

SAUGOS IR SVEIKATOS DARBE REGLAMENTAVIMO PROBLEMOS KELIŲ TRANSPORTO SRITYJE

Justinas Usonis *

*Mykolo Romerio universiteto Teisės fakulteto Darbo teisės ir socialinės saugos katedra
Ateities g. 20, LT-08303 Vilnius
Telefonas 271 46 33
Elektroninis paštas justinas@usonis.lt*

Pateikta 2006 m. balandžio 3 d., parengta spausdinti 2006 m. gruodžio 1 d.

Santrauka. Straipsnyje nagrinėjama saugių ir sveikų darbo sąlygų reglamentavimo problema kelių transporto ūkio srityje. Nurodomi teisės norminiai aktai, reglamentuojantys darbuotojų saugą ir sveikatą, nagrinėjamos šių aktų įgyvendinimo praktikoje problemos. Valstybei siūloma aktyviau dalyvauti reikalavimus norminiuose teisės aktuose ne tik įtvirtinant, bet ir pritaikant. Aptariamos galimybės kompetentingoms ministerijoms bendradarbiaujant su Europos Sąjungos institucijomis parengti pavyzdinius šakinius norminius teisės aktus, skirtus kelių transporto darbuotojų saugai ir sveikatai darbe nustatyti.

Pagrindinės sąvokos: darbo teisė, sauga darbe, kelių transporto darbuotojų darbo sąlygos.

IŽANGA

Lietuvos Respublikos Konstitucijos 48 straipsnis nurodo, kad „Kiekvienas žmogus gali laisvai pasirinkti darbą bei verslą ir turi teisę turėti tinkamas, saugias ir sveikas darbo sąlygas, gauti teisingą apmokėjimą už darbą ir socialinę apsaugą nedarbo atveju“ [1]. Ši teisė įtvirtinama ir Darbuotojų saugos ir sveikatos įstatyme [2], konkretinama poįstatyminiais teisės norminiais aktais. Šiame straipsnyje analizuojamos minėtų garantijų įgyvendinimo problemos siekiant išsiaiškinti, kaip valstybė užtikrina Lietuvos Respublikos Konstitucijoje numatytų saugių ir sveikų darbo sąlygų garantijas ir kaip padeda darbdaviams įgyvendinti jas kelių transporto ūkio srityje.

1. NORMINIŲ AKTŲ REIKALAVIMAI SAUGAI IR SVEIKATAI DARBE IR JŲ ĮGYVENDINIMAS KELIŲ TRANSPORTO SEKTORIJE

Įgyvendindamas savo pareigas darbdavys privalo imtis visų priemonių, kurios užtikrintų Lietuvos Respublikos Konstitucijoje įtvirtintas garantijas darbuotojams, taip pat vieną iš tikslų, numatytų Europos Bendrijos steigimo sutarties [3] 136 straipsnyje – skatinti kurti geresnes gyvenimo bei darbo sąlygas. Siekdama šio tikslo, Bendrija remia ir papildo valstybių narių veiklą pirmiausia darbo aplinkos gerinimo srityje, siekdama rūpintis darbuotojų sveikata ir sauga. Anot prof. R. Blanpaino, sauga ir sveikata darbo aplinkoje turi užtikrinti žmogiškąjį vientisumą: fizinę ir dvasinę gerovę [4, p. 373]. Saugos ir sveikatos darbe reikalavimai yra dalis priemonių žmogaus socialinei gerovei užtikrinti.

Darbo aplinkos reikalavimai daugiausia formuluojami tarpšakinuose, išimtiniais atvejais – šakiniuose norminiuose teisės aktuose. Skirstant pagal teisės norminių aktų hierarchiją, Lietuvoje darbuotojų saugos ir sveikatos institutą reglamentuoja:

* Mykolo Romerio universiteto Teisės fakulteto Darbo teisės ir socialinės saugos katedros lektorius.

- 1) tarptautiniai aktai – 1947 metų TDO 81-oji konvencija „Dėl darbo inspekcijos pramonėje ir prekyboje“ [5];
- 2) regioniniai aktai – Europos Bendrijų teisė. Europos socialinė chartija, „rėminė“ direktyva 89/391/EEB „Dėl priemonių darbuotojų saugai ir sveikatai gerinti“ bei jos pagrindu priimtos atskiros direktyvos;
- 3) nacionaliniai įstatymai (Lietuvos Respublikos Konstitucijos 48 str., DK 13 skyrius, Darbuotojų saugos ir sveikatos įstatymas);
- 4) nacionaliniai poįstatyminiai aktai – Vyriausybės nutarimai, Valstybinės darbo inspekcijos teisės aktai, higienos normos (HN), įvairios saugaus naudojimo ir priežiūros taisyklės bei techniniai reglamentai, Lietuvos standartai (LST), kitų specializuotų tarnybų teisės aktai;
- 5) lokaliniai teisės aktai – kolektyvinės sutartys, įvairūs įmonių dokumentai, kuriuose yra saugos ir sveikatos darbe normų.

