

УДК 342

ПРАВОВАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ В НОРВЕГИИ

Кириллова Т. К.

ЧУВО «Санкт-Петербургский университет технологий и экономики»

В статье исследуется система нормативно-правовых актов Норвегии, регулирующих вопросы торгового мореплавания, деятельности торговых портов. Рассмотрено содержание нормативных актов, устанавливающих и распределяющих обязанности государства, в лице министерств и иных ведомств, с одной стороны, а с другой – муниципалитетов, по вопросам управления торговыми портами Норвегии. Определены полномочия и функции администраций торговых портов. Выявлены, изучены и проанализированы нормы, регулирующие деятельность торгового флота в районе Шпицбергена.

Ключевые слова: Норвегия, торговое мореплавание, нормативные акты, Шпицберген, функции, муниципалитеты, министерство.

Несмотря на достаточно позднее получение государственного суверенитета (1905 г.), история морского права Норвегии и государственных органов, занимающихся вопросами мореплавания данной страны насчитывает не одно столетие.

Так, в 1560 г. король Фредерик II решил, что на Скагене, Анхольте и Куллене должны быть установлены маяки, которые были зажжены в 1561 г. Организованная лоцманская проводка восходит к концу XVII в., когда Кристиан V нанял в Драгоре 6 лоцманов. Организованная береговая спасательная служба зародилась в середине 1800-х годов. Съёмка моря и изготовление морских карт ведутся с середины XVII в. Одной из старейших известных карт датских вод является карта южной части Эресунна 1653 г., составленная Багге Ванделем.

Норвегия достаточно рано встала на путь консолидации отраслевых нормативных актов в области морского права, в том числе по причине того, что торговое мореплавание в 19 – начале 20 вв. являлось важнейшей отраслью ее экономики [1].

Сегодня в Норвегии действуют следующие нормативные акты, регулирующие деятельность торгового судоходства: Морской кодекс (1994-06-24 No. 39); Закон о безопасности судов (2007-02-16 No. 9); Закон о труде на судах (2013-06-21 No. 102); закон о НИС (Act of 12 June 1987 No. 48 relating to a Norwegian International Ship Register (NIS)); Закон о труде на судах (2013-06-21 No. 102); Закон о безопасных контейнерах (1982-12-17 No. до 84); Закон о субсидиях на трудоустройство работников в море (2017-05-22 No. до 28) и иные нормативные акты [2].

В 1903 г. было учреждено морское ведомство Норвегии и принят закон о мореходности, действовавший до 2007 г. В 1946 г. в министерстве торговли учреждаются Морское ведомство и его собственный департамент судоходства, три морских управления, управление навигации и инженерный офицер. С 1955 г. морское агентство подчиняется министерству торговли и судоходства. В 1962 г. норвежское морское управление объединяет морское управление, управление по навигации и инженерному офицеру и управление судовых измерений в одно подразделение. В 1989 г. после основания НИС закрыто агентство для моряков. 1990 г. – норвежское морское управление создает службу социального обеспечения моряков. В 1997 г. норвежское морское управление подчиняется департаменту торговли и промышленности [3].

При этом, Морская администрация до 2011 г. находилась в ведении Министерства обороны. Она была реорганизована в 1973 г., когда Служба маяков и спасателей, Спасательная служба и Лоцманская служба были объединены в одно учреждение. В 2011 г. Норвежская морская администрация была упразднена, а ее задачи были распределены между Министерством бизнеса и развития (Государственное лоцманское агентство и лоцманская служба); Министерством климата, энергетики и строительства (ведомственная ответственность за океанографию); Министерством окружающей среды (ведомственная ответственность за морскую съемку) и Министерством обороны (Береговая спасательная служба, СУДС Эресунн, Служба береговой разведки и Оборонный центр оперативной океанографии).

В задачи Норвежской морской администрации входило обозначение датских вод, лоцманская служба, береговая спасательная служба и сбор данных для изготовления навигационных карт (карты готовил Геодезический институт).

В Норвегии насчитывается десятки торговых портов, крупнейшими из них являются Осло, Берген и Ставангер.

