

Литература

1. Аверьянова, Т.В. Криминалистика: учебник для вузов / Т.В. Аверьянова; под ред. заслуженного деятеля науки РФ, проф. Р.С. Белкина. – М.: Изд-во НОРМА, 2001. – 990 с.
2. Исаева, Л.М. Специальные познания в уголовном судопроизводстве / Л.М. Исаева. – М.: Юрис, 2003. – 304 с.
3. Применение специальных технических познаний при расследовании дорожно-транспортных происшествий: пособие для следователей, судей, экспертов-автотехников. – Минск: МЮ БССР НИИСЭ, 1989. – 125 с.
4. Строгович, М.С. Курс советского уголовного процесса. Т. 1. / М.С. Строгович. – М.: «Наука», 1968. – 470 с.

ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ СТРАХОВАНИЕ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ: ОТДЕЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ

Т.Л. Харковец

Минский институт управления, г. Минск, Беларусь
rommashka80@mail.ru

В целях усиления защиты имущественных и иных интересов потерпевших в дорожно-транспортных происшествиях (далее – ДТП), а также виновных в этом лиц в Республике Беларусь Декретом Президента Республики Беларусь от 19 февраля 1999 г. № 8 (утратил силу) с 1 июля 1999 года введено обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

В настоящее время порядок и условия проведения этого вида страхования определены в главе 11 (пп.119-178) Положения о страховой деятельности в Республике Беларусь, утвержденного Указом Президента Республики Беларусь от 25.08.2006 г. № 530 «О страховой деятельности» (далее – Положение).

Страховщиком по данному виду страхования в соответствии с п. 120 Положения является страховая организация – государственное юридическое лицо либо юридическое лицо, в уставном фонде которого более 50 процентов долей (простых (обыкновенных) или голосующих акций) находятся в собственности Республики Беларусь и (или) ее административно-территориальных единиц, имеющее лицензию на осуществление страховой деятельности, включающее обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств, и являющееся членом Белорусского бюро.

В настоящее время это: Белгосстрах, Белнефтестрах, Белкоопстрах, Белэксимгарант, ПромТрансИнвест, ТАСК. [4]

Страхователь вправе выбрать страховщика, имеющего согласно законодательству основания для заключения соответствующего вида договора страхования, а данный страховщик не может отказать страхователю в его заключении. [1, п. 136]

Существует мнение о необходимости расширения круга страховщиков, имеющих возможность осуществления обязательного страхования в целом и обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в частности. Действительно, это позволит создать конкурентную среду и соответственно условия для более качественной страховой защиты интересов страхователей (потерпевших), ведь в этих целях и осуществляется обязательное страхование.

Постановлением Совета Министров Республики Беларусь № 1749 от 29.12.2006 г. утверждена Республиканская программа развития страховой деятельности в Республике Беларусь на 2006–2010 годы.

...Бросается в глаза насыщенность Программы вопросами жизнедеятельности и развития государственных страховщиков и страховщиков с долей государства более 50%. Других субъектов страхового рынка (негосударственных страховщиков, брокеров, агентов) как бы не существует, хотя вопросы их развития напрямую увязаны с развитием всего рынка в целом. В перечне задач нет ни слова о рыночных отношениях и равенстве прав собственности. Последний и совсем неконкретный пункт этого перечня – «формирование конкурентной среды», как-то теряется на фоне первых (и очевидно приоритетных) задач, таких как: «усиление роли государства» и «развитие государственных страховых организаций». [3]

Что относится к страховым случаям установлено п.124 Положения.

П.125 Положения определены факты причинения вреда, не подпадающие под категорию страховых. В таких случаях потерпевший или его наследник может в соответствии с законодательством предъявить лицу, причинившему вред, иск о его возмещении. Также в случае, если сумма возмещения вреда превышает установленные лимиты ответственности, потерпевший или его наследник вправе предъявить лицу, причинившему вред, иск о возмещении вреда на сумму, превышающую указанные лимиты.

