

жим доступа: <http://www.pac.mintrans.ru/upload/iblock/5ca/13%2010%2003%20%F1%F2%F0%E0%F2%E5%E3%E8%FF%20%F0%E0%E7%E2%E8%F2%E8%FF%20%E2%E2%F2.pdf>

[6] Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года [электронный ресурс] / Информационный портал Информационно-аналитическое агентство «ПортНьюс» режим доступа: [http://portnews.ru/upload/basefiles/671\\_strategy\\_2030.pdf](http://portnews.ru/upload/basefiles/671_strategy_2030.pdf)

**Н.В. Чих**  
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

## **ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ СТРАХОВАНИЯ НА РЕЧНОМ ТРАНСПОРТЕ В ДОРЕВОЛЮЦИОННОЙ РОССИИ**

Первый формальный институт страхования в Российской Империи «Общество взаимного страхования от огня» образуется в 1765 в Риге. В Уставе купеческого судоходства по рекам, водам и морям в 1781 под влиянием немецких уставов о морском страховании появляется первый в отечественном гражданском праве институт морского страхования, которым стала заниматься «Торговая страховая контора». В 1786 г. Екатериной II принимается Манифест «Об учреждении при Государственном Заемном Банке Страховой Экспедиции для приема в одной каменных домов, заводов и фабрик», которым в фискальных целях вводится запрет на страхование в иностранных компаниях, который был снят только в 1885 г., а сама страховая экспедиция действовала до 1822 г. В дальнейшем для страхования товаров в 1797г. Правительством создается Страховая контора при Ассигнационном банке, деятельность которой уже закончилась в 1805 г.

В 1798 г. Павлом I при Государственном банке создается «Страховая экспедиция для кораблей и товаров», существовавшая до 1806 г. Между тем, несмотря на существующий запрет, в Санкт-Петербурге учреждается контора английского страхового общества «Феникс», принимавшая на страхование также всякого рода движимые вещи и корабли, находящиеся в гавани и на штапеле [1,2,3,4,5].

Практика показала безуспешность создания института взаимного страхования с участием государства и под его строгим контролем. Война 1812 г., уничтожившая огнем Москву, пожары, которые являлись настоящей стихией для деревянной России, показали, что без эффективного страхования жить дальше невозможно. Отчет начала деятельности страховых предприятий, которые стали создаваться в акционерной форме, определяется Указом Николая I от 1827 г. об учреждении «Первого страхового от огня общества» с объявленным капиталом в 10 млн. руб., имевшее льготы и внесшее большой вклад в становление и развитие страхового дела в России. Первое страховое общество производило также страхование пассажиров от несчастий с поездами по железным дорогам и пароходами по пожизненным полисам с единовременной уплатой премий [6].

В 1835 г. возникает «Второе Российское страховое от огня общество» также наделенное льготами. В 1838 г. учреждается еще одно привилегированное «Третье Российское страховое от огня общество», которое через 2 года распалось и его привилегии были переданы Второму Российскому страховому обществу.

При содействии Правительства на побережьях Чёрного и Азовского морей возникает ряд частных компаний и обществ морского страхования. В дальнейшем появляются и другие компании, работающие в сфере транспорта.

Так в Одессе в 1825 году на пять лет учреждаются «Морская страховая компания» и «Греческая страховая компания», а в 1832 году появляется «Страховая компания

друзей торговцев». В 1844 г. образуется три частных общества: «Общество пароходства и страхований по рекам Волги и Каме» на 15 лет; страховая компания «Надежда» на 6 лет, в Санкт-Петербурге «Российское морское и речное страховое общество». В 1846 г. утверждается устав страхового общества «Саламандра» с исключительным правом страхования на 25 лет в Сибири, Закавказье, Бессарабской области и земли Войска Донского, а в 1847 г. образуется Санкт-Петербургская компания морского, речного и сухопутного страхования «Надежда» [7]. В России транспортное страхование производилось восемью страховыми обществами, которые в обширных размерах практиковали взаимное перестрахование. Транспортное страхование считалось прибыльным и в большинстве случаев соединялось с учреждениями фактического транспортирования грузов. Новинкой в транспортном страховании является страхование самих пассажиров от смерти и увечья. Собранных в результате транспортного страхования премий было в 1880 г. – 3 млн. руб., в 1890 г. – 4,7 млн. руб., в 1900 г. – около 8 млн. руб. В 1874 г. 8 страховых обществ, в том числе занимающихся транспортным страхованием, на съезде выработали новые условия страхования на основе особого договора, определив общие транспортные ставки, одинаковые приёмы страхования и перестрахования, скидок и надбавок по транспортам, а также штрафы за нарушение договора [8].

По итогам 1884 г. прибыль специализированных транспортных страховых компаний как «Надежда», «Якорь», «Волга», «Северное страховое общество», колебалась в среднем от 60 до 80 тыс. руб., а в обществе «Русский Лойд» и «Российском обществе морского, речного и сухопутного страхования» – 185–188 тыс. руб.

В прессе отмечалось, что в этих специализированных страховых обществах имело место тяготение и страхованию на сухопутном и речном транспорте, но оставалось на заднем плане морское страхование, которым более других занимался только «Русский Лойд». Морское страхование между тем перешло к иностранным страховым обществам, работающих в России без концессии, нанося тем самым серьезный финансовый ущерб нашему Министерству финансов путем неуплаты гербового сбора и казенных установленных пошлин [9]. Страховое общество «Россия», высочайше утвержденное в 1881 г. в Санкт-Петербурге, наряду с традиционными видами страхования занимается речным, морским и сухопутным страхованием, а также страхованием пассажиров от несчастных случаев на железной дороге и пароходным посредством реализации страховых билетов [10]. Страхованием грузов от всех опасностей по морским и речным путям железнодорожным и групповым дорогам наряду с другими видами страхования и другой деятельностью занималось «Восточное общество товарных складов, страхования и транспортирования товаров с выдачей ссуд» [11], «Российское транспортное и страховое общество», образованное в 1844 г.

Страховыми случаями на речном транспорте очень часто бывали пожары. В ночь на 19.06.1890 г. на Каме сгорел по причине неисправности котлов пароход «Работник», принадлежавший купеческой компании и застрахованный в «Северном страховом обществе» [12].

Ранним утром 7.06.1897 г. на Волге в Нижнем Новгороде сгорел небольшой буксирный деревянный колесный пароход «Минин», принадлежавший крестьянину дер. Малое Козино Балахнинского уезда И.И. Агапову и застрахованный в страховом обществе «Волга» [13]. В уставах страховых обществ того времени содержалось правило, по которому страховая премия, в случае пожара, выплачивалась лишь после представления удостоверения полиции о его причинах, в котором указывалось, что судебными властями не производится расследование, а собственник сгоревшего имущества не подозревается в поджоге [14].

Как владельцы судов, так и страховые общества принимали различные меры по предотвращению пожаров. Так среди целого ряда лиц, которые приобрели право на производство и распространение хорошо зарекомендовавшего себя огнегасительного

состава, изобретенного Ивановым, значились такие, как пароходство А.А. Зевеке, пароходство «Самолет», страховое общество «Волга».

В 1894 г. Высочайше утверждается «Положение о надзоре за деятельностью страховых учреждений и обществ», а для осуществления этой функции при хозяйственном департаменте МВД был образован страховой комитет [15,16].

Значительная дороговизна страхования судов в акционерных обществах, которые не редко вовсе отказывались от страхования судов, плавающих в особенно неблагоприятных условиях, побудило Правительство принять меры для ослабления неудобства страхования судов. К выдающимся мероприятиям в этой области принадлежит организация обязательного страхования судов в Архангельской губернии, которое находилось в ведении местного казенного управления страхования от огня сельских построек и действовало на основании Высочайше утвержденного 12.05.1892 г. положения. Из отчета этого страхового общества за 1898 год видно, что было застраховано 581 судно вместимостью в 23630 тонн с оценочной стоимостью судов в 826971 руб., страховая оценка – 616696 руб. Страховых платежей причиталось 19196 руб., вступительных взносов 6167 руб., а всего 25363 руб. Из них было израсходовано 13061 руб., в т. ч. 10304 руб. на выдачу страхового вознаграждения [17].

Высочайший волею 29.04.1875 года разрешено на Волге съезды представителей речного промысла. Первый судоходный съезд, собравшийся в Нижнем Новгороде в 1875 году, отметил, что на Волге тогда было около 500 судов, а спустя десять лет их уже было 1047.

В 1913 году в Волжском бассейне насчитывалось 2300 самоходных судов в т. ч. 550 пассажирских и 1497 буксирных, а несамоходный флот – 6019 единиц. На Волге трудилось свыше 50 тыс. человек, и на пристанях было свыше 60 тыс. грузчиков [18].

Еще в 1890 году Министерства путей сообщения и финансов, решило оказать помощь волжским судовладельцам в подготовке проекта устава общества взаимного страхования волжских судов, т.к. они по причине высоких страховых премий, взимаемых в частных страховых обществах, не имели возможности застраховать судовое имущество [19,20].

