

О. В. Морозов, доктор історичних наук, доцент,
завідувач кафедри історії та теорії держави і права
Університету митної справи та фінансів
ORCID: 0000-0002-3484-3570

МОРСЬКЕ КАПЕРСТВО XIII–XVI СТ.: ІСТОРИКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ НА ПРИКЛАДІ АНГЛІЇ

Стаття присвячена історико-правовій еволюції каперської справи пізнього середньовіччя та раннього Нового часу. Дослідницьким полем обрана Англія часів правління Плантагенетів та Тюдорів. Визначені історіографічні підходи до розуміння в правовому контексті такого явища як каперство з державним патентом. Встановлено об'єктивні правові, соціальні та економічні фактори, які сприяли формуванню англійського типу каперства. Реконструйовані процесуальні дії отримання патенту на каперство та досвід практичної реалізації цього права у зазначений період.

Обґрунтовано, що поява каперської справи стало результатом симбіозу правових традицій і соціальних факторів, характерних для розвитку суспільства ранньої модерної епохи. З'ясовано процедуру отримання патентів, її зміна в залежності від зовнішньополітичних факторів. Також слід враховувати, що патент на каперство міг отримати судновласник незалежно від підданства.

Встановлено, що за дотриманням законності дій каперів спостерігали такі посадовці як лорд-адмірал та «охоронець П'яти портів». У той же час спрощення процедури отримання патенту і формалізація контрольних функцій з боку держави приводили до зловживань з боку каперів і як наслідок це вело до порушення прав неогоціантів нейтральних держав під час збройних конфліктів. В умовах постійної нестачі державних фінансів у англійського уряду, і як наслідок цього, організаційної слабкості королівського флоту, залучення приватних судновласників для вирішення військово-політичних завдань стало реальним шансом відстояти власні інтереси морської торгівлі в конкурентній боротьбі. Каперство це спосіб держави використати для вирішення зовнішньополітичних завдань ресурси піратів. Тобто підпорядкувати первинні протизаконні дії правовому полю. Важливим історичним досвідом каперства стало формування інституту призового суду в 1585 р., який з часом створюється в багатьох європейських державах і стає захисним інструментом міжнародного морського права з XIX ст.

Запропоновано перспективні напрями досліджень в контексті загальної проблематики історії морського права.

Ключові слова: морське право, патент, капер, морська торгівля, історія, призовий суд.

O. V. Morozov. Maritime private ship of the XIII–XVI centuries: historical and legal aspects on the example of England

The article is devoted to the historical and legal evolution of privateering in the late Middle Ages and early modern times. England during the reign of the Plantagenets and the Tudors was chosen as the research field. Historiographical approaches to understanding in the legal context such a phenomenon as privateering with a state patent are defined. The objective legal, social and economic factors that contributed to the formation of the English type of privateering were established. The reconstructed procedural actions of obtaining a patent for privateering and the experience of practical implementation of this right in the specified period.

It is substantiated that the appearance of the privateering business was the result of a symbiosis of legal traditions and social factors characteristic of the development of society in the early modern era. The procedure for obtaining patents, its change depending on foreign policy factors, has been clarified. It should also be taken into account that a patent for privateering could be obtained by a shipowner regardless of nationality.

It was established that compliance with the legality of privateers' actions was monitored by such officials as the Lord Admiral and the "keeper of the Five Ports". At the same time, the simplification of the procedure for obtaining a patent and the formalization of control functions by the state led to abuses by privateers and, as a result, it led to the violation of the rights of negotiators of neutral states during armed conflicts. In the conditions of a constant lack of public finances in the English government, and as a result of this, the organizational weakness of the royal fleet, the involvement of private ship owners to solve military and political tasks became a real chance to defend their own interests of maritime trade in the competition. Privateering is a way for the state to use the resources of pirates to solve foreign policy problems. That is, to subordinate primary illegal actions to the legal field. An important historical experience of privateering was the formation of the prize court institute in 1585, which was created over time in many European states and became a protective instrument of international maritime law from the XIX century.

Prospective directions of research in the context of general problems of the history of maritime law are proposed.

Key words: maritime law, patent, privateer, maritime trade, history, prize court.

