



HAL
open science

Anatoliy Kostruba

► **To cite this version:**

Anatoliy Kostruba. . Journal of the National Academy
of Legal Sciences of Ukraine, 2002, 29 (2), pp.196-204. hal-02478619

HAL Id: hal-02478619

<https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02478619>

Submitted on 14 Feb 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

ВІСНИК

АКАДЕМІЇ ПРАВОВИХ НАУК УКРАЇНИ

№ 2 (29)

Заснований у 1993 році



Харків^Н
2002

Зареєстрований Міністерством України у справах преси та інформації (свідectво про державну реєстрацію друкованого засобу масової інформації. Сер. КВ № 1254, 17.02.95 р.)

Засновник — Президія Академії правових наук України

Видавець — Академія правових наук України

Редакційна колегія: *В. Я. Тацій* (головний редактор), *М. В. Цвік* (заступник головного редактора), *Л. К. Воронова*, *Ю. М. Грошевий*, *І. М. Даньшин*, *В. В. Комаров*, *В. О. Коновалова*, *В. В. Копейчиков*, *В. В. Луць*, *В. К. Мамутов*, *М. І. Панов*, *О. В. Петришин*, *О. А. Підпригора*, *М. Я. Сегай*, *М. М. Сібільов*, *В. Ф. Сіренко*, *В. В. Сташис*, *В. П. Тихий*, *Ю. М. Тодика*, *Ю. С. Шемшученко*.

Адреса редакційної колегії: 61002 Харків, вул. Миросицька, 29, Академія правових наук України, тел. 43-40-37.

з точки зору Суду, була б неможливою. Наприклад, у справі «Гронсбі проти Греції» Суд вказує на те, що одним з аспектів «права на суд» (ст. 6 Конвенції) є право на доступ до суду. Однак, вважає Суд, «це право було б ілюзорним, якби правова система Договірної держави допускала, щоб остаточне судові рішення, яке має обов'язкову силу, не виконувалося на шкоду одній із сторін»¹. Отже, Суд знаходить у ст. 6 Конвенції нове право — право на виконання судового рішення.

Вважаємо при цьому той аргумент, що романо-германська правова система України не дозволяє у своїх межах використовувати судовий прецедент як джерело права, безпідставним. Суд не творить свідомо прецедентів — свої рішення він вважає виключно тлумаченням Конвенції і, більш того, відмовляється визнавати їх розширеним тлумаченням, як би це здавалося очевидним безсторонньому спостерігачу². Таким чином, робота Суду з тлумачення Конвенції є по суті тією ж самою, що виконував Верховний Суд України і виконує Конституційний Суд України стосовно українського законодавства. Тому національні українські суди повинні розглядати прецеденти Європейського суду, звісно, не всі, а, наприклад, ті, що будуть офіційно перелічені Верховним Судом України, як своєрідні керівні постанови Пленуму Верховного Суду при використанні Конвенції згідно зі ст. 9 Конституції України як частини національного законодавства.

Надійшла до редколегії 05.01.02

А. Коструба, аспірант НЮА України

Виникнення та розвиток коносаменту як товаророзпорядчого цінного папера

Виникнення коносаменту пов'язане із значними змінами у формуванні та ускладненні господарських відносин. Він являє

¹ Eur. Court HR, *Hornsby v. Greece* judgement of March 1997/ Reports of Judgements and Decisions 1997-II (переклад за: Практика Європейського суду з прав людини. Рішення. Коментарі. — 1999. — № 3. — С. 148).

² Див., напр.: *Дело Кениг против ФРГ // Европейский Суд по правам человека. Избранные решения.* — В 2 т. — Т. 1. — М., 2000. — С 152 (п. 90).

собою документ, який засвідчує наявність угоди сторін про перевезення вантажу, обов'язок перевізника передати його уповноваженій на те особі та право розпоряджатися товаром протягом усього строку перевезення. Однак така правова конструкція коносаменту формується поступово. На початковому етапі свого розвитку цей документ засвідчував тільки наявність відносин між сторонами договору про перевезення вантажу. Така характерна риса коносаменту виявляється вже наприкінці середніх віків. Першими на цьому шляху були здійснення перевезення вантажу без супроводження його власником та потреба внаслідок цього гарантувати прийняття перевізником відповідних зобов'язань щодо перевезення вантажу. Ця правова мета була досягнута за допомогою розписки, датованої ще 1248 р., якою встановлювався обов'язок особи, що підписала її, перевезти на власному судні зазначений в документі товар і передати його одержувачу¹.

Поява цієї правової конструкції була обумовлена ускладненням економічних зв'язків при організації морських перевезень. Наслідком цього стала неможливість капітана судна повністю підкорятися розпорядженням одного чи декількох відправників у питаннях тривалості зупинок, зміни напрямку руху, що поступово робило присутність відправників зайвою².

В законах багатьох середньовічних країн містилися норми, які зобов'язували власника судна мати писаря. В обов'язки останнього входили складання переліку (реєстру) прийнятого на судно вантажу і видача розписок про його прийняття³. Правила складання та видачі цих документів, поступово, із закріпленням їх у відповідних нормативних актах, набули характеру норм права. Таким чином, у національному законодавстві багатьох країн з розвинутим мореплаванням та торгівлею було сформовано нову правову спільність — інститут виписок з реєстру. Цей інститут являв собою сукупність правових норм, які регулювали порядок їх складання та видачі. Основне юридичне значення виписки з реєстру полягало у підтвердженні існування домовленості між відправником та перевізником про прийняття вантажу до перевезення. Цей документ містив у собі одностороннє

¹ Див.: *Кокін А. С.* Коносамент: правовые аспекты. — М., 1987.

² Див.: *Шершеневич Г. Ф.* Курс торгового права. — Изд. Бр. Башмаковых. — СПб., 1909. — Т. 3. — С. 183.

³ Див.: *Кокін А. С.* Коносамент: правовые аспекты. — М., 1987.

зобов'язання повернути певне майно чи майнові права, зазначені у ньому, і в цьому мав схожість з відомим ще з середньовіччя векселем.

Удосконалення писаного права приводить до стрімкого розвитку морського торговельного законодавства. В 1681 р. у Франції був прийнятий *Ordonnance de la mare*. У Німеччині в 1861 р. приймається Загальногерманський торговельний кодекс, в якому нормам про коносамент присвячена п'ята книга¹. Згідно з цими нормами коносамент стає основним документом, за допомогою якого здійснюється документарне оформлення перевезень товару морем. Він підтверджує право власності на вантаж власника коносаменту. На його підставі в разі потреби могли бути заявлені претензії в зв'язку з перевезенням вантажу.

У Російській імперії стрімкий розвиток морської справи, зокрема торговельного мореплавства, був пов'язаний з царюванням Петра I. Одним з перших нормативно-правових актів, прийнятих при ньому, є Статут про Еверси 1720 р., де зазначалось, що товароперевізники повинні передавати розписки власникам вантажу про прийняття його до перевезення як посвідчення факту існування договірних відносин з морського перевезення вантажів. Подальший розвиток це положення одержало в Статуті про купецьке водоплавство Російської імперії 1781 р. Відповідно до встановлених у ньому норм власнику вантажу при його перевезенні видається документ, який посвідчує право особи на прийняття цього вантажу. При цьому в Статуті вперше зазначається, що цих документів може бути два або три².

У Митному статуті Російської імперії 1903 р. містилось легальне визначення коносаменту як документа, що видається на підтвердження одержаного вантажу при морському перевезенні. Коносамент за статутом 1903 р. повинен був мати такі реквізити: 1) назву судна, ініціали відправника вантажу і капітана судна; 2) місце вантаження і порт призначення; 3) позначення товару торговим найменуванням; 4) кількість кожного позначення товару³.

¹ Див.: *Общегерманское Торговое Уложение 1861 г.* / Пер. с нем. Л. Л. Брейтфусь. — СПб., 1889. — Ст. 644.

² Див.: *Полное Собрание Законодательства Российской Империи с 1649 г.* — СПб., 1830. — Т. 22.

³ Див.: *Свод Законов Российской Империи.* — М., 1910.

За своєю юридичною природою коносамент є одностороннім зобов'язанням капітана видати вантаж певної якості і кількості. Цей акт надає право утримувачу документа вимагати того, що визначено в ньому, а також право розпоряджатися вантажем шляхом передачі документа іншій особі.

До кінця XIX ст. положення про коносамент формуються в законодавстві багатьох країн Європи (ст. 643 Германського торгового кодексу, ст. 555 Італійського торгового кодексу; ст. 538 Французького торгового кодексу тощо).

