

## ІСТОРИЧНІ АСПЕКТИ

---

---

*Малишко Валерій Миколайович* – кандидат юридичних наук, доцент кафедри теорії та історії держави і права Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ

### ПАРИЗЬКА ДЕКЛАРАЦІЯ ПРО МОРСЬКІ ВІЙНИ 1856 РОКУ ТА СКАСУВАННЯ КАПЕРСТВА

*Визначено перелік міжнародних конференцій XIX ст. та їх роль у регулюванні правових інститутів доби підйому капіталізму, зокрема рабства та піратства. Досліджено понятійно-термінологічний апарат і правову природу каперства – піратства за державними ліцензіями. На прикладі Паризької декларації «Про морські війни» 1856 р. висвітлено необхідність заборони каперського промислу. Обґрунтовано, що в умовах завершення промислових революцій каперство не мало змоги конкурувати з потужними військовими флотами в боротьбі за світове панування європейських держав на океанських просторах.*

**Ключові слова:** міжнародні конференції; піратство; каперський промисел; морські війни; океанські простори; міжнародні звичаї.

*Определен перечень международных конференций XIX в., обозначена их роль в регулировании правовых институтов периода становления капитализма, в частности, рабства и пиратства. Исследованы понятийно-терминологический аппарат и правовая природа каперства – пиратства по лицензиям государств. На примере Парижской декларации «О морских войнах» 1856 г. показана необходимость запрета каперского промысла. Обосновано, что в условиях завершения промышленных революций каперство не смогло конкурировать с мощными военными*

флотами в боротьбі за мирове превосходство європейських  
государств на океанических просторах.

**Ключевые слова:** международные конференции;  
пиратство; каперский промысел; морские войны; океанические  
просторы; международные обычаи.

*The list and the function of international conferences of XIX  
century regulating legal institutes in the times of capitalism  
development, in particular slavery and piracy, have been determined.  
Conceptual and terminological framework and legal nature of  
privateering, which is piracy under letters of marque, have been  
investigated. The necessity to abolish privateering has been shown  
by the example of Paris Declaration Respecting Maritime Law of  
1856. Under conditions of industrial revolutions termination,  
privateering failed to compete with powerful marine forces in the  
struggle between European countries for international dominance in  
oceanic spaces.*

**Keywords:** international conferences; piracy; privateering;  
maritime wars; oceanic spaces; international customs.

Загальновідомо, що чимало інститутів сучасного  
міжнародного морського права почали зароджуватися в добу  
підйому капіталізму. Правила, що регулюють публічно-правові  
відносини держав на морях і в океанах, становилися та  
накопичувалися впродовж кількох століть, зокрема у вигляді  
міжнародних звичаїв. У ХІХ ст. значний внесок у розвиток  
міжнародного права зробили міжнародні конференції.  
Віденський конгрес 1814–1815 рр. заборонив перевезення рабів  
морем, що сприяло остаточному припиненню використання  
рабства. Подальшого розвитку на цьому Конгресі набуло  
дипломатичне право. Було зроблено вагомий внесок у  
становлення правового статусу міжнародних рік і визнано  
постійний нейтралітет Швейцарії. Паризький конгрес 1856 р.  
заборонив каперство (захоплення, пограбування, потоплення  
суден нейтральних або таких, що воюють, держав) і проголосив  
нейтральним Чорне море.

Міжнародні звичаї у сфері використання морів та океанів  
становилися впродовж тривалого історичного періоду.  
Їх визнавали лише деякі держави, тоді як інші – заперечували.

Тому між державами виникали суперечки й розбіжності щодо того, чи може бути та або інша міжнародно-правова норма загальнообов'язковою. Унаслідок цього стала нагальною потреба щодо кодифікації норм міжнародного морського права. Спроби такої кодифікації було зроблено вже в XVIII–XIX ст. Вони здебільшого були невдалими і лише іноді – успішними. Серед цих небагатьох міжнародно-правових актів була й Паризька декларація про морські війни 1856 р., пов'язана з результатами Кримської війни.