Maždaug 90 proc. visų išvardytų aktų yra nacionaliniai poįstatyminiai aktai: įvairiausių rizikos daiktų gamybos, saugojimo, naudojimo ir priežiūros taisyklės ir techniniai reglamentai, higienos, medicinos normos, ministerijų ir žinybų priimti darbuotojų saugos ir sveikatos norminiai teisės aktai [6].

Pagrindinis visų ūkio šakų darbuotojų saugą ir sveikatą darbe nustatantis norminis teisės aktas – direktyva Nr. 89/391/EEB „Dėl priemonių darbuotojų saugai ir sveikatai gerinti“. Šiam tikslui direktyvoje pateikti bendrieji profesinės rizikos prevencijos, saugos ir sveikatos apsaugos, rizikos rūšių ir nelaimingus atsitikimus lemiančių veiksnių pašalinimo, informavimo, konsultavimo, proporcingo dalyvavimo pagal nacionalinius teisės aktus ir (arba) nacionalinę nusistovėjusią tvarką ir darbuotojų bei jų atstovų profesinio mokymo principai, taip pat bendrosios minėtų principų įgyvendinimo gairės. Direktyvos 5 straipsnyje nustatyta pareiga darbdaviui – užtikrinti darbuotojų saugą ir sveikatą visais su darbu susijusiais aspektais. Svarbiausi direktyvoje įtvirtinti saugos ir sveikatos užtikrinimo būdai – nuolatinis darbuotojų informavimas, konsultavimasis su darbuotojais, darbuotojų profesinis mokymas, sveikatos priežiūra, rizikos grupių nustatymas. Darbdavys privalo užtikrinti, kad darbuotojai gautų reikalingą informaciją ir prireikus rašytines instrukcijas apie darbe naudojamus darbo įrenginius – jų naudojimo sąlygas, galimas neįprastas situacijas, išvadas remiantis darbo įrenginių naudojimo patirtimi. Konkretinant pagrindinės direktyvos reikalavimus, vėliau priimtos individualios direktyvos, o nacionaliniu lygiu – įstatymai, poįstatyminiai bei lokaliniai aktai.

Visi teisės norminiai aktai sutartinai įpareigoja darbdavį išsiaiškinti saugiam darbui keliamus reikalavimus ir užtikrinti jų įgyvendinimą praktikoje. Darbdaviai stengiasi vykdyti keliamus reikalavimus, tačiau Valstybinės darbo inspekcijos surinktos statistikos ir atliktos nelaimingų atsitikimų darbe analizės duomenys rodo, kad „darbuotojai dažniausiai sužalojami, kai dirba aptarnaudami transporto ir kitas mobiliąsias darbo prie-

mones, potencialiai pavojingus įrenginius, todėl yra gana aukštas traumatizmo lygis transporto įmonėse“ [7]. Vykdamas nelaimingų atsitikimų darbe ir profesinių ligų prevenciją, per metus patikrintos 626 sauskelių transporto įmonės, 421 automobilių įmonėje nustatyta darbuotojų saugos ir sveikatos pažeidimų. Valstybinės darbo inspekcijos 2005 m. metinėje ataskaitoje pažymima, kad daugiausia (96 proc.) nelaimingų atsitikimų darbe įvyko sauskelių, iš jų – 67 proc. automobilių transporto srityje.

Europos gyvenimo ir darbo sąlygų gerinimo fondas* 2000 metais surinko informaciją iš 15 Europos šalių apie kelių transporto darbuotojų darbo aplinką. 2004 metais buvo publikuota surinktos informacijos apžvalga [7, p. 18], kurioje pateikta susisteminta informacija apie saugos ir sveikatos problemas kelių transporto srityje. Darbo aplinka šiame sektoriuje susijusi su ergonominėmis ir saugumo sąlygomis bei specialios įrangos ir technologijų naudojimu. Europos šalys nurodo įvairius pavojus, turinčius įtakos kelių transporto darbuotojų sveikatai: triukšmas, vibracija, blogas apšvietimas, temperatūrų svyravimas, nuodingi teršalai, dulkės, svorio kėlimas, ilgas sėdėjimas, monotoniškas darbas, nelaimės keliuose ir pan. Lietuvoje transporto darbuotojų sveikatai, darbingumui, profesiniam patikimumui ir eismo dalyvių saugumui įtakos turi darbo sąlygos, ergonominiai, gyvensenos, psichologiniai ir socialiniai veiksniai [8, p. 898].

