

**О. Адамова,**

кандидат юридичних наук, доцент, докторант кафедри цивільного права  
Національного університету «Одеська юридична академія»

## ГЕНЕЗА МОРСЬКОГО СТРАХУВАННЯ

Не можна не погодитися із Р. Дж. Берманом, що «...недостатньо намагатися інтерпретувати або пояснювати правове правило (або поняття, цінність або установу) суто за допомогою логіки, політики або справедливості; щоб досягти успіху, треба звернутися до тих обставин, які породили його, і до тих подій, які впливали на нього з часом...» [1].

Питання про виникнення морського страхування постійно привертає увагу вітчизняних та зарубіжних вчених. Так, до проблеми встановлення генези страхування як такого та морського страхування у своїх дослідженнях зверталися такі національні вчені, як О. С. Йоффе, В. А. Мусін, В. І. Серебровський, В. К. Райхер, Р. Ф. Шершеневич, М. Я. Шимінова та ін. В науці є безперечний той факт, що страхування як таке виникло з морського страхування, але щодо витоків самого морського страхування та природи прадавнього договору морського страхування й досі тривають суперечки у науковій спільноті.

У науці існує декілька точок зору на питання про існування страхування як такого в докапіталістичних формаціях. В. К. Райхер у своїй роботі «Суспільно-історичні типи страхування» наводить як приклад роботи таких вчених, як Манес, Еренберг, Емар, Шмолер та ін. [2].

Іноземна наука, як правило, заперечує існування страхування в докапіталістичних формаціях, стверджуючи, що народи старовини і середньовіччя не знали страхування як такого. У них існувало щось близьке страхуванню або щось подібне до суміші «допомоги» та «страхування». Та страхування у власному значенні цього слова виникає лише

в XIV ст., його історія бере початок з комерційного страхування, побудованого на принципах отримання прибутку від страхових операцій.

Подібні вислови зустрічалися в революційній російській літературі. Так, Р. Ф. Шершеневич писав, що вперше ідея страхування знайшла застосування у галузі морської торгівлі, а морське страхування з'явилося близько XIII ст. на Середземному морі [3]. Із морським страхуванням пов'язують початок страхування й деякі радянські вчені. Так, В. І. Серебровський вважає, що своїм виникненням та розвитком сучасне страхування зобов'язано заснованому на комерційних засадах саме морському страхуванню [4].

Щоправда, висловлювалася й інша точка зору: припускалося існування страхування в середні віки і навіть в давнину, притому такого, яке схоже з діючим. З посиланням на тексти Тіта Лівія, Цицерона та Светонія стверджувалося, зокрема, що договір страхування як такий застосовувався у стародавніх римлян, а у Стародавній Греції вже в епоху Олександра Македонського створювалися не тільки взаємні, але й акціонерні страхові суспільства [5].

Дана думка заперечувалася в літературі. Так, наприклад, І. Степанов стверджував, що в договорах, про які говорили Тіт Лівій, Цицерон та Светоній, мова йде про договір поставки, а не страхування. Степанов стверджує, що стародавні римляни не знали страхування як такого і що причиною неправильного трактування значення висловів стародавніх авторів стала згадка в цитованих текстах про ризик можливих небезпек. Тоді як страхування не виключає, а безпосередньо припускає ці небезпеки [6].

У докапіталістичних суспільствах основною формою страхування була страхова взаємодопомога. Спочатку вона носила характер разових угод про взаємодопомогу у галузі путньої, мандруючої торгівлі, як сухопутної, так і морської. Угоди торкалися товарів та перевізних засобів, в якості яких виступали морські кораблі та в'ючні тварини. Передбачається, що первинні форми страхування зустрічалися за два тисячоліття до нашої ери [7].

З утворенням держав починають видаватися державні закони, що є всеосяжними законодавчими правилами життя даної держави. Першим дійшов до нас текст Законів Шульги, прийнятий в Месопотамії близько 2000 р. до н. е. Найчіткішим і класичним економічним документом є Закони Хаммурапі (царя Стародавньої Месопотамії), прийняті приблизно в 1800 р. до н. е.

У цих законах були передбачені договори між учасниками торговельного сухопутного або морського каравану про те, щоб зазнавати спільно збитки, що осягнули кого-небудь з них в дорозі від пограбування, крадіжки або пропажі. Подібні ж договори укладалися в Палестині та Сирії.

Цей період в розвитку страхування тривав до 550 р. до н. е., коли в Лідійській державі з'явилися перші золоті монети [8]. Поява металевих грошей означає початок цивілізації. З цієї миті страхування приймає яскраво виражену грошову форму.

Між корабельниками-купцями на берегах Персидської затоки, у Фінікії та ін. укладалися угоди про взаємний розподіл збитків від корабельної аварії та інших морських небезпек. Маємо відомості про те, що в Стародавній Греції існували угоди купців-піратів, що стосуються питань як розподілу доходів від торговельно-розбійницьких операцій, так і розподілу втрат від морських небезпек, пов'язаних з цими операціями [9]. Укладання подібних угод підлягало одній меті: забезпечення відшкодування збитків від стихійних та інших небезпек кожного з учасників торговельного,

путнього колективу спільно, за рахунок його членів.

Характерна також одна особливість — тут ще немає регулярності страхових платежів, що вносяться в загальну касу. Організація страхового фонду, що виражається у зобов'язаннях відшкодувати збитки в порядку подальшої розкладки, є найдавнішою формою страхування.

Надалі страхування набуває більш досконалої форми, тобто воно будується на засаді регулярних платежів, які приводять до акумуляції (накопиченню) грошових коштів та створення страхового фонду. Перехід цей, звичайно, здійснюється не відразу, і якийсь час обидві ці форми страхування існують паралельно або доповнюючи одна одну. Такий характер, мабуть, носили організації постійного професійно-корпоративного типу, відомості про які сходять до глибокої старовини. Прийнято вважати, що найвиразніше в порівнянні з іншими народами старовини страхування в постійних організаціях статутного типу було розвинене в Стародавньому Римі. Воно широко застосовувалося в різних професійних союзах та колегіях [10].

Римські професійні корпорації були організаціями, які об'єднували своїх членів на підставі суспільно-економічних, релігійних, побутових та особистих інтересів. В. К. Райхер писав, що професійні колегії слід розглядати як найяскравіше виражені в умовах античного суспільства організації взаємного страхування [2, 43].

Усі форми античного страхування, починаючи від угоди про розкладку збитку й кінчаючи статутами римських колегій, після розпаду Західної Римської імперії та Великого переселення народів IV–VI ст. н.е. зникають безслідно.

Розвиток страхування у середні віки відбувається, таким чином, наново, поза прямим історичним спадкоємством страхування античного суспільства.

У період середньовіччя в західноєвропейських державах вперше виникли страхові гільдії та страхові цехи (ремісничі).

Перші гільдії виникли в Англії (X–XI ст.), потім у Німеччині (X–XII ст.), Данії та Ісландії (XII ст.) [10, 9–10].

Найбільше розповсюдження мали купецькі гільдії (їх різновид — німецькі закордонні ганзи) та ремісничі цехи. Слід помітити, що й ті, й інші виконували та розвивали таку важливу функцію, як надання взаємодопомоги своїм членам при певних обставинах, іншими словами — функцію страхування.

