



ВЕРХОВНЫЙ СУД РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Дело № АПЛ19-431

АПЕЛЛЯЦИОННОЕ ОПРЕДЕЛЕНИЕ

г. Москва

3 декабря 2019 г.

Апелляционная коллегия Верховного Суда Российской Федерации в составе

председательствующего
членов коллегии

Манохиной Г.В.,
Зайцева В.Ю.,
Горчаковой Е.В.

при секретаре

Горбачевой Е.А.

с участием прокурора

Масаловой Л.Ф.

рассмотрела в открытом судебном заседании административное дело по административному исковому заявлению Пойма Игоря Геннадьевича о признании недействующими пунктов 3, 7, 35, 51, 53 Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Российской Федерации, утвержденного приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 ноября 2005 г. № 139,

по апелляционной жалобе Пойма И.Г. на решение Верховного Суда Российской Федерации от 26 августа 2019 г. (дело № АКПИ19-469), которым в удовлетворении административного искового заявления отказано.

Заслушав доклад судьи Верховного Суда Российской Федерации Манохиной Г.В., возражения относительно доводов апелляционной жалобы и дополнения к ней представителя Министерства транспорта Российской Федерации Коновалова Д.В., заключение прокурора Генеральной прокуратуры Российской Федерации Масаловой Л.Ф., полагавшей апелляционную жалобу необоснованной, Апелляционная коллегия Верховного Суда Российской Федерации

установила:

Министерство транспорта Российской Федерации (далее также – Минтранс России) приказом от 21 ноября 2005 г. № 139 (далее – Приказ № 139) утвердило Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Российской Федерации (далее – Положение), которое разработано в соответствии со статьей 329 Трудового кодекса Российской Федерации в целях обеспечения безопасности полетов, снижения утомляемости и сохранения здоровья членов экипажей воздушных судов (пункт 1) и устанавливает особенности режима рабочего времени и отдыха членов экипажей воздушных судов, имеющих действующие сертификаты (свидетельства), предоставляющие право выполнения работы на борту воздушного судна в составе экипажа, включая курсантов летных учебных заведений и стажеров (пункт 2).

Нормативный правовой акт зарегистрирован в Министерстве юстиции Российской Федерации (далее – Минюст России) 20 января 2006 г., регистрационный номер 740, и опубликован в Бюллетене нормативных актов федеральных органов исполнительной власти 6 февраля 2006 г. № 6.

Пойм И.Г., имеющий свидетельство линейного пилота, обратился в Верховный Суд Российской Федерации с административным иском с заявлением о признании недействующими пунктов 3, 7, 35, 51 и 53 Положения. В обоснование административного искового заявления ссылается на то, что оспариваемые нормы не соответствуют статье 41 Конституции Российской Федерации, статьям 91, 92, 94, 100, 107, 108, 212, 329 Трудового кодекса Российской Федерации, Федеральному закону от 21 ноября 2001 г. № 323-ФЗ «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации» (далее – Федеральный закон № 323-ФЗ). Считает, что Положение принято Минтрансом России с превышением компетенции, не согласовано с Министерством здравоохранения Российской Федерации и Министерством труда и социальной защиты Российской Федерации. Не являясь представителем работодателя и не имея права определять режим работы, Минтранс России в оспариваемом акте указывает на обязательность соблюдения его норм при составлении графиков работы членов экипажей и учета мнения профсоюзной организации, входящей в общероссийский профессиональный союз, что препятствует реализации конституционного права на охрану здоровья при осуществлении трудовой деятельности. Согласно Федеральному закону от 12 января 1996 г. № 10-ФЗ «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности» при регламентации режима работы и отдыха членов экипажей необходимо учитывать мнение всех профсоюзов, а не только профсоюзной организации, входящей в общероссийский профсоюз. Также административный истец считает, что оспариваемые пункты исключают время обязательных перерывов в течение рабочего дня и нерабочие праздничные дни, позволяют работодателям составлять обязательные для работников графики работ без учета вредного воздействия производственных факторов, что приводит к нарушению здоровья граждан, а также ухудшает положение работников по

сравнению с нормами Трудового кодекса Российской Федерации, поскольку государственный орган не имеет права в нормативных актах определять увеличение рабочего времени более, чем предусмотрено данным кодексом. Имеется неясность относительно времени для прохождения медицинских осмотров и количества дней, предоставляемых для их прохождения, по сравнению с установленными Федеральными авиационными правилами «Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации», утвержденными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 22 апреля 2002 г. № 50.

