ДОГОВОРЪ

МОРСКАГО СТРАХОВАНІЯ

ПО РУССКОМУ ПРАВУ.

СОЧИНЕНІЕ

А ВИЦЫНА.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

1865.

ЦАБ "Автограф"

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Стр.

I. Существо договора и его составныя части 5

II. Порядокъ совершенія договора 64

III. Дѣйствіе договора 83

IV. Прекращеніе, расторженіе и недѣйствительность договора . . 118

ЦАБ "Автограф"

Договоръ морскаго страхованія, подобно многимъ другимъ учрежденіямъ торговаго права, заимствованъ нами отъ западной Европы. Онъ возникъ, вѣроятно, въ теченіи такъ-называемыхъ среднихъ вѣковъ, въ торговыхъ городахъ Италіи (1). Въ пользу этого говорятъ: первыя извѣстія о морскомъ страхованіи, встрѣчающіяся у итальянскихъ писателей XIV вѣка, преимущественное развитіе торговыхъ оборотовъ того времени въ небольшихъ республикахъ Италіи, названія различныхъ предметовъ, встрѣчающихся въ морскомъ страхованіи, итальянскаго происхожденія, одинъ изъ древнѣйшихъ уставовъ морскаго страхованія, принадлежащій Венеціи. Но, по несомнѣннымъ историческимъ свидѣтельствамъ, въ XV ст. договоръ морскаго страхованія уже былъ знакомъ Испаніи; въ теченіи же XVI ст. онъ сдѣлался извѣстнымъ и во всѣхъ другихъ странахъ западной Европы, производившихъ болѣе или менѣе значительную морскую торговлю. Однакоже, на первыхъ порахъ, кажется, повсюду договоръ морскаго страхованія былъ предоставленъ исключительно соглашенію контрагентовъ и опредѣленіямъ обычая, и, уже спустя довольно времени, законодательства приняли его къ своему вѣдѣнію: по крайней мѣрѣ, древнѣйшіе изъ сохранившихся до насъ уставовъ о морскомъ страхованіи относятся только къ XV ст. (это уставъ Барселоны, 1435 г., и уставъ Венеціи, 1468 г.), а изъ XVI ст. намъ извѣстны только уставъ Флоренціи о морскомъ

(1) *Pöhls*, Darstellung des gemeinen deutschen und des hamburgischen Handelsrechts, Hamburg 1832, т. 4, стр. 2—22; *Nolte*, Benecke's System des See-Assecuranz-und-Bodmerei-Wesens, Hamburg 1851, т. I, стр. 1—16.

ЦАБ "Автограф"

страхованіи (1523 г., исправленный въ 1526 г.) и уставъ Испаніи и Голландіи (1537 г., дополненный въ 1549, 1554 г.), тогда какъ, мы сказали, въ Италіи морское страхованіе было извѣстно уже въ XIV ст., а въ XVI ст. и въ другихъ странахъ западной Европы. Наконецъ, съ одной стороны, недостаточность обычныхъ опредѣленій на счетъ морскаго страхованія и различныя злоупотребленія договоромъ, а съ другой, сознаніе важности его для развитія морской торговли побудили правительства и другихъ государствъ къ изданію уставовъ о морскомъ страхованіи. Въ Англіи изданіе устава послѣдовало въ 1601 г., въ Швеціи въ 1667 г., во Франціи въ 1681 г., въ Даніи въ 1683 г., но въ Пруссіи уже только въ 1727 г., въ Гамбургѣ въ 1731 г. Со временемъ и эти уставы оказались недостаточными: въ иныхъ случаяхъ они слишкомъ неполно опредѣляли юридическія отношенія контрагентовъ и не могли служить руководствомъ при разрѣшеніи возникавшихъ споровъ; въ другихъ случаяхъ, изъ желанія предупредить злоупотребленія договоромъ, они, безъ нужды, стѣсняли свободу соглашенія договаривающихся сторонъ, напр. требованіемъ платежа преміи непремѣнно впередъ, требованіемъ, чтобы извѣстная часть имущества всегда оставалась незастрахованною. Поэтому, нѣкоторые изъ первыхъ уставовъ морскаго страхованія подверглись измѣненію уже въ прошедшемъ столѣтіи, напр. испанскій въ 1737 г., шведскій въ 1750 г. Но въ теченіи нынѣшняго столѣтія во всѣхъ почти европейскихъ государствахъ, сообразно указаніямъ опыта, составлены новыя правила относительно морскаго страхованія и изданы или отдѣльными уставами, или, большею частію, въ составѣ всего торговаго законодательства—во Франціи въ 1808 г., въ Испаніи въ 1829 г., въ Голландіи въ 1838, въ Сардиніи въ 1842 г. и т. д., наконецъ, въ Германіи въ 1862 г. Только въ Англіи, за немногими частными измѣненіями, основнымъ закономъ относительно морскаго страхованія остается статутъ 1601 г. Но это не значитъ, что въ Англіи руководствуются правилами, отвергнутыми по указанію опыта, признаваемыми въ другихъ странахъ несправедливыми, а только что въ Англіи, по особымъ условіямъ ея государственной жизни и судебной организаціи, оказывается

ЦАБ "Автограф"

возможнымъ примѣнять къ дѣлу морскаго страхованія болѣе справедливыя начала и безъ опредѣленія о томъ со стороны законодательства, такъ что англійскіе писатели говорятъ: «нашъ уставъ морскаго страхованія содержится въ общемъ законѣ, вытекающемъ изъ обычая всѣхъ націй и сочиненій о морскомъ страхованіи на всѣхъ языкахъ.» (1).

Въ нашемъ отечествѣ первый уставъ о морскомъ страхованіи явился только въ 1781 году, какъ часть изданнаго въ то время устава о мореплаваніи (2). Извѣстно, что морская торговля наша сдѣлалась болѣе оживленною только съ начала прошедшаго столѣтія, но и то на первыхъ порахъ была почти исключительно въ рукахъ иностранныхъ купцовъ, которые естественно предпочитали страховать свои корабли и товары у себя дома и не имѣли надобности заботиться о введеніи у насъ морскаго страхованія. Но когда довольно многіе иностранные купцы навсегда поселились въ Россіи или, по крайней мѣрѣ, завели у насъ постоянныя торговыя конторы, когда, съ другой стороны, и русскіе купцы стали принимать болѣе дѣятельное участіе въ морской торговлѣ, и у насъ почувствовалась потребность въ морскомъ страхованіи. И вотъ, императрица Екатерина II отвѣтила этой потребности изданіемъ упомянутаго устава, составленнаго подъ вліяніемъ тогдашнихъ нѣмецкихъ уставовъ о морскомъ страхованіи,—вѣроятно потому, что большинство иностраннаго купечества, занимавшагося у насъ морскою торговлею, было, какъ и нынѣ, нѣмецкой національности. Въ слѣдъ затѣмъ, дѣйствительно, стали открываться въ нашихъ балтійскихъ и черноморскихъ портахъ страховыя общества отъ морскихъ опасностей и частныя страховыя конторы. Но большею частію дѣла ихъ пошли довольно неудачно, такъ что первыя страховыя общества и частныя страховыя конторы существовали обыкновенно весьма недолгое время. На мѣсто закрывавшихся являлись другія общества и конторы, но они также скоро раздѣляли судьбу предшественниковъ, и дѣло морскаго страхованія если и не прекращалось у

(1) Ibid. стр. 12.
(2) Полн. Собр. Зак., № 15285, ст. 181—215.

ЦАБ "Автограф"

насъ съ конца прошедшаго столѣтія, то все-таки шло довольно вяло. Между тѣмъ потребность въ морскомъ страхованіи, по мѣрѣ развитія нашей морской торговли въ теченіи нынѣшняго вѣка, дѣлалась все болѣе и болѣе ощутительною. Поэтому, въ сороковыхъ годахъ текущаго столѣтія петербургское купечество, занимающееся морскою торговлею, рѣшилось организовать дѣло морскаго страхованія болѣе прочнымъ образомъ. Но находя, что уставъ о морскомъ страхованіи 1781 года уже не соотвѣтствуетъ состоянію страхованія въ иностранныхъ государствахъ, петербургское купечество обратилось къ правительству съ просьбою объ измѣненіи устава соотвѣтственно началамъ, принятымъ въ теченіи нынѣшняго вѣка иностранными законодательствами. Правительство отвѣтило на эту просьбу изданіемъ, 5 іюня 1846 г., новаго устава о морскомъ страхованіи (1), который и составляетъ наше дѣйствующее законодательство относительно настоящаго предмета, какъ ст. 1227—1266 св. уст. и учр. торг. (св. зак., изд. 1857 г., т. XI). И если все-таки дѣло морскаго страхованія до сихъ поръ не получило у насъ большаго развитія, то причины этому лежатъ внѣ устава о морскомъ страхованіи. Мы поставляемъ себѣ задачею изложить начала нашего законодательства относительно морскаго страхованія, сравнительно съ началами, которыя приняты современными иностранными законодательствами, тѣмъ болѣе, что знакомство съ ними, кромѣ теоретическаго, имѣетъ для насъ отчасти и практическій интересъ,— ст. 1232 св. уст. торг. говоритъ: «*въ случаяхъ, которые въ настоящихъ правилахъ* (т. е. въ правилахъ о морскомъ страхованіи) *не предвидѣны, или въ полисѣ не опредѣлены, дозволяется ссылаться на правила, принятыя другими государствами.*»

(1) 2-е Полн. Собр. Зак. № 20005.

ЦАБ "Автограф"

I. СУЩЕСТВО ДОГОВОРА И ЕГО СОСТАВНЫЯ ЧАСТИ.

Иностранные кодексы торговаго законодательства обыкновенно не даютъ общаго опредѣленія существу договора о морскомъ страхованіи, какъ нерѣдко и въ другихъ случаяхъ они воздерживаются отъ общаго опредѣленія того или другаго юридическаго института. И это нельзя считать недостаткомъ, пробѣломъ: законодательство должно, конечно, ясно сознавать существо опредѣляемаго имъ учрежденія, но для него нѣтъ необходимости и даже опасно выражать общую идею учрежденія. Нѣтъ необходимости—потому что задача законодательства опредѣлить права гражданъ, общая же характеристика какого-либо учрежденія не представляетъ въ себѣ ничего диспозитивнаго; слѣд., каждая статья законодательнаго кодекса должна содержать въ себѣ какое-либо начало, установляющее или ограничивающее права, а общая характеристика юридическихъ учрежденій тутъ совершенно излишня. Опасно—потому что общая идея учрежденія легко можетъ быть сформулирована въ кодексѣ несовсѣмъ точно, такъ что формула, выражающая эту идею, можетъ содержать въ себѣ болѣе или менѣе того, что даетъ законодательство въ своихъ частныхъ постановленіяхъ относительно опредѣляемаго учрежденія, и тогда могутъ возникнуть практическія затрудненія на счетъ смысла отдѣльныхъ законодательныхъ постановленій, несогласныхъ съ общею идеею учрежденія. Иному взгляду на этотъ предметъ, какъ кажется, слѣдовали редакторы нашего *свода законовъ*: они, если невсегда, то по крайней мѣрѣ во многихъ случаяхъ, не

ЦАБ "Автограф"

считали достаточнымъ систематически изложить отдѣльныя узаконенія, относящіяся къ данному юридическому учрежденію, но признавали необходимымъ, по соображеніи существа отдѣльныхъ узаконеній, опредѣлить и существо цѣлаго учрежденія. Оттого-то многіе отдѣлы нашего свода начинаются общими положеніями, неимѣющими никакого диспозитивнаго характера. Напр. глава о собственности начинается опредѣленіемъ существа права собственности, глава о духовномъ завѣщаніи—опредѣленіемъ существа завѣщанія, глава о законномъ наслѣдованіи—опредѣленіемъ понятія о наслѣдствѣ, глава о давности—опредѣленіемъ существа давности, главы о запродажѣ, подрядѣ и поставкѣ, ссудѣ—опредѣленіемъ существа этихъ договоровъ и т. д. Точно также, постановленія нашего свода о морскомъ страхованіи начинаются опредѣленіемъ существа этого договора. Оно опредѣляется такъ: «*страхованіе морское есть обезпеченіе, производимое, съ одной стороны, отдачею за условленную плату, по особому договору, на опредѣленное время, или на рейсъ, корабля или другаго судна, товара или груза, и вообще всякихъ предметовъ, моремъ изъ одного въ другой извѣстный портъ отправляемыхъ, а съ другой стороны, пріемомъ ихъ въ извѣстной цѣнѣ на отвѣтственность или страхъ до доставки, или до прибытія на мѣсто назначенія, для вознагражденія хозяина ихъ за ущербъ или потери, которые могутъ произойти отъ опасностей или несчастій морскаго пути*». (1) Но какъ въ нѣкоторыхъ другихъ случаяхъ общія опредѣленія юридическихъ учрежденій, предлагаемыя сводомъ, несовсѣмъ точны и иногда ведутъ къ недоразумѣніямъ, такъ и настоящее опредѣленіе отчасти несогласно само съ собою, отчасти погрѣшаетъ противорѣчіемъ другимъ законодательнымъ опредѣленіямъ относительно морскаго страхованія. Такъ, по смыслу общаго опредѣленія выходитъ, что только матеріальные предметы могутъ быть застрахованы отъ морской опасности—только матеріальные предметы могутъ быть отправляемы изъ одного порта въ другой; но само же законодательство между предметами морскаго страхованія упоминаетъ права

(1) Св. учр. и усг. торг. (св. зак., т. XI), ст. 1227.

ЦАБ "Автограф"

по обязательствамъ, напр. бодмерейныя деньги, фрахтъ, упоминаетъ ожидаемую прибыль отъ товара, наконецъ говоритъ, что могутъ быть застрахованы всѣ предметы, подвергающіеся морскимъ опасностямъ, такъ что слѣд. жизнь, свобода могутъ быть предметами морскаго страхованія. Далѣе, по смыслу общаго опредѣленія, договоръ можетъ быть заключенъ на опредѣленное время, т. е. на извѣстное число дней, недѣль и т. д., или на рейсъ; но онъ можетъ быть также заключенъ и на часть рейса, какъ это и бываетъ иногда на дѣлѣ, когда только одна часть морскаго пути представляется опасною. И далѣе, по смыслу общаго опредѣленія, отвѣтственность страховщика продолжается до доставки застрахованнаго предмета или прибытія его къ мѣсту назначенія; но вѣдь само же это опредѣленіе говоритъ, что морское страхованіе заключается на рейсъ, или на опредѣленное время: и вотъ, если договоръ заключенъ на извѣстное число дней, то по истеченіи назначеннаго срока отвѣтственность страховщика окончится, хотябы корабль и не достигъ еще предназначеннаго ему порта. Наконецъ, можно и то сказать, что невсегда отдача на страхъ корабля или другаго предмета, подвергающагося морской опасности, составляетъ договоръ морскаго страхованія со всѣми его послѣдствіями, а лишь при извѣстныхъ условіяхъ; самое соглашеніе объ отдачѣ и пріемѣ на страхъ должно быть облечено въ извѣстную форму;—между тѣмъ, законное опредѣленіе договора вовсе не упоминаетъ объ этихъ условіяхъ, ни о формѣ. По нашему мнѣнію, договоръ морскаго страхованія, сообразно существующимъ о немъ законоположеніямъ, должно опредѣлить такъ: «*морское страхованіе представляетъ собою облеченное въ законную форму соглашеніе воли двухъ сторонъ, по которому одна изъ нихъ, за условленную плату, на извѣстный срокъ, принимаетъ на себя, вполнѣ или отчасти, рискъ по опредѣленному имущественному интересу другой стороны или ея наслѣдниковъ, подвергающемуся опасности отъ возможнаго какого-либо, или только опредѣленнаго несчастія во время морскаго пути.*» Можно, пожалуй, еще дополнить это опредѣленіе словами: «*обязуясь вознаградить эту другую сторону за убытки, если несчастіе дѣйствительно послѣдуетъ.*» Но, по нашему мнѣ-

ЦАБ "Автограф"

нію, нѣтъ необходимости въ такомъ дополненіи, такъ какъ принятіе на себя риска по чужому имущественному интересу въ томъ и состоитъ, что лицо обязывается, въ случаѣ погибели или поврежденія даннаго интереса отъ опредѣленнаго несчастія, нести на себѣ невыгодныя послѣдствія потери, т. е. вознаградить потерпѣвшему отъ несчастія его убытки.

Сообразно данному опредѣленію, содержащему въ себѣ всѣ жизненныя условія договора о морскомъ страхованіи, въ составѣ его оказываются слѣдующіе элементы:

1) договаривающіяся стороны,
2) предметъ страхованія,
3) страховая сумма,
4) рискъ по предмету страхованія,
5) срокъ договора,
6) вознагражденіе за принятіе риска,
7) форма договора.

Разсмотримъ эти элементы; но о формѣ договора скажемъ въ особомъ отдѣлѣ.

1) Договаривающіяся стороны.

Въ морскомъ страхованіи участвуютъ двѣ стороны: сторона, отдающая имущество на страхъ, и сторона, принимающая его на страхъ. Первая называется *страхователемъ* (assurè, Versicherungsnehmer), вторая—*страховщикомъ* (assureur, Versicherer). *Страхованіе* же *самого себя* или *самострахованіе* (Selbstversicherung), о которомъ нерѣдко идетъ рѣчь въ дѣйствительности, вовсе не имѣетъ того значенія, будто договоръ страхованія можетъ быть заключенъ и съ самимъ собою, а оно или означаетъ, что извѣстное имущество отдано на страхъ невполнѣ, такъ что часть его цѣнности остается на рискѣ самого страхователя; или самострахованіе означаетъ особаго рода экономическій пріемъ разсчетливаго лица, состоящій въ томъ, что, находя для себя убыточнымъ страховать имущество, лицо, вмѣсто того, сумму, какую приходилось бы платить въ видѣ преміи, откладываетъ

ЦАБ "Автограф"

въ особую кассу и изъ нея, въ случаѣ несчастія, вознаграждаетъ свои убытки. (1) Понятно, что ни въ томъ, ни въ другомъ значеніи самострахованіе не имѣетъ смысла договора: ни въ томъ, ни въ другомъ случаѣ нѣтъ передачи риска по имуществу (въ первомъ случаѣ, по крайней мѣрѣ, по отношенію къ той части имущества, по отношенію къ которой имѣетъ мѣсто самострахованіе), а оно-то и составляетъ душу договора страхованія.—*Страхователемъ* можетъ быть всякое лицо, имѣющее общую способность къ гражданской дѣятельности. Въ настоящее время уже ниодно законодательство не требуетъ, чтобы страхователь непремѣнно принадлежалъ къ торговому званію, какъ это иногда бывало прежде, (2) потому что по отношенію къ страхователю заключеніе договора не представляется торговою операціею, а только мѣрою, обезпечивающею его имущество. То же начало, по нашему мнѣнію, имѣетъ примѣненіе и къ нашему юридическому быту. Правда, по ст. 1228 св. уст. торг. (прод. св. зак., ч. IV) принимать *и отдавать* на страхъ отъ морскихъ опасностей могутъ только лица, имѣющія право вступать въ торговые договоры. Но соображая, что въ двухъ первыхъ изданіяхъ свода законовъ говорится только, что одни купцы первой гильдіи могутъ содержать страховыя конторы, (3) слѣдов. быть страховщиками, а не полагается никакого ограниченія для личности страхователя, что по уставу о пошлинахъ за право производства торговли (4) къ торговымъ операціямъ причисляется лишь содержаніе страховыхъ конторъ, а не вообще заключеніе страховаго договора, что страховыя отъ огня общества

---

(1) По этому же разсчету, вѣроятно, и наша казна не застраховываетъ свои зданія отъ огня при множествѣ ея изданій въ различныхъ мѣстахъ государства, ей пришлось бы платить, въ видѣ премій, огромныя суммы и безъ сомнѣнія она теряла бы гораздо болѣе, прибѣгая къ страхованію, нежели сколько теряетъ теперь отъ случающихся пожаровъ

(2) *Pöhls*, Handelsrechts, т. 4, стр 32

(3) Св зак. 1-е изд., т XI, ч 2, ст 886, 2-е изд., т XI, ч. 2 ст. 1102

(4) Прод. св зак (3-е изд.), ч II, прил къ ст 464 уст. о пошл., § 2, п 6.

ЦАБ "Автограф"

также причисляются къ торговымъ учрежденіямъ, а между тѣмъ отъ страхователя не требуется принадлежность къ торговому классу, мы полагаемъ, что истинный смыслъ ст. 1228 св. уст. торг. тѣснѣе ея буквальнаго смысла, т. е. она не безусловно требуетъ отъ страхователя принадлежности къ торговому званію, а только на случай, когда морское страхованіе заключается относительно такого предмета, который можетъ принадлежать только лицу торговаго званія. Если напр. лицо неторговаго званія переселяется изъ Риги въ Петербургъ и отправляетъ туда свои пожитки моремъ, то ужели лицо не можетъ застраховать эти пожитки отъ морской опасности, потому что оно не принадлежитъ къ торговому классу? Но конечно, если лицо неторговаго званія застраховываетъ имущество, имѣющее значеніе товара, то страхованіе недѣйствительно; однакоже не потому, что оно заключается лицомъ неторговаго званія, а потому, что предметъ договора не можетъ принадлежать страхователю. Равнымъ образомъ, гражданство лица, говоря вообще, нынѣ уже не оказываетъ вліянія на способность къ участію въ договорѣ въ качествѣ страхователя, а обыкновенно за иностранцами признается право быть страхователями наравнѣ съ подданными государства, и даже большею частію это право не выражается прямо, какъ въ нашемъ законодательствѣ, а само собою подразумѣвается. Напротивъ, въ прежнее время общимъ правиломъ, кажется, было принято, что иностранцы не могутъ быть страхователями — быть-можетъ, изъ опасенія, что значительное количество денегъ можетъ быть вывезено изъ страны въ видѣ вознагражденія иностранцевъ за убытки, (1)—такъ что даже Ordonnance de la marine 1681 г. выражается такимъ образомъ, какъ будто, дозволяя иностранцамъ страховать ихъ имущества во Франціи, онъ установляетъ нѣчто новое: «permettons à tous nos sujets, même aux étrangers, d'assurer et de faire assurer etc...» (2). Однакоже и въ настоящее время право иностранца быть страхователемъ нельзя признать безусловно. Иностра-

(1) *Pohls* Handelsr., г. 4 стр 33.

(2) *Pardessus*, Collection des lois maritimes, г 4 стр 325

ЦАБ "Автограф"

нецъ — страхователь можетъ оказаться непріятелемъ. Конечно, въ высшей степени желательно, чтобы частное имущество непріятеля на морѣ было, по крайней мѣрѣ, столькоже неприкосновенно, сколько неприкосновенно оно на сушѣ. Но пока захватъ частнаго имущества на морѣ допускается какъ военными судами, такъ отчасти и каперами, было бы непослѣдовательно признать, что непріятель можетъ у насъ застраховать имущество отъ морской опасности: тогда какъ государство такъ мало оказываетъ уваженія собственности непріятеля на морѣ, что допускаетъ даже захватъ ея, тогда какъ государство явно стремится нанести возможно болѣе вреда морской торговлѣ непріятеля и даже вовсе прекратить ее, вдругъ наше страховое общество, частное лицо, принимало бы на себя обязательство вознаграждать непріятеля за его потери и тѣмъ охраняло бы его морскую торговлю. И дѣйствительно, хотя законодательства большею частію умалчиваютъ о запрещеніи страховать имущество непріятеля, но судебная практика повсюду, за исключеніемъ Голландіи и вольныхъ городовъ Германіи, держится того начала, что договоръ морскаго страхованія относительно имущества непріятеля недѣйствителенъ и что если даже договоръ заключенъ до открытія войны, то съ момента ея открытія онъ все-таки становится недѣйствительнымъ. (1) То же начало должно быть принимаемо за руководство и по отношенію къ нашему юридическому быту. Законодательство наше хотя и запрещаетъ страховать только аммуницію и провіантъ, принадлежащіе непріятелю; (2) но было бы странно заключать отсюда, что другія имущества непріятеля могутъ быть застрахованы: такое рѣзкое отступленіе отъ общепринятаго начала, совершенно естественно вытекающаго изъ существующихъ правилъ морской войны, должно имѣть оправданіе въ прямомъ опредѣленіи законодательства. Но представляется вопросъ: по какому признаку опредѣлять характеръ лица, какъ непріятеля — по его національности, подданству, или по мѣсту

---

(1) *Nolte* Benecke's Syst d See—Assec , т. I, стр 19—25.

(2) Св. уст торг ст. 1236, примѣч.

ЦАБ "Автограф"

его жительства? Напр. Россія ведетъ войну съ Англіею: англичанина, имѣющаго осѣдлость въ Россіи, должно ли обсуживать какъ ея непріятеля, или, напротивъ, какъ непріятеля по отношенію къ Англіи? нѣмца, водворившагося въ Англіи, должно ли считать нейтральнымъ, или непріятелемъ по отношенію къ Россіи? Большинство юристовъ склоняется къ тому мнѣнію, что вопросъ долженъ быть рѣшаемъ по мѣсту жительства лица, на томъ основаніи, что водвореніе лица внѣ предѣловъ отечества разрываетъ связь его съ родиною и установляетъ другую — съ мѣстомъ его новаго жительства. (1) И если не повсюду, то, по крайней мѣрѣ, въ Англіи судебная практика признаетъ за непреложное начало, что какъ скоро лицо поселяется въ странѣ съ намѣреніемъ оставаться въ ней навсегда или, по крайней мѣрѣ, на неопредѣленное время, напр. заводитъ тамъ какую-либо фабрику, производитъ торговлю, то, по отношенію къ торговымъ правамъ, лицо это должно быть обсуживаемо какъ подданный страны, гдѣ оно живетъ, совершенно независимо отъ его національности. Напр. англичанинъ, производящій торговлю въ Россіи, въ случаѣ войны между Россіею и Англіею, по отношенію къ правамъ торговли, будетъ обсуживаемъ какъ непріятель Англіи.

Другое ограниченіе для участія въ договорѣ въ качествѣ страхователя представляетъ необходимость интереса въ предметѣ страхованія, такъ что одной общей способности къ заключенію страхованія еще недостаточно для силы даннаго договора. Цѣль морскаго страхованія, какъ и всякаго другаго,—охраненіе интереса лица, вознагражденіе ему убытка, если онъ послѣдуетъ для лица отъ того или другаго несчастія. Отсюда само собою вытекаетъ, что для проявленія силы договора необходимо, чтобы страхователь потерялъ что-либо, лишился чего-либо вслѣдствіе несчастія, потому что безъ потери не можетъ быть рѣчи о вознагражденіи, необходимо слѣдов., чтобы страхователь былъ заинтересованъ цѣлостію предмета страхованія. Такимъ образомъ, уже существо страховаго договора ведетъ къ отрицанію дѣйствительности такого страхованія, въ которомъ страхователь неза-

(1) *Nolte*, Benecke's Syst d. See—Assec., т. I. стр. 26—30.

ЦАБ "Автограф"

интересованъ цѣлостію предмета договора. Къ тому же побуждаетъ и законодательная политика. Страхованіе имущества, неимѣющаго отношенія къ страхователю, въ сущности азартная игра со всѣми ея невыгодными сторонами. Кромѣ того, не имѣя интереса въ цѣлости *застрахованнаго имущества*, *напротивъ*, имѣя интересъ въ его погибели, страхователь можетъ способствовать погибели имущества или даже непосредственно причинить ее—чему судебная хроника представляетъ не мало примѣровъ—къ ущербу дѣйствительно заинтересованнаго лица. Наконецъ, страховщики, будучи обязаны вознаграждать мнимыя потери, могутъ оказаться несостоятельными къ вознагражденію дѣйствительныхъ потерь, принятыхъ ими на страхъ, между тѣмъ какъ состоятельность страховщиковъ—существенное условіе достиженія цѣли страхованія, довѣріе къ нимъ—условіе развитія страхованія, которое, въ свою очередь, представляется однимъ изъ важныхъ условій экономическаго благосостоянія страны. Достаточно поводовъ для законодательства, чтобы запретить страхованія безъ интереса! Дѣйствительно, почти повсюду, за исключеніемъ лишь немногихъ странъ, напр. Тосканы, Неаполя, отчасти Англіи (1), законодательство или прямо признаетъ недѣйствительнымъ договоръ страхованія, какъ скоро страхователь не имѣетъ интереса въ предметѣ страхованія, какъ поступаетъ напр. наше законодательство (2), какъ поступаетъ напр. code Napoléon, отказывая въ искѣ всякаго рода сдѣлкамъ, имѣющимъ характеръ игры (3), или законодательство обусловливаетъ право требованія отъ страховщика вознагражденія за убытокъ доказательствомъ интереса и тѣмъ устраняетъ азартныя страхованія (Wett—Assecnranzen), не запрещая ихъ прямо, какъ дѣлаетъ

---

(1) Англійская судебная практика считаетъ дозволенными азартныя страхованія на иностранныя корабли, на томъ основаніи, что въ статутѣ, которымъ запрещены страхованія безъ интереса, говорится только о страхованіи на *англійскіе* корабли и ихъ грузъ (*Nolte*, Beneeke's Syst. d See—Ass., т. I, стр. 241).

(2) Св. уст. торг., ст. 1235.

(3) Art. 1965, 1966.

ЦАБ "Автограф"

напр. нѣмецкое торговое законодательство (1). Въ дѣйствительности однакожъ все-таки встрѣчаются эти такъ—называемые polices d'honneur, и пока дѣло обходится безъ суда, они имѣютъ силу. Существо самого интереса, необходимаго для страхователя, англійскій судья *Лоренсъ* опредѣляетъ слѣдующими словами, сказанными имъ по поводу одного процесса: «имѣть интересъ въ какой-либо вещи значитъ ничто иное, какъ состоять въ такомъ къ ней отношеніи, что ея цѣлость доставитъ намъ выгоду, а погибель потерю»; и далѣе: «не одно и то же имѣть право собственности на вещь и имѣть интересъ въ вещи: достоинство собственности опредѣляется цѣною вещи, подъ интересомъ же понимается всякая выгода, какую можно получить отъ вещи (2).» По нашему мнѣнію, еще яснѣе будетъ сказать, что интересъ, обусловливающій дѣйствительностъ морскаго страхованія, составляетъ имущественное право лица, подвергающееся морской опасности. Отсюда, интересъ можетъ быть столькоже разнообразенъ, сколько разнообразны имущественныя права. Такимъ образомъ, нетолько собственникъ корабля можетъ застраховать его, но напр. и лицо, имѣющее право залога по кораблю, можетъ застраховать свою претензію, наниматель корабля можетъ застраховать фрахтъ и т. д. И какъ по отношенію къ одной и той же вещи могутъ существовать различныя права, то каждое изъ нихъ можетъ быть застраховано: каждое имущественное право, какъ скоро оно подвергается морской опасности, даетъ возможность къ заключенію морскаго страхованія. Такъ, въ нашемъ примѣрѣ, кораблехозяинъ, залогопринимателъ, наниматель корабля и т. д. могутъ заключить договоръ страхованія, каждый относительно принадлежащаго ему права, насколько оно представляетъ для него интереса. Наше опредѣленіе интереса имѣетъ еще и ту выгоду, что не представляетъ надобности вдаваться въ мелочныя и утомительныя изысканія на счетъ того, кто можетъ быть страхователемъ того или другаго имущества, кто и

---

(1) Art. 886.

(2) *Nolte*, Benecke's Syst. d. See—Assec., т. I, стр 36.

ЦАБ "Автограф"

насколько имѣетъ въ немъ интереса: по нашему опредѣленію, интересъ страхователя —имущественное право, а оно уже само собою указываетъ лицо страхователя и мѣру его интереса. Но, замѣтимъ, нѣтъ надобности, чтобы страхователь былъ заинтересованъ предметомъ страхованія уже въ моментъ заключенія договора—нѣтъ основанія запрещать принятіе мѣръ къ охраненію будущаго интереса, какія принимаются къ охраненію настоящаго,—а необходимо лишь для силы договора, чтобы въ моментъ погибели, или поврежденія предмѣта страхованія страхователь имѣлъ интересъ въ его цѣлости. И если наше законодательство говоритъ: «*страхованіе недѣйствительно, когда кто отдаетъ на страхъ.... что-либо..., ему непринадлежащее,... или то, въ чемъ никакого участія не имѣетъ...*», (1) то отсюда еще нельзя заключать, что присутствіе интереса страхователя необходимо уже въ моментъ заключенія договора. Напр. само же законодательство дозволяетъ страхованіе товара на оба рейса, впередъ и обратно (2), но товаръ, который получается съ обратнымъ рейсомъ, обыкновенно еще не принадлежитъ купцу въ моментъ заключенія договора, а пріобрѣтается уже только впослѣдствіи. Или напр. при вознагражденіи за убытки отъ несчастія, и по нашему и по всѣмъ другимъ законодательствамъ, отъ страхователя предварительно требуется только доказательство интереса въ моментъ наступленія несчастія, а не во все продолженіе времени отъ заключенія договора до погибели застрахованнаго предмета.

Интересентъ можетъ лично заключить страхованіе относительно даннаго предмета, или при посредствѣ другаго лица. Но между законодательствами существуетъ большое разногласіе на счетъ заключенія страховаго договора чрезъ посредство другаго лица. По нашему законодательству и датскому (3) заключеніе страхованія сторонним лицомъ возможно только въ силу порученія, предварительно даннаго ему отъ интересента. По датскому законо-

(1) Св. уст. торг., ст 1235.
(2) Ibid ст. 1257
(3) *Nolte*, Benecke's Syst. d. See-Ass., т. I, стр. 157, 158.

ЦАБ "Автограф"

дательству требуется даже, чтобы при заключеніи договора было представлено письменное порученіе интересента. Но наше законодательство такого требованія не выражаетъ, а говоритъ только: «*страхованіе недѣйствительно, когда кто отдаетъ... что-либо... на страхъ,... не имѣя на то порученія отъ владѣльца...*» (1). Разумѣется, что осторожный страховщикъ все-таки можетъ потребовать отъ повѣреннаго удостовѣренія въ полномочіи и иначе не соглашаться на заключеніе договора, только что обыкновенно этого не требуется. Не признается также нужнымъ, чтобы уполномоченный имѣлъ формальную довѣренность на заключеніе договора, а достаточно, если порученіе интересента облечено въ такую форму, въ какой обыкновенно купцы даютъ порученія своимъ агентамъ, напр. въ форму коммерческаго письма. Въ дѣйствительности однакоже нерѣдко встрѣчаются случаи, въ которыхъ безусловное требованіе предварительнаго порученія на заключеніе страхованія оказывается весьма стѣснительнымъ. Напр. нерѣдко бываетъ, что купецъ не знаетъ объ отправленіи къ нему товара; или напр. купецъ отправляетъ партію товара для погруженія на корабль и не видитъ необходимости прибѣгать къ страхованію, между тѣмъ въ портѣ оказывается эта необходимость—получается извѣстіе объ открытіи войны, на морѣ слишкомъ непокойно. И вотъ, имѣя въ виду такого рода случаи, во всѣхъ почти западно-европейскихъ странахъ или законодательство прямо дозволяетъ страхованіе безъ предварительнаго полномочія интересента, какъ напр. въ Португаліи (2), или это подразумѣвается само собою, по принятымъ началамъ общаго гражданскаго права, какъ напр. въ Германіи (3), Франціи (4), Англіи (5). Но какъ вообще никто не можетъ быть обязанъ по договору безъ своего согласія, то и здѣсь сила договора обусловливается ратигабиціею интересента, такъ что страхованіе

---

(1) Св. уст. торг., ст. 1235.

