

УДК 368

РАЗВИТИЕ МОРСКОГО СТРАХОВАНИЯ В РОССИИ В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XIX В.

Иващенко Е. С.

Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского

В статье указано, что в первой половине XIX в. создание частных акционерных страховых обществ с задачей страхования грузов и морских судов в приморских городах империи становится обычной практикой. Причиной тому был не только рост грузоперевозок, но и сохранявшиеся весьма высокие риски аварийности при них. Основными нормативными актами для работы таких компаний были соответствующие разделы устава купеческого водохозяйства 1781 г., собственно уставы страховых компаний, «Правила для морского страхования» 1842 г., а также правила страхования, применяемые иностранными страховщиками. Попытки же постановки дела морского страхования на базе государственных учреждений после их провала на рубеже XVIII–XIX вв. более не предпринимались.

Ключевые слова: морское страхование, страховые общества, грузоперевозки, авария, правила.

В процессе изучения эволюции правового регулирования страхования в морском деле в XVIII в. нами умышленно был оставлен без внимания Черноморско-Азовский регион. Сделано это было в связи с тем, что в указанный период он хоть и перешел под юрисдикцию России, однако экономическое его развитие было достаточно сложным, а потому и роль его в экономике страны лишь еще зарождалась.

Однако уже в начале XIX в. многое изменилось. Быстрое развитие Северной Пальмиры – Одессы, ставшей по сути торговыми воротами на юге страны, предопределило и развитие торгового мореплавания во всем регионе. Использование же европейского опыта в этом сегменте также было предопределено важной ролью иностранцев в становлении этого города.

Для скорейшего разрешения всех возможных конфликтных ситуаций в сфере торгового мореплавания и торговли, 10 марта 1808 г. был утвержден Устав коммерческого суда для Одессы и собственно сам суд, а уже 12 мая подобный суд был создан Таганроге [1, с. 32–41]. В числе мер, направленных на оживление торговли и экономики города, еще 22 февраля 1784 г. правительство своим постановлением «О свободной торговле в городах Херсоне, Севастополе и Феодосии» объявило его открытым для дружественных с Россией государств, а Феодосийский порт на 5 лет освобождался от пошлин [2]. Но принятые тогда меры не дали желаемых результатов из-за вновь начавшейся русско-турецкой войны.

С окончанием основных событий наполеоновских войн экономическая жизнь входит в нормальное русло. Так, к примеру, при изучении архивного фонда Одесского коммерческого суда Лилия Белоусова особо выделяет найденные ею материалы о начале развития морского страхования в Одессе, в частности о деятельности Греко-российской Императорской страховой конторы, Одесской греческой партикулярной страховой компании (конторы) и ее директоров Ивана Дестуни, Дмитрия Инглези, Дмитрия Палеолога [3, с. 39].

Далее исследователь указывает, что, кроме материалов упомянутого дела, сохранились также сведения об их тяжбах с компанией «Карл Сикард, братья и Ко»

(1816 г.), а также с командой матросов, подданных Республики Семи Соединенных островов, служивших на принадлежавшем неженскому греку Георгию Афинаеву судне «Посейдон» [3, с. 39].

В иных публикациях со ссылками на исторические документы можно найти такие свидетельства: «Открылись стараниями Ришелье две конторы: морского страхования в 1806 году, Императорское страховое общество и Греко-русское общество в 1808 году, давшие во время развития транзита чуть ли не более 100 % чистой прибыли на акцию» [4].

Как видим, обращение к коммерческим судам важно для настоящего исследования тем, что они в ходе своей многогранной деятельности в том числе рассматривали и дела, относящиеся к «морскому страхованию» [1, с. 99].

Однако общей эта практика стала для коммерческих судов лишь с 1832 г. в связи с указом Николая I от 14 мая 1832 г. под названием «Высочайшее учреждение коммерческих судов и Устав судопроизводства» (№ 5360) [5, с. 34]. В гл. III данного указа «Предметы и пространство ведомства» находим, что к компетенции коммерческих судов были отнесены, кроме прочего, «5) Дела по морскому страхованию, аварии, бодмерее и кораблекрушению» [6, с. 271].

Возвращаясь собственно к развитию морского страхования, отметим, что в 1819 г. было принято решение об открытии коммерческого суда в Феодосии и т. д. Безусловно, что дела по морскому страхованию не сразу вошли в компетенцию всех коммерческих судов Черноморско-Азовского региона, однако сами органы, способные их решать, были созданы еще до становления системы морского страхования в регионе.

