

Зуев Андрей Вячеславович

**СТРАХОВАНИЕ МОРЯКОВ МОРСКОГО ТОРГОВОГО ФЛОТА РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ
(ВТОРАЯ ПОЛОВИНА XIX – НАЧАЛО XX ВЕКА)**

Изучены проблемы улучшения быта моряков торгового флота в Российской империи во второй половине XIX - начале XX века. Особое внимание автор акцентирует на решении вопроса страхования моряков. Рассматриваются пути и методы материального обеспечения членов судового экипажа в случае их гибели или потери трудоспособности. Выполнен обзор нормативной правовой базы, регулировавшей труд лиц, занятых наёмным трудом. Делается вывод об отсутствии законодательного регулирования страхования моряков в дореволюционной России.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2013/2-1/14.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2013. № 2 (28): в 2-х ч. Ч. I. С. 66-69. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2013/2-1/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net
Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: voprosy_hist@gramota.net

Список литературы

1. **Гаврилов О. А.** Правотворчество и актуальные проблемы социального развития // Право и правотворчество: вопросы теории. М.: Изд-во ИГиП АН СССР, 1982. С. 43-47.
2. **Гражданские инициативы и будущее России** [Электронный ресурс]. URL: <http://www.owl.ru/win/books/ngoinic/vveden.htm> (дата обращения: 15.11.2012).
3. **Кистяковский Б. А.** В защиту права (интеллигенция и правосознание) // Вехи: сб. статей о русской интеллигенции. М.: Правда, 1991. С. 122-149.
4. **Синюков В. Н.** Россия в XXI веке: пути правового развития // Ежегодник российского права. 2000. № 11. С. 9-17.
5. **Тихомиров Ю. А.** Закон: притязания, стабильность, коллизии // Законодательство России в XXI веке: по материалам научно-практической конференции (г. Москва, 17 октября 2000 г.). М.: Городец-издат, 2002. С. 8-14.

PROBLEM OF CIVIL INITIATIVES LEGITIMATION UNDER CONDITIONS OF LEGAL SYSTEM SUSTAINABLE DEVELOPMENT IN RUSSIA**Nikolai Fedorovich Zemchenkov**, Ph. D. in Philosophy, Associate Professor**Margarita Anatol'evna Kostenko**, Ph. D. in Law, Associate Professor*Department of Civil Law**South Federal University**kaf_gp@tsure.ru; kostenko@tti.sfedu.ru*

The authors consider the problem of social initiatives legitimation aimed at the expansion of citizens' participation in lawmaking, tell that theoretical development in legal literature, law-creating technologies and their role in the creation of the conception of legal system sustainable development in Russia form the basis of this problem analysis, and present a number of provisions on the status of legal system, providing the development of sovereignty of the people - the foundation of new law and order as a purposeful necessity of civil society.

Key words and phrases: legal policy; civil society; civil activity; law-creating initiatives; legitimation; legal technologies.

УДК 94(47).083

Исторические науки и археология

Изучены проблемы улучшения быта моряков торгового флота в Российской империи во второй половине XIX - начале XX века. Особое внимание автор акцентирует на решении вопроса страхования моряков. Рассматриваются пути и методы материального обеспечения членов судового экипажа в случае их гибели или потери трудоспособности. Выполнен обзор нормативной правовой базы, регулировавшей труд лиц, занятых наёмным трудом. Делается вывод об отсутствии законодательного регулирования страхования моряков в дореволюционной России.

Ключевые слова и фразы: морской торговый флот; страхование; парусный флот; судовая команда; устав купеческого водохозяйства.

Андрей Вячеславович Зуев, к.и.н.*Кафедра теории и методики гражданско-правового образования**Российский государственный педагогический университет им. А. И. Герцена**univerandrey@mail.ru***СТРАХОВАНИЕ МОРЯКОВ МОРСКОГО ТОРГОВОГО ФЛОТА РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ (ВТОРАЯ ПОЛОВИНА XIX – НАЧАЛО XX ВЕКА) ©**

При учреждении главного управления торгового мореплавания и портов Император Николай II в своем рескрипте «начертал» программу «всеми силами содействовать улучшению условий судопромышленности и быта моряков» [8, с. 20]. Одним из главных пунктов «рабочего вопроса» в мореплавании, который необходимо было решить, явился институт страхования судовых экипажей от несчастных случаев. Именно в этой области существовали серьезные проблемы, связанные, прежде всего, с тем, что профессиональная деятельность моряков регулировалась архаическим Уставом купеческого водохозяйства, изданным в 1781 году и перешедшим почти целиком в Устав Торговый.

