ADMINISTRATĪVĀ RAJONA TIESA
RĪGAS TIESU NAMS

Lietas arhīva Nr. A42-00389-21/9
ECLI:LV:ADRJRIT:2021:0618.A420217720.5.S

SPRIEDUMS
Latvijas tautas vārdā

Rīgā 2021.gada 18.jūnijā

Administratīvā rajona tiesa šādā sastāvā:
tiesnese L.Andersone,

piedaloties pieteicējas Latvijas Aviācijas Arodbiedrības pārstāvei /pers. A/ un /pers. B/, atbildētājas Latvijas Republikas pusē pieaicinātās iestādes Valsts darba inspekcijas pilnvarotajai pārstāvei /pers. C/, trešās personas akciju sabiedrības „Air Baltic Corporation" pilnvarotajiem pārstāvjiem /pers. D/ un /pers. E/, trešās personas akciju sabiedrības „Aviation Crew Resources" pilnvarotajai pārstāvei /pers. F/,

atklātā tiesas sēdē, izmantojot tiešsaistes videokonferenču programmu *Microsoft Teams*, izskatīja Latvijas Aviācijas Arodbiedrības pieteikumu par pienākuma uzlikšanu Valsts darba inspekcijai izdot rīkojumu darba devējiem - akciju sabiedrībai „Air Baltic Corporation" un akciju sabiedrībai „Aviation Crew Resources" - nodrošināt Darba likuma 67., 137., 140.panta ceturtās daļas un 143.panta ievērošanu.

Aprakstošā daļa

[1] Pieteicēja Latvijas Aviācijas Arodbiedrība ar pieciem iesniegumiem vērsās Rīgas reģionālajā Valsts darba inspekcijā, norādot uz trešo personu darba devēju akciju sabiedrības „Air Baltic Corporation" un akciju sabiedrības „Aviation Crew Resources" (turpmāk – Aviokompānijas) iespējamiem Darba likuma pārkāpumiem saistībā ar to, ka darbiniekiem netiek reģistrēts faktiskais darba laiks un netiek nodrošināta iknedēļas atpūta.

Ar Rīgas reģionālās Valsts darba inspekcijas 2020.gada 20.janvāra atbildi Nr.2020-11-07/538 pieteicēja informēta, ka dokumentāri pierādījumi par izdarītajiem pārkāpumiem pieteicējas iesniegumos aprakstītajās situācijās netika konstatēti, līdz ar to administratīvā pārkāpuma lietvedība izbeigta. Pieteicēja apstrīdēja minēto atbildi.

Ar Valsts darba inspekcijas (turpmāk – inspekcija) 2020.gada 6.aprīļa lēmumu Nr.2020-05-05/84 (turpmāk – pārsūdzētais lēmums) atzīts, ka Rīgas reģionālās inspekcijas atbildē nav sniegts visu lietā konstatēto faktisko apstākļu tiesisks vērtējums un šis lēmums, kurā ietverts faktisko un tiesisko apstākļu izvērtējums, ir galīgā atbilde uz pieteicējas iesniegumiem.

Pārsūdzētajā lēmumā norādīti turpmāk minētie argumenti.

[1.1] Valsts darba inspekcijas likums neparedz obligātu paskaidrojumu pieprasīšanu no uzņēmumu darbiniekiem. Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā nav noteikts iestādes pienākums, uzsākot lietvedību administratīvā pārkāpuma lietā, par lietvedības uzsākšanu informēt personu, pamatojoties uz kuras sniegto informāciju ir ierosināta administratīvā pārkāpuma lieta.

[1.2] Inspekcijas kompetencē neietilpst vērtēt Aviokompānijas noteikto lidojumu apkalpes locekļu ielogošanās laikus pirms lidojuma un izlogošanās laikus pēc lidojuma, kā arī inspekcija nevar konstatēt faktu, vai lidojumu apkalpes locekļiem iesniegumos norādītajos gadījumos faktiski bijis nepieciešams ilgāks laiks, lai paveiktu Aviokompānijas noteiktos darba pienākumus.

[1.3] Ne Darba likumā, ne citos normatīvajos aktos nav noteikts, ka darbiniekam atpūta piešķirama valstī, kurā darbinieks uzturas tāpēc, ka noslēdzis darba līgumu ar šīs valsts rezidentu, šajā gadījumā Aviokompānijas mājas bāzē Rīgā.

[1.4] Ņemot vērā, ka Aviokompānijas lidojumu apkalpes locekļi darbu veic summētā darba laika ietvaros, Aviokompānijai ir jāievēro Darba likuma 140.panta ceturtās daļas un sestās daļas noteikumi. Aviokompānijas lidojumu apkalpes locekļiem Darba likuma 143.panta pirmās daļas noteikumus var nepiemērot.

[1.5] Ņemot vērā, ka lidojumu apkalpes locekļiem ir noteikts summētais darba laiks un Darba likumā nav noteikts, ka darba devējam summētā darba laika ietvaros ir jānodrošina darbiniekam atpūtas laiks septiņu dienu ietvarā, atbilstoši Darba likumā noteiktajam Aviokompānijai ir tiesības darbiniekam nodrošināt atpūtu arī pēc septiņām darba dienām, ja tiek ievērots, ka darbinieks netiek nodarbināts ilgāk par 24 stundām pēc kārtas un 56 stundām nedēļā.

[2] Administratīvajā rajona tiesā saņemtajā pieteikumā un tā precizējumā norādīts turpmāk minētais.

[2.1] Inspekcija nav pildījusi savas likumā noteiktās funkcijas pilnvērtīgi un efektīvi, neievērojot arī Valsts pārvaldes iekārtas likuma 10.pantā noteiktos principus, šauri interpretējusi savas likumā noteiktās pilnvaras.

[2.2] Pieteicēja lūdza konstatēt, ka darba devējs atteicies reģistrēt darba laiku, pārkāpjot Darba likuma 137.pantu. Darba devējs nenoliedz, ka nereģistrēs darbinieku norādīto faktisko darba laiku.

[2.3] Darba laika uzskaites laiks ir norādīts Aviokompānijas izdotajos rīkojumos, to var pierādīt dokumenti, kas objektīvi parāda, ka darbinieki tiek plānoti darbā bez iknedēļas brīvdienām un atpūtas. Darba devēja kontrolē ir nodrošināt, ka faktiskais izreģistrēšanās laiks sistēmā tiek fiksēts, bet inspekcija nav pārliecinājusies, vai darba devēja sistēmas var manipulēt, un atsaka reģistrēt faktisko darba laiku, jo kontrolē it kā automātisko izreģistrēšanās sistēmu.