У середині XIX ст. однією з найважливіших проблем міжнародних відносин було так зване «східне питання». Світові держави непокоїло, хто заволодіє турецькою спадщиною, оскільки починався швидкий розпад Османської імперії. Привід майбутньої війни полягав у «палестинському питанні», тобто суперечці через палестинські святині. Йшлося про те, хто буде хранителем особливо шанованих храмів у Єрусалимі та Вифлеємі. Палестина тоді входила до складу Османської імперії, і під тиском президента Франції Луї-Наполеона Бонапарта султан вирішив питання на користь католиків. Це викликало невдоволення в Петербурзі. Микола I вирішив зміцнити стратегічне становище своєї імперії. У першу чергу, він хотів вирішити проблему чорноморських проток. Згідно з чинними на той час угодами, російський військовий флот не мав можливості проходити через ці протоки. Турція ж у разі війни могла пропускати до Чорного моря флот своїх союзників. Крім того, Микола I хотів зміцнити вплив Росії на Балканському півострові. Готуючись до війни, він розраховував на неприязне ставлення англійського уряду до французького імператора, однак прорахувався. Політика Англії традиційно полягала на тому, щоб не допускати переважання на європейському континенті якоїсь однієї держави. Тому саме вона й очолила боротьбу трьох імперій (британської, французької та османської) проти Росії під час Кримської війни [1, с. 357].

Військові дії припинилися наприкінці 1855 р., і 18 березня 1856 р. було підписано особливо обтяжливий для Росії Паризький мирний договір. Він обмежив вплив Росії в зоні Чорного моря, однак її значення як великої держави було збережено. При цьому протягом наступних 14 років Росія

відмовилася від виконання статей Паризького мирного договору [2, с. 419]. Передбачаючи такі зміни в російській зовнішній політиці, уряди Англії та Франції остаточно переконалися, що слід докорінно змінити основоположні принципи міжнародного морського права [3, с. 5–7]. Вони вважали, що необхідно заборонити каперський промисел, який в умовах завершення промислових революцій у великих державах уже не міг замінити дії потужних військових флотів, здатних брати участь у боротьбі за світове панування в океанських просторах. Саме в такому разі й діяла «Паризька декларація поваги морського права» [4].

На пропозицію графа Валевського, французького повноважного представника в Парижі, декларація стала результатом модус вівенді, підписаного між Францією та Великобританією в 1854 р. Спочатку вона призначалася для побудови правового фундаменту Кримської війни. Тоді дві великі промислові держави вирішили, що вони не будуть захоплювати ворожі товари на нейтральних судах і нейтральні товари на ворожих судах. Обидві сторони також домовилися, що не видаватимуть каперські свідоцтва, які ще з XI ст. були правовою підставою для розбою відносно приватних підприємців на просторах світового океану.

У вітчизняних підручниках з міжнародного права лише в загальному вигляді представлено проблему організаційно-правових засад каперського промислу, який свого часу слугував міцним фундаментом для первинного накопичення капіталу. І лише в навчальному посібнику І. М. Жаровської розкрито особливості міжнародно-правової регламентації збройної боротьби морських держав в океанському просторі на засадах Паризької морської декларації [5, с. 87–95].

Для розуміння сутності процесу скасування каперства необхідно загалом визначити його правову природу. Виникнення цього промислу пов'язано з боротьбою великих держав за геополітичне панування у світовому океані, яка розпочалася у XVI ст. У цій боротьбі брали участь Англія, Голландія, Франція, Іспанія та Португалія. Для власної перемоги всі ці держави використовували перевірений упродовж століть засіб – піратство. Воно було частиною державного механізму та

суттєвим елементом світової торгівлі. Специфічні риси морського розбою часів переходу до капіталізму визначали територіальний і правовий фактори. Що стосується першого фактора, то в різних регіонах світу морський розбій набував різноманітних форм. У характеристиці цього міжнародного злочину поряд із географічним фактором не менш важливим є правовий. Його зміст передбачає відносини між піратами та владними структурами тих країн, які брали участь у створенні світової колоніальної системи. Згідно з морськими законами XVI–XIX ст., піратством визнавали «морський розбій, що здійснюється приватними особами за приватним починанням і з корисливою метою проти чужої власності» [6, с. 141].

