

JŪRININKŲ DARBO IR SOCIALINĖS TEISĖS PAGAL MLC 2006

Oleg Drobitko

Mykolo Romerio universiteto Teisės fakulteto
Civilinės jurisprudencijos institutas
Ateities g. 20, LT-08303 Vilnius, Lietuva
Tel.: (+370 5) 271 4525
Elektroninis paštas: oleg.drobitko@inright.eu

Pateikta 2014 m. balandžio 14 d., parengta spausdinti 2014 m. gegužės 25 d.

doi:10.13165/JUR-14-21-2-09

Įvadas

1998 metais buvo priimta Tarptautinės darbo organizacijos (toliau – TDO) deklaracija dėl pagrindinių principų ir teisių darbe¹. Šiame dokumente TDO aiškiai ir nedviprasmiškai deklaravo savo principinę nuostatą, kad socialinis teisingumas yra pagrindinis faktorius, kuris gali užtikrinti bendrą ir stiprią taiką, o ekonominė pažanga nėra vienintelis socialinę pažangą skatinantis veiksnys. Šioje deklaracijoje yra įvardinti ir bendrieji teisės principai, kurių privalo laikytis visos valstybės, kurios yra TDO dalyvės socialinės apsaugos ir darbo srityje. Akivaizdu, kad mūsų valstybė, kaip

1 ILO Declaration on Fundamental Principles and Rights at Work and its Follow-up [interaktyvus]. International labour organization [žiūrėta 2014-04-27]. <<http://www.ilo.org/declaration/thedeclaration/textdeclaration/lang--en/index.htm>>.

Tarptautinės darbo organizacijos narė², privalo užtikrinti tinkamą šių principų aiškinimą ir taikymą.

2013 m. birželio 13 d. ratifikuota 2006 m. Konvencija dėl darbo jūrų laivyboje³ (toliau – MLC 2006). Lietuvoje MLC 2006 įsigalios 2014 m. rugpjūčio 20 d.⁴ Šioje Konvencijoje TDO konstatuoja, kad šiuolaikinė tarptautinė laivyba yra globalaus pobūdžio ir tai lemia ypatingą jūrininkų socialinės apsaugos poreikį. Minėtos Konvencijos nuostatos suderintos su 1998 m. Tarptautinės darbo organizacijos deklaracijoje įtvirtintais principais, kurių privalo laikytis ir Lietuvos valstybė kaip Konvencijos dalyvė. Lietuvos saugios laivybos administracija per dvejus metus išdavė 2301 ir pratęsė 1329 jūrininko knygeles⁵. Tai leidžia tvirtinti, kad naujos Konvencijos įsigaliojimas palies nemažą dalį Lietuvos piliečių ir gyventojų teisių ir teisėtų interesų. Atsižvelgiant į tai kyla būtinybė išanalizuoti jau daromą Konvencijos įtaką Lietuvos jūrininkų gyvenimui.

Rengiant MLC 2006 remtasi jau įsigaliojusiomis konvencijomis, kurios reglamentuoja jūrininkų darbą, ir visuotinai pripažintomis fundamentaliomis žmogaus teisėmis ir laisvėmis. Tarp kitų jūrininkų veiklą reglamentuojančių konvencijų galima nurodyti pagrindines: 1973 m. Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos, papildyta 1978 m. protokolu (toliau – MARPOL 73/78)⁶; 1974 m. Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (toliau – SOLAS 74)⁷; 1978 m. Tarptautinė konvencija dėl jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų (toliau – STCW 1978)⁸.

Teisės doktrinoje nustatyta, kad visuotinai pripažinti teisės principai atlieka svarbias funkcijas. Teisės principai taikomi reglamentuojant teisinius santykius, juos aiškinant, užpildant reglamentuojančių teisės aktų spragas ir šalinant kolizijas⁹. Ka-

2 Alphabetical list of ILO member countries (185 countries) [interaktyvus]. International labour organization [žiūrėta 2014-04-27]. <<http://www.ilo.org/public/english/standards/relm/country.htm>>.

3 2006 m. Konvencija dėl darbo jūrų laivyboje. *Valstybės žinios*. 2013, Nr. 78-3941.

4 Ratifications of MLC - Maritime Labour Convention, 2006 [interaktyvus]. International labour organization [žiūrėta 2014-04-27]. <http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11300:0::NO::P11300_INSTRUMENT_ID:312331>.

5 Išduotų dokumentų statistika [interaktyvus]. Lietuvos saugios laivybos administracija [žiūrėta 2014-04-27]. <http://www.msa.lt/lt/papildomas-menu/statistine-informacija_702/isduotu-dokumentu-jurinkams-statistika.html>.

6 1973 m. Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos, papildyta 1978 m. protokolu. *Valstybės žinios*. 2004, Nr. 138-5030.

7 1974 m. Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje. *Valstybės žinios*. 2006, Nr. 128-4887.

8 1978 m. Tarptautinė konvencija dėl jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų. *Valstybės žinios*. 2005, Nr. 10-325.

9 Pakalniškis, V., et al. *Civilinė teisė. Bendroji dalis*. I tomas. Vilnius: Lietuvos teisės universitetas, 2004, p. 57. Mikelėnas, V., et al. *Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras*. Pirmoji

dangi būtent teisės principai norminius teisės aktus vienija į vieną darnią sistemą, kurios tikslas – teisingumo įtvirtinimas, yra būtinybė išanalizuoti anksčiau priimtų jūrininkų darbo teisinius santykius reglamentuojančių norminių teisės aktų suderinamumą su 2006 m. Konvencijos dėl darbo jūrų laivyboje nuostatomis per bendrų ir darbo teisės principų prizmę.

Anksčiau iškeltas tikslas reikalauja atlikti šiuos uždavinius. Pirma, išanalizuoti bendrųjų ir darbo teisės principų įtvirtinimą 2006 m. Konvencijoje dėl darbo jūrų laivyboje. Antra, išanalizuoti Lietuvos norminius teisės aktus, reglamentuojančius darbą jūrų laivyboje. Trečia, nustatyti, ar nėra kolizijų tarp iki 2006 m. Konvencijos dėl darbo jūrų laivyboje įsigaliojimo priimtų norminių teisės aktų ir minėtos Konvencijos.

Dokumentų analizė yra pagrindinis straipsnio mokslinio tyrimo metodas. Straipsnyje taip pat taikomi loginės analizės, sisteminės analizės, sintezės, lingvistinis (gramatinis) ir lyginamasis metodai.

Lietuvos teisės doktrinoje iki šiol nebuvo analizuojama jūrininkų, kaip ypatingos darbuotojų kategorijos, teisinė padėtis. Straipsnyje analizuojama Lietuvos ir užsienio mokslinė literatūra, nagrinėjanti darbo santykių teorinius ir praktinius aspektus.

1. MLC 2006 taikymo bendrieji klausimai

Gamybinio proceso specifika jūrų transporte lemia tai, kad jūrininko darbas susijęs su ypatingomis rizikomis. Tarp jų yra ne tik grynai technologiniai veiksniai, t. y. tiesioginė technologinių kompleksų ir mechanizmų priežiūra, bet ir gamtos veiksniai, t. y. oro sąlygos ir dažna jų kaita, įvairūs kataklizmai ir t. t. Darbo teisiai santykiai jūrų transporte pradėti reglamentuoti nuo XIX a. pradžios¹⁰. Laikui bėgant, jūrininkų darbo ir profesinių susirgimų rizika nesumažėjo, todėl po Antrojo pasaulinio karo pradėta aktyviai diskutuoti apie jų, kaip ypatingos profesinės ir socialinės grupės, darbo ir gyvenimo sąlygų ypatingą pobūdį¹¹. Jūreivių darbo profesinių susirgimų ir nelaimingų atsitikimų rizikos sumažinimas įmanomas tik pasitelkiant tarptautinės bendruomenės pagalbą¹². Tarptautinės bendruomenės ir tarptautinių organizacijų, iš kurių pagrindinį vaidmenį nagrinėjamoje srityje vaidina TDO, pastangomis buvo priimta daugelis konvencijų ir rekomendacijų, turinčių tikslą užtikrinti žmogaus teisės vykdant komercinę-ūkinę veiklą jūroje. MLC 2006 priėmimas ir įsigalioji-

knyga. Vilnius: Justitia, 2001, p. 59–62; Nekrošius, I., et al. *Lietuvos Respublikos darbo kodekso komentaras*. Pirmas tomas. Vilnius: Justitia, 2003, p. 21.

10 Mačernytė-Panomariovienė, I. Tarptautinių darbo laivuose standartų įtaka Lietuvos jūrininkų darbo santykiams. *Jurisprudencija*. 2007 1(91): 34.

11 Evang, K. Health and Welfare of Seafarers: An International problem. *International labour review*. 1951, LXIII (1): 2.

12 *Ibid.*, p. 3.

mas atverčia naują puslapį prekybinėje laivyboje. Atsižvelgiant į šios Konvencijos X straipsnį, galima ją pavadinti „Jūrininkų darbo kodeksu“. Minėtas straipsnis nustato, kad po MLC 2006 įsigaliojimo peržiūrimos iš viso trisdešimt septynios konvencijos. Iš jų galima įvardinti tokias svarbias, kaip 1926 m. Konvencija dėl jūrininkų darbo sutarčių (Nr. 22), 1926 m. Konvencija dėl jūrininkų repatriacijos (Nr. 23), 1936 m. Konvencija dėl laivų savininkų atsakomybės jūrininkų ligos ir sužalojimų atveju (Nr. 55), 1936 m. Konvencija dėl jūrininkų ligos draudimo (Nr. 56), 1946 m. Konvencija dėl laivų įgulos maisto ir maitinimo (Nr. 68), 1946 m. Konvencija dėl jūrininkų sveikatos patikrinimo (Nr. 73), 1946 m. Konvencija dėl darbo užmokesčio, darbo laiko jūroje ir įgulos komplektavimo (Nr. 76), 1958 m. Konvencija dėl darbo užmokesčio, darbo laiko jūroje ir įgulos suformavimo (pataisyta) (Nr. 109), 1987 m. Konvencija dėl jūrininkų sveikatos apsaugos ir priežiūros (Nr. 164) ir kt.