[2.4] Darba devējs atsakās ņemt vērā objektīvos apstākļus un atsakās ievadīt sistēmā datus, kas atspoguļo faktisko darba laiku.

[2.5] Pretēji Civilās aviācijas aģentūras sniegtajam skaidrojumam, inspekcija konstatē, ka iesniegumos norādītie apstākļi nav darba laiks, bet

atpūta. Faktiski, no lēmuma nav skaidrs, ko inspekcija uzskata vai neuzskata par darba laiku.

[2.6] Nav saprotams, kādi pierādījumi tika izmatoti, ja darba devēji neapstrīd darbinieku ziņojumus, bet, atsaucoties uz saviem iekšējās kārtības noteikumiem, atsaka reģistrēt darba laiku, kas atkarībā no komandējuma lidostas var pārsniegt darba devēja iekšējās kārtības noteikumos pieņemto minimālo reģistrējamo darba laiku pat 2 stundas. No pārsūdzētā lēmuma izriet, ka, neskatoties uz to, ka darbinieks ir iesniedzis visus darbiniekam pieejamos pierādījumus, ka tos var objektīvi pārbaudīt, ka darba devējs nenoliedz atteikumu reģistrēt faktisko darba laiku, inspekcija paļaujas uz darba devēja vērtējumu un iesniegtajiem darba laika uzskaites grafikiem, kuros nav uzskaitīts darbinieka norādītais faktiskais darba laiks.

[2.7] Izvērtējot aviācijas gaisa kuģa apkalpes darba laika nosacījumus, jāvērtē arī Eiropas Savienības attiecināmās regulas, kas nosaka lidojumu drošības pamatprincipus, Eiropas Savienības direktīvas par darba laika organizēšanu, kopā ar Darba likumu, šajā gadījumā arī Satversmi, un kā paredz regula un direktīvas, piemērojot labvēlīgākās normas. No pārsūdzētā lēmuma nav saprotams, kāpēc visas tiesību normas netiek skatītas vienoti, tostarp Satversme un Eiropas Savienības Pamattiesību harta, bet tiek piemērota galvenokārt tikai Eiropas Savienības regula.

[2.8] Pieteicēja piekrīt, ka izņēmuma gadījumos, ar darbinieka piekrišanu varētu neattiecināt 42 stundu atpūtas periodu, bet nepiekrīt, ka Darba likums piemērojams tādā veidā, ka to var neattiecināt vispār, jo gan Satversme, gan Eiropas Savienības Pamattiesību harta, gan attiecīgās Eiropas Savienības direktīvas nosaka skaidru „iknedēļas" atsauci, tātad atpūtu vai brīvdienas septiņu dienu ietvarā, nevis pēc septiņām dienām. Pretējā gadījumā, darbinieki varētu strādāt bez brīvdienām, apdraudot aviācijas lidojumu un pasažieru drošību.

[2.9] Pieteicējas iesniegums ietvēra arī jautājumus, vai šādas brīvdienas bez darbinieka piekrišanas var plānot, atrodoties komandējumā/darba braucienā, nevis mājās. Inspekcija vispār nav izskatījusi „brīvdienu" jautājumu, bet lēmumā atsaucas uz atpūtas laiku.

[2.10] Aviokompānijas savā darbībā neievēro Darba likuma 137.pantu, jo neveic visa faktiski nostrādātā darba laika pilnīgu uzskaiti, ka arī Darba likuma 140., 143.pantu, jo uzņēmumos noteiktie darba grafiki neatbilst Darba likuma un darba koplīguma prasībām.

[3] Administratīvajā rajona tiesā saņemtajā rakstveida paskaidrojumā inspekcija pieteikumu neatzīst un lūdz to noraidīt, pamatojoties uz pārsūdzētajā lēmumā norādīto.

[4] Aviokompānijas rakstveida paskaidrojumos tiesai norādījušas turpmāk minēto.

[4.1] Lietā pastāv pamats tiesvedības izbeigšanai atbilstoši Administratīvā procesa likuma 282.panta 1.punktam, jo pieteicējas prasījums nav izskatāms administratīvā procesa ietvaros. Administratīvās tiesas kontrolei nav pakļauti prasījumi, kuru mērķis ir atcelt vai kā citādi mainīt lēmumus par administratīvo pārkāpumu lietu izbeigšanu un konstatēt pārkāpumus. Inspekcijas lēmums par lietvedības izbeigšanu administratīvā pārkāpuma lietā nav administratīvais akts un nav pakļauts administratīvās tiesas kontrolei.

Inspekcijai ir rīcības brīvība, nevis pienākums izdot Valsts darba inspekcijas likuma 5.panta otrās daļas 6.punktā norādīto rīkojumu. Tiesa nevar inspekcijas rīcības brīvības rezultātu pārvērtēt un noteikt, ka inspekcijai ir pienākums panākt citu rezultātu – rīkojuma izdošanu, kā to vēlas pieteicēja. Neviena tiesību norma neparedz šāda konkrēta satura rīkojuma izdošanas pienākumu inspekcijai, līdz ar to pieteicējai nav subjektīvu tiesību izteikt tās pieteikto prasījumu.

[4.2] Aviokompānijas nav pieļāvušas darba tiesisko attiecību regulējošo tiesību normu pārkāpumus un veic pareizu darba laika uzskaiti un atpūtas laika organizēšanu, tādēļ prasītā rīkojuma izdošana nebūtu pamatota arī pēc būtības.

Aviokompānija darba laika uzskaiti veikusi atbilstoši normatīvajiem aktiem, tostarp Darba likuma 137.pantam, un atbilstoši starptautiski vispārpieņemtajai nozares praksei.

Ceļš no/uz viesnīcu (ja lidojums pabeigts ārstacijā) vai mājām (ja lidojums pabeigts mājas bāzē Rīgā), kā arī laiks, kas tiek pavadīts viesnīcā vai lidostā, neveicot darba pienākumus, netiek uzskatīts par darba laiku. Neviens normatīvais akts, ieskaitot Eiropas Savienības regulas aviācijas jomā, neparedz, ka laiks, kas pavadīts ceļā no/uz darbu vai arī viesnīcā vai lidostā, neveicot darba pienākumus, būtu jāieskaita darba laikā un jāapmaksā. Pienākumi, kas apkalpes locekļiem jāveic pirms lidojuma, izpildāmi 1 stundas un 10 minūšu ietvaros, savukārt pienākumi, kas nepieciešami, lai pabeigtu lidojumu, izpildāmi 20 minūtēs, kas arī tiek uzskaitīts un apmaksāts kā darba laiks.