(2) *Nolte*, Benecke's Syst. d. See-Ass., т. I, стр. 158.

(3) Allgem. deutsche Handels-Gesetzbuch, Art. 187.

(4) *Alauzet*, Comment du Code de comm., Paris 1857, т. 3, стр. 291.

(5) *Nolte*, Benecke's Syst. d. See-Ass., т. I, стр. 165.

ЦАБ "Автограф"

дѣйствительно только по изъявленіи согласія со стороны интересента; но тогда уже оно имѣетъ силу со времени заключенія договора, по правилу: omnis ratihabitio retrotrahitur et mandato priori aequiparatur. Кромѣ того, обыкновенно требуется, чтобы ратигабиція интересента послѣдовала прежде вѣдома его о наступленіи несчастія, потому что въ противномъ случаѣ шансы выгоды и невыгоды контрагентовъ уже неравны и ратигабиція страхователя представляется очевидною недобросовѣстностію по отношенію къ страховщику. (1) Но наоборотъ, въ случаѣ извѣстія о благополучномъ окончаніи пути прежде заявленія страховщику объ отказѣ интересента въ согласіи на заключеніе страхованія, ратигабиція безусловно предполагается: (2) отъ момента заключенія договора до полученія отвѣта интересента можетъ пройти довольно времени, между тѣмъ застрахованное имущество можетъ благополучно достигнуть мѣста назначенія и уже вѣсть о томъ можетъ дойти до мѣста заключенія страхованія,— такъ, недобросовѣстный агентъ можетъ скрыть отзывъ интересента о согласіи на договоръ и отказаться отъ платежа преміи, или, пожалуй, интересентъ отправитъ своему агенту два письма, одно съ изъявленіемъ согласія на договоръ, другое съ изъявленіемъ отказа, и поручитъ молчать на счетъ его отвѣта до наступленія несчастія или благополучнаго окончанія пути, а тогда предъявить страховщику то письмо, которое по обстоятельствамъ окажется выгоднымъ. При такихъ началахъ потребность въ страхованіи всегда можетъ быть удовлетворена, и, съ другой стороны, начала эти не представляютъ никакого опасенія за интересы страховщиковъ. Нѣкоторыя законодательства одна-

---

(1) Нѣкоторые юристы, какъ напр Алозе, полагаютъ, что при наступленіи несчастія ратигабиція предполагается Но это предположеніе еще могло бы быть допущено, когда бы молчаніе интересента, можно было принять за ратигабицію. Между тѣмъ, это невозможно запросъ о согласіи можетъ не дойти до интересента — ужели и тогда его молчаніе составляетъ ратигабицію? при наступленіи несчастія интересенту придется доказать, что онъ не далъ никакого отвѣта на запросъ о согласіи, но какимъ образомъ?

(2) *Nolte*, Benecke's Syst. d. See—Ass., т. I, стр. 161, 162

ЦАБ "Автограф"

коже идутъ еще далѣе — не обусловливаютъ силу договора даже разыгрываніемъ интересента, какъ скоро въ полисѣ прямо говорится, что договоръ заключается безъ порученія интересента. Но такого рода договоры порождаютъ множество вопросовъ, изъ которыхъ однакоже не всѣ находятъ себѣ разрѣшеніе въ законодательствѣ, а иные разрѣшаются имъ несогласно съ общепринятыми началами права, какъ это впрочемъ обыкновенно бываетъ, когда законодательство сходитъ съ прямаго пути, все-равно по ошибкѣ, или ради неправильно понятыхъ интересовъ! Напр. по голландскому законодательству допускается страхованіе за счетъ третьяго лица, съ условіемъ, чтобы было означено, заключается договоръ по полномочію или безъ полномочія третьяго лица; но въ послѣднемъ случаѣ договоръ признается недѣйствительнымъ, какъ скоро интересентъ уже прежде заключилъ страхованіе относительно даннаго предмета или кого-либо уполномочилъ къ тому, прежде чѣмъ дошло до него извѣстіе о заключенномъ безъ его порученія страхованіи. (1) Слѣд., если прежде извѣстія о заключеніи страхованія, безъ его порученія, интересентъ ни заключилъ самъ страхованія, ни поручилъ того кому-либо другому, договоръ для него уже обязателенъ? Но, быть-можетъ, непрошенная услужливость заключила договоръ съ такимъ ненадежнымъ, или столь притязательнымъ страховщикомъ, что интересентъ никогда не желалъ бы имѣть съ нимъ дѣла? Или договоръ все-таки не имѣетъ силы безъ согласія интересента? Но тогда почему же онъ непремѣнно ничтоженъ, если до полученія извѣстія о его заключеніи интересентъ далъ только кому-либо порученіе на заключеніе страхованія, между тѣмъ какъ это порученіе, быть-можетъ, еще неисполнено, быть можетъ, и никогда не будетъ исполнено? Или напр. нѣмецкое торговое законодательство даетъ такія опредѣленія относительно заключенія страхованія стороннимъ лицомъ:

Art. 785 «страхователь можетъ заключить страхованіе или относительно своего (страхованіе за свой счетъ, Versicherung fur eigene Rechnung), или относительно чужаго интереса (стра-

(1) Ibid стр 158.

ЦАБ "Автограф"

хованіе за чужой счетъ, Versicherung für fremde Rechnung), въ послѣднемъ случаѣ означая или неозначая лицо,- за счетъ котораго заключается страхованіе (die Person des Versicherten).

Равнымъ образомъ, можно не означать въ договорѣ, заключается страхованіе за свой или за чужой счетъ («за счетъ кого слѣдуетъ», «für Rechnung wen es angeht»). Но если при страхованіи «за счетъ кого слѣдуетъ» окажется, что оно заключено за чужой счетъ, то къ договору примѣняются постановленія относительно страхованія за чужой счетъ.

Когда въ договорѣ неозначено, что страхованіе заключается за чужой счетъ или «за счетъ кого слѣдуетъ», то страхованіе считается заключеннымъ за счетъ самого страхователя.»

Art. 786. «Страхованіе за чужой счетъ тогда только обязательно для страховщика, когда оно было поручено страхователю отъ лица, за счетъ котораго заключено, или когда отсутствіе порученія заявлено страховщику при заключеніи договора.

Когда заявленія несдѣлано, то отсутствіе порученія не можетъ быть замѣнено послѣдующимъ согласіемъ лица, за счетъ котораго заключено страхованіе.

Когда же сдѣлано заявленіе, то обязательность страхованія для страховщика не зависитъ отъ послѣдующаго согласія лица, за счетъ котораго заключено страхованіе.

Страховщикъ, для котораго по опредѣленіямъ настоящей статьи страхованіе необязательно, тѣмъ неменѣе имѣетъ право на полную премію, даже когда онъ самъ заводитъ дѣло о необязательности договора.»

Art. 787. «Когда страхованіе заключено уполномоченнымъ, завѣдывающимъ дѣлами безъ порученія, или другимъ какимъ-либо представителемъ интересента отъ его имени, то, въ смыслѣ настоящаго законодательства, ни представитель не есть страхователь, ни само страхованіе—страхованіе за чужой счетъ.»

Признаемся, мы не безъ большаго труда уяснили себѣ эти опредѣленія и не думаемъ, чтобы они были понятнѣе тому, для кого чтеніе законовъ не составляетъ обыденнаго занятія. Но, и по самому существу ихъ, развѣ можно признать эти опредѣленія

ЦАБ "Автограф"

вполнѣ удовлетворительными? Напр. страхованіе, заключенное безъ порученія со стороны интересента, настоящими опредѣленіями считается безусловно необязательнымъ для страховщика, какъ скоро ему при заключеніи договора незаявлено о недостаткѣ порученія. Но почему же это упущеніе такъ важно, когда дозволяется нетолько не означать имени третьяго лица, за счетъ котораго заключается страхованіе, но и вовсе не означать, что оно заключается за счетъ третьяго лица, когда, съ другой стороны, при сдѣланномъ заявленіи обязательность договора для страховщика даже не обусловливается согласіемъ интересента? Или напр. когда при заключеніи договора страховщику заявлено о недостаткѣ порученія со стороны интересента, обязательство страховщика не зависитъ отъ послѣдующаго согласія интересента. Слѣд., при наступленіи несчастія страховщикъ во всякомъ случаѣ обязанъ произвести вознагражденіе? Но кому же онъ произведетъ его, когда интересентъ не изъявилъ согласія на договоръ, а быть-можетъ и не зналъ о его заключеніи?... Мы не разъ еще возвратимся къ этому предмету.

Страховщикомъ, по правилу, принятому всѣми законодательствами, можетъ быть только лицо торговаго званія, потому что, по отношенію къ страховщику, страхованіе всегда составляетъ промысловую операцію: страховщикъ заключаетъ договоръ съ цѣлію полученія извѣстнаго барыша, что именно и характеризуетъ операцію, какъ торговую. Наше законодательство какъ-будто смотритъ на это нѣсколько иначе: оно какъ-бы признаетъ торговымъ предпріятіемъ, притомъ доступнымъ лишь торгующему по свидѣтельству первой гильдіи, только содержаніе страховыхъ конторъ, слѣд. только постоянное занятіе страхованіемъ, какъ промысломъ, заключеніе же отдѣльнаго страховаго договора не считаетъ торговымъ предпріятіемъ и признаетъ возможнымъ для лицъ всякаго званія, слѣдов. и для непринадлежащихъ къ торговому классу. Именно, ст. 1229 св. уст. торг. говоритъ: «*отдѣльные страховщики всѣхъ состояній, за принятіе на страхъ, не подлежатъ никакому платежу въ казну, но учреждающіе и содержащіе для сего конторы, лично отъ себя, или отъ обществъ и товариществъ, обязаны брать, соотвѣтственно складочному своему*

ЦАБ "Автограф"

капиталу, надлежащія торговыя свидѣтельства». Отсюда, хотя статья эта и противорѣчитъ предъидущей, ст. 1228 св. уст. торг. (прод. ч. IV), по которой нетолько страховщикомъ, но и страхователемъ можетъ быть только лицо, имѣющее право вступать въ торговые договоры, однакоже когда въ какомъ-либо отдѣльномъ договорѣ страховщикомъ представится лицо неторговаго званія, то договоръ, на этомъ только основаніи, нельзя признать недѣйствительнымъ. По отношенію къ торговому классу обыкновенно также существуютъ нѣкоторыя, немногія впрочемъ, ограниченія для участія въ договорѣ въ качествѣ страховщика. Такъ, обыкновенно диспашерамъ запрещается быть страховщиками; равнымъ образомъ, маклерамъ и нотаріусамъ запрещается отъ своего лица заключать всякіе торговые договоры, слѣдов. и договоръ страхованія,—по тому соображенію, что иначе эти лица не исполнили бы своего назначенія, даже могли бы злоупотреблять своимъ общественнымъ положеніемъ. (1) Но если юридически предоставляется быть страховщиками значительному кругу лицъ, то фактически страховщиками являются только весьма немногія лица, почти исключительно акціонерныя страховыя общества отъ морскихъ опасностей подъ разными наименованіями. (2) На первыхъ порахъ, когда возникло морское страхованіе, страховщиками обыкновенно бывали отдѣльныя лица. Торговые суда въ то время были незначительны по объему, слѣдов. и сами стоили недорого, и грузу несли на себѣ не на большую сумму; плавали обыкновенно недалеко, притомъ вблизи береговъ, отправиться чрезъ океанъ отваживались еще рѣдко. Все это, разумѣется, давало возможность и отдѣльному лицу, даже небольшому капиталисту, заниматься страхованіемъ, какъ промысломъ. Но со временемъ морская торговля приняла иные размѣры. Тогда и морское стра-

---

(1) *Pohls*, Handelsr., т 4, стр. 24, св уст торг., ст 2452. 2624. 2625. Только въ Англіи и Соединенныхъ Штатахъ нѣтъ запрещенія маклерамъ быть страховщиками, и тамъ они, дѣйствительно, нерѣдко бываютъ страховщиками (*Nolte*, Benecke's Syst. d See—Ass., т I, стр 116).

(2) Изъ всѣхъ европейскихъ странъ только въ Англіи отдѣльныя лица какъ страховщики—явленіе весьма обыкновенное (*Nolte*, Ben 's Syst., l. c).

ЦАБ "Автограф"

хованіе должно было получить иную форму, болѣе соотвѣтствующую расширившимся размѣрамъ торговли. Уже въ XVII ст. во Франціи и Англіи учреждаются акціонерныя страховыя общества отъ морскихъ опасностей. Но въ особенности въ XVIII и XIX ст. они учреждаются повсюду и число ихъ значительно возрастаетъ, такъ что въ настоящее время, какъ мы сказали, почти исключительно они промышляютъ морскимъ страхованіемъ. Причиною тому сами экономическія условія промысла. Страхованіе можетъ быть выгоднымъ промысломъ только при обширномъ кругѣ дѣятельности страховщика: только тогда сумма отдѣльныхъ премій (которыя не могутъ быть высоки, потому что за высокую премію мало найдется желающихъ страховать имущество) можетъ нетолько покрыть издержки страховщика въ видѣ вознагражденія за убытки въ застрахованныхъ имуществахъ, но и доставить ему барышъ. Но обширный кругъ дѣятельности страховщика предполагаетъ весьма значительный капиталъ, какимъ рѣдко владѣютъ отдѣльныя лица; а если у иныхъ и оказывается достаточный для того капиталъ, то рѣдко кто рискнетъ затратить весь свой капиталъ въ такое опасное предпріятіе, какъ страхованіе. Кромѣ того, разумное и успѣшное веденіе дѣлъ по морскому страхованію предполагаетъ свѣдѣнія по части кораблестроенія и мореплаванія, знакомство съ морскими законодательствами различныхъ странъ, съ географическимъ положеніемъ и устройствомъ портовъ и т. д., а такими разнообразными свѣдѣніями рѣдко обладаютъ отдѣльныя лица. (1) Вотъ почему нетолько отдѣльныя лица, но и товарищества двухъ — трехъ, небольшаго числа лицъ рѣдко являются страховщиками. Вотъ почему даже и попытки организовать общества взаимнаго страхованія отъ морскихъ опасностей изъ всего круга лицъ, занимающихся въ извѣстномъ портѣ морскою торговлею, большею частію оказались безуспѣшными. Общества взаимнаго страхованія, конечно, выгоднѣе для страхователей, нежели акціонерныя, потому что оста-

---

(1) *Pöhls*, Handelsr., § 4, стр. 23—32; *Tecklenborg*, System des See-Versicherungswesens, Bremen 1862, стр. 17—21.

ЦАБ "Автограф"

токъ премій, уплачиваемыхъ обществу взаимнаго страхованія, составляетъ общій барышъ страхователей, т. е. въ результатѣ страхованіе обходится имъ дешевле. Но двѣ—три значительныя потери, слѣдующія одна за другою, могутъ оказаться слишкомъ чувствительными для, относительно, небольшаго круга взаимныхъ страховщиковъ; тогда какъ акціонерное общество, при его болѣе обширныхъ операціяхъ, при значительномъ числѣ его участниковъ, легче переживетъ и большія потери.

2) Предметъ Страхованія.

Разсматривая условія участія лица въ договорѣ въ качествѣ страхователя, мы сказали уже, что предметомъ морскаго страхованія можетъ быть всякой имущественный интересъ, подвергающійся морской опасности. Намъ остается только дополнить это опредѣленіе словами: какъ скоро страхованіе его не противорѣчитъ законамъ страны. Отсюда, во-первыхъ, предметомъ страхованія можетъ быть только то, что принадлежитъ къ сферѣ имуществъ, т. е. подлежитъ оцѣнкѣ на деньги. (1) Цѣль страхованія—обезпеченіе отъ убытковъ, но понятіе объ убыткахъ—понятіе экономическое; средство обезпеченія—обязательство другаго лица вознаградить убытки денежною суммою, но только имущественныя потери способны подлежать имущественному вознагражденію. Этому положенію повидимому противорѣчитъ то, что иногда жизнь и свобода являются предметами страхованія, но только повидимому: застраховываются, собственно, не жизнь и свобода — это только неточность выраженія,—а имущественные интересы, страдающіе отъ потери жизни и свободы лица, точно также, какъ напр. при страхованіи товара застраховывается, собственно, не товаръ, а интересъ, связанный съ нимъ. Во-вторыхъ, такъ какъ

(1) Въ нѣкоторыхъ законодательствахъ это прямо выражается, напр. во французскомъ (Cod. de. comm., art. 334): «l'assurance peut avoir pour objet... et toutes autres choses ou valeurs estimables à prix d'argent...»; или въ нѣмецкомъ (deutsch. Handelsgesetz., Art. 782): «jedes in Geld schätzbare Interesse... kann Gegenstand der Seeversicherung sein.»

ЦАБ "Автограф"

мы говоримъ только о договорѣ морскаго страхованія, то предметомъ нашего договора можетъ быть только интересъ, подвергающійся морской опасности, а иначе или вовсе нѣтъ договора страхованія, или, по крайней мѣрѣ, договоръ обсуживается не по началамъ морскаго страхованія. Но объ этомъ мы еще будемъ говорить особо. Въ-третьихъ, имущественный интересъ, подвергающійся морской опасности, не долженъ быть противенъ законамъ, по общему правилу о недѣйствительности договора, предметъ котораго противенъ законамъ и нравственности. (1) Въ особенности законодательство наше указываетъ слѣдующіе предметы, какъ неподлежащіе морскому страхованію: вещи и товары, запрещенные къ привозу или вывозу, равно и позволенные, но назначенные къ тайному провозу, военную амуницію и провіантъ, принадлежащіе непріятелю, товары, которыми запрещено торговать съ непріятелемъ, и торгъ неграми. (2) Само собою разумѣется, что эти предметы не могутъ быть застрахованы, потому что страхованіе ихъ прямо способствовало бы тому, что запрещено законами, точно также, какъ не могутъ быть застрахованы и всѣ тѣ предметы, которые хотя и неуказаны въ особенности, но все-таки запрещены законами. Послѣдствіемъ страхованія запрещенныхъ предметовъ законодательство полагаетъ, независимо отъ уголовнаго наказанія, недѣйствительность договора, но не безусловную, а только по отношенію къ запрещеннымъ предметамъ и той части предметовъ незапрещенныхъ, которая будетъ задержана для уплаты пошлинъ или таможенныхъ взысканій; по отношенію же къ остальнымъ имуществамъ, которыя обнимаетъ страхованіе, договоръ сохраняетъ силу. Но спраши-

---

(1) Св. зак. гр., ст. 1528 Законодательство полагаетъ также общимъ правиломъ недѣйствительность договора, предметъ котораго клонится къ нарушенію интересовъ казны По вашему мнѣнію, было бы точнѣе сказать *правъ казны*, потому что выгоды казны, пожалуй, могутъ и пострадать отъ какого-либо договора, но онъ все-таки дѣйствителенъ, пока не нарушаетъ правъ казны. Въ то же время было бы ясно, что опредѣленіе это даже вовсе лишнее нарушеніе правъ какого бы то ни было лица, конечно, противно законамъ

(2) Св уст горг., ст 1236

ЦАБ "Автограф"

вается: когда законодательство говоритъ о товарахъ, запрещенныхъ къ привозу или вывозу, и о товарахъ, назначенныхъ къ тайному провозу, разумѣетъ ли оно вообще страну, куда назначены товары или откуда они вывозятся, или исключительно наше отечество? Равнымъ образомъ, когда законодательство говоритъ о военной аммуниціи и провіантѣ, принадлежащихъ непріятелю, о товарахъ, коими запрещено торговать съ непріятелемъ, разумѣетъ оно подъ непріятелемъ вообще воюющую державу или только нашего непріятеля? Конечно, предметы, запрещенные законами отдѣльнаго государства, безусловно еще нельзя признать неподлежащими страхованію, потому что законы отдѣльнаго государства необязательны для другихъ державъ. Но затѣмъ, по послѣдовательности права, должно бы признать нѣподлежащими страхованію нетолько предметы, запрещенные законами нашего отечества, но также и предметы, запрещенные правилами международнаго права, потому что правила его обязательны для всѣхъ членовъ международнаго союза. Однакоже до сихъ поръ только запрещеніе торга неграми получило столь обширный смыслъ, что этотъ торгъ признается незаконнымъ всѣми членами международнаго союза, гдѣ бы и кѣмъ бы онъ ни производился. Но если напр., во время войны между Германіею и Даніею, въ Россіи застрахованъ провіантъ, назначенный въ Данію, то, по духу современныхъ положительныхъ законодательствъ и общимъ принципамъ судебной практики, (1) страхованіе нельзя признать недѣйствительнымъ. Но есть еще одинъ предметъ, который самъ по себѣ, безъ особаго запрещенія со стороны закона, могъ бы подлежать морскому страхованію, но котораго страхованіе тѣмъ неменѣе запрещается почти всѣми торговыми законодатеаьствами, — это наемная плата морскаго экипажа (loyers des gens de mer, Heuer der Schiffsmannschaft). Обыкновенно только часть наемной платы выдается экипажу впередъ, а остальная уплачивается по благополучномъ окончаніи рейса; въ случаѣ гибели корабля, ни шкиперъ, ни судорабочіе не имѣютъ права на полученіе платы, а за ними сохраняется только задатокъ. Понятно,

(1) *Tecklenborg*, Syst. d. See—Versich. стр. 52—71

ЦАБ "Автограф"

что для экипажа было бы весьма желательно обезпечить себѣ полученіе платы путемъ страхованія. Но, какъ мы сказали, она почти повсюду признается законодательствомъ (въ Англіи же, по крайней мѣрѣ, судебною практикою) (1) неподлежащею страхованію,—по тому соображенію, что увѣренность въ полученіи платы сдѣлаетъ шкипера и матросовъ безучастными къ благополучному прибытію корабля и породитъ въ нихъ безпечность къ ихъ обязанностямъ. Наше законодательство не содержитъ относительно этого предмета никакого опредѣленія; но такъ какъ оно, въ случаяхъ, неопредѣленныхъ уставомъ о морскомъ страхованіи, предписываетъ руководствоваться правилами, принятыми въ другихъ странахъ, а запрещеніе экипажу страховать наемную плату принято повсюду, то полагаемъ, что и у насъ она не можетъ быть предметомъ страхованія. Между писателями, занимавшимися морскимъ страхованіемъ, сколько намъ извѣстно, только одинъ Текленборгъ не признаетъ справедливость такого ограниченія, на томъ основаніи, что въ наше время, говоритъ онъ, корабли гибнутъ большею частію не отъ нерадѣнія экипажа, а отъ непреодолимыхъ силъ природы, и что уже довольно сурово и то положеніе законодательства, что экипажъ теряетъ свою плату при погибели корабля отъ такихъ обстоятельствъ, на которыя онъ не могъ оказать никакого вліянія, а между тѣмъ суровость его еще усиливается запрещеніемъ обезпечить полученіе платы путемъ страхованія. (2) Но противъ такихъ доводовъ Текленборга можно сказать, что если и справедливо дѣйствительно, будто въ наше время морскія несчастія всего чаще случаются безъ вины экипажа, то, быть-можетъ, именно потому, что экипажъ заинтересованъ благополучнымъ прибытіемъ корабля. Едвали даже будетъ безопасно — по соображенію, что иногда корабли, дѣйствительно, гибнутъ отъ такихъ силъ, которымъ противодѣйствовать экипажъ не имѣетъ возможности, — принять такое начало, что плата экипажу можетъ быть застрахована имъ,

---

(1) Только въ Соединенныхъ Штатахъ допускается исключеніе въ пользу шкипера (*Tecklenborg*, Syst. d. See—Versich., стр 68).

(2) Ibid., стр. 53.

ЦАБ "Автограф"

но что, при погибели корабля, вознагражденіе за потерю платы производится, лишь когда будетъ доказано, что погибель произошла безъ всякой вины и упущенія со стороны экипажа. Какъ доказать, что со стороны экипажа не было сдѣлано все то, что по обстоятельствамъ слѣдовало для спасенія корабля? Доказательствомъ, почти единственнымъ, можетъ быть только показаніе самого же экипажа. Но, разумѣется, трудно ожидать отъ него показанія, прямо противоположнаго его интересамъ. Всѣ другіе юристы, поэтому, единодушно признаютъ справедливость разсматриваемаго ограниченія и дополняютъ краткія слова законодательствъ слѣдующими двумя выводами: 1) когда часть платы выдана судорабочему (или шкиперу) впередъ, то эта часть можетъ быть имъ застрахована, какъ скоро онъ беретъ ее съ собою, потому что задатокъ, и въ случаѣ гибели корабля, не подлежитъ возвращенію, составляетъ слѣдов. уже безусловную собственность рабочаго; но 2) когда плату экипажа составляетъ извѣстная доля товара, имѣющаго получиться, какъ это нерѣдко бываетъ при снаряженіи судовъ для ловли рыбы, то судорабочіе не могутъ застраховать свою долю, потому что эта доля ихъ наемная плата, которая производится по прибытіи судна къ мѣсту назначенія. (1)

Въ частности, въ законодательствѣ нашемъ указываются слѣдующіе предметы морскаго страхованія (2):

1) *Корабль* или вообще *судно*, какого бы то ни было вида и названія, и его принадлежности, какъ-то: такелажъ, снасти, съѣстные припасы и т. д. Законодательство не исчисляетъ всѣ принадлежности корабля, конечно, полагая, что само собою понятно, что составляетъ принадлежность корабля. И потому намъ приходится признать принадлежностями корабля всѣ предметы, назначенные къ его употребленію, и всѣ издержки, произведенныя для снаряженія его въ путь, слѣдов. и инструменты, необходимые для мореплаванія, и задатокъ экипажу и т. п., какъ

(1) *Rogron*, Codes français expliqués, Paris 1863, Code de comm., стр 192.

(2) Св. уст. торг., ст. 1234.

ЦАБ "Автограф"

это большею частію признается и практикою морскаго страхованія. Существуютъ однакоже и весьма важныя разногласія по отношенію къ этому предмету. Напр. по нѣмецкому торговому законодательству, (1) задатокъ экипажу, издержки страхованія корабля и деньги, выданныя шкиперу на расходы во время пути, не считаются за принадлежности корабля, какъ это принято во многихъ другихъ странахъ. Или напр. по гамбургскому обычаю и бременскому, при страхованіи парохода, машина не считается принадлежностію судна, какъ это принимается въ Англіи (2). При страхованіи корабля, въ полисѣ обыкновенно не исчисляются его принадлежности, а просто говорится, что застраховывается такой-то корабль и его принадлежности, или даже въ полисѣ вовсе не упоминается о принадлежностяхъ корабля, а страхованіе ихъ подразумѣвается само собою, какъ скоро онѣ прямо неисключены. Поэтому, при заключеніи страхованія относительно корабля, весьма важно предварительно справиться съ мѣстными законами и обычаями, что разумѣютъ они подъ принадлежностями корабля.

2) *Фрахтъ* — плата за провозъ товара или наемъ корабля. Онъ уплачивается обыкновенно уже по благополучномъ прибытіи груза къ мѣсту назначенія, такъ что, въ случаѣ потери части груза во время пути, фрахтъ понижается, соразмѣрно вѣсу потери, а при полной погибели груза и вовсе не уплачивается. Такимъ образомъ, кораблехозяинъ, начиная рейсъ, рискуетъ потерять фрахтовую плату или, по крайней мѣрѣ, часть ея — и вотъ новый предметъ страхованія. Однакоже и до сихъ поръ фрахтъ, какъ предметъ страхованія, не получилъ общаго признанія: и до сихъ поръ законодательства французское, испанское, датское и нѣкоторыя другія (3) запрещаютъ страхованіе фрахта. Равнымъ образомъ, и въ юридической литературѣ высказывается рѣзкое разногласіе по отношенію къ фрахту, какъ предмету страхованія,

---

(1) Art 800.

(2) *Tecklenborg*, See-Versich., стр. 39; *Nolte*, Benecke's Syst. d. See-Ass., т. I, стр. 289.

(3) *Nolte*, Benecke's Syst. d. See—Ass., т. I, стр. 287.

ЦАБ "Автограф"

разногласіе, исходною точкою котораго представляется различіе взгляда на самую цѣль морскаго страхованія. Такъ, французская юриспруденція единодушно одобряетъ принципъ своего законодательства, оправдывая его и соображеніями чисто юридическими, и соображеніями общаго интереса. Цѣль всякого страхованія, слѣдов. и морскаго, говоритъ французская юриспруденція, обезпеченіе страхователя отъ убытка, могущаго произойти вслѣдствіе несчастія, но никакъ не доставленіе ему выгоды; слѣд. и предметомъ страхованія можетъ быть только то, что уже, дѣйствительно, принадлежитъ лицу, а не то, что еще только можетъ принадлежать ему впослѣдствіи. Фрахтъ, до прибытія груза къ мѣсту назначенія, не принадлежитъ кораблехозяину, а онъ только надѣется получить его, слѣдов. пока нѣтъ и предмета, подлежащаго страхованію. Можно еще допустить страхованіе фрахта пріобрѣтеннаго (fret acquis), т. е. въ томъ случаѣ, когда, по особому условію договора, фрахтъ уплачивается не по прибытіи корабля къ мѣсту назначенія, а при отходѣ его, потому что тогда цѣнность уже находится въ рукахъ кораблехозяина. (1) Но по отношенію къ фрахту, только имѣющемуся быть полученнымъ (fret à faire), запрещеніе страхованія должно быть понимаемо какъ безусловное, т. е. какъ такое, которое не можетъ быть устранено соглашеніемъ контрагентовъ, потому что

---

(1) Замѣтимъ однакоже, что между французскими юристами большое разногласіе на счетъ понятія о *пріобрѣтенномъ фрахтѣ*, подлежащемъ страхованію. Приведемъ одинъ примѣръ: на кораблѣ, отправляющемся изъ Мартиники, погруженъ сахаръ, по 50 сант. за килограммъ до Кадикса и по 60 сант., если корабль дойдетъ до Бордо; корабельщикъ, достигнувъ Кадикса, предпочитаетъ, невыгружая здѣсь сахаръ, продолжить путь до Бордо: по мнѣнію Пардессю, тогда корабельщикъ уже можетъ застраховать фрахтъ за путь отъ Мартиники до Кадикса, такъ какъ онъ могъ бы въ Кадиксѣ получить эту плату и теперь уже добровольно подвергаетъ ее морской опасности: по мнѣнію Алоэе, напротивъ, корабельщикъ не имѣетъ такого права, потому что пріобрѣтеннымъ, говоритъ онъ, можно считать только то, что на самомъ дѣлѣ поступило въ обладаніе лица, а не то, что только могло бы быть реализировано (*Pardessus*, Cours de droit commercial, Paris 1841, п. 765; *Alauzet*, Comment. du Code de comm., т. 3, стр. 356).

ЦАБ "Автограф"

запрещеніе это установлено въ видахъ общественнаго интереса— «cette disposition de Code, выразился французскій кассаціонный судъ по поводу одного процесса, est d' ordre public, parce qu' elle a été prise dans les interêts generaux du commerce maritime, dès lors il n'y a pu y être valablement dérogé par des conventions particuliers» (1). По мнѣнію французской юриспруденціи, даже неблагоразумно дозволить страхованіе еще неполученнаго фрахта, потому что кораблехозяинъ—шкиперъ, обезпеченный на счетъ полученія платы, менѣе будетъ заботиться о благополучномъ прибытіи корабля, а это принесетъ ущербъ или хозяевамъ груза, или страховщикамъ. (2) Напротивъ, по мнѣнію нѣмецкой и англійской юриспруденціи, принятому отчасти и многими законодательствами, даже большинствомъ ихъ, цѣлью морскаго страхованія справедливо признать устраненіе послѣдствій несчастія, т. е. чтобы страхователь, при помощи страхованія, былъ поставленъ въ такое положеніе, въ какомъ бы находился онъ, еслибы несчастіе вовсе не послѣдовало, а предпріятіе было благополучно доведено до конца, такъ что и предметъ страхованія составляетъ не та цѣнность, которая принадлежитъ страхователю при заключеніи договора, а та, которая предстоитъ ему при окончаніи морскаго пути, потому что, въ концѣ концевъ, эта цѣнность подвергается риску. Для страхователя — промышленника недостаточно, что онъ вознаграждается за потерю существовавшихъ у него предметовъ, за сдѣланные расходы: онъ отправилъ свои вещи въ море, онъ сдѣлалъ расходы лишь въ томъ намѣреніи, чтобы, по окончаніи пути, получить прибыль, а если эту прибыль, его средства существованія, промышленникъ долженъ потерять, то, при неоднократномъ повтореніи несчастія, онъ неминуемо раззорится, потому что уже и вслѣдствіе перваго несчастія его оборотный капиталъ уменьшится, а слѣдов. и его будущія операціи, къ его ущербу, сократятся. Все это справедливо и по отношенію къ фрахту, составляющему промысловой доходъ кораблехозяина. Можетъ-быть, въ отдѣльномъ

(1) *Rogron*, Cod. franç. expl , Cod. de comm., стр 192.
(2) *Alauzet*, Comment. du Cod. de comm , т. 3, стр. 357.

ЦАБ "Автограф"

случаѣ страхованіе фрахта повредитъ кораблехозяина—шкипера къ нерадивому исполненію его обязанностей; но запретить вообще страхованіе фрахта будетъ большою несправедливостью по отношенію къ цѣлому классу судопромышленниковъ. И далѣе, совершенно ложно, будто существованіе фрахта, какъ цѣнности, еще сомнительно: существованіе фрахта обусловливается наличностью груза, слѣдов. существованіе того и другаго одинаково вѣрно, или, пожалуй, одинаково сомнительно. Наконецъ, по убѣжденію нѣмецкой и англійской юриспруденціи, и статистика торговли, и соображенія общаго интереса въ пользу страхованія фрахта: статистика показываетъ, что торговля и мореплаваніе преимущественно процвѣтаютъ тамъ, гдѣ дозволяется страхованіе фрахта и, вообще, ожидаемой прибыли, что напр. Англія, Соединенные Штаты, Голландія, Гамбургъ, Бременъ могутъ поспорить нетолько съ Испаніею, но и съ Франціею; если же лишить судопромышленниковъ возможности обезпечивать ихъ доходъ путемъ страхованія, то естественно, что многіе оставятъ этотъ промыселъ, число кораблей уменьшится, и тогда, неизбѣжно, плата за провозъ товаровъ поднимется, къ ущербу потребителей.

3) *Грузъ*, т. е. всѣ вещи, погруженныя на кораблѣ, но несоставляющія его принадлежности. Важнѣйшую часть его составляютъ, конечно, предметы торговли — *товаръ*. Подъ этимъ общимъ именемъ товара обыкновенно и означаются вещи, составляющія предметъ страхованія, безъ опредѣленія ихъ рода и свойства. Поэтому, нѣкоторыя законодательства или уставы страховыхъ обществъ находятъ нужнымъ войти въ подробности на счетъ того, что должно быть понимаемо подъ именемъ товара, или, собственно, находятъ нужнымъ исключить тѣ или другіе предметы изъ общаго понятія о товарѣ, такъ что при страхованіи «*товара*» они не понимаются. Напр. по голландскому законодательству, подъ товаромъ не понимаются: монета, золотыя и серебряныя вещи, ювелирныя издѣлія и военные припасы. (1) Или напр. правилами, принятыми гамбургскими страховщиками, изъ общаго имени товара исключаются: благородные металлы, въ

(1) *Tecklenborg*, See—Versich., стр. 67.