Kita vertus, Konvencijos kūrėjai pasirinko gana sudėtingą šio dokumento struktūrą. Konvencija susideda iš trijų atskirų, bet susijusių dalių, t. y. straipsnių, taisyklių ir kodekso¹³. Kodėl pasirinkta tokia sudėtinga struktūra? Manytina, kad atsakymą gali duoti požiūris į tarptautinę prekybinę laivybą kaip į turinčią du svarbius ir sąveikaujančius tarpusavyje elementus. Pirmas segmentas yra vadinamasis idealusis (subjektyvusis). Jame atsispindi teisiniai santykiai tarp transporto proceso dalyvių, t. y. tarp vežėjų, laivų savininkų, krovinio siuntėjų, krovinio savininkų, ekspeditorių ir t. t. Minėtų teisinių santykių reglamentavimas yra konservatyvus, nusistovėjęs, keičiamas arba papildomas labai retai. Šią išvadą patvirtina trumpa tarptautinių transporto konvencijų įsigaliojimo analizė. Pvz., 1980 m. Jungtinių Tautų konvencija dėl krovinų tarptautinio multimodalinio pervežimo neįsigaliojo iki šiol¹⁴. Analoginė situacija yra susiklosčiusi su 2008 m. Jungtinių Tautų konvencija dėl tarptautinio krovinų pervežimo jūra ar jos dalimi sutarties¹⁵ bei 1991 m. Jungtinių Tautų konvencija dėl transporto terminalų operatorių atsakomybės tarptautinėje prekyboje¹⁶. Antrasis segmentas yra vadinamasis technologinis (objektyvusis), jame greitai vystosi ir keičiasi technologijos. Jo vystymasis priklauso nuo gamtos mokslų raidos ir inžinerinės minties pažangos. Naujų mechanizmų, automatinų prietaisų panaudojimas prekybinėje laivyboje leidžia darbuotojams reikalauti geresnių darbo ir gyvenimo sąlygų. Kita vertus, jūreiviai, kaip visuomenės dalis, negali likti reikšmingų socialinės sferos pokyčių nuošalyje. Būtent dėl tos priežasties ir atsirado tiek daug įsigaliojusių konvencijų jūrininkų darbo ir socialinės apsaugos srityje. Kita vertus, darbuotojų (jūrininkų) teisių užtikrinimo procesas negali būti užbaigtas ir minėtų konvencijų arba

13 2006 m. Konvencija dėl darbo jūrų laivyboje. *Valstybės žinios*. 2013, Nr. 78-3941.

14 United Nations treaty collection [interaktyvus]. United Nations, 2014 [žiūrėta 2013-12-27]. <https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&cmdtsg_no=XI-E-1&chapter=11&lang=en>.

15 *Ibid.*

16 *Ibid.*

jų pakeitimų gali atsirasti dar daugiau. Konvencijos kūrėjai teisingai įvertino bendras socialinio dialogo tendencijas, atsižvelgė į tai, kad darbo teisinius santykius jūrų laivyboje reglamentuojantys tarptautinės teisės dokumentai turi vystytis dinamiškai, neatsilikant nuo techninės pažangos, kuri visiems technologinio proceso dalyviams suteikia papildomą komfortą socialinėje sferoje, ir pasirinko šią Konvencijos struktūrą.

Kita vertus, tarp mokslininkų jau seniai vyko diskusijos dėl būtinybės kodifikuoti darbo konvencijas dviejuose ar trijuose darbo kodeksuose¹⁷. Taigi, kyla klausimas, kodėl reikėjo išskirti straipsnius, taisykles ir kodeksą? Atsakymas duodamas MLC 2006 XIV ir XV straipsniuose. Konvencijos pakeitimo procedūra yra sudėtingesnė, palyginti su kodekso pakeitimu, ji gali būti pakeista Tarptautinės darbo organizacijos Generalinės konferencijos pagal Tarptautinės darbo organizacijos įstatų 19 straipsnį. Kita vertus, pakeisti kodeksą gali siūlyti bet kurios Organizacijos narės vyriausybė, grupė laivų savininkų atstovų arba grupė jūrininkų atstovų, paskirtų į MLC 2006 XIII straipsnyje nurodytą Komitetą. Vyriausybės teikiamus pakeitimus turi būti pasiūliusios arba parėmusios bent penkių šią Konvenciją ratifikavusių Organizacijos narių vyriausybės arba šioje dalyje minėtų laivų savininkų ar jūrininkų atstovų grupė. Akivaizdu, kad kodekso pakeitimo procedūra lankstesnė ir labiau atitinka jūrininko socialinių interesų tenkinimo poreikio dinamiką.

MLC 2006 denonsavimas yra nustatytas jos IX straipsnyje. Pasakytina, kad TDO narė, ratifikavusi MLC 2006, gali ją denonsuoti tik praėjus dešimčiai metų nuo Konvencijos įsigaliojimo dienos. Taip užtikrinamas minėtos Konvencijos taikymo stabilumas. Nors yra nuomonių, kad MLC 2006 įsigaliojimas pabrangins transporto proceso dalyvių, t. y. laivų savininkų, frachtuotojų ir kt. sąnaudas¹⁸, ir su tuo reikia sutikti, galima išskirti ir teigiamą dalyką – dabar darbdaviai galės tiksliau numatyti ir planuoti savo išlaidas, susijusias su darbuotojų teisėtų interesų užtikrinimu.

MLC 2006 įdomi ir tuo, kad ne visos jos normos yra imperatyvinės. Jos II straipsnio 1 dalies e) punktą nustato, kad Konvencijos reikalavimai yra jos straipsnių, taisyklių ir šios Konvencijos kodekso A dalies reikalavimai. Analoginė nuostata yra ir Konvencijos aiškinamojo rašto, pridėto prie Konvencijos dėl darbo jūrų laivyboje taisyklių ir kodekso¹⁹ 4 punkto, kuriame nurodyta, kad Kodeksą sudaro A dalis (privalomi standartai) ir B dalis (neprivalomos gairės). Atsižvelgiant į trumpą jūrininkų teisių užtikrinimo dinamikos analizę, darytina išvada, kad B dalis yra tam tikras orientyras, prie kurio turi judėti kiekviena valstybė – TDO narė – ir anksčiau ar vėliau B dalies taisyklės su atitinkamais pakeitimais ir patobulinimais virs imperatyvu.

17 Li, K. X.; Ng, J. M. International maritime conventions: seafarers' safety and human rights. *Journal of Maritime Law & Commerce*. 2002, 33(3): 400.

18 Bauer, P. J. The Maritime Labour Convention: An Adequate Guarantee of Seafarer Rights, or an Impediment to True Reforms? *Chicago Journal of International Law*. 2007–2008, 8(2): 657.

19 2006 m. Konvencija dėl darbo jūrų laivyboje, *supra* note 13.

Nustatant MLC 2006 taikymo ribas svarbu išsiaiškinti ne tik jos vienu ar kitu nuostatų priskyrimą prie imperatyvinių normų, bet ir asmenų, kurių atžvilgiu minėta Konvencija turi būti taikoma, ratą. MLC 2006 1 straipsnio 2 dalyje pateikiama bendra taisyklė: „*Jei nenustatyta kitaip, ši Konvencija taikoma visiems jūrininkams.*“ MLC 2006 1 straipsnio 1 dalies i) punkte pateikiama laivų, kuriems keliami reikalavimai šioje Konvencijoje, sąvoka. Į ją įeina visi laivai, išskyrus tuos, kurie plaukioja išimtinai vidaus vandenyse arba uždaruose vandenyse, arba labai arti jų, arba teritorijose, kuriose galioja uosto taisyklės. Kita vertus, minėto straipsnio 4 dalis konkretizuoja, kad Konvencija taikoma ir valstybiniais, ir privatiems laivams, kurie paprastai naudojami komercinėje veikloje. MLC 2006 netaikoma žvejybos ar panašios paskirties laivams, tradicinės konstrukcijos laivams, karo laivams ir karinio laivyno pagalbiniais laivams.

Lietuvoje laivo sąvoka nustatyta dviejuose pagrindiniuose jūrinę laivybą reglamentuojančiuose teisės aktuose, t. y. Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymo 2 straipsnio 9 dalyje²⁰ ir Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymo 2 straipsnio 17 dalyje²¹. Abiejuose įstatymuose laivo sąvoka apibrėžta vienodai: „*Laivas – bet kurio tipo savaeigis ar nesavaeigis plaukiojantis statinys, kuris yra arba gali būti naudojamas laivybai.*“ Taigi, iš pirmo žvilgsnio, nustatant objekto priklausomybę laivų kategorijai, diskusijų neturi kilti, bet jos atsiranda dėl nesavaeigių naftos gręžimo platformų priskyrimo laivų kategorijai. Manome, kad šiuo atveju reikia analizuoti visus norminius įstatymus ir aiškinti visas sąvokas sistematiškai. Kaip jau minėta, rengiant MLC 2006 remtasi jau galiojančiomis konvencijomis, kurios reglamentuoja jūrininkų darbo veiklą. Taigi, sprendžiant nesavaeigių naftos ir kitų angliavandenių gręžimo platformų priskyrimo laivų kategorijai problemą MLC 2006 taikymo kontekste, reikia atsižvelgti į MARPOL 73/78 2 straipsnio 4 punktą, kur nustatyta, kad „*laivas reiškia bet kokio tipo laivą, naudojamą jūros aplinkoje, ir apima laivus su povandeniniais sparnais, laivus su oro pagalve, galinčius veikti po vandeniu, arba plūdinius aparatus ir stacionarias arba plaukiančias platformas*“²². 1972 m. Tarptautinės konvencijos dėl Tarptautinių taisyklių, padedančių išvengti laivų susidūrimų jūroje (toliau – COLREGs) 3 taisyklėje nustatyta, kad praktiškai visi aparatai, kurie gali būti naudojami kaip vandens transporto priemonės, priskiriami laivų kategorijai²². Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, manytina, kad šios MLC 2006 taisyklės turi

20 Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymas. *Valstybės žinios*. 2000, Nr. 75-2264.

21 Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas. *Valstybės žinios*. 1996, Nr. 101-2300.

22 International Regulations for Preventing Collisions at Sea [interaktyvus]. Lloyd's Register Rulefinder, 2005 [žiūrėta 2014-04-27]. <[http://www.mar.ist.utl.pt/mventura/Projecto-Navios-I/IMO-Conventions%20\(copies\)/CO LREG-1972.pdf](http://www.mar.ist.utl.pt/mventura/Projecto-Navios-I/IMO-Conventions%20(copies)/CO LREG-1972.pdf)>; JTO konvencijos, kuriose dalyvauja Lietuva [interaktyvus]. Lietuvos saugios laivybos administracija [žiūrėta 2014-04-27]. <<http://www.msa.lt/lt/teisine-informacija/teises-aktai/tarptautiniai-susitarimai-saugios-9qqq/tarptautines-juru-organizacijos-konvencijos/tarptautines-juru-organizacijos-9ev8/864/p0.html>>.

būti taikomos ir darbininkams, dirbantiems nesavaieigėse naftos ir kitų angliavandenių gręžimo platformose, kadangi jos buksyruojamos ir gali būti naudojamos kaip vandens transporto priemonės. Po laivo statuso nustatymo svarbus klausimas, kurį reikia išspręsti, taikant MLC 2006, yra asmens priskyrimo jūrininkų kategorijai. MLC 2006 1 straipsnio 1 dalies f) punkte pateikiama jūrininko MLC 2006 taikymo prasme sąvoka. Taigi, jūrininkas – bet kuris asmuo, įdarbintas, pasamdytas, ar einantis bet kokias pareigas laive, kuriam taikoma MLC 2006. Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatyme nėra pateikta jūrininko sąvoka, bet yra pateikti laivo įgulos, laivavedžio ir laivo kapitono sąvokų apibrėžimai. Taigi, „*laivo įgula – laivo kapitonas ir kiti jūrininkai, atliekantys laive užduotis, susijusias su laivo eksploatavimu ar aptarnavimu, ir įrašyti laivo įgulos sąrašė*“ (Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymo 2 str. 11 d.). Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymo 2 straipsnio 10 dalyje konkretizuojama: „*jūrininkas – laivo įgulos narys, pasamdytas darbui laive*“. Taigi, įvertinus šių dviejų įstatymų nuostatas, peršasi išvada, kad reikalauti taikyti MLC 2006 savo santykiams su darbdaviu gali tik tas jūrininkas, kuris: a) pasamdytas darbui laive; b) įrašytas į įgulos sąrašą.

