

СОВРЕМЕННОЕ МОРСКОЕ ПРАВО КИТАЯ, ЕГО ИСТОЧНИКИ И ОСОБЕННОСТИ

© 2020 г. В. Н. Гуцуляк

Российский университет транспорта, Москва

E-mail: gutsul@inbox.ru

Поступила в редакцию 30.12.2019 г.

Аннотация. Китай является одной из крупнейших морских держав, граничащих с Россией. Наши страны связывают многолетние узы дружбы и сотрудничества. В этой связи исследования правовой системы КНР, в т.ч. и в части, касающейся морского права, представляют особую актуальность. Китай — страна с морскими традициями, уходящими в глубокую древность, и опытом мореплавания, насчитывающим тысячелетия. Географическое положение Китая с выходом в Желтое, Восточно-Китайское и Южно-Китайское моря, протяженная береговая линия, наличие более 700 портов и крупнейшего в мире торгового флота позволяют китайскому руководству выносить на повестку дня амбициозную задачу по превращению Китая в «могущественное морское государство». Вместе с тем очевидно, что реализовать такие планы невозможно без развитого морского права, являющегося базовой основой морской индустрии. В 1982 г. Китай подписал Конвенцию ООН по морскому праву 1982 г., а в 1996 г. ратифицировал ее, внося соответствующие изменения в свое морское законодательство. Кроме того, был принят целый ряд законов, имеющих принципиально важное значение для развития китайской экономики и ее морской составляющей.

С одной стороны, Китай — это страна с коммунистической идеологией и доминирующей ролью Компартии во всех сферах общественной жизни, с другой — активно использующая рыночные механизмы. Это т.н. формула «социализма с китайской спецификой». Таким образом, КНР идеологически по-прежнему остается социалистическим государством, но при этом широко использует элементы капитализма. Отсюда и особенности китайской правовой системы в целом и морского права, в частности. Кроме того, в соответствии с доктриной Дэн Сяопина «одна страна, две системы» различают правовые системы материкового Китая, Гонконга и Макао. В отличие от материкового Китая правовая система Гонконга основана на английском общем праве, а для Макао характерна континентальная правовая система, унаследованная от Португалии.

В статье исследуются основные положения Конституции КНР, принятой в 1982 г. (в ред. 2018 г.), которая, по существу, является основным источником, в т.ч. и китайского морского права. Рассмотрены порядок принятия законов и способы имплементации международно-правовых актов в законодательство КНР. Освещены особенности характерных для китайского права актов, известных под названием «Белые Книжки». Анализируются положения наиболее важных и принципиальных законов в области китайского морского права, таких как Морской кодекс КНР 1992 г., Закон о территориальном море и прилегающей зоне 1992 г., Закон об исключительной экономической зоне и континентальном шельфе КНР 1998 г., Закон о безопасности морского судоходства 2016 г., Закон о портах КНР 2017 г. Рассмотрены и другие виды морских нормативных правовых актов — административных правил, ведомственных актов, местных правил и т.д. Уделено внимание важному практическому вопросу, касающемуся осуществления юрисдикции китайскими властями в отношении иностранных торговых судов. В этой связи резюмируется, что при осуществлении юрисдикции в отношении иностранных торговых судов китайские власти придерживаются норм международного договорного и обычного права. В заключительной части приводятся обобщающие выводы.

Ключевые слова: Китай, морское право, международный договор, «Белая Книга», Морской кодекс КНР, капитан, экипаж, судно, внутренние воды, территориальное море, прилегающая зона, исключительная экономическая зона, юрисдикция.

Цитирование: Гуцуляк В.Н. Современное морское право Китая, его источники и особенности // Государство и право. 2020. № 3. С. 163–175.

Статья подготовлена по результатам командировки в Уханьский университет (КНР) для чтения лекций в марте-апреле 2019 г.

DOI: 10.31857/S013207690008693-4

CONTEMPORARY MARITIME LAW OF CHINA, ITS SOURCES AND FEATURES

© 2020 V. N. Gutsulyak

Russian University of Transport, Moscow

E-mail: gutsul@inbox.ru

Received 30.12.2019

Abstract. China is one of the largest maritime powers bordering Russia. Our countries have long-standing ties of friendship and cooperation. In this regard, studies of the legal system of the PRC, including in the part relating to the law of the sea, are of particular relevance. China is a country with maritime traditions dating back to ancient times and experience of shipping with thousands of years. The geographical position of China with access to the Yellow, East China and South China seas, the long coastline, more than 700 ports and the world's largest merchant fleet allow the Chinese leadership to put on the agenda the ambitious task of turning China into a "powerful maritime state". However, it is obvious that it is impossible to implement such plans without a developed Maritime Law, which is the general basis of the Maritime industry. In 1982, China signed the 1982 UN Convention on the Law of the Sea, and in 1996 ratified it, making appropriate changes to its Maritime legislation. In addition, a number of laws have been adopted that are of fundamental importance for the development of the Chinese economy and its Maritime component. On the one hand, China is a country with a Communist ideology and the dominant role of the Communist party in all spheres of public life, on the other – actively using market mechanisms. This is the so-called formula of "socialism with Chinese characteristics". Thus, the PRC ideologically remains a socialist state, but at the same time widely uses elements of capitalism. Hence the peculiarities of the Chinese legal system in General and Maritime law, in particular. In addition, according to the Deng Xiaoping doctrine "one country, two systems" distinguish between the legal systems of mainland China, Hong Kong and Macao. Unlike mainland China, Hong Kong's legal system is based on English common law, while Macao is characterized by a continental legal system inherited from Portugal. The article examines the main provisions of the Constitution of the People's Republic of China, adopted in 1982 and in force today in the 2018 edition, which is essentially the main source of Chinese Maritime Law, including. The order of adoption of laws and ways of implementation of international legal acts in the Chinese legislation are considered. The article highlights the features of the Chinese acts known as "White Papers". The provisions of the most important and fundamental laws in the field of Chinese Maritime Law such as Maritime Code of the PRC, 1992, the Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, 1992, the Law on the Exclusive Economic Zone and Continental Shelf of China, 1998, the Law on safety of Maritime Shipping, 2016, the Law on Ports of China, 2017, are analyzed. Along with the laws, other types of Maritime regulations are covered – administrative rules, departmental acts, local rules, etc. An important practical issue concerning the exercise of jurisdiction by the Chinese authorities over foreign merchant vessels is also being considered. In this regard, it is summarized, that when exercising jurisdiction over foreign merchant vessels the Chinese authorities adhere to the rules of international treaty and customary law. The final section provides general conclusions.