Ныне действующий закон о портах и портовых водах был принят в 1984 г., а вступил в действие в 1985 г. (предыдущие нормативные акты были приняты в 1827 и 1933 гг. Он, в частности устанавливает, что Задачи Министерства осуществляются через Норвежскую прибрежную администрацию, которая включает в себя Прибрежное управление, отделения прибрежных районов и подчиненные им органы, центральным органом которых является Норвежская прибрежная дирекция. Король устанавливает правила для Норвежской береговой администрации (разд. 4).

Министерство отвечает за надзор и контроль за портами и водами, включая государственную портовую, маячную и лоцманскую службу. За пределами портового района Министерство обладает полномочиями и правами, предоставленными муниципалитету в соответствии с данным Законом. Однако, Король или Министерство могут делегировать полномочия муниципалитетам. Тем не менее, Министерство может делегировать полномочия муниципалитетам только в соответствии с п. 6 в отношении разрешений на проведение мероприятий, имеющих незначительное значение для судоходства в водах. Норвежская береговая дирекция может делегировать полномочия районным отделениям и муниципалитетам, если иное не определено Министерством. Тем не менее, полномочия в соответствии с третьим абзацем ст. 6, которые были делегированы Министерством Управлению прибрежных районов, не могут быть делегированы муниципалитетам.

При передаче центральной государственной власти может быть принято решение о том, что индивидуальные решения должны быть рассмотрены самим муниципальным советом. В соответствии с постановлениями, изданными центральным государственным органом в соответствии с настоящим Законом, муниципалитет, орган межмуниципального портового сотрудничества или портовый совет, учрежденный в соответствии с положениями настоящего закона, могут быть уполномочены внести дополнительные постановления.

За Королем закреплено право, в интересах национальной безопасности, организации дорожного движения и общих экологических соображений, устанавливать правила или принимать индивидуальные решения об использовании или запрещении использования ограниченных вод и о разрешении на использование на дополнительных условиях.

Министерство позволено устанавливать нормативные акты или принимать индивидуальные решения³ о регулировании движения, в том числе о разделении движения и максимально разрешенной скорости движения судов, а также о полномочиях муниципалитета принимать такие решения в пределах портового района.

Меры, которые могут привести к изменению русла реки, фарватеров или текущих условий, или к ограничению акватории, чтобы затруднить движение по глубине, ширине или высоте, требуют разрешения Министерством (разд. 6).

Также Министерство осуществляет надзор и несет ответственность за разработку и эксплуатацию маяков, морских знаков и других навигационных средств, а также за фарватеры, за которые муниципалитет не несет ответственности в соответствии со ст. 16 (разд. 7).

Норвежской береговой дирекции дано право устанавливать правила и принимать индивидуальные решения о расположении, конструкции и технических требованиях к маякам, морским знакам и навигационным знакам для регулирования дорожного движения. Министерство может устанавливать такие правила³ и принимать такие индивидуальные решения в отношении других объектов и средств, которые будут обеспечивать навигационное руководство.

Также данной дирекции позволено выдавать разрешение на установку маячных огней, морских знаков, навигационных знаков и средств наблюдения за дорожным движением. Такие сооружения и сооружения не могут быть использованы для швартовки или сняты, перемещены, изменены, экранированы и т.д. без специального разрешения Директората. Министерство выдает разрешение на установку других объектов и сооружений, которые будут обеспечивать навигационное руководство. Никто не имеет права без разрешения Министерства использовать такие объекты или сооружения не по назначению или делать что-либо, что может помешать или затруднить функционирование таких объектов и сооружений по назначению.

Для осуществления контроля за подведомственными органами, Министерству должно утверждать муниципальные постановления, если нарушение является уголовным преступлением и когда правила ограничивают право на свободное передвижение и пользование водами и портами портового района. Муниципальные нормативные акты, регулирующие портовые сборы, не подпадают под действие правила, указанного в первом предложении.

