ВЕРХОВНЫЙ СУД РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Дело № АПЛ13-472

О П Р Е Д Е Л Е Н И Е

г. Москва 5 ноября 2013 г.

Апелляционная коллегия Верховного Суда Российской Федерации в составе

председательствующего Манохиной Г.В.,
членов коллегии Зыкина В.Я.,
Назаровой А.М.

при секретаре Кулик Ю.А.

с участием прокурора Масаловой Л.Ф.

рассмотрела в открытом судебном заседании гражданское дело по заявлению Полубелова Ю[redacted] Ю[redacted] о признании частично недействующими пунктов 28, 75, 115, 120 Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей», утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 28 июня 2007 г. № 82,

по апелляционной жалобе Полубелова Ю.Ю. на решение Верховного Суда Российской Федерации от 23 июля 2013 г., которым в удовлетворении заявленного требования отказано.

Заслушав доклад судьи Верховного Суда Российской Федерации Манохиной Г.В., объяснения представителей Министерства транспорта Российской Федерации (далее – Минтранс России) Тонких С.Р., Огородниковой Е.С., возражавших против доводов апелляционной жалобы, заключение прокурора Генеральной прокуратуры Российской Федерации Масаловой Л.Ф., полагавшей апелляционную жалобу необоснованной,

Апелляционная коллегия Верховного Суда Российской Федерации

установила:

приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 28 июня 2007 г. № 82 утверждены Федеральные авиационные правила «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» (далее – Правила). Приказ зарегистрирован в Министерстве юстиции Российской Федерации 27 сентября 2007 г., регистрационный номер 10186, опубликован в «Российской газете» 10 октября 2007 г.

Пункт 28 Правил предусматривает, что при бронировании перевозки с пересадкой (перегрузкой) пассажира, багажа, груза в аэропорту, указанном в перевозочном документе, в течение двадцати четырех часов с одного рейса на другой рейс для дальнейшего следования по маршруту перевозки (далее – аэропорт трансфера), перевозчик или уполномоченный агент обязан обеспечить бронирование и получить подтверждение о бронировании на всех участках перевозки пассажира, багажа, груза, в том числе на участках, перевозка по которым выполняется другими перевозчиками, позволяющее пассажиру прибыть на регистрацию в установленное время для прохождения установленных процедур регистрации и оформления багажа, оплаты сверхнормативного и (или) другого подлежащего оплате багажа, прохождения досмотра, перегрузить багаж, груз на другой рейс и выполнить требования, связанные с пограничным, таможенным, санитарно-карантинным, ветеринарным, карантинным фитосанитарным видами контроля, предусмотренными законодательством Российской Федерации и/или законодательством страны, на территорию, с территории или через территорию которой осуществляется перевозка, а также процедуры по передаче груза с одного воздушного судна на другое.

В соответствии с пунктом 75 Правил перевозка пассажиров, багажа и груза выполняется между указанными в перевозочном документе в установленной последовательности аэропортами (пунктами) отправления, трансфера (остановки) и назначения (далее – маршрут перевозки). Изменение маршрута перевозки, указанного в перевозочных документах, может быть произведено по согласованию между перевозчиком и пассажиром, грузоотправителем. В случае изменения пассажиром маршрута перевозки перевозчиком может производиться перерасчет стоимости перевозки.

Согласно пункту 115 Правил перевозка пассажира, который в соответствии с договором воздушной перевозки прибыл в аэропорт трансфера одним рейсом, а далее перевозится другим рейсом того же или иного перевозчика по маршруту перевозки (далее – трансферный пассажир), осуществляется в соответствии с договорами между перевозчиками.