Key words: China, Maritime Law, Law of the Sea, International Treaty, "White Paper", Maritime Code of the PRC, Master, crew, ship, inland waters, territorial sea, contiguous zone, exclusive economic zone, jurisdiction.

For citation: Gutsulyak, V.N. (2020). Contemporary Maritime Law of China, its sources and features // Gosudarstvo i pravo = State and Law, N 3, pp. 163–175.

The article was prepared based on the results of a business trip to Wuhan University (PRC) for lectures in March-April 2019.



1. Общая морская характеристика Китая

Исторически Китай всегда был морской державой. По исследованиям ученых, уже более 2000 лет назад китайцы располагали судами, на которых осуществляли плавание по морям и океанам. Таким образом, Китай — это страна с морскими традициями, уходящими в глубокую древность, и опытом мореплавания, насчитываемым тысячелетия.

Географически расположенный на востоке Азии, Китай окружен водами Бохайского моря с выходом в Желтое море, а также Восточно-Китайского и Южно-Китайского морей (схема).

Протяженность береговой линии Китая составляет более 18 000 км, что в совокупности с протяженностью береговой линии отдаленных островов составляет 32 000 км.

В состав государственной территории Китая входит около 5000 островов.

Китай располагает более 700 портами (без учета Тайваня), из них 70 — это морские порты, через которые осуществляется перевалка более 100 000 тонн грузов в год. Почти все китайские порты являются естественными гаванями, открытыми для круглогодичного судоходства. Восемь государств имеет с Китаем общую морскую границу: КНДР, Южная Корея, Япония, Вьетнам, Филиппины, Малайзия, Бруней и Индонезия.

С момента создания Китайской Народной Республики (КНР) в 1949 г. ширина ее территориального моря составляла 3 морские мили. В 1982 г.

Китай подписал Конвенцию ООН по морскому праву и принял ряд законов, распространяющих юрисдикцию за пределы его территориального моря. В 1992 г. был принят Закон о территориальном море и прилежащей зоне, в соответствии с которым ширина территориального моря и прилежащей зоны Китая была ограничена 12 морскими милями.

В 1994 г. Конвенция 1982 г. вступила в силу, а в 1996 г. КНР ратифицировала ее, внося соответствующие изменения в морское законодательство.

В 1998 г. Китай принял Закон об исключительной экономической зоне и континентальном шельфе.

Принятие целого ряда законов позволило Китаю установить надлежащий правовой режим морских пространств, примыкающих к его побережью, в соответствии с положениями Конвенции 1982 г. Эти законы играют важную роль в проведении морских научных исследований, а также в защите морской среды и ее ресурсов¹.

В 2012 г. на XVIII съезде Коммунистической партии Китая в докладе Ху Цзиньтао было заявлено, что Китаю нужно «повышать возможности в освоении морских ресурсов, развивать морское хозяйство, охранять экологию моря, твердо

¹ См.: Liu Zhenmin. The Basic Position of China on the Settlement of Maritime Disputes through Negotiations, 2005 China Oceans L. Rev. 18 (2005). P. 19.

оберегать морские права и интересы государства, создавать могущественное морское государство»².

За последние годы Китай совершил рывок в своем развитии: ВВП вырос в четыре раза, по этому показателю страна переместилась с шестого на второе место в мире, доходы на душу населения увеличились в три раза, Китай стал обладателем крупнейших золотовалютных запасов (более 3 трлн долл.) и превратился в основного двигателя по выводу мировой экономики из кризиса, его мощь начала быстро трансформироваться во внешнеполитическое влияние³.

Китай — государство с огромным морским потенциалом, крупнейшим в мире торговым флотом, занимающим третье место в мире, с самыми большими в мире масштабами судостроения⁴.

2. Общая архитектура китайского морского права

Одна из самых больших экономик мира требует соответствующего правового регулирования. С одной стороны, Китай — это страна с коммунистической идеологией и доминирующей ролью Компартии во всех сферах общественной жизни, с другой — активно использующая рыночные механизмы. Это т.н. формула «социализма с китайской спецификой».

Таким образом, КНР по-прежнему остается социалистическим государством, но при этом продолжает широко использовать элементы капитализма. Отсюда и особенности китайской правовой системы в целом и морского права, в частности.

Кроме того, в соответствии с доктриной Дэн Сяопина «одна страна, две системы» различают правовые системы материкового Китая, Гонконга и Макао.

В 1990 г. В КНР был принят Основной закон об особом административном районе Гонконг (*The Basic Law of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China*) (《中华人民共和国香港特别行政区基本法》). Согласно ст. 5 Закона «социалистическая система и политика» не применяются в Гонконге, а «капиталистическая система и образ жизни» должны оставаться неизменными в течение 50 лет.

² Титаренко М.Л. Итоги XVIII съезда Коммунистической партии Китая и перспективы развития Китая и российско-китайских отношений. Официальный сайт РАН. URL: <http://www.ras.ru/CSearchResults.aspx?SearchString=%u0422%u0438%u0442%u0430%u0435%u043d%u043a%u043e+%u0421%u0435%u0437%u0434> (дата обращения: 11.12.2019).

³ См.: там же.

⁴ См.: Zewei Yang. China's Participation in the Global Ocean Governance Reform: Its Lessons and Future Approaches. *China & Global Ocean Governance Reform* // XI Journal of East Asia and International Law (JEAILE) 2 (2018). P. 316.

Интересно отметить, что разд. 3 ч. V Закона о Гонконге посвящен судоходству. Так, в ст. 124 установлено, что особый административный район Гонконг сохраняет существующую систему управления судоходством, в т.ч. и регулирование условий жизни моряков.

Гонконг, согласно положениям Закона, уполномочен Центральным правительством КНР регистрировать суда и выдавать судовые документы в соответствии со своим законодательством, однако обязан указывать в них сочетание двух названий — Гонконг и Китай.

Иностранные суда осуществляют заход в порты Гонконга согласно его законодательству, но когда речь идет о заходе иностранных военных кораблей, то они обязаны получать разрешение Центрального правительства КНР (ст. 126).

В отличие от материкового Китая правовая система Гонконга основана на английском общем праве, основным источником которого является судебный прецедент.

В 1993 г. Китай принял Основной закон об особом административном районе Макао (*The Basic Law of Macao Special Administrative Region*) (《中华人民共和国香港特别行政区基本法》). Как и в Законе о Гонконге, в ст. 5 Закона о Макао содержится аналогичное положение о сохранении «капиталистической системы и образа жизни» в течение 50 лет.