ЦАБ "Автограф"

монетѣ и слиткахъ, драгоцѣнные камни, бумажныя деньги и кредитныя бумаги вообще, рѣдкости и произведенія искусствъ, — какъ вещи, имѣющія весьма значительную цѣнность при небольшомъ объемѣ, а также соль, южные плоды, рельсы для желѣзныхъ дорогъ, желѣзо не въ дѣлѣ, мѣдная руда и порохъ,—какъ вещи, по ихъ натурѣ, легко подверженныя порчѣ, или опасныя для корабля (1). Или напр. англійскою практикою морскаго страхованія не понимаются подъ именемъ товара: банковые билеты и векселя (2). При страхованіи корабля, грузъ никогда не подразумѣвается, развѣ въ актѣ договора прямо выражено, что онъ относится къ кораблю и грузу. И тогда нужно обращать вниманіе на то, застрахованы корабль и грузъ совокупно, т. е. въ одной общей суммѣ, или отдѣльно, т. е. въ одной опредѣленной суммѣ застрахованъ корабль, а въ другой грузъ, потому что значеніе того и другаго способа страхованія совершенно различно. При совокупномъ страхованіи, корабль и грузъ составляютъ одну страховую массу, такъ что страхованіе въ цѣлости обнимаетъ корабль и грузъ. При отдѣльномъ же страхованіи корабля и груза, каждый изъ нихъ составляетъ особую страховую массу, такъ что договоръ представляется, собственно, совокупностью двухъ договоровъ, существующихъ другъ отъ друга совершенно независимо. Напр. корабль и товаръ застраховываются въ 10,000 р., но товаръ не погружается: при погибели корабля, страхователь все-таки можетъ потребовать отъ страховщика полную страховую сумму, лишь бы цѣнность корабля была не ниже ея. Но напр. корабль застраховывается въ 5,000 р. и товаръ въ 5,000 р., но товаръ не погружается: при погибели корабля, страхователь можетъ получить только 5,000 р., хотябы цѣнность корабля достигала и 10,000 р.

4) *Ожидаемая прибыль отъ товара*, т. е. перевѣсъ цѣны его въ мѣстѣ назначенія надъ цѣною въ портѣ, изъ котораго товаръ отправляется, и издержками доставки. Различіе взгляда на цѣль страхованія проявляется и по отношенію къ ожидаемой

---

(1) Ibid , стр. 58.

(2) *Nolte*, Benecke's Syst. d. See—Ass., т. I, стр. 253.

ЦАБ "Автограф"

прибыли, какъ предмету страхованія, точно также, какъ по отношенію къ фрахту. Прибыль отъ товара, говорятъ французскіе юристы, зависитъ отъ состоянія рынка въ то время, когда товары прибудутъ къ мѣсту назначенія, такъ что при заключеніи договора прибыль только возможная, а не дѣйствительно существующая величина, слѣдов. не можетъ быть и предметомъ страхованія (1). Противъ основанія такого мнѣнія, конечно, не спорятъ и нѣмецкіе юристы; но они отвергаютъ выводъ. Интересъ промышленника, говорятъ они, только тогда вполнѣ обезпеченъ, когда, при наступленіи несчастія, онъ можетъ получить вознагражденіе нетолько за капиталъ, погибшій отъ несчастія, но и за тѣ выгоды, какія имѣлъ бы онъ, еслибы несчастія не послѣдовало: поэтому, нельзя сказать, что договоръ страхованія, имѣющій цѣлію обезпеченіе интереса, выйдетъ изъ своихъ естественныхъ предѣловъ, если обниметъ и эти выгоды. И это, конечно, справедливо. Но все-таки ожидаемая прибыль, какъ и говоритъ Бенеке, можетъ быть предметомъ страхованія не какъ опредѣленная, неизмѣнная величина, а какъ величина пока неизвѣстная, которая опредѣлится лишь при исходѣ предпріятія: иначе страхованіе можетъ получить характеръ пари на возвышеніе или пониженіе курса товара во время его доставки (2). Поэтому, страхованіе ожидаемой прибыли должно быть формулируемо такъ: «обязуюсь (говоритъ страховщикъ), въ случаѣ погибели или поврежденія такого-то товара, вознаградить (вполнѣ или отчасти) за потерю прибыли, какая получилась бы отъ него

(1) Но между французскими юристами снова встрѣчается разногласіе на счетъ того, когда прибыль перестаетъ быть только ожидаемою (profit ésperé), а становится пріобрѣтенною (profit acquis) и уже подлежащею страхованію. Напр., по мнѣнію Пардессю, выгода уже пріобрѣтена и слѣд. можетъ быть застрахована въ томъ случаѣ, когда товаръ, цѣна котораго въ мѣстѣ отправленія 20 фр. за квинталъ, достигаетъ порта, гдѣ онъ можетъ быть проданъ по 30 фр. за квинталъ; тогда какъ, по мнѣнію другихъ французскихъ юристовъ, чтобы прибыль могла считаться уже пріобрѣтенною, необходимо дѣйствительное ея реализированіе путемъ продажи (*Pardessus*, Cours de dr. comm., т. 2., стр. 541—544; *Alauzet*, Comment. du Cod. de comm., т. 3, стр. 360, 362).

(2) *Nolte*, Benecke's Syst. d. See—Ass., т. 1, стр. 298—310.

ЦАБ "Автограф"

отъ него при благополучной доставкѣ.» Только при подобномъ страхованіи возможная прибыль обезпечивается вполнѣ, а съ другой стороны, нѣтъ никакого опасенія, что несчастіе послужитъ къ выгодѣ страхователя, — потому что, если товаръ погибнетъ или повредится, но между тѣмъ окажется, что онъ и при благополучномъ прибытіи могъ бы быть проданъ только съ убыткомъ, то, по смыслу договора, страховщикъ прибыли все-таки не производитъ никакого вознагражденія; а если окажется, что товаръ далъ бы извѣстную прибыль, еслибы несчастія не послѣдовало, то страховщикъ вознаграждаетъ страхователю оказывающуюся разность въ прибыли. Однакоже до сихъ поръ только англійская судебная практика и законодательства голландское и португальское руководствуются, по отношенію къ настоящему предмету, правилами, соотвѣтствующими изложенному мнѣнію Бенеке. Всѣ же другія законодательства, допускающія страхованіе прибыли (1), признаютъ ее какъ неизмѣнную величину, что и приводитъ иногда къ противорѣчію существу страхованія. Объяснимъ это примѣрами. Застраховывается 1000 р., какъ ожидаемая прибыль на извѣстный товаръ; товаръ погибаетъ во время пути, но оказывается, что при благополучной доставкѣ товара отъ него было бы получено прибыли только 500 р.: тѣмъ неменѣе, по общепринятому способу разсчета вознагражденія, страховщикъ обязанъ уплатить страхователю всю страховую сумму—несчастіе служитъ къ выгодѣ страхователя! Но напр., при тѣхъ же условіяхъ договора, только половина товара погибаетъ, а другая достигаетъ мѣста назначенія и продается такъ выгодно, что выручка покрываетъ нетолько сумму стоимости всего товара, но и даетъ еще прибыли 1200 р.: по общепринятому способу разсчета вознагражденія, страховщикъ ничего не платитъ страхователю — какъ-будто несчастія и не бывало! Въ дѣйствительности прибыль обыкновенно застраховывается вмѣстѣ съ товаромъ, отъ котораго ожидается, и составляетъ 10% его цѣны. Но конечно, прибыль можетъ быть застрахована и отдѣльно, равно какъ и величина ея можетъ быть иная.

(1) Ibid., стр. 301, 302.

ЦАБ "Автограф"

5) *Деньги, данныя въ заемъ подъ залогъ корабля*, и *деньги бодмерейныя*, т. е. данныя въ заемъ корабельщику, вслѣдствіе какого-либо несчастія, подъ залогъ корабля, фрахта, или груза. Понятно, что какъ лицо, давшее деньги въ заемъ подъ залогъ корабля, такъ и лицо, давшее ихъ въ бодмерею, рискуютъ лишиться своего права на полученіе капитала и процентовъ вслѣдствіе морскаго несчастія: какъ скоро предметъ залога погибнетъ или повредится, то и залогопріниматель лишится права, обезпеченнаго залогомъ, вполнѣ или отчасти. Отсюда понятно также, что заимодавецъ подъ залогъ корабля и лицо, давшее деньги въ бодмерею, могутъ и передать свой рискъ, путемъ договора страхованія, другому лицу. И вотъ, дѣйствительно, всѣ законодательства дозволяютъ это, съ тою только разницею, что иныя законодательства, напр. французское и испанское дозволяютъ страхованіе только относительно самого капитала, но не процентовъ на него, тогда какъ другія, и такихъ большинство, допускаютъ страхованіе и относительно выговоренныхъ процентовъ (1). Къ послѣдней категоріи принадлежитъ и наше законодательство, какъ это видно изъ словъ его: «*кто..... отдастъ сіи процентныя деньги* (т. е. выданныя подъ залогъ корабельной крѣпости) *на страхъ, и въ случаѣ гибели корабля, потребуетъ, чтобъ страховщики уплатили оныя, и платежъ сей составитъ болѣе капитальной суммы съ шестью процентами, то сіе почитается лихвою..... при отдачѣ на страхъ бодмерейныхъ денегъ, премія за оныя можетъ, смотря по обстоятельствамъ, превышать шесть.*» (2) Запрещеніе страховать ростъ на бодмерейныя деньги (разумѣя подъ ними всякія деньги, данныя подъ залогъ корабля) основывается, какъ полагаютъ одни (3), на томъ соображеніи, что пока корабль не достигъ мѣста назначенія, ростъ по бодмереѣ составляетъ только ожидаемую прибыль; тогда какъ,

---

(1) *Tecklenborg*, See—Versich., стр 56—71.

(2) Св. уст. торг., ст. 1234. Считаемъ нелишнимъ замѣтить, что слово: *премія* употреблено здѣсь не въ смыслѣ страховой преміи, а въ смыслѣ роста на бодмерейныя деньги, называемаго иногда также преміею.

(3) *Rogron*, Cod. franç. expl., Cod. de comm., стр. 193.

ЦАБ "Автограф"

по мнѣнію другихъ ([1]), на томъ, что безъ такого запрещенія бодмерея обратится въ лихву. Но страхованіе ожидаемой прибыли, какъ мы видѣли, не заключаетъ въ себѣ ничего несправедливаго; но какъ скоро капиталистъ можетъ обезпечить, путемъ страхованія, нетолько полученіе капитала, даннаго въ бодмерею, но и роста на него, то самая бодмерея можетъ быть заключена на болѣе выгодныхъ для корабельщика условіяхъ. И такимъ образомъ, по тому или другому соображенію запрещается страхованіе роста по бодмереѣ, запрещеніе это нельзя признать основательнымъ. Французское законодательство опредѣляетъ также, что деньги, взятыя въ бодмерею (les sommes empruntées à la grosse), не могутъ быть предметомъ страхованія ([2]). Но это разумѣется само собою, и безъ прямаго опредѣленія законодательства, потому что лицо, взявшее деньги въ бодмерею, не несетъ по нимъ никакого риска: погибнутъ эти деньги или товары, купленные на нихъ, и обязательство заимобрателя прекратится. Но когда корабль благополучно достигнетъ мѣста назначенія, то заимобрателю по бодмереѣ придется удовлетворить заимодавца капитальною суммою долга и процентами — и вотъ, быть-можетъ, когда въ законодательствѣ нѣтъ запрещенія страховать деньги, взятыя въ бодмерею, заимобрателъ можетъ застраховать ихъ на случай благополучнаго прибытія? Но и этого нельзя признать, уже по существу и цѣли страхованія: имущества застраховываются отъ несчастія, а не отъ благополучнаго прибытія, застраховываются въ видахъ вознагражденія за убытки, а не въ видахъ полученія прибыли отъ договора; между тѣмъ въ данномъ случаѣ, при благополучномъ прибытіи корабля, страхованіе именно доставитъ выгоду страхователю — у него окажутся напр. товары, купленные на занятыя деньги, а долгъ и проценты заплатитъ страховщикъ ([3]).

6) *Страховая сумма.* Страховщикъ, конечно, заинтересованъ цѣлостію застрахованнаго имъ имущества, и если онъ желаетъ

([1]) *Alauzet*, Comment. du Cod. de comm., т. 3, стр. 361.

([2]) Code de comm , art. 347.

([3]) *Pardessus*, Cours de dr. comm., т. 3, стр. 275.

ЦАБ "Автограф"

обезпечить себя отъ убытка, потому ли, что имущество, принятое на страхъ, слишкомъ цѣнно, или опасность, которой оно подвергается, слишкомъ велика, или по какому другому разсчету, то нѣтъ причины не дозволить ему передачу лежащаго на немъ риска другому лицу, тѣмъ же путемъ страхованія, которымъ этотъ рискъ перешелъ къ страховщику. Эта-та передача риска отъ страховщика другому лицу, посредствомъ новаго договора страхованія, и называется *перестрахованіемъ* (réassurance, Rückversicherung), предметъ котораго составляетъ страховая сумма. Оно допускается всѣми законодательствами, кромѣ англійскаго. Въ Англіи нерѣдко бывали примѣры, что премія перестрахованія назначалась по курсу того времени, когда окончится первое страхованіе, такъ что перестрахованіе получало характеръ пари на возвышеніе и пониженіе страховой преміи. И вотъ, по этому поводу, англійское законодательство запретило перестрахованія, за исключеніемъ случая несостоятельности страховщика и случая его смерти (1). Наше законодательство, дозволяя перестрахованіе, намъ кажется, однакоже невполнѣ уяснило себѣ существо этого договора. Ст. 1261 св. уст. торг. говоритъ: «*страховщикъ, принявшій на страхъ корабль или грузъ, можетъ вновь отъ себя отдать оные на страхъ*». Ясно, что рѣчь идетъ о перестрахованіи въ томъ смыслѣ, какъ мы его опредѣлили. Между тѣмъ, та же статья далѣе говоритъ: «тогда, *всѣ обязанности перваго страховщика переходятъ на втораго, который долженъ исполнить договоръ, какъ будто онъ лично заключилъ его съ страхователемъ*». Но это опредѣленіе приличествуетъ только случаю цессіи перваго страхованія, а не перестрахованію. Какъ всякое другое обязательство можетъ быть съ согласія вѣрителя, перенесено на другое лицо, такъ что первый должникъ выбудетъ изъ даннаго отношенія, а на мѣсто, его явится другой, такъ точно и при страхованіи — страхователь можетъ спустить съ обязательства перваго страховщика и на мѣсто его принять другаго, *который и будетъ долженъ*

(1) *Nolte*, Beneke's Syst. d See—Ass, т. I, стр. 211.

ЦАБ "Автограф"

исполнить договоръ, какъ будто онъ лично заключилъ его съ страхователемъ. Но иное представляется при перестраховании: оно заключается непосредственно первымъ страховщикомъ (*отъ себя*), безъ согласія и даже вѣдома страхователя, котораго перестрахованіе вовсе и не касается: до и послѣ перестрахованія лицомъ обязаннымъ предъ страхователемъ является первый страховщикъ, и только онъ, а ко второму страховщику страхователь ни въ какомъ случаѣ не можетъ обратиться; даже въ случаѣ несостоятельности перваго страховщика, страхователь относится только къ конкурсной массѣ. Но какъ вообще страхованіе можетъ имѣть мѣсто лишь по мѣрѣ интереса страхователя и его риска *по интересу, то конечно условія перестрахованія* въ зависимости отъ перваго страхованія, т. е. ни страховая сумма по перестрахованію не можетъ превышать сумму перваго страхованія, ни рискъ по перестрахованію не можетъ обнимать тѣ опасности, которыя не состоятъ на отвѣтственности перваго страховщика. И вотъ, намъ кажется, законодательство словами: «.... *всѣ обязанности страховщика переходятъ* и т. д.» именно и хочетъ выразить, что мѣра отвѣтственности втораго страховщика та же, что и перваго, никакъ неболѣе. По мнѣнію французской юриспруденціи, отвѣтственность перестраховщика (ré-assureur) даже во всякомъ случаѣ должна быть менѣе отвѣтственности перваго страховщика: французская юриспруденція признаетъ неподлежащею перестрахованію ту часть страховой суммы, которая составляетъ премію, — на томъ основаніи, что по этой части перестрахователь не несетъ риска — такъ что, по ея мнѣнію, страховая сумма перестрахованія всегда должна быть ниже суммы перваго страхованія, на величину его преміи (1). Но ни законы, ни судебная практика другихъ странъ не знаютъ такого ограниченія. — Страховая сумма еще можетъ быть предметомъ страхованія другаго рода: страхователю, опасающемуся за состоятельность страховщика, почти всѣми законодательствами (2), прямо или косвенно, дозволяется войти

(1) Ibid., стр. 212.

(2) Ibid., стр. 219. Ст. 1261 св. уст. торг. говоритъ: «*равномѣрно и*

ЦАБ "Автограф"

въ соглашеніе съ другимъ лицомъ, по которому бы лицо это, за извѣстную премію, приняло на себя обязательство вознаградить страхователю убытки, какіе представятся ему вслѣдствіе несостоятельности его страховщика, — такъ что страховая сумма можетъ быть предметомъ новаго страхованія отъ несостоятельности перваго страховщика. Только въ Англіи страхованія такого рода считаются запрещенными, какъ страхованія азартныя, — очевидно, совершенно неосновательно (1). И если есть невыгодная сторона въ страхованіи отъ несостоятельности страховщика, такъ это та, что оно можетъ потрясти кредитъ страховщика. Но такая невыгодная сторона представляется при каждомъ страхованіи отъ несостоятельности должника, и однакоже въ Генуѣ, Ливорно, Тріестѣ, гдѣ такія страхованія весьма обыкновенны, не жалуются, чтобы они уже слишкомъ вредили интересамъ должниковъ (2).

7) Наконецъ, законодательство говоритъ, что и *вообще всѣ предметы, подверженные морскимъ опасностямъ*, могутъ быть предметами морскаго страхованія. Изъ обширнаго круга такихъ предметовъ мы полагаемъ нужнымъ сказать въ особенности только о преміи, какъ предметѣ морскаго страхованія, но впослѣдствіи—когда будетъ рѣчь о преміи, какъ составной части договора.

страхователь можетъ страховать самую цѣну страхованія». Цѣною страхованія (coût de l'assurance, Kosten der Versicherung) называется обыкновенно премія. Отсюда можетъ казаться, что приведенныя слова статьи говорятъ о страхованіи преміи, что также возможно. Однакоже послѣдующія слова той же статьи: «въ такомъ случаѣ *страховка имѣетъ мѣсто только при несостоятельности страховщика*» объясняютъ, что дѣло идетъ не о страхованіи преміи, а о страхованіи страховой суммы отъ несостоятельности страховщика.

(1) Но въ Англіи маклеръ, при посредствѣ котораго заключается договоръ, нерѣдко принимаетъ на себя поручительство за состоятельность страховщика и этимъ путемъ тамъ достигаютъ того же результата, какой имѣется въ виду при страхованіи отъ несостоятельности должника (*Nolte*, Benecke's Syst. d. See—Ass., т. I, стр. 219).

(2) Ibid., стр. 220.

ЦАБ "Автограф"

3) Страховая сумма.

Мѣра отвѣтственности страховщика или, точнѣе, предѣлъ его отвѣтственности, въ случаѣ наступленія несчастія, обыкновенно выражается извѣстною денежною суммою, такъ что имущество, какъ говорится, всегда застраховывается въ такую-то опредѣленную сумму, которая и называется *страховою суммою* (somme assurée, versicherte Summe). По самому существу договора, нѣтъ необходимости уже при его заключеніи точно опредѣлять предѣлъ отвѣтственности страховщика какою-либо денежною суммою: необходимо только опредѣлить, принимаетъ ли страховщикъ на свой рискъ предметъ страхованія сполна, или только извѣстную долю его, половину, треть и т. д., потому что страховая сумма, какъ мы и говоримъ, выражаетъ собою только предѣлъ отвѣтственности страховщика, а не сумму вознагражденія за убытки, которая можетъ быть опредѣлена только уже по наступленіи несчастія. Но точное опредѣленіе страховой суммы при самомъ заключеніи страхованія доставляетъ довольно значительныя практическія выгоды: страховщикъ знаетъ, на какую сумму разныя имущества состоятъ на его отвѣтственности, насколько слѣдов. онъ можетъ понести убытковъ и насколько еще можетъ принять на свой рискъ другія имущества; съ другой стороны, цѣна страхованія опредѣляется тотчасъ же, такъ какъ она составляетъ обыкновенно извѣстный процентъ той цѣнности имущества, въ предѣлахъ которой оно принимается на страхъ. Итакъ, страховая сумма можетъ обнимать вполнѣ предметъ страхованія, равняться его цѣнности, или составлять только какую-либо часть его цѣнности. Въ прежнее время, чтобы заинтересовать страхователя благополучнымъ прибытіемъ корабля или товара и тѣмъ удержать его отъ злоупотребленія или небрежности, законодательства обыкновенно постановляли, чтобы извѣстная часть предмета страхованія оставалась на отвѣтственности самого страхователя, какъ и нынѣ еще испанское законодательство требуетъ, чтобы при страхованіи корабля $^1/_8$ его стоимости оставалась не-

ЦАБ "Автограф"

застрахованною (1). Но обыкновенно такого опасенія законодательства нынѣ не выражаютъ, а предоставляютъ страхователю вполнѣ обезпечить себя отъ морскихъ убытковъ. Тѣмъ неменѣе и нынѣ нерѣдко бываетъ, что самъ страховщикъ, изъ опасенія слишкомъ значительной потери, не беретъ на свой рискъ всю цѣнность предмета, а только часть ея, и даже уставы очень многихъ страховыхъ обществъ опредѣляютъ maximum цѣны, въ какую застраховываютъ эти общества отдѣльныя имущества. Но тогда часть имущества, остающаяся незастрахованною, можетъ быть предметомъ новаго страхованія, такъ что относительно одного и того же имущества можетъ быть заключено нѣсколько отдѣльныхъ договоровъ страхованія такимъ образомъ, что одна часть имущества обезпечивается однимъ договоромъ, другая другимъ и т. д. Только что ни въ какомъ случаѣ страховая сумма не можетъ быть выше стоимости предмета страхованія: основное правило, котораго держатся всѣ законодательства относительно страхованія, что цѣль его обезпеченіе отъ убытковъ, могущихъ произойти вслѣдствіе несчастія, но никакъ не доставленіе выгоды страхователю. Конечно, одно опредѣленіе страховой суммы выше стоимости предмета страхованія еще не поведетъ необходимо къ незаконному обогащенію страхователя: при наступленіи несчастія страхователю придется доказать количество понесеннаго имъ убытка, и только въ мѣрѣ убытка онъ получитъ вознагражденіе отъ страховщика. Но все-таки довольно опасно, когда страховая сумма превышаетъ цѣнность застрахованнаго имущества: быть-можетъ, страхователю удастся добыть доказательства на высшую стоимость имущества, и тогда, въ видахъ значительнаго вознагражденія отъ страховщика, онъ можетъ даже способствовать погибели застрахованнаго имущества, а обнаружить это всегда довольно трудно, равно какъ и опорочить доказательства страхователя на стоимость имущества. Поэтому, всѣ законодательства опредѣляютъ, что если страхователь умышленно застраховываетъ имущество въ цѣнѣ бо́льшей противу его стоимости, то весь договоръ, по отношенію къ нему, недѣйствителенъ, т. е.

(1) *Tecklenborg*, See—Versich, стр. 57.

ЦАБ "Автограф"

онъ платитъ страховую премію, но не пріобрѣтаетъ никакихъ правъ по отношенію къ страховщику и, кромѣ того, по нѣкоторымъ законодательствамъ, какъ напр. по нашему, подвергается еще наказанію уголовному (1); но если имущество застраховывается въ бо́льшей суммѣ безъ умысла, по ошибкѣ, то договоръ сохраняетъ силу, только что страховая сумма понижается до стоимости имущества (2). И точно также, если одно и то же имущество умышленно застраховывается нѣсколько разъ въ полной его цѣнѣ, или хотя и не въ полной по каждому отдѣльному договору, но общая страховая сумма превышаетъ стоимость имущества, то всѣ страхованія, заключенныя относительно имущества, признаются, по отношенію къ страхователю, недѣйствительными; но если то же самое происходитъ по ошибкѣ, то нетолько первое по времени страхованіе дѣйствительно, но и послѣдующія сохраняютъ силу, насколько предметъ страхованія не застраховывается вдвойнѣ, слѣд. второе — насколько сумма перваго страхованія не покрываетъ стоимость застрахованнаго имущества, третье—насколько стоимость застрахованнаго имущества не покрывается суммою перваго и втораго страхованія, и т. д. (3) Но спрашивается, какъ же опредѣлить истинную стоимость предмета страхованія—какое время, какое мѣсто должно принять въ разсчетъ при опредѣленіи его стоимости и что можно включать въ цѣну предмета? Законодательство наше хотя и требуетъ, чтобы въ актѣ страховаго договора всегда была означема цѣнность предмета страхованія, не даетъ однакоже никакихъ правилъ для ея опредѣленія. Равнымъ образомъ, и иностранныя законодательства почти исключительно даютъ правила только для опредѣленія страховой цѣнности товара; по отношенію же къ другимъ, по крайней мѣрѣ, важнѣйшимъ предметамъ морскаго страхованія эти правила установляются практикою. Такъ, страховою цѣнностію корабля обыкновенно признается цѣна его при началѣ рейса, со всѣми его принадлежностями, снастями, якорями и т. п., со всѣ-

---

(1) Св. уст. торг., ст. 1235, 1260.

(2) *Nolte*, Benecke's Syst. d. See—Assec., т. I, стр. 847—854.

(3) Ibid., стр. 223—230.

ЦАБ "Автограф"

ми его жизненными припасами, издержками страхованія, куртажными деньгами, деньгами, выданными экипажу, и вообще со всѣми издержками, сдѣланными хозяиномъ корабля для предпріятія даннаго рейса (1). Но это несовсѣмъ сообразно существу страховаго договора: корабль современемъ приходитъ въ ветхость независимо отъ какого-либо несчастія, непосредственно отъ употребленія, и цѣнность его при окончаніи рейса всегда нѣсколько ниже, нежели при началѣ его, такъ что когда страховая сумма по кораблю опредѣлена цѣною его при началѣ рейса, то, въ случаѣ погибели корабля, страхователь получитъ болѣе, чѣмъ сколько имѣлъ бы онъ при благополучномъ окончаніи рейса. Поэтому, страховая цѣнность корабля всегда должна бы быть уменьшаема соотвѣтственно предстоящему пониженію его цѣны при окончаніи предпринимаемаго рейса, тѣмъ болѣе, что это нормальное пониженіе цѣны корабля обыкновенно разъ уже вознаграждается кораблехозяину во фрахтѣ. Въ дѣйствительности однакоже это дѣлается лишь по особому соглашенію контрагентовъ; тогда какъ ни законодательства, ни практика такого требованія не установляютъ, быть-можетъ, по тому соображенію, что нѣтъ возможности съ точностію опредѣлить, насколько именно понизится цѣнность корабля по окончаніи предпринимаемаго рейса,—при сильномъ волненіи моря, хотя и безъ несчастія, корабль можетъ въ одинъ рейсъ потерпѣть гораздо болѣе, чѣмъ въ два—три рейса при благопріятной погодѣ. Страховая цѣнность товара обыкновенно опредѣляется рыночною цѣною его, по времени и мѣсту начала рейса, со всѣми расходами по поводу его отправленія, т. е. издержками погруженія товара на корабль, издержками страхованія, коммиссіи и т. д. Въ нѣкоторыхъ же странахъ, какъ напр. въ Англіи, практика морскаго страхованія мѣрою страховой цѣнности товара признаетъ цѣну покупки его вмѣстѣ съ издержками отправленія, такъ что повышеніе или пониженіе цѣны товара ко времени начала рейса не оказываетъ вліянія на его страховую цѣнность. (2) Первое на-

(1) Ibid., стр. 840.
(2) Ibid., стр. 838—840.

ЦАБ "Автограф"

чало болѣе справедливо: если цѣна товара въ моментъ погруженія его на корабль выше цѣны его покупки, то значитъ, что хозяинъ товара рискуетъ высшею цѣнностью, и нѣтъ основанія не дозволить ему обезпечить путемъ страхованія именно эту цѣнность; но если, наоборотъ, цѣна товара къ началу рейса понизилась, то и хозяинъ товара рискуетъ только уменьшенною цѣнностью и никакъ не можетъ сказать, что цѣна покупки составляетъ истинную цѣну товара, точно также, какъ не можетъ сказать и того, что цѣна товара современемъ снова можетъ возвыситься до цѣны покупки или даже превзойти ее, потому что, съ момента погруженія товара на корабль, онъ уже перестаетъ быть предметомъ спекуляціи въ мѣстѣ его отправленія. Однакоже нельзя сказать, чтобы и по этому способу опредѣленіе страховой цѣнности товара было безусловно вѣрно: оно сообразно господствующей системѣ разсчета вознагражденія за убытки отъ несчастія, но самая система эта, какъ увидимъ впослѣдствіи, соотвѣтствуетъ лишь тѣмъ законодательствамъ, по мысли которыхъ цѣль страхованія обезпеченіе страхователю его положенія при началѣ рейса, а не тѣмъ, которыя принимаютъ цѣлью страхованія обезпеченіе страхователю положенія его при окончаніи рейса. Поэтому-то и бываетъ, что страхователь и страховщикъ, по взаимному соглашенію, установляютъ иныя начала для опредѣленія страховой цѣнности товара, именно направленныя къ достиженію цѣли страхованія въ послѣднемъ смыслѣ; только что невездѣ такое соглашеніе возможно. Страховая цѣнность фрахта опредѣляется суммою фрахтоваго договора. Но если расходы по снаряженію корабля, заготовленію провіанта, выдачѣ задатка экипажу, словомъ, расходы по содержанію корабля, обыкновенно вознаграждаемые въ цѣнѣ фрахта, уже застрахованы въ цѣнѣ корабля, то сумма этихъ расходовъ должна быть вычтена изъ суммы фрахтоваго договора, или другими словами, страховая цѣнность фрахта должна быть понижена соотвѣтственно тому, насколько возвышена страховая сумма корабля издержками по его приготовленію къ предпринимаемому рейсу: иначе издержки по снаряженію корабля будутъ вознаграждены страхователю вдвойнѣ, такъ что для него будетъ выгоднѣе погибель ко-

ЦАБ "Автограф"

рабля, нежели благополучное прибытіе его къ мѣсту назначенія. И если англійская практика морскаго страхованія держится противнаго начала, (1) то это еще никакъ не можетъ служить ему оправданіемъ, а можетъ развѣ только возбудить недоумѣніе — почему оно до сихъ поръ не устранено?... На этихъ важнѣйшихъ предметахъ морскаго страхованія мы и остановимся въ разсмотрѣніи настоящаго вопроса.

4) Рискъ по предмету страхованія.

Рискъ по имуществу, отдаваемому на страхъ, представляется необходимою принадлежностью договора потому, что существо страхованія именно и составляетъ передача риска отъ одного лица другому по данному имущественному интересу. Рискъ по морскому страхованію составляютъ опасности морскаго пути. Онѣ чрезвычайно разнообразны, такъ что законодательства указываютъ только болѣе важныя или обыкновенныя морскія несчастія, и то лишь ради примѣра. (2) Такъ и у насъ, ст. 1227 св. уст. торг. (примѣч.) говоритъ: «*подъ несчастіями или опасностями морскаго пути разумѣются всѣ случаи, происходящіе отъ бури, пожара, столкновенія съ другими судами, нападенія непріятеля, разбойниковъ или каперовъ, а также когда необходимо было весь товаръ или грузъ, либо часть онаго выбросить въ море, или срубить корабельныя снасти для спасенія груза или корабля; равно задержаніе и притѣсненіе отъ дружескихъ или недружескихъ иностранныхъ державъ; опасности отъ обмана, предательства и ошибки корабельщика или корабельныхъ служителей;*» наконецъ прибавляетъ: «*и всѣ иные случаи, причиняющіе крушеніе или гибель, вредъ или убытокъ застрахованному кораблю, товару или грузу.*» Такимъ образомъ, подъ морскими опасностями разумѣются всякаго рода несчастія, приключающіяся имуществу во время морскаго пути. Это и составляетъ ихъ характеристику, что они приключаются на морѣ, такъ что несчастія, постигающія имущества на морѣ,

(1) Ibid., 840, 870—872.

(2) *Tecklenborg*, See—Verrich., стр. 249, 259, 288, 316.

ЦАБ "Автограф"

хотябы и не зависѣли отъ моря, признаются морскими, и наоборотъ, несчастія, постигающія имущества на сушѣ, хотябы и происходили отъ моря, не признаются морскими. Напр. товаръ, погруженный на кораблѣ, сгораетъ: это морское несчастіе и состоитъ на отвѣтственности страховщика по морскому страхованію. Но напр. товаръ, находящійся на берегу, дѣлается жертвою наводненія: это не морское несчастіе и страховщикъ по морскому страхованію не отвѣчаетъ за него. Однакоже, если имущество, застрахованное отъ морской опасности, оказывается на сушѣ вслѣдствіе какого-либо морскаго несчастія и здѣсь дѣлается жертвою погибели, то и эта погибель признается морскимъ несчастіемъ, какъ непосредственное послѣдствіе перваго несчастія, приключившагося на морѣ. Напр. для исправленія корабля, потерпѣвшаго крушеніе, производится выгрузка товара, а между тѣмъ на берегу онъ похищается: хотя это и не есть морское несчастіе, но такъ какъ самая выгрузка товара послѣдовала исключительно вслѣдствіе морскаго несчастія, то страховщикъ не можетъ отказаться отъ отвѣтственности. (1) Всѣ морскія несчастія, извѣстныя и неизвѣстныя, предвидѣнныя и непредвидѣнныя, означенныя въ полисѣ и неозначенныя, состоятъ на отвѣтственности страховщика, развѣ тѣ или другія прямо исключены отсюда опредѣленіями законодательства или условіями отдѣльнаго договора. (2) Само законодательство, исходя отъ мысли, что цѣль страхованія обезпеченіе имущественнаго интереса отъ несчастія, не относитъ къ отвѣтственности страховщика большею частію тѣ случаи потери, которые, собственно, не подходятъ подъ понятіе несчастія, хотя впрочемъ опредѣленія различныхъ законодательствъ на этотъ счетъ довольно разнообразны. Такъ, по опредѣленію нашего законодательства, къ отвѣтственности страховщика не относятся: (3) 1) убытки, происшедшіе по винѣ самого страхователя. Это изъятіе опредѣляется всѣми законодательствами, потому что, конечно, дѣйствія, совершенныя самимъ

(1) *Alauzet*, Comment du Cod de comm., т 3, стр. 373.
(2) Св. уст торг., ст 1240
(3) Ibid., ст. 1255

ЦАБ "Автограф"

страхователемъ, не составляютъ для него несчастія и было бы совершенно противно справедливости и духу соглашенія контрагентовъ, еслибы страхователь, по собственному своему усмотрѣнію, могъ подвергнуть страховщика отвѣтственности за убытки. И такимъ образомъ, нетолько уничтоженіе или поврежденіе застрахованнаго имущества виною самого страхователя не лежитъ на отвѣтственности страховщика, но и всѣ чрезвычайныя издержки, составляющія послѣдствія вины страхователя, напр. штрафы за нарушеніе таможенныхъ правилъ, издержки вслѣдствіе недостатка необходимыхъ корабельныхъ документовъ, убытки отъ ненадежной укупорки и укладки товара и т. п. не относятся къ страхователю. (1) 2) Издержки, необходимо связанныя съ предпринятымъ рейсомъ, напр. на наемъ лоцмана, на наемъ шлюпокъ и людей для буксированія, на полученіе необходимыхъ корабельныхъ бумагъ, привальныя и отвальныя деньги, таможенныя пошлины, издержки по карантинному очищенію товара и т. п. Какъ нормальныя послѣдствія предпринятаго рейса, эти издержки не подходятъ подъ понятіе несчастія и ни однимъ законодательствомъ не возлагаются на отвѣтственность страховщика, хотябы и не могли быть предвидѣны при заключеніи страховаго договора, а оказалась нужными только впослѣдствіи. 3) Равнымъ образомъ, убытки, составляющіе естественныя послѣдствія морскаго пути или употребленія застрахованнаго имущества, не могутъ быть признаваемы несчастіями и обыкновенно не относятся къ отвѣтственности страховщика. Такъ, корабль съ его принадлежностями, парусами, снастями, канатами и т. д., отъ употребленія приходитъ въ ветхость и уменьшается въ цѣнѣ. Но это нормальное послѣдствіе его употребленія и потеря, отсюда происходящая, постепенно вознаграждается кораблехозяину въ видѣ фрахта, въ составъ котораго входитъ также и премія за нѣкоторую потерю капитала, представляемаго кораблемъ. И вотъ, наше законодательство опредѣляетъ, что страховщикъ не отвѣчаетъ предъ страхователемъ, когда корабль придетъ въ ветхость отъ обыкновеннаго его употребленія; когда обшивка его повредится, но прослужила уже болѣе пяти или

(1) *Pardessus*, Cours de dr comm., n. 590.

