

СРОЧНО В НОМЕР

УДК 343

DOI 10.37279/2413-1733-2022-8-1-361-366

ОТДЕЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ ТРАНСПОРТНОГО СТРАХОВАНИЯ В РОССИИ В ПОСЛЕДНЕЙ ЧЕТВЕРТИ XIX В.

Иващенко Е. С.

В работе рассмотрены отдельные, наиболее необычные подходы и определения, используемые в отечественном транспортном страховании во второй половине XIX в., на изломе развития внутреннего водного и железнодорожного транспорта. Указаны специфические моменты страхования, прослежена их эволюция на основе нормативно-правовых актов различных страховых обществ (уставов, инструкций). Установлена взаимосвязь практически безусловного страхования речных и морских судов в зависимости от формы их собственности (с участием государственных средств или без данного участия); уточнены и разъяснены отдельные формулировки, указаны причины негативного отношения к страхованию, со стороны отечественных обществ, судов и товаров в некоторых озерах, стоянках, Каспийском море.

Ключевые слова: транспортное страхование, смешанное страхование, устав, инструкция, общество, норма, водные системы.

Становление и развитие транспортного страхования в России имеет свою богатую и, много в чем, неповторимую историю. Связан этот факт со спецификой отечественного страхового права и практики, географических и природных особенностей и многих иных факторов. Отсюда многообразие специфики в деятельности каждого общества, обычно установленных в его уставе или внутренних документах.

Так, в инструкции агентам российского общества морского, речного, сухопутного страхования и транспортирования кладей по речному страхованию от 1883 г., указано, что предметами его страхования могли быть «Всякого рода товары и грузы, отправляемые водой и погруженные на крепкие и благонадежные суда, с надлежащей оснасткой, полным числом судорабочих и под хорошим присмотром и управлением, кроме товаров и предметов, согласно пар. 2 сей инструкции, вовсе исключенных от страхования» (п. 1).

При этом копания запрещала своим агентам принимать следующие страхования:

а) страхование тех товаров, которые по классификации совершенно исключены от принятия на страх;

б) страхование ото льда¹;

в) страхования на всех непоименованных в классификации судах, или, на судах старше тех, которые определены классификацией;

г) страхования на озерах [1, с. 4]: Ладожском, Онежском, Белом, Чудском (Пейпус) и Псковском;

д) страхование остановок в пути для распродажи товаров;

¹ Имеется в виду ледовая оговорка (ICE CLAUSE)

- е) страхование ожидаемой прибыли, а также фрахта – отдельно от товара;
- ж) принятие страхований каких-либо речных рисков от страховых (однородных с нашим) обществ;
- з) страхования на корпуса речных судов;
- и) страхования по тем рекам, каналам и системам, которые не обозначены в тарифах премий, и
- и) все речные страхования в связи с морскими рисками» (п. 2) [1, с. 5].

Обратим внимание на некоторые указанные положения. Что касается страховых корпусов судов. Здесь следует указать, что данная проблема разрешалась российскими страховыми обществами двояко: а) вообще отказ от страхования корпусов, как в данном случае, и б) страхование в зависимости от качества и материалы корпуса судна. Стандартно корабельные снасти (на парусных судах) и паровые машины (на пароходах) не страховались. Что до снастей (паруса, мачты и т.п.), то, очевидно из-за того, что таковые первыми «страдали» в случае аварий, а в отношении паровых машин необходимо было иметь людей, способных оценить состояние всех частей этих устройств вообще и паровых котлов в частности, что было крайне неудобно, дорого, опасно и, в результате – не выгодно.

Отказ от страхования на указанных озерах был вызван несколькими основными причинами: а) отсутствием длительное время достоверных лоций этих водоемов; б) сложной метеорологической обстановкой в их акватории; в) определенным недоверием к местным лоцманам и матросам.

Что до страхований на стоянках и остановках, то в данном случае следовало учитывать множество факторов – от качества мест стоянки для судов, то их безопасности в пожарном, погодном, человеческом и иных факторах. Все это не способствовало данному виду страхования.

