**Izdienas pensijas piešķiršana personai, kura tiešā veidā nodarbināta gaisa kuģa tehnisko apkopju veikšanā**

Ar Latvijas Republikas Ministru Padomes 1992.gada 26.marta lēmumu Nr. 104 „Par izdienas pensijām” apstiprinātā Nolikuma par izdienas pensijām 2.1.3.apakšpunktā lietotais jēdziens „gaisa kuģu tehniskā apkope” pats par sevi norāda uz to, ka ar to saprotama tieši tehniska, nevis jebkāda cita apkope, tāpat jēdziens ietver tieši konkrēta objekta – gaisa kuģa –, nevis jebkuras citas aviācijas tehnikas, apkopi.

Gaisa kuģa tehniskā apkope nozīmē visu to tehnisko darbu veikšanu, kuri tieši ietekmē gaisa kuģa drošu ekspluatāciju un lidojumderīgumu. Tieši tas padara šos darbus par tādiem, kuri veicami paaugstināta riska apstākļos un kuriem raksturīga pastiprināta atbildība, tādēļ personai, kas tos veic, nepieciešamas speciālas zināšanas un profesionālās iemaņas, kā arī atbilstoša sertifikācija (atļauja) šī darba veikšanai.

Tādējādi, lai secinātu, ka persona ir veikusi „gaisa kuģu tehniskās apkopes” darbus, jākonstatē, ka persona kā inženiertehniskais darbinieks pilnu darbadienu nodarbojās tieši ar gaisa kuģu tehnisko apkopi. Proti, lai iegūtu tiesības uz izdienas pensiju, nav pietiekami konstatēt, ka inženiertehniskais darbinieks bijis tikai saistīts ar gaisa kuģu tehnisko apkopi. Šīs normas piemērošanai būtiski ir tas, ka attiecīgā persona pati pilnu darbadienu veikusi gaisa kuģu tehnisko apkopi tiesību normā norādītajās vietās.

**Latvijas Republikas Senāta**

**Administratīvo lietu departamenta**

**2021.gada 22.decembra**

**SPRIEDUMS**

**Lieta Nr. A420277015, SKA-12/2021**

[ECLI:LV:AT:2021:1222.A420277015.9.S](https://manas.tiesas.lv/eTiesasMvc/eclinolemumi/ECLI:LV:AT:2021:1222.A420277015.9.S)

Tiesa šādā sastāvā: senatores Anita Kovaļevska, Līvija Slica, Ieva Višķere

rakstveida procesā izskatīja administratīvo lietu, kas ierosināta, pamatojoties uz [pers. D] pieteikumu par Valsts sociālās apdrošināšanas aģentūras 2015.gada 20.jūlija lēmuma Nr. 11-6/5093 atcelšanu, sakarā ar [pers. D] kasācijas sūdzību par Administratīvās apgabaltiesas 2017.gada 21.novembra spriedumu.

**Aprakstošā daļa**

[1] Pieteicējam [pers. D] no 1993.gada 2.decembra piešķirta izdienas pensija kā lidotājam saskaņā ar Nolikumu par izdienas pensijām, kas apstiprināts ar Latvijas Republikas Ministru Padomes 1992.gada 26.marta lēmumu Nr. 104 „Par izdienas pensijām” (turpmāk – Nolikums par izdienas pensijām).

Ar Valsts sociālās apdrošināšanas aģentūras (turpmāk – aģentūra) 2015.gada 20.jūlija lēmumu kā galīgo administratīvo aktu pieteicējam konstatēta izdienas pensijas pārmaksa 11 587,09 *euro* par periodu no 2012.gada 1.maija līdz 2015.gada 31.martam. Lēmumā secināts, ka pieteicējs šajā periodā strādāja profesijā, kas dod tiesības uz izdienas pensiju, un līdz ar to viņam nebija tiesību šajā laikā saņemt izdienas pensiju.

Iebilstot pret šo lēmumu, pieteicējs vērsās tiesā ar pieteikumu par tā atcelšanu.

[2] Ar Administratīvās rajona tiesas 2016.gada 3.maija spriedumu pieteikums apmierināts. Savukārt ar Administratīvās apgabaltiesas 2017.gada 21.novembra spriedumu pieteikums noraidīts. Apgabaltiesas spriedums pamatots ar turpmāk minētajiem apsvērumiem.

[2.1] Lietā ir strīds par to, vai aģentūra pamatoti pārtraukusi izdienas pensijas izmaksu pieteicējam saskaņā ar Nolikuma par izdienas pensijām 1.7.apakšpunktu un pieprasījusi atmaksāt izmaksāto pensiju par laiku no 2012.gada 1.maija līdz 2015.gada 31.martam, kurā iestādes ieskatā pieteicējs strādājis profesijā, kas dod tiesības uz izdienas pensiju atbilstoši šā nolikuma 2.1.3.apakšpunktam.