В силу пункта 120 Правил, если при бронировании перевозки пассажир не заявил об остановке в аэропорту (пункте) по маршруту перевозки, но пожелал сделать такую остановку и заявил об этом в аэропорту трансфера или в аэропорту, в котором воздушное судно совершает посадку для технического

и/или коммерческого обслуживания и продолжает выполнение рейса, которым оно прибыло в аэропорт (далее – аэропорт транзита), то такая остановка расценивается как добровольный отказ пассажира от перевозки, за исключением случаев указанных в пункте 227 Правил (вынужденный отказ пассажира от перевозки), и дальнейшая перевозка может быть продолжена, если иное не предусмотрено международным договором Российской Федерации, после соответствующего изменения договора воздушной перевозки пассажира.

Полубелов Ю.Ю. обратился в Верховный Суд Российской Федерации с заявлением о признании частично недействующими приведенных выше правовых норм, ссылаясь на их несоответствие статьям 4 (часть 2), 120 (часть 2) Конституции Российской Федерации; статьям 1 (пункт 2), 3 (пункт 7), 9, 170 (пункт 2), 178, 310, 422 (пункт 1), 425 (абзац второй пункта 3), 426 (пункт 4), 428 (пункт 2), 432 (пункт 1) Гражданского кодекса Российской Федерации, статьям 2, 21, 101, 102, 103, 105, 107, 108 Воздушного кодекса Российской Федерации, статьям 1 (пункт 2), 13 (пункт 4), 16 (пункты 1, 2), 32 Закона Российской Федерации от 7 февраля 1992 г. № 2300-I «О защите прав потребителей» и пункту 5.2.1 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 395.

В обоснование заявленных требований Полубелов Ю.Ю. ссылается на то, что оспариваемыми нормативными положениями с целью объединить перевозки, выполняемые одним перевозчиком, в один договор, введены понятия «аэропорт трансфера», «трансферный пассажир», «маршрут перевозки», которые провоцируют совершение перевозчиками притворных сделок, совершаемых с целью прикрыть отдельные договоры перевозки, выполняемые своими рейсами, а пассажирами – сделок под влиянием заблуждения о самостоятельном характере удостоверенных билетом договоров перевозки. Полагает, что приобретение таких билетов пассажирами вводит последних в заблуждение относительно предмета совершенной сделки и нарушает их право на свободный выбор перевозок, а также обусловливает выполнение одних перевозок обязательной оплатой других.

Заявитель также указывает, что положения пункта 75 Правил в части, предусматривающей согласование между перевозчиком и пассажиром изменения маршрута перевозки, перерасчета в случае изменения маршрута перевозки стоимости перевозки, и пункта 120 Правил в части, позволяющей перевозчику в одностороннем порядке признать отказ пассажира от одной из перевозок как добровольный отказ пассажира от всех перевозок, отказать пассажиру в перевозке в связи с отсутствием согласования перевозчика на изменение договора и предусматривающей продолжение дальнейшей перевозки после соответствующего изменения договора воздушной перевозки пассажира, ограничивают право пассажира на отказ от одной и более перевозок, указанных в перевозочном документе, на исполнение последующих перевозок, включенных в перевозочный документ, нарушают право пассажира,

отказавшегося от одной из перевозок, воспользоваться на первоначальных условиях другой перевозкой, указанной в перевозочном документе.

Полубелов Ю.Ю. свои требования мотивирует также тем, что Минтранс России уполномочен издать правила использования коммерческой гражданской авиации для предоставления услуг по перевозкам на воздушном транспорте пассажиров обязательные для перевозчика, но не для пассажира. По мнению заявителя, пункты 75 и 120 Правил содержат нормы гражданского права, в то время как Минтранс России не вправе принимать нормативные правовые акты, содержащие нормы гражданского права.

Решением Верховного Суда Российской Федерации от 23 июля 2013 г. в удовлетворении заявления Полубелову Ю.Ю. отказано.

