

probabilities of basic reasons, and strengths of probability-relations within the argument. Both these tasks are discussed in details especially in connection with important John Black's paper (1991).

A fundamental drawback that challenges any attempt to fulfil complete electronic justice today is pointed out: this one is generated by essential role of human intuition in assigning the initial data necessary to assess legal arguments quantitatively. Presumably, final completion of electronic justice will demand not only objective and powerful artificial intelligence but relevant artificial intuition as well.

Keywords: legal argument, logical probability, intuition, complete electronic justice.



УДК 347.799.4

В. М. Малишко

**ПРАВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПРИВАТИРСЬКОГО ПРОМИСЛУ
ВЕЛИКОЇ БРИТАНІЇ ТА США УПРОДОВЖ
АНГЛО-АМЕРИКАНСЬКОЇ ВІЙНИ 1812–1815 РР.**

Досліджено практику залучення піратських суден до морської війни, яка була уособлена в наданні претендентам каперських свідоцтв. Розкрито правові механізми (право репресалій і призове право), за допомогою яких британські й американські приватери успішно захоплювали ворожі кораблі і ділили «призи» на підставі рішень адміралтейських судів. Використання історичного методу дослідження як на загальнонауковому, так і на спеціальному рівнях дає змогу розв'язати питання правової регламентації приватирства, яке вводилося в дію за наявності порушень міжнародного морського права з боку суб'єктів мореплавання. Висвітлення типових американських кораблів та особливостей їхнього нападу допоможе виробити сучасні засоби попередження піратських захоплень.

Ключові слова: приватирський промисел, каперські свідоцтва, морська війна, морські кодекси, призове право, право репресалій.

Відродження правових інститутів рабства і піратства, з якими людство начебто покінуло в далекому минулому, відбувається в деяких регіонах сучасного світу. ООН вимагає жорстко протидіяти відродженню піратства і закликає морські держави здійснювати регулярне патрулювання військових кораблів у небезпечних регіонах. Україна активно включилася в цей процес і направила на таке патрулювання найкращий корабель своїх військово-морських сил – «Гетьман Сагайдачний». Фундаментом протидії відродженню піратства повинен стати багатий досвід у цій царині США та Великої Британії як могутніх морських держав світу.

Суттєві орієнтири для детальнішого аналізу правової регламентації піратства дають праці англійських, американських істориків та монографія українського історика права В. М. Калашникова «Радянська історіографія проблеми ранньої історії США (XVII ст. –

© Малишко В. М., 2013

60-ті рр. XVIII ст.). Розвідки автора в цій царині опубліковано в академічних виданнях національних університетів міст Запоріжжя, Львова та Одеси. Дослідження апробовано на п'яти конференціях Міжнародної асоціації істориків права, членом якої автор став у 2006 р., та науково-практичній конференції Української академії банківської справи НБУ.

Постановка та вирішення наукової проблеми здійснюється автором у межах планової тематики відділу історико-правових досліджень Інституту держави і права ім. В. М. Корецького Національної академії наук України «Проблеми становлення і розвитку українського права: наукознавчий аспект».

Англо-американська війна 1812–1815 рр., оголошена президентом і Конгресом США 18 червня 1812 р. проти Англії, має важливе наукове і політичне значення. І це тому, що засоби й методи військово-політичного і торговельно-економічного протиборства в Європі та Північній Америці не тільки збіглися за часом, але й були пов'язані з загальною еволюцією класу буржуазії, яка взяла участь у першій американській та Великій французькій буржуазних революціях як захисник визвольних ідеалів і прихильник теорії та практики інтервенції і пограбування сусідніх народів [1, с. 3].

