

УДК 340

**ПРАВОВАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТОРГОВЫХ ПОРТОВ
ГРЕНЛАНДИИ**

Змерзлый Б. В., Клименко Е. П.

ФГАОУ ВО «Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского»

В статье рассмотрена специфика правовой организации деятельности торговых портов Дании, которая заключается в наличии трех отдельных систем: собственно, Дании, Фарерских островов, Гренландии. Это вызвано широкими правами самоуправления, предоставленными в 1948 г. Фарерским островам и в 2009 г. Гренландии. Соответственно в каждом из регионов королевства действует собственная подсистема нормативных актов, регулирующая вопросы организации и деятельности торговых портов, их подчиненности и т.п. Особое место в статье занимает подробный анализ приказа № 1 от 4 января 2000 г. «о портовых правилах» в Гренландии, которым, на основе норм международного права, а также соответствующих норм королевства Дания установлены общие для всех торговых портов Гренландии правила, нормы деятельности администрации торговых портов, судовладельцев, капитанов, судовой команды

Ключевые слова: торговые порты, управление, Дания, Гренландия, Фарерские острова.

Правовое регулирование деятельности торговых портов Дании имеет богатую историю, что во многом связано с географическим положением данной страны, а также ее автономных регионов – Фарерских островов и Гренландии

История эволюции торговых портов Дании и их правовой организации нашла свое отображение во множестве научных и научно-популярных работ [1], в то время как современное состояние регулирования портовой деятельности, в силу своей динамики и специфики, представляет особый интерес.

Ранее действовавший закон о портах был обнародован в мае 2012 г. [2]. Сегодня в Дании действует закон от 24 января 2024 г. [3]. Ключевая роль по вопросам деятельности торговых портов Дании принадлежит министру транспорта, который устанавливает правила об уведомлениях, запреты (§ 1), принимает решение о строительстве нового порта или реконструкции уже действующего (§ 2); при необходимости принимает решение о распределении расходов между портами или требует, чтобы порт покрывал расходы по углублению фьордов, портов (§ 3); издает распоряжения о ремонте портовых сооружений или демонтаже, ликвидации порта (§ 4).

Следует указать, что организация портов в Дании предусматривает несколько организационно-технических форм: 1) государственный; 2) муниципальный; 3) муниципальный самоуправляющийся; 4) общество с ограниченной ответственностью, полностью или частично находящееся в муниципальной собственности; 5) частный порт (§ 6, п. 1).

При этом приоритет закон отдает портовым территориям, используемых для коммерческой деятельности (§ 6, п. 2).

Учитывая важность торговых портов для муниципалитетов, предусматривается, что несколько муниципалитетов могут управлять одним или несколькими портами, в качестве муниципальной общины.

При этом порт, независимо от его организационной формы, может, во-первых: 1) нести ответственность за эксплуатацию и строительство портовой инфраструктуры, в том числе ограждающих сооружений, причалов и портовых бассейнов;

2) сдавать в аренду частные компании на рыночных условиях земельные участки и существующие здания в порту; 3) сотрудничать с другими портами в эксплуатации и развитии портовой инфраструктуры, зданий и сооружений, а также в закупках товаров и услуг (§ 6 а).

Во-вторых, порт может приобретать участки на ограниченном расстоянии от существующих площадей порта, если существующих площадей порта недостаточно для предоставления услуг пользователям порта или для обеспечения непрерывной работы порта. На таких участках порт может осуществлять деятельность в рамках выбранной организационной формы. Осуществление деятельности и приобретение земли должны быть разделены в независимую налогооблагаемую компанию с ограниченной ответственностью, которая действует на рыночных условиях и в соответствии с положениями Закона Дании о компаниях (§ 6 а, п. 2).