Galima tvirtinti, kad Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymo 2 straipsnio 10 dalyje pateikiama jūrininko definicija yra plati ir iš esmės atitinka MLC 2006 1 straipsnio 1 dalies f) punkte pateikiamą sąvoką, bet kaip išspręsti situaciją, kurioje kilo konfliktas tarp darbdavio ir darbuotojo, pasamdyto dirbti laive, bet neįrašyto į laivo įgulos sąrašą? Ši situacija nėra dirbtinai sugalvota. Taip dažnai atsitinka, kai laivo valdytojas savo įmonės jėgomis atlieka nedidelį laivo remontą registracijos uoste. Reikia pripažinti, kad dėl objektyvių priežasčių Lietuvoje kol kas nėra teismų praktikos, kuri konkretizuotų atsakymą į šį klausimą, todėl būtina apžvelgti, kaip šis klausimas sprendžiamas kitose valstybėse.

JAV. Ši valstybė neratifikavo MLC 2006²³, kita vertus, čia jūreivio statuso nustatymas darbuotojui turi didelę reikšmę jo interesų gynimui, kadangi nuo jūreivio statuso priklauso, ar darbuotojas galės pasinaudoti socialinėmis garantijomis, kurias suteikia bendroji teisė šioje valstybėje²⁴. Nuo 1991 metų JAV teismų praktika suformulavo kriterijus, pagal kuriuos darbuotojas priskiriamas jūrininkų kategorijai. Jie yra pakankamai aiškūs ir, atsižvelgiant į Jūrų teisės universalumą bei tai, kad jūreivių profesija yra labiausiai mobili ir jie visada dalyvauja teisiniuose santykiuose, kurie turi tarptautinį elementą, būtina šiuos kriterijus trumpai apžvelgti. Taigi, asmuo gali

23 Ratification and implementation information for the Maritime Labour Convention, 2006 [interaktyvus]. International labour organization [žiūrėta 2014-04-27]. <<http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/database-ratification-implementation/lang--en/index.htm>> .

24 Robertson, D. W.; Sturley, M. F. Recent Developments in Admiralty and Maritime Law at the National Level and in the Fifth and Eleventh Circuits. *Tulane Maritime Law Journal*. 2012–2013, 37: 430.

būti pripažintas jūrininku ir naudotis šios profesijos atstovams suteikiamomis garantijomis, jeigu jis²⁵:

1) dirba laive, laivui arba savo darbu padeda užtikrinti laivo (arba grupės laivų) vykdomų funkcijų atlikimą. Šio reikalavimo turinį atskleidžia JAV Devintosios apygardos apeliacinis teismas byloje *Heise v. Fishing Co. of Alaska*²⁶. Šioje byloje teismas nustatė, kad darbuotojas, kuris kad ir atliko laikinus darbus laive (pvz., remonto ir pan.), negali automatiškai būti pripažintas jūrininku. Teismas pasisakė, kad darbuotojo ryšys su laivu turi būti pakankamas ir glaudus, dėl ko jis patiria daugiau rizikos, natūraliai susijusios su buvimu ir darbu jūroje.

2) kitas reikalavimas yra susijęs su darbuotojo sąsaja su laivu ar kitu plaukiojančiu įrenginiu navigacijos metu. Bet darbuotojai, kurie plaukia laivu į kitą objektą ar įrenginį be jūrininkų ar neturi atlikti darbo funkcijų, neatitinka šio reikalavimo. Ši taisyklė vadinama vessel in navigation (angl.) ir išaiškinta tokiose bylose, kaip *DiGiovanni v. Traylor Bros., Inc.*²⁷ ir *Estate of Wenzel v. Seaward Marine Services, Inc.*²⁸ Kita vertus, šio standarto išaiškinimas pateiktose bylose leidžia tvirtinti, kad JAV teismų praktika jūrininkų statusą suteikia darbuotojams, dirbantiems plaukiojančiuose įrenginiuose šių įrenginių navigacijos ar transportavimo metu, nors šių įrenginių paskirtis ir nėra krovinių ar keleivių vežimas jūra.

3) darbuotojo sąsaja su laivu turi būti neatsitiktinė, o tęstis pakankamai ilgą reikšmingą laikotarpį, t. y. turi būti tęstinė. Darbuotojo sumarinis darbas laive ar plaukiojančiame įrenginyje turi būti ne mažiau kaip 30 procentų jo viso darbo laiko. Šis standartas detalai aprašytas byloje *Roberts v. Cardinal Services*²⁹. Šioje byloje apeliacinės ir pirmosios instancijos teismai atsisakė tenkinti ieškovų reikalavimą ir pripažinti, kad vienas iš jų (šeimos galva Rusty Roberts) nelaimingo atsitikimo metu turėjo jūrininko statusą, ir atitinkamai nepripažinta jį turėjus teisę į žalos atlyginimą, taikytą jūrininkams pagal Džiono įstatymą (angl. *Jones Act*).

4) darbuotojo funkcijos turi būti natūraliai susijusios su darbu jūroje (angl. *substantial in nature*). Šio standarto esmė atskleista byloje *In re Endeavor Marine, Inc.*³⁰

25 *Ibid.*, p. 431.

26 *Heise v. Fishing Co. of Alaska, Inc.* (1996) 79 F.3d 903 [interaktyvus]. Leagle, Inc., 2014 [žiūrėta 2014-04-27]. <http://www.leagle.com/decision/199698279F3d903_1834>.

27 *DiGiovanni v. Traylor Bros., Inc.* (1st Cir. 1992) 959 F.2d 1119 [interaktyvus]. Leagle, Inc., 2014 [žiūrėta 2014-04-27]. <http://www.leagle.com/decision/19922078959F2d1119_11904>.

28 *Estate of Wenzel v. Seaward Marine Services, Inc.* (9th Cir. 1983) 709 F.2d 1326 [interaktyvus]. Leagle, Inc., 2014 [žiūrėta 2014-04-27]. <http://www.leagle.com/decision/19832035709F2d1326_11794>.

29 *Roberts v. Cardinal Services, Inc.* (5th Cir. 2001) 266 F.3d 368 [interaktyvus]. Leagle, Inc., 2014 [žiūrėta 2014-04-27]. <http://leagle.com/decision/2001634266F3d368_1605> .

30 *In re Endeavor Marine, Inc.* (5th Cir. 2000) 234 F.3d 287 [interaktyvus]. Public. Resource. Org, Inc., 2014 [žiūrėta 2014-04-27]. <<https://law.resource.org/pub/us/case/reporter/F3/234/234.F3d.287.99-30197.html>>.

Teismai išaiškino, kad pagal šią taisyklę darbuotojas turi būti natūraliai susijęs su laivu, o tai reiškia, kad jis nuolat arba pakankamai reikšmingą laiką tarpą susiduria su jūros keliamais pavojais³¹.

Didžioji Britanija. Didžiojoje Britanijoje MLC 2006 įsigalioja nuo 2014 m. rugpjūčio 7 d., bet jau dabar įsigaliojo 2013 metų *Prekybinės jūrų laivybos (Konvencija dėl darbo jūrų laivyboje) (Siurvej ir sertifikavimas) reguliavimas*³², kuris atspindi pagrindines MLC 2006 nuostatas. Minėto Reguliavimo 2 straipsnyje nustatyta, kad jūrininkas yra bet koks asmuo, įskaitant laivo kapitoną, kuris įdarbintas, pasamdytas ar eina bet kurias pareigas laive ir kurio normali darbo vieta yra laive.

Taigi, nesunku pastebėti, kad šiuo metu yra tam tikri neatitikimai tarp MLC 2006 ir 2013 metų *Prekybinės jūrų laivybos (Konvencija dėl darbo jūrų laivyboje) (Siurvej ir sertifikavimas) reguliavimo*.

Pirma, remiantis prekybinės laivybos reguliavimu į jūrininko definiciją patenka ir kapitono statusą turintis asmuo. Manytina, kad tai padaryta siekiant išvengti abejonių, kylančių dėl kapitono, kaip darbdavio atstovo, statuso santykiuose tarp darbdavio ir kitų jūrininkų.

Antra, čia nėra nuostatos, suteikiančios jūrininko statusą tik tiems asmenims, kurie dirba laivuose, kuriems, taikoma MLC 2006. Manytina, kad tai atspindi pereinamąjį iki MLC 2006 įsigaliojimo laikotarpį.

Trečia, reikalavimas „kurio normali darbo vieta yra laive“ yra panašus į JAV jūrininkų statuso „tęstinumo“ ir „natūralios sąsajos“ kriterijus. Šių kriterijų apibrėžimas atspindi tikslą apriboti asmenų, galinčių pasinaudoti padidintomis jūrininkų garantijomis, statusą.

Vokietija. Nepaisant to, kad šioje šalyje MLC 2006 įsigalios nuo 2014 m. rugpjūčio 16 d.³³, t. y. praėjus metams po ratifikavimo, Vokietija jau pradėjo taikyti šios Konvencijos nuostatas. MLC 2006 pasirašiusiems valstybėms palikta galimybė pačioms spręsti, koku būdu įgyvendinti šią Konvenciją. 2013 m. rugpjūčio 1 d. Vokietijoje įsigaliojęs Darbo jūroje įstatymas (vok. *Seearbeitsgesetz*³⁴) perkėlė į Vokietijos teisę MLC 2006 nuostatas ir tokiu būdu pakeitė 1957 m. Jūrininkų įstatymą (vok. *Seemannsgesetz*³⁵). Į naująjį Darbo jūroje įstatymą įėjo aibė naujų normų: įrašytas į

31 Daniels, Chr. B. Admiralty law. *Texas Tech Law Review*. 2001-2002, 33: 552.

32 The Merchant Shipping (Maritime Labour Convention) (Survey and Certification) Regulations 2013 [interaktyvus]. UK legislation [žiūrėta 2014-01-24]. <http://www.legislation.gov.uk/ukxi/2013/1785/pdfs/ukxi_20131785_en.pdf>.

33 Ratification and implementation information for the Maritime Labour Convention, 2006 [interaktyvus]. International labour organization [žiūrėta 2014-04-27]. <<http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/lang--en/index.htm>>.

34 Gesetze im Internet [interaktyvus]. Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz [žiūrėta 2014-04-27]. <<http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/seearbg/gesamt.pdf>>.

35 Seemannsgesetz [interaktyvus]. Gesetze und Verordnungen des deutschen Bundesrechts im Internet [žiūrėta 2014-04-27]. <<http://www.buzer.de/gesetz/470/>>.

laivo įgulos sąrašą asmuo tiesiogiai įgyja įstatymo garantuojamą socialinę apsaugą, laivo savininkai privalo sudaryti su jūrininkais naujas darbo sutartis, prailginti atlyginimo skyrimą ligos atveju bei nustatyti aiškiai suformuluotą skundų nagrinėjimo tvarką esant denyje. Be to, ateityje visi laivai privalės būti patikrinti darbo inspekcijos.