Таким образом, можно указать, что с началом развития торгового судоходства в Черном и Азовском морях в прибрежных городах создаются различные страховые общества. С усилением торговли с Анатолией возникла потребность в развитии морского страхования. Об этом, кстати, говорили градоначальники Феодосии Феньш, Клокачев и Броневский. Последний из них и представил проект правил для учреждения в Феодосии страхового общества. 19 января 1812 г. вышел указ № 24956 «Об учреждении Страхового общества в Феодосии». Общество получило название «Феодосийская Страховая Контора», а его капитал состоял из 100 акций в 1000 руб. каждая. Всякий участник был обязан для начала в это количество внести только 10 % от суммы, остальные же средства должны были собираться по мере потребности, в случае истощения первой суммы от разных неудач. Указанный сбор предписывалось продолжать до того, пока вся подписанная сумма каждым участником не будет внесена. Этим только и ограничивались все обязанности каждого из них (п. 2).

По подписке на 50 акций общество следовало считать полным, оно могло начинать свои действия. При этом передача акций от одного к другому с надписью от продавца разрешалась (п. 3).

Предусматривалось, что прибыль страхового общества первых двух или трех годов, по усмотрению, следует присоединять к капиталу, что, по мнению законодателя, новые взносы от участников должно было сделать ненужными (п. 4).

Полное управление всеми делами компании предполагалось предоставить трем директорам, которых следовало назначить по общему выбору и переменять или

утверждать на этом месте вновь на таком же основании через каждые 3 года (п. 5) [8, с. 14].

Положение предусматривало, что вышеуказанным директорам за их деятельность следует определить в награду 10 % с ежегодных прибылей (п. 6).

Обязательства, которые принимали на себя директора, признавались действительными, когда были подписаны двоими из них и занесены в протокол. В таком случае вся компания обязывалась выполнить их условия (п. 7).

Устанавливались и ограничения. Так, к примеру, компании не разрешалось застраховывать ни одно судна свыше нежели на 8000 руб., и то только в плавании по Черному и Азовскому морям (п. 8).

Сообразно с правилами страховых обществ, каковые использовались в Российской империи и в иных государствах, феодосийской страховой компании предписывалось «употреблять... всевозможную осторожность относительно к разности образа застрахования по временам года, по местам и морям» (п. 9).

Споры компании с застрахователями следовало разбирать третейским судом. Назначение третьего было предоставлено власти от Феодосийского градоначальника. При этом медиаторы должны были основывать решения свои «на морском уставе, в одесской страховой конторе употребляемом, коему застрахователи обязаны повиноваться» (п. 10).

Время продолжения действия страховой компании в Феодосии определялось в 10 лет (п. 11) [8, с. 15].

В 1825 г. была создана страховая компания в Одессе, но, очевидно, действия ее оказались малоуспешными и к 1830 г. она перестала существовать. Однако интерес к страховому делу не затих.

По просьбе Одесских купцов, разработавших контракт и форму акций, и при поддержке Воронцова 24 июня 1830 г. был принят указ № 3742 «Об учреждении в городе Одессе новой страховой Компании на пять лет, для страхования морских опасностей». Время это определялось с 1 октября 1829 по 1 октября 1834 г. с правом последующего продления [8, с. 657]. Состав компании жестко ограничивался формулировкой «только негоцианты и особы, могущие содействовать благосостоянию сего заведения» (п. 2).

Капитал этой компании составил 400000 руб., с разделением на 400 акций, каждая по 1000 руб. (п. 4). Акционерам позволялось приобретать не более 25 акций в одни руки с правом перепродажи (п. 7). Предписывалось избрание акционерами трех директоров и двух ревизоров на 3 года с открытием конторы (п. 9). Каждый год один из директоров должен был переизбираться (п. 10). На ревизоров же возлагалось рассмотрение дел по конторе, проверка ее книг и балансов (п. 12).

Все три директора обязаны были подписывать каждую акцию, а собранные суммы вносить в Одесскую контору государственного коммерческого банка (п. 15).

Опираясь на имеющийся опыт, книги компании следовало вести по итальянской бухгалтерии и на итальянском же языке (п. 16) [8, с. 658]. Директорам в своих действиях предписывалось поступать благоразумно «относительно судов и шкиперов, строго наблюдая, чтобы никакой морской страх не превышал суммы от 6 до 8 на 100 капитала Компании, с ограничением страхования, сообразно времени и качеству предложенного риска» (п. 20).