В-третьих, за исключением первоначального взноса в уставный капитал компании, упомянутого в п. 2, порт не может предоставлять гранты или займы, гарантировать займы компании или нести какую-либо иную ответственность по долгам компании. Муниципалитет не может оказывать финансовую поддержку компании, которая отделена от муниципального самоуправляемого порта или порта, организованного как полностью или частично муниципальное акционерное общество (§ 6 а, п. 3).

Любой государственный порт управляется министром транспорта или лицом, уполномоченным министром на это (§ 7, п. 1). Именно министр имеет право создать портовый совет для управления повседневными операциями. В случае создания портового совета, муниципальный совет муниципалитета, в котором расположен порт, избирает 2 членов совета. Полномочия Совета порта определяет Министр (§ 7, п. 2).

При этом порту позволено предоставить краны, склады и т.п. для обслуживания судов, стивидоров, судовладельцев и т.д.

В тоже время, муниципальный порт управляется муниципальным советом муниципалитета, в котором он расположен (§ 8), а также такой муниципальный самоуправляемый порт является независимым предприятием, управляемым муниципальным советом муниципалитета, в котором расположен порт (§ 9, п. 1); управление портом осуществляется правлением порта, избираемым муниципальным советом (§ 9, п. 2).

Такой порт муниципальный самоуправляющийся порт может самостоятельно или в сотрудничестве с другими: 1) осуществлять деятельность, связанную с портовыми операторами; 2) оказывать вспомогательные услуги, связанные с судном; 3) использовать избыточные мощности портового оборудования для реализации услуг портовым пользователям; 4) владеть и эксплуатировать здания и сооружения, обслуживающие пользователей порта; 5) владеть и эксплуатировать волновые и ветряные электростанции и продавать излишки продукции от них (§ 9, п. 6).

К эксплуатации муниципальных портов государство выдвинуло главное условие – чтобы его доходы, как минимум, покрывали расходы.

Несмотря на нахождение в подчинении муниципалитета, министр транспорта устанавливает правила оплаты труда и возмещения расходов председателю и другим членам правления порта, и их заместителям. Расходы на это несет портовая казна (§ 9, п. 15).

Порт, организованный полностью или частично как муниципальное общество с ограниченной ответственностью, может предоставлять краны, склады и т.д. для обслуживания судов, стивидоров, судовладельцев и т.д. и осуществлять деятельность, связанную с портовыми операторами.

Порт, организованный как общество с ограниченной ответственностью, полностью или частично находящееся в муниципальной собственности, может в этом самостоятельно или в сотрудничестве с другими лицами: 1) выполнять вспомогательные услуги по связанные с судном; 2) использовать избыточные мощности портового оборудования для реализации услуг портовым пользователям; 3) владеть и эксплуатировать здания и сооружения, обслуживающие пользователей порта; 4) владеть и эксплуатировать волновые и ветряные электростанции и продавать излишки продукции от них; 5) иным образом заниматься деятельностью, поддерживающей использование портового и морского транспорта (§ 10, п. 3-4). Более того, отдельным видам портов позволено инвестировать свои средства в иностранные порты (§ 10, п. 10).

При всей многогранности рассматриваемого нормативного акта, он содержит одно важное ограничение – его деятельность не распространяется на торговые порты Гренландии и Фарерских островов. Позволим себе напомнить, что по закону о самоуправлении Фарерских островов № 137 от 23 марта 1948 г., самоуправлению передавались в том числе такие вопросы как Порты, берегоукрепление, каналы, Судовые реестры, кораблекрушения [4].

Аналогично, закон о самоуправлении Гренландии 2009 г. также подразумевает переход под власть местного самоуправления всех вопросов, связанных с транспортной отраслью, в том числе и торговых портов [5].

Однако еще 23 декабря 1986 г. был принят закон Гренландии № 943 об электричестве, водоснабжении и отоплении, пожарной охране, гаванях, дорогах, телекоммуникациях и т.д: пар. 3 которого установил право самоуправления устанавливать правила строительства и эксплуатации портов. С целью дальнейшей организации деятельности торговых портов Гренландии в ходе развития системы самоуправления, первый соответствующий нормативно-правовой акт «Положение о строительстве, техническом обслуживании, эксплуатации и т. д. портовых сооружений Домашнего Правления» был принят еще 29 октября 1999 г. [6].

