

interpreted, *were* interpreted or *have to be* interpreted [9, 48]. Distinctions of representatives of this trichotomy of signs have significant meaning in the process of proving with the help of factual data, from which by way of interpretation one “derives” facts and which enable to more realistically imagine the nature of results of legal proving.

In conclusion we should note that this article is also a text-sign that is a just one of elements of infinite semiosis, interprets separate aspects of Theory of Signs by C. S. Peirce and earlier published texts and in its turn requires further interpretations. Otherwise the author himself will again have to “tell how and why he wrote so” [2, 13].

#### Literature:

1. Эко У. Заметки на полях “Имени розы” / Эко У. ; пер. с итал. Костюкович Е. А. – СПб. : Симпозиум, 2007. – 92 с.
2. Еко У. Роль читача. Дослідження з семіотики текстів / Еко У. ; пер. з англ. М. Гірняк. – Л. : Літопис, 2004. – 384 с.
3. Бочаров Д. Функціонування доказів як семіозис: від фактичних даних – до фактів / Д. Бочаров // Право України. – 2012. – № 7. – С. 127–133.
4. Бочаров Д. Юридичний доказ як динамічна знакова конструкція / Д. Бочаров // Право України. – 2011. – № 2. – С. 186–192.
5. Пирс Ч. С. Избранные философские произведения / Пирс Ч. С. ; пер. с англ. К. Голубович, К. Чухрукідзе, Т. Дмитриева. – М. : Логос, 2000. – 448 с.
6. Мельвиль Ю. К. Чарлз Пирс и прагматизм / Мельвиль Ю. К. – М. : Изд-во МГУ, 1968. – 500 с.
7. Кирющенко В. Чарльз Сандерс Пирс, или Оса в бутылке. Введение в интеллектуальную историю Америки / Кирющенко В. – М. : Территория будущего, 2008. – 373 с.
8. Кант І. Критика чистого розуму / Кант І. ; пер. з нім. та приміт. І. Бурковського. – К. : Юніверс, 2000. – 504 с.
9. Кирющенко В. Язык и знак в прагматизме / Кирющенко В. – СПб. : Изд-во Европейского ун-та, 2008. – 199 с.



УДК 347.799.4

**В. М. Малишко**, кандидат юридичних наук,  
доцент інституту держави і права  
ім. В. М. Корецького НАН України

#### МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИЙ ІНСТИТУТ КАПЕРСТВА ТА ЙОГО ВІДОБРАЖЕННЯ В КОНСТИТУЦІЙНОМУ ПРАВІ США

*Висвітлено правове регулювання світового каперського промислу, який упродовж століть виступав як допоміжний засіб війни морських держав за панування в світовому океані. Здійснено аналіз особливостей двовікового розвитку американської історіографії цієї проблеми.*

*Ключові слова: піратство; каперство; джерела права репресалій; історіографія каперства.*

© В. М. Малишко, 2015

*There were highlighted the legal regulation of the world privateering, which during centuries were as a supplementary mean of war of seafaring countries for the dominance in the World ocean. Special aspects of bicentenary development of American historiography of this problem were analyzed.*

*Key words: piracy; privateering; sources of law of retaliation; historiography.*

**Постановка проблеми.** Розв'язання наукової проблеми, щодо відродження давніх правових інститутів, зокрема рабства та піратства, 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”.

Відродження правових інститутів рабства і піратства, з якими людство начебто покінчило в далекому минулому, відбувається в деяких регіонах світу. Ці злочини використовуються як засоби первісного нагромадження капіталу, іншими словами – миттєвого збагачення. ООН вимагає жорстко протидіяти відродженню піратства і закликає морські держави здійснювати регулярне патрулювання військових кораблів у небезпечних регіонах. Україна активно включилася в цей процес, направляючи на таке патрулювання найкращий корабель своїх військово-морських сил – “Гетьман Сагайдачний”. Фундаментом протидії відродженню піратства мусить стати багатий досвід у цій царині США та Великої Британії як могутніх морських держав світу.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Певні орієнтири для наукових пошуків у галузі застосування піратства видатному американському історику Р. Моррісу та відомому історику права Д. Бурстину надали англійські вчені, які досліджували подорівське законодавство. За радянських часів зразком для вивчення проблеми піратства американістами СНД стали праці Л. Ю. Сльозкіна, а суттєві орієнтири для детальнішого аналізу проблеми дає праця українського фахівця В. М. Калашникова “Радянська історіографія проблеми ранньої історії США (XVII ст. – 60-ті рр. XVIII ст.)”.