ЦАБ "Автограф"

шести лѣтъ (смотря потому, деревянная или мѣдная обшивка); когда парусы, канаты разорвутся, какія-либо части корабля сломаются, или даже будутъ срублены, пока это не составляетъ общую аварію. Точно также, многіе товары во время морскаго пути, даже и при благополучномъ плаваніи, подвергаются усышкѣ, утечкѣ, раструскѣ, или даже порчѣ. И эти убытки обыкновенно не относятся къ страховщику, а онъ отвѣчаетъ только за несчастныя потери отъ бури, крушенія, или перегрузки товара вслѣдствіе несчастія. Но такъ какъ нѣтъ возможности въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ точно опредѣлить, насколько потеря товара произошла отъ бури или вообще морскаго несчастія, и насколько составляетъ она нормальное послѣдствіе морскаго пути, то до извѣстнаго процента потеря товара принимается за нормальное послѣдствіе морскаго пути, а что превышаетъ этотъ процентъ, считается уже послѣдствіемъ морскаго несчастія (предполагая все-таки надлежащую укупорку и поврежденіе не отъ свойства товара). По нашему законодательству, на тотъ случай, когда въ полисѣ не поставлено особаго условія, единообразно принимается за нормальную потерю $10^0/_0$ жидкаго, ломкаго, или сыпучаго товара. Но въ торговой практикѣ по отношенію къ различнымъ товарамъ принимается, по обычаю, различный процентъ за нормальную потерю; притомъ, въ различныхъ мѣстностяхъ этотъ обычный процентъ неодинаковъ. (1) 4) Убытки отъ кражи, произведенной корабельщикомъ или людьми экипажа. Нѣкоторыя законодательства, напр. французское и испанское (2) признаютъ справедливымъ не возлагать на отвѣтственность страховщика всѣ вообще убытки, происходящіе вслѣдствіе злонамѣренности, небрежности, даже неопытности или неблагоразумія (prévarications et fautes) шкипера и экипажа. Напр. пройзойдетъ пожаръ, по винѣ или неосторожности корабельщика или экипажа, и истребитъ корабль или грузъ; по неопытности или упрямству корабельщика, корабль столкнется съ другимъ и потерпитъ поврежденіе; не уклонится отъ встрѣчи съ непрія-

(1) Ibid., n. 773; *Pöhls*, Handelsrecht, т. 4. прилож. къ § 621.

(2) Cod. de comm., art. 353; *Tecklenborg*, See—Versich., стр. 259.

ЦАБ "Автограф"

телемъ, хотябы то было возможно, и будетъ взятъ въ плѣнъ; окажется виновнымъ въ нарушеніи таможенныхъ законовъ и будетъ конфискованъ, то за послѣдствія всѣхъ этихъ и подобныхъ дѣйствій, технически называемыхъ *баратгеріею* (baratterie de patron), страховщикъ не несетъ отвѣтственности. Мотивомъ такого широкаго изъятія въ пользу страховщика французская юриспруденція полагаетъ то, что корабельщикъ и кораблеслужители представляются уполномоченными отъ хозяина корабля и хозяина груза: какъ вообще довѣритель несетъ на себѣ всѣ злоупотребленія и ошибки повѣреннаго, по крайней мѣрѣ въ томъ смыслѣ, что по отношенію довѣрителя къ стороннимъ лицамъ они совершенно игнорируются, такъ и здѣсь злоупотребленія и ошибки шкипера и экипажа не касаются страховщика. (1) Однакоже этотъ мотивъ пригоденъ развѣ только для неотвѣтственности страховщика по кораблю за дѣйствія шкипера (да и то едвали: шкиперъ не повѣренный, наемникъ кораблехозяина): кораблехозяинъ избираетъ шкипера, обращая конечно вниманіе на его честность, опытность, аккуратность, словомъ, на всѣ тѣ нравственныя качества, которыми обусловливается довѣріе къ лицу, и поручаетъ ему завѣдываніе кораблемъ. Но мотивъ уже вовсе несостоятеленъ для неотвѣтственности страховщика по кораблю за дѣйствія экипажа: кораблехозяину нѣтъ возможности освѣдомляться на счетъ честности и опытности каждаго судорабочаго, и довольно странно разсматривать судорабочаго какъ уполномоченнаго отъ кораблехозяина. Тѣмъ менѣе, конечно, справедливо считать шкипера и судорабочихъ уполномоченными отъ хозяина груза: онъ обыкновенно не имѣетъ никакого вліянія на избраніе этихъ лицъ, да еслибы даже изъ предосторожности и освѣдомился предварительно ни счетъ личности шкипера и судорабочихъ, то все-таки хозяинъ груза не можетъ имѣть увѣренности въ томъ, что лица эти, по той или другой причинѣ, не будутъ замѣнены другими. И дѣйствительно, за немногими исключеніями, всѣ законодательства, даже тѣ, которыя составлены по образцу фран-

(1) *Pöhls*, Handelsrecht, т. 4, стр. 312.

ЦАБ "Автограф"

цузскаго, напр. законодательство голландское (1), убытки, происходящіе отъ дѣйствій шкипера и экипажа, какъ морскія несчастія, возлагаютъ на отвѣтственность страховщика, предоставляя ему требовать вознагражденія съ виновнаго, точно также, какъ на отвѣтственность страховщика падаютъ убытки, происходящіе отъ дѣйствія каждаго посторонняго лица, напр. пассажира (2). Равнымъ образомъ, и наше законодательство опасности отъ обмана, предательства и ошибки корабельщика и служителей признаетъ, вообще, морскими несчастіями, слѣдов. лежащими на отвѣтственности страховщика. Но вотъ (мы не можемъ догадаться, по какому особому соображенію), оно дѣлаетъ исключеніе отсюда для случая кражи, произведенной шкиперомъ или людьми экипажа. Во всякомъ случаѣ исключеніе это, какъ отрицаніе общаго правила, должно быть понимаемо въ самомъ тѣсномъ смыслѣ и отнюдь не распространяемо на другія преступныя дѣйствія, хотябы и близкія къ кражѣ, ни на другія лица, хотябы и производящія работы на кораблѣ. 5) Убытки, происходящіе отъ крысъ, мышей и другихъ животныхъ или насѣкомыхъ, — вѣроятно также, какъ обыкновенныя послѣдствія морскаго пути, или какъ послѣдствія плохой укупорки. Подобное же изъятіе встрѣчается и въ нѣмецкомъ торговомъ законодательствѣ (3), тогда какъ французская юриспруденція убытки отъ насѣкомыхъ и животныхъ обсуживаетъ какъ несчастіе на морѣ (4). И послѣдняя едвали не болѣе справедлива, потому что развѣ только до извѣстнаго процента убытки отъ насѣкомыхъ и животныхъ можно разсматривать какъ обыкновенныя послѣдствія морскаго пути.

Вотъ и всѣ тѣ обстоятельства, которыя, по самому закону, освобождаютъ страховщика отъ отвѣтственности за убытки, хотябы со стороны страхователя договоръ былъ исполняемъ безъ

---

(1) Оно не возлагаетъ однакоже баратерію шкипера на отвѣтственность страховщика по кораблю и грузу, принадлежащему кораблехозяину.

(2) *Nolte*, Benecke's Syst. d. See—Assec., т. II, стр. 328—344.

(3) Art. 825, 2.

(4) *Rogron*, Cod. franç. expl., Cod. de comm., т. 3, стр. 196.

ЦАБ "Автограф"

всякаго нарушенія какого-либо условія (объ этомъ мы здѣсь не говоримъ). Но по соглашенію контрагентовъ рискъ страховщика можетъ быть и распространенъ противъ объема, опредѣляемаго законодательствомъ. Напр., по соглашенію контрагентовъ къ отвѣтственности страховщика могутъ быть отнесены убытки отъ животныхъ и насѣкомыхъ. Напр. французскія страховыя общества нерѣдко, а иныя даже обыкновенно принимаютъ на свою отвѣтственность бараттерію (1). Наоборотъ, условіями договора рискъ страховщика можетъ быть уменьшенъ противъ объема, опредѣляемаго законодательствомъ. И дѣйствительно, иныя страховыя общества постоянно устраняютъ отъ себя отвѣтственность за тѣ или другія опасности. Напр. петербургское общество «*Надежда*» никогда не принимаетъ на свой страхъ убытки отъ войны или народныхъ возмущеній. Или бываетъ, что страховыя общества, не устраняя отъ себя постоянно какую-либо опасность, не принимаютъ ее на свой рискъ только по отдѣльному договору, по особымъ его обстоятельствамъ. Практика морскаго страхованія ввела въ употребленіе различныя формулы для обозначенія тѣхъ или другихъ опасностей, непринимаемыхъ страховщикомъ на свою отвѣтственность. Но такъ какъ эти формулы довольно кратки (чтобы не занимали много мѣста въ полисѣ), то въ различныхъ мѣстахъ понимаются онѣ различно и нерѣдко возбуждаютъ недоумѣніе на счетъ точнаго ихъ смысла. Поэтому, иные уставы страховыхъ обществъ, или нѣкоторыя законодательства сами, и опять неодинаково, опредѣляютъ значеніе, по крайней мѣрѣ, болѣе употребительныхъ формулъ. Такъ, наше законодательство опредѣляетъ значеніе слѣдующихъ, употребительныхъ у насъ, формулъ (2): 1) «*свободенъ отъ отвѣтственности за поврежденіе меньше трехъ, десяти, или иныхъ процентовъ*». При такомъ условіи принимаются обыкновенно на страхъ товары, подвергающіеся при благополучномъ плаваніи лишь незначительнымъ потерямъ, которыя опредѣлять было бы и обремени-

(1) *Nolte*, Benecke's Syst. d. See—Assec., т. II, стр. 331.
(2) Св. уст. торг., ст. 1239.

ЦАБ "Автограф"

тельно и невыгодно, такъ что цѣль формулы—устранить отъ страховщика отвѣтственность за незначительныя потери и обязать его лишь къ вознагражденію значительныхъ утратъ, которыя уже не могутъ произойти иначе, какъ вслѣдствіе морскаго несчастія. И вотъ, сообразно цѣли формулы, законодательство объясняетъ, что она обязываетъ страховщика къ платежу за поврежденіе, когда оно, невключая расходовъ [т. е. расходовъ по опредѣленію убытка (1)], составляетъ назначенные проценты. 2) «*Свободенъ отъ первыхъ пяти, десяти (или иныхъ) процентовъ.*» Мы говорили уже, что многіе товары во время пути обыкновенно подвергаются убыли, что эта убыль при неблагополучномъ пути увеличивается, но что въ отдѣльномъ случаѣ почти невозможно опредѣлить, составляетъ ли убыль нормальное послѣдствіе пути, или она произошла, и насколько, отъ морскаго несчастія. Поэтому, контрагенты соглашаются извѣстный процентъ потери считать за нормальное послѣдствіе пути, а то, что превышаетъ этотъ процентъ, признавать уже послѣдствіемъ несчастія. И вотъ, формула: «свободенъ отъ первыхъ пяти, десяти (или другихъ) процентовъ», какъ и объясняетъ ее законодательство, обязываетъ страховщика къ платежу убытковъ, лишь насколько они, вмѣстѣ съ расходами [по опредѣленію убытка (2)], превышаютъ назначенные проценты. Это не значитъ однакоже, что какъ скоро убытки превышаютъ назначенные проценты, они подлежатъ вознагражденію, отъ какой бы причины ни послѣдовали. Какъ въ настоящемъ случаѣ, такъ и въ случаѣ страхованія на усло-

---

(1) Расходы эти не принимаются въ разсчетъ именно потому, что на условіи, о которомъ идетъ рѣчь, застраховываются товары, подвергающіеся, при благополучномъ пути, только незначительному поврежденію: такъ, чтобы посторонній элементъ не увеличивалъ процентъ потери и не приводилъ къ результату, который могъ бы быть только послѣдствіемъ неблагополучнаго плаванія.

(2) Было бы вѣрнѣе и въ этомъ случаѣ опредѣлять процентъ убытка, непринимая въ разсчетъ издержки по его опредѣленію. Но, быть-можетъ, они берутся въ разсчетъ потому, что при этомъ условіи обыкновенно и безъ того уже довольно значительный процентъ потери падаетъ на самого страхователя.

ЦАБ "Автограф"

він: «свободенъ отъ отвѣтственности за поврежденіе менѣе трехъ, пяти процентовъ» страховщикъ все-таки обезпечиваетъ страхователю убытки отъ несчастія, а не отъ такого обстоятельства, которое не составляетъ несчастія и которое было бы совершенно несправедливо отнести къ отвѣтственности страховщика. Конечно, страховщику придется доказать, что убытокъ, превышающій назначенные проценты, произошелъ въ данномъ случаѣ не отъ морскаго несчастія, а напр. отъ свойства самого товара; но какъ скоро это будетъ доказано, страховщикъ не подлежитъ отвѣтственности. 3) «*Свободенъ отъ всякаго поврежденія*». На такомъ условіи застраховываются обыкновенно товары, весьма легко подвергающіеся во время пути поврежденію, напр. лому, утечкѣ, но иногда и другіе товары, нестолько опасные, даже корабли. Во всякомъ случаѣ формула эта, какъ объясняетъ законодательство, освобождаетъ страховщика отъ отвѣтственности за поврежденіе и недостатокъ въ количествѣ. Но и это опять не значитъ, что какая бы ничтожная часть застрахованнаго имущества ни прибыла къ мѣсту его назначенія, страховщикъ уже не отвѣчаетъ: при извѣстныхъ условіяхъ погибель застрахованнаго имущества признается полною, хотя какая-либо часть его и сохранилась, такъ что формула: «свободенъ отъ всякаго поврежденія» означаетъ собственно, что страховщикъ не отвѣчаетъ за частныя поврежденія имущества, а только за обтовую его пропажу. Напр. застраховывается хрустальная посуда съ условіемъ: «свободенъ отъ всякаго поврежденія»; корабль съ посудою прибываетъ къ мѣсту назначенія, но оказывается, что во время пути, отъ бури, не отъ плохой укупорки, почти вся посуда разбилась: страховщикъ обязанъ вознаградить убытки, хотя посуда и доставлена въ мѣсто назначенія. 4) «*Свободенъ отъ поврежденія, кромѣ кораблекрушенія.*» По отношенію къ кораблю эта формула имѣетъ то же значеніе, что и предъидущая, потому что крушеніе корабля составляетъ его обтовую пропажу. По отношенію же къ товару, по объясненію законодательства, формула эта относитъ на счетъ страхователя первые десять процентовъ поврежденія, въ случаѣ кораблекрушенія, когда застрахованные предметы будутъ спасены въ поврежденномъ видѣ,

ЦАБ "Автограф"

страховщика же обязываетъ заплатить за поврежденіе только остальную часть. Но это объясненіе мы не можемъ признать вполнѣ точнымъ. Если страховщикъ докажетъ, что убытки въ товарѣ произошли независимо отъ кораблекрушенія, то нельзя возлагать на него отвѣтственность за эти убытки. Съ другой стороны, если застрахованное имущество потерпитъ обтовую пропажу, то хотябы это было и безъ кораблекрушенія, страховщикъ обязанъ вознаградить потерю, потому что онъ устранилъ отъ себя только отвѣтственность за поврежденіе. И такимъ образомъ, формула: «*свободенъ отъ поврежденія, кромѣ кораблекрушенія*» означаетъ, что страховщикъ принимаетъ на свою отвѣтственность обтовую пропажу имущества и тѣ частные убытки, которые произойдутъ отъ кораблекрушенія. 5) «*Свободенъ отъ опасностей войны.*» По прямому смыслу, эта формула, казалось бы, устраняетъ отъ страховщика отвѣтственность только за убытки, происшедшіе вслѣдствіе войны; но и у насъ, и въ другихъ странахъ она понимается въ томъ смыслѣ, что всякая отвѣтственность страховщика по застрахованному имуществу прекращается, какъ скоро оно попадаетъ въ руки непріятеля. 6) «*Отвѣчаю за морскія опасности*» — означаетъ, что страховщикъ не принимаетъ на свой рискъ убытки, могущіе произойти какъ отъ войны, такъ и отъ задержанія застрахованнаго имущества нашею или иностранною властію.

5) Срокъ договора.

Величина риска, принимаемаго страховщикомъ, зависитъ нетолько отъ рода опасности, угрожающей имуществу, но и отъ времени продолженія риска. Оно, поэтому, всегда и опредѣляется контрагентами, двояко: посредствомъ обыкновеннаго гражданскаго времясчисленія — отъ такого-то года, мѣсяца и числа до такого-то года, мѣсяца и числа, или отъ такого-то года, мѣсяца и числа впредь на столько-то мѣсяцевъ, недѣль, дней, — или означеніемъ предполагаемаго рейса. Посредствомъ перваго способа время риска опредѣляется болѣе точно, но только по отношенію къ кораблю. Когда корабль составляетъ пред-

ЦАБ "Автограф"

метъ страхованія и срокъ договора опредѣленъ посредствомъ гражданскаго времясчисленія, то въ случаѣ несчастія нѣтъ затрудненія рѣшить, на чей счетъ должны падать послѣдовавшіе убытки: они падаютъ на счетъ страховщика, какъ скоро несчастіе послѣдовало въ теченіи срока договора, — все-равно, до отхода корабля или по отходѣ, въ открытомъ морѣ, во время стоянки въ другомъ портѣ, или уже по возвращеніи корабля. Но иное дѣло, когда напр. застраховывается товаръ: вѣдь онъ все-таки застраховывается только отъ морской опасности, а между тѣмъ невсегда на морѣ, какъ корабль. Да и по отношенію къ кораблю опредѣленіе срока посредствомъ гражданскаго времясчисленія практически неудобно, потому что нельзя заранѣе знать время прибытія корабля къ мѣсту назначенія; между тѣмъ, если назначить договору продолжительный срокъ, то это дорого обойдется страхователю, назначить же короткій срокъ опасно, потому что онъ можетъ истечь прежде прибытія корабля къ мѣсту назначенія. Поэтому, страхованіе заключается на извѣстное число мѣсяцевъ, недѣль чаще всего только при снаряженіи корабля на рыбные промыслы. Въ другихъ же случаяхъ время риска обыкновенно опредѣляется предпринимаемымъ рейсомъ, или, какъ говорится, договоръ заключается на рейсъ. При такомъ опредѣленіи срока договора, естественно, начало и конецъ риска совпадаютъ съ началомъ и окончаніемъ рейса. Но что же считать за начало, что за конецъ рейса? Въ прежнее время это служило поводомъ ко множеству споровъ, такъ что законодательства нашлись вынужденными, на случай, что сами контрагенты не опредѣлятъ съ точностію время продолженія риска, положительно опредѣлить, что составляетъ начало и конецъ рейса, по крайней мѣрѣ по отношенію къ важнѣйшимъ предметамъ морскаго страхованія — кораблю и грузу. По отношенію къ кораблю нѣкоторыя законодательства, напр. французское, испанское, а также практика морскаго страхованія въ Англіи и Соединенныхъ Штатахъ, держатся того начала, что

(1) Однакоже нѣмецкое торговое законодательство опредѣляетъ, что въ такомъ случаѣ срокъ договора продолжается до прибытія корабля

ЦАБ "Автограф"

рискъ по нему начинается со времени, когда корабль снимается съ якоря, и оканчивается, когда онъ бросаетъ якорь въ назначенномъ ему портѣ. Но большею частію законодательства оставили это начало, по тому соображенію, что корабль, приготовляющійся къ выходу изъ порта, еще и прежде отхода подвергается бо́льшей опасности, нежели во время стоянки, и приняли за правило, что рискъ по кораблю начинается съ того времени, когда шкиперъ начинаетъ свою дѣятельность для цѣли предположеннаго рейса, т. е. отъ начала нагрузки, и оканчивается, когда эта цѣль будетъ достигнута, т. е. по окончаніи выгрузки въ назначенномъ портѣ (1). Послѣдняго правила держится и наше законодательство, но только по отношенію кораблямъ съ грузомъ; по отношенію же къ кораблямъ съ балластомъ оно слѣдуетъ первому правилу (2). По отношенію къ грузу всѣ законодательства единогласно признаютъ, что рискъ по нему продолжается во все время нахожденія груза на водѣ, т. е. начинается съ того времени, какъ грузъ взятъ будетъ съ берега, и оканчивается, когда онъ будетъ выгруженъ на берегъ въ назначенномъ мѣстѣ, такъ что грузъ состоитъ на отвѣтственности страховщика и въ то время, когда онъ подвозится къ кораблю и свозится съ него на мелкихъ судахъ, потому что и тогда уже онъ подвергается морской опасности. Только въ Англіи и Соединенныхъ Штатахъ, по обычаю, рискъ по товару начинается со времени погруженія его на самый корабль, но продолжается также до выгрузки на берегъ (3). Однакоже, если по волѣ страхователя, а по отношенію къ кораблю даже и по необходимости, рейсъ сокращается, то мѣсто окончанія рейса принимается за портъ назначенія. И далѣе, изъ опасенія, что корабельщикъ можетъ слишкомъ замедлить нагрузкою или выгрузкою корабля и

къ-ближайшему, назначенному ему порту, развѣ прямо иначе постановлено контрагентами (Art. 835)

(1) *Nolte*, Benecke's Syst. d See-Assec, т. I, стр 667 — 672; Allg deutsch. Handelsgesetzb, Art. 827.

(2) Св. уст. торг., ст. 1242, примѣч

(3) Ibid, *Nolte*, Benecke's Syst. d, See-Assec., т. I, стр. 641—654; Allg. deut. Handelsges, Art. 828.

ЦАБ "Автограф"

тѣмъ значительно продолжить отвѣтственность страховщика, иногда въ самомъ договорѣ опредѣляется срокъ, въ теченіе котораго должна быть окончена нагрузка или, чаще, выгрузка корабля. Независимо отъ того, на случай, что это неопредѣлено въ договорѣ, и законодательства установляютъ срокъ для окончанія нагрузки и выгрузки корабля, или прямо извѣстнымъ числомъ дней — напр. наше законодательство полагаетъ 21 день (1), — или, большею частію, опредѣляютъ только, чтобы выгрузка корабля не замедлялась безъ необходимости (2). И послѣднее, конечно, справедливѣе: бываютъ случаи, что въ теченіи нѣсколькихъ недѣль нельзя производить ни нагрузку, ни выгрузку. Иногда корабль назначается не къ одному порту, а къ двумъ—тремъ, такъ что корабль, грузъ застраховывается отъ A до B и C, или отъ A до B, C и D: тогда окончаніемъ рейса признается выгрузка корабля въ послѣднемъ (по порядку полиса) мѣстѣ назначенія. Или иногда опредѣляются два мѣста раздѣлительно, такъ что корабль, грузъ застраховывастся отъ A до B, или C: рискъ страховщика оканчивается съ выгрузкою корабля въ одномъ изъ этихъ портовъ—онъ и считается избраннымъ. Бываетъ также, что корабль, грузъ застраховывается отъ A до B $\frac{\text{и}}{\text{или}}$ C, т. е. страхователю предоставляется или посѣтить оба порта, одинъ за другимъ, или только одинъ изъ нихъ: тогда рискъ оканчивается въ отдаленномъ портѣ. Или бываетъ еще, что не указывается портъ назначенія корабля или груза, а только страна, напр. отъ A къ восточнымъ берегамъ чернаго моря: въ такомъ случаѣ, если страхованіе относится къ кораблю, рискъ страховщика продолжается во все время, пока корабль будетъ находиться въ означенномъ географическомъ пространствѣ (3); если же страхованіе относится къ грузу, то рискъ страховщика продолжается до окончательной выгрузки застрахованнаго товара (4).

---

(1) Св. уст. торг., ст. 1243.

(2) *Nolte*, Benecke's Syst. d See-Assec., т. I, стр. 657—667.

(3) Только что въ такомъ случаѣ всегда назначается срокъ, на какой заключается страхованіе, или страховая премія опредѣляется періодически

(4) *Tecklenborg*, See—Versich., стр. 148, 149.

ЦАБ "Автограф"

Когда страхованіе заключается и на обратный рейсъ, то отвѣтственность страховщика продолжается непрерывно до возвращенія корабля, развѣ въ полисѣ опредѣлено иначе, напр. исключено время стоянки корабля (1). Наконецъ, когда корабль или грузъ застраховывается уже по отходѣ корабля, по погруженіи товара, то за начало риска принимается время заключенія договора, притомъ, нетолько день, но и часъ его заключенія, развѣ имущество застраховывается въ томъ смыслѣ, что страховщикъ принимаетъ на свою отвѣтственность, быть-можетъ, уже и послѣдовавшіе убытки (2),—о чемъ скажемъ впослѣдствіи. По отношенію къ другимъ предметамъ, которые застраховываются на рейсъ, начало и конецъ риска законодательства не опредѣляютъ (3). Поэтому, если и въ договорѣ нѣтъ на то опредѣленія, приходится принять, что начало и конецъ риска по такому интересу совпадаютъ со временемъ риска по кораблю или грузу, смотря потому, съ которымъ изъ нихъ предметъ страхованія состоитъ въ ближайшей и непосредственной связи. Напр. рискъ по ожидаемой прибыли отъ товара, естественно, совпадаетъ съ началомъ и окончаніемъ риска по товару. Или напр. рискъ по фрахту совпадаетъ со временемъ риска по кораблю или грузу, смотря потому, зависитъ ли потеря фрахта отъ несчастія, постигающаго корабль, или отъ несчастія, постигающаго грузъ. Но если интересъ, относительно котораго заключается страхованіе, возникнетъ уже только по началѣ рейса корабля или груза, то и рискъ по нему начинается, конечно, только со времени возникновенія интереса. Напр. рискъ по бодмерейнымъ деньгамъ начинается только со времени ихъ выдачи.

---

(1) Св. уст. торг., ст. 1242, примѣч.

(2) *Rogron*, Cod. franç. expl., Cod. de comm., стр. 200.

(3) Только нѣмецкое торговое законодательство опредѣляетъ время риска еще по отношенію къ нѣкоторымъ предметамъ страхованія — фрахту, платѣ за провозъ пассажировъ, бодмерейнымъ и аварійнымъ деньгамъ (Art. 829, 830).

ЦАБ "Автограф"

6) Премія.

По смыслу нашего и другихъ законодательствъ, договоръ страхованія существенно предполагаетъ со стороны страхователя плату страховщику за принимаемое имъ обязательство, такъ что вознагражденіе составляетъ неотъемлемую принадлежность страховаго договора, точно также, какъ напр. цѣна составляетъ необходимую составную часть купли-продажи. Это не значитъ, конечно, что если страхованіе заключено безмездно, то оно недѣйствительно, какъ полагаютъ нѣкоторые французскіе юристы—договоръ такого рода не представляетъ въ себѣ ничего незаконнаго и слѣдов., по общему правилу, долженъ имѣть силу, — а только что оно должно быть обсуживаемо какъ условное дареніе, не по правиламъ страховаго договора. Вознагражденіе за принятіе риска, называемое *преміею* (praemium, prime) (1), обыкновенно составляетъ извѣстная денежная сумма, чаще всего извѣстный процентъ страховой суммы. Но, конечно, для понятія о преміи нисколько несущественно, чтобы ее составляла какая-либо денежная сумма, а ее можетъ составить и всякое другое имущество, точно также, какъ страхователь, въ видѣ преміи, можетъ принять на себя обязательство совершить въ пользу страховщика какое-либо дѣйствіе, напр. быть повѣреннымъ по его дѣламъ, хранить его имущество и т. д. Опредѣляется премія обыкновенно за рейсъ, или періодически, смотря потому, застраховывается имущество на рейсъ, или на извѣстное число мѣсяцевъ, недѣль; въ обоихъ случаяхъ—или безусловно, или такъ, что премія повышается или понижается съ перемѣною извѣстныхъ обстоятельствъ. Напр. застраховывается товаръ на рейсъ отъ А до В за 3% страховой суммы, но если откроется война, то премія 10%. Величина преміи зависитъ исключительно отъ соглашенія контрагентовъ, такъ что даже и тѣ законодательства, которыя

(1) По мнѣнію многихъ, будтобы потому, что на первыхъ порахъ морскаго страхованія премія всегда уплачивалась при заключеніи договора—prime.

ЦАБ "Автограф"

допускаютъ расторженіе договора по laesio enormis, не примѣняютъ этого правила къ договору страхованія, развѣ будетъ доказано, что договоръ заключенъ на слишкомъ обременительныхъ условіяхъ вслѣдствіе ошибки контрагента или обмана. Причина понятна: хотя при настоящемъ состояніи страхованія и для него существуетъ извѣстная рыночная цѣна, но по той случайности, отъ которой зависитъ отвѣтственность страховщика, рыночная цѣна страхованія не можетъ имѣть такого общаго значенія, какъ цѣна на другіе предметы, такъ что по необходимости приходится принять за истинную ту цѣну, которая опредѣлена соглашеніемъ сторонъ. Обыкновенно однакоже страховщики заключаютъ договоръ со всѣми страхователями за одинаковую премію (по таксѣ), но бо́льшую или меньшую, смотря по обстоятельствамъ, вліяющимъ на величину риска, — по роду имущества, принимаемаго на страхъ, по предпринимаемому рейсу, по времени года, въ которое предполагается рейсъ, по свойству опасностей, отъ которыхъ застраховывается имущество, и т. д., такъ что премія отъ $^1/_4\,^0/_0$ и $^1/_2\,^0/_0$ страховой суммы доходитъ до $3^0/_0$, $5^0/_0$, $10^0/_0$, а иногда бываетъ и выше. Собственно говоря, эта такса должна бы имѣть основаніемъ обширныя и точныя статистическія данныя на счетъ различныхъ несчастій, постигающихъ, въ разное время, различныя имущества, въ различныхъ мѣстахъ плаванія. Но такихъ данныхъ пока не имѣется, и такса преміи составляется болѣе по вліянію сторонніхъ обстоятельствъ — конкурренціи между страховщиками и опасенія, чтобы такса не показалась слишкомъ высокою лицамъ, занимающимся морскою торговлею, и не отбила у нихъ охоту прибѣгать къ страхованію. Потому, и самый промыселъ морскаго страхованія ведется болѣе на авось, пока какое-либо несчастіе не разрушитъ благосостояніе страховщика, — что и бываетъ весьма часто съ страховыми обществами, хотя, конечно, есть между ними и такія, которыя, непринимая на свой страхъ очень рискованныя предпріятія, незастраховывая большія суммы, считаютъ десятки лѣтъ своего существованія.

Премія всегда составляетъ расходъ для страхователя. Но въ случаѣ благополучнаго пути, издержки страхованія вознаграж-

ЦАБ "Автограф"

даются въ цѣнѣ товара, фрахта и т. п.; въ случаѣ же погибели застрахованнаго предмета, премія составляетъ издержку невозвратную. И вотъ, сама премія можетъ быть предметомъ страхованія: страхователь можетъ войдти въ соглашеніе съ другимъ лицомъ, которое, за извѣстную плату, приметъ на себя обязательство вознаградить его за потерю преміи, въ случаѣ погибели застрахованнаго имущества. Эту новую издержку по страхованію преміи и новую потерю, въ случаѣ несчастія, хотя уже и мѣньшую, страхователь можетъ снова застраховать и т. д., такъ что окончательно, при несчастіи, онъ понесетъ лишь самую ничтожную потерю, хотя, конечно, въ случаѣ благополучнаго пути, страхованіе обойдется ему дороже. Напр. застраховывается имущество въ 10,000 р. за 10% страховой сумны: при погибели имущества, страхователь получитъ только 9,000 р., а 1,000 р., въ видѣ преміи, останутся у страховщика. Чтобы обезпечить себя отъ потери, страхователь застраховываетъ премію (1,000 р.) также за 10% (*премія преміи*): тогда, въ случаѣ несчастія, страхователь получитъ отъ перваго страховщика 9,000 р. и отъ втораго 900 р., слѣдов. потеря его будетъ уже 100 р. Но чтобы опезпечить себя и отъ этой потери, страхователь застраховываетъ вторую премію (100 р.) также за 10% (*премія преміи за премію*): при погибели имущества, страхователь еще и отъ третьяго страховщика получитъ 90 р., такъ что его потеря будетъ уже только 10 р. Но, конечно, при благополучномъ окончаніи пути, расходъ лица по страхованію составитъ не 1,000 р., какъ было бы безъ страхованія премій, а уже 1,110 р. Во всякомъ случаѣ страхованіе преміи не имѣетъ въ себѣ ничего противнаго существу страховаго договора, потому что премія хотя не погружается на корабль и, въ этомъ смыслѣ, не подвергается морской опасности, но она возвышаетъ цѣну товара, составляетъ издержку, которая можетъ сдѣлаться для страхователя, вслѣдстіе морскаго несчастія, невозвратною. И дѣйствительно, страхованіе преміи, преміи за премію и т. д. встрѣчается повсюду. Притомъ, договоръ о страхованіи преміи заключается нетолько съ сторонниимъ лицомъ, но и съ самимъ страховщикомъ по главному имуществу: можетъ показаться, что тогда

ЦАБ "Автограф"

страхованіе будетъ уже дареніемъ со стороны страховщика, такъ какъ ему, при несчастіи, не придется получить цѣну риска; но вѣдь, въ случаѣ благополучнаго пути, страховщикъ получаетъ премію, даже бо́льшую, такъ что характеристическая черта договора, возмездіе, сохраняется. И напр. французскія страховыя общества нерѣдко застраховываютъ имущества на томъ условіи, что извѣстная премія будетъ уплачена только по благополучномъ прибытіи имущества къ назначенному порту: это и значитъ, что страховщикъ застраховываетъ нетолько имущество, но также и премію, премію за премію и т. д. (1). Или напр. нѣмецкія страховыя общества весьма часто застраховываютъ имущество съ возвышеніемъ цѣны его, между прочимъ, издержками страхованія (2). Но представляется также вопросъ: не можетъ ли быть застрахована премія на случай благополучнаго пути, какъ издержка, оказавшаяся ненужною? По нашему мнѣнію, такое страхованіе не можетъ быть допущено: расходъ по страхованію не составляетъ потерю въ случаѣ благополучнаго окончанія рейса, а вознаграждается страхователю въ цѣнѣ товара, фрахта, такъ что, при помощи страхованія, страхователь будетъ вознагражденъ за этотъ расходъ уже вторично.