Им установлено, что данный акт Гренландии применяется к строительству, обслуживанию и эксплуатации портовых сооружений острова, для осуществлению центрального и функционального управления портом (§ 1, п. 1). Однако, не распространяется на портовые сооружения для рекреационных целей или на портовые сооружения оборонного значения Кангилиннгуит (Грэннедал) и Питтуфик (Дундас).

Парламентское постановление также не распространяется на портовые сооружения и т. д., которые являются непосредственной частью резервуарных сооружений, т.к. они принадлежат компании Pilersuisoq A/S (§1, п. 2). Устанавливалось, что основное назначение портовых сооружений Гренландии – прием и отправка грузов, обслуживание рыбной промышленности и морских пассажирских перевозок (§ 2).

Целью Положения о портах объявлялась – обеспечить планирование, расширение, обслуживание и управление портовыми сооружениями Самоуправления таким образом, чтобы основная цель гаваней выполнялась наилучшим образом (§ 2, п. 2).

В связи с этим, важнейшим заданием было обеспечение надлежащего строительства, содержание и эксплуатация портовых сооружений. Для ее осуществления, правительство автономии Королевства устанавливает положения по управлению строительством, содержанием и эксплуатацией портовых сооружений автономии, включая любые платежи за использование портовых территорий (§ 3). Также правительство Гренландии обязалось устанавливать положения об осуществлении управления портом, в том числе о том, кто несет ответственность за его местное, функциональное управление портом (§ 4).

Постановления, изданные в соответствии с Парламентским ордонансом Гренландии, могли предусматривать и санкции в виде штрафов (§5, п. 1).

На основании выше указанного акта от 29.10.1999 г. вышел приказ № 1 от 4 января 2000 г. о портовых правилах, которым отменялся документ полувековой давности – Правила о гаванях Гренландии от 5 мая 1951 г. Приказ регулирует вопросы уведомления, введения и продолжения (гл. 1, §§1-6), погрузочно-разгрузочные работы (гл. 2, § § 7-12); судоремонт, постановка на прикол и т.д. (гл. 3, §§ 13-17); использование портовых земель (гл. 4, §§ 18-22); ответственность (гл. 3, §§ 29-30).

Приказом установлено, что Портовые правила применяются ко всем гренландским портам и местам, за исключением мест отдыха Кангилиннит (Грпиннедал) и Питуффик (Дундас). Портовые правила не распространяются на портовые сооружения и т.д., которые являются непосредственно частью резервуарных сооружений, поскольку они принадлежат Pilersuisoq A/S (§ 1, п. 1).

Администрация порта несет ответственность за свободный и неограниченный доступ в порт насколько это возможно (§ 1, п. 2). Однако, до прихода судна в порт грузчику судна или агенту необходимо связаться с администрацией порта, для указания информации о данных судна, расчетном времени прибытия, цели установки и предполагаемой продолжительности стоянки в порту (§ 1, п. 3). По требованию администрации лицо, уведомившее ее, должно представить официальные документы судна и предоставить всю необходимую информацию о судне, грузе и имущественных правах (§ 1, п. 4).

Администрация порта может потребовать сдачи на хранение всех или части судебных документов и свидетельств во время стоянки судна в порту (§ 1, п. 5); может создать положение, в соответствии с которым владелец, руководитель или агент судна обеспечит властям порта удовлетворительные гарантии по любым претензиям (§ 1, п. 6). В том числе это касается судов, перевозящих опасные грузы (§ 1, п. 7).