Значної уваги вивченню проблем каперства у “ранніх” США було приділено в апробаціях на XXIII, XXV, XXVI, XXVIII, XXIX, XXX, XXXI та XXXII конференціях Міжнародної асоціації істориків права, членом якої автор став у 2006 р. Усі зазначені доробки опубліковано. Розвідки автора в цій царині опубліковано в багатьох фахових виданнях Києва, Харкова, Одеси, Львова, Донецька, Луганська, Запоріжжя та Ужгорода.

Сучасні історики держави і права США досить сором'язливо обходять цей бік власної історії. Вони намагаються “заховати” каперство за венчурний (науково-технічний або технологічний) бізнес.

**Мета статті** – дослідження положень міжнародного морського права, які регулювали особливості каперства як допоміжного засобу ведення війни морських держав в океані та його укорінення на американському ґрунті.

**Виклад основного матеріалу.** Питання міжнародного морського права нині набувають нового значення. Морське право є такою галуззю міжнародного права, норми якого постійно змінювались, уніфікувались й удосконалювались впродовж століть. Значення міжнародного морського права з часів пізнього Середньовіччя та раннього капіталізму визначалося тією роллю, яку відіграв Світовий океан, що є найбільшою земною транспортною артерією. Здавна відомо – хто володіє морем, той володіє світом.

Упродовж багатьох століть океан був і об'єктом, і місцем незліченних конфліктів і кровопролитних битв. Він і нині використовується деякими державами для збройної агресії та підготовки війни, яка ніколи не повинна бути засобом вирішення міжнародних

питань та суперечок. Для цього їй служать норми міжнародного морського права, спрямовані на реалізацію принципу свободи морів. Цей принцип було висунуто в XVII ст. буржуазією Голландії, зразкової капіталістичної держави того часу, що утворилася в результаті перемоги нідерландської ранньобуржуазної революції. Зрозуміло, що свобода мореплавання потрібна була Голландії для успіху в боротьбі за океанське панування проти іспано-португальських та англійських конкурентів. Обґрунтування принципу свободи морів сформульовано у відомій книзі голландського юриста Г. Гроція “Вільне море” (1609) [1]. Однак ця вимога мала суто теоретичний характер. Проте в океанському просторі поступово зміцнювалися позиції наймогутнішої морської держави – першої Британської імперії (1583–1775).

Як відомо, боротьба великих морських держав за панування у світовому океані розпочалася водночас із процесом первісного нагромадження капіталу буржуазно налаштованими підприємцями Іспанії, Португалії, Англії, Франції і США. Серед основних засобів досягнення успіху в цьому процесі виступали работоргівля, контрабандний промисел, піратство і каперство. Ці джерела первісного нагромадження капіталу були пов’язані з економічною доцільністю, особливо тоді, коли світові шляхи переміщення товарів і людей пролягли через океанський простір. Саме це мало відобразити міжнародне право, щоб урегулювати суперечливі тенденції розвитку взаємовідносин держав, які існували відокремлено. Науково-технічний прогрес лише поступово “знімав” ці протиріччя в розвитку людства, однак і досі в цивілізованому світі відчувається потреба в остаточній ліквідації виразок капіталістичного розвитку, серед яких помітне місце займає піратство, що зародилося одночасно з виникненням морської торгівлі й початком війни на морі.

Серед різних форм і видів піратських дій особливо помітним став морський розбій за ліцензіями держав, які перебували у стані війни на морі. Великі морські держави століттями брали участь у діях каперів, оскільки лєвова частка прибутку від морського розбою надходила до урядової казни. Надання урядових патентів каперам свого часу прирівнювалося до започаткування капіталістичних підприємств [2]. Роль каперства у перманентній світовій війні в океані може розглядатись як важлива форма вирішення міжнародних суперечок, починаючи з Вестфальської мирної угоди (1648 р.), що увінчувала Тридцятирічну війну [3].

