

УДК 346.7

Ю. З. Драпайло

**ПРОБЛЕМИ ВДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ
ПОРТОВИМ ГОСПОДАРСТВОМ У СВІТЛІ ЗАКОНУ УКРАЇНИ
«ПРО МОРСЬКІ ПОРТИ УКРАЇНИ»**

Постановка проблеми. Закон України «Про морські порти України» (далі – ЗУ «Про морські порти України») від 17 травня 2012 р., що набуває чинності 13 січня 2013 р., впровадить зміни суб'єктного складу до сфери портового господарства та, відповідно, системи управління портовим господарством. Функції «портової влади» виконуватиме Адміністрація морських портів України. Подібна побудова системи управління портовим господарством значною мірою суперечить наявній господарській системі, про що вже вказували вчені, зокрема С. Ківалов, О. Подцерковний та інші. У зв'язку із цим важливо обґрунтувати пропозиції щодо підвищення дієвості системи управління портовим господарством у світлі ЗУ «Про морські порти України», що обумовлює актуальність обраної теми.

Стан дослідження. Наукові пошуки у сфері правового забезпечення портового господарства проводились такими вченими-господарниками, як О. Подцерковний, В. Попелюк, С. Мельник, К. Пісьменна, О. Квасніцька та інші. Водночас проблема управління портовим господарством у світлі ЗУ «Про морські порти України» комплексно не розглядалась.

Метою статті є аналіз із правової позиції ефективності системи управління портовим господарством, що пропонується ЗУ «Про морські порти України», а також надання пропозицій щодо вдосконалення системи управління портовим господарством.

Виклад основного матеріалу. Згідно із ЗУ «Про морські порти» Адміністрація морських портів України (далі – АМПУ) – це державне підприємство, утворене відповідно до законодавства, що забезпечує функціонування морських портів, утримання й використання об'єктів портової інфраструктури державної форми власності, виконання інших покладених на нього завдань безпосередньо та через свої філії, які утворюються в кожному морському порту (адміністрації морського порту).

Таким чином, систему управління державним сектором у морських портах буде значно централізовано, оскільки вона передбачає наявність єдиного центру, який керуватиме й спрямовуватиме діяльність своїх структурних підрозділів – філій. О. Подцерковний щодо АМПУ справедливо зазначає: «Надмірна централізація не сприяє гнучкості господарської системи, призводить до безініціативності, безвідповідальності, нестійкості господарських структур, що вже було доведено гірким досвідом Радянського Союзу. Місцеві проблеми доцільніше вирішувати на місцях, координуючи їх із центру, а не визначаючи їх діяльність центральною владою шляхом оперативного втручання» [9, с. 283]. У свою чергу, недосконала законодавчо визначена процедура надання відповідних повноважень філіям та їх посадовим особам, відсутність гнучкості системи управління, побудованої за принципом «юридична особа (центр) → філії», а також інші проблеми, які буде розглянуто

далі, можуть негативно позначитись на функціонуванні системи управління портовим господарством.

Відповідно до ч. 1 ст. 95 Цивільного кодексу України (далі – ЦКУ) філією є відокремлений підрозділ юридичної особи, який розташовується поза її місцезнаходженням та здійснює всі або частину її функцій. Згідно із ч. 3 ст. 95 ЦКУ філії не є юридичними особами.

Не мають філії та інші відокремлені підрозділи господарських організацій і правового статусу суб'єктів господарювання, хоча на момент набуття чинності Господарським кодексом України (далі – ГКУ) вони передбачалися в ч. 2 ст. 55 ГКУ, що містить перелік суб'єктів господарювання. Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України» від 4 лютого 2005 р. № 2424-IV, який вніс відповідні зміни до положень ГКУ та інших актів законодавства, додав невизначеностей щодо правового статусу відокремлених підрозділів господарських організацій, ускладнив правове регулювання майново-господарських та організаційно-господарських відносин, а також відносин між споживачами-громадянами й суб'єктами господарювання, за що справедливо критикується науковцями [14; 6; 1].