На момент уведомления и во время нахождения в порту судно должно быть пригодным для использования по назначению и иметь все необходимые сертификаты в соответствии с классом судна и, для Гренландии, соответствующими правилами (§ 2). Только при соблюдении всех формальностей администрация выделяет причал для судна. Как правило, это происходит после его прибытия, за исключением судов, совершающие регулярные рейсы со стационарными причалами. Администрация всегда определяет, какому судну будет предоставлено место для стоянки (§ 3, п. 1),

может потребовать убрать или переставить суда, препятствующие приему и выгрузке грузов, рыбному хозяйству и пассажирским перевозкам и т.п. (§ 3, п. 1).

В случае невыполнения владельцем/пользователем таких судов указаний администрации по перестановке судна, администрация может организовать подъем судна и постановку на якорь за счет и на риск владельца (§ 3, п. 3). Также администра-

ция может предоставить судно приоритет в отношении причала, непосредственно прилегающим к складским помещениям, у которого судно должно быть загружено или выгружено (§ 3, п. 4). Погрузка или выгрузка грузов, или газов наливом должна производиться в установленные законодательством цистерны или из них и на специально отведенных для этого причалах (§ 3, п. 5).

Суда должны находиться в указанном месте, и не задерживаться без особого разрешения (§ 3, п. 6).

Администрация имеет право задержать судно в другом месте и право задержать судно за счет судна и на свой риск, если соответствующее распоряжение не исполнено (§ 3, п. 6).

Прогулочные суда должны храниться в порту на предназначенных для этой цели причалах, за исключением случаев, когда администрацией выдано специальное разрешение на дальнейшую стоянку в другом месте (§ 3, п. 8).

В порту запрещалось без крайней необходимости производить постановку на якорь в запретной зоне гавани и на участках пути к гавани, за исключением когда администрация дает на это специальное разрешение (§ 4, п. 1), а суда, стоящие на якоре в пределах запретной зоны порта, обязаны иметь на борту экипаж, соответствующий размерам судна, и нести соответствующую радиовахту (§ 4, п. 2).

Администрация может потребовать перемещения любого судна, стоящего на якоре на территории порта, если она установит, что судно препятствует свободному и безопасному проходу (§ 4, п. 3).

Если постановка на якорь не прекращена в срок, установленный администрацией, она может разрешить судну двигаться за счет и на риск судна (§ 4, п. 4).

Ни одно судно не может без специального разрешения администрации перегораживать воду или акваторию гавани канатами (§ 4, п. 5). Плавание в районе порта должно осуществляться на умеренной и безопасной скорости, с обеспечением того, чтобы портовые сооружения, суда или их оборудование не подвергались повреждениям (§ 5, п. 1). Для плавания в порту применяются правила плавания и т. д., установленные Датским транспортным агентством (§ 5, п. 2).

Швартовка судов допускается только к специально предназначенным кнехтам, крюкам или кольцам. У причала суда должны быть оборудованы достаточным количеством фальшбортов, подходящим причальным оборудованием, сооружениями, находящимися в собственности, или другими судами, которые не должны быть повреждены. В ином случае необходимо следовать возможным инструкциям администрации порта по дальнейшей перевозке. Судно должно обеспечить наличие безопасного и освещенного схода, который не должен препятствовать свободному проходу, работе портовых кранов и т.п. (§ 6, п. 1).

При стоянке нескольких кораблей, корабли, находящиеся в пределах самого крайнего корабля, должны обеспечить свободный, безопасный и освещенный проход по палубе и с корабля на корабль (§ 6, п. 2).

Суда должны, при необходимости, иметь все сливные отверстия в бортах, оборудованные соответствующими сливными коробами, чтобы предотвратить перетекание вытекающей воды через другие суда или причал (§ 6, п. 3). Суда, на борту которых имеются подозрения на наличие крыс или других паразитов, должны установить металлические экраны на передних площадках, чтобы такие паразиты не могли попасть на берег (§ 6, п. 4).

Суда, перевозящие, загружающие или выгружающие опасные грузы, в т.ч.: взрывчатые вещества, сжатые и другие газы, легковоспламеняющиеся жидкости, самораздувающиеся или выделяющие аналогичные газы в сочетании с водой; зажигательные вещества, токсичные инфекционные вещества, радиоактивные вещества, сильноактивные вещества, другие газы, должны сообщить о том грузе администрации не менее чем за 24 ч. до прибытия (§ 7, п. 1). В уведомлении должны быть указаны все необходимые классификации (вид, количество и масса брутто), класс опасности, упаковка и т.п. (§ 7, п. 2).

В особых случаях администрация может подтвердить уведомление и в более короткий срок. За исключением, когда судно не стоит в порту до получения разрешения администрации (§ 7, п. 3).

Опасные грузы должны быть упакованы, маркированы, уложены, разобраны и надежно закреплены по правилам или рекомендациями Кодекса МРОГ [7] и применимыми гренландским, датскими и международными правилами (§ 7, п. 4).

Суда, осуществляющие перевозку, погрузку или разгрузку опасных грузов, не соответствующих действующим нормам охраны окружающей среды и безопасности, правилам техники безопасности и охраны труда, а также условиям такой перевозки, могут быть отклонены администрацией, которая может потребовать от судна, что уже приступило к погрузке или разгрузке, немедленно покинуть порт (§ 7, п. 5).

Администрация может, после консультации с городской пожарной службой и полицией: 1) отказать судам в перевозке опасных грузов при наличии необходимых мер безопасности при обращении с опасными грузами; 2) на борту судна обеспечить принятие необходимых мер безопасности на борту или на берегу и не нести никаких связанных с этим расходов (§ 7, п. 6).

Суда, перевозящие опасные грузы, должны поднять сигнал пожарной опасности на территории порта, если на их борту находится груз (днем - Международный сигнальный флаг Б, а в ночь фонарь с ярким светом за горизонт (§ 8, п. 1-2).

Судно, получившее сигнал пожарной опасности, должно быть всегда готово к отправке в путь и идти своим курсом (§ 9, п. 1). Однако, на танкерах выход на сушу должен быть тросовым и освещенным. Лодки должны быть изготовлены из негорючего материала, закреплены на борту и спущены на поверхность воды носом и кормой. Необходимый экипаж должен постоянно находиться на борту во время отхода судна (§ 9, п. 2).

Если погрузочно-разгрузочные работы на судне не производятся в нормальном темпе, оцененном администрацией и работы не могут быть завершены в течение нормального периода времени, обычно используемого для данного вида работ, администрация может заранее уведомить, потребовать задержки судна или временного выхода из порта за свой счет, если другое судно ожидает погрузки или разгрузки (§ 10, п. 1). Даже если работы начались своевременно и продолжались без перерывов, судно, тем не менее, должно быть отбуксировано к иному причалу, когда администрация порта сочтет это необходимым. В этом случае судно имеет преимущественное право требовать причал, предназначенный для продолжения его погрузки или разгрузки (§ 10, п. 2).

Судно должно принять необходимые меры для предотвращения выгрузки или разлива груза. В случае такого сброса или разлива судно должно немедленно прекратить разгрузку или разлив и обеспечить эффективную очистку. О разливе необ-

ходимо немедленно сообщить администрации и выполнить указания администрации порта. Это касается и бункеровки (§ 11, п. 1).

В случае разливов и разливов применяются также нормы природоохранного законодательства (§ 11, п. 2), а при аварии с участием опасных веществ необходимо сообщить об этом командованию пожарной охраны (§ 11, п. 3). Погрузка и разгрузка опасных грузов должна, по возможности, начинаться сразу после прибытия, а их передача осуществляться как можно скорее до завершения погрузки или разгрузки (§ 12, п. 1). Танкер, загруженный опасными грузами, должен немедленно покинуть порт, если у него нет специального разрешения администрации на пребывание. Полностью разгруженный танкер, не свободный от газа или не защищенный инертным газом, также должен немедленно покинуть порт (§ 12, п. 2).