Naujojo įstatymo nuostatos yra taikomos visiems jūrininkams, įdarbintiems laivuose, plaukiojančiuose jūroje bei naudojamuose verslo tikslais. Į įstatyme numatytų laivų sampratą taip pat patenka verslo žvejybos laivai. Vis dėlto pagal įstatymo § 1 į šią sąvoką nepatenka sportiniai laivai (jachtos), kurių ilgis nesiekia 24 m ir juose nėra įdarbinti daugiau kaip 2 asmenys. Tuo tarpu darbo santykiams, kylantiems laivuose, plaukiojančiuose vidaus vandenimis, o ne jūra, be bendrųjų darbo teisės nuostatų, galioja specialiosios, numatytos Įstatymo dėl privačių santykių vidaus laivyboje § 21–25³⁶ (vok. *Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt*³⁷).

Į jūrininko sąvoką patenka visi laive įdarbinti asmenys, tačiau neįeina asmenys, kurie tik laikinai atlieka darbus arba darbai yra neįprasti atlikti laive. Kaip pavyzdį galima pateikti darbuotojus, kurie įrenginėja jūros vėjo turbinas.

Galiojant ankstesniajam Jūrininkų įstatymui (vok. *Seemannsgesetz*), ypatingąjį statusą turėjo kapitonas³⁸. Atsižvelgiant į šio įstatymo § 2 ir § 3, kapitonas nebuvo priskirtinas laivo įgulai. Jo tarnyba rėmėsi ypatinguoju kolektyviniu susitarimu, kuris apima susitarimą dėl kapitono darbo sąlygų³⁹. Tuo tarpu naujojo Vokietijos darbo jūroje įstatymo (vok. *Seearbeitsgesetz*) § 5 1 dalyje kapitonas yra priskirtas prie įgulos.

2. Bendrųjų ir darbo teisės principų konkretizavimas jūrininkų atžvilgiu remiantis MLC 2006

Išanalizuoti visus teisės principus straipsnyje yra neįmanoma, kadangi tai yra ne tik visos teisinės sistemos pamatas, bet ir demokratinės visuomenės egzistavimo pagrindas. Tradiciškai teisinė doktrina teisės principus supranta kaip vadovaujantį pradą, išreiškiantį esminius visuomeninių santykių bruožus, jų raidos tendencijas,

36 Lindemann, D.; Bemm, W. *Seemannsgesetz und Manteltarifvertrag für die deutsche Seeschiffahrt*. 6. Auflage. Becker, 2007, p. 145.

37 Gesetze im Internet [interaktyvus]. Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz [žiūrėta 2014-04-27]. <<http://www.gesetze-im-internet.de/binschprg/BjNR003010895.html>>.

38 Kompass September/Oktober 2013, p. 4 [interaktyvus]. Knappschaft Bahn See [žiūrėta 2014-04-27]. <http://www.kbs.de/DE/00_ueber_uns/33_bottom_nav/05_kompass_archiv/ausgabe_2013_09_10.html>.

39 Puttfarcken, H. J. *Seehandelsrecht*. Heidelberg: Verlag Recht und Wirtschaft GmbH, 1997, p. 225.

bendro teisinio reguliavimo turinį ir tikslus⁴⁰. Pateikti bendrų teisės principų baigtinį sąrašą yra neįmanoma, kadangi visuomenė vystosi, jos evoliucija lemia tai, kad šie principai taip pat keičiasi. Kita vertus, jie visada atitinka arba turi atitikti pagrindinius reikalavimus, įtvirtintus net mūsų pozityviojoje teisėje, t. y. teisingumo, protingumo ir sąžiningumo reikalavimus (CK 1.5 str. 1 d.).

Darbo teisės principai, kaip šakiniai teisės principai, teisės doktrinoje tradiciškai skirstomi į: a) pasaulinius ir regioninius; b) nacionalinius⁴¹. Manytina, kad po MLC 2006 ratifikavimo ir įsigaliojimo šioje Konvencijoje įtvirtinti teisės principai tapo ne tik pasauliniai, bet ir nacionaliniai. Taigi dabar yra aktualu padaryti šių principų trumpą analizę ir įvertinti, ar jų turinys atitinka darbo teisės principus, įtvirtintus Lietuvos teisės norminiuose aktuose iki šios Konvencijos įsigaliojimo.

Kaip jau pažymėta, darbo teisės principai negali prieštarauti teisingumo principui, kaip pamatiniam šiuolaikinės visuomenės principui. Kita vertus, reikia pritarti Brian A. Langille nuomonei, kad darbo teisės ir darbuotojų teisėti interesai yra ekonominio vystymosi kaina ir kliūtis⁴². Pagrindinis klausimas – ar galima surasti kompromisą tarp ekonominės pažangos ir žmogaus teisių bei kaip išvengti prieštaravimo tarp verslo veiklos tikslo, t. y. maksimalaus pelno siekimo, ir pagrindinių žmogaus teisių užtikrinimo? Manytina, kad galima ir reikia taip pat ir šį tikslą pasiekti būtent pagrindinių darbuotojų teisių ir standartų užtikrinimu. Pasak Brian A. Langille, jų išskyrimas ir įtvirtinimas padeda suprasti darbuotojų teisių ir ekonominio vystymosi dichotomiją⁴³.

1998 metais Deklaracijoje dėl pagrindinių principų ir teisių darbe⁴⁴ TDO įtvirtino darbo teisių hierarchiją ir pamatinėmis darbuotojų teisėmis įvardijo šias: a) asociacijų laisvė ir veiksmingas teisės į kolektyvines derybas pripažinimas; b) visų priverstinio ar privalomojo darbo formų panaikinimas; c) veiksmingas vaikų darbo panaikinimas ir d) su užimtumu ir profesija susijusios diskriminacijos panaikinimas. Pažymėtina, kad pati MLC 2006 jūrininkų teises skirsto į pagrindines teises ir principus (MLC 2006 III str.). Šių teisių ir principų apibrėžimas atitinka 1998 metais priimtos Deklaracijos dėl pagrindinių principų ir teisių darbe bei jūrininkų darbo ir

40 Tiažkijus, V. *Darbo teisė: teorija ir praktika*. I tomas. Vilnius: Justitia, 2005, p. 63; Jankauskas, K. Teisės principų samprata ir jų formulavimo teisės aiškinimo aktuose ypatumai. *Jurisprudencija*. 2004, 51 (43): 21.

41 Tiažkijus, V., *supra* note 40, p. 64–66.

42 Leary Waner, D., et. al. *International Studies in Human Right, Volume 84: Social Issues, Globalization and International Institution: Labor Right and the EU, ILO, OECD and WTO*. Leiden, NLD, 2005, p. 99.

43 *Ibid.*, p. 101.

44 ILO Declaration on Fundamental Principles and Rights at Work and its Follow-up [interaktyvus]. International labour organization [žiūrėta 2014-04-27]. <<http://www.ilo.org/declaration/thedeclaration/textdeclaration/lang--en/index.htm>>.

socialinių teisių apibrėžimą (MLC 2006 IV str.). Taigi, jūrininkų darbo ir socialinių teisių apžvalga pateikiama šia tvarka.

2.1. Pagrindinių teisių ir principų, įtvirtintų MLC 2006 III straipsnyje, apžvalga

Kaip jau minėta, MLC 2006 pagrindinių teisių ir principų apibrėžimas atitinka 1998 metų Deklaraciją dėl pagrindinių principų ir teisių darbe. Pačioje Konvencijoje neatskleidžiamas jos III straipsnyje nustatytų teisių ir principų turinys, bet nesunku pastebėti, kad tarp jų ir MLC 2006 IV straipsnio taip pat yra tam tikras glaudus ryšys, kuris pasireiškia tuo, kad ketvirtojo straipsnio nustatytos darbo ir socialinės teisės konkretizuoja ir pagrindines teises ir principus. Atskirai reikėtų pasisakyti dėl jūrininkų teisių į *asociacijų laisvę ir veiksmingą teisės į kolektyvines derybas pripažinimą* (MLC 2006 III str. a) p.). Lietuvos Respublikos darbo kodekse⁴⁵ (toliau – DK) šis principas yra išskiriamas į du atskirus principus, t. y. į asociacijų laisvę (DK 2 str. 1 d. 1) p.) ir *kolektyvinių derybų laisvę siekiant suderinti darbuotojų, darbdavių ir valstybės interesus* (DK 2 str. 1 d. 10) p.). Lietuvos Respublikos Konstitucijos 35 str.⁴⁶ nustatyta, kad piliečiams laidojama teisė vienytis į bendrijas, politines partijas ir asociacijas, jei šių tikslai ir veikla nėra priešingi Konstitucijai ir įstatymams. Mūsų teisinėje doktrinoje vyrauja nuomonė, kad socialinė partnerystė, kaip sistema, grindžiama ir laisvomis kolektyvinėmis derybomis. Doc. dr. Viktoras Tiažkijus pažymėjo, kad šis principas taip pat yra ir tarptautinis principas, kuris yra įtvirtintas tarptautinėje teisėje, ir Lietuva įsipareigojo taikyti šį principą, t. y. „*savo nacionalinės teisės normomis nevaržyti darbuotojų ir darbdavių laisvės kurti vietines, nacionalines ar tarptautines organizacijas savo ekonominiams ar socialiniams interesams ginti ir stoti į šias organizacijas arba netaikyti nacionalinės teisės normų taip, kad varžytų šių laisvę* (...)“.⁴⁷ Taigi, galima tvirtinti, kad šiuo metu galiojanti Lietuvos pozityvioji teisė visiškai užtikrina asociacijos laisvę ir veiksmingą teisės į kolektyvines derybas pripažinimo vykdymą. Reikia pasakyti, kad **MLC2006** nėra specialiųjų teisės normų, konkretizuojančių šio principo turinį, skirtų jūrininkams, todėl šiai kategorijai darbuotojų minėtu aspektu taikomi kiti Lietuvos norminiai teisės aktai.