Каперство виступало як допоміжний засіб війни морських держав в океані. За всіх розходжень між правозастосуванням норм морського права різних держав, що брали участь у каперстві, в усіх ліцензіях на цей вид морського розбою, було записано таке: “1) власники каперських грамот мали права на володіння лише одним свідоцтвом, тому в протилежному випадку вони вважалися піратами і підлягали страті; 2) каперські команди були підсудні військовим судам; 3) капітан капера мусив спорядити свій корабель на власний ризик; 4) до початку бойових дій у відкритому морі капер мав підняти корогву власної держави; 5) дозволялося захоплення суден ворогуючої держави і суден, котрі були перевізниками контрабандного товару; 6) під час захоплення капером судна-призу його вантажі необхідно було запечатати і в порту повернення передати суддям адміралтейських судів, що мали визначити законність захоплення призу; 8) якщо захоплення судна визначалося правильним, його мали продати на аукціоні, відраховувати вартість доставки призового корабля до порту призначення, судові витрати та урядову “десятину” й остаточно розподілити гроші на таких підставах: одна третина йшла власнику судна, друга – суперкарго; остання третина – капітану та екіпажу

судна; 9) у тому випадку, якщо захоплення корабля визнавалось неправильним, капітана оголошували особою, винною за шкоду, заподіяну затриманому судну, екіпажу і вантажу [4].

Положення міжнародного морського права, що регулювало особливості каперства, були відбиті в праві першої Британської імперії, зокрема, в місцевому праві найбільш цінного британського колоніального володіння – Британської Америки, згодом – у праві її наступника, США.

Як відомо, засновниками американської держави були підприємці, що свідомо використовували контрабанду, торгівлю білими й чорними рабами і каперство (в англо-американському варіанті – приватирство) в якості найважливіших джерел первісного нагромадження капіталу [5]. В історії США добре відомі своєю піратською вдачею морські розбійники Тью, Тіч, Івері, Клавер, Джінкс, Віллоубі, Пенністон, Кідд, Мостін, Беннет, Робертс, Хелсі, Берджес, Ворлі та ін.

Слід зазначити, що історія США не може бути належним чином осягнута без усебічного аналізу особливостей укорінення міжнародно-правового інституту каперства на американському ґрунті. Американська наука історії держави і права зосередилась на цій проблемі в першій половині XIX ст. під впливом боротьби США за гегемонію у світовому океані, яку відображала так звана рання школа істориків держави і права. Вона характерна відвертим перекручуванням історії боротьби великих морських держав за океанську гегемонію у спосіб використання інституту каперства. Ця концепція характерна для праці патріарха істориків американської держави Дж. Банкрофта "Історія Сполучених Штатів" (1834–1874), який оспівував американське піратство, однак без глибокого заглиблення в дану проблему [6].

Перехід США до промислового капіталізму наприкінці XIX ст. спричинив суттєві зрушення в американській історіографії проблеми. Каперський промисел американських підприємців на той час був замінений рейдерством, однак США не відмовилися від піратських традицій розв'язання проблем боротьби за океан усупереч принципу "відкритого моря". Навпаки, військовий флот став знаряддям грубої сили, яку сповідували американські геополітики щодо гегемонії в океані. Саме це схвалено у дослідженні випускника Гарвардського університету, в майбутньому – президента США, Т. Рузвельта "Морська війна 1812 року" [7]. Наближення ж США до тієї стадії розвитку капіталізму, яка у працях американських і європейських геополітиків одержала назву "імперіалізм", викликало появу низки відповідних досліджень з історії каперства. Серед них особливо помітним явищем стало оприлюднення наукових пошуків А. Мехена (1840–1914) – американського військово-морського теоретика, одного із засновників геополітики як науки та практики боротьби великих держав за світове панування. Він обґрунтував теорію "морської сили" в книзі "Вплив морської могутності на історію, 1660–1783" (1890), зазначивши, що панування на морі є основним законом війни, яку раніше також забезпечували приватники поряд із військовими флотами великих держав [8].

На початку минулого століття історія міжнародного правового інституту каперства та його вплив на морське право США та особливості розвитку військового флоту для розв'язання проблем американської зовнішньої політики була віддзеркалена в численних дослідженнях істориків права, що належали до різних наукових напрямів. У цьому зв'язку особливо помітні праці дослідників "американської юридичної школи", а саме: Дж. Аллена "Морська історія американської революції", в 2-х томах (1913) [9],

Ч. Пуллена “Флот американської революції: управління ним, його стратегія і досягнення” (1906) [10], Ю. Статама “Приватирі і приватирство” (1910) [11].