Министерство также может принять решение о подготовке обзора применимых правил и другой информации, имеющей важное значение для лица, использующего или находящегося в порту (разд. 10); устанавливать нормативные акты или принимать индивидуальные решения по таким вопросам:

- a) обязанность водителя, владельца, грузополучателя, грузоотправителя или других лиц сообщать о судах, транспортных средствах и грузах портовым властям;
- b) ограничения права муниципалитета регулировать в портовом районе использование вод за пределами исходных линий и на основных или важных прилегающих маршрутах, в частности, в целях рыболовства и другой деятельности;
- c) разгрузка, погрузка, хранение и транспортировка в пределах портового района опасных материалов и грузов;

- d) прокладка кабелей и проводов в море и сброс масс и предметов, а также об использовании маяков и других сооружений и сооружений, обеспечивающих навигационное руководство;
- e) меры по борьбе с загрязнением от стоящих на якоре и пришвартованных судов, включая экранирование света и ослабление звука;
- f) право государственных и муниципальных служащих на доступ к судам, сооружениям и сооружениям при исполнении ими служебных обязанностей;
- g) Постановка судов на стоянку. При рассмотрении вопроса о том, приведет ли циркуляция к экологическим неблагоприятным последствиям или неблагоприятным условиям для рыбной промышленности;
- h) чтобы рыболовные суда имели преимущественный доступ к причалам и портовым сооружениям, построенным или приобретенным для целей рыболовства. Это касается и использования морских акваторий в связи с такими объектами;

Информация, которую владелец или пользователь судна, владелец, приемник или передатчик груза, а также владелец или оператор причальных сооружений должны предоставить центральным или муниципальным органам власти по соображениям транспортного потока, безопасности, окружающей среды и условий использования в других акваториях

В случае, когда порт имеет важное значение за пределами своего муниципалитета или имеет важное значение для обороны или готовности к чрезвычайным ситуациям, Министерство может принять решение о создании портового управления, а также предусмотреть специальные положения о назначении и составе Портового совета. Если администрация порта организована как муниципальное предприятие, Министерство может также установить такие положения для совета директоров и других органов компании.

При этом, 2 или более муниципалитета могут учреждать межмуниципальное сотрудничество и органы для такого сотрудничества для решения вопросов, предусмотренных этим Законом. Если муниципалитеты не придут к соглашению о добровольном межмуниципальном портовом сотрудничестве в районах, где это особенно целесообразно, Король может распорядиться о межмуниципальном портовом сотрудничестве и создании органов для такого сотрудничества для решения вопросов, предусмотренных настоящим Законом. Если уставом о межмуниципальном портовом сотрудничестве не предусмотрено иное, то орган межмуниципального сотрудничества имеет те же полномочия, что и муниципалитеты в соответствии с настоящим Законом, принимать индивидуальные решения и нормативные акты. Для сотрудничества также применяются положения Закона о местном самоуправлении правила межмуниципального сотрудничества в той мере, в какой они целесообразны (разд. 12).

Полномочия муниципалитета в соответствии с законом может осуществляться только в границах портового района. Министерство устанавливает, изменяет и упраздняет портовые районы за пределами самой высокой обычной линии родниковых вод после того, как сам муниципальный совет сделал заявление, хотя и таким образом, что король устанавливает границы за пределами исходных линий. Король также определяет, как должны быть проведены границы в море между муниципали-

тетами. По общему правилу, границы в море не должны проводиться дальше, чем существует разумная связь между деятельностью на суше и в море.

В тоже время, муниципальный совет сам определяет сухопутную границу портового района. Портовый округ на суше должен граничить с портовым округом, созданным в море. Территория, выделенная в обязательном плане зонирования портовой зоне в соответствии с Законом о планировании и строительстве входит в состав портового района (разд. 14).

В главе 6 закона установлены обязанности и полномочия муниципалитетов в отношении портов, причалов и портовых сооружений (планирование, развитие, эксплуатация, соответствующее состояние, фарватеры, маяки и знаки и т.п.). При этом, в случае, если муниципалитет использует государственные волнорезы, причалы и другие портовые сооружения, Министерство может приказать муниципалитету взять на себя ответственность за эксплуатацию и техническое обслуживание, вытекающие из использования.

