

юридичних фактів, котра включає такі елементи: 1) вчинення фізичною або юридичною особою дій, спрямованих на рятування здоров'я та життя фізичної особи; 2) виникнення у особи, яка вчиняла рятувальні дії, шкоди у зв'язку із вчиненням нею таких дій.

Таким чином, зобов'язання, які виникають у зв'язку із вчиненням дій, спрямованих на рятування здоров'я та життя фізичної особи, за своїми родовими ознаками належать до недоговірних зобов'язань, будучи елементом групи недоговірних зобов'язань, спрямованих на відвернення шкоди.

Разом із тим вони є самостійним видом недоговірних зобов'язань вітчизняного цивільного законодавства, відрізняючись від інших видів зазначених зобов'язань низкою істотних ознак сутнісного і формального характеру.

ЛІТЕРАТУРА

1. Цивільне право України: Підручник: У 2 кн. / О. В. Дзера (кер. авт. кол.), Д. В. Боброва, А. С. Довгерт та ін. ; За ред. О. В. Дзери, П. С. Кузнецової. – К.: Юрінком Інтер, 2002. – Т. 2. – С. 567-572.
2. Ставнеський П. Р., Харитонов Е. О. Обязательства из ведения дел без поручения и некоторые смежные обязательства в советском гражданском праве // Проблемы социалистической законопости. – Харьков: 1979. – Вып. 4. – С. 104-111.
3. Шапошников Д. Формування зобов'язань, що виникають у зв'язку з рятуванням майна іншої особи, в цивільному законодавстві // Актуальні проблеми держави і права. Збірник наук. праць. 2004. – Одеса: Юридична література. – Вип. 23. – С. 317-325.
4. Харитонов Е. О. Обязательства, возникающие из ведения дел без поручения, в советском гражданском праве. Автореферат дис. ... канд. юрид. наук – Харьков: 1980. – 26 с.
5. Зубар В. М. Зобов'язання, що виникають з ведення чужих справ без доручення. Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – К., 2001. – 18 с.
6. Лзімов Ч. Н. Здійснення самозахисту в цивільному праві // Вісник Академії правових наук України. – Х.: – 2001. – № 2 (25). – С. 137 – 139.
7. Антонюк О. І. Право учасників цивільних правовідносин на самозахист: Дис. ... канд. юрид. наук. – Харків, 2004. – С. 109-113.
8. Сидельников Р. Ознаки самозахисту цивільних прав // Вісник Академії правових наук України. – Х.: – 2004. – № 2 (37). – С. 216.
9. Русу С. Д. Демікти в цивільному праві України: Пам'ят. посіб. – Хмельницький: Вид-во ПАПВУ, 2001. – С. 12.
10. Харитонов Е. О., Саніахметова П. О. Цивільне право України – К.: Істина, 2003. – С. 71.

УДК 346.546.4(477):351.813.12

Г.А. Ульянова

АНТИМОНОПОЛЬНЫЙ КОНТРОЛЬ УКРАИНЫ ЗА СОБЛЮДЕНИЕМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА О ЗАЩИТЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОНКУРЕНЦИИ МОРСКИМИ ПОРТАМИ

Глобализация мировой экономики, высокие темпы ее развития привели к возрастанию значения морских перевозок. Эти процессы сопровождаются повышением роли морских портов как основных транспортных узлов. В настоящее вре-

мя в Украине идет процесс совершенствования форм и методов хозяйственной деятельности морских портов в целях повышения эффективности их работы, приведения в соответствие с мировой практикой процедуры оказания портовых услуг, внедрения конкурентных принципов во всех сферах их деятельности.

Контроль за соблюдением законодательства о защите экономической конкуренции морскими портами осуществляет Антимонопольный комитет Украины. В соответствии со ст. 7 Закона Украины "Об Антимонопольном комитете Украины" от 23. 11. 1993 г. с изменениями, внесенными Законом Украины "О внесении изменений в некоторые законы Украины по вопросам защиты экономической конкуренции" от 20. 11. 2003 г. [1], Антимонопольный комитет Украины наделяется следующими полномочиями в сфере осуществления контроля за соблюдением законодательства о защите экономической конкуренции: рассматривать заявления и дела о нарушении законодательства о защите экономической конкуренции; проводить проверки субъектов хозяйствования; проводить исследования рынков, определяя пределы товарного рынка, а также положение, в том числе монопольное (доминирующее) субъектов хозяйствования на этом рынке; выдавать обязательные для рассмотрения рекомендации по прекращению действий или бездействия, которые имеют признаки нарушений законодательства о защите экономической конкуренции.

