
АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ МІЖНАРОДНОГО СПІВРОБІТНИЦТВА ТА ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ



Ківалов С. В.,

д. ю. н., професор, академік НАПрНУ,
академік НАПНУ, Президент Національного
університету “Одеська юридична академія”,
народний депутат України,
заслужений юрист України
(м. Одеса, Україна)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4651-1805>

УДК 351.746.3:656.615(477.74-250Д)

ДО ПИТАННЯ ЗАЛУЧЕННЯ СУБ'ЄКТІВ ПРИВАТНОЇ ОХОРОННОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ДО ОХОРОНИ ОДЕСЬКОГО МОРСЬКОГО ПОРТУ

Статтю присвячено дослідженню передбачених діючим законодавством України можливостей залучення суб'єктів приватної охоронної діяльності до охорони морських портів. Автор відзначає, що загальний контроль за встановленим режимом перебування і переміщення в межах морського порту здійснюється виключно службою морської безпеки, загонами охорони морського порту спільно з органом охорони державного кордону з дотриманням вимог міжнародних договорів України. Враховуючи положення ч. 3 ст. 10 Закону України “Про морські порти України”, приватні охоронні структури можуть залучатися до охорони порту як допоміжні, але не як альтернатива службам морської безпеки та загонам охорони морського порту.

Ключові слова: морський порт, охорона порту, забезпечення безпеки, морський порт Одеса, суб'єкти приватної охоронної діяльності.

Sergiy Kivalov. To the Issue of Involvement of Subjects of Private Security Activities in the Protection of Odessa Sea Port. – Article.

The article is devoted to the investigation of the possibilities of involving of subjects of private security activities to the implementation of the safety of sea ports provided by the current legislation of Ukraine. The author notes that the general control over the established mode of stay and movement within a sea port is solely by the maritime security service, seamen's security guard units together with the state border guard body, observing the requirements of international treaties of Ukraine. Taking into account the provisions of the part 3 of the Article 10 of the Law of Ukraine "On Ukrainian Sea Ports", private security structures may be involved in port security as auxiliary, but not as an alternative to maritime security services and seaport security guard units.

Key words: a seaport, security of a port, security, a seaport of Odessa, subjects of private security activity.

Сергей Кивалов. К вопросу о привлечении субъектов частной охранной деятельности к охране Одесского морского порта. – Статья.

Статья посвящена исследованию предусмотренных действующим законодательством Украины возможностей привлечения субъектов частной охранной деятельности к охране морских портов. Автор отмечает, что общий контроль за установленным режимом пребывания и перемещения в пределах морского порта осуществляется службой морской безопасности, отрядами охраны морского порта совместно с органом охраны государственной границы с соблюдением требований международных договоров Украины. Учитывая положения ч. 3 ст. 10 Закона Украины "О морских портах Украины", частные охранные структуры могут привлекаться к охране порта в качестве вспомогательных, но не как альтернатива службам морской безопасности и отрядам охраны морского порта.

Ключевые слова: морской порт, охрана порта, обеспечение безопасности, морской порт Одесса, субъекты частной охранной деятельности.

У Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року, затвердженій розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 р. № 548-р (Розпорядження про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року, 2013), обґрунтовано відзначається, що морські порти є складовою частиною транспортної і виробничої інфраструктури держави з огляду на їх розташування на напрямках міжнародних транспортних коридорів. Від ефективності функціонування морських портів, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку (абз. 3 Загальної частини).

Сучасні морські порти є важливою складовою транспортних ланцюгів та новітніх логістичних систем. Триває розвиток портових територій, збільшується кількість суб'єктів господарювання, що здатні виконувати широкий спектр операцій з пакування, маркування, консолідації вантажів та надання інших послуг. Спостерігається міцна інтеграція морських портів з суміжними видами транспорту та співробітництво з транспортними компаніями. Посилення тенденцій контейнеризації стимулює морські порти до розвитку інфраструктури з обслуговування контейнерних вантажів. Світові тенденції розвитку портів поширюються і на Україну (Нікулін, Рощина, 2015, с. 153).

Через українські морські порти здійснюються основні експортно-імпорتنі операції, проходять міжнародні транспортні коридори. Морські порти сприяють входженню економіки України до європейської та світової економік. Виконуючи завдання навантажувально-розвантажувальних послуг у рамках єдиного транспортного процесу (залізничного та автомобільного транспорту) і переходу товарного потоку на морський транспорт, та, навпаки, від морських суден до залізничних і автомобільних перевезень, морські порти відіграють ключову роль у збереженні безперервності, ритмічності, швидкості потоку руху вантажів і пасажирів. Економічна стійкість та ефективність функціонування портових робіт і послуг істотно впливають на кількісні і якісні характеристики цього єдиного транспортного процесу (Ковалевич, 2005, с. 1). А запорукою сталої повсякденної роботи морських портів є їх надійна охорона від небезпечних впливів як техногенного і природного, так і людського факторів, забезпечення дотримання встановленого в них режиму.

