

УДК 347.44:625.7(37)

DOI <https://doi.org/10.32782/pdu.2022.4.38>**С. В. Колесниченко**аспірант кафедри цивільного права
Національного університету «Одеська юридична академія»
ORCID ID: 0009-0000-3928-6497

ЕВОЛЮЦІЯ ТА ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ДОГОВІРНИХ ПРАВОВІДНОСИН З БУДІВНИЦТВА ДОРІГ (Ч. 1)

«Дорога – це життя»
(вислів у Стародавньому Римі)

У статті проводиться екскурс в історію виникнення та розвитку правового регулювання будівництва доріг в Римі. Автор проаналізував історичну довідку про розвиток доріг в Римській імперії, визначив специфіку будівництва доріг та архітектурних об'єктів. Розглянув та проаналізував історичні пам'ятки Пейтингерову таблицю, «Закони XII таблиць», Дигести Юстиніана.

Як відомо дороги прославили Стародавній Рим. Дороги - це торгові шляхи, шляхи сполучення, які сприяли розвитку Стародавнього Риму, його культури та цивілізації. Ними перевозили награваний у завойованих країнах скарб, переганяли тисячі рабів. На початку II. за часів Траяна існувало вже близько 100 тис. кілометрів державних доріг, переважно із твердим покриттям. Вони були добре облаштовані та утримувалися у відмінному експлуатаційному стані. Вважається, що до кінця I ст. до н. е. майже весь Італійський півострів було перетнуто дорогами, що ведуть до Рима.

Насправді, закладення доріг у провінції, де розміщувався легіон, вважалося звичною солдатською практикою. Легіонери займалися земельними та монтажними роботами з великою швидкістю. Місцеві жителі мало допускалися до процесу будівництва. Римляни побоювалися шкідництва на стратегічно важливому об'єкті. Римська імперія була великою державою з бюрократичним апаратом, що розвивається, і правовою системою, що зароджується. Є відомості, що будівництво доріг так чи інакше було пов'язане з корупцією та фінансовими махінаціями.

Фінансування будівельних проєктів здійснював Сенат, який видавав цензорам кредит на будівельні роботи, у цензорів були й загальні кошти, за рахунок яких починали будівельні роботи.

Таким чином, зроблено висновки, що характеризують накопичений досвід у руслі дослідження будівництва доріг яке являло собою добре налагоджену державну індустрію зі своєю сировинною базою. Освоєння доріг, військове та цивільне будівництво велося за єдиним, розробленим та затвердженим Римом планом. При цьому неухильно дотримувалися законів будівництва. Римлянами зроблена спроба поєднати державні та приватні інтереси в ході дорожнього будівництва та підтримки в робочому стані доріг та надати правове забезпечення цієї діяльності. Ними були визначені поняття «публічна дорога», «приватна дорога», «путівець».

Ключові слова: дорога, архітектура, будівництво доріг, римське право, військове та цивільне будівництво.

Постановка проблеми. Виникнення та розвиток торгових і культурних зв'язків народів, держав і цілих регіонів сягає глибини століть. Відбувалося це через торгівлю, коли наші далекі пращури, прагнучи спілкування, взаємного обміну

культурними й матеріальними цінностями, сміливо йшли за межі знайомих їм країв, розширюючи горизонти впливу. Торгові шляхи покривали величезні простори, часом проходили через степи, пустелі, гори та моря, поєднуючи міста, країни та континенти. Значення доріг та дорожнього будівництва загалом для розвитку та ста-

новлення країни та всього людського співтовариства важко переоцінити.

Найдавніші кам'яні дороги зі складними конструктивними верствами, збудовані за часів мінойської цивілізації на о. Крит, відносять до 3 тис. р. до н.е. Дороги з кам'яним покриттям існували в Ассирії, Хетському царстві, імперії Ахеменідів. Але найзнаменитішими із давніх кам'яних доріг стали римські, будівництво яких припадає на період із 5 ст. до н.е. по 3 ст. н.е. [1, с. 76] До сьогодні в підручниках для інженерів-дорожників наводяться схеми конструкцій доріг на римських дорогах, які багато в чому вплинули на загальну траєкторію розвитку технології будівництва доріг.

Римська імперія приділяла велику увагу розвитку дорожньої мережі, прокладаючи до кожної нової завойованої території кам'яні дороги. У період підйому могутності в імперії налічувалося близько 90 тис. км магістральних кам'яних доріг.

