

ІСТОРИЧНІ АСПЕКТИ

Малышко Валерий Николаевич – кандидат юридических наук, доцент кафедры теории и истории государства и права Днепропетровского государственного университета внутренних дел

ПАРИЖСКАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ О МОРСКИХ ВОЙНАХ 1856 ГОДА И ОТМЕНА КАПЕРСТВА

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 борьбе за мировое превосходство европейских государств на океанических просторах.

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

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.

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.

Как известно, многие институты современного международного морского права начали зарождаться в период подъема капитализма. Правила, регулирующие публично-правовые отношения государств на морях и океанах, создавались и накапливались на протяжении нескольких веков, в частности в виде международных обычаев. В XIX в. значительный вклад в развитие международного права осуществили международные конференции. Венский конгресс 1814–1815 гг. запретил перевозки рабов морем, что способствовало окончательному прекращению использования рабства. Дальнейшее развитие на этом Конгрессе получило дипломатическое право. Был сделан весомый вклад в становление правового статуса международных рек и признан постоянный нейтралитет Швейцарии. Парижский конгресс 1856 г. запретил каперство (захват, грабеж, затопление судов воюющих или нейтральных государств) и провозгласил Черное море нейтральным.

Международные обычаи в области использования морей и океанов создавались на протяжении длительного исторического периода. Они признавались лишь некоторыми государствами и отрицались другими. Поэтому между государствами возникали споры и разногласия по вопросу, может ли быть та или иная международно-правовая норма общеобязательной. Следствием этого стала ощущаться большая потребность в кодификации норм международного морского права. Попытки такой кодификации осуществлялись уже в XVIII–XIX вв. и в большинстве случаев заканчивались неудачей. И лишь иногда такие попытки имели успех. Среди этих немногих международных документов была Парижская декларация о морских войнах 1856 г., связанная с результатами Крымской войны.

Как известно, в середине XIX в. одной из важнейших проблем международных отношений был так называемый восточный вопрос. Мировые державы были обеспокоены вопросом о том, кто завладеет турецким наследием, поскольку начинался быстрый распад Османской империи. Поводом для будущей войны стал «палестинский вопрос», то есть споры из-за палестинских святынь. Речь шла о том, кто будет хранителем особо чтимых храмов в Иерусалиме и Вифлееме. Палестина тогда входила в состав Османской империи, и под давлением президентат Франции Луи-Наполеона Бонапарта султан решил вопрос в пользу католиков. Это вызвало недовольство в Петербурге. Николай I решил укрепить стратегическое положение своей империи. В первую очередь он хотел решить проблему черноморских проливов. По действующим тогда соглашениям российский военный флот не имел возможности проходить через эти проливы. Турция же в случае войны могла пропускать в Черное море флот своих союзников. Кроме того, Николай I хотел укрепить влияние России на Балканском полуострове. Готовясь к войне, он рассчитывал на неприязненное отношение английского правительства к французскому императору, однако просчитался. Традиционная политика Англии состояла в том, чтобы не допускать преобладания на европейском континенте какого-либо одного государства. Поэтому именно она и возглавила борьбу трех

империй (британской, французской и османской) против России во время Крымской войны [1, с. 357].

Военные действия прекратились в конце 1855 г., и 18 марта 1856 г. был подписан очень обременительный для России Парижский мирный договор. Он ограничил влияние России в зоне Черного моря, однако ее значение как великой державы было сохранено. Впрочем, за следующие четырнадцать лет Россия отказалась от выполнения статей Парижского мирного договора [2, с. 419]. Предвидя такие изменения в российской внешней политике, правительства Англии и Франции окончательно утвердились в том, что следует в корне пересмотреть основополагающие принципы международного морского права [3, с. 5–7]. При этом они считали, что необходимо запретить каперский промысел, который в условиях завершения промышленных революций в крупных государствах уже не мог заменять действия мощных военных флотов, способных участвовать в борьбе за мировое господство на океанских просторах. На этот случай и предполагалось действие «Парижской декларации уважения морского права» [4].

На предложение графа Валуевского, французского полномочного представителя в Париже, декларация стала результатом модус вивенди, подписанного между Францией и Великобританией в 1854 г. Сначала она предназначалась для построения правового фундамента Крымской войны. Тогда два крупных промышленных государства решили, что они не будут захватывать вражеские товары на нейтральных судах и нейтральные товары на вражеских судах. Обе стороны также договорились, что не будут выдавать каперские свидетельства, которые еще с XI в. были основанием для разбоя частных предпринимателей на просторах мирового океана.