Тематиці правового забезпечення охорони морських портів у сучасній правничій літературі уваги майже не приділяється. Окремі аспекти, пов'язані з правовим регулюванням роботи морських портів, досліджуються в роботах Л. В. Валуєвої (Валуєва, 2012, 2013), А. Г. Дем'янченко (Дем'янченко, 2013, 2015), Ю. З. Драпайло (Драпайло, 2012, 2014), Г. Г. Іванова (Іванов, 1988), а міжнародні та національні правові засади забезпечення їх безпеки розглянуті В. В. Серафимовим (Серафимов, 2017). При цьому, питання про правомірність залучення до охорони морських портів України суб'єктів приватної охоронної діяльності у цих розробках вивчене та вирішене не було. Це, а також ситуація, що склалася наприкінці минулого – початку поточного року в Одеському регіоні навколо оголошення

тендеру на здійснення охорони у портах Одеси, Чорноморська та Ізмаїлу (що, в остаточному підсумку, призвело б до заміни власних служб охорони портів на сторонні охоронні організації) (Систему охорони в портах буде оптимізовано відповідно до норм закону, 2018) і скасування цього тендеру (Скасовано сумнівний тендер на здійснення охорони у портах. Далі буде, 2018; Суслов, 2018, январь 23) обумовило обрання метою цієї статті питання правомірності залучення суб'єктів приватної охоронної діяльності до охорони Одеського морського порту та заміни ними портових служб морської безпеки та підрозділів Державної прикордонної служби України. Тут також маємо пригадати досвід Миколаївського морського торговельного порту, в якому навесні минулого року вперше було випробувано механізм такого “аутсорсингу”. Переможцем тендеру на надання порту охоронних послуг стала компанія “Альфа-безпека”, що на момент участі в конкурсі практично не мала в штаті фахівців потрібного профілю і необхідної кваліфікації. У результаті 134 робітника відомчої охорони порту були звільнені. Але, навіть маючи рішення суду на свою користь, працівники загону охорони не були поновлені на робочих місцях (Суслов, 2018, январь 16; Суслов, 2018, январь 23).

Стурбованість наслідками такого досвіду змусила профспілковий комітет та співробітників загону морської безпеки Одеського морського торговельного порту до рішучого опору ініціативам щодо передання справи охорони порту приватній охоронній компанії: було проведено акції протесту та складено звернення до державного підприємства “Адміністрація морських портів України” (Отменен тендер по передаче под охрану портов частным фирмам, 2018). В результаті сумнівний тендер було скасовано, а за спеціалістами збережено робочі місця. Підґрунтя ж заміни відомчої охорони на сторонню охоронну організацію не витримує жодної критики: за повідомленням Адміністрації морських портів України, “договір з приватною компанією на охорону портів однозначно ефективніше власних служб. Саме тому в Антверпені, Роттердамі, Гамбурзі, портах Прибалтики вже не один рік охорону забезпечують приватні компанії, а не свої співробітники... Процедура переходу на послуги приватної охорони проводиться виключно в рамках чинного законодавства, так як згідно п. 3 статті 10 Закону “Про морські порти України”, залучення сторонніх охоронних організацій для підтримки режиму перебування в морському порту можливо і здійснюється на договірній основі”

(Систему охорони в портах буде оптимізовано відповідно до норм закону, 2018)... Дійсно, норма про можливість залучення сторонніх охоронних послуг для підтримання режиму перебування в морському порту в Законі України від 17.05.2012 р. “Про морські порти України” наявна, але її застосування неможливе без урахування інших норм цього ж Закону, а також й іншого діючого законодавства, зокрема у сфері охорони державного кордону України. Так, відповідно до ч. 1 ст. 10 Закону України “Про морські порти України”, контроль за встановленим режимом перебування і переміщення в межах морського порту здійснюють служби морської безпеки (далі – СМБ), загони охорони морського порту спільно з органом охорони державного кордону з дотриманням вимог міжнародних договорів України.