Поняття піратства в міжнародній правовій науці завжди було неоднозначним. Думки фахівців у галузі міжнародного права стосовно визначення цього поняття збігаються лише в одному: це явище ототожнюється у світовій судовій практиці з актами вбивств, розбою, грабунків та іншими неправомірними насильницькими діями. Осередок піратства, як свідчить історико-правова наука, завжди був на березі й визначався соціально-економічними та соціально-політичними процесами, що відбувалися в житті конкретних держав. У «Великому енциклопедичному юридичному словнику», який є авторитетним українським довідковим виданням із різноманітних галузей та інститутів внутрішньодержавного і міжнародного права, цей феномен має найбільш певне тлумачення. Там зазначено: «Піратство (від грецького «піратос» – розбійник) – морський розбій; у міжнародному праві – незаконні насильницькі дії (затримка, затоплення або грабїж), що здійснюються проти торгових суден у відкритому морі приватними чи державними суднами» [7, с. 632].

Серед різних форм і видів піратства особливо помітним, з огляду на його відповідність зовнішньополітичному курсу великих європейських держав, у яких розвивався капіталізм, було каперство. Йдеться про морський розбій за ліцензіями держав, що перебували в стані війни. Слово «капер» німецького походження, однак його сутність найбільш яскраво прослідковується зі злочинних дій англійських морських розбійників, яких у Британії іменували приватирами [8, с. 34–38].

Каперство не мало особливих перспектив під час контролювання світової колоніальної системи Іспанією та Португалією. Проте бурхливий розвиток капіталістичного устрою Англії, яка, з огляду на своє геополітичне становище, мала перетворитися на велику морську державу, сприяв поширенню каперського промислу майже в усьому світі [9, с. 202]. Союз британської монархії та піратів став запорукою успіху злочинних дій «джентльменів удачі», коли вони отримали патенти на каперство від королів. Тому геополітичний бандитизм став головним засобом побудови Британської імперії [9, с. 22], а його приклади стимулювали протікання подібних процесів у державах-суперницях, якими ставали Голландія та Франція [10, с. 22].

Починаючи з 1648 р. каперство стало важливою формою вирішення міжнародних суперечок. Це було закріплено в міжнародному праві після Тридцятирічної війни. Кілька європейських держав після її закінчення взяли участь в укладанні Вестфальської мирної угоди. 24 жовтня 1648 р. було підписано Вестфальський трактат, що містив нові міжнародно-правові принципи, які домінували до середини ХІХ ст. Цими принципами є політична рівновага, незалежність світської влади від влади духовної та рівність держав на світовій арені. Однак важливими рисами міжнародних відносин нового часу, навіть за умов формального проголошення демократизації міжнародного права, ставали колоніалізм і війна як законний принцип розв'язання міжнародних суперечок.

Згідно з тогочасними нормами міжнародного права, каперські судна та їх спорядження були приватною власністю. Вони діяли на підставі урядових ліцензій із метою захоплення власності, що належала громадянам ворожих держав, і продажу «призу» на аукціоні. Як зазначають англо-американські дослідники, капери полювали на морських комунікаційних ворожих держав і відігравали значну роль в історії військово-морського мистецтва впродовж багатьох століть [11, с. 99–103]. Проте сутність каперства зводилася зрештою до спорядження корабля-розбійника на гроші приватної особи або групи осіб та отримання від уряду власної держави патента, який охороняв корсара під час зустрічі з дружніми кораблями. В іншому разі патент убезпечував морського розбійника від втрати завдяки

тому, що наявність цього правового акта забезпечувала йому становище військовополоненого. Голландці, британці, французи, шведи, датчани та піддані Російської імперії погоджувалися на каперство лише за умови отримання урядового нормативного акта – каперського свідоцтва («letters of marque» – англійською, «lettres de marque» – французькою) [12].