Між двома світовими війнами у США за традицією продовжував розвиватися правознавчий напрямок історії американської державності. Копіткий аналіз розвитку каперства у Британській Америці та використання його традицій у новонароджених США зробили Дж. Аллен “Массачусетські приватирі в добу революції” (1927) [12] та Р. Морріс “Студії з історії американського колоніального законодавства” (1930) [13].

Після Другої світової війни крах колоніалізму привертав увагу американських дослідників до закономірностей цього явища світового масштабу. Ось чому історики держави і права США дуже ґрунтовно вивчали еволюцію морського права США як основу для розвитку каперства. Саме це стало предметом досліджень представників консервативного напрямку американської історіографічної проблеми О. Дікерсона “Навігаційний акт і американська революція” (1951) [14], Д. Марлі “Пірати і приватирі в Америці” (1994) [15], Р. Паттона “Пірати-патріоти: війна приватирів за свободу і щастя в американській революції” (2008) [16], Л. Стевена “Суди Адміралтейства і загальне право як фундамент американського експерименту конкурентної юрисдикції” [17], Л. Сьорчреста “Приватирство і національна безпека: морська війна за піратський прибуток” (2000) [18].

Неоліберальний підхід до історії американського каперства відзначено критикою політики перших американських президентів щодо каперства, заснованої на стримуванні приватних ініціатив. Представники цього наукового напрямку Д. Геріті “Республіканський флот приватирів: американський приватирський промисел підприємців з Балтимору під час війни 1812 року” (1977) [19], Дж. Чідсі “Історія американських приватирів” (1959) узагалі перебільшували роль приватирства у формуванні морської могутності США порівняно з військовим флотом [20].

Представники ж “нової історичної науки” піддали критиці такі виразки капіталізму, як піратство і приватирство. Однак Л. Батлер “Пірати, приватирі і рейди бунтівників каролінського узбережжя” (2000) [21], Дж. Коджінс (“Кораблі й моряки американської революції”, 1969) [22], Ч. Лемпсон (“Приватирі революції”) [23], Дж. Леміш (“Приватирі, американська революція і правила війни: США – породження тероризму і піратства”) [24], Дж. Макманемін (“Капітани приватирських кораблів американської революції”, 1985) [25] та Н. Міллер (“Море слави: боротьба континентального військово-морського флоту за незалежність, 1775–1783”, 1974) [26] мушили визнати, що успіх війни за незалежність США забезпечили й американські приватники. Саме завдяки їхньому успіху у морській війні проти англійців значно був зумовлений швидкий капіталістичний розвиток США.

Війна з Францією мала своїм наслідком не тільки перехід Канади і території сучасної держави Бангладеш до складу першої Британської імперії, але й різке підвищення державного боргу. Уряд Дж. Гренвіля вирішив домогтися збільшення податкових надходжень від колоній в Америці, що призвело до масового антибританського руху. Серед засобів відповіді бунтівників на тиск уряду метрополії особливо помітною стала морська контрабанда. Тому до портів Британської Америки було введено військові кораблі з морською піхотою. Торгові судна американців, які за традицією уникали митного контролю, визнавалися піратськими, а їхній вантаж підлягав конфіскації.

Останню спробу метрополії утримати колонії під владою було зафіксовано в “Заборонному акті” англійського парламенту від 22 грудня 1775 р. За його положення-

ми колонії, які продовжували піратський промисел і протизаконне переміщення товарів через митний кордон Британської Америки та ще й розпочали збройний опір метрополії, позбавлялися захисту Корони [27, 696]. Торговельні зносини з ними були заборонені для іноземних держав. Розпочалися захоплення й конфіскація американських суден, які оголошувалися піратськими без відповідних присудів з боку адміралтейських судів, що припинили свою діяльність. І така політика уряду метрополії врешті-решт довела американцям, що єдиний засіб подолання проблем, які виникли між ними і буржуазією метрополії, – війна за незалежність.

У результаті перемог американських ополченців над англійською піхотою при Лексінгтоні та Конкорді було проголошено американський суверенітет другим Континентальним конгресом у “Декларації представників Сполучених Штатів Америки тих, що зібралися до загального конгресу”. День прийняття акта (4 липня 1776 р., м. Філадельфія, штат Пенсільванія), більш відомого під назвою “Декларації незалежності”, святкується американцями як День незалежності.

