

УДК 347.797:368.23

О. С. Адамова

ДОГОВІР БОДМЕРЕЇ ТА «СІРІ СХЕМИ» ЯК ПЕРЕДУМОВИ ВИНИКНЕННЯ МОРСЬКОГО СТРАХУВАННЯ

Вчені єдині в розумінні, що початковий механізм виникнення морського страхування в якості самостійного договору будувався на договорі морської позики — бодмереї, що втілювало в себе фінансові гарантії дорогого та сполученого із багатьма небезпеками морських перевезень. Найдавніша форма позики виникла в практиці морської торгівлі й була добре відома античним грецьким джерелам IV до н.е. [1, с. 500–501], та пізніше була рецепійована римським правом під найменуванням *foenus nauticum*.

Історичний досвід використання договору бодмереї та подальшого уникання заборони на стягування відсотків за цим договором за допомогою так званих «сірих схем» є цікавим та повчальним для розуміння історії формування морського страхування як самостійного інституту.

Загалом питаннями становлення і розвитку страхування взагалі та морського страхування зокрема в різні часи займалися такі вчені, як А. І. Віцин, Д. В. Дождьов, С. Л. Єфимов, Н. С. Ковалевська, М. А. Ковалевський, В. К. Райхер, Д. В. Савкін, І. І. Степанов та інші.

Дослідженню так званих «сірих схем» приділили увагу в своїх працях Г. В. Васильєв, І. Д. Мартисевич, П. Н. Мілюков, О. І. Чистяков, С. А. Шигільчева та ряд інших вітчизняних науковців.

Але проблеми розвитку договору бодмереї та так званих «сірих схем», які безпосередньо сприяли виникненню та подальшому розвитку морського страхування, не були предметом спеціального дослідження.

Зважаючи на те, що договір бодмереї та так звані «сірі схеми» ніхто спеціально не вивчав, мета пропонованої статті — аналіз становлення та розвитку договору позики античних часів — бодмереї — до кінця XIX ст. н.е.

Для досягнення поставленої мети є необхідним розв'язання таких завдань:

— дослідження договору бодмереї — договору позики, який містив в собі деякі елементи морського страхування;

— законів про заборону стягування відсотків з капіталу, і, як наслідок, застосування різних «некласичних» форм страхування — так званих «сірих схем», які певною мірою сприяли морському страхуванню.

Після рецепції римського права *foenus nauticum* стала засадою для бодмереї — договору позики. Бодмерея представляла собою кредитну операцію, коли кредитор ніс ризик випадкової загибелі речі й міг вчинити позов тільки після повернення корабля боржника в порт, але при цьому договір передбачав нарахування відсотків (*foenus*), і використовувалася для забезпечення перевезень морем різноманітних вантажів. Вважалося, що на отримані в позику кошти боржник-купець зможе здійснити за морем торгову операцію й поділить дохід із кредитором. Контрактний ризик (*periculum*) переходив до кредитора з моменту, коли корабель повинен вийти в море, й лежав на ньому, поки боржник не впадав у прострочення (D. 22,2,3; Pap. D. 22,2,4 pr) [2, с. 213].

Вимоги кредитора захищались за допомогою спеціального позову — *actio pecunia traiecticia* (D. 15, 1, 3, 8), введеного, очевидно, претором peregriniv. Поряд з цим зазвичай (як свідчить Лабейон, — Labeo D. 22, 2, 9) укладався *stipulatio poenae*, який забезпечував кредитора на випадок загибелі речі з вини боржника. В зв'язку із цією стимуляцією *pecunia traiecticia* обговорювалось в працях *prudentes*, які вірогідно, не вважали цей договір позикою.

Вважається, що морська позика одночасно містила в собі деякі елементи морського страхування.