Nepaisant smulkaus saugos darbe reikalavimų įtvirtinimo teisės normose, kelių transporto sektorius yra vienas iš pavojingiausių, tad kyla klausimas, dėl kokių priežasčių nelaimingų atsitikimų nemažėja, nors yra gausybė norminių aktų, reglamentuojančių saugą ir sveikatą darbe?

1.1. Teisėkūros atžvilgiu Kelių transporto ūkio šakai saugos ir sveikatos srityje valstybė skiria per mažai dėmesio. Daugiausia saugos ir sveikatos darbe reikalavimų formuluojami įvairios teisinės hierarchijos tarpšakinuose norminiuose teisės aktuose, taikomuose visų ūkio šakų darbuotojams. Šakinis reguliavimas (pagal ekonominės veiklos šakas) bei pritaikymas konkrečioms darbuotojų grupėms pavedamas atlikti darbdaviams vietiniuose norminiuose aktuose. Valstybė imasi tik kontrolės ir sankcijų skyrimo funkcijų, nors turėtų aktyviau diferencijuoti reguliavimą. Valstybinė darbo inspekcija pažymi, kad nelaimingų atsitikimų darbe daugėja beveik visuose pavojingiausiuose veiklos sektoriuose – statyboje, transporto, žemės ūkyje, maisto ir chemijos, elektros tiekimo medienos apdorojimo pramonės šakose, miškininkystėje [9]. Mūsų manymu, Lietuvos kelių transporto sektoriaus darbdaviai nėra linkę ignoruoti saugos ir sveikatos reikalavimų, tačiau trūksta reikiamos informacijos apie jau galiojančius ir diegiamus naujus standartus. Dauguma kelių transporto įmonių yra mažos įmonės, turinčios iki 50 darbuotojų, šiais reikalavimais nesidomima ir dėl mažų finansinių pajėgumų, neleidžiančių jų įgyvendinti.

* Angl. The European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions.

Lietuvos Respublikos profesinės sveikatos priežiūros įstatymo 5 straipsnyje nurodyta, kad į Socialinės apsaugos ir darbo ministerijos kompetenciją profesinės sveikatos priežiūros srityje įeina ir darbuotojų saugos ir sveikatos teisės aktų tvirtinimas bei šių aktų nustatytų reikalavimų įgyvendinimo kontrolė [10]. Specialių – transporto šakos (šakinių) norminių aktų saugos ir sveikatos srityje Socialinės apsaugos ir darbo ministerija nerengia ir netvirtina. Norminių aktų analizė parodė, kad šios funkcijos neatlieka ir jokios kitos valstybinės institucijos.

Darbuotojų saugos ir sveikatos įstatymo 27 straipsnio 3 dalyje nurodoma, kad darbuotojų saugos ir sveikatos instrukcijų, pagal kurias instruktuojami darbuotojai, dirbantys bet kurios ekonominės veiklos rūšies įmonėje, rengimo ir darbuotojų instruktavimo tvarką nustato Valstybinė darbo inspekcija. Vyriausiojo valstybinio darbo inspektoriaus įsakymu yra patvirtinta „Darbuotojų saugos ir sveikatos instrukcijų rengimo ir instruktavimo tvarka“. Remiantis šios tvarkos 4 punktu, darbdavys turi užtikrinti, kad įmonėje būtų parengtos reikiamos instrukcijos, kad darbuotojai prieš įsidarbindami ir darbo metu įmonėje gautų visą informaciją apie darbuotojų saugos ir sveikatos organizavimą joje, apie esančią ir galimą profesinę riziką visoje įmonėje ir kiekvienoje darbo vietoje bei saugos ir prevencijos priemonės rizikai šalinti ir sumažinti. Instrukcijų rengimo tvarkos 7 punkte nustatoma, kad instrukcijos rengiamos vadovaujantis Darbo kodeksu [19], Darbuotojų saugos ir sveikatos įstatymo nuostatomis, kitais darbuotojų saugos ir sveikatos norminiais teisės aktais ir norminiais dokumentais (taisyklėmis, nuostatais, normomis, Lietuvos standartais, techniniais reglamentais), darbo ir saugos priemonių, technologinių procesų techniniais dokumentais, remiantis profesinės rizikos vertinimo rezultatais, darbuotojų saugos ir sveikatos pažeidimų, nelaimingų atsitikimų darbe, incidentų, avarijų, profesinių ligų analizės duomenimis, saugaus darbo organizavimo psichofiziolginiais aspektais, nustatytais įmonėje, darbuotojų atstovų saugai ir sveikatai pasiūlymais, kontroliuojančių įstaigų nurodymais bei kita turima informacija (dokumentais). Tokio kiekio informacijos darbdaviai nesugeba pritaikyti formuluodami reikalavimus instrukcijose, todėl jos būna netikslios.

