

Секция «Юриспруденция»

Сравнительно-правовой анализ правового статуса территории Китайской Восточной железной дороги и территории дислокации Черноморского флота Российской Федерации в Украине

Домрачев Всеволод Иванович

Студент

РАП - Российская академия правосудия, Северо-Западный филиал, Юридический, Санкт-Петербург, Россия

E-mail: slavik00707@gmail.com

Содержание категории «государственная территория» определяется тем, что территория составляет материальную основу государства и является естественным и необходимым условием его существования[п.5]. В современном международном праве особый интерес представляет содержание правового статуса территорий, переданных одним государством во временное владение и пользование другому государству или иностранному юридическому лицу. В данной работе осуществляется сравнение правового статуса территории Китая, на которой осуществлялось строительство Китайской Восточной железной дороги, с территорией Украины, на которой располагается Черноморский флот Российской Федерации. При этом предлагается сравнение данных территорий по следующим критериям: нормативно-правовые основания и цели пребывания на территории иностранного государства; правовая природа соглашений на использование территорий иностранного государства; привилегии, предоставляемые лицам, находящимся на территории государства пребывания.

Нормативно-правовым основанием использования территории Китая для постройки и эксплуатации Китайской Восточной железной дороги является Контракт на постройку и эксплуатацию Китайской Восточной железной дороги. 8 сентября – 27 августа 1896 г.(далее Контракт)[п. 2. С. 110-113]. Юридическим основанием строительства КВЖД стал русско-китайский союзный договор от 22 мая 1896 года[п.6.]. Россия по договору не получала права размещать свои войска в Маньчжурии, но осуществлять транзитные военные перевозки можно было как в военное, так и в мирное время. Сооружение железнодорожной линии через Северо-Восточный Китай не должно было стать предлогом для умоления суверенитета Китая и служило исключительно повышению мобильности российской армии. Договор вступал в силу после подписания китайским правительством дополнительного контракта на постройку и эксплуатацию КВЖД. 27 августа (8 сентября) 1896 года в Берлине китайский посланник в Российской империи Сюй Цзэнчэн подписал с правлением Русско-Китайского банка контракт о предоставлении банку права на постройку железной дороги через Манчжурию[п.4] , уточнивший положения московского договора.

Правовым основанием пребывания Черноморского флота Российской Федерации на территории Украины является «Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Украины о взаиморасчетах, связанных с разделом Черноморского флота и пребывания Черноморского флота Российской Федерации на территории Украины» от 28 мая 1997 года (далее соглашение о взаиморасчетах)[п.7]. При этом следует отметить, что данные соглашения отличаются по субъективному составу. В соглашении о взаиморасчетах сторонами являются два суверенных государства,

РФ и Украина. В Контракте одной из сторон является коммерческая организация, а в частности акционерное общество КВЖД, а другой стороной суверенное государство, Китай.

В Московском русско-китайском договоре 22 мая 1896 г. (далее Московский договор) [п.6. С. 101] закреплена цель использования территории Китая. При этом цель определялась как предупреждение возможного японского вторжения на континент. Не совсем однозначно закреплены цели пребывания Черноморского флота РФ на территории Украины. На наш взгляд, основной целью в данном случае является базирование Черноморского флота РФ на данной территории. Общей целью пребывания на территории КВЖД и территории Севастополя является обеспечение национальной безопасности России.

Правовая природа соглашений на использование территории КВЖД и территории дислокации Черноморского флота Российской Федерации является различной. В соглашении о взаиморасчетах прямо устанавливается, что территория дислокации Черноморского флота РФ передается РФ на основании договора аренды. Контракт на постройку и эксплуатацию КВЖД по своей правовой природе является железнодорожной концессией.

Что касается привилегий, то и в первом и во втором случае предусматривается привилегированный таможенный режим в отношении лиц иностранного государства. При этом преимущество привилегий распространяющихся на население КВЖД заключается в том, что на территории КВЖД для лиц, проживающих там, существовала собственная система образования и здравоохранения. Однако это не значит, что Российские граждане, проживающие на территории Севастополя, не имеют подобных привилегий. Для лиц, входящих в состав воинских формирований, и членов их семей создаются равные с гражданами Украины права на обучение в учебных заведениях общего образования, начального, среднего и высшего профессионального образования, прием в детские дошкольные учреждения, а также на охрану здоровья и другие виды социального обслуживания.

Таким образом, правовой статус полосы отчуждения КВЖД является более благоприятным для иностранного юридического лица, использующего данную территорию. В данном случае существенно ограничивалось верховенство Китайского государства. Это давало возможность Обществу КВЖД удовлетворить собственные интересы и достигнуть поставленных целей. Необходимо подчеркнуть, что КВЖД была не просто железной дорогой с рельсами, шпалами, подвижным составом, железнодорожными станциями и обслуживающим персоналом. Воплощение замысла КВЖД в жизнь привело к возникновению в Маньчжурии своеобразного феномена: «государство в государстве». «Полоса отчуждения – это почти государство, со своими четко обозначенными границами и территорией, со своим многонациональным населением, законодательно (Правление КВЖД) и исполнительно (Управление КВЖД) властями, свои главой «государства» в лице Управляющего, своими министерствами (Земельный отдел, Служба тяги и т.д.), своими полицией и армией (Заамурский округ Пограничной стражи), судом и муниципальным управлением, собственной системой образования и здравоохранения и т.д. [п.1. стр. 48]».

Что касается территории Черноморского флота, то ее правовой статус следует охарактеризовать как «недоурегулированный» соответствующими международными до-

говорами. «Такая ситуация усугубляется тем, что Украина пытается восполнить эти пробелы путём принятия в одностороннем порядке документов, противоречащих межгосударственным договорам. Российско-украинские имущественные отношения власти Украины также пытались решить через национальные суды в одностороннем порядке, а не путём двусторонних переговоров, как это предусмотрено международными соглашениями[п.3, С.9]» На наш взгляд, проблемы, связанные с пребыванием флота, должны решаться исключительно на двустороннем уровне в рамках межгосударственного сотрудничества по конкретизации действующих договоров по Черноморскому флоту.

Литература

1. Аблова Н.Е.. КвЖД и российская эмиграция в Китае: международные и политические аспекты истории (первая половина XX века). –М.: НП ИД .
2. Grimm Э.Д. Сборник договоров и других документов по истории международных отношений по Дальнему Востоку (1842 – 1925 гг.). М., 1927.
3. Сильвестрова О.И. Международно-правовой режим военных баз Российской Федерации за рубежом : диссертация .кандидата юридических наук : Москва, 2012.
4. Контракт на постройку и эксплуатацию КВЖД. 27 августа – 8 сентября 1896 г. // Grimm Э.Д.
5. Курс международного права. В 6-ти тт. Т. 3. М., 1968.
6. Московский договор 22 мая 1896 г., носивший секретный характер, опубликован в журнале «Борьба классов, № 1-2, Л., 1924.
7. Текст Соглашений опубликован в «Российской газете» от 7 июня 1997 г., в Собрании законодательства Российской Федерации от 2 августа 1999 г., № 31, ст. 3991, в Бюллетене международных договоров, октябрь 1999 г., № 10. (Соглашение ратифицировано Федеральным законом от 3 июля 1999 г. № 124-ФЗ.)

Слова благодарности

Выражаю благодарность моему научному руководителю Салогуб Яне Леонидовне