ВЕРХОВНЫЙ СУД РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Дело № АПЛ24-277

А П Е Л Л Я Ц И О Н Н О Е О П Р Е Д Е Л Е Н И Е

г. Москва 8 августа 2024 г.

Апелляционная коллегия Верховного Суда Российской Федерации в составе

председательствующего	Зайцева В.Ю.,
членов коллегии	Зинченко И.Н.,
	Крупнова И.В.
при секретаре	Иванове В.Н.
с участием прокурора	Слободина С.А.

рассмотрела в открытом судебном заседании административное дело по административному исковому заявлению Кеангели Виктора Марковича о признании недействующим пункта 2.16 Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полётов (полётным диспетчерам) гражданской авиации», утверждённых приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 сентября 2008 г. № 147,

по апелляционной жалобе Кеангели В.М. на решение Верховного Суда Российской Федерации от 20 мая 2024 г. по делу № АКПИ24-202, которым в удовлетворении административного искового заявления отказано.

Заслушав доклад судьи Верховного Суда Российской Федерации Зинченко И.Н., объяснения Кеангели В.М. и его представителя Горлова К.В., поддержавших доводы апелляционной жалобы, возражения относительно доводов апелляционной жалобы представителя Министерства транспорта Российской Федерации Козикова Д.Д., заключение прокурора Генеральной

прокуратуры Российской Федерации Слободина С.А., полагавшего апелляционную жалобу необоснованной,

Апелляционная коллегия Верховного Суда Российской Федерации

установила:

12 сентября 2008 г. Министерство транспорта Российской Федерации (далее также – Минтранс России) приказом № 147 утвердило Федеральные авиационные правила «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полётов (полётным диспетчерам) гражданской авиации» (далее – Правила).

Нормативный правовой акт зарегистрирован в Министерстве юстиции Российской Федерации (далее – Минюст России) 20 ноября 2008 г., № 12701, опубликован 1 декабря 2008 г. в Бюллетене нормативных актов федеральных органов исполнительной власти, № 48.

Пунктом 2.16 Правил закреплено, что не допускается к выполнению функций второго пилота воздушного судна, занятого в международных коммерческих воздушных перевозках, лицо, достигшее возраста 65 лет.

Кеангели В.М. обратился в Верховный Суд Российской Федерации с административным исковым заявлением о признании недействующим пункта 2.16 Правил, ссылаясь на то, что данная правовая норма не соответствует части 3 статьи 17, статье 37, части 3 статьи 55 Конституции Российской Федерации, статьям 2 и 3 Трудового кодекса Российской Федерации (далее – ТК РФ), иным положениям Правил. Указал, что оспариваемый пункт ограничивает права пилотов воздушного судна, занятых в международных коммерческих воздушных перевозках, на свободное распоряжение своими способностями к труду и получение повышенного размера оплаты труда по достижении ими возраста 65 лет, что приводит к дискриминации в сфере трудовых отношений.

Нарушение своих прав Кеангели В.М. связывает с тем, что является действующим пилотом ПАО «Аэрофлот – российские авиалинии», имеет лётное свидетельство, медицинское заключение о годности к выполнению функций линейного пилота и свидетельство о необходимом уровне знаний английского языка, однако по достижении им 65-летнего возраста работодатель перестал привлекать его в качестве второго пилота для выполнения международных коммерческих перевозок. В настоящее время на основании оспариваемой нормы он может выполнять полёты исключительно над территорией Российской Федерации.

Административный ответчик Минтранс России и заинтересованное лицо Минюст России административный иск не признали, в письменных возражениях указав, что Правила изданы уполномоченным федеральным органом исполнительной власти, соответствуют действующему законодательству, приняты в соответствии с нормами международного права, права и законные интересы административного истца не нарушают.

Решением Верховного Суда Российской Федерации от 20 мая 2024 г. в удовлетворении административного искового заявления Кеангели В.М. отказано.