Порівнюючи положення статей торгових кодексів деяких західних країн, слід зауважити таке. У Германському торговому кодексі 1864 р. міститься більш детальне, ніж у французькому, визначення коносаменту, тому що у ньому висвітлюється його правова природа. Відповідно до положень ст. 643 Германського торгового кодексу за договором морського перевезення права фрахтувальника на власника вантажу не перекладаються. Коносамент встановлює тільки такі правовідносини, які виникли між перевізником і одержувачем вантажу. Умови фрахтового договору, які не внесені до коносаменту, не дійсні відносно одержувача, якщо в коносаменті не зроблено застереження про це. Договір морського перевезення вантажу за коносаментом укладається на користь третьої особи — одержувача вантажу¹.

Ускладнення господарських відносин у торгівлі призвело до подальшої уніфікації засобів передачі товарів. Так, прискоренню обігу товарної і грошової маси сприяло поступове абстрагування зобов'язання від кола первісних учасників, що втілюється в окремому документі².

У цьому разі законодавець звертається до юридичної фікції — явища, відомого ще римському праву³.

Здійснюється черговий крок на шляху створення форм, абстрактно пристосованих до опосередкування торговельного обігу. Коносамент нібито являє собою вантаж, який знаходиться на судні, служить його символом, є зовнішнім виразом юридичної фікції. Коносамент почав використовуватися в обігу як титульний документ, який представляє товар. Папір стає носієм

¹ Див.: Свод Законов Российской Империи. — М., 1910.

² Див.: Гинзбург С. М. Из истории бумаг на предъявителя // Вестник Права. — М., 1899. — № 7. — С. 130.

³ Див.: Дождев Д. В. Римское частное право. — М., 1997. — С. 190.

права, право матеріалізується у папері. Цінність об'єкта визначається у цьому разі не фізичними, а правовими властивостями. Хто мав право на документ, той міг розпоряджатися ним з метою здійснення прав, що випливали з його змісту. Інакше кажучи, коносамент стає цінним папером. Поєднавши долю права з долею документа, правопорядок досяг мобільності правовідносин. Моментом закінчення формування коносаменту, як вважають дослідники, стає кінець XIX ст. Подальший його розвиток відбувався щодо окремих функцій, форми та змісту, а також встановлення більш суворої відповідальності власників суден. Одночасно відбувається уніфікація норм міжнародного морського права¹.

Вирішення проблеми відповідальності перевізників перед відправниками здійснювалось за допомогою створення міжнародної типової моделі коносаменту, яка повинна була добровільно використовуватися сторонами. Створюються типові форми коносаментів, у цілому для насипних та звалених вантажів (наприклад, коносаменти англійських власників суден (1890 р.) для перевезення зерна по Чорному та Азовському морях і р. Дунаю, перевезення вугілля та лісу (1898 р.), перевезення горіхів, руди (1901 р.) тощо².

В 1882 р. у Ліверпулі приймають узгоджену форму коносаменту, де вперше було введено поняття «належне піклування». Сенс цього зобов'язання полягав у тому, щоб забезпечити морехідність судна, наявність належного екіпажу, обладнання або пристосувати та привести трюм, рефрижераторні і холодильні приміщення та інші частини судна, в яких перевозять вантаж, у належний для здійснення перевезень стан. Також встановлювалась межа відповідальності власників суден у сумі 100 фунтів за вантажне місце. Ця форма в свою чергу стала основою для підготовки Гамбурзьких правил 1885 р.

Після Першої світової війни у США та деяких європейських країнах були прийняті національні закони про коносаментні перевезення. Ними було встановлено низку норм, якими заборонялось виключати відповідальність власників суден.

Першою на цьому шляху була Англія. Під час війни 1914–1918 рр. зі сторони її домініонів були заявлені вимоги уніфіку-

¹ Див.: Кейлін А. Д. Советское морское право. – М., 1954. – С. 22.

² Див.: Там само.

вати морське право імперії. Насправді, домініони, що вступили в міжнародні торгові відносини в основному як господарі вантажів, вимагали припинення практики, через яку перевізник вантажу складав з себе відповідальність за вантаж. Це здійснювалось включенням до тексту документа відповідного застереження. Як зазначає А. Зорін, «у разі внесення зазначеного застереження у текст коносаменту власники англійських суден будуть поставлені в гірші умови, ніж власники суден інших країн, щодо відповідальності перевізника вантажу за його зберігання»¹. Згодом заборона внесення цих застережень була закріплена у Гаазьких правилах про коносаментні перевезення в 1921 р. Однак вони діяли у частині, що не суперечила законодавству країн, які були приєднані до них. Остаточо це питання могло бути вирішено прийняттям міжнародної конвенції. Як результат цього в 1924 р. у Брюсселі на п'ятій дипломатичній конференції з морського права було підписано Брюссельську конвенцію щодо уніфікації деяких правил про коносамент, яка відтворювала з невеликими змінами Гаазькі правила 1921 р.²

