
ПРАВОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА И МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗА В КИТАЕ

Цао Липин

Кафедра международного права
Российский университет дружбы народов
ул. Миклухо-Маклая, 6, Москва, Россия, 117198

В статье рассматриваются проблемы правового регулирования деятельности водного транспорта и морских перевозок груза в Китае. В процессе исследования автором использованы следующие источники: Кодекс торгового мореплавания КНР, Закон о безопасности морского транспорта КНР, Закон о морском процессуальном праве КНР, Правила по международной морской перевозке КНР и другие нормативно-правовые акты.

Ключевые слова: водный транспорт, Гаагские правила, Морские арбитражные суды, торговое мореплавание, морская транспортная безопасность.

Особенности правового регулирования деятельности водного транспорта в Китае

С образованием Китайской Народной Республики водный транспорт в Китае непрерывно развивается, претерпевая, таким образом, огромные изменения. Значительное повышение уровня модернизации оказало благоприятное воздействие на уровень национального, экономического и социального развития Китая. Китай превратился в крупную портовую державу, а также основного лидера контейнерных перевозок.

В настоящее время объем водных грузовых перевозок значительно увеличился и составляет 12%, в то время как на грузооборот в комплексной транспортной системе приходится 63%. За последние годы произошли значительные изменения в формировании рациональных рынков, структурировании и усовершенствовании функциональности портовой системы. Главным образом, транспортная система Китая была усовершенствована посредством строительства прибрежных портов для хранения угля, руды, нефти и контейнеров с зерном [6].

Как уже было сказано, Китай входит в пятерку крупнейших портовых держав. В Китае насчитывается 413 портов. За последние шесть лет пропускная способность китайских портов увеличилась. Объем водных перевозок в настоящий момент составляет 2,95 млрд тонн, а грузооборот портов составляет 7 млрд. Шестнадцать портов из существующих способны принимать до 100 млн

тонн груза, семь из которых обладают высокой пропускной способностью в материковый Китай. В последние десятилетия ежегодные темпы грузооборота этих портов увеличились на 30%.

В конце 2008 г. Китай подписал соглашения с крупными морскими странами о морском сотрудничестве. Китай был избран в качестве члена категории А в Международную морскую организацию. Нужно отметить, что Китай стал главной движущей силой в развитии мирового судоходства. Китай — крупнейший импортер железной руды. Тридцатилетний средний ежегодный спрос на морские перевозки в Китае вырос на 12,3%, и это гораздо выше, чем мировые морские перевозки с ежегодным ростом трафика на 3,6%. В последние годы «китайский фактор» стал доминирующей силой в мировом судоходстве.

Национальное законодательство регулирования морских перевозок груза в Китае

Основными источниками правового регулирования морских перевозок в законодательстве КНР являются Кодекс торгового мореплавания КНР, Закон о безопасности морского транспорта КНР, Закон о морском процессуальном праве КНР, Правила по международной морской перевозке КНР и другие нормативно-правовые акты.

7 ноября 1992 г. на заседании Постоянного комитета Всекитайского собрания Народных Представителей был принят Кодекс торгового мореплавания КНР, он вступил в силу в 1 июля 1993 г. [3]. Это закон играет особо важную роль в истории развития морского законодательства в Китае.

Главной особенностью закона является отражение в нем положений международных соглашений и обычаев. Глава 4 «Договор перевозки грузов по морю» разработана на основе Гаагских правил, правил Висби и Гамбургских правил. Глава 5 «Договор морской перевозки пассажира» выработана на основе Конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г. Глава 8 «Столкновения судов» разработана на основе положений Конвенции для объединения некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море 1910 г. Глава 10 «Общая авария» выработана на базе положений Йорк-Антверпенских правил 1974 г. Нормы в области морских залогов и ипотеки разработаны на основе Конвенций о морских залогах и ипотеках. Глава 6 «Договор фрахтования», глава 7 «Договор морских буксировок» и глава 12 «Договор морского страхования» выработаны на основе международных стандартов и практики [7].

Закон Китайской Народной Республики о безопасности морского транспорта был принят на 6 сессии Всекитайского собрания Народных Представителей 2 сентября 1983 г. [1]. Это закон состоит из 48 статей и устанавливает порядок контроля над навигацией в море, режим гарантий безопасности морских пассажирских судов, а также порядок защиты интересов государства.

Правила, установленные данным законом, распространяются на морские суда во время их плавания и захода в морской порт, персонал, владельцев и

эксплуатантов этих судов. Уполномоченные органы в области надзора за морским транспортом КНР осуществляют государственный надзор за безопасностью навигации в прибрежных водах [5]. Судно может быть допущено к плаванию только после того, как будет установлено, что оно удовлетворяет требованиям безопасности мореплавания.