Не согласившись с таким решением суда первой инстанции, административный истец направил апелляционную жалобу, в которой просит его отменить и принять по делу новое решение об удовлетворении административного иска в связи с несоответствием выводов суда, изложенных в решении, обстоятельствам административного дела, нарушением судом норм материального права. Полагает, что международные полёты ничем не отличаются от полётов над территорией Российской Федерации, в связи с чем установление в оспариваемой норме возрастного ограничения для второго пилота воздушного судна исключительно для случаев международных коммерческих воздушных перевозок носит дискриминационный характер, влечёт нарушение его трудовых прав.

В письменных отзывах Минтранс России, Минюст России не согласились с доводами апелляционной жалобы, указав, что выводы, изложенные в решении, соответствуют обстоятельствам административного дела, судом правильно применены нормы материального и процессуального права. Минюст России просил рассмотреть апелляционную жалобу без участия его представителя.

Проверив материалы административного дела, обсудив доводы апелляционной жалобы, Апелляционная коллегия Верховного Суда Российской Федерации оснований для её удовлетворения не находит.

Правовые основы использования воздушного пространства Российской Федерации и деятельности в области авиации устанавливает Воздушный кодекс Российской Федерации (далее – ВК РФ), который в пункте 1 статьи 2 закрепляет, что воздушное законодательство Российской Федерации состоит из данного кодекса, федеральных законов, указов Президента Российской Федерации, постановлений Правительства Российской Федерации, федеральных правил использования воздушного пространства, федеральных авиационных правил, а также принимаемых в соответствии с ними иных нормативных правовых актов Российской Федерации.

Федеральные правила использования воздушного пространства и федеральные авиационные правила – нормативные акты, регулирующие отношения в области использования воздушного пространства и в области авиации и принимаемые в порядке, определённом Правительством Российской Федерации (пункт 2 статьи 2 ВК РФ).

Статья 53 ВК РФ (пункт 1) в редакции, действовавшей на день издания Правил, предусматривала, что лица из числа авиационного персонала гражданской авиации допускаются к деятельности при наличии сертификата (свидетельства). Требования, предъявляемые к авиационному персоналу гражданской авиации, устанавливаются федеральными авиационными правилами.

Согласно абзацу четвёртому пункта 1 статьи 52 ВК РФ в действующей редакции требования к специалистам согласно перечням специалистов

авиационного персонала устанавливаются федеральными авиационными правилами.

Согласно пункту 6 Положения о подготовке федеральных правил использования воздушного транспорта и федеральных авиационных правил, утверждённого постановлением Правительства Российской Федерации от 27 марта 1998 г. № 360, федеральные авиационные правила в области гражданской авиации утверждаются Минтрансом России.

В соответствии с подпунктом $5.2.53^{8}$ пункта 5 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утверждённого постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 395, к полномочиям названного министерства относится в том числе принятие федеральных авиационных правил, устанавливающих требования, предъявляемые к авиационному персоналу.

Соблюдение процедуры принятия и правил введения оспариваемого в части нормативного правового акта в действие проверены и подтверждены вступившим в законную силу решением Верховного Суда Российской Федерации от 3 сентября 2020 г. № АКПИ20-391 (№ АПЛ20-368) и не оспариваются административным истцом по данному административному делу.

Согласно части 8 статьи 213 Кодекса административного судопроизводства Российской Федерации суд при рассмотрении административного дела об оспаривании нормативного правового акта выясняет: нарушены ли права, свободы и законные интересы административного истца или лиц, в интересах которых подано административное исковое заявление; соблюдены ли требования нормативных правовых актов, устанавливающих полномочия органа, организации, должностного лица на принятие нормативных правовых актов, форму и вид, в которых орган, организация, должностное лицо вправе принимать нормативные правовые акты, процедуру принятия оспариваемого нормативного правового акта, правила введения нормативных правовых актов в действие, в том числе порядок опубликования, государственной регистрации (если государственная регистрация данных нормативных правовых актов предусмотрена законодательством Российской Федерации) и вступления их в силу; соответствует ли оспариваемый нормативный правовой акт или его часть нормативным правовым актам, имеющим большую юридическую силу.