[2.2] Saskaņā ar Nolikuma par izdienas pensijām 1.7.apakšpunktu, ja persona, kurai piešķirta izdienas pensija saskaņā ar šo nolikumu, atgriežas darbā profesijās, kas dod tiesības uz izdienas pensiju, piešķirtās izdienas pensijas izmaksa tiek pārtraukta. Nolikuma 2.1.apakšpunkts reglamentē izdienas pensijas aviācijas darbiniekiem. Atbilstoši 2.1.3.apakšpunktā minētajam izdienas pensija netiek piešķirta visiem aviācijas inženiertehniskajiem darbiniekiem. Tā tiek piešķirta tikai tiem darbiniekiem, kuriem paredzēta pastiprināta atbildība par gaisa kuģu (lidmašīnu, lidaparātu) apkalpošanu, tādējādi nodrošinot to ekspluatācijas un lidojumu drošību. Proti, izdienas pensija tiek piešķirta, ja inženiertehnisko darbinieku pienākumos ietilpst pilnu darbadienu veikt gaisa kuģu tehnisko apkopi dažādu profilu uzņēmumos, kas saistīti ar aviāciju, ja gaisa kuģu apkalpošana pilnu darbadienu tiek veikta lidlaukā, aviācijas uzņēmumā, aviācijas apvienībā.

[2.3] Lai noskaidrotu, vai persona ir veikusi darbu, kas atbilst Nolikumā par izdienas pensijām minētajām profesijām, ir izvērtējams šo darbu laikā spēkā esošais regulējums un ziņas par personas darbu. Izvērtējot lietas materiālos esošo informāciju, konstatējams, ka pieteicējs no 1998.gada ir nodarbināts AS „Air Baltic Corporation” Tehniskā departamenta mehāniķa un apkopes mehāniķa amatā. Visos lietā esošajos 2013.gada maija apkopes mehāniķa amata aprakstos ir norādīti identiski darba pienākumi un tiesības, kaut arī sākotnēji tika noteikts, ka šim amatam atbilstošais Ministru kabineta 2010.gada 18.maija noteikumu Nr. 461 „Noteikumi par Profesiju klasifikatoru, profesijai atbilstošiem pamatuzdevumiem un kvalifikācijas pamatprasībām un Profesiju klasifikatora lietošanas un aktualizēšanas kārtību” 1.pielikuma „Profesiju klasifikators” (turpmāk – Profesiju klasifikators) kods ir 311543 (gaisa kuģu tehniskās apkopes mehāniķis), bet vēlāk – 723101 (transporta mehāniķis). 2003.gada 4.augusta mehāniķa darba aprakstā un 2013.gada 15.maija apkopes mehāniķa amata aprakstā norādītie darba pienākumi daļēji sakrīt ar vairākām Profesiju klasifikatorā ietvertajām profesijām, tostarp gan inženiermehānikas speciālistu profesijām (atsevišķās grupas kods 3115), gan arī strādnieku – mehāniķu profesijām (atsevišķo grupu kodi 7231 un 7232).

[2.4] Pirmās instances tiesa nepareizi uz lietu attiecinājusi Eiropas Komisijas 2014.gada 26.novembra regulas (ES) Nr. 1321/2014 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu (turpmāk – regula Nr. 1321/2014) 2.pantā ietverto tehniskās apkopes definīciju. Tā kā šī regula stājās spēkā tikai 2015.gada 6.janvārī, tā nav attiecināma uz strīdus periodu šajā lietā. Noskaidrojot konkrētu jēdzienu skaidrojumu, būtu aplūkojama Komisijas 2003.gada 20.novembra regula (EK) Nr. 2042/2003 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu (turpmāk – regula Nr. 2042/2003). Līdz ar to arī Civilās aviācijas aģentūras 2016.gada 31.marta atzinums, ņemot vērā, ka tas pamatots ar regulu Nr. 1321/2014, ir vērtējams kritiski un lietā nav piemērojams, jo neattiecas uz strīdus periodu.

[2.5] Izskatāmajā lietā jāņem vērā, ka Nolikums par izdienas pensijām pieņemts 1992.gadā. Laika gaitā ir būtiski mainījušās tehnoloģijas un tehniskie paņēmieni, faktiskie apstākļi konkrētajā nozarē, tiesiskais regulējums un līdz ar to arī izpratne par jēdzienu saturu. Piemēram, likuma „Par aviāciju” 22.pants, reglamentējot tiesības būvēt gaisa kuģi un veikt tā tehnisko apkopi (remontu), sākotnēji noteica, ka Latvijas Republikas teritorijā tiesības būvēt un pārbūvēt gaisa kuģi, izgatavot gaisa kuģa atsevišķas daļas, ierīces un palīgierīces un veikt gaisa kuģu tehnisko apkopi (remontu) ir personām, kas Civilās aviācijas administrācijas noteiktajā kārtībā ir sertificētas. Taču šobrīd 22.panta pirmā daļa paredz, ka gaisa kuģu būvēšana un pārbūvēšana, atsevišķu gaisa kuģa daļu, ierīču un palīgierīču izgatavošana un gaisa kuģu tehniskā apkope (remonts) veicama Ministru kabineta noteiktajā kārtībā. Ministru kabineta 2006.gada 15.augusta noteikumi Nr. 661 „Kārtība, kādā veicama civilās aviācijas gaisa kuģu būvēšana un pārbūvēšana, atsevišķa gaisa kuģa daļu, ierīču un palīgierīču izgatavošana un gaisa kuģu tehniskā apkope (remonts)” (turpmāk – Tehniskās apkopes noteikumi) citstarp noteic gaisa kuģu tehniskās apkopes (remonta) kārtību. No noteikumu IV nodaļas izriet, ka gaisa kuģa tehniskā apkope ir darbi, kurus veic gaisa kuģim tā ekspluatācijas procesā, lai uzturētu gaisa kuģa pastāvīgu derīgumu lidojumiem; gaisa kuģa tehniskā apkope ietver: gaisa kuģa plānoto tehnisko apkopi; darbus, kurus veic, lai izpildītu gaisa kuģa izgatavotāja, projektētāja un projektētāja valsts izdotos lidotspējas norādījumus; gaisa kuģa remontu un kapitālo remontu; gaisa kuģa pārbūvi (modifikācijas); gaisa kuģa defektu un bojājumu novēršanu. Minētie noteikumi noteic arī to, ka tehnisko apkopi var veikt atbilstoši sertificētas fiziskas personas, fiziskas personas un komersanti, kas saņēmuši atbilstošas atļaujas, taču noteikumi nenosauc konkrētas profesijas (amatus) personām, kuras veic gaisa kuģu tehnisko apkopi.