25 декабря 1999 г. Постоянный комитет Всекитайского Собрания Народных Представителей принял Закон о морском процессуальном праве КНР [2]. Задачами закона о морском процессуальном праве является правильное и своевременное рассмотрение и разрешение морских споров в целях защиты нарушенных или оспариваемых прав и законных интересов граждан. В этих целях созданы Морские арбитражные суды (Maritime Court) для рассмотрения споров, проистекающих из морских контрактов [8].

5 декабря 2001 г. на 49-м заседании Государственного совета были приняты Правила о международной морской перевозке в Китайской Народной Республике [4], которые соответствуют требованиям ВТО.

Тем не менее, существуют следующие проблемы правового регулирования морских перевозок груза в Китае.

1. Необходимо принять Закон о судоходстве. Предметом Закона о судоходстве должны стать особенные судоходные отношения, которые порождены целенаправленным государственным вмешательством в перестройку экономики. Установление Закона о судоходстве является приоритетной задачей. Вступление Китая в ВТО требует отмены некоторых норм внутреннего права, которые противоречат положениям ВТО. Важной частью соглашений ВТО являются положения, регулирующие оказание морских транспортных услуг и вспомогательные морские услуги. В настоящее время в Китае основными источниками регулирования морских отношений в области грузовых перевозок являются следующие: «Правила о международной морской перевозке КНР», «Положение о применении Правил о международной морской перевозке КНР», «Правила водных перевозок», «Положение о применении Правил водных перевозок», «Правила обслуживания водного транспорта», «Внутренние правила регулирования деятельности коммерческих судов», а также «Административные правила квалификации операций о перевозке по внутренним транспортным путям». У этих административных актов и ведомственных правил существуют следующие значительные недостатки: 1) юридическая сила указанных нормативных актов находится на низком уровне; 2) несовершенна система внутреннего морского права; 3) существует устаревшая форма экономического планирования в сфере управления судоходства; 4) при вступлении в ВТО Китай был вынужден принять нормы, которые не отвечают его интересам.

2. Глава IV Кодекса торгового мореплавания КНР о договоре морской перевозки груза не в состоянии удовлетворить потребности внутреннего водного транспорта, кроме того, некоторые нормы не распространяются на прибрежные перевозки. Кодекс торгового мореплавания КНР не требует от судна или корабельного груза наличие режима ответственности за ущерб окружающей среде при-

брежных вод. Термины или формулировки, которые используются в Кодексе торгового мореплавания КНР, нуждаются в большей конкретизации и уточнении.

3. Закон о безопасности морского транспорта КНР, принятый в 1983 г., базируется на основе административной структуры. Но сегодня ситуация значительно изменилась.

В настоящее время субъект администрации морской транспортной безопасности неизвестен, и разделение обязанностей и прав не представляется достаточно ясным. Эти проблемы должны быть решены как можно быстрее.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Закон о безопасности морского транспорта КНР 1983. (официальный текст на китайском языке). (Доступ из официального сайта правительства Китая.) URL: <http://www.gov.cn>
- [2] Закон о морском процессуальном праве КНР 1999. (официальный текст на китайском языке). (Доступ из официального сайта правительства Китая.) URL: <http://www.gov.cn>
- [3] Кодекс торгового мореплавания КНР 1993. (официальный текст на китайском языке). (Доступ из официального сайта правительства Китая.) URL: <http://www.gov.cn>
- [4] Правила о международной морской перевозке КНР 2001. (официальный текст на китайском языке). (Доступ из официального сайта правительства Китая.) URL: <http://www.gov.cn>
- [5] Admiralty law. — Peking university press., 2009. (на китайском языке.)
- [6] Law of the Sea. — China renmin university press., 2005. (на китайском языке.)
- [7] Maritime law. — Law press., 2007. (на китайском языке.)
- [8] Study on the theories of chinese maritime law. — Peking university press., 2009. (на китайском языке.)

LAWFUL PROBLEMS OF SEA LOADING TRANSPORTATIONS' REGULATION IN CHINA

Cao Liping

The Department of International Law
Peoples' Friendship University of Russia
6, Miklukho-Maklaya st., Moscow, Russia, 117198

This article is focused on the main problems of judicial regulation of water transport and sea loading transportations' activity. In the course of the researches, the author used the following sources: as Maritime Code of the People's Republic of China, Maritime Traffic Safety Law of the People's Republic of China, Maritime Procedure Law of the People's Republic of China, Regulations of the People's Republic of China on International Ocean Shipping and other regulations.

Key words: water transport, Hague rules, Maritime Court, trade navigation, Maritime transportation security.