

бой ее особенную часть, имеют свои особенные задачи. Второй исторически сформировавшийся подход к определению места мировых судей в судебной системе страны сводится к тому, что мировой суд во многих государствах является низшим звеном судебной системы или судом первой инстанции. Как правило, мировой судья назначается либо законодательным органом государственной власти (например, в России), либо избирается населением (во Франции до 1958 г., некоторых штатах США) и функционирует в составе одного мирового судьи. В мировом суде подлежат рассмотрению в упрощенном порядке мелкие уголовные и гражданские дела, дела об административных правонарушениях. Так, согласно ст. 3 Федерального закона от 17 декабря 1998 г. № 188-ФЗ «О мировых судьях в Российской Федерации», мировые судьи рассматривают дела только в первой инстанции и им подсудны: 1) уголовные дела о преступлениях, за совершение которых может быть назначено максимальное наказание, не превышающее трех лет лишения свободы; 2) гражданские дела (только относящиеся к подведомственности судов общей юрисдикции, не подведомственные арбитражным судам); 3) дела об административных правонарушениях, отнесенные к компетенции мирового судьи Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях. В Республике Беларусь, согласно ст. 31 Кодекса Республики Беларусь о судостроительстве и статусе судей, указанные дела находятся в компетенции районных (городских) судов, которые являются судами первой инстанции. Соответственно, создавать новый институт в системе белорусского правосудия будет проблематичным с точки зрения и нормативной основы деятельности мировых судей, и разграничения их компетенции и компетенции районных судов.

А.В. Чигилейчик

Академия МВД Республики Беларусь (Минск)

ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ СТРАХОВАНИЕ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ: ИСТОРИЯ ВОЗНИКНОВЕНИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ

В современный период развития общества и государства особую актуальность представляет гражданско-правовое регулирование возмещения вреда, причиненного в сфере дорожного движения. Рост количества транспортных средств и возросшая в связи с этим интенсивность транспортных потоков закономерно способствуют увеличению случаев дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП).

Еще в начале XX в. возникла необходимость создания действенного и оправданного с правовой точки зрения механизма возмещения вреда, причиненного повышенно опасной деятельностью. Несмотря на дискус-

сионность отдельных положений, введение в правовой оборот категории «источник повышенной опасности», к которым относится транспортное средство, получило свою повсеместную реализацию в правопримени- тельной практике. Одновременно с деликтной ответственностью в рас- сматриваемой сфере было положено начало формированию института страхования ответственности владельцев транспортных средств. Исто- ки данного института, известного еще в римском праве, видны в Родос- ском законе об аварии, суть которого сводилась к пропорциональному разложению вреда, причиненного при уничтожении товаров, находив- шихся на борту во время плавания. Как отмечал И.А. Покровский, «на этой идее разложения вреда покоится, как известно, весь институт стра- хования». В дальнейшем в 1926 г. в СССР было положено начало госу- дарственному автомобильному страхованию, занимавшему в системе имущественного страхования значительно меньший удельный вес. Нес- мотря на то, что в 1934 г. в ведение Госстраха было передано обязатель- ное страхование пассажиров от несчастных случаев, страхование транс- портных средств осуществлялось в рамках добровольного имуществен- ного страхования.

В юридической литературе начала 50-х гг. XX в. (работы Н.Г. Алек- сандрова, А.М. Беляковой, Н.С. Малеина) обосновывалась необходи- мость введения института обязательного страхования гражданской от- ветственности владельцев транспортных средств. В частности, Н.Г. Алек- сандровым впервые была высказана идея о страховой природе обязан- ности по возмещению вреда, случайно причиненного владельцами исто- чников повышенной опасности. Между тем необходимость введения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств поддерживалась не всеми, некоторые авторы указывали на негативные аспекты, связанные с введением данного вида страхования. В последующем необходимость введения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств не получила поддержки и со стороны законодателя, отклонив- шего в 1962—1963 гг. попытки Министерства финансов СССР ввести указанный вид страхования.

Следует признать, что действующий с 1999 г. на территории Бела- руси институт обязательного страхования гражданской ответствен- ности владельцев транспортных средств представляет собой действенных правовой механизм, сочетающий в себе имущественную защиту лиц, пострадавших в результате ДТП, и защиту интересов причинителей вреда (страхователей). В то же время наличие отдельных проблемных вопросов, касающихся в частности применения расчетного метода опре- деления размера вреда, причиненного транспортному средству, ограни- чения ситуаций, влекущих выплату страхового возмещения, и т.д., тре- бует отдельных законодательных мер, влекущих дальнейшее совершен- ствование и развитие указанного вида страхования.

БДЭУ. Беларускі дзяржаўны эканамічны ўніверсітэт. Бібліятэка.

БГЭУ. Белорусский государственный экономический университет. Библиотека.°

BSEU. Belarus State Economic University. Library.

<http://www.bseu.by> elib@bseu.by