В Законе о Макао (в отличие от Закона о Гонконге) нет специального раздела, который был бы посвящен судоходству. Вместе с тем ряд тождественных положений содержится в ст. 116. Согласно ее положениям, особый административный район Макао должен поддерживать и совершенствовать существующую систему управления судоходством и его регулирования, а также самостоятельно разрабатывать политику в области судоходства.

Как и Гонконг, Макао уполномочен Центральным правительством КНР регистрировать суда и выдавать судовые документы в соответствии со своим законодательством, однако обязан указывать в выдаваемых документах сочетание двух названий — Макао и Китай.

Прерогативой Центрального правительства Китая является также выдача разрешений на заход в порты Макао иностранных военных кораблей, в то время как гражданские суда осуществляют заходы в соответствии с законодательством Макао.

Для Макао характерна континентальная правовая система, унаследованная от законодательства Португалии.

Таким образом, входя в состав КНР, Гонконг и Макао обладают широкой автономией, предусматривающей наличие собственных правовых

систем, законодательства, бюджета, денежных единиц, таможенных и иммиграционных структур, полиции, представительств в международных организациях и т.д.

Конституция КНР. В основе китайской системы права лежит Конституция КНР, принятая 4 декабря 1982 г. и действующая в редакции от 11 марта 2018 г. (*中华人民共和国宪法(2018修正)*). Конституция КНР, по существу, является основным источником в т.ч. и морского права.

Согласно ст. 1 Китайская Народная Республика — социалистическое государство с народно-демократической диктатурой рабочего класса на основе союза рабочих и крестьян. Социалистическая система является основной системой КНР. Подрыв социалистической системы любой организацией или отдельными лицами запрещен.

Статья 3 устанавливает, что государственные органы КНР осуществляют свою деятельность в соответствии с принципом демократического централизма.

Высший орган власти в Китае — Всекитайское собрание народных представителей (ВСНП), члены которого избираются сроком на пять лет. ВСНП собирается один раз в год. Его постоянно действующим органом является Постоянный комитет ВСНП (далее — ПК ВСНП). ВСНП и ПК ВСНП осуществляют законодательную власть в стране (ст. 57).

Главой государства является Президент КНР (*中华人民共和国主席*), хотя в некоторых источниках главу Китая называют Председателем. Он избирается ВСНП сроком на пять лет. Президент не может занимать должность более двух сроков подряд (ст. 79). С 2013 г. главой Китая является Си Цзиньпин.

Исполнительную власть в стране осуществляет Государственный совет КНР, в состав которого входят министры и председатели комитетов. Госсовет КНР возглавляет Премьер.

Местные собрания народных представителей являются органами государственной власти на местах. Срок их полномочий также составляет 5 лет.

Высший орган судебной власти в Китае — Верховный народный суд. Кроме того, государственным органом надзора за соблюдением законодательства является Народная прокуратура.

Хотя в Конституции КНР прямо не говорится о соотношении с международным правом, тем не менее в ней содержатся положения о порядке заключения международных договоров. Так, п. 9 ст. 89 гласит, что Государственный совет КНР имеет право заключать договор или соглашение с иностранными государствами. ПК ВСНП принимает

решение о ратификации или отмене договора или соглашения с иностранными государствами, а Президент КНР ратифицирует или отменяет такие договоры или соглашения в соответствии с решением ПК ВСНП.

Законы в Китае принимаются ПК ВСНП (за исключением законов, которые принимаются ВСНП) и должны быть обнародованы Президентом КНР.

Использование термина «обнародование» — также одна из особенностей китайского права. Если, например, по российскому законодательству Президент РФ подписывает закон, который с этого момента подлежит официальному опубликованию в течение семи дней, то согласно китайскому законодательству Президент КНР должен «обнародовать» закон, т.е. публично довести текст закона до народа, должным образом официально опубликовать его. Для обозначения такой процедуры иногда используется термин «промульгация» (от лат. *promulgatio* — оглашение).

Международные договоры КНР. 3 сентября 1997 г. Китай присоединился к Венской конвенции о праве международных договоров 1969 г.⁵ Согласно ст. 27 Конвенции любое государство — участник договора не может ссылаться на положения своего внутреннего права в качестве оправдания для невыполнения им международного договора. Это означает, что нормы внутреннего права Китая не могут превалировать над положениями заключенных им международных договоров.

Нормы международного права, применяемые в Китае, можно условно разделить на две группы.

Во-первых, это нормы прямого действия, применяемые непосредственно в соответствии с внутренним законодательством Китая. В качестве примера в этом отношении можно привести постановление ПК ВСНП «О ратификации Конвенции о морском труде 2006 г.» (*“Decision of the Standing Committee of the National People's Congress on Ratifying the Maritime Labour Convention 2006”*), принятое 29 августа 2015 г. Указанное постановление позволяет применять положения Конвенции 2006 г. непосредственно.

Во-вторых, это нормы международного права, используемые в китайском внутреннем праве путем внесения поправок или дополнений во внутреннее законодательство КНР.

В этом случае речь идет о придании юридической силы нормам международного права в праве КНР посредством т.н. трансформации. По мнению

⁵ См.: Официальный сайт договоров ООН. URL: https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXIII-1&chapter=23&Temp=mtdsg3&clang=_en#EndDec (дата обращения: 14.08.2019).

китайского исследователя Цзинь Юнмина, именно этот способ широко используется Китаем в области морского права⁶. В качестве примера — постановление ПК ВСНП «О внесении поправок в 12 законов...» (*“Decision of the Standing Committee of the National People's Congress on Amending Twelve Laws...”*), принятое 7 ноября 2016 г. Среди законов, в которые были внесены поправки, в частности — Закон о безопасности морского судоходства (*Maritime Traffic Safety Law*).

«Белые Книги». Еще одна особенность китайского законодательства, в т.ч. и в сфере морского права — это периодически публикуемые в официальной печати т.н. «Белые Книги» (*“White Papers”*) (*白皮书*). «Белая Книга» — это, по сути, программное заявление, поясняющее и обосновывающее политику государства в той или иной области. Китайские «Белые Книги» вряд ли можно отнести к нормативным правовым актам хотя бы потому, что они официально не утверждаются и не подписываются, а только публикуются Информационным центром Госсовета Китая (*Information Office of the State Council of the People's Republic of China*). Тем не менее как политические акты они оказывают влияние на нормотворческую деятельность КНР. Видимо, по этой причине «Белые Книги» принято включать в систему китайского права в качестве основных источников.

