

УДК 346

ЗАРОЖДЕНИЕ СОЦИАЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ И КОНТРОЛЬ ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ СТРАХОВЫХ ОБЩЕСТВ

Иващенко Е. С.

Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского

В статье указано, что со стабилизацией экономической и политической ситуации в Российской империи после событий 1905–1907 гг. начался новый этап как в развитии страховой системы страны, так и в обеспечении социальной защищенности ее подданных. Важной вехой на этом пути стало создание обществ взаимного страхования. Настоящим же прорывом стал 1912 г., когда было издано одновременно несколько различных законов, предписывающих обязательное страхование различных категорий рабочих. В 1913 г. на развитие рабочего страхования были выделены первые субсидии. Надзор же за деятельностью все более развивавшегося страхового рынка указом от 6 июня 1894 г. (№ 10765) был возложен на специальное подразделение при Министерстве внутренних дел. В то же время общеимперские законы практически не затронули проблемы регулирования страхования служащих торгового флота.

Ключевые слова: социальное страхование, торговый флот, взаимное страхование.

Революционные события 1905–1907 гг. дали толчок к скорейшему развитию социального страхования в среде предприятий, занятых делом морской перевозки и обработки грузов. Следующим важным магистральным направлением становилось страхование служащих таких предприятий, а не только судов и грузов, как это было ранее.

Так, в 1905 г. было учреждено Черноморское общество взаимного страхования судовладельцев от несчастных случаев с их рабочими и служащими. Его правление располагалось в Одессе на улице Дерibasовской, 5, где принимал посетителей лично «председатель А. А. Анатра» и «управляющий З. Зельцер» [1].

Очевидно, следует указать, что эта форма страхования зародилась и развивалась первоначально только в Англии. Взаимная форма страхования была воспринята английскими судовладельцами в период более чем столетней монополии на морское страхование, существовавшей в Англии в XVIII–XIX вв. В этот период в соответствии с действовавшим законодательством страхованием морских рисков могли заниматься лишь две страховые компании, созданные по королевскому распоряжению. Остальным юридическим лицам законом было запрещено осуществлять эту деятельность.

Судя по всему, английские судовладельцы не были удовлетворены работой двух существовавших страховщиков в области морского страхования. Стремясь обойти установленное законом ограничение, они начали объединяться друг с другом в общества взаимного страхования, в которых каждый из судовладельцев был и страхователем, и страховщиком по отношению ко всем остальным членам общества. Поскольку такие общества (клубы) не были юридическими лицами, то установленный

законом запрет не нарушался. Так появились первые клубы взаимного страхования судовладельцев [2].

Устав «Черноморского общества взаимного страхования судовладельцев» от несчастных случаев с их рабочими и служащими был утвержден 26 августа 1905 г. В примечании к п. 1 этого документа указывалось, что данное общество откроет свои действия только тогда, когда в него вступят по крайней мере 20 членов, имеющих не менее 3000 человек рабочих и служащих, за несчастные случаи с которыми общество будет отвечать на основании своего устава [3, с. 1].

Не имея возможности рассматривать все пункты указанного устава, лишь укажем, что данное общество принимало на себя гражданскую ответственность своих членов за смерть, увечье или другие повреждения здоровья, причиненные рабочим или служащим, происшедшим вследствие хода предприятий, принадлежащих членам общества; причем ответственность общества ограничивалась за каждый отдельный несчастный случай, в том числе и при массовом несчастье, независимо от количества пострадавших при этом лиц, суммой не свыше 15.000 руб. при уплате единовременного вознаграждения, а при назначении пожизненных пенсий, годично не свыше 1.500 руб. (п. 1).

При этом страхование распространялось также на служащих и рабочих, занятых во вспомогательных предприятиях, специально обслуживающих судоходные предприятия. К судоходным предприятиям устав относил также и такие, как работающие по сплаву леса, тяге судов бечёвкой, содержание паромов и перевозов, а также землечерпальные работы.

В то же время делалась оговорка, что указанные выше пределы ответственности общества могут быть изменяемы по постановлению общего собрания членов общества.

Страхование гражданской ответственности членов общества перед их рабочими и служащими предлагалось производить на основании общих условий, утверждаемых МВД в установленном порядке (п. 3).

Общество освобождало себя от ответственности в том случае, если причиной несчастного случая был злой умысел пострадавшего или грубая неосторожность его, не оправдываемая условиями и обстановкой производства работ (п. 4).

Согласно уставу общество оставило за собой право перестраховывать принятые им риски, но и в этом случае ответственность перед страхователями за перестрахованные риски оставалась на обществе (п. 5).

Членами общества могли быть владельцы судоходных предприятий, застраховавшие в обществе не менее двух рабочих или служащих (п. 7). Отдельно прописывался порядок вступления в общество (п. 8) и, безусловно, выбытие из общества (п. 9).

Каждый член общества обязан был страховаться от последствий несчастных случаев по 1, 2 и 3 пунктам пар. 21 со всеми его рабочими и со всеми служащими, годовое содержание которых не превышало 1500 руб. каждого. Страхование рабочих и служащих по пункту 5 пар. 21 предоставлялось усмотрению страхователей (п. 14).