[2.6] Lietā konstatētajos apstākļos pareizs ir aģentūras secinājums, ka laikā no 2012.gada 1.maija līdz 2015.gada 31.martam pieteicējs ir strādājis profesijā, kas atbilstoši Nolikuma par izdienas pensijām 2.1.3.apakšpunktam dod tiesības uz izdienas pensiju kā aviācijas mehāniķim. Tas secināms no AS „Air Baltic Corporation” 2003.gada 4.augusta Tehniskā departamenta mehāniķa darba aprakstā un 2013.gada 15.maija apkopes mehāniķa amata aprakstā ietvertajiem darba pienākumiem. No lietā iegūtajām ziņām nav secināms, ka pieteicēja amata pienākumi tikuši mainīti apstākļos, kad darba devējs secināja, ka pieteicēja amats atbilst citam Profesiju klasifikatora kodam. Profesijas kodam nav izšķirošas nozīmes strīdus jautājuma izlemšanā. Pieteicēja gadījumā konstatējams, ka viņš pilnu darba dienu ir strādājis lidlaukā un viņa kā mehāniķa un apkopes mehāniķa darba pienākumi bija saistīti ar gaisa kuģu tehnisko apkopi. Vienlaikus AS „Air Baltic Corporation” 2015.gada 11.jūnija izziņā un 2016.gada 16.maija vēstulē norādītais par pieteicēja galvenajiem darba pienākumiem tikai daļēji atbilst pieteicēja amata aprakstā norādītajiem darba pienākumiem. Turklāt darba devējs nav sniedzis nekādu izskaidrojumu, kad un kādu apsvērumu dēļ noticis pieteicēja darba pienākumu apjoma sašaurinājums. Pamatojuma neesības dēļ minētajās izziņās sniegtā informācija vērtējama kritiski, un konkrētajā gadījumā iespējama situācija, ka izziņas sniegtas un arī profesijas kods pieteicēja amatam mainīts, lai nepieļautu izdienas pensijas izmaksas pārtraukšanu.

[3] Pieteicējs par apgabaltiesas spriedumu iesniedza kasācijas sūdzību, norādot turpmāk minēto.

[3.1] Apgabaltiesa nav objektīvi un pietiekami izvērtējusi lietas faktiskos un tiesiskos apstākļus, iesniegtos pierādījumus. Tiesa ir nekorekti interpretējusi ar izskatāmo jautājumu saistītos nacionālos un starptautiskos tiesību aktus, kā arī ekspertu (Civilās aviācijas aģentūras) atzinumu. Tiesa nav ņēmusi vērā, ka atbilstoši likuma „Par valsts pensijām” pārejas noteikumu 12.punktam ar 1999.gada 1.janvāri ir pārtraukta apdrošināšanas stāža noteikšana, kas dod tiesības uz izdienas pensiju saskaņā ar Nolikumu par izdienas pensijām.

[3.2] Apkopes mehāniķa darbs nav saistīts ar profesionālo iemaņu zudumu vai sociālo bīstamību, un darbs šajā profesijā nedod tiesības uz izdienas pensiju saskaņā ar Nolikuma par izdienas pensijām 2.1.3.apakšpunktu. Pieteicēja kā apkopes mehāniķa darba pienākumi nebija saistīti ar gaisa kuģu tehnisko apkopi. Gaisa kuģu tehnisko apkopi veic aviācijas nozarē nodarbinātie attiecīgie speciālisti, kuriem izvirzītas noteiktas kvalifikācijas un zināšanu prasības, ko tiesa nav ņēmusi vērā. Arī Civilās aviācijas aģentūra savā atzinumā ir norādījusi, ka pieteicēja amata aprakstos iekļautie darba pienākumi nav klasificējami kā gaisa kuģu tehniskā apkope. Proti, tādi papildu pakalpojumu veidi kā gaisa kuģu mazgāšana, pretapledojuma apstrāde, smēru, šķidrumu un gāzu sagatavošana un pieliešana, krāsošanas darbi un aprīkojuma (agregātu, tehnisko mašīnu, lokšņu metāla, palīgmateriālu), kas nepieciešams, lai nodrošinātu gaisa kuģu tehnisko apkopi, remontdarbi un tehniskās apkopes netiek uzskatīti par gaisa kuģu tehnisko apkopi.