В апелляционной жалобе Полубелов Ю.Ю. просит данное решение суда отменить, считая его принятым при неправильном толковании закона, и принять по делу новое решение об удовлетворении заявленных требований. В частности, указывает, что положения пунктов 28, 75 и 115 Правил представляют собой «текст, поверхностное содержание которого маскирует скрыто заложенный в нем смысл, а именно: притворный, псевдо единый договор перевозки, прикрывающий договоры перевозки, выполняемые отдельными рейсами». По мнению заявителя, содержание пункта 120 Правил соответствует его приведенной выше правовой позиции, в связи с чем является незаконным. Полубелов Ю.Ю. полагает, что суд первой инстанции не проверил его довод о превышении Минтрансом России своей компетенции изданием оспоренных норм, поскольку, по его мнению, рассматриваемые правоотношения не относятся к сфере авиации, а также суд не проверил доводы о незаконном объединении перевозок в один договор, вводящий в заблуждение пассажиров относительно существа заключенного ими договора перевозки. Полубелов Ю.Ю. также полагает, что суд первой инстанции допустил к участию в деле ненадлежащих лиц в качестве представителей Министерства транспорта Российской Федерации и Министерства юстиции Российской Федерации.

В судебное заседание суда Апелляционной коллегии Верховного Суда Российской Федерации Полубелов Ю.Ю., представитель Министерства юстиции Российской Федерации не явились, о времени и месте рассмотрения дела извещены надлежащим образом.

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

Статьей 784 Гражданского кодекса Российской Федерации установлено, что перевозка грузов, пассажиров и багажа осуществляется на основании договора перевозки. Общие условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами (пункты 1, 2).

Согласно пункту 1 статьи 102 Воздушного кодекса Российской Федерации перевозчики при выполнении воздушных перевозок обязаны соблюдать общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов и

требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей, устанавливаемые федеральными авиационными правилами. Федеральные авиационные правила являются составной частью воздушного законодательства Российской Федерации (статья 2 Воздушного кодекса Российской Федерации).

В соответствии с пунктом 7 статьи 3 Гражданского кодекса Российской Федерации министерства и иные федеральные органы исполнительной власти могут издавать акты, содержащие нормы гражданского права, в случаях и в пределах, предусмотренных Кодексом, другими законами и иными правовыми актами.

Минтранс России является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации; на основании и во исполнение Конституции Российской Федерации, федеральных конституционных законов, федеральных законов, актов Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации самостоятельно принимает нормативные правовые акты в установленной сфере деятельности, в том числе правила перевозок пассажиров, багажа, груза, грузобагажа на основании и во исполнение транспортных уставов и кодексов (пункт 1 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 395).

Вопреки утверждениям заявителя в апелляционной жалобе, оспариваемые в части Правила разработаны и утверждены Минтрансом России в пределах предоставленных ему действующим законодательством полномочий в соответствии с пунктом 1 статьи 102 Воздушного кодекса Российской Федерации, подпунктом 5.2.1 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 395, и пунктом 6 Положения о подготовке федеральных правил использования воздушного пространства и федеральных авиационных правил, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 27 марта 1998 г. № 360, основаны на нормах действующего федерального законодательства и не противоречат им, прав и законных интересов заявителя не нарушают.

В силу статьи 103 Воздушного кодекса Российской Федерации по договору воздушной перевозки пассажира (груза или почты) перевозчик обязуется перевезти пассажира воздушного судна в пункт назначения с предоставлением ему места на воздушном судне, совершающем рейс, указанный в билете (доставить вверенные ему грузоотправителем груз или почту в пункт назначения).

При этом перевозчик может лично исполнить обязательство или поручить исполнение своих обязанностей по договору воздушной перевозки другим лицам, в том числе перевозчику, оставаясь ответственным за их действия

(бездействие) перед пассажиром, грузоотправителем и грузополучателем, и выполнение договора воздушной перевозки (пункт 1 статьи 313, статья 403 Гражданского кодекса Российской Федерации, пункт 6 Правил).

Отказывая в удовлетворении заявленного требования, суд правильно исходил из того, что пункты 28, 115 Правил в оспариваемой части не противоречат статье 103 Воздушного кодекса Российской Федерации, поскольку устанавливают обязанность перевозчика обеспечить бронирование и получить подтверждение о бронировании на всех участках перевозки пассажира, багажа, груза, в том числе на участках, перевозка по которым выполняется другими перевозчиками, направлены на обеспечение прав пассажиров на всем маршруте перевозки.