Начиная со второй половины XIX века, в Российской империи предпринимались попытки решения вопросов обеспечения в случае потери трудоспособности. Так, по «Положению о горнозаводском населении», принятому 8 марта 1861 года, на казенных предприятиях создавались горнозаводские товарищества. Целью таких товариществ являлось «попечение о рабочих в болезни, старости и при домашних несчастиях, призрение вдов и сирот, распространение нравственности..., разбор возникающих между рабочими несогласий и вообще принятие мер, полезных для благосостояния горнозаводского населения» [5].

2 июня 1903 года вышел закон «О вознаграждении потерпевших вследствие несчастных случаев рабочих и служащих, а равно членов их семейств в предприятиях фабрично-заводской, горной и горнозаводской промышленности». В законе был установлен перечень несчастных случаев: смерть и увечье рабочих на производстве. В законе не учитывалась потеря трудоспособности от болезней, старости, общей инвалидности. Подписанный Императором Николаем II 23 июня 1912 года закон о страховании состоял из двух положений: «О страховании рабочих на случай болезни» и «О страховании рабочих от несчастных случаев», и несколько расширял область применения предыдущего закона. Для обеспечения рабочих промышленных предприятий в случае болезни учреждались больничные кассы. Членство в этих кассах для рабочих и служащих являлось обязательным. Средства кассы составлялись из ежемесячных взносов ее членов. Врачебная помощь предоставлялась за счет предпринимателей [Там же].

Несмотря на все предпринятые меры, закон не распространил свое действие на некоторые категории лиц, занятых наёмным трудом, в том числе и на моряков морского торгового флота.

В действовавшем на тот момент Уставе Торговом 1912 года содержались всего лишь две статьи, которые определяли обязанность судовладельца в случае заболевания лица из состава членов судового экипажа оказать ему помощь. Однако это было заболевание, которое не являлось следствием несчастного случая.

В случае заболевания любого члена экипажа парусного судна работодатель обязан был сделать следующее: «Корабельному служителю, заболевшему и оставленному корабельщиком в каком-либо порту, по причине невозможности его продолжить путь, производится плата по день окончания договора» [7, ст. 289]. Положения данной статьи относились к закону от 25 июня 1781 года «Устав купеческого водохозяйства». При этом любой моряк, оставленный по болезни в каком бы то ни было порту, отечественном или иностранном, имел право на получение заработной платы полностью по день окончания того договора найма, который был заключен между ним и судовладельцем либо капитаном. Никаких иных разъяснений относительно покрытия издержек по лечению болезни и возвращению заболевшего на родину закон 1781 года не содержал [4, д. 188, л. 2].

Следует отметить, что «в ст. 295 уст. пром., относящейся к закону 12 февраля 1830 года», содержались определенные указания относительно прав на возмещение понесенных на лечение расходов лицами из состава судового экипажа, оставленными вследствие болезни в иностранном порту. При увольнении служащих с российских судов в иностранных портах «на корабле наблюдалось:

1) чтобы увольнение последовало только в таком случае, когда в корабле, на котором прибыли те люди, не могут они возвратиться в Россию по болезни...; чтобы оные были сполна удовлетворены причитающимися им деньгами, снабжены надлежащими аттестатами и обращены в ведение российского консула;

2) чтобы консул удостоверился, что сии люди удовлетворены жалованьем и путевыми издержками по расчету до времени прибытия их в Россию, принимая во внимание расстояние порта... от российского, из коего он отправлялся» [Там же, л. 1].