Окрім проблем, пов'язаних із правовим статусом філії, є також проблеми, що стосуються подальшої можливості реорганізації системи управління портовим господарством. За наявності відносин «юридична особа (центр) → філії» реорганізацію відповідної системи управління з юридичної точки зору здійснити складніше, ніж у разі, якби АМПУ та адміністрації окремих морських портів були самостійними юридичними особами. Це пояснюється тим, що в разі ліквідації АМПУ (юридичної особи) припинять своє існування також її філії; їх не можна підпорядкувати іншому центральному органу шляхом внесення змін до ЗУ «Про морські порти України» (для можливості підпорядкування філії іншому суб'єкту необхідно змінювати все законодавство, у тому числі й податкове, що стосується правового статусу філії). За наявності системи управління «юридична особа (центр) → філії» в разі необхідності створення «нового центру» (замість АМПУ) до ліквідації АМПУ необхідно буде передати «новому центру» права на майно АМПУ, до якого включатиметься також майно, що знаходиться на балансі філій АМПУ. Реорганізацію системи управління портовим господарством можна було б здійснити простішим шляхом, якби адміністрації морських портів виступали як самостійні юридичні особи, шляхом внесення відповідних змін до нормативно-правових актів, що регулюють відносини у сфері портового господарства.

Порівняльний процес реорганізації системи управління портовим господарством можна відобразити таким чином:

Система «юридична особа (центр) → філії»	Система «юридична особа (центр) → юридичні особи»
1) ідея про реформування; 2) вирішення питання з передачею майна філій АМПУ «новому центру»; 3) внесення змін до нормативно-правових актів	1) ідея про реформування; 2) внесення змін до нормативно-правових актів

Для більш чіткого розуміння позиції автора варто навести приклад. Указом Президента України від 24 грудня 2012 р. № 726/2012 постановлено утворити Міністерство доходів і зборів України, реорганізувавши Державну митну службу України та Державну податкову службу України. Реорганізація «старих центрів» у «новий центр» не припинить існування юридичних осіб, які на місцях забезпечують діяльність старих центрів, і їх реформування можна буде здійснювати поступово та зважено шляхом реорганізації окремих юридичних осіб.

Таким чином, система управління «юридична особа (центр) → філії» несе в собі проблеми подальшої реорганізації портового господарства.

Ускладненим виглядає також порядок надання повноважень юридичною особою філії та її посадовим особам.

Відповідно до ч. 4 ст. 95 ЦКУ керівники філії призначаються юридичною особою та діють на підставі виданої нею довіреності.

Водночас для вирішення поточних завдань у діяльності філії може бути необхідним надання певних повноважень третій особі, наприклад, юристу філії, який представлятиме її інтереси в суді чи інших органах (а фактично – інтереси юридичної особи). При цьому, як справедливо зауважує О. Молотніков, довіреності, що видаються в процесі передоручення, не можуть бути засвідчені печаткою або штампом відокремленого підрозділу, оскільки він не є юридичною особою [7]. Відповідно ж до ч. 2 ст. 244 ЦКУ представництво за довіреністю може ґрунтуватись на акті органу юридичної особи, а філія не є органом юридичної особи. Більше того, довіреності, які видаються в процесі передоручення, згідно із ч. ч. 2 та 3 ст. 245 ЦКУ, повинні засвідчуватись нотаріально. Правове регулювання відносин представництва за ЦКУ є логічним, однак не сприяє оперативності вирішення проблем, які виникають у діяльності адміністрацій окремих морських портів, що потребує правових змін саме системи управління портового господарства, а не ЦКУ.

Існує також інша проблема, пов'язана з можливістю відкликання довіреності керівником юридичної особи, виданої керівнику без повідомлення про це третіх осіб. Так, І. Щербак зазначає: «Довіреність, видана керівнику структурного підрозділу юридичної особи, без державної реєстрації посвідчених нею повноважень <...> несе в собі мало гарантій для третіх осіб, адже будь-якого часу може бути відкликана, про що може не бути відомо контрагентам філії. Такі зловживання досить болісні та досить поширені на практиці» [11, с. 15]. При цьому, на думку І. Щербак, відсутність у Єдиному державному реєстрі юридичних осіб та фізичних осіб-підприємців (далі – ЄДР) відомостей про повноваження керівника філії, передбачених довіреністю, не є вирішеною проблемою [11, с. 15]. Однак вважаємо, що наявність або відсутність тих чи інших повноважень у ЄДР де-юре та де-факто не має при цьому вирішального значення, оскільки повноваження керівника філії юридичної особи визначаються в довіреності, яку йому видано, і положення ЦКУ, що регулюють відносини представництва, не передбачають реєстрації в ЄДР довіреностей, виданих від імені юридичної особи. Крім того, довіреність від імені юридичної особи може бути видано не лише керівнику філії, а й будь-якій іншій особі, тому було б нелогічно вимагати реєструвати в ЄДР кожен таку довіреність.