Расписки на принятие застрахования и страховые полисы, точно также, как и любой иной документ или переводная надпись, признавались действительными только когда были подписаны не менее чем двумя директорами и письмоводителем (п. 22).

В то же время выдачи, производимые за несчастные случаи или иные дела компании, должны были быть утверждены тремя директорами (п. 23). Отдельно оговаривались и способы проверки счетов компании, разделения прибыли и т. д. (п. 24–27).

В спорных случаях по страхованию дирекции запрещалось действовать судебным порядком против страхователя или иного истца, «или предпочитать третейный суд судебному, или судейный третейному», стараясь избегать тяжб (п. 28) [8, с. 659].

В этот же день, т. е. 24 июня 1830 г., был принят указ № 3743 «Об учреждении в городе Одессе второй Страховой Компании, под названием Греческой Страховой Конторы, для застрахования судов и товаров». Воронцов пошел на этот шаг, так как приветствовал конкуренцию на рынке страхования. Открывали компанию на 3 года, капитал ее составил 300000 руб., каждая акция по 1000 руб. В отличие от предыдущей кампании все книги и переписка велись на греческом языке. Следует отметить, что положение об этой компании не содержало ограничений в отношении ее акционеров, хотя основные положения были весьма схожи с вышерассмотренными, однако в более сжатом виде. В то же время следует отметить, что открытие действий данной компании, и это было прописано в положении, предусматривалось с целью противодействия иностранным страховщикам [8, с. 661].

Ну и, наконец, 13 февраля 1832 г. вышел указ № 5162 «Об учреждении в городе Одессе на 5 лет третьей Компании, для застрахования судов и товаров, под наименованием: Страховой Конторы друзей-торговцев» (с. 80). Данная компания в своей работе, кроме предложенных ей правил, должна была руководствоваться второй частью Устава купеческого водохозяйства и прочими ранее изданными нормативными актами по этому вопросу [8, с. 81].

По мнению П. Х. Спасского, лишь в 1844 г. в Российской империи официально появляется новый вид страхования – страхование транспортов (Российское страховое и транспортное общество). Следует, очевидно, отметить, что под «страхованием транспортов» в этот период подразумевалось «страхование от огня и всякого рода несчастий, могущих приключиться: 1) с товарами и 2) с корпусами судов (casco). Страхование товаров разделяется на а) сухопутное, б) морское и в) речное; страхование судов на а) морское и б) речное» [9, с. 2].

В сороковых годах XIX в. аналогичные предприятия появляются в Петербурге и Риге. Дальнейшее развитие отечественной морской торговли и морского страхования вызвало настоятельную потребность в законодательном регулировании сделок по морскому страхованию, ведь прежний Устав значительно устарел. Для удовлетворения потребности в нормативно-правовой базе морского страхования в 1846 г. и был издан специальный закон по морскому страхованию под названием «Правила для морского страхования» (№ 20095) [10].

Эти правила о морском страховании должны были заменить действовавший 4 раздел 3 книги учреждений и уставов торговых (Свода Зак. Т. 11). В дальнейшем учрежденным в империи морским страховым компаниям, как и морскому и речному

страховому обществу, следовало руководствоваться изданными для них уставами, но с тем условием, чтобы эти компании, как и те, что могли создаваться после издания данных правил, не могли для себя просить каких-либо новых нормативных изменений, несогласных с правилами 1846 г.

Также указ предписывал, с целью развития заграничной торговли и мореплавания, совершать исключительно полисы или договоры о страховании отправляемых в море судов и грузов, на сумму до 1500 руб. серебром на гербовой бумаге пятнадцатикопеечного достоинства; на сумму до 4000 руб. серебром – на гербовых листах ценой в 60 коп. серебром, с распространением этого и на речное страхование.

Также, в дополнение к постановлению о Маклерах и Нотариусах (ст. 228 Свода Учр. и Уст. Торг.), допускалось учреждение при Санкт-Петербургском и других портах, по желанию купечества, должностей маклеров морского страхования на тех же основаниях, что и биржевых маклеров. Их следовало определять по избранию торгующим купечеством с распространением на этих маклеров всех постановлений о маклерах вообще. Однако маклеры морского страхования лишались права в нем участвовать [10, с. 587].

Что касается самих правил, то данный документ состоял из нескольких глав. В гл. 1 излагались «положения общие». Так, в частности, указывалось, что страхование морское – это обеспечение, производимое, с одной стороны, отдачей за условленную плату, по особому договору, на определенное время или на рейс корабля или другого судна, товара или груз, и вообще всяких предметов, морем из одного в другой известный порт отправляемых, а с другой стороны – приемом их в известной цене или до прибытия на место назначения для вознаграждения хозяина их за ущерб или потерю, которые могут произойти от опасностей или несчастий морского пути (ст. 1).

В примечании к ст. 1 указывалось, что:

а) тот, кто принимает на такую ответственность или страх, называется страховщиком, а отдающий на страх – страхователем;

б) под несчастиями или опасностями морского пути подразумевались все случаи, происходящие от бури, пожара, столкновения с другими судами, нападения неприятеля, разбойников или каперов; а также когда необходимо было весь товар или груз, либо часть его, выбросить в море или срубить корабельные снасти для спасения груза или корабля; задержание и притеснение от дружеских и недружеских иностранных держав; опасности от обмана, предательства и ошибки корабельщика или корабельных служителей, и все иные случаи, причиняющие крушение или гибель, вред или убыток застрахованному кораблю, товару или грузу;

в) плата за обеспечение или принятие на страх называлась премией, а договор о страховании – полисом [10, с. 587].

Правилами предусматривалось, что принимать и отдавать на страх от морских опасностей в империи могли как отдельно лица всех без различия состояний Российские подданные, имеющие право вступать в торговые договоры, и общества или товарищества, допускаемые в ст. 1824–1837 и 1838–1895 законов гражданских (Свода Зак. Т. 10), так равно иностранцы и соответствующие иностранные учреждения через своих уполномоченных (ст. 2).

Отдельные страховщики всех состояний за принятие на страх не подлежали никакому платежу в казну; но учреждающие и содержащие для этого конторы, лично

от себя или от обществ и товариществ, обязаны были брать, соответственно своему складочному капиталу, необходимые торговые свидетельства (ст. 3).

Корабли или суда, находящиеся на верфях, в доках или в гаванях, если застраховывались только от огня, подлежали страхованию в страховых от огня обществах по правилам, для этого установленным (ст. 5).

Все же нижеизложенные правила о морском страховании были обязательны во всех случаях, для которых не устанавливалось ничего иного в самом полисе. В тех случаях, которые в данных правилах не были предвидены или не определены в полисе, разрешалось ссылаться на правила, принятые другими государствами (ст. 6).

Для решения возможных недоразумений правилами предусматривался арбитраж. Так, все без исключения недоразумения, которые могли возникнуть между страхователем и страховщиком, следовало разбирать, судить и решать с помощью двух посредников, которых предписывалось выбирать двум спорящими сторонам, каждой отдельно, из негоциантов, производящих оптовую внешнюю торговлю.

В случае, если два выбранных посредника не могли согласиться в решении спора, они вместе выбирали третьего, который и решал спор окончательно. Общий посредник мог быть избран спорящими сторонами и при самом назначении ими частных своих посредников. Такие решения были обязательны для обеих сторон, апелляция нигде не принималась (ст. 7) [10, с. 588].

Глава вторая Правил была посвящена определению предметов морского страхования. К ним, в частности, были отнесены: 1) корабль (или судно вообще) без груза, или нагруженный, вооруженный или невооруженный, с конвоем и под защитой идущий или без нее; 2) принадлежности корабля или судна, как-то: такелаж, снасти, съестные припасы и т. п.; 3) деньги, данные под залог корабля или судна и корабельной или судовой крепости; 4) бодморейные деньги, т. е. занятые корабельщиком вследствие какого-либо несчастья, под залог корабля или судна либо корабельной или судовой крепости, либо под обеспечение фрахтовыми деньгами и грузом; 5) товар или груз; 6) фрахтовая плата и прибыль от нее, когда нанятый корабль отдавался под высший фрахт; 7) ожидаемая прибыль от товаров; 8) «вообще все предметы, морским опасностям подверженные».

При этом устанавливалось, что деньги, выданные под залог корабельной крепости, не могли отдаваться с получением более 6 %, а кто, взяв в таком случае 6 %, отдал эти процентные деньги на страхование и в случае гибели корабля, требовал, чтобы страховщик уплатил их [10, с. 589], и платеж этот составил более капитальной суммы с 6 %, то это следовало считать преступлением, определенным в ст. 2220 уложения о наказаниях уголовных и исправительных» (ст. 8). Отдельно в положении излагались правила о страховании бодморейных и фрахтовых денег.

По правилам 1846 г. страхование считалось недействительным: а) если кто страховал корабль или судно, товар груз, или что либо иное, ему не принадлежащее, или не имея на то поручения от владельца; или то, в чем никакого участия не имеет; или заведомо погибшее; или что-либо мнимое; или умышленно отдаст в цене большей против настоящей стоимости, если будет доказано по суду, что это было сделано с какой-либо противозаконной целью, или скроет какое-либо обстоятельство, от которого зависело увеличение премии, как например: делает утайку в существе, доброты, свойстве, количестве и качестве корабля или судна; б) если сам страховщик принимал на страхование корабль или груз тогда, когда было доказано по суду, что

страхование заключено им по получении известия о благополучном прибытии корабля на место назначения (ст. 9).

Однозначно запрещалось подавать и принимать на страхование вещи и товары, к привозу и вывозу запрещенные, а также и позволенные, но предназначенные к тайному провозу (ст. 10) [10, с. 589].

Составлению договора морского страхования посвящалась гл. 3. Правил. Так, в ней указывалось, что договоры или полис о морском страховании заключаются между страхователем и страховщиком через посредство маклера морского страхования. Если же где такого не было, то через частного или биржевого Маклера, а при страховании в обществах или товариществах договоры следовало совершать непосредственно между страхователем и директорами тех обществ или главным управляющим товариществом.

При этом особой формы для полиса не устанавливалось, но указывалось, что он должен содержать:

- 1) имя того или тех, кто отдает на страх и кто принимает, а также имя корабельщика;
- 2) истинное и подробное известие о состоянии корабля или судна, товара или груза или другого чего страхуемого, с обозначением ценности и количества его;
- 3) отдается ли корабль или груз в полной цене или только в определенной части;
- 4) в мирное или военное время;
- 5) против всех опасностей или некоторых, или с исключением каких-либо;
- 6) берет ли страховщик на свою ответственность крушение, которое могло уже случиться, или отвечает только за будущее;
- 7) время, с которого страховка начинается и когда оканчивается;
- 8) место, откуда корабль отправляется, отплыл или должен пойти, когда именно, куда назначен и куда обязан зайти в пути, а также предназначается ли для обратного рейса;
- 9) премию или плату страхования, с обозначением: при заключении ли договора должна быть уплачена вся сполна, или рассрочивается;
- 10) место нагрузки и выгрузки товаров;
- 11) все те вообще обстоятельства или сведения, которые страховщик признавал существенно нужным, и вообще условия, со взаимного согласия договаривающихся сторон в договор вносимые (ст. 11).

Статьей 12 Правил предусматривалось, что обстоятельное показание об отданном на страхование следовало производить в полной мере и цене, даже и в том случае, когда страхователь страховал часть, а не полную цену корабля или судна, товара, груза или иного чего. Делалось это для того, чтобы в случае гибели возможно было разделить спасенное между страхователем и страховщиком, а убытки заплатить по мере той цены, которую каждый из них имел на своем страхе.

Договоры о страховании по свойству его предметов составлялись на разных условиях, которые, однако, и следовало помещать в полисе (п. 13) [10, с. 590].

Исполнению договора морского страхования посвящалась гл. 4. В ней предусматривалось, что ответственность или страхование против всех морских опасностей, не только означенных в полисе, но и против неизвестных, в нем не указанных, имеет место при каждом страховании, если в полисе не было означено никакого исключения из них или не сделано ограничения в ответственности (ст. 14).

При этом корабль или судно, товар или груз не состояли на ответственности страховщика, пока вся плата за прием на страхование или часть ее, по условиям полиса, не была получена страховщиком и не сделана о том расписка на полисе (ст. 15).

При страховании товара или груза само страхование начиналось с того часа, в который тот товар был свезен с берега и продолжался до того часа, пока будет выгружен на место назначения или до истечения срока, для выгрузки установленного, если в полисе не было постановлено иначе (ст. 16).

При этом под выгрузкой в данном случае понималась выгрузка товара или груза на место назначения или выгрузка до истечения срока, для нее означенного. Когда же товар при нагрузке привозился на корабль или при выгрузке свозился с него на перевозных судах, то ответственность страховщика продолжалась, если нагрузка или выгрузка производилась на такие суда, которые по местности обыкновенно для того использовались.

Корабль или судно, застрахованное от такого-то именно до другого означенного порта, состояло на страхе с того часа, когда начиналась нагрузка до прибытия на место назначения и до выгрузки. В случае же страхования на обратный рейс ответственность страховщика продолжалась непрерывно во все время, до возвращения корабля, если в полисе иначе не было постановлено. Время же страхования корабля с балластом начиналось со времени отплытия до прибытия на место назначения [10, с. 591].

В обязанность хозяина застрахованного корабля или груза входило в течение 3 дней сообщить страховщику письменно об известии о пропаже, гибели, потоплении, сожжении или истреблении их (ст. 18). Также любой убыток, за который требовался платеж от страховщиков, следовало доказать неопровержимо. Повреждение корабля или принадлежностей его, относящееся к ответственности страховщика, нужно было придать оценке квалифицированными людьми или доказать неопровергаемыми счетами (ст. 19.).

По получении объявления и достаточных письменных доказательств страховщик обязывался удовлетворить потерю или заплатить цену застрахованного по силе полиса, если в самом происшествии не обнаруживался обман (ст. 20).

Для удовлетворения оптовых пропаж назначался такой срок со дня получения о пропаже известия: 3 месяца, если крушение или гибель случилось в Европе, и 6 месяцев, если они произошли не в Европе, а в иной части света. При неполучении же известия срок этот следовало считать вдвое больше со дня отправления корабля или груза или от последнего о них известия. Одновременно давалось определение оптовой пропажи. Что же касается частных общих аварий, то страховщики обязаны были заплатить в течение месяца, считая со дня доставления достаточных доказательств и расчетов (ст. 21).

Вообще по истечении положенного срока страховщик за убытки, относящиеся на его счет, должен был платить: при оптовой пропаже полную застрахованную сумму, без всякого вычета; а за другие убытки – по условиям полиса. Оговаривались в правилах способы оценки убытков (ст. 22) [10, с. 592], а также условия расчета и оплаты (ст. 23–27).

В случае, если застрахованный корабль или товар, находясь в море, рейде или на реке, сгорал или повредился от молнии, пожара или от другого корабля, или от ино-

го чрезвычайного и непредвиденного случая, то страховщик обязан был удовлетворить на основании полиса убыток. Но если по следствию оказывалось, что корабельщик, участник корабля или груза, сам виноват в происшедшем, то он лишался такого вознаграждения (ст. 28).

Правилами также предусматривалось, что страховщик не отвечал в таких случаях за происшедшие убытки, если в полисе не было указано иначе:

- а) за аварии малые, расходы, за которые нес сам хозяин застрахованного;
- б) когда застрахованный корабль от обыкновенной его эксплуатации повредился или пришел в ветхость и никакие несчастные случаи не были тому причиной;
- в) когда паруса, от обычного же употребления или от сильного ветра, порвались или разорвались, и, хотя бы вследствие этого необходимо было рубить перерванный или сломанный предмет, если, впрочем, действие такое не входило в состав аварии общей [10, с. 593];
- г) за обшивки: деревянную, которая служила более пяти, и медную, когда она служила более 6 лет;
- д) за кражу, произведенную корабельщиком или людьми экипажа;
- е) если корабль или товар был застрахован в военное время и в полисе значилось, что он должен идти под конвоем и под защитой, а пойдет без них, или же, отправившись с ними, разлучился без крайней необходимости и попал в плен, или потерпел такое повреждение или крушение, о которых доказано было, что они при конвое не могли случиться; но если доказывалось, что они могли произойти и при конвое, страховщик обязан был возместить убытки, если не было постановлено иначе в полисе;
- ж) если застрахованный корабль или судно, отправляясь в определенный пункт, переменили его без всякой нужды;
- з) за повреждение внутреннее, состоящее в том, когда товар от свойства своего или от ненадлежащей укупорки и укладки, или непрочности сосудов, в которых содержался, оказывался поврежденным, начавшим гнить, киснуть или течь, без наружной к тому причины;
- и) за убыток, происшедший от крыс, мышей и других животных или насекомых (ст. 29) [10, с. 594].

Всего же рассматриваемые правила содержали 40 пунктов, регламентировавших основные вопросы взаимоотношений владельцев судов и грузов и страховщиков.