Проект Декларації доручили підготувати комісії з п’яти членів конгресу у складі Т. Джефферсона, Дж. Адамса, Б. Франкліна, Р. Шермана, Р. Лівінгстона. Проте повноваження зі створення проекту Декларації передали в руки Джефферсону.

Американська національна буржуазія була зацікавлена в революційних перетвореннях для того, щоб змести зі свого шляху бар’єри, які заважали її просуванню до влади. Щодо цього показовим є склад депутатів, які підписали Декларацію Незалежності. Увечері 4 липня Декларацію було засвідчено підписами президента конгресу Дж. Хенкока, якого співвітчизники назвали “королем піратів і контрабандистів”, та секретаря Ч. Томаса. Три чверті делегатів конгресу нажили свої статки на торгівлі рабами, контрабандному промислі, піратстві та каперстві. Однак вони вважали, що метрополія не має права на перешкоджання їхній приватній ініціативі. “Батьки-засновники” США звинуватили короля Георга III, носія державного суверенітету Британської імперії, покровителя всіх своїх підданих, що брали участь у морському розбої, в поспранні одноосібного власного права на піратство так: “Він плюндрує наші моря, грабує наші узбережжя, спалює наші міста, відбирає життя у наших людей” [28].

У підсумку юридично піратство було визнано урядовцями всіх тринадцяти повсталих колоній Англії. У роки війни за незалежність США в каперському промислі взяли участь 55 тис. американських моряків, тоді як у сухопутному війську повсталих американців на чолі з Дж. Вашингтоном одночасно перебували двадцять тисяч ополченців, які воювали на контрактній основі, уклавши угоди про це терміном один рік [29].

Зазначимо, що практичні американські буржуа продовжували займатись піратством у світовому океані протягом війни за незалежність США. Більше двох тисяч американських суден узяли участь у каперстві під час війни. Серед них були такі, команди яких нараховували до двохсот осіб, а загальна кількість гармат сягала двадцяти. Це вони лише за перші півтора роки війни захопили більше семисот британських купецьких суден. Багато каперів здійснювали напади на англійські торгові судна навіть біля узбережжя Англії, а захоплений вантаж збували в портах Європи [30, 325–326].

Гніздом американських каперів протягом усієї війни за незалежність США були порти на Лонг-Айленді та коннектикутський порт Нью-Лондон. Серед власників каперських суден, що здійснювали в океані напади на комерційний англійський флот, був Р. Морріс, якого у США традиційно називають “банкіром американської революції”. Ще й досі американські автори не сперечаються з приводу того, хто більше за всіх з

американських каперів отримав прибутків від нападів на судна англійців – він чи відомий пірат, голова першого Континентального конгресу Дж. Хенкок, який засвідчив своїм підписом юридичну силу тексту Декларації незалежності США. Серед головних фінансистів американського каперства були також Томас і Натаніель Шоу та Дж. Мак-Карді. Намагався взяти участь у цьому підприємстві також командувач Континентальної армії, майбутній американський президент Дж. Вашингтон, однак за сімейною традицією він був передусім великим віргінським земельним спекулянтом. Узагалі, прибуток Вашингтона від каперства становив мізерну суму, оскільки до океану виходило лише одне каперське судно, яке перебувало в його власності [31].

Відомо, що делегати Континентального конгресу свідомо затримували розв'язання всіх проблем регулювання каперського промислу. Тільки наприкінці війни 21 травня 1782 р. Конгрес відреагував на скарги Дж. Трамбулла, губернатора штату Коннектикут, відносно того, що багато американських приватників незаконно спілкувалися з англійськими комерсантами, щоб здійснити взаємне покриття збитків від захоплення суден англійців та американців в Атлантичному океані. Оскільки війна на той час уже фактично закінчилася, у перспективі необхідно було б подбати про відбудову торговельних зв'язків з колишньою метрополією. Ось чому Конгрес санкціонував позбавлення власників і капітанів озброєних купецьких суден ліцензій на війну в океані “у разі виявлення незаконного спілкування з противником або будь-якої іншої несумлінної поведінки”.

Слід зазначити, що після проголошення незалежності, протягом 1775–1778 рр. у всіх штатах було прийнято конституції, однак досить довго не вирішеним залишалося питання про державну єдність США. З огляду на це другий Континентальний конгрес у листопаді 1777 р. приймає першу Конституцію – “Статті конфедерації та вічного союзу”, проект якої було передано на схвалення всіх штатів. Статті визначали республіканську форму державного ладу колишніх колоній у Північній Америці, проголосивши утворення конфедерації та вічного союзу штатів. Згідно зі Статтями конфедерації штати зберігали свій суверенітет у внутрішніх і зовнішніх справах. Однак для керівництва загальними справами (оголошення війни та миру, підписання міжнародних договорів, створення збройних сил тощо) передбачалося щорічно скликати однопалатний конгрес із делегацій, які обирали законодавчі органи штатів. У ст. IX першої американської конституції було зазначено: “Присутнім на конгресі Сполученим Штатам належить виняткове право ... встановлювати правила для визначення в кожному даному випадку, яка конфіскована у ворога на суші або на морі здобич є законною і яким чином вона має бути розподілена; видавати каперські свідоцтва в мирний час; призначати суди для розгляду справ про розбої, здійснені у відкритому морі; засновувати суди для прийняття і остаточного вирішення апеляцій у справах про захоплення здобичі з тим обмеженням, що жоден із членів конгресу не може бути призначений членом таких судів” [32].

В остаточному вигляді підхід “батьків-засновників” США до правового регулювання каперського промислу було сформульовано в американській Конституції 1787 р.: “Розділ 8.1. Конгрес має право: ... 11. ... оголошувати війну, видавати каперські свідоцтва та дозволи на репресалії і встановлювати правила щодо захоплення на суші й на морі” [33, 527–528].

Під час англо-американської війни 1812–1815 рр. положення Конституції щодо каперства були розвинені в “Акті, який стосується каперських свідоцтв, суден-призів та їхніх вантажів”. У ньому зазначено таке:

“Частина 1. Буде встановлено Сенатом і Палатою представників Сполучених Штатів Америки, які зібралися на цьому Конгресі, що президент Сполучених Штатів є єдиною уповноваженою особою щодо скасування та анулювання будь-якого каперського свідоцтва, яке він повинен або може в будь-який час надати відповідно до “Акта оголошення війни між Сполученим Королівством Великобританії та Ірландії та Сполученими Штатами Америки і їхніми територіями”.

Частина 2. І буде далі постановлено, що всі особи, які клопочуть про отримання каперського свідоцтва, відповідно до вищезазначеного акта, повинні повідомити письмово назву судна, його тоннаж і озброєння, а також місце проживання кожного власника, зацікавленого в цьому, й передбачувану кількість членів екіпажу. І така заява повинна бути підписана особою або особами, що роблять заяву, й подана державному секретарю ...

Частина 3. І буде постановлено, що каперське свідоцтво видається, як сказано вище, власнику або власникам судна або суден ... з умовою, що власники, офіцери та екіпаж, який наймається на роботу на таке судно, повинні дотримуватись договорів і законів Сполучених Штатів, а також інструкцій, які будуть надані їм відповідно до закону для регулювання їхньої поведінки ...

Частина 4. І буде далі постановлено, що всі захоплені призові судна та їхнє майно будуть конфісковані, а їхня вартість буде розподілена між власниками, офіцерами та екіпажами суден відповідно до будь-якої письмової угоди, укладеної між ними та залежно від правил, установлених для розподілу призового фонду відповідно до “Акта про краще управління військово-морським флотом Сполучених Штатів”, який був прийнятий у двадцять третій день квітня одна тисяча восьмисотого року ...

Частина 12. І буде далі постановлено, що на разі, коли капітани кораблів, що мають каперське свідоцтво, отримане так, як сказано вище, знехтують веденням щоденника або навмисно зробиють у ньому шахрайські записи і спричинять будь-яку загрозу інтересам США чи відмовляться вести такий журнал, згідно з попередньою статтею цього акта, то в таких випадках каперські свідоцтва винних осіб мають бути анульовані, а капітани, відповідно, сплачують штрафну суму в тисячу доларів ...

Частина 15. І буде далі постановлено, що всі злочини, вчинені будь-якою посадовою особою або моряком на борту такого судна, що має каперське свідоцтво, повинні бути судимі та покарані ...

Затверджено 26 червня 1812” [34].