MLC 2006 III straipsnio b) ir c) punktuose yra įvardinti *visų priverstinio ar privalomojo darbo formų panaikinimo ir veiksmingo vaikų darbo panaikinimo* principai. Šie principai yra pamatiniai ir įtvirtinti ne tik Lietuvos Respublikos Konstitucijoje (Lietuvos Respublikos Konstitucijos 48 str.), bet ir tokiose tarptautinės teisės aktuose, kaip Europos teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencija (minėtos Konven-

45 Lietuvos Respublikos darbo kodeksas. *Valstybės žinios*. 2002, Nr. 64-2569.

46 Lietuvos Respublikos Konstitucija. *Valstybės žinios*. 1992, Nr. 33-1014.

47 Tiažkijus, V., *supra* note 40, p. 67–68.

cijos 4 str.⁴⁸), TDO konvencija Nr. 29 „Dėl priverstinio ar privalomojo darbo“⁴⁹, TDO konvencija Nr. 105 „Dėl priverstinio darbo panaikinimo“⁵⁰, TDO konvencija Nr. 79 „Dėl vaikų ir jaunuolių naktinio darbo apribojimo nepramoniniuose darbuose“⁵¹, TDO konvencija Nr. 182 „Dėl nepriimtino vaikų darbo uždraudimo ir neatidėliotinių veiksmų tokiam darbui panaikinti“⁵² ir kt. Šie principai atitinka DK 4 straipsnio 1 dalies 2) punktą, 5) punktą ir 7) punktą. Kita vertus, šių principų papildomas akcentavimas šioje Konvencijoje yra būtinas dėl jūrininkų darbo specifikos ir sąlygų, kurioms yra būdingas šių darbuotojų atitraukimas nuo savo šalių valstybinių institucijų, ginančių darbuotojų teises. Uždaruose kolektyvuose, veikiančiuose autonomiškai (pvz., laivų įgulos), ypatingą vaidmenį įgyvendinant pagrindines teises ir principus darbuotojų atžvilgiu vaidina darbdavio administracija arba kiti jo atstovai, pvz., laivų kapitonai, kitų asmenų atžvilgiu tokį vaidmenį vaidina visa įgula. MLC 2006 V straipsnio 1 dalyje yra numatyta, kad kiekviena valstybė narė įgyvendina ir vykdo įstatymus ir kitus teisės aktus bei kitas priemones, kurias patvirtino, kad įgyvendintų savo įsipareigojimus pagal MLC 2006 dėl laivų ir jūrininkų, kurie patenka į jų jurisdikciją. Taigi, kyla labai svarbus klausimas – kaip faktiškai valstybė gali užtikrinti šių principų įgyvendinimą. Manytina, kad be veiksmingos kontrolės sistemos to padaryti neįmanoma ir ypač svarbu šią kontrolę užtikrinti būtent laivo reiso metu. Pz., 2013 metais vienas iš Lietuvos laivų savininkų susidūrė su problema, kurioje praverstų ne tik valstybės kontrolė, bet ir valstybės institucijų pagalba. Į lietuvišką laivą pakrovimo metu Maroko Karalystėje neteistai pateko du asmenys, iš kurių vienas buvo akivaizdžiai nepilnametis. Asmenys laive buvo aptikti tik Latvijos uoste iškraunant krovinį. Darome prielaidą, kad laivo įgula galėtų nuspręsti priversti šiuos asmenis „atidirbti“ maitinimą ar kitokiais būdais atlyginti žalą. Atsižvelgdami į JTO vykdomą kovą su prekyba žmonėmis, mes negalime tvirtinti, kad civilizuotų tautų pastangos užtikrinti **visų priverstinio ar privalomojo darbo formų panaikinimo ir veiksmingo vaikų darbo panaikinimo** principų taikymą dabar yra neaktualios. Kita vertus, ne tik valstybės kontroliuojančios institucijos, bet ir laivų savininkai ne visada turi galimybę operatyviai vykdyti įgulos kontrolę, bet neabejotinai visi šie subjektai suinteresuoti minėtų principų įgyvendinimo užtikrinimu. Ši problema yra kompleksinė – ne tik techninio, bet ir socialinio pobūdžio. Iš vienos pusės, reikėtų platinti techninių priemonių (stebėjimo, vizualinės kontrolės priemonių, leidžiančių iš nuotolio kontroliuoti faktinę padėtį laive, ir t. t.) panaudojimą, iš kitos pusės, būtų stabdomas

48 Europos teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencija. *Valstybės žinios*. 1995, Nr. 40-987.

49 TDO konvencija Nr. 29 „Dėl priverstinio ar privalomojo darbo“. *Valstybės žinios*. 1996, Nr. 27-648.

50 TDO konvencija Nr. 105 „Dėl priverstinio darbo panaikinimo“. *Valstybės žinios*. 1996, Nr. 28-676.

51 TDO konvencija Nr. 79 „Dėl vaikų ir jaunuolių naktinio darbo apribojimo nepramoniniuose darbuose“. *Valstybės žinios*. 1996, Nr. 27-650.

52 TDO konvencija Nr. 182 „Dėl nepriimtino vaikų darbo uždraudimo ir neatidėliotinių veiksmų tokiam darbui panaikinti“. *Valstybės žinios*. 2003, Nr. 49-2161.

nuoseklus darbas su įgula, nebūtų įmanoma suformuluoti pastovių kolektyvų, kurių narių moralinės ir psichologinės savybės galėtų būti patikrintos. Čia pasireiškia bendražmogiškieji principai, kurie turėtų būti puoselėjami.

Kitas principas, įvardintas MLC 2006 kontekste, yra *su užimtumu ir profesija susijusios diskriminacijos panaikinimo* principas (MLC 2006 III str. d) p.). Šis principas atitinka numatyto DK 2 straipsnio 1 dalies 4 punktą, kuriame įtvirtinta „darbo teisės subjektų lygybė nepaisant jų lyties, seksualinės orientacijos, rasės, tautybės, kalbos, kilmės, pilietybės ir socialinės padėties, tikėjimo, ketinimo turėti vaiką (vaikų), santuokinės ir šeiminės padėties, amžiaus, įsitikinimų ar pažiūrų, priklausomybės politinėms partijoms ir asociacijoms, aplinkybių, nesusijusių su darbuotojų dalykinėmis savybėmis“. Mūsų teisėje šis principas irgi nėra naujovė, kadangi tai yra ir tarptautinis teisės principas, ir konstitucinis darbo teisės principas, doktrinoje vadinamas *lygiateisiškumo* principu⁵³. Negalima nesutikti su V. Tiažkijaus nuomone, kad darbo subjektų lygiateisiškumo principas negali būti deklaratyvus, turi būti praktiškai įgyvendintas ir gerbiamas⁵⁴. Suprantama, kad šio principo realumas yra užtikrintas galimybe būti patrauktam teisinėn atsakomybėn⁵⁵. Bet ir čia mes susiduriame su ta pačia problema – kaip užtikrinti šio principo įgyvendinimą jūrinių reiso metu. Manytina, kad šio principo analizė jo įgyvendinimo aspektu gali būti atlikta dviem kryptimis: 1) jo įgyvendinimo užtikrinimas valstybės mastu, tai yra viešasis aspektas; 2) šio principo įgyvendinimas visuose į šios valstybės jurisdikciją patenkančiuose kolektyvuose. Galima tvirtinti, kad Lietuvos norminiai teisės aktai tinkamai reglamentavo šį tarptautinės teisės principą ir iki šios Konvencijos įsigaliojimo, t. y. mūsų teritorijoje yra pakankamai viešosios prievartos priemonių, kuriomis valstybė gali priversti juridinius ir fizinius asmenis laikytis numatytą taisyklių. Vis dėlto šios priemonės ne visada gali būti veiksmingos atkuriant nukentėjusiojo nuo diskriminacijos asmens teises iki laivo arba jo paties grįžimo į Lietuvą. Priemonės gali būti vėl tos pačios – techninės (faktinės padėties laive kontrolė laivo reiso metu) arba sociologinės (švietėjiškas darbas su įgulos nariais, drausminės atsakomybės priemonės ir t. t.).

2.2. Jūrinių darbo ir socialinių teisių (MLC 2006 IV str.) konkretizavimas MLC 2006 taisyklėse ir kodekse

Konvencijos aiškinamojo rašto, pridedamo prie Konvencijos dėl darbo jūrų laivyboje taisyklių ir kodekso⁵⁶, 7 punkte nustatyti trys svarbiausieji šios Konvencijos tikslai: 1) įtvirtinti tvirtą teisių ir principų rinkinį; 2) užtikrinti, kad TDO narės galėtų

53 Nekrošius, I., *et al.*, *supra* note 9, p. 26; Tiažkijus, V., *supra* note 40, p. 72–75.

54 *Ibid.*, p. 75.

55 *Ibid.*, p. 75.

56 2006 m. Konvencija dėl darbo jūrų laivyboje, *supra* note 13.

pakankamai lanksčiai įgyvendinti tas teises ir principus; 3) Kodekso 5 dalies nuostatomis užtikrinti tinkamą teisių ir principų laikymąsi ir vykdymą. Minėto rašto 6 punkte aiškinama, kad kiekvienoje Kodekso dalyje yra grupės nuostatų, susijusių su konkrečia teise ar principu (arba vykdymo priemone 5 dalyje). Taisyklių ir standartų numeracija MLC 2006 kodekse suderinta. Taigi, pati MLC 2006 struktūra verčia šį dokumentą analizuoti per jūrininkų pagrindinių - darbo ir socialinių teisių - prizmę.

MLC 2006 IV straipsnio 1 dalyje yra nustatyta, kad **visi jūrininkai turi teisę į saugią ir saugos standartus atitinkančią darbo vietą**. Pažymėtina, kad nurodytas principas savo esme atitinka principą, įtvirtintą DK 2 straipsnio 1 dalies 5 punkte (**saugių ir sveikatai nekenksmingų darbo sąlygų sudarymas**). MLC 2006 IV straipsnio 1 dalies teisės normoje kalbama apie darbo saugos standartus. Manytume, kad reiktų trumpai aptarti, koks yra teisės principų ir teisės standartų santykis. Pritartina Brian A. Langille nuomonei, kad teisininkai praktikai dažniausiai nesureikšmina skirtumą tarp „teisės“ ir „standarto“, kuris greičiausiai yra gramatinio pobūdžio, darbo standartuose gali atsispindėti procedūrinis darbo teisių įgyvendinimo aspektas⁵⁷. Būtų galima pridurti, kad darbo standartai papildo, konkretizuoja darbo teisių turinį. Akivaizdu, kad įvertinti, ar jūrininkui yra užtikrinta teisė į saugią darbo vietą, galima tik per tam tikrus kriterijus, arba standartus. Galima pridurti, kad standartų nustatymas turi ne tik procedūrinį pobūdį, bet ir technologinį, kadangi taip įmanoma nustatyti, kas būtent yra „saugos standartai, atitinkantys darbo vietą“. Lietuvoje darbuotojų darbo saugos klausimai reglamentuojami nacionalinės teisės norminiais teisės aktais. Pvz., Lietuvos Respublikos darbuotojų saugos ir sveikatos įstatymo⁵⁸ 1 straipsnio 1 dalyje skelbiama, kad minėto įstatymo paskirtis yra nustatyti nemažai nuostatų ir reikalavimų siekiant apsaugoti darbuotojus nuo profesinės rizikos ar tokią riziką sumažinti, darbuotojų saugos ir sveikatos reikalavimus, darbuotojų saugos ir sveikatos viešąjį administravimą ir valstybės institucijų kompetenciją ir kt. Lietuvos Respublikos nelaimingų atsitikimų darbe ir profesinių ligų socialinio draudimo įstatymas⁵⁹ reglamentuoja nelaimingų atsitikimų darbe, profesinių ligų socialinio draudimo santykius, darbuotojų ir kitų asmenų teisę į šio draudimo išmokas, išmokų skyrimo, apskaičiavimo bei mokėjimo sąlygas, apibrėžia draudžiamuosius ir nedraudžiamuosius įvykius. Manytina, kad jūrininkų atžvilgiu minėtus tikslus leidžia pasiekti būtent MLC 2006 nuostatos. Kita vertus, jei sausumoje negalima viename norminiame teisės akte išspręsti tiek daug technologinio, medicininio, socialinio pobūdžio problemų, tuo labiau to negalima padaryti ir reglamentuojant jūrininkų dar-