[4.3] Tas, ka Aviokompānija nodrošina saviem darbiniekiem transportu uz/no lidostas, nepārvērš šī transporta gaidīšanas laiku un braukšanas laiku par darba laiku. Transporta gaidīšana nav apkalpes locekļu darba pienākums, kā arī šajā laikā darba devējs neprasa darbiniekiem veikt darba pienākumus. Apkalpes locekļu transportēšana uz un no darba nodrošina apkalpes locekļu savlaicīgu nokļūšanu darba vietā, taču nav darba laiks Darba likuma 130.panta un Eiropas Padomes Direktīvas par konkrētiem darba laika organizēšanas aspektiem izpratnē.

[4.4] Aviokompānijas darbiniekiem tiek paredzēta visa normatīvajos aktos noteiktā atpūta, kas ir piemērojama gaisa kuģu apkalpes locekļiem. Tostarp, tiek ievērota Darba likuma 140.panta ceturtā daļa. Savukārt Darba likuma 143.panta pirmā daļa nav piemērojama šiem darbiniekiem, jo tiem ir noteikts summētais darba laiks.

Ne piemērojamie normatīvie akti, ne darba koplīgums neparedz, ka nedēļas atpūta apkalpes locekļiem ir jānodrošina tieši septiņu dienu periodā, nevis uzreiz pēc septiņu dienu perioda. Aviokompānijai nav jāplāno apkalpes locekļiem atpūta septiņu dienu periodā vismaz 42 stundas pēc kārtas saskaņā ar Darba likuma 143.panta pirmās daļas pirmo teikumu, jo saskaņā ar minētā panta otro teikumu šo noteikumu var nepiemērot attiecībā uz darbiniekiem, kas strādā summētu darba laiku.

Normatīvie akti neparedz plānot iknedēļas atpūtas laiku tieši mājas bāzē un tas var tikt plānots arī ārstacijā (citā valstī).

[4.5] Inspekcijas mērķis, īstenojot šo kontroli pār darba tiesiskajām attiecībām, nav atrisināt strīdu starp darbinieku un darba devēju. Attiecīgie darbinieki var vērsties vispārējās jurisdikcijas tiesā un prasīt piedzīt darba algu par it kā papildu darba laiku un kompensāciju par it kā nepiešķirtajām atpūtas dienām, ja kāda no minētajām personām uzskata, ka tās tiesības ir tikušas nepamatoti aizskartas.

[5] Tiesas sēdē pieteicējas pārstāve pieteikumu uzturēja uz tajā norādīto argumentu pamata.

Inspekcijas pārstāve tiesas sēdē pieteikumu neatzina, pamatojoties uz pārsūdzētajā lēmumā un rakstveida paskaidrojumos minētajiem argumentiem.

Aviokompānijas pārstāvji tiesas sēdē norādīja, ka pieteikums nav pamatots, atsaucoties uz rakstveida paskaidrojumos minētajiem argumentiem.

Motīvu daļa

[6] Tiesa, noklausoties lietas dalībnieku paskaidrojumus, izvērtējot lietas apstākļus un lietā esošos pierādījumus, secina, ka pieteikums nav pamatots un ir noraidāms.

[7] Izskatāmajā lietā pieteicēja vērsās inspekcijā ar pieciem iesniegumiem, lūdzot konstatēt Darba likuma 137.panta pārkāpumu attiecībā uz Aviokompānijas darbiniekiem */pers. G/* un /pers. H/, konstatēt Darba likuma 143.panta pārkāpumu attiecībā uz Aviokompānijas darbiniekiem /pers. I/ un */pers. J/* un konstatēt Darba likuma 137. un 143.panta pārkāpumu attiecībā uz Aviokompānijas darbinieku */pers. K/*, kā arī izdot rīkojumu darba

devējiem veikt faktiskā darba laika uzskaiti un nodrošināt darbinieku tiesības uz minimālo iknedēļas atpūtas laiku, neplānojot brīvdienas ārpus mājas bāzes.

Tātad pieteicēja uzskata, ka Aviokompānijas ir pārkāpušas Darba likuma 137. un 143.panta tiesību normas un tās darbiniekiem konkrētos reisos nav uzskaitīts viss darba laiks, kā arī konkrētos periodos nav nodrošināta iknedēļas atpūta.

Savukārt inspekcija pārsūdzētajā lēmumā secinājusi, ka pieteicējas aprakstītajos gadījumos nav konstatējami norādīto Darba likuma tiesību normu pārkāpumi.

Līdz ar to lietā pastāv strīds par darba devēja darba laika uzskaiti un atpūtas laika organizēšanu atbilstoši Darba likuma tiesību normām.

[8] Pieteicēja, atsaucoties uz Darba likuma 137.pantu, uzskata, ka Aviokompānijas darba laika uzskaite neatbilst */pers. G/* un /pers. H/ faktiskajam darba laikam, pamatojot to ar turpmāk minēto.

2019.gada 2.jūnijā */pers. G/* plānotais un reģistrētais (*check–in*) darba laika sākums reisam BT-427 Maskava – Rīga bija plkst.00.40, tomēr darba devējs noteica darbiniekam būt gatavam izbraukšanai no viesnīcas 10 minūtes pirms darba grafikā noteiktā, t.i., plkst.00.30, un pirms tam viesnīcā viņam bija jāsaņem izdrukātie dokumenti, jāveic apkalpes iepazīšanās ar lidojumu, jāizlemj par nepieciešamās degvielas apjomu, kas aizņem vēl 15 minūtes. Savukārt pēc lidojuma */pers. G/* iesniedza ziņojumu Nr.VR29160 Lidojumu plānošanas departamentam par faktiskā darba laika reģistrēšanas nepieciešamību, kas aizņēma vēl 15 minūtes. Līdz ar to kopā nereģistrētais darba laiks ir 40 minūtes.

2019.gada 2.jūnijā /pers. H/ plānotais un reģistrētais (*check–out*) darba laika nobeigums reisam, kas ielidoja Rīgā plkst.23.30, bija plkst.23.50, tomēr šajā laikā viņa atradās pie lidmašīnas un gaidīja transportu, lai varētu nokļūt terminālī un tikt līdz darba vietai, lai izreģistrētos, kas notika plkst.00.02. Ņemot vērā, ka gaisa kuģa apkalpes istabā tika saņemts atteikums reģistrēt faktisko darba laiku, /pers. H/ uzrakstīja ziņojumu un to nosūtīja plkst.00.42. Līdz ar to kopā nereģistrētais darba laiks ir 52 minūtes.

