso, turi būti suteikiamas paros poilsis namie;
- 3) dienos poilsis ne namie trunka ne mažiau kaip 8 valandas iš eilės 24 valandų laikotarpiu;
- 4) po dienos poilsio ne namie turi būti dienos poilsis namie;
- 5) lydintysis personalas turi pasinaudoti ne trumpesne kaip 30 minučių pertrauka, jei darbo laikas yra ilgesnis kaip 6 valandos.

Įtvirtintas išsamus poilsio laiko reglamentavimas mobiliam darbuotojui, teikiančiam su sąveika susijusias tarpvalstybines paslaugas. Kas septynias dienas skiriamas nepertraukiamas 24 valandų savaitės poilsis, prie kurio pridedamas 12 valandų dienos poilsis. Taip pat kiekvienais metais mobiliajam darbuotojui skiriami 104 dvidešimt keturių valandų trukmės poilsio laikotarpiai, įskaitant 52 dvidešimt keturių valandų trukmės savaitės poilsio laikotarpius. Įskaitant:

- 1) 12 dvigubų poilsio laikotarpių (48 valandos, prie kurių pridedamas dienos 12 valandų poilsis), įskaitant šeštadienį ir sekmadienį;

---

<sup>40</sup> 2005 m. liepos 18 d. Tarybos 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“. [interaktyvus; žiūrėta 2017 m. kovo 28 d.]. Prieiga per internetą:<<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=celex%3A32005L0047>>.

- 2) 12 dvigubų poilsio laikotarpių (48 valandos, prie kurių pridedamas dienos 12 valandų poilsis) be garantijos, kad šeštadieniai ir sekmadieniai bus įtraukti.

Išskiriama dar viena darbuotojų grupė – mašinistai, kuriai taikomi specialūs reikalavimai:

- 1) maksimali vairavimo trukmė per dvi savaites negali viršyti 80 valandų;
- 2) jei vairavimo trukmė neturi viršyti 9 valandų dienos pamainos metu ir 8 valandų nakties pamainos metu tarp dviejų dienos poilsio laikotarpių;
- 3) jei mašinisto darbo laikas viršija 8 valandas, darbo dienos metu turi būti pasinaudota ne trumpesne kaip 45 minučių pertrauka arba, kai darbo laikas yra nuo 6 iki 8 valandų, ši pertrauka turi būti ne trumpesnė kaip 30 minučių ir ja turi būti pasinaudota darbo dienos metu.<sup>41</sup>

Taigi nuolatinis darbo ir poilsio laiką reglamentuojančių normų kūrimas ir plėtojimas, tinkamas direktyvų įgyvendinimas padeda užtikrinti geležinkelių transporte dirbančių asmenų sveikatą, saugumą. Tinkamas darbo ir poilsio laiko normų taikymas svarbus ne tik darbuotojų saugumo užtikrinimui, bet tuo pačiu ir darbo užmokesčio skaičiavimo klausimais. Praktikoje pasitaiko ginčų dėl darbo užmokesčio švenčių (poilsio) dienomis, jeigu tas darbas nenumatytas pagal grafiką. Vienas tokių – 2015 m. lapkričio 12 d. Vilniaus apygardos teismo nutartis Nr. 2A-2667-232/2015. Civilinėje byloje ieškovas prašė priteisti iš atsakovo darbo užmokestį už darbą švenčių dieną nakties metu. Nurodė, jog ieškovas dirbo 6 kategorijos vagonų tikrintoju – remontininku AB „Lietuvos geležinkeliai“ Vilniaus regiono stočių skyriaus Vaidotų geležinkelių stotyje. Ieškovas nesutinka su jam taikoma darbo užmokesčio už darbą švenčių metu apskaičiavimo tvarka, kuri prieštarauja Darbo kodekso 193 ir 194 straipsniams. Apskaičiuodamas darbo užmokestį ieškovui už darbą švenčių dienomis ir naktinį darbą, atsakovas vadovavosi generalinio direktoriaus įsakymu, pagal kurį už darbą naktį ir švenčių dieną mokama pusstrečio darbuotojo darbo užmokesčio. Teismas priėmė sprendimą, jog minėtu generalinio direktoriaus įsakymu „Dėl naktinio darbo, dirbamo švenčių ir poilsio dienomis, apmokėjimo“ buvo siekiama pagerinti atsakovo darbuotojo (ieškovo) padėtį, palyginti su ta, kurią nustato Darbo kodeksas. Todėl konstatuota, jog generalinio direktoriaus įsakymas nustato geresnes darbo naktį, dirbamo švenčių ir poilsio dienomis, apmokėjimo sąlygas negu Darbo kodeksas.<sup>42</sup>

---

<sup>41</sup> Europos Transporto Darbuotojų Federacijos (ETF) ir Europos Geležinkelių Bendrijos (CER) susitarimas dėl mobiliųjų darbuotojų, teikiančių su sąveika susijusias tarpvalstybines paslaugas, darbo sąlygų tam tikrų aspektų, *Official Journal L 195*, 27/07/2005 P. 0018 – 0020.

<sup>42</sup> Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2015 m. lapkričio 12 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 2A-2667-232/2015.

Valstybė turi užtikrinti, kad darbo ir poilsio laiko reglamentavimas būtų tinkamas bei direktyvų nuostatos būtų perkeltos į nacionalinę teisę. Pažymėtina, jog Direktyvos 2005/47/EB sąvokų reglamentacija („poilsis namuose“, „poilsis ne namuose“) skiriasi nuo Vyriausybės nutarimo Nr. 587 perkeltų sąvokų. Taigi nustatomos sankcijos už pažeidimus dėl imperatyvių darbo ir poilsio laiko normų nesilaikymo. Minėtos sankcijos privalo būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios. Darbo laiko ir poilsio laiko registravimas yra kaip saugiklis, kontroliuojantis darbo ir poilsio laiko nuostatų laikymąsi.

### 3.3. Jūrų transportas

Jūrų transportas – tai viena iš saugiausių, praktiškiausių ir labiausiai paplitusių transporto rūšių. Kalbant apie Lietuvą svarbu paminėti, jog Lietuva siekia būti vis labiau atviresnė pasauliui, todėl naudoja jūrų transportą kaip priemonę didinti ekonominius rodiklius. Suprantama, jog XXI a. jūrų transportas pakankamai modernizuotas. Krovinių gabenimui jūra yra reikalingas ypatingas atsakingumas ir įdirbis, kadangi laivas – padidintos rizikos šaltinis, todėl tinkamas šios transporto priemonės valdymas padeda sumažinti ar net išvengti galimų žmogiškųjų ir materialinių nuostolių (avarijų, jūrų užteršimų ir pan.). Paprastai laivai ir su jais susijusi technika yra valdoma jūrininkų. Profesionali jūrininkų kvalifikacija, puiki savijauta, kurią lemia teisingas darbo ir poilsio laiko užtikrinimas, apima kokybišką laivo valdymą, todėl yra itin svarbus tinkamas darbo ir poilsio laiko reglamentavimas jūrų transporte.

Vadovaujantis Ingridos Mačernytės – Panomariovienės moksliniu straipsniu<sup>43</sup>, jūreiviai vieni pirmųjų pradėjo organizuoti darbą ištisą parą, t. y. darbas laive buvo skirstomas pamainomis ir tokia tvarka išliko iki šių dienų. Pažymėtina, jog darbo ir poilsio laiko teisiniam reguliavimui įtakos turi ir tarptautinės organizacijos. 1946 m. Tarptautinė Darbo Organizacija (toliau – TDO) tapo pirmąja Jungtinių Tautų specializuotąja įstaiga, atsakinga už socialinius ir darbo klausimus. Pagrindinis TDO tikslas – suteikti ir apsaugoti pagrindines žmogaus teises darbe. Pagrindinė TDO veikla – tarptautinių darbo standartų, t. y. konvencijų ir rekomendacijų, priėmimas. TDO konvencijos skirstomos pagal svarbą ir taikymo sritį. Nagrinėjama tema aktualiausia yra

---

<sup>43</sup>INGRIDOS MAČERNYTĖ – PANOMARIOVIENĖ, I. „Tarptautinių darbo laivuose standartų įtaka Lietuvos jūrininkų darbo santykiams“, Jurisprudencija, Mykolo Romerio universitetas 2007 1(91); 28–36. [interaktyvus; žiūrėta 2017 m. kovo 12 d.]. Prieiga per internetą: <<http://etalpykla.lituanistikadb.lt/fedora/objects/LTLDB0001:J.04~2007~1367160238572/datastreams/DS.002.0.01.ARTIC/content>>.

specialiosios konvencijos, kurių nuostatos taikomos darbuotojams, dirbantiems tam tikroje ūkio šakoje arba tam tikrai darbuotojų kategorijai, pavyzdžiui, jūrininkams (žvejams, dokininkams, medicinos ir kitam personalui, dirbančiam laivuose). TDO konsoliduota jūrų darbo standartų konvencija (toliau – KJDSK) jungia 68 šiuo metu veikiančias TDO jūrininkų darbo santykių konvencijas.