Юридичні факти стосовно приватирського промислу британських та американських підприємців, більш відомого під голландською назвою «каперство», відображено в багатьох джерельних публікаціях. Найбільш корисними є такі: «Каперські свідоцтва. Витяги зі Словника американської історії» (упорядник – Е. Весткотт; 2003) [2]; «Найважливіші державні акти Сполучених Штатів Америки 1789 року до 3 березня 1845 року» (упорядник – Р. Петерс; 1856, т. 2) [3] та «Морська війна 1812 року: документальна історія у трьох томах» (упорядники В. Дадлі та М. Кроуфорд, 1985) [4]. Що стосується історіографії проблеми, то більшість американських дослідників проблеми дотримуються концепції відомого американського історика Т. Рузвельта, більш відомого як Президент США. Його робота «Військово-морська історія війни 1812 року» написана з великодержавних позицій і вважається класичною [5]. На початку минулого століття послідовником Т. Рузвельта став відомий історик держави і права США Ю. Статам («Приватири і приватирство»; 1910) [6]. А нині Рузвельтову концепцію поділяють такі американські історики держави і права, як В. Уайт («Історія приватирського корабля «Рись» [7]; «Перша війна на захист американської свободи» [8]), Ч. Лемпсон («Приватири революції») [9], Дж. Леміш («Приватирство, американська революція і народження США на базі тероризму і піратства») [10], Р. Паттон («Пірати-патріоти: війна приватирів за свободу і фортуна в американській революції») [11] і Л. Стевен («Суд адміралтейства і загальне право як фундамент американського експерименту в конкурентній юрисдикції») [12].

Війна 1812–1815 рр. була конфліктом між двома досить різними морськими державами. Велика Британія була могутньою морською державою, тоді як США після війни за незалежність приділяла більшу увагу швидкому розвитку торгового флоту. Швидкий розвиток каперського промислу інших держав у світовому океані змусив американський Конгрес 1794 р. схвалити будівництво шести фрегатів, яким належало захищати американські купецькі судна від захоплення каперами ворожих держав. Проте напередодні війни 1812–1815 рр. військовий флот США мав жалюгідний вигляд на тлі океанської могутності Великої Британії. Єдиною заміною відсутніх військово-морських сил для США мали стати приватирські кораблі [13].

Виникнення досить потужних американських флотилій приватирів, які намагалися переборювати військовий флот Великої Британії, було запрограмоване положеннями Конституції США. У ст. 10 8 розділу Конституції США зазначено, що американський Конгрес має право «визначати та карати морський розбій, тяжкі злочини, скоєні у відкритому морі, та інші порушення міжнародного права» [14, с. 527]. Однак розвиток морського права передбачав пошуки надійних орієнтирів для встановлення того, які приватні кораблі США та інших держав є піратськими, а які є суднами, що на законних підставах беруть участь у війнах в океанському просторі.

Питання регламентації мореплавства і морської війни відображено у спеціальних збірниках, що містять морські звичаї і судові рішення. Зауважимо, що міжнародне морське право ще до початку англо-американської війни 1812–1815 рр. досить ґрунтовно закріпило правила поведінки морських держав у світовому океані. Свого часу пошвавлення торгівлі в Європі, яке стало результатом Хрестових походів XI століття, сприяло появі низки морських кодексів. Із VII ст. діяв кодекс візантійського права (Базиліка); у X ст. – морські звичаї, які застосовувалися мореплавцями міста Амальфі (Італія); на Атлантичному узбережжі в XII–XIV ст. застосовувалися Олеронські правила (Lex de Oleron); у Середземномор'ї в XIV–XV ст. діяли відомі тоді морські правила Консолато дель маре (Consolato del Mare); у XVII ст. отримав велику популярність морський ордонанс французького короля Людовіка XIV; на Балтиці в XV–XVIII ст. діяли Закони Вісбі, Кодекс Ганзи і Гуїдон де ля Мер (Guidon de la Mer). Приблизно в цей же час застосовувався англійський збірник морських звичаїв під назвою «Чорна книга Адміралтейства» [15].