[8.1] Tiesa piekrīt, ka atbilstoši Darba likuma 137.panta pirmajai daļai darba devējam ir pienākums precīzi uzskaitīt katra darbinieka nostrādātās stundas kopumā, kā arī atsevišķi virsstundas, darbu nakts laikā, nedēļas atpūtas laikā un svētku dienās nostrādātās stundas.

Vienlaikus tiesa norāda, ka aviācijas nozares darbinieku darba laika organizēšanu speciāli un detalizēti regulē citas tiesību normas.

2000.gada 27.novembrī Eiropas Savienības Padome pieņēma Direktīvu 2000/79/EK par Eiropas Nolīgumu par civilās aviācijas mobilo darba ņēmēju darba laika organizēšanu, kas noslēgts starp Eiropas Aviokompāniju asociāciju (AEA), Eiropas Transporta darbinieku federāciju (ETF), Eiropas Lidotāju asociāciju (ECA), Eiropas Reģionālo aviokompāniju asociāciju (ERA) un Starptautisko aviosabiedrību asociāciju (IACA) (turpmāk - Direktīva 2000/79/EK). Atbilstoši šīs direktīvas preambulas 2.punktam tā ir pieņemta sakarā ar to, ka civilā aviācija, ievērojot aviācijas nozarē nodarbināto darba specifiku, bija izslēgta no vispārējā Eiropas Savienības darba laika regulējuma piemērošanas jomas, proti, civilā aviācija bija izslēgta no Padomes Direktīvas 93/104/EK par dažiem darba laika organizācijas aspektiem un, kas pārņemta Darba likumā. Savukārt Direktīvas 2000/79/EK pielikumā esošajā nolīgumā, kura īstenošana ir direktīvas mērķis, noteiktas konkrētas prasības civilās aviācijas gaisa kuģu apkalpes darba laika organizēšanai.

Likuma „Par aviāciju" 30.panta trešā daļa noteic, ka gaisa kuģu apkalpes locekļu darba un atpūtas laika organizēšanas un ievērošanas kārtību nosaka Ministru kabinets. Pamatojoties uz minēto ir izdoti Ministru kabineta 2012.gada 24.jūlija noteikumi Nr.505 „Civilās aviācijas gaisa kuģu apkalpes locekļu darba un atpūtas laika organizēšanas un ievērošanas kārtība" (turpmāk – noteikumi Nr.505), kuri nosaka civilās aviācijas gaisa kuģu apkalpes locekļu darba un atpūtas laika organizēšanas un ievērošanas kārtību (1.punkts). Šajos noteikumos ir iekļautas tiesību normas, kas izriet no Direktīvas 2000/79/EK.

2014.gada 29.janvārī Eiropas komisija, ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību, Eiropas Parlamenta un Padomes 2008.gada 20.februāra Regulu (EK) Nr.216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, pieņēmusi Regulu Nr.83/2014, ar kuru groza Regulu Nr.965/2012, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr.216/2008 (turpmāk – Regula Nr.83/2014).

No minētā secināms, ka Eiropas Savienības regulas, kas attiecas uz aviāciju, ir speciālās tiesību normas, līdz ar to Darba likuma tiesību normas ir piemērojamas tiktāl, ciktāl tās nav pretrunā ar Eiropas Savienības regulām, kas attiecas uz aviāciju, un likuma „Par aviāciju" 30.panta trešās daļas regulējumu.

[8.2] Atbilstoši Regulas Nr.83/2014 ORO.FTL.205.punkta a) 1.apakšpunktam ekspluatants nosaka katrai individuālai ekspluatācijai piemērotus ziņošanas laikus saskaņā ar ORO.FTL.110.punkta c) apakšpunktu. Saskaņā ar šīs regulas ORO.FTL. 110.punkta c) apakšpunktu ekspluatants nosaka tādus ziņošanas laikus, lai pietiktu laika pienākumu veikšanai uz zemes. Savukārt šīs regulas ORO.FTL.210.punkta c) apakšpunktā noteikts, ka darbs pēc lidojuma ir uzskatāms par darba periodu. Minimālais laika periods darbam pēc lidojuma ekspluatantam jānosaka ekspluatācijas rokasgrāmatā.

Tādējādi minētie noteikumi paredz, ka katrai aviokompānijai ir jānosaka laiks, kas ir nepieciešams papildus pienākumu izpildei pirms un pēc lidojuma. Minētā regula neparedz laiku, izteiktu minūtēs vai stundās, kas nepieciešams iereģistrēšanās (*check–in*) un izreģistrēšanās (*check–out*) pienākumiem. Šis laiks jāparedz aviokompānijai, ņemot vērā aviācijā pieņemto vispārējo praksi un konkrētās aviokompānijas īpatnības (izmantotās lidmašīnas, lidostas infrastruktūras īpatnības, pasažieru skaits lidmašīnā utml.).

Aviokompānijas apkalpes personāla darba laika plānošanu nosaka Civilās aviācijas aģentūras apstiprināti Aviokompānijas iekšējie kārtības noteikumi *Operations Manual Part A* (turpmāk - OMA), Darba koplīgums un Darba likums, ciktāl tā normas nav pretrunā ar speciālajām tiesību normām.

[8.3] No lietas materiāliem konstatējams, ka Aviokompānijas mājas bāze ir Rīgas lidosta, kas pēc starptautiskiem mērogiem ir vidēja lieluma lidosta ar vienkāršu infrastruktūru, un visus reisus tā veic ar vidēja izmēra lidmašīnām. Atbilstoši Regulas Nr.83/2014 ORO.FTL.205.punkta a) 1.apakšpunktam Aviokompānijas OMA 7.nodaļas „Lidošanas laika ierobežojumi un atpūtas prasības" 7.13.apakšpunkts nosaka ziņošanas laikus, proti iereģistrēšanās laiku 1 stunda un 10 minūtes un izreģistrēšanās laiku 20 minūtes. OMA apstiprina un pārbauda Civilās aviācijas aģentūra un katru otro gadu pārbauda arī Starptautiskās Civilās Aviācijas Asociācijas (*IATA*) akreditētie lidojumu drošības uzraudzības auditori (*IOSA audits*).

Līdz ar to tiesai nav šaubu, ka Aviokompānijas noteiktie iereģistrēšanās (*check–in*) un izreģistrēšanās (*check–out*) laika limiti, izvērtējot vidējo optimāli nepieciešamo laiku, lai uzsāktu un noslēgtu lidojumu normālos apstākļos, atbilst aviācijas standartiem un tie ir pietiekoši, lai pietiktu laika pienākumu veikšanai uz zemes.