Как известно, в отечественных учебниках по международному праву лишь в общем виде раскрывается проблема организационно-правовых основ каперского промысла, который в свое время был прочным фундаментом процесса первоначального накопления капитала. И только в своем учебном пособии И. М. Жаровский в общих чертах раскрыл особенности международно-правовой регламентации вооруженной

борьбы морских государств в океанском пространстве на основе Парижской морской декларации [5, с. 87–95].

Для понимания сущности процесса отмены каперства надо в общих чертах определить его правовую природу. Возникновение этого промысла связано с борьбой великих держав за геополитическое господство в мировом океане, которая началась в XVI в. В этой борьбе участвовали Англия, Голландия, Франция, Испания и Португалия. Для собственной победы все эти государства использовали проверенное веками средство – пиратство. Оно было частью государственного механизма и существенным элементом мировой торговли. Специфические черты морского разбоя времен перехода к капитализму определили территориальные и правовые факторы. Что касается первого фактора, то в разных регионах мира морской разбой проявлялся в различных формах. Однако, в классификации этого международного преступления, наряду с географическим фактором, не менее важным является правовой. Его содержание раскрывают отношения между пиратами и властными структурами тех стран, которые принимали участие в создании мировой колониальной системы. Согласно морским законам XVI–XIX вв. пиратством признавали «морской разбой, осуществляемый частными лицами по частным начинаниям и в корыстных целях против чужой собственности» [6, с. 141].

Понятие пиратства в международной правовой науке всегда было аморфным. Специалисты по международному праву, при определении этого понятия, едины только в одном – это явление отождествляется в мировой судебной практике с актами убийств, разбоя, грабежей и другими неправомерными насильственными действиями. Корни же пиратства, как показывает историко-правовая наука, всегда находились на берегу и определялись социально-экономическими и социально-политическими процессами, которые происходили в жизни конкретных государств. В «Большом энциклопедическом юридическом словаре», который является авторитетным украинским справочным изданием в различных отраслях и институтах внутригосударственного и международного права, этот феномен нашел определенное отражение. Там указано следующее: «Пиратство (от греческого «Пиратос» – разбойник) –

морской разбой, в международном праве незаконные насильственные действия (задержание, затопление или грабеж), осуществляемые против торговых судов в открытом море частными или государственными судами» [7, с. 632].

Среди различных форм и видов пиратских действий особенно заметным, с точки зрения его соответствия внешнеполитическому курсу крупных европейских государств, в которых развивался капитализм, было каперство. В данном случае речь идет о морском разбое по лицензиям государств, находившихся в состоянии войны. Само слово «капер» немецкого происхождения, однако его сущность лучше всего раскрыли преступные действия английских морских разбойников, которых в Британии именовали «приватирами» [8, с. 34–38]. Каперство не имело особых перспектив в те времена, когда мировая колониальная система контролировалась Испанией и Португалией. Однако бурное развитие капиталистического уклада в Англии, которая в силу своего геополитического положения должна была превратиться в великую морскую державу, способствовало распространению каперского промысла почти во всем мире [9, с. 202]. Союз британской монархии и пиратов стал залогом успеха разбойничьих предприятий «джентльменов удачи», когда они получали патенты на каперство от королей. Поэтому геополитический бандитизм стал главным средством построения Британской империи [9, с. 22], а его примеры стимулировали такие же процессы в государствах-соперниках, которыми становились Голландия и Франция [10, с. 22].

Каперство стало важной формой решения международных споров, начиная с 1648 г. Это было закреплено в международном праве после Тридцатилетней войны. Несколько европейских государств по ее окончании приняли участие в подготовке Вестфальского мирного соглашения. 24 октября 1648 г. был подписан Вестфальский трактат, где содержались новые международно-правовые принципы, которые доминировали до середины XIX в. Этими принципами являются политическое равновесие, независимость светской власти от власти духовной и равенство государств на мировой арене. Однако важными чертами международных отношений нового

времени, даже при условии формального провозглашения демократизации международного права, становились колониализм и война как законный принцип разрешения международных споров.