Однако, этот вопрос затянулся более чем на 20 лет. Между тем, проблем, связанных со страхованием на речном транспорте, только прибавлялось. Так, страховые общества, предлагая принимать на страхование груза от огня, отказывались страховать их в других случаях, в частности, в баржах, груженных хлебом, которые из-за раннего ледостава остались на зиму в затонах. В мае 1913 года в Нижнем Новгороде состоялся специальный съезд представителей судовладельцев для рассмотрения проекта устава волжского судоходного страхового общества, но только в 16.08.1913 г. он был принят. Новое страховое специализированное общество было образовано и хорошо себя зарекомендовало на страховом рынке дореволюционной России [21, 22]. Российская история обязательного страхования в сфере водного транспорта связана именно с образованием «Волжского общества взаимного речного страхования», которое стало заниматься страхованием пассажирских пароходов, буксирных судов, деревянных и железных дорог.

По итогам 1913 года, в общество поступило премий в сумме 71883 руб., а израсходовано 32544 руб. Баланс общества на 01.01.1914 года показал, что актив его составил 264203 руб., а пассив – 113674 руб.

На собрании членов правления общества 11.04.1914 года был рассмотрен вопрос о размерах добавочной премии по страхованию рейдовых судов [23]. Под транспортным страхованием по законодательству Российской империи подразумевалось страхование товаров и судов. Транспортное страхование товаров разделялось на сухопутное, речное и морское. Страхование судов предусматривало страхование речных и морских судов. По действующим правилам акционерных компаний при страховании сухопутных грузов возмещались убытки от огня, молнии, наводнения, обвалов, провалов разрушений мостов и дорог, от злого умысла, посторонних лиц и т.п. Речное и

морское страхование, как товаров, так и судов предусматривало ответственность за убытки от несчастий с судами, если последние произошли на объявленном при заключении страхования пути и не независимо от воли страхователя.

Чрезмерно большую важность для рабочих масс судоходства имело применение к нему Закона от 27.06.1912 г. о страховании рабочих. Это позволило в конце февраля 1915 г. организовать Волжское судоходное страховое товарищество по страхованию судовых рабочих от несчастных случаев, которое широко развернуло свою деятельность по всему Поволжью.

В России гражданское законодательство о страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств стало формироваться с 1913 г. и соответственно начала создаваться своя система страховых [4].

#### **Список литературы:**

- [1] Вревский И.С. «Очерк обязательного страхования в Германии и России» // Страхование дело, 1912, №23.
- [2] Губарь О. «Возникновение и эволюция института страхования» // Страхование дело, 2001, №8, с. 53–58.
- [3] Домнина О.Л. Анализ состояния и прогноз развития транспортного становления в 2012 г. // Страховой рынок Российской Федерации в условиях вступления в ВТО: состояние и перспективы развития: материалы Международной научно-практической конференции 5–7 июня 2012 г., Нижний Новгород (гл. ред. Минеев В.И., отв. ред. Домнина О.Л., Злобин Е.В.: ВГАВТ, Росгострах– Нижний Новгород, 2012.) с.503.
- [4] Игбаева Г.Р. «Становление и развитие обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств в России» // Государство и право, 2007, №24, с. 6–8.
- [5] Шубин И.А. «Волга и волжское судоходство» // М., Транспечать, 1927.
- [6] «Страховое обозрение», 1910, №11, с. 77.
- [7] Силантьев И.О. «Противопожарные меры и страхование в России до введения земских учреждений» // Страхование дело, 1912, №21, с. 650.
- [8] Энциклопедический словарь Ф.А. Брокгауза, И.А. Ефрона, 1890, изд-во Терра, 1991, т. 62, с. 745–746.
- [9] Русский вестник страхования, 1885, декабрь, с. 11–12.
- [10] «Русское судоходство», 1890, №118, с. 145.
- [11] «Русское судоходство», 1913, №1, с. 113.
- [12] «Русское судоходство», 1890, №127, с. 91.
- [13] «Волгарь», 1897, №154.
- [14] «Волгарь», 1897, №312.
- [15] Собрания распоряжений Правительства Российской Империи, №98, от 21.06.1894.
- [16] Нижегородские губернские ведомости, №29 от 20.07.1894.
- [17] Энциклопедический словарь Ф.А. Брокгауза, И.А.Ефрона, С-Петербург, 1898, с. 379.
- [18] Коротков К.К., Галашов Н.С., Шалагин Б.А. «Волга – гордость России» // Горький, 1968.
- [19] «Русское судоходство», 1890, №125, с. 88.
- [20] Исторический обзор страховых от огня учреждений в России // Русский вестник страхования, 1885, июль, с. 5.
- [21] «Русское судоходство», 1913, №3, с. 58.
- [22] Градов В. «Организация волжского судоходного страхового товарищества» // Русское судоходство, 1913, №10, с. 3–5.
- [23] «Нижегородская биржа», 1914, №3.