Повертаючись до проблеми, пов'язаної зі скасуванням довіреності, необхідно відзначити, що ця проблема полягає в можливості скасування «заднім числом» нотаріально не посвідченої довіреності, виданої від імені юридичної особи на ім'я керівника філії.

Це добре видно на такому прикладі: керівник філії юридичної особи, що діє на підставі довіреності, укладає певний договір із третьою особою. Можливою є ситуація, коли до проведення фактичних дій на виконання договору останній стає непривабливим для юридичної особи. У цьому разі для визнання договору недійсним довіритель, керуючись ч. 1 ст. 249 ЦКУ, може скласти «заднім числом» лист (або інший документ) про скасування виданої довіреності. За таких обставин недобросовісна юридична особа, посилаючись на документ, що підтверджує скасування довіреності, може звернутися до суду з позовом про визнання правочину недійсним, керуючись, зокрема, ч. 1 ст. 241 ЦКУ. Якщо ж довіреність засвідчено нотаріально, то відповідно до п. 7 Глави 4 Порядку вчинення нотаріальних дій нотаріусами України, затвердженого Наказом Міністерства юстиції України від 22 лютого 2012 р. № 296/5, посвідчені нотаріусами довіреності, а також передоручення за ними, припинення їх дії підлягають обов'язковій реєстрації в Єдиному реєстрі довіреностей. Отже, необхідність реєстрації скасування довіреності в Єдиному реєстрі довіреностей робить неможливим її скасування «заднім числом».

Дискусійною вважаємо також думку І. Щербак про «недоцільність додаткового підтвердження повноважень керівника відокремленого підрозділу шляхом надання йому довіреності, оскільки під час створення відокремленого підрозділу підприємство визначає межі його компетенції в положенні про відокремлений підрозділ» [11, с. 11]. Варто погодитись із В. Кратом, який, вивчаючи співвідношення довіреності керівника філії та положення про відокремлений підрозділ, справедливо зазначає, що між фізичною особою (керівником філії) і юридичною особою існують правовідносини представництва. Науковець наголошує: «Це обумовлене потребою участі в цивільному обігу особи – керівника філії (представництва). Довіреність керівника відокремленого підрозділу адресується третім особам. <...> Положення про відокремлений підрозділ є локальним актом юридичної особи, який спрямовується насамперед на регулювання внутрішніх відносин юридичної особи, зокрема, між керівником філії (представництва) та його підлеглими» [5, с. 37]. При цьому навіть якщо розвивати пропозицію І. Щербак, то вона потребує доповнення, що полягає в необхідності закріпити в Законі України «Про державну реєстрацію юридичних осіб та фізичних осіб – підприємців» обов'язковість надавати державному реєстратору положення про структурні підрозділи юридичної особи, яке слугувало б доказом волевиявлення юридичної особи щодо надання тих чи інших повноважень керівнику структурного підрозділу. Крім того, скасування довіреності для керівника структурного підрозділу юридичної особи викликає необхідність вирішення питання про можливість керівника філії видавати довіреності третім особам (оскільки про передоручення за відсутності довіреності не може бути й мови).

