ЗАРОЖДЕНИЕ НОРМАТИВНОЙ РЕГЛАМЕНТАЦИИ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В БЕЛАРУСИ

И. В. Гринев
Военно-морская академия имени Адмирала Флота Советского Союза Н. Г. Кузнецова, г. Санкт-Петербург, Россия

Рассматриваются вопросы, касающиеся обязанностей населения в сфере дорожного строительства, эксплуатации дорог и мостов, а также нормативной регламентации правил дорожного движения в Беларуси в XVI в.

ЗАРАДЖЭННЕ НАРМАТЫЎНАЙ РЭГЛАМЕНТАЦЫІ ПРАВІЛ ДАРОЖНАГА РУХУ Ў БЕЛАРУСІ

І. В. Грынёў
Ваенна-марская акадэмія імя Адмірала Флота Савецкага Саюза М. Г. Кузняцова, г. Санкт-Пецярбург, Расія

Разглядаюцца пытанні, якія тычацца абавязкаў насельніцтва ў сферы дарожнага будаўніцтва, эксплуатацыі дарог і мастоў, а таксама нарматыўнай рэгламентацыі правіл дарожнага руху ў Беларусі ў XVI ст.

THE ORIGIN OF THE NORMATIVE REGULATION OF TRAFFIC RULES IN BELARUS

I.Greenev
Naval Academy named after the Admiral of the Fleet of the Soviet Union N. G. Kuznetsov, St. Petersburg, Russia

The article deals with the duties of the population in the field of road construction, operation of roads and bridges, as well as the normative regulation of traffic rules in Belarus in the XVI century.

Са старажытных часоў сяляне выконвалі розныя дзяржаўныя павіннасці, у тым ліку звязаныя з падтрыманнем у належным стане дарог, будаўніцтвам мастоў (падарошчына, згоны і інш.). З заснаваннем гарадоў, колькасць якіх паступова павялічвалася, у гэтай працы прымалі ўдзел і гаражане. У сувязі з развіццём гандлю нормамі звычаёвага права рэгламентаваўся парадак праезду замежных купцоў па тэрыторыі Беларусі, што у дальнейшым знайшло адлюстраванне ў першых пісаных помніках права. Напрыклад, у Дагаворы 1229 г. гаварылася аб свабодным міжнародным гандлі “от верху и до море и

по воде и по берегу” [1, с.41-42]. Усё гэта патрабавала падтрымання ў належным стане гандлёвых шляхоў.

XVI ст. з’явілася адным з важнейшых этапаў у гісторыі Вялікага Княства Літоўскага, цэнтрам якога сталі беларускія землі. У гэты перыяд адбываецца шэраг вельмі важных дзяржаўных рэформаў (заканадаўчая, адукацыйная, зямельная, судовая, адміністрацыйна-тэрытарыяльная і інш.), што садзейнічала сацыяльна-эканамічнаму развіццю дзяржавы. Паступова павялічваецца колькасць гарадскіх паселішчаў, асабліва на беларускіх землях, прычым характэрнай рысай стала будаўніцтва малых гарадскіх паселішчаў. У пачатку XVI ст. больш за 40 % усіх гарадскіх паселішчаў Беларусі падпарадкоўвалася юрысдыкцыі буйных феадалаў (Слуцк, Капыль, Нясвіж, Клецк, Стары Быхаў, Тураў, Шклоў, Маладзечна, Смаргонь, Лагойск і інш.). Большая частка з іх належала Радзівілам, Сапегам, Чартарыйскім, Хадкевічам і іншым буйным магнатам. Існавала шмат і дзяржаўных гарадоў, якія станавіліся адміністрацыйнымі цэнтрамі пры ўвядзенні новага адміністрацыйна-тэрытарыяльнага падзелу тэрыторыі дзяржавы. У пераважнай большасці гэта былі беларускія гарады. Увогуле XVI ст. характарызуецца актыўнай урбанізацыяй. Засноўваецца больш за 300 новых гарадскіх паселішчаў. З.Капыскі налічваў на тэрыторыі сучаснай Беларусі ў сярэдзіне XVII ст. 37 гарадоў і 425 мястэчак (малых гарадоў). Згодна з яго класіфікацыяй, малыя гарады налічвалі больш за 300 дымоў, сярэднія – больш за 500, вялікія – больш за 1000 [2, с.107.]. Усё гэта патрабавала і развіцця дарожнага будаўніцтва, а таксама неабходных клопатаў аб утрыманні дарог і мастоў.