Зміст конкретної форми морської позики, закріпленої в письмовій формі кредитного договору його учасників, містився в тому, що обов'язок повернення раніше виданої грошової позики та процентів, належних кредитору, цілком залежав від успішності результату морського перевезення. Кредитор давав судновласнику необхідну для організації плавання грошову суму за умови, що при сприятливому результаті ця сума повертається із сплатою передбаченого відсотка (від 15 до 50 % від обумовленої суми). Якщо морська операція зазнавала невдачі, тобто морське судно гинуло в морській стихії, зникало безвісти або було захоплене піратами із наступним розкраданням всього, що знаходилося на борту судна, то судновласник (або інша особа — вигодонабувач), якому раніше була надана морська позика, звільнявся від обов'язку повернути грошову позику та суму належних процентів. Інакше кажучи, кредитний договір, спираючись на правові норми звичаю, який склався в морській торгівлі (звичаєве право, звичаї морської торгівлі), набував риси елементів імовірнісного характеру. По суті тут чітко прослідковуються ознаки грошового парі. Належні кредитору за морською позикою проценти по виданій позиці одночасно були й платою за ризик, пов'язаний із здійсненням морського перевезення. Учасники кредитного договору також ставали сторонами встановлюваного страхового правовідно-

шення: кредитор за морською позикою (спочатку міняла-лихвар) — морським страховиком, а позичальник (судновласник) — морським страхувальником.

Морська позика підрозділялась на *bottomry*, тобто грошову позичку під заставу знярядженого в плавання судна, та на *respondentia*, тобто грошову позичку під заставу вантажу, прийнятого до морського перевезення. І в першому, й в другому випадку до кредитора переходили тільки права застави, тому що судно та вантаж, що перевозився на його борту, відправлялись в завжди небезпечне й ризиковане плавання. Економічний інтерес кредитора до бодмереї містився в процентах за позикою.

Слід зазначити, що через алеаторний характер позички та надання її лихварями, можна пояснити те, що першим з відомих в історії актів законодавства у сфері комерційного страхування був закон республіки Генуї від 8 травня 1366 року про заборону страхового договору як такого, що переслідував «баришницькі цілі» [3, с. 111]. Відзначимо, що згадана заборона страхового договору проіснувала досить недовго. Він був скасований 21 жовтня 1369 року декретом дожа Генуї — Габрієля Адорно. Декрет визнавав морське страхування «вельми корисним».

Істориками страхування визнається, що успіху морського страхування неабиякою мірою сприяла наявність заснованих на канонічному праві законів про заборону стягування відсотків з капіталу, і, як наслідок, застосування різних «некласичних» форм страхування — так званих «сірих схем» [4, с. 211].

Стимулом для розвитку останніх форм служило те, що укладення договорів страхування дозволяло успішно обходити різні заборони — наприклад, заборону на стягування відсотків по позиках або заборону на зайняття торгівлею. Остання заборона достатньо тривалий час діяла в Західній Європі відносно вищого та найбільш економічно забезпеченого стану — дворян, що, природно, гальмувало розвиток підприємництва.

Найпростішою й стародавнішою «квазістраховою» сірою схемою по обходу заборони на стягування підвищених відсотків за допомогою механізму, в деяких своїх аспектах близького до страхування, й була бодмерейна позика (морська позика) [3, с. 112—113].

Як впливає із змісту даної схеми, вона сполучає в собі наступні три види економічних відносин [5, с. 5—6]:

- 1) позикові відносини,
- 2) відносини товариства,
- 3) відносини, об'єктом яких є передача ризику по речі.

Зважаючи на наявність відносин товариства ця схема економічно опосередкує участь позичальника в прибутках судновласника і, таким чином, дозволяє обійти, окрім заборони на стягування підвищених відсотків, також і заборону на зайняття торгівлею.

Проте вже в XIII сторіччі церква усвідомила, що бодмерейна позика є у багатьох випадках засобом для обходу її заборони на стягування

відсотків. В результаті цього в 1234 році папа Григорій IX визнав стягування премії в бодмерейній позиції порушенням церковної заборони на лихварство [5, с. 6].