---

(1) *Pardessus*, Cours de dr. comm., т. 3, стр. 320.

(2) *Nolte*, Benecke's Syst. d. See—Assec., т. I, стр. 825.

ЦАБ "Автограф"

II. ПОРЯДОКЪ СОВЕРШЕНІЯ ДОГОВОРА.

Первоначально, когда явился договоръ морскаго страхованія, онъ не былъ связанъ какими-либо обязательными формами. Но важность этого довора, необходимость точнаго опредѣленія всѣхъ его условій, случаи передачи его отъ одного лица другому естественно скоро повели къ тому, что договоръ морскаго страхованія обыкновенно начали совершать на письмѣ, а различныя злоупотребленія, споры побудили законодательства опредѣлить принадлежности письменнаго акта договора, такъ что нынѣ для него почти повсюду установлена извѣстная обязательная форма, составъ которой различными законодательствами опредѣляется довольно различно, хотя есть и многія общія условія, требуемыя отъ акта договора всѣми законодательствами. (1)

По нашему законодательству, относительно внѣшняго вида договора требуется (2): 1) *письменная форма*: договоръ морскаго страхованія долженъ быть изложенъ на письмѣ, въ формѣ *полиса* (police, Polize, polizza), иначе онъ недѣйствителенъ, такъ что письменность составляетъ корпусъ договора. Точно также, и другія законодательства, почти всѣ, безусловно предписываютъ для договора письменную форму. (3) Но нѣмецкое торговое законодательство не связываетъ дѣйствительность договора съ письменною формою, такъ что, по смыслу его, договоръ можетъ быть заключенъ и словесно. (4) Равнымъ образомъ, и француз-

(1) *Pöhls*, Handelsrecht, т. 4, стр. 134.
(2) Св. уст. торг., ст. 1237.
(3) *Nolte*, Benecke's Syst. d. See—Assec., т. I, стр. 390.
(4) Art 788.

ЦАБ "Автограф"

ская юриспруденція почти единогласно признаетъ, что полисъ не составляетъ корпуса договора, а служитъ только удостовѣреніемъ его существованія, но оно можетъ быть удостовѣрено и иначе, напр. книгами страховщика, его роспискою въ полученіи преміи и т. п. (1) На практикѣ для полиса обыкновенно употребляется печатная бланка: всѣ общія условія, на которыхъ обыкновенно тѣмъ или другимъ страховщикомъ заключается договоръ, уже заранѣе напечатаны, а затѣмъ въ оставленные пробѣлы вписывается только то, что спеціально относится къ данному договору—имя страхователя, предметъ страхованія, страховая сумма и т. п. Даже въ томъ случаѣ, когда договоръ заключается на иныхъ условіяхъ, нежели обыкновенно, для полиса все-таки употребляется печатная бланка и только приписываются тѣ видоизмѣненія, которыя установлены соглашеніемъ контрагентовъ. 2) *Гербовая бумага* (низшаго достоинства). Бланки, употребляемыя для полисовъ обществами страхованія отъ морскихъ опасностей, обыкновенно и печатаются на приготовляемой для нихъ гербовой бумагѣ особаго формата. Однакоже употребленіе ея не составляетъ условія дѣйствительности договора: наше законодательство въ этомъ отношеніи не такъ строго, какъ напр. англійское, по которому полисъ на нештемпельной бумагѣ не принимается въ судѣ за доказательство существованія договора, (2) а у насъ общее правило то, что контрагенты, нарушившіе требованіе закона объ употребленіи для акта договора гербовой бумаги, подвергаются денежному штрафу, втрое противъ цѣны бумаги установленнаго достоинства. (3) 3) *Подпись страховщика*. Она дотого существенна для силы полиса, что даже не требуется прямо законодательствомъ, а только предполагается. Собственно говоря, полисъ, актъ договора взаимнаго, долженъ бы подписываться

---

(1) *Pardessus*, Cours de dr. comm., т. 3, стр. 321; *Rogron*, Cod. franç. expl., Cod. de comm., стр. 184. При страхованіи отъ огня и у насъ нерѣдко довольствуются роспискою страховаго общества въ полученіи преміи.

(2) *Nolte*, Benecke's Syst. d. See—Ass., т. I, стр. 390.

(3) Св. зак. о суд. и вз. гр., ст. 3 (пр., ч. IV).

ЦАБ "Автограф"

обѣими договаривающимися сторонами, какъ это первоначально и бывало. (1) Но такъ какъ страхователь выполняетъ свое обязательство, уплачиваетъ премію, обыкновенно предварительно выдачи полиса, такъ что полисъ нуженъ только какъ доказательство существованія обязательства страховщика, то нѣтъ надобности въ подписаніи его страхователемъ, а потому полисъ и подписывается обыкновенно только страховщикомъ, слѣдов. чаще всего директоромъ, или двумя, тремя директорами страховаго общества (сообразно его уставу), подобно тому какъ напр. актъ вексельнаго договора подписывается только векселедателемъ. Конечно, нерѣдко бываетъ и то, что премія кредитуется страхователю. Но и тогда полисъ все-таки исходитъ только отъ страховщика, не подписывается страхователемъ, обязательство же страхователя удостовѣряется особою роспискою, выдаваемою отъ него страховщику. 4) *Засвидѣтельствованіе договора у маклера морскаго страхованія или другаго какого-либо маклера.* Но эта формальность несущественна для силы договора: законодательство не постановляетъ о недѣйствительности полиса, незасвидѣтельствованнаго у маклера, а общее правило относительно актовъ, являемыхъ у маклера, то, что и безъ явки они имѣютъ силу и только не даютъ тѣхъ выгодъ, какія соединяются иногда съ актами, правильно совершенными, въ особенности же проигрываютъ отъ соперничества съ ними при несостоятельности должника. Притомъ же, страховымъ обществамъ предоставляется заключать договоръ и безъ участія маклера, а такъ какъ они обыкновенно и являются страховщиками, то почти всегда заключеніе договора обходится безъ маклера, развѣ онъ является въ качествѣ повѣреннаго страхователя.—Но есть еще одна, довольно важная часть внѣшняго состава договора, которая однакоже не опредѣляется нашимъ законодательствомъ какъ его принадлежность, — это означеніе времени совершенія договора. Напр. оказывается, что одно и то же имущество застраховано два раза: которое же страхованіе сохраняетъ силу, которое старше по времени, когда на одномъ изъ полисовъ, а можетъ-быть и на обоихъ нѣтъ даты?

(1) *Pöhls*, Handelsrecht, т. 4, стр. 135.

ЦАБ "Автограф"

Или напр. застрахованное имущество погибло отъ несчастія, но на полисѣ нѣтъ даты: имѣетъ ли силу договоръ, заключенъ ли онъ до или послѣ наступленія несчастія? И вотъ, въ виду такихъ вопросовъ, весьма многія иностранныя законодательства основательно требуютъ отъ полиса, между прочимъ, означенія времени совершенія договора. Напр. французское законодательство требуетъ, чтобы въ актѣ договора былъ означенъ нетолько день его заключенія, но и часть дня—заключенъ ли договоръ до или послѣ полудня: въ противномъ случаѣ, по толкованію французской юриспруденціи, договоръ никакъ не можетъ притязать на первенство предъ другими, датированными договорами, а онъ считается заключеннымъ какъ-бы въ моментъ, непосредственно предшествующій предъявленію договора судебному мѣсту. (1) На практикѣ, впрочемъ, и у насъ на полисѣ обыкновенно означаются годъ, мѣсяцъ и число его выдачи.

Относительно содержанія полиса наше законодательство требуетъ, чтобъ въ немъ были означены:

1) *Имя страховщика и страхователя.* Какъ ни кажется естественнымъ означеніе въ актѣ договора личности договаривающихся сторонъ, однакоже практика морскаго страхованія единогласно требуетъ только означенія имени страховщика, какъ лица обязаннаго по договору, и только по отношенію къ нему требованіе закона постоянно соблюдается. Обыкновенно имя страховщика выражается въ подписи договора, безъ которой онъ недѣйствителенъ. Но кромѣ того, и на залоговкѣ печатнаго полиса, и въ самомъ текстѣ его также означается имя или фирма страховщика, такъ что личность его въ актѣ договора указывается даже неоднократно, что, конечно, уже не составляетъ необходимости. Имя страхователя нынѣ въ полисѣ чаще всего не означается, а имущество застраховывается «*за счетъ кого слѣдуетъ*». Однакоже, такъ какъ почти всѣ законодательства все-таки требуютъ означенія имени страхователя, то на практикѣ прибѣгаютъ къ такому пріему: въ полисѣ поименовывается лицо, непосредственно заключающее договоръ съ страховщикомъ, и

(1) *Pardessus*, Cours de dr. comm., т. 3, стр. 325.

ЦАБ "Автограф"

этимъ какъ-бы удовлетворяется требованіе закона, но затѣмъ присовокупляется фраза: «*за счетъ кого слѣдуетъ*» (pour compte de qui il appartiendra; fur Rechnung den es angeht), такъ что становится неизвѣстнымъ, заключается ли договоръ самимъ страхователемъ, или его повѣреннымъ, или, быть-можетъ, вовсе стороннимъ лицомъ. (1) Мы сказали уже, какіе интересы побуждаютъ къ сокрытію личности страхователя и какъ мало заслуживаютъ они уваженія, особенно въ виду тѣхъ неудобствъ и злоупотребленій, къ которымъ иногда ведетъ сокрытіе имени страхователя. Напр. достаточно указать, что подъ покровомъ фразы: «*за счетъ кого слѣдуетъ*» можетъ быть застраховано имущество подданнаго воюющей державы, тогда какъ страховщикъ, быть-можетъ, низачто бы не согласился принять на свой рискъ имущество такого лица. Но тѣмъ неменѣе и у насъ принята та же практика, такъ что подобныя злоупотребленія и у насъ возможны, равно какъ фактически, помощію фразы: «*за счетъ кого слѣдуетъ*», оказывается возможнымъ и страхованіе за счетъ третьяго лица, чего законодательство наше вовсе не допускаетъ.

2) *Корабль, на которомъ находится предметъ страхованія, и имя корабельщика.* Означеніе корабля требуется потому, что оно даетъ возможность съ точностію опредѣлить степень риска, принимаемаго страховщикомъ, такъ какъ конструкція корабля, его болѣе или менѣе продолжительная служба имѣютъ вліяніе на степень опасности, угрожающей имуществу, находящемуся на кораблѣ, а также и потому, что когда означенъ корабль, въ случаѣ несчастія, легче опредѣлить, дѣйствительно ли оно постигло то имущество, которое принято на страхъ, а не другое какое-либо, принадлежавшее тому же хозяину и состоявшее, быть-можетъ, изъ такихъ же предметовъ. Въ полисѣ корабль означается обыкновенно его именемъ и родомъ, т. е. фрегатъ ли это, бригъ, шкуна и т. п. И этого совершенно достаточно, потому что какъ скоро извѣстны имя и родъ корабля, то по реэстру, который ведется почти всѣмъ кораблямъ отъ англійскаго, или, еще исправнѣе, отъ французскаго Ллойда, тотчасъ же мож-

(1) *Pöhls*, Handelsr., т. 4, стр. 140.

ЦАБ "Автограф"

но освѣдомиться о конструкціи корабля, времени его службы, о матеріалѣ, изъ котораго онъ сдѣланъ, тяжести, какую онъ можетъ поднимать, и т. д. Невсегда однакоже можно требовать означенія корабля, на которомъ находится предметъ страхованія. Напр. застраховывается товаръ, ожидаемый изъ отдаленнаго порта: хозяинъ товара легко можетъ не знать, на какомъ кораблѣ будетъ погруженъ его товаръ. Или напр. товаръ назначается въ извѣстный портъ, но не оказывается корабля, который бы прямо отправлялся туда, и товаръ погружается на корабль, идущій въ промежуточный портъ, съ тѣмъ, чтобы тамъ онъ былъ перегруженъ на другой корабль для доставленія къ мѣсту назначенія: и здѣсь, точно также, нельзя знать, на какой корабль будетъ перегруженъ товаръ. И вотъ, въ такихъ случаяхъ иностранныя законодательства или практика морскаго страхованія обыкновенно дозволяютъ контрагентамъ не означать корабль, на которомъ находится предметъ страхованія, или договориться такимъ образомъ, что напр. товаръ будетъ погруженъ на такомъ-то кораблѣ *или какомъ-либо другомъ* (assurances in quovis) (1). Имя шкипера означается отчасти для болѣе точнаго означенія корабля, такъ какъ нерѣдко нѣсколько кораблей носятъ одно и то же имя, преимущественно же для болѣе точнаго опредѣленія риска, потому что извѣстный своею опытностію шкиперъ внушаетъ страховщику больше довѣрія, тогда какъ новичекъ или шкиперъ, пользующійся незавидною репутаціею, увеличиваетъ опасенія, или даже можетъ побудить къ отказу отъ заключенія страхованія. Но такъ какъ можетъ встрѣтиться необходимость въ перемѣнѣ шкипера, или шкиперъ можетъ быть смѣненъ кораблехозяиномъ даже безъ вѣдома страхователя—хозяина груза, то въ полисѣ къ имени шкипера обыкновенно прибавляютъ слова: «*или кто другой*» (ou autre pour lui; oder ein anderer). Однакоже эта прибавка не дѣлаетъ личность шкипера безразличною, какъ можетъ показаться: слова полиса:... *на кораблѣ* N, *подъ управленіемъ шкипера* N *или кого другаго*...» не пони-

(1) *Nolte*, Benecke's Syst. d. See—Assec., т. I, стр. 401; *Rogron*, Cod. franç. expl., Cod. de comm., стр. 186.

ЦАБ "Автограф"

маются въ томъ смыслѣ, будто имущество принимается на страхъ, кто бы ни былъ шкиперомъ корабля, на которомъ оно находится, а они понимаются въ томъ смыслѣ, что названное лицо въ настоящее время дѣйствительно завѣдываетъ кораблемъ, но что страхованіе остается въ силѣ, если впослѣдствіи по какой-либо причинѣ шкиперъ будетъ замѣненъ другимъ лицомъ ([1]). Иначе слова: «*или кто другой*» легко могли бы послужить къ злоупотребленію: недобросовѣстный страхователь, при опасномъ пути, могъ бы умышленно назвать шкиперомъ корабля лицо, извѣстное своимъ искусствомъ, тогда какъ на самомъ дѣлѣ шкиперомъ корабля совсѣмъ другое лицо. Невѣрное означеніе корабля, на которомъ находится предметъ страхованія, умышленное или неумышленное, ведетъ за собою недѣйствительность договора, потому что мѣсто нахожденія застрахованнаго имущества существенно для договора—оттого зависитъ величина риска. И одно только исключеніе допускается отсюда — для случая, когда невѣрное означеніе корабля произошло по ошибкѣ и когда, притомъ, страховщику было извѣстно, какой корабль имѣетъ въ виду страхователь, такъ что не было недоумѣнія на счетъ тождественности корабля. Но невѣрное означеніе личности шкипера, если только оно не умышленно, не ведетъ за собою недѣйствительности договора. И точно также, хотябы въ полисѣ къ имени шкипера и не было присоединено «*или кто другой*», а между тѣмъ представится надобность замѣнить шкипера, напр. за его болѣзнію, то договоръ все-таки сохраняетъ силу, лишь бы новый шкиперъ былъ назначенъ сообразно существующимъ правиламъ, т. е., по законамъ страны корабля, имѣлъ бы право принимать на себя обязанности корабельщика ([2]).

3) *Предметъ страхованія.* Онъ, конечно, не можетъ быть въ полисѣ пройденъ молчаніемъ, и означеніе его требуется всѣми законодательствами. Но означеніе предмета можетъ быть болѣе

([1]) *Nolte*, Ben.'s Syst. d. See—Ass., т. I, стр. 402; *Tecklenborg*, Syst. d. See—Versich., стр 127.

([2]) *Nolte*, Ben 's Syst d. See—Ass., т. I, стр. 401, 404; *Pardessus*, Cours de dr. comm , т. 3, стр. 340.

ЦАБ "Автограф"

или менѣе подробно и точно, и возникаетъ вопросъ: какъ долженъ быть означенъ въ полисѣ предметъ страхованія? Общимъ правиломъ къ разрѣшенію этого вопроса, конечно, должно признать, что предметъ страхованія долженъ быть означенъ въ полисѣ съ такою подробностію, которая необходима для опредѣленія тождественности предмета и степени опасности, которой онъ подвергается, потому что актъ договора долженъ, по возможности, точнѣе опредѣлять взаимныя права и обязательства договаривающихся сторонъ. (1) Но въ примѣненіи этого общаго правила къ отдѣльнымъ предметамъ страхованія все-таки остается вопросомъ — какіе признаки того или другаго предмета страхованія должны быть описаны, чтобы не было сомнѣнія на счетъ его тождественности? Въ законодательствахъ этотъ вопросъ обыкновенно не разрѣшается съ достаточною ясностію и полнотою, потому что если напр. наше законодательство требуетъ отъ полиса «*истиннаго и подробнаго извѣстія о состояніи корабля, груза, или другаго чего отдаваемаго на страхъ. съ означеніемъ его цѣнности и количества*», то это требованіе еще не разрѣшаетъ вопроса, такъ какъ напр. описаніе груза, какъ предмета страхованія, означеніемъ его цѣнности и количества далеко недостаточно для точнаго опредѣленія предмета. Практика морскаго страхованія установила нѣкоторыя правила для означенія въ полисѣ важнѣйшихъ предметовъ страхованія, корабля, груза и фрахта; но, какъ увидимъ, и эти правила невсегда достаточны для точнаго опредѣленія предмета. Такъ, при страхованіи корабля, непремѣнно означается его имя, а обыкновенно также родъ его (фрегатъ ли это, шкуна, бригъ и т. п.) и имя шкипера. Означеніе имени корабля даетъ страховщику возможность освѣдомиться (по реэстру) о качествѣ предмета страхованія, а главное, оно составляетъ почти единственное средство для опредѣленія тождественности погибшаго корабля съ предметомъ страхованія, почему и требуется всегда безусловно. Родъ корабля означается для того, чтобы указаніемъ того или другаго его устройства

(1) *Pöhls*, Handelsrecht, т. 4, стр. 162.

ЦАБ "Автограф"

опредѣлить большую или меньшую его прочность, а слѣдов. и степень опасности, которой подвергается предметъ страхованія. Однакоже означеніе рода корабля невсегда требуется, потому что и по реэстру страховщикъ можетъ освѣдомиться на счетъ устройства и качества корабля. Означеніе имени шкипера требуется съ тою же цѣлію, какъ и при описаніи корабля, когда онъ составляетъ только мѣсто риска; только что при страхованіи самого корабля означеніе личности шкипера гораздо важнѣе, потому что отъ неопытности и неисправности шкипера прежде всего и достанется кораблю. Однакоже, и при страхованіи корабля къ имени шкипера обыкновенно присоединяются слова: «*или кто другой*». (1) Важнѣйшія принадлежности корабля—мачты, паруса, якори и т. п., при страхованіи его, обыкновенно также упоминаются въ полисѣ, какъ части имущества, отдаваемаго на страхъ; но уже и безъ такого упоминанія, непосредственно на основаніи закона, страхованіе корабля обнимаетъ и его принадлежности, хотя, какъ мы видѣли, различныя законодательства несовсѣмъ согласны между собою въ понятіи о принадлежностяхъ корабля. Кромѣ того, иные уставы страховыхъ обществъ требуютъ, чтобы было заявлено страховщику и означено въ полисѣ, когда рейсъ корабля, отдаваемаго на страхъ, предполагается безъ груза, только съ балластомъ, — по тому соображенію, что при такомъ рейсѣ для страховщика больше опасности, такъ какъ, въ случаѣ большой аваріи нагруженному кораблю, убытки падаютъ отчасти на корабль, отчасти на грузъ, а въ случаѣ аваріи кораблю съ балластомъ, они сполна падаютъ на корабль, слѣдов. на его страховщика. Или иные страховщики требуютъ, чтобы было заявлено страхователемъ и выражено въ полисѣ, когда корабль, отдаваемый на страхъ, предполагается нагрузить камнями, желѣзными рельсами, гуано, каменнымъ углемъ и т. п.—отчасти по тяжести поименованныхъ предметовъ и слѣдов. бо́льшей отъ нихъ опасности для корабля, отчасти по незначительной ихъ цѣнности и слѣдов. малому участію, при

(1) *Tecklenborg*, Syst. d. See—Versich., стр. 127—129.

ЦАБ "Автограф"

общей аваріи, въ понесеніи убытковъ, разлагаемыхъ пропорціонально стоимости корабля и груза.—При страхованіи груза, хотя законодательство и требуетъ подробнаго означенія въ полисѣ количества и цѣнности груза, а иныя законодательства, напр. французское, испанское требуютъ, кромѣ того, и означенія рода вещей, составляющихъ предметъ страхованія, однакоже на практикѣ это почти никогда не соблюдается, а обыкновенно всѣ предметы торговли означаются въ полисѣ общимъ именемъ *товара* (marchandises, chargement, Kaufmannschafte, Ladung)—отчасти потому, что иногда купецъ и самъ не знаетъ, какого рода и въ какомъ количествѣ получитъ онъ товаръ, преимущественно же въ интересѣ сохраненія коммерческой тайны. (1) И только нѣкоторые предметы, какъ мы видѣли, иными законодательствами и уставами страховыхъ обществъ исключаются изъ понятія товара, такъ что эти предметы, если неозначены въ полисѣ по ихъ роду и свойству, не состоятъ на отвѣтственности страховщика. Полагаемъ однакоже, что со стороны страховщиковъ было бы благоразумнѣе всегда требовать означенія количества и рода товара, развѣ когда можно основательно допустить, что страхователю, дѣйствительно, неизвѣстны количество и родъ товара, отдаваемаго на страхъ: тогда при оцѣнкѣ погибшаго товара, при опредѣленіи его тождественности съ предметомъ страхованія злоупотребленія были бы менѣе возможны, потому что, когда извѣстны родъ и количество товара, легче опредѣлить его истинную цѣну и труднѣе привлечь страховщика къ отвѣтственности за погибель другаго товара, принадлежавшаго тому же страхователю.—При страхованіи фрахта, въ полисѣ обыкновенно означается—застраховывается валовой или чистый фрахтъ, потому что мѣра отвѣтственности страховщика въ томъ и другомъ случаѣ опредѣляется различно. Но кромѣ того, при страхованіи фрахта не хозяиномъ, а нанимателемъ корабля, довольно важно выразить это въ полисѣ, потому что наниматель корабля скорѣе, нежели хозяинъ, отважится на болѣе опасный путь, такъ что сте-

(1) *Pöhls*, Handelsr., т. 4, стр. 163; *Pardessus*, Cours de dr. comm., т. 3, стр. 350.

ЦАБ "Автограф"

пень риска для страховщика бо́льшая при страхованіи фрахта нанимателемъ корабля; между тѣмъ, это невсегда означается въ полисѣ (1).

4) *Страховая сумма.* Она выражается въ полисѣ обыкновенно вдвойнѣ—въ заголовкѣ полиса, цифрою, и въ самомъ текстѣ его, прописью, хотя, конечно, достаточно бы и единократнаго означенія.

5) *Цѣна застрахованнаго имущества.* Мы видѣли уже, что страховая сумма, по существу страховаго договора, не можетъ превышать цѣну застрахованнаго имущества. И вотъ, законодательство требуетъ, чтобы цѣна имущества была опредѣлена при самомъ заключеніи договора и означена въ полисѣ,—чтобы, съ одной стороны, изъ самого акта договора было видно, что это основное правило страхованія соблюдено, а съ другой, чтобы при страхованіи имущества не въ полной его цѣнѣ легче было опредѣлить, въ случаѣ несчастія, мѣру вознагражденія за убытки. Однакоже нерѣдко при заключеніи договора нѣтъ возможности точно опредѣлить цѣну предмета страхованія, напр. когда нѣтъ на лицо товара, отдаваемаго на страхъ, особенно когда даже неизвѣстно страхователю, какого рода товаръ будетъ погруженъ на корабль и въ какомъ количествѣ. Съ другой стороны, довольно хлопотливо опредѣлять точную цѣну предмета страхованія, тогда какъ, быть-можетъ, не представится надобности принимать ее въ соображеніе, такъ что даже и при оцѣнкѣ имущества, принимаемаго на страхъ, обыкновенно полагаются на показаніе страхователя. Поэтому-то иностранныя законодательства и уставы иностранныхъ страховыхъ обществъ обыкновенно предоставляютъ на волю договаривающихся сторонъ—точно опредѣлить цѣну предмета страхованія уже при заключеніи договора, или условиться на счетъ ея опредѣленія впослѣдствіи и на этомъ основаніи различаютъ *таксированные* и *открытые полисы* (taxirte, offene Polizen). Однакоже и въ томъ случаѣ, когда цѣна застрахованнаго имущества опредѣлена въ полисѣ, за нею не признается безусловнаго значенія, а за страховщикомъ всегда со-

(1) *Tecklenborg*, Syst. d. See—Versich., стр. 135.

ЦАБ "Автограф"

храняется право оспорить эту цѣну (1). Конечно, она назначена съ согласія страховщика и, казалось бы, ему уже не слѣдовало дозволять протеста противъ того, на что онъ разъ согласился. Но, какъ сказано, по затруднительности или даже невозможности точнаго опредѣленія цѣны предмета страхованія при заключеніи договора, страховщику приходится полагаться на добросовѣстность и правильность показанія страхователя. Поэтому, было бы несправедливо связывать страховщика его согласіемъ, какъ скоро обнаруживается обманъ или ошибка страхователя; съ другой стороны, это было бы противно существу страховаго договора и опасно для общественнаго интереса. И вотъ, всѣ законодательства предоставляютъ страховщику доказать, что цѣна, назначенная въ полисѣ застрахованному имуществу, ниже истинной его стоимости, и какъ скоро это доказано, или весь договоръ признаютъ ничтожнымъ по отношенію къ страхователю (при умыслѣ его), или только понижаютъ страховую сумму до истинной стоимости застрахованнаго имущества (при недоказанности умысла страхователя). Такимъ образомъ, все различіе между таксированнымъ и открытымъ полисомъ сводится къ тому, что при таксированномъ полисѣ, въ случаѣ морскаго несчастія, страхователю нѣтъ надобности, какъ при полисѣ открытомъ, доказывать цѣну застрахованнаго имущества, а напротивъ страховщику приходится опровергать назначенную цѣну, какъ скоро онъ находитъ ее слишкомъ высокою. Но по нашему законодательству и по пріемамъ нашей практики морскаго страхованія, опредѣленная въ полисѣ цѣна застрахованнаго имущества не имѣетъ даже и такого скромнаго значенія: у насъ, при вознагражденіи за убытки отъ морскаго несчастія, отъ страхователя предварительно всегда требуется доказательство цѣны застрахованнаго имущества, такъ что наши полисы морскаго страхованія по виду своему всегда таксированные, по существу же всегда открытые.

7) *Премія и время ея уплаты.* Какъ мы сказали уже, она

---

(1) *Nolte*, Benecke's Syst. d. See—Assec., т. I, стр. 820, 842—848; *Pardessus*, Cours de dr. comm., т. 3, стр. 383.

ЦАБ "Автограф"

составляетъ обыкновенно какой-либо процентъ страховой суммы. Сообразно этому, и въ полисѣ премія выражается процентомъ страховой суммы, притомъ вдвойнѣ—въ заголовкѣ полиса, цифрою, и въ текстѣ его, прописью; но кромѣ того, въ заголовкѣ полиса означается, цифрою, и вся сумма преміи, такъ что величина ея выражается въ актѣ договора даже три раза. При означеніи преміи въ текстѣ полиса означается и время ея уплаты, т. е. получена ли она при самомъ заключеніи договора, или она должна быть уплачена впослѣдствіи, въ такое-то время. И это означеніе, по опредѣленію нашего законодательства, необходимо: иначе и дѣйствіе договора не начинается. (1) Но что касается до величины преміи, то, когда она уплачивается при самомъ заключеніи договора, конечно, нѣтъ необходимости означать ее въ полисѣ и нельзя считать актъ договора недѣйствительнымъ потому только, что онъ не опредѣляетъ премію: какъ скоро премія заплачена предварительно выдачи полиса, то означеніе ея величины можетъ пригодиться только для случая, когда премія или часть ея потребуется обратно (2).

7) *Опасности, отъ которыхъ застраховывается имущество.* Но въ полисѣ обыкновенно означаются лишь тѣ опасности, за которыя страховщикъ не принимаетъ на себя отвѣтственности, такъ какъ, по общему правилу, морское страхованіе обнимаетъ всякаго рода морскія опасности, если въ актѣ договора не постановлено какого-либо исключенія.

8) *Принимается ли на страхъ крушеніе, которое уже могло случиться, или страховщикъ отвѣчаетъ только за будущія несчастія.* По существу договора страхованія, необходимо, чтобы въ моментъ заключенія его предметъ страхованія существовалъ и подвергался опасности, отъ которой застраховывается, или,

---

(1) Св. усг. торг., ст. 1241.

(2) Но въ Англіи считается необходимымъ означать въ полисѣ величину преміи, потому что по мѣрѣ преміи взыскивается страховая пошлина, точно также, какъ у насъ напр. при страхованіи отъ огня (*Nolte*, Benecke's Syst. d. See—Ass., т. I, стр. 405, 406).

ЦАБ "Автограф"

по крайней мѣрѣ, эта опасность предстояла бы ему впослѣдствіи: иначе договоръ нельзя признать дѣйствительнымъ, въ первомъ случаѣ—по отсутствію предмета договора, во второмъ—по отсутствію риска. Такъ это, дѣйствительно, и принимается напр. при страхованіи отъ огня. Но уставы морскаго страхованія, въ видахъ поощренія морской торговли, а главнымъ образомъ по тому соображенію, что когда корабль отплылъ, то часто нѣтъ возможности навѣрное знать о его существованіи или погибели въ данную минуту, обыкновенно допускаютъ уклоненіе отъ этого принципа—опредѣляютъ, что когда имущество, принятое на страхъ, окажется погибшимъ въ моментъ заключенія договора или, напротивъ, благополучно достигнувшимъ мѣста назначенія, то договоръ все-таки сохраняетъ силу, если только при заключеніи договора фактъ гибели имущества не былъ извѣстенъ страхователю, или фактъ благополучнаго прибытія—страховщику, такъ какъ при знаніи того или другаго факта подлежащимъ контрагентомъ договоръ заключается уже подъ вліяніемъ обмана, а обманъ всегда ведетъ къ недѣйствительности страхованія. То же самое допускаетъ и наше законодательство, требуя только, чтобы въ актѣ договора было опредѣлено, принимается ли страховщикомъ отвѣтственность и за несчастія, которыя уже могли постигнуть имущество. Но понятно, что это опредѣленіе только и необходимо при заключеніи страхованія уже по отходѣ корабля, такъ какъ несчастія прежняго рейса ни въ какомъ случаѣ не могутъ падать на страховщика. Обманъ со стороны того или другаго контрагента, какъ сказано, все-таки разрушаетъ договоръ. Но обманъ, какъ и всякое другое преступленіе, не предполагается, а между тѣмъ въ иныхъ случаяхъ чрезвычайно трудно доказать его, напр. доказать, что страхователю при заключеніи договора было извѣстно крушеніе корабля. Поэтому, нѣкоторыя законодательства предполагаютъ вѣдѣніе факта подлежащимъ контрагентомъ, какъ скоро отъ наступленія факта прошло извѣстное время, достаточное, по обыкновенному ходу почтовыхъ извѣстій, для того, чтобы контрагентъ могъ получить вѣсть о наступленіи факта. Такъ поступаетъ напр. французское законодательство, полагая срокомъ полученія извѣстія $^3/_4$ миріаметра въ

ЦАБ "Автограф"

часъ отъ момента прибытія корабля, его гибели, или вѣсти о гибели въ ближайшемъ портѣ, и притомъ, высказываетъ это предположеніе рѣшительно по отношенію къ лицу, вѣдѣніе котораго предполагается, т. е. недопуская для него опроверженія, тогда какъ противной сторонѣ предоставляетъ доказать вѣдѣніе факта контрагентомъ и прежде истеченія срока, — потому, объясняетъ Пардессю, что достовѣрность во всякомъ случаѣ должна быть выше вѣроятности. (1) Но отчего же не допускается это преимущество достовѣрности по отношенію къ контрагенту, котораго вѣдѣніе предполагается? И можно ли нынѣ принять какой-либо срокъ для передачи извѣстія о фактѣ, когда эта передача можетъ быть сдѣлана различными путями, весьма различнаго разстоянія по времени? И такимъ образомъ, конечно, справедливѣе поступаютъ тѣ законодательства, какъ напр. голландское (2) и нѣмецкое, (3) которыя не предполагаютъ вѣдѣніе факта съ истеченіемъ какого-либо срока со времени его наступленія, а предоставляютъ суду, по соображеніи обстоятельствъ отдѣльнаго случая, рѣшить — могло быть извѣстно интересенту при заключеніи договора крушеніе или благополучное прибытіе корабля или нѣтъ, и смотря по тому, сохранить за договоромъ силу или признать его недѣйствительнымъ. Равнымъ образомъ, и наше законодательство не высказываетъ предположенія о вѣдѣніи факта, подобнаго предположенію французскаго права, и тѣмъ открываетъ дорогу болѣе справедливому началу. Да и во Франціи уставы страховыхъ обществъ нынѣ обыкновенно опредѣляютъ, что договоръ относительно отплывшаго корабля или груза заключается неиначе, какъ съ устраненіемъ законнаго предположенія на счетъ вѣдома о погибели или благополучномъ прибытіи корабля (sur bonnes ou mauvaises nouvelles). (4)

9) *Рейсъ корабля, хотя бы корабль и не составлялъ пред-*

---

(1) *Pardessus*, Cours de dr. comm , т. 3 . стр. 306—309, *Rogron*, Cod. franç expl , Cod. de comm , стр. 201.

(2) *Nolte*, Benecke's Syst. d See-Assec , т 2, стр 153

(3) Allg deutsch. Handelsgesetzb., Art 810—814.

(4) *Nolte*, Benecke's Syst. d. See—Assec , т. 2, стр. 155.