Также установлено, что если в соответствии с настоящим Законом не предусмотрено ничего другого, муниципалитет может издавать постановления о порядке в порту и использовании и о конкурирующем использовании акваторий в районе порта, в том числе о размещении буев и других причальных сооружений, на свалках, о ледоколах и мерах по предотвращению оседания льда, о стационарных сооружениях в море и о контроле за людьми, багажом и грузами, находящимися в районе порта, когда это требуется из соображений безопасности судоходства. В правилах муниципальный совет может уполномочить постоянные комиссии или портовое управление вносить дополнительные положения.

Разделом 17 закона дано управление термину «Портовое управление», определены его обязанности, их делегирование и т.п. Так, указано, что Портовое управление готовит вопросы порта и судоходных вод и представляет предложения Муниципальному совету. Портовое правление выносит заключение, когда решение может иметь значение для таких вопросов. В свою очередь, Администрация порта принимает индивидуальные муниципальные решения в соответствии с законодательством настоящего Соглашения, за исключением случаев, когда Муниципальный совет решит, что он сам решает такие вопросы или что в соответствии с предпоследним параграфом ст. 5 было решено, что решение принимает сам Муниципальный совет. Муниципальный совет не может делегировать такие полномочия другим муниципальным советам, если они не действуют в качестве портовых советов.

В случае, когда министерство принимает решение о создании портового управления, оно также может принять решение:

- чтобы Администрация порта издала нормативные акты в соответствии с законодательством, разрешенным муниципалитетом в соответствии с настоящим Законом;
- что муниципальный совет не ограничивает полномочия портового совета в соответствии с подразделами (3) и (пятым);
- что Портовое управление имеет полномочия принимать решения по вопросам, требующим дополнительных ассигнований.

Особо установлены законом полномочия администрации порта (раздел 18), вопросы портовых сборов, планирования портов.

Однако, в современном динамичном мире нормативные акты регулярно требуют дополнений и изменений. К таковым мы отнесем Законопроект 86 L (2018–2019 гг.) [4], который предполагает внесение изменений в Закон от 17 апреля 2009 г. № 19 «О портах и судоходных водах».

Среди наиболее важных его норм следует отметить обязанность получения Владельцы и операторы портов и портовых терминалов обязаны принимать суда. Пошлина применяется до тех пор, пока этого требуют возможности порта и пока судно не вытесняет необоснованным образом пользование портом владельцем или другими лицами, получившими право на использование порта. Обязательство не применяется, если прием судна может повлечь за собой риск для окружающей среды или безопасности. Обязанность приема судов согласно первому пункту не распространяется на частные порты, которые не предлагают заходы и услуги кому-либо, кроме владельцев порта. Министерство может принимать индивидуальные решения и издавать положения с подробными правилами приема судов в порту согласно первому пункту (ст. 27).

Ст. 28 устанавливает право Министерства принимать индивидуальные решения и издавать положения по управлению портовой инфраструктурой и портовыми услугами. Министерство может издавать положения о праве на апелляцию и рассмотрении апелляций. Министерство может индивидуальным решением или нормативными актами устанавливать требования к работе порта в целях охраны окружающей среды и безопасности.

Ст. 29 посвящена проблемам вознаграждение за портовые услуги и использование портовой инфраструктуры и определяет требование публикации обзора цен и других условий ведения бизнеса, а министерству дано право издавать положения об определении вознаграждения за портовые услуги и использование портовой инфраструктуры. В правилах могут быть предусмотрены права на апелляцию и порядок рассмотрения апелляций.

Ст. 30 посвящена вопросам безопасности портов и портовых сооружений, обеспечение которой в основном возложено на владельцев и операторов портов и портовых, а ст. 31 – обязанность этих же сторон «оказывать помощь Вооруженным Силам в кризисных ситуациях и на войне».

Особо следует указать на ст. 32, которая посвящено вопросам управления капиталом в портах, находящихся в муниципальной собственности. В ней установлено, что порт, находящийся в муниципальной собственности, означает порт, на который муниципалитет или несколько муниципалитетов вместе посредством собственности или иным образом имеют решающее влияние.