[8.4] Atbilstoši Regulas Nr.83/2014 ORO.FTL. 105.punkta 11) apakšpunktam „darba periods" ir laikposms, kas sākas, kad ekspluatants liek apkalpes loceklim ziņot par gatavību sākt darbu vai sākt darbu, un kas beidzas, kad šis apkalpes loceklis ir brīvs no visiem pienākumiem, tostarp pienākumiem, ko veic pēc lidojuma. Tāpat noteikumu Nr.505 24.punkts nosaka, ka pilota darba laiks sākas no pieteikšanās brīža. Pieteikšanās laiku nosaka gaisa kuģa ekspluatants. Darba laikā tiek iekļauti arī pienākumi, kurus pilots veic uz zemes un kuri saistīti ar drošības pasākumiem un sagatavošanos lidojumam.

Saskaņā ar Regulas Nr.83/2014 ORO.FTL. 105.punkta 10) apakšpunktu „darbs" ir ikviens uzdevums, ko apkalpes loceklis veic ekspluatanta labā, tostarp lidojumi, administratīvs darbs, apmācības un pārbaužu nodrošināšana vai iziešana, pozicionēšana, kā arī daži dežūras elementi.

[8.5] No lietas materiāliem konstatējams, ka */pers. G/* 2019.gada 2.jūnijā, atgriežoties no Maskavas, tika fiksēts kopējais darba periods 3 stundas

un 25 minūtes, kas sastāv no: 1) sagatavošanās lidojumam – 1 stunda 10 minūtes; 2) lidojuma laiks - 1 stunda 55 minūtes; 3) lidojuma pabeigšana – 20 minūtes. */pers. G/* plānotais un reģistrētais (*check–in*) darba laika sākums bija plkst.00.40 un, ielidojot Rīgā, motori tika izslēgti plkst.03.45, tātad lidojuma laika sākums plkst.01.50.

Lietā nav strīds, ka Maskavā izbraukšana no viesnīcas uz lidostu tika paredzēta plkst.00.30, tāpēc pieteicēja uzskata, ka šīs 10 minūtes līdz darba laika sākumam plkst.00.40 bija jāieskaita darba periodā, jo Darba likumā ir noteikta prasība precīzi uzskaitīt darbinieka nostrādāto darba laiku.

Taču, tiesas ieskatā, pieteicēja nav ņēmusi vērā to, ka Regulas Nr.83/2014 ORO.FTL. 105.punkta 18) apakšpunkts, kas nosaka „pozicionēšanas" definīciju – nestrādājoša apkalpes locekļa pārvietošana no vienas vietas uz citu saskaņā ar ekspluatanta norīkojumu – skaidri nosaka, ka laiks, kas pavadīts ceļā no privātas atpūtas vietas uz norādīto ziņošanas vietu mājas bāzē un pretēji, un pavadīts, veicot vietēju pārvietošanu no atpūtas vietas uz vietu, kur tiks sākta pienākumu izpilde, un pretēji, nav ieskaitāms. Tātad ceļu no viesnīcas uz lidostu atbilstoši speciālai tiesību normai Aviokompānijai nav pienākums ieskaitīt pilota darba laikā. Savukārt pieteicējas norādītais papildus laiks 15 minūtes - apkalpes iepazīstināšanai ar lidojumu un degvielas apjoma izlemšanai - pilnībā iekļaujas Aviokompānijas noteiktajā iereģistrēšanās laika limitā 1 stunda un 10 minūtes.

[8.6] OMA 11.sadaļā ir ietvertas vadlīnijas rīcībai aviācijas nelaimes gadījumu un notikumu, kas saistīti ar uzņēmuma lidojumu operācijām, gadījumā. OMA 11.1.apakšpunkts nosaka „Notikuma" definīciju – notikums, kas notiek darbības laikā un kas ietekmē vai iespējami apdraud lidojuma drošību, personu drošību vai gaisa kuģa lidojumderīgumu, vai kas rada bojājumus īpašumam vai aprīkojumam.

Atbilstoši OMA 11.2.apakšpunktam, lai ziņotu par dažādām notikumu kategorijām, tiek izmantotas vairākas veidlapas, t.sk., Reisa ziņojumi. Saskaņā ar OMA 11.8.apakšpunktu Reisa ziņojums dod ieguldījumu operatīvo jautājumu dokumentēšanā, komunikācijā un kvalitātes kontrolē ar mērķi: 1) nodrošināt dokumentācijas sistēmu, kas reģistrē notikumus, par kuriem netiek ziņots ar citu ziņojumu palīdzību; 2) nodrošināt, ka notikumus analizē un attiecīgi rīkojas, tādējādi uzlabojot uzņēmuma darbību vispārējo efektivitāti un kvalitāti; 3) izmantot Reisa ziņojumus kā rīku pastāvīgai darbību kvalitātes sistēmas uzlabošanai. Reisu ziņošanas sistēma ietver visas Aviokompānijas lidojumu operācijas un tās darbības, kas tieši ietekmē lidojumu operāciju efektivitāti. Komandieris nodrošina, ka Reisa ziņojums tiek vienmēr sastādīts un iesniegts tad, kad noticis ziņojams notikums vai cits notikums, kas pārtraucis darbības.

No lietas materiāliem konstatējams, ka */pers. G/* 2019.gada 2.jūnijā plkst.4.20 iesniedzis Reisa ziņojumu, norādot, ka faktiskais reģistrēšanās laiks lidojumam BT 427 ir plkst.00.30 un plānotais plkst.00.40, tāpēc lūdz grozīt laiku visai apkalpei.

Pieteicēja uzskata, ka, atsakot reģistrēt faktisko darba laiku, */pers. G/* bija spiests rakstīt Reisa ziņojumu, kā rezultātā tika pārsniegts arī iereģistrēšanās laika limits vēl par 15 minūtēm un tas netika ieskaitīts pilota darba laikā. Pieteicēja ir atsaukusies arī uz OMA 7.13.apakšpunktu, norādot, ka tajā specifiski minēts, ka jebkad, kad apkalpes loceklis pārsniedz norādīto reģistrēšanās laiku par vairāk kā 10 minūtēm, kapteinim ir jāinformē apkalpes dispečeri un jāiesniedz Reisa ziņojums, tātad */pers. G/* bija pienākums veikt administratīvu darbu.