Значна шкода, яку каперство завдавало всесвітній торгівлі, спричинила рух за скасування цього розбійницького промислу вже в середині XVIII ст. Першим із публіцистів, які повстали проти каперства, був абат Маблі (1761). Трактат 1785 р., укладений Б. Франкліном із Пруссією від імені США, ніби сприяв скасуванню каперства, проте подальші міжнародні події, особливо англо-американська війна 1812–1815 рр., відродили цей промисел. У Франції 1792 р. Законодавчі збори з ініціативи депутата Керса здійснили спробу досягти загальноєвропейської угоди про скасування каперства, однак цей крок не одержав підтримку в інших державах. Не мала успіху, зокрема через протидію Англії, і спроба Франції знищити каперство під час війни з Іспанією в 1823 р.

Суттєві зміни в ставленні до каперства стимулював початок Кримської війни. Уряди Франції та Англії розуміли, що для знищення російської торгівлі достатньо і військових крейсерів союзників, тому побоювалися каперської війни з Росією. Англія та Франція деклараціями від 28 і 29 березня 1854 р. відмовилися від видачі каперських патентів проти Росії, мотивуючи це рішення бажанням зменшити масштаби війни. Ймовірно, такі дії було спрямовано проти Росії, капери якої опинилися б у скрутному становищі, тим більше, що російські порти було заблоковано. За цих обставин Росія утрималася від видачі каперських патентів.

Під час Паризького конгресу питання про знищення каперства було схвалено Англією. Ця держава, яка раніше опиралася будь-яким спробам заборонити каперство, охарактеризувала такий промисел як «організований і узаконений морський розбій». Знищення каперства Англія визнала необхідною умовою додержання нею свободи нейтральної торгівлі [13, с. 101]. Таку угоду було прийнято Австрією, Францією, Великобританією, Пруссією, Росією,

Сардинією і Туреччиною. Було також вирішено, що загальне запрошення приєднатися до угоди має бути поширено на всі народи за умови додержання ними «чотирьох принципів, закріплених у зазначеній декларації».

Паризька «Декларація поваги до морського права» 16 квітня 1856 р. оголосила скасування каперства. Вона офіційно визнала каперів новими міжнародними злочинцями, які мало чим відрізняються від піратів, котрі теж ведуть приватні війни в особистих інтересах. Ця декларація врегулювала відносини між нейтральними і такими, що воюють, державами. Унаслідок цього для судноплавства у відкритому морі було введено нові правила. Найважливішими моментами в цій декларації були такі: каперство є і залишається скасованим; нейтральний прапор покриває товари противника, за винятком військової контрабанди; нейтральні товари, за винятком військової контрабанди, не підлягають захопленню під прапором супротивника; блокади матимуть силу лише за умови ефективності дій відповідної держави, яка підтримується могутністю її військово-морських сил, достатньою, щоб запобігти доступу до узбережжя супротивника.

У декларації було зазначено, що вона не є обов'язковою для держав, котрі не приєдналися до неї, однак невдовзі майже всі морські народи світу офіційно приєдналися до Паризької декларації. І лише США відмовилися це зробити [14, с. 75]. Про таку американську політику міжнародній спільноті сповістив американський держсекретар Мерсі в липні 1856 р. Він зазначив, що США готові приєднатися до декларації за умови, якщо до неї буде додано п'яту статтю про закріплення принципу захисту на морі всієї приватної власності, тобто і контрабанди, яка для підприємців цієї держави з моменту її виникнення була основним джерелом первинного накопичення капіталу разом із піратством, каперством і торгівлею рабами. Мерсі заявив, що в разі, якщо вказане правило не буде додано до Паризької декларації, «Сполучені Штати не зможуть відмовитися від права посилати в морські простори приватників, які в минулому виявилися найбільш ефективною американською морською зброєю під час війни, адже в США не було великого флоту, що має важливе значення для бойової потужності» [15, с. 200].



