

ЗНАЧЕНИЕ СУДЕБНОЙ ПРАКТИКИ КОНСТИТУЦИОННОГО СУДА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В ФОРМИРОВАНИИ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ОБЩЕСТВЕННОГО СОЗНАНИЯ

© 2016 г. Дарья Владимировна Забелина¹

В статье рассматривается судебная практика Конституционного Суда РФ, связанная с деятельностью транспортной отрасли России. В современном российском законодательстве все чаще стали обращаться к судебной практике в связи с необходимостью конкретизации правовых норм. Данный факт, по мнению автора, оказывает свое влияние на формирование транспортного права и общественного сознания.

This paper present the judicial practice of the Constitutional Court of the Russian Federation, connected with the activity of the Russian transport industry. In the modern Russian legislation are increasingly turning to the judicial practice, in connection with the necessity of clarifying the legal norms. This fact according to the author exerts its influence on the formation of transport law and public consciousness.

Ключевые слова: судебная практика, нормативный правовой акт, транспортное право, транспортное законодательство, транспортные уставы.

Key words: judicial practice, regulator legal act, transport law, transport legislation, transportation rules, codified documents.

Обеспечение верховенства Конституции РФ и осуществление принципа законности являются приоритетными задачами судебной системы. Важнейшая предпосылка перехода к правовому демократическому государству – это действующая система законов. Признание Российского государства правовым означает, что все формы и методы государственной деятельности должны строиться в соответствии с международным правом и Конституцией РФ и быть нацеленными на обеспечение прав и свобод граждан, что возможно только при наличии системы “сдержек и противовесов”. Наиболее эффективное средство контроля общества над властью – независимая судебная система, обеспечивающая беспристрастное разрешение споров между различными субъектами права.

В нашей стране правосудие осуществляется судами, входящими в судебную систему Российской Федерации. В основе деятельности судов всех видов лежит принцип законности. Таким образом, правосудие осуществляется в строгом соответствии с действующим законодательством. Применение действующего законодательства и вопросы, касающиеся функционирования судебной системы, приобретают в современных условиях развития общества особое значение.

Судебная практика – это вид судебной деятельности по применению правовых норм, связанный с выработкой определенных правоположений на основе раскрытия смысла и содержания применяемых норм, а в необходимых случаях – их конкретизации и детализации. Судебная практика – применение правовых норм, связанное с образованием в процессе этого применения какого-либо устоявшегося положения, конкретизирующего правовую норму².

В настоящее время судебная практика во многом влияет на осуществление правосудия. Общеизвестным считается

воздействие положений судебной практики на судебную деятельность в качестве рекомендательных актов, которые ориентируют суды на правильное и единообразное толкование и применение существующих нормативных предписаний³.

Судебная практика не порождает обязательных норм, но оказывает определенное воздействие как на деятельность судебной системы и на правовую систему в целом, так и на общественное сознание.

На протяжении всей истории своего развития судебная практика является своеобразным ориентиром для правильного и единообразного разрешения споров, толкования и применения действующего законодательства, правильности понимания норм субъектами права.

Восприятие субъектами права судебной практики существенно влияет на ее значение в регулировании общественных отношений. Роль судебной практики (как считал Л.А. Кассо) не в ее обязательной силе, а в том, что в решениях содержится созидательная работа, направленная к дополнению и усовершенствованию действующей системы и необходимая для удовлетворения потребностей жизни. Настоящая ценность судебной деятельности измеряется достигнутыми результатами, а вовсе не принудительным характером⁴.

Актуальным остается вопрос о роли и влиянии судебной практики на формирование права, в частности транспортного права, и сознание субъектов права, основываясь на практике Конституционного Суда РФ.

Конституционный Суд РФ разрешает дела по жалобам о нарушении конституционных прав и свобод граждан и по запросам судов проверяет конституционность закона, примененного или подлежащего применению в конкретном деле, в порядке, установленном федеральным законом (ч. 4 ст. 2 Конституции РФ).

¹ Начальник договорного отдела ООО “Эй-Би-Рейл” (E-mail: dasha25121979@yandex.ru).

Darya Zabelina, Head of A-B-Rail LLC Contract Department (E-mail: dasha25121979@yandex.ru).