Постановка проблеми. XIII ст. відіграло ключову роль в подальшій історії західноєвропейського суспільства. Це століття відзначилось наступними епохальними подіями та тенденціями, які вплинули на формування класичного портрету Європи нової модерної епохи. Ми акцентуємо нашу увагу на ступінних тенденціях, які на наш погляд мали вирішальне значення. А саме: розпочинаються процеси централізації середньовічних держав, відбувається урбанізація, яка тягне радикальну зміну соціального ландшафту, з'являється перший професійний постійно діючий парламент в Англії, зроблені перші кроки з оформлення середньовічної кодифікації права, остаточно товарно-грошові відносини перемагають натуральні. І головне, XIII ст. позначене поширенням в Північному та Середземному морях по справжньому морехідних та велико вантажних типів суден (неф, нао, когг), що дозволило перетворити морську торгівлю на процвітаючу, прибуткову галузь. Морська торгівля стає настільки важливим фактором економіки і міжнародних відносин, що від її успішності залежить добробут приморських регіонів та середньовічних держав в цілому. Боротьба за монополію на морських торгових комунікаціях з XIV ст. провідним інструментом для виживання та прогресу перших колоніальних імперій європейців. Популярним серед держав інструментом цієї боротьби став інститут каперства. Слід відзначити, що цей вид морського «ремесла» мав тривалий історичний розвиток і останній спалах його активного застосування відноситься до Громадянської війни в США 1861–1865 рр. Актуальність проблематики пов'язаний з тим, що розвиток людства і у XXI ст. демонструє про його надзвичайну залежність від безпеки морських комунікацій в умовах посилення міжнародної конкуренції. Таким чином, враховуючи історіографічні тенденції, не зникає потреба у різносторонньому дослідженні проблематики морського каперства в площині правових традицій морського права XIV–XVI ст. Класичне Середньовіччя, період зародження професійного каперства характеризувалось ґрунтовним ставленням до юридичного забезпечення дій пов'язаних з міжнародними акціями та порушенням прав власності і саме розкриттю еволюції правового аспекту проблеми буде присвячене наше дослідження.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Історіографія каперства доби пізнього середньовіччя та раннього нового часу займає особливе місце в комплексі проблем міждержавних відносин та значно зростаючого сумарного економічного продукту і як наслідок збільшення обсягів зовнішньої торгівлі і посилення конкуренції на морських торгових комунікаціях, що підштовхувало монархів в першу чергу Англії, Франції, Іспанії видавати патенти на каперство у XIV–XVI ст. (Уряд США визнавав патенти на каперство і в другій половині XIX ст.). Британські та північноамериканські дослідники, що вивчали правові аспекти зародження та розвитку каперства, а це У. Дж. Хоскінс [1], Ф. Стоктон [2] Д. Уїлсон [3] і пов'язували поширення каперства у ранній Новий час з формуванням нових принципів міжнародних відносин, які базувались на конкуренції національних, а не феодальних держав, за монополієне право у світових морських перевезеннях та боротьбою за ринки збуту. Каперство це був зручний правовий механізм, який дозволяв вести фактичну морську війну з конкурентом не оголошуючи її офіційно. Проблема трансформації звичайного морського піратства у легальних каперів, у тому числі правовий механізм їх легалізації з боку держави розглянуті в наукових працях північноамериканських та британських дослідників XX ст.: В. Барбура [4], А. Барнса [5], К. Хемпшира [6], У. Уоллеса [7]. Серед сучасних досліджень, в яких приділена увага правовому регулюванню каперства XV–XVII ст. можна відзначити наукові праці Дж. Нейфілда [8], Г. Роммелса [9], М. Вакспреса [10]. І якщо науковці першої половини XX ст. серед важливих факторів, що сприяли популяризації каперства відзначали процес формування британської нації і відповідно вказували на роль патріотизму. То вже серед основних тезисів, особливо британських вчених головним чинником популярності каперства у ранньомодерний час називають процес первинного накопичення капіталу і розбудову нового типу міжнародних відносин – колоніальних.

Мета статті. Розгляд історико-правових аспектів організації каперської справи XIII – XVI ст. та аналіз її, як важливого інструменту зовнішньої політики західноєвропейських держав ранньомодерного часу.