Спочатку взаємодопомога закріплювалася в статутах гільдій та цехів у найзагальнішій формі, без визначення розмірів допомоги та кола страхових випадків. Відшкодування збитків або виплата допомоги вироблялися з загальногільдійської або загальноцехової каси разом з іншими витратами або шляхом подальшої розкладки між членами. Поступово організація взаємодопомоги одержала у гільдіях та цехах більш визначені форми, гільдійсько-цехове страхування ставало на шлях регулярних внесків, уточнювалися підстави та навіть розміри страхових виплат. Перелік страхових випадків будувався все більш з урахуванням ступеня ризику. Значно ширше він був у гільдіях, оскільки заняття торгівлею в середні віки було пов'язане з дальніми морськими та сухопутними подорожами, а також із більшою мірою небезпеки. Майнове страхування передбачало відшкодування збитків, що виникли від стихійних лих, таких, як повінь, пожежа, корабельна аварія, а також від крадіжок та грабежів. Разом з цими спеціальними ризиками до страхових випадків, що породжують право на допомогу, відносилося розорення члена гільдії незалежно від його причини. Таким чином, гільдійсько-цехове страхування в порівнянні з античним відрізнялося більшою широтою страхового забезпечення.

Що ж до безпосередньо морського страхування, то його по праву можна назвати першим й найстародавнішим видом страхування. Можна вважати, що воно в зачатковому вигляді існувало вже в період Левантійської імперії (900–700 років до н. е.) [11], а до XIII ст. склалося як більш-менш розвинений ін-

ститут [12]. Археологи стверджують, що знайшли сліди морського страхування в державах Стародавнього Сходу — «гідралічних цивілізаціях», що розвинулися в долинах Великих річок старовини (на Тигрі та Євфраті, Нілі, Інді та Гангу, Хуанхе та Янцзи), а згодом в античних полісах Середземномор'я [13].

Раннє виникнення морського страхування пояснюється, перш за все, тим, що торгівля відвіку пов'язана з мореплавством, понад усе схильним до дії стихії, тоді як морські судна та вантажі, що перевозяться на них, відрізняються звичайно великою цінністю та, отже, їх загибель або пошкодження заповдіють власникам крупні збитки.

Вважається, що це страхування в його якнайдавнішій формі позики виникло у Фінікії (*foenus nauticum*, *resunia traiecticia*) [14]. Воно являло собою кредитно-страховий правочин і використовувалося для забезпечення перевезень морем різноманітних вантажів. Кредитор давав судновласнику необхідну для організації плавання грошову суму за умови, що при благополучному результаті ця сума повертається із сплатою передбаченого відсотка (від 15 до 100 %). Якщо судно або товар гинули, то позичальник-судновласник звільнявся від виплати, як позикової суми, так і відсотків. Звільнення від обов'язків по виплаті грошової суми, пов'язане з ризиком несприятливих наслідків та випадкових небезпек, додавало договору морської позики характер страхування. Бодмерея не могла існувати довго. Попит на страхові послуги зростав, а капіталу для забезпечення такого страхування бракувало. Тому страхування у формі бодмереї стало не виправданим. Адже це призводило до відтягування коштів страховика на кілька місяців, а іноді й років. Тим часом страхова сума, яка перебувала в розпорядженні капітана судна, могла бути втрачена через піратський напад або іншу пригоду, що не завжди значилася як страхова.

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» [15].

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

Саме вказаними вище обставинами, мабуть, 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 переслідуючого «барішницькі цілі» [16, 111].

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) [16, 112–113].

Дана схема полягала в такому.

Судновласник брав грошову суму на умовах позики під заставу корабля для оснащення судна та проведення необхідного ремонту. Якщо судно гинуло, то зайняті кошти не поверталися судновласником. Враховуючи це, кредитору надавалося право стягувати деяку премію («квазістрахову»). Премія сплачувалася при благополучному поверненні судна — тоді поверталася й позика.

При цьому зазначалося, що премія за бодмерейною позикою була не відсотками за користування капіталом, а платнею за ризик.

Як впливає із змісту даної схеми, вона сполучає в собі такі три види економічних відносин:

- 1) позикові відносини,
- 2) відносини товариства,
- 3) відносини, об'єктом яких є передача ризику по речі [5, 5–6].

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 ст. церква усвідомила, що бодмерейна позика є у багатьох випадках засобом для обходу її заборони на стягування відсотків. В результаті цього в 1234 р. папа Григорій IX визнав стягування премії в бодмерейній позиці порушенням церковної заборони на лихварство [5, 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 [17]. Тепер, вступаючи у позикові відносини, судновласник укладав не договір бодмерейної позики, а два інші договори, формально дотримуючись церковної заборони на стягування премії за бодмерейною позикою.

В міру поступального економічного розвитку з другого, ризикового, договору й виник надалі класичний договір страхування, засвідчений відповідним страховим полісом, який втрачає всякий зв'язок з передуючою йому морською позикою.

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

Разом з тим, закладений в бодмерей та в загальній аварії принцип розподі-

лу збитків, що досягнули одну особу, між якомога ширшим кругом суб'єктів одержав свій найбільш закінчений та досконалий вираз в інституті морського страхування.

Поступаючись по віку бодмереї та загальній аварії, морське страхування у свою чергу є першим й найстародавнішим зі всіх різновидів страхової справи. І хоча до початку ХХ ст. такі гілки страхування, як, наприклад, особисте або від вогню, перевершили морське страхування по розмаху своїх операцій, не можна забувати про те, що страхування, існуюче сьогодні в найрізноманітніших формах, зобов'язане своїм виникненням і первинним розвитком торговому мореплавству. Протягом багатьох сторіч бодмерея, загальна аварія та морське страхування співіснували паралельно. Проте поступово переваги страхування абсолютно витіснили бодмерею, а інститут загальної аварії був включений у сферу морського страхування.

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

**Ключові слова:** морське страхування, мореплавство, судновласник, старовина, Стародавній Рим, небезпека, ризик, послуга, бодмерея, позика.

*Досліджуються витоки виникнення морського страхування. Аналізується шлях розвитку морського страхування від разових угод про взаємодопомогу у галузі путньої, мандруючої торгівлі, як сухопутної, так і морської, до прообразів сучасного договору морського страхування.*

*Исследуются истоки возникновения морского страхования. Анализируется путь развития морского страхования от разовых сделок о взаимопомощи в области путевой, странствующей торговли, как сухопутной, так и морской, к прообразам современного договора морского страхования.*

*The origins of genesis of marine insurance are investigated. It is analysed*

*ing the way of development of marine insurance from sporadic transactions on a mutual help in area of itinerary, way-faring trade, both terrestiral and marine, to the prototypes of modern contract of marine insurance.*

#### Література

1. Берман Г. Дж. Западная традиция права: эпоха формирования / Г. Дж. Берман. — М., 1994. — С. 33.
2. Райхер В. К. Общественно-исторические типы страхования / В. К. Райхер. — Л. ; М. : Изд-во Акад. наук СССР, 1947. — С. 30.
3. Шершеневич Г. Ф. Курс торгового права. Т. 2. Товар. Торговые сделки / Г. Ф. Шершеневич. — М. : Статут, 2003. — С. 363.
4. Серебровский В. И. Пособие советского страхового права / В. И. Серебровский. — М., 1926. — С. 12.
5. Балабанов И. Т. Страхование / И. Т. Балабанов, А. И. Балабанов. — СПб. : Питер, 2002. — С. 7.
6. Степанов И. Опыт теории страхования договора / И. Степанов. — Казань : Изд-во университет. тип., 1875. — С. 10–11.
7. Манэс А. Основы страхового дела / А. Манэс. — М. : Анкил, 1992. — С. 23.
8. Савкин Д. В. Некоторые аспекты возникновения и развития института страхования // История государства и права. — 2002. — № 1. — С. 25–28.
9. Шиминова М. Я. Страхование: история, действующее законодательство, перспективы / М. Я. Шиминова ; отв. ред. В. П. Мозолин. — М. : Наука, 1989. — С. 7–8.
10. Васильев Г. В. История страхового дела в России : учеб. пособие / Г. В. Васильев, С. А. Шигильчева. — М. : Пресс-сервис, 1997. — С. 14–15.
11. Виноградов П. П. Транспортное страхование / П. П. Виноградов, Л. Б. Нейфельд. — М. : Госфиниздат, 1929. — С. 5.
12. Gow W. Marine insurance / W. Gow. — London, 1903. — P. 3–4.
13. Мусин В. А. О природе страховых правоотношений // Правоведение. — 1970. — № 4. — С. 41–46.
14. Дождев Д. В. Римское частное право : учеб. для вузов / Д. В. Дождев ; под ред. В. С. Нерсисянца. — М. : ИНФРА М — НОРМА, 1996. — С. 500–501.