Зазначені вище збірки морських законів містили правила нейтралітету і положення, що стосувалися військової контрабанди, то-що. Мирні засоби вирішення міжнародних суперечок стали збагачуватися за рахунок звернення до третейських судів і арбітражу. Однак ефективність цих правил залежала як від обов'язковості їх виконання, так і від визнання населенням. Приватирів мали

дотримуватися законів і звичаїв морської війни, порушення яких загрожувало позбавленням патенту або відмовою в його продовженні, а також кримінальним покаранням [4]. Вважалося, що капер, уповноважений державою прапора на застосування сили, не повинен розглядатися як пірат навіть у разі вчинення ним насильницьких дій проти нейтральних судів. За все мала відповідати держава-принципал. Вона ж і була зобов'язана вирішувати міждержавні суперечки стосовно визначення того, які судна-нападники, що діяли у світовому океані під час війни і миру, є піратськими [9].

У міжнародному праві піратство – міжнародний делікт, що виражається в умисних діях по захопленню, розкраданню і знищенню кораблів, які належать приватним особам. Саме воно в сучасних умовах ізнов стає помітним серед різних за змістом та наслідками міжнародних злочинів. У Великому енциклопедичному юридичному словнику, який є авторитетним українським довідково-виданням з різноманітних галузей та інститутів внутрішньодержавного і міжнародного права, цей феномен знайшов певне відображення. Там визначається, що «Піратство (від грецького «піратос» – розбійник) – морський розбій, у міжнародному праві незаконні насильницькі дії (затримка, затоплення або грабiж), здійснювані проти торгових суден у відкритому морі приватними чи державними суднами» [16, с. 632].

У тому випадку, коли напад на приватні судна здійснювали такі ж приватні судна, які перебували під прапором будь-якої з воюючих держав, вони мали отримати відповідний дозвіл на такі дії. Сформована в період Середньовіччя (XII–XIII ст.) практика залучення приватних суден до морської війни поширилася в Новий час, коли в буржуазних державах здійснювався процес первісного нагромадження капіталу. Ця практика була уособлена у видачі авантюристам-претендентам відповідних патентів – каперських свідоцтв [2]. Каперство використовувалося переважно європейськими державами за відсутності могутніх військово-морських флотів [10]. Зберігаючи правове становище приватних осіб, капери були зобов'язані підкорятися верховному командуванню держави прапора. До того ж вони могли виконувати свою місію лише під час війни і тільки стосовно суден держав (держави), що знаходилися в стані війни з країною, яка видала каперське свідоцтво [17].

Бурхливий розквіт каперського промислу у Великій Британії, який на англійському ґрунті отримав назву приватирства, необхідно віднести до середини XVI ст. Традиції каперського промислу розвивалися у США ранньої доби дещо пізніше, на рубежі XVI–XVII ст. Саме тоді правове регулювання цього промислу здійснювалося на підставі Конституції Британської імперії. Цією Конституцією не був один або декілька писаних нормативних актів. Вона є унікальним явищем, яке розвивалося упродовж кількох століть –

від пізнього середньовіччя до перемоги ранньої буржуазної революції. Словосполучення «британська конституція» вперше вжив автор політичних трактатів Р. Робінзон на початку 1780-х рр. Тоді воно означало, «по-перше, констатацію природних прав, властивих усім жителям королівства і всьому людству; по-друге, зібрання законів, які діяли в королівстві і декларували природні права; по-третє, форму створення і виконання цих законів». Фундаментальні принципи, пов'язані з ідеєю англійської конституції, увійшли до найважливіших державних документів, починаючи з Великої хартії вольностей (1215 р.) [18, с. 9, 10].

Імперську Конституцію Великої Британії можна розглядати скоріше як сукупність звичаїв і практики, юридичних процедур і принципів та основних прав особи, які формувалися упродовж століть як у парламенті, так і в місцевих адміністративних і судових органах. Серед цих органів було і британське Адміралтейство. Посада адмірала Англії (або лорда-адмірала) була введена близько 1400 р. У 1546 р. король Генріх VIII створив морську Раду, яка пізніше стала Радою військово-морського флоту. За допомогою суду Адміралтейства Рада вирішувала питання, пов'язані з правовою регламентацією приватирства та репресаліями, які вводилися в дію за наявності порушення міжнародного морського права і судових суб'єктів мореплавства. У колоніях Британської імперії вказані обов'язки виконували Суди Віце-адміралтейства. Саме ці суди, які існували в ранній Америці, перейшли під юрисдикцію США після проголошення їхньої незалежності [12].