Але комерсанти, стимульовані крайньою необхідністю у кредитних ресурсах для забезпечення морської торгівлі, що розвивалася, знайшли новий спосіб обходу і цієї заборони. Договір бодмерейної позики був розділений на два договори — договір позики та деякий новий договір, об'єктом якого був ризик [6, с. 12–13]. Тепер, вступаючи у позикові відносини, судовласник укладав не договір бодмерейної позики, а два інші договори, формально дотримуючись церковної заборони на стягування премії за бодмерейною позикою.

Саме з другого — ризикового договору в подальшому й виник класичний договір страхування — той, що укладається з комерційною страховою організацією (договір комерційного страхування). При цьому фінансова стабільність діяльності, пов'язаної з укладанням і виконанням таких договорів, була забезпечена шляхом «схрещування» згаданого ризикового договору з такою прадавньою формою соціальної взаємодопомоги, як взаємне страхування.

В Стародавньому Римі було найбільш розвинуте взаємне страхування в різних професійних спілках, колегіях статутного типу. За думкою В. К. Райхера, особливої уваги заслуговують римські професійні спілки. Їх основне ядро складали ремісники й подібні робітники різних професій [7, с. 30].

В Стародавніх Індії та Єгипті були страхові організації професійно-корпоративного типу, переважно організації взаємодопомоги ремісників та торговців. До завдань цих організацій взаємодопомоги входило надання матеріальної допомоги їх членам у разі нещасних випадків, а в разі смерті — осиротілим сім'ям загиблих. При всій недостатності наявних відомостей про дані організації залишається відкритим питання про те, чи існував в них постійний страховий фонд або допомога сплачувалась в порядку подальшої розкладки, — за думкою деяких вчених, тут вже сплачувались регулярні, пов'язані з певними строками страхові внески [8, с. 14].

Взаємне страхування здавна здійснювалося:

1) на основі деякого страхового фонду, який і давав стабільність подібному страхуванню,

2) з метою захисту від соціального ризику — ризику, усвідомлюваного більшістю членів товариства або деякою численною соціальною групою, як такого, для якого необхідна суспільна взаємодопомога (це дозволяло одержати необхідне для стійкого страхування досить велике страхове поле).

Саме взята від взаємного страхування належна організація страхового фонду, а також соціальна значимість ризику, що є об'єктом договору комерційного страхування, і дозволили надалі перейти від «сірих схем» до того комерційного страхування, яке є тепер класичним.

Щодо виникнення національного морського страхування, то на теренах колишньої Російської імперії, до складу якої входила й Україна, історія не залишила яких-небудь згадок про існування морського страхування на території сучасної України в період до Російської імперії.

Вперше у своїй історії російська держава ввела норми комерційного страхового законодавства для регулювання морського страхування.

Вибір цієї сфери страхових відносин для державного регулювання не був випадковим через декілька причин.

По-перше, як вже було зазначено, сфера морської торгівлі з найдавніших часів була одним з найбільш ефективних способів одержання прибутку. Це слугувало добрим стимулом для створення нових форм підприємницьких відносин, до однієї з яких слід віднести й морське страхування, здійснюване в комерційних цілях [7, с. 71].

Друга причина є специфічно російською.

Особливістю розвитку російського підприємництва з найдавніших часів було встановлення державою пріоритету зовнішньої торгівлі над внутрішньою. Цю особливість відзначив ще П. М. Мілюков, який писав, що «...чим далі ми заглиблюємося в історичне минуле Росії, тим більше внутрішня торгівля відсувається на другий план, і тем помітніше переважає над нею торгівля зовнішня...» [9, с. 111]. У правових нормах ця особливість знайшла відбиття, зокрема, у ст. 260 глави X Соборного Уложення 1649 року. У ній встановлювалася така черговість стягнення боргів, при якій іноземці мали перевагу перед російськими людьми.

Найбільш економічно ефективним видом зовнішньої торгівлі була торгівля морська, і в період імперії — коли Росія одержала стійкий доступ до морської торгівлі, пріоритетним напрямком зусиль держави по розвитку зовнішньої торгівлі був розвиток саме морської торгівлі. Маючи ж інтерес у морській торгівлі, російська держава не могла залишити без уваги й морське страхування.

Яку мету переслідував російський законодавець, вводячи регулювання морського страхування?

Для того, щоб дати досить повну відповідь на це питання, необхідно враховувати історію морського страхування в Західній Європі, яка для Росії була зразком у сфері організації підприємництва. Як вже ми зазначали, успіху в Західній Європі морського страхування — першого за часом з видів комерційного страхування, у чималому ступені сприяла наявність заснованих на канонічному праві законів про заборону стягнення процентів з капіталу, що у значній мірі сприяло застосування різних «некласичних» форм страхування — так званих «сірих схем».

Незважаючи на поширеність «протострахування», виділеного з бодмереїної позики, ним не займалися постійні компанії [3, с. 111]. Це було пов'язане з тим, що, законне за формою, подібне «сіре страхування», маючи мету, відмінну від страхування дійсного, в багатьох випадках порушувало не тільки внутрішній зміст правових і церковних заборон, але й насамперед закони страхової економіки. Подібне було чревате

в остаточному підсумку значними негативними наслідками, що не дозволяло успішно займатися такою діяльністю в якості постійної. Особи, що здійснюють дану діяльність, повинні були з'являтися й через досить нетривалий час йти з ринку. Очевидно, саме цим можна пояснити те, що в початковий період розвитку морського страхування ним не займалися в якості постійної діяльності.

Виникає питання: чи йшла Росія в початковий період розвитку комерційного страхування своїм, особливим шляхом, або в ній, як і в Західній Європі, на успішність розвитку страхування значний вплив могло справляти застосування російськими підприємцями страхових «сірих схем», що дозволяли обходити незручні для торговельного обороту законодавчі заборони?

Непрямі вказівки на те, що винахідливий розум страховиків, що діяли в Росії в XVIII–XIX сторіччях, був зовсім не далекий від «сірих схем», можна знайти в О. Віцина.

Так, наприклад, О. Віцин розмірковує:

1) справедливість законодавчих заборон на страхування відсотків по позиці, наданій під заставу корабля (дана проблема звичайно виникає при використанні страхових схем, що дозволяють передати вигодонабувачу — кредиторів або афілійованій з ним особі — кошти, що перевищують законодавчо встановлений відсоток по позиці),

2) проблему страхування цієї позики на випадок благополучного прибуття корабля, а не нещастя з ним (ця проблема характерна для страхових схем, що фактично дозволяють виплачувати відсотки по позиці, пропорційні передбачуваному прибутку й, природно, що перевершують законодавчо встановлений відсоток),

3) питання про правомірність страхування самої страхової премії на той випадок, коли страховий ризик — нещастя — не реалізувався (схеми, відомі в цей час як «зворотне страхування») [10, с. 35–36, 38–39, 62].

Усі ці питання мають безпосереднє відношення до схем, що використовувалися й, більше того, таких, що використовувались у цей час на практиці страхових «сірих схем».

Є у О. Віцина й аналіз деяких спірних випадків перестрахування — того фінансового інструмента, який дуже зручний при здійсненні ряду «сірих схем».

О. Віцин, що завжди цікавився практикою, заради неї навіть раптово залишив професорську посаду в Санкт-Петербурзькому університеті і, крім того, в 1875 році «по обранню московського купецтва» призначений головою Московського комерційного суду» [11, с. 29–30], навряд чи став би задаватися абстрактними питаннями, не викликаними насущними практичними потребами.

Через усе це припущення про досить широке використання в Росії страхування для реалізації «сірих схем» не представляється настільки неймовірним, тим більше що економічні і юридичні передумови для цього явно існували.

Росія не була ніколи католицькою країною — тією країною, де вплив на систему світського законодавства норм канонічного права католицької церкви, що забороняв стягнення процентів, був би сильним і явним.

У той же час і в її законодавстві подібні заборони й обмеження встановлювалися на досить тривалий час.

У Давній Русі стягнення процентів за договором позики не заборонялося. Про це говорить сама побудова ст. 50 Великої редакції Руської правди «Про рези» (тобто, про відсотки), що починається зі слів — «...Аже хто дасть куни в рез...» [12, с. 42].

Однак у результаті повстання 1113 року розмір відсотків був законодавчо обмежений, що знайшло своє відбиття в інкорпорованому у Велику редакцію Російської правди Статуту Володимира Мономаха («Статуті про рези») [6, с. 13].

Найбільш значним пам'ятником законодавства Московської держави XIV—XV ст. є Судебник 1487 року. Однак він практично не регулює відносини за договором позики. У ньому відносини позики регулює тільки одна стаття, що передбачає відповідальність за неспроможність боржника. Однак, на думку істориків права, разом із Судебником 1497 року в Московській державі продовжував діяти ряд норм Руської правди. Це дозволяє припустити, що в даний період законодавством було дозволено стягувати відсотки за договором позики, але тільки в обмеженому розмірі [13, с. 91].

Виникнення й зміцнення в Росії станово-представницької монархії ознаменувалося введенням істотних обмежень у сфері кредитних відносин.

Норма ст. 255 глави X Соборного Уложення 1649 року, що продовжував діяти як у період петровських реформ, так і багато пізніше них, вводила повну заборону на стягнення процентів по боргах [14, с. 64].

В 1879 році «приклад Заходу й торжество ліберальних економічних поглядів» привели до скасування всіх цих обмежень [15, с. 484—485]. Російський законодавець надав установлення розміру відсотків на повний розсуд сторін за договором позики.

Однак незабаром на Заході, як вже зазначалося вище, почався зворотний рух, до якого приєдналася й Росія.

Через чотирнадцять років — в 1893 році законом знову була обмежена воля встановлення відсотків за договором позики.

Таким чином, і в законодавстві Росії періоду імперії, як у законодавстві будь-якої християнської країни, практично постійно існували певні заборони й обмеження, пов'язані зі стягненням процентів по позиках. На появу подібних норм міг, крім народних повстань, вплинути, особливо в періоди численних російських реформ, також і досвід законодавств — тих західних католицьких країн, де прямий або опосередкований вплив канонічного права був достатньо великим.

Звідси випливає, що в період імперії в Росії досить стабільно існував традиційний стимул для розвитку «страхових сірих схем» — заборони й обмеження на стягнення процентів по позиці.

Свідомість того, що росіяни не цуралися «сірих схем» по обходу заборон на стягнення підвищених відсотків по позиці, можна знайти в підручнику Д. І. Мейєра, де докладно викладається кілька таких схем [16, с. 248]. Разом з тим дані схеми мають такий недолік, що практично всі вони можуть бути виявлені методом так званої «контрольної закупівлі», що застосовувалися за всіх часів в оперативній роботі правоохоронних органів.

Наявність у Росії економічних стимулів і передумов для застосування даних схем робить досить імовірним їхнє використання в російських умовах — в умовах дії законодавчих заборон на підприємницьку діяльність дворян і на стягнення підвищених відсотків по позиці.

Як вже зазначалося, найбільш традиційним страховим механізмом, що дозволяв обходити всі перераховані вище заборони, був механізм морського страхування. Цілком можливо, що однієї із причин, по яких російська держава в особі Катерини II звернулося в першу чергу до питань правового регулювання саме морського страхування, була поширеність «страхових сірих схем», що дозволяли шляхом укладення договорів «сірого страхування» з іноземними страховими організаціями порівняно чесно обходити настільки значимі для Катерини II заборони.