Между тем аварийность торговых судов была высокой и нередко сопровождалась гибелью судового экипажа. Так, в частности, 20 декабря 1908 года в 23.00 часа из Новороссийска в Одессу вышел пароход Р. О. П. и Т. «Святослав». Экипаж судна состоял из капитана, 3 помощников капитана, старшего механика, 2 помощников старшего механика и 22 человек палубной и машинной команды. Неизвестный пароход «со страшной силой врезался в “Святослава” с правой стороны в носовую часть, причинив ему громадную пробоину. Через образовавшееся отверстие хлынула вода, затопив фор-трюм до машинной переборки... и скоро пошел ко дну, и по всей вероятности, носом вперед». Кроме вышеупомянутых лиц администрации парохода и команды, на «Святославе» погибли «8 проводников живого груза и 5–6 безбилетных пассажиров, а всего 40 человек. Характерно, что, подобно “Владимиру” и “Нептуну”, “Святослав” погиб бесследно». При этом автор статьи справедливо задавался вопросом: «Доколе же еще труженики моря будут оставаться вне действия государственного страхования, питаюсь в случае несчастья поддержкой “добрых людей” – ведь, скоро исполнится десятилетие со дня обсуждения в совете по дел. торг. мор. проекта пенсионной кассы моряков торгового флота... неужели до сих пор причастные правительственные сферы не могут разобраться в этом деле или, может быть его решено похоронить навсегда?» [6].

Таким образом, вопрос страхования моряков на законодательном уровне решен не был. Несмотря на это, в некоторых пароходных обществах существовала практика страхования моряков на случай потери трудоспособности. Так, к примеру, судовые команды почти всех плававших в Каспийском море пароходов были застрахованы владельцами пароходов на случай увечья или смерти, но страховую премию в большинстве случаев платила сама команда, поскольку судовладельцы удерживали из жалования команды от 4 до 4,5% страховых [2, с. 234]. В случае получения увечья или смерти полагалась страховая премия от страхового общества. При этом выплата таких страховых премий не освобождала судовладельцев от ответственности «за увечье или смерть».

Однако на практике очень часто поступали жалобы со стороны служащих пароходов того же Каспийского моря, получивших увечья, на судовладельцев, которые не только отказывались «добровольно платить за увечье, но и старались всеми силами тормозить дело удовлетворения их страховыми обществами». При этом судовладельцы требовали расписки в том, что, кроме полученной от страхового общества суммы за увечье, моряк не может больше требовать возмещения ни от страхового общества, ни от судовладельца [Там же]. Все это еще раз свидетельствовало о существовавших проблемах в вопросе страхования моряков морского торгового флота Российской империи.

Нельзя не заметить, что попытки изменения сложившейся ситуации проводились. Так, в 1909 году был созван первый съезд русских деятелей по водным путям, который выработал ряд постановлений и, в частности, об установлении государственного страхования моряков. Съезд постановил просить императорское общество для содействия торговому мореходству о выработке подробной записки с изложением мер, улучшающих быт моряков, и о предоставлении последней в правительственные учреждения. Однако постановления съезда «до сих пор не подвинули ни на шаг вопроса» [1, с. 118].

При этом речь заходила и о возможности применения положения страхования рабочих от несчастных случаев по закону 23 июня 1912 года и на моряков. Однако на практике распространить эти положения на моряков было непросто. Именно этот вопрос был предметом обсуждения в совете съездов судовладельцев. После доклада, сделанного по этому поводу бароном Е. Е. Тизенгаузеном, говорилось, в частности, «о многих нерешенных проблемах».

Тот же вопрос обсуждался в комиссии, созданной при отделе торгового мореплавания. В частности, на ее заседании было предложено изложить формулу в нижеследующих выражениях: «Комиссия высказывается за желательность введения страхования моряков в ближайшем времени, ввиду настоятельной в том необходимости, и признает необходимым ныне же приступить к соответственным приспособлениям к данному страхованию закона 23 июня 1912 года» [4, д. 188. л. 2].