[3.3] Laikā no 2015.gada 5.janvāra līdz 31.martam regula Nr. 1321/2014 bija attiecināma uz lietu. Savukārt līdz tam spēkā bija regula Nr. 2042/2003, un tajā ietvertā gaisa kuģu tehniskās apkopes definīcija bija identiska regulā Nr. 1321/2014 ietvertajai.

[3.4] Apgabaltiesa nav ņēmusi vērā, ka aģentūrai līdz 2015.gada 25.martam nebija šaubu par to, ka pieteicējs strādā apkopes mehāniķa amatā un veic pienākumus, kas neietilpst profesijā, kas dod tiesības uz izdienas pensiju. Aģentūra pretēju konstatējumu izdarījusi, tikai pamatojoties uz Valsts ieņēmumu dienesta nekvalificēto secinājumu par pieteicēja amatu, kurš ir balstīts uz AS „Air Baltic Corporation” kļūdaini uzrādīto pieteicēja profesijas kodu (kas pēc tam tika precizēts), neņemot vērā visu ar lietu saistīto informāciju.

[3.5] AS „Air Baltic Corporation” 2016.gada 16.maija vēstule bija informatīva – par pieteicēja galvenajiem darba pienākumiem. Tā nav uzskatāma par jaunu amata aprakstu, izmaiņām darba pienākumos. Tiesa lietas izskatīšanas laikā to neprecizēja, neizvērtēja visus ar lietu saistītos dokumentus.

[3.6] Apgabaltiesa vilcinājās ar lietas izskatīšanu, aizbildinoties ar jautājuma sarežģītību, tiesneses prombūtni, atsevišķos gadījumos pat nebrīdinot par lietas izskatīšanas pagarināšanu un iemesliem. Tiesa, neskatoties uz lietas sarežģītību, nevēlējās izskatīt lietu tiesas sēdē.

[4] Aģentūra paskaidrojumā par kasācijas sūdzību norāda, ka tā ir nepamatota.

[5] Pēc Senāta lūguma viedokli par Nolikuma par izdienas pensijām 1.7.apakšpunkta jēgu un mērķi, tostarp kontekstā ar likuma „Par valsts pensijām” pārejas noteikumu 12.punktā minēto, sniedza aģentūra un Labklājības ministrija.

[5.1] Aģentūra sniedza viedokli, ka Nolikuma par izdienas pensijām 1.7.apakšpunkta piemērošana situācijā, kad speciālā stāža, kas dod tiesības uz izdienas pensiju, uzskaitīšana no 1999.gada ir pārtraukta, joprojām sasniedz šī regulējuma mērķi. Ja persona turpina strādāt profesijā, kas dod tiesības uz izdienas pensiju, tas nozīmē, ka persona nav zaudējusi darbspējas strādāt šajā profesijā, un valstij nav nepieciešams kompensēt profesionālo iemaņu zudumu vai sociālu bīstamību, izmaksājot izdienas pensiju.

[5.2] Labklājības ministrijas ieskatā tas, ka no 1999.gada 1.janvāra ir pārtraukta apdrošināšanas stāža noteikšana, kas dod tiesības uz izdienas pensiju saskaņā ar Nolikumu par izdienas pensijām, nozīmē: ja persona vairs nevar turpināt darbu, kas minēts nolikumā, tai joprojām ir tiesības uz izdienas pensiju par darbu, kas veikts līdz 1998.gada 31.decembrim un izraisījis priekšlaicīgu darbspēju zaudējumu. Savukārt, ja persona turpina strādāt profesijā, kas paredzēta nolikumā, persona nav zaudējusi darbspējas strādāt šādās profesijās, un valstij nav nepieciešams kompensēt profesionālo iemaņu vai darbspēju zaudējumu, izmaksājot izdienas pensiju, jo attiecīgais risks personai nav iestājies.

**Motīvu daļa**

[6] Apgabaltiesa ir atzinusi, ka pieteicēja kā mehāniķa un apkopes mehāniķa amata pienākumi atbilst Nolikuma par izdienas pensijām 2.1.3.apakšpunktā minētājām profesijām, tāpēc aģentūra pamatoti pārtraukusi izdienas pensijas izmaksu. Savukārt pieteicējs kasācijas sūdzībā iebilst, ka viņa darbs AS „Air Baltic Corporation” nebija saistīts ar gaisa kuģu tehnisko apkopi un nedod tiesības uz izdienas pensiju saskaņā ar Nolikumu par izdienas pensijām, bet apgabaltiesa nav objektīvi izvērtējusi lietas apstākļus un iesniegtos pierādījumus, kā arī nekorekti interpretējusi uz lietu attiecināmās tiesību normas.

Līdz ar to kasācijas tiesvedības ietvaros pārbaudāms, vai apgabaltiesa, atzīstot pieteicēja amatu par tādu, kas atbilstoši Nolikuma par izdienas pensijām 2.1.3.apakšpunktam dod tiesības uz izdienas pensiju, ir pieļāvusi kasācijas sūdzībā norādītos pārkāpumus.

