

ОБЪЕКТЫ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ПО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВУ ВЕЛИКОГО КНЯЖЕСТВА ЛИТОВСКОГО И РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Г. И. Зайчук

*доцент кафедры гражданского права юридического факультета Брестского государственного университета имени А. С. Пушкина, кандидат юридических наук, доцент,
Брестского государственного университета имени А. С. Пушкина, бульвар Космонавтов, 21, г. Брест,
Республика Беларусь,
g.zaichuk@mail.ru*

В Республике Беларусь сейчас происходит переход от командно-административной к рыночной, социально ориентированной модели экономики. Похожий период смены феодализма капитализмом наблюдался в Великом княжестве Литовском в конце XVI века. Поэтому заслуживает внимания опыт последнего по правовому регулированию путей общего пользования.

Ключевые слова: объекты общего пользования; дороги; реки.

PUBLIC FACILITIES UNDER THE LEGISLATION OF THE GRAND DUCHY OF LITHUANIA AND BELARUS

G. I. Zaychuk

*Associate Professor of the Department of Civil Law Disciplines of the Law Faculty of the Brest State University named after A. S. Pushkin, candidate of legal sciences, associate professor,
Brest State University named after A. S. Pushkin, 21, Kosmonavtov Boulevard, Brest, Republic of Belarus,
g.zaichuk@mail.ru*

The Republic of Belarus is currently undergoing a transition from a command-and-control model to a market-based, socially-oriented model of the economy. A similar period of the change of feudalism to capitalism was observed in the Grand Duchy of Lithuania at the end of the XVI century. Therefore, the experience of the latter on the legal regulation of public transport routes deserves attention.

Keywords: public facilities; roads; rivers.

Основой для формирования современного правового положения транспортных коммуникаций, как объектов общего пользования в природоресурсном праве Беларуси послужило, вобравшее в себя ряд положений Римского права, законодательство Великого княжества Литовского. Причем данная проблема до сих пор недостаточно изучена, хотя уяснение возникновения и применения права общего природопользования имеет теоретическое и практическое значение, так как: «Гістарычны аналіз заканадаўства неабходны і для правільнага усведамлення дзеючых норм права, і для крытычнай ацэнкі застарэлых норм» [1, с. 3].

Римские юристы выделяли вещи, которые являлись достоянием всех римлян. Так македонские авторы со ссылкой на Гая пишут, что вещами, не подлежащими частному присвоению согласно предписаниям человеческого права (*res extra patrimonium humanijuris*), были: *res publicae*. *Res publicae* были вещи, необходимые и для функционирования государства и для развития общественной жизни граждан: общественные реки (*flumina*), общественные дороги (*viae consulares* и *praetoriae*), пристани (*portus*) и т. д. [2, с. 137]. Экономический подъем в Великом княжестве Литовском, основу территории которого составляли белорусские земли, начался в XVI веке. Этот процесс нашел отражение в нормотворческой деятельности, венцом которой стали написанные на старобелорусском языке статуты Великого княжества Литовского (1529 г. [3], 1566 г. [4] и 1588 г. [5]).

Основными отличительными особенностями Статута 1588 г. являлось то, что он был принят во время: «пераходнай эпохі ад сярэдневякоўя да новага часу і зараджэння буржуазных адносін» [6, с. 89]. Это повлекло рост ремесленно-фабричной деятельности и активизацию торговли, что потребовало улучшения имеющихся и строительства новых путей сообщения дорог, мостов, рек, каналов.

Поэтому довольно подробно в Статуте 1588 г. регламентировался правовой режим объектов общего пользования – стародавних дорог и судоходных (портовых) рек. Причем это регулировалось разделом I, который назывался «О персоне нашей государевой», что подчеркивает государственную и общественную значимость этих путей сообщения. Согласно арт. 29, посвященного ограничениям взимания пошлин в имениях шляхетских, великим князем устанавливалось, чтобы «ни один человек в Великом княжестве Литовском не смел новых пошлин выдумывать, ни на дорогах, ни на мостах, ни на плотинах, ни на реках, ни на перевозах в имениях своих, кроме которые бывали со стародавних времен установлены, или имели на то листы предков наших, либо наши».

При этом за нарушение указанного предписания устанавливалась довольно суровая мера ответственности, согласно которой «если бы кто-либо осмелился пошлину подорожную новую какую-либо сам без нашего пожалования в своем имении выдумывать и устанавливать, либо сверх старинного обычая и нашей дарственной повышать, тогда то имение, в котором то будет делать, где бы это оказалось и надлежаще было доказано, утрачивает и переходит то имение государству и к нам государю, в пользу нашего Великого княжества Литовского. А которые с давних времен по привилеям и листам нашим пошлины и мостовое на имениях своих берут, те за собственные средства в тех имениях своих на дорогах, гати, мосты, плотины, рвы ремонтировать должны. А где бы кто мостов, гатей, плотин исправных не имел, а для того бы переезд был трудный, а кому бы на тех местах случился бы вред, тому тот же пан, кто пошлину берет, обязан будет вред возместить и с добавкой, что потерпевший потребует.