² См.: Боинко С.В. Форма права: теоретико-правовое исследование. Дисс. ... доктора юрид. наук. М., 2005.

³ См.: Судебная система России. Учеб. пособие. М., 2000. С. 5.

⁴ См.: Боинко С.В. Указ. соч. С. 388.

Практика Конституционного Суда РФ по вопросам, касающимся транспортных правоотношений, в период с 1995 г. по 2009 г. составляла всего 0,9% от общего количества рассмотренных дел (59 дел, в том числе 56 определений и три постановления).

Основную часть по транспортным делам в Конституционном Суде РФ составляют определения. В соответствии с ч. 4 ст. 71 Федерального конституционного закона «О Конституционном Суде Российской Федерации» от 21 июля 1994 г.⁵ все решения, принимаемые КС РФ в ходе осуществления конституционного судопроизводства, кроме постановлений и заключений, именуются определениями. В частности, согласно Регламенту Конституционного Суда его определения выносятся по вопросам: принятия обращения к рассмотрению; об отказе принятия обращения к производству; о прекращении производства; об исправлении неточностей, допущенных в решении; о разъяснении решения.

С точки зрения подчеркивания особого стратегически важного места железнодорожного транспорта в жизни России показательным определением Конституционного Суда РФ «Об отказе в принятии к рассмотрению жалобы гражданина Линева С.Ю. на нарушение его конституционных прав пунктом 2 статьи 26 Федерального закона № 17-ФЗ от 10.01.2003 г. «О железнодорожном транспорте Российской Федерации»» от 8 февраля 2007 г.⁶, в соответствии с которым не допускается участие в забастовке работников железнодорожного транспорта общего пользования, деятельность которых связана с движением поездов, маневровой работой, а также с обслуживанием пассажиров, грузоотправителей (отправителей) и грузополучателей (получателей) на железнодорожном транспорте общего пользования, в то время как в ч. 4 ст. 37 Конституции РФ признается право каждого человека и гражданина на забастовку как на средство разрешения коллективных трудовых споров.

Конституционный Суд РФ определил отказать в принятии к рассмотрению жалобы гражданина С.Ю. Линева. Свой отказ КС РФ обосновал тем, что железнодорожный транспорт является составной частью единой транспортной системы Российской Федерации и относится к числу жизненно важных отраслей экономики страны. Железнодорожный транспорт во взаимодействии с организациями других видов транспорта призван своевременно и качественно обеспечивать потребности физических лиц, юридических лиц и государства в перевозках. Способствовать созданию условий для развития экономики и обеспечения единства экономического пространства на территории Российской Федерации. Функционирование железнодорожного транспорта осуществляется, исходя из принципов устойчивости работы, доступности, безопасности и качества оказываемых услуг. Нарушение согласованности функционирования единой транспортной системы Российской Федерации может нанести вред экономике всего государства.

Особенное положение, занимаемое транспортом, подчеркивает и определение Конституционного Суда РФ «По жалобе Сберегательного банка Российской Федерации и ОАО «Красноярскэнерго» на нарушение конституционных прав и свобод положением статьи 124 «Транспортного устава железных дорог Российской Федерации»» от 6 июля 2001 г.

Как следует из представленных материалов, государственное унитарное предприятие «Красноярские железные дороги» предъявило в Восточно-Сибирский банк Сбербанка России платежное требование на списание с ОАО «Красно-

ярскэнерго» штрафа за неочистку вагонов после их разгрузки. Однако банк данное требование исполнять отказался, поскольку согласие должника на списание отсутствовало. Однако арбитражный суд Красноярского края своим решением обязал банк исполнить платежное требование, сославшись на то, что действующее законодательство позволяет железной дороге взыскивать такой штраф в безакцептном порядке, т. е. без согласия собственника.

При решении данного вопроса Конституционный Суд РФ отметил, что возложение федеральным законом на грузополучателя указанных обязанностей и установление мер ответственности за их неисполнение обусловлены специфическим характером правоотношений в сфере перевозок грузов, возникающих при пользовании услугами федерального железнодорожного транспорта Российской Федерации, а также необходимости непрерывного использования вагонов для обеспечения нормального производства и обращения в стране промышленной продукции, продукции сельского хозяйства для удовлетворения потребностей населения и государства⁷. Неисполнение грузополучателем обязательств по очистке вагонов и контейнеров после их разгрузки является основанием для предъявления железной дорогой к грузополучателю требования об уплате штрафа как способа обеспечения исполнения обязательства (ст. 329, 330 Гражданского кодекса РФ).