Mūsų manymu, tai yra viena iš pagrindinių problemų, trukdančių darbdaviui efektyviai organizuoti saugą ir sveikatą darbe. Daugybė norminių aktų yra tarpšakiniai – nustatantys tik principus, pagal kuriuos baigti konkrečių kategorijų darbuotojų darbo sąlygų reguliavimo diferenciaciją pavesta darbdaviams. Pastariesiems to tinkamai neatlikus dėl anksčiau išvardytų priežasčių, darbo inspekcija konstatuoja, kad nesilaikoma nustatytų reikalavimų ir taiko įstatymuose numatytas sankcijas.

Europos Sąjungos statistikos agentūros (Eurostat) duomenimis, 2000 metais penkiolikoje senųjų Europos Sąjungos valstybių (ES–15) kelių transporto srityje dirbo daugiau kaip 50 proc. visų transporto darbuotojų, arba vidutiniškai 57 proc., arba 7 milijonai žmonių [12, p. 52]. Atitinkamai kelių transporto sektoriuje dirbo dau-

giausia darbuotojų, palyginti su kitomis transporto šakomis, ir Lietuvoje – 77 proc., Latvijoje – 83 proc., Vengrijoje – 83 proc., Bulgarijoje – 66 proc. [12, p. 47].

Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarime „Dėl profesinių ligų sąrašo ir Lietuvos Respublikos profesinių ligų valstybės registro bei jo nuostatų“ [13] vardijami veiksniai, sukeliantys profesines ligas: aukšta arba žema temperatūra, triukšmas, vibracija, regėjimo įtampa, sunkių krovinių kilnojimas ir nešiojimas, priverstinė nepatogi darbo poza ir kt. Kelių transportas yra labai didelė ūkio šaka, turinti savo darbo aplinkos specifiką bei savitus rizikos veiksnius. Statistikos duomenimis, kelių transporto įmonėse Lietuvoje 2003 metais dirbo per 50 000 žmonių, iš jų – per 15 000 vairuotojų [14, p. 6], todėl valstybė turėtų daugiau dėmesio skirti kelių transporto ūkio šakos darbuotojų saugai ir sveikatai, ir imperatyvius reikalavimus, formuluojamus tarpšakinėse normose, diferencijuojant sukonkretinti transporto šakos specialiuose norminiuose aktuose.

1.2. Atsižvelgiant į kelių transporto šakoje objektyviai egzistuojančias darbo aplinkos ypatybes, būtina diferencijuoti kelių transporto darbuotojų darbo sąlygų reguliavimą. Šių darbuotojų darbo vieta ypatinga, nes jie dirba mobiloje transporto priemonėje, vykdo darbdavio pavedimus įvairiose institucijose (muitinėje, veterinarijos bei įvairiose kitose tarnybose). Dirbdamas nuolat kelyje esančioje transporto priemonėje, mobilus darbuotojas patiria ypatingą fizinį ir psichologinį poveikį.

Reikia skirti kelių transporto darbuotojų darbo sąlygas kuriant specialias šakines teisės normas. Tai leistų pasiekti bendruosius teisinio reguliavimo tikslus, nurodytus direktyvoje Nr. 89/391/EB „Dėl priemonių darbuotojų saugai ir sveikatai gerinti“. Taip pat būtina atkreipti dėmesį į specialiuosius tikslus, numatytus reglamente Nr. (EB) 561/2006 „Dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo“ bei direktyvoje Nr. 2002/15/EB „Dėl asmenų, kurie verčiasi mobiliąja kelių transporto veikla, darbo laiko organizavimo“ – taikant atitinkamus metodus sudaryti vienodas konkurencijos sąlygas, gerinti jame dirbančių asmenų darbo sąlygas ir didinti eismo saugumą keliuose.

1.3. Lietuvoje nėra stiprių transporto darbuotojų profesinių sąjungų, todėl trūksta aktyvios grandies ir socialinių partnerių dialogui. Normalus socialinis dialogas nevyksta ne tik dėl darbdavių abejingumo, bet ir dėl profesinių sąjungų kaltės. Profesinės sąjungos dažnai elgiasi labai radikaliai ir negalvoja apie įtaką verslui bei apie tai, jog žlugus įmonei labai nukentėtų ir patys darbuotojai. Lietuvoje šiuo metu vyrauja trys pagrindinės profesinių sąjungų organizacijos. Jos turi gana didelę įtaką priimant sprendimus ir dažnai varžosi dėl įtakos ir profesinės sąjungos narių tose pačiose pramonės šakose ir įmonėse. Šią situaciją būtų galima vertinti kaip darbuotojų interesams atstovaujančių organizacijų silpnumo požymį, nes lyginant Europos ir Baltijos šalių regionus, Lietuvos profesinių sąjungų narių, ypač privačiame sektoriuje, yra nedaug [15, p. 19]. Sustiprėjusios ir vieningos profesinės sąjungos galėtų atstovauti darbuotojams ir padėti darbdaviams kurti ir taikyti saugos ir sveikatos reikalavimus.

