

АКТУАЛЬНІ АСПЕКТИ МОРСЬКОГО ТА ІНФОРМАЦІЙНОГО ПРАВА

УДК 342.951 : 656.071.4

Серафимов В. В., к.ю.н., доцент,
доцент кафедри морського и
таможенного права НУ «ОЮА»

Ответственность за нарушение Закона КНР о морских портах

Статья посвящена рассмотрению правового регулирования работы морских портов Китайской Народной Республики, определены его особенности и возможность заимствования наработанного опыта в практику Украины. Приведены нормы Закона КНР о морских портах 2003 года, касающиеся ответственности за несоблюдение установленного порядка деятельности в морском порту.

Ключевые слова: морской порт, Китайская Народная Республика, работа портов, усовершенствование работы портов, морское законодательство.

Статья посвящена розгляду правового регулювання роботи морських портів Китайської Народної Республіки, визначені його особливості та можливість запозичення напрацьованого досвіду в практику України. Наведено норми Закону КНР про морські порти 2003 року, що стосуються відповідальності за недотримання встановленого порядку діяльності в морському порту.

Ключові слова: морський порт, Китайська Народна Республіка, робота портів, удосконалення роботи портів, морське законодавство.

The article considers the legal regulation of sea ports of China, determined by its features and the possibility of borrowing accumulated experience in the practice of Ukraine. Given the norms of the Law of the China on seaports 2003 concerning liability for non-compliance of the established order of activity in the seaport.

Keywords: sea port, China, the work of ports, improvement of port operations, maritime law.

В интригующей статье «Китай не союзник, но может стать партнером» [1], автор Коваль А. анализирует «большой» договор Китая с Украиной, ратифицированный китайской стороной в начале февраля 2015 года.

27 февраля 2015 г. вечером официальное китайское агентство «Синьхуа» сообщило о том, что в ходе XIII сессии Постоянного комитета Всекитайского собрания народных представителей (ПК ВСНП) 12-ого созыва была принята резолюция о ратификации Договора о дружбе и сотрудничестве между КНР и Украиной [2]. Это основной межгосударственный документ, подписанный 5 декабря 2013 г. в Пекине и ратифицированный Украиной еще в мае прошлого года [3].

Уже сегодня этот документ может стать серьезным подспорьем для украинской стороны не только в развитии двухсторонних отношений с Китаем, но для использования китайского опыта в создании новой экономики. Одним из факторов, способствовавших выходу экономики Китая на первое место в мире в 2014 г., было усиление внимания этой страны к развитию и повышению эффективности деятельности национального морехозяйственного комплекса, составной частью

которого являются порты и портовое хозяйство. Известно, что за последние годы эффективность работы портов КНР возросла в разы. Одним из условий такого роста стало законодательное урегулирование статуса морских портов и их функционирования с учетом современных международных торговых требований.

Основу нормативно-правового обеспечения работы морехозяйственного комплекса КНР, в частности морских портов, составил Закон о портах, принятый на III Собрании Постоянного Комитета Десятого Национального Народного Конгресса 28 июня 2003 г. и вступивший в силу 1 января 2004 г. Анализ десятилетней практики применения этого Закона дает основания для признания его высокой эффективности. Тем не менее, Министерство транспорта КНР в июне 2014 года издало директиву «О рационализации развития портов», цель которой – развитие и повышение эффективности работы портов с учетом потребностей экономики регионов, которые они обслуживают, более тесного взаимодействия с наземной логистической инфраструктурой, развитие логистических хабов. Министерством была разработана план-схема, определившая роль и специализацию каждого порта в зависимости от местоположения и характеристик. Реализация этой директивы, по мнению экспертов, значительно повышает эффективность функционирования морских портов Китая [4]. Необходимо отметить, что особое внимание в этих документах уделено вопросам юридической ответственности участников отношений, возникающих в связи с функционированием портов.