Отказ же, к примеру, речных страхования «в связи с морскими рисками», скорее всего был связан с слишком разными условиями судоходства.

Изданные же в 1898 г. «Полисные условия для страхования от огня имущества в С.-Петербургской компании «Надежда» для морского, речного и сухопутного страхования, транспортирования кладей и страхования от огня имущества» уже отображают существенную эволюцию в вышеуказанных вопросах.

В первую очередь, в нем уже используется термин «Смешанные страхования» (гл. 15): «34. под смешанными страхованиями понимаются такие, при которых груз отправляется составным путем, т.е. частью речным или сухим путем». При выдаче полиса на смешанное страхование полагалось следовать таким правилам: «1. Полис по смешанному страхованию выписывался: а) на речном бланке, - когда начало составного пути река, озеро или сухой путь, предшествующий реке или озеру; б) на морском бланке, - когда начало пути море, кроме Балтийского, или сухой путь, предшествующий морю (кроме Каспийского); в) на Каспийском бланке, - когда начало пути Каспийское море или сухой путь, предшествующий Каспийскому морю».

При этом, выдавать «на сухопутном бланке полисов по смешанному страхованию» запрещалось [2].

В данном случае следует пояснить «особое» отношение к страхованию на Каспийском море. Одной из причин данного отношения, по нашему мнению, было то, что: а) на Каспии отсутствовали морские лоцманы, что затрудняло плавание, делая

его более опасным, б) наличие двух противоположных решений Правительствующего Сената относительно того, считать ли данный водоем морем или внутренним водоемом. Разница, в правовых подходах связанных с страхованием была значительна, а потому идти на осознанный риск страховщики не хотели.

Согласно инструкции «агентам страхового и транспортного общества «Россиянинь». По морским товарным страхованиям» от 1892 г., которую, кстати, «... рекомендуется держать данную инструкцию в недоступном для публике месте» [3, с. 1], данное общество принимало «страхование грузов лишь в паровых судах первых двух классов, в парусных кораблях (стальных, железных и деревянных или смешанных) первого класса и в каботажных судах старше 5 лет.

На парусных кораблях 2 класса, а равно каботажных судах старше 5 лет, при полной благонадежности их, лишь с разрешения правления» [3, с. 7].

Уже в это цитате мы видим существенное изменение подходов к определению предметов и объектов страхования. Далее же находим: «5. Суда, не значущиеся в списках Ллойда допускались при условии тщательного осмотра их местными агентами Ллойда и выяснении их полной благонадежности... свидетельство такого осмотра (сертификат) представляется агентом Правлению одновременно с другими бумагами по страхованию подлежащего груза.... Осмотр производится за счет владельца судна или страхователя груза, но не общества». При этом, «Все паровые суда «Русского Общества Пароходства и Торговли», Комитета Добровольного Флота, «Российского Общества Транспортных кладей», «Черноморско-Дунайского пароходства», «Товарищества «Каспий» и «I.K.K. Priv. Donau Dampfschiff. Gesekksch», предписывалось считать судами первого класса [3, с. 8].

В данном случае следует пояснить, что практически во всех выше указанных компаниях принимало участие государство, чем, очевидно, и вызвано такое благожелательное к ним отношение.

Что касается вопросов отказа в премиях страхования, то здесь можно указать такую норму: «15. Если у агента было сомнение в благонадежности страхователя или поставщика, или он убедился в ветхости судна, несоответствующем состоянии оснастки на нем, или, если в представленном судовом билете были какие-либо поправки или подчистки в графах, где указано время постройки судна или день выдачи судового билета, или же, по времени года опасность предлагаемому на страх грузу представлялась ему слишком рискованной, то агент должен право отказаться от принятия к страхованию груза, не объясняя страхователю в первом случае причин отказа» [1, с. 14].