Если провести аналогию с российской правовой системой, то, возможно, близки к «Белым Книгам» такие документы, как Основы государственной политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности на период до 2030 года, Основы государственной пограничной политики Российской Федерации, Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года, Стратегии развития экспорта услуг до 2025 года, Морская доктрина Российской Федерации и др.

В этой связи следует отметить, что если такого рода документы, определяющие государственную политику Российской Федерации в той или иной области, в подавляющем большинстве оформлены распоряжениями Правительства РФ либо указами Президента РФ, то, например, Морская доктрина была утверждена 26 июля 2015 г. непосредственно Президентом РФ. Такой подход может свидетельствовать не о правовом, а скорее политическом характере указанного акта.

К 2019 г. в Китае было опубликовано свыше 160 «Белых Книг». Приведем лишь некоторые из них, касающиеся морского права.

Так, в июле 1998 г. Госсоветом страны была принята «Белая Книга» «Развитие морских программ Китая» (*“The Development of China's Marine Programs”*) (*中国海洋事业的发展*). В ней прежде всего провозглашена стратегия устойчивого морского развития (*Sustainable Marine Development Strategy*). Основные задачи реализации этой стратегии заключаются в следующем: эффективно защищать морские права и интересы государства, рационально разрабатывать и использовать морские ресурсы, обеспечивать постоянную защиту морской среды и осуществлять устойчивое использование морских ресурсов и морской среды, а также скоординированное развитие работы в этой области.

В марте 2015 г. была опубликована «Белая Книга», посвященная проектам т.н. «Шелковых путей», под названием «Видения и действия совместного строительства экономического пояса Шелкового пути и морского Шелкового пути 21-го века» (*“Visions and Actions of Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21-st Century Maritime Silk Road”*) (*推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动*).

В рамках проекта «Экономический пояс Шелкового пути» рассматривается создание трёх международных транспортных коридоров: 1) северный (Китай — Центральная Азия — Россия — Европа); 2) центральный (Китай — Центральная Азия — Персидский залив — Средиземное море), 3) южный (Китай — Юго-Восточная Азия — Южная Азия — Индийский океан).

Проект «Морской Шелковый путь 21-го века» включает создание двух морских маршрутов: 1) от побережья Китая через Южно-Китайское море в Южно-Тихоокеанский регион; 2) от приморских районов Китая в Европу через Южно-Китайское море и Индийский океан.

В январе 2018 г. Госсоветом была опубликована «Белая Книга» «Политика Китая в Арктике» (*“China's Arctic Policy”*) (*中国的北极政策*)⁷, где обозначается статус Китая как «околоарктического» государства (*“Near-Arctic State”*) и подчеркивается, что он является одним из континентальных государств, наиболее близких к Полярному кругу. В обоснование своих притязаний на Арктику официальный Китай считает, что природные условия Арктики и их изменения оказывают непосредственное влияние на климатическую систему и экологическую среду Китая, а также, в свою очередь, на его экономические интересы в сельском хозяйстве, лесном хозяйстве, рыболовстве, морской индустрии и других отраслях.

⁶ См.: Jin Yongming. On Modern System of the Law of the Sea and China's Practice, 6 China Legal Sci. 3 (2018). P. 14.

⁷ См.: URL: http://english.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm (дата обращения: 14.08.2019).

Основные цели, которые заявлены в «Белой Книге» в отношении Арктики, заключаются в том, чтобы «понимать, защищать, развивать» этот регион, а также участвовать в его управлении, с тем чтобы гарантировать соблюдение интересов всего международного сообщества в Арктике и содействовать ее устойчивому развитию⁸.

Законы КНР (Laws). Законы в Китае, как уже отмечалось выше, принимаются ПК ВСНП (за исключением законов, которые принимаются ВСНП) и обнародуются Президентом КНР посредством указов (*Orders*), имеющих свой номер и дату. Например, Закон КНР о предотвращении и контроле загрязнения воды (*Law of the People's Republic of China on Prevention and Control of Water Pollution*) был принят на 5-м заседании ПК ВСНП и обнародован Указом Президента КНР от 11 мая 1984 г. № 12.

В сфере морского права можно выделить следующие принципиально важные законы.

Основным морским законом в Китае, вне всякого сомнения, является Морской кодекс КНР. О нем более подробно будет сказано ниже.

В части, касающейся режима морских пространств Китая, следует выделить Закон КНР о территориальном море и прилежащей зоне 1992 г. (*Law of the People's Republic of China on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, 1992*) (*中华人民共和国领海及毗连区法 [现行有效]*) и Закон КНР об исключительной экономической зоне и континентальном шельфе Китайской Народной Республики 1998 г. (*Law on the Exclusive Economic Zone and the Continental Shelf of the People's Republic of China, 1998*) (*中华人民共和国专属经济区和大陆架法 [现行有效]*).

Согласно ст. 2 Закона о территориальном море и прилежащей зоне 1992 г. территориальное море Китая — это морской пояс, примыкающий к его сухопутной территории и внутренним водам. Сухопутная территория КНР включает: материковую часть государства и ее прибрежные острова; Тайвань и все прилегающие к нему острова, включая острова Дяоюйдао; острова Пэнху; острова Донша; острова Сиша; острова Чжунша и острова Наньша. Воды, находящиеся к берегу от исходных линий территориального моря, являются внутренними водами КНР.

Ширина территориального моря Китая составляет 12 морских миль.

Прилежащей зоной КНР является морской пояс, прилегающий к территориальному морю и находящийся за его пределами. Ширина прилежащей зоны составляет 12 морских миль. Внешняя

граница прилежащей зоны находится на расстоянии 24 морских миль, отсчитываемых от тех же исходных линий, что и территориальное море.

Суверенитет КНР над ее территориальным морем распространяется на воздушное пространство над территориальным морем, а также на его дно и недра.

Иностранные торговые суда пользуются правом мирного прохода через территориальное море КНР в соответствии с ее законодательством. Военные корабли должны получать разрешение на такой проход.

Как сказано в ст. 8 указанного Закона, иностранные суда, проходящие через территориальное море КНР, должны соблюдать законы и правила и не нарушать «мир, безопасность и добрый порядок» Китая.

В своей прилежащей зоне КНР имеет право осуществлять контроль для предотвращения нарушений, касающихся безопасности, таможенных, фискальных и санитарных правил, а также въезда на территорию Китая и выезда (ст. 13).