В суде первой инстанции представители Минтранса России и Минюста России просили отказать в удовлетворении административного искового заявления, ссылаясь на то, что нормативный правовой акт принят федеральным органом исполнительной власти в пределах предоставленных ему полномочий, оспариваемые нормативные положения соответствуют действующему законодательству и не нарушают прав и законных интересов административного истца, гарантированных ему трудовым законодательством.

Решением Верховного Суда Российской Федерации от 26 августа 2019 г. Пойму И.Г. в удовлетворении административного искового заявления отказано.

В апелляционной жалобе и дополнении к ней административный истец, не согласившись с таким решением и ссылаясь на его незаконность и необоснованность, просит его отменить и принять по делу новое решение об удовлетворении административного иска в связи с неправильным определением судом обстоятельств, имеющих значение для административного дела, нарушением и неправильным толкованием и применением норм материального и процессуального права.

В суд апелляционной инстанции Пойм И.Г., его представитель Затейщиков А.П. не явились, о месте и времени судебного заседания извещены надлежащим образом. Представитель Минюста России не явился, просил рассмотреть апелляционную жалобу в его отсутствие.

Проверив материалы дела, обсудив доводы апелляционной жалобы, Апелляционная коллегия Верховного Суда Российской Федерации оснований для отмены решения суда не находит.

Трудовым кодексом Российской Федерации в статье 100 установлено, что особенности режима рабочего времени и времени отдыха работников транспорта, связи и других, имеющих особый характер работы, определяются в порядке, устанавливаемом Правительством Российской Федерации.

В соответствии со статьей 329 Трудового кодекса Российской Федерации (в редакции, действовавшей на день издания оспариваемого нормативного правового акта) особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников, труд которых непосредственно связан с движением транспортных средств, устанавливаются федеральным органом исполнительной власти в области транспорта (часть вторая).

Положением о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 395, определено, что федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию, в том числе в сфере гражданской авиации, использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации, является Министерство транспорта Российской Федерации (пункт 1).

Согласно пункту 5.2.53.8 данного Положения Минтранс России на основании и во исполнение Конституции Российской Федерации, федеральных конституционных законов, федеральных законов, актов Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации самостоятельно в установленной сфере деятельности принимает нормативные правовые акты, включая федеральные авиационные правила, определяющие особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда авиационного персонала.

В соответствии с частью второй статьи 329 Трудового кодекса Российской Федерации (в редакции Федерального закона от 30 июня 2006 г. № 90-ФЗ) особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников, труд которых непосредственно связан с движением транспортных средств, устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области транспорта, с учетом мнения соответствующих общероссийского профсоюза и общероссийского объединения работодателей.

Из материалов дела усматривается, что Положение было согласовано с Министерством здравоохранения и социального развития Российской Федерации, с Общероссийским профсоюзом авиаработников и Профсоюзом летного состава Российской Федерации в установленном действующим законодательством порядке, что подтверждается представленными материалами о государственной регистрации Приказа № 139 и объяснениями представителя Минюста России.

На основании изложенного суд первой инстанции пришел к правильному выводу о том, что оспариваемое административным истцом в части Положение принято Минтрансом России в пределах предоставленных ему федеральным законодательством полномочий, с соблюдением требований, установленных Правилами подготовки нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти и их государственной регистрации, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 13 августа 1997 г. № 1009, и Указом Президента Российской Федерации от 23 мая 1996 г. № 763 «О порядке опубликования и вступления в силу актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации и нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти», для его государственной регистрации и опубликования. Поэтому утверждения в апелляционной жалобе

административного истца о том, что оспариваемое Положение утверждено Минтрансом России с превышением полномочий и без надлежащего согласования несостоятельны.