Важным, по нашему мнению, было и то, что при выбытии члена общества продолжало отвечать как перед ним, так и перед его рабочими и служащими за все застрахованные убытки, понесенные предприятием во время пребывания его членом

общества. Равным образом и с выбывшего члена не слагалась имущественная ответственность за убытки (п. 17) [3, с. 7].

Очевидно, следует также указать, что 10 июля 1905 г. был утвержден «Устав Рижского общества взаимного морского страхования» № 26555 (Положение комитета министров, высочайше утвержденное 10 июля 1905 г. (Собр. Узак. 1905 г. Декабря 3, отд. II, ст. 552) [4, с. 598]. Таким образом можно отметить в данной сфере страхования рост роли именно обществ взаимного страхования. Это, очевидно, обуславливалось тем, что страхование судов и перевозимых на них грузов к началу XX в. в организационном и правовом планах было уже весьма основательно оформлено, да и имело свою действенную структуру. В то же время страхование служащих и рабочих морского транспорта весьма существенно отставало от этих тенденций. Государство же обратило свое внимание на данную проблему и предприняло изначальные шаги в ее решении лишь в 1912 г.

Так, 23 июня 1912 г. за № 37444 был принят закон «Об учреждении присутствий по делам страхования рабочих». В нем содержалось Положение о присутствиях по делам страхования рабочих, которым, в частности, предусматривалось, что в каждой губернии или области, на которые распространялось действие положения об обеспечении рабочих на случай болезни и о страховании рабочих от несчастных случаев, а также в городах С.-Петербурге, Москве, Одессе и Варшаве учреждались присутствия по делам страхования рабочих (п. 1) [5, с. 847].

В этот же день был принят закон «Об учреждении совета по делам страхования рабочих» (№37445). В нем содержалось и соответствующее положение, в котором указывалось, что Совет по делам страхования рабочих учреждался при Министерстве торговли и промышленности для заведования делами по обеспечению рабочих на случай болезни, по страхованию от несчастных случаев и по применению правил о вознаграждении потерпевших вследствие несчастных случаев рабочих и служащих, а равно членов их семейств, в предприятиях фабрично-заводской, горной и горнозаводской промышленности (п. 1) [5, с. 851].

Как видим, хотя указанный совет и создавался при Министерстве торговли и промышленности, однако принадлежавшая его ведению сфера регулирования деятельности морских судов и портов в законе не была упомянута конкретно.

В этот же день, т. е. 23 июня 1912 г., был принят и закон «Об обеспечении рабочих на случай болезни» № 37446 [5, с. 855]. Однако действию его положений были подчинены те «фабрично-заводские, горные, горнозаводские, железнодорожные, судоходные по внутренним водам (по рекам, каналам, внутренним морям и озерам) и трамвайные предприятия, в коих постоянно заняты не менее двадцати рабочих и применяются паровые котлы и машины..., а равно те из вышеуказанных предприятий, в коих хотя и не применяются паровые котлы или означенные выше машины, но число постоянно занятых рабочих не менее тридцати». Казенные же предприятия исключались из действия данного положения (п. 1) [5, с. 857].

И, наконец, 23 июня 1912 г. был принят закон «О страховании рабочих от несчастных случаев» (№ 37447). Его действие в отделе 1 распространялось на губернии и области Европейской России и Кавказского края [5, с. 868]. Однако действию этого положения подчинялись все категории лиц, указанных в предыдущем и точно так же без распространения на служащих морского торгового флота, портовых рабочих и служащих [5, с. 871].

Именно эти нормативные акты заложили пусть и недолгую, но основу социального страхования рабочих в Российской империи. Так, к примеру, 26 ноября 1913 г. за № 40560 был даже принят закон «Об отпуске из государственного казначейства средств на покрытие издержек по введению в действие законов 23 июня 1912 г. относительно страхования и обеспечения рабочих». Им на означенные цели предписывалось отпустить в 1913 г. сорок шесть тысяч рублей [5, с. 1324]. Тем не менее, как видно из представленных материалов, страхование рабочих служащих морского торгового флота все еще оставалось в ведении самостоятельных обществ взаимного страхования, основными участниками которых выступали судовладельцы и владельцы соответствующих предприятий.

Следует также указать, что деятельность таких страховых общества, как, впрочем, и всех остальных, жестко контролировалась государством. Для этой цели при Министерстве внутренних дел был создан специальный надзорный орган. Так, в частности, 6 июня 1894 г. (№ 10765) было издано «Положение о надзоре за деятельностью страховых учреждений и Обществ» [6, с. 399]. Им для надзора за деятельностью страховых учреждений и обществ при хозяйственном департаменте МВД создавался страховой комитет (п. 1), который образовывался под председательством директора хозяйственного департамента из двух членов от МВД и двух членов от Министерства финансов (п. 2) [6, с. 400].

В случае отсутствия или болезни директора хозяйственного департамента представительство в комитете возлагалось Министром внутренних дел, по его выбору, на одного из членов комитета (п. 3). К каждому из членов комитета, также на случай отсутствия или болезни, назначался заместитель (п. 4).

Также предусматривалось, что на заседания комитета могли приглашаться, правда, с правом совещательного голоса, представители других, кроме указанных в ст. 2, ведомств по делам, касающихся этих ведомств. Неприбытие приглашенных представителей, однако, не останавливало рассмотрения и разрешение дел в комитете (п. 5).