Відповідно до ст. 27 Закону України від 04.11.1991 р. “Про державний кордон України”, охорона державного кордону України на суші, морі, річках, озерах та інших водоймах покладається на Державну прикордонну службу України. При цьому, Державна прикордонна служба України в межах встановлених законодавством повноважень координує діяльність державних органів, що здійснюють різні види контролю при перетинанні державного кордону України або беруть участь у забезпеченні режиму державного кордону, прикордонного режиму і режиму в пунктах пропуску через державний кордон України (ч. 1 ст. 27-1 Закону України “Про державний кордон України”).

Безпосередньо охорону державного кордону на морі, річках, озерах та інших водоймах; контроль за плаванням і перебуванням українських та іноземних невійськових суден і військових кораблів у територіальному морі та внутрішніх водах України, заходженням іноземних невійськових суден і військових кораблів у внутрішні води і порти України та перебуванням у них здійснює Морська охорона Державної прикордонної служби України (ст. 9 Закону України “Про Державну прикордонну службу України”, Правила плавання і перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах та в портах України іноземних військових кораблів, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 16.05.1996 р. № 529).

Стаття 11 Закону України “Про морські порти України” передбачає, що на території морських портів і морських терміналів, через які здійснюється міжнародне сполучення, за рішенням Кабінету Міністрів України відкриваються пункти пропуску через державний кордон України. Режим у пунктах пропуску через державний кордон України

встановлюється центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері захисту державного кордону, за погодженням з центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну податкову і митну політику, та центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту. (ч. 2 ст. 11 Закону України “Про морські порти України”).

Пункт 23 Положення про пункти пропуску через державний кордон та пункти контролю, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 18.08.2010 р. № 751 (Постанова про затвердження Положення про пункти пропуску, 2010) встановлює, що додержання громадського порядку в пунктах пропуску, пунктах контролю забезпечується органами охорони державного кордону у взаємодії з іншими контрольними органами і службами та (за потреби) відповідними органами Національної поліції. В Одеському морському порту розташований міжнародний пункт пропуску для морського сполучення (п. 9 Переліку пунктів пропуску через державний кордон, в яких здійснюється переміщення товарів через митний кордон України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 р. № 435). Таким чином, взаємодія з підрозділами Державної прикордонної служби у організації охорони території Одеського морського порту є обов’язковою, так само як є обов’язковими для всіх державних органів, залучених до такої охорони, розпорядження спеціально уповноваженого центрального органу виконавчої влади у справах охорони державного кордону України з питань додержання режимів на державному кордоні (ч. 2 ст. 27-1 Закону України “Про державний кордон України”).

Слід зазначити, що важливість активної участі держави та її суб’єктів владних повноважень у забезпеченні безпеки портів визнається і у більшості зарубіжних країн. Адже гарантування безпеки “...потребує співпраці різних державних служб, таких як портові інспекції та поліція. Безпека також є публічним інтересом через значну роль, яку відіграє судноплавство в економіці країни” (Maritime And Port Security, 2016).

Сьогодні безпека розглядається як один з базових факторів, що гарантують ефективне надання портових послуг. При чому, навіть в країнах, де організація діяльності портів традиційно розглядалася виключно приватною функцією, артикулюється недостатність лише приватних зусиль для підтримання належного рівня безпеки.

Наприклад, у одному з найпопулярніших видань з даної проблематики “Управління безпекою портів” Кеннета Крістофера вказується на вирішальну роль публічної сфери для створення належних умов комерційної діяльності портів. Зокрема, з цього приводу зазначається, що “саме існування портової інфраструктури зв’язано двома обов’язково переплетеними завданнями: (1) бути відповідними комерційним потребам та економічним інтересам морської індустрії та (2) гарантувати безпечну гавань для здійснення комерційних операцій судноплавства та торгівлі”, при цьому “безпека не може надалі керуватися короткозорим баченням портової безпеки як набору погано тренованих нічних сторожів, які жонглюють ключами та перевіряють ворота терміналів посеред ночі” (Christopher, 2015, p. 11). Остання теза, хоч і у дещо саркастичному вигляді, наочно ілюструє всі потенційні небезпеки покладання виключно на приватні зусилля у організації охорони портів. Тим більше в умовах зростання загроз не лише кримінального, а й терористичного характеру.

Саме розуміння зростаючого значення безпекових аспектів функціонування портів обумовило формування сучасних міжнародних стандартів у сфері безпеки портів, які закріплені у актах, сформованих як на міжнародному (ООН, Міжнародна морська організація), так і на регіональному (ЄС) рівнях.