Согласно пункту 3 Положения нормы этого акта являются обязательными при разработке руководства по производству полетов эксплуатантов (далее – РПП), составлении графиков работы членов экипажей и расписаний движения воздушных судов эксплуатантов (пункт 1). Эксплуатант разрабатывает положения, регламентирующие режимы работы и отдыха членов экипажей в соответствии с нормами Положения и включает РПП с учетом мнения выборного органа профсоюзной организации, входящей в общероссийский профсоюз и представляющей интересы членов летных и кабинных экипажей (далее – представители работников) (пункт 2).

Названный пункт Положения принят Минтрансом России в пределах предоставленной ему федеральным законодательством компетенции и согласуется со статьей 371 Трудового кодекса Российской Федерации, предусматривающей принятие работодателем решения с учетом мнения соответствующего профсоюзного органа в случаях, предусмотренных данным кодексом. Суд первой инстанции правильно учел, что положения приведенного пункта закрепляют гарантии прав членов экипажей воздушных судов при разработке РПП путем его согласования с представителями работников, не устанавливают преимуществ каких-либо конкретных профессиональных союзов работников и не содержат требований, которые обязывали бы членов экипажей воздушных судов гражданской авиации вступать в такие союзы, как ошибочно полагает административный истец в апелляционной жалобе.

В силу части первой статьи 29 Трудового кодекса Российской Федерации представителями работников в социальном партнерстве являются: профессиональные союзы и их объединения, иные профсоюзные организации, предусмотренные уставами общероссийских, межрегиональных профсоюзов, или иные представители, избираемые работниками в случаях, предусмотренных этим кодексом. В связи с этим правомерен вывод суда о том, что понятие «представители работников», приведенное в пунктах 3 и 7 Положения, соответствует данной норме закона.

Пункт 7 Положения предусматривает, что в тех случаях, когда по условиям работы не может быть соблюдена ежедневная или еженедельная продолжительность рабочего времени, установленная пунктом 6 Положения, членам экипажей устанавливается суммированный учет рабочего времени с продолжительностью учетного периода не более одного месяца. Учетный период может быть увеличен до квартала с учетом мнения представителей работников.

Продолжительность рабочего времени за учетный период не может превышать нормального числа рабочих часов.

Суммированный учет рабочего времени вводится работодателем с учетом мнения представителей работников.

Член экипажа освобождается от выполнения трудовых обязанностей, если он отработал установленную норму рабочего времени в учетном периоде. Исключением являются случаи, предусмотренные пунктом 8 Положения.

Оспариваемые нормативные положения приведенного пункта не содержат произвольных требований, как ошибочно указывает административный истец в апелляционной жалобе, и соответствуют нормам Трудового кодекса Российской Федерации, регулирующим режим рабочего времени.

Так, в соответствии с частью второй статьи 94 Трудового кодекса Российской Федерации для работников, занятых на работах с вредными и (или) опасными условиями труда, где установлена сокращенная продолжительность рабочего времени, максимально допустимая продолжительность ежедневной работы (смены) не может превышать: при 36-часовой рабочей неделе – 8 часов; при 30-часовой рабочей неделе и менее – 6 часов. При этом частью третьей названной статьи установлено, что отраслевым (межотраслевым) соглашением и коллективным договором, а также при наличии письменного согласия работника, оформленного путем заключения отдельного соглашения к трудовому договору, может быть предусмотрено увеличение максимально допустимой продолжительности ежедневной работы (смены) по сравнению с продолжительностью ежедневной работы (смены) для работников, занятых на работах с вредными и (или) опасными условиями труда, при условии соблюдения предельной еженедельной продолжительности рабочего времени при 36-часовой рабочей неделе – до 12 часов.

