

УДК 368

РАЗВИТИЕ МОРСКОГО СТРАХОВАНИЯ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВВ. В РОССИИ

Иващенко Е. С.

Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского

В данной работе исследуется процесс эволюции правового регулирования института морского страхования во второй половине XIX – начале XX вв. в Российской империи. В ходе исследования автор приходит к выводу, что нормативная база морского страхования в России к началу XX в. значительно устарела и даже более того, большинство отечественных норм перестали использоваться на практике, вместо чего страховщики обращались к Гамбургским правилам 1867 г.

С целью модернизации отечественного законодательства по морской торговле, как известно, в 1902 г. было создано Особое совещание, начавшее свою деятельность с предварительного сбора материала, включая консультации с представителями страховых обществ и переводы иностранных уложений. Проект нового закона о морском страховании был закончен в 1907 г. Весь проект закона о морском страховании содержал 81 статью и должен был составлять заключительную главу Уложения о торговом мореплавании, которое, как известно, так и никогда не вступило в силу, однако послужило опытом кодификации уже для составления советского Кодекса Торгового Мореплавания 1929 г.

Ключевые слова: морское страхование, Российская империя, проект, страховые и пароходные общества.

События Крымской (Восточной) войны (1853 – 1856 гг.) и последующий за этим экономический спад значительно затормозили развитие системы морского страхования.

Однако, во многом именно благодаря принятию выше рассмотренных правил для морского страхования 1846 г., страхование грузов в России как самостоятельный вид имущественного страхования развивается с 1860 – 1870 – гг. со страхования речных (волжско-каспийское направление), а потом и морских перевозок (Азовское, Черное, Балтийское и Белое моря). Более интенсивно морское страхование стало развиваться с 70-х и 80-х годов XIX в., когда за это дело взялись крупные акционерные компании страхования от огня, включив в сферу своих операций и морское страхование.

В то же время, появляются новые формы организации морского страхования. Так, кроме специализированных обществ в него включаются пароходные общества. В частности, можно указать, что 3 августа 1856 г. был принят устав Русского Общества пароходства и торговли [1, с. 623]. Пар. 13 этого документа гласил, что «Общество может, если признает выгодным, открыть на общем законном основании, Страховое Отделение для морского и речного страхования товаров, перевозимых на пароходах и судах своих» [1, с. 625]. Указанное общество воспользовалось таким правом и до конца своего существования самостоятельно страховало грузы, перевозимые на своих судах.

Следует также упомянуть и то, что морское страхование в России понималось как часть транспортного страхования, которое, в свою очередь, определялось как

страхование товаров и судов. Первое разделялось на страхование: а) сухопутное, б) речное, в) морское; второе разделялось на страхование: а) речных судов, б) морских судов. По действующим правилам акционерных компаний, речное и морское страхование как товаров, так и судов, отвечало за убытки от несчастий с судами, если последние происходили на объявленном во время заключения договора страхования пути и независимо от воли страхователя.

Шершеневич Г. Ф. указывал, что «Под именем торгового страхования понимается договор, в силу которого одно лицо (страховщик), за определенное вознаграждение, обязывается возместить ущерб, какой может понести имущество другого лица (страхователя) от заранее предусмотренного несчастного события.

Таково в сущности определение, даваемое ст. 2199 т. X ч. 1. Действующее законодательство не содержит вовсе норм, регулирующих отношения по страхованию... Подробно нормировано лишь морское страхование (т. XI ч. 2 Уст. торг. стт. 558-606). Зато многочисленные правила содержатся в акционерных уставах страховых обществ...» [2, с. 198].

Не имея возможности и потребности рассматривать уставные акты всех компаний, действовавших на страховом морском рынке России в XIX в., тем не менее, остановимся на некоторых из них.

12 июня 1870 г. был утвержден «Устав для морского, речного и сухопутного страхования под наименованием «Русский Лойд. Правление этого общества размещалось в Петербурге, а его учредителями выступили: Бухард Фиксен, Евгений Жибер, Карл Швабен, Григорий Елисеев, торгующий под фирмой братья Елисеевы, Александр Елисеев, Юлий Ротермунд, торгующий под фирмой А. В. Ротермунд, Эдуард Тюрстиг, представитель торгового дома Амсус Симонзен и К и Григорий Растеряев (п. 1).