Результати досліджень. Розгляд нашої проблематики ми розпочнемо з аналізу торгового судноплавства в північно-західних морях та протоці Ла-Манш починаючи з початку XIII ст. За німецькими джерелами у 1200–1206 рр. в басейні Північного моря поширюється абсолютно новий тип торгового судна – «когг», який мав вантажопідйомність в 10 разів більше у порівнянні з попередніми типами суден, здатність перевозити 250–300 т. вантажу, добру морехідність і тривалу автономність. У XIV ст. «когг» змінив «хольк», судно ще краще пристосовано до тривалих морських перевезень і приблизно в 1450 р. з'являється найбільш досконале морське судно пізнього середньовіччя-початку Нового часу – «каравелла», здатна транспортувати більше 400 т. вантажу. Відповідно цей технологічний фактор співпадає по часу з бурхливим розвитком первинних капіталістичних форм господарювання. В таких умовах міжнародна морська торгівля, на відміну від сухопутної, де суттєвою перешкодою залишались феодальні внутрішні митниці, перетворювалась на прибуткову галузь. Ми не маємо точної статистики по кількісному складу торгових флотів пізнього середньовіччя для таких держав як: Англія, Франція, Іспанія, але показником зростання їх чисельності та ваги у міждержавних відносинах можуть слугувати деякі факти наведені дослідником історії Ганзи Філіпом Доллінгером. Чому саме Ганза? На період XIV–XV ст. Ганзейський торговий союз мав найбільший торговий флот в Європі, його судноплавні компанії обслуговували торгові потреби Англії, Франції, Данії, Швеції, Фландрії, Голландії. Маючи розвинуті верфі ганзейці до 1426 р. будували на замовлення іноземних купців

велике число суден. За підрахунками Ф. Деллінгера океанський ганзейський флот без врахування каботажних суден нараховував більше 1000 суден загальною вантажопідйомністю 30 тис. ластів (старовина німецька вантажна міра дорівнює сучасним 2 тонам). Таким чином це 60 тис. тон, які робили Ганзу провідною морською державою того періоду, яка обігнала своїх конкурентів [11, р. 173].

Під час морських рейсів купці враховували багаточисельні ризики, у тому числі і каперство. Тому нарахування за фрахт були надзвичайно високі. Але перевезення товарів морем все рівно залишалось більш рентабельним чим суходолом. Про прибутковість морської торгівлі свідчить наступна статистика Ганзи. На початку XV ст. сплата за фрахт з Данцігу до Брюгге партії зерна складала 48% від ціни, ржі – 68%, солі – 66%, лісоматеріалів – 79%. В умовах небезпеки від каперів під ціна фрахту зростала до 85% від ціни. Найбільш дешевими по фрахту були сукна, вовна, вино, спеції – 10%. Цей же час перевезення тони воску приносила вдвічі більше прибутку чим тони пшениці [11, р. 188–189]. Стосовно особистих прибутків судновласника, то в середньому кожний рейс приносив 50-100% прибутку від вартості кожного судна його компанії. А після особливо вдалого рейсу прибуток міг досягати і 200%. Цей приклад демонструє наскільки була важливою складовою морська торгівля в добу середньовіччя. А якщо врахувати, що цей вид торгівлі забезпечував матеріальний статок не просто багаточисельним верствам населення, а навіть була економічною і фінансовою базою добробуту цілих приморських регіонів, то зрозуміло, що під час збройних конфліктів це був самий вразливий сегмент, по якому конкурент намагався у першу чергу нанести удар. І кожна з морських середньовічних держав в такій ситуації опинялась один на один з двома проблемами: це забезпечення безпеки для власної торгівлі і друга – нанести як можна більше втрат морській торгівлі конкурента. Але в умовах середньовіччя, навіть пізнього, ще не існувало регулярної системи стягнення та надходження податків і монархи Англії, Франції, Іспанії, Данії, Португалії не могли дозволити такої розкоші як регулярний військовий флот. Але був знайдений вихід – залучення до військових кампаній приватних судновласників. Найбільш яскраво цей спосіб проявив себе на англійському ґрунті, де комерційний флот завжди відігравав провідну роль в становленні державних інституцій, економіки і політико-правових традицій. І під час надзвичайних ситуацій кораблі приватних власників виступали основою військово-морських сил [12, р. 674].

На наш погляд саме децентралізація процесу організації військово-морських сил і обмежені фінансові ресурси держави викликали до життя таку форму військового партнерства держави і приватних судновласників як каперство. Більш менш точно визначити середньовічну державу де вперше з'явився прецедент каперства практично неможливо. Сучасні українські дослідниці проблем реалізації морського права Савