

УДК 340.142(73)(045)

*С.Т. Ханчаев***ДЕЛО «ПЛЕССИ ПРОТИВ ФЕРГЮСОНА» В ПРАКТИКЕ ВЕРХОВНОГО СУДА США: ПРЕДПОСЫЛКИ И ПОСЛЕДСТВИЯ РАЗРЕШЕНИЯ**

Статья посвящена исследованию знакового решения, принятого 18 мая 1896 г. Верховным судом США при рассмотрении резонансного дела «Плесси против Фергюсона». Данное решение на более чем полвека сформировало прецедент, оказавший колоссальное влияние на жизнь миллионов, обрекая целые поколения афроамериканцев на жизнь с ограниченными возможностями. Исследование проводилось с использованием общенаучной методологии (метода логического анализа и аналогии), а также частнонаучных методов познания: историко-юридического, сравнительно-правового, системно-исторического и др. Выявлен целый ряд ранее не исследованных в отечественной науке аспектов принятия решения по делу «Плесси против Фергюсона». Сделан вывод о том, что данное решение стало первой общенациональной официальной интерпретацией положения, содержащегося в 14-ой поправке к Конституции США (1868 г.), запрещающей штатам отказывать в равной защите со стороны закона любому лицу в пределах их юрисдикции. Также дана оценка аргументации судей Верховного суда США при проверке конституционности законов о расовой сегрегации и обосновании весьма противоречивой доктрины «разделены, но равны» («separate but equal»). Полученные результаты могут быть использованы в ходе дальнейших исследований по проблемам прецедентного права, расовой сегрегации и иных смежных вопросов, а также в процессе преподавания юридических дисциплин теоретико-исторической направленности.

Ключевые слова: расовая сегрегация, дискриминация, США, прецедент, Верховный суд, афроамериканец.

DOI: 10.35634/2412-9593-2023-33-6-1084-1089

Практика Верховного суда США по вопросам межрасовых отношений представляет собой весьма малоизученный блок в отечественной науке, и дело «Плесси против Фергюсона» (*Plessy v. Ferguson*) является одним из ярких тому примеров. Исследование основных предпосылок и последствий данной судебной тяжбы не только демонстрирует тот долгий и тернистый путь, который прошли гражданские права в процессе своего становления, но и проливает свет на изъяны судебной системы, от появления которых не застраховано ни одно государство в любую эпоху. Через призму данного дела, как на социальном срезе, видны основные проблемы расово-сегрегированного общества, коим и были США во второй половине XIX – первой половине XX века.

Уникальность дела «Плесси против Фергюсона» в числе прочих резонансных дел состоит в том, что оно было инициировано искусственно, то есть представляло собой целенаправленную и тщательно спланированную провокацию, осуществленную с целью демонстрации явной нелогичности и несправедливости существующих дискриминационных практик, путем обращения к судебным механизмам и формирования позитивного прецедента. Основные действующие лица данного процесса (адвокаты, юрисконсульты, отдельные служащие железнодорожной компании и, конечно, сам «нарушитель» в лице Гомера Плесси), подобно профессиональным актерам, играли отведенную для них роль, поскольку разделяли общее мнение о неконституционности дискриминационных законов и обычаев, получивших собирательное название «Джим Кроу» [1, р. 1–3]. Данным активистам противостояли люди, которые были в той или иной степени убеждены в превосходстве белой расы над теми, кто относительно недавно носил статус раба. Такие настроения были весьма распространенными на Юге, в том числе и в штате Луизиана, где разворачивались исследуемые нами события. Однако после поражения южан в Гражданской войне и формальной отмены рабства, эти настроения перешли в латентную фазу. Бывшим рабовладельцам было психологически сложно перестроиться и воспринимать бывших рабов и иных лиц неевропейского происхождения как полноценных членов общества, поэтому они стремились провести как можно более четкую грань между «белыми» («white») и «цветными» («colored»), что, в принципе, и представляло собой сегрегацию как феномен. Сторонники сегрегации воспринимали положения 13-й и 14-й поправок к Конституции США о равенстве граждан лишь де-юре, одновременно способствуя формированию общественно-политической инфраструктуры, существенно усложняющей жизнь «цветного» населения и его интеграцию в общество.

Поскольку после Реконструкции социальное положение афроамериканцев на Юге ухудшилось, ситуация с правами чернокожих в штате Луизиана менялась медленно. Луизиана и особенно город Но-

вый Орлеан всегда отличались от большей части окружающего региона с точки зрения межрасовых отношений. Луизиана была основана французскими торговцами в 1700-х годах и все еще демонстрировала сильное французское влияние в конце XIX века. Новый Орлеан, расположенный в устье реки Миссисипи в Мексиканском заливе, был крупным международным портом, который долгое время служил центром африканской работоторговли. Однако он также привлек многих свободных чернокожих поселенцев из близлежащих островных государств Карибского бассейна, таких как Гаити и Куба.

Луизиана стала частью США в 1803 году в результате покупки огромной территории у Франции, что вдвое увеличило размеры государства. К данному моменту по крайней мере каждый шестой из примерно 8000 человек, живших в Новом Орлеане, был свободным цветным человеком. Население города, как белое, так и цветное, значительно увеличилось в период с 1791 по 1810 год из-за притока эмигрантов, произошедшего в результате гаитянской революции (возглавляемой Ф.Д. Туссен-Лувертюром, свободным цветным человеком). Первая официальная перепись территории Орлеана в США в 1810 году насчитала 7 585 свободных цветных людей по сравнению с 34 311 белыми и общей численностью населения 76 556 человек [2].

В городе проживало большое количество креолов или потомков французских колонистов. Большинство креолов никогда не были рабами, и у многих была достаточно светлая кожа, чтобы они могли легко слиться с белым населением города. Креолы, как правило, были относительно богатыми и хорошо образованными людьми, которые внесли большой вклад в экономику и культуру города. Таким образом, Новый Орлеан был уникальным и ярким городом, представлявшим собой плавильный котел культур различных гармонично взаимодействующих расовых, этнических и языковых групп.

Тем не менее, Луизиана не могла долго противостоять потоку дискриминационных законов Джима Кроу, который захлестнул Юг после окончания Реконструкции. В мае 1890 года законодательный орган штата начал обсуждение законопроекта № 42, широко известного как «Закон об отдельных вагонах», который предполагал расовую сегрегацию на железнодорожном транспорте. В частности, в законопроекте предлагалось содействовать комфорту пассажиров в поездах, требуя от железнодорожных компаний предоставлять отдельные вагоны для чернокожих и белых пассажиров. Закон регламентировал обязанности служащих железнодорожных компаний, предписывая им направлять пассажиров в вагоны или купе, отведенные для конкретной расы. При этом в случае отказа подчиниться законным требованиям сотрудника ж/д компании, пассажиру отказывали в транспортных услугах и подвергали штрафу, в то время как ж/д компания освобождалась от любых форм ответственности в связи с таким отказом. Кроме того, любой служащий ж/д компании, который не смог или отказывался обеспечить соблюдение сегрегационных мер, физически препятствуя пассажирам садиться в предназначенные для них вагоны, мог быть подвергнут штрафу в размере 50 долларов или тюремному заключению. Железнодорожным компаниям, не предоставившим отдельные вагоны, грозил штраф в размере 500 долларов. Закон не делал исключения, позволяющего межрасовым парам ездить вместе, хотя он разрешал «цветным» медсестрам ездить в вагонах, предназначенных для белых пассажиров, чтобы помогать своим пациентам. И, наконец, новый закон предполагал отмену всех законодательных положений, полностью или частично противоречащих нормам данного акта [3].

Закон вызвал большой общественный резонанс, по всей стране развернулись дебаты, в которых сторонники и противники сегрегации активно высказывали свои мнения. Так, на передовице новоорлеанской газеты «The Times-Democrat» утверждалось, что разделение общественного транспорта было логичным и правильным, поскольку многие другие общественные места уже были разделены по расовому признаку: «Человек, который пришел бы в ужас от мысли, что его жена или дочь сидят рядом со здоровым негром в гостиной отеля или в ресторане, не может без того же чувства отвращения смотреть на то, как она занимает тесное место в вагоне рядом с негром» [4, p. 53].

Сторонники данного закона отмечали, что он требует предоставления отдельных, но равных удобств для белых и чернокожих пассажиров, не дискриминируя людей по признаку расы. Однако на деле было не так, поскольку удобства для цветных были совершенно не сопоставимы по качеству с аналогичными удобствами, предоставляемыми белым. Со временем стало очевидно, что истинная цель отдельного общественного транспорта заключалась в повышении комфорта белых пассажиров за счет устранения необходимости вступать в контакт с афроамериканцами. В статье газеты Нового Орлеана утверждалось, что разделение железнодорожных вагонов было необходимо, потому что «в вагоне человек гораздо ближе общается со своими попутчиками, чем в театре или ресторане», так как пассажиры поезда «толпятся, тесно прижимаясь друг к другу, сидя на одних и тех же местах, с оди-

наковыми удобствами» [5, р. 139]. Согласно данной точке зрения, белых пассажиров не следует заставлять делить удобства с чернокожими, поскольку последние ниже их статусом.

Как только стали ясны истинные мотивы разделения общественного транспорта, большинство афроамериканцев выступили против таких мер. К ним часто присоединялись железнодорожные компании, которые сопротивлялись сегрегационным нормам по ряду причин. Во-первых, некоторые железнодорожные компании базировались на Севере и не считали сегрегацию необходимой. Во-вторых, предоставление отдельных вагонов для чернокожих и белых пассажиров увеличивало эксплуатационные расходы. Это означало, что в каждом поезде, курсирующем на Юге, должно было быть не менее четырех пассажирских вагонов – вагонов первого класса и вагонов для некурящих как для белых, так и для чернокожих пассажиров. На многих линиях не хватало пассажиров, чтобы заполнить такое количество вагонов, поэтому поезда тянули пустые вагоны. В-третьих, железнодорожные компании чувствовали себя неловко, требуя от своих кондукторов и других сотрудников соблюдения законов о сегрегации. Однако, как и у пассажиров, у железнодорожных компаний не было другого выбора, кроме как следовать правилам после принятия законов о сегрегации.

В 1891 году группа активистов из Нового Орлеана, состоявшая главным образом из лиц смешанного происхождения, сформировала Гражданский комитет по проверке конституционности Закона об отдельных вагонах. Они наняли Альбиона Турджи, судью эпохи Реконструкции и социального реформатора, в качестве своего юрисконсульта. Главным же исполнителем задуманной провокации был выбран Гомер Плесси. Он принадлежал к группе видных жителей Нового Орлеана из числа представителей смешанной расы, которые считали, что расовая сегрегация нарушает Конституцию США. Поездка Плесси на поезде в тот день была частью тщательно продуманного плана – оспорить в судебном порядке данный закон и всю дискриминационную систему «Джим Кроу», которая низводила чернокожих до положения граждан второго сорта.

Комитет выбрал кандидатуру креола Г. Плесси, так как у него была светлая кожа, и он мог легко сойти за белого. Тем не менее, по законам Луизианы такой человек, как Г. Плесси, не мог считаться белым, поскольку относился к так называемым окторунам (т. е. был на 1/8 афроамериканцем), что означало обладание той самой минимальной долей родства, достаточной для квалификации в качестве цветного. Мотивация Комитета в выборе кандидатуры Г. Плесси состояла в поддержке утверждения о том, что данный закон не может эффективно действовать, поскольку не содержит четких критериев разграничения белой и цветной расы.

Как цветной, Плесси должен был сидеть в вагоне, предназначенном для чернокожих пассажиров. Вместо этого он намеренно купил билет и сел в вагон первого класса, который был открыт только для белых. Плесси сел на плюшевое мягкое сиденье и оглядел элегантные панели из красного дерева и блестящие латунные светильники. Никто из белых пассажиров не заметил ничего необычного в тихом, хорошо одетом человеке, сидящем с ними в одной компании, пока кондуктор железной дороги Восточной Луизианы (который был заранее осведомлен Комитетом и выразил желание содействовать) не остановился, чтобы проверить его билет.

Действуя по плану, Г. Плесси сообщил служащему ж/д компании, что согласно закону штата он является цветным. Тогда служащий сказал ему, что от него требуется пересест в вагон, предназначенный для чернокожих, на что Плесси ответил отказом. После этого его сняли с поезда и поместили под арест за нарушение Закона об отдельных вагонах.

Арест Плесси привел к ряду юридических событий, которые в конечном итоге поставили вопрос о расовой сегрегации перед Верховным судом США. По словам историка Кейта Уэлдона Медли, «будущее конституционных прав чернокожих в Америке будет зависеть от этого дня, проведенного в суде» [6, р. 104].

При рассмотрении дела по первой инстанции судья Джон Фергюсон отклонил утверждение Плесси о неконституционности рассматриваемого акта и вынес решение о необходимости уплаты штрафа за совершенное правонарушение. Верховный суд штата Луизиана согласился с выводами первой инстанции, оставив решение окружного суда в силе.

Последней инстанцией для Плесси стал Верховный суд США, который большинством в семь голосов против одного (один судья не участвовал) объявил закон Луизианы об отдельных вагонах конституционным и отклонил требование заявителя об отмене первоначального решения судьи Фергюсона. Мотивировочную часть решения от имени большинства судей составил судья Генри Биллингс Браун. В нем Браун опровергает аргументы Плесси о том, что Закон нарушает 13-ю по-

правку к Конституции США, запрещающую рабство, и 14-ю поправку, которая предоставила афроамериканцам полные и равные права гражданства. По словам Брауна, Закон об отдельных вагонах не противоречит 13-й поправке, потому что не восстанавливает институт рабства и не вешает на человека ярлык раба или подневольного работника. В своем выводе судья опирался на постановление Верховного суда по Дела о гражданских правах (1883 г.), в которых было установлено, что расовая дискриминация афроамериканцев в ресторанах, гостиницах, общественном транспорте и в иных общественных местах отдыха «не предполагает признание за человеком атрибутов рабства или принудительного труда... но, в крайнем случае, ущемляет права, которые защищены от нарушений со стороны властей штата 14-ой поправкой» [7].

Кроме того, по мнению Брауна и большинства других судей Верховного суда США, рассматриваемый закон не противоречил также и 14-ой поправке, поскольку последняя была направлена на обеспечение лишь юридического, а не социального равенства афроамериканцев и белых. Юридическое равенство в законе соблюдалось надлежащим образом, поскольку его положения предполагали идентичные условия транспортировки для каждой расы, и разделение пассажиров само по себе не подразумевало юридическую неполноценность какой-либо расы – таков был вывод, подтвержденный, по мнению Брауна и др., многочисленными судебными решениями штатов, подтверждавшими конституционность законов о создании отдельных государственных школ для белых и афроамериканских детей. Напротив, социальное равенство, которое проявлялось бы в «смешении» рас в общественном транспорте и в других местах, неизбежно свидетельствовало бы о «естественном родстве» двух рас, их «взаимном признании достоинств друг друга» и «общественном согласии». По мнению судей, такого равенства в реальности не существовало, и оно не могло быть создано юридически: «Законодательство бессильно искоренить расовые инстинкты или отменить различия, основанные на физических характеристиках, и попытка сделать это может привести лишь к обострению сложившейся ситуации. Если гражданские и политические права обеих рас равны, одна раса не может быть ниже другой в гражданском или политическом отношении. Если одна раса уступает другой в социальном отношении, то Конституция США не может поставить их в один ряд» [8, р. 30].

Когда Плесси произвел сравнение Закона об отдельных вагонах с гипотетическими законами, требующими, чтобы афроамериканцы и белые ходили по разным сторонам улицы или жили в домах разного цвета, Браун ответил, что рассматриваемый закон был предназначен для сохранения мира и общественного порядка, и, следовательно, такой подход законодателя является «разумным».

Лишь один судья из состава Верховного суда США, Джон Маршалл Харлан, не согласился с мнением своих коллег. В изложенном им особом мнении, которое стало классикой американской судебной практики в области гражданских прав, Дж. Харлан настаивал на том, что суд проигнорировал очевидную цель рассматриваемого закона, которая состояла не столько в том, чтобы не допустить белых в вагоны для афроамериканцев, сколько в том, чтобы исключить возможность для афроамериканцев и иных цветных проникнуть в вагоны для белых: «Под предлогом предоставления равных условий для белых и черных необходимо было заставить последних держаться вместе во время поездок в пассажирских вагонах. Никто не был бы настолько лишен искренности, как человек, утверждающий обратное. Таким образом, основное возражение против закона состоит в том, что он нарушает личную свободу граждан» [9, р. 131].

По мнению Харлана, данный закон предполагал и был повсеместно воспринят как предполагающий неполноценность афроамериканцев, «наклеивая на них ярлык раба» в нарушение 13-ой поправки к Конституции США. Поскольку он вторгался в пространство личной свободы и свободы передвижения как афроамериканцев, так и белых, используя в качестве обоснования признак расовой принадлежности, то данный закон противоречил принципу юридического равенства, лежащему в основе положения о равной защите (14-ая поправка). «Наша Конституция не различает цвета, – писал Харлан. – Она не знает и не терпит деления граждан на классы. В отношении гражданских прав все граждане равны перед законом. Самый слабый равен самому сильному. Закон рассматривает человека как человека и не принимает во внимание его окружение или цвет кожи, когда речь идет о его гражданских правах, гарантируемых высшим законом страны» [10, р. 70]. Он приходит к выводу, что «вынесенное сегодня решение со временем окажется столь же пагубным, как и решение, вынесенное этим судом по делу Дреда Скотта» (1857 г.), которое объявило (в заключении, написанном председателем Роджером Б. Тони), что афроамериканцы не имеют права на гражданство США.

Подводя итог, отметим, что судья Дж. Харлан оказался прав в своем предвидении: дело «Плесси против Фергюсона» имело характер наиболее авторитетного судебного прецедента по вопросу межрасового взаимодействия, обусловившего существование целого ряда различных сегрегационных законов и мер, принимаемых по всей стране, и действовавшего более полувека вплоть до его отмены Верховным судом США в деле «Браун против Совета по образованию Топики» 1954 г. Хотя официально опубликованное мнение судей Верховного суда США по данному делу не содержало самой фразы «разделены, но равны», оно предоставляло статус конституционной обоснованности тому самому Закону об отдельных вагонах, который ее изначально ввел в оборот. Таким образом, сентенция «разделены, но равны» из обычной не лишенной лицемерия фразы, употребляемой на бытовом уровне сторонниками сегрегации, превратилась в официальную государственную доктрину, способствовавшую созданию общественной инфраструктуры и предоставлению услуг для белых и цветных на принципах раздельности и лишь декларируемого равенства.

Дело «Плесси против Фергюсона» оказало колоссальное влияние на жизнь миллионов американцев разных рас. Решение Верховного суда США обрекло поколения афроамериканцев на жизнь с ограниченными возможностями и ежедневными унижениями. Но решение также косвенным образом повлияло на жизнь белых американцев. Хотя последние, несомненно, выигрывали от законов Джима Кроу, которые давали им огромные преимущества в сфере занятости, образования и жилья, тем не менее, государство, в котором они жили, всегда работало не в полную силу, пока низводило своих афроамериканских граждан до людей второго сорта, где их способности не могли быть в должной мере раскрыты. И независимо от того, признавали это белые или нет, законы Джима Кроу о сегрегации и лишении избирательных прав были оскорблением основополагающих идеалов США – равенства, свободы и справедливости.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Tischauser, Leslie V. Jim Crow Laws. – Greenwood: ABC-CLIO, 2012. 215 p.
2. Free People of color in colonial Louisiana. – Текст: электронный // LSU Libraries: [сайт]. – URL: <https://lib.lsu.edu/sites/all/files/sc/fpoc/history.html#historyintro> (дата обращения: 29.09.2023).
3. Olsen, Otto H. The Thin Disguise: Turning Point in Negro History – Plessy v. Ferguson. New York: American Institute for Marxist Studies, 1967. 132 p.
4. Louisiana Railway Accommodations Act of 1890. Louisiana Laws, No. 111, pp. 153-54. URL: http://railroads.unl.edu/documents/view_document.php?id=rail.gen.0060 (дата обращения: 19.09.2023).
5. Ayers, Edward L. Promise of the New South: Life after Reconstruction. New York: Oxford University Press, 1992. 572 p.
6. Medley, Keith Weldon. The Sad Story of How «Separate but Equal» Was Born. Smithsonian Magazine, February 1994. P. 104.
7. Civil Rights Cases. – Текст: электронный // Wikipedia The Free Encyclopedia: [сайт]. – URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Civil_Rights_Cases#cite_ref-FOLD20131023_1-0 (дата обращения: 19.09.2023).
8. Kahn, Jonathan, et al. Mapping «Race»: Critical Approaches to Health Disparities Research. – London: Rutgers University Press, 2013. 246 p.
9. Arnold, Andrew B. A Pocket Guide to the US Constitution: What Every American Needs to Know, Second Edition. Washington, DC: Georgetown University Press, 2018. 200 p.
10. The Citizen's Almanac: Fundamental Documents, Symbols, and Anthems of the United States. Washington, DC: U.S. Citizenship and Immigration Services, U.S. Department of Homeland Security, Office of Citizenship, 2010. 102 p.

Поступила в редакцию 29.09.2023

Хапчаев Султан Таласович, кандидат юридических наук, доцент
кафедры государственных и гражданско-правовых дисциплин
ФГКОУ ВО «Краснодарский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации»
(Ставропольский филиал)
лейтенант полиции
355047, Россия, Ставропольский край, г. Ставрополь, пр-т Кулакова, 43
E-mail: hapchaev82@yandex.ru

S.T. Khapchaev

**“PLESSY v. FERGUSON” CASE IN THE PRACTICE OF THE US SUPREME COURT:
PREREQUISITES AND CONSEQUENCES OF RESOLUTION**

DOI: 10.35634/2412-9593-2023-33-6-1084-1089

The article is devoted to the study of the landmark decision adopted on May 18, 1896 by the US Supreme Court when it solved the resonant case “Plessy v. Ferguson”. This decision set a precedent for more than half a century that had a tremendous impact on the lives of millions, dooming entire generations of African Americans to live with disabilities. The research was carried out using general scientific methodology (the method of logical analysis and analogy), as well as specific scientific methods of cognition: historical-legal, comparative-legal, system-historical, etc. A number of previously unexplored aspects of decision-making in the “Plessy v. Ferguson” case were identified. It is concluded that this decision was the first federal official interpretation of the provision contained in the 14th Amendment to the US Constitution (1868), which prohibits states from denying equal protection of the law to any person within their jurisdiction. It also evaluates the reasoning of the US Supreme Court judges in reviewing the constitutionality of racial segregation laws and justifying the highly controversial “separate but equal” doctrine. The results obtained can be used in further research on the problems of case law, racial segregation and other related issues, as well as in the process of teaching legal disciplines of a theoretical and historical orientation.

Keywords: racial segregation, discrimination, USA, precedent, Supreme Court, African American.

Received 29.09.2023

Khapchaev S.T., Candidate of Law, Associate Professor of the Department of State and Civil Law Disciplines,
Police Lieutenant
Krasnodar University of the Ministry of Internal Affairs of Russia (Stavropol branch)
Prosp. Kulakova, 43, Stavropol, Russia, 355047
E-mail: hapchaev82@yandex.ru