Статья 14 Закона прегламентирует право преследования «по горячим следам». Такое преследование начинается, когда иностранное судно или одна из его шлюпок находится в пределах внутренних вод, территориального моря или прилежащей зоны КНР. Преследование, если оно не прерывается, может быть продолжено за пределами территориального моря или прилежащей зоны до тех пор, пока преследуемое судно не войдет в территориальное море своего или третьего государства.

В целом следует резюмировать, что положения указанного Закона КНР практически соответствуют Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. Пожалуй, единственное исключение — ограничение Китаем «мирного прохода» для иностранных военных кораблей. Как известно, ст. 17 Конвенции предусматривает, что все суда пользуются правом «мирного прохода» через территориальное море. Требование прибрежного государства получать разрешение на «мирный проход» выхолащивает смысл этого общепризнанного института международного морского права.

Согласно ст. 2 Закона КНР об исключительной экономической зоне и континентальном шельфе Китайской Народной Республики 1998 г. исключительная экономическая зона КНР охватывает район за территориальным морем Китая и прилегающий к нему, простирающийся на 200 морских миль от исходных линий, от которых измеряется ширина территориального моря.

Континентальный шельф КНР включает морское дно и недра подводных районов, которые простираются за пределы ее территориального моря на

⁸ URL: <http://en.pkulaw.cn/Display.aspx? LookType=3&Lib=dbref&Cgid=1090529522&Id=146&SearchKeyword=&SearchCKeyword=&paycode=> (дата обращения: 10.12.2019).

всем протяжении естественной протяженности ее сухопутной территории до внешнего края континентальной окраины или до расстояния в 200 морских миль от исходных линий, от которых измеряется ширина территориального моря, где внешний край континентальной окраины не простирается на такое расстояние.

Закон устанавливает правовой режим исключительной экономической зоны и континентального шельфа Китая в части, касающейся осуществления им своих суверенных прав и юрисдикции в соответствии с положениями Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.

Важным законом, направленным на развитие китайских портов, является Закон КНР о портах Китайской Народной Республики (в ред. 2017 г.) (*Law of the People's Republic of China on Ports, 2017*) (中华人民共和国港口法(2017修正)).

Как указывается в ст. 1 Закона, он разработан в целях совершенствования управлением портами, обеспечения их безопасности и порядка эксплуатации, защиты законных прав и интересов всех сторон, а также содействия строительству и развитию портов.

В соответствии с положениями Закона деятельность по осуществлению портовых операций подлежит лицензированию. Лицензии выдаются административным департаментом порта (*port administrative department*). Понятием «портовые операции» охватываются деятельность по эксплуатации причалов и других портовых средств, обслуживание пассажиров, погрузка и выгрузка, лихтеровка и складирование в пределах порта, а также буксировочные работы (ст. 22).

Решение о выдаче лицензии принимается в течение 30 дней со дня письменного обращения.

Закон устанавливает административную ответственность за нарушения порядка осуществления портовых операций. Так, эксплуатация причалов и портовых средств без разрешения административного департамента порта может повлечь прекращение такой деятельности и наложение штрафа в размере до 50 000 юаней (ст. 47).

Еще один важный нормативный правовой акт в сфере морского законодательства — Закон КНР о безопасности морского судоходства 2016 г. (*Maritime Traffic Safety Law of the People's Republic of China*) (中华人民共和国海事诉讼特别程序法 [现行有效]).

Указанный Закон был принят в целях усиления контроля за морским судоходством, а также обеспечения безопасности судов, сооружений, жизни и имущества людей, защиты прав и интересов государства (ст. 1).

Согласно положениям Закона любое судно, находящееся в водах Китая, должно иметь свидетельство о праве плавания под флагом соответствующего государства, а также свидетельство о регистрации. Судно также должно быть укомплектовано квалифицированным экипажем, имеющим соответствующие дипломы и свидетельства.

Интересно отметить, что ст. 11 Закона предусматривает т.н. право «вынужденного захода». В соответствии с ее положениями иностранные гражданские суда не могут входить во внутренние воды и порты КНР без разрешения ее компетентных органов. Однако при непредвиденных обстоятельствах, таких как угрожающее жизни человека заболевание, поломка двигателя или судна, а также если судно терпит бедствие или ищет укрытие от непогоды, когда у него нет времени для получения разрешения, они могут войти во внутренние воды или порты Китая, представить в срочном порядке всю необходимую информацию компетентному органу и выполнять его указания.

Особый порядок захода предусмотрен для иностранных военных кораблей. Они не могут входить в территориальное море Китая без разрешения его правительства.

Статья 13 Закона устанавливает для иностранных судов обязательную лоцманскую проводку.

Указанный Закон также регламентирует порядок осуществления в водах Китая перевозки опасных грузов, проведения спасательных операций, удаления затонувшего имущества и дрейфующих объектов.

Административные правила (*Administrative Regulations*) — это нормативные правовые акты, принимаемые Правительством КНР в пределах своей компетенции. К их числу можно отнести Постановление Правительства КНР о территориальном суверенитете и морских правах в Южно-Китайском море от 12 июля 2016 г. (*Statement of the Government of the People's Republic of China on China's Territorial Sovereignty and Maritime Rights and Interests in the South China Sea*). Другой пример — Положения, касающиеся ограничения ответственности по морским претензиям для судов валовой вместимостью до 300 т и задействованных в прибрежных перевозках, а также используемых для других прибрежных операций (*Provisions Concerning the Limitation of Liability for Maritime Claims for Ships With a Gross Tonnage Not Exceeding 300 Tons and Those Engaging in Coastal Transport Services As Well As Those for Other Coastal Operations*), которые были приняты 15 ноября 1993 г.

Ведомственные акты (*Departmental Rules*). В области морского права большей частью это постановления Министерства транспорта КНР.

Например, Постановление Министерства транспорта КНР о внесении поправок в условия морского административного лицензирования (*Decision of the Ministry of Transport on Amending the Provisions of the People's Republic of China on the Conditions for Maritime Administrative Licensing*), принятое 20 октября 2018 г.

Другой пример – Извещение Администрации по безопасности на море КНР о мерах по реализации участия соотечественников Тайваня в подготовке и аттестации моряков и применении удостоверений моряка на материковом Китае (*Notice by the Maritime Safety Administration of the People's Republic of China of Printing and Issuing the Implementation Measures for Taiwan Compatriots Participating in Training and Examination of Seafarers and Applying for Seafarer Certificates in the Chinese Mainland*) от 31 августа 2018 г.