Але слід зазначити, що через складність механізму та великі суми страхових премій бодмерея не набула подальшого поширення. По мірі розвитку фінансово-грошових відносин страхова діяльність виокремилася з сфери обігу лихварського та банківського капіталу в самостійну ланку фінансової системи — в страхові компанії (акціонерні та клуби взаємного страхування). Поряд із цим набула необхідного розвитку відповідна інфраструктура, пов'язана із оцінкою ризику мореплавання, що дозволила аргументовано робити судження відносно морехідних якостей судна й професійного досвіду капітана та екіпажу (морський сюрвей) [17, с. 13–14].

Страховими елементами насичений також й інший інститут морського права, що склався в глибокій старовині, але активно діє до наших днів — загальна аварія, при якій збитки, понесені внаслідок зроблених навмисно та розумно надзвичайних витрат або пожертвувань для порятунку судна, вантажу та фрахту від загальної для них небезпеки, розподіляються між судном, фрахтом та вантажем відповідно їх вартості [18, с. 50–51]. Так, в 916 році до н.е. на острові Родос був прийнятий так званий ордонанс, в якому була представлена система розподілу збитку при загальній аварії [19, с. 125–135].

Разом з тим закладений в бодмереї та в загальній аварії принцип розподілу збитків, яких зазнає одна особа між якомога ширшим кругом суб'єктів, одержав свій найбільш закінчений та досконалий вираз в інституті морського страхування.

Поступаючись за строком існування бодмереї та загальній аварії, морське страхування в свою чергу є першим й найстародавнішим зі всіх різновидів страхової справи [3, с. 112–113]. І хоча до початку ХХ ст. такі

гілки страхування, як, наприклад, особисте або від вогню, перевершили морське страхування за розмахом своїх операцій [20, с. 25–28], не можна забувати про те, що страхування, існуюче сьогодні в найрізноманітніших формах, зобов'язане своїм виникненням і первинним розвитком торговому мореплавству.

Висновки з дослідження і перспективи подальших розробок у цьому напрямі. Протягом багатьох сторіч бодмерея, загальна аварія та морське страхування співіснували паралельно. Проте поступово переваги страхування абсолютно витіснили бодмерею, а інститут загальної аварії був включений в сферу морського страхування.

Страхування завдяки своїм перевагам з часом зробилося невід'ємним елементом морської і перш за все зовнішньої торгівлі.

Вважаємо перспективними подальші дослідження та науковий аналіз договору бодмереї та норм законодавства, яке сприяло використанню так званих «сірих схем», для поглибленого вивчення та розуміння суті інституту морського страхування.

Л і т е р а т у р а

1. Дождев Д. В. Римское частное право : учеб. для вузов / Д. В. Дождев ; под ред. В. С. Нерсисянца. — М. : ИНФРА М — НОРМА, 1996. — 704 с.
2. Законы XII таблиц. Институции Гая. Дигесты Юстиниана // Памятники римского права. — М. : Зерцало, 1997. — 608 с.
3. Морское и транспортное страхование : (исторический очерк) // Русский вестник страхования. — 1893. — № 3–4.
4. Ле Гофф Ж. Цивилизация средневекового Запада / Ж. Ле Гофф. — М. : ИГ «Прогресс» : Прогресс-Академия, 1992. — 376 с.
5. Степанов И. Опыт теории страхового договора / И. Степанов. — Казань : Изд-во Университет. тип., 1875. — 205 с.
6. Ковалевская Н. С. Развитие коммерческого страхового законодательства в России: начальный этап / Н. С. Ковалевская, М. А. Ковалевский // Страхование право. — 2001. — № 4. — С. 3–29.
7. Райхер В. К. Общеисторические типы страхования / В. К. Райхер. — М. ; Ленинград : Изд-во Акад. наук СССР, 1947. — 284 с.
8. Васильев Г. В. История страхового дела в России : учеб. пособие / Г. В. Васильев, С. А. Шигильчева. — М. : Пресс-сервис, 1997. — 252 с.
9. Милюков П. Н. Очерки по истории русской культуры. Ч. 1. Население, экономический, государственный и сословный строй / П. Н. Милюков. — 3-е изд. — М., 1898. — 228 с.
10. Вицын А. Договор морского страхования по русскому праву / А. Вицын. — СПб., 1865. — 128 с.
11. Гольмстен А. Х. Александр Иванович Вицын / А. Х. Гольмстен // Русское гражданское право : в 2 ч. / Д. И. Мейер. — По испр. и доп. 8-му изд., 1902. — М. : Статут, 1997. — Ч. 1.
12. Древнерусское государство и право : учеб. пособие / под ред. Т. Е. Новицкой. — М. : Зерцало, 1998. — 368 с.
13. Чистяков О. И. Образование Русского централизованного государства и развитие права (XIV — начало XVI в.) / О. И. Чистяков // История государства и права СССР / под ред. О. И. Чистякова, И. Д. Мартысевича. — М. : Изд-во Моск. ун-та, 1985. — Ч. 1.