По нормам международного права того времени каперские судна и их снаряжение были частной собственностью. Они действовали на основании правительственных лицензий с целью захвата собственности, принадлежавшей гражданам враждебных государств, и продажи «приза» на аукционе. Как указывают англо-американские исследователи этого промысла, каперы охотились на морских коммуникациях вражеских государств и играли значительную роль в истории военно-морского искусства на протяжении многих веков [11, с. 99–103]. Но сущность каперства была одна – снаряжение корабля-разбойника на деньги частного лица или группы лиц и получение от правительства собственного государства патента, который охранял корсара во время встречи с дружественными кораблями. В противном случае патент охранял морского разбойника от казни благодаря тому, что наличие этого правового акта обеспечивало ему положение военнопленного. Голландцы, британцы, французы, шведы, датчане и подданные Российской империи соглашались на каперство только при условии получения правительственного нормативного акта – каперского свидетельства («letters of marque» – на английском, «lettres de marque» – на французском) [12].

Каперство наносило всемирной торговле огромный вред, что повлекло за собой движение за отмену этого разбойничьего промысла уже в середине XVIII в. Первым из публицистов, восставших против каперства, был аббат Мабли (1761). Трактат 1785 г. заключен Б. Франклином с Пруссией от имени США, якобы способствовал отмене каперства. Однако, последующие международные события, особенно англо-американская война 1812–1815 гг., возродили этот промысел. В 1792 г. Законодательное собрание Франции по инициативе депутата Керса осуществило попытку достичь общеевропейского соглашения об отмене каперства, однако, этот шаг не встретил поддержки других государств. Не имела успеха, главным образом вследствие противодействия Англии, и

вторая попытка Франции уничтожить каперство в 1823 г. во время войны с Испанией.

Существенные изменения во взглядах на каперство стимулировало начало Крымской войны. Правительства Франции и Англии, находя, что для уничтожения русской торговли достаточно и военных крейсеров, которые имели союзники, опасались каперской войны с Россией. Англия и Франция декларациями от 28 и 29 марта 1854 г. отказались от выдачи каперских патентов против России, мотивируя это решение желанием уменьшить бедствия войны. Очевидно, такие действия были направлены против России, каперы которой были бы поставлены в сложное положение, тем более что российские порты были блокированы. Эти обстоятельства заставили Россию воздержаться от выдачи каперских патентов.

На Парижском конгрессе вопрос об уничтожении каперства был одобрен Англией. Это государство, которое ранее противилось любым попыткам его запретить, охарактеризовало этот промысел «как организованный и узаконенный морской разбой». Уничтожение каперства Англия признала необходимым условием соблюдения ею свободы нейтральной торговли [13, с.101]. Такое соглашение было одобрено Австрией, Францией, Великобританией, Пруссией, Россией, Сардинией и Турцией. Было также решено, что общее приглашение присоединиться к соглашению следует распространить на все народы, при условии соблюдения ими «четырёх принципов закрепленных в указанной декларации».

Парижская «Декларация уважения морского права» 16 апреля 1856 г. объявила об отмене каперства. Она официально признала каперов новыми международными преступниками, которые мало в чем отличаются от пиратов, которые также ведут частную войну в личных целях. Эта декларация урегулировала отношения между воюющими и нейтральными государствами. Вследствие этого для судоходства в открытом море были введены новые призовые правила. Важнейшими принципами этой декларации были такие: каперство есть и остается отмененным; нейтральный флаг покрывает товары противника, за исключением военной контрабанды; нейтральные товары, за исключением военной

контрабанды, не подлежат захвату под флагом противника; блокады будут иметь силу только при условии эффективности действий соответствующего государства, которое поддерживается мощью ее военно-морских сил, достаточной, чтобы предотвратить доступ к побережью противника.

В декларации было указано, что она не является обязательной для любых государств, которые не присоединились к ней, однако, через некоторое время почти все морские народы мира объявили об официальном присоединении к Парижской декларации. И только Соединенные Штаты отказались это сделать [14, с. 75]. О такой американской политике международная общественность была оповещена американским госсекретарем Мерси в июле 1856 г. Он отметил, что США готовы присоединиться к декларации, если к ней будет добавлена пятая статья о закреплении принципа защиты на море всей частной собственности, то есть и контрабанды, которая для предпринимателей этого государства с момента его возникновения, была основным источником первоначального накопления капитала вместе с пиратством, каперством и торговлей рабами. Мерси заявил, что в случае, если указанное правило не будет закреплено в Парижской декларации, то «Соединенные Штаты не смогут отказаться от права посылать в морские просторы частников, которые в прошлом были наиболее эффективным американским морским оружием в ходе ведения войны, ведь в США не было большого флота, что имело важное значение для боевой мощи» [15, с. 200].