Независимо от вышеуказанных лиц (ст. 5), предусматривалось, что на заседания комитета могли быть приглашены для объяснений представители страховых обществ, а также и другие лица, от которых по свойству обсуждаемых дел можно было ожидать полезных сведений (п. 6).

Заседания комитета назначались его председателем по мере надобности и накопления дел и считались состоявшимися, если в них присутствуют, кроме председателя, не менее 3-х членов. Дела также вносились в комитет по распоряжению председателя (п. 7). Эти дела в комитете решались большинством голосов; при равенстве их голос председателя давал перевес (п. 8).

Делопроизводство страхового комитета возлагалось на особый в составе хозяйственного департамента страховой отдел из управляющего отделом и старших и младших ревизоров по штату (п. 9).

Обращаясь к обязанностям и порядку действий страхового комитета, следует указать, что ему подлежали: а) губернское взаимное страхование; б) общества взаимного страхования в городах; в) частные российские и иностранные страховые общества, учрежденные на акционерных началах или для взаимного страхования (п. 10).

К обязанностям комитета были отнесены:

а) по всем видам страхования:

1) наблюдение в пределах, указанных в данном положении, за исполнением подлежащими учреждениями и обществами правил о страховании, содержащихся в законе и утвержденных для отдельных обществ уставах, а также издаваемых в развитие сих правил постановлений, и принятие, в случае нарушения установленного порядка, законных мер к восстановлению его;

2) наблюдение за сохранностью и правильностью помещений, согласно с уставами, принадлежащих страховым учреждениям и обществам капиталов;

3) рассмотрение отчетов и балансов по указанным в ст. 10 видам страхования;

4) назначение, при надобности, ревизий подлежащих учреждений и обществ и командирование для этого членов страхового комитета и других должностных лиц, а затем рассмотрение результатов этих ревизий;

5) предварительная разработка и рассмотрение вопросов, касающихся страхового дела, а также вопросов о противопожарных мерах;

в) по страхованию в частных обществах и взаимному страхованию в городах:

10) предварительное рассмотрение проектов уставов вновь учреждаемых страховых обществ и изменение в уставах действующих обществ (с. 401);

11) предварительное рассмотрение проектов полисных условий для страховых обществ и новых планов страхования жизни, а также изменение действующих по этим предметам правил;

12) рассмотрение предположений об организационных расходах страхового предприятия, подлежащих покрытию из основного капитала, и порядка погашения сих расходов;

14) установление форм отчетов, балансов и статистических ведомостей, представляемых комитету страховыми обществами;

16) постановление о закрытии страховых обществ в случаях, предусмотренных этим положением и уставами, а также участие в ликвидации дел таких обществ (п. 11).

Постановления комитета вступали в действие с утверждения министра внутренних дел, который по указанным в п. 10–15 (предыдущей ст. 11) предметам входил в соглашение с министром финансов (п. 12).

Страховой комитет, получив сведения о неправильных действиях агента какого-либо из обществ взаимного страхования в городах или из частных страховых обществ, обязан был сообщать о том обществу. Если упомянутые сведения остались в течение назначенного срока (не менее одного месяца) не опровергнутыми, то комитет мог войти в оценку действий агента и сообщить министру внутренних дел о его смещении (п. 13).

Что касается сборов на расходы по надзору за страхованием, то на возмещение расходов по надзору за страхование определялось взимать в пользу казны особый сбор с общей суммы страховых премий как частных страховых обществ и обществ взаимного страхования в городах. Размер этого сбора в дальнейшем определялся в законодательном порядке на каждые 3 года (п. 14).

К обязанностям страховых обществ было отнесено:

во-первых, представлять ежегодно Страховому комитету свои отчеты, балансы и статистические ведомости (п. 15);

во-вторых, частные страховые общества получили право израсходовать на первоначальное устройство предприятия не свыше 10 % основного капитала; израсходованная на этот предмет сумма должна была погашаться в течение не более 10 лет (п. 16);

в-третьих, определение резерва, подлежащего отчислению из премий, полученных по страхованиям, оставленным на риск страхового общества, следовало производить на следующих основаниях:

«б) по страхованию транспортов:

1) на определенный срок – в размере части премии, соответствующей истекшему сроку страхования, за вычетом расходов по приобретению страхования (вознаграждения агентов за комиссию);

2) на срок передвижения груза – в полном размере страховой премии, за вычетом расходов по приобретению страхования (вознаграждения агентов за комиссию)» (п. 17);

в-четвертых, общества взаимного страхования в городах и частные страховые общества обязаны были извещать страховой комитет о лицах, избранных ими агентами (п. 18) [6, с. 402].

Что касается ревизии страховых обществ, то она назначалась Страховым комитетом в случае надобности по собственному усмотрению Страхового комитета, или вследствие заявлений акционеров и страхователей (п. 20). Сама же ревизия должна была производиться членом комитета при содействии одного или нескольких ревизоров (п. 21).

При этом ревизия обществ взаимного страхования в городах могла быть возложена на чиновников, состоящих в распоряжении губернатора или градоначальника.