Во время стоянки судна в порту ремонт корпусов, механизмов, установок и т.п. не может осуществляться без разрешения властей порта, если ремонт может существенно ухудшить функциональность или пригодность судна (§ 13, п. 1).

Ремонтные или аналогичные работы на судах и оборудовании в порту должны проводиться в соответствии с правилами охраны окружающей среды, здоровья и безопасности (§ 13, п. 2).

При ремонте и техническом обслуживании судов работы должны выполняться так, чтобы гарантировать, что, по мнению администрации, третьи лица и окружающая среда не пострадают, и акватория порта не будет загрязнена (§ 13, п. 3). Наружная обработка судна в акваториях и вне ее, воспрещается (§ 14, п. 1). Обработка поверхности подразумевает мойку под высоким давлением с добавлением краски или без нее, пескоструйную обработку с добавлением воды или без нее, металлизацию, напыление и напыление (§ 14, п. 2).

Суда, не находящиеся в эксплуатации, в т.ч. суда с истекшим сроком службы, катера, баржи, буровые установки и другая продукция, а также грузы, не должны быть оставлены на территории порта или на плаву без специального разрешения администрации (§ 15, п. 2). Бесхозные или брошенные суда, или материальные ценности вывозятся за счет и на риск судовладельца и могут быть вывезены в соответствии с § 17 (§ 15, п. 3).

Затонувшие из-за пожара на борту суда, сильно поврежденные и аналогичные суда не могут быть введены в порт без специального разрешения портовых властей. Такое разрешение, где это применимо, будет содержать подробные условия для этого, в том числе то, что администрация может в любой момент потребовать предоставления обеспечения, а также потребовать от судовладельца немедленно принять соответствующие гарантийные меры (§ 16).

Легкие, брошенные, затонувшие или стоящие на мели или затонувшие суда (вместе с их оборудованием или принадлежностями) или другие брошенные товары или материалы могут быть затребованы администрацией в разумный срок. Если судовладелец не выполняет требования администрации, а также если администрация не может продолжать оплачивать объект без существенных затрат или неудобств, администрация может, после истечения срока действия дополнительного уведомления, организовать вывоз и продажу товара за счет владельца. Пока продажа не состоялась, порт должен уведомить владельца, насколько это возможно (§ 17, п. 1).

Вырученные от продажи средства могут быть использованы для покрытия всех или части расходов администрации (§ 17, п. 2). Если независимый оценщик заявил,

что объект оценен или его стоимость не превышает понесенных затрат на продажу, администрация может распорядиться объектом, уведомив об этом собственника в письме. Если владелец или его местонахождение неизвестны властям порта, уведомление может быть отправлено путем размещения его на судне или грузе, в газете (§ 17, п. 3). Независимо от досрочной продажи или выбытия, владелец обязан полностью оплатить расходы администрации (§ 17, п. 4).

Не допускается нахождение товаров, подлежащих погрузке или разгрузке, на причалах и подъездных путях или в местах, предназначенных для хранения, без разрешения администрации (§ 18, п. 1), которая итак же имеет право выдать соответствующий груз и принять меры, принимаемые по её усмотрению, включая предоставление места для хранения (§ 18, п. 2). За использование земельных участков под погрузку груза администрация получает арендную плату за помещение в соответствии с действующими правилами (§ 17, п. 3).

По требованию администрации хранящиеся товары должны быть вывезены или перемещены в установленное место в течение разумного срока, установленного ей же (§ 19, п. 1). При невыполнении требования или хранения груза без разрешения администрации, она имеет право вывезти груз в соответствии с § 17 (§ 19, п. 2).

Стоянка на территории порта должна осуществляться только в соответствии с правилами датского морского права в специально отведенных для того местах и, возможно, в соответствии с указаниями администрации (§ 20, п. 2). В особых случаях парковочные места могут выделяться администрацией в связи с проведением погрузочно-разгрузочных работ (§ 20, п. 3).