Этому обществу предоставлялось производить, за условленную плату, страхование пароходов, кораблей, вагонов и всякого рода тяжестей, а равным образом фрахтов и денег, уплаченных в счет фрахта или провозной платы, от всяких опасностей: а) при морском плавании; б) при плавании по озерам, рекам и каналам, и с) при сухопутной перевозке.

В примечании к данному пункту, что правда устанавливалось, что не могут быть предметом страхования документы и бумаги государственные и частные (п. 2).

Правление общества, как уже указывалось, размещалось в С.-Петербурге, в других городах – его агентства (п. 3). Капитал общества определялся в 1 мил. руб. разделенных на 2000 акций с возможным дальнейшим увеличением [4, с. 787]. Данное общество имело право принимать и перестрахования по делам в п. 2 указанным (п. 29). Интересно и то, что общество оговорило себе право «отказаться от предлагаемых ему застрахований и в таком случае не обязано объявлять причину своего отказа» (п. 20).

По принятой в это время практике, предусматривалось, что основной капитал, равно как и запасный капитал страхового общества должны быть вносимы в государственные кредитные установления или обращаемы в фонды, пользующиеся гарантией правительства. Свободными, ежедневно поступающими суммами правление должно было распоряжаться так, чтобы они прирастали процентами.

Для немедленного удовлетворения страхователей следующим в случае несчастия вознаграждением, правление общества всегда должно было иметь в наличности не менее 50.000 руб. (п. 22) [4, с. 788].

Следует, очевидно, указать, что обязательство держать средства на счетах государственных кредитных учреждений и в фондах, пользующихся гарантией правительства давало возможность не только государству использовать данные средства для своих нужд, но и служило гарантией для клиентов общества в том, что они, при соблюдении всех необходимых правил, получают, в случае наступления страховой ситуации, необходимые с общества выплаты.

Устав также предусматривал, что все споры между акционерами по делам общества и между ними и правлением или директором, а равно споры общества с другими обществами и частными лицами должны решаться на точном основании ст. 2138 и 2187 Т. X, част. 1 Свода Зак., изд. 1857 г. и 2 примечания к ст. 2138 по продолжению 1868 г. (п. 53).

Во всем прочем, относящемся до общества и в его уставе неупомянутом, оно подчинялось общим законам империи, как действующим в момент принятия устава, так и тем, какие впоследствии могли быть установлены (п. 54) (с. 792).

21 октября 1909 г. был утвержден новый «Устав страхового обществ Русский Ллойд» [5, с. 774].

Само название «Русский Ллойд» скорее всего было выбрано с рекламными целями, в том числе и для поднятия престижа этого страхового общества, позиционирование его претензий на ну же роль, что играл в Великобритании английский Ллойд. Напомним, что в этот период, к примеру, в Германии, уже действовал германский Ллойд.

Так согласно, Энциклопедическому словарю Ф. А. Брокгауза и И. А. Ефрона, имя Ллойда в рассматриваемый период носили в различных странах и многие другие общества, преимущественно страховые и пароходные. Ближе всего к английскому Ллойдю стоял германский Ллойд, основанный в 1868 г. в Берлине. Поставив себе задачей классификацию и регистрацию германских судов, он защищал исключительно интересы морских страхователей судовладельцев и купцов, состоящих его членами; доход от операций по классификации судов должен был лишь покрывать издержки администрации. Почти ежегодно издавался в Ростоке «Germanischer Lloyd. Internationales (Schiffs-) Register» [6, с. 341].

Однако подобные компании знали и метаморфозы в своей истории. Так, в частности, Австрийский Ллойд, основанный в Триесте в 1832 г. по образцу лондонского Ллойда, первоначально был страховым обществом, но уже в 1836 г. превратился в пароходное общество. Он поддерживал правильные рейсы с Левантом, Бразилией, Ост-Индией, Китаем, Японией, а также по Черному морю и Дунаю.

Северогерманский Ллойд — в свое время величайшее в мире общество пароходства, основанное в Бремене в 1857 г. вообще не имело отношения к страховому бизнесу. Ср. Lindeman, «Der Norddeutsche Lloyd, Geschichte und Handbuch» (Бремен, 1892).