Владельцы транспортных средств могут дополнительно в добровольной форме осуществлять страхование гражданской ответственности на случай недостаточности страховой выплаты по договору обязательного

страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств для полного возмещения вреда, причиненного жизни, здоровью или имуществу потерпевшего, либо страхование наземных транспортных средств. [1, п. 127]

Вред, причиненный потерпевшему в результате ДТП при наличии у него договора добровольного страхования наземных транспортных средств, заключенного им самим или в его пользу, и договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, заключенного в его пользу, в первую очередь возмещается по договору обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в порядке, установленном Положением. При этом, если размер вреда, исчисленный в соответствии с Положением, менее исчисленного по договору добровольного страхования наземных транспортных средств, соответствующую разницу между страховым возмещением и фактическим размером вреда выплачивает страховщик, заключивший договор добровольного страхования наземных транспортных средств, в пределах установленной данным договором страховой суммы в соответствии с условиями этого договора. [1, п. 150]

По мнению автора, данная норма требует доработки, поскольку отсутствует положение о схеме возмещения вреда, причиненного в результате ДТП, в случае наличия в дополнение к указанным выше договора добровольного страхования гражданской ответственности.

Последовательность обязательных действий участников ДТП, сотрудников ГАИ и страховщика, извещенного о происшествии, с момента ДТП и до выплаты страхового возмещения регулируется пп. 163-175 Положения. Это длительный и многоступенчатый процесс.

Некоторые исследователи в этой области предлагают усовершенствовать данную процедуру, применив «принцип одного окна». Потерпевший обращается в ГАИ с заявлением (в том числе и по телефону) о произошедшем ДТП. Это и есть обращение в «одно окно». Дальше вся процедура должна идти уже без активного участия потерпевшего. [2]

По мнению автора, это в значительной степени позволит упростить порядок получения потерпевшим полагающейся ему страховой суммы.

Данный вид страхования затрагивает интересы огромного числа лиц (владельцев транспортных средств и потерпевших от их действий), в связи с этим требует четкой правовой регламентации и обеспечения реальной страховой защиты. Указанные моменты далеко не полный перечень тех, которые требуют уточнения и доработки.

Литература

1. О страховой деятельности: Указ Президента Республики Беларусь от 25 августа 2006г. № 530 (в ред. Указа Президента Республики Беларусь от 21.03.2009г. № 52 // КонсультантПлюс: Беларусь [Электрон. ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр прав. информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2009.

2. Латышев, И. Страховое возмещение при ДТП: легко ли получить положенное? // Автобизнес – Weekly – 2006. – № 33-34.

3. Страховой рынок. Аналитика. [Электрон. ресурс] – 14 марта 2009. – Режим доступа: <http://www.belbroker.com/market/analitics.html>

4. Страховые организации и / Официальный сайт Белорусского бюро по транспортному страхованию // [Электрон. ресурс] – 14 марта 2009. – Режим доступа: <http://www.btib.org/organizations/>

ОСОБЕННОСТИ ПРИОБРЕТЕНИЯ ЗЕМЛИ ПО ДОГОВОРУ КУПЛИ-ПРОДАЖИ В ВЕЛИКОМ КНЯЖЕСТВЕ ЛИТОВСКОМ В КОНЦЕ XV – ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XVI ВЕКА

И.Г. Яцкевич

Минский институт управления, г. Минск, Республика Беларусь

Согласно нормам земского права ВКЛ, приобретение земли по договору купли-продажи включало несколько этапов:

- получение разрешения от великого князя на куплю-продажу земли;
- заключение договора и его документальное оформление;
- исполнение договора;
- подтверждение права покупателя на землю великим князем.

Юридическая сущность первого этапа была тесно связана с существовавшими в рассматриваемый период ограничениями оборота земли. Феодалные служебные отношения и интересы государства требовали сохранения целевого назначения земли, в связи с чем и требовалось разрешение на её отчуждение. Разрешение на куплю-продажу земли оформлялось отдельным документом – «листом дозволенным». Такой лист мог выдать как сам великий князь, так и наместник великого князя – воевода или староста.