Стан дослідження. Слід звернути увагу, що літератури, присвяченої окремо римській дорожній системі, небагато. Найчастіше інформацію з цієї теми можна знайти в роботах, де висвітлюються питання архітектури, мистецтва, спільних працях з історії Стародавнього Риму, соціальної літературі, що описує діяльність цензорів та історію побуту періоду Античності. Як джерела були використані відомості античних авторів і пам'ятки давньоримського права. Першим і найважливішим джерелом є Пейтингерова таблиця [2, с. 67] – копія схеми доріг Римської Імперії, що збереглася, була зроблена у XIII столітті ченцем з Ельзасу з оригіналу карти IV століття н.е. Наступним важливим джерелом є пам'ятка давньоримського права V століття до н.е. «Закони XII таблиць», Дигести Юстиніана [3, с. 208] та окремі статті сучасних дослідників.

Мета статті полягає у вивченні еволюції правовідносин у сфері будівництва доріг у Римі.

Задля реалізації зазначеної мети слід проаналізувати генезу та еволюцію регулювання правовідносин у сфері будівництва доріг.

Виклад основного матеріалу дослідження. Історія дорожнього будівництва

найтісніше пов'язана з розвитком людського суспільства та матеріальної культури. Лише первіснообщинний лад майже не знав доріг: люди жили невеликими групами, потреба у шляхах сполучення була майже відсутня. Згодом виникла необхідність використання простої кооперації, необхідність залучення до праці значної кількості населення, наприклад, при будівництві єгипетських пірамід, індійських храмів, будівництві доріг у давній Персії, Ассирії, Римі. Саме зі створенням доріг у Римі і зародилося все будівництво доріг.

З початку республіканського періоду в Римі значну увагу приділяли будівництву доріг. Починаючи з IV ст. до н.е. влада Риму поширилася на північні та частково центральні області Апеннінського півострова. Південні родючі райони Італії залишалися ще недоступними Риму.

Рівень розвитку міст та сільського господарства удосконалився разом із збільшенням дорожньої мережі в Італії. Більше того, ми можемо бачити розширення великого землеволодіння, яке знаходилося на віддаленій відстані від Риму й належало римській еліті. Дороги перетинали більшу частину території Риму. За 7 століть існування римляни проклали тверді дороги довжиною приблизно у два земні екватори. Дорожня мережа була одним із головних досягнень римської цивілізації. Слід зазначити, що сучасна картина європейського шосе дуже схожа на античну павутину римських доріг. Зрозуміло, що технологія будівництва була передовою на той час [4, с. 118].

Однак у Римі були не лише дороги з бруківки. Також були ґрунтові та дороги з гравію. Але саме дорожні настили з бруківки символізували могутність держави. Насамперед дорога була важливою стратегічною зброєю, оскільки дорожні настили дозволяли максимально швидко перекинути свої війська. Інтенсивний марш солдатів колонами, при швидкості 4-5 км/год, був можливий лише за умови якісного дорожнього покриття. Тому, здебільшого, римські дороги будувалися легіонерами і для легіонерів.

Як вже зазначалося, римські дороги, насамперед, закладалися задля забез-

печення безперешкодного перекидання військ на полі бою. Але так чи інакше дороги приносили користь і економіці. Прокладені шляхи сприяли міграції населення, розвитку поштових служб і, звичайно ж, сприятливо впливали на торгівлю. Уже за часів римлян на дорогах створювалися спеціальні двори для мандрівників, а також для гінців, адже там вони могли змінити коней та відпочити. Для полегшення переміщень дорогами, вздовж трас встановлювалися особливі колії. Будівництво доріг, як і містобудування взагалі проходило під керівництвом цензорів. Перший професійний римський історик Тіт Лівій зазначав, що фінансування будівельних проєктів здійснював Сенат, який видавав цензорам кредит на будівельні роботи, у цензорів були й загальні кошти, на які починали будівельні роботи. При отриманні грошей характер робіт не конкретизувався, цензори самі ухвалювали рішення, витратити отримані кошти на будівництво нових об'єктів або ремонт уже існуючих. Безпосередньо будівельними роботами доріг із плит займалися військові або раби. Необхідно зазначити, що під час будівництва доріг виникали підрядні відносини. Про підрядні правовідносини відомо ще з римського права. У ті часи ця угода являла собою найм або обмін послугами. Природно, весь перелік робіт виконували залежні члени суспільства – раби [5].