KJDSK struktūra:

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

Taigi Tarptautinių organizacijų narės – jūrinės valstybės stengiasi prisijungti prie tarptautinių dokumentų, siekdamos vieno tikslo – vienodomis sąlygomis konkuruoti jūrų transporto rinkoje ir kartu tinkamai sureguliuoti jūrininkų darbo sąlygas. Kita tarptautinė organizacija, taip pat turinti didelę įtaką jūrininkų darbo sąlygoms – Tarptautinė Jūrų Organizacija (toliau – TJO). Lietuvai, kaip jūrinei valstybei ir TDO bei TJO narei, labai svarbu organizuoti ir plėtoti jūrų transportą, nustatyti minimalius darbo standartus jūrininkams, laikytis ratifikuotų konvencijų nuostatų.

Lietuvoje darbo ir poilsio laiko jūrų transporte reguliavimo nuostatai parengti vadovaujantis 1999 m. birželio 21 d. Tarybos direktyva 1999/63/EB „Dėl Europos Bendrijos Laivų savininkų asociacijos (ECSA) ir Europos Sąjungos Transporto darbuotojų profesinių sąjungų federacijos (FST) sudaryto susitarimo dėl jūreivių darbo laiko organizavimo“ (toliau – Direktyva 1999/63/EB)<sup>44</sup>, taip pat 1999 m. gruodžio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 1999/95/EB „Dėl jūrininkų darbo valandoms į Bendrijos uostus įplaukusiuose laivuose taikomų nuostatų įgyvendinimo“ (toliau – Direktyva 1999/95/EB)<sup>45</sup>. Apskritai Lietuvos Respublikoje jūrų transporto veiklą reglamentuoja tokie teisės aktai kaip Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas, Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas, Lietuvos Respublikos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymas ir kt. Nagrinėjama tema aktualūs tie teisės aktai, kurie susiję su darbo ir poilsio reglamentavimu jūrų transporte. Atsižvelgiant į tai,

---

<sup>44</sup> 1999 m. birželio 21 d. Tarybos direktyva 1999/63/EB „Dėl Europos bendrijos laivų savininkų asociacijos (ECSA) ir Europos Sąjungos transporto darbuotojų profesinių sąjungų federacijos (FST) susitarimo dėl jūreivių darbo laiko organizavimo“. [interaktyvus; žiūrėta 2017 m. kovo 20 d.]. Prieiga per internetą: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A31999L0063>>.

<sup>45</sup> 1999 m. gruodžio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 1999/95/EB „Dėl jūrininkų darbo valandoms į Bendrijos uostus įplaukusiuose laivuose taikomų nuostatų įgyvendinimo“. [interaktyvus; žiūrėta 2017 m. kovo 26 d.]. Prieiga per internetą: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=celex%3A31999L0095>>.



pagrindinės darbo laiką ir poilsio laiką reglamentuojančios Europos Sąjungos teisės nuostatos perkeltos į Lietuvos teisės aktus.

Direktyvos 1999/63/EB tikslas įgyvendinti Susitarimą dėl jūreivių darbo laiko organizavimo, todėl svarbu atkreipti dėmesį, jog Europos susitarimas dėl jūreivių darbo laiko organizavimo taikomas specialioms subjektams, kaip minėtoje direktyvoje nustatyta – jūreiviams, esantiems bet kuriame valstybiniame ar privačiame jūrų laive, kuris yra įregistruotas bet kurios valstybės narės teritorijoje ir kuris paprastai naudojamas komercinėje jūrų laivyboje. 2006 m. Tarptautinės darbo organizacijos konvencija „Dėl darbo jūrų laivyboje“<sup>46</sup> įtvirtina, jog kiekviena organizacijos narė turi užtikrinti, kad jūreivių darbo ar poilsio laikas būtų reglamentuotas. Taip pat nustatyti maksimalias darbo arba minimalias poilsio valandas per tam tikrus laikotarpius.

Pirmiausia, analizuojant jūreivių darbo laiko ypatumus, svarbu aptarti tokias sąvokas kaip „darbo laikas“, „poilsio laikas“, „jūreivis“. Pagal TDO konvencijos nuostatas darbo laiku yra vadinamas laikas, kurį jūreiviai turi dirbti laive. Tuo tarpu poilsio laikas – laikas, kuris neįeina į darbo laiką; šiai sąvokai nepriskiriamos trumpos pertraukėlės. Taigi, kaip jau buvo minėta, laivuose įdarbinti ar pasamdyti asmenys – jūreiviai. Lietuvos prekybinės laivybos įstatymas kiek kitaip įvardina laivų transporte dirbančius asmenis. „Jūrininkas“ – bet kuris asmuo, įskaitant laivo kapitoną, įdarbintas, pasamdytas ar dirbantis bet kokį darbą laive, išskyrus asmenis, kurių pagrindinis darbas yra atliekamas krante ir laive jie dirba tik nenuolatinį darbą, nesusijusį su kasdiene laivo veikla.<sup>47</sup> Taigi išsiaiškinus sąvokų apibrėžimus akivaizdu, jog darbo ir poilsio laiko jūrų transporte reglamentavimas yra būtent jūrininkų darbo ir poilsio laiko reguliavimas.

Įprastinė įgulos narių darbo valandų norma atrodo taip:

- 1) nustatoma 8 valandų darbo diena;
- 2) viena poilsio diena per savaitę;
- 3) poilsis švenčių dienomis.

Kiek kitoks darbo laikas taikomas laivuose, kuriuose visą parą yra dirbama ir budima. Tokiais atvejais įvedama suminė darbo laiko apskaita, kurios apskaitinis laikotarpis nustatomas kolektyvinėje sutartyje ir turi būti ne ilgesnis kaip vieneri metai.<sup>48</sup> Svarbu atkreipti dėmesį, jog darbo ir poilsio laiko nustatymas laivo įgulos nariams truputį

<sup>46</sup> Tarptautinės Darbo Organizacijos konvencija „Dėl darbo jūrų laivyboje“. Valstybės žinios, 2013 m., Nr. 78-3941. 2.3 taisyklė.

<sup>47</sup> Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas. Valstybės žinios, 1996-10-18, Nr. 101-2300. 2 str., 10 d.

<sup>48</sup> Vyriausybės nutarimas Nr. 587 „Dėl darbų, kuriuose gali būti taikoma iki dvidešimt keturių valandų per parą darbo laiko trukmė, sąrašo, darbo ir poilsio laiko ypatumų ekonominės veiklos srityse, patvirtinimo“ V skyriaus, 43 str. Valstybės žinios, 2003, Nr. 48 – 2120.

skiriasi nuo darbo ir poilsio laiko nustatymo budintiems ar trumpais atstumais plaukiojantiems jūrininkams. Įgulos nariams turi būti garantuojama:

- 1) mažiausiai 10 val. poilsis per parą;
- 2) mažiausiai 77 val. poilsis per bet kurias 7 d.;
- 3) paros poilsis gali būti padalytas daugiausia į dvi dalis (viena iš jų negali būti trumpesnė negu 6 valandos, o pertrauka tarp 2 paeiliui einančių poilsio laikotarpių neturi viršyti 14 valandų).

Tuo tarpu budintiems arba trumpais atstumais plaukiojančiuose laivuose dirbantiems jūrininkams suteikiama:

- 1) minimalus 10 val. poilsio laikotarpis (gali būti sumažintas, jeigu laive arba laivybos bendrovėje sudaryta tai numatanti kolektyvinė sutartis, bet ne trumpiau kaip iki 6 iš eilės einančių valandų ir ne ilgiau kaip 2 d.);
- 2) mažiausiai 70 val. poilsis per bet kurias 7 d.<sup>49</sup>

Svarbu paminėti ir tai, jog laivo kapitonas atsako už laivo įgulos narių darbo ir poilsio laiko nustatymą, todėl aukščiau išvardinti nuostatai nėra vieninteliai ir nekeičiami. Remiantis Direktyva 1999/63/EB 7 p. laivo kapitonas turi teisę reikalauti, kad jūreivis atliktų bet kokios trukmės darbą, kuris yra reikalingas tiesiogiai laivo, laive esančių žmonių ar krovinio saugumui užtikrinti arba suteikti pagalbą kitiems jūroje skęstantiems laivams ar žmonėms.<sup>50</sup> Pasitaiko atvejų, kai sudaromos įmonės kolektyvinės sutartys, kuriose gali būti numatyta galimybė minimalų 10 val. poilsį sutrumpinti. Kolektyvinėmis sutartimis atliekant tokį darbo ir poilsio laiko keitimą, poilsio laiko mažinimą, tokios kolektyvinės sutartys turi būti registruojamos Lietuvos saugios laivybos administracijoje.