ЦАБ "Автограф"

мета страхованія, а былъ только мѣстомъ риска. Въ полисѣ онъ означается обыкновенно наименованіемъ порта отправленія и порта назначенія предмета страхованія, хотябы разстояніе между этими портами составляло только часть полнаго рейса, предполагаемаго кораблемъ. И когда рейсъ опредѣленъ такъ точно, то шкиперъ обязанъ держаться обычнаго морскаго пути и не заходить въ порты, лежащіе на пути, потому что иначе увеличится рискъ страховщика, слѣдов. нарушится существенная часть состоявшагося между контрагентами соглашенія. Поэтому, когда предполагается остановка корабля въ какомъ-либо промежуточномъ портѣ, или когда кораблю предназначается даже зайти во многіе порты (faire des echelles), то это заявляется страховщику и прямо означается въ полисѣ. Однакоже въ иныхъ случахъ, какъ мы видѣли, рейсъ не можетъ быть опредѣленъ съ точностію, напр. когда корабль отправляется отъ восточныхъ береговъ чернаго моря, но неизвѣстно отъ какого порта, или когда корабль предназначается для ловли рыбы: тогда довольствуются болѣе общимъ означеніемъ рейса, напр. въ полисѣ говорится: «*отъ такихъ-то береговъ*», «*на такомъ-то морѣ*», «*около такихъ-то острововъ*» и т. п.

10) *Въ мирное или военное время предполагается рейсъ.* То или другое время имѣетъ, конечно, весьма важное значеніе для договора нетолько потому, что по соображеніи времени рейса опредѣляется премія, но иногда и самый договоръ заключается или не заключается, смотря по времени предполагаемаго рейса. Однакоже, такъ какъ время мира или войны извѣстно каждому, то на практикѣ время предполагаемаго рейса, мирное или военное, обыкновенно означается въ полисѣ, лишь когда ожидается перемѣна политическихъ обстоятельствъ. И тогда соблюденіе этого условія договора со стороны страхователя существенно для силы страхованія; но понятно, только въ томъ смыслѣ, что если актомъ договора опредѣлено мирное время рейса, корабль же отправится во время войны, то договоръ становится недѣйствительнымъ по отношенію къ страхователю, а не наоборотъ, потому что только время войны увеличиваетъ опасности страховщика по застрахованному имуществу. Но когда въ полисѣ неопредѣлено, въ мир-

ЦАБ "Автограф"

ное или военное время предполагается рейсъ, то хотябы договоръ былъ заключенъ и въ мирное время, онъ все-таки сохраняетъ силу и по открытіи войны, потому что возможность ея во всякомъ случаѣ была извѣстна страхователю и слѣдов., еслибы онъ хотѣлъ этого, могъ бы устранить отъ себя рискъ по имуществу на случай открытія войны.

11) *Начало и конецъ риска.* Время продолженія риска, мы видѣли, чаще всего опредѣляется рейсомъ, такъ что начало и конецъ риска по застрахованному имуществу совпадаютъ съ началомъ и окончаніемъ рейса. И тогда въ полисѣ обыкновенно не опредѣляется особо, когда рискъ начинается и оканчивается, развѣ контрагенты отступаютъ отъ общепринятаго понятія о началѣ и концѣ рейса. Когда же время риска опредѣляется извѣстнымъ числомъ недѣль, мѣсяцевъ, или даже когда оно опредѣляется рейсомъ, но договоръ заключается уже по отходѣ корабля, означеніе въ полисѣ времени начала и окончанія риска представляется необходимостію, какъ опредѣленіе одной изъ существенныхъ частей договора, и всегда дѣлается. Но при этомъ можетъ случиться, что еще до наступленія условленнаго срока риска корабль потерпѣваетъ поврежденіе, однако еще борется съ опасностію и погибаетъ уже по наступленіи срока договора: относится ли погибель застрахованнаго имущества къ отвѣтственности страховщика? Въ пользу расторженія договора говоритъ то обстоятельство, что, по существу страхованія, необходима совершенная неизвѣстность на счетъ выгоды и потери отъ договора для контрагента, слѣдов., предметъ страхованія долженъ быть въ цѣлости въ моментъ начала риска для страховщика, а если онъ уже неминуемо подлежитъ гибели, то и страхованіе должно признать недѣйствительнымъ. Но съ другой стороны, принимая на страхъ имущество, находящееся на морѣ, страховщикъ, конечно, не можетъ не представить себѣ возможности, что предметъ страхованія потерпитъ поврежденіе еще до наступленія срока договора, и потому, какъ скоро въ полисѣ непостановлено иначе, можно предположить, что страховщикъ принялъ имущество на страхъ въ томъ видѣ, въ какомъ оно окажется къ

ЦАБ "Автограф"

моменту начала срока договора (1). Мы склоняемся къ первому мнѣнію, потому что по второму дѣйствіе договора оказывается почти то же, какъ еслибы онъ былъ заключенъ съ условіемъ объ отвѣтственности страховщика и за несчастія, быть-можетъ, уже послѣдовавшія, но предполагать такого условія нельзя, а напротивъ, опредѣленіе начала риска всего ближе понимать именно въ томъ смыслѣ, что страховщикъ устраняетъ отъ себя отвѣтственность за несчастія, уже наступившія до того времени.

12) *Мѣсто нагрузки и выгрузки товара.* То и другое означаются въ полисѣ для болѣе точнаго опредѣленія риска по имуществу, но обыкновенно только по желанію контрагентовъ и только тогда, когда мѣсто нагрузки или выгрузки товара, дѣйствительно, имѣетъ вліяніе на величину риска. Напр. застраховывается партія товара «*отъ Петербурга до Риги*»: въ практикѣ морскаго страхованія кронштадтскій портъ считается только частью петербургскаго; между тѣмъ, для страховщика, быть-можетъ, не все-равно, будетъ погружаться товаръ собственно въ петербургскомъ портѣ или въ кронштадтскомъ, и тогда, конечно, страховщикъ позаботится точно опредѣлить мѣсто нагрузки товара и означитъ о томъ въ полисѣ.

Наконецъ, 13) *различныя другія условія, по взаимному соглашенію договоривающихся сторонъ.* Напр. иногда въ полисѣ опредѣляется: пойдетъ корабль съ грузомъ или только съ балластомъ (обстоятельство, мы видѣли, немаловажное, а по уставамъ нѣкоторыхъ страховыхъ обществъ означеніе его даже существенно для полиса); способенъ ли онъ противиться нападенію непріятеля или морскихъ разбойниковъ (означается число экипажа и оружіе, находящееся на кораблѣ); пойдетъ онъ подъ конвоемъ или безъ конвоя, и т. п. Иногда въ полисѣ опредѣляется также, какимъ порядкомъ должны быть разбираемы споры, если они возникнутъ изъ договора; или какъ напр. у насъ эти споры всегда должны быть разбираемы посредниками, то опредѣляется — какими именно лицами.

Завершается процессъ заключенія страхованія передачею по-

(1) *Pardessus*, Cours de dr. comm., т. 3, стр. 347, 348.

ЦАБ "Автограф"

лиса отъ страховщика страхователю, такъ что эта передача существенна для жизни договора, по общему правилу, что актъ долговаго обязательства не составляетъ доказательства о его существованіи, пока находится въ рукахъ лица, отъ котораго актъ исходитъ. Но отсюда понятно также, что если полисъ окажется въ рукахъ страхователя не по передачѣ его отъ страховщика, а напр. потому, что онъ похищенъ страхователемъ, то какъ скоро это доказано, договоръ нельзя считать дѣйствительнымъ. Кромѣ того, при неуплатѣ преміи, договоръ признается, по нашему законодательству, недѣйствительнымъ даже и при передачѣ полиса отъ страховщика страхователю. И такимъ образомъ, хотя, съ одной стороны, нахожденіе полиса въ рукахъ страхователя обусловливаетъ силу страхованія, но съ другой, оно не составляетъ еще безусловнаго доказательства о существованіи договора.

Передача полиса отъ страхователя другому лицу совершается обыкновенно передаточною надписью на полисѣ. Но когда полисъ выданъ *на предъявителя*, какъ это допускается нѣкоторыми законодательствами, или имущество застраховано *за счетъ кого слѣдуетъ*, какъ это встрѣчается повсюду, то переходъ его отъ страхователя другому лицу можетъ, пожалуй, совершиться и простою передачею акта, безъ передаточной надписи. Тѣмъ же, или другимъ порядкомъ совершаются и дальнѣйшія передачи, отъ втораго пріобрѣтателя третьему и т. д. Собственно говоря, нельзя бы признать за страхователемъ право на передачу полиса безъ согласія страховщика, потому что для него личность имѣющаго право по полису весьма небезразлична и, быть-можетъ, страховщикъ низачто бы не согласился заключить договоръ съ тѣмъ лицомъ, которому передается полисъ отъ страхователя или дальнѣйшаго пріобрѣтателя полиса (1). Но законодательства обыкновенно допускаютъ или, по крайней мѣрѣ, не запрещаютъ передачу полиса, какъ и передачу права по какому-либо другому договору (2), и на практикѣ она безпрестанно встрѣчается Вслѣд-

(1) *Tecklenborg*, See—Vers., стр. 81, 82.

(2) Только въ Англіи, *по строгому праву*, передача полиса безъ согласія страховщика не допускается; но *судомъ справедливости* (court

ЦАБ "Автограф"

ствіе того, и полисъ иногда называется также *коммерческою, торговою бумагою* (papier negociable). Но это названіе невполнѣ прилично полису. Торговыми бумагами называются обыкновенно такіе письменные кредитные знаки, которые могутъ быть передаваемы отъ одного другому безъ всякаго дальнѣйшаго условія, такъ что каждый пріобрѣтатель документа имѣетъ по нему право. Между тѣмъ, полисъ представляется актомъ договора, обезпечивающаго интересъ по извѣстному имуществу, подверженному морской опасности, почему и сила полиса обусловливается присутствіемъ интереса въ цѣлости имущества. Отсюда, и передача полиса имѣетъ смыслъ и силу только съ передачею права по самому имуществу застрахованному и настолько же дѣйствительна. Но опять представляется вопросъ: передача застрахованнаго имущества обнимаетъ ли сама собою и передачу полиса, т. е. въ правѣ ли пріобрѣтатель застрахованнаго имущества требовать передачи себѣ полиса, безъ особаго о томъ соглашенія съ тѣмъ лицомъ, отъ котораго имущество пріобрѣтено? Въ большинствѣ случаевъ, конечно, передача полиса составляетъ одно изъ условій сдѣлки о передачѣ застрахованнаго имущества, потому что напр. хозяинъ товара скорѣе и выгоднѣе продастъ его, когда онъ застрахованъ и хозяинъ готовъ передать полисъ покупателю. Но и въ томъ случаѣ, когда при передачѣ застрахованнаго имущества ничего неопредѣлено на счетъ передачи полиса, за пріобрѣтателемъ имущества нельзя не признать право на передачу полиса, потому что полисъ представляется принадлежностью предмета страхованія и какъ принадлежность долженъ слѣдовать за его судьбою.

---

of equity) и тамъ эта передача признается дѣйствительною (*Pohls*, Handelsr., т. 4, стр. 544)

ЦАБ "Автограф"

III. ДѢЙСТВІЕ ДОГОВОРА.

По дѣйствію своему, договоръ морскаго страхованія представляется договоромъ взаимнымъ. Но права каждаго контрагента обусловливаются ролью его въ договорѣ и существенно различны.

Страховщику, прежде всего, принадлежитъ право на полученіе преміи. По мысли нашего законодательства, нормальный порядокъ дѣла тотъ, что премія уплачивается при заключеніи договора, такъ что если нѣтъ особаго условія о кредитѣ преміи, то предметъ страхованія не состоитъ на отвѣтственности страховщика, пока премія неуплачена и несдѣлано о томъ росписки на полисѣ (1). Въ прежнее время, дѣйствительно, такъ и бывало обыкновенно, что премія уплачивалась при самомъ заключеніи договора, и даже почти всѣ законодательства безусловно того требовали, имѣя въ виду предупредить азартныя страхованія. Такъ это бываетъ обыкновенно и нынѣ при страхованіяхъ на сушѣ, напр. при страхованіи отъ огня. Но при морскомъ страхованіи нынѣ чаще всего премія кредитуется, или даже актомъ договора опредѣляется, что премія уплачивается только въ случаѣ благополучнаго прибытія корабля или груза къ мѣсту назначенія, въ противномъ же случаѣ она только вычитается изъ суммы вознагражденія, слѣдующаго страхователю, — отчасти потому, что при морскомъ страхованіи премія всегда довольно значительна, такъ что у страхователя часто не оказывается на лицо достаточно денегъ для

(1) Св. уст. торг., ст. 1237, п. 9, 1241.

ЦАБ "Автограф"

немедленной уплаты преміи, отчасти же потому, что морское страхованіе обѣими своими сторонами обыкновенно примыкаетъ къ сферѣ торговыхъ оборотовъ, а въ этой сферѣ бо́льшая часть сдѣлокъ совершается нынѣ на кредитъ. Та же практика и у насъ, хотя, быть-можетъ, нетакъ общеупотребительна, какъ за границею. И законодательство наше нисколько не препятствуетъ кредиту преміи, неимѣя никакого интереса требовать платежа преміи при заключеніи договора, потому что предположенная цѣль этого требованія вовсе не можетъ быть достигнута его соблюденіемъ. Притомъ же, требованіе это легко обойти: стоитъ только страховщику сдѣлать на полисѣ росписку о полученіи преміи и въ то же время, чтобы обезпечить за собою полученіе преміи впослѣдствіи, взять отъ страхователя особую долговую росписку на сумму преміи. Поэтому, кажется, было бы болѣе послѣдовательно даже и въ томъ случаѣ, когда премія не кредитуется, но полисъ тѣмъ неменѣе выдается страхователю, не считать договоръ безусловно неначавшимъ свое дѣйствіе, а только признать за страховщикомъ право требовать платежа преміи или расторженія договора (1). Впрочемъ, практическаго неудобства отъ такого опредѣленія законодательства, вѣроятно, не встрѣчается: какъ скоро, по соглашенію контрагентовъ, премія должна быть уплачена при заключеніи договора, то, конечно, развѣ только по исключенію страховщикъ выдастъ страхователю полисъ прежде полученія преміи.—Назначенная договоромъ премія не подлежитъ измѣненію, т. е. не можетъ быть ни увеличена, ни уменьшена иначе, какъ на основаніи состоявшагося между контрагентами соглашенія. Поэтому, напр. страховщикъ имѣетъ право на полученіе преміи сполна даже и при сокращеніи рейса, т. е. когда корабль остановится или товаръ выгрузится ближе первоначальнаго мѣста назначенія. Въ иныхъ случаяхъ однакоже законодательства отступаютъ отъ строгаго примѣненія этого начала и признаютъ за страхователемъ право на уменьшеніе преміи. По нашему законодательству это право признается за нимъ (2):

(1) *Alauzet*, Comment du Cod. de comm., т. 3, стр. 306.

(2) Св. уст. торг., ст. 1257.

ЦАБ "Автограф"

1) когда страхователь требуетъ уничтоженія полиса, послѣ того какъ морскіе убытки начали уже состоять на отвѣтственности страховщика; 2) когда страхованіе заключено на рейсъ впередъ и обратно, а между тѣмъ обратный рейсъ по чему-либо не состоялся или грузъ хотя и возвратился, но не былъ полнымъ; 3) когда корабль или грузъ застрахованы до разныхъ мѣстъ и до каждаго мѣста опредѣлена особая премія, а корабль пойдетъ только въ нѣкоторыя изъ этихъ мѣстъ. Во всѣхъ этихъ случаяхъ, мы сказали, законодательство уклоняется отъ послѣдовательности права. Такъ, въ первомъ случаѣ, страхователю, по одностороннему его желанію, предоставляется отступиться отъ договора: по общему правилу, этого никогда не допускается и воздержаніе со стороны одного контрагента отъ дѣйствія, предоставленнаго ему по договору, никогда не уменьшаетъ право другаго контрагента. Но законодательство имѣетъ въ виду, что перемѣна обстоятельствъ можетъ вынудить страхователя, вскорѣ по погруженіи товара на корабль, выгрузить его обратно или, вскорѣ по отходѣ корабля, дать приказъ о возвращеніи его или остановкѣ въ ближайшемъ портѣ, словомъ, оставить начатое предпріятіе,—и вотъ, въ интересѣ торговли, чтобы не принуждать купца къ операціи, оказывающейся невыгодною, законодательство признаетъ за страхователемъ право отступиться отъ договора и потребовать возвращенія части преміи. Подобное уклоненіе отъ общаго принципа встрѣчается и въ другихъ законодательствахъ, напр. во французскомъ, нѣмецкомъ, но съ тою разницею сравнительно съ нашимъ законодательствомъ, что они признаютъ за страхователемъ право на возвращеніе преміи, лишь пока не начался для страховщика рискъ по застрахованному имуществу (1), и притомъ, признаютъ, собственно, право на расторженіе договора, а не на пониженіе преміи. Во второмъ случаѣ, по строгости права, точно также премія вполнѣ принадлежитъ страховщику, потому что если имущество застраховано на рейсъ впередъ и обратно, то оба пути составляютъ одинъ рейсъ и все равно, будетъ онъ доведенъ до конца или сократится. И дѣйствительно, при страхованіи ко-

(1) Code de comm art 349; Allg deut Handelsges Art 902

ЦАБ "Автограф"

рабля нѣкоторыя иностранныя законодательства, напр. французское, признаютъ за страховщикомъ право на полную премію, хотябы обратный рейсъ и не состоялся; но при страхованіи груза, въ этомъ случаѣ, и они обыкновенно признаютъ за страхователемъ право на пониженіе преміи. По нашему законодательству, мѣра пониженія преміи предоставляется соглашенію самихъ контрагентовъ; при отсутствіи же ихъ соглашенія она опредѣляется судомъ, по его усмотрѣнію. Но напр. по французскому законодательству, положительно опредѣляется, что при недостаткѣ обратнаго рейса груза страхователю возвращается третья часть преміи, а двѣ трети остаются въ пользу страховщика. И такимъ образомъ, если напр. премія въ оба пути составляетъ 600 фр., а обратнаго рейса вовсе не послѣдовало, то 200 фр. возвращаются страхователю; если же при обратномъ рейсѣ грузъ составлялъ только половину страховой суммы, то страхователю возвращается 100 фр., какъ третья часть половины преміи (1). Наконецъ, и въ третьемъ случаѣ было бы правильнѣе признать за страхователемъ не право на пониженіе преміи, а право на расторженіе договора въ тѣхъ частяхъ его, въ которыхъ онъ оказался несостоявшимся.—Независимо отъ права на премію, страховщикъ въ извѣстныхъ случаяхъ можетъ предъявить тѣ-другія возраженія на требованія страхователя; но объ этихъ возраженіяхъ страховщика мы находимъ болѣе умѣстнымъ сказать въ связи съ тѣми требованіями страхователя, противъ которыхъ возраженія направляются.

Право страхователя, ядро договора страхованія, заключается въ правѣ на вознагражденіе за убытки отъ опредѣленнаго морскаго несчастія. Но это право обусловливается различными обязательствами страхователя и непрежде, какъ по исполненіи ихъ, онъ можетъ потребовать вознагражденія отъ страховщика. Такъ, прежде всего страхователь обязанъ увѣдомить страховщика о случившемся несчастіи (2). Это требуется съ тою цѣлію, чтобы

---

(1) *Royron*, Cod. franç. expl., Cod. de comm., стр. 198.

(2) Св. уст. торг., ст. 1244.

ЦАБ "Автограф"

дать страховщику возможность принять мѣры къ спасенію имущества или, по крайней мѣрѣ, уменьшенію потери, потому что хотя, конечно, и страхователь обязанъ принять всѣ мѣры къ спасенію имущества, но, быть-можетъ, страховщикъ имѣетъ больше опыта въ дѣлахъ подобнаго рода, имѣетъ агентовъ въ разныхъ мѣстахъ и можетъ принять болѣе дѣйствительныя мѣры, нежели страхователь, который, пожалуй, сдѣлаетъ и какія-либо упущенія, разсчитывая на вознагражденіе со стороны страховщика. Срокомъ для увѣдомленія наше законодательство полагаетъ три дня (если неопредѣлено иначе въ полисѣ) со времени полученія извѣстія о несчастіи самимъ страхователемъ, но, конечно, только въ томъ смыслѣ, чтобы въ теченіе этого времени увѣдомленіе было отправлено страховщику, а не въ томъ, чтобы оно уже было ему доставлено. Увѣдомленіе само должно быть сдѣлано письменно, чтобы остался слѣдъ его. Но такъ какъ оно все-таки можетъ быть скрыто страховщикомъ, то обыкновенно передается ему чрезъ посредство маклера. Впрочемъ послѣдствія нарушенія этого обязательства не опредѣляются законодательствомъ; практика же морскаго страхованія никакъ не обусловливаетъ исполненіемъ этого обязательства самого права страхователя на вознагражденіе за убытки отъ несчастія, а только признаетъ за страховщикомъ право вычета за тѣ потери, которыя понесены отъ несвоевременнаго увѣдомленія о несчастіи (1). Во-вторыхъ, убытки страхователя должны быть доказаны (2), потому что полисъ самъ по себѣ доказываетъ только возможность требовать вознагражденія за убытки при извѣстныхъ условіяхъ, но наступили ли условія—это должно быть удостовѣрено страховщику. И вотъ, представляется замѣчательная особенность въ положеніи лица обязаннаго по договору страхованія: вѣритель долженъ представить ему доказательства на тѣ факты, которые обусловливаютъ его право. Это дѣлаетъ, разумѣется, положеніе страхователя довольно затруднительнымъ, такъ какъ невсегда возможно для него представить доказательства подлежа-

(1) *Boyron*, Cod. franç. expl., Cod. de comm., стр. 208.
(2) Св. уст. торг., ст. 1245

ЦАБ "Автограф"

щаго факта, напр. коносаментъ, фактура могутъ утратиться. Поэтому, контрагенты, по взаимному соглашенію, иногда опредѣляютъ въ полисѣ, что страхователь не обязанъ доказывать обстоятельствъ, обусловливающихъ его право на вознагражденіе за убытки. Однакоже и это опредѣленіе, по общему мнѣнію, не имѣетъ того смысла, будто достаточно страхователю лишь предъявить полисъ и страховщикъ уже во всякомъ случаѣ обязанъ вознаградить его за убытки, потому что тогда страхованіе легко могло бы обратиться въ азартную игру, а опредѣленіе это только измѣняетъ положеніе договаривающихся сторонъ: при немъ уже страховщику приходится доказывать отсутствіе обстоятельствъ, обусловливающихъ право страхователя, — конечно, и это уже большое довѣріе къ страхователю со стороны страховщика, потому что все-таки гораздо легче страхователю доказать наступленіе извѣстныхъ обстоятельствъ, нежели страховщику ихъ ненаступленіе. Итакъ, если нѣтъ особаго условія въ полисѣ, страхователь обязанъ доказать, что имущество, составляющее предметъ страхованія, погибло или повредилось отъ такого-то несчастія, слѣдов. доказать, что несчастіе извѣстнаго рода послѣдовало и что застрахованное имущество сдѣлалось его жертвою. Доказательства могутъ быть весьма разнообразны: напр. донесеніе шкипера или только показаніе его и экипажа о случившемся крушеніи корабля могутъ служить доказательствомъ событія, или оно можетъ быть удостовѣрено оффиціальнымъ документомъ, напр. при задержаніи корабля по распоряженію власти, въ случаѣ плѣна корабля непріятельскою державою и т. п. Поэтому, вообще нельзя сказать, какое доказательство должно быть представлено страхователемъ на то, что застрахованное имущество погибло или повредилось отъ такого-то несчастія—это зависитъ отъ рода несчастія и особыхъ обстоятельствъ каждаго случая,— а вообще можно сказать только, что отъ страхователя можно потребовать ближайшаго, по роду несчастія, доказательства и, только уже за невозможностію представить его, довольствоваться другими доказательствами. Но въ то же время страховщику предоставляется и опровергнуть доказательства страхователя. Напр. онъ можетъ доказать, что пожаръ, истребившій

ЦАБ "Автограф"

корабль, произошелъ по винѣ самого страхователя, что застрахованное имущество погибло уже по прекращеніи риска страховщика, или что оно не погибло отъ несчастія, а только скрыто страхователемъ и т. д. Далѣе, страхователь обязанъ доказать, что онъ имѣлъ интересъ въ цѣлости пострадавшаго имущества— онъ потерпѣлъ убытки. Мы видѣли, что при самомъ заключеніи договора страховщику нѣтъ возможности удостовѣряться въ присутствіи для страхователя интереса въ цѣлости предмета страхованія: и вотъ, доказательство интереса требуется только при вознагражденіи за убытки отъ несчастія, тѣмъ болѣе, что еслибы даже и прежде было доказано, что страхователь имѣетъ интересъ въ цѣлости имущества, отдаваемаго на страхъ, то все-таки при вознагражденіи за убытки пришлось бы потребовать доказательство интереса въ моментъ несчастія, потому что интересъ страхователя въ имуществѣ при заключеніи договора можетъ прекратиться для него къ моменту несчастія, напр. товаръ, по заключеніи страхованія, можетъ быть проданъ отъ страхователя другому лицу. Какимъ именно способомъ должно быть удостовѣрено присутствіе интереса, точно также, вообще нельзя сказать, потому что это зависитъ отъ предмета страхованія и обстоятельствъ даннаго случая. Но нѣкоторые факты обыкновенно удостовѣряются и даже должны быть удостовѣряемы извѣстными документами: такъ, конечно, такого рода факты прежде всего и должны быть доказываемы страхователемъ подлежащими документами. Напр. о правѣ собственности на корабль обыкновенно свидѣтельствуетъ корабельная крѣпость, въ погруженіи товара на корабль выдается коносаментъ, о заключеніи бодмереи составляется письменный актъ и т. д.: и вотъ, при страхованіи корабля, товара, бодмерейныхъ денегъ и т. д., разумѣется, подлежащіе документы прежде всего и могутъ быть потребованы отъ страхователя въ удостовѣреніе присутствія его интереса въ пострадавшемъ имуществѣ. Однакоже было бы несправедливо обусловливать право страхователя непремѣннымъ представленіемъ этихъ документовъ, такъ какъ и сами они могутъ утратиться, а потому обыкновенно допускаются и другія доказательства, такъ что вообще можно сказать, что за доказательство интереса принимается все то, что

ЦАБ "Автограф"

можетъ внушить разсудительному человѣку убѣжденіе въ дѣйствительности удостовѣряемаго факта, напр. счетъ продавца товара, его росписка о полученіи платы за товаръ, свидѣтельскія показанія о продажѣ товара, о заключеніи бодмеріи и т. п. Съ другой стороны, ни одному доказательству, представляемому страхователемъ, не придается безусловнаго значенія, а за страховщикомъ всегда признается право опровергнуть доказательства страхователя, и какъ скоро они, дѣйствительно, будутъ опровергнуты, право страхователя на вознагражденіе разрушается. Наконецъ, должна быть доказана страхователемъ величина убытка. Въ портовыхъ городахъ есть особыя лица, спеціально занимающіяся опредѣленіемъ количества и рода убытковъ, послѣдовавшихъ отъ морскихъ несчастій, *диспашеры*; въ иныхъ странахъ, напр. у насъ, въ Швеціи, Любекѣ, это даже лица оффиціальныя, назначенныя отъ правительства ([1]): и вотъ, ихъ *диспаши* (письменные акты о мѣрѣ и распредѣленіи морскихъ убытковъ) обыкновенно и служатъ доказательствами величины убытка. Тамъ, гдѣ нѣтъ диспашеровъ, количество убытка опредѣляется экспертами, или доказывается торговыми книгами, счетами и т. п. Прежде чѣмъ все это будетъ доказано, страховщикъ не обязанъ вознаграждать страхователю убытки. Но наши страхователи часто не знаютъ, какого рода доказательства должны быть ими представлены, какъ получить эти доказательства должны. Поэтому, нерѣдко бываетъ, что наши страховыя общества отъ морскихъ опасностей сами заботятся о собраніи нужныхъ доказательствъ и затѣмъ производятъ уплату. Конечно, это не составляетъ ихъ обязанности; но нельзя не признать, что дѣйствуя такимъ образомъ, они поступаютъ нетолько добросовѣстно, но и сообразно съ своими интересами: иначе легко можетъ возникнуть ропотъ со стороны страхователей, что они не получаютъ отъ страховщиковъ вознагражденія за убытки, и хотя ропотъ будетъ несправедливъ, но тѣмъ неменѣе на дѣлѣ онъ можетъ повести къ тому, что у мно-

---

([1]) Св. уст. торг., ст. 2603, 2676; *Tecklenborg*, Syst. d. See—Versich., стр. 450.

ЦАБ "Автограф"

гихъ отобьетъ охоту застраховывать имущества отъ морскихъ опасностей, а отъ этого естественно сократятся и доходы страховщиковъ.

Количество вознагражденія, слѣдующаго страхователю, естественно, опредѣляется мѣрою понесеннаго вреда. Вредъ этотъ можетъ состоять или только въ поврежденіи или убыли застрахованнаго имущества, или въ полной его погибели. Поэтому, и уставы морскаго страхованія, по отношенію къ порядку и мѣрѣ вознагражденія, обыкновенно различаютъ два случая,—опредѣляя послѣдствія того и другаго особо,—убытокъ въ застрахованномъ имуществѣ и полную его погибель. Разсмотримъ и мы оба эти случая въ отдѣльности.

1) Мѣра вознагражденія при убыткѣ въ застрахованномъ имуществѣ.

Морскимъ убыткомъ или *аваріею* (1) въ морскомъ страхованіи называется всякое матеріальное поврежденіе застрахованнаго имущества и всякій расходъ по поводу его, вслѣдствіе какого-либо несчастія, во время морскаго пути. Такимъ образомъ, напр. поврежденіе корабля, потеря якоря, канатовъ, поврежденіе парусовъ, порча груза, уменьшеніе его количества вслѣдствіе усышки, утечки, или выкидыванія части груза за бортъ и т. п. составляютъ аварію. И точно также, напр. издержки на наемъ людей для снятія корабля съ мели, на содержаніе экипажа, задержаннаго долѣе, чѣмъ слѣдуетъ, какимъ-либо несчастіемъ, и т. п. составляютъ аварію. Но напр. расходы на наемъ лоцмана для проведенія корабля по опасному мѣсту, издержки по каран-

(1) О происхожденіи самого слова: *аварія* существуютъ различныя мнѣнія: одни производятъ его отъ латинскаго глагола averare, изъ котораго образовалось averagium; другіе—отъ древнесаксонскаго healf, произносившагося какъ haaf и подавшаго поводъ къ образованію слова: Haaferage; а иные приписываютъ *аваріи* греческое, иные даже арабское происхожденіе (*Nolte*, Ben.'s Syst. d See—Ass., т. II, стр. 566).

ЦАБ "Автограф"

тинному очищенію, пошлины ввоза и вывоза и т. п., какъ расходы нормальные, не вызванные морскимъ несчастіемъ, не составляютъ аварію. Или напр., въ смыслѣ морскаго страхованія, не составляютъ аварію тѣ поврежденія въ имуществѣ, которыя послѣдовали не во время морскаго пути или не по причинѣ какого-либо несчастія. Морскія законодательства различаютъ обыкновенно два рода морскихъ убытковъ — *частные* и *общіе*, или *аваріи малыя* и *большія* (1), полагая между ними то практическое различіе, что малыя аваріи падаютъ исключительно на имущество, которое они постигаютъ, большія же распредѣляются по соразмѣрности между кораблемъ и всѣмъ грузомъ. Основаніемъ этому различію служитъ то, что иногда въ видахъ общаго блага, приходится предпринимать дѣйствія, непосредственно причиняющія вредъ кораблю или грузу: такъ, убытки, сопряженные съ такими дѣйствіями, конечно, и справедливо распредѣлить между кораблемъ и всѣмъ грузомъ. Таковы напр. издержки на наемъ людей для снятія корабля съ мели, издержки по содержанію экипажа, бросаніе части груза въ море, срубленіе мачтъ и т. п. Тогда какъ напр. усышка, утечка товара, потеря каната, поврежденіе паруса и т. п. не приносятъ кораблю или другимъ частямъ груза никакой пользы, а потому не должны и падать на нихъ. По нашему мнѣнію, однакоже, различіе между аваріями большими и малыми само по себѣ не имѣетъ значенія для договора о морскомъ страхованіи: страховщикъ отвѣчаетъ за убытокъ въ застрахованномъ имуществѣ, какъ скоро онъ происходитъ отъ несчастія, лежащаго, по условіямъ полиса, на отвѣтственности страховщика, и отвѣчаетъ настолько, насколько убытокъ падаетъ на имущество, — все равно, будетъ убытокъ составлять аварію малую или большую. Конечно, иногда въ по-

---

(1) Наше законодательство различаетъ даже четыре рода морскихъ убытковъ: *аваріи малыя, простыя и частныя, большія и общія и аваріи взаимнаго вреда* Но, по крайней мѣрѣ въ смыслѣ морскаго страхованія, *аваріи малыя* вовсе не аваріи, аваріи же взаимнаго вреда обсуживаются какъ аваріи частныя и отличаются отъ нихъ только тѣмъ, что происходятъ отъ другаго корабля (св. уст. торг., ст. 1069).

ЦАБ "Автограф"

лисѣ опредѣляется, что страховщикъ не отвѣчаетъ за малыя аваріи. Но это значитъ только, что извѣстнаго рода убытки, по условіямъ договора, не состоятъ на отвѣтственности страховщика, точно также, какъ они могли бы быть и приняты имъ на страхъ или могли бы быть неприняты только нѣкоторые изъ нихъ, точно также, какъ могли бы быть исключены нѣкоторыя или даже всѣ большія аваріи. Словомъ, для договора морскаго страхованія существенно лишь, какого рода убытки лежатъ на отвѣтственности страховщика и это всегда опредѣляется въ полисѣ, но нисколько неважно само по себѣ, что тотъ или другой убытокъ составляетъ аварію малую или большую.

Способъ опредѣленія убытка, а слѣд. и мѣры вознагражденія, причитающагося страхователю, различается по предмету страхованія. Но кромѣ того, по отношенію къ каждому почти предмету для точнаго опредѣленія убытка представляются особаго рода затрудненія, такъ что только совокупными усиліями науки и практики дошли наконецъ до установленія болѣе или менѣе правильныхъ началъ для опредѣленія мѣры убытка, да и то иногда приходится довольствоваться только приблизительнымъ его опредѣленіемъ. Мы имѣемъ въ виду изложить только главныя правила для опредѣленія убытка по важнѣйшимъ предметамъ морскаго страхованія и воздержимся отъ выводовъ, вытекающихъ изъ этихъ правилъ въ примѣненіи ихъ къ отдѣльнымъ, разнообразнымъ случаямъ.