57 Leary Waner, D., et. al., *supra* note 42, p. 114-115.

58 Lietuvos Respublikos darbuotojų saugos ir sveikatos įstatymas. *Valstybės žinios*. 2003, Nr. 70-3170.

59 Lietuvos Respublikos nelaimingų atsitikimų darbe ir profesinių ligų socialinio draudimo įstatymas. *Valstybės žinios*. 2003, Nr. 114-5114.

bo teisinius santykius. Šio papildomo reglamentavimo valstybės teritorijoje funkcijas atlieka poįstatyminiai norminiai teisės aktai, pvz., Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. sausio 9 d. nutarimas Nr. 13 „Dėl Lietuvos Respublikos darbuotojų saugos ir sveikatos komisijos nuostatų patvirtinimo“⁶⁰, Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. rugsėjo 30 d. nutarimas Nr. 1195 „Dėl darbuotojų, kurių darbo pobūdis yra susijęs su didesne protine, emocine įtampa, darbo laiko sutrumpinimo tvarkos ir darbuotojų, kuriems nustatytas sutrumpintas darbo laikas, darbo apmokėjimo sąlygų patvirtinimo“⁶¹ ir kt. Su jūrininkais susijusias anksčiau minėtas funkcijas daugeliu atvejų atlieka tarptautiniai dokumentai, pvz., 1982 m. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija⁶², MARPOL 73/78, SOLAS 74, STCW 1978 ir kt. Kita vertus, Lietuvoje irgi yra priimti kai kurie įstatymai ir poįstatyminiai teisės aktai, kurie konkretizuoja minėtus tarptautinės teisės aktus. Pvz., Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymas, Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2006 m. gruodžio 6 d. nutarimas Nr. 1212 „Dėl Lietuvos Respublikos jūrininkų registro“⁶³ ir kt. Manytina, kad principo **visų jūrininkų teisės į saugią ir saugos standartus atitinkančią darbo vietą** įgyvendinimas negali būti perteklinis iš esmės, kadangi kaip sparčiai vystosi techninės priemonės, taip sparčiai turi vystytis ir būti diegiamos įvairios priemonės, nustatančios naujus saugos standartus laivuose. Manytina, kad nebent tik patys pagrindinio Lietuvos teisinio norminio akto, t. y. Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymo, tikslai (Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymo 1 str. 2 d.) neprieštarauja MLC 2006.

Kitas jūrininkų darbo ir socialinių teisių principas, įtvirtintas MLC 2006 – **visi jūrininkai turi teisę į sąžiningas įdarbinimo sąlygas** (MLC 2006 IV str. 2 d.). Minėtas principas gali būti palygintas su principu, nustatytu MLC IV straipsnio 3 dalyje, – **visi jūrininkai turi teisę į tinkamas darbo ir gyvenimo sąlygas laive**. Pažymėtina, kad nurodyti principai savo esme beveik atitinka principus, įtvirtintus DK 2 straipsnio 1 dalies 6-ame (teisingas apmokėjimas už darbą) ir 8-ame (**darbo santykių stabilumas**) punktuose.

Kaip MLC 2006 IV straipsnio 2 ir 3 dalių įtvirtinti principai, taip ir DK 2 straipsnio 6 ir 8 punktų principai yra ne tik MLC 2006 ir darbo teisėje įtvirtintos fundamentalios taisyklės, bet ir Lietuvos konstituciniai (Lietuvos Respublikos Konstitu-

60 Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. sausio 9 d. nutarimas Nr. 13 „Dėl Lietuvos Respublikos darbuotojų saugos ir sveikatos komisijos nuostatų patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2002, Nr. 4-97.

61 Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. rugsėjo 30 d. nutarimas Nr. 1195 „Dėl darbuotojų, kurių darbo pobūdis yra susijęs su didesne protine, emocine įtampa, darbo laiko sutrumpinimo tvarkos ir darbuotojų, kuriems nustatytas sutrumpintas darbo laikas, darbo apmokėjimo sąlygų patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2003, Nr. 93-4205.

62 1982 m. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija. *Valstybės žinios*. 2003, Nr. 107-4786.

63 Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2006 m. gruodžio 6 d. nutarimas Nr. 1212 „Dėl Lietuvos Respublikos jūrininkų registro“. *Valstybės žinios*. 2006, Nr. 134-5082.

cijos 48 str.), tarptautiniai (Visuotinės žmogaus teisių deklaracijos 23 str.⁶⁴, Europos socialinės chartijos (pataisytos) 2 str., 3 str.⁶⁵ ir kt.) teisės principai. Šių principų funkcijos yra užtikrinti jūrininkų socialines teises siekiant gauti dalį pridėtinės vertės proporcingai jų indėliui gamybos procese. Kaip jau buvo minėta, Lietuvoje šie darbo teisės principai yra konkretizuojami įvairiuose įstatymuose ir poįstatyminiuose norminiuose teisės aktuose⁶⁶. Šie principai jūrininkų atžvilgiu konkretizuoti ir MLC 2006 konvencijoje. Paskutinis jūrininkų darbo teisės principas, įtvirtintas MLC 2006 IV straipsnio 4 dalyje, yra **visų jūrininkų teisės į sveikatos apsaugą, sveikatos priežiūrą, socialines gerbūvio priemones ir kitas socialinės apsaugos formas**. Nors paskutiniai dešimtmečiais civiliziuotose valstybėse skiriama pakankamai dėmesio darbuotojų socialinių interesų teisių apsaugai, vis dėlto reikia pripažinti, kad jūrininkų atžvilgiu tai padaryti buvo gana sudėtinga būtent dėl objektyvių priežasčių, apie kurias jau buvo kalbėta (privatus tarptautinis teisinis elementas jūrininkų darbo santykiuose, viešųjų institucijų atitraukimas nuo darbo santykių kontrolės ir pan.). Todėl šio principo išskyrimas kaip atskiros kategorijos minėtoje Konvencijoje yra logiškas ir suprantamas.

2.3. Kai kurios MLC 2006 nustatytų jūrininkų darbo ir socialinių teisių įgyvendinimo problemos

MLC 2006 struktūra yra pažangi ir tuo, kad joje pateiktos ne tik bendrojo pobūdžio teisės normos ir pamatiniai teisės principai, bet ir konkretūs standartai, kurių laikantis šie pamatiniai principai gali būti užtikrinti ir įgyvendinti. Jau buvo kalbėta apie tai, kad Kodekse nurodoma, kaip įgyvendinti taisykles. Kita vertus, neįmanoma sukurti vieno teisinio norminio akto, kuris sureguliuotų visas teisesines situacijas, kurios galėtų atsirasti vykdant jūrinę komercinę laivybą. MLC 2006 X straipsnyje pateiktas konvencijų, kurioms MLC 2006 įsigaliojimas daro poveikį, sąrašas. Kita vertus, MLC 2006 kūrėjai, pripažindami šiuolaikinės jūrinės veiklos sudėtingumą ir siekdami sukurti maksimaliai palankias sąlygas socialiniam dialogui, MLC 2006 IV straipsnio 5 dalyje valstybei – MLC 2006 dalyvei – nustatė pareigą remiantis savo jurisdikcija užtikrinti, kad būtų įgyvendintos visos anksčiau aptartos jūrininkų socialinės ir darbo teisės. Dar daugiau, yra nustatyta, kad „*jei šioje Konvencijoje nenurodyta kitaip, tokį įgyvendinimą galima pasiekti per nacionalinius įstatymus ir kitus teisės aktus, taip pat per galiojančias kolektyvines sutartis ar kitas priemones arba praktiškai*“ (MLC 2006 IV str. 5 d.).

Viename moksliniame straipsnyje neįmanoma iširti, kiek būtent teisės norminių aktų Lietuvoje reikėtų keisti ar papildomai priimti užtikrinant jūrininkų darbo ir socialinių teisių įgyvendinimą, tačiau keletą pastabų būtina išsakyti. Manytina, kad

64 Visuotinė žmogaus teisių deklaracija. *Valstybės žinios*. 2006, Nr. 68-2497.

65 Europos socialinė chartija (pataisyta). *Valstybės žinios*. 2001, Nr. 49-1704.

66 Tiažkijus, V., *supra* note 40, p. 77–81.

šiuo metu galiojantys Lietuvos teisės norminiai aktai neprieštaruoja MLC 2006 nuostatoms ir atitinkamai MLC 2006 savo teisės normomis tik papildo ir tobulina egzistuojančią sistemą. Vis dėlto yra būtina pasisakyti dėl jūrininkų *socialinės apsaugos* aspektų.

MLC 2006 4.5 taisyklės 1 dalis įpareigoja Lietuvą užtikrinti, kad visi jūrininkai ir tiek, kiek nustatyta narių nacionaliniuose įstatymuose, jų išlaikytiniai turėtų galimybę naudotis socialine apsauga pagal MLC 2006. Minėtos taisyklės 3 dalis konkretizuoja, kad jūrininkai, kuriems yra taikomi jos socialinės apsaugos teisės aktai, ir tiek, kiek nustatyta jos nacionaliniuose įstatymuose, jų išlaikytiniai turėtų teisę į socialinę apsaugą, kuri būtų *ne mažiau palanki nei dirbantiems krante*. MLC 2006 A 4.5. standarto 1 dalis nustato, kurias sritis reikėtų apsarstyti, siekiant taikyti visapusę socialinę apsaugą. Yra įvardytos tokios sritys, kaip sveikatos priežiūra, ligos pašalpa, nedarbo pašalpa, senatvės išmoka, sužeidimo darbe pašalpa, šeimos pašalpa, motinystės pašalpa, neįgalumo pašalpa ir išgyvenusių asmenų pašalpa. Minėtos taisyklės 2 dalis įpareigoja valstybę narę užtikrinti, kad MLC 2006 ratifikavimo metu būtų užtikrintos ne mažiau kaip trys iš devynių išvardytų sričių. Pasakytina, jog MLC 2006 4.2 taisyklė turi tikslą užtikrinti, kad jūrininkai būtų apsaugoti nuo finansinių padarinių ligos, sužeidimo ar mirties atvejais, susijusiais su jų darbu. Minėtas užtikrinimas yra laivų savininkų atsakomybė. MLC 2006 A 4.2 standartas detalizuoja minimalius reikalavimus, taikomus jūrininkų sveikatos apsaugai ir priežiūrai. Į šią sampratą įeina jūrininkų išlaidos dėl ligos ar sužeidimo laikotarpiu nuo tarnybos pradžios iki dienos, kai jie laikomi tinkamai repatrijuotais, kompensacijos jūrininko mirties arba ilgalaikio neįgalumo dėl profesinio sužeidimo, sveikatos priežiūros (įskaitant medicininių gydymą ir būtinų vaistų bei gydomųjų priemonių suteikimą) išlaidos, laidojimo išlaidų apmokėjimas, jei mirtis ištinka laive arba krante įdarbinimo laikotarpiu, ir kt.