Обращаясь же к истокам, укажем, что «Lloyd» — это общество страхования и классификации судов в Лондоне, получившее свое название от Эдуарда Л., который в конце XVII в. содержал в лондонском Сити кофейню, служившую местом собрания судовладельцев, страхователей судов, маклеров, торговцев. Для своих клиентов

Л. основал в 1696 г. газету «Lloyd's News», которая была вскоре запрещена, но возобновлена в 1726 г. под именем «Lloyd's List». Когда собрания у Л. превратились в страховое общество под названием «New Lloyd», эта газета стала его органом, сообщая сведения о прибытии и выходе судов из всех гаваней мира, о несчастиях на море, о маяках, фрахтах и т. п. С 1871 г. газета выходила под названием «Shipping and mercantile Gazette and Lloyd's List». Ллойд издавал, кроме того, еженедельный «Index» с перечнем всех судов, находящихся в плавании, и обозначением, где каждое судно в данное время находится. С 1843 г. Ллойд под новым названием «Lloyd's Register of British and foreign shipping», отказавшись от страхования судов, занялся исключительно классификацией судов: судовладелец, желавший получить так называемый «Lloyd's Patent», т. е. удостоверение о хорошей конструкции судна, его прочности и т. д., должен был строить свои суда под наблюдением специалистов из Л. — а этот Patent имеет очень большое значение при страховании судна и в других случаях [6, с. 341].

Роль английского Ллойда в деле развития, как морского страхования, так и вообще в дореволюционном развитии регулирования торгового мореплавания весьма существенна, так как многие положения и нормы им принятые практически автоматически признавались в России. Так, к примеру, в феврале 1902 г. под председательством Великого князя Александра Михайловича состоялись заседания Совета по делам торгового мореплавания на которых обсуждались меры к развитию отечественного судостроения и торгового мореплавания.

В выработанных данным советом мерах, было решено выдавать от правительства ссуды на покупку судов грузоподъемностью не менее 1000 т. «удовлетворяющих требованиям первого класса Ллойда или других, одобренных правительством» [7, л. 8 – 9].

Кроме того, в России начали разрабатывать собственные классификационные требования к судам. Так основная работа в этом вопросе была возложена на комиссию при главноуправляющем Торговым Мореплаванием и Портами. 3-го июля 1903 г. выработанные положения были утверждены главноуправляющим ТМиП.

Вырабатывая правила для пассажирских судов, предпочли остановиться на правилах, имеющих общее мировое значение и такими признали правила английского совета торговли «Boardoftrade», причем испытание корпусов, котлов и механизмов решили производить по правилам английского Ллойда [8, с. 181]. Однако, до достижения дипломатическим путем признания взаимности свидетельствованных судов и установления российской классификации административным распоряжением было предложено портовым управлениям и лицам, производящим освидетельствование судов, принимать свидетельства таких классификационных учреждений: английского Ллойда; германского Ллойда; норвежского Ллойда; бюро Веритас [7, л. 8 – 9].

В XIX в. возникают и международные специализированные организации. Так, как известно, Международный Союз морского страхования (МСОМС) / UMI — International Union of Marine Insurance / был создан в 1874 г. в Берне (Швейцария), как объединение национальных страховых организаций по инициативе Австро-Венгрии, Германии, России и Швеции. Данная организация занималась вопросами страхования судов, груза фрахта [9]. Она действует и сегодня, однако уже как доб-

ровольная ассоциация страховщиков и занимается унификацией законодательства морского страхования разных стран.

Возвращаясь к отечественному страхованию, укажем, что в 1875 г. крупнейшие страховые общества империи провели съезд, на котором выработали новые условия страхования. Последние по договоренности были обязательны только для договоров страхования, заключаемых после подписания соглашения. Страховые общества согласились действовать на одинаковых для всех условиях, последующие изменения вводились съездами страховых обществ, проводимыми трижды в год. На первых съездах были определены общие нормы тарифных ставок, надбавок к тарифам, введены единообразные приемы страхования и перестрахования и т.д. Для выполнения постановлений съездов было создано специальное бюро представителей страховых акционерных обществ – «Конвенция общего тарифа», преобразованного впоследствии в мощнейшее объединение русских страховщиков – страховой синдикат.