Понятно, что принцип защиты любой собственности мореплавателей должен соответствовать основным принципам «цивилизованных народов» с их священностью именно частной собственности, однако Англия сопротивлялась принятию этой «поправки Мерси» [16]. Такое сопротивление имел чисто коммерческий характер, о чем свидетельствуют дебаты в верхней палате британского парламента по сущности Парижской декларации, которые не стихали в Лондоне в течение длительного времени. Так, один из лидеров британских консерваторов, граф Харроуби, прямо указывал, что Англия не будет соглашаться с любыми просьбами США предоставить им «определенный эквивалент за отказ от каперства». И это

является разумным и мудрым, с точки зрения крупных британских предпринимателей, которые господствуют в мировом океане и не согласны передать это превосходство в распоряжение США. Его поддержал граф Албемарл, который объявил о своей уверенности в том, что не следует идти навстречу требованиям американских контрабандистов.

Определенное недоразумение между британскими лордами в указанной проблеме возникло при поиске ответа на вопрос о том, почему английское правительство выразило взгляды Великобритании на сущность Парижской декларации без обсуждения в парламенте. Так, граф Дерби достаточно раздраженно заявил следующее: «Мы должны признать прерогативой Короны переговоры с другими государствами о заключении указанной декларации... Однако я должен сказать, что это грубое и вопиющее злоупотребление прерогативой. Я говорю, что наши полномочные представители отправились в Париж с определенной целью, а парламент и страна выразили им доверие, которое они грубо нарушили... Они заключили договор по этому вопросу, не выполнив определенных условий, отвечающих нашим интересам». Однако граф Кларендон высказал мнение о том, что этот договор соответствует морским обычаям, известным как «*Consolato Del Mare*» («Морской кодекс») и принципам права морской войны, которые были сформулированы Г. Гроцием.

Эти дебаты прекратил граф Гренвилл, представитель известной семьи британских аристократов, которые в течение длительного времени проводили агрессивную внешнюю политику Великобритании. Он прямо заявил, что эта декларация соответствует праву Британской империи и является разумным шагом для решения проблемы господства британцев в мировом океане [17, Vol. 142, с. 521–529].

Однако в то время англичане не смогли добиться от США отмены каперства. Поэтому во время Гражданской войны между Севером и Югом США использование частников-пиратов было обычным делом для обеих сторон этого военного конфликта [18, с. 301].

В 1861 г. флот рабовладельческой Конфедерации опирался на военные действия приватиров, поэтому

правительство США было вынуждено приступить к переговорам с европейскими государствами о присоединении к Парижской декларации, и тем самым прекратить каперские действия предпринимателей конфедератов. Однако эти переговоры остались без результата, ведь по разным причинам президент А. Линкольн не воспользовался данным ему правом в отношении уничтожения каперства. Со временем США отменили приватирский промысел, впрочем, этот полугосударственный институт плавно превратился в крейсерство, а затем в рейдерство, с помощью которого США осуществляли боевые действия в мировом океане. Такой шаг обусловила финансовая и техническая неэффективность каперского промысла периода промышленного капитализма.

Пока Англия пыталась присоединить США к Парижской морской декларации пятьдесят пять государств мира ратифицировали ее. Этот договор стал первой многосторонней попыткой кодифицировать в мирное время правила, которые должны быть применены в случае войны. Понятно, что данное соглашение было обязательным только для тех ее участников, которые находились между собой в состоянии войны. И при таких условиях переход развитых стран к новой стадии развития капитализма на основе промышленных переворотов середины XIX в. объединил усилия многих европейских стран в борьбе против применения приватирских экспедиций на всех океанах. Вследствие этого после Крымской войны под давлением многих обстоятельств Англия окончательно решила отменить любые правовые и организационные основы приватирского промысла [19], однако в условиях первой мировой войны на смену каперства пришло рейдерство.

В наше время морской разбой опять выступает средством решения геополитических проблем развитых государств мира. Поэтому попытки мирового сообщества защитить морскую торговлю от противоправных пиратских посягательств пока напрасны, хотя обращение к истории пиратства нового времени предоставляет определенные возможности использовать тогдашние средства борьбы против пиратства для решения подобных современных проблем.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

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 [Электронный ресурс]. – Режим доступа :
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. Постигание 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 [Электронный ресурс] / G. M. Anderson, A. Gifford. – 122 p. – Режим доступа :
<http://www.cato.org/sites/cato.org/files/serials/files/cato-journal/1991/5/cj11n1-8.pdf>.