На сьогоднішній день до системи актів міжнародного та наднаціонального права, додержання яких є обов’язковим для України при здійсненні контролю за встановленим режимом перебування і переміщення в межах морського порту, входять:

– глава XI-2 додатка до Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року (Резолюція 1);

– частини А та Б Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів (Международный кодекс по охране судов и портовых средств, 2002);

– Регламент (ЄС) Європейського Парламенту та Ради від 31 березня 2004 року № 725/2004 “Про посилення безпеки суден та портових споруд”;

– Директива Європейського Парламенту та Ради від 26 жовтня 2005 року № 2005/65/ЄС “Про посилення охорони портів”.

При цьому акти ЄС зайвий раз підкреслюють, що обов’язки стосовно гарантування безпеки портів покладаються саме на державу, а не на приватні структури. Наприклад, Директива 2005/65 у ст. 7 (7)

вказує, що держава несе відповідальність за забезпечення адекватних тренувань органів безпеки портів, відповідно до встановлених вимог, а у ст. 17 вимагає встановлення ефективних заходів відповідальності за порушення вимог щодо безпеки портів. Так само аналіз можливих безпекових інцидентів, що підпадають під дію Регламенту 725/2004, Частина В ст. 15.11, однозначно вказує, що лише державні правоохоронні служби здатні із достатнім рівнем ефективності протидіяти всьому їх спектру: від тероризму та захоплення суден до ядерних, біологічних та хімічних атак.

На підставі цих положень розроблено Порядок організації охорони морських та річкових портів, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 27.03.2013 р. № 198. Відповідно до п. 3.2 цього Порядку, безпосередні обов'язки з впровадження заходів з організації охорони порту покладаються на офіцера охорони порту, який є начальником СМБ порту, при цьому відповідно до абз. 7 п. 1.5, офіцер охорони порту є посадовою особою порту.

Крім того, п. 8.2 зазначеного Порядку передбачає, що у морських портах охорону майна, яке є власністю держави і не підлягає приватизації та передачі в концесію, здійснюють підрозділи визнаної організації у сфері охорони суден та портових засобів на морі. Такою визнаною організацією у сфері охорони суден та портових засобів на морі є державне підприємство “Агентство морської безпеки”, призначене визнаною організацією у сфері охорони суден та портових засобів на морі згідно з постановою Кабінету Міністрів України від 12.05.2007 р. № 722 “Про заходи щодо підвищення рівня безпеки на морському та річковому транспорті”; наказом Міністерства інфраструктури України від 08.02.2016 р. № 48 “Про затвердження Переліку портів, для яких призначається офіцер охорони порту або начальник Служби морської безпеки порту, проводиться оцінка охорони порту та розробляється план охорони порту”, морський порт Одеса внесено до переліку портів, для яких призначається офіцер охорони порту або начальник Служби морської безпеки порту, проводиться оцінка охорони порту та розробляється план охорони порту.

Типове положення про службу морської безпеки порту, затверджене наказом Міністерства інфраструктури України від 25.08.2011 р. № 339, передбачає, що СМБ створюється у встановленому законом порядку адміністрацією морських портів України, власниками морських терміналів та портовими операторами. СМБ є структурним

підрозділом адміністрації морських портів України, морського терміналу або портового оператора, який відповідає за впровадження й підтримання належного рівня морської безпеки в адміністрації морських портів України, морського терміналу або портового оператора, підтримання режиму перебування в порту, захист об'єктів портової інфраструктури, суден, що перебувають у адміністрації морських портів України, морського терміналу або портового оператора, їх екіпажів і пасажирів від актів піратства, тероризму, актів незаконного втручання та інших протиправних дій.

Також Обов'язкові постанови по морському порту Одеса, затверджені наказом державного підприємства “Адміністрація морських портів України” від 22.12.2015 р. № 266, містять окремий розділ XVII, присвячений правилам забезпечення безпеки та порядку в морському порту Одеса, а також порядку охорони суден та портових засобів, де визначено повноваження саме служби морської безпеки морського порту Одеса – п. 17.3.3, 17.4.4 тощо, та зазначається про спільність її діяльності з відділом прикордонної служби – п. 17.2.7, 17.4.2 тощо.

Таким чином, загальний контроль за встановленим режимом перебування і переміщення в межах морського порту здійснюється виключно службою морської безпеки, загонами охорони морського порту спільно з органом охорони державного кордону з дотриманням вимог міжнародних договорів України. Враховуючи положення ч. 3 ст. 10 Закону України “Про морські порти України”, приватні охоронні структури можуть залучатися до охорони порту як допоміжні, але не як альтернатива службам морської безпеки та загонам охорони морського порту.