Согласно постановлению Министерства труда и социального развития Российской Федерации от 12 июля 1999 г. № 22 «Об установлении продолжительности рабочей недели членам экипажей воздушных судов гражданской авиации», согласованному с Министерством здравоохранения Российской Федерации, членам экипажей воздушных судов гражданской авиации (пилотам, штурманам, бортинженерам, бортмеханикам, бортрадистам, бортоператорам) за работу с вредными, опасными, напряженными и тяжелыми условиями труда, имеющего особый характер, установлена 36-часовая рабочая неделя при выполнении летной работы.

В силу статьи 104 Трудового кодекса Российской Федерации, когда по условиям производства (работы) у индивидуального предпринимателя, в организации в целом или при выполнении отдельных видов работ не может быть соблюдена установленная для данной категории работников (включая работников, занятых на работах с вредными и (или) опасными условиями труда) ежедневная или еженедельная продолжительность рабочего времени, допускается введение суммированного учета рабочего времени с тем, чтобы продолжительность рабочего времени за учетный период (месяц, квартал и другие периоды) не превышала нормального числа рабочих часов. Учетный период не может превышать один год, а для учета рабочего времени работников, занятых на работах с вредными и (или) опасными условиями труда, – три месяца (часть первая). Порядок введения суммированного учета рабочего времени устанавливается правилами внутреннего трудового распорядка (часть четвертая).

Разрешая данное дело, суд первой инстанции пришел к правильному выводу о том, что пункт 7 Положения, предусматривающий для членов экипажей суммированный учет рабочего времени с продолжительностью учетного периода не более одного месяца, который может быть увеличен до квартала с учетом мнения представителей работников, в тех случаях, когда по условиям работы не может быть соблюдена ежедневная или еженедельная продолжительность рабочего времени, установленная пунктом 6 Положения, соответствует приведенным нормам действующего трудового законодательства Российской Федерации, регулирующим порядок применения суммированного учета рабочего времени.

Вопреки утверждениям административного истца в апелляционной жалобе предписания пункта 7 Положения не устанавливают максимальную продолжительность полетной смены летного экипажа и не ухудшают положение работника по сравнению с нормами Трудового кодекса Российской Федерации. Положением предусмотрено, что рабочее время члена экипажа воздушного судна состоит из времени полетной смены, времени работы на земле между полетными сменами и времени перемещения в качестве пассажира по заданию (распоряжению) работодателя (пункт 5). Нормальная продолжительность рабочего времени члена летного экипажа и бортоператора не может превышать 36 часов в неделю. Максимально допустимая продолжительность ежедневной работы члена экипажа не может превышать 8 часов. Исключением являются случаи применения суммированного учета рабочего времени, установленные пунктом 7 Положения (пункт 6).

Таким образом, оспариваемая норма о суммированном учете рабочего времени применяется в качестве специальной нормы, когда по условиям работы не может быть соблюдена ежедневная или еженедельная продолжительность рабочего времени, и не содержит предписаний, противоречащих положениям Трудового кодекса Российской Федерации, регулирующим продолжительность ежедневной работы (смены).

Положением, в разделе «Продолжительность рабочего времени при перемещении члена экипажа в качестве пассажира» установлено, что время перемещения (перелета или переезда) члена экипажа в качестве пассажира по заданию (распоряжению) работодателя включается в рабочее время с момента явки к месту убытия, но не менее чем за 40 минут до убытия и до момента прибытия к месту назначения (размещения на отдых) (пункт 34).

Согласно пункту 35 Положения член экипажа, перемещенный в качестве пассажира на воздушном судне, может выполнить без предоставления ежедневного отдыха полетную смену продолжительностью не более установленной пунктами 16, 17 Положения с учетом времени явки для перелета, уменьшенной на 50 процентов времени перемещения (перелета). При этом если указанной продолжительности полетной смены недостаточно для выполнения задания на полет, то задание на полет может быть выполнено только после предоставления члену экипажа ежедневного отдыха в соответствии с пунктами 55, 56, 57, 59 Положения.

Как правильно указано судом в обжалованном решении, оспариваемый пункт 35 Положения не содержит предписаний, противоречащих нормам Трудового кодекса Российской Федерации, регулирующим рабочее время и время отдыха работника, так как не предусматривает возможность выполнять полетную смену продолжительностью свыше максимально установленной Трудовым кодексом Российской Федерации и Положением продолжительности полетной смены экипажей воздушных судов.