Комиссия решила «обсуждать в порядке статей действующего закона 23 июня 1912 года о страховании рабочих от несчастных случаев (ст. 272 Уст. Пром. Труд. Изд. 1913 г.)» [Там же]. Однако у членов комиссии вызывал сомнение вопрос о служащих на судах. Спор разгорелся по поводу того, подходили ли под понятие «служащих» все моряки торгового флота, имея в виду то, что, кроме самих моряков имелся «ряд служащих не моряков..., например, прислуга» [Там же, л. 5-6]. Поднимался вопрос по поводу иностранных подданных, находящихся на борту судна, предельном размере содержания застрахованных [Там же, л. 6], о регистрации моряков и о морских конторах [Там же, л. 7].

После рассмотрения первых 12 статей закона было решено дать членам комиссии возможность вернуться к некоторым деталям пересмотренных статей. Это было связано с тем, что при всестороннем их изучении и сравнении с текстом действующих статей иностранных законов, «придется, несомненно, внести некоторые дополнения, а, может быть, даже пополнить весь отдел проекта новыми статьями» [Там же].

К деталям пересмотренных статей так и не вернулись, однако чуть позже комиссия приступила к разработке самого проекта положения о порядке страхования от несчастных случаев экипажей морских торговых судов [Там же, д. 189а]. Несмотря на начавшуюся Первую мировую войну, работа над законопроектом продолжалась. Так, в объяснительной записке к смете министерства торговли и промышленности по части торгового мореплавания и портов на 1917 год министерство выдвигало ряд мер, необходимых для развития отечественного мореплавания, подготовку которых следует выполнить еще до окончания войны [Там же, д. 1099, л. 3]. Существенное место в развитии торгового флота отводилось «мерам попечения, направленным к постановке на должную высоту личного состава флота в лице судоводителей, механиков и судовых команд» и направленных к улучшению «материального положения командующего состава». При этом особое значение придавалось «производимой ныне разработке закона о страховании матросов» [Там же, л. 4]. Подготовленный проект закона отличался достаточно высокой степенью проработанности и должен был защитить интересы моряков не только торгового флота, но и имел намерение «подчинить действию закона суда, занятые рыболовным промыслом» [Там же, д. 189а, л. 8].

27 июня 1917 года этот проект был заслушан и одобрен комиссией под председательством члена Государственной Думы В. П. Басакова [Там же, д. 235, л. 1]. Понятно, что в силу объективных причин, произошедших в стране, предложенный проект не был принят.

Несколько слов следует сказать о страховании судовых служащих от военного риска. Этот вопрос был поднят в самом начале Первой мировой войны, поскольку «настоящая великая война поражает неожиданными новшествами в области правовых воззрений народов... Старинный принцип права уничтожения частной собственности на море дополнен жестокой практикой истребления и всех мирных людей, добывающих кусок хлеба на зыбких волнах грозной водной стихии» [3, с. 15].

В отличие от иностранцев, у которых в целях «сохранения нормального душевного настроения моряка» было реализовано правовое новшество – страхование от военного риска, в России этот вопрос не был решен. Данное нововведение заключалось в страховании от военного риска, «помимо материальной части, и живого элемента плавания – судовых служащих». Такое страхование за границей осуществлялось на принципах государственного участия. В России же отсутствовала сама возможность «обеспечить морских судовых служащих от военной опасности, будь то на случай полной гибели или частичной потери трудоспособности, несмотря на то, что это сделано в других воюющих и даже невоюющих странах» [Там же, с. 16].

Таким образом, следует констатировать следующее.

1. Несмотря на все предпринятые правительством меры, закон 23 июня 1912 года о страховании рабочих так и не распространил свое действие на моряков морского торгового флота.

2. В пароходных обществах предпринимались попытки страхования моряков на случай потери трудоспособности или смерти. Однако при этом часто возникали споры между судовладельцами и судовыми экипажами, поскольку на законодательном уровне этот вопрос так и не был решен.

3. В начале 1917 года был разработан проект закона о страховании от несчастных случаев экипажей морских торговых судов.