Брюссельська конвенція містить у собі норми, що передбачають обмеження відповідальності перевізника за неналежне виконання своїх зобов'язань за договором перевезення та встановлення розміру відповідальності перевізника вантажу в сумі 100 франків за кожне вантажне місце. Одержавши вантаж і прийнявши зазначену суму, перевізник повинен був за вимогою відправника видати коносамент. У ньому мали міститися такі реквізити: 1) позначки ідентифікації вантажу; 2) кількість місць або предметів, вага; 3) зовнішній вигляд і стан вантажу.

Але ні перевізник, ні його агент не зобов'язані вказувати в коносаменті марки, кількість місць, кількість або вагу вантажу в разі, якщо вони мають серйозну підставу підозрювати неточну відповідність прийнятого ними вантажу умовам договору морського перевезення.

Після цього в Англії у 1924 р. було прийнято закон про перевезення за коносаментом (The Carriage of Goods by Sea Act).

¹ Зорин А. С. Международная унификация правовых норм, регулирующих коносаментные перевозки // Торговое мореплавание и морское право. — М., 1972. — № 6. — С. 12.

² Див.: Там само.

Згодом аналогічні закони було прийнято у цілому ряді країн: Голландії в 1926 р., Бельгії в 1928 р., США в 1936 р. і Франції в 1936 р. У скандинавських країнах закон про морське перевезення за коносаментом було прийнято в 1936 р. У 1968 р. набрав чинності Брюссельський протокол про внесення змін до Брюссельської конвенції щодо уніфікації деяких правил про коносамент 1924 р. Він поширив сферу застосування Брюссельської конвенції, підвищив розмір відповідальності перевізника до 10000 франків за місце вантажу, або 30 франків за 1 кг вантажу. Зміст усіх змін полягав у подальшому зміцненні обігоздатності коносаменту, захисті інтересів третіх добросовісних осіб — одержувачів коносаменту, регламентації розміру відповідальності перевізника. Аналогічні положення містяться і в Конвенції ООН про морське перевезення вантажів 1978 р. Це свідчить про те, що для сучасного коносаменту характерний певний ступінь одноманітності стосовно відповідальності морських перевізників, які видають такий документ¹.

Після жовтневого перевороту 1917 р. перед новою владою постала серйозна проблема перебудови всієї системи державного управління та народного господарства. Зрозуміло, що перші законодавчі акти радянської держави стосувалися тих основних галузей народного господарства, де відбувалося найбільш гостре зіткнення інтересів старого та нового ладу. Після утворення СРСР розвиток морського торгового законодавства входить у подальшу фазу свого розвитку. В період 1924—1927 рр. система законодавства поповнюється низкою нормативних актів про морське перевезення вантажів. Це перш за все такі нормативно-правові акти, як Положення про морське перевезення вантажів, затверджене ЦВК РНК СРСР 28 травня 1926 р., постанова РНК СРСР від 27 вересня 1927 р. «Про реєстрацію договорів чертепартії і коносаментів». Так, згідно з нормами цих актів коносамент являє собою договір морського перевезення вантажу. Функціями товаророзпорядчого цінного папера він наділяється тільки у зовнішньоекономічній діяльності.

Паралельно йде процес кодифікації морського права. В 1929 р. постановою ЦВК і РНК СРСР затверджується Кодекс торгового мореплавства СРСР (КТМ СРСР). У ньому встановлювалися положення про коносамент, при складанні яких були

¹ Див.: Кейлін А. Д. Советское морское право. — М., 1954. — С. 22.

прийняті до уваги положення Брюссельської конвенції 1926 р., яка не була ратифікована СРСР. У КТМ СРСР, як і в більш пізньому КТМ СРСР, затвердженому наказом Президії СРСР від 17 вересня 1968 р., коносамент є основним документом, який визначає правовідносини сторін за договором. Ця норма в подальшому була змінена в КТМ України, прийнятому 9 грудня 1994 р., де зазначалось, що коносамент не є основним документом, який визначає правовідносини сторін з приводу морського перевезення вантажів, а є доказом наявності договору і приймання вантажу (статті 134, 137). Що стосується взаємовідносин сторін, то вони будуються на підставі договору морського перевезення вантажу (ст. 133 КТМ України).