[7] Nolikuma par izdienas pensijām 2.1.3.apakšpunkts noteic, ka tiesības uz izdienas pensiju neatkarīgi no uzņēmuma, iestādes un organizācijas resorpakļautības ir inženiertehniskajiem darbiniekiem, kuri ir: aviācijas tehniķi (mehāniķi, motoristi), meistari, inženieri, to cehu, maiņu, iecirkņu, dienestu un grupu priekšnieki, kuri apkalpo gaisa kuģus un citus lidaparātus. Šiem darbiniekiem ir tiesības uz izdienas pensiju, ja viņi gaisa kuģu tehnisko apkopi pilnu darbadienu veic lidlaukā (izņemot šo darbu veikšanu speciāli iekārtotās telpās ārpus lidlauka), aviācijas uzņēmumos, apvienībās, izmēģinājumu (kontrolizmēģinājumu) lidojumu vienībās, zinātniskās pētniecības un sporta aviācijas organizācijās, kā arī lidotāju un mācību lidojumu vienībās aviācijas mācību iestādēs.

Lai gan apgabaltiesa pamatoti norādījusi, ka saskaņā ar minēto normu izdienas pensija tiek piešķirta tikai tiem inženiertehniskajiem darbiniekiem, kuri pilnu darbdienu veikuši gaisa kuģu tehnisko apkopi un kuriem līdz ar to paredzēta pastiprināta atbildība par gaisa kuģu (lidmašīnu, lidaparātu) apkalpošanu, tādējādi nodrošinot to ekspluatācijas un lidojumu drošību, sprieduma tālākajā argumentācijā tiesa, nepareizi novērtējot pieteicēja darba pienākumus, nepamatoti paplašinājusi normā noteikto.

[8] Nolikuma par izdienas pensijām 2.1.3.apakšpunkta piemērošanai būtiska ir tieši jēdziena „gaisa kuģu tehniskā apkope” pareiza izpratne.

Apgabaltiesa, noskaidrojot šo jēdzienu, ir atsaukusies uz likumu „Par aviāciju” un Tehniskās apkopes noteikumiem, no kā izriet, ka gaisa kuģa tehniskā apkope ir darbi, kurus veic gaisa kuģim tā ekspluatācijas procesā, lai uzturētu gaisa kuģa pastāvīgu derīgumu lidojumiem (gaisa kuģa plānotā tehniskā apkope; darbi, kurus veic, lai izpildītu gaisa kuģa izgatavotāja, projektētāja un projektētāja valsts izdotos lidotspējas norādījumus; gaisa kuģa remonts un kapitālais remonts; gaisa kuģa pārbūve (modifikācijas); gaisa kuģa defektu un bojājumu novēršana), un gaisa kuģa apkopi var veikt atbilstoši sertificētas fiziskas personas un personas (fizikas un juridiskas), kas saņēmušas atbilstošas atļaujas. Lai gan apgabaltiesa ir norādījusi, ka jāņem vērā, ka laikā gaitā ir mainījusies jēdzienu izpratne, tomēr tiesa nav konkrēti paskaidrojusi, kas ir mainījies un kāda tam ir ietekme uz konkrēto lietu.

Likuma „Par aviāciju” sākotnējā redakcija (spēkā no 1993.gada 1.aprīļa) tika pieņemta neilgi pēc Nolikuma par izdienas pensijām pieņemšanas (1992.gada 26.martā) un jēdzienu izpratnes ziņā uzskatāma par vairāk pietuvinātu Nolikumā par izdienas pensijām lietotajiem jēdzieniem. Šā likuma 21. un 22.pantā bija noteikts, ka personām, kas veic civilās aviācijas gaisa kuģa tehnisko apkopi (remontu), ir pienākums to darīt saskaņā ar Satiksmes ministrijas Aviācijas departamenta izdotajiem un atzītajiem gaisa kuģa izgatavotājvalsts un izgatavotāja paredzētajiem ekspluatācijas un tehniskās apkopes (remonta) noteikumiem vai dotajiem norādījumiem un ekspluatācijas procesā uzturēt gaisa kuģi tādā stāvoklī, lai tas atbilstu normām, kas nosaka tā derīgumu lidojumiem. Saskaņā ar minētajām normām tiesības būvēt un pārbūvēt gaisa kuģi, izgatavot gaisa kuģa atsevišķas daļas, ierīces un palīgierīces un veikt gaisa kuģa tehnisko apkopi (remontu) bija personām, kas Aviācijas departamenta noteiktajā kārtībā ir sertificētas. Tādējādi Senāts nekonstatē, ka attiecībā uz gaisa kuģa tehnisko apkopi un personām, kas ir tiesīgas to veikt, normatīvajā regulējumā būtu bijušas būtiskas izmaiņas, ar kurām tiktu mainīta kāda strīdus jēdzienu izpratne. Apgabaltiesa no minētajām normām nav arī izdarījusi nekādus konkrētus secinājumus par to, kā saprotams Nolikumā par izdienas pensijām lietotais gaisa kuģu tehniskās apkopes jēdziens.