Кроме того, положение предусматривало, что в случае невозможности командировать члена Страховой комитет мог возложить ревизию на старшего ревизора.

Собственно, ревизия страхового общества заключалась в проверке наличности денежных средств общества и способа их помещения, а также правильности отчисления обществом резервов премий. Если при этом оказывалось, что основной капитал и резервы премий не покрывались принадлежащими обществу процентными бумагами, недвижимым имуществом и ссудами, выданными под обеспечение процентных бумаг и полисов по страхованию жизни, то производящие ревизию лица должны были войти в рассмотрение счетов дебиторов и в этих случаях имели право требовать предъявления им: а) всех данных, свидетельствующих о состоянии кассы общества; б) главной книги; в) счетов дебиторов и агентов общества (п. 22).

Отдельно предусматривался порядок закрытия акционерных страховых обществ без объявления их несостоятельными. Так, статьей 23 положения предусматривалось, что в случае уменьшения основного капитала акционерного страхового общества от понесенных убытков в той норме, которая была указана в уставе общества для обязательного закрытия его или если такой нормы не установлено – более, чем на 2/5 капитала, Страховой комитет обязан был требовать созыва общего собрания акционеров для постановления о пополнении недостающей для продолжения операций общества части означенного капитала или же о закрытии его дел.

Правление общества в свою очередь обязано было исполнить это требование в течение 7 дней со времени получения постановления о том страхового комитета, причем для созыва общего собрания акционеров следовало назначать правлением

самый краткий срок, допускаемый уставом общества. Если же правление общества не исполнило требования комитета о созыве общего собрания акционеров или если в течении 3-х месяцев со времени постановления о том общего собрания упомянутая часть основного капитала не была пополнена, то страховой комитет обязан был постановить о прекращении действий общества и приступить к ликвидации его дел на основании ст. 2188 Свода зак., с соблюдением таких нижеизложенных правил (ст. 24–32).

О закрытии общества следовало троекратно публиковать в «Сенатских Ведомостях», «Правительственном Вестнике», «Вестнике финансов, промышленности и торговли», ведомостях обеих столиц и местных губернских, а также двух иностранных газетах, французской и немецкой, согласно ст. 296 Уст. о гражд. судопр. (п. 24).

Производство ликвидации следовало возлагать на избираемую общим собранием акционеров ликвидационную комиссию, под председательством лица, назначаемого министром внутренних дел по представлению страхового комитета. Если в указанный комитетом срок не последовало избрания Комиссии со стороны акционеров, то ликвидация дел Общества возлагалась на комиссию, назначенную МВД, по представлению Страхового комитета из чиновников или лиц, которые, по уставу страхового общества, могли быть избираемы ликвидаторами (п. 25).

При этом вознаграждение членам ликвидационной комиссии, назначенным от правительства, определялось министром внутренних дел по соглашению с министрами финансов и юстиции на основании ст. 130 раздела X кредитного устава.

Ликвидаторы должны были оканчивать текущие дела страхового общества, выступать истцами и ответчиками по делам его на суде, производить и получать полагающиеся страховому обществу платежи, продавать принадлежащее ему имущество и передавать, с согласия страхователей, не истекшие страхования другим страховым обществам, но не входить в новые страховые операции. Продажа по свободной цене недвижимого имущества, принадлежащего ликвидируемому обществу, допускалась не иначе, как с согласия общего собрания акционеров (п. 26) [6, с. 403].

При ликвидации страхового общества прежде всего следовало удовлетворять долги его по неуплаченным убыткам страхователей, а также по другим его долгам (п. 27).

Суммы, оставшиеся за покрытием обязательства страхового общества, следовало распределить между его акционерами (п. 28).

К распоряжению свободным остатком (ст. 28) ликвидационная комиссия могла приступить не иначе, как по ликвидации всех страховых договоров и удовлетворения всех кредиторов страхового общества или взноса в государственный банк тех сумм, которые должны были быть отчислены для удовлетворения кредиторов (п. 29).

В то же время члены ликвидационной комиссии подлежали солидарной ответственности в случае причинения убытков вследствие неисполнения правил, изложенных в 26–29 ст. (п. 30).

Ликвидационная комиссия по истечении каждого года обязана была публиковать отчеты о своих действиях и, кроме того, по окончании ликвидации – создавать особый отчет. Независимо от этого, ликвидационная комиссия обязана была публиковать тем же порядком ежемесячные балансы о ходе ликвидации (п. 31).

Если же при ликвидации страхового общества или путем ревизии обнаруживались признаки несостоятельности, то об этом немедленно следовало заявить суду для объявления страхового общества несостоятельным (п. 32).

Положение также предусматривало, что к делам о закрытии акционерных страховых обществ вследствие несостоятельности следовало применять ст. 98, 100–103, 107–117, 119, 120, 122–124, 126, 129–131 и 133 раздела X устава кредитного с соблюдением при этом нижеследующих правил (п. 33).

Во-первых, указанные в соответствующих статьях раздела X устава кредитного обязанности министра финансов возлагались на министра внутренних дел, который в случаях, означенных в ст. 129, 130 и 133 упомянутого устава, должен был войти в соглашение с министрами финансов и юстиции (п. 34).