Портовые операции означают работу порта, открытого для общего движения, и продажу услуг, связанных с этой работой. Муниципалитет должен хранить доходы и капитал от портовых операций отдельно для целей бухгалтерского учета от других операций муниципалитета. Для портовых операций, которые не подпадают под действие § 1–2 Закона о бухгалтерском учете или специальных правил бухгалтерского учета, установленных Муниципальным законом или другим законодательством или в соответствии с ним, годовая отчетность и годовой отчет должны составляться в соответствии с правилами, установленными в Закон о счетах. Распределение доходов от деятельности муниципального порта может осуществляться при наличии достаточных средств на эксплуатацию и содержание порта, а также средств

на инвестиции, которые непосредственно связаны с оказанием услуг, направленных на обработку судов, грузов и пассажиров.

Любая передача стоимости, которая прямо или косвенно приносит выгоду владельцу, считается распределением. Решение об изъятии прибыли или ином распределении средств от деятельности муниципального порта, организованного в форме акционерного общества, межмуниципального общества или муниципального предприятия, может приниматься только органом собственности предприятия по предложению правления. Положения абзацев со второго по четвертый не применяются в случае закрытия портовой деятельности всего муниципалитета. О реорганизации или переводе порта, чтобы он больше не считался портом, находящимся в муниципальной собственности в соответствии с настоящим Законом, необходимо сообщить в министерство. Если необходимо защитить цель Закона, Министерство может решить, что третий и четвертый подразделы, тем не менее, будут применяться к порту [5].

Также необходимо указать на получившие дальнейшую разработку нормы условия проведения торговых операций в соответствии с Законом о портах и водных путях включая терминальные операции в порту [6].

Очевидно, что в контекст нашего исследования, следует упомянуть о существовании в праве Норвегии особого закона о Шпицберге. Им, в частности, установлено, что рассмотренный нами выше Закон о портах и судоходных водах применяется на Шпицбергене, в том числе в его территориальных водах и внутренних водах, с поправками, вытекающими из этих правил. Однако это не относится к статье 8 Закона (разд. 1). Разделом 2 установлена специфика применения нормативных актов на Шпицбергене, а также установлено, что на Шпицбергене не действуют следующие правила:

- Постановление от 11 декабря 2019 г. N 1834 о фарватерах [7];
- Постановление от 15 декабря 2009 г. N 1549 о применении Закона о портах и водах для рек и озер [8];
- Постановление от 29 мая 2013 г. N 539 об обеспечении безопасности портов [9];
- Регламент N 11 от 2019 июня 861 г., имплементирующий Регламент (ЕС) 2017/352 [10].

При адаптации нормативных актов в той мере, в какой они применяются к Шпицбергену,

А) Правила от 29 мая 2013 г. No 538 об охране портовых сооружений, Раздел 2, третий и Раздел 14 абзац второй не применяются [11];

Б) Пункт 3 части 19 Правил декабря 2009 г. No 10 «О навигационных знаках и навигационных устройствах» [12] применяется в следующей редакции: «Существующие утвержденные навигационные знаки, которые не удовлетворяют требованиям этих правил, могут использоваться до тех пор, пока Норвежская береговая администрация не распорядится о замене».

С) В Правила от 15 декабря 2009 г. No 1543, касающиеся разгрузки, погрузки, хранения и транспортировки опасных веществ и грузов в пределах морской акватории муниципалитета и портов в пределах той же акватории опасных веществ и грузов [13], внесены следующие изменения:

1. В § 1-5 определения администрации порта слова «муниципальная или межмуниципальная администрация» заменить словами «Совет общины Лонгйира».

2. В первом абзаце статьи 11-1 слова «муниципальный и межмуниципальный комитет по борьбе с острым загрязнением» заменить словами «комитет по ликвидации разливов нефти на Шпицбергене».

Д. В Положении от 17 декабря 2014 г. № 1808 об обязательной лоцманской проводке и использовании сертификатов фарватера [14] внесены следующие изменения:

1. За исключением Раздела 7, Правила обязательной лоцманской проводки не распространяются на воды вокруг Бьёрнёйи. Главы 1 и 4 применяются в той мере, в какой это необходимо для применения раздела 7.

2. Раздел 4 (1) не применяется к районам в пределах базовых линий, указанных в Приложении 1, когда судно использует сертификаты фарватера или направляется к лоцманским полям в Бельзунде, за пределами Баренцбурга или за пределами Лонгйира.