К числу такого рода актов можно отнести Уведомление Администрации по безопасности на море КНР № 5 о выдаче обязательных электронных свидетельств о проверках китайским судам заграничного плавания (*Announcement No. 5 of the Maritime Safety Administration on Issuing Electronic Statutory Vessel Inspection Certificates to International Navigation Vessels of Chinese Nationality*) от 27 марта 2018 г., а также Уведомление Администрации по безопасности на море КНР № 6 о вопросах, касающихся обязательной проверки китайских рыболовных судов океанского плавания (*Announcement No. 6 of the Maritime Safety Administration – Announcement on Relevant Matters concerning the Statutory Inspection of Oceangoing Fishing Vessels of Chinese Nationality*), от 20 апреля 2018 г.

Ведомственных актов в области китайского морского законодательства издано достаточно много, поскольку они позволяют детально регламентировать узкоспециальные аспекты морской деятельности.

Акты официального толкования (*Judicial Interpretations*). Акты официального толкования, строго говоря, не являются источниками китайского права, тем не менее их принятие позволяет интерпретировать те или иные нормы.

Так, 8 августа 2018 г. обнародованы «Десять типовых морских судебных дел, опубликованных Верховным народным судом в 2017 г.» (*Ten Model Maritime Trial Cases Published by the Supreme People's Court in 2017*). По каждому из указанных дел приводится официальное толкование норм права, примененных судом КНР.

24 февраля 2016 г. принято Постановление Верховного народного суда о делах, подлежащих принятию морскими судами (*Provisions of the Supreme*

People's Court on the Scope of Cases to Be Accepted by Maritime Courts).

Местные правила (*Local Regulations*). Такого рода правила принимаются местными органами власти. В области морского права к ним относятся, например, Правила муниципалитета Тяньцзинь об управлении безопасностью морского судоходства (*Regulations of Tianjin Municipality on the Administration of Maritime Traffic Safety*) от 17 августа 2009 г.

Еще один пример – Порядок внесения пожертвований в Китайский морской музей в Шанхае (*Procedures on Donations for China Maritime Museum in Shanghai*), принятый 17 сентября 2007 г.

Акты организаций (*Group Provisions*). Такие акты в области морского права принимаются большей частью двумя организациями: Китайским советом по содействию международной торговле (*China Council for the Promotion of International Trade*) и Китайской международной торговой палатой (*China Chamber of International Commerce*).

К ним относятся, например: Регламент Морской арбитражной комиссии Китая 2014 г. (*China Maritime Arbitration Commission Arbitration Rules*), Кодекс поведения арбитров Китайской международной экономической и торговой арбитражной комиссии и Китайской морской арбитражной комиссии 1994 г. (*Code of Conduct for Arbitrators of China International Economic and Trade Arbitration Commission and China Maritime Arbitration Commission*) и др.

3. Морской кодекс КНР

Своеобразной «Конституцией», «Основным законом» в сфере морского права, несомненно, является Морской кодекс КНР 1992 г. (*Maritime Code of the People's Republic of China*) (《中华人民共和国海商法》)⁹.

Кодекс был принят на 28-м заседании Постоянного комитета седьмого ВСНП 7 ноября 1992 г., обнародован Указом Президента КНР от 7 ноября 1992 г. № 64 и вступил в силу с 1 июля 1993 г.

Морской кодекс КНР включает в себя 15 глав (278 статей).

Общие положения. В соответствии со ст. 1 Кодекса его основная задача – регулирование отношений, возникающих в связи с морскими перевозками, осуществляемыми судами, в целях обеспечения и защиты законных прав и интересов заинтересованных сторон, а также содействия развитию морского судоходства, транспорта, экономики и торговли. В свою очередь, под морскими перевозками в Кодексе понимаются как транспортировка грузов и пассажиров морем, так и прямые перевозки «река-море» и «море-река».

⁹ См.: URL: <http://www.lawinfochina.com/display.aspx?id=0fd620a7d88e8131bdfb&lib=law> (дата обращения: 20.12.2019).

Согласно ст. 3 Кодекса термин «судно» (*ship*) (第三条) означает морские суда и другие плавучие объекты, за исключением судов и плавсредств, предназначенных для использования для военных и публичных целей, а также маломерных судов валовой вместимостью менее 20 т. Интересно отметить, что Морской кодекс КНР относит к судам в т.ч. и судовое снаряжение (*ship's apparel*).

Китай защищает интересы национальных перевозчиков. Так, морские перевозки и буксировка между портами Китая могут осуществляться только судами, плавающими под флагом КНР, если иное не предусмотрено законами, постановлениями и правилами.

Судам разрешается плавать под флагом КНР после соответствующей регистрации согласно китайскому законодательству.

Экипаж китайского судна. Члены экипажей китайских судов, участвующих в международных рейсах, должны иметь Книжку моряка (*Seaman's Book*) и другие соответствующие документы, выдаваемые портовыми властями КНР.

Капитан судна под флагом КНР несет ответственность за управление судном и его безопасное плавание. Приказы, отдаваемые капитаном в рамках его полномочий, должны выполняться другими членами экипажа, пассажирами и другими лицами, находящимися на борту.

Для обеспечения безопасности судна и всех лиц на его борту капитан имеет право принимать все необходимые меры против лиц, совершивших правонарушение на борту судна. В этом случае капитан должен составить письменный отчет, который заверяется подписями капитана и не менее двух лиц, находящихся на борту судна. Сам правонарушитель, а также письменный отчет передаются компетентным властям для принятия соответствующих мер.

В случае рождения или смерти на борту судна его капитан делает об этом запись в судовом журнале и выдает свидетельство о рождении или смерти в присутствии двух свидетелей. К свидетельству о смерти прилагается список личных вещей умершего, а также его письменное волеизъявление, если таковое имеется.

В случае если судну угрожает гибель, капитан и его экипаж обязаны приложить все усилия по его спасению. Если же гибель судна неизбежна, то капитан может принять решение покинуть судно. Такое решение должно быть согласовано с судовладельцем, за исключением экстренных случаев.

Перед тем, как покинуть судно, капитан должен принять все меры по организованной эвакуации

пассажиров, затем членов экипажа. Капитан покидает судно последним.

Капитан судна не освобождается от ответственности за управление и безопасное плавание судна даже в присутствии лоцмана, осуществляющего лоцманскую проводку судна.