Jēdziens „gaisa kuģu tehniskā apkope” pats par sevi norāda uz to, ka ar to saprotama tieši tehniska (saistīta ar tehniskiem jautājumiem), nevis jebkāda cita apkope, tāpat jēdziens ietver tieši konkrēta objekta – gaisa kuģa –, nevis jebkuras citas aviācijas tehnikas, apkopi. Arī no likuma „Par aviāciju” (gan sākotnējā redakcijā, gan redakcijā, kas bija spēkā periodā, par kuru aģentūra noteikusi pieteicējam izdienas pensijas pārmaksu, un ir spēkā vēl šobrīd) lietotā jēdziena „tehniskā apkope (remonts)”, kā arī Tehniskās apkopes noteikumiem izriet, ka ar gaisa kuģa tehnisko apkopi ir saprotama tieši dažādu tehnisku (pamatā saistītu ar lidmašīnas vai tās sastāvdaļu remontu) darbu, kam nepieciešamas speciālas zināšanas un atbilstoša sertifikācija (vai atļauja), veikšana. Proti, gaisa kuģa tehniskā apkope nozīmē visu to tehnisko darbu veikšanu, kuri tieši ietekmē gaisa kuģa drošu ekspluatāciju un lidojumderīgumu. Tieši tas padara šos darbus par tādiem, kuri veicami paaugstināta riska apstākļos un kuriem raksturīga pastiprināta atbildība, tādēļ personai, kas tos veic, nepieciešamas speciālas zināšanas un profesionālās iemaņas.

Tādējādi, lai secinātu, ka pieteicējs ir veicis Nolikuma par izdienas pensijām 2.1.3.apakšpunktā minētos darbus, būtu jākonstatē, ka pieteicējs kā inženiertehniskais darbinieks pilnu darbadienu nodarbojās tieši ar gaisa kuģu tehnisko apkopi.

[9] Apgabaltiesa ir konstatējusi, ka pieteicējs bijis nodarbināts AS „Air Baltic Corporation” kā Tehniskā departamenta mehāniķis un apkopes mehāniķis, un, lai gan lietā ir vairāki pieteicēja amata apraksti un ticis mainīts profesijas kods, pieteicēja darba pienākumi visu laiku bijuši identiski un nav mainījušies. Proti, pieteicēja darba pienākumos citstarp ietilpa: veikt lidmašīnas ārpuses tīrīšanu; veikt lidmašīnas atledošanu; veikt lokšņu metāla un kompozītmateriālu remontu, kā arī nelielus krāsošanas darbus; veikt visa Tehniskā nodrošinājuma departamenta aprīkojuma remontu un periodisku tehnisko apkopi un tīrīšanu, kā arī jauna aprīkojuma izgatavošanu; veikt tehnisko mašīnu remontu, tehnisko apkopi un tīrīšanu; sagatavot visus nepieciešamos palīgmateriālus, smēres un šķidrumus, kas nepieciešami lidmašīnu tehniskās apkopes maiņai, veikt angāra uzkopšanu pirms nākamās maiņas ierašanās; sniegt palīdzību lidmašīnas tehniķiem; uzturēt Tehniskā nodrošinājuma departamenta ražošanas zonas tīras un kārtīgas; pēc Ražošanas vadītāja lūguma vadīt tehniskās apkopes GSG maiņās; veikt tehnisko apkopi agregātiem, kas tiek lietoti lidmašīnu tehniskās apkopes nolūkam, pēc tehniskās apkopes atjaunot un tīrīt visus agregātus.

No šiem amata pienākumiem apgabaltiesa secinājusi, ka pieteicējs pilnu darbadienu ir strādājis lidlaukā un viņa kā mehāniķa un apkopes mehāniķa darba pienākumi bija saistīti ar gaisa kuģu tehnisko apkopi, tādēļ uz pieteicēju attiecināms Nolikuma par izdienas pensijām 2.1.3.apakšpunkts. Tomēr Senāts turpmāk norādīto apsvērumu dēļ šādam apgabaltiesas secinājumam nevar piekrist.

[10] No uzskaitītajiem pieteicēja amata pienākumiem ir acīmredzams, ka tie pamatā ir saistīti ar Tehniskā nodrošinājuma departamenta aprīkojuma (nevis lidmašīnu) remontu un tehnisko apkopi, kā arī dažādu palīgdarbu, tostarp tādu, kas nepieciešami lidmašīnas tehniskās apkopes izpildīšanai, veikšanu. Arī pieteicējs, pirmās instances tiesas sēdē sniedzot paskaidrojumus par saviem darba pienākumiem, ir norādījis, ka viņš darbojas tādā kā palīggrupā, kas apkalpo lidmašīnas tehniķus, atbild par Tehniskā nodrošinājuma departamenta tehniku, instrumentiem, iekārtām, remontē dažādas iekārtas (vilcējus, pārvietojamos zemes strāvas ģeneratorus, bagāžas ratus, gaisa kompresorus, gaisa sildītājus, pārvietojamās kāpnes) un lidostas autoparkā esošās vieglās un smagās automašīnas, veic to apkopi, veic lidmašīnu tīrīšanu un ziemas periodā arī atledošanu, tīra un uzkopj angārus un teritorijas. Pieteicējs pamatdarbu veic darbnīcās, bet pēc lidmašīnas kapteiņa lēmuma un izsaukuma dodas uz lidlauku, kur veic lidmašīnas tīrīšanu, taču, ja ir saulains laiks, var pat nedēļu nedoties uz lidlauku. Savukārt par lidmašīnu tehnisko stāvokli atbild tehniķi, kuri ir ieguvuši attiecīgu izglītību un viņiem ir attiecīgas licences, tikai ar attiecīgām licencēm viņiem ir tiesības strādāt ar lidmašīnām, jo tas ir atbildīgs darbs, jāparakstās gandrīz par katru veikto darbību. Pieteicējs strādā atsevišķā virszemes nodaļā, kura var apkalpot jebkuru nozari, ne tikai aviāciju (*1.sējuma 116.-119.lapa*).