Как правильно указано в обжалованном решении, утверждения заявителя о том, что пункт 28 Правил вводит пассажиров в заблуждение относительно предмета договора, нарушает право пассажира на свободный выбор перевозок, необоснованны.

Договор воздушной перевозки пассажира удостоверяется билетом, условия договора воздушной перевозки пассажира содержатся в Воздушном кодексе Российской Федерации, правилах перевозчика, условиях применения тарифа и перевозочном документе (пункт 2 статьи 105 Воздушного кодекса Российской Федерации, пункт 7 Правил). При оплате и/или оформлении перевозки перевозчик или уполномоченный агент предоставляют пассажиру достоверную и полную информацию об условиях перевозки, в частности информацию, указанную в оформленном перевозочном документе, о правилах перевозчика, о перевозчике, который будет фактически осуществлять перевозку, о типе воздушного судна и др., производит подбор оптимального маршрута и провозной платы за перевозку с учетом тарифов и условий их применения (пункт 15 Правил). Осуществляя бронирование перевозки, граждане по своему усмотрению решают вопрос о заключении договора на предложенных условиях. При этом гражданин вправе не заключать договор на весь маршрут воздушной перевозки, а приобрести билеты на каждый участок избранного им маршрута, заключив тем самым несколько самостоятельных договоров перевозки, каждый из которых может быть расторгнут по инициативе пассажира, что не влечет за собой прекращение действия остальных договоров.

В таком случае (если перевозка пассажира состоит из нескольких рейсов, оформленных одним билетом) изменение указанной в перевозочном документе последовательности аэропортов (пунктов) отправления и трансфера (остановки) является изменением условий такого договора и, по общему правилу, допускается по соглашению сторон (пункт 1 статьи 450 Гражданского кодекса Российской Федерации).

Соответственно, отказ от какого-либо пункта перевозки является изменением условий договора перевозки, заключенного между пассажиром и перевозчиком.

Пункт 120 Правил, которым остановка пассажира в аэропорту (пункте) по маршруту перевозки, не предусмотренная договором перевозки и не

согласованная с перевозчиком, расценивается как отказ пассажира от перевозки и предусматривается продолжение перевозки после соответствующего изменения условий договора воздушной перевозки, не противоречит вышеуказанным положениям закона.

В силу статьи 108 Воздушного кодекса Российской Федерации пассажир воздушного судна имеет право отказаться от полета с уведомлением об этом перевозчика не позднее чем за двадцать четыре часа до отправки воздушного судна, если установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок не определен льготный срок, и получить обратно уплаченную за воздушную перевозку сумму. При отказе пассажира воздушного судна от полета позднее установленного срока пассажир имеет право получить обратно уплаченную за воздушную перевозку сумму с удержанием сбора, размер которого не может превышать двадцать пять процентов суммы, уплаченной за воздушную перевозку.

Пунктом 75 Правил пассажиру предоставляется возможность, не прекращая действие договора перевозки, изменить маршрут перевозки, в том числе отказаться от полета на одном или нескольких участках маршрута, по согласованию с перевозчиком.

Указанная норма допускает возможность изменения стоимости перевозки в случае изменения условий перевозки, но не определяет условия ее перерасчета. Отказ от полета на одном или нескольких участках избранного маршрута является изменением условий договора перевозки, что по общему правилу возможно по соглашению сторон (пункт 1 статьи 450 ГК РФ) и должен осуществляться с соблюдением установленного порядка (пункт 230.1 Правил).

Порядок расчета провозной платы при добровольном изменении договора воздушной перевозки пассажира установлен Правилами формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации, утвержденными приказом Минтранса России от 25 сентября 2008 г. № 155.