**Висновки з даного дослідження та перспективи подальших розвідок у даному напрямку.** Підсумовуючи подальшу долю американського морського розбою, зазначимо, що навіть після скасування каперства рішенням Паризької мирної конференції 1856 р. цей правовий інститут використовувався ворожими сторонами у громадянській війні 1860–1865 рр. Згодом каперство перетворилося на рейдерство, що стало вдосконаленим засобом розв’язання зовнішньополітичних проблем США, однак за участю лише військових кораблів. Так, наукові розвідки проблеми використання державами піратства за ліцензіями (каперства) вкрай перспективні.

### Список використаних джерел:

1. Grotius H. The Freedom of the Seas or the right which belongs to the Dutch to take part in the East Indian Trade / Grotius H. – N. Y. : Oxford University Press, 1916. – 63 p.



2. Anderson G. M. Privateering and the Private Production of Naval Power 122 p. [Електронний ресурс] / G. M. Anderson, A. Gifford. – Режим доступу : <http://www.cato.org/sites/cato.org/files/serials/files/cato-journal/1991/5/cj11n1-8.pdf>
3. Вестфальский мир [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [https://www.ru.wikipedia.org/wiki/%C2%E5%F1%F2%F4%E0%EB%FC%F1%EA%E8%E9\\_%EC%E8%F0](https://www.ru.wikipedia.org/wiki/%C2%E5%F1%F2%F4%E0%EB%FC%F1%EA%E8%E9_%EC%E8%F0)
4. Letter of marque [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://www.en.wikipedia.org/wiki/Letter\\_of\\_marque](http://www.en.wikipedia.org/wiki/Letter_of_marque)
5. Калашников В. М. Правові засади боротьби з протизаконним переміщенням товарів (контрабанда) у США “ранньої доби” / В. М. Калашников // Вісник Запорізького юридичного інституту. – Запоріжжя : ЗЮІ, 2000. – № 3. – С. 254–265.
6. Bancroft G. History of the United States of America : in 10 vols. / Bancroft G. – Boston : Carey and Hurt, 1834–1875.
7. Roosevelt Th. The naval war of 1812; or, The history of the United States navy during the last war with Great Britain, to which is appended an account of the battle of New Orleans [Електронний ресурс] / Roosevelt Th. – Режим доступу : <http://www.2020ok.com/books/77/the-naval-war-of-1812-or-the-history-of-the-united-states-navy-during-the-last-war-with-great-britain-to-which-is-appended-an-account-of-the-battle-of-new-orleans-55177.htm>
8. Mahan A. Th. The Influence of Sea Power Upon History, 1660–1783 / Mahan A. Th. – Methuen & Co., 1965. – 600 p.
9. Allen G. W. A Naval History of the American Revolution : in 2 vols. [Електронний ресурс] / Allen G. W. – N. Y. : Houghton Mifflin, 1913. – Vol. 1. – 365 p. – Режим доступу : [http://www.books.google.com/books?id=SV92qvcABggC&source=gbs\\_navlinks\\_s](http://www.books.google.com/books?id=SV92qvcABggC&source=gbs_navlinks_s)
10. Paullin Ch. O. The Navy of the American Revolution: its Administration, its Policy and its Achievements [Електронний ресурс] / Paullin Ch. O. – Chicago : The Burrows Brothers Co., 1906. – Режим доступу : [http://www.archive.org/stream/navyofamericanre00pauluoft\\_djvu.txt](http://www.archive.org/stream/navyofamericanre00pauluoft_djvu.txt)
11. Statam E. P. Privateers and Privateering / Statam E. P. – N. Y. : James Pott and Company, 1910. – XIX, 382 p.
12. Allen G. W. Massachusetts Privateers of the Revolution / Allen G. W. – Boston : Massachusetts Historical Society, 1927. – 356 p.
13. Morris R. G. Studies in the History of the American Colonial Law / Morris R. G. – N. Y. : The Mac Millan Company, 1930. – XXII, 520 p.
14. Dickerson O. M. The Navigation Acts and the American Revolution / Dickerson O. M. – Philad : Clinton Books, 1951. – XII, 236 p.
15. Marley D. F. Pirates and Privateers of the Americas [Електронний ресурс] / Marley D. F. – Santa Barbara : ABC-CLIO, 1994. – 458 p. – Режим доступу : [http://www.books.google.com.ua/books/about/Pirates\\_and\\_privateers\\_of\\_the\\_Americas.tml?id=EA4aAQAAIAAJ&rediresc=y](http://www.books.google.com.ua/books/about/Pirates_and_privateers_of_the_Americas.tml?id=EA4aAQAAIAAJ&rediresc=y)
16. Patton R. H. Patriot Pirates: The Privateer War for Freedom and Fortune in the American Revolution / Patton R. – N. Y. : Pantheon, 2008. – 320 p.
17. Steven L. S. Courts of Admiralty and the Common Law Origins of the American Experiment in Concurrent Jurisdiction [Електронний ресурс] / Steven L. S. – Режим доступу : <http://www.cap-press.com/books/isbn/9781594601736/Courts-of-Admiralty-and-the-Common-Law>