15. Жак Ле Гофф. Цивілізація середньовікового Запада / Жак Ле Гофф. — М., 1992. — С. 211.

16. Морское и транспортное страхование: (исторический очерк) // Русский вестник страхования. — 1893. — № 3-4. — С. 111.

17. Ковалевская Н. С. Развитие коммерческого страхового законодательства

в России: начальный этап / Н. С. Ковалевская, М. А. Ковалевский // Страхование право. — 2001. — № 4. — С. 12-13.

18. Сидорченко В. Ф. Общая авария / В. Ф. Сидорченко. — СПб, 1999. — С. 50-51.

19. Мецгеряков Д. В. Институт общей аварии в современном морском праве // Журнал российского права. — 2002. — № 6. — С. 125-135.

УДК 347.626:347.672

**Т. Крисань,**

кандидат юридичних наук, доцент кафедри цивільного права  
Національного університету «Одеська юридична академія»

## ПРАВОВА ПРИРОДА СПІЛЬНОГО ЗАПОВІТУ ПОДРУЖЖЯ

Прийняття нового Цивільного кодексу України (далі — ЦК України) обумовило і серйозні зміни в підходах до багатьох традиційних цивільно-правових інститутів. Не стало винятком і спадкове право, основні засади якого були побудовані на нормах п'ятдесятирічної давності. Незважаючи на чітке правонаступництво основних положень і принципів, що регулюють спадкові правовідносини, одночасно з'явилися і нові статті, які потребують єдиного розуміння, тлумачення і застосування.

Один з головних принципів спадкового права — принцип свободи спадкування, який знайшов своє законодавче закріплення в ст. 1235 ЦК України [1]. Принцип свободи заповіту є загально-визнаним як у вітчизняній, так і зарубіжній цивілістичній літературі. Свобода заповіту полягає перш за все в тому, що заповідач має право заповісти своє майно на свій розсуд. Тобто це означає, що будь-яка дієздатна фізична особа в будь-який час може скласти заповіт, змінити його чи скасувати взагалі. Заповідач може призначити спадкоємцями за заповітом будь-яких осіб, які як входять до кола спадкоємців за законом,

так і таких, які не є спадкоємцями за законом. правонаступники спадкодавця також вільні в своєму виборі: вони можуть як прийняти спадщину, так і відмовитися від неї.

Спадкуванню за заповітом було присвячено чимало наукових робіт у вітчизняній юридичній літературі. Питання щодо юридичної природи заповіту, його змісту, умов дійсності досліджувалося в працях Б. С. Антімонова, М. В. Гордона, О. Граве, В. К. Дронікова, В. І. Серебровського. Не обминули увагою це питання і сучасні дослідники Є. О. Рябоконт, С. Я. Фурса, В. Ю. Чуйкова, Л. В. Шевчук та ін. Із прийняттям нового ЦК України сталися істотні зміни і в інституті спадкування. У главі 85 «Спадкування за заповітом» з'явився раніше невідомий вітчизняному законодавцю особливий різновид заповіту — заповіт подружжя. Яка ж є правова природа спільного заповіту?

Складання подружжям спільного заповіту не є вітчизняним винаходом. Так, спільні заповіти подружжя відомі законодавцю Англії, Німеччини. В той же час Цивільний кодекс Франції прямо забороняє складання спільних заповітів