А старосты, державцы или лица, взимающие пошлины наши, если бы так же взимая пошлины, дорог на имениях наших не ремонтировали, тогда вред и добавку тому, кто требует, что добавить, обязаны будут платить.

А которые бы также князья, паны, земляне, шляхта старые дороги своими плотинами затопили или перепахали, присваивая себе пользу, таковые дороги новые должны быть проложены не в ущерб людям проезжающим, но как можно были бы прямее, и так, чтобы были обустроены, чтоб с тяжелыми возами везде был безопасный проезд.

А к тому иные стародавние дороги на имениях и на землях в необходимых местах и топких поправлять, мосты мостить, гати гатить, те, которые издавна людьми то делали, и в будущем будут обязаны. А где бы чьем имении или земле плохой проезд был, а шляхтич хотел бы его поправить, а с того себе за свои расходы свою выгоду иметь, тогда тот должен к нам, государю, обратиться, а мы, узнав о том через комиссаров наших, к тому именью соседних, разрешим ему установить от купцов и иных проезжающих людей, кроме сословий, от этого настоящим статутом освобожденных, как о том ниже описано, пошлину или плату в соответствии с величиной затрат его и милости нашей государевой.

А на реках портовых, и на которых порт может быть где-либо в государстве нашем великом княжестве никто плотин новых ставить и плотин насыпать во вред порту и стоку не должны. А если бы кто занял, тогда свободное место для порта должен оставить. Так же и езы (Езь – частоколь или плетень поперекъ всей реки, чтобы не дать рыбе вверх хода и выловить всю на месте [7, с. 517]) на реках портовых, где издавна бывали, кто бы ставил, тогда прежде всего должен оставлять надлежащее, чтобы езом или заграждением никому не был причинен вред. А новых пошлин чтобы на реках портовых и плотинах не было. Также на езах чтобы необходимые проходы без затруднений были оставлены».

Артикулом 31 посвященным прочищению портовых рек определялось, что «учитывая пользу не меньшую людей народу шляхетского, также и городов наших главных, в которые было бы легче живность и другие нужды водными путями доставлять, устанавливаем, что если бы в котором краю, в этом государстве нашем Великом княжестве Литовском река портовая была, которой бы в города наши главные путь мог бы быть, а прочищение потребовалось бы, тогда старосты, державцы наших имений, где такая река через земли наши проходит, подданными нашими обязаны будут эту реку вычистить и порт отремонтировать так, чтобы по ней кояги (Кояга – обрубисто и топорно выдолбленное корытомь бревно; кряжь, служащий лодкою; челнь долбушка, или пара ихъ, связкою, под поромь [8, с. 149]), витины (Витина – ходовое плоскодонное судно (не барка) по Неману и Припяти: до 20 сажений длиною и до 4 шириною, подымающая до 15 тысяч пудов груза [7, с. 207]), суда водные и плоты дерева, на строительство и на дрова пригодного, без помех могли проходить. Так же все сословия как духовные, так и светские от наивысшей до низшей особы обязаны будут так поступать, и таковые реки портовые, через имение и земли их протекающие, вычищать и поправлять, как выше указано. Когда ж это не без пользы для них будет, ибо то, что должен был бы посылать на ста подводах в город наш главный продукты питания, не использованные в имении и оставленные для продажи, может на судне водным путем только несколькими людьми отправить. А кто пуци свои около портов имеет, сплавливая дерево, на строительство и на дрова пригодное, большую пользу себе прибавит. А где через имение общее такая река шла, а один бы участник, либо несколько их, хотели бы ту реку для сплава подготовить, а другие бы участники их тому одному или нескольким помощи в очистке такой реки не хотели оказать, тогда те, которые вычистят, должны туда поветового подкомория привести. А подкоморий должен те их расходы при надлежащих доказательствах оценить и нам об этом своим листом сообщить. А мы, государь, должны тому, либо тем особам, которые ту реку вычистят, за их расходы дать право взимать пошлину от тех, которые той рекой зерно и иные товары сплавливать на продажу будут. Однако до того времени ту пошлину им позволяем взыскивать, пока свои расходы, понесенные на очистку реки, выберут».

Артикулом 32 раздела IX устанавливалось, что «большие дороги, гостинцы должны быть по стародавнему обычаю такой ширины, чтобы на полтора прута быть могли».

Другими словами, Статутом 1588 г. для всеобщей пользы землевладельцам предписывалось содержать в исправности большие дороги гостинцы и судоходные реки, по которым осуществлялась торговля, доставка продовольствия, подвоз деловой и дровяной древесины для личных нужд жителей государства. Причем плата землевладельцами с пользователей путей сообщения могла взыскиваться только для возмещения затрат произведенных на ремонт дорог, мостов, очистку рек, оборудования пристаней и т. п., т. е. носила компенсационный, а не коммерческий характер. Взимание же платы сверх установленной Статутом жестоко каралось, вплоть до изъятия имения в пользу государства, так как: «Забаранялася ўстанаўліваць новыя падаткі і пошліны без згоды сойма» [9, с. 138]. При этом, указанные дороги и реки служили всеобщему благу, т. е. являлись объектами общего пользования как для коммерческих, так и для личных целей.