Вынося определение, Конституционный Суд РФ не только подчеркнул значение железнодорожного транспорта в экономике страны, специфику производства и правоотношений, но и подтвердил, что судебный орган не является законодательным органом, а только поддерживает законность.

Интересно рассмотреть определение Конституционного Суда РФ от 20 июня 2006 г. № 244-О «Об отказе в принятии к рассмотрению жалобы гражданина Клапцова А.Ф. о конституционности пункта 76 «Правил оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности»»⁸ (далее – Правил перевозок) и статьи 110 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», устанавливающих, что уплата штрафа за задержку отправления поезда или за опоздание поезда на железнодорожную станцию назначения, за исключением перевозок в пригородном сообщении, производится перевозчиком из расчета 3% стоимости проезда за каждый полный час задержки отправления или опоздания поезда. При этом задержка отправления поезда менее чем на 1 час в расчет не принимается».

Из материалов дела по жалобе гражданина А.Ф. Клапцова видно, что железная дорога обладает пониженной ответственностью за невыполнение своих обязательств. В п. 76 Правил перевозок и ст. 110 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» от 10 января 2003 г. присутствует уточнение «за исключением перевозок в пригородном сообщении». Приведенный пример раскрывает двойственную ситуацию: при перевозке пассажира в дальнем сообщении перевозчик несет ответственность перед пассажиром за опоздание поезда и принимает билеты к возврату. В случае с билетами пригородного сообщения картина противоположная. За опоздание поезда перевозчик ответственности не несет и билеты к возврату не принимает.

⁵ См.: СПС «КонсультантПлюс». 2013.

⁶ См.: там же. 2009.

⁷ См.: Транспортный устав железных дорог Российской Федерации от 8 января 1998 г. // Там же.

⁸ См.: там же.

С одной стороны, это связано с тем, что организации “Российские железные дороги” никто практически не составляет конкуренции в сфере предоставления услуг железнодорожных пассажирских перевозок, с другой – примечательно то, что данная норма существовала еще в Уставе железных дорог РСФСР 1922 г.⁹ Таким образом, мы видим исторически сохранившуюся норму, которая, безусловно, оказывает свое влияние на формирование сознания субъектов транспортных правоотношений.

В судебной практике Конституционного Суда РФ встречаются дела, возникшие из-за вступления в силу актов, имеющих неопределенность содержания правовой нормы. Это создает возможность ослабления гарантий защиты конституционных прав и свобод.

Показательным является постановление «О деятельности негосударственных организаций по лоцманской проводке судов в связи с жалобой Международной общественной организации “Ассоциации морских лоцманов России” и автономной некоммерческой организации “Общество морских лоцманов Санкт-Петербурга”» от 6 апреля 2004 г.¹⁰

В своей жалобе в Конституционный Суд РФ “Ассоциация морских лоцманов России” и “Общество морских лоцманов Санкт-Петербурга” оспаривали конституционность п. 2 ст. 87 Кодекса торгового мореплавания РФ (КТМ РФ). В соответствии с его положениями, морской лоцман является работником лоцманской службы государственной организации. Негосударственные организации по лоцманской проводке судов создаются с учетом особенностей, определяемых Правительством РФ. Перечень портов, в которых допускается деятельность негосударственных организаций по лоцманской проводке судов согласно постановлению Правительства РФ “О деятельности негосударственных организаций по лоцманской проводке судов” от 17 июля 2001 г. устанавливается в пользу государственных лоцманских служб.

По мнению заявителей, указанные нормативные положения необоснованно ограничивают деятельность негосударственных организаций по лоцманской проводке судов, дискредитируют их по критерию принадлежности к негосударственной собственности. Направленные на монополизацию деятельности государственных лоцманских служб, они уменьшают свободу предпринимательской и иной экономической деятельности и право лоцманов свободно распоряжаться своими способностями к труду, а также выбирать род деятельности и профессию и, таким образом, противоречат требованиям ст. 8, 34, 37 и 55 Конституции РФ.