ЛІТЕРАТУРА

- Валуєва, Л. (2012). Удосконалення системи управління морськими портами у світлі прийнятого Закону України “Про морські порти України”. *Актуальні проблеми європейської інтеграції*, 10, 70-76.
- Валуєва, Л.В. (2013). *Адміністративно-правовий статус морських портів України*. Запоріжжя, 19.
- Дем'янченко, А.Г. (2013). Державно-приватне партнерство в морській портовій галузі. *Прометей*, 1, 206-211.
- Дем'янченко, А.Г. (2015). Застосування концесійного механізму в діяльності морських портів України. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*, 2, 5-21. <http://nbuv.gov.ua/UJRN/rmeegt_2015_2_3>
- Драпайло, Ю.З. (2014). *Господарські правовідносини у морських портах*. Одеса: Юрид. л-ра, 2014.

- Драпайло, Ю.З. (2012). Поняття території та акваторії морського порту та порядок визначення їх меж. *Актуальні проблеми держави і права*, 68, 306-313.
- Закон про державний кордон України 1991.* (Верховна Рада України). *Відомості Верховної Ради України*, 1992, 2, 5.
- Закон про Державну прикордонну службу України 2003.* (Верховна Рада України). *Офіційний вісник України*, 17, 740.
- Закон про морські порти України 2012.* (Верховна Рада України). *Відомості Верховної Ради України*, 2013, 7, 65.
- Иванов, Г.Г. (1988). *Правовой режим морских портов.* М.: Транспорт.
- Ковалевич, В.М. (2005). *Розвиток механізмів управління економічною стійкістю функціонування морських портів регіону.* Сімферополь, 20.
- Международный кодекс по охране судов и портовых средств 2002* (Международная морская организация). *Офіційний сайт Верховної Ради України.* <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/896_035/print1504534535705931>
- Наказ про затвердження переліку портів, для яких призначається офіцер охорони порту (начальник Служби морської безпеки порту), проводиться оцінка охорони порту та розробляється план охорони порту 2016* (Міністерство інфраструктури України). *Офіційний вісник України*, 21, 839.
- Наказ про затвердження порядку організації охорони морських та річкових портів 2013* (Міністерство інфраструктури України). *Офіційний вісник України*, 33, 1188.
- Наказ про затвердження типового положення про службу морської безпеки порту 2011* (Міністерство інфраструктури України). *Офіційний вісник України*, 84, 3097.
- Нікулін, С.Г., Рошіна, Н.В. (2015). Світові тенденції розвитку морських портів. *Економіка: реалії часу*, 4(20), 148-154. <<http://economics.opu.ua/files/archive/2015/p4.htm>>
- Обов'язкові постанови по морському порту Одеса 2015* (Адміністрація морських портів України). *Офіційний сайт Адміністрації морського порту Одеса.* <<http://www.port.odessa.ua/images/compulsory-regulations.pdf>>
- Отменен тендер по передаче под охрану портов частным фирмам. *Пора говорить.* <<http://poragovorit.com/news/36042-otmenen-tender-po-peredachu-pod-ohranu-portov-chastnym-firmam.html>> (2018, январь, 19).
- Постанова про затвердження переліку пунктів пропуску через державний кордон, в яких здійснюється переміщення товарів через митний кордон України 2012* (Кабінет Міністрів України). *Офіційний вісник України*, 40, 1530.
- Постанова про затвердження положення про пункти пропуску через державний кордон та пункти контролю 2010* (Кабінет Міністрів України). *Офіційний вісник України*, 65, 2265.
- Постанова про затвердження правил плавання і перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах та в портах України іноземних військових кораблів 1996* (Кабінет Міністрів України). *Офіційний сайт Верховної Ради України.* <<http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/529-96-p/print1521022658388336>>
- Постанова про заходи щодо підвищення рівня безпеки на морському та річковому транспорті 2007* (Кабінет Міністрів України). *Офіційний вісник України*, 37, 1476.

Регламент про посилення безпеки суден та портових споруд 2004 (Європейський Парламент та Рада). *Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України*. <https://mtu.gov.ua/files/Dok_NORMATUVKA/№%20725_2004.doc>

Резолюція 1 “Одобрение поправок к Приложению к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года” Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года 2002. (Международная морская организация). *Офіційний сайт Верховної Ради України*. <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/896_034>

Розпорядження про затвердження стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року 2013 (Кабінет Міністрів України). *Офіційний вісник України*, 61, 2194.

Серафимов, В.В. (2017). Організаційно-правовий механізм забезпечення безпеки морського порту України. *Lex Portus*, 3, 100-111.

Систему охорони в портах буде оптимізовано відповідно до норм закону. *Офіційний сайт Адміністрації морських портів України*. <<http://www.uspa.gov.ua/pres-tsentr/novini/novini-ampu/15815-sistemu-okhoroni-v-portakh-bude-optimizovano-vidpovidno-do-norm-zakonu>> (2018, січень, 15).