Однако обратимся к украинской практике. Обретение Украиной независимости и распространение ее юрисдикции на морские порты, которые ранее находились в ведении СССР, обусловило появление и развитие украинского законодательства о портах. Первый шаг был сделан 23 мая 1995 года, когда был принят Кодекс торгового мореплавания Украины [5], где были выделены самостоятельные нормы, посвященные статусу морского торгового порта и организации его деятельности. Однако развитие экономических отношений и внедрение в портовую деятельность большого количества хозяйствующих субъектов потребовало уточнения статуса морских портов. Результатом этой работы стал Закон Украины «О морских портах» 2012 г. [6], но, к сожалению, и он в полной мере не соответствовал международно-правовым стандартам функционирования этих объектов. С целью преодоления этих недостатков Министерство инфраструктуры Украины разработало и внесло на рассмотрение Кабинету Министров проект распоряжения «Об утверждении Стратегии развития морских портов Украины на период до 2038 года» [7]. Стратегия разработана в соответствии с указанным законом на основании и с учетом аналитических и экспертных рекомендаций о современном состоянии и перспективах развития морских портов Украины, которые были наработаны специальной рабочей группой Министерства инфраструктуры при участии ведущих мировых экспертов, в частности, международной компании Roland Berger Strategy Consultants, общественного совета при Министерстве инфраструктуры Украины, Украинского национального комитета Международной торговой палаты, руководителей портов Украины и представителей частных инвесторов в портах Украины.

Однако в этой Стратегии, к сожалению, ничего практически не говорится об усовершенствовании правового статуса морских портов, организации их

деятельности и ответственности за нарушение установленного порядка их деятельности, то есть крен в этом документе, в основном, сделан на экономическую составляющую функционирования портов, поэтому вряд ли без четкого определения оснований и процедуры привлечения к ответственности за нарушение статуса портов, порядка их деятельности можно добиться повышения эффективности деятельности этих хозяйствующих субъектов. В связи с этим, кафедра морского и таможенного права Национального университета «Одесская юридическая академия» посчитала необходимым познакомить читателей журнала с одним из разделов Закона о портах Китайской Народной Республики от 2003 г., который посвящен ответственности. Помимо практического значения этого закона, хотелось бы обратить внимание на теоретическую значимость рассматриваемых статей. Как известно, в теории права, начиная от работ и монографии О.Э. Лейста «Санкции в советском праве» [8] и кончая многочисленными публикациями, в которых рассматриваются вопросы ответственности, виды, основания применения и значение санкций в регулировании общественных отношений, сегодня уже сложилось общее учение о санкциях. Однако предлагаемая читателю Глава V Закона о портах КНР, посвященная юридической ответственности, позволяет по-новому посмотреть на содержание этого института, имеющего свои особенности в китайском законодательстве. Нормы, посвященные юридической ответственности за нарушение правил, связанных с деятельностью портов достаточно объемны, это статьи 45 – 57, в которых содержатся основания ответственности за нарушение этого закона не только для физических, но и для юридических лиц. Кроме этого, эти нормы предусматривают ответственность не только за административные проступки, но и нарушение хозяйственного, экологического, финансового, дисциплинарного и иных отраслей законодательств. Но, как отмечают практики, специализирующиеся в области морского, хозяйственного и иных отраслей права, такая специфика санкций, предусмотренных в Законе о портах, играет очень большую роль в обеспечении правопорядка морехозяйственного комплекса.

ЗАКОН О ПОРТАХ КНР

(извлечение)

Глава 5.

Статья 45.

Тот, кто совершает одно из следующих действий, должен быть проинструктирован местным народным правительством на уровне уезда или выше или органом управления портами, для исправления нарушений в течение срока; если он не сделает этого по истечении срока, орган, который принимает решение об исправлении нарушений в течение срока, должен обратиться в народный суд для обязательного сноса объектов, построенных с нарушением закона, и штраф в размере не более 50000 юаней может быть наложен на него:

1. построение порта, док-станции или других портовых сооружений, противоречащих планам портов, или
2. использование портовой береговой линии для строительства портовых сооружений без получения разрешения в соответствии с законом.

Статья 46.

Если отдел, ответственный за рассмотрение и утверждение проектов строительства предоставляет согласие на строительство проекта в противоречии с планами портов, непосредственно ответственные лица подлежат административным санкциям в соответствии с законом.

Статья 47.

Любое лицо, которое без получения разрешения в соответствии с законом, возводит в порту места для обработки опасных грузов или специальные места для поддержания санитарии и устранения вредителей, или не соблюдает расстояние между указанными местами и густонаселенными районами или пассажирскими транспортными средствами в соответствии с правилами соответствующих ведомств при Государственном Совете, должны быть проинструктированы органом управления порта, с целью остановить их строительство или использование, и устранить нарушения в срок и на него может быть наложен штраф в размере не более 50 000 юаней.

Статья 48.

Тот, кто вводит в эксплуатацию объекты по обработке или пассажирские транспортные объекты, которые не проверены и не приняты в качестве квалифицированных, должен быть проинструктирован органом управления порта, с целью остановить их использование, и исправить совершенные нарушения в течении определенного времени, и на него может быть наложен или не наложен штраф в размере не более 50000 юаней.