В случае смерти капитана судна или когда он не может по каким-либо причинам выполнять свои обязанности, руководство экипажем и управление судном до назначения судовладельцем в ближайшем порту захода нового капитана принимает на себя штурман, занимающий на судне самую высокую должность (*the deck officer with the highest rank*). В соответствии со сложившейся международной практикой судоходства обычно это старший помощник капитана (*Chief Officer*).

Обратим внимание на ст. 174 Кодекса, устанавливающую, что капитан любого китайского судна обязан, если он может это сделать без опасности для своего судна и находящихся на нем людей, оказать помощь любому лицу, терпящему бедствие на море. Эта обязанность капитана предусмотрена положениями двух универсальных международно-правовых актов — Конвенции о спасании 1989 г. и Конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74/78).

Морские перевозки грузов и пассажиров. В гл. IV Кодекса подробно изложены положения, посвященные договору морской перевозки груза и касающиеся распределения ответственности между перевозчиком, получателем и отправителем, функций и реквизитов коносамента, условий чартеров и проч. Все они соответствуют нормам международного морского права, и явно превалируют здесь положения Конвенции ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов 2008 г., больше известной под названием Роттердамских правил.

Аналогично и в отношении гл. V «Морская перевозка пассажиров» можно утверждать, что она основана на нормах международного морского права, имея в виду в первую очередь положения Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г. с Протоколом 1990 г.

Глава VI Кодекса, посвященная чартерам, также не является исключением и соответствует общепринятому подходу деления договоров фрахтования судна на тайм-чартер и бербоут-чартер.

Другие разделы. Анализ показывает, что и другие разделы Морского кодекса КНР, посвященные таким вопросам, как морская буксировка, столкновение судов, спасание, общая авария, ограничение ответственности по морским претензиям, морское страхование, применимое право и др., соответствуют нормам международного морского права.

Показательна ст. 268 Кодекса, которая гласит, что если какой-либо международный договор, заключенный Китайской Народной Республикой или к которому она присоединилась, содержит положения, отличающиеся от Морского кодекса, то применяются положения международного договора, за исключением тех, по которым КНР приняла оговорки.

Весьма важным является положение ст. 268 о фактическом признании международных обычаев в качестве источников морского права Китая. Оно, в частности, гласит, что международная практика (*international practice*) может применяться к вопросам, в отношении которых ни законы Китайской Народной Республики, ни какой-либо международный договор, заключенный Китайской Народной Республикой, не содержат соответствующих положений.

4. Вопросы юрисдикции в отношении иностранных морских судов

Статья 32 Конституции КНР устанавливает два важных положения в части, касающейся иностранных граждан: с одной стороны, государство защищает законные права и интересы иностранных граждан на территории Китая, с другой — иностранные граждане на территории Китая должны соблюдать законы Китайской Народной Республики.

Принципиальные положения, касающиеся осуществления юрисдикции КНР в отношении иностранных морских судов, находящихся в ее водах, были изложены еще в 1964 г. китайским ученым Ни Ченг-ао, который писал: «Во времена Старого Китая иностранные суда, заходившие в китайские порты, не подпадали под китайскую юрисдикцию в результате договоров, навязанных нам иностранными державами... После того, как китайский народ выиграл битву за свое освобождение, время, когда иностранцы, находящиеся на территории Китая, не подчинялись китайским законам, ушло безвозвратно»¹⁰.

По его мнению, «информация о любом правонарушении, совершенном на борту иностранного судна в китайском порту, обязательно должна быть доведена до сведения соответствующих китайских властей. Однако если речь идет лишь о внутреннем порядке и дисциплине на судне, то власти могут принять решение, будут ли они осуществлять свою юрисдикцию. Например, в случае пьянства, ссор или другого подобного поведения среди членов экипажа судна, не затрагивающего безопасность и интересы китайского народа, мы сами будем решать, претендовать ли на юрисдикцию или нет. Но если дело настолько серьезно, что нарушает спокойствие порта, или жертва является гражданином

Китая, портовые власти должны немедленно приступить к рассмотрению дела»¹¹.

В контексте данного вопроса представляет практический интерес Положение о неотложных действиях в случае бегства иностранных торговых судов, совершивших противоправные действия (*Provisions on the Emergent Handling of the Fleeing of Foreign Merchant Ships Which Commit Unlawful Acts*), принятое Минтрансом Китая в 2009 г.

В преамбуле Положения говорится о том, что в последние годы происходит много случаев бегства иностранных торговых судов после совершения противоправных действий в водах Китая, что нарушает суверенитет, морские права и интересы Китая, причиняет ущерб жизни и имуществу китайских граждан, ставит под угрозу защиту морской среды. Положение было принято в целях создания механизма быстрого реагирования с единым центром управления и упорядоченной координацией, а также эффективного противодействия бегству иностранных торговых судов, совершающих противоправные действия в водах Китайской Народной Республики.

Таким образом, указанное Положение недвусмысленно указывает на тот факт, что юрисдикцию в отношении иностранных торговых судов осуществляет исключительно КНР.

Вместе с тем, ратифицировав в 1996 г. Конвенцию ООН по морскому праву 1982 г., Китай принял на себя обязательства в т.ч. и по вопросам, касающимся осуществления юрисдикции в отношении иностранных судов в территориальном море.

Так, согласно ст. 27 Конвенции 1982 г. уголовная юрисдикция Китая не осуществляется на борту иностранного судна, проходящего через территориальное море Китайской Народной Республики, за исключением следующих случаев:

- 1) последствия преступления распространяются на Китай;
- 2) преступление имеет такой характер, что им нарушается спокойствие в Китае или добрый порядок в его территориальном море;
- 3) капитан судна, дипломатический агент или консульское должностное лицо государства флага обратится к местным китайским властям с просьбой об оказании помощи;
- 4) такие меры необходимы для пресечения незаконной торговли наркотиками или психотропными веществами.

Что касается гражданской юрисдикции в территориальном море Китая, то в соответствии со ст. 28 Конвенции 1982 г. власти не должны останавливать

¹⁰ Ni Cheng-ao. The Question of Judicial Jurisdiction in International Law. Peking, 1964. P. 42.

¹¹ Ibid. P. 43.

проходящее через территориальное море иностранное судно или изменять его курс с целью осуществления гражданской юрисдикции в отношении лица, находящегося на борту судна. Вместе с тем китайские власти могут применять в отношении такого судна меры взыскания или арест по любому гражданскому делу только по обязательствам или в силу ответственности, принятой или навлеченной на себя этим судном во время или для прохода его через воды Китайской Народной Республики.