В 1895 г. страховые акционерные общества пришли к соглашению о взаимном перестраховании и учредили «Общество русского перестрахования» с уставным капиталом в 10 млн. рублей

Так, устав акционерного общества русского перестрахования был принят на основании указа от 9 июня 1895 года. №11835 [10, с. 440]. Учредителями этого общества выступили: «Российское страховое от огня общество, учрежденное в 1827 г.», «Второе Российское страховое от огня Общество», «Страховое от огня общество Саламандра», «С.-Петербургская компания Надежда для морского, речного и сухопутного страхования, транспортирования кладей и страхования от огня имущества», «С.-Петербургское Общество страхования от огня имущества и страхования пожизненных доходов и денежных капиталов», «Русское страховое от огня Общество», «Варшавское страховое от огня Общество», «Северное страховое Общество», «Страховое общество Якорь» и «Страховое Общество Россия» [11, с. 3 – 4].

Согласно утвержденному стандартной процедурой уставу данной организации, обществу предоставлялось принимать перестрахование как от русских страховых обществ и учреждений (акционерных, городских взаимных, земских, губернских и т.п.), так и от иностранных обществ различное имущество, в том числе пароходов и судов, грузов и фрахтов от потерь и убытков, могущих произойти по пути следования таковых по рекам, озерам, каналам, морям и при сухопутной перевозке (п. 2) [11, с. 4].

Устав общества изменялся в 1899 г. и в 1905 г. [12], однако основные изменения не коснулись задач, стоявших перед ним. После введения государственной монополии на страхование в 1918 г. это страховое общество, как и многие другие, было ликвидировано.

Кроме вышеупомянутых обществ страхования, активно действовало и созданное в 1905 г. Черноморское общество взаимного страхования судовладельцев, которое проводило страхование судов, различных грузов, а также подвижного состава железных дорог и другого имущества от возможных убытков при перевозке как в пределах Российской Империи, так и за границей.

Следует также указать, что со временем страховые компании все более привлекались к обеспечению безопасности торгового судоходства. Так, указом от 23 августа 1902 г. «Об освидетельствовании судов, плавающих на внутренних водных путях», этот процесс возлагался на специальных комиссиях из должностных лиц ве-

домства путей сообщения с представителями судовладельцев и страховых обществ (21969) [13, с. 830].

Это было вызвано в том числе и тем, что в данный период уже активно обсуждалась проблема создания отечественного регистра судов. Цель таковых регистров периода XIX в. была достаточно проста – дать возможность страховщикам как можно больше знать о каждом конкретном судне, его техническом состоянии, с целью правильного определения его стоимости, а также пригодности как вообще, так и для каждого конкретного рейса в частности.

К началу XX в. в Российской империи в круг транспортного страхования вошло также страхование ценных посылок, перевозимых по почте, от убытков, могущих произойти вследствие открытого или тайного похищения, действия огня, воды и других несчастных случаев. По правилам об этом страховании общество несло ответственность лишь за ту часть стоимости посылки, которая, по действовавшим почтовым правилам, не принималась на страх почтово-телеграфным ведомством. Значительная дороговизна страхования морских судов в акционерных обществах, которые притом нередко вовсе отказывались от приема на страхование судов, плавающих в особенно неблагоприятных условиях, побудила правительство озаботиться организацией таких учреждений, которые могли бы если не устранить вовсе, то по крайней мере ослабить неудобства страхования судов в акционерных компаниях.

В данном случае, очевидно, следует указать, что вопросы о введении государственной страховой монополии или обязательного страхования были серьезно выдвинуты в теории государства и права еще в 80-х годах XIX в. известным немецким экономистом Адольфом Вагнером. Попытки и проекты государственного монопольного страхования известны периоду начала XX в. Так, к примеру, в Италии пытались ввести монополию страхования жизни [14].

К действительно выдающимся мероприятиям в этой области принадлежит организация обязательного страхования судов в Архангельской губернии, которое находилось в ведении местного казенного управления страхования от огня сельских построек и действовало на основании высочайше утвержденного 12 мая 1897 г. временного положения «О взаимном обязательном страховании судов населения Архангельской губернии» (№14086) [15, с. 271-278].

Учитывая важность данного документа для настоящего исследования рассмотрим его подробнее. Данное положение состояло из таких основных частей: I. Основные правила взаимного обязательного страхования судов, II. Порядок заведования делами взаимного страхования судов, III. Классификация судов, IV. Средства взаимного страхования судов, V. Порядок и условия страхования и VI. Порядок и условия вознаграждения за убытки.

Анализ основных недостатков и достоинств выше рассмотренного положения позволяет выделить такие наиболее важные его достоинства. К ним мы можем отнести такие как: освидетельствование застрахованных судов раз в год и перед плаванием, с жесткими требованиями к состоянию и оснащению судна. Также к основным достоинствам можно отнести и то, что страхование судов в Архангельской губернии было возложено на государственные учреждения, так как именно государство взяло на себя те риски, на которые не шел частник.

К наиболее существенным недостаткам положения можно отнести то, что согласно данного документа страховались лишь парусные суда, стоимостью от 100

руб., автоматически исключая из этого перечня парусно-моторные и паровые суда, использование которых в условиях Севера уже тогда было весьма перспективным.

Также к недостаткам следует отнести и то, что в положении предусматривалась вариативность в ситуации выдачи премии за спасение (т.е. могли и не выдать). Учитывая, что как судно, так и груз представляли собой зачастую значительную ценность, а спасательные работы также обходились не дешево, такой подход следует считать непродуманным и противоречащим сложившейся в этот период международной морской практике.

Кроме того, повальное и обязательное страхование судов, как этого требовало выше указанное положение, отнюдь не зависело от эффективности и частоты эксплуатации судна, ведь даже если оно стояло всю навигацию у причала (не эксплуатировалось) за него собственник обязан был платить.

Отсутствовали в положении и какие-либо требования к квалификации экипажа судов. Разрешение же спорных вопросов не было предусмотрено в третейском порядке, а возложено на чиновников, что, безусловно, не могло отрицательно влиять на разумное разрешение таких ситуаций.

Однако, не смотря на вышеуказанные недостатки положения от 12 мая 1897 г., с целью определения эффективности деятельности Архангельского страхового общества можно привести такие данные. Так, в частности известно, что согласно отчету о его работе (страхование судов) за 1898 г. (1-й операционный год его работы) страховым учреждением было принято на страхование 581 судно, общей вместимостью в 23630 тонн; оценочная стоимость судов составляла 826971 руб., страховая — 616696 руб. Страховых платежей причиталось 19196 руб., вступительных взносов 6167 руб., а всего 25363 руб.; из них израсходовано было 13061 руб., в том числе 10304 руб. на выдачу страхового вознаграждения [16].

Как видно из представленных данных, обязательному страхованию подверглись в основном маломерные промысловые суда, наиболее подверженные авариям в неблагоприятных условиях Севера. Удачное же начало работы рассматриваемого общества способствовало развитию торговли и безопасности мореплавания в данном регионе.

В тоже время, следует отметить, что нормативная база морского страхования в России к началу XX в. значительно устарела и даже более того, большинство отечественных норм перестали использоваться на практике, вместо чего страховщики обращались к Гамбургским правилам 1867 г.

С целью модернизации отечественного законодательства по морской торговле, как известно, в 1902 г. было создано Особое совещание, начавшее свою деятельность с предварительного сбора материала, включая консультации с представителями страховых обществ и переводы иностранных уложений. Проект нового закона о морском страховании был закончен в 1907 г. Весь проект закона о морском страховании содержал 81 статью и должен был составлять заключительную главу Уложения о торговом мореплавании, которое, как известно, так и никогда не вступило в силу, однако послужило опытом кодификации уже для составления советского Кодекса Торгового Мореплавания 1929 г. [17, с. 7]. Более того, Загускин Н. Н. отмечает прогрессивность проекта, а также многие его положительные стороны и нововведения [18].

Список литературы:

1. Высочайше утвержденный устав Русского Общества пароходства и торговли от 3 августа 1856 г. // ПСЗ, Собрание (1825-1881): Т. XXXI (1856), №30813. – СПб.: Печатано в Типографии II Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии. – 18557. С. 623.
2. Шершеневич Г. Ф. Учебник торгового права. – 5-е изд. – М.: Бр. Башмакорвы, 1910. – IV. С. 198.
3. Высочайше утвержденный «Устав для морского, речного и сухопутного страхования под наименованием «Русский Ллойд» от 12 июня 1870 г. // ПСЗ, Собрание (1825-1881): Т. 45 (1870), №48478. – СПб.: Печатано в Типографии II Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии. – 1874. – С. 787.
4. Высочайше утвержденный Устав страхового общества «Русский Ллойд» от 21 октября 1909 г. // ПСЗ, Собрание третье: Т. XXIX (1909), №32632. – СПб.: Печатано в Типографии II Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии. – 1912. - С. 774.
5. Ф. Брокгауз, И. Ефрон. Энциклопедический словарь. Современная версия. – М: Изд-во Эксмо, 2002. – С. 341.
6. Государственный архив Республики Крым, ф. 708. Оп. 1. Д. 1. Л. 8 – 9
7. Змерзлый Б.В. Правовое регулирование торгового судоходства в Черноморско-Азовском регионе в конце XVIII – начале XX в. / Б.В. Змерзлый. – Симферополь: ЧП «Предприятие Феникс», 2014. – С. 181.
8. Журавлев Ю.М. Словарь-справочник терминов по страхованию и перестрахованию. – М., 1994; Словарь страховщика / Ефимов С.Л. и др.-М., 2000).
9. Высочайше утвержденный Устав акционерного Общества Русского перестрахования от 9 июня 1895 года // ПСЗ, Собрание третье: Т. XV (1895), №11835. – СПб.: Печатано в Типографии II Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии. – 1899. - С. 440.
10. Устав общества русского перестрахования. – С.-Петербург, Коммерческая Скоропечатня Евг. Тиле преемн., Благовещенская пол, 5. 1895 г. - С. 3 – 4.
11. Устав Русского общества перестрахования. – С.-Петербург. Электро-типография Н. Я. Стойковой. Знамяская, 27. 1905 г. – 35 с.
12. Об освидетельствовании судов, плавающих на внутренних водных путях от 23 августа 1902 г. // ПСЗ, Собрание третье: Т. XII (1902), №21969. – СПб.: Печатано в Типографии II Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии. – 1904. - С. 830.
13. Серебровский В. И. Избранные труды по наследственному и страховому праву. Изд. 2-е, испр. М.: «Статут», 2003. – 558 с.
14. Высочайше утвержденное Временное Положение о взаимном обязательном страховании судов населения Архангельской губернии от 12 мая 1897 г. // ПСЗ, Собрание третье: Т. XVII (1897), №14986. – СПб.: Печатано в Типографии II Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии. – 1900. - С. 271-278.
15. Михаил Александрович Дьяконов. ЭСБЕ/Россия/Экономический отдел/Страхование. <https://ru.wikisource.org/wiki> (дата обращения - 13.08. 2016 г.).
16. Тиксон Я. Проект нового закона о морском страховании // Страховое обозрение. Ежемесячный журнал страховых знаний и вопросов. – СПб., 1907. – № 1. – С. 7.
17. Загускин С. Н. Законодательное регулирование морского страхования в конце XIX - начале XX в. // История государства и права. – 2008, № 23.

Ivashenko E. Development of marine insurance in the second half of XIX - beginning of XX вв. in Russia // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2019. – Т. 4 (72). № 1. – P. 45-53.

In hired the process of evolution of the legal adjusting of institute of marine insurance is investigated in the second half of XIX - beginning of XX вв. in the Russian empire. During research an author comes to the conclusion, that the normative base of marine insurance in Russia to beginning of XX of century considerably became antiquated and even further, most home norms left off to be used in practice, instead of what insurers called to the Hamburg rules 1867. With the purpose of modernisation of home legislation on sea-born trade, as is generally known, in 1902 the Special conference beginning the activity with preliminary collection of material was created, including to consultation with the representatives of insurance companies and translations of foreign codes of law. The project of new law on marine insurance was complete in 1907 All project of law on marine insurance contained a 81 article and must make the final head of Code of law about a trade seagoing

that, as is generally known, never inured so, however served experience of кодификации already for drafting of soviet Code of Trade Seagoing 1929.

Keywords: marine insurance, Russian empire, project, insurance and steamship companies.