2. PASIŪLYMAI NORMINIŲ TEISĖS AKTŲ REIKALAVIMŲ ĮGYVENDINIMUI UŽTIKRINTI

2002 m. Europos Komisijos pranešimo „Dėl saugos ir sveikatos strategijos 2002–2006 metais“ 3.3.1 punkte pabrėžiama, kad „reikia racionalizuoti teisinę bazę. Žmonės linkę matyti ją kaip ypatingai sudėtingą ir neaiškią. Ji turi būti paprastinama ir racionalizuojama konsoliduojant esančias direktyvas ir rengiant vienodas jų įgyvendinimo ataskaitas vietoj atskirų specialių ataskaitų apie skirtingas direktyvas“ [16]. Tam pritarė ir Europos Parlamentas teigdamas, kad pasiūlymas kodifikuoti ir paprastinti Bendrijų teisę derinasi su bendru projektu paprastinti ir gerinti *acquis communautaire* [17, p. 9].

2002 m. birželio 3 d. Europos Tarybos rezoliucijoje „Dėl naujos saugos ir sveikatos darbe strategijos (2002–2006 m.)“ pažymima, kad būtų tikslinga parengti įvairias priemones (geros praktikos techninius leidinius bei kodeksus ir pan.), kurie palengvintų teisės aktų reikalavimų diegimą versle [18]. Taip pat nurodoma, kad šalis narės turėtų išaiškinti, skleisti ir diegti geros praktikos patirtį, kuri gerintų darbo sąlygas, kartu gerintų ir darbuotojų saugą ir sveikatą. Kompetentingoms valstybės institucijoms nuolat rūpinantis ir teikiant informaciją bei konsultacijas darbdaviams bus efektyviau užtikrinama sauga ir sveikata darbe, valstybė iš tikrųjų prisiims atsakomybę už standartų rengimą ir aktyviai dalyvaus saugos ir sveikatos darbe politikoje. Valstybė pagal direktyvą Nr. 89/391/EEB „Dėl priemonių darbuotojų saugai ir sveikatai gerinti“ negali būti pasyvus stebėtojas, turi būti pagrindinis saugos ir sveikatos darbe norminių aktų iniciatorius ir jų įgyvendinimo organizatorius.

Lietuvos Respublikos darbuotojų saugos ir sveikatos įstatymas bei kiti teisės aktai nuolat keičiami ir papildomi. Darbdaviams itin sunku sekti ir taikyti praktikoje besikeičiančias normas, todėl siekiant gerinti darbuotojų darbo aplinką ir sustiprinti saugos ir sveikatos normų įgyvendinimą, Vyriausybė turėtų pavesti kompetentingoms valstybės institucijoms parengti konkrečių darbuotojų kategorijų pavyzdines saugos darbe instrukcijas, specialius reikalavimus konkrečių ūkio šakų darbuotojams; rengti metodines rekomendacijas, rengti norminių reikalavimų atskirose ūkio šakose leidinius, teikti siūlymus dėl įstatymų tobulinimo ir taip prisidėti prie saugos ir sveikatos darbe politikos įgyvendinimo. Nustatydama reikalavimus konkrečioms darbuotojų kategorijoms (pavyzdžiui, kelių transporto vairuotojams), valstybė visiškai užbaigtų darbo sąlygų reguliavimo diferenciacijos procesą kelių transporto šakoje ir kartu prisiimtų dalį atsakomybės už galutinį ir tinkamą darbuotojų saugaus darbo reguliavimą.

Mūsų nuomone, saugos ir sveikatos darbe srityje valstybė turėtų reguliuoti centralizuoto (imperatyvaus) valstybinio reguliavimo metodais. Panaudodama savo kompetentingų institucijų potencialą ir atsižvelgdama į Europos socialinės politikos pokyčius saugos ir sveikatos reglamentavimo srityje, valstybė turėtų nuolat atnaujinti nacionalinius šakinius norminius teisės aktus, regu-

liuojančius konkrečių darbuotojų, dirbančių specifinėse ekonominės veiklos srityse, saugą ir sveikatą. Pavyzdys čia galėtų būti vandens transportas, kuriam Lietuvoje skirti specialūs norminiai aktai – „Darbu saugos laivuose bendrosios taisyklės“ [20], „Darbu saugos taisyklės laivų krovos darbu įmonėse“ [21], „Bendrieji saugių ir sveikų darbo sąlygų žvejybos laivuose nuostatai“ [22]. Specialiai sauga darbe reguliuojama „Miško darbu saugos taisyklėse DT 1–96“ [23], „Vandentvarkos darbu saugos taisyklėse DT 3–99“ [24], „Narų darbu bendrosiose saugos taisyklėse“ [25], „Pašto darbuotojų saugos darbe taisyklėse DT 2–97“ [26]. Beje, saugai ir sveikatai vandens transporto srityje yra priimta speciali direktyva – Nr. 93/103/EB „Dėl būtiniausių saugos ir sveikatos reikalavimų, dirbant žvejybos laivuose“ [27].