Analizuojant darbo ir poilsio laiko reguliavimą svarbu atkreipti dėmesį į tai, jog jūrininkams, kaip ir visiems darbo teisinių santykių subjektams, suteikiamos kasmetinės atostogos. Direktyvoje 1999/63/EB nustatyta, jog kiekvienas jūreivis turi teisę į mokamas kasmetines ne trumpesnes kaip keturių savaičių atostogas arba už trumpesnę nei vienerių metų darbo laikotarpį – į jų proporcingą dalį pagal nacionalinės teisės aktais ir (arba) praktika nustatytas teises į tokias atostogas ir jų suteikimo sąlygas.<sup>51</sup> Direktyvoje minimas atostogų proporcingas apskaičiavimas yra nustatomas remiantis nacionaliniais teisės aktais. Lietuvoje pagal galiojančią Darbo kodeksą kasmetinių minimalių atostogų trukmė yra 28, o tam tikrais atvejais ir 35 kalendorinės dienos.

---

<sup>49</sup> Ibid 45 str.

<sup>50</sup> 1999 m. birželio 21 d. Tarybos direktyva 1999/63/EB „Dėl Europos bendrijos laivų savininkų asociacijos (ECSA) ir Europos Sąjungos transporto darbuotojų profesinių sąjungų federacijos (FST) susitarimo dėl jūreivių darbo laiko organizavimo“. [interaktyvus; žiūrėta 2017 m. kovo 20 d.]. Prieiga per internetą: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A31999L0063>>.

<sup>51</sup> IBID 16 str.

Vyriausybės nutarime Nr. 587 nustatyta, jog darbo laikas, viršijantis nustatytą 8 darbo valandų kasdieninę darbo laiko trukmę, nepanaudotas kasdieninio poilsio, savaitės poilsio laikas, poilsio ir švenčių dienų laikas sumuojamas ir kompensuojamas įgulos nariams. Kompensuojama taip: darbuotojams jų pageidavimu sutrumpinama darbo diena arba suteikiama poilsio diena (dienos) darbo, kolektyvinėje sutartyje ar darbo tvarkos taisyklėse nustatyta tvarka, arba papildomai apmokama kaip už viršvalandinį darbą. Taigi galima daryti išvadą, jog tam tikrais atvejais jūrininkams tenka dirbti jų poilsio metu, tačiau už tokį darbą taikoma kompensacija, remiantis bendraisiais vyriausybės nutarime nustatytais kompensacijų skyrimo nuostatais.

Taigi jūrų transporte dirbančių asmenų darbo ir poilsio laikui yra nustatytos tam tikros ribos, todėl Direktyvoje 1999/63/EB reglamentuojamas reikalavimas, padedantis kontroliuoti darbo ir poilsio laiko trukmę. Lengvai prieinamoje vietoje turi būti iškabintas darbo laive tabelis<sup>52</sup>, sudarytas standartine forma ir surašytas atitinkama laivo darbo kalba arba kalbomis ir anglų kalba. Tabeleje prie kiekvienos pareigybės yra pateiktas:

- 1) darbo jūroje ir uoste grafikas;
- 2) maksimalus darbo valandų arba minimalus poilsio valandų skaičius, kuris yra nustatytas valstybėse narėse galiojančiuose įstatymuose, kituose teisės aktuose ar kolektyvinėse sutartyse.

Svarbu atkreipti dėmesį, jog būtent kontrolė ir Direktyvos 1993/63/EB nuostatų užtikrinimas yra kitos Direktyvos 1999/95/EB tikslas. Laivybos saugos, jūrininkų darbo sąlygų ir sveikatos gerinimas skatina kurti mechanizmą, kuris visa tai užtikrintų. Todėl įtvirtinta, jog valstybės narės imasi atitinkamų priemonių užtikrinti, kad laivuose, kurie nėra registruoti jų teritorijoje arba plaukioja ne su jų vėliava, būtų laikomasi Direktyvos 1999/63/EB reikalavimų.

ETT byloje *Europos Bendrijų Komisija prieš Italijos Respubliką*<sup>53</sup> buvo sprendžiama situacija dėl Italijos Respublikos, kuri nepriėmė Direktyvos 1999/95/EB įgyvendinančių priemonių, apie tai nepranešė ir nevykdė įsipareigojimų pagal minėtą direktyvą. Svarbu prisiminti, kad pagal Teisingumo Teismo praktiką, siekiant užtikrinti visapusišką direktyvos teisinį, o ne tik faktinį įgyvendinimą, valstybės narės turi įtvirtinti tikslų teisinį pagrindą atitinkamoje srityje. Remiantis bylos aplinkybėmis, tikrinimo metu buvo ypač reikalaujama atlikti kryžminę patikrą tarp darbo ar poilsio valandų suvestinės ir kitų su atitinkamo laivo eksploatacija susijusių įrašų. Tuo tarpu Italijos vyriausybė

---

<sup>52</sup> Tabelis - (vok. *Tabelle* < lot. *tabella* - lentelė, raštas): 1. skiltimis suskirstytas ko nors sąrašas ar lentelė; 2. darbininkų ir tarnautojų atvykimo į darbą ir išvykimo iš darbo kontrolės ir apskaitos dokumentas.

<sup>53</sup> Europos Sąjungos Teisingumo Teismas. 2005 m. balandžio 28 d. sprendimas byloje *Europos Bendrijų Komisija/Italijos Respubliką* C-410/03, EU:C:2005:258.

tvirtino, kad pagrindinės Direktyvos 1999/63 nuostatos Italijoje buvo įgyvendintos įstatyminio dekreto pagrindu, tačiau Teisingumo Teismas pasisakė, jog Įstatyminis dekretas tokių reikalavimų nenustato.

Taigi, vykdant tam tikrus patikrinimus, orientuojamasi į konkretų objektą – laivą. „Laivas“ – tai bet kuris valstybinis ar privatus jūrų laivas, paprastai naudojamas komercinėje jūrų laivyboje. Žvejybos laivų ši sąvoka neapima.<sup>54</sup> Gavus Direktyvoje 1999/95/EB vadinamą skundą<sup>55</sup>, jog laive nesilaikoma tam tikrų reikalavimų, (kaip, pavyzdžiui, darbo laiko ir poilsio laiko) keliančių pavojų sveikatai, tam tikri inspektoriai atlieka tikrinimą, ar šis skundas pagrįstas. Tais atvejais, kai nustatoma, jog laive nesilaikoma Direktyvos 1999/63/EB reikalavimų, valstybė narė imasi būtinų priemonių užtikrinti, kad visos sąlygos laive, aiškiai keliančios pavojų jūrininkų saugai arba sveikatai, būtų pašalintos. Uždraudimas išplaukti iš uosto, kol trūkumai bus pašalinti arba jūrininkai bus pakankamai pailsėję, gali būti viena iš tokių priemonių.

Išanalizavus teisinį darbo ir poilsio laiko reglamentavimą jūrų transporte, pažymėtina, jog tinkamas darbo ir poilsio reglamentavimas yra ypač svarbus atsižvelgiant į pavojų, kurį gali sukelti pavargę jūrininkai, ypač tie, kurie pagal pareigas yra atsakingi už navigacinį saugumą ir saugų bei patikimą laivo funkcionavimą.<sup>56</sup> Todėl atlaidžiau atliekant darbo ir poilsio reikalavimų kontrolę, gali būti dirbamos ilgesnės darbo valandos, to o dėl to išsekti organizmo resursai, atsirasti fizinis nuovargis, o būtent miego ir poilsio trūkumas mažina darbo saugumą.

### **3.4. Vidaus vandenų transportas**

Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto teisę reglamentuoja specialūs teisės aktai. Siekiant nagrinėti tam tikrus aspektus, susijusius su vidaus vandenimis, svarbu išsiaiškinti, kas priklauso sąvokai „vidaus vandenys“. Vadovaujantis Tarptautinės jūrų teisės doktrina, prie valstybės vidaus vandenų priskiriama:

- 1) vandenys, esantys iki teritorinės jūros bazinės linijos;
- 2) jūrų uostų vandenys;
- 3) jūrų, esančių vienos valstybės teritorijoje, vandenys

---

<sup>54</sup> 1999 m. gruodžio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 1999/95/EB „Dėl jūrininkų darbo valandoms į Bendrijos uostus įplaukusiuose laivuose taikomų nuostatų įgyvendinimo“, 2 str. [interaktyvus; žiūrėta 2017 m. kovo 26 d.]. Prieiga per internetą: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=celex%3A31999L0095>>.

<sup>55</sup> Skundas – tai bet kokia įgulos nario, profesinės organizacijos, asociacijos, profesinės sąjungos arba apskritai laivo sauga, įskaitant jo įgulos saugą arba jos sveikatai keliamus pavojus, suinteresuoto asmens pateiktą informaciją arba pranešimas.

<sup>56</sup> Tarptautinės Darbo Organizacijos konvencija „Dėl darbo jūrų laivyboje“. Valstybės žinios, 2013 m., Nr. 78-3941. A2.3 standartas, 4 p.

4) įlankų vandenys.<sup>57</sup>

Vienas iš teisės aktų – Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodeksas, kuris reguliuoja daugiausia sričių, susijusių su vidaus vandenų transportu, įskaitant vidaus vandenų laivybos, uostų veiklos, keleivių, krovinių, bagažo, pašto vežimo ir kitus santykius. Minėtame kodekse įtvirtinta ir tolesnei analizei reikalinga sąvoka: Vidaus vandenų transportas – sudėtinė Lietuvos Respublikos ūkio ir socialinės infrastruktūros dalis, skirta laivybai, žmonėms, bagažui ir (arba) kroviniams vežti vidaus vandenimis.<sup>58</sup> Asmenys, dirbantys vidaus vandenų transporto sferoje, Vidaus vandenų kodekse įvardijami kaip vidaus vandenų transporto personalas. Taigi, vidaus vandenų transporto personalas skirstomas į:

- 1) vidaus vandenų transporto specialistus – specialų pasirengimą darbui vidaus vandenų laivuose, žvejybos laivuose ir plūduriuojančiuose įrenginiuose bei atitinkamus kvalifikaciją patvirtinančius dokumentus turintys įgulų nariai.
- 2) motorinių pramoginių laivų laivavedžius – motorinių pramoginių laivų ir kitų motorinių plaukiojimo priemonių vairuotojai, turintys motorinio pramoginio laivo laivavedžio kvalifikacijos liudijimą ar motorinio pramoginio laivo laivavedžio tarptautinį kvalifikacijos liudijimą.<sup>59</sup>

Būtent minėtų asmenų, dirbančių vidaus vandenų transporto srityje, darbo ir poilsio laiko reglamentavimas svarbus nagrinėjamos temos kontekste.

Darbo ir poilsio laiko reglamentavimas vidaus vandenų transporte Lietuvoje parengtas vadovaujantis Europos Sąjungos direktyvomis. Pavyzdžiui, Tarybos direktyva 2003/88/EB pateikia bendrąsias darbo ir poilsio laiko nuostatas, todėl minėta direktyva suteikia valstybėms narėms galimybę pagal nacionalinius įstatymus, teismų praktiką nusistatyti specialius susitarimus. Kiek konkretnis darbo ir poilsio laiko vidaus vandenų transporte reglamentavimas įtvirtintas 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).<sup>60</sup>

---

<sup>57</sup> KATUOKA, S. *Tarptautinė jūrų teisė*. Vilnius: Eugrimas, 1997, p. 26.

<sup>58</sup> Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodeksas, Valstybės Žinios. 1996, Nr. 105-2393, 2 str.

<sup>59</sup> *Ibid*, 18 str.

<sup>60</sup> 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. [interaktyvus; žiūrėta 2017 m. kovo 26 d.]. Prieiga per internetą: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=OJ%3AL%3A2014%3A112%3ATOC>>.

Darbo laikas – laikas, kuriuo darbuotojas darbdavio ar jo atstovo pavedimu turi dirbti plaukiojančiojoje priemonėje ar ją aptarnauti arba turi būti pasirengęs atlikti darbą (budėjimo laikas). Poilsio laikas – laikas, kuris nėra darbo laikas. Šis terminas apima poilsio laiką plaukiančioje arba stovinčioje plaukiojančiojoje priemonėje ir sausumoje. Trumpos pertraukos (iki 15 min.) į poilsio laiką neįskaitomos. Tokios darbo ir poilsio laiko sąvokos įtvirtintos ES Direktyvoje 2014/112/ES<sup>61</sup>. Maksimali vidaus vandenų transporto priemonių mobiliųjų darbuotojų (laivo įgulos) darbo dienos trukmė:

- 1) kartu su pertrauka pailsėti ir pavalgyti negali būti ilgesnė kaip 14 valandų per parą;
- 2) 72 valandos per 7 dienų laikotarpį;
- 3) ilgiausias savaitės darbo laikas naktį yra 42 valandos per 7 dienų laikotarpį.

Taip pat kaip ir jūrų transporte, vidaus vandenų transporte už laivo įgulos narių darbo ir poilsio laiko nustatymą atsako laivo kapitonas. Kiek kitoks darbo ir poilsio laiko reglamentavimas taikomas vidaus vandenų transporto mobiliesiems darbuotojams ir darbuotojams, tiesiogiai susijusiems su laivų eismu ir jų aptarnavimu (jūrų uostų, prieplaukų, krovimo punktų darbuotojams), jiems nustatoma:

- 1) 6 dienų darbo savaitė su viena poilsio diena ir įvedama suminė darbo laiko apskaita, kurios apskaitinis laikotarpis nustatomas kolektyvinėje sutartyje ir turi būti ne ilgesnis kaip vieneri metai;
- 2) laivui plaukiant, įgulos nariams turi būti garantuojamas mažiausiai 10 valandų poilsis per parą;
- 3) mažiausiai 84 valandų poilsis per 7 dienų laikotarpį. Šis paros poilsis gali būti padalytas ne daugiau kaip į 2 dalis, viena iš jų negali būti trumpesnė kaip 6 valandos, o pertrauka tarp 2 paeiliui einančių poilsio laikotarpių neturi viršyti 14 valandų.<sup>62</sup>

Kaip jau buvo minėta anksčiau, Jūrų transporte pasitaiko atvejų, kai jūreiviams dėl tam tikrų ekstremalių situacijų tenka dirbti net ir poilsio laiku. Panašios normos įtvirtintos ir vidaus vandenų transporte. Laivo kapitonas turi teisę reikalauti, kad darbuotojas dirbtų papildomų valandų, kiek yra būtina plaukiojančiosios priemonės, laive esančių asmenų ar krovinio saugai tiesiogiai užtikrinti arba pagalbai kitiems nelaimės ištiktiems laivams ar asmenims suteikti. Šiuos darbus atlikus, kapitonas kuo greičiau užtikrina, kad visiems įgulos nariams, kurie dirbo pagal grafiką numatytu poilsio metu, būtų suteikta

---

<sup>61</sup> Ibid, 2 dalis.

<sup>62</sup> Vyriausybės nutarimas Nr. 587 „Dėl darbų, kuriuose gali būti taikoma iki dvidešimt keturių valandų per parą darbo laiko trukmė, sąrašo, darbo ir poilsio laiko ypatumų ekonominės veiklos srityse, patvirtinimo“ VI skyrius, 55-56 str.

pakankamai poilsio.<sup>63</sup> Tai reiškia, jog už darbą poilsio metu yra kompensuojama, tačiau ne finansine prasme, o papildomu poilsio laiku.

Darbuotojams suteikiamas reguliarus, pakankamai ilgas ir nepertraukiamas poilsio laikas, kurio trukmė nurodoma laiko vienetais, siekiant užtikrinti, kad dėl nuovargio ar netolygių darbo modelių trumpuoju ar ilgesniu laikotarpiu darbuotojai nesusižeistų patys, nesužalotų savo bendradarbių ar kitų asmenų ir nepakenktų savo sveikatai. Vienas iš vežimo vidaus vandens keliais sektoriaus ypatumų – darbuotojai laive gali ne tik dirbti, bet ir nakvoti ar gyventi. Todėl darbuotojai dažnai leidžia poilsio laiką laive.<sup>64</sup> Tai reiškia, kad yra sutaupomas poilsio laikas kelionei namo, todėl, galima teigti, kad nekeliudamas namo darbuotojas sutaupo laiko ir taip turi daugiau poilsio nei tas, kuris keliauja namo.

Darbo ir poilsio laiką stengiamasi kontroliuoti. Tiek jūrų transporte, tiek vidaus vandenų transporte sudaromi darbo ir poilsio laiko grafikai. Pagal Vyriausybės nutarimą Nr. 587 yra skirtumas: jūrų transporte turi būti daromi įrašai apie įgulos narių kasdieninio poilsio valandas, tuo tarpu vidaus vandenų transporte įgulos narių dirbtas laikas žymimas darbo laiko apskaitos žiniaraščiuose, kuriuose nurodomas laivo pavadinimas, darbuotojo vardas ir pavardė, atsakingo laivavedžio vardas ir pavardė, data, darbo ar poilsio diena, darbo dienos ar poilsio pradžia ir pabaiga.