Аналіз зазначених статей Кодексу торговельного мореплавства СРСР 1929 р. та 1968 р. свідчить про обмеження використання коносаменту як цінного паперу в СРСР принципами планової економіки. Коносамент циркулював у цивільному обороті як цінний папір тільки у зовнішньоекономічній діяльності СРСР як суб'єкта міжнародного приватного права з іншими державами та іноземними юридичними особами. З цього приводу можна зауважити, що коносамент не відразу набув того правового значення, яке він має зараз у національній правовій системі.

Висновки

У своєму розвитку коносамент пройшов декілька послідовних етапів, які характеризують важливість цих відносин для економіки будь-якої країни. Так, якщо раніше коносамент був пов'язаний з договором морського перевезення і являв собою товаророзпорядчий документ тільки у зовнішньоекономічній діяльності, то зараз він має характер документа, що свідчить про наявність певного товару у вільному продажу. За допомогою коносаменту можливе не тільки здійснення операцій з перевезення вантажу, а також його реалізація через біржову торгівлю, одержання кредитної позики та здійснення застави.

Генезис коносаменту як одного із різновидів цінних паперів, гадаємо, мав істотний вплив на формування сучасних поглядів на їх правову природу. Спроби дослідників створити науково обґрунтовану теорію цінних паперів призвели до появи нової юридичної концепції. Основною її рисою є зміщення акценту з поняття «правоволодіння» до поняття «володіння титу-

лом»¹. Ця концепція призвела до появи теорій безтілесного майна, майна в боргових вимогах тощо. Їх загальний напрям зводиться до головної ідеї: теоретично обґрунтувати використання нового об'єкта речевих прав, змістом якого є різноманітні зобов'язальні права майнового змісту. «... Щоб створити майно, — зазначає Р. Саватьє, — не має необхідності в існуванні реальної «речі», достатньо абстракції, яка не має конкретного об'єкта»².

Зараз подальший розвиток морського приватного права вимагає вдосконалення правових форм регулювання відносин між сторонами. Це призвело до появи нових видів коносаменту в світовій практиці. У багатьох західних країнах використовується бездокументарна форма коносаменту³. Встановлення нових видів коносаменту в національному законодавстві сприяло б спрощенню здійснення не тільки операцій з морського перевезення вантажів, а й біржової торгівлі товарами, розвитку економіки України в цілому. Все це підтверджує необхідність перегляду в національному законодавстві самого поняття коносаменту, розширення його функціонального призначення та видів.

Наведене свідчить про необхідність проведення комплексного теоретичного дослідження коносаменту як об'єкта цивільних правовідносин з метою визначення його правової природи. Це сприятиме розробці деяких пропозицій щодо вдосконалення правового регулювання відносин у сфері видачі та обігу коносаментів.

Надійшла до редколегії 15.02.02

Л. Оплачко, аспірант Інституту
приватного права
і підприємництва АПрН України

Застава як спосіб забезпечення кредитного договору

Заставне право є одним з найстаріших інститутів приватного (цивільного) права, без уважного вивчення якого неможли-

¹ Див.: Коносаменты. Доклад секретариата ЮНКТАД. Doc. TD/B/C.4/ISL/6 от 14.12.1970. — П. 23.

² Саватьє Р. Теория обязательств. — М., 1972. — С. 89.

³ Див.: Blackstone's Statutes on commercial and consumer law. Edit by F. D. Rose. — Glasgow, 1997. — P. 485.

ЗМІСТ

ЗАГАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ДЕРЖАВИ І ПРАВА

<i>Харитонов Є., Харитонova О.</i> Європейські правові системи: проблеми класифікації	3
<i>Рабінович П., Гришук О.</i> Гідність людини як фундамент її природного права на компенсацію моральної шкоди	14
<i>Пересунько С., Швець М., Хруцький В.</i> Автоматизована система порівняльного аналізу законодавства України та інших держав (короткий опис проекту)	23

ПРОБЛЕМИ КОНСТИТУЦІЙНОГО ТА АДМІНІСТРАТИВНОГО ПРАВА

<i>Колісник В.</i> Про визначення поняття правового статусу національних меншин та його головних елементів	28
<i>Копиленко О.</i> Готовність чи безпорадність (чи здатне українське законодавство розв'язувати гострі проблеми АР Крим)	35
<i>Крупчан О.</i> Компетенція центральних органів виконавчої влади	47
<i>Авер'янов В.</i> Інститут державних секретарів міністерств як новела у реформуванні виконавчої влади в Україні	59