14. Мартысевич И. Д. Новгородская и Псковская феодальные республики / *И. Д. Мартысевич* // История государства и права СССР / под ред. О. И. Чистякова, И. Д. Мартысевича. — М.: Изд-во Моск. ун-та, 1985. — Ч. 1.
15. Шершеневич Г. Ф. Учебник русского гражданского права / *Г. Ф. Шершеневич*. — 6-е изд. — СПб.: Изд. бр. Башмаковых, 1907. — 815 с.
16. Мейер Д. И. Русское гражданское право. В 2 ч. Ч. 2 / *Д. И. Мейер*. — По испр. и доп. 8-му изд. 1902 г. — М.: Статут, 1997. — 455 с.
17. Ефимов С. Л. Морское страхование. Теория и практика: учебник / *С. Л. Ефимов*. — М.: РосКонсульт, 2001. — 448 с.
18. Сидорченко В. Ф. Общая авария / *В. Ф. Сидорченко*. — СПб., 1999. — 132 с.
19. Мещеряков Д. В. Институт общей аварии в современном морском праве / *Д. В. Мещеряков* // Журнал российского права. — 2002. — № 6. — С. 125–135.
20. Савкин Д. В. Некоторые аспекты возникновения и развития института страхования / *Д. В. Савкин* // История государства и права. — 2002. — № 1. — С. 3–29.

А н о т а ц і я

Адамова О. С. Договір бодмереї та «сірі схеми» як передумови виникнення морського страхування. — Стаття.

В статті досліджуються договір бодмереї та так звані «сірі схеми» як наслідок уникнення заборони на стягнення відсотків за договором бодмереї, які стали передумовами виникнення морського страхування. Аналізується шлях розвитку морського страхування в період від Стародавнього Риму до XIX сторіччя.

Ключові слова: морське страхування, мореплавство, бодмерея, позика, кредитор, боржник, судовласник, «сірі схеми», заборона, небезпека, ризик.

А н н о т а ц и я

Адамова Е. С. Договор бодмереи и «серые схемы» как предпосылки возникновения морского страхования. — Статья.

В статье исследуются договор бодмереи и так называемые «серые схемы» как следствие избегания запрета на взыскание процентов по договору бодмереи, которые стали предпосылками возникновения морского страхования. Анализируется путь развития морского страхования в период от Древнего Рима до XIX века.

Ключевые слова: морское страхование, мореходство, бодмерея, займ, кредитор, должник, судовладелец, «серые схемы», запрет, опасность, риск.

S u m m a r y

Adamova O. S. The bottomry contract and «grey charts» as pre-conditions of origin of marine insurance. — Article.

The article is devoted to investigation of the the institute of bottomry and so-called «grey charts» as a result of avoidance of prohibition on the penalty of percents by agreement of the bottomries that became pre-conditions of origin of marine insurance. The way of development of marine insurance is analysed in a period from Ancient Rome to the XIX century.

Keywords: marine insurance, navigator, bottomry, loan, creditor, debtor, shipowner, «grey charts», prohibition, danger, risk.