Адміралтейські суди вирішували питання щодо репресалій відносно порушників міжнародного морського права. Репресаліями (від лат. *rehendere* – стримувати) вважалися правомірні заходи примусу політичного та економічного характеру, які застосовувалися однією державою у відповідь на неправомірні дії іншої. У наш час замість цього застарілого терміна використовують поняття «контр-засоби», а у випадку застосування схожих заходів міжнародною організацією – «санкції» [19].

Предметом судових суперечок стосовно наслідків приватирського промислу завжди була проблема визначення правомірності захоплення на морі так званих призів. Згідно з міжнародним морським правом Нового часу «премія» була юридичним терміном, який використовували для позначення обладнання, транспортних засобів, суден та вантажів, захоплених під час збройних конфліктів. Найчастіше цей термін використовували для позначення акту захоплення ворожого судна та його вантажу як призу війни. Юридичною основою для цього були каперські свідоцтва, які уряди європейських країн надавали приватним особам. Призовим судом вважався і суд однієї особи – посла або консула, які були вправі зважити всі обставини захоплення ворожого судна і здійснити репресалій щодо його власника [20].

Виходячи з положень міжнародного морського права, США ще під час самовизначення зафіксували у власній Конституції положення, згідно з яким американський Конгрес мав право «оголошувати війну, видавати каперські свідоцтва та дозволи на репресалії і встановлювати правила стосовно арештів на суші та на морі». Невдовзі це положення Конституції було втілено в «Акті, який стосується каперських свідоцтв, суден-призів та їхніх вантажів». У частині I цього Акта, на підставі якого мали діяти американські приватери під час війни проти Великої Британії, президента було визначено уповноваженою особою щодо скасування та анулювання будь-якого каперського свідоцтва. Акт визначав перелік осіб, які могли клопотати про одержання свідоцтва; вимоги до власників, офіцерів та екіпажу, яких наймають на роботу на таке судно; умови конфіскації і розподілу призовів та анулювання свідоцтв. Цей документ було затверджено 26 червня 1812 р. [3].

Сучасні історики держави і права США досить сором'язливо обходять бік власної історії, пов'язаний з розбійницькими захопленнями чужої власності британськими підприємцями. Вони намагаються довести, що каперство – венчурний бізнес. Однак такий підхід до проблем каперства часів англо-американської війни є занадто модернізованим, оскільки «венчурний бізнес (від англ. *venture* – ризик) – ризикований науково-технічний чи технологічний бізнес. Венчурний бізнес є похідним від науки, фундаментальної та прикладної, і з'явився на світ на вимогу економічного розвитку як відсутня ланка між наукою і виробництвом» [21].

Типовим американським кораблем-капером війни 1812–1815 рр. була швидка вітрильна шхуна-бриг із міст Салема або Балтімора, добре озброєна, з невеличким професійним екіпажем. Із військовими кораблями англійців американські приватери у бій не вступали, однак завжди шукали великі торгові судна. Відповідно до засад права репресалій і призового права, британські та американські приватери у разі успішного захоплення ворожих кораблів спрямовували їх до найближчого порту, де були адміралтейські суди. Після присудження призу власнику приватирського судна захоплений корабель і товари виставляли на продаж, а виручені кошти йшли «успішному підприємцю», який отримував 50-відсоткову частку. Інше розподіляли до капітана, офіцерів та екіпажу відповідно до статей угод, підписаних до початку комерційного рейсу. Після цього приватники знову виходили в море, очікуючи прибутку.

Ця війна отримала у працях з її історії назву «Друга війна за незалежність» [22]. У червні 1814 р. почалися переговори щодо мирного договору, і 24 грудня був підписаний Гентський договір, що відновив довоєнний статус-кво, однак не вирішив територіальних і економічних суперечностей, які призвели до війни. Англо-американську війну уславили не лише політики та науковці, які особливо схвально відгукуються про дії американських приватирів.