Tiesa šādam pieteicējas viedoklim nepiekrīt. Kā jau minēts iepriekš plkst.00.30 tika paredzēta izbraukšana no viesnīcas uz lidostu, kas nav ieskaitāma darba periodā, tāpēc faktiskais reģistrēšanās laiks lidojumam BT 427 ir plkst.00.40. Arī atsaukšanās uz OMA 7.13.apakšpunku nav pamatota, jo tajā ir norādīts, ka komandierim ir jāinformē apkalpes dispečeri un jāiesniedz Reisa ziņojums, ja apkalpes loceklis kavē noteikto reģistrēšanās laiku par vairāk kā 10 minūtēm. Konkrētajā gadījumā neviens no apkalpes locekļiem nav kavējis noteikto iereģistrēšanās laiku, līdz ar to Reisa ziņojuma iesniegšanai nav bijusi obligāta prasība. Turklāt minētais notikums – izbraukšana no viesnīcas plkst.00.30 – nav uzskatāma par notikumu, kas tieši ir ietekmējis lidojuma operācijas darbības pārtraukšanu. Savukārt Reisa ziņojumu par izreģistrēšanās laika pārsniegšanu, kā to paredz OMA 7.13. punkta nosacījumi, un uz kā pamata Aviokompānija varētu pārbaudīt izreģistrēšanās laika kavējuma pamatotību, */pers. G/* nav iesniedzis.

Līdz ar to nav konstatējami objektīvi apstākļi, kas liedza */pers. G/* pabeigt darba pienākumus 20 minūšu noteiktajā izreģistrēšanās laikā.

[8.7] No lietas materiāliem konstatējams, ka /pers. H/ 2019.gada 3.jūnijā plkst.00.42 e-pastā Aviokompānijai nosūtīja lūgumu mainīt *crew link* sistēmā *check–out* laiku, jo komanda atlidoja 20.30 UTC (pēc vietējā laika plkst.23.30), sistēmā *check–out* norādīts 20.50 UTC, bet faktiski 20.50 UTC komanda stāvēja pie lidmašīnas jau labu laiku un gaidīja autobusu, vēlāk izgāja pasu kontroli un praktiski aizskrēja uz ofisu, lai reāli *izčekotos*. Tāpēc reālais *check–out* laiks 21.02 UTC.

Aviokompānija atbildē lūdza /pers. H/ iepazīties ar kompānijas normatīvajiem dokumentiem un procedūru, kas definē konkrētu notikumu ziņošanas kārtību, taču /pers. H/ atbilstošu Reisa ziņojumu nav iesniegusi.

Pieteicēja uzskata, ka /pers. H/ nav uzskaitīts faktiskais darba laiks 52 minūtes, ko tā pavadīja lidostā, gaidot autobusu un rakstot ziņojumu, kā arī norādīja, ka stjuartiem iekšējās kārtības noteikumi neparedz iesniegt Reisa ziņojumu, tāpēc viņa iesniedza e-pastu.

Tiesa nepiekrīt pieteicējas norādei, ka stjuartiem iekšējās kārtības noteikumi neparedz iesniegt Reisa ziņojumu. Kā jau minēts iepriekš atbilstoši OMA 11.8.apakšpunktam komandieris nodrošina, ka Reisa ziņojums tiek vienmēr sastādīts un iesniegts tad, kad noticis lidojuma operācijas darbības pārtraukums, taču šajā apakšpunktā arī norādīts, ka attiecībā uz citiem jautājumiem, kad tiek uzskatīts par svarīgu sniegt informāciju Lidojumu operāciju kvalitātes sistēmai, jebkurš lidojuma apkalpes loceklis drīkst iesniegt Reisa ziņojumu. Reisa ziņojumu var aizpildīt elektroniski vai drukātā veidā, aizpildīto drukāto veidlapu ievieto Dokumentācijas & ziņojumu kastē apkalpes informēšanas telpā. Līdz ar to tiesai nav saprotams, kāpēc /pers. H/ nav iesniegusi atbilstošu Reisa ziņojumu par apkalpes autobusa kavēšanu. Turklāt tiesai ir pamatotas šaubas, ka tāda e-pasta nosūtīšanai /pers. H/ bija nepieciešamas 40 minūtes.

Vienlaikus, kaut arī /pers. H/ bija spiesta kavēties lidostā, gaidot autobusu, tomēr tiesa piekrīt Aviokompānijas paskaidrojumam, ka apkalpes locekļa atrašanās lidostas teritorijā, gaidot transportu, nenozīmē, ka viņš ir darba devēja rīcībā vai pilda darba pienākumus. Tas, ka Aviokompānija nodrošina saviem darbiniekiem transportu, nepārvērš šī transporta gaidīšanas laiku un braukšanas laiku par darba laiku. Apkalpes locekļu transportēšana uz un no darba nodrošina apkalpes locekļu savlaicīgu nokļūšanu darba vietā, taču nav darba laiks Darba likuma 130.panta izpratnē. Apkalpes locekļu darba laiks ir speciāli regulēts Regulā Nr.83/2014 un OMA, un neviens normatīvais akts neparedz tādu darba laika uzskaiti, kā to prasa pieteicēja.

[8.8] Apkopojot iepriekš konstatētos faktiskos un tiesiskos apstākļus, tiesa atzīst, ka */pers. G/* un /pers. H/ darba laika uzskaitē Aviokompānija nav pārkāpusi aviācijas nozares darbinieku darba laika organizēšanai paredzētās tiesību normas.

[9] Pieteicēja, atsaucoties uz Darba likuma 143.pantu, uzskata, ka Aviokompānijas */pers. J/* un /pers. I/ nav nodrošinājušas iknedēļas brīvdienas.

Saskaņā ar Darba likuma 143.panta pirmo daļu nedēļas atpūtas ilgums septiņu dienu periodā nedrīkst būt īsāks par 42 stundām pēc kārtas. Šo noteikumu var nepiemērot, ja noteikts summētais darba laiks.

Atbilstoši Darba likuma 140.panta pirmajai daļai, ja darba rakstura dēļ nav iespējams ievērot attiecīgajam darbiniekam noteikto normālo dienas vai nedēļas darba laika ilgumu, darba devējs pēc konsultēšanās ar darbinieku pārstāvjiem var noteikt summēto darba laiku, lai darba laiks pārskata periodā nepārsniegtu attiecīgajam darbiniekam noteikto normālo darba laiku. Ja darbiniekam ir noteikts summētais darba laiks, darba devējam ir pienākums par to rakstveidā informēt darbinieku, norādot pārskata perioda ilgumu, kā arī laikus iepazīstināt darbinieku ar darba grafiku.

Šā panta ceturtā un sestā daļa paredz, ka summētā darba laika ietvaros jebkurā gadījumā aizliegts nodarbināt darbinieku ilgāk par 24 stundām pēc kārtas un 56 stundām nedēļā. Atpūtas laiku darbiniekam piešķir nekavējoties pēc darba veikšanas. Ja ir noteikts summētais darba laiks, darba devējs nodrošina, ka pārskata periodā diennakts atpūtas laiks nav īsāks par vidēji 12 stundām diennaktī un nedēļas atpūtas laiks nav īsāks par vidēji 35 stundām

nedēļā, ieskaitot diennakts atpūtas laiku.