Socialinės apsaugos sistema yra pagrįsta socialine partneryste ir egzistuoja dirbančiųjų ir darbdavių piniginių įmokų dėka. Reikėtų aptarti jūrininkų socialinės apsaugos užtikrinimo padėtį Lietuvoje įsigaliojus MLC 2006. Manytina, kad dar iki MLC 2006 įsigaliojimo TDO konvencijos, papročiai, kolektyvinės sutartys, sudarinėjamos tarp laivų savininkų ir darbuotojų profesinių organizacijų (pvz., Tarptautinė transporto darbuotojų organizacija⁶⁷) vienokiu ar kitokiu būdu išspręsdavo pagrindinius jūrininkų socialinės apsaugos klausimus. Kita vertus, yra viena sritis, kuri nesuteikia šios kategorijos darbuotojams tinkamos socialinės apsaugos – tai *senatvės išmoka*. Atkreiptinas dėmesys, kad MLC 2006 nevertojamas terminas „pensija“.

Trumpa Lietuvos Respublikos valstybinio socialinio draudimo įstatymo⁶⁸ 4 straipsnio, 7 straipsnio nuostatų analizė, Lietuvos Respublikos valstybinių sociali-

67 Seafarers [interaktyvus]. International Transport Workers' Federation [žiūrėta 2014-04-27]. <<https://www.itfglobal.org/seafarers/index.cfm>>.

68 Lietuvos Respublikos valstybinio socialinio draudimo įstatymas. *Valstybės žinios*. 2004, Nr. 171-6295.

nio draudimo pensijų įstatymo⁶⁹ 1 straipsnio, 20 straipsnio, 31 straipsnio analizė verčia daryti analogišką išvadą. Visus Lietuvos jūrininkus pagal galimybę ateityje gauti senatvės pensiją galima skirstyti į šias kategorijas: 1) jūrininkai, dirbantys Lietuvoje įregistruotose įmonėse, valdančiose laivus (nebūtinai su Lietuvos vėliava); 2) jūrininkai, dirbantys analoginėse įmonėse, esančiose bet kurios ES šalies jurisdikcijoje; 3) jūrininkai, dirbantys įmonėse, kuriose yra kolektyvinės sutartys, nustatančios senatvės išmokas, ir 4) jūrininkai, dirbantys visose kitose įmonėse. Taigi, jei imtumėm domėn, kad dauguma Lietuvos jūrininkų dirba laivuose ir įmonėse, registruotose ne ES valstybėse, ryškėja sudėtinga socialinė problema, reikalaujanti nagrinėjimo ir sprendimo.

Materialinės teisės norma be leidžiančios ją įgyvendinti procedūros yra tuščia deklaracija, todėl visiškai pateisinamas MLC 2006 5.1.5 taisyklės „*Skundų laive procedūros*“ atsiradimas. Vykdamas MLC 2006 įsigaliojimo paruošiamuosius darbus buvo priimtas Kolegalių institucijų 2013 m. lapkričio 21 d. įsakymas Nr. 3-592/A1-641/V-1075 „Dėl Skundų dėl darbo jūrų laivyboje reikalavimų, nustatytų Lietuvos Respublikos tarptautinėse sutartyse ir Lietuvos Respublikos teisės aktuose, galimų pažeidimų priėmimo ir nagrinėjimo tvarkos aprašo patvirtinimo“⁷⁰ (toliau – Aprašas). Šio poįstatyminio norminio akto priėmimas yra teigiamas dalykas, iš esmės šis aktas atitinka MLC 2006 reikalavimus, bet dėl šio akto praktinio taikymo galima išsakyti ir kai kurių pastabų.

Manytina, kad Aprašo 17 ir 18 punktų nuostatos, pagal kurias jūrininkų skundai dėl MLC 2006 4.3 taisyklės „Sveikatos apsauga ir saugumas, nelaimingų atsitikimų prevencija“ galimų pažeidimų perduodami nagrinėti ir Klaipėdos visuomeninės sveikatos centrui (Aprašo 17 p.), ir Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministerijai, kuri skundą išnagrinėja pati arba persiunčia jį nagrinėti jai pavaldžioms institucijoms pagal kompetenciją (Aprašo 18 p.), yra diskutuotinos, o kartu ir keistinos. Vis dėlto minėtoje taisyklėje kalbama apie sveikatos apsaugą ir saugumą bei nelaimingų atsitikimų prevenciją būtent *laivuose*. Akivaizdu, kad jūrininkų skundus dėl MLC 2006 4.3 taisyklės turi nagrinėti specialistai, tiek turintys atitinkamą išsilavinimą, tiek atlikę praktiką, susijusią su jūrine laivyba. Manytina, kad siekiant kokybės ir ekonomiškumo būtų tikslingiau kurti atitinkamą padalinį Lietuvos saugios laivybos administracijoje, kas netrukdytų reikalui esant bendradarbiauti su Klaipėdos visuomeninės sveikatos centro specialistais arba užsakyti atitinkamas ekspertines išvadas kitose institucijose.

69 Lietuvos Respublikos valstybinių socialinio draudimo pensijų įstatymas. *Valstybės žinios*. 2005, Nr. 71-2555.

70 Kolegalių institucijų 2013 m. lapkričio 21 d. įsakymas Nr. 3-592/A1-641/V-1075 „Dėl Skundų dėl darbo jūrų laivyboje reikalavimų, nustatytų Lietuvos Respublikos tarptautinėse sutartyse ir Lietuvos Respublikos teisės aktuose, galimų pažeidimų priėmimo ir nagrinėjimo tvarkos aprašo patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2013, Nr. 121-6153.

Išvados

Socialinis teisingumas yra pagrindinis faktorius, kuris gali užtikrinti bendrą ir stiprią taiką, o ekonominė pažanga nėra vienintelis socialinę pažangą skatinantis veiksnys, ir kadangi šiuolaikinė tarptautinė laivyba yra globalaus pobūdžio bei jūrinių darbų susijęs ne tik su technologijų poveikiu, bet ir gamtos veiksniais, kurie kelia papildomus pavojus darbuotojams, atsiranda ypatingas jūrinių socialinės apsaugos poreikis.

Norminių teisės aktų kodifikacija negali užtikrinti idealų visų teisinių santykių reguliavimą, todėl teisės principai išlieka pagrindinė priemonė ne tik reglamentuojant teisinius santykius, juos aiškinant, užpildant reglamentuojančių teisės aktų spragas ir šalinant kolizijas, bet ir vienija teisės norminius aktus į vieną darnią sistemą, kurios tikslas – teisingumo įtvirtinimas.

Apibendrinus darbe keliamus uždavinius, galima daryti šias išvadas.

Pirmoji išvada – pagrindiniai darbo teisės principai, įtvirtinti 2006 m. Konvencijoje dėl darbo jūrų laivyboje, iš esmės atitinka jau nustatytus Lietuvos teisinėje norminėje bazėje analoginius teisės principus. Kolizijų tarp jau galiojančių Lietuvos norminių teisės aktų ir minėtos Konvencijos nuostatų neaptikta.

Antroji išvada – atsakingos Lietuvos institucijos įgyvendinant 2006 m. Konvencijos dėl darbo jūrų laivyboje nuostatas šalina teisinio reglamentavimo spragas, kadangi Konvencijoje valstybėms narėms yra palikta galimybė pačioms spręsti, kaip įgyvendinti atskirus jos reikalavimus. Kita vertus, kai kurie norminiai teisės aktai turėtų būti tobulinami. Pvz., Kolegialių institucijų 2013 m. lapkričio 21 d. įsakymo Nr. 3-592/A1-641/V-1075 „Dėl Skundų dėl darbo jūrų laivyboje reikalavimų, nustatytų Lietuvos Respublikos tarptautinėse sutartyse ir Lietuvos Respublikos teisės aktuose, galimų pažeidimų priėmimo ir nagrinėjimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ 17 ir 18 punktų nuostatos, pagal kurias jūrinių skundų dėl MLC 2006 4.3 taisyklės „Sveikatos apsauga ir saugumas, nelaimingų atsitikimų prevencija“ galimų pažeidimų perduodamas nagrinėti ir Klaipėdos visuomeninės sveikatos centrui (Aprašo 17 p.), ir Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministerijai, kuri skundą išnagrinėja pati arba persiunčia jį nagrinėti jai pavaldžioms institucijoms pagal kompetenciją (Aprašo 18 p.), yra netobulos, didina procedūrinės jūrinių skundų nagrinėjimo išlaidas. Kadangi šie skundai bus susiję su technologiniais jūrinės laivybos aspektais, būtų tikslinga jų nagrinėjimą pavesti vienai institucijai, kuri galėtų užtikrinti atitinkamų specialistų dalyvavimą skundų nagrinėjimo procese.

Trečioji išvada – 2006 m. Konvencijos dėl darbo jūrų laivyboje A 4.5. standarto 1 dalis nustato sritis, kurias reikėtų apsvarstyti siekiant taikyti visapusę socialinę apsaugą. Konstatuotina, kad *senatvės išmokos*, numatytos minėtos Konvencijos A 4.5. standarto 1 dalyje, išmokėjimo problema jūriniams, kurie dirba ne ES registruotoje įmonėse, nėra išspręsta.

Literatūra

- Alphabetical list of ILO member countries (185 countries) [interaktyvus]. International labour organization [žiūrėta 2014-04-27]. <<http://www.ilo.org/public/english/standards/relm/country.htm>>.
- Bauer, P. J. The Maritime Labour Convention: An Adequate Guarantee of Seafarer Rights, or an Impediment to True Reforms? *Chicago Journal of International Law*. 2007-2008, 8(2).
- Daniels, Chr. B. Admiralty law. *Texas Tech Law Review*. 2001-2002, 33.
- DiGiovanni v. Traylor Bros., Inc.* (1st Cir. 1992) 959 F.2d 1119 [interaktyvus]. Leagle, Inc., 2014 [žiūrėta 2014-04-27]. <http://www.leagle.com/decision/19922078959F2d1119_11904>.
- Estate of Wenzel v. Seaward Marine Services, Inc.* (9th Cir. 1983) 709 F.2d 1326 [interaktyvus]. Leagle, Inc., 2014 [žiūrėta 2014-04-27]. <http://www.leagle.com/decision/19832035709F2d1326_11794>.
- Europos žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencija. *Valstybės žinios*. 1995, Nr. 40-987.
- Evang, K. Health and Welfare of Seafarers: An International problem. *International labour review*. 1951, LXIII (1).
- Europos socialinė chartija (pataisyta). *Valstybės žinios*. 2001, Nr. 49-1704.
- Gesetze im Internet [interaktyvus]. Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz [žiūrėta 2014-04-27]. <<http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/seearbg/gesamt.pdf>>.
- Gesetze im Internet [interaktyvus]. Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz [žiūrėta 2014-04-27]. <<http://www.gesetze-im-internet.de/binschprg/BJNR003010895.html>>.
- Heise v. Fishing Co. of Alaska, Inc.* (1996) 79 F.3d 903 [interaktyvus]. Leagle, Inc., 2014 [žiūrėta 2014-04-27]. <http://www.leagle.com/decision/199698279F3d903_1834>.
- ILO Declaration on Fundamental Principles and Rights at Work and its Follow-up [interaktyvus]. International labour organization [žiūrėta 2014-04-27]. <<http://www.ilo.org/declaration/thedeclaration/textdeclaration/lang-en/index.htm>>.
- International Regulations for Preventing Collisions at Sea [interaktyvus]. Lloyd's Register Rulefinder, 2005 [žiūrėta 2014-04-27]. <[http://www.mar.ist.utl.pt/mventura/Projecto-Navios-I/IMO-Conventions%20\(copies\)/COLREG-1972.pdf](http://www.mar.ist.utl.pt/mventura/Projecto-Navios-I/IMO-Conventions%20(copies)/COLREG-1972.pdf)>.
- In re Endeavor Marine, Inc.* (5th Cir. 2000) 234 F.3d 287 [interaktyvus]. Public. Resource. Org, Inc., 2014 [žiūrėta 2014-04-27]. <<https://law.resource.org/pub/us/case/reporter/F3/234/234.F3d.287.99-30197.html>>.
- Išduotų dokumentų statistika [interaktyvus]. Lietuvos saugios laivybos administracija [žiūrėta 2014-04-27]. <http://www.msa.lt/lt/papildomas-meniu/statistine-informacija_702/isduotu-dokumentu-jurininikams-statistika.html>.
- Jankauskas, K. Teisės principų samprata ir jų formulavimo teisės aiškinimo aktuose ypatumai. *Jurisprudencija*. 2004, 51 (43).
- 1982 m. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija. *Valstybės žinios*. 2003, Nr. 107-4786.
- Kolegialių institucijų 2013 m. lapkričio 21 d. įsakymas Nr. 3-592/A1-641/V-