Перші згадки про принципи будівництва римських доріг можна побачити в пам'ятці давньоримського права «Законо XII таблиць», що датується 451-450 р. до н.е. У таблиці номер VII сказано: «ширина дороги за прямим напрямком визначалася 8 футів, але в поворотах – 16 футів».

Вулиці Стародавнього Риму були вузькими та звивистими. За законами XII Таблиць від V ст. до н.е. вулиці не мали бути вже 4,75 м, а провулки та глухі кути були вузькими і часто не досягали в ширину навіть і 3 м. Наслідком поєднання пішого та кінного руху на таких вулицях закономірно був високий рівень нещасних випадків. У зв'язку з цим Цезар у законі про міський благоустрій (*lex Iulia municipalis*, 45 р. до н.е.) заборонив будь-якому кінному транспорту в'їзд до Риму

після сонячного сходу і до заходу сонця. Виняток було зроблено тільки для возів, які ввозили будівельні матеріали для храмів та громадських будівель та вивозили із міста сміття, а також для тріумфальних колісниць та возів, що їхали в урочистих процесіях. У деякі свята могли їхати у візках весталки, *gex sacrorum* та флавіни.

Пізніше цим стандартам перестали чітко слідувати. Починаючи з IV століття до н.е. коли дороги мали стратегічне значення, їх прокладали наскільки можна по прямій лінії, не обслуговуючи проміжних районів. Вони лише зрідка відхилялися від прямої траси, щоб уникнути підйомів. Шосована частина дороги служила для особливо швидких повідомлень, а так як римські коні не підковувалися, то праворуч і ліворуч залишали широкі узбіччя з природним ґрунтом, якими і відбувався звичайний рух. Римські будівельники настільки ретельно продумували маршрут майбутньої дороги, що по деяким з них прокладено сучасні траси.

Слід зазначити, що римляни були досить розважливими та прагматичними людьми. Відповідно при проведенні будівництва розрахунок полягав у вигідному використанні матеріалу та місця, та в розумному, ощадливому використанні коштів на споруди. Тут необхідно відзначити, що будь-які будівлі старовини, чи то храм, форум, амфітеатр, в основному були створені з того матеріалу, поклади (залежі) якого знаходилися поблизу місця будівництва. Це полегшувало завдання як будівельникам (їм не доводилося доставляти матеріал здалеку), і замовникам, яким не потрібно було платити величезні суми за транспортування матеріалу [6].

Найвідомішою з усіх античних доріг Риму стала Аппієва дорога. Будівництво дороги почалося 312 року до н.е. при цензорі Аппії Клавдії Цеке. Ця дорога мала важливе військове, культурне та торговельне значення. Вона пов'язувала Рим із такими багатими регіонами як Кампанія, Апулія. Перша ділянка дороги до міста Копії була побудована до 304 р. до н. е., потім вона була продовжена до міста-порту Брундізі. Ширина дороги досягала від 4 до 6 метрів, що дозволяло роз'їхатися двом кінним екіпажам, з обох боків

дороги йшли схожі на тротуар піднесення та глибокі канали для стоку дощової води. На певній відстані одна від одної знаходилися дорожні станції, які служили місцем відпочинку для мандрівників. Приблизно за 16,5 км від Риму, наприкінці дев'ятої милі, розташовувалася перша поштова станція, де змінювали коней. Стародавні будівельники створили дорогу на віки. Її конструкція складалася із чотирьох шарів. Нижній шар дороги був основою з кам'яних плит товщиною 20-30 см, які укладалися на добре ущільнене земляне полотно. Простір між плитами заповнювався піском. Другий шар завтовшки 23 см складався з бетону – битого каменю, покладеного в розчин. Третій шар завтовшки теж 23 см складався з бетону із заповнювачем із гравію. Обидва бетонні шари ретельно утрамбовувалися. Це була найскладніша і виснажлива частина роботи, яку виконували переважно раби та іноді військові підрозділи. Останній верхній шар дороги покривався великими кам'яними блоками площею 0,6-0,9 кв. м. та товщиною близько 13 см. Кожна римська миля дороги була відзначена стовпом, приблизно через кожних десять миль розташовувалися місця для відпочинку, протягом усього шляху були споруджені дорожні станції, відкривалися різноманітні харчевні. Поблизу Рима вздовж дороги з'явилися спеціальні місця для поховань, було збудовано колумбарії та мавзолеї знаменитих римських сімейств. Тут виникли підземні катакомби, які стали місцями зборів перших християн. До нашого часу збереглося багато залишків античних споруд, великі ділянки дороги з античним покриттям, на якому залишилися сліди з глибокими коліями, вибитими колесами возів та колісниць [7, с. 286].