Во-вторых, если суд на основании ст. 101 раздела X устава кредитного нашел необходимым произвести подробное исследование дел страхового общества после произведенной уже по распоряжению страхового комитета ревизии, то он обязан был указать, в чем именно заключались недостатки прежней ревизии и какие именно обстоятельства подлежали новому разъяснению (п. 35).

В-третьих, вместо конкурсного управления (ст. 109 разд. X уст. кред.) для ликвидации дел страхового общества следовало создавать министру внутренних дел по соглашению с министрами финансов и юстиции особую ликвидационную комиссию в составе председателя и четырех членов из чиновников или лиц, которые, по уставу общества, могли быть ликвидаторами (п. 36) [6, с. 404].

В завершение рассмотрения положения от 6 июня 1894 г. о надзоре за деятельностью страховых учреждений и обществ приведем штат Страхового комитета и страхового отдела.

Таблица № 1.

	Ко л- во.	Содержание в год				Классы и разряды	
		одному			все- го	по долж но- сти	По пен сии
		жалава- ния	столовых	квартир- ных			
		рубли					
Члены страхового комитета	4	2000	2000	1000	20000	V	III, ст. 1
Управляющий страховым отделом	1	2000	2000	1000	5000	V	III, ст. 1
Старшие ревизоры	2	1000	1000	750	5500	VI	III, ст. 2
Младшие ревизоры	4	650	650	500	7200	VII	IV
На содержание канцелярских чиновников и вольнонаемных служащих	—	—	—	—	6500		
На канцелярские рас-	—	—	—	—	6500		

ходы							
На наем помещения и отопление его; на освещение помещения, на содержание курьеров, сторожей и на курьерских лошадей	–	–	–	–	6000		
итого	11	–	–	–	55200		

Также следует подчеркнуть, что указанные в этом штате должности могли быть замещаемы лицами, не имеющими соответственных чинов, вовсе не имеющими чинов, а равно не имеющими права на вступление в гражданскую службу, причем последние из этих лиц пользовались всеми служебными преимуществами, присвоенными занимаемым ими должностям, но в чины не производились.

Если исполнение обязанностей членов страхового комитета возлагалось на лиц, получающих содержание по другим должностям, то по должности членов страхового комитета они, независимо от этого содержания, имели право получать дополнительное вознаграждение в размере 2500 руб. в год; образующиеся же от полных окладов членов страхового комитета остатки следовало причислять к свободным ресурсам государственного казначейства [6, с. 303].

Очевидно, следует отметить, что сборы на содержание надзорного за страховыми обществами аппарата были весьма необременительными. Так, к примеру, согласно указу от 19 декабря 1905 г. (№ 27075) «О размере сбора на расходы по надзору за страхованием на трехлетие 1906–1908 гг.», эти сборы определялись в 1/25 % с премий по всем видам страхования» [7, с. 902].

В завершение изучения процесса становления и развития процесса правового регулирования страхования на морском транспорте в период до 1917 г. следует указать, что оживление страхового дела в России после съезда страхователей в 1883 г. и 1912 г. привело к объединению и созданию Всероссийского союза страховых обществ взаимного страхования, который объединил 83 страховых общества, на основе договора оказывавших взаимопомощь при убытке, превышающем годичный сбор премий. К 1917 г. в Союз входило уже 124 общества [8, с. 84].

К 1913 г. русские страховые общества владели уже значительными капиталами, их активы составляли 374 млн руб. Они играли большую роль в жизни страны. На долю акционерных обществ приходилось 63,1 % собранных страховых взносов, а на долю иностранных страховых компаний – 5,9 % [8, с. 85].

В последние мирные годы перед Первой мировой войной страховые компании и общества в России превратились в значительную силу, с мнением и авторитетом которых приходилось считаться и различным государственным органам. Так, в этот период сохранялась нездоровая ситуация в Азовском море, которая выражалась в том, что используемые для его проходки лоцманы часто умышленно, по сговору с капитанами, судовладельцами, спасательными компаниями и т. д., садили суда на мель, причиняя тем самым ощутимый ущерб страховым компаниям. Для разрешения этой ситуации Главное гидрографическое управление предложило создать общество азовских лоцманов, действующих на основании утвержденного в должном порядке устава и, таким образом, ответственного за работу своих членов. Не состоящих в его рядах предлагалось не допускать к проводке судов.

Для всестороннего обсуждения этой проблемы было создано междуведомственное совещание, заседания которого происходили в июле, августе 1913 и январе 1914 г. [9, л. 179–193].

При этом следует упомянуть, что для участия в междуведомственном совещании были также приглашены представители таких страховых обществ: «Саламандра» [9, л. 13], Русское страховое общество по страхованию транспортов [9, л. 14 об.], страховое общество «Россия», Второе Российское страховое общество [9, л. 15], Северное страховое общество [9, л. 8] и т. д. Уже в ходе работы по созданию данного общества удалось практически свести к нулю количество аварий в Азовском море и тем самым существенно снизить страховые ставки, фрахты, расходы добросовестных перевозчиков и арматоров.

Можно также упомянуть, что незадолго до этих событий общими усилиями была ликвидирована подобная проблема в отношении судов, идущих к Одессе, где их часто, что называется, «сажали на банку».