Список литературы

1. **Вардзелов Л.** К вопросу о положении моряков торгового флота // Русское судоходство. СПб.: Типография Усманова, Вознесенский пр. 47, 1911. № 1.
2. **Внутреннее обозрение. Вопрос об обустройстве быта моряков** // Русское судоходство. СПб.: Типография Исидора Гольдберга, 1904. № 12.
3. **Пийп А.** Страхование судовых служащих от военного риска // Русское судоходство. Петроград, 1915. № 4. С. 15–20.
4. **Российский государственный исторический архив (РГИА).** Ф. 95. Оп. 18.
5. **Советская историческая энциклопедия. Фабричное законодательство** [Электронный ресурс]. URL: <http://dic.academic.ru/dic.nsf/sie/18430/> (дата обращения: 24.11.2012).
6. **Судходная хроника. Гибель парохода «Святослав»** [Электронный ресурс]. URL: www.polarpost.ru/forum/download/file.php?id=4897 (дата обращения: 24.11.2012).
7. **Устав торговый** // Свод законов Российской империи (СЗРИ). СПб., 1903. Т. XI. Ч. 2.
8. **Чернышев В. П.** Рабочий вопрос в торговом мореплаваннии и регистрация моряков торгового флота // Русское судоходство. Петроград, 1915. № 4. С. 20–30.

**INSURANCE OF MERCHANT FLEET SEAMEN OF THE RUSSIAN EMPIRE
(THE SECOND HALF OF THE XIXTH – THE BEGINNING OF THE XXTH CENTURY)**

Andrei Vyacheslavovich Zuev, Ph. D. in History
Department of Civil-Legal Education Theory and Methodology
Russian State Pedagogical University named after A. I. Gertsen
univerandrey@mail.ru

The author studies the problems of improving the living conditions of merchant fleet seamen in the Russian Empire in the second half of the XIXth – the beginning of the XXth century, pays particular attention to the resolution of seamen insurance questions, considers the ways and methods of the material support of crew members in case of death or disability, presents the review of the normative legal framework, regulating the work of wage labour employees, and concludes that there was no legal regulation of seamen insurance in pre-revolutionary Russia.

Key words and phrases: merchant fleet; insurance; sailing fleet; ship crew; charter of merchant navigation.

УДК 93/94

Исторические науки и археология

В статье говорится о верованиях, связанных с мусульманскими мифологическими персонажами, – джиннами и шайтаном – у одной из народностей Дагестана – даргинцев. По мнению автора, в синкретических образах этих исламизированных мифологических персонажей воплотились черты и характеристики божеств и демонов местного происхождения, вобравших в себя качества и характеристики, связанные с культом предков, личных духов-покровителей, патронов семьи и сельской общины, хозяев отдельных локусов.

Ключевые слова и фразы: даргинцы; верования; мусульманская мифология; джинны; шайтан; демоны; злые духи.

Зарема Анваровна Исрапилова

Кафедра философии

Дагестанский государственный технический университет

ruslan-seferbekov@rambler.ru

**ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ДАРГИНЦЕВ О НЕКОТОРЫХ ПЕРСОНАЖАХ
МУСУЛЬМАНСКОЙ МИФОЛОГИИ: ДЖИННЫ И ШАЙТАН[©]**

С принятием даргинцами ислама в их духовной культуре нашли свое отражение персонажи мусульманской мифологии – джинны, шайтан, пери, гурии, малайки и т.д. [3, с. 183-187]. Особенно много быличек в мифологии даргинцев о контактах человека с джиннами и шайтаном, под личинами которых в ряде случаев скрываются исламизированные демоны местного происхождения. По поводу происхождения распространенного в Дагестане и у других мусульманских народов арабского термина «джинн» известный знаток мусульманской мифологии Ибрахим Малик пишет, что «слово “джинн” – имя нарицательное. Оно происходит от слова “иджтинан”, что означает “скрытность, невидимое сокрытие”. Джинны были так названы потому, что они скрываются от людей и невидимы. Во множественном числе также используются слова “джиннан” и “джинна”» [5, с. 8]. Если говорить о материале, из которого были созданы джинны, то в Священном Коране по этому поводу приводятся слова *Аллаха*: «Воистину, Мы сотворили человека из сухой звонкой глины, из ила, отлитого в форме. А до того Мы сотворили джиннов из палящего огня» (Аль-Хиджр, 26-27) [Цит. по: Там же, с. 46].