Не было у суда первой инстанции оснований для удовлетворения требования о признании недействующим и пункта 53 Положения, предусматривающего предоставление членам экипажа таких видов отдыха, как ежедневный (отдых между полетными сменами), еженедельный непрерывный (выходные дни), ежегодный (отпуск основной и дополнительный).

Трудовым кодексом Российской Федерации предусмотрено, что видами времени отдыха являются: перерывы в течение рабочего дня (смены); ежедневный (междусменный) отдых; выходные дни (еженедельный непрерывный отдых); нерабочие праздничные дни; отпуска (статья 107). В течение рабочего дня (смены) работнику должен быть предоставлен перерыв для отдыха и питания продолжительностью не более двух часов и не менее 30 минут, который в рабочее время не включается. Правилами внутреннего трудового распорядка или трудовым договором может быть предусмотрено, что указанный перерыв может не предоставляться работнику, если установленная для него продолжительность ежедневной работы (смены) не превышает четырех часов. Время предоставления перерыва и его конкретная продолжительность устанавливаются правилами внутреннего трудового распорядка или по соглашению между работником и работодателем. На работах, где по условиям производства (работы) предоставление перерыва для отдыха и питания невозможно, работодатель обязан обеспечить работнику возможность отдыха и приема пищи в рабочее время. Перечень таких работ, а также места для отдыха и приема пищи устанавливаются правилами внутреннего трудового распорядка (часть первая – третья статьи 108).

На основании приведенных статей 107, 108 Трудового кодекса Российской Федерации, во взаимосвязи с пунктами 49, 50 оспариваемого Положения, предусматривающими, что членам летного экипажа предоставляются кратковременные перерывы продолжительностью не менее 15 минут – через каждые 1,5 часа полетного времени или после выполнения 10 посадок, не менее 1,5 часа – после каждых 4 часов полетного времени или после 25 посадок, которые могут быть совмещены с перерывом для отдыха и приема пищи, а также еженедельный непрерывный отдых после последовательно отработанных шести календарных дней в базовом аэропорту или месте выполнения фактической работы продолжительностью не менее 42 часов, обоснованным является вывод суда о законности оспариваемого пункта 53 Положения.

Утверждение в апелляционной жалобе о нарушении оспариваемым пунктом 53 Положения права работника на перерыв в течение рабочей смены менее 4 часов для отдыха, ошибочно, поскольку, как уже было указано выше, время предоставления перерыва и его конкретная продолжительность

устанавливаются правилами внутреннего трудового распорядка или по соглашению между работником и работодателем (часть вторая статьи 108 Трудового кодекса Российской Федерации). Отсутствие таких положений в оспариваемом 53 пункте не свидетельствует о его противоречии требованиям трудового законодательства.

Пунктом 51 Положения предусмотрено, что работодатель обеспечивает предоставление следующих периодов для прохождения членом экипажа обязательного медицинского освидетельствования, медицинских осмотров (по предписанию врача): квартальное медицинское освидетельствование – два календарных дня; полугодовое и годовое медицинское освидетельствование – четыре календарных дня. Данные нормативные положения соответствуют нормативным правовым актам, имеющим большую юридическую силу, как правильно указано в оспариваемом решении.

В соответствии со статьей 213 Трудового кодекса Российской Федерации работники, занятые на работах с вредными и (или) опасными условиями труда (в том числе на подземных работах), а также на работах, связанных с движением транспорта, проходят обязательные предварительные (при поступлении на работу) и периодические (для лиц в возрасте до 21 года – ежегодные) медицинские осмотры для определения пригодности этих работников для выполнения поручаемой работы и предупреждения профессиональных заболеваний. В соответствии с медицинскими рекомендациями указанные работники проходят внеочередные медицинские осмотры.