Відповідно до Пейтінгерової таблиці, від Рима розходилося 12 доріг. [8, с. 256] Пейтінгєрова таблиця – римський прототип карти, створений у кінці I століття до н. е. за правління імператора Октавіана, судячи з географічних об'єктів, які не могли існувати в один і той же час, доповнювався інформацією принаймні до середини V століття і являє скоріше не географічну карту, а схему доріг і маршрутів із зазначенням відстаней між містами.

Носить назву антиквара Конрада Пейтінгєра з Аусбурга, родина якого володіла картою з 1508 по 1714 рік. Усі ці дороги вели з одного великого міста в інше і могли з'єднуватися, наприклад, дорога Емілія доходила до Ріміні, а з Ріміні Фламінієва дорога – до Риму. Відомий вислів «всі дороги ведуть до Риму» має під собою реальні підстави: на римському форумі знаходився позолочений стовпчик, з якого починався відлік миль усіх головних доріг Італії. Тобто, хоч би як ви їхали, а все одно потрапляли до Риму. Звідси і народилася приказка.

Дороги мали важливе стратегічне та соціальне значення, поєднуючи різні частини країни, вони зміцнювали державність Риму.

Все це спричинило вагому причину для будівництва готелів і заїжджих будинків у Стародавньому Римі. Розташовувалися вони за 40 кілометрів один від одного. Було це зроблено спеціально, виходячи з добового кінного пробігу, щоб чиновники та гінці не втомлювались у дорозі та могли відпочивати на своєму шляху. Постій надавали торговцям, чиновникам та гінцям з пред'явленням спеціального документа, що свідчить про їхній статус у суспільстві.

У цей час активно будувалися й інші придорожні об'єкти. Це були таверни, поштові станції, стабулярії та мансіонес. Таверни були важливим елементом у житті суспільства. У тавернах були приміщення для розміщення мандрівників, але головною їхньою функцією було надання послуг харчування.

У зв'язку з необхідністю поєднати державні та приватні інтереси в ході дорожнього будівництва та підтримки в робочому стані доріг, римські юристи приділили велику увагу правовому забезпеченню цієї діяльності. Вони визначили поняття «публічна дорога», «приватна дорога», «путівець».

«Публічною дорогою ми називаємо ту, – вважав Ульпіан, – земля якої... є державною. Земля біля публічної дороги є державною, прямо залишеною в певних межах ширини тим, хто мав право конфіскації (на користь держави), щоб нею всі проїжджали та ходили в обидві сторони».

«Ми називаємо публічними дорогами ті, які греки називають царськими, в тому числі в нас одні дороги називаються преторськими, інші – консульськими».

Приватними є ті, які дехто називає польовими»; «Біля приватної дороги земля є чужою, а нам належить лише право проходу чи прогону худоби». – Ульпіан так пояснив причини, якими дороги можуть бути приватними: «Дороги можуть вважатися приватними з двох підстав: (це) або ті, що знаходяться в полях і на які встановлений сервітут, так що вони ведуть на полі іншого, або ті, які ведуть до полів і яким всім дозволено ходити туди й назад і на які є виїзд з консульської дороги, яку, в такий спосіб, слідує дорога чи шлях, чи проїзд, що веде до вілли. Отже, ті дороги, які йдуть після консульської, приводячи на вілли чи інші садиби, я також вважав публічними». Саме на ці дороги поширювався преторський (заборонний) інтердикт, який забороняв на «публічній дорозі або публічному шляху здійснювати (щось) або вносити (туди) щось, через що ця дорога чи шлях є або стає гіршим». На міські дороги цей інтердикт не поширювався через те, що «турбота про них належить магістратам». І «якщо вільний прохід публічною дорогою знищено або дорога звужена, втручаються магістрати». Претор своїм едиктом надавав у такому разі відновлювальний інтердикт: «Те, що на публічній дорозі або на публічному шляху ти маєш, зробивши (або) внісши, через що ця дорога чи цей шлях є (або) стає гіршим, віднови це в початковому стані». При цьому римські юристи вважали, що «за цим інтердиктом відповідає не той, хто щось зробив на публічній дорозі, а той, хто зробленим володіє». Аргумент вони використовували дуже простий: «...це є кориснішим, оскільки в початковий стан може повернути той, хто має зроблене (або) внесене».

«Путівцем є дороги, які перебувають у селах чи ведуть у села» [9, с. 236].