18. Serchrest L. D. *Privateering and National Defence: Naval Warfare for Pirate Profit* / Serchrest L. D. – Alpine ; Texas: Sul Ross State University, 2000.
19. Garitee G. R. *The Republic's Private Navy: the American Privateering Buisness as Practiced by Baltimore During the War of 1812* / Garitee G. R. – Middletown, Connecticut : Weslean University Press, 1977. – XX, 356 p.
20. Chidsey J. D. *The American Privateers: a History* / Chidsey J. D. – Valley Forge ; N. Y. : Crown Publishers, 1959. – 190 p.
21. Butler L. S. *Pirates, Privateers, and Rebel Raiders of the Carolina Coast* / Butler L. S. – Chapel Hill : University of North Carolina Press, 2000. – 275 p.
22. Coggins J. *Ships and Seamen of the American Revolution: Vessels, Crews, Weapons, Gear, Naval Tactics, and Actions of the War for Independence* / Coggins J. – Harrisburg : Stackpole Books, 1969. – 224 p.
23. Lampson Ch. R. *Privateers of the Revolution*, 2011 [Електронний ресурс] / Lampson Ch. R. – Режим доступу : [http://www.web.massar.org/private\\_ers-of-the-revolution](http://www.web.massar.org/private_ers-of-the-revolution)
24. Lemisch J. *Privateering, the American Revolution, and the Rules of War: The United States Was Born in "Terrorism" and Piracy* [Електронний ресурс] / Lemisch J. – Режим доступу : <http://www.hnn.us/articles/915.html4>
25. McManemin J. A. *Captains of the Privateers of the American Revolution* / McManemin J. A. – Spring Lake Heights, NJ : Ho-Ho-Kus Publishing, 1985. – XX, 249 p.
26. Miller N. *Sea of Glory: the Continental Navy Fights for Independence, 1775–1783* / Miller N. – St. Louise : D. McKay Co., 1974. – 558 p.
27. *English Colonial Documents. Vol. IX. American Colonial Documents to 1776* / ed. by Jensen M. – N.Y. : Archont Books, 1955. – 850 p.
28. Декларація незалежності Сполучених Штатів Америки (Declaration of independence of the United States of America, July 4, 1776) (4 липня 1776 р.) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.hai-nyzhnyk.in.ua/doc2/1776%20%2807%29%2004.USA.php>
29. Калашников В. М. *Американська міліція напередодні війни за незалежність США (організаційно-правові основи функціонування)* / В. М. Калашников // Вісник Запорізького юридичного інституту. – Запоріжжя : ЗЮІ, 2000. – № 4. – С. 248–258.
30. Фурсенко А. А. *Американская революция и образование США* / Фурсенко А. А. – Л. : Наука, 1978. – 415 с.
31. Crawford M. J. *The Privateering Debate in Revolutionary America* [Електронний ресурс] / Crawford M. J. – Режим доступу : [http://www.cnrs-scrn.rg/northernmariner/vol21/tnm\\_21\\_219-234.pdf](http://www.cnrs-scrn.rg/northernmariner/vol21/tnm_21_219-234.pdf)
32. Статті конфедерації (1781 р.) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://www.pidruchniki.com/1221060558668/pravo/statti\\_konfederatsiyi\\_1781](http://www.pidruchniki.com/1221060558668/pravo/statti_konfederatsiyi_1781)
33. Бернхем В. *Вступ до права та правової системи США* / Бернхем В. – К. : Україна, 1999. – С. 525–537
34. *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, p. 759–760, 762–764.