Taigi, detalus darbo ir poilsio laiko teisinis reglamentavimas vidaus vandenų transporte padeda užtikrinti darbuotojų saugias darbo sąlygas.

### **3.5. Civilinė aviacija**

Oro transporto sektorius vis labiau populiarėja, vis daugiau statoma oro uostų, daugėja maršrutų bei skrydžių. Įvairūs tarptautiniai ir Europos Sąjungos susitarimai suteikia galimybę tiek skraidinti keleivius, tiek gabenti krovinius iš vienos valstybės į kitą. Greitai ir manevringai įveikti dideli atstumai suteikia oro transportui pranašumą. Naujų oro uostų steigimas reikalauja didesnio skaičiaus darbuotojų, gebančių dirbti oro transporte. Civilinėje aviacijoje dirbantiems asmenims reikia užtikrinti palankias, saugias darbo sąlygas, kaip, pavyzdžiui, tinkamas darbo ir poilsio laikas.

Vyriausybės nutarimo Nr. 587 redakcijoje, galiojusioje iki 2016 m. liepos 1 d., IV skyriuje reglamentuojami darbo ir poilsio laiko ypatumai civilinėje aviacijoje. Svarbu

---

<sup>63</sup> 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. 13d. [interaktyvus; žiūrėta 2017 m. kovo 26 d.]. Prieiga per internetą: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=OJ%3AL%3A2014%3A112%3ATOC>>.

<sup>64</sup> Ibid, priedo 6 p.

paminėti, jog darbo ir poilsio laiko reguliavimui užtikrinti vadovautasi 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“.<sup>65</sup>

Civilinės aviacijos mobilieji darbuotojai – civilinio orlaivio įgulos nariai, kurių darbo laiką sudaro skrydžio darbo trukmė, darbo laikas padaliniuose, budėjimo rezerve laikas. Vyriausybės nutarime Nr. 587 įtvirtinta tokia civilinės aviacijos mobilaus darbuotojo sąvoka itin akcentuoja darbo laiką kaip visumą, tiksliau sakant, pabrėžiančiai apibūdina, kas konkrečiai įskaitoma į darbo laiką. Kadangi skrydžio trukmė susideda ne tik iš skrydžio laiko, bet ir iš kitų elementų, skrydžio trukmės sandarą sudaro:

- 1) pasirengimas skrydžiui (skiriama 1 valanda);
- 2) bendras skrydžio laikas (laikas nuo momento, kai orlaivis, ketindamas kilti, pajuda iš stovėjimo vietos, iki to momento, kai jis sustoja paskirtoje stovėjimo vietoje ir visi jo varikliai sustabdomi);
- 3) darbas po skrydžio (ne mažiau kaip 30 minučių, jeigu daugiau kaip 30 minučių nenumatyta kolektyvinėje sutartyje);
- 4) stovėjimas tarpiniuose aerouostuose;
- 5) vėlavimas išskristi;
- 6) įgulos nario tarnybinė kelionė į kitą aerouostą.

Papunkčiui išvardinti skrydžio trukmės komponentai skrydžio trukmę daro sudėtinga, kadangi būtent šie įvardinti elementai praplečia skrydžio trukmės apimtį laiko atžvilgiu. Esant pakankamai sudėtingai skrydžio trukmės struktūrai turi būti tam tikras reguliavimas, kuris nustato maksimalią skrydžio trukmę. Vyriausybės nutarime Nr. 587 įtvirtinta, jog skrydžio darbo trukmė neturi būti ilgesnė kaip:

- 1) 13 valandų;
- 2) arba 12 valandų 30 minučių (jeigu skrydžio darbo trukmės dalis yra tarp 22 ir 6 valandos vietiniu bazės laiku);
- 3) arba 12 valandų (jeigu skrydžio darbo trukmės dalis – visas laiko tarpas tarp 22 ir 6 valandos vietiniu bazės laiku).

---

<sup>65</sup> 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“. [interaktyvus; žiūrėta 2017 m. kovo 26 d.]. Prieiga per internetą: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A32000L0079>>.



Taigi šioje vietoje įvestas ribojimas, nustatantis tam tikras skrydžio trukmės ribas, kurios turi įtakos civilinės aviacijos mobilių darbuotojų darbo saugumui.

Kitas svarbus darbo laiko aspektas – budėjimo laikas. Vyriausybės nutarime Nr. 587, budėjimas rezerve neturi būti ilgesnis kaip 12 valandų. Budinčio rezerve orlaivio įgulos nario darbo trukmė pradedama skaičiuoti nuo to momento, kai jis pradeda budėti. Per budėjimo rezerve laiką galima viena ne ilgesnė kaip 2 valandų pertrauka. Skrydžio darbo trukmė skaičiuojama nuo budėjimo rezerve pradžios tuo atveju, kai įgulos nariui budėjimo rezerve metu nesuteikiama galimybė normaliai miegoti (tai yra, kai kiekvienam įgulos nariui poilsiui neskiriamas atskiras kambarys).

Analizuojant kitus darbo laiko ribojimus civilinėje aviacijoje dirbantiems asmenims svarbu atkreipti dėmesys į tai, kad nustatytas bendras daugiausiai leistinas darbo laiko valandų skaičius per metus – 2000 valandų, kurios turi būti išdėstomos kuo tolygiau. Taip pat apibrėžtas ženkliai mažesnis leistinas bendras skrydžių laikas per metus – 900 valandų.

Reglamentuojant maksimalias darbo laiko valandas, neapsieita be minimalių valandų, skirtų poilsiui. Trumpiausia poilsio prieš reisą trukmė – 12 valandų, išskyrus atvejus, kai, pavyzdžiui, skrydžio darbo trukmė yra mažiau nei 8 valandos, tuomet suteikiamas poilsis gali būti 10 valandų, arba skrydžio darbo trukmė yra 8 – 9 valandos, tuomet trumpiausias poilsis gali būti 11 valandų. Atsižvelgiant į tinkamą poilsio laiko užtikrinimą, darbuotojams poilsio dienos suteikiamos:

- 1) Kiekvieną kalendorinį mėnesį ne mažiau kaip 7 dienos namuose (jas gali sudaryti ir Darbo kodekse nustatytos poilsio bei švenčių dienos).
- 2) Kiekvienais kalendoriniais metais ne mažiau kaip 96 dienos namuose (jas gali sudaryti ir Darbo kodekse nustatytos poilsio bei švenčių dienos).<sup>66</sup>

Svarbu paminėti, jog skrydžio metu pasitaiko tokių atvejų, kai skrydžio darbo trukmė gali būti pertraukiama, tačiau ne trumpesnei kaip 4 valandų pertraukai, kurios laikas pradedamas skaičiuoti ne anksčiau kaip po 30 minučių nuo variklių išjungimo ir likus 45 minutėms iki skrydžio pradžios. Skaičiuojant skrydžio darbo trukmę po pertraukos reikia sudėti skrydžio darbo trukmę iki pertraukos ir skrydžio darbo trukmę po pertraukos.

Nagrinėjant darbo ir poilsio laiką civilinėje aviacijoje pastebėta, jog išsamų reglamentavimą teikusiam Vyriausybės nutarime įvyko tam tikrų pakeitimų. Vyriausybės nutarimo Nr. 587 aktuali redakcija galioja nuo 2016 m. liepos 1 d. Remiantis minėtu nutarimu, darbo ir poilsio laiko ypatumai civilinėje aviacijoje nustatomi

---

<sup>66</sup> Ibid 30-35 str.

vadovaujantis įvairiais Europos Parlamento ir Tarybos reglamentais. Analizuojamai temai vienas aktualiausių 2008 m. rugpjūčio 20 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 859/2008<sup>67</sup>. Skrydžio ir darbo laiko apribojimai ir poilsio reikalavimai reglamentuojami minėto reglamento *Q* skirsnyje.

Kalbant apie skrydžio laiką apskritai, svarbu tinkamai suvokti tam tikras sąvokas. Viso skrydžio laikas – laikas, skaičiuojamas nuo lėktuvo pajudėjimo iš jo stovėjimo vietos, kad pakiltų, iki lėktuvo atvykimo į jam paskirtą stovėjimo vietą ir visų jo variklių ar oro sraigtų sustabdymo. Atskirai išskiriama:

- 1) darbo laikas. Darbo laikas suprantamas kaip laikas, kuris prasideda, kai įgulos narių yra reikalaujama pradėti darbą, o baigiasi, kai įgulos narys yra laisvas nuo visų pareigų;
- 2) poilsio laikas. Atvejais, kai įgulos narys yra laisvas ne tik nuo visų pareigų, bet ir nuo budėjimo oro uoste;
- 3) budėjimo laikas. Apibrėžtas laikotarpis, per kurį, nenutraukiant poilsio laiko, naudotojo reikalavimu įgulos narys turi būti pasirengęs gauti pavedimą skristi, vykti į kitą darbo vietą arba atlikti kitas pareigas;
- 4) tarnybinis skrydžio laikas. Tarnybinis skrydžio laikas (toliau – TSL) yra bet koks laikas, kai asmuo skrenda orlaiviu kaip orlaivio įgulos narys. TSL prasideda, kai naudotojas reikalauja, kad įgulos narys atvyktų į skrydį ar skrydžius. Tarnybinis skrydžio laikas baigiasi paskutinio skrydžio, kuriuo asmuo skrenda kaip įgulos narys, pabaigoje.<sup>68</sup>

Detalus sąvokų pateikimas reglamento nuostatose atskleidžia, jog tam tikram laikui yra taikomi specialūs apribojimai (6 pav.)

---

<sup>67</sup> 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. [interaktyvus; žiūrėta 2017 m. kovo 26 d.]. Prieiga per internetą: < <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A32008R0859>>.

<sup>68</sup> Ibid

<b>Darbo laikas</b>	<b>Skrydžio laikas</b>
Negali viršyti <b>190</b> darbo valandų, kuo tolygiau paskirstytų per <b>28</b> iš eilės einančias dienas	Negali viršyti <b>900</b> viso skrydžio laiko valandų per <b>kalendorinius metus</b>
Negali viršyti <b>60</b> darbo valandų, paskirstytų per <b>7</b> iš eilės einančias dienas.	Negali viršyti <b>100</b> viso skrydžio laiko valandų per <b>28</b> iš eilės einančias dienas.

6 Pav. Skrydžio ir darbo laiko apribojimai<sup>69</sup>

Vadovaujantis reglamento iškeltais tikslais, visi skrydžiai planuojami taip, kad neviršytų leistinos tarnybinio skrydžio laiko trukmės, atsižvelgiant į laiką, būtiną pasirengti skrydžiui, skrydžio laiką ir sustojimų tarp skrydžių laiką. Didžiausias tarnybinis skrydžio laikas per parą yra 13 valandų, tačiau svarbu išskirti, jog ši nuostata netaikoma skrendant vienam pilotui ir greitosios medicininės pagalbos skrydžiams. Numatyta, jog yra galimybė tarnybinę skrydžio trukmę per parą pratęsti daugiausia viena valanda.

Darbo laiko apskaičiavimui dažnai kyla problemų, kai vykimo į nustatytą darbo vietą laikas įskaitomas į darbo laiką. Vykimas į nustatytą darbo vietą – tai privalomas nedarbo laiko įgulos nario perkėlimas iš vienos vietos į kitą, neįskaitant kelionės laiko. Kelionės laikas apibrėžiamas taip:

- 1) laikas iš namų į paskirtą darbo vietą ir atvirkščiai;
- 2) laikas vietoje nuvykti iš poilsio vietos į darbo pradžios vietą ir atvirkščiai.

Reglamento nuostatose įtvirtinta, jog visas sugaištas laikas vykstant į nustatytą darbo vietą būtent ir yra įskaitomas į darbo laiką. Kaip ir kitose transporto srityse, taip ir civilinėje aviacijoje, itin svarbus tinkamas poilsio laiko užtikrinimas darbuotojams. Ne tik darbo, bet ir poilsio laikas yra planuojamas pagal griežtai numatytus reikalavimus būtent dėl darbuotojų sveikatos užtikrinimo ir, žinoma, saugaus eismo. Drausmė aviacijoje yra labai reikalinga, kadangi tinkamas poilsis lemia darbo kokybę. Remiantis Reglamentu (EB) Nr. 859/2008, minimalus poilsio laikas turi būti suteikiamas prieš pradėdant tarnybinį skrydžio laiką:

- 1) išvykstant iš pagrindinės buvimo vietos, trunka bent tiek pat, kiek prieš tai trukęs darbo laikas arba 12 valandų, priklausomai nuo to, kuris yra ilgesnis;

<sup>69</sup>Ibid (Lentelę sudarė darbo autorė)

- 2) išvykstant ne iš pagrindinės buvimo vietos, yra bent jau toks pat, kaip prieš jį buvusio darbo laikas arba 10 valandų, priklausomai nuo to, kuris yra ilgesnis.

Vadovaujantis Reglamentu (ES) Nr. 965/2012, visomis skrydžio fazėmis visi skrydžio įgulos nariai, turintys eiti pareigas skrydžio įgulos kabinoje, turi išlikti budrūs. Jei budrumas sumažėja, naudojamos atitinkamos priemonės. Pajutus netikėtą nuovargį, jei leidžia darbo krūvis, gali būti taikoma kontroliuojamo poilsio procedūra, kurią organizuoja orlaivio vadas.<sup>70</sup> Taigi patys įgulos nariai turi atidžiai stebėti savo savijautą, tinkamai įvertinti savo galimybes ir nuovargį.

Susidarius ypatingoms nenumatytoms aplinkybėms, kurios sukeltų didelį nuovargį, ir pasikonsultavęs su poveikį patiriančiais įgulos nariais, įgulos vadas sutrumpina faktinį tarnybinį skrydžio laiką ir (arba) padidina poilsio laiką, kad būtų pašalinti visi skrydžio saugai trukdantys veiksniai.

Įgulos narių darbo ir poilsio laikas yra kontroliuojamas. Registruojami yra visų skrydžių laikai, kiekvieno darbo ar tarnybinio skrydžio laiko pradžia, trukmė ir pabaiga bei poilsio laikas ir laisvos dienos.

Poilsio laikui priskiriamas ir atostogų laikas. Direktyvos 2003/88 7 str. „Kasmetinės atostogos“ numatyta, jog valstybės narės imasi būtinų priemonių užtikrinti, kad kiekvienas darbuotojas turėtų teisę į bent keturių savaičių mokamas kasmetines atostogas pagal nacionalinės teisės aktais ir (arba) praktika nustatytas teises į tokias atostogas ir jų suteikimo sąlygas. ETT nagrinėjo bylą *Williams ir kt. prieš British Airways plc*<sup>71</sup>, kurioje analizavo, ar darbo užmokestis už atostogas, suteiktas darbuotojui, turi tiksliai atitikti „įprastą“ darbuotojo darbo užmokestį. „Mokamos kasmetinės atostogos“ reiškia, jog kasmetinių atostogų laikotarpiu, kaip suprantama pagal šią direktyvą, išsaugomas darbo užmokestis, kitaip tariant, už šį poilsio laiką darbuotojas turi gauti įprastą darbo užmokestį. Tačiau kai darbuotojo gaunamą darbo užmokestį sudaro keletas komponentų, norint nustatyti tokį įprastą darbo užmokestį, taigi ir sumą, kurią toks darbuotojas turi teisę gauti per kasmetines atostogas, reikia atlikti specialią analizę. Tai pasakytina apie oro linijų pilotų, kaip oro transporto bendrovės skrydžio įgulos narių, darbo užmokestį, kurį sudaro fiksuota metinė suma ir kintamo dydžio priedai, kurių dydis priklauso nuo skrydžio valandų ir nuo laiko, praleisto ne bazėje.

---

<sup>70</sup> 2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamentą (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros. [interaktyvus; žiūrėta 2017 m. kovo 30 d.]. Prieiga per internetą: <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:296:0001:0148:LT:PDF>>.

<sup>71</sup> Europos Sąjungos Teisingumo Teismas. 2011 m. rugsėjo 15 d. sprendimas byloje *Williams ir kt./British Airways plc* C-155/10, EU:C:2011:588.

Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, Teismas konstatavo, jog oro linijų pilotas per savo kasmetines atostogas turi teisę ne tik į tai, kad būtų išsaugotas jo bazinis darbo užmokestis, bet ir, pirma, į visus komponentus, neatskiriamus nuo darbo sutartyje numatytų užduočių vykdymo ir kompensuojamus pinigine išmoka, į kurią atsižvelgiama apskaičiuojant visą jo darbo užmokestį, ir, antra, į visus komponentus, susijusius su oro linijų piloto teisiniu bei profesiniu statusu. Nacionalinis teismas turi įvertinti, ar įvairūs tokio darbuotojo darbo užmokesčio komponentai atitinka šiuos kriterijus.