Пункты 28, 75, 115, 120 Правил в оспариваемой части по своему содержанию не противоречат положениям Гражданского кодекса Российской Федерации, регулирующим отношения, связанные с заключением договора и изменением его условий, в том числе договора перевозки, нормам Воздушного кодекса Российской Федерации, статьям 1 (пункт 2), 13 (пункт 4), 16 (пункты 1, 2), 32 Закона Российской Федерации от 7 февраля 1992 г. № 2300-I «О защите прав потребителей», не ограничивают право пассажира на свободный выбор перевозок и не обусловливают выполнение одних перевозок обязательной оплатой других.

Доводы апелляционной жалобы о нарушении судом первой инстанции при разрешении данного дела норм материального права, о неприменении норм материального права, подлежащих применению, о несоответствии и недоказанности выводов суда, изложенных в решении, ошибочны. Судом принято решение с учетом правовых норм, регулирующих рассматриваемые правоотношения, при правильном их толковании, выводы суда о законности оспариваемых нормативных положений подробно мотивированы.

Довод в апелляционной жалобе о наличии в оспариваемых положениях Правил неявного, скрытого смысла, противоречит содержанию этих норм и не может служить поводом к отмене судебного решении.

В обжалуемом решении суда правильно отмечено, что используемые в пунктах 28, 75, 115, 120 Правил понятия «аэропорт трансфера», «трансферный пассажир», «маршрут перевозки» являются общепринятыми, используемыми в гражданской авиации, которые, в частности, содержатся в пункте 4.4 приложения 17 к Конвенции о международной гражданской авиации, участницей которой является Российская Федерация, используются в пункте 2 Положения об упрощенном порядке совершения таможенных операций в отношении товаров, принятых авиаперевозчиком к перевозке в сопровождаемом багаже с местом отправления на территории Российской Федерации в место назначения за пределами таможенной территории Таможенного союза с промежуточной посадкой в месте убытия с территории Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 3 марта 2012 г. № 172, в пункте 7 статьи 105 Воздушного кодекса Российской Федерации.

Ссылки в апелляционной жалобе на то, что суд якобы не проверил все доводы заявителя, указанные им в заявлении, противоречат содержанию решения.

В соответствии со статьями 251, 253 Гражданского процессуального кодекса Российской Федерации судом рассматриваются заявления о признании нормативных правовых актов противоречащими полностью или в части федеральному закону или другому нормативному правовому акту, имеющим большую юридическую силу.

Решение суда первой инстанции отвечает требованиям Гражданского процессуального кодекса Российской Федерации, в нём дан подробный правовой анализ обжалуемых заявителем нормативных положений на соответствие действующему законодательству, регулирующему правоотношения в рассматриваемой сфере, доводы заявителя, имеющие правовое значение для настоящего дела, получили соответствующую оценку.

Ссылки в апелляционной жалобе на отсутствие надлежащим образом оформленных полномочий у представителей Министерства транспорта Российской Федерации и Министерства юстиции Российской Федерации, участвовавших в судебном заседании и представлявших отзывы и возражения, несостоятельны. Из материалов дела следует, что оформление полномочий представителей заинтересованных лиц соответствует требованиям статей 48, 52 Гражданского процессуального кодекса Российской Федерации (л.д. 45–47).

Иные многочисленные доводы апелляционной жалобы сводятся к ошибочному толкованию норм права, получивших надлежащую оценку в решении суда, и не могут свидетельствовать о незаконности данного решения.

Судом принято решение с учетом правовых норм, регулирующих рассматриваемые правоотношения, при правильном их толковании.

Предусмотренных статьей 330 Гражданского процессуального кодекса Российской Федерации оснований для отмены решения суда в апелляционном порядке не имеется.

Руководствуясь статьями 328, 329 Гражданского процессуального кодекса Российской Федерации, Апелляционная коллегия Верховного Суда Российской Федерации

определила:

решение Верховного Суда Российской Федерации от 23 июля 2013 г. оставить без изменения, апелляционную жалобу Полубелова Ю Ю – без удовлетворения.

Председательствующий  Г.В. Манохина

Члены коллегии  В.Я. Зыкин

 А.М. Назарова