Судно, грузовладелец или их представитель обязаны после погрузки или разгрузки очистить использованные портовые территории и удалить оттуда все отходы. Если этого не будет сделано, администрация может поручить проведение таких работ за счет заявителя (§ 21, п. 1).

Контейнеры, поддоны, прицепы, стивидорное оборудование, транспортное оборудование, рыболовные снасти и рыболовные ящики и т.п., после окончания работ не оставляют на набережных, причальных улицах, мостах и подъездных путях, кроме случаев достижения соглашения с администрацией (§ 22, п. 2). Все оставленные материалы и т. д. остаются за счет и на риск владельца (§ 22, п. 3).

На территории порта запрещены следующие виды деятельности: охота и стрельба; деятельность, связанная с шумом или запахом, включая ненужное использование сирен и поплавок; выброс за борт любого мусора, включая остатки груза; сжигание, ополаскивание, выкачивание или сброс любой формы твердых или жидких отходов, включая масло, химикаты, туалетные отходы, жидкие отходы из судовых желобов и т.п., а также остатки воды, содержащую такие вещества. В случае аварии администрация порта должна быть немедленно уведомлена, а соответствующие вещества должны удалены (§23).

С разрешения администрации порта позволялось: 1) запуск машины. Разрешение получается по целесообразности, чтобы это не производилось с такой силой, чтобы изменить условия глубины или нанести ущерб портовым сооружениям, другим судам, баржам, лодкам и т. д. или чтобы проходящие суда могли пострадать от действия машин иного судна. В течение всей операции на борту должна находиться охрана, чтобы операцию можно было остановить по требованию портовых властей. Прежде чем машину запустят, корму необходимо отбуксировать от причала, если

этого требует администрация (§ 24, п. 1); 2) необычный или необычный свет на борту или освещенность судна (использование яркого света, должно быть уместным и не должно мешать судоходству, наземному движению и т. д.); 3) при пожаре на борту корабля за пределами верфи (администрация порта может потребовать наличия противопожарной защиты); 4) прекращение работы (для проведения праздничных мероприятий, в том числе с разрешения полиции); 5) ведение рыбного хозяйства; 6) хранение материалов для рыбной ловли; 7) организация соревнований на воде и т.п.; 8) плавание с корабликами или мячами (§ 24, п. 1), а также метание льда на расстояние более 15 метров от причальных сооружений (§ 24, п. 1).

Администрация и власти, которые она должна назначить для этой цели, имеют доступ к судну в любое время, т.к. это касается вопросов соблюдения правил. Капитан судна обязан оказать необходимую помощь в связи с осмотром судна (§ 26, п. 1). Если в таком доступе отказано или он ограничен, либо не оказана необходимая помощь, администрация может потребовать, чтобы судно немедленно покинуло территорию порта (§ 26, п. 2).

На администрация также возлагались, кроме указанных, такие задачи: следить за соблюдением порядка на территории; по запросу сотрудники должны предоставить удостоверение личности; каждый, кто находится на территории порта, обязан выполнять указания и распоряжения администрации; полиция, городская пожарная служба и другие органы выполняют задачи на территории порта в соответствии с общими правилами законодательства (§ 27, п. 1-4).

Учитывая особую роль капитана судна, Правила предусматривали, что при невыполнении им или иным лицом положений Правил или указаний администрации, администрация может принять соответствующие меры. При отсутствии на судне его командира приказ о задержке судна и т.п., может быть сообщен присутствующему офицеру, а при его отсутствии – другому члену экипажа. Если судно покинуто на время, судовладелец обязан сообщить имя, адрес и номер телефона лица, имеющего право передвигаться в непосредственной близости от порта. Такое лицо осуществляет надзор за судном, и портовые власти могут издать такой приказ с той же силой, что и приказ, отданный самому капитану (§28, п. 1-3).