Однако, приводя эти данные не следует, забывать, что внешняя морская торговля велась все еще в этот период в большинстве случаев с использованием иностранного торгового флота. Собственники этих судов, а зачастую и грузов предпочитали проверенные иностранные компании, так что удельный вес отечественных страховщиков в данной сфере совершенно не совпадал с вышеуказанными цифрами.

Как бы то ни было, страхование к 1917 г. составляло не только заметную отрасль экономики, но и важную часть обеспечения безопасности торгового судоходства в Черноморско-Азовском регионе, при этом оно в основном находилось в частных руках.

Теоретические же и правовые аспекты проблемы и договора страхования в изучаемый период были разработаны в трудах таких ученых: Д. М. Генкин [10], И. М. Тютрюмов [11], Малышев [12], Г. Ф. Шершеневич [13], А. Ф. Брандт [14], А. М. Гуляев [15], И. Вольман [16], А. И. Каминка [17], В. Садовский [18], Ф. И. Осецкий [19], С. Куренков [20], А. Н. Рождественский [21], В. Идельсон [22] П. Х. Спасский [23] и других, а также в соответствующих решениях правительствующего Сената и других органов власти.

Многие из этих вопросов обсуждались на страницах журнала «Страховое обозрение» – ежемесячном журнале страховых знаний и вопросов. Выходил в СПб. С 1890 г. его издателем-редактором был А. М. Бунаков.

А еще издавались такие специализированные журналы, как «Земский страховой вестник» (выходил в Москве в 1915–1918 гг.), «Известия страховых знаний», (СПб, 1908–1918), «Русский вестник страхования» (СПб, 1885–1897), «Страховое обозрение» (СПб, 1890–1916), «Страховое дело» (Тверь, 1907–1918), «Страховое обозрение» (СПб, 1890–1916), «Страховые новости», (СПб, 1903–1908), «Страховой бюллетень» (Саратов, 1916), «Страховой мир» (Одесса, 1907–1909), «Страховой посредник» (Пг., 1916–1918), «Страховой сборник» (СПб, 1894–1895), «Страховые вопросы» (Вятка, 1913), «Страховщик и пожарный» (М., 1906–1908).

Следует также упомянуть и о Российском транспортном и страховом обществе. Его устав был утвержден 26 августа 1844 г., а действия открыты в том же году. Первоначально общество называлось «Российское морское и речное страховое общество». Затем в 1852 г. с присоединением к кругу операций общества транспортирования кладей общество было переименовано в «Российское общество морского,

речного, сухопутного страхования и транспортирования кладей». В 1898 г. общество начало производить операции товарных складов и выдачи ссуд, причем оно получило наименование «Российское общество морского, речного и сухопутного страхования и транспортирования кладей и товарных складов с выдачей ссуд». В 1898 г. обществу было дано право производства страхования от огня и недвижимых имуществ. С 28 декабря 1903 г. общество называлось «Российское транспортное и страховое общество».

Общество ставило себе цели: а) учреждение складов для приема на хранение товаров с выдачей складочных и закладных свидетельств и для производства операций, означенных в ст. 719 уст. торг. (св. зак. т. XI, ч. II, изд. 1893 г.), а также товарных складов без выдачи упомянутых свидетельств; б) транспортирование в России и за границу товаров как по водным путям сообщения, так и по железным, шоссейным и грунтовым дорогам; в) исполнение комиссионных поручений по продаже товаров; г) выдачу ссуд под товары, принятые обществом для транспортирования, на хранение и комиссию, а равно под выдаваемые обществом складочные и закладные свидетельства; д) страхование транспортов, т. е. кладей, товаров, судов и прочих перевозочных средств от всяких несчастных случаев как в пути следования, так и на местах стоянки или хранения; е) страхование всякого рода движимых и недвижимых имуществ от огня [23, с. 17].

Устав С.-Петербургской компании «Надежда» был утвержден 15 марта 1847 г. 3 апреля компания открыла свои действия первоначально лишь по страхованию морских, речных и сухопутных транспортов. Однако действовала компания в первоначальный период с трудом – из-за неразвитости путей сообщения и малого количества морского и железнодорожного транспорта. Кстати, на Петербургской бирже было в ходу такого рода страхование: маклер, получив коносамент от шкипера судна, составлял полис по образцу Гамбургского страхового общества и затем предлагал купцам принять участие в риске, причем премия делилась пропорционального принятому риску.

На юге были попытки открыть акционерные общества. Так, по представлению новороссийского генерал-губернатора за промежуток времени 1826–1846 гг. были утверждены положения о 12 таких обществах [23, с. 17]; несмотря, однако, на необычайно широкие льготы, совершенно неприменимые в страховом деле (например акционерам разрешалось вносить лишь 10 % стоимости акции, а на остальную сумму предоставлять обеспечение), все подобные попытки оказались эфемерными – обстоятельство, показывающее насколько в то время была трудна организация подобных обществ в России. Компания «надежда» просуществовала до 1907 г. [23, с. 18].

Морское страхование в конце 1870-х гг. и в начале 1880-х гг. становилось все более убыточным вследствие конкуренции возникших за это время многочисленных русских страховых обществ, открытия заграничными обществами страховых агентств в России и происходившего вследствие этого неразборчивого понижения тарифных ставок. 20 ноября 1883 г. между обществами состоялось соглашение об установлении нормы тарифных ставок, но соглашение это оказалось не жизненным вследствие общей трудности урегулирования и контроля над страхованием грузов [23, с. 19].