Мѣра отвѣтственности страховщика - корабля затруднительна для опредѣленія уже потому, что невсегда легко доискаться причины поврежденія — произошло ли оно отъ обстоятельства, лежащаго на отвѣтственности страховщика, или отъ другаго какого-либо обстоятельства, и если оно произошло отъ совокупнаго вліянія того и другаго обстоятельства, то насколько послѣдовало отъ перваго и насколько отъ втораго. Напр. корабль застрахованъ только отъ морскихъ опасностей, но онъ поврежденъ отъ нападенія непріятеля, а затѣмъ снова потерпѣвастъ отъ бури: нелегко опредѣлить, насколько поврежденіе корабля произошло отъ непріятеля, насколько отъ бури, насколько поврежденіе корабля бурею увеличилось отъ предварительнаго вреда,

ЦАБ "Автограф"

нанесеннаго ему дѣйствіемъ непріятеля. И остается только полагаться на отзывъ экспертовъ, освидѣтельствованію которыхъ представится корабль, а отъ страхователя можно требовать только того (какъ это и требуется), чтобы корабль былъ представленъ къ освидѣтельствованію въ первомъ же портѣ, котораго онъ достигнетъ послѣ случившагося несчастія. Какъ скоро причина вреда опредѣлена, сумму убытка нетрудно опредѣлить — это сумма издержекъ, необходимыхъ на исправленіе корабля, которая доказывается или показаніями экспертовъ, или, какъ по нашему законодательству, счетами. (1) И тогда, казалось бы, страховщикъ прямо обязанъ вознаградить страхователя этою суммою или извѣстною ея частію, смотря потому, застрахованъ корабль сполна или застрахована только извѣстная доля его стоимости. Но цѣнность корабля, отъ употребленія его, постоянно понижается, такъ-что когда корабль будетъ починенъ, поврежденныя его части замѣнятся новыми, то онъ будетъ дороже, чѣмъ прежде, до поврежденія, такъ что у страхователя окажется имущество бо́льшей цѣнности. И вотъ слѣдов., не вся сумма издержекъ на починку корабля должна составлять сумму вознагражденія страхователя, а нужно уменьшить ее настолько, чтобы несчастіе не принесло страхователю выгоды. По крайнему затрудненію опредѣлять мѣру этого пониженія въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ особо, законодательства рѣшаютъ вопросъ положительно, обыкновенно такимъ образомъ: при поврежденіи новаго корабля, непрослужившаго еще года, а также при поврежденіи или потерѣ канатовъ и парусовъ при первомъ ихъ употребленіи, страхователь вознаграждается полною суммою издержекъ на починку, а въ другихъ случаяхъ — за вычетомъ изъ нея третьей части, которая принимается за разность между старыми и новыми принадлежностями корабля. Но въ частностяхъ опредѣленія различныхъ законодательствъ и практика различныхъ странъ относительно настоящаго предмета довольно разнообразны. Напр. въ Англіи третья часть суммы издержекъ вычитается только при

(1) Св. уст. торг., ст. 1245.

ЦАБ "Автограф"

поврежденіи корабля во время перваго рейса, тогда какъ въ Соединенныхъ Штатахъ всегда (1), а иныя законодательства, напр. французское, вовсе не опредѣляютъ вычета. (2) Или напр. по смыслу нашего законодательства, третья часть вычитается изъ всей суммы издержекъ на починку корабля, (3) тогда какъ по правиламъ, принятымъ въ Гамбургѣ, не дѣлается никакого вычета изъ суммы издержекъ на замѣну якоря, потому что онъ не уменьшается въ цѣнѣ отъ употребленія, а за замѣну желѣзныхъ цѣпей вычитается только шестая часть издержекъ (4). Нельзя сказать однакоже, чтобы этотъ вычетъ былъ всегда справедливъ, а иногда онъ можетъ оказаться для страхователя весьма невыгоднымъ: починка корабля во время пути можетъ обойтись такъ дорого, что треть ея далеко превзойдетъ разницу между новыми и старыми частями корабля.

Другаго рода затрудненія представляются для точнаго опредѣленія мѣры вознагражденія при поврежденіи застрахованнаго груза и относительно самихъ началъ, по которымъ должно опредѣлять эту мѣру вознагражденія, существуетъ довольно важное разногласіе между теоріею и опредѣленіями положительныхъ законодательствъ. По теоріи Бенеке, признаваемой справедливою и многими другими юристами, при поврежденіи застрахованнаго товара или уменьшеніи его количества, мѣру вознагражденія должна составлять разность между биржевою цѣною товара по мѣсту и времени его назначенія и цѣною пострадавшаго товара—сполна, когда страховая сумма хотя и опредѣлена, но ниже цѣны товара на биржѣ, а когда она ниже ея, то по соразмѣрности доли, которая оказывается на отвѣтственности страховщика. По мысли Бенеке, которую раздѣляютъ даже и многія законодательства, цѣль морскаго страхованія — обезпеченіе интереса, подвергаемаго опасностямъ морскаго пути, и эта цѣль вполнѣ будетъ до-

---

(1) *Nolte*, Ben.'s Syst. d. See—Ass., т. 2, стр. 791, 793.

(2) Во Франціи однакоже обыкновенно сами контрагенты соглашаются о вычетѣ (*Pardessus*, Cours de dr. comm., т. 3, стр. 436).

(3) Св. уст. торг., ст. 1248.

(4) *Nolte*, Ben.'s Syst. d. See-Ass., т. 2, стр. 789.

ЦАБ "Автограф"

стигаема, когда при наступленіи несчастія страхователь, путемъ вознагражденія, будетъ поставляемъ въ то положеніе, въ какомъ находился бы онъ, еслибы несчастіа не послѣдовало. Такимъ образомъ, говоритъ Бенеке, если напр. партія товара, вмѣстѣ съ издержками погруженія, провоза, страхованія и т. п., застрахована во 120,000 р. (1), но во время пути товаръ повредился, такъ что за него выручено только 60,000 р., тогда какъ при благополучномъ его прибытіи было бы выручено 120,000 р., то страховщикъ обязанъ заплатить страхователю 60,000 р.; а если за товаръ было бы выручено только 100,000 р., то страховщику приходится заплатить страхователю 40,000 р. и возвратить ему премію съ 20,000 р., такъ какъ на эту сумму оказывается излишекъ, противъ стоимости товара, въ суммѣ страхованія; если же, наконецъ, за товаръ было бы выручено 150,000 р., то страховщикъ долженъ заплатить 48,000 р., потому что тогда оказывается, что страховая сумма не покрывала всего интереса, а $^1/_5$ цѣнности товара оставалась незастрахованною, потому и $^1/_5$ потери (12,000 р.) должна остаться безъ вознагражденія. Конечно, этотъ способъ опредѣленія мѣры вознагражденія неудобопримѣнимъ къ тѣмъ законодательствамъ, по мысли которыхъ цѣль морскаго страхованія — обезпечить страхователю то положеніе, въ которомъ находится онъ при началѣ рейса, но совершенно соотвѣтствуетъ тѣмъ законодательствамъ, которыхъ точка зрѣнія на цѣль договора та же, отъ которой отправляется и настоящій способъ разсчета вознагражденія за убытки. И напрасно возражаютъ, что при опредѣленіи вознагражденія по этому способу страховщикъ подвергается вліянію рыночныхъ цѣнъ на предметы, постоянно колеблющихся: при томъ воззрѣніи на цѣль договора, отъ котораго исходитъ теорія Бенеке, это, напротивъ, достоинство предлагаемаго способа, что мѣра вознагражденія, опредѣляемая при помощи его, всегда слѣдуетъ движенію рыночныхъ цѣнъ и такимъ образомъ всегда возстановляетъ страхователя въ то положеніе, въ какомъ находился

(1) Бенеке, собственно, ведетъ счетъ на *марки*, но мы, для большаго удобства, замѣняемъ ихъ *рублями*.

ЦАБ "Автограф"

бы онъ при благополучномъ прибытіи товара. Притомъ же, отъ этого недостатка (если уже считать это недостаткомъ) несвободна и общепринятая система разсчета вознагражденія: и она, какъ увидимъ, принимаетъ за базисъ рыночную цѣну товара въ мѣстѣ его назначенія. Другое дѣло практическая сторона разсматриваемаго способа: онъ, дѣйствительно, представляетъ затрудненія, иногда даже непреодолимыя. Во-первыхъ, неудобно при этомъ способѣ то, что нельзя при самомъ заключеніи договора точно опредѣлить сумму отвѣтственности страховщика и сумму преміи, потому что нельзя заранѣе опредѣлить цѣну товара по мѣсту и времени его прибытія. Если же опредѣлить извѣстную сумму какъ предѣлъ отвѣтственности страховщика, то, быть-можетъ, *часть имущества окажется незастрахованною* (*какъ скоро* цѣна товара въ мѣстѣ назначенія выше назначенной суммы), тогда какъ страхователь желаетъ вполнѣ обезпечить себя путемъ страхованія. Во-вторыхъ, неудобно то, что если цѣна застрахованнаго товара во время прибытія его къ мѣсту назначенія окажется ниже страховой суммы, то по отношенію къ излишку потребуется расторнъ или со стороны страхователя, или со стороны страховщика, а отсюда, при разсчетливости купцовъ, возникнетъ множество споровъ. Напрасно Бенеке старается ослабить силу этого возраженія указаніемъ возможности опредѣлить какой-либо процентъ разности между страховою суммою и биржевою цѣною товара, процентъ, ниже котораго ристорнъ не допускался бы: споръ можетъ возникнуть относительно самого процента разности. Напр. товаръ застраховывается во 120,000 р., но по прибытіи къ мѣсту назначенія оказывается стоющимъ только 100,000 руб.: страховая сумма должна понизиться до стоимости товара и премія съ 20,000 р. подлежитъ возвращенію; но можетъ возникнуть споръ на счетъ стоимости товара и придется прибѣгнуть къ посредничеству суда. Въ-третьихъ, неудобно то, что при настоящемъ способѣ разсчета вознагражденія приходится дѣлать оцѣнку товара нетолько при поврежденіи его или погибели, но иногда и при благополучномъ прибытіи товара (въ случаѣ, когда цѣна его ниже страховой суммы). Между тѣмъ оцѣнка довольно затруднительна, въ особенности при полной погибели товара

ЦАБ "Автограф"

такъ какъ фактура невсегда достаточно подробно описываетъ качество товара, да и сама можетъ утратиться. Притомъ же, при погибели товара трудно опредѣлить время, въ которое бы онъ прибылъ къ мѣсту назначенія, а можно только прибѣгнуть къ предположенію или принять, довольно произвольно, за время прибытія товара день полученія извѣстія о его погибели, какъ это и предлагаетъ Бенеке. (1) И вотъ, быть-можетъ, по этимъ-то практическимъ неудобствамъ обыкновенно и принимается другая система разсчета вознагражденія за убытки въ грузѣ, такъ что только по особому соглашенію контрагентовъ мѣра вознагражденія опредѣляется по способу Бенеке (2). Но и самое соглашеніе это невсегда возможно: напр. у насъ оно не можетъ имѣть мѣста, потому что, по нашему законодательству, отъ полиса, между прочимъ, требуется опредѣленіе цѣны застрахованнаго имущества.

Общепринятая система разсчета вознагражденія за убытки въ товарѣ различаетъ нѣсколько случаевъ аваріи и при каждомъ изъ нихъ мѣру вознагражденія опредѣляетъ по особымъ началамъ. Случаи эти слѣдующіе:

1) Аварія состоитъ въ убыли товара безъ поврежденія его качества. Какъ скоро эта убыль не происходитъ отъ свойства самого товара и достигаетъ условленныхъ процентовъ, за которые, по условію полиса, уже отвѣчаетъ страховщикъ, словомъ, какъ скоро потеря, по роду своему, лежитъ на отвѣтственности страховщика, то мѣру вознагражденія должна составлять та часть страховой суммы, какая часть всего товара составляетъ потерю, все равно, застраховано имущество вполнѣ или только въ части цѣны его. Напр. застраховано 1,000 четвертей пшеницы въ 10,000 р. и изъ нихъ 100 четв. погибло во время пути: страховщикъ обязанъ вознаградить страхователя $^1/_{10}$ страховой суммы, т. е. заплатить ему 1,000 р. И если то же имущество было застраховано только въ 5,000 р., а другая половина его стоимости оставалась на отвѣтственности страхователя, то вознагражденіе все-таки должно составлять $^1/_{10}$ страховой

(1) *Nolte*, Ben 's Syst d See—Ass , т. 1, стр. 264.
(2) Ibid., т. 2, стр. 777.

ЦАБ "Автограф"

суммы, т. е. 500 р. Цѣна, за которую могла быть продана потерянная часть груза въ мѣстѣ его назначенія, не оказываетъ здѣсь никакого вліянія на мѣру вознагражденія, такъ какъ страховщикъ не обезпечиваетъ страхователю извѣстную цѣну товара въ мѣстѣ его назначенія, а только его физическую цѣлость, слѣдов. и вознагражденіе должно быть соразмѣрно уменьшенію цѣлости. (1) Но понятно, что при такомъ способѣ разсчета въ иномъ случаѣ несчастіе послужитъ къ пользѣ страхователя, именно въ томъ, когда цѣна товара въ мѣстѣ его назначенія ниже страховой суммы, тогда какъ страхованіе, по существу своему, не должно бы вести къ выгодѣ. И поэтому, нельзя не признать справедливымъ гамбургскаго обычая, по которому и въ данномъ случаѣ страховщикъ вознаграждаетъ страхователю только дѣйствительную потерю. (2)

2) Аварія состоитъ въ пониженіи качества товара, такъ что въ поврежденномъ видѣ цѣна его ниже, нежели какая была бы при благополучномъ прибытіи къ мѣсту назначенія. Въ этомъ случаѣ, и по нашему и по другимъ законодательствамъ, мѣра вознагражденія опредѣляется по соразмѣрности поврежденія, которая выводится изъ разности между цѣною поврежденнаго и цѣною неповрежденнаго товара въ мѣстѣ его назначенія. (3) Объяснимъ это примѣрами. Положимъ, застраховывается товаръ въ 10,000 р., полной суммѣ его стоимости, но онъ прибываетъ къ назначенному порту въ поврежденномъ видѣ, такъ что цѣна его только 6,000 р., тогда какъ при благополучномъ прибытіи товаръ стоилъ бы 12,000 р.: насколько цѣна товара уменьшается отъ поврежденія, настолько же и страховая сумма должна идти въ вознагражденіе страхователю, т. е. ему должно быть уплачено 5,000 р. Точно также, если 10,000 р. выражаютъ собою не всю цѣну даннаго товара, а только половину ея, то мѣру вознагражденія все-таки составитъ половина страховой суммы, т. е. тѣ же 5,000 р. Наконецъ, еслибы товаръ въ неповрежден-

---

(1) Ibid. стр. 767; *Pardessus*, Cours de dr comm., т 3, стр. 450.
(2) *Nolte*, Ben.'s Syst d. See—Ass., т. 2, стр 768.
(3) Ibid, стр. 756; св. уст. торг., ст. 1248.

ЦАБ "Автограф"

номъ видѣ былъ проданъ за 6,000 р., слѣдов. по цѣнѣ ниже страховой суммы, а въ поврежденномъ продается за 3,000 р., то и тогда мѣру вознагражденія составятъ 5,000 р., какъ половина страховой суммы. И такимъ образомъ, во всѣхъ случаяхъ въ результатѣ выходитъ то же, какъ еслибы половина застрахованнаго товара совершенно погибла. Но и здѣсь оказывается, что въ первыхъ двухъ случаяхъ страхованіе не устраняетъ вполнѣ отъ страхователя послѣдствія несчастія, а въ послѣднемъ несчастіе идетъ въ прокъ страхователю, хотя въ то же время не возстановляетъ его въ томъ положеніи, въ какомъ находился онъ при отправленіи товара. И далѣе, какъ преимущество господствующей системы разсчета выставляется то, что мѣра вознагражденія, опредѣляемая при помощи ея, не зависитъ отъ состоянія рынка, а имѣетъ базасомъ цѣну, опредѣленную въ полисѣ. Но вѣдь и эта система опредѣляетъ мѣру поврежденія товара разностью между цѣною поврежденнаго товара и цѣною, какую имѣлъ бы онъ при благополучномъ прибытіи: а развѣ цѣна товара не возвышается отъ того, что на рынокъ поступаетъ товаръ въ поврежденномъ видѣ, что вполнѣ доброкачественнаго товара предлагается менѣе, нежели это было бы при благополучномъ прибытіи даннаго груза? Итакъ, опредѣленіе мѣры вознагражденія предполагаетъ двойную операцію — оцѣнку товара поврежденнаго и опредѣленіе цѣны, какую имѣлъ бы онъ въ неповрежденномъ видѣ (1). Оцѣнка поврежденнаго товара обыкновенно прежде всего предоставляется соглашенію самихъ контрагентовъ или назначенныхъ ими экспертовъ; при недостаткѣ же соглашенія между ними товаръ продается съ публичнаго торга и выручка принимается за его цѣну. Конечно, опредѣленіе цѣны по первому способу надежнѣе и выгоднѣе для страховщика, потому что публичная продажа рѣдко даетъ ту выручку, чего дѣйствительно стоитъ имущество. Притомъ же, публичная продажа невездѣ можетъ имѣть мѣсто: напр. въ незначительныхъ портахъ она

---

(1) *Nolte*, Ben 's Syst. d. See—Ass., т. 2, стр. 757, св. уст. торг., ст. 1249.

ЦАБ "Автограф"

обыкновенно и не производится, а цѣна товара опредѣляется экспертами. Цѣна, какую имѣлъ бы товаръ въ неповрежденномъ видѣ, по нашему законодательству, опредѣляется двумя биржевыми маклерами по фактурѣ товара или по соображенiи качества уцѣлѣвшей отъ поврежденiя его части. Но вѣдь невсегда можно опредѣлить качество товара до поврежденiя, не всѣ предметы гражданскаго оборота имѣютъ биржевую цѣну. Поэтому, когда качество товара до поврежденiя не можетъ быть опредѣлено точно, приходится довольствоваться лишь приблизительнымъ его опредѣленiемъ, а когда товаръ не значится на биржевомъ прейсъ-курантѣ, остается только прибѣгнуть къ оцѣнкѣ его чрезъ присяжныхъ цѣновщиковъ. Когда только часть товара повреждается, а другая цѣла, то сначала опредѣляется, какую долю цѣлаго составляетъ повредившаяся часть, а затѣмъ мѣра вознагражденiя по отношенiю къ этой части вычисляется по тому же способу. Напр. застраховано 100 бочекъ вина въ 10,000 р., изъ нихъ 10 бочекъ повреждается, такъ что цѣна ихъ понижается на половину: сумма слѣдующаго вознагражденiя составитъ 500 р., $^1/_{20}$ всей страховой суммы.

3) Аварiя состоитъ въ продажѣ застрахованнаго товара прежде прибытiя его къ мѣсту назначенiя—или вслѣдствiе того, что онъ повредился, такъ что дальнѣйшiй путь угрожаетъ ему совершенною гибелью, или вслѣдствiе того, что корабль не можетъ продолжать рейса, или для удовлетворенiя потребностей корабля, напр. для покупки провiанта, починки корабля. Мѣру вознагражденiя составляетъ полная страховая сумма, а выручка за продажу товара идетъ въ пользу страховщика, такъ что мѣра вознагражденiя въ этомъ случаѣ опредѣляется по началу, примѣняемому къ абандону. [1]) Но это начало послѣдовательно можетъ быть примѣнено только къ случаю продажи имущества вслѣдствiе его порчи, такъ какъ только въ этомъ случаѣ продажу товара прежде прибытiя его къ мѣсту назначенiя можно уравнять его погибели — она и наступила бы, не будь имущество продано. Но примѣненiе того же начала къ другимъ случаямъ оказывается

([1]) *Nolte*, Beh 's Syst d. See—Ass , т. 2, стр. 751, 755; *Pardessus*, Cours de dr comm , т 3, стр. 454.

ЦАБ "Автограф"

несправедливымъ, потому что лишаетъ хозяина товара выгоды, какую онъ могъ бы имѣть отъ него, или, напротивъ, налагаетъ на страховщика послѣдствія невыгоднаго состоянія рынка. Напр. товаръ продается для починки корабля: если за него выручается цѣна, назначенная въ полисѣ, то страховщикъ, собственно, ничего не платитъ страхователю, какъ-бы несчастія и не было; а если отъ невыгодныхъ условій рынка за товаръ выручается только половина цѣны, то страховщикъ платитъ страхователю половину страховой суммы. Само собою разумѣется, что если продается только часть товара, то и мѣра вознагражденія опредѣляется только по отношенію къ этой части.

При всѣхъ этихъ случаяхъ аваріи товара можетъ встрѣтиться, что въ одномъ и томъ же полисѣ застраховано нѣсколько предметовъ. Тогда нужно обращать вниманіе на то, застраховано ли нѣсколько предметовъ въ общей суммѣ, или цѣна каждаго опредѣлена особо. Въ первомъ случаѣ и мѣра убытка опредѣляется сообща по всѣмъ родамъ товара, потому что нельзя сказать, насколько застрахованъ одинъ, насколько другой, третій родъ товара, а всѣ они застрахованы сообща на такую-то извѣстную сумму. Но во второмъ случаѣ мѣра убытка по каждому товару опредѣляется особо, потому что каждый товаръ составляетъ предметъ особаго страхованія. Правило это въ практическомъ отношеніи весьма важно: разница большая — опредѣлять мѣру убытка по нѣсколькимъ предметамъ сообща или по каждому отдѣльно, развѣ что цѣна всѣхъ предметовъ страхованія повышается или понижается совершенно одинаково. Напр. застраховывается 10 бочекъ сахару въ 2,500 р. и 10 боченковъ кофе въ 1,100 р.; во время пути товары повреждаются, такъ что за сахаръ выручается только 2,400 р., а за кофе 800 р., тогда какъ при благополучной доставкѣ за сахаръ было бы выручено 3,000 р., а за кофе 1,800 р.: если опредѣлять мѣру вознагражденія по первому способу, то страховщику придется заплатить страхователю 1,200 р., такъ какъ товары отъ морскаго несчастія потеряли третью часть стоимости, а если по второму, то придется заплатить за аварію сахара 500 р., такъ какъ цѣна его

ЦАБ "Автограф"

понизилась на 20%, и за аварію кофе 611 р., (1) потому что цѣна его уменьшилась почти на 55%, что вмѣстѣ составитъ только 1,111 р. Тѣмъ болѣе, конечно, при страхованіи на рейсъ впередъ и обратно аваріи по каждому пути должны быть разсчитываемы особо, потому что и товары при переднемъ и обратномъ пути неодинаковы, и рыночная цѣна, соразмѣрно которой опредѣляется процентъ убытка, на различныхъ рынкахъ различна.

Точно также, аваріи общія должны быть вычисляемы отдѣльно отъ частныхъ: иначе вычисленіе приведетъ къ другому результату и будетъ невѣрно (2). Напр. застраховывается партія товара, стоющаго 10,000 р., во всей суммѣ; отъ бури корабль потерпѣваетъ поврежденіе и, по разложеніи вреда, на долю застрахованнаго товара падаетъ 2,000 р.; независимо отъ того товаръ потерпѣваетъ частную аварію, такъ что въ мѣстѣ назначенія продается за 6,000 р., а не за 12,000 р., какъ было бы при благополучномъ прибытіи: если вычислять общую и частную аваріи совокупно, то страховщику придется заплатить страхователю 6,666 р. или $^2/_3$ страховой суммы, а если отдѣльно, то придется заплатить за общую аварію 2,000 р. и за частную 5,000 р., слѣдов. всего 7,000 р. или $^7/_{10}$ страховой суммы. Наоборотъ, еслибы за товаръ, при благополучномъ его прибытіи, было выручено 8,000 р., а при поврежденіи онъ продается за 4,000 р., то при совокупномъ вычисленіи мѣры вознагражденія за общую и частную аваріи страховщику придется заплатить страхователю 7,500 р. или $^3/_4$ страховой суммы, а при отдѣльномъ только 7,000 р. или $^7/_{10}$ страховой суммы. Но частная аварія не связывается необходимо съ общею, а если и связывается, то все-таки мѣра ея опредѣляется процентомъ пониженія цѣны товара по мѣсту его назначенія, тогда какъ общая аварія падаетъ на товаръ по мѣрѣ его стоимости въ мѣстѣ, гдѣ производится разсчетъ.

---

(1) Копѣйки отбрасываются.

(2) Но общая, аварія обыкновенно не относится на счетъ страховщика, когда она незначительна, напр. по нашему законодательству, когда она ниже $1^1/_2$ %, по французскому, когда ниже 1% стоимости застрахованнаго имущества (св уст. торг., ст 1250, Code de comm., art 408).

ЦАБ "Автограф"

Мѣра вознагражденія за потерю застрахованнаго фрахта опредѣляется, безъ особаго затрудненія, по такому началу: страхователь фрахта въ правѣ получить отъ своего страховщика ту часть фрахта, какую удерживаютъ хозяева товара вслѣдствіе несчастія, состоящаго на отвѣтственности страховщика. (1) Такимъ образомъ, если вслѣдствіе бури половина груза не достигаетъ мѣста назначенія и потому половина фрахта удерживается хозяиномъ груза, то эта потеря вознаграждается страховщикомъ. Но конечно, если страховая сумма по фрахту ниже суммы всегофрахта, напр. составляетъ половину ея, то и страховщикъ вознаграждаетъ страхователя только по соразмѣрности: такъ, въ нашемъ примѣрѣ, страховщикъ платитъ только $^1/_4$ цѣлаго фрахта. И кромѣ того, когда товаръ погружается несполна, не на всю сумму условленнаго фрахта, то и убытокъ во фрахтѣ опредѣляется по мѣрѣ количества дѣйствительно погруженнаго товара: иначе страхователь, благодаря несчастію, получитъ болѣе, нежели имѣлъ бы при благополучномъ окончаніи рейса. Напр., по условію найма корабля, фрахтъ составляетъ 10,000 р. и этотъ фрахтъ застраховывается сполна; но корабль дѣйствительно отправляется только съ грузомъ, котораго фрахтъ составитъ 8,000 р. и половина груза погибаетъ: страховщикъ платитъ только 4,000 р.

Ожидаемая прибыль отъ товара при томъ методѣ разсчета вознагражденія, который мы признаемъ болѣе вѣрнымъ, также не представляетъ особаго затрудненія для опредѣленія мѣры отвѣтственности страховщика, такъ какъ при этомъ методѣ страхованіе ожидаемой прибыли только увеличиваетъ, на мѣру ея, долю отвѣтственности страховщика по товару. Но при господствующей системѣ разсчета вознагражденія за убытки возникаетъ немало вопросовъ при опредѣленіи мѣры вознагражденія за потерю прибыли и не всѣ эти вопросы разрѣшаются удовлетворительно, а иные и вовсе не разрѣшаются ни законодательствомъ, ни практикою (2). Такъ, прежде всего, обязанъ ли страховщикъ платить

(1) Св. уст. торг., ст. 1238.

(2) Наше законодательство ни слова не говоритъ, какъ должна быть опредѣляема мѣра вознагражденія за потерю прибыли.

ЦАБ "Автограф"

за потерю ожидаемой прибыли, если товаръ благополучно достигъ мѣста назначенія, но все-таки проданъ по цѣнѣ ниже его стоимости страхователю? И далѣе, если обязанъ, то какъ опредѣлить мѣру вознагражденія? Положимъ, застраховано 10% прибыли на 10,000 р., какъ сумму стоимости товара, но товаръ проданъ только за 8,000 р.: обязанъ ли страховщикъ уплатить сполна страховую сумму, или только 1/4 ея, на томъ основаніи, что и страхователь потерялъ 1/4 цѣны товара? Вопросы эти большею частію законодательствами не разрѣшаются. И только нѣмецкое торговое законодательство отвѣчаетъ на эти вопросы отрицательно, вѣроятно, по тому соображенію, что при благополучномъ прибытіи товара къ мѣсту назначенія нѣтъ условія отвѣтственности страховщика (1). При погибели и поврежденіи товара мѣра вознагражденія за потерю прибыли опредѣляется законодательствами обыкновенно такимъ образомъ, что при погибели товара уплачивается сполна страховая сумма прибыли, а при поврежденіи товара страховщикомъ прибыли уплачивается тотъ же процентъ страховой суммы, какой уплачивается страховщикомъ товара. (2) Итакъ, если товаръ погибъ, то страховая сумма прибыли уплачивается страхователю сполна даже и въ томъ случаѣ, когда товаръ при благополучномъ прибытіи далъ бы убытокъ. Слѣдов., въ иномъ случаѣ погибель товара можетъ быть и выгодна для хозяина. Или когда, въ нашемъ примѣрѣ, имущество продается за 12,000 р., тогда какъ при благополучной доставкѣ за него было бы выручено 16,000 р., то, значитъ, страхователь и отъ страховщика прибыли въ правѣ получить 25% страховой суммы. Однакоже такого право за страхователемъ не признается, на томъ основаніи, что онъ уже получилъ застрахованный процентъ прибыли.

Мѣра вознагражденія за потерю бодмерейныхъ денегъ также опредѣляется довольно легко. Потеря здѣсь можетъ послѣдовать или отъ погибели предмета залога, или отъ малой выручки за продажу предмета залога, поврежденнаго или неповрежденнаго. И вотъ, при погибели предмета страхователю уплачивается сполна

(1) Allg. deut. Handelsg., Art. 860, 883.

(2) *Nolte*, Ben.'s Syst. d. See—Ass., т. 2, прилож., стр. 78.

ЦАБ "Автограф"

страховая сумма; при недостатк$\ddot{\text{е}}$ же выручки за продажу залога — разность между выручкою и суммою бодмерейныхъ денегъ, также сполна, когда онѣ сполна покрыты страхованіемъ, а иначе по соразмѣрности. Замѣтимъ только, что при страхованіи бодмерейныхъ денегъ обыкновенно идутъ далѣе морскаго несчастія. И именно, когда предметъ залога, напр. товаръ неповрежденъ отъ морскаго несчастія, но выручка за продажу его все-таки ниже бодмерейныхъ денегъ, то и тогда страховщикъ уплачиваетъ страхователю разность между бодмерейными деньгами и выручкою за продажу залога, развѣ прямо постановлено въ полисѣ, что при благополучномъ окончаніи рейса страховщикъ не несетъ отвѣтственности по предмету страхованія.

Мѣра вознагражденія опредѣляется, понятно, не безъ расходовъ: необходимы издержки на плату даспашеру, цѣновщикамъ, биржевымъ маклерамъ, аукціонерамъ. Всѣ эти издержки сами по себѣ не составляютъ морскаго несчастія и потому, казалось бы, должны падать на страхователя. Однакоже справедливѣе возложить ихъ на страховщика, такъ какъ они производятся лишь съ цѣлію опредѣленія мѣры вознагражденія и не были бы нужны, еслибы имущество не было застраховано. Но какимъ способомъ возложить ихъ на страховщика — вычесть ли напр. всѣ эти издержки изъ выручки за продажу имущества, или исчислить ихъ особо и присоединить къ суммѣ вознагражденія? Разница между тѣмъ и другимъ способомъ вычисленія можетъ быть довольно значительна. Напр. застраховывается товаръ въ 10,000 р.; во время пути онъ повреждается и въ мѣстѣ назначенія продается за 15,000 р., тогда какъ въ неповрежденномъ видѣ онъ стоилъ бы 20,000 р,; издежки по опредѣленію мѣры поврежденія составляютъ 500 р.: если вычесть эти издержки изъ выручки, то потеря составитъ $27^1/_2$ %, а сумма вознагражденія только 2,750 р., тогда какъ если не вычитать издержки изъ суммы выручки, а приложить ихъ особо, то потеря составитъ только 25%, а вся сумма вознагражденія 3,000 р. Вычисленіе по первому способу, хотя онъ и принятъ въ нѣкоторыхъ странахъ, напр. въ Голландіи, Англіи (1), очевидно невѣрно: издержки по опредѣленію вреда не

(1) *Nolte*, Ben 's Syst. d. See—Ass.. т. 2, стр. 758, примѣч.

ЦАБ "Автограф"

должны оказывать вліянія на его мѣру, потому что мѣра поврежденія застрахованнаго имущества одинакова какъ въ томъ случаѣ, когда она опредѣляется, такъ и въ томъ, когда не опредѣляется.

2) Мѣра вознагражденія при погибели застрахованнаго имущества.

Иначе опредѣляется мѣра вознагражденія при погибели застрахованнаго имущества, *обтовой пропажѣ* (perte entière, Totalverlust), и опредѣляется довольно легко. Но здѣсь представляются своего рода затрудненія для опредѣленія рода несчастія, какъ погибели: невсегда легко опредѣлить, представляется въ данномъ случаѣ погибель застрахованнаго имущества или нѣтъ, потому что по отношенію къ договору морскаго страхованія иногда приходится признать погибель имущества и при матеріальной его цѣлости; невсегда легко опредѣлить, представляется въ данномъ случаѣ погибель или только поврежденіе имущества, а между тѣмъ нерѣдко имущество принимается на страхъ отъ морскихъ опасностей съ условіемъ: «*свободенъ отъ поврежденія.*» Въ наукѣ морскаго страхованія полная погибель застрахованнаго имущества обыкновенно опредѣляется какъ невозможность для страхователя снова достигнуть обладанія тѣмъ имуществомъ, которое погибло отъ морскаго несчастія, состоящаго на отвѣтственности страховщика ([1]). Недостатокъ этого опредѣленія, по нашему мнѣнію, только тотъ, что оно говоритъ о невозможности снова обладать застрахованнымъ имуществомъ, а между тѣмъ иногда наступаетъ для страхователя полная потеря такого имущества, которое еще никогда не состояло въ его обладаніи, напр. при погибели фрахта, ожидаемой прибыли. Поэтому, мы сказали бы, что обтовая пропажа застрахованнаго имущества состоитъ, вообще, въ наступленіи для страхователя невозможности или даже только невѣроятности когда-либо обладать этимъ имуществомъ, по причинѣ потери его отъ морскаго несчастія, состоящаго на отвѣт-

([1]) Ibid., стр. 481; *Tecklenborg*, See—Versich., стр. 351.

ЦАБ "Автограф"

ственности страховщика. Такимъ образомъ, не всякая потеря застрахованнаго имущества составляетъ погибель его въ смыслѣ страховаго договора: погибель имущества отъ несчастія, несостоящаго на отвѣтственности страховщика, не даетъ страхователю права на вознагражденіе и слѣд., по отношенію къ договору страхованія, уравнивается случаю благополучнаго прибытія застрахованнаго имущества къ мѣсту назначенія. Но, съ другой стороны, не одни только случаи матеріальнаго уничтоженія предмета страхованія, напр., погибель отъ пожара, потопленія корабля или груза составляютъ обтовую пропажу застрахованнаго имущества, а напр. и захватъ его непріятелемъ или морскимъ разбойникомъ. Да и сама матеріальная погибель застрахованнаго имущества не можетъ быть понимаема въ смыслѣ его полнаго физическаго уничтоженія, погибели безъ всякихъ слѣдовъ, а достаточно уже, если предметъ страхованія, вслѣдствіе несчастія, выбылъ изъ того разряда предметовъ, къ которому принадлежалъ при заключеніи договора, потому что для страхователя имѣетъ значеніе не корпусъ имущества, не его отдѣльные составные элементы, а самъ предметъ, съ извѣстными свойствами, опредѣляющими его значеніе въ экономическомъ быту. И вотъ, дѣйствительно, болѣе или менѣе сообразно этому общему началу, законодательства и практика опредѣляютъ существо погибели застрахованнаго имущества, по крайней мѣрѣ, по отношенію къ важнѣйшимъ предметамъ морскаго страхованія. Такъ, по отношенію къ кораблю полная матеріальная погибель обыкновенно принимается, нетолько когда онъ сгорѣлъ или потонулъ въ глубинѣ моря, но и когда отъ корабля остались лишь обломки, потому что тогда, какъ выразился Эмеригонъ: «les debris du navire naufragé existent, mais le navire n'existe plus.» (1) По нашему же законодательству, обтовую пропажу корабля составляетъ уже и тотъ случай, когда корабль сталъ на мель и повредился (2), слѣд., когда, быть-можетъ, починка корабля еще возможна. Но по отношенію къ грузу полная матеріальная погибель опредѣляется неодинаково.