3. Статья 11 (2) (а) заменяется следующим: «Не менее одного года фактического срока службы в качестве старшего штурмана на Шпицбергене, если торговая зона включает в себя фарватеры или районы, для которых испрашиваются сертификаты на фарватер. Можно рассчитывать на до десяти месяцев эффективной службы в качестве ответственного штурмана в полярных условиях».

4. Раздел 11(2)(с) заменяется следующим: «В течение последних двух сезонов навигация осуществлялась в общей сложности не менее пяти рейсов в каждую сторону на фарватерах или в районах, для которых испрашиваются сертификаты на фарватер. Вместо пяти рейсов в каждую сторону для судов, которые не ходят по фиксированному маршруту, можно предположить, что заявитель был штурманом, ответственным за три представительских рейса в районах, для которых испрашивается сертификат фарватера, где каждый рейс длится не менее одной недели. Рейсы должны быть совершены на судне (судах), для которого испрашивается сертификат фарватера или эквивалентное судно».

5. В дополнение к пунктам, изложенным в четвертом абзаце статьи 13, лицо, подающее заявление на получение сертификата фарватера для плавания в водах вокруг Шпицбергена, должно продемонстрировать, что оно или она обладает достаточными знаниями и навыками в области ледовой навигации и достаточными знаниями о погодных условиях на Шпицбергене.

Е. В Положении от 23 декабря 1994 г. № 1128 [16], касающееся лоцманских сборов, сборов за лоцманскую проводку и сертификаты фарватеров, внесены следующие изменения:

1. Тем не менее, при расчете сбора за отдельные рейсы в соответствии с первым абзацем раздела 8 новый сбор не взимается за подходы и отходы, которые являются естественной частью плавания вдоль побережья Шпицбергена, включая плавание в Квитёйю, Землю Карла.

2. При расчете платы за отдельные рейсы в соответствии с первым абзацем § 8 не взимается новый сбор за плавание между материком и Шпицбергенем, если такой рейс является прямым и без порта захода.

3. При расчете ежегодного сбора в соответствии с разделом 9 год исчисляется с мая по октябрь для судов, которые плавают только в налогооблагаемых водах во время парусного сезона на Шпицбергене. Такие суда уплачивают лоцманский сбор в виде ежегодной платы, если в течение одного парусного сезона они плавают в об-

щей сложности более двух месяцев в платных водах или между портами Шпицбергена.

4. При расчете лоцманской платы в соответствии с абзацем первым предложения статьи 12 количество часов должно быть сокращено до 12 часов в день при плавании с лоцманом вдоль побережья Шпицбергена, но с оплатой всех часов рыхления в обязательных водах.

Ж. В Положении от 20 декабря 2018 г. N 2218 о подготовке и аттестации лоцманов [16] вносятся следующие изменения:

1. В дополнение к пунктам, указанным в первом абзаце § 7, лоцман или лоцман должен иметь возможность дать отчет о плавании и маневрировании в ледовых условиях для получения сертификата на Шпицбергене.

Особо установлено, что 1) общественный совет Лонгйира имеет такую же административную ответственность и полномочия в пределах зоны планирования землепользования Лонгйира, как и муниципалитеты в соответствии с Законом о портах и судоходных водах; 2) губернатор Шпицбергена обладает теми же полномочиями на Шпицбергене, что и муниципалитет в соответствии со статьей 5 Закона о гаванях и судоходных водах на материке; 3) правила отчетности отдельных категорий судов, его время и позиции, способ и содержание.

Так, к примеру, Суда должны сообщать в Норвежскую береговую администрацию либо в электронном виде с помощью SafeSeaNet Norway, либо с помощью морской УКВ или телефона. Отчет должна содержать: а) название и знак судна; б) положение судна, в градусах и десятичных минутах, в) время работы позиции и г) планируемый маршрут дальнейшего плавания [17].

С введением данных норм были отменены Постановление N 30 от 2009 декабря 1846 г. о портах и водах Шпицбергена [18]; Постановление от 25 июня 2012 г. N 655 о лоцманских услугах на Шпицбергене.