Следует также указать на тот факт, что многие страховые общества по мере развития и наступления благоприятных факторов развивали свою деятельность, изначально не задекларированную в первоначальных уставах. Так, к примеру, «Русское страховое от огня общество» (устав был утвержден указом от 24 марта 1867 г.), ставившее себе за цель страхование от огня движимых и недвижимых имуществ, после указа 1895 г. получило право принимать на страх морские, речные и сухопутные грузы и суда и т. д. [23, с. 25]. То же происходило и с другими обществами, постепенно, обычно к началу XX в. освоившими все возможные на российском рынке виды страхования.

Среди обществ взаимного страхования в Российской империи страхованием транспортов занимались такие:

- рижское общество взаимного морского страхования «Лайма» с 1905 г. страховало суда, приписанные к портам прибалтийских губерний;
- Днепро-Бугское общество взаимного речного страхования с 1910 г.;
- взаимное страховое общество «Каспийское море»;
- рыбинское общество взаимного речного страхования (суда и грузы, плавающие по Мариинской системе и Волге) с 1908 г.;

голопристанское общество взаимного речного и морского страхования (Черное и Азовское море);

Черноморское общество взаимного страхования судовладельцев действовало с 1905 г.

Устав Волжского общества взаимного речного страхования был утвержден 24 ноября 1906 г., а действия свои оно открыло в 1907 г.

Оно, в частности, производило страхования: 1) судов, плавающих в бассейне р. Волги и ее притоков; 2) различного рода грузов, перевозимых по указанному бассейну; 3) коллективное страхование пароходных и судовых команд и рабочих судовой промышленности, на которых не распространялось действие закона 2 июня 1903 г. [23, с. 35].

Список литературы:

1. Страх и Госстрах. Одесские известия. 30 сентября 2015.– URL: <http://archive.is/mValQ#selection-57.0-57.272>
2. Архипова А. Г. Страхование ответственности судовладельцев в английских клубах взаимного страхования / А. Г. Архипова // Юридическая и правовая работа в страховании. – 2009. – № 1.
3. Устав Черноморского Общества Взаимного Страхования судовладельцев от несчастных случаев с их рабочими и служащими : утв. 26 авг. 1905 г. – Одесса : Тип. Акционерного Южно-Русского О-ва Печатного Дела, 1905. – 34 с.
4. ПСЗИ. Собрание третье, Т. 25. 1905. Отделение 1. – СПб., 1908. – 966 с.
5. ПСЗИ. Собрание третье, Т. 32. 1912. Отделение 1 – Петроград, 1915. – 1790 с.
6. ПСЗИ. Собрание третье, Т. 14. 1894. – СПб., 1898. – 850 с.
7. ПСЗИ. Собрание третье, Т. 25. 1905. Отделение 1. – СПб., 1908. – 966 с.
8. Косаренко Н. Н. Правовое обеспечение публичных интересов в сфере страхования / Н. Н. Косаренко. – М.: Волтерс Клувер, 2010. – 320 с.
9. Арх.
10. Генкин Д. М. Понятие несчастного случая в области страхования / Д. М. Генкин // Право. – 1909 г. – № 31. – С. 1706–1709.
11. Тютрюмов И. М. Законы гражданские с разъяснениями Правительствующего Сената и комментариями русских юристов. Книга 4 / Составил И. М. Тютрюмов.; науч. ред. Ем. В. С. – М.: Статут, 635 с.
12. Калифорнийское Гражданское Уложение (Мальшев - III, стр. 329), ст. 2541.

13. Шершеневич Г. Ф. Учебник русского гражданского права / Г. Ф. Шершеневич. – М.: Статут, 2005. – 501 с.
14. Брандт А. Ф. О страховом от огня договоре / А. Ф. Брандт // Журнал гражданского и уголовного права. – 1875. – Кн. 3. – С. 150.
15. Гуляев А. М. Русское гражданское право. Обзор действующего законодательства, кассационной практики Прав. Сената и проекта Гражданского уложения (издание 4-ое, пересмотренное и дополненное). – С.-Петербург, типография М. М. Стасюлевича, 1913 г. 500 с.
16. Вольман И. О праве залогодержателей на страховое вознаграждение / И. Вольман // Право. – 1907. – № 18. – С. 1292.
17. Каминка А. И. Страхование заложенного имущества / А. И. Каминка // Право. – 1907. – № 33 – С. 2204–2210.
18. Садовский В. Распространяется ли требование, обеспеченное застрахованным имуществом, на страховое вознаграждение? / В. Садовский // Журнал Министерства юстиции. – 1906. – Кн. 10. – С. 163–165.
19. Осецкий Ф. И. Народные смуты и договор страхования / Ф. И. Осецкий // Страховое Обозрение. – 1903. – № 2. – С. 83–88.
20. Куренков С. К вопросу об ответственности страх. обществ за пожарные убытки, происшедших во время беспорядков / С. Куренков // Журнал Министерства юстиции. – 1906. – Кн. 5. – С. 235–236.
21. Рождественский А. Н. К страховым вопросам из судебной практики / А. Н. Рождественский // Журнал Министерства юстиции. – 1908. – Кн. 4. – С. 152–159.
22. Идельсон В. Об ответственности страховых обществ за убытки, происшедших от народных волнений / В. Идельсон // Право. – 1906. – № 6. – С. 496–497.
23. История торговли и промышленности в России / под ред. П. Х. Спасского. – СПб., 1910–1914. [Т. 1. Вып. 4 : Исторический очерк развития торговых учреждений в России. Страховые учреждения]. – [1911]. – 36 с.