Deja, kelių transporto srityje tokių susistemintų aktų saugos darbe srityje tėra tik keletas (pavyzdžiui, susisiekimo ministro įsakymu patvirtinti „Medienos vežimo kelių transportu reikalavimai“ [28]). Nesant specialių darbo vietos kelių transporto srityje reikalavimų reikia vadovautis bendrosiomis (tarpšakinėmis) normomis, o dėl jų gausos taikyti jas prie kelių transporto veiklos specifikos yra sudėtinga. Dažnai techniniai ir kiti saugos darbe reikalavimai galiojantys kelių transporto ūkio srityje prisimenami tik tada, kai darbe atsitinka nelaimingas atsitikimas. Valstybė nesistemina reikalavimų ir neinformuoja darbdavių apie darbų ir procesų kelių transporto srityje ypatybes.

Palyginti pateikiame šiuolaikinį Rusijos saugos ir sveikatos normų kūrimo modelį. Rusijos Federacijos Vyriausybė nutarime „Dėl norminių teisės aktų, nustatančių valstybinius norminius reikalavimus saugos darbe srityje“ nurodė, kad Rusijoje galioja saugos darbe norminių teisės aktų sistema, kurioje nustatomi valstybinio masto norminiai reikalavimai, susidedantys iš tarpšakinių bei šakinių saugos darbe taisyklių ir tipinių instrukcijų, statybos ir sanitarijos normų ir saugos darbe taisyklių, įrenginių saugos ir eksploataavimo taisyklių, statybos ir projektavimo sąvadų, higienos normų ir valstybinių saugos darbe standartų [29]. Rusijos Vyriausybė konkrečiai nurodė, kad tarpšakines saugos darbe taisykles ir tipines instrukcijas tvirtina Darbo ministerija, o šakines saugos darbe taisykles ir tipines instrukcijas tvirtina federaliniai vykdomosios valdžios organai. Tokiu reguliavimu Valstybė ne tik nustato įpareigojimus darbo sutarties šalims, bet ir įsipareigoja pati dalyvauti kuriant ir užtikrinant saugią darbo aplinką. Pavyzdžiui, Rusijos Federacijoje patvirtintos specialios „Tarpšakinės saugos darbe taisyklės automobilių transporte“ [30] taikomos visoms įstaigoms ir organizacijoms, kurios vykdo transportavimo veiklą, o ministerijos departamentas įpareigotas šias taisykles išspausdinti ir rūpintis jų platinimu.

Lietuvos Respublikos norminiuose teisės aktuose nurodoma daugybė reikalavimų, kuriuos turi vykdyti darbdavys, organizuodamas darbo procesą. Deja, organizuojant ir nustatant saugias ir sveikas darbo sąlygas įmonėje, darbdavys paliekamas be konkrečios valstybės pagalbos. Sprendžiant šią problemą, reikia įpareigoti kompetentingas valstybės arba savivaldybės institucijas

rengti ir tvirtinti atskiroms ūkio šakoms skirtus (šakinis) teisės norminius aktus saugos ir sveikatos srityje. Ši darbą galima pavesti Socialinės apsaugos ir darbo ministerijai bei Susisiekimo ministerijai. Norminiai teisės aktai galėtų būti parengti šių institucijų darbuotojų arba užsakyti, kad juos parengtų kiti kompetentingi transporto ūkio šakos specialistai. Bendradarbiaujant su apskričių teritorinėmis ir savivaldybių darbuotojų saugos ir sveikatos komisijomis [31], taip pat galima rengti instrukcijas, metodikas, rekomendacijas ir pan., kuriois naudotųsi darbdaviai, užtikrindami saugias ir sveikas darbo sąlygas ir tinkamą darbo aplinką kelių transporto srityje.

1994 metais Europos Tarybos reglamentu (EB) Nr. 2062/94 [32] buvo įkurta Europos darbuotojų saugos ir sveikatos agentūra (būstinė Bilbao mieste, Ispanijoje). Reglamento 2 straipsnyje nurodytas agentūros veiklos tikslas – skatinti saugos ir sveikatos darbo aplinkoje gerinimą. Agentūra turi pateikti Bendrijos institucijoms, valstybėms narėms ir kitoms įstaigoms techninę, mokslinę ir ekonominę informaciją darbuotojų saugos ir sveikatos klausimais. Aktyviai bendradarbiaujant su šia agentūra, galima būtų parengti norminius aktus, padėsiančius spręsti šiandienines saugos ir sveikatos darbe problemas kelių transporto sektoriuje.