(1) *Nolte*, Ben.'s Syst. d See—Ass., т. 2, стр 482.

(2) Св. уст. торг., ст. 1247.

ЦАБ "Автограф"

Тогда какъ напр. по нашему законодательству и французскому, полная погибель товара принимается уже тогда, когда онъ потерялъ отъ несчастія три четверти стоимости, по законодательству нѣмецкому и по правиламъ, принятымъ практикою англійскою и сѣверо-американскою, полная погибель застрахованнаго товара признается лишь въ случаѣ неприбытія его, по причинѣ несчастія, къ мѣсту назначенія (1). Но если правило нашего законодательства и французскаго, быть-можетъ, погрѣшаетъ логическою неточностію, то это уклоненіе отъ строгаго понятія о погибели вызывается необходимостію положительно опредѣлить процентъ потери, при которомъ поврежденіе товара можно принять за полную его погибель, и даетъ ту выгоду, что не ведетъ къ несправедливости, къ которой приводитъ иногда правило другаго рода: что за польза страхователю, что товаръ его прибылъ къ мѣсту назначенія, когда онъ представляетъ собою безформную, безобразную массу, за которую приходится заплатить фрахтъ, но которую остается только выбросить въ море? Практически важно различіе между тѣмъ и другимъ правиломъ особенно для того нерѣдкаго случая, когда товаръ застраховывается съ условіемъ: «*свободенъ отъ поврежденія*», потому что тогда, по существу втораго правила, до какой бы степени ни дошло поврежденіе товара, для страховщика нѣтъ отвѣтственности, какъ скоро товаръ прибылъ къ назначенному порту (2). Съ другой стороны, не одна только матеріальная погибель корабля и товара принимается за обтовую пропажу застрахованнаго имущества, но также и тѣ случаи, когда предметъ страхованія физически не уничтожился или, по крайней мѣрѣ, о его уничтоженіи не-

(1) *Nolte*, Ben.'s Syst. d. See—Ass., т. 2, стр 482—485.

(2) Существуетъ однакоже то различіе между практикою англійскою и сѣверо-американскою и нѣмецкимъ законодательствомъ, что если товаръ проданъ во время пути, чтобы не испортился окончательно, или до того повредился, что не стоитъ его везти, и потому оставленъ, то практика англійская и сѣверо-американская принимаетъ это за полную погибель товара и возлагаетъ ее на отвѣтственность страховщика, тогда какъ нѣмецкое законодательство и въ этомъ случаѣ не признаетъ отвѣтственности страховщика (Allg deutsch. Handelsges., Art. 855).

ЦАБ "Автограф"

извѣстно, но представляется весьма невѣроятнымъ, чтобы страхователь когда-либо достигъ обладанія этимъ имуществомъ. Такъ, неполученіе извѣстія о кораблѣ въ теченіи извѣстнаго срока принимается за погибель корабля и груза. Но этотъ срокъ, конечно, неодинаковъ, а болѣе или менѣе продолжителенъ, смотря по рейсу корабля, и опять различными законодательствами опредѣляется различно. Напр. по нашему законодательству срокомъ безвѣстія полагается шесть мѣсяцевъ при рейсѣ въ предѣлахъ Европы и двѣнадцать мѣсяцевъ при рейсѣ за предѣлами Европы, считая со времени отхода корабля или послѣдняго о немъ извѣстія; по французскому, при томъ же началѣ срока,— шесть мѣсяцевъ при обыкновенномъ (pour les voyages ordinaires) и годъ при отдаленномъ рейсѣ (pour les voyages de long cours); по нѣмецкому же — шесть мѣсяцевъ для паруснаго судна и четыре для парохода при рейсѣ въ предѣлахъ Европы, девять мѣсяцевъ какъ для паруснаго судна, такъ и для парохода, когда только мѣсто отхода или только мѣсто назначенія корабля лежитъ внѣ предѣловъ Европы, однакоже по сю сторону мыса Доброй Надежды или мыса Горнъ, и т. д. (1). И точно также, плѣнъ корабля или груза непріятелемъ и захватъ морскимъ разбойникомъ принимаются за обтовую пропажу застрахованнаго имущества, по нѣкоторымъ законодательствамъ немедленно по наступленіи событія (2), по другимъ же при томъ условіи, что имущество не будетъ возвращено въ продолженіи извѣстнаго срока, напр. по нашему законодательству въ теченіи шести мѣсяцевъ со времени захвата (3). Обтовая пропажа фрахта принимается при невозможности или невѣроятности его полученія, слѣдов. при погибели корабля или груза—когда напр. корабль потонетъ, сгоритъ, будетъ взятъ въ плѣнъ непріятелемъ, когда грузъ будетъ выброшенъ за бортъ, проданъ прежде прибытія къ назначенному порту и т. п. И равнымъ образомъ, полная

---

(1) Cod. de comm., art. 373; Allg. deut. Handelsges., Art. 868.

(2) Напр. по французскому торговому законодательству (art. 369).

(3) Св уст. торг., ст. 1259.

ЦАБ "Автограф"

потеря ожидаемой прибыли отъ товара и коммиссіонныхъ денегъ принимается при погибели товара, а полная потеря бодмерейныхъ денегъ—при погибели предмета, даннаго въ бодмерею (1).

Во всѣхъ этихъ случаяхъ погибели застрахованнаго имущества, и по нашему и по другимъ законодательствамъ, говоря вообще, мѣра вознагражденія, слѣдующаго страхователю, опредѣляется страховою суммою, какъ при страхованіи имущества сполна, такъ и при страхованія только части его стоимости, такъ что эта сумма уплачивается страховщикомъ сполна даже и тогда, когда, по условіямъ полиса, извѣстная доля поврежденія имущества не состоитъ на отвѣтственности страховщика, потому что такого рода изъятіе только и относится къ случаю частнаго поврежденія, а не обтовой пропажи застрахованнаго имущества (2). Вычитаются однакоже изъ страховой суммы тѣ расходы, которые пришлось бы произвести при благополучномъ окончаніи застрахованнаго рейса, но которые вслѣдствіе несчастія не производятся. Напр. при страхованіи валоваго фрахта вычитаются расходы на наемъ лоцмана для провода корабля по опасному мѣсту, портовые сборы и т. п. Но въ иныхъ случаяхъ, мы видѣли, принимается погибель застрахованнаго имущества и при сохраненіи его части, и тогда приходится опредѣлить судьбу уцѣлѣвшаго имущества. По нашему законодательству, въ этихъ случаяхъ предоставляется страховщику или оставить сохранившуюся часть имущества за страхователемъ и вознаградить его только по мѣрѣ убытка, или взять ее себѣ и удовлетворить страхователя полною страховою суммою и, кромѣ того, вознаградить ему всѣ издержки по спасенію имущества (2). Это не значитъ однакоже, что въ такихъ случаяхъ отъ воли страховщика зависитъ вознаградить страхователя какъ за аварію, или какъ за обтовую пропажу: про-

---

(1) *Nolte*, Ben.'s Syst. d. See—Ass., т. 2, стр. 488—494; Allg. deut. Handelsges., Art. 859—861.

(2) Св. уст. торг., ст. 1248.

(3) Св. уст. торг., ст. 1253. Правда, законодательство предоставляетъ страховщику это право только при крушеніи и гибели застрахованнаго имущества; но вѣдь и всѣ случаи обтовой пропажи подходятъ подъ эти понятія.

ЦАБ "Автограф"

центы поврежденія, несостоящіе, по условіямъ полиса, на отвѣтственности страховщика, все-таки не вычитаются изъ суммы вознагражденія, а только сумма стоимости уцѣлѣвшаго имущества, вся или извѣстная доля ея, смотря потому, застраховано имущество сполна или отчасти (1). Тѣмъ неменѣе наше законодательство предоставляетъ страховщику выборъ способа вознагражденія: онъ приметъ, конечно, ту мѣру, которая по обстоятельствамъ даннаго случая окажется болѣе сообразною съ его интересами, такъ что цѣль законодательства, вѣроятно, та, чтобы доставить страховщику средство, по возможности, уменьшить тягостныя послѣдствія несчастія. Но иностранныя законодательства, когда принимаютъ полную погибель застрахованнаго имущества при матеріальной его цѣлости или при сохраненіи, по крайней мѣрѣ, части имущества, обыкновенно за страхователемъ признаютъ право или потребовать отъ страховщика только вознагражденія по мѣрѣ убытка, или уступить ему остатки застрахованнаго имущества за полную страховую сумму. Технически это послѣднее право называется *правомъ абандона* (2). Сначала, и именно уже въ XV ст., оно было предоставляемо страхователю только по особому условію полиса и только, кажется, для случая безвѣстной пропажи корабля. Но со временемъ нѣкоторыми законодательствами право абандона было признано за страхователями и независимо отъ особаго условія договора, притомъ нетолько для случая безвѣстной пропажи корабля, но и для другихъ случаевъ погибели застрахованнаго имущества. Однакоже юристы, напр. Эмеригонъ, Бальдассерони сначала отнеслись чрезвычайно неблагосклонно къ праву абандона (3), по ихъ мнѣнію, рѣзко несправедливому, такъ какъ оно навязываетъ стра-

---

(1) Наоборотъ, и при удовлетвореніи страхователя полною страховою суммою страховщикъ можетъ взять себѣ все уцѣлѣвшее имущество, конечно, только когда страховая сумма выражаетъ полную стоимость предмета страхованія, а иначе только соразмѣрную часть спасеннаго имущества.

(2) Названіе происходитъ отъ французскаго глагола: abandonner — оставлять.

(3) Бальдассерони называетъ его: «esterno odiosissimo rimedio.»

ЦАБ "Автограф"

ховщику собственность по имуществу, котораго онъ, быть-можетъ, вовсе не желаетъ. Равнымъ образомъ, многія законодательства, особенно нѣмецкія и англійская судебная практика держались того же мнѣнія и долго не признавали этого права (1). Но изъ современныхъ писателей, сколько намъ извѣстно, только Текленборгъ не признаетъ право абандона сообразнымъ существу страховаго договора, направляющагося лишь къ вознагражденію за убытки, а точно также, и современное нѣмецкое законодательство и англійская судебная практика новаго времени иначе относятся къ этому праву (2). Справедливо, конечно, что непосредственная цѣль страховаго договора — вознагражденіе за убытки, и эта цѣль прежде всего должна быть преслѣдуема. Справедливо, что при абандонѣ потеря страховщика зависитъ отъ состоянія рынка во время продажи сохранившагося имущества, слѣдов. можетъ быть бо́льшая или меньшая при одномъ и томъ же несчастіи. Но вѣдь несправедливо же было бы по отношенію къ страхователю — заставить его дожидаться, авось когда-либо его имущество отыщется, когда-нибудь будетъ возвращено непріятелемъ, когда-нибудь обломки корабля будутъ собраны, товары вынуты изъ воды, и тогда опредѣлится мѣра его убытка. Для самого страховщика абандонъ представляетъ ту выгоду, что освобождаетъ его отъ издержекъ оцѣнки вреда. Наконецъ, страховщикъ всегда имѣетъ возможность войти въ соглашеніе съ страхователемъ и, по особому условію договора, обязать его воздержаться отъ права абандона въ томъ или другомъ случаѣ, или даже вовсе отказаться отъ него. Но разумѣется, какъ средство достигнуть вознагражденія какъ-бы за полную матеріальную погибель имущества, какъ средство, вліяющее на право собственности и сопряженныя съ нимъ выгоды и невыгоды, право абандона должно быть допускаемо со стороны законодательства только въ крайнихъ случаяхъ. И дѣйствительно, оно допускается иностранными законодательствами обыкновенно, только когда потеря имущества представляется весьма вѣроятною, или

(1) *Nolte*, Ben.'s Syst. d. See—Ass., т. 2, стр. 442—457.

(2) *Tecklenborg*, See—Versich., стр. 356—359.

ЦАБ "Автограф"

когда поврежденіе имущества таково, что можно уравнять его погибели. Притомъ же, право абандона обыкновенно обусловливается различными обстоятельствами—извѣстнымъ срокомъ, формою заявленія и т. п. Но входить въ ближайшее разсмотрѣніе всѣхъ этихъ условій намъ нѣтъ надобности, такъ какъ они не имѣютъ значенія для нашего юридическаго быта.

Итакъ, мѣра вознагражденія страхователя за послѣдствія несчастія опредѣляется особыми правилами при убыткѣ въ застрахованномъ имуществѣ и особыми при погибели его. Ни въ томъ, ни въ другомъ случаѣ, казалось бы, эта мѣра вознагражденія не должна превосходить страховую сумму, выражающую собою цѣнность застрахованнаго имущества или извѣстную долю его, состоящую на отвѣтственности страховщика. Но въ дѣйствительности встрѣчаются иногда случаи такого рода, что убытки страхователя по застрахованному имуществу превышаютъ его стоимость. Напр. корабль претерпѣваетъ аварію, починивается, но затѣмъ снова претерпѣваетъ вторую, третью аварію, такъ что расходы на починку корабля во время пути превышаютъ сумму его стоимости при началѣ рейса. Или напр. корабль съ грузомъ попадаютъ въ плѣнъ, выкупаются, а затѣмъ гибнутъ отъ бури. Или напр. наступаетъ общая аварія, часть ея, падающая на застрахованный товаръ, уплачивается, но затѣмъ товаръ совершенно погибаетъ. И вотъ, представляется вопросъ: на кого же должны пасть эти излишнія издержки, превышающія стоимость застрахованнаго имущества или соразмѣрную долю его стоимости, состоящую на отвѣтственности страховщика? Съ одной стороны, представляется то соображеніе, что страховщикъ опредѣлилъ цѣнность, принятую имъ на страхъ, соразмѣрно этой цѣнности получилъ и премію: слѣдов., страховая сумма предѣлъ его отвѣтственности и, каковы бы ни были убытки страхователя, страховщикъ болѣе не отвѣчаетъ. Но если, съ другой стороны, обратить при этомъ вниманіе на страхователя, то окажется, что онъ заключилъ договоръ страхованія, сдѣлалъ расходы, имѣя въ виду обезпечить себя отъ убытковъ, могущихъ произойти отъ морскаго несчастія, а между тѣмъ страхованіе не достигаетъ цѣли, не избавляетъ его отъ убытковъ. И кромѣ

ЦАБ "Автограф"

того, въ чьихъ интересахъ производятся издержки напр. на починку корабля, на выкупъ его и т. п.? Конечно, въ интересахъ страховщика, потому что цѣль этихъ издержекъ предохраненіе застрахованнаго имущества отъ совершенной погибели. Поэтому, страховщикъ обязанъ и нести эти издержки. Что они все-таки не сохранили имущество отъ погибели — это не вина страхователя. Что страховщику приходится платить болѣе суммы, которую онъ принялъ на свою отвѣтственность и съ которой получилъ премію,—это также не противорѣчитъ существу страховаго договора, потому что страховщикъ обязанъ предвидѣть возможность такого случая и, по мѣрѣ его возможности, возвысить премію, а если онъ не предвидѣлъ, то это его вина. И такимъ образомъ, если страховщикъ желаетъ ограничить свою отвѣтственность по имуществу страховою суммою, то онъ можетъ этого достигнуть только особымъ опредѣленіемъ въ полисѣ, что его отвѣтственность ни въ какомъ случаѣ не простирается далѣе страховой суммы. Дѣйствительно, начало отвѣтственности страховщика за убытки, превышающіе страховую сумму, какъ скоро тому не противорѣчитъ прямое опредѣленіе полиса, нынѣ признано почти повсюду или законодательствомъ непосредственно, или, по крайней мѣрѣ, судебною практикою, напр. въ Германіи, Англіи и Соединенныхъ Штатахъ, когда будетъ доказано, что издержки по обстоятельствамъ даннаго случая были необходимы, во Франціи, правда, послѣ большихъ споровъ и вопреки авторитету многихъ знаменитыхъ французскихъ юристовъ, напр. Эмеригона, Буле—Пати. (1) То же начало признаетъ и наше законодательство, но, слѣдуя правиламъ, принятымъ гамбургскими страховыми обществами, при томъ условіи, что произведенныя издержки не могли быть покрыты ни бодмерейными деньгами, ни новымъ страхованіемъ. (2) Это значитъ, что наше законодательство обязываетъ страхователя прежде всего прибѣгнуть, для обладанія нужными средствами, къ займу подъ залогъ застрахованнаго имущества, а если заемъ окажется невоз-

(1) *Nolte*, Ben.'s Syst. d. See-Ass., т. 2, стр. 185—195.
(2) Св. уст. торг., ст. 1252.

ЦАБ "Автограф"

можнымъ, застраховать произведенныя издержки (конечно, на счетъ страховщика), чтобы въ случаѣ несчастія они не пали на него и не увеличили мѣру его отвѣтственности, т. е. законодательство обязываетъ страхователя или представителя его поступить такъ, какъ поступилъ бы онъ, еслибы его имущество не было застраховано. Сообразно этому, и вознагражденіе за издержки, превышающія страховую сумму, можетъ быть потребовано отъ страховщика, лишь когда будетъ доказано, напр. свидѣтельствомъ мѣстнаго маклера или другаго лица, что страхователь дѣлалъ попытки къ обезпеченію страховщика отъ бо́льшей отвѣтственности, но что эти попытки оказались безуспѣшными.

Наконецъ, по отношенію къ вознагражденію за поврежденіе и потерю застрахованнаго имущества законодательства обыкновенно опредѣляютъ еще срокъ удовлетворенія по полису, такъ что нетотчасъ по наступленіи несчастія, даже нетотчасъ по представленіи доказательствъ о его наступленіи страховщикъ обязывается удовлетворить страхователя, а обыкновенно въ теченіи извѣстнаго времени, — конечно, съ тою цѣлію, чтобы доставить страховщику возможность, безъ особаго для себя стѣсненія, пріобрѣсти необходимую для удовлетворенія денежную сумму. Но продолжительность этого срока опредѣляется разными законодательствами различно и нерѣдко также видоизмѣняется особыми условіями полиса. По нашему законодательству, для удовлетворенія за аваріи срокомъ полагается мѣсяцъ, считая со дня представленія страховщику достаточныхъ доказательствъ и разсчетовъ; для удовлетворенія за обтовыя пропажи — три мѣсяца, когда имущество погибло въ Европѣ, и шесть мѣсяцевъ, когда оно погибло въ другихъ частяхъ свѣта, считая со дня полученія извѣстія о пропажѣ, а при безвѣстной погибели застрахованнаго имущества срокъ этотъ считается вдвое со дня отхода корабля или послѣдняго о немъ извѣстія. (1) Но понятно, что и при погибели застрахованнаго имущества за начало срока можно принять день полученія извѣстія о пропажѣ, только когда это извѣстіе въ то

(1) Ibid, ст. 1247.

ЦАБ "Автограф"

же время и доказательство погибели имущества, напр. увѣдомленіе мѣстнаго начальства о случившемся крушеніи корабля, а для другихъ случаевъ все-таки за начало срока должно принимать время представленія доказательства о пропажѣ имущества, такъ какъ одинъ слухъ о ней еще не обязываетъ страховщика къ платежу. Послѣдствія просрочки со стороны страховщика опредѣляются законодательствами обыкновенно довольно строго, конечно, въ томъ намѣреніи, чтобы побудить страховщиковъ къ точному исполненію ихъ обязательствъ и тѣмъ поддержать въ обществѣ довѣріе къ страховому договору. По нашему законодательству, эти послѣдствія просрочки состоятъ нетолько въ томъ, что страховщикъ, сверхъ суммы вознагражденія страхователю, обязывается платить еще проценты на эту сумму по день удовлетворенія, со всѣми убытками и издержками, но и особо, въ видѣ пени, обязывается возвратить страхователю вдвойнѣ полученную отъ него премію. ([1]) Однакоже сами собою, непосредственно, эти послѣдствія не наступаютъ съ истеченіемъ срока удовлетворенія, а только при жалобѣ о неплатежѣ со стороны страхователя. Съ другой стороны, конечно, эти послѣдствія просрочки могутъ быть устранены по соглашенію контрагентовъ, какъ это допускается и по отношенію къ другимъ законнымъ послѣдствіямъ неисправности должника. Только что едвали соглашеніе такого рода часто можетъ встрѣтиться: страховщикъ, конечно, внушитъ страхователю мало довѣрія къ себѣ, если предложитъ ему, на случай своей неисправности по договору, устранить ея законныя послѣдствія, и страхователь или обратится къ другому страховщику, или вовсе воздержится отъ страхованія.

([1]) Ibid., ст. 1263.

ЦАБ "Автограф"

IV. ПРЕКРАЩЕНІЕ, РАСТОРЖЕНІЕ И НЕДѢЙСТВИТЕЛЬНОСТЬ ДОГОВОРА.

Относительно прекращенія своего договоръ морскаго страхованія, по нашему законодательству, не представляетъ какой-либо особенности, а подчиняется общимъ опредѣленіямъ закона о прекращеніи договоровъ. Равнымъ образомъ, и иностранныя законодательства обыкновенно только давность, какъ способъ прекращенія договора, опредѣляютъ съ нѣкоторою особенностію. И именно, срокъ давности по отношенію къ договору о морскомъ страхованіи обыкновенно менѣе продолжителенъ: напр. по французскому законодательству (1), для абандона, смотря по мѣсту гибели имущества, — полгода, годъ, или два года, со времени полученія извѣстія о погибели, а для вознагражденія за аваріи — пять лѣтъ, но не со времени поврежденія имущества, какъ-бы слѣдовало по общему началу права, а со времени заключенія договора; или напр. по нѣмецкому законодательству, (2) для абандона, также смотря по мѣсту гибели имущества,—шесть или девять мѣсяцевъ, со времени, когда застрахованное имущество признается погибшимъ, а для отысканія другихъ правъ, вытекающихъ изъ договора,—пять лѣтъ, считая отъ начала года, слѣдующаго за годомъ окончанія застрахованнаго рейса. Для страховщика, конечно, весьма неудобно, когда предъявляется про-

(1) Cod. de comm., art. 373.

(2) Allg. deut Handelsges., Art. 840, 868.

ЦАБ "Автограф"

тивъ него искъ по договору, уже давно прекратившемуся, потому что доказательства, которыми онъ можетъ подкрѣпить свои возраженія противъ иска, такого рода, что со временемъ легко могутъ утратиться, да и собраны могутъ быть лишь по поводу предъявленнаго требованія страхователя. Нвпр. самымъ важнымъ и самымъ обыкновеннымъ доказательствомъ страховщика служатъ показанія свидѣтелей; но свидѣтели могутъ умереть до начала иска, могутъ отправиться въ дальнія страны и трудно будетъ отыскать ихъ, да и сами обстоятельства, о которыхъ потребуются ихъ показанія, легко могутъ исчезнуть изъ памяти свидѣтелей, особенно въ подробностяхъ. И вотъ, по этому-то соображенію, срокъ давности по морскому страхованію обыкновенно сокращается. Но наше законодательство не находитъ нужнымъ и при договорѣ морскаго страхованія отступать отъ общаго срока давности. (1) Правда, оно не говоритъ и того, что общій срокъ давности примѣняется къ морскому страхованію; но это разумѣется уже само собою, потому что законодательство установляетъ давность въ томъ смыслѣ, что она, а также и срокъ ея примѣняются ко всѣмъ гражданскимъ правамъ.

Независимо отъ прекращенія, договоръ морскаго страхованія въ нѣкоторыхъ случаяхъ *расторгается по волѣ страхователя*, подлежитъ *ристорну* (ristorno), какъ выражается западная юриспруденція. (2) По общему правилу, вытекающему изъ самого существа договора и потому признаваемому всѣми законодательствами, разъ состоявшееся соглашеніе, какъ скоро оно сообразно существующимъ для него юридическимъ опредѣленіямъ, имѣетъ силу закона для договаривающихся сторонъ и не можетъ быть отмѣнено по одностороннему желанію одного изъ контрагентовъ.

---

(1) И только уставами нѣкоторыхъ отдѣльныхъ страховыхъ обществъ срокъ давности по морскому страхованію сокращается· напр. уставомъ страховаго общества подъ фирмою «Надежда» срокомъ давности полагается три года со времени наступленія несчастія (§ 93).

(2) Впрочемъ, французская юриспруденція подъ именемъ *ристорна* иногда разумѣетъ также и случаи недѣйствительности договора.

ЦАБ "Автограф"

Но при морскомъ страхованіи обыкновенно допускаются изъятія отсюда. И конечно, только важныя соображенія могли повести къ уклоненію отъ *кореннаго начала права*. Дѣйствительно, встрѣчаются случаи такого рода, что рейсъ застрахованнаго имущества не предпринимается: напр. лицо застраховываетъ товаръ, предполагая отправить его моремъ въ теченіи настоящей навигаціи, но товаръ приходитъ такъ поздно, что уже нѣтъ возможности отправить его моремъ; или напр. лицо застраховываетъ товаръ, ожидаемый изъ другаго порта, а между тѣмъ товаръ не отправляется; или наступаетъ какое-либо обстоятельство, которое, хотя и не препятствуетъ безусловно застрахованному рейсу, однакоже такого рода, что дѣлаетъ неблагоразумнымъ предпринятіе этого рейса, напр. открывается война, падаетъ цѣна товара. И вотъ, по поводу такихъ случаевъ, которые конечно и прежде бывали, въ полисы стали включать условіе о расторженіи договора, какъ скоро рейсъ, къ которому относится страхованіе, не состоится. И до такой степени это казалось естественнымъ, справедливымъ, до такой степени стѣснительнымъ для торговыхъ оборотовъ правило противоположное, что впослѣдствіи условіе о расторженіи страхованія, въ случаѣ отмѣны рейса по тому или другому уважительному обстоятельству, уже было подразумѣваемо въ полисѣ. Наконецъ, законодательства нетолько прямо признали правиломъ, что по какой бы причинѣ ни былъ отмѣненъ рейсъ, къ которому относится страхованіе, страхователь можетъ потребовать расторженія договора, но то же право признали за страхователемъ еще и въ нѣкоторыхъ другихъ случаяхъ. (1) Итакъ, первый и самый важный случай, когда страхователь можетъ потребовать расторженія договора, — *отмѣна застрахованнаго рейса*. Но если рейсъ уже начался и рискъ по застрахованному имуществу уже началъ состоять на отвѣтственности страховщика, то какъ скоро бы ни прекратился рейсъ, отказъ отъ договора со стороны страхователя уже не можетъ имѣть мѣста, потому что рискъ и премія составляютъ нѣчто нераздѣль-

(1) *Nolte*, Ben 's Syst. d See-Ass., т. I, стр 336—349.

ЦАБ "Автограф"

ное и не подлежатъ раздробленію. (1) Если напр. имущество застраховывается на рейсъ къ отдаленному порту, а между тѣмъ рейсъ сокращается, то страхователь не можетъ потребовать расторженія договора даже отчасти, тѣмъ болѣе, что самое сокращеніе рейса можетъ послѣдовать исключительно въ интересѣ страхователя, напр. изъ опасенія крейсирующаго по близости непріятельскаго корабля, тогда какъ страховщикъ, по условію полиса, свободенъ отъ опасностей войны. Отсюда, при требованіи расторженія договора, страхователь обязанъ доказать, что рискъ по имуществу для страховщика не начинался, т. е. что страховщикъ не былъ въ такомъ положеніи, чтобы отъ него могло быть потребовано вознагражденіе за поврежденіе или погибель застрахованнаго имущества. Законодательства большею частію не опредѣляютъ срока, въ теченіи котораго страхователь можетъ потребовать расторженія договора, тогда какъ въ иныхъ случаяхъ и время предъявленія этого гребованія весьма важно: напр. вздумается страхователю отказаться отъ договора послѣ благополучнаго прибытія корабля, на которомъ вовсе не были погружены его товары. Во всякомъ случаѣ однакоже, по общему правилу, только при добросовѣстности страхователя возвращается премія. Но и тогда отдается въ пользу страховщика $^1/_2\,^0/_0$ застрахованной суммы, въ вознагражденіе за напрасные труды его и, быть-можетъ, воздержаніе отъ другихъ договоровъ, такъ что если премія невыше $^1/_2\,^0/_0$ страховой суммы, то страхователю вовсе нѣтъ разсчета требовать расторженія договора, потому что тогда все-таки премія сполна останется въ кассѣ страховщика — Второй случай — *несостоятельность страховщика*. Законодательство говоритъ, что при несостоятельности страховщика страхователь можетъ заключить второе страхованіе относительно того же имущества и это не считается обманомъ (2): это значитъ, что первый договоръ расторгается. Законодательство не говоритъ: удерживается ли при

(1) Однакоже наше законодательство какъ мы видѣли, нѣсколько уклоняется отъ этого начала (стр 85 86)

(2) Св уст гор ст 1266

ЦАБ "Автограф"

этомъ $^1/_2$ % страховой суммы въ пользу конкурсной массы? Должно думать, что нѣтъ, потому что причина расторженія договора въ самомъ страховщикѣ и странно было бы еще вознаграждать его. — Третій случай — *вторичное страхованіе имущества или страхованіе выше стоимости имущества, по ошибкѣ.* Когда одинъ и тотъ же предметъ, по ошибкѣ, будетъ застрахованъ дважды, напр. одинъ разъ коммиссіонеромъ, а въ другой самимъ хозяиномъ товара, неувѣдомленнымъ о первомъ страхованіи, то второй договоръ, вполнѣ или насколько превышаетъ стоимость имущества, по требованію страхователя расторгается и уплаченная имъ премія возвращается ему, за вычетомъ однакоже $^1/_2$ % страховой суммы въ пользу страховщика. (1) Только что это требованіе должно быть сдѣлано до прибытія имущества къ мѣсту назначенія — или потому, что въ противномъ случаѣ рождается предположеніе, что страхователь дѣйствовалъ умышленно, или потому, что страховщикъ во все время пути долженъ былъ опасаться, что отъ него потребуютъ удовлетворенія за имущество, и слѣдов. въ правѣ получить бо́льшее вознагражденіе. Точно также, когда имущество, по ошибкѣ, будетъ оцѣнено въ полисѣ выше его стоимости, сумма договора по требованію страхователя понижается и соразмѣрная часть преміи возвращается ему. (2) Основаніе въ обоихъ случаяхъ одно: премія соразмѣряется съ рискомъ, такъ что если имущества одного рода, но разной цѣнности подвергаются одной и той же опасности, то премія различна; а отсюда, если страховщикъ ни въ какомъ случаѣ не обязанъ платить болѣе половины или четверти той суммы, съ которой онъ получилъ премію, то онъ не въ правѣ удерживать за собою и премію болѣе, какъ только съ половины или четверти страховой суммы. (3)

Наконецъ, независимо отъ прекращенія договора различными

---

(1) Ibid , ст. 1260.

(2) Законодательство наше, **правда**, не указываетъ собственно этого случая, но онъ совершенно аналогиченъ двойному страхованію, при которомъ допускается расторженіе договора

(3) *Nolte*, Ben.'s Syst d Sec-Ass., т. I, стр. 331.

ЦАБ "Автограф"

способами, независимо отъ расторженія его по требованію страхователя, какъ мы видѣли при изложеніи нашего предмета, есть еще много случаевъ, когда договоръ признается недѣйствительнымъ *по недостатку какой-либо существенной принадлежности* его, напр. по неспособности контрагента къ заключенію договора, по незаконности его предмета, по недобросовѣстности контрагента при заключеніи договора и т. д. Во всѣхъ этихъ случаяхъ недѣйствительность договора имѣетъ то значеніе, что страхованія какъ-бы вовсе не было. И одно только, что составляетъ, въ сферѣ гражданскаго права, слѣдъ такого договора,—это потеря преміи въ пользу страховщика. Но и премія теряется въ одномъ только случаѣ недѣйствительности договора — въ случаѣ недѣйствительности его по недобросовѣстности страхователя, по нарушенію оказаннаго ему довѣрія, такъ что и потерю преміи, собственно, нельзя считать послѣдствіемъ, проявленіемъ договора, а это пеня, налагаемая на недобросовѣстнаго страхователя независимо отъ назначаемаго ему уголовнаго наказанія. Та же пеня, по началу равенства, должна бы быть налагаема и на страховщика, нарушающаго довѣріе страхователя, напр. принимающаго на страхъ имущество, когда оно, завѣдомо страховщику, уже достигло мѣста назначенія. Однакоже законодательство обязываетъ недобросовѣстнаго страховщика лишь возвратить премію (не вдвойнѣ, какъ слѣдовало бы) и только уголовное наказаніе поражаетъ одинаково недобросовѣстнаго страховщика, какъ и страхователя.

Заключимъ наше изслѣдованіе указаніемъ порядка судебнаго разбирательства дѣлъ, возникающихъ изъ договора морскаго страхованія. Всѣ эти дѣла, по опредѣленію дѣйствующаго нашего законодательства, *разбираются и рѣшаются окончательно посредниками*, избираемыми каждою стороною отдѣльно изъ негоціантовъ, ведущихъ внѣшнюю оптовую торговлю. (1) Въ прежнее время

---

(1) Св. уст. торг., ст. 1233.

ЦАБ "Автограф"

въ иностранныхъ государствахъ какъ при заключеніи отдѣльныхъ договоровъ страхованія, такъ и уставами страховыхъ обществъ обыкновенно опредѣлялось о разбирательствѣ могущаго возникнуть спора чрезъ посредниковъ. Недостатки тогдашняго судоустройства и судопроизводства, конечно, побуждали къ тому. Но когда во всѣхъ почти иностранныхъ государствахъ, въ теченіи настоящаго вѣка, отправленіе суда улучшилось, когда, съ другой стороны, горькій опытъ убѣдилъ тяжущихся въ несостоятельности третейскаго суда, условіе о разбирательствѣ чрезъ посредниковъ стало встрѣчаться рѣже и нынѣ чаще всего споры по договору морскаго страхованія представляются на рѣшеніе коммерческихъ судовъ, которые только, въ качествѣ постоянныхъ судебныхъ мѣстъ, и могутъ установить единообразную практику въ примѣненіи юридическихъ началъ. По прежнимъ примѣрамъ иностранныхъ государствъ и, вѣроятно, по однаковымъ побужденіямъ разбирательство чрезъ посредниковъ опредѣлено и въ нашемъ уставѣ морскаго страхованія, притомъ, уже какъ непремѣнная форма суда, обязательная для тяжущихся. Но если и нельзя сказать, чтобы у насъ именно при разбирательствѣ споровъ по договору морскаго страхованія обнаружились недостатки узаконеннаго третейскаго суда—споры по морскому страхованію, по крайней мѣрѣ въ Петербургѣ, чрезвычайно рѣдки,—то все-таки несостоятельность этой формы суда для нашего времени достаточно выразились на дѣлахъ другаго рода. Поэтому, уставъ гражданскаго судопроизводства 20 ноября 1864 года (1) отмѣняетъ узаконенный третейскій судъ и опредѣляетъ впредь производить этимъ судомъ только тѣ дѣла, которыя предоставлены ему особыми, утвержденными уже до 20 ноября 1864 годъ уставами акціонерныхъ обществъ,—конечно, только пока въ самихъ уставахъ этихъ обществъ не послѣдуетъ отмѣны непремѣннаго разбирательства чрезъ посредниковъ.

КОНЕЦЪ.

---

(1) См. 1367, примѣч.

ЦАБ "Автограф"