Звісно, принцип захисту будь-якої власності мореплавців мав би відповідати основним принципам «цивілізованих народів» з їх особливим ставленням до цінності приватної власності, однак Англія виступала проти ухвалення цієї «поправки Мерсі» [16]. Таке несприйняття нововведення мало суто комерційний характер, про що свідчать дебати у верхній палаті британського парламенту щодо сутності Паризької декларації, які не вщухали в Лондоні протягом тривалого часу. Так, один із лідерів британських консерваторів, граф Харроубі, переконував, що Англія не буде погоджуватися з будь-якими проханнями США надати їм «певний еквівалент за відмову від каперства». На думку політика, це є розумним і мудрим рішенням, з огляду на те, що великі британські підприємці, які поки що є головними в світовому океані, не погодяться поступитися своїм панівним становищем США. Його позицію підтримав граф Албемарль, який висловив упевненість у тому, що не слід іти назустріч вимогам американських контрабандистів.

Певне непорозуміння між британськими лордами з цієї проблеми виникло лише під час пошуку відповіді на питання про те, чому англійський уряд висловив позицію Великої Британії щодо сутності Паризької декларації без обговорення в парламенті. Так, граф Дербі досить роздратовано заявив: «Ми маємо визнати прерогативою Корони переговори з іншими державами стосовно укладення зазначеної декларації... Однак я повинен сказати, що це грубе та зухвале зловживання прерогативою. Наші повноважні представники відправилися до Парижа з певною метою, а парламент і країна висловили їм довіру, яку вони грубо порушили... Вони уклали договір щодо цього питання, не виконавши певних умов, що абсолютно відповідали б нашим інтересам». Натомість граф Кларендон зауважив, що цей договір відповідає морським звичаям, відомим як «*Consolato Del Mare*» («Морський кодекс»), а також принципам права морської війни, сформульованим Г. Гроцієм.

Зазначені дебати припинив граф Гренвілл – представник відомої родини британських аристократів, які протягом тривалого часу вели агресивну зовнішню політику Великої Британії. Він наголосив, що ця декларація відповідає праву Британської імперії і є розумним кроком у напрямі вирішення

проблеми панування британців у світовому океані [17, с. 521–529]. Однак на той час англійці не домоглися від США скасування каперства. Тому під час громадянської війни між Північчю та Півднем США використання приватників-піратів було звичним для обох сторін цього військового конфлікту [18, с. 301].

У 1861 р. флот рабовласницької Конфедерації базувався на військових діях приватирів, з огляду на що, уряд США був змушений вступити у переговори з європейськими державами щодо приєднання до Паризької декларації, тим самим припинивши каперські дії підприємців-конфедератів. Однак ці переговори були безрезультатними, оскільки з різних причин президент А. Лінкольн не скористався наданими йому повноваженнями стосовно знищення каперства. Згодом США скасували приватирський промисел, проте цей напівдержавний інститут плавно перетворився у крейсерство, а потім – рейдерство, за допомогою якого США здійснювали розбій у світовому океані на державницькій основі. Такий крок був зумовлений фінансовою та технічною неефективністю каперського промислу доби промислового капіталізму.

Доки Англія намагалася приєднати США до Паризької морської декларації, 55 держав світу ратифікували її. Цей договір став першою багатосторонньою спробою кодифікувати в мирний час правила, які мали бути застосовані в разі війни. Звісно, така угода була обов'язковою лише для тих її учасників, які перебували між собою в стані війни. За таких умов перехід розвинених держав до нової стадії розвитку капіталізму на основі промислових переворотів середини ХІХ ст. об'єднав зусилля багатьох європейських держав у боротьбі проти застосування приватирських експедицій на всіх океанах. Унаслідок цього після Кримської війни Англія остаточно вирішила скасувати будь-які правові й організаційні засади приватирського промислу [19], однак в умовах Першої світової війни на зміну каперству прийшло рейдерство.

На сьогодні морський розбій знову постає засобом вирішення геополітичних проблем розвинених держав світу. Спроби світового співтовариства захистити морську торгівлю від протиправних піратських посягань донині є марними, хоча й звернення до історії піратства нового часу надає можливість

використати тогочасні засоби боротьби проти піратства для розв'язання схожих сучасних проблем.