Так, в Одесское территориальное отделение Антимонопольного комитета Украины с заявлением обратилась фирма "АН-ФА" по поводу принуждения экспедиторов Белгород-Днестровским морским торговым портом уплачивать взносы, которые не предусмотрены договором. Одесским территориальным отделением Антимонопольного комитета Украины было возбуждено дело против Белгород-Днестровского морского торгового порта. По результатам рассмотрения заявления административная коллегия Одесского территориального отделения Антимонопольного комитета Украины постановила:

1. признать, что в соответствии с п. 2 ст. 12 Закона Украины "О защите экономической конкуренции" порт занимает монопольное (доминирующее) положение на рынке перегрузки лесных грузов в Украине в 2004 году с процентной долей, которая превышает 35%;

2. признать, что действия порта, которые заключались в навязывании в одностороннем порядке дополнительных условий к действующим договорам по организации и выполнению операций по перевалке на экспорт лесных грузов с экспедиторами (грузовладельцами) относительно уплаты за услуги по перевалке реквизита и за выполнение внутрипортового экспедирования экспортных грузов (в том числе лесных грузов), часть которых порт не выполняет, являются нарушением законодательства о защите экономической конкуренции, которое квалифицируется по п. 1 ч. 2 ст. 13 Закона Украины "О защите экономической конкуренции" в виде установления таких цен или других условий приобретения или реализации товара, которые невозможно бы было установить при условии существования значительной конкуренции на рынке;

3. учитывая, что нарушение не привело к существенному ограничению конкуренции, не нанесло значительного ущерба отдельным лицам или обществу, пор-

том выполнены рекомендации, выданные Одесским территориальным отделением Антимонопольного комитета Украины, и осуществлены мероприятия для устранения последствий нарушения законодательства о защите экономической конкуренции, производство по делу № 44-01/2004 закрыть [2].

Кроме контрольных полномочий в сфере соблюдения законодательства о защите экономической конкуренции, Антимонопольный комитет Украины наделен полномочиями в сфере контроля за экономической концентрацией и согласованными действиями субъектов хозяйствования.

Так, в феврале 2003 г. Антимонопольный комитет Украины рассмотрел заявление о предоставлении разрешения Министерству транспорта на согласованные действия в виде создания государственного объединения “Укрморпорт” в составе 19 морских портов и 3 других предприятий. Предмет деятельности ГО “Укрморпорт” предусматривает, в частности, координацию работы предприятий по привлечению дополнительных грузопотоков в порты, эффективное использование единого фонда, созданного участниками объединения.

По выводам Комитета, сделанным в процессе рассмотрения заявления, создание ГО “Укрморпорт” направлено на обеспечение эффективного функционирования морских портов в экономике Украины, повышение конкурентоспособности украинских портов на международном рынке перегрузочных работ по сравнению с портами других стран, которые имеют выход к Черному и Азовскому морям, при незначительном ограничении конкуренции на общегосударственном рынке [3, 69].

Таким образом, можно сделать вывод о том, что монопольное (доминирующее) положение морских портов на отдельных рынках, оказание портами услуг на рынках, которые являются естественными монополиями, а также на смежных рынках в условиях несовершенного регулирования приводят к нарушениям законодательства о защите экономической конкуренции и обуславливают особенно пристальное внимание к их работе со стороны органов Антимонопольного комитета Украины.

ЛИТЕРАТУРА

1. Про внесення змін до деяких законів України з питань захисту економічної конкуренції: Закон України від 20. 11. 2003 р. // Офіційний вісник України. – 2003. – № 52. – Ст. 2735.
2. Дело № 44-01/2004. Архив Одесского областного территориального отделения Антимонопольного комитета Украины.
3. Ляшенко Л. Заптитить економічну конкуренцію // Порты Украины. – 2004. – № 2.- С. 68-69.

УДК 349.3:369.5:656.6-057.2

Л.І. Харитонова

ПЕНСІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОБІТНИКІВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ

Запровадження такого виду соціального забезпечення як пенсії за вислугу років для робітників водного транспорту, головним чином пояснюється специфікою їхньої роботи, професії чи посади, які пов'язані з підвищеними фізичними