Рассматривая и разрешая настоящее административное дело, суд первой инстанции выполнил приведённые требования данного кодекса и пришёл к обоснованному выводу о том, что пункт 2.16 Правил соответствует нормативным правовым актам, имеющим большую юридическую силу, не нарушает конституционное право на труд и не противоречит статьям 2, 3 ТК РФ, устанавливающим основные принципы правового регулирования трудовых отношений и запрет дискриминации в сфере труда, что подтверждается следующим.

Конституционный Суд Российской Федерации неоднократно отмечал, что свобода труда, гарантированная частью 1 статьи 37 Конституции

Российской Федерации предполагает обеспечение каждому возможности на равных с другими гражданами условиях и без какой-либо дискриминации вступать в трудовые отношения, реализуя свои способности к труду. Конституционный принцип равенства не препятствует законодателю при осуществлении правового регулирования трудовых отношений устанавливать различия в правовом статусе лиц, принадлежащих к разным по условиям и роду деятельности категориям, в том числе вводить особые правила, касающиеся условий замещения отдельных должностей и оснований освобождения от должности, если эти различия являются объективно оправданными, обоснованными и соответствуют конституционно значимым целям и требованиям. Следовательно, установление предельного возраста при замещении определённых должностей по трудовому договору допустимо, если это ограничение обусловлено спецификой и особенностями выполняемой работы и при его введении обеспечено соблюдение Конституции Российской Федерации, в том числе конституционного принципа равенства, исключающего необоснованное предъявление разных требований к лицам, выполняющим одинаковые по своему содержанию функции. В противном случае установление предельного возраста, достижение которого является основанием освобождения от должности независимо от согласия работника, означало бы дискриминацию по возрастному признаку (постановление Конституционного Суда Российской Федерации от 27 декабря 1999 г. № 19-П, определение от 11 июля 2006 г. № 213-О).

В соответствии с частями первой и второй статьи 10 ТК РФ общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры Российской Федерации в соответствии с Конституцией Российской Федерации являются составной частью правовой системы Российской Федерации; если международным договором Российской Федерации установлены другие правила, чем предусмотренные трудовым законодательством и иными актами, содержащими нормы трудового права, применяются правила международного договора.

Аналогичное положение закреплено в статье 3 ВК РФ.

Верховный Суд Российской Федерации разъяснил в пункте 9 постановления Пленума от 17 марта 2004 г. № 2 «О применении судами Российской Федерации Трудового кодекса Российской Федерации», что необходимо иметь в виду, что если международным договором Российской Федерации, регулирующим трудовые отношения, установлены иные правила, чем предусмотренные трудовым законодательством и иными актами, содержащими нормы трудового права, то суд применяет правила международного договора (часть 4 статьи 15 Конституции Российской Федерации, часть вторая статьи 10 ТК РФ, часть 4 статьи 11 Гражданского процессуального кодекса Российской Федерации).

Правила разработаны в соответствии со статьёй 53 ВК РФ, статьями 32, 33 и 37 Конвенции о международной гражданской авиации (заключена в г. Чикаго 7 декабря 1944 г., далее – Конвенция о международной гражданской авиации) в целях реализации стандартов и рекомендуемой практики

Международной организации гражданской авиации (приложение 1 «Выдача свидетельств авиационному персоналу») и определяют требования к лицам авиационного персонала, осуществляющим функции, установленные для обладателей свидетельств частного пилота (самолёт, дирижабль, вертолёт), коммерческого пилота (самолёт, дирижабль, вертолёт), пилота многочленного экипажа (самолёт), линейного пилота (самолёт, вертолёт) и других лиц (пункты 1.1, 1.2 Правил).

Согласно статье 37 Конвенции о международной гражданской авиации каждое договаривающееся государство обязуется сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил, стандартов, процедур и организации, касающихся воздушных судов, персонала, воздушных трасс и вспомогательных служб, по всем вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать аэронавигации и совершенствовать её. С этой целью Международная организация гражданской авиации принимает и по мере необходимости время от времени изменяет международные стандарты, рекомендуемую практику и процедуры, касающиеся в том числе правил полётов и практики управления воздушным движением, а также других вопросов, касающихся безопасности, регулярности и эффективности аэронавигации, какие время от времени могут оказаться целесообразными.

Конвенция о международной гражданской авиации ратифицирована Указом Президиума Верховного Совета СССР и является обязательной для Российской Федерации в силу части 4 статьи 15 Конституции Российской Федерации, пункта 1 статьи 5 Федерального закона от 15 июля 1995 г. № 101-ФЗ «О международных договорах Российской Федерации».

Пунктом 2.1.10 приложения 1 «Выдача свидетельств авиационному персоналу» к Конвенции о международной гражданской авиации (далее – Приложение 1 к Конвенции) закреплено ограничение прав пилотов, достигших 60-летнего возраста, и прекращение действия прав пилотов, достигших 65-летнего возраста, в соответствии с которым договаривающееся государство, выдающее свидетельства пилотам, не допускает их обладателей к выполнению функций пилота воздушного судна, занятого в международных коммерческих воздушных перевозках, если обладатели свидетельств достигли 60-летнего возраста или в случае выполнения полётов более чем с одним пилотом 65-летнего возраста.

Отказывая в удовлетворении административного иска, суд правильно исходил из того, что положение пункта 2.16 Правил, устанавливающее предельный возраст лиц, которые могут быть допущены к выполнению функций второго пилота воздушного судна, занятого в международных коммерческих воздушных перевозках, основано на предписаниях Приложения 1 к Конвенции и направлено на обеспечение реализации международных обязательств Российской Федерации.

Данное правовое регулирование обусловлено спецификой профессиональной деятельности по обеспечению безопасности полётов воздушных судов или авиационной безопасности и не может расцениваться как дискриминационное, поскольку в равной мере распространяется на всех вторых

пилотов воздушного судна, занятых в международных коммерческих воздушных перевозках.

Вывод о законности пункта 2.16 Правил в оспариваемой части сделан судом исходя из компетенции правотворческого органа, его издавшего, на основе надлежащего анализа норм федерального законодательства.

Учитывая, что отсутствуют правовые нормы большей юридической силы, которые бы по иному регулировали требования к лицам, выполняющим функции члена экипажа воздушных судов, осуществляющих международные перевозки, суд первой инстанции правомерно, руководствуясь пунктом 2 части 2 статьи 215 Кодекса административного судопроизводства Российской Федерации, отказал Кеангели В.М. в удовлетворении заявленного требования.

Ссылаясь на различие правового регулирования в части требований к предельному возрасту, предъявляемых к пилотам гражданской авиации, занятым на международных рейсах, по сравнению с пилотами, которые выполняют внутренние рейсы над территорией Российской Федерации, Кеангели В.М., по сути, ставит вопрос о неприменении Российской Федерацией положений Конвенции о международной гражданской авиации к правовому регулированию международных коммерческих перевозок. Между тем, как указано выше, Российская Федерация является участником названного международного договора, в связи с чем в сфере международной гражданской авиации реализует его требования.

Довод, повторённый в апелляционной жалобе со ссылками на правовые позиции Конституционного Суда Российской Федерации, о том, что не допускается применение правил международных договоров Российской Федерации в их истолковании, противоречащем Конституции Российской Федерации, не свидетельствует о незаконности обжалованного решения, поскольку Конституционным Судом Российской Федерации какие-либо решения о недопустимости применения Конвенции о международной гражданской авиации в истолковании, противоречащем Конституции Российской Федерации, не принимались.

Учитывая изложенное, Апелляционная коллегия Верховного Суда Российской Федерации приходит к выводу о том, что решение суда первой инстанции вынесено с соблюдением норм процессуального права и при правильном применении норм материального права.

Предусмотренных статьёй 310 Кодекса административного судопроизводства Российской Федерации оснований для отмены или изменения решения в апелляционном порядке не имеется.

Руководствуясь статьями 308–311 Кодекса административного судопроизводства Российской Федерации, Апелляционная коллегия Верховного Суда Российской Федерации

определила:

решение Верховного Суда Российской Федерации от 20 мая 2024 г. оставить без изменения, апелляционную жалобу Кеангели Виктора Марковича – без удовлетворения.

Председательствующий В.Ю. Зайцев

Члены коллегии И.Н. Зинченко

И.В. Крупнов