Apgabaltiesa, izdarot secinājumu par to, ka pieteicējs pilnu dienu strādājis lidlaukā un viņa pienākumi bijuši saistīti ar gaisa kuģu tehnisko apkopi, nav sniegusi nekādu vērtējamu pieteicēja pirmās instances tiesas sēdē sniegtajiem paskaidrojumiem, kuros pieteicējs apgalvo pretējo (to pieteicējs norādījis arī pieteikumā, paskaidrojumā par apelācijas sūdzību un kasācijas sūdzībā). No pieteicēja pienākumu izklāsta redzams, ka vienīgie pieteicēja amata pienākumi, kas tiešā veidā saistīti ar lidmašīnu apkalpošanu, ir lidmašīnas ārpuses tīrīšana un ziemas periodā – lidmašīnas atledošana, kas turklāt netiek veikti katru dienu. Apgabaltiesa nav sniegusi nekādu pamatojumu tam, kāpēc šie pieteicēja amata pienākumi būtu uzskatāmi par gaisa kuģu tehnisko apkopi, kas, kā jau iepriekš norādīts, nozīmē tieši tehnisku darbību veikšanu (tehniskā stāvokļa uzturēšanu atbilstoši drošas ekspluatācijas un lidojumderīguma prasībām – tehniskā stāvokļa pārbaude, remonts, pārbūve, defektu un bojājumu novēršana).

[11] Arī Civilās aviācijas aģentūra, kuras kompetencē citstarp ir civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošuma uzraudzība un gaisa kuģu tehniskās apkopes personāla apliecību izsniegšana (likuma „Par aviāciju” 6.panta otrā daļa), pēc pirmās instances tiesas lūguma izvērtējot pieteicēja amata pienākumus, savā viedoklī ir secinājusi, ka pieteicēja darba pienākumi nav klasificējami kā gaisa kuģu tehniskā apkope. Civilās aviācijas aģentūra norādījusi, ka pieteicēja darba pienākumi atbilst tām darbībām, kas saistītas ar virszemes apkalpošanu (angļu valodā *ground handling*), un nevar tikt uzskatītas par gaisa kuģu tehnisko apkalpi (angļu valodā *maintenance*), kas ir daļa no gaisa kuģu ekspluatācijas un saistīta ar gaisa kuģu lidojumderīguma uzturēšanu (*1.sējuma 107.lapa*).

Apgabaltiesa minēto viedokli nav izvērtējusi, uzskatot to par tādu, kas nav attiecināms uz izskatāmo lietu, jo Civilās aviācijas aģentūra to esot pamatojusi ar regulā Nr. 1321/2014 ietverto gaisa kuģu tehniskās apkopes definīciju, bet šī regula neesot attiecināma uz strīdus periodu lietā. Senāts šādam tiesas uzskatam nevar piekrist. Pirmkārt, Civilās aviācijas aģentūra sniegto atzinumu nav pamatojusi tikai ar regulu Nr. 1321/2014, bet gan atsaukusies uz to kā papildu informācijas avotu. Otrkārt, pieteicējs kasācijas sūdzībā pareizi norādījis, ka minētā regula vismaz daļā perioda, par kuru aģentūra konstatējusi pieteicējam izdienas pensijas pārmaksu, bija spēkā, bet pārējā strīdus perioda daļā spēkā esoša regula Nr. 2042/2003 ietvēra identisku gaisa kuģu tehniskās apkopes jēdziena definīciju. Turklāt apgabaltiesa nav ņēmusi vērā, ka, nosakot, vai pieteicējam ir tiesības uz izdienas pensiju atbilstoši Nolikuma par izdienas pensijām 2.1.3.apakšpunktam, normā ietvertā gaisa kuģu tehniskās apkopes jēdziena noskaidrošanai faktiski izmantojami visi tiesību avoti, kuri bijuši aktuāli laikā no Nolikuma par izdienas pensiju pieņemšanas. Tādējādi apgabaltiesas sniegtais pamatojums nevar būt pamats Civilās aviācijas aģentūras sniegtā viedokļa attiecināmības uz izskatāmo lietu apšaubīšanai. Tiesa nav sniegusi loģisku un saprotamu pamatojumu, kāpēc šim viedoklim, kuru sniegusi par aviāciju valstī atbildīgā iestāde un kuras objektivitātes un neitralitātes apšaubīšanai nav nekāda pamata, lietā nav nozīmes.