Установление определенного однообразия в регулировании вопросов морского страхования дало свои положительные плоды. Так, к примеру, в середине XIX в. в области страхования судов в Одессе действовали три страховые компании: Новороссийская, Филимборика и Друзей-Торговцев. Первая преимущественно принимала на страх русские суда. В 1838 г. она имела 354 риска на черноморских и азовских парусных судах, всего на 3.800,722 руб., на парходах и их грузах – 1.129,501 руб., и на иностранных судах – 1.931,072 руб. Вся сумма страхования составляла 6.861, 295 руб., страховых приобретено: 453, 632 руб. 65 коп. [11, с. 319–320].

Следует указать и на то, что 20 июля 1848 г. (№ 22459) был принят указ «О новых учреждениях по Одесской Бирже и тамошнему порту». В нем, кроме прочего, устанавливались должности биржевых и портовых маклеров, нотариусов и диспашеров, что значительно улучшало работу порта и способствовало деятельности страховых компаний. Так, в частности, в указе предписывалось: «Не имея средств,

ни в каком случае свидетельствовать сам корабль в карантинной гавани, исправный корабельный маклер тем более должен стараться доставлять себе по возможности вернейшие сведения о том, в каком уважении состоят у страховщиков корабли, обыкновенно к одесскому порту приходящие, и книги страховых иностранных обществ о кораблях; а также справляться в Одесских страховых обществах о тех кораблях, которые у них страхуются» (ст. 38) [12, с. 486–494].

Осложнялся процесс развития страхования такими проблемами, как крайний недостаток квалифицированных судоводителей и матросов, качеством отечественных судов, а также уровнем их эксплуатации. В рассматриваемый период не редкостью были владельцы судов, которые, застраховав судно, в дальнейшем не заботились о содержании его в исправности. От этого бывали частые кораблекрушения.

Со своей стороны, страховщики, не всегда имея возможности видеть принимаемые на страх суда, для определения их достоинства возвышали страховые премии на все суда, выводя вероятность крушения из числа гибели судов, находящихся не в лучшем состоянии. Из этого следовало, что участие в мореплавании плохих судов возвышало налог на хорошие. Высокая премия, требуемая с судов в хорошем состоянии, заставляла иных судовладельцев отпускать суда незастрахованными; так как часто бывало, что фрахт не мог покрыть расхода на страхование, а вследствие этого риска судовладельцы терпели убытки. Страховая премия в 1850-х гг. на корпуса русских судов достигала до 18 % в год за страх плавания по Черному и Азовскому морям [12, с. 319]. Выход же за пределы этих морей отечественных судов все еще был единичным явлением.

Таким образом, как видно из представленного материала, в первой половине XIX в. создание частных акционерных страховых обществ с задачей страхования грузов и морских судов в приморских городах империи становится обычной практикой. Причиной тому был не только рост грузоперевозок, но и сохранявшиеся весьма высокие риски аварийности при них. Основными нормативными актами для работы таких компаний были соответствующие разделы устава купеческого водохозяйства 1781 г., собственно уставы страховых кампаний, «Правила для морского страхования» 1842 г., а также правила страхования, применяемые иностранными страховщиками. Т. е. отечественные страховщики в большинстве своем применяли иностранные страховые полисы и иностранные же законы о страховании. Попытки же постановки дела морского страхования на базе государственных учреждений после их провала на рубеже XVIII–XIX вв. более не предпринимались.

Список литературы:

1. Богатир В. В. Організація та діяльність комерційних судів Таврійської губернії (1819 – 1898 роки) / В. В. Богатир; за заг. ред. Зайчука О. В. – К. : СПД Чалчинська Н. В., 2014. – 164 с.
2. Полное собрание законов Российской империи. С 1649 года. Т. XXII. С 1784 по 1788. – СПб., 1830. – 1168 с.
3. Лилия Белоусова. Фонд Одесского коммерческого суда как источник для изучения деловой жизни Одессы XIX–начала XX века. URL: – <http://history.org.ua/LiberUA/978-966-02-6645-2/4.pdf> (С. 35–48.)
4. Страх и Госстрах. Одесские известия. 30 сентября 2015. URL:– <http://archive.is/mValQ#selection-57.0-57.272>
5. Клеандров М. И. Экономическое правосудие в России: прошлое, настоящее, будущее / М. И. Клеандров ; Рос. Акад. Наук, Ин-т государства и права. – М. : Волтерс Клувер, 2007. – 600 с.
6. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. VII. 1832. – СПб., 1833. – 1044 с.
7. Полное собрание законов Российской империи. С 1649 г. Т. XXXII. 1812 – 1815. – Спб, 1830. – 1107 с.

8. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. V. Отделение первое. 1830. – СПб., 1831. – 594 с.
9. История торговли и промышленности в России / под ред. П. X. Спасского. – СПб., 1910-1914. [Т. 1. Вып. 4 : Исторический очерк развития торговых учреждений в России. Страховые учреждения]. – [1911]. – 36 с.
10. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. XXI. Отделение первое. 1846. – СПб., 1847. – 668 с.
11. Материалы для Географии и Статистики России, собранные офицерами генерального штаба. Херсонская. Составил генерального штаба подполковник А. Шмидт. Часть первая. Санктпетербург, в военной типографии, 1863. – 601 с.
12. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. XXIII. Отделение первое. 1848. – СПб., 1849. – 664 с.

Ivashenko E. Russian development of marine insurance in Russia in the first half of the nineteenth century // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2018. – Т. 4 (70). № 3. – P. 268–278.

The article states that in the first half of the nineteenth century the creation of private joint-stock insurance companies with the task of insurance of cargo and sea vessels in the coastal cities of the empire becomes a common practice. The reason for this was not only the growth of freight, but also prevailed very high risks of accidents with them. The main normative acts for the work of such companies were the relevant sections of the Charter of Merchant's income 1781, the statutes of insurance campaigns, the "Rules for Maritime Insurance" 1842, as well as the rules of insurance, applied Foreign insurers. Attempts to stage the case of marine insurance on the basis of State institutions, after their failure at the turn of the XVIII-XIX centuries. No longer been undertaken.

Key words: Marine insurance, insurance companies, cargo transportation, accident, rules.

Spisok literatury:

1. Bogatir V. V. Organi`zatsi`ya ta di`yal`ni`st` komerchi`jnikh sudì v Tavri`js`koyi guberni`yi (1819 – 1898 roki) / V. V. Bogatir; za zag. red. Zajchuka O. V. – K. : SPD Chalchins`ka N. V., 2014. – 164 s.
2. Polnoe sobranie zakonov Rossijskoj imperii. S 1649 goda. T. XKHII. S 1784 po 1788. – SPb., 1830. – 1168 s.
3. Liliya Belousova. Fond Odesskogo kommercheskogo suda kak istochnik dlya izucheniya delovoj zhizni Odessy` XIX–nachala XX veka. – <http://history.org.ua/LiberUA/978-966-02-6645-2/4.pdf> (s. 35 - 48.)
4. Strakh i Gosstrakh. Odesskie izvestiya. 30 sentyabrya 2015.– <http://archive.is/mValQ#selection-57.0-57.272>
5. Kleandrov M. I. E`konomicheskoe pravosudie v Rossii: proshloe, nastoyashhee, budshhee / M. I. Kleandrov ; Ros. Akad. Nauk, In-t gosudarstva i prava. – M. : Volters Kluver, 2007. – 600 s.
6. Polnoe sobranie zakonov Rossijskoj imperii. Sbranie vtroe. T. VII. 1832. – SPb., 1833. – 1044 s.
7. Polnoe sobranie zakonov Rossijskoj imperii. S 1649 g. T. XXXII. 1812 – 1815. – Spb, 1830. – 1107 s.
8. Polnoe sobranie zakonov Rossijskoj imperii. Sbranie vtroe. T. V. Otdelenie pervoe. 1830. – SPb., 1831. – 594 s.
9. Istoriya trgovli i promy`shlennosti v Rossii / pod red. P. Kh. Spasskogo. – SPb., 1910-1914. [Т. 1. Vy`p. 4 : Istoricheskiy ocherk razvitiya trgovy`kh uchrezhdenij v Rossii. Strakhovy`e uchrezhdeniya]. – [1911]. – 36 s.
10. Polnoe sobranie zakonov Rossijskoj imperii. Sbranie vtroe. T. XXI. Otdelenie pervoe. 1846. – SPb, 1847. – 668 s.
11. Materialy` dlya Geografii i Statistiki Rossii, sobranny`e oficzerami general`nogo shtaba. Khersonskaya. Sostavil general`nogo shtaba podpolkovnik A. Shmidt. Chast` pervaya. Sanktpeterburg, v voennoj tipografii, 1863. – 601 s.
12. Polnoe sobranie zakonov Rossijskoj imperii. Sbranie vtroe. T. XXIII. Otdelenie pervoe. 1848. – SPb, 1849. – 664 s.