Список литературы:

1. Ragnar Knof. Norsk sjørett Nasjonalt trykkeri, 1931. – 390 s. – URL: Рагнар Кноф
2. Законодательство - Norwegian Maritime Authority (sdir.no); Судоходство - Norwegian Maritime Authority (sdir.no)
3. Information om Farvandsvæsenet. – URL: Информация о Морской администрации - Springereren Maritimt (springeren--maritimt-dk.translate.google)
4. Законопроект 86 L (2018–2019 гг.) «Закон о портах и судоходных водах (Закон о портах и судоходных водах)». – URL: Предложение 86 L (2018–2019 гг.) - regjeringen.no
5. Закон о портах и судоходных водах (Закон о портах и судоходных водах) LAW-2020-12-18-159 от 01.01.2021. – URL: Закон о портах и судоходных водах (Закон о портах и судоходных водах) - Lovdata
6. Juridiske rammevilkår for konkurranseutsetting av virksomhet etter havne- og farvannsloven herunder av terminaldriften i en havn. - KS Advokatene. – URL: sluttrapport-juridiske-rammevilkår-for-konkurranseutsetting-av-havn.pdf (ks.no)
7. Forskrift om farleder (farledsforskriften). – URL: Forskrift om farleder (farledsforskriften) - Lovdata
8. Forskrift om anvendelse av lov 17. april 2009 nr. 19 om havner og farvann for elver og innsjøer som ikke er farbare med fartøy fra sjøen/ - Forskrift om anvendelse av lov 17. april 2009 nr. 19 om havner og farvann for elver og innsjøer som ikke er farbare med fartøy fra sjøen – Lovdata
9. Forskrift om sikring av havner. – URL: Forskrift om sikring av havner - Lovdata
10. Forskrift om gjennomføring av Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2017/352 av 15. februar 2017 om opprettelse av en ramme for levering av havnetjenester og felles regler om økonomisk innsyn i havner. – URL: Forskrift om gjennomføring av Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2017/352 av 15.

februar 2017 om opprettelse av en ramme for levering av havnetjenester og felles regler om økonomisk innsyn i hav... - Lovdata

11. Forskrift om sikring av havneanlegg. – URL: Forskrift om sikring av havneanlegg - Kapittel 1 – Innledende bestemmelser - Lovdata

12. Forskrift om farvannsskilt og navigasjonsinnretninger. – URL: Forskrift om farvannsskilt og navigasjonsinnretninger - Lovdata

13. Forskrift om lossing, lasting, lagring og transport innen kommunens sjøområde og havner innenfor samme område av farlige stoffer og varer. – URL: Forskrift om lossing, lasting, lagring og transport innen kommunens sjøområde og havner innenfor samme område av farlige stoffer og varer - Lovdata

14. Forskrift om losplikt og bruk av farledsbevis (lospliktforskriften). – URL: Forskrift om losplikt og bruk av farledsbevis (lospliktforskriften) - Lovdata

15. Forskrift om losberedskapsavgift, losings- og farledsbevisavgift (losavgifter). – URL: Forskrift om losberedskapsavgift, losings- og farledsbevisavgift (losavgifter) - Lovdata

16. Forskrift om opplæring og sertifisering av losere. – URL: Forskrift om opplæring og sertifisering av losere - Lovdata

17. Forskrift om havner og farvann på Svalbard. – URL: Forskrift om havner og farvann på Svalbard - Lovdata

18. Forskrift om havner og farvann på Svalbard. – URL: Forskrift om havner og farvann på Svalbard – Lovdata

Kirillova T.K. Legal organization of commercial shipping activities in Norway // Scientific notes of V. I. Vernadsky Crimean Federal University. Juridical science. – 2023. – T. 9 (75). № 4. – P. 69-78.

The article examines the system of regulatory legal acts in Norway regulating issues of merchant shipping and the activities of commercial ports. The content of regulations establishing and distributing the responsibilities of the state, represented by ministries and other departments, on the one hand, and municipalities, on the other, regarding the management of commercial ports in Norway is considered. The powers and functions of the administrations of commercial ports are defined. The rules governing the activities of the merchant fleet in the Spitsbergen area have been identified, studied and analyzed.

Key words: Norway, merchant shipping, regulations, Spitsbergen, functions, municipalities, ministry.