Taigi, atsiradus Vyriausybės nutarimo Nr. 587 pakeitimams, nustatytas darbo ir poilsio laiko reglamentavimas, vadovaujantis Reglamento (EB) Nr. 859/2008 nuostatomis. Darbo laiko apribojimai yra išskiriami detalesniais laikotarpiais, darbo laiko ir skrydžio laiko konkrečiomis valandomis.

## Išvados

1. Darbo ir poilsio laiko sampratos atskleidžiamos atliekant darbo ir poilsio laiko sąvokų, struktūrų analizę. Darbo laiko sąvokos reglamentavimas nacionalinėje ir Europos Sąjungos teisėje įtvirtintas ne identiškais žodžiais, tačiau suvokiama reikšmė yra tapati. Nagrinėjant darbo laiko struktūrą atskleista, jog darbo laikui priskiriamų laikotarpių yra daugiau nei laikotarpių, kurie sudaro poilsio laiką.

2. Nagrinėjant nacionalinius teisės aktus aprašyti numatomi darbo ir poilsio laiko reglamentavimo pakeitimai. Naujasis darbo kodeksas numato maksimalios darbo savaitės trukmės padidinimą – nuo 48 valandų iki 60 valandų. Aktualūs pasikeitimai numatomi ir poilsio srityje – kasmetinių atostogų skaičiavimas darbo dienomis. Vyriausybės nutarimas Nr. 587 pateikia detalesnę darbo ir poilsio laiko reglamentavimą civilinės aviacijos transporto srityje vadovaujantis Europos Sąjungos reglamento nuostatomis, nei anksčiau pateiktą reglamentavimą Europos Sąjungos direktyvoje.

3. Lietuvoje darbo laikas ir poilsio laikas transporto sektoriuje yra reglamentuojamas vadovaujantis tarptautiniais, Europos Sąjungos, nacionaliniais teisės aktais. Nacionalinės teisės normų suderinimas su ilgalaikę patirtį turinčia Europos Sąjungos teisine sistema užtikrina išsamų transporto sektoriuje dirbančių asmenų darbo ir poilsio laiko reglamentavimą, numatant specifinius darbo ir poilsio laiko ypatumus atskirose transporto srityse: kelių transporte, geležinkelių transporte, jūros transporte, vidaus vandenių transporte, civilinėje aviacijoje.

4. Visose transporto srityse reglamentuojamas specialusis subjektas – mobilus darbuotojas. Minėti darbuotojai dirba padidintos rizikos darbą, jiems nustatomos prailgintos paros ir savaitės darbo valandos, todėl privalomų minimalių poilsio reikalavimų nustatymas, pertraukų įvedimas garantuoja darbuotojų teisę į tinkamą darbo ir poilsio teisę.

5. Transporto sektoriuje imperatyvūs reikalavimai darbo laiko trukmei, poilsio laiko trukmei nustatomi kiekvienoje transporto srityje individualiai, tačiau visoms transporto sritims galioja viena nuostata dėl poilsio laiko: kiekvienas papildomas darbo laikotarpis yra kompensuojamas papildomu poilsio laiku.

6. Darbo ir poilsio laiko transporto sektoriuje reguliavimas pasireiškia imperatyvių reikalavimų nustatymu, o jų laikymasis užtikrinamas darbo laiko apskaitos įvedimu, kontrolės nustatymu bei atsakomybės už pažeidimus skyrimu bei griežtinimu. Išanalizavus ganėtinai išsamius darbo ir poilsio laiko atskirose transporto

srityse ypatumus, svarbu atkreipti dėmesį, jog egzistuoja problema: daugelyje transporto sričių pastebimi pažeidimai darbo ir poilsio laiko ypatumų taikyme, o daugiausia pažeidimų nustatoma kelių transporto srityje netinkamai vedant darbo laiko apskaitą bei užtikrinant poilsio laiką.

## Šaltinių sąrašas

### Teisės norminiai aktai

#### Tarptautiniai teisės aktai

1. Tarptautinės Darbo Organizacijos konvencija „Dėl darbo jūrų laivyboje“. *Valstybės žinios*, 2013-07-20, Nr. 78-3941.
2. 2000 m. Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartija. [interaktyvus; žiūrėta 2017 m. kovo 1 d.]. Prieiga per internetą: <<http://eurlex.europa.eu/legalcontent/LT/TXT/?uri=CELEX%3A12012P%2FTXT>>
3. 1970 m. liepos 1 d. Europos šalių susitarimas dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR). *Valstybės žinios*, 2000-07-019, Nr. 59-1762.

#### Europos Sąjungos teisės aktai

1. 2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamentą (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros. [interaktyvus; žiūrėta 2017 m. kovo 30 d.]. Prieiga per internetą: <<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:296:0001:0148:LT:PDF>>.
2. 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. [interaktyvus; žiūrėta 2017 m. kovo 26 d.]. Prieiga per internetą: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A32008R0859>>.
3. 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos 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 panaikinant Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85“. [interaktyvus; žiūrėta 2017 m. kovo 20 d.]. Prieiga per internetą: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A32006R0561>>.
4. 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. [interaktyvus; žiūrėta 2017 m. kovo 26 d.]. Prieiga per internetą: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=OJ%3AL%3A2014%3A112%3ATOC>>.
5. 2005 m. liepos 18 d. Tarybos 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“. [interaktyvus; žiūrėta 2017 m. kovo 28 d.]. Prieiga per internetą: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=celex%3A32005L0047>>.
  6. 2003 m. lapkričio 4 d. Europos Tarybos direktyva 2003/88/EB „Dėl tam tikrų darbo laiko organizavimo aspektų“. [interaktyvus; žiūrėta 2017 m. kovo 10 d.]. Prieiga per internetą: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A32003L0088>>.
  7. 2002 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/15/EB „Dėl asmenų, kurie verčiasi mobiliąja kelių transporto veikla, darbo laiko organizavimo“. [interaktyvus; žiūrėta 2017 m. kovo 21 d.]. Prieiga per internetą: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A32002L0015>>.
  8. 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“. [interaktyvus; žiūrėta 2017 m. kovo 26 d.]. Prieiga per internetą: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A32000L0079>>.
  9. 1999 m. gruodžio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 1999/95/EB „Dėl jūrininkų darbo valandoms į Bendrijos uostus įplaukusiuose laivuose taikomų nuostatų įgyvendinimo“. [interaktyvus; žiūrėta 2017 m. kovo 26 d.]. Prieiga per internetą: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=celex%3A31999L0095>>. 2005 m. liepos 18 d.
  10. 1999 m. birželio 21 d. Tarybos direktyva 1999/63/EB „Dėl Europos bendrijos laivų savininkų asociacijos (ECSA) ir Europos Sąjungos transporto darbuotojų profesinių sąjungų federacijos (FST) susitarimo dėl jūreivių darbo laiko organizavimo“. [interaktyvus; žiūrėta 2017 m. kovo 20 d.]. Prieiga per internetą: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A31999L0063>>.

11. Europos Transporto Darbuotojų Federacijos (ETF) ir Europos Geležinkelių Bendrijos (CER) susitarimas dėl mobiliųjų darbuotojų, teikiančių su sąveika susijusias tarpvalstybines paslaugas, darbo sąlygų tam tikrų aspektų, Official Journal L 195 , 27/07/2005 P. 0018 – 0020.

### **Lietuvos Respublikos teisės aktai**

1. Lietuvos Respublikos Konstitucija. *Valstybės žinios*, 1992, Nr. 33 – 1014.
2. Lietuvos Respublikos darbo kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir įgyvendinimo įstatymas, *TAR*, 2016-09-19, Nr. 23709.
3. Lietuvos Respublikos darbo kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir įgyvendinimo įstatymas, *Valstybės žinios*, Nr. 64-2569.
4. Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodeksas. *Valstybės žinios*, 2004, Nr. 72-2489.
5. 1996 m. rugsėjo 24 d. priimtas Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodeksas. *Valstybės žinios*, 1996, Nr. 105-2393.
6. Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas. *Valstybės žinios*, 1996-12-11, Nr. 119-2772.
7. Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas. *Valstybės žinios*, 1996- 10-18, Nr. 101-2300.
8. Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodeksas. *Valstybės žinios*. 1996, Nr. 105-2393.
9. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 587 „Dėl darbų, kuriuose gali būti taikoma iki dvidešimt keturių valandų per parą darbo laiko trukmė, sąrašo. Darbo ir poilsio laiko ypatumų ekonominės veiklos srityse. Darbų, sąlygų, kurioms esant gali būti įvedama suminė darbo laiko apskaita, suminės darbo laiko apskaitos įvedimo įmonėse, įstaigose, organizacijose tvarkos aprašo patvirtinimo“. *Valstybės žinios*, 2003, Nr. 48 – 2120.