ПИТАННЯ ІСТОРІЇ ДЕРЖАВИ І ПРАВА

<i>Кульчицький В., Мікула О.</i> Органи самоврядування в Галичині за часів австрійського панування	72
--	----

ПИТАННЯ ЦИВІЛЬНОГО ПРАВА І ПРОЦЕСУ

<i>Борисова В.</i> До проблем створення юридичних осіб	79
<i>Пучковська І.</i> Проблеми розвитку іпотеки в Україні	88
<i>Денисова Р.</i> Інтернет і авторське право: актуальні проблеми правового регулювання	94
<i>Тертишніков В.</i> Деякі питання вдосконалення загальної частини проекту Цивільного процесуального кодексу України	101

ПИТАННЯ ФІНАНСОВОГО ПРАВА

<i>Кучерявенко М.</i> Правове регулювання податкового контролю	107
--	-----

ПРАВО І ЕКОЛОГІЯ

<i>Орлов М.</i> Проблеми захисту природних прав людини і юридичних осіб у сфері екології	114
--	-----

ПРОБЛЕМИ ФІЛОСОФІЇ І ЛОГІКИ ПРАВА

<i>Максимов С.</i> Структура правової реальності: феноменологічний аналіз	125
---	-----

<i>Титов В.</i> Судова логіка в контексті гіпотези правового поля у Фелікса Коена	133
ПРОБЛЕМИ БОРотьБИ ЗІ ЗЛОЧИННІСТЮ	
<i>Дудоров О.</i> Порухнення законодавства про бюджетну систему України: проблеми кваліфікації злочину	145
<i>Зеленецький В.</i> Поняття і природа дослідчого кримінального процесу ...	157
ПРОБЛЕМИ КРИМІНАЛІСТИКИ І СУДОВОЇ ЕКСПЕРТИЗИ	
<i>Журавель В.</i> Науковий пошук у криміналістиці: засоби та шляхи здійснення	166
<i>Шевчук В.</i> Криміналістична профілактика злочинів та її роль у побудові методики розслідування: дискусійні проблеми	173
<i>Синчук В.</i> Типові слідчі ситуації в методиці розслідування вбивств	181
НА ПОЧАТКУ ТВОРЧОГО ШЛЯХУ	
<i>Ліщина І.</i> Міжнародне право прав людини і його вплив на національний правопорядок України	186
<i>Коструба А.</i> Виникнення та розвиток коносаменту як товаророзпорядчого цінного папера	196
<i>Опlachко Л.</i> Застава як спосіб забезпечення кредитного договору	204
РЕЦЕНЗІЇ	
Українська державотворча спадщина — без білих і чорних плям (<i>О. Копиленко</i>)	213
Перше теоретичне дослідження кримінально-процесуальних правовідносин (<i>О. Михайленко, Д. Письменний</i>)	217
НАУКОВЕ ЖИТТЯ	
Науково-практична конференція «Актуальні проблеми цивільного права на сучасному етапі розвитку України», присвячена 80-річчю від дня народження В. Маслова (<i>В. Борисова, В. Крижна</i>)	223
Міжнародна науково-практична конференція «Питання застосування нового Кримінального кодексу України» (<i>В. Борисов, Я. Кураш, І. Христич</i>)	228
Конкурс на присудження Премії імені Ярослава Мудрого	238
НАШІ ЮВІЛЯРИ	
Геннадій Олександрович Мурашин	241
Наталія Рафаелівна Малишева	244
Пам'яті Володимира Володимировича Копейчикова	247

Збірник наукових праць

Вісник
Академії правових наук
України

№ 2 (29)

Відповідальний за випуск
А. М. Кумака

Редактор *К. Гулцій*
Коректор *О. Верховень*
Комп'ютерна верстка
і дизайн *В. Зеленька*

Підписано до друку з оригінал-макета 12.06.02.
Формат 60x84 1/16. Папір офсетний. Гарнітура Newton.
Ум. друк. арк. 14,2. Обл.-вид. арк. 13. Вид. № 126.
Тираж 500 прим. Ціна договірна. Зам. 95

Видавництво «Право» Академії правових наук України
Україна 61002 Харків, вул. Мироносицька, 29
(Свідоцтво серії ДК № 559 від 09.08.2001)

Друкарня ПВПП «Слово»
Україна 61024 Харків, вул. Лермонтовська, 27