### **СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ**

1. История России. С древнейших времен до конца XX века : в 3 т. / отв. ред. А. Н. Сахаров. – М. : АСТ, 2000. – 543 с.
2. История человечества : в 8 т. / под ред. А. Н. Сахарова. – М. : Издат. дом «МАГИСТР-ПРЕСС», 2003. – . –  
Т. 8 : История России. – 2003. – 756 с.
3. Кожевников Ф. И. Русское государство и международное право (до XX века) / Ф. И. Кожевников ; под ред. Л. Н. Шестакова. – М. : Зерцало, 2006. – 303 с.
4. Paris Declaration Respecting Maritime Law [Електронний ресурс]. – Режим доступу :  
[http://en.wikipedia.org/wiki/Paris\\_Declaration\\_Respecting\\_Maritime\\_Law](http://en.wikipedia.org/wiki/Paris_Declaration_Respecting_Maritime_Law).
5. Жаровська І. М. Міжнародне гуманітарне право : [навч. посіб.] / І. М. Жаровська. – К. : Атіка, 2010. – 280 с.
6. Военная энциклопедия : в 18 т. / [под ред. К. И. Величко, В. Ф. Новицкого, А. В. Фон-Шварца и др.]. – СПб., 1907–1908. – . –  
Т. 18. – 1907–1908. – 980 с.
7. Великий енциклопедичний юридичний словник / за ред. Ю. С. Шемшученка. – К. : Юрид. думка, 2007. – 990 с.
8. Pulman M. The Elizabethian Privy Council in the Fifties-seventies / M. Pulman. – Berkeley ; Los Angeles : University of California Press. 1971. – X. – 348 p.
9. Тойнби А. Постижение истории / А. Тойнби. – М. : Прогресс, 1991. – 736 с.
10. Нойкирхен Х. Пираты. Морской разбой на всех морях / Х. Нойкирхен. – М. : Прогресс, 1989. – 351 с.
11. Anderson G. M. Privateering and the Private Production of Naval Power [Електронний ресурс] / G. M. Anderson, A. Gifford. – 122 p. – Режим доступу :  
<http://www.cato.org/sites/cato.org/files/serials/files/cato-journal/1991/5/cj11n1-8.pdf>.

12. Каперы [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B0%D0%BF%D0%B5%D1%80%D1%8>.
13. Piggott F. T. The Declaration of Paris, 1856 / F. T. Piggott. – L. : University of London Press Ltd., 1919. – XII. – 452 p.
14. The Folly of War: American Foreign Policy, 1898–2005 / Ed. by D. E. Schmidt. – N.Y. : Vanderbilt University, 2005. – XX, 340 p.
15. Ronzitti N. (ed.). The Law of Naval Warfare: A Collection of Agreements and Documents with Commentaries. – The Hague : Martinus Nijhoff, 1988. – 280 p.
16. Lemisch J. Privateering, the American Revolution, and the Rules of War : The United States Was Born in «Terrorism» and Piracy [Электронный ресурс] / J. Lemisch. – Режим доступа : <http://hnn.us/articles/915.html>.
17. International Maritime Law. The Treaty of Paris // Parliamentary Hansard, 1803–2005. – Vol. 142. – 590 p.
18. Patton R. H. Patriot Pirates: The Privateer War for Freedom and Fortune in the American Revolution / R. H. Patton. – N.Y. : Pantheon, 2008. – 320 p.
19. Lambert A. Great Britain and Maritime Law: from the Declaration of Paris to the Era of Total War [Электронный ресурс] / A. Lambert. – L. : King's College, 2008. – Режим доступа : <http://fbis.eu/wp-content/uploads/2008/12/Great-Britain-and-Maritime-Law-From-the-Declaration-of-Paris-to-the-era-of-Total-War-Andrew-Lambert-Laughton-Professor-of-Naval-History-King%E2%80%99s-College-London.pdf>.