Статья 49.

Тот, кто совершает одно из следующих действий, должен быть проинструктирован органом управления порта, с целью остановить незаконную деятельность, и получение им незаконных доходов, которые подлежат конфискации; если незаконные доходы превышают 100 000 юаней, он должен, кроме того, быть оштрафован на сумму не менее чем на два с половиной раза, но не более чем в пять раз превышающую незаконные доходы, и если незаконные доходы меньше, чем 100 000 юаней, то он должен быть оштрафован на сумму не менее 50000 юаней, но не более 200 000 юаней:

1. участие в эксплуатации порта без получения разрешения на эксплуатацию порта в соответствии с законом
2. участие в учете, производимом в порту без получения разрешения в соответствии с законом; или
3. если портовый тальман одновременно работает с погрузкой, разгрузкой или хранением грузов.

Для лица, которое совершает соответствующее деяние, предусмотренное в подпункте 3 предыдущего пункта, если обстоятельства серьезны, его разрешение на ведение учета в порту должно быть отозвано соответствующим компетентным органом.

Статья 50.

Если портовый оператор не обеспечивает приоритет пользования ресурсами для использования в чрезвычайных ситуациях, для ликвидации катастроф и материалами, срочно необходимыми для наращивания национальной обороны,

он должен быть проинструктирован органом управления порта, чтобы исправить нарушение, и если последствия серьезны, его разрешение на работу в порту должно быть отозвано органом.

Если портовый оператор в нарушение положений соответствующих законов и административных правил, стремится к монополии, эксплуатации или осуществляет незаконную конкуренцию, он должен нести юридическую ответственность в соответствии с положениями соответствующих законов и административных правил.

Статья 51.

Если портовый оператор нарушает положения в статье 32 настоящего Закона в отношении безопасного производства, он должен, в соответствии с законом, нести санкции, введенные органом управления портом или другими ведомствами, на которые возлагается обязанность контролировать безопасное производство в соответствии с законом, если обстоятельства серьезны, орган управления портом должен отозвать его эксплуатацию порта и наказать основного виновного в соответствии с законом, и если имеется состав преступления преступник должен быть привлечен к уголовной ответственности в соответствии с законом.

Статья 52.

Если при заходе или выходе из порта, судно не сообщило об этом органам управления мореходством в соответствии с положениями ст. 34 настоящего Закона, указанный орган налагает наказание в соответствии с положениями законов и административных правил, касающихся безопасности дорожного движения путям.

Статья 53.

Тот, кто не сообщает и не получает согласие от органа управления портом в соответствии с законом до погрузки, разгрузки и лихтеровки опасных грузов в портовой зоне, должен быть проинструктирован органом управления порта, с целью остановить операцию, и должен быть оштрафован на сумму не менее, чем 5000 юаней, но не более 50 000 юаней

Статья 54.

Каждый, кто замешан в выращивании и посадке аквакультуры на акватории порта, должен быть проинструктирован органом управления мореходства и исправить нарушение в течение определенного срока, если он не сделает этого по истечении срока, объекты выращивания и посадки аквакультур должны быть снесены в принудительном порядке, и расходы, таким образом, несет нарушитель закона, и он может быть оштрафован или не оштрафован на сумму не более 10000 юаней

Статья 55.

Тот, кто без получения разрешения в соответствии с законом, участвует в раскопках, сносе и других видах деятельности в портовой зоне, которые могут угрожать безопасности в порту, или сбрасывает грунт или песок и камень в акватории порта, должен быть проинструктирован органом управления портом с целью остановить незаконные действия и ликвидировать в течение определенного срока скрытые опасности, которые угрожают безопасности, если он не устранил скрытых опасностей до истечения срока, опасности должны быть

устранены в обязательном порядке, а расходы, таким образом, должен понести нарушитель; он может быть оштрафован или не оштрафован на сумму не менее 5000 юаней, но не более 50 000 юаней; если, в соответствии с положениями законов и административных правил, касающихся безопасности судоходства, наказание назначается органом управления мореходством, то эти положения имеют преимущественную силу, и если имеется состав преступления, преступник должен быть привлечен к уголовной ответственности в соответствии с законом

Статья 56.