Абавязак насельніцтва ўтрымання дарог у належным стане вызначаўся спачатку звычаем. Потым гэты абавязак быў уведзены з прававую матэрыю, аб чым сведчаць міжнародныя дагаворы, абласныя, валасныя, гарадскія граматы і Судзебнік 1468 г. Так, у Судзебніку ўстанаўлівалася: “которыи мосты мощивали….бы и ныне каждый свою делніцю замостили и заделали как надобе” [3, с.115]. За невыкананне дадзеных абавязкаў вызначаўся грашовы штраф – дзесяць рублёў грошай. Гаварылася таксама, што калі праезджым людзям будзе ўчынена якая-небудзь шкода (конь нагу зломіць ці іншае), адказвае той, на чыёй “делніцы” гэты адбылося [3, с.115].

Часам падобныя нормы ўтрымліваліся ў граматах жыхарам беларускіх гарадоў, якія выдаваліся ад імя вялікага князя і рэгламентавалі правы і абавязкі гарадоў і гараджан, іх узаемаадносіны з мясцовымі органамі ўлады. У асноўным граматы былі прысвечаны рэгуляванню самых важных пытанняў гарадскога жыцця. Так, Устаўная грамата 1456 г. вялікага князя Казіміра жыхарам Полацка была прысвечана арганізацыі «бояром Полоцким з мещаны и городские дворяны, и чорными людми» гарадскога грашовага фонду, прызначанага «заровно» на патрэбы дзяржаўныя і мясцовыя. У яе тэксце згадваецца аналагічная грамата жыхарам Полацка, якая была выдадзена вялікім князем Вітаўтам.

Актывізацыі эканамічных і гандлёвых адносін садзейнічала ўвядзенне на працягу канца XIV - XVII стст. магдэбургскага права ў гарадах Беларусі, У граматах на магдэбургскае права, мэтай надання якіх было «в мере лепшой поставити» горад, гаварылася што выдаюцца яны для захавання ў памяці людзей мінулых правоў і льгот насельніцтва, накіраваных на паляпшэнне становішча гараджан і стварэнне неабходных умоў для росквіту горада, а таксама для павелічэння прыбыткаў дзяржаўнай казны.

Менавіта актывізацыя эканамічных адносін прыводзіла да таго, што гарады-крэпасці з ваенна-адміністрацыйных цэнтраў усё больш пераўтвараліся ў цэнтры рамёстваў, гандлю і культуры. Усё гэта выклікала неабходнасць будаўніцтва новых дарог і падтрыманне ў належным стане старых. У гістарычных дакументах сустракаюцца звесткі пра “дарогі дабравольныя” – свабодная і адкрытыя для ўсіх, а таксама пра “дарогі звыклыя” – тэрмін, які ўжываўся для вызначэння вядомых бітых дарог (гасцінцаў, трактаў).). Патрэбна адзначыць, што на абозы з таварамі часта нападалі разбойнікі, таму многія купцы аддавалі перавагу менш вядомым і неўпарадкаваным дарогам ці ехалі па бездарожжу, каб не толькі пазбегнуць нападу, але і не плаціць мыта, дарожных пабораў (маставога, грэбельнага і інш.) У сувязі з гэтым вялікі князь Жыгімонт 1 пастанавіў, каб на дарогах звыклых быў “дозор”. За станам дарог, спраўнасцю мастоў, грэбель, забяспячэннем іх аховы назіралі галоўным чынам старасты. Пастановай князя былі вызначаны таксама гасцінцы (лепшыя дарогі), па якіх належала перавозіць тавары. Забаранялася карыстацца іншымі шляхамі. Парушальнікаў гэтага патрабавання прыцягвалі да адказнасці як кантрабандыстаў. Як правіла, адпаведна звычаю, хто будаваў за свой кошт мост, той і спаганяў маставое, грэбельнае – плату за праезд цераз мост, грэблю. Гэта правіла было замацавана пазней статутнымі нормамі. Пры гэтым на ўладальнікаў закон ускладваў абавязак сачыць за належным станам мастоў, грэбляў і інш. і своечасова іх рамантаваць. У Статуце 1588 г. гаварылася: калі ў выпадку дрэннага стану маста ці грэблі праезджы меў якую-небудзь страту (шкоду), апошняя спаганялася з уладальніка дарожнай пабудовы [4, р.1, арт.29-30]. Дзяржава клапацілася таксама, каб па дарогах (у вёсках, мястэчках і гарадах) былі заезджыя гасцінныя двары з карчмой пакутнай – харчэўняй.