### **Specialioji literatūra**

1. DAMBRAUSKIENĖ, G., MAČERNYTĖ – PANOMARIOVIENĖ, I. *Lietuvos darbo teisė: schemas ir komentarai*. Vilnius, Mykolo Romerio universitetas, 2009.
2. DAVULIS, T, *Darbo teisė: Europos Sąjunga ir Lietuva, monografija*. Vilnius: Teisinės informacijos centras, 2004.

3. DAMBRAUSKAS, A., NEKRAŠAS, V., NEKROŠIUS, I. *Darbo teisė*. Vilnius: Mintis, 1990.
4. GUOBAITĖ – KIRSLIENĖ, R. *Darbo laikas: teisinio reguliavimo raida ir perspektyvos*. Daktaro disertacija, 2012.
5. INGRIDOS MAČERNYTĖ – PANOMARIOVIENĖ, I. „*Tarptautinių darbo laivuose standartų įtaka Lietuvos jūrininkų darbo santykiams*“, *Jurisprudencija*, Mykolo Romerio universitetas 2007 1(91); 28–36. [interaktyvus; žiūrėta 2017 m. kovo 12 d.]. Prieiga per internetą: <<http://etalpykla.lituanistikadb.lt/fedora/objects/LTLDB0001:J.04~2007~1367160238572/datastreams/DS.002.0.01.ARTIC/content>>.
6. KATUOKA, S. *Tarptautinė jūrų teisė*. Vilnius: Eugrimas, 1997.
7. TIAŽKIJUS, V., PETRAVIČIUS, R., BUŽINSKAS, G. *Darbo teisė*. Vilnius: Saulužė, 1999.
8. USONIS, J. *Darbo teisinių santykių reglamentavimo ypatumai kelių transporte*. Daktaro disertacija. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2005.

### **Praktinė medžiaga**

#### **Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendimai**

1. Europos Sąjungos Teisingumo Teismas. 2015 m. rugsėjo 10 d. sprendimas *Federación de Servicios Privados del sindicato Comisiones obreras (CC.OO.) ir Tyco Integrated Security SL, Tyco Integrated Fire & Security Corporation Servicios SA* C-266/14, EU:C:2015:578.
2. Europos Sąjungos Teisingumo Teismas. 2015 m. rugsėjo 10 d. sprendimas byloje *Eurospeed Ltd* prieš *Szegedi Törvényszék* C-287/14, EU:C:2016:420.
3. Europos Sąjungos Teisingumo Teismas. 2014 m. kovo 13 d. sprendimas byloje *A. Karuse AS* prieš *Politsei- ja Piirivalveamet* C-222/12, EU:C:2014:142.
4. Europos Sąjungos Teisingumo Teismas. 2011 m. rugsėjo 15 d. sprendimas byloje *Williams ir kt. prieš British Airways plc* C-155/10, EU:C:2011:588.
5. Europos Sąjungos Teisingumo Teismas. 2005 m. balandžio 28 d. sprendimas byloje *Europos Bendrijų Komisija/Italijos Respublika* C-410/03, EU:C:2005:258.

#### **Lietuvos Respublikos teismų praktika**

1. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2009 m. balandžio 2 d. nutartis civilinėje byloje 3K-3-150/2009.

2. Kauno apygardos teismo. 2016 m. spalio 21 d. nutartis civilinėje byloje Nr. E2A-1302-259/2016.
3. Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija. 2015 m. lapkričio 12 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 2A-2667-232/2015.
4. Vilniaus miesto apylinkės teismas 2016 m. kovo 10 d. sprendimas Nr. 2-573-727/2016.

#### **Kiti šaltiniai**

1. [interaktyvus; žiūrėta 2017 m. vasario 22 d.]. Prieiga per internetą: <[http://www.hi.lt/uploads/pdf/padaliniai/PSC%20TTVS/Poilsio-darbo-laiko-derinimas\\_Leidinys.pdf](http://www.hi.lt/uploads/pdf/padaliniai/PSC%20TTVS/Poilsio-darbo-laiko-derinimas_Leidinys.pdf)>.
2. [interaktyvus; žiūrėta 2017 m. kovo 23 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.vkti.gov.lt/index.php?338553590>>.
3. [interaktyvus; žiūrėta 2017 m. kovo 28 d.]. Prieiga per internetą Žiūrėta 2017 m. kovo 30 d. Prieiga per internetą: <<http://www.zurnalastransportas.lt/?p=8675>>.
4. [interaktyvus; žiūrėta 2017 m. kovo 30d.]. Prieiga per internetą Žiūrėta 2017 m. kovo 30 d. Prieiga per internetą: <<http://sajunga.webs.com/Naujienu%20puslapio%20dokumentai/Transporto%20i moniu%20patkrinimo%20rezultatai.pdf>>.

## Santrauka

Magistro darbe aprašytas darbo ir poilsio laikas transporto sektoriuje, pateikiant darbo ir poilsio laiko sampratą, teisinį reglamentavimą, jo ypatumus. Darbo laikas ir poilsio laikas – tai dvi tarpusavyje susijusios sąvokos, todėl šių sąvokų suvokimas, tinkamas įtvirtinimas teisės aktuose sukuria saugias ir sveikas darbo sąlygas. Prieš gilinantis į darbo ir poilsio laiką atskirose transporto srityse, pirmiausia tikslingai išnagrinėtos darbo laiko ir poilsio laiko sąvokų nuostatos, reglamentuojamos skirtinguose teisės aktuose.

Darbo ir poilsio laiko transporto sektoriuje reguliavimas pasireiškia tiek tarptautiniais, Europos Sąjungos bei nacionaliniais teisės aktais. Transporto sektorius priklauso ekonominės veiklos sričiai, todėl darbo ir poilsio laiko reguliavimui pasitelkiama Vyriausybės 2003 m. gegužės 14 d. nutarimu Nr. 587 „Dėl darbų, kuriuose gali būti taikoma iki dvidešimt keturių valandų per parą darbo laiko trukmė, sąrašo. Darbo ir poilsio laiko ypatumų ekonominės veiklos srityse. Darbų, sąlygų, kurioms esant gali būti įvedama suminė darbo laiko apskaita, suminės darbo laiko apskaitos įvedimo įmonėse, įstaigose, organizacijose tvarkos aprašo patvirtinimo“. Minėto Vyriausybės nutarimo nuostatos, suderintos su Europos Sąjungos teisės normomis (perkeltos į nacionalinę teisę arba tiesiogiai taikomos), įtvirtina detalius darbo ir poilsio laiko ypatumus, tokius kaip galimybės dirbti net iki 24 valandų per parą suteikimas tam tikros srities darbuotojams, suminės darbo apskaitos taikymas bei darbo ir poilsio laiko paskirstymas konkrečiais laikotarpiais.

Magistro darbo tikslas – išsami darbo ir poilsio laiko atskirose transporto srityse (kelių transporto, geležinkelio transporto, jūros transporto, vidaus vandenių transporto ir civilinės aviacijos) analizė, nagrinėjant darbo ir poilsio laiko reglamentavimą įvairiuose teisės aktuose, identifikuojant teismų praktikoje pasitaikančias problemas.

## **Work and rest time in the transport sector**

### **Summary**

Master's thesis describes work and rest time in the transport sector by introducing work and rest time conception, legal regulation and its particularity. Work and rest time are two interrelated concepts, therefore understanding these ideas and the proper consolidation of legislation is to create a safe and healthy working environment. Before examining work and rest time in individual transport sectors it was crucial to analyze work and rest time concepts governed by different legislations.

Work and rest time in the transport sector are regulated by international law, European Union law and by national law. Transport sector belong to the economic activity area, therefore to regulate accordingly the labor and rest period the Republic of Lithuania Government May 3, 2003 resolution No. 587 "Dėl darbų, kuriuose gali būti taikoma iki dvidešimt keturių valandų per parą darbo laiko trukmė, sąrašo. Darbo ir poilsio laiko ypatumų ekonominės veiklos srityse. Darbų, sąlygų, kurioms esant gali būti įvedama suminė darbo laiko apskaita, suminės darbo laiko apskaitos įvedimo įmonėse, įstaigose, organizacijose tvarkos aprašo patvirtinimo" is applied. The mentioned Government resolution terms are reconciled with the European Union law (transposed either into national law or applied directly) to establish detailed work and rest period peculiarities, for example specific categories of workers are enabled to work up to 24 hours a day, the application of total working time and rest time allocation on specific periods.

Master's thesis objective is to examine in detail the labor and rest period in different fields of transport (road transport, railway transport, sea transport, inland water transport and civil aviation) while examining work and rest time regulation of a variety of legislations, identifying common problems in case law.