Дорожня мережа Римської імперії довгий час допомагала тримати в підпорядкуванні більшу частину світу. Коли сила держави стала слабшати, велике творіння римлян обернулося проти своїх творців, орди варварів скористалися перевагами

доріг, щоб швидше пробитися до скарбів старої держави.

Після остаточного краху Західної імперії у V столітті н.е. кам'яні дороги, як і багато інших здобутків Античності, були практично занедбані і занепали. Дорожнє будівництво відновилося в Європі лише приблизно через 800 років.

На підставі проведеного аналізу історичного розвитку слід зазначити, що транспортні сполучення держави Рим перебували в чудовому стані за допомогою відмінних римських доріг, поділених на милі, деякі з яких існують і досі. Римські дороги підтримували торгіві й військові інтереси держави, оскільки ними рухалися римські легіони, і з ними римське право і латинська мова.

Римляни чітко зафіксували багато базових підходів до сучасних правових проблем. Саме це дозволяє сьогодні ставити питання про доцільність використання досвіду римських юристів як одного з джерел сучасного цивільного права.

Список використаної літератури:

1. Теорія та історія світової і вітчизняної культури. Курс лекцій. Київ: Либідь, 1993. 390 с.
2. Ляшенко Д.О. Картографія з основами топографії: навч. посіб. для вищ. навч. закл. Київ: Наукова думка, 2008. 181 с.
3. Підпригора О.А., Харитонов Є.О. Римське право: Підручник. К.: Юрінком Інтер, 2006. С. 283.
4. Харитонов Є.О. Основи римського приватного права: Конспект лекцій. Х.: ТОВ «Одіссей». 2019. С. 296.
5. Лоський К. Нарис Римської історії. Гельн-сінгфорс 1919. URL: <https://diasporiana.org.ua/wp-content/uploads/books/22962/file.pdf>
6. Шама О. І. Історія Стародавнього Риму: хрестоматія : посіб. для студ. іст. ф-ту. Тернопіль: ТНПУ ім. В. Гнатюка, 2015. 352 с.
7. Бауер С. Історія Стародавнього світу. В 2 томах / переклад В. Л. Гончарова. Київ : Видавництво АСТ, 2019–2020. Т. 1. 480 с.; Т. 2. 800 с.;
8. Ляшенко Д.О. Картографія з основами топографії: навч. посіб. для вищ. навч. закл. Київ: Наукова думка, 2008. 181 с.
9. Дудка Р. А., Лейберов О. О. Історія Стародавнього світу : курс лекцій / Ніжин : Ніжин. держ. ун-т ім. М. Гоголя, 2009. 348 с.

Kolesnychenko S. Evolution and legal regulation of contractual relations in road construction (Part 1)

This article provides a historical overview and analysis of the legal regulation of road construction in Rome. The author examines the historical background of road development in the Roman Empire, identifies the specifics of road and architectural construction, and studies historical monuments such as the Peutinger Table, the Twelve Tables, and Justinian's Digest.

It is well known that roads brought glory to Ancient Rome. They served as trade routes and connections that contributed to the development of Ancient Rome, its culture, and civilization. They were used to transport treasures looted from conquered territories and to move thousands of slaves. By the early 2nd century, during the time of Trajan, there were already about 100,000 kilometers of state roads, predominantly with solid pavement. These roads were well constructed and maintained in excellent operational condition. It is believed that by the end of the 1st century BC, almost the entire Italian peninsula was crisscrossed by roads leading to Rome.

In reality, the construction of roads in provinces where legions were stationed was considered a common practice among soldiers. Legionnaires engaged in land and construction work at a rapid pace. Local residents were rarely involved in the construction process. Romans feared sabotage at strategically important sites. The Roman Empire was a large state with a developing bureaucratic apparatus and an emerging legal system. There is evidence that road construction was somehow associated with corruption and financial manipulations.

The financing of construction projects was carried out by the Senate, which issued credit to the censors for construction work. The censors had general funds at their disposal to initiate construction work.

Therefore, conclusions can be drawn regarding the accumulated experience in road construction, which represented a well-established state industry with its own resource base. The development of roads, military and civil construction followed a single plan developed and approved by Rome. Moreover, the laws of construction were strictly adhered to. The Romans attempted to reconcile state and private interests in road construction and maintenance, and to provide legal protection for these activities. The concepts of «public road», «private road», and «road traveler» were defined by them.

Key words: road, architecture, road construction, Roman law, military and civil construction.