Ivaschenko E. Origin of social security and control after activity of insurance companies // Scientific notes of V. I. Vernadsky Crimean Federal University. Juridical science. – 2018. – Т. 4 (70). № 2. – P. 316–329.

It is indicated in the article, that with stabilizing of economic and political situation in the Russian empire after events 1905–1907 the new stage began both in development of the insurance system of country and providing of social security of her nationals. Creation of fund associations became an important landmark on this way. Became the real breach 1912, when it was published simultaneously a few different laws prescriptive obligatory insurance of different categories of workers. In 1913 on development of working insurance the first subsidies were distinguished. Supervision after activity of more developing insurance market by a decree from June, 6 1894 (№10765) it was laid on the special subdivision at the ministry of internal affairs. In too time, общеимперские laws did not affect the problem of adjusting of insurance of office workers of mercantile fleet practically.

Keywords: social security, mercantile fleet, mutual insurance.

Spisok literatury:

1. Strah i Gosstrah. Odesskie izvestiya. 30 sentyabrya 2015.– URL: <http://archive.is/mValQ#selection-57.0-57.272>
2. Arhipova A. G. Strahovanie otvetstvennosti sudovladel'cev v anglijskih klubah vzaimnogo strahovaniya // YUridicheskaya i pravovaya rabota v strahovanii. – 2009, № 1.
3. Ustav Chernomorskago Obshchestva Vzaimnago Strahovaniya sudovladel'cev ot neschastnyh sluchaev s ih rabochimi i sluzhashchimi : utv. 26 avg. 1905 g. – Odessa : Tip. Akcionernago YUzhno-Russkago O-va Pechatnago Dela, 1905. – 34 s.
4. PSZI 1905.
5. PSZI 1912 T. 22
6. PSZI 1894
7. PSZI 1905 19 dekabrya
8. N. N. Kosarenko. Pravovoe obespechenie publicznyh interesov v sfere strahovaniya. – М.: Volters Kluver, 2010. – 320 s.
9. Arh.
10. D. M. Genkin. Ponyatie neschastnogo sluchaya v oblasti strahovaniya // Pravo, 1909 g., № 31, str. 1706–1709.

11. Tyutryumov I. M. Zakony grazhdanskie s raz'yasneniyami Pravitel'stvuyushchego Senata i kommentariyami russkikh yuristov. Kniga 4 / Sostavil I.M. Tyutryumov.; Nauch. Red. Em. V. S. – M.: Statut, 635 s.
12. "Kalifornijskoe Grazhdanskoe Ulozhenie" (Malyshev - III, str. 329), st. 2541.
13. G.F. SHershenevich. Uchebnik russkogo grazhdanskogo prava. – M.: Statut, 2005, s. 501.
14. A.F. Brandt. O strahovom ot ognya dogovore // ZHurnal grazhdanskogo i ugolovnogo prava, 1875 g., kn. 3, s. 150.
15. A.M. Gulyaev. - "Russkoe grazhdanskoe pravo".
16. I. Vol'man. O prave zalogoderzhatelej na strahovoe voznagrazhdenie // Pravo, 1907 g., № 18, s. 1292.
17. A. I. Kaminka. Strahovanie zalozhennogo imushchestva // Pravo, 1907 g., № 33, str. 2204-2210.
18. V. Sadovskij. Rasprostranyaetsya li trebovanie, obespechennoe zastrahovannym imushchestvom, na strahovoe voznagrazhdenie? // ZHurnal ministerstva yusticii, 1906 g., kn. 10, str. 163-165.
19. F.I. Oseckij. Narodnye smuty i dogovor strahovaniya // Strahovoe Obozrenie, 1903 g., № 2, str. 83-88.
20. S. Kurenkov. K voprosu ob otvetstvennosti strah. obshchestv za pozharnye ubytki, proissledshih vo vremya besporyadkov // ZHurnal ministerstva yusticii, 1906 g., kn. 5, s. 235–236.
21. A. N. Rozhdestvenskij. K strahovym voprosami iz sudebnoj praktiki // "ZH. M. YU.", 1908 g., kn. 4, str. 152–159.
22. V. Idel'son. Ob otvetstvennosti strahovyh obshchestv za ubytki, proissledshih ot narodnyh volnenij // Pravo, 1906 g., № 6, str. 496-497.
23. Istoriya torgovli i promyshlennosti v Rossii / pod red. P. H. Spasskogo. – SPb., 1910–1914. [T. 1. Vyp. 4 : Istoricheskij ocherk razvitiya torgovyh uchrezhdenij v Rossii. Strahovye uchrezhdeniya]. – [1911]. – 36 s.