No lietā iesniegtā Darba koplīguma 6.6.apakšpunkta izriet, ka lidojuma apkalpei (pilotiem un stjuartiem) ir noteikts summētais darba laiks, kas tiek plānots pēc uzņēmuma standartiem, kuri ir apstiprināti Civilās aviācijas aģentūrā.

Ņemot vērā, ka Aviokompānijas lidojumu apkalpes locekļi darbu veic summētā darba laika ietvaros, Aviokompānijai ir jāievēro Darba likuma 140.panta ceturtās daļas un sestās daļas noteikumi. Tādējādi pieteicējas atsaukšanās uz Darba likuma 143.pantu nav pamatota.

[9.1] Atbilstoši Darba koplīguma 6.6.3.apakšpunktam kopējais plānotais darba laiks apkalpes loceklim var būt: 56 stundas 7 secīgās dienās; 160 stundas 28 secīgās dienās; 1800 stundas 1 kalendārajā gadā.

Savukārt Darba koplīguma 6.6.12.apakšpunkts paredz, ka **nedēļas atpūtas laika ilgums kalendāra mēneša laikā tiek plānots šādi: vienu reizi mēnesī 3 kalendārās dienas pēc kārtas, pieņemot, ka darba nedēļa beidzas plkst.23.59; vienu reizi mēnesī 2 kalendārās dienas pēc kārtas, pieņemot, ka darba nedēļa beidzas plkst.23.59; atlikušajā kalendārā mēneša laikā nedēļas atpūtas laiks tiek plānots 48 stundas pēc kārtas, kas, darbiniekam piekrītot, var tikt samazinātas līdz 36 stundām.**

Pieteicēja norāda, ka Aviokompānijas pilotam */pers. J/* periodā no 2019.gada 13.augusta līdz 23.augustam nebija paredzēta iknedēļas atpūta mājas bāzē, darbinieks no 16.augusta līdz 18.augustam atradās darba braucienā Almati, pārtraukumu darbā nevar uzskatīt par iknedēļas atpūtu, turklāt, par atrašanos darba braucienā, darbiniekam laikā no 16.augusta līdz 18.augustam netiek aprēķināta darba samaksa.

No lietā iesniegtās 2019.gada augusta darba laika uzskaites tabeles konstatējams, ka */pers. J/* no 2.augusta līdz 3.augustam atpūtas ilgums bija divas kalendāras dienas pēc kārtas Rīgā, no 7.augusta līdz 8.augustam atpūtas ilgums bija divas kalendāras dienas pēc kārtas Rīgā, no 16.augusta līdz 17.augustam atpūtas ilgums bija divas kalendāras dienas pēc kārtas Rīgā un no 24.augusta līdz 27.augustam četras kalendārās dienas pēc kārtas Rīgā.

Pie minētiem apstākļiem tiesa nekonstatē Darba likuma 140.panta prasību un Darba koplīguma nosacījumu pārkāpumu. Līdz ar to pieteicējas arguments, ka Aviokompānija */pers. J/* nav nodrošinājusi iknedēļas brīvdienas nav pamatots.

Tāpat tiesa norāda, ka Regulas Nr.83/2014 ORO.FTL. 105.punkta 21) apakšpunkts definē „atpūtas periodu", kas ir ilgstošs, nepārtraukts un noteikts laika periods pēc vai pirms pienākumu veikšanas, kura laikā apkalpes loceklis ir atbrīvots no visiem pienākumiem, dežūras un rezerves. Savukārt šīs regulas ORO.FTL.235.punkta a) un b) apakšpunkts nosaka minimālo atpūtas periodu mājas bāzē un ārpus mājas bāzes. Arī noteikumu Nr.505 45.1.apakšpunkts paredz, ka gaisa kuģa ekspluatants, neskaitot ikgadējo atvaļinājumu, piešķir gaisa kuģa apkalpes loceklim, iepriekš par to paziņojot, no visiem pienākumiem brīvas dienas ne mazāk kā septiņas dienas pēc vietējā laika katrā kalendāra mēnesī.

No minētā izriet, ka ne Darba likumā, ne citos normatīvajos aktos nav noteikts, ka darbiniekam iknedēļas atpūta piešķirama tikai „mājas bāzē".

[9.2] Pieteicēja norāda, ka Aviokompānijas pilots */pers. I/* periodā no 2019.gada 3.jūnija līdz 10.jūnijam bija nodarbināts bez minimālās iknedēļas atpūtas ar divām vietējām naktīm mājas bāzē, darbinieks ziņoja par nogurumu, plānotais darba grafiks pārkāpj atļauto nodarbinātības laiku 56 stundas, jo faktiski ir nostrādātas 56 stundas un 44 minūtes.

No lietā iesniegtās 2019.gada jūnija darba laika uzskaites tabeles konstatējams, ka */pers. I/* no 3.jūnija līdz 10.jūnijam nav bijis nodarbināts vairāk par 56 stundām nedēļā.

Ņemot vērā, ka lidojumu apkalpes locekļiem ir noteikts summētai darba laiks un Darba likumā nav noteikts, ka darba devējam summētā darba laika ietvaros ir jānodrošina darbiniekam atpūtas laiks septiņu dienu ietvarā, tiesa piekrīt Inspekcijas norādītajam, ka atbilstoši Darba likumā noteiktajam Aviokompānijai ir tiesības darbiniekam nodrošināt atpūtu arī pēc septiņām darba dienām, ja tiek ievērots, ka darbinieks netiek nodarbināts ilgāk par 24 stundām pēc kārtas un 56 stundām nedēļā.

[9.3] Apkopojot iepriekš konstatētos faktiskos un tiesiskos apstākļus, tiesa atzīst, ka Aviokompānija attiecībā uz */pers. J/* un /pers. I/ nav pārkāpusi Darba likuma 140.panta ceturtajā daļā noteiktās prasības.

[10] Pieteicēja, atsaucoties uz Darba likuma 137. un 143.pantu, uzskata, ka Aviokompānijas darba laika uzskaite neatbilst /pers. K/ faktiskajam darba laikam un viņam nav nodrošinātas iknedēļas brīvdienas.