[12] Tāpat, secinot, ka pieteicēja amata pienākumi kā mehāniķim un apkopes mehāniķim *bija saistīti* ar gaisa kuģu tehnisko apkopi, apgabaltiesa nav ievērojusi to, ka no Nolikuma par izdienas pensijām 2.1.3.apakšpunkta izriet, ka, lai iegūtu tiesības uz izdienas pensiju, nav pietiekami konstatēt, ka inženiertehniskais darbinieks bijis tikai saistīts ar gaisa kuģu tehnisko apkopi. Šīs normas piemērošanai būtiski ir tas, ka attiecīgā persona pati pilnu darbadienu ir veikusi gaisa kuģu tehnisko apkopi normā norādītajās vietās (lidlaukā (izņemot šo darbu veikšanu speciāli iekārtotās telpās ārpus lidlauka), aviācijas uzņēmumos, apvienībās, izmēģinājumu (kontrolizmēģinājumu) lidojumu vienībās, zinātniskās pētniecības un sporta aviācijas organizācijās, kā arī lidotāju un mācību lidojumu vienībās aviācijas mācību iestādēs).

To papildus apliecina arī neilgi pirms Nolikuma par izdienas pensijām spēkā esošais PSRS regulējums, no kura, kā norādīts arī Labklājības ministrijas sniegtajā viedoklī, lielā mērā pārņemti šajā nolikumā minētie izdienas pensijas piešķiršanas kritēriji un profesiju dalījums. Nolikums par kārtību, kādā piešķir un izmaksā izdienas pensijas atsevišķām civilās aviācijas darbinieku un izmēģinājuma lidojumu personāla kategorijām, bija apstiprināts ar PSRS Ministru padomes 1987.gada 11.decembra lēmumu Nr. 1412. Šajā nolikumā izdienas pensijas, tāpat kā Nolikumā par izdienas pensijām, bija paredzētas lidotājiem un tiem pielīdzinātajiem darbiniekiem, darbiniekiem ar dispečera apliecību, kuri vada gaisa kuģu lidojumus, kā arī inženiertehniskajiem darbiniekiem, kuri veic gaisa kuģu tehnisko apkopi (*pieejams:* [*https://legalacts.ru/doc/postanovlenie-sovmina-sssr-ot-11121987-n-1412-o-dalneishem/*](https://legalacts.ru/doc/postanovlenie-sovmina-sssr-ot-11121987-n-1412-o-dalneishem/)). Šā nolikuma 11.punktā bija noteikts, ka inženiertehniskajiem darbiniekiem, lai tiem būtu tiesības uz izdienas pensiju, jābūt nepastarpināti jeb tieši nodarbinātiem (krievu valodā *непосредственно занятым*) gaisa kuģu tehniskajā apkopē.

Ievērojot minēto, nav pamata uzskatīt, ka tiesību uz izdienas pensiju iegūšanai būtu pietiekami, ka personas darbi ir bijuši saistīti ar gaisa kuģu tehnisko apkopi. Nepieciešams konstatēt, ka tieši persona, kura pretendē uz izdienas pensiju, pati pilnu darbadienu ir veikusi gaisa kuģu tehnisko apkopi, taču pārsūdzētajā spriedumā nav šāda konstatējuma. Līdz ar to apgabaltiesa nepamatoti plaši interpretējusi Nolikuma par izdienas pensijām 2.1.3.apakšpunktu.

[13] Apgabaltiesa pamatoti norādījusi, ka Profesiju klasifikatoram, kura mērķis bija nodrošināt starptautiskai praksei atbilstošu darbaspēka uzskaiti un salīdzināšanu, nevis kalpot par avotu tiesību uz izdienas pensiju noteikšanai, šajā lietā nav izšķirošas nozīmes, tomēr pati piešķīrusi tam nepamatoti lielu nozīmi. Faktiski tiesa, secinot, ka pieteicēja darba devējs ir mainījis pieteicēja amata profesijas kodu, un nepiekrītot, ka tas varējis notikt personāla kļūdas dēļ, uzskatījusi, ka pieteicēja darba devējs tā rīkojies, lai nepieļautu pieteicēja izdienas pensijas izmaksas pārtraukšanu. Tomēr tiesa nav norādījusi uz pierādījumiem, kas to apstiprinātu.

[14] Rezumējot minēto, Senāts secina, ka apgabaltiesa nav pareizi interpretējusi Nolikuma par izdienas pensijām 2.1.3.apakšpunktu un nav pienācīgi pārbaudījusi un izvērtējusi lietas apstākļus un lietā esošos pierādījumus. Tā kā tas pats par sevi ir novedis pie lietas nepareizas izspriešanas un ir pamats sprieduma atcelšanai, Senāts procesuālās ekonomijas nolūkā nevērtē pārējos kasācijas sūdzības argumentus.

Līdz ar to pārsūdzētais spriedums ir atceļams, bet lieta nosūtāma apgabaltiesai jaunai izskatīšanai.

**Rezolutīvā daļa**

Pamatojoties uz Administratīvā procesa likuma 129.1panta pirmās daļas 1.punktu, 348.panta pirmās daļas 2.punktu un 351.pantu, Senāts

**nosprieda**

atcelt Administratīvās apgabaltiesas 2017.gada 21.novembra spriedumu un nosūtīt lietu jaunai izskatīšanai Administratīvajai apgabaltiesai.

Atmaksāt [pers. D] drošības naudu 70 *euro*.

Spriedums nav pārsūdzams.