Если компетентный отдел связи власти органа управления портом или органа управления мореходством не выполняет свои обязанности в соответствии с законом, и совершает одно из следующих действий, непосредственно ответственные лица должны быть подвержены административным санкциям в соответствии с законом, если имеется состав преступления, возможность привлечения к уголовной ответственности должна быть расследована в соответствии с законом

1. в нарушение закона, утверждение использования портовых береговых линий для строительства портовых сооружений или утверждение строительства мест в порту для обработки опасных грузов или специальных мест для санитарии и ликвидации вредных организмов, или утверждение захода или выхода судна в порт, перевозящего опасные грузы или утверждение погрузки, разгрузки или лихтеринга опасных грузов в порту

2. предоставление разрешения на эксплуатацию или проведение учета в порту заявителям, которые не соответствуют установленным требованиям

3. не отмена разрешения, полученного портовым оператором или портовым тальманом сразу после обнаружения, что они больше не соответствуют нормативным требованиям для разрешения; или

4. в случае невыполнения обязанности надзора и инспекции в соответствии с законом, и не расследование и не наказание за строительство портов и других портовых сооружений в противоречие с планами портов, за эксплуатацию порта или проведение учета в порту без получения разрешения в соответствии с законом, за несоблюдение правил, касающихся управления безопасностью производства, за действия, угрожающие безопасности эксплуатации порта и за иные действия, нарушающие положения данного закона

Статья 57.

Если административный орган вмешивается в права портового оператора, с целью самому принять решение в отношении его деятельности, он должен быть проинструктирован административным органом вышестоящего уровня или контролирующего органа по исправлению нарушений; если такой орган собирает деньги или вещи с портовых операторов или собирает взносы с них в нарушение закона, он должен быть проинструктирован, с целью вернуть изъятое и непосредственно ответственные лица должны подлежать административным санкциям в соответствии с законом.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Коваль А. Китай не союзник, но может стать партнером / Алексей Коваль // Зеркало недели. – 2015. – № 8 (6 марта – 13 марта 2015). – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://>

gazeta.zn.ua/international/kitay-ne-soyuznik-no-mozhet-stat-partnerom-_html

2. Договору про дружбу і співробітництво між Україною і Китайською Народною Республікою від 2013 р. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/MU13143.html

3. Про ратифікацію Договору про дружбу і співробітництво між Україною і Китайською Народною Республікою: Закон України від 15.05.2014 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2014. – № 27. – Ст. 920.

4. Мозиас П.М. Морское хозяйство Китая: тенденции и проблемы развития. Общество и государство в Китае: Т.XLIII, ч.2 / Редком.: А.Ч. Кобзев и др. – М.: Федеральное государственное учреждение науки Институт востоковедения Российской академии наук (ИВРАН). – 2013. – 487стр.

5. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1995 р. – № 47. – Ст. 349.

6. Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012 р. // Офіційний вісник України. – 2012. – № 45. – Ст. 1729.

7. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року, затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 р. № 548-р // Офіційний вісник України. – 2013. – № 61. – Ст. 2194.

8. Лейст О.Э. Санкции в советском праве / О.Э. Лейст. – М.: Госюриздат, 1962. – 238 с.

УДК 343.71

Черныш Т. В., преподаватель кафедры гражданских дисциплин Криворожского факультета НУ «ЮА»

Возникновение и становление защиты от пиратства в истории международного права

Статья посвящена исследованию морского пиратства, причин его возникновения. Определено понятие морского пиратства как правовой категории. В статье проведен анализ исторических периодов развития морского пиратства.

Ключевые слова: пиратство, морское пиратство, безопасность мореплавания, периоды развития морского пиратства, сущность морского пиратства как правовой категории, меры борьбы с морским пиратством.

Статтю присвячено дослідженню морського пиратства, причини його виникнення. Визначено поняття морського пиратства, як правової категорії. У статті проведений аналіз історичних періодів розвитку морського пиратства.

Ключові слова: пиратство, морське пиратство, безпека мореплавства, періоди розвитку морського пиратства, сутність морського пиратства як правової категорії, засоби боротьби з морським пиратством.

Article is devoted to historical research of a sea piracy, the reasons of its emergence. The concept of a sea piracy, as legal category is defined. In article the analysis of the historical periods of development of a sea piracy is carried out.

Keywords: piracy, sea piracy, safety of navigation, periods of a sea piracy, essence of a sea piracy as legal category, measure of fight against of a sea piracy.

Актуальность данной темы обусловлена тем, что анализ исторического аспекта становления и причин развития морского пиратства в международном и национальном аспектах исследована очень слабо. В связи с тем, что данное социальное явление имеет глобальный характер, необходимо его дальнейшее изучение. Поэтому в данной статье обращается внимание на исторические этапы модификации