Pieteicēja norāda, ka /pers. K/ 2019.gada 1.maijā darba laiks tika reģistrēts tikai līdz plkst.01.30, kaut faktiski viņš strādāja ilgāk, jo pēc motoru izslēgšanas viņš atradies lidmašīnā vēl 30 minūtes, gaidot lidmašīnas tīrīšanu, bagāžas izkraušanu, apkalpes transportēšanu uz termināla un vēl 20 minūtes kamēr izgāja pasu un muitas kontroli, pēc tam vēl 30 minūtes gaidīja transportu uz viesnīcu un tika transportēts uz viesnīcu. 2019.gada 3.maijā */pers. K/* par nereģistrēto darba laiku iesniedza ziņojumu. Turklāt darbiniekam 2019.gada 1.maijs un 2.maijs reģistrēts kā pārtraukums, par kuru nav aprēķināta ne darba samaksa, ne dienas nauda, kaut gan darbinieks ir atradies darba braucienā. Tāpat darbiniekam 2019.gada 3.maijā darba devējs uzdeva par pienākumu uzsākt darbu 2 stundas pirms faktiskās izlidošanas, bet reģistrēja darbu tikai 1 stundu un 20 minūtes pirms faktiskās izlidošanas.

Tiesa secina, ka norādītie apstākļi pēc būtības ir tādi paši kā iepriekš minētās /pers. H/ gadījumā, kad izreģistrēšanās kavēšana notika lidostas teritorijā, gaidot autobusu un šķērsojot pasu kontroli, kā arī */pers. G/* gadījumā, kad izbraukšana no viesnīcas uz lidostu tika paredzēta pirms iereģistrēšanā laika. Līdz ar to arī /pers. K/ gadījumā ir piemērojamas tās pašas tiesību normas un tie paši argumenti. Proti, apkalpes locekļa atrašanās lidostas teritorijā, gaidot transportu un šķērsojot robežpunktu, Regulas Nr.83/2014 izpratnē nav atzīstama par darba periodu. Savukārt laiks, kas pavadīts, veicot vietēju pārvietošanu no atpūtas vietas uz vietu, kur tiks sākta pienākumu izpilde, nav ieskaitāms pozicionēšanas darbā.

Arī attiecībā uz pārtraukumu darbā no 2019.gada 1.maija līdz 2.maijam tiesa atkārtoti norāda, ka neviens tiesību akts neuzliek Aviokompānijai par pienākumu gaisa kuģa apkalpes loceklim nodrošināt atpūtas periodu tikai mājas bāzē.

Pie minētiem apstākļiem /pers. K/ gadījumā tiesa nekonstatē Aviokompānijas rīcībā Darba likuma 137. un 140.panta ceturtās daļas prasību pārkāpumus.

[11] Saskaņā ar Darba likuma 67.panta pirmo daļu darbinieks, kas veic nakts darbu, saņem piemaksu ne mazāk kā 50 procentu apmērā no viņam noteiktās stundas vai dienas algas likmes, bet, ja nolīgta akorda alga, — piemaksu ne mazāk kā 50 procentu apmērā no akorddarba izcenojuma par paveiktā darba daudzumu.

Pieteicēja norāda, ka gaisa kuģa apkalpes locekļu nereģistrētais darba laiks tai skaitā ir iekritis arī nakts darba laikā, tāpēc Aviokompānija pārkāpusi Darba likuma 67.panta prasības, neaprēķinot darbiniekiem piemaksu par nakts darbu.

Tā kā tiesa nav atzinusi darba laika uzskaites pārkāpumus Aviokompāniju rīcībā, nav pamatots arī pieteicējas arguments, ka Aviokompānijas nav ievērojušas Darba likuma 67.panta prasības.

[12] Aviokompāniju paskaidrojumos paustais viedoklis, ka tiesvedība izbeidzama, nav pamatots. Pirmkārt, Aviokompānijas lūdz izbeigt tiesvedību tādēļ, ka prasījums par administratīvā pārkāpuma lietvedības kontroli nav administratīvās tiesas kompetencē. Taču jau lietas ierosināšanas stadijā noskaidrots, ka pieteicēja šajā lietā neizsaka prasījumu par administratīvā pārkāpuma lietvedības kontroli. Līdz ar to Aviokompāniju norādītais arguments tiesvedības izbeigšanai neatbilst lietā izteiktajam prasījumam. Otrkārt, Aviokompānijas lūdz izbeigt tiesvedību tādēļ, ka inspekcijai Valsts darba inspekcijas likuma 5.panta otrās daļas 6.punkta piemērošanā ir rīcības brīvība. Taču iestādes rīcības brīvības esība ierobežo vienīgi tiesas kompetenci

sprieduma rezolutīvajā daļā uzdot iestādei izdot konkrēta satura administratīvo aktu (*Administratīvā procesa likuma 254.panta otrā un trešā daļa*), nevis ir šķērslis prasījuma par administratīvā akta izdošanu pieļaujamībai. Līdz ar to tiesa noraida Aviokompānijas lūgumu par tiesvedības izbeigšanu.

[13] Apkopojot iepriekš secināto, tiesa atzīst, ka pieteikums ir noraidāms. Līdz ar to arī nav pamata uzdot inspekcijai izdot rīkojumu, ar kuru Aviokompānijām tiktu uzlikts par pienākumu gaisa kuģa apkalpes locekļiem nodrošināt tiesības, kas nav paredzētas atbilstošās tiesību normās.

[14] Kā ir atzīts Augstākās tiesas judikatūrā, tiesai nav pienākuma detalizēti atrunāt jebkuru argumentu. Tiesai ir atļauts izvērtēt argumentus, kurus tā uzskata par nozīmīgiem no tiesību viedokļa (*sk. Augstākās tiesas 2010.gada 11.marta sprieduma lietā Nr.SKA–66/2010 14.punktu, 2012.gada 21.februāra rīcības sēdes lēmuma lietā Nr.SKA–186/2012 10.punktu*). Līdz ar to tiesa nesniedz detalizētu novērtējumu katram pieteicējas un atbildētājas norādītajam argumentam, bet gan lietā būtiskākajiem.

Rezolutīvā daļa

Pamatojoties uz Administratīvā procesa likuma 246.-251.pantu un 289.-291.pantu, tiesa

nosprieda

noraidīt Latvijas Aviācijas Arodbiedrības pieteikumu par pienākuma uzlikšanu Valsts darba inspekcijai izdot rīkojumu darba devējiem - akciju sabiedrībai „Air Baltic Corporation" un akciju sabiedrībai „Aviation Crew Resources" - nodrošināt Darba likuma 67., 137., 140.panta ceturtās daļas un 143.panta ievērošanu.

Spriedumu var pārsūdzēt Administratīvajā apgabaltiesā viena mēneša laikā no tā sastādīšanas dienas, iesniedzot apelācijas sūdzību Administratīvās rajona tiesas Rīgas tiesu namā.

Tiesnese L.Andersone