Такие положения чаще всего встречаются в нормативных актах до второй половины 1880-х гг. Как такое положение: «40. При страхованиях по Мариинской, Тихвинской и Вышневолоцкой системам, соблюдаются следующие правила и делаются следующие оговорки в полисах:

а) так как при страхованиях по Мариинской и Вышневолоцкой системам, Общество принимает также на страх грузы в трех четвертях их полной ценности, а остальную затем $\frac{1}{4}$ обязательно оставляет на ответственности страхователя, то при стоимости груза (примерно) в С. Р. 12.000, на 1-й странице полиса должно быть написано: из полной ценности груза в 12 тысяч рублей, общество приняло на страх три четверти ценности груза, всего девять тысяч рублей, остальные же затем три тысячи рублей должны непременно оставаться на риске самого страхователя» [1, с.

36]; «б) при страховании грузов, отправляемых по Марринской системе, на 1-й странице полиса, должно сделать оговорку: суда, должны следовать по рекам и каналам, минуя озера: Белое, Онежское и Ладожское; в) При страховании грузов, отправляемых по система Тихвенской и Вышневолоцкой, делать на первой странице оговорку: суда, должны следовать реками и каналам, минуя Ладожское озеро; г) При страхованиях по Мариинской и Тихвинской системам до С.-Петербурга, в полисе добавляется условие: суда должны следовать р. Невой от Шлиссельбурга под буксиром пароходов; д) При страховании по Мариинской системе в следующих судах: баржах, тихвинках, лодках и полулодках разных, груз не ограничивается, но осадка судна не должна превышать установленной правительством нормы в 7 ½ четвертей. На мариинках, берлинах, берлинках и унжанках груз не должен превышать 17,500 пудов, при чем агент, заключающий страхование, обязан добавить в особых условиях полиса следующее: «В дополнение к пар. 3-му полиса нормальная емкость (такого-то судна) определяется в семнадцать тысяч пятьсот пудов» [1, с. 37]; е) при страховании грузов по Вышневолоцкой системе, чрез Боровицкие пороги, в особых условиях следует добавлять следующие условия: 1) Общество отвечает за расходы на отлив из судов воды и паузки в Боровицких порогах, хотя-бы застрахованное имущество и не подвергалось подмочке, 2) следование в Боровицких порогах должно быть под управление прозешных лоцманов за счет товарохозяев и с согласия представителя общества, и 3) страхователь или заменяющий его место обязан безотлагательно производить нагрузку судов по требованию представителя Российского Общества, но за расходы на такую паузку общество не отвечает; ж) во избежание недоразумений при несчастьях и для скорейшей поверки тождественности застрахованного и потерпевшего несчастье груза, при страховании товаров, отправляемых Вышневолоцкой системой до С.-Петербурга включительно, суда, в которых погружен застрахованный товар, должны быть заклеены до выдачи полиса [1, с. 38]. При страхованиях на Вышневолоцкой и Мариинской системах в полисах, в подробностях погрузки, должны быть непременно показаны №№ и погрузка каждого судна отдельно; з) при страхованиях по Марринской, Вышневолоцкой и Тихвинской системам до С.-Петербурга, премии, значущиеся в тарифах, рассчитаны до моста Александра 2 на р. Неве; если-же будет предложено страхование товаров далее моста Александра 2, то к премии, назначенной по тарифу для этих систем, прибавляется за дальнейшее расстояние премия [1, с. 39], согласно примечанию к тарифу Мариинской системы; и) «При страховании спирта, по всем путям, делается следующая оговорка в особых условиях полиса: «при несчастьи общество не отвечает за изменение крепости спирта и страхователь обязан принять спасенный спирт в такой-же таре; общество-же вознаграждает страхователя только за недостающий спирт из бочек, которых на лицо не окажется, или которые окажутся разбитыми. Количество спирта в погибших, или недостающее в поврежденных бочках, определяется, согласно провозным свидетельства за исключением законом установленной усушки и утечки со дня выдачи провозного свидетельства до дня несчастья».

Агентам вменяется в непременную обязанность, вписывать в особые условия полиса, как все оговорки, указанные инструкцией, так и те оговорки, которые помещены в примечаниях к классификациям товаров и судов, а равно и в тарифах премий».