Скасовано сумнівний тендер на здійснення охорони у портах. Далі буде. *Морские бизнес-новости Украины*. <http://www.maritimebusinessnews.com.ua/print_preview/30926.html> (2018, січень, 15).

Суслов, О. (2018, январь 16). Отмените тендер! Это последнее предупреждение. *Вечерняя Одесса*. <<http://vo.od.ua/rubrics/problemu-i-konflikty/39684.php>>

Суслов, О. (2018, январь 23). Тендер отменен. Но вопрос не закрыт. *Вечерняя Одесса*. <<http://vo.od.ua/rubrics/more/39732.php>>

Christopher, K. (2015). *Port Security Management* (2 ed.). London, New York: CRC Press. *Directive on enhancing port security 2005* (European Parliament and Council). *EUR-lex*. <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=LEGISSUM:l24162>> Maritime And Port Security: Public Interest Or Private Business? *Proceedings of the French National Institute of Maritime Safety and Administration (ENSAM)*. 12 October 2016, Nantes. <<https://humansea.hypotheses.org/709>>

REFERENCES

Christopher, K. (2015). *Port Security Management* (2 ed.). London, New York: CRC Press. [in English].

Demianchenko, A.H. (2013). Derzhavno-privatne partnerstvo v morskii portovii haluzi [Public-private partnership in the maritime industry]. *Prometei* [Prometheus], no. 1, 206-211. [in Ukrainian].

Demianchenko, A.H. (2015). Zastosuvannya kontsesiinoho mekhanizmu v diialnosti morskikh portiv Ukrainy [Application of concessive mechanism in the activity of sea ports of Ukraine]. *Rozvytok metodiv upravlinnia ta hospodariuvannia na transporti* [Development of Administration and Economic Management Methods on Transport], no. 2, 5-21. Retrieved from http://nbuv.gov.ua/UJRN/rmegt_2015_2_3 [in Ukrainian]. *Directive on enhancing port security 2005* (European Parliament and Council). *EUR-lex*. Retrieved from <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=LEGISSUM:l24162> [in English].

- Drapailo, Yu.Z. (2012). Poniattia terytorii ta akvatorii morskoho portu ta poriadok vyznachennia yikh mezh [The notion of seaport territory and seaport water area and the order of delimitation of their borders]. *Aktualni problemy derzhavy i prava* [Current Problems of State and Law], no. 68, 306-313. [in Ukrainian].
- Drapailo, Yu.Z. (2014). *Hospodarski pravovidnosyny v morskyykh portakh* [Economic legal relations in sea ports]. Odesa: Yuryd. I-ra. [in Ukrainian].
- Ivanov, G.G. (1988). *Pravovoj rezhim morskikh portov* [Legal regime of seaports]. Moscow: Transport. [in Russian].
- Kovalevych, V.M. (2005). *Rozvytok mekhanizmiv upravlinnia ekonomichnoiu stiiikstiu funkcionuvannia morskyykh portiv rehionu* [Management's development of economic stability of functioning of seaports of a region]. Simferopol, 20. [in Ukrainian].
- Maritime And Port Security: Public Interest Or Private Business? *Proceedings of the French National Institute of Maritime Safety and Administration (ENSAM)*. 12 October 2016, Nantes. Retrieved from <https://humansea.hypotheses.org/709> [in English].
- Mezhdunarodnyj kodeks po ohrane sudov i portovyh sredstv 2002* (Mezhdunarodnaja morskaja organizacija) [International Code of Ship and Port Facility Security (International Maritime Organization)]. *Ofitsiyni sait Verkhovnoi Rady Ukrainy* [The official website of the Verkhovna Rada of Ukraine]. Retrieved from http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/896_035/print1504534535705931 [in Russian].
- Nakaz pro zatverdzhennia pereliku portiv, dlia yakykh pryznachaietsia ofitser okhorony portu (nachalnyk Sluzhby morskoi bezpeky portu), provodytsia otsinka okhorony portu ta rozrobliaietsia plan okhorony portu 2016* (Ministerstvo infrastruktury Ukrainy). [The order for approval of the list of ports for which a port security officer is appointed (the Chief of the Port Security Marine Service), an assessment of port security is carried out and a port security plan is being developed 2016 (Ministry of Infrastructure of Ukraine)] *Ofitsiyni visnyk Ukrainy* [Official Bulletin of Ukraine], 21, 839. [in Ukrainian].
- Nakaz pro zatverdzhennia poriadku orhanizatsii okhorony morskyykh ta richkovykh portiv 2013* (Ministerstvo infrastruktury Ukrainy) [Order on approval of the order of organization of marine and river ports protection 2013 (Ministry of Infrastructure of Ukraine)]. *Ofitsiyni visnyk Ukrainy* [Official Bulletin of Ukraine], 33, 1188. [in Ukrainian].
- Nakaz pro zatverdzhennia typovoho polozhennia pro sluzhbu morskoi bezpeky portu 2011* (Ministerstvo infrastruktury Ukrainy) [Order on approval of the standard provision for the maritime security service of the port 2011 (Ministry of Infrastructure of Ukraine)]. *Ofitsiyni visnyk Ukrainy* [Official Bulletin of Ukraine], 84, 3097. [in Ukrainian].
- Nikulin S.H., Roshchina N.V. (2015). Svitovi tendentsii rozvytku morskyykh portiv [World trends of sea ports development]. *Ekonomika: realii chasu* [Economics: realities of time], no. 4(20), 148-154. Retrieved from <http://economics.opu.ua/files/archive/2015/n4.htm> [in Ukrainian].
- Oboviazkovi postanovy po morskomu portu Odesa 2015* (Administratsiia morskyykh portiv Ukrainy). [Obligatory regulations for the seaport of Odesa 2015 (Administration of Seaports of Ukraine)]. *Ofitsiitsnyi sait Administratsii morskoho portu Odesa* [The official website of the Odesa Sea Port Authority]. Retrieved from <http://www.port.odessa.ua/images/compulsory-regulations.pdf> [in Ukrainian].

Otmenen tender po peredache pod ohranu portov chastnym firmam. [The tender for the transfer of port security to private firms was canceled]. *Pora govorit'*. [Time to talk]. Retrieved from <http://poragovorit.com/news/36042-otmenen-tender-po-peredachu-pod-ohranu-portov-chastnym-firmam.html> (2018, January 19). [in Russian].

Postanova pro zatverdzhennia pereliku punktiv propusku cherez derzhavnyi kordon, v yakykh zdiisniuetsia peremishchennia tovariv cherez mytnyi kordon Ukrainy 2012 (Kabinet Ministriv Ukrainy). [Resolution on approval of the list of border crossing points in which the movement of goods through the customs border of Ukraine is carried out in 2012 (Cabinet of Ministers of Ukraine)]. *Ofitsiyni visnyk Ukrainy* [Official Bulletin of Ukraine], 40, 1530. [in Ukrainian].

Postanova pro zatverdzhennia polozhennia pro punkty propusku cherez derzhavnyi kordon ta punkty kontroliu 2010 (Kabinet Ministriv Ukrainy). [Decision on approval of the provisions on entry points through the state border and control points 2010 (Cabinet of Ministers of Ukraine)]. *Ofitsiyni visnyk Ukrainy* [Official Bulletin of Ukraine], 65, 2265. [in Ukrainian].

Postanova pro zatverdzhennia pravyl plavannia i perebuvannia v terytorialnomu mori, vnutrishnikh vodakh, na reidakh ta v portakh Ukrainy inozemnykh viiskovykh korabliv 1996 (Kabinet Ministriv Ukrainy). [Regulation on the approval of rules of navigation and stay in the territorial sea, inland waters, raids and ports of Ukraine of foreign warships 1996 (The Cabinet of Ministers of Ukraine)]. *Ofitsiyni sait Verkhovnoi Rady Ukrainy*. [The official website of the Verkhovna Rada of Ukraine]. Retrieved from <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/529-96-p/print1521022658388336> [in Ukrainian].

Postanova pro zakhody shchodo pidvyshchennia rivnia bezpeky na morskomu ta richkovomu transporti 2007 (Kabinet Ministriv Ukrainy). [Resolution on measures to increase the level of safety at sea and river transport 2007 (The Cabinet of Ministers of Ukraine)]. *Ofitsiyni visnyk Ukrainy* [Official Bulletin of Ukraine], 37, 1476. [in Ukrainian].

Rehlament pro posylennia bezpeky suden ta portovykh sporud 2004 (Ievropeiskyi Parlament ta Rada). [Regulation on enhancing ship and port facility security 2004 (European Parliament and Council)]. *Ofitsiyni sait Ministerstva infrastruktury Ukrainy*. [Official site of the Ministry of Infrastructure of Ukraine]. Retrieved from https://mtu.gov.ua/files/Dok_NORMATUVKA/№%20725_2004.doc [in Ukrainian].

Rezoljucija 1 "Odobrenie popravok k Prilozheniju k Mezhdunarodnoj konvencii po ohrane chelovecheskoj zhizni na more 1974 goda" Konferencii Dogovarivajushihhsja pravitelstv Mezhdunarodnoj konvencii po ohrane chelovecheskoj zhizni na more 1974 goda 2002 (Mezhdunarodnaja morskaja organizacija). [Resolution 1 "Adoption of amendments to the Annex to the International convention for the safety of life at sea, 1974" of the Conference of Contracting governments to the International convention for the safety of life at sea, 1974 adopted on 12 december 2002 (International Maritime Organization)]. *Ofitsiyni sait Verkhovnoi Rady Ukrainy* [The official website of the Verkhovna Rada of Ukraine]. Retrieved from http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/896_034 [in Russian].

Rozporiadzhennia pro zatverdzhennia stratehii rozvytku morskyykh portiv Ukrainy na period do 2038 roku 2013 (Kabinet Ministriv Ukrainy). [Order on approval of the strategy of development of sea ports of Ukraine for the period up to 2038. 2013 (Cabinet

of Ministers of Ukraine)]. *Ofitsiynyi visnyk Ukrainy* [Official Bulletin of Ukraine], 61, 2194. [in Ukrainian].

Serafimov, V.V. (2017). Orhanizatsiino-pravovyi mekhanizm zabezpechennia bezpeky morskoho portu Ukrainy [The organizationally-legal mechanism of ensuring the safety of the Ukrainian seaport]. *Lex Portus* [Lex Portus], no. 3, 100-111. [in Ukrainian].

Systemu okhorony v portakh bude optymizovano vidpovidno do norm zakonu. [The security system in ports will be optimized in accordance with the law]. *Ofitsiynyi sait Administratsii morskyykh portiv Ukrainy*. [Official site of the Ukrainian Sea Ports Authority]. Retrieved from <http://www.uspa.gov.ua/pres-tsentr/novini/novini-am-pu/15815-sistemu-okhoroni-v-portakh-bude-optimizovano-vidpovidno-do-norm-zakonu> [in Ukrainian]. (2018, January, 15).

Skasovano sumnivnyi tender na zdiisnennia okhorony u portakh. Dali bude. [Suspicious tender for security at ports was canceled. To be continued.] *Morskie biznes-novosti Ukrainy*. [Marine Business News of Ukraine]. Retrieved from http://www.maritime-businessnews.com.ua/print_preview/30926.html [in Ukrainian]. (2018, January, 15).

Suslov, O. (2018, January 16). Otmenite tender! Jeto poslednee preduprezhdenie. [Cancel the tender! This is the last warning]. *Vechernjaja Odessa*. [The Evening Odessa]. Retrieved from <http://vo.od.ua/rubrics/problemy-i-konflikty/39684.php> [in Russian].

Suslov, O. (2018, January 23). Tender otmenen. No vopros ne zakryt. [The tender was canceled. But the question is not closed]. *Vechernjaja Odessa*. [The Evening Odessa]. Retrieved from <http://vo.od.ua/rubrics/more/39732.php> [in Russian].

Valuieva, L. (2012). Udoskonalennia systemy upravlinnia morskymy portamy u svitli pryiniatoho Zakonu Ukrainy "Pro morski porty Ukrainy" [The improvement of the system of management of seaports in accordance of the adopted Law of Ukraine "On Ukrainian Seaports of Ukraine"]. *Aktualni problemy yevropeiskoi intehtratsii* [The actual problems of the European integration], no. 10, 70-76. [in Ukrainian].

Valuieva, L.V. (2013). *Administratyvno-pravovyi status morskyykh portiv Ukrainy* [Administrative and legal status of sea ports of Ukraine]. Zaporizhzhia. [in Ukrainian].

Zakon pro derzhavnyi kordon Ukrainy 1991. (Verkhovna Rada Ukrainy). [Law on State Boundary of Ukraine 1991 (the Verkhovna Rada of Ukraine)]. *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy* [Bulletin of the Verkhovna Rada of Ukraine], 1992, 2, 5. [in Ukrainian].

Zakon pro Derzhavnu prykordonnu sluzhbu Ukrainy 2003. (Verkhovna Rada Ukrainy). [Law on the State Frontier Service of Ukraine 2003 (Verkhovna Rada of Ukraine)]. *Ofitsiynyi visnyk Ukrainy* [Official Bulletin of Ukraine], 17, 740. [in Ukrainian].

Zakon pro morski porty Ukrainy 2012. (Verkhovna Rada Ukrainy). [Law on Ukrainian Seaports 2012 (Verkhovna Rada of Ukraine)]. *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy* [Bulletin of the Verkhovna Rada of Ukraine], 2013, 7, 65. [in Ukrainian].