IŠVADOS

Sauga ir sveikata darbo aplinkoje turi užtikrinti žmogiškąjį vientisumą: fizinę ir dvasinę gerovę. Šiuo metu norminiai teisės aktai įpareigoja darbdavį organizuoti ir rūpintis sauga ir sveikata darbe. Kaip ir kitose šalyse, Lietuvoje yra labai daug saugos ir sveikatos darbe sritį reglamentuojančių teisės normų, tačiau jos nepritaikytos vienai didžiausių ir svarbiausių Lietuvos ūkio šakų – kelių transportui. Dėl šių normų gausos, sudėtingumo ir dažno keitimo kelių transporto įmonės (darbdaviai) savarankiškai jų įgyvendinti nesugeba, todėl Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministerija bei Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija turėtų imtis iniciatyvos kurti atskirų kelių transporto darbuotojų kategorijų saugą ir sveikatą darbe reglamentuojančias (šakines) teisės normas: pavyzdines instrukcijas, saugos darbe taisykles ir pan.

LITERATŪRA

1. Lietuvos Respublikos Konstitucija // Valstybės žinios. 1992. Nr.33-1014.
2. Lietuvos Respublikos darbuotojų saugos ir sveikatos įstatymas // Valstybės žinios. 2003. Nr. 70–3170.
3. Europos bendrijos steigimo sutartis // OL C 325, 2002 12 24.
4. Blanpain R. European Labour Law. – The Hague: Kluwer Law International, 2000.
5. 1947 metų TDO 81–oji konvencija „Dėl darbo inspekcijos pramonėje ir prekyboje // Valstybės žinios. 1996. Nr. 27–652.
6. Lietuvos Respublikos darbo kodekso komentaras. Antras tomas. Individualūs darbo santykiai. – Vilnius: Justitia, 2004.
7. Valstybinės darbo inspekcijos prie Socialinės apsaugos ir darbo ministerijos 2003 m. birželio 20 d. nutarimas Nr. 1–172 „Dėl priemonių darbuotojų saugos ir sveikatos būklei gerinti“ // Valstybės žinios. 2003. Nr. 70–3213.
8. Ustinavičienė R., Obelenis V., Ereminas D. Dirbančiųjų sveikata ir šiuolaikinės darbo sąlygos // Medicina. – Kaunas, 2004. Nr. 40(9).
9. Lietuvos Respublikos vyriausiojo valstybinio darbo inspektoriatas 2005 m. spalio 5 d. nurodymas Nr. 1–223 „Dėl priemonių nelaimingiems atsitikimams darbe mažinti“ // Valstybės žinios. 2005. Nr. 119–4315.
10. Lietuvos Respublikos profesinės sveikatos priežiūros įstatymas // Valstybės žinios. 1999. Nr. 32–902.
11. Valstybinės darbo inspekcijos prie Socialinės apsaugos ir darbo ministerijos 2005 m. balandžio 20 d. įsakymas Nr. 1–107 „Dėl darbuotojų saugos ir sveikatos instrukcijų rengimo ir instruktavimo tvarkos patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2005. Nr. 53–1817.
12. Panorama of transport. Statistical overview of transport in the European Union. Part 2. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2003.
13. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1994 m. lapkričio 30 d. nutarimas Nr. 1198 „Dėl profesinių ligų sąrašo ir Lietuvos Respublikos profesinių ligų valstybės registro bei juos nuostatų“ // Valstybės žinios. 1994. Nr. 94–1845.
14. Lietuvos nacionalinės vežėjų automobiliais asociacijos „LINA“ anketinės apklausos ataskaita. 2004 m. Prieiga internete www.linava.lt. (Žiūrėta 2005 05 09).
15. Socialinio dialogo Lietuvoje įvertinimas. – Vilnius: Lietuvos Pramonininkų Konfederacija, 2003.
16. COM (2002) 118 final. Briuselis 2002.03.11. Prieiga internete http://europa.eu.int/eur-lex/en/com/pdf/2002/com_2002_0118en01.pdf. (Žiūrėta 2005 03 09).
17. European Parliament. Texts adopted at the sitting of Wednesday 23 October 2002. Part One. P5_TA-PROV(2002)10–23. Provisional edition. PE 323.680.
18. Council resolution of 3 June 2002 on a new Community strategy on health and safety at work (2002–2006) // OL C 161, 2002.
19. Lietuvos Respublikos darbo kodeksas. // Valstybės žinios. 2002. Nr.64-2569. Nr. 71.
20. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2001 m. birželio 29 d. įsakymas Nr. 216 „Dėl darbų saugos laivuose bendrųjų taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2002. Nr. 30–1089.
21. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2001 m. gegužės 23 d. įsakymas Nr. 171 „Dėl darbų saugos taisyklių laivų krovos darbų įmonėse patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2001. Nr. 45–1596.
22. Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministrės, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro ir Lietuvos Respublikos žemės ūkio ministro 1999 m. birželio 29 d. įsakymas Nr. 55/262/285 „Dėl bendrųjų saugų ir sveikų darbo sąlygų žvejybos laivuose nuostatų patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 1999. Nr. 59–1940.
23. Lietuvos Respublikos miškų ūkio ministerijos 1996 m. lapkričio 22 d. įsakymas Nr. 208 „Miško darbų saugos taisyklės DT 1-96“ // Valstybės žinios. 1996. Nr. 116–2733.
24. Valstybinės darbo inspekcijos prie Socialinės apsaugos ir darbo ministerijos 1999 m. vasario 13 d. įsakymas Nr. 51 „Dėl vandentvarkos darbų saugos taisyklių tvirtinimo“ // Valstybės žinios. 1999. Nr. 20–579.
25. Valstybės žinios. 2003. Nr. 42–1956.
26. Lietuvos Respublikos ryšių ir informatikos ministerijos 1997 m. rugsėjo 25 d. įsakymas Nr. 120 „Dėl Pašto darbuotojų saugos darbe taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės

- žinios. 1998. Nr. 16–394. (galiojo iki 2004 m. lapkričio 2 d.).
27. **Europos Tarybos** 1993 m. lapkričio 23 d. direktyva Nr. 93/103/EB „Dėl būtiniausių saugos ir sveikatos reikalavimų, dirbant žvejybos laivuose“ (tryliktoji atskira direktyva, kaip numatyta Direktyvos 89/391/EEB 16 straipsnio 1 dalyje) // OL L 307. 1993 12 13.
 28. **Lietuvos Respublikos** susisiekimo ministro 2004 m. balandžio 27 d. įsakymas Nr. 3–183 „Dėl medienos vežimo kelių transportu reikalavimų patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2004. Nr. 67–2357.
 29. Постановление Правительства РФ от 23 мая 2000 г. № 399 «О нормативных правовых актах, содержащих государственные нормативные требования охраны труда» // Собрание законодательства Российской Федерации от 29 мая 2000 г., No 22.
 30. Межотраслевые правила по охране труда на автомобильном транспорте. ПОТ РМ-027-2003. Деан, 2004.
 31. **Lietuvos Respublikos** socialinės apsaugos ir darbo ministro ir Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro įsakymas „Dėl apskričių teritorinių ir savivaldybių darbuotojų saugos ir sveikatos komisijų steigimo, sudarymo tvarkos patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2003. Nr. 113–5088.
 32. **Europos Tarybos** 1994 m. liepos 18 d. reglamentas (EB) Nr. 2062/94 „Dėl Europos darbuotojų saugos ir sveikatos agentūros įkūrimo“ // OL L 216, 1994 08 20.

essary to appoint the Ministry of Social Security and Labour together with the Ministry of Transport and Communications to prepare the sector-specific health and safety at work legal acts and enact them as model for road transport sector. The State institutions must consult employers and publish literature on concrete sector-specific requirements. Thus alongside establishment of standards the State must also provide the real legal and social help for the road transport sector employers having more than 50 000 employees in Lithuania and share the responsibility of implementation of health and safety at work standards in practice.

Keywords: labour law, employment law, health and safety at work, health and safe working environment in road transport sector.

PROBLEMS OF LEGAL REGULATION OF HEALTH AND SAFETY AT WORK IN ROAD TRANSPORT SECTOR

Justinas Usonis *
Mykolas Romeris University

S u m m a r y

The paper deals with problems of reglamentation of health and safety at work in road transport sector in the Republic of Lithuania. The author pays attention to the fact that a lot of standards are provided in international, European, and national legal acts but there is no sector-specific provisions on health and safety for the road transport sector. However the statistics shows that road transport sector is one of the most dangerous sectors with a growing number of accidents at work.

Both European Community and national legal framework on health and safety is very complex and not very clear and has to be simplified and rationalised. The lack of provisional information from State labour inspectorate and other competent institutions about existing and new requirements on specifics of health and safety at work in road transport is marked. Due to the lack of dialogue between social partners, there are difficulties with the local (establishment-level) regulation of safety and health at work. Trade unions are not active in process of consultation and information of employees inside establishments. Therefore the road transport operators are not able to sort out, enact in local legal acts and observe all the standards in this field.

The author makes a proposal that in order to ensure safety and health at work of road transport workers, it is nec-

* Lecturer of Labour Law and Social Security Department of Law Faculty of Mykolas Romeris University.