Йй віддав належне видатний американський письменник-романтик Дж. Ф. Купер у своїх працях «Історія військово-морського флоту Сполучених Штатів Америки» [23] і «Життя видатних американських офіцерів військово-морського флоту» [24]. Масове використання приватирських кораблів востаннє було здійснено під час громадянської війни, після якої головним завданням панівних кіл американської буржуазії стало будівництво могутнього океанського флоту, спроможного вирішити геополітичні проблеми Америки [25].

Отже, подальші наукові пошуки в царині залучення піратських суден до морської війни в періоди як Середньовіччя, так і в Новий час, коли в буржуазних державах відбувався процес первісного накопичення капіталу, сприятиме розумінню юридичної природи цього ганебного явища та вибору сучасних засобів боротьби з ним.

Список використаних джерел: 1. Яровой В. В. Происхождение англо-американской войны (1812–1815) / В. В. Яровой. – Иркутск : ИГУ, 1987. – 384 с. 2. Marqae and Reprisal. Letters of Dictionary of American History [Електронний ресурс] / ed. by A. Westcott. – 2003. – Режим доступу: <http://www.encyclopedia.com/doc/1G2-3401802546.html>. 3. The Public Statutes at Large of the United States of America, from 1789 to March 3, 1845 / ed. by Peters R. – Boston : Little, Broun and Co., 1856. – Vol. II. – XX, 920 p. 4. The Naval War of 1812 : A Documentary History : in 3 vols. / ed. by W. S. Dudley and M. J. Crawford. – Wash. : Naval Historical Center Department of the Navy, 1985. 5. Roosevelt Th. The Naval War of 1812 [Електронний ресурс] / Theodore Roosevelt. – Режим доступу: http://www.gutenberg.org/catalog/world/readfile?fk_files=1472982&S. 6. Statam E. P. Privateers and Privateering / E. P. Statam. – N. Y. : James Pott and Company, 1910. – XIX, 382 p. 7. White W. H. History of the Lynx [Електронний ресурс] / William H. White. – Режим доступу: <http://www.privateerlynx.com/history.html>. 8. White W. H. 1812 Privateers : The First Defense of American Freedom [Електронний ресурс] / William H. White. – Режим доступу до сайту: <http://www.seafiction.net>. 9. Lampion Ch. R. Privateers of the Revolution [Електронний ресурс] / Charles R. Lampion. – Режим доступу: <http://web.massar.org/privateers-of-the-revolution>. 10. Lemisch J. Privateering, the American Revolution, and the Rules of War: The United States Was Born in «Terrorism» and Piracy / Jesse Lemisch [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://hnn.us/articles/915.html>. 11. Patton R. H. Patriot Pirates : The Privateer War for Freedom and Fortune in the American Revolution [Електронний ресурс] / Robert H. Patton. – Режим доступу: <http://www.amazon.com/Patriot-Pirates-Privateer-American-Revolution/dp/B002RAR0ZE>. 12. Steven L. S. Courts of Admiralty and the Common Law Origins of the American Experiment in Concurrent Jurisdiction [Електронний ресурс] / Steven L. Snell. – Режим доступу: <http://www.cap-press.com/books/isbn/9781594601736/Courts-of-Admiralty-and-the-Common-Law>. 13. History of American Privateering [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://sites.google.com/a/uconn.edu/Americanprivateers/home/history-of-american-privateering>. 14. Конституція Сполучених Штатів Америки (складена 1787 р., ратифікована 1789 р.) // Бернхем В. Вступ до права та правової системи США / В. Бернхем. – К. : Україна, 1999. – С. 525–537. 15. История международного морского права :

[реферат] [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://bestreferat.com.ua/referat/detail-19744.html>. **16.** Великий енциклопедичний юридичний словник / за ред. Ю. С. Шемшученка. – К. : Юрид. думка, 2007. – 990 с. **17.** Волосов М. Е. Каперство [Електронний ресурс] / М. Е. Волосов // Энциклопедия юриста. – 2005. – Режим доступу: http://enc-dic.com/enc_lawyer/Kaperstvo-2280.html. **18.** Грин Д. П. Происхождение американского конституционализма / Д. П. Грин // Американский ежегодник, 1991. – М. : Наука, 1992. – С. 9–23. **19.** Репрессалии [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ru.wikipedia.org/wiki/Репрессалии>. **20.** Prize court [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://en.wikipedia.org/wiki/Prize_court. **21.** Венчурный бизнес [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ru.wikipedia.org/wiki/Венчурный_бизнес. **22.** Англо-американська війна 1812–1815 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ru.wikipedia.org/wiki/Англо-американская_война. **23.** Cooper J. F. History of the Navy of the United States of America / James Fenimore Cooper. – N. Y. : Stringer & Townsend, 1856. – 508 p. **24.** Cooper J. F. Lives of Distinguished American Naval Officers / James Fenimore Cooper. – Philad. : Carey and Hart, 1846. – 436 p. **25.** Бушков А. Неизвестная война. Тайная история США [Електронний ресурс] / А. Бушков. – Режим доступу: <http://book-online.com.ua/read.php?book=3056>.

Надійшла до редколегії 30.10.2013



Мальшко В. Н. Правовое регулирование приватирского промысла Великой Британии и США в ходе англо-американской войны 1812–1815 гг.

Исследована практика привлечения пиратских судов для морской войны, которая реализовывалась путем выдачи претендентам каперских свидетельств. Раскрыты правовые механизмы (право репрессалий и призовое право), с помощью которых британские и американские приватиры успешно захватывали вражеские корабли и делили призы на основании решений адмиралтейских судов. Использование исторического метода исследования как на общенаучном, так и на специальном уровнях даёт возможность ответить на вопросы правовой регламентации приватирства, которое вводилось в действие в случае нарушения международного морского права со стороны субъектов мореплавания. Изучение типовых американских кораблей и особенностей их нападения поможет выработать современные способы предупреждения пиратских захватов.

Ключевые слова: приватирский промысел, каперские свидетельства, морская война, морские кодексы, призовое право, право репрессалий.

Malyshko V. M. Legal regulation of privateering in Great Britain and USA during Anglo-American War of 1812–1815

Subject of this research consists in observing legal aspects of privateering used by conflicting parties. Privateering was applied by navigating subjects in case of International Maritime Law violation in Great Britain and early USA. Object of this research consists in determination of peculiarities of legal regulation of piracy under

warring nations licenses, identification of privateers' legal status and revelation of legal arrangements, with the use of which privateers successfully captured enemy ships and divided «prizes».

The author used historical method of research at both general scientific and special levels, which made it possible to resolve the question of legal regulation of privateering applied by navigating subjects in case of International Maritime Law violation. The author considers British Empire Constitution as a principal source of legal regulation of privateering. This Constitution is a unique phenomenon which was developing during several centuries, from the late Middle Ages to the early bourgeois revolution victory.

In the article you can observe a research of the practice of privateers' ships involving into Anglo-American War of 1812–1815, which was formed in the Middle Ages (XII–XIII centuries) and widened in the Early Modern Period. This practice consisted in issuing of patents, letters of marque, to pirate groups. The author reveals the ways in which privateers were used by European countries, explains their legal position and focuses on the fact that privateers were performing their mission only during the war and only in relation to ships of the country (countries) being at war with the country that issued the letter of marque.

The author believes that privateers' ships must be the only possible substitution of non-existent USA naval forces. USA Constitution contained provisions related to formation of rather powerful American privateers' flotillas which would fight against Naval Forces of Great Britain.

Future research in the field of pirate ships involving into naval warfare during the Middle Ages and the Early Modern Period, when initial capital accumulation process was observed in bourgeois counties, would contribute to understanding of this disgraceful phenomenon legal nature and selection of modern means to combat it.

Keywords: privateering, letter of marque, naval warfare, maritime code, prize law, reprisals law.