В результате разбирательства КС РФ постановил признать положения п. 2 ст. 87 Кодекса торгового мореплавания РФ и находящееся с ним в нормативном единстве постановление Правительства РФ от 17 июля 2001 г. не соответствующими ст. 19, 34 (ч. 1), 55 (ч. 3) Конституции РФ.

Конституция защищает право индивида заниматься любой деятельностью, в которой он чувствует способности проявить себя как профессионал. Эти гарантии распространяются не только на свободу выбора, но и на экономически

значимые виды труда. В целях защиты общества от конкретной опасности в определенных сферах труда от неквалифицированного и непрофессионального вмешательства законодатель может устанавливать определенные правила допуска к отдельным видам профессий в виде установления субъективных квалификационных требований к индивиду, к уровню его знаний и навыков. При этом вмешательство законодателя в свободу выбора рода деятельности и профессии должно быть минимальным и оправданным только в объеме необходимого обеспечения должной профессиональной подготовки субъекта.

Благодаря вынесенному судебному решению в КТМ РФ п. 2 ст. 87 не действует. Однако обнаружилась иная проблема: Конституция РФ в ст. 125 (ч. 6) устанавливает, что акты или их отдельные положения, признанные неконституционными, утрачивают силу. Данное конституционное положение получило конкретизацию в нормах Федерального конституционного закона “О Конституционном Суде Российской Федерации” от 21 июля 1994 г., предусматривающих, что, если решением Конституционного Суда РФ нормативный акт признан не соответствующим Конституции РФ полностью или частично либо из решения Конституционного Суда РФ вытекает необходимость устранения пробела в правовом регулировании, государственный орган или должностное лицо, принявшие этот нормативный акт, рассматривают вопрос о принятии нового нормативного акта. Новый нормативный акт должен, в частности, содержать положения об отмене нормативного акта, признанного не соответствующим Конституции РФ полностью, либо о внесении необходимых изменений и (или) дополнений в нормативный акт. До принятия нового нормативного правового акта непосредственно применяется Конституция РФ (ч. 4 ст. 79 в ред. Федерального конституционного закона от 15 декабря 2001 г.).

При этом ни Конституция РФ, ни Федеральный конституционный закон “О Конституционном Суде Российской Федерации” не содержат прямых указаний на момент утраты юридической силы нормативным правовым актом или отдельным его положением.

Из соответствующих положений Конституции РФ и Федерального конституционного закона “О Конституционном Суде Российской Федерации” в их системной взаимосвязи следует, что момент утраты юридической силы нормативного акта, признанного неконституционным полностью или в части, может совпадать, а может и не совпадать с моментом вступления решения Конституционного Суда РФ в силу. Иными словами, следует различать такие юридические факты, как вступление решения Конституционного Суда РФ в силу (немедленно после провозглашения) и введение решения Конституционного Суда РФ в действие (в частности, для рассматриваемого дела – момент утраты юридической силы положениями, признанными неконституционными). Это означает, что в течение определенного периода – с момента вступления решения в силу до момента введения его в действие – признанные неконституционными положения нормативного правового акта могут продолжать действовать и порождать правовые последствия.

Приведенный пример свидетельствует о фактах выявления при разбирательстве дела других, не менее важных деталей, способствующих улучшению законодательства.

Следовательно, можно сказать, что роль судебной практики Конституционного Суда РФ в формировании транспортного права и общественного сознания весьма велика. Приведенные примеры свидетельствуют, что судебная практика несет в себе предпосылки для поддержания законности, подчеркивает исключительные положение и роль транспортной отрасли в жизни Российского государства, необходимость поддержания и соблюдения условий безопасности на транспорте.

⁹ См.: Устав железных дорог РСФСР от 28 июня 1922 г. // Собрание указаний и распоряжений Рабочего и Крестьянского правительства. 1922. № 38.

¹⁰ См.: постановление Конституционного Суда РФ “По делу о проверке конституционности положений пункта 2 статьи 87 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации” от 6 апреля 2004 г. и постановление Правительства РФ “О деятельности негосударственных организаций по лоцманской проводке судов в связи с жалобой общественной организации “Ассоциация морских лоцманов России” и автономной некоммерческой организации “Общество морских лоцманов Санкт-Петербурга”» от 17 июля 2001 г.