Что касается осуществления юрисдикции Китая в отношении иностранных торговых судов, находящихся в исключительной экономической и прилегающей зонах Китайской Народной Республики, то здесь, как и в открытом море, действует принцип исключительной юрисдикции государства флага судна, если только последствия правонарушения не выходят за пределы судна и не затрагивают интересы Китая, вытекающие из правового режима указанных морских зон.

Без каких-либо ограничений власти Китая могут осуществлять свою юрисдикцию в отношении морских торговых судов, находящихся в его внутренних морских водах, включая акватории портов.

Вместе с тем Китай, как и большинство других государств, обычно не распространяет свою уголовную юрисдикцию на иностранные суда, находящиеся в его портах, за исключением определенных случаев, непосредственно затрагивающих его интересы, а именно: 1) если преступление нарушает спокойствие или порядок в китайском порту; 2) если последствия преступления выходят за пределы судна; 3) если преступление совершено против китайских граждан; 4) если совершено тяжкое преступление, 5) если капитан судна, дипломатический или консульский представитель государства флага судна обратились к китайским властям с просьбой о вмешательстве.

Тенденция к отказу от осуществления уголовной юрисдикции, за исключением определенных случаев, получила распространение в договорной практике Китая. Характерный пример в этой связи — Консульский договор между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой, 2002 г.¹² Так, согласно п. 4 ст. 19 указанного Договора, кроме как по просьбе или с согласия капитана судна представляемого государства или консульского должностного лица компетентные органы государства пребывания не должны вмешиваться во внутренние дела судна представляемого государства при условии, что при этом не нарушаются спокойствие, безопасность и общественный порядок государства пребывания.

Нетрудно видеть, что при осуществлении юрисдикции в отношении торговых судов китайские власти

придерживаются норм международного договорного и обычного права.

5. Заключение

На основании изложенного можно сформулировать следующие основные обобщающие выводы.

1. Развитие современного морского права Китая обусловлено прежде всего амбициозной целью, поставленной Компартией КНР — вывести Китай в число ведущих морских держав мира.

2. Важным этапом в развитии морского права стало подписание Китаем в 1982 г. Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., а в 1996 г. ее ратификация, что придало существенный импульс внесению изменений в морское законодательство страны и принятию целого ряда новых законов, имеющих принципиально важное значение для развития экономики.

3. Главная особенность китайской правовой системы, оказывающей влияние в т.ч. и на формирование норм морского права Китая, обусловлена формулой «социализма с китайской спецификой», которая предполагает, с одной стороны, коммунистическую идеологию и доминирующую роль Компартии КНР во всех сферах общественной жизни, с другой — активное использование рыночных механизмов.

4. Другая особенность кроется в доктрине Дэн Сяопина «одна страна, две системы», различающей правовые системы материкового Китая, Гонконга и Макао. В отличие от материкового Китая, правовая система Гонконга основана на английском общем праве, а для Макао характерна континентальная правовая система, унаследованная от законодательства Португалии.

5. Существенное влияние на морское право Китая оказывают т.н. «Белые Книги» — по существу, в большей степени политические программные акты, определяющие стратегию Китая на длительный период по тем или иным ключевым вопросам внутренней и внешней политики.

6. Китай обладает развитой и упорядоченной системой морского законодательства, включающего законы, административные правила, ведомственные и местные предписания, акты организаций.

7. Центральное место в китайском морском законодательстве занимает Морской кодекс КНР 1992 г. Анализ его положений свидетельствует о том, что в целом он основан на положениях международных договоров, участником которых является Китай, и общепризнанных международно-правовых обычаях.

8. При осуществлении юрисдикции в отношении торговых судов уполномоченные государственные органы Китайской Народной Республики придерживаются норм международного договорного и обычного права.

¹² См.: БМД. 2004. № 4. С. 57–78.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Титаренко М.Л.* Итоги XVIII съезда Коммунистической партии Китая и перспективы развития Китая и российско-китайских отношений. Официальный сайт РАН. URL: <http://www.ras.ru/CSearchResults.aspx?SearchString=%u0422%u0438%u0442%u0430%u0440%u0435%u043d%u043a%u043e+%u0421%u044a%u0435%u0437%u0434> (дата обращения: 11.12.2019).
2. *Jin Yongming.* On Modern System of the Law of the Sea and China's Practice, 6 China Legal Sci. 3 (2018). P. 14.
3. *Liu Zhenmin.* The Basic Position of China on the Settlement of Maritime Disputes through Negotiations, 2005 China Oceans L. Rev. 18 (2005). P. 19.
4. *Ni Cheng-ao.* The Question of Judicial Jurisdiction in International Law. Peking, 1964. P. 42, 43.
5. *Zewei Yang.* China's Participation in the Global Ocean Governance Reform: Its Lessons and Future Approaches. China & Global Ocean Governance Reform // XI Journal of East Asia and International Law (JEAIL) 2 (2018). P. 316.

REFERENCES

1. *Titarenko M.L.* Results of the XVIII Congress of the Communist party of China and prospects for the development of China and Russian-Chinese relations. Official website of the Russian Academy of Sciences. URL: <http://www.ras.ru/CSearchResults.aspx?SearchString=%u0422%u0438%u0442%u0430%u0440%u0435%u043d%u043a%u043e+%u0421%u044a%u0435%u0437%u0434> (in Russ.).
2. *Jin Yongming.* On Modern System of the Law of the Sea and China's Practice, 6 China Legal Sci. 3 (2018). P. 14.
3. *Liu Zhenmin.* The Basic Position of China on the Settlement of Maritime Disputes through Negotiations, 2005 China Oceans L. Rev. 18 (2005). P. 19.
4. *Ni Cheng-ao.* The Question of Judicial Jurisdiction in International Law. Peking, 1964. P. 42, 43.
5. *Zewei Yang.* China's Participation in the Global Ocean Governance Reform: Its Lessons and Future Approaches. China & Global Ocean Governance Reform // XI Journal of East Asia and International Law (JEAIL) 2 (2018). P. 316.

Сведения об авторе

ГУЦУЛЯК Василий Николаевич —
доктор юридических наук, профессор,
профессор кафедры «Транспортное право»
Юридического института Российского
университета транспорта; 127994 г. Москва,
ул. Образцова, д. 9, стр. 9
SPIN-код: 7730-0551ORCID:
0000-0002-5843-2661

Author's information

GUTSULYAK Vasiliy N. —
Doctor of Law, Professor, Professor of the
Transport Law Department, Institute of Law,
Russian University of Transport;
9-9 Obraztsova str., 127994 Moscow, Russia