Что до ответственности, то установлено, что владелец судна, находящегося в порту, несет её за любой ущерб, причиненный по вине или незаконным действиям лиц, выполняющих работы на судне. Ответственность распространяется на ущерб, прямо или косвенно причиненный в связи с установлением, пребыванием в порту, использованием или выходом из порта (§29); администрация порта несет ответственность за ущерб, причиненный судну, находящемуся на нем грузу, занятиям судна и пассажирам, если ущерб причинен по вине или халатности персонала администрации порта (§30) [8].

Как видим, данный акт содержит как, общие, так и отдельные частные нормы, необходимые в условиях деятельности портов Гренландии.

Таким образом, современная система норм права, действующая в Дании сегодня состоит из 3-х основных компонентов – 1) общедатское законодательство, а также законодательство двух автономных образований: 2) Фарерских островов и 3) Гренландии. Данные нормы, безусловно отличаются между собой, однако отличия вызваны в основном спецификой деятельности торговых портов в различных регионах и, также, организационными формами местного и государственного управления. В

иных вопросах их взаимодействие с нормами международного морского права не подвергается сомнению.

Список литературы:

1. Industrisamfundets erhvervshavne 1840-1970. Rapporten Industrisamfundets erhvervshavne 1840-1970. er udgivet af Kulturarvsstyrelsen og Odense Bys Museer. © Kulturarvsstyrelsen og Odense Bys Museer. Forfattere: René Schrøder Christensen, Gitte Haastруп, Henrik Harnow, Ellen Warring og Susanne Mikkelsen. - 2007. - 251 с. – URL : havnerapport_samlet_2.pdf (silks.dk) (дата обращения : 10.04.2024).
2. LBK nr. 457 dateret 23.05.2012. Bekendtgørelse af lov om havne. – URL : Havneloven (retsinformation.dk) (дата обращения : 10.04.2024).
3. LBK nr 116 af 24/01/2024. - Bekendtgørelse af lov om havne. - Havneloven (retsinformation.dk) (дата обращения : 10.04.2024).
4. Home Rule Act of the Faroe Islands. – URL : The Home Rule Act - The Government (дата обращения : 10.04.2024).
5. LOV nr 473 af 12/06/2009. – Lov om Grønlands Selvstyre. – URL : Selvstyreloven (retsinformation.dk) (дата обращения : 10.04.2024).
6. Lovgivning Nr. 4. 29 oktober 1999. Landstingsforordning om anlæg, vedligeholdelse og drift m.v. af Hjemmestyrets havneanlæg. – URL : ltf 04 1999 (nalunaarutit.gl) (дата обращения – 06.04.2024).
7. Multicenter Perioperative Outcomes Group (MPOG). – URL : Multicenter Perioperative Outcomes Group (MPOG) (umich.edu) (дата обращения – 06.04.2024).
8. Hjemmestyrets bekendtgørelse nr. 1 af 4. januar 2000 om havnereglement. – URL : bkg_nr_01-2000_dk (nalunaarutit.gl) (дата обращения – 06.04.2024).

Zmerzlyy B. V., Klimenko E. P. Legal organisation of the activities of Greenland's trade ports // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2024. – T. 10 (76). № 2. – P. 356–365.

The article considers the specificity of the legal organisation of the activity of commercial ports of Denmark, which consists in the presence of three separate systems: Denmark proper, Faroe Islands, Greenland. It is caused by the wide rights of self-government granted in 1948 to the Faroe Islands and in 2009 to Greenland. Accordingly, each region of the kingdom has its own subsystem of normative acts regulating the issues of organisation and activities of commercial ports, their subordination, etc.

A special place in the article is taken by a detailed analysis of Order No. 1 of 4 January 2000. "On Port Regulations" in Greenland, which, based on the norms of international law, as well as the relevant norms of the Kingdom of Denmark, establishes rules common to all commercial ports in Greenland, norms of activity of the administration of commercial ports, shipowners, captains, ship crews

Keywords: commercial ports, administration, Denmark, Greenland, Faroe Islands.