- 1075 „Dėl Skundų dėl darbo jūrų laivyboje reikalavimų, nustatytų Lietuvos Respublikos tarptautinėse sutartyse ir Lietuvos Respublikos teisės aktuose, galimų pažeidimų priėmimo ir nagrinėjimo tvarkos aprašo patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2013, Nr. 121-6153.
- Kompass September/Oktober 2013, p. 4 [interaktyvus]. Knappschaft Bahn See [žiūrėta 2014-04-27]. <http://www.kbs.de/DE/00_ueber_uns/33_bottom_nav/05_kompass_archiv/ausgabe_2013_09_10.html>.
- 2006 m. Konvencija dėl darbo jūrų laivyboje. *Valstybės žinios*. 2013, Nr. 78-3941.
- Leary Waner, D., et al. *International Studies in Human Right, Volume 84: Social Issues, Globalization and International Institution: Labor Right and the EU, ILO, OECD and WTO*. Leiden, NLD, 2005.
- Li, K. X.; Ng, J. M. International maritime conventions: seafarers' safety and human rights. *Journal of Maritime Law & Commerce*. 2002, 33(3).
- Lietuvos Respublikos darbo kodeksas. *Valstybės žinios*. 2002, Nr. 64-2569.
- Lietuvos Respublikos darbuotojų saugos ir sveikatos įstatymas. *Valstybės žinios*. 2003, Nr. 70-3170.
- Lietuvos Respublikos Konstitucija. *Valstybės žinios*. 1992, Nr. 33-1014.
- Lietuvos Respublikos nelaimingų atsitikimų darbe ir profesinių ligų socialinio draudimo įstatymas. *Valstybės žinios*. 2003, Nr. 114-5114.
- Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas. *Valstybės žinios*. 1996, Nr. 101-2300.
- Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymas. *Valstybės žinios*. 2000, Nr. 75-2264.
- Lietuvos Respublikos valstybinio socialinio draudimo įstatymas. *Valstybės žinios*. 2004, Nr. 171-6295.
- Lietuvos Respublikos valstybinių socialinio draudimo pensijų įstatymas. *Valstybės žinios*. 2005, Nr. 71-2555.
- Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. rugsėjo 30 d. nutarimas Nr. 1195 „Dėl darbuotojų, kurių darbo pobūdis yra susijęs su didesne protine, emocine įtampa, darbo laiko sutrumpinimo tvarkos ir darbuotojų, kuriems nustatytas sutrumpintas darbo laikas, darbo apmokėjimo sąlygų patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2003, Nr. 93-4205.
- Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. sausio 9 d. nutarimas Nr. 13 „Dėl Lietuvos Respublikos darbuotojų saugos ir sveikatos komisijos nuostatų patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2002, Nr. 4-97.
- Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2006 m. gruodžio 6 d. nutarimas Nr. 1212 „Dėl Lietuvos Respublikos jūrininkų registro“. *Valstybės žinios*. 2006, Nr. 134-5082.
- Lindemann, D.; Bemm, W. *Seemannsgesetz und Manteltarifvertrag für die deutsche Seeschifffahrt*. 6. Auflage. Becker, 2007.
- Mačernytė-Panomariovienė, I. Tarptautinių darbo laivuose standartų įtaka Lietuvos jūrininkų darbo santykiams. *Jurisprudencija*. 2007, 1(91).
- Mikelėnas, V., et al. *Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras*. Pirmoji knyga. Vilnius: Justitia, 2001.
- Nekrošius, I., et al. *Lietuvos Respublikos darbo kodekso komentaras*. Pirmas tomas. Vilnius: Justitia, 2003.
- Pakalniškis, V., et al. *Civilinė teisė. Bendroji dalis*. I tomas. Vilnius: Lietuvos teisės universitetas, 2004.

- Puttfarcken, H. J. *Seehandelsrecht*. Heidelberg: Verlag Recht und Wirtschaft GmbH, 1997.
- Robertson, D. W.; Sturley, M. F. Recent Developments in Admiralty and Maritime Law at the National Level and in the Fifth and Eleventh Circuits. *Tulane Maritime Law Journal*. 2012–2013, 37.
- Seafarers [interaktyvus]. International Transport Workers' Federation [žiūrėta 2014-04-27]. <<https://www.itfglobal.org/seafarers/index.cfm>>.
- The Merchant Shipping (Maritime Labour Convention) (Survey and Certification) Regulations 2013 [interaktyvus]. UK legislation [žiūrėta 2014-01-24]. <http://www.legislation.gov.uk/ukxi/2013/1785/pdfs/ukxi_20131785_en.pdf>.
- 1978 m. Tarptautinė konvencija dėl jūrininkų rengimo, atestavimo ir buėdėjimo normatyvų. *Valstybės žinios*. 2005, Nr. 10-325.
- 1973 m. Tarptautinės konvencijos dėl teršimo iš laivų prevencijos, papildytos 1978 m. protokolu. *Valstybės žinios*. 2004, Nr. 138-5030.
- 1974 m. Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje. *Valstybės žinios*. 2006, Nr. 128-4887.
- TDO konvencija Nr. 182 „Dėl nepriimtino vaikų darbo uždraudimo ir neatidėliotinių veiksmų tokiam darbui panaikinti“. *Valstybės žinios*. 2003, Nr. 49-2161.
- TDO konvencija Nr. 105 „Dėl priverstinio darbo panaikinimo“. *Valstybės žinios*. 1996, Nr. 28-676.
- TDO konvencija Nr. 29 „Dėl priverstinio ar privalomojo darbo“. *Valstybės žinios*. 1996, Nr. 27-648.
- TDO konvencija Nr. 79 „Dėl vaikų ir jaunuolių naktinio darbo apribojimo nepramoniniuose darbuose“. *Valstybės žinios*. 1996, Nr. 27-650.
- Tiažkijus, V. *Darbo teisė: teorija ir praktika*. I tomas. Vilnius: Justitia, 2005.
- TJO konvencijos, kuriose dalyvauja Lietuva [interaktyvus]. Lietuvos saugios laivybos administracija [žiūrėta 2014-04-27]. <<http://www.msa.lt/lt/teisine-informacija/teises-aktai/tarptautiniai-susitarimai-saugios-9qqq/tarptautines-juru-organizacijos-konvencijos/tarptautines-juru-organizacijos-9ev8/864/p0.html>>.
- Ratification and implementation information for the Maritime Labour Convention, 2006 [interaktyvus]. International labour organization [žiūrėta 2014-04-27]. <<http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/database-ratification-implementation/lang--en/index.htm>>.
- Ratifications of MLC - Maritime Labour Convention, 2006 [interaktyvus]. International labour organization [žiūrėta 2014-04-27]. <http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEX_PUB:11300:0::NO::P11300_INSTRUMENT_ID:312331>.
- Roberts v. Cardinal Services, Inc.* (5th Cir. 2001) 266 F.3d 368 [interaktyvus]. Leagle, Inc., 2014 [žiūrėta 2014-04-27]. <http://leagle.com/decision/2001634266F3d368_1605>.
- Seemannsgesetz [interaktyvus]. Gesetze und Verordnungen des deutschen Bundesrechts im Internet [žiūrėta 2014-04-27]. <<http://www.buzer.de/gesetz/470/>>.
- United Nations treaty collection [interaktyvus]. United Nations, 2014 [žiūrėta 2013-12-27]. <https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-E-1&chapter=11&lang=en>.

United Nations treaty collection [interaktyvus]. United Nations, 2014 [žiūrėta 2013-12-27]. <https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-8&chapter=11&lang=en>.

United Nations treaty collection [interaktyvus]. United Nations, 2014 [žiū-

rėta 2013-12-27]. <https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=X-13&chapter=10&lang=en>.

Visuotinės žmogaus teisių deklaracija. Valstybės žinios. 2006, Nr. 68-2497.

Anotacija. Lietuvoje įsigalioja 2006 m. Konvencija dėl darbo jūrų laivyboje. Straipsnyje analizuojami tiek pagrindiniai, tiek darbo teisės principai, įtvirtinti Konvencijoje. Nustatyta, kad tarp šios Konvencijos ir jau galiojančių norminių teisės aktų kolizijų nėra. Kai kuriuos norminius teisės aktus jūrininkų darbo ir socialinių teisių srityje reikėtų patobulinti.

Reikšminiai žodžiai: darbo teisė, darbo teisės principai ir standartai, laivas, įgula, jūrininkas, socialinė apsauga.

SEAFARERS' LABOUR AND SOCIAL RIGHTS ACCORDING TO MLC 2006

Oleg Drobitko

Mykolas Romeris University, Lithuania

Summary. In 2013, the Maritime Labour Convention, 2006 (MLC 2006) was ratified in Lithuania. The convention has had a big influence on the whole sector of sea shipping. In this article, fundamental labour law principles are analysed, which have been consolidated in the MLC 2006. These principles basically correspond to the already determined analogue principles at Lithuanian law system, considering the issue of collision. Even though Lithuanian authorities have already started to eliminate gaps of the legal regulation in order to implement the Maritime Labour Convention 2006, some regulations (which acceptance fall under the competence of the Member States according to MLC 2006), such as an order, adopted on 21st of November 2013, No. 3-592/A1-641/V-1075, regarding onboard complaints procedure, could be improved. Having analysed legal regulations of Lithuania, the author has come to the conclusion that the issue of an old-age benefit, which has been described in the MLC 2006, standard A4.5, part 1, regarding seamen of Lithuania working on ships registered in non-EU countries, is not regulated.

Keywords: labour law, the principles and standards of labour law, ship, crew, seaman, social security.

Oleg Drobotko, Mykolo Romerio universiteto Teisės fakulteto Civilinės justicijos instituto lektorius, socialinių mokslų (teisės krypties) daktaras. Mokslinių tyrimų kryptys: civilinė teisė, transporto teisė, bankroto teisė.

Oleg Drobotko, Mykolas Romeris University, Faculty of Law, Institute of Civil Justice, lector, Doctors of social sciences (law). Research interests: civil law, transport law, bankruptcy law.