Статьей 24 Федерального закона № 323-ФЗ установлено, что в целях охраны здоровья и сохранения способности к труду, предупреждения и своевременного выявления профессиональных заболеваний работники, занятые на работах с вредными и (или) опасными производственными факторами, а также в случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации, работники, занятые на отдельных видах работ, проходят обязательные медицинские осмотры. Работодатели обязаны обеспечивать условия для прохождения работниками медицинских осмотров и диспансеризации, а также беспрепятственно отпускать работников для их прохождения (части 1, 5). Порядок и периодичность проведения медицинских осмотров, диспансеризации, диспансерного наблюдения и перечень включаемых в них исследований утверждаются уполномоченным федеральным органом исполнительной власти, если иное не предусмотрено законодательством Российской Федерации (пункт 7 статьи 46).

Согласно пункту 3¹ статьи 52 Воздушного кодекса Российской Федерации лица из числа специалистов авиационного персонала проходят обязательные предварительные (при поступлении на работу) и периодические (в течение трудовой деятельности) медицинские осмотры, включающие химико-токсикологические исследования наличия в организме человека наркотических средств, психотропных веществ и их метаболитов (абзац первый). Порядок проведения предварительных (при поступлении на работу) и периодических (в течение трудовой деятельности) медицинских осмотров устанавливается

уполномоченным органом в области гражданской авиации по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере здравоохранения (абзац второй). На должности специалистов авиационного персонала не принимаются лица, не прошедшие предварительного медицинского осмотра, а также лица, подвергнутые административному наказанию за потребление наркотических средств или психотропных веществ без назначения врача либо новых потенциально опасных психоактивных веществ, до окончания срока, в течение которого лицо считается подвергнутым административному наказанию (абзац третий).

На основании изложенного суд первой инстанции пришел к обоснованному выводу о том, что доводы административного истца о противоречии пункта 51 Положения Трудовому кодексу Российской Федерации, Федеральному закону № 323-ФЗ лишены правовых оснований. Положения названного пункта не устанавливают продолжительность стационарного медицинского обследования, как неверно указывает заявитель в апелляционной жалобе, соответствуют приведенным нормам федерального законодательства, а также отвечают критериям точности, ясности и не допускают неоднозначного толкования.

Правильным является вывод суда о том, что нормы Федеральных авиационных правил «Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации», утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 22 апреля 2002 г. № 50, предусматривающие, что стационарное медицинское обследование проводится, как правило, в срок до 14 дней, временная нетрудоспособность оформляется в установленном порядке, не свидетельствуют о незаконности оспариваемого пункта 51 Положения, так как эти нормы имеют взаимосвязанный, а не взаимоисключающий характер с такими правилами.

Доводы административного истца в апелляционной жалобе о наличии оснований для отмены решения суда первой инстанции основаны на неправильном толковании норм материального и процессуального права и не могут служить основанием для удовлетворения апелляционной жалобы.

При рассмотрении и разрешении административного дела судом первой инстанции правильно были определены обстоятельства, имеющие значение для разрешения спора, в решении приведены и проанализированы в их совокупности нормы права, подлежащие применению в данном деле, а выводы суда, изложенные в решении, соответствуют обстоятельствам дела и действующему законодательству, поэтому указания в апелляционной жалобе на незаконность и необоснованность обжалованного решения суда ошибочны.

Установив, что оспариваемые пункты 3, 7, 35, 51, 53 Положения не содержат предписаний, ухудшающих положение работников по сравнению с установленными Трудовым кодексом Российской Федерации, соответствуют нормативным правовым актам, имеющим большую юридическую силу, прав и законных интересов административного истца не нарушают, суд первой

инстанции правомерно, на основании пункта 2 части 2 статьи 215 Кодекса административного судопроизводства Российской Федерации, принял решение об отказе в удовлетворении административного искового заявления Пойма И.Г.

Предусмотренных статьей 310 Кодекса административного судопроизводства Российской Федерации оснований для отмены 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 26 августа 2019 г. оставить без изменения, апелляционную жалобу Пойма Игоря Геннадьевича – без удовлетворения.

Председательствующий

Члены коллегии



Г.В. Манохина



В.Ю. Зайцев



Е.В. Горчакова