В современности вопросы использования дорог и судоходство также регулируется государством. Так, на праве общего природопользования осуществляются передвижение по дорогам, судоходство по водным объектам.

Тем не менее в ст. 16 закона Республики Беларусь от 26 ноября 1992 г. № 1982-ХІІ «Об охране окружающей среды» признаки права общего природопользования закреплены фрагментарно, да и то с оговоркой, за исключением случаев предусмотренных законодательством, согласно которой в самых общих чертах гражданам гарантируется право общего пользования природными ресурсами для

удовлетворения их потребностей безвозмездно без закрепления этих ресурсов за ними и без разрешений.

Таким образом, с учетом исторического опыта оправданно предположить, что правом общего природопользования является ограниченное либо связанное с передвижением использование природных ресурсов физическими лицами, индивидуальными предпринимателями и юридическими лицами безвозмездно, без правоустанавливающих документов и без закрепления этих ресурсов за ними для удовлетворения личных нужд граждан либо потребностей субъектов хозяйствования.

Библиографические ссылки

1. Юхо, Я. А. Кароткі нарыс гісторыі дзяржавы і права Беларусі. Мінск : Універсітэцкае, 1992. 270 с.
2. Пухан, И. Римское право (базовый учебник). М. : ИКД «Зерцало-М», 2003. 448 с.
3. Статут Великого княжества Литовского 1529 года / под ред. академ. АН Литовской ССР К. И. Яблонскиса. Минск : Из-во АН БССР, 1960. 253 с.
4. Доўнар, Т. І. Статут Вялікага княства Літоўскага 1566 года / Т. І. Доўнар, У. М. Сатолін, Я. А. Юхо; Редкалегія Т. І. Доўнар і інш. Мінск : Тэсей, 2003. 352 с.
5. Статут Вялікага княства Літоўскага 1588 : Тэксты. Давед. Камент. / Беларус. Сав. Энцыкл. ; Рэдкал. ; І. П. Шамякін (гал. рэд.) і інш. Мінск : БелСЭ, 1989. 573 с.
6. Юхо, Я. А. Крыніцы беларуска-літоўскага права. Мінск : Беларусь, 1991. 238 с.
7. Даль, В. И. Толковый словарь живого великорусского языка : в 4 тт. Т. 1 : А–З – Офрмл.»Диамант». СПб. : ТОО «Диамант», 1998. 800 с.
8. Даль, В. И. Толковый словарь живого великорусского языка : в 4 тт. Т. 2 : И–О – Офрмл.»Диамант». В. И. Даль. СПб. : ТОО «Диамант», 1998. 784 с.
9. Вішеўскі, А. Ф. Гісторыя дзяржавы і права Беларусі ў дакументах і матэрыялах (Са старажытных часоў да нашых дзён) : Вучэб. дапаможнік : Пад агул. рэд. праф. А. Ф. Вішнеўскага. 2-е выд., дап. Мінск : Акадэмія МУС Рэспублікі Беларусь, 2003. 320 с.

ИССЛЕДОВАНИЕ ОСОБЕННОСТЕЙ МАГДЕБУРГСКОГО ПРАВА НА БЕЛОРУССКИХ ЗЕМЛЯХ КАК ОДНО ИЗ НАПРАВЛЕНИЙ ИСТОРИКО-ПРАВОВОЙ НАУКИ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

Н. В. Мисаревич

заведующая кафедрой специальных правовых дисциплин образовательного учреждения «БИП - Университет права и социальных информационных технологий», кандидат юридических наук, доцент, БИП - Университет права и социальных информационных технологий, ул. Короля, 3, г. Минск, Республика Беларусь, nvmis@mail.ru

В статье исследуются особенности распространения и действия норм магдебургского права, как одной из систем городского права феодальной эпохи, на белорусских землях. Автор приходит к выводу о необходимости исследования исторических традиций в целях учета имеющихся наработок при реформировании системы национального законодательства.

Ключевые слова: Магдебургское право; мещане; белорусская государственность.

STUDY OF PECULIARITIES OF MAGDEBURG LAW ON BELARUSIAN LANDS AS ONE OF DIRECTIONS OF HISTORICAL AND LEGAL SCIENCE AT THE MODERN STAGE

N. V. Misarevich

Head of the Department of Special Legal Disciplines of the educational institution "BIP - University of Law and Social Information Technologies", Candidate of Legal Sciences, Associate Professor, BIP - University of Law and Social Information Technologies, 3, Korolya Str., Minsk, Republic of Belarus, nvmis@mail.ru