Актыўнае развіцце гандлевых адносін у Вялікі Княстве Літоўскім запатрабавала яшчэ большых прававых гарантый бяспекі гандлю і захаванасці тавараў, якія перавозілі купцы, што асабліва наглядаецца ў статутах 1529, 1566, 1588 гг. Так, у Статуце 1566 г., заканадаўча рэгламентуецца права ўласнасці купца на тавар, які быў вынесены з затануўшага карабля на бераг (р. IX, арт.21).

У сувязі з актывізацыяй гандлёвых і іншых эканамічных адносін паўстала неабходнасць нарматыўнай рэгламентацыі дарожнага руху. Упершыню артыкулам 22 дзевятага раздзела Статута 1566 г. даволі дакладна былі вызначаны правілы дарожнага руху. Так, пазначалася, хто першы (вершнік, воз парожні або воз з грузам) і ў якім парадку павінен саступіць дарогу.

Менавіта: “воз порожній маеть уступити возу наложоному, пешій ездному, возовому ездный”. Пры гэтым пазначалася, што ў вузкіх месцах, або калі хто-небудзь уцякаў ад непрыяцеля, вазы павінны былі спыняцца. Нарматыўна рэгламентавалася і шырыня дарогі. Так, гаварылася, што дарогі павінны быць “водле стародавного обычаю такъ широки, абы два возъ форманскихъ розминулися”. Акрамя таго закон патрабаваў: “А часу зимнего кгды снегъ бываетъ велкиій, мають поткавшися дорогою половицы делити, а одинъ другого спихати не маеть съ дороги” [5, р. IX, арт.22]. Важным у гэтым артыкуле было і вызначэнне падсуднасці спраў аб парушэнні дарожнага руху. Так, гаварылася, што такія дарожныя справы належалі суду падкаморскаму, а пры ўзнікненні патрэбы ў больш хуткай “отправы въ справедливости”, то справу мог разгледзець і земскі суд у адпаведнасці са статутнымі нормамі [5, р. IX, арт.22]. Статут 1588 г. паўтарыўшы палажэнні адзначанага артыкула, удакладніў, што “дороги, великие гостинцы мають быти водле стародавного обычаю так широкие, абы на полтора прута быти могли” [4, р. IX, арт. 32].

Такім чынам, упершыню нормамі Статутаў 1566 і 1588 гадоў былі вызначаны правілы дарожнага руху, што сведчыць не толькі аб высокім узроўні самога заканадаўства, але і прававой культуры насельніцтва.

БІБЛІЯГРАФІЧНЫЯ СПАСЫЛКІ

1. Дагаворы і граматы як крыніцы беларускага феадальнага права / Я. Юхо [і інш.]. – Мінск: БДУ, 2000. – 127 с.
2. Копысский, З.Ю. Социально-политическое развитие городов Белоруссии в XVI – первой половине XVII вв. / З.Ю. Копысский. – Минск: Наука и техника, 1975. – 188 с.
3. Судзебнік Казіміра Ягайлавіча 1468 г. : у кн. Вішнеўскі А.Ф., Юхо Я.А. Гісторыя дзяржавы і права Беларусі ў дакументах і матэрыялах : Вуч. дапаможнік. – Мінск : Акадэмія МУС РБ, 1998. – С.109-115.
4. Статут Вялікага княства Літоўскага 1588 года: Тэксты. Давед. Камент.. / Беларус. Сав. Энцыкл.; Рэдкал.: І.П. Шамякін (гал. рэд.) [і інш.]. – Мінск: БелСЭ, 1989. – 573 с.
5. Статут Вялікага княства Літоўскага 1566 года / Т.І. Доўнар, У.М. Сатолін, Я.А. Юхо; рэдкал. Т.І. Доўнар [і інш.]. – Мінск: Тэсей, 2003. – 352 с.