Временные ограничения, установленные нами выше в отношении данных положений вызваны тем, что данные водные системы к концу XIX в. утратили свое прежнее транспортное значение из-за развития железнодорожного сообщения.

Отдельно следует указать существование в исследуемый период ограничений касающихся вопросов: полноты членов команды, мест стоянки, погрузки, догрузки, перемена в пути застрахованного груза, в смешанном страховании и пункты перевалок и т.п.

И в завершении нашего исследования, можно упомянуть о специфике некоторых формулировок российского страхового права конца 19 в. Так, к примеру, в одном из документов находим, что «56. При изучении несчастий совместно с полицией, могут представиться следующие случаи:

«а) гибель произошла «по воле Божией»²; в таком случае агент принимает все меры к спасению товара, и вообще к уменьшению убытков общества...» [1, с. 51].

Очевидно, на современном «страховом языке», данную фразу можно трактовать как «обстоятельства непреодолимой силы», «обстоятельства, независящий от сторон», «форс-мажор». Впрочем, эти и иные, выше указанные обстоятельства были творчески доработаны и получили свое развитие в последующий государственно-политический период [6].

Список литературы:

1. Инструкция агентам российского общества морского, речного, сухопутного страхования и транспортирования кладей по речному страхованию. – С.Петербург. Типография Э. Аригольда, Литейная, 59. 1883. 59 с.
2. Полисные условия для страхования от огня имуществ в С.-Петербургской компании «Надежда» для морского, речного и сухопутного страхования, транспортирования кладей и страхования от огня имуществ. С.-Петербург, 1898. – 26 с.
3. Инструкция агентам страхового и транспортного общества «Россиянинъ». По морским товарным страхованиям. С.-Петербург, 1892. 32 с.
4. Морское страхование / З. Я. Линденбратен, С. Н. Долгов. – Москва: Глав. Прав. Гос. страхования, 1924.
5. Страховое законодательство России: Историко-парвовое исслед. / В. В. Аленичев. – М.: ЮНИКС, 1998. – 583 с.

Ivashchenko E. S. S. Certain features of transport insurance in Russia in the last quarter of the XIX century // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2022. – Т. 8 (74). № 1. – P. 361-366.

The paper considers some most unusual approaches and definitions used in domestic transport insurance in the second half of the XIXth century, at the turn of development of inland waterway and railway transport. Specific points of insurance are indicated, their evolution is traced on the basis of normative-legal acts of different insurance companies (charters, instructions). Interrelation of practically unconditional insurance of river and sea courts depending on a form of their property (with or without participation of the state means) is established; some formulations are specified and clarified, the reasons of the negative attitude to insurance, on the part of domestic societies, of courts and the goods in some lakes, moorings, Caspian Sea are specified.

Keywords: transport insurance, mixed insurance, charter, instruction, society, norm, water systems.

Spisok literatury:

² Следует понимать, как по непредвиденным, не предусмотренным в полисе обстоятельствам, с невозможностью определения виновных сторон и лиц.

1. Instrukciya agentam rossijskogo obshchestva morskogo, rechnogo, suhoputnogo strahovaniya i transportirovaniya kladej po rechnomu strahovaniyu. – S.Peterburg. Tipografiya E. Arigol'da, Litejnaya, 59. 1883. 59 s.
2. Polisnye usloviya dlya strahovaniya ot ognya imushchestv v S.-Peterburgskoj kompanii «Nadezhda» dlya morskogo, rechnogo i suhoputnogo strahovaniya, transportirovaniya kladej i strahovaniya ot ognya imushchestv. S.-Peterburg, 1898. – 26 s.
3. Instrukciya agentam strahovogo i transportnogo obshchestva «Rossiyanin». Po morskim tovarnym strahovaniyam. S.-Peterburg, 1892. 32 s.
4. Morskoe strahovanie / Z. YA. Lindenbraten, S. N. Dolgov. – Moskva: Glav. Prav. Gos. strahovaniya, 1924.
5. Strahovoe zakonodatel'stvo Rossii: Istoriko-parvovoe issled. / V. V. Alenichev. – M.: YUNIKS, 1998. – 583 s.