Spisok literaturey:

1. Vysochajshe utverzhennyj ustav Russkogo Obshchestva parohodstva i trgovli ot 3 avgusta 1856 g. // PSZ, Sobranie (1825-1881): T. HKHKHI (1856), №30813. – SPb.: Pechatano v Tipografii II Otdeleniya Sobstvennoj Ego Imperatorskogo Velichestva Kancelyarii. – 18557. S. 623.
2. SHershenevich G. F. Uchebnik torgovogo prava. – 5-e izd. – M.: Br. Bashmakorvy, 1910. – IV. S. 198.
3. Vysochajshe utverzhennyj «Ustav dlya morskogo, rechnogo i suhoputnogo strahovaniya pod naimenovaniem «Russkij Lojd» ot 12 iyunya 1870 g. // PSZ, Sobranie (1825-1881): T. 45 (1870), №48478. – SPb.: Pechatano v Tipografii II Otdeleniya Sobstvennoj Ego Imperatorskogo Velichestva Kancelyarii. – 1874. – S. 787.
4. Vysochajshe utverzhennyj Ustav strahovogo obshchestva «Russkij Lloid» ot 21 oktyabrya 1909 g. // PSZ, Sobranie tret'e: T. XXIX (1909), №32632. – SPb.: Pechatano v Tipografii II Otdeleniya Sobstvennoj Ego Imperatorskogo Velichestva Kancelyarii. – 1912. – S. 774.
5. F. Brokgauz, I. Efron. EHnciklopedicheskij slovar'. Sovremennaya versiya. – M.: Izd-vo EHksimo, 2002. – S. 341.
6. Gosudarstvennyj arhiv Respubliki Krym, f. 708. Op. 1. D. 1. L. 8 – 9
7. Zmerzlyj B.V. Pravovoe regulirovanie torgovogo sudohodstva v Chernomorsko-Azovskom regione v konce XVIII – nachale HKH v. / B.V. Zmerzlyj. – Simferopol': CHP «Predpriyatie Feniks», 2014. – S. 181.
8. ZHuravlev YU.M. Slovar'-spravochnik terminov po strahovaniyu i perestrahovaniyu. – M., 1994; Slovar' strahovshchika / Efimov S.L. i dr.-M., 2000).
9. Vysochajshe utverzhennyj Ustav akcionernogo Obshchestva Russkogo perestrahovaniya ot 9 iyunya 1895 goda // PSZ, Sobranie tret'e: T. XV (1895), №11835. – SPb.: Pechatano v Tipografii II Otdeleniya Sobstvennoj Ego Imperatorskogo Velichestva Kancelyarii. – 1899. – S. 440.
10. Ustav obshchestva russkogo perestrahovaniya. – S.-Peterburg, Kommercheskaya Skoropechatsya Evg. Tile preemn., Blagoveshchenskaya pol, 5. 1895 g. – S. 3 – 4.
11. Ustav Russkogo obshchestva perestrahovaniya. – S.-Peterburg. EHlektro-tipografiya N. YA. Stojkovej. Znameskaya, 27. 1905 g. – 35 s.
12. Ob osvidetel'stvovanii sudov, plavayushchih na vnutrennih vodnyh putyakh ot 23 avgusta 1902 g. // PSZ, Sobranie tret'e: T. XII (1902), №21969. – SPb.: Pechatano v Tipografii II Otdeleniya Sobstvennoj Ego Imperatorskogo Velichestva Kancelyarii. – 1904. – S. 830.
13. Serebrovskij V. I. Izbrannye trudy po nasledstvennomu i strahovomu pravu. Izd. 2-e, ispr. M.: «Statut», 2003. – 558 s.
14. Vysochajshe utverzhdennoe Vremennoe Polozhenie o vzaimnom obyazatel'nom strahovanii sudov naseleeniya Arhangel'skoj gubernii ot 12 maya 1897 g. // PSZ, Sobranie tret'e: T. XVII (1897), №14986. – SPb.: Pechatano v Tipografii II Otdeleniya Sobstvennoj Ego Imperatorskogo Velichestva Kancelyarii. – 1900. – S. 271-278.
15. Mihail Aleksandrovich D'yakonov. EHSBE/Rossiya/EHkonomicheskij otdel/Strahovanie. <https://ru.wikisource.org/wiki> (data obrashcheniya - 13.08. 2016 g.).
16. Tikson YA. Proekt novogo zakona o morskome strahovanii // Strahovoe obozrenie. Ezhemesyachnyj zhurnal strahovyh znaniy i voprosov. – SPb., 1907. – № 1. – S. 7.
17. Zaguskin S. N. Zakonodatel'noe regulirovanie morskogo strahovaniya v konce XIX - nachale XX v. // Istoriya gosudarstva i prava. – 2008, № 23.