У ЗУ «Про морські порти України» законодавець спробував вирішити зазначені проблеми щодо надання повноважень керівнику конкретної адміністрації морських портів, яка виступатиме як філія АМПУ. Так, у ч. 3 ст. 15 ЗУ «Про морські

порти України» зазначено, що керівник адміністрації морського порту, по-перше, призначається на посаду й звільняється з посади центральним органом виконавчої влади, який забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського й річкового транспорту, а по-друге, діє на підставі положення про адміністрацію морського порту, яке затверджується центральним органом виконавчої влади (нині – Міністерством інфраструктури України). Тобто фактично зазначені положення нівелюють норми ЦКУ щодо надання повноважень керівнику філії та встановлюють, що керівник адміністрації морського порту взагалі призначається не АМПУ (юридичною особою – «центром»), а органом виконавчої влади. Вважаємо, що такий порядок надання повноважень усуває необхідність видачі довіреності керівнику адміністрації морського порту та, відповідно, вирішує проблему можливості скасування довіреності, виданої від імені юридичної особи (АМПУ) «заднім числом», однак створює інші проблеми й дискусійні моменти.

Так, наприклад, виникає питання, чи може голова АМПУ видати керівнику адміністрації морського порту довіреність, щоб додати йому за необхідності повноважень (інших, ніж передбачені положенням). Вважаємо, що відповідь на це питання має бути позитивною. Це може бути здійснено для забезпечення можливості вирішення оперативних питань на місцях, однак за умови, що відповідні повноваження на видання довіреностей головою АМПУ буде закріплено в Статуті АМПУ.

Інша проблема виявляється в тому, що призначення та з'ясування повноважень керівника адміністрації морського порту центральним органом виконавчої влади фактично робить керівника порту підпорядкованим двом суб'єктам: з одного боку, центральному органу виконавчої влади, а з іншого – Адміністрації морських портів України. Це може викликати певні конфлікти між останніми суб'єктами та не сприяти вирішенню проблем портового господарства.

Крім того, варто зазначити, що діяльність керівника морського порту на підставі положення, за відсутності довіреності, не дозволить йому видавати довіреності від імені адміністрації морського порту, оскільки остання не є юридичною особою (про необхідність вирішення цього питання вже сказано).

Наведене дозволяє вести мову про можливість організації ефективної системи передання необхідних повноважень від юридичної особи до філій. Водночас вважаємо, що така організація є занадто ускладненою та може завадити оперативному вирішенню поставлених завдань, у тому числі в портовому господарстві.

Також можна передбачити, що система «юридична особа (центр) → філії» фактично позбавляє філії будь-якої ініціативності, оскільки останні не мають жодних прав на результати своєї господарської діяльності. Дійсно, відповідно до ч. 3 ст. 95 ЦКУ філії наділяються майном юридичної особи, яка їх створила, однак це майно може будь-коли бути вилучене юридичною особою. Тим паче, що Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України» від 4 лютого 2005 р. № 2424-IV положення ст. 138 ГКУ про право оперативного використання майна структурними підрозділами господарських організацій було виключено; незважаючи на логічні висновки вчених [13], цей правовий режим досі залишається невизначеним. О. Загнітко справедливо вказує на необхідність законодавчого закріплення як норм-дефініцій правового режиму майна підрозділів, так і положень про

порядок наділення й обліку майна, захисту майнових прав у відносинах із третіми особами тощо [2, с. 225].

Таким чином, зазначена система управління портовим господарством, що пропонується ЗУ «Про морські порти України», є недосконалою.

Можна визначити найефективніші системи управління портовим господарством.

Першу систему можна умовно назвати «юридична особа (центр) → підпорядковані юридичні особи». Фактично така система існувала й до набуття чинності ЗУ «Про морські порти України». Роль «центру» виконує Міністерство інфраструктури України, яке діє на підставі Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого Указом Президента України від 12 травня 2011 р. № 581/2011. До господарських повноважень Міністерства інфраструктури України у сфері портового господарства можна віднести, зокрема, такі: затвердження порядку встановлення, сплати й використання, розміру зборів і плат за послуги, що надаються суднам у морських торговельних портах України; затвердження переліку морських портів, капітани яких мають право видавати посвідчення особи моряка; затвердження переліку морських торговельних портів, які здійснюють державну реєстрацію суден; затвердження положення про державну морську лоцманську службу; затвердження термінів і порядку зберігання вантажів у морських портах України до прийняття їх одержувачем; затвердження переліку морських портів (за винятком риболовних портів), відкритих для заходження іноземних суден; затвердження порядку діяльності підприємств та організацій усіх форм власності на території морського порту (за винятком риболовних портів); затвердження положення про капітана морського торговельного порту; затвердження положення про інспекцію державного портового нагляду тощо.

На місцях провадять господарську діяльність і виконують певні адміністративні функції морські порти України – державні підприємства, за якими майно закріплюється на праві господарського відання, що надає останнім самостійних прав на результати господарської діяльності та стимулює їх до господарських досягнень.

Іншою системою управління, яка могла б ефективно існувати у сфері портового господарства, можна назвати «господарське об'єднання → юридичні особи, що входять до складу господарського об'єднання». При цьому вважаємо, що таке господарське об'єднання мало б певні координаційні повноваження, залишаючи самостійність прийняття господарських рішень за юридичним особами, які здійснюють управління окремими портами.

Необхідно зазначити, що в нашій державі вже була спроба реалізації подібної моделі у вигляді державного концерну «Укрморпорт». Так, Постановою Кабінету Міністрів України від 12 червня 2007 р. № 814 було затверджено Статут державного концерну «Укрморпорт». До складу останнього входили, зокрема, усі 18 чинних державних морських торговельних портів. Колишній генеральний директор концерну «Укрморпорт» С. Клімов зазначав: «Той хаотичний розвиток морських портів, за яким ми наглядали останні роки, коли кожне з підприємств самостійно намагалось вирішити питання свого виживання або процвітання, не враховуючи інтереси всього господарства країни, уже показав свою неспроможність. Життя <...> поставило

питання про створення сильної інтегрованої структури, яка могла б здійснити загальне планування та координацію діяльності морських портів, концентрувати засоби для реалізації затратних, проте необхідних портам програм розвитку, яка могла б централізовано боротися за залучення в порти транзитних вантажопотоків, вирішувати проблеми взаємодії із залізницями тощо» [4]. Однак державний концерн «Укрморпорт» існував упродовж невеликого періоду. Через певні проблеми з його управлінням та кадрові зміни в Кабінеті Міністрів України, пов'язані з політикою, постановою Кабінету Міністрів України від 22 лютого 2008 р. № 71 було прийнято рішення про ліквідацію державного концерну «Укрморпорт».

Однак, на відміну від системи управління «юридична особа (центр) → філії», у другій запропонованій системі не виникає гострих суперечностей щодо основних правомочностей із використання майна та обмежень на розвиток можливостей для зловживань із довіреностями тощо.

Очевидно, що реформування не може вважатись самоціллю. Запровадження нових систем управління не має здійснюватись без належного обґрунтування питань, чому нова модель є кращою або гіршою за попередню. На жаль, у випадку з новим ЗУ «Про морські порти України» цього зроблено не було, що вимагає від законодавця пошуку нових шляхів оптимізації управління у сфері портового господарства та врахування допущених помилок.

Висновки. Таким чином, модель управління у сфері портового господарства, що пропонується ЗУ «Про морські порти України», потребує змін, які пояснюються складністю та негнучкістю системи «юридична особа (центр) → філії». Вважаємо, що найбільш оптимальне управління портовим господарством може забезпечуватись такими моделями управління: «юридична особа (центр) → підпорядковані юридичні особи» або «господарське об'єднання → юридичні особи, що входять до складу господарського об'єднання». Водночас визначення конкретних повноважень суб'єктів запропонованих моделей управління, зокрема й розгляд питання щодо співвідношення адміністративних і господарських повноважень у сфері портового господарства, потребує нових наукових господарсько-правових досліджень.

Література

1. Ашурков О. Филиалы предприятий: миф или фантом / О. Ашурков, Д. Дергунов // Закон і бізнес. – 2005. – № 22. – С. 10.
2. Господарське право : [підручник] / [О. Подцерковний, О. Квасніцька, А. Смітюх та ін.]; за ред. О. Подцерковного. – 2-ге вид., доп. і перероб. – Х. : Одиссей, 2011. – 640 с.
3. Кивалов С. Мы должны создать все условия, чтобы Одесский порт развивался / С. Кивалов [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://timer.od.ua/news/sergey_kivalov_mi_doljni_sozdat_vse_usloviya_chtobi_odesskiy_port_razvivalsya_505.html.
4. Климов С. Первые шаги концерна «Укрморпорт» / С. Климов // Порты Украины. – 2007. – № 6(68). – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://portsukraine.com/node/571>.
5. Крат В. Особенности правового регулирования филиал та представительств / В. Крат // Нотариат для вас. – 2010. – № 5. – С. 34–42.
6. Левчук Л. Права потребителей сократили на филиал / Л. Левчук // Юридическая практика. – 2005. – № 40. – С. 15.
7. Молотников А. Деятельность филиалов и представительств / А. Молотников // Законодательство и инвестиции [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.lin.ru/document.htm?id=1249703346338427706>.

8. Подцерковний О. Про недоліки централізації в управлінні портовим господарством та його роздержавлення / О. Подцерковний // Роль публичной собственности в обеспечении социально-экономического развития Украины : матер. Междунар. науч.-практ. конф. (г. Донецк, 18 сентября 2012 г.) / под ред. В. Мамутова. – Донецк : Юго-Восток, 2012. – С. 85–91.

9. Подцерковний О. Щодо недоліків позбавлення морських портів юридичної самостійності / О. Подцерковний // Правове життя сучасної України : матер. Міжнар. наук. конф. проф.-викл. складу (м. Одеса, 20–21 квітня 2012 р.) / відп. за випуск В. Дрьомін. – О. : Фенікс, 2012. – Т. 3. – С. 283–284.

10. «Нибулон» виступає против закона о морских портах [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://bin.ua/news/economics/aic/130332-nibulon-vystupaet-protiv-zakona-o-morskix-portax.html>.

11. Щербак І. Необхідність розвитку господарсько-правового регулювання статусу відокремлених підрозділів підприємств / І. Щербак // Підприємництво, господарство і право. – 2007. – № 2. – С. 13–16.

12. Щербак І. Правове регулювання господарських відносин за участю відокремлених підрозділів підприємств : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.04 «Господарське право, господарсько-процесуальне право» / І. Щербак ; Ін-т економіко-правових досліджень НАН України. – Донецьк, 2009. – 20 с.

13. Щербак І. Правовий режим майна відокремлених підрозділів господарських організацій / І. Щербак // Правничий часопис Донецького університету. – 2005. – № 1. – С. 33–37.

14. Щербина В. Хотіли як краще... а вийшло як завжди / В. Щербина, О. Ющик // Юридичний вісник України. – 2005. – № 45. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://yuricom.com/ua/legal_bulletin_of_Ukraine/archive/?aid=1059&jid=139.

Анотація

Драпайло Ю. З. Проблеми вдосконалення системи управління портовим господарством у світлі Закону України «Про морські порти України». – Стаття.

У статті розглядається система управління портовим господарством, передбачена положеннями Закону України «Про морські порти України», при цьому автор зупиняється на недоліках зазначеної системи управління. Обґрунтовується необхідність зміни системи управління портовим господарством, яку буде встановлено після набрання чинності Законом України «Про морські порти України». Надано власні пропозиції щодо побудови системи управління портовим господарством.

Ключові слова: морський порт, портове господарство, система управління, філія, юридична особа.

Аннотация

Драпайло Ю. З. Проблемы совершенствования системы управления портовым хозяйством сквозь призму Закона Украины «О морских портах Украины». – Статья.

В статье рассматривается система управления портовым хозяйством, которая предусматривается положениями Закона Украины «О морских портах Украины», при этом автор останавливается на недостатках указанной системы управления. Обосновывается необходимость изменения системы управления портовым хозяйством, которая будет установлена после вступления в силу Закона Украины «О морских портах Украины». Предоставляются собственные предложения относительно построения системы управления портовым хозяйством.

Ключевые слова: морской порт, портовое хозяйство, система управления, филиал, юридическое лицо.

Summary

Drapaylo Yu. Z. Problems of improving of management system in seaport sector in the light of Law of Ukraine “About the seaports of Ukraine”. – Article.

The management system in seaport sector which provided by Law of Ukraine “About the seaports of Ukraine” is examined in the article, furthermore the author dwells on the shortcomings of management system referred above. Necessity of changing of management system in seaport sector which will be established after entry Law of Ukraine “About the seaports of Ukraine” in force is grounded. Own propositions of management system in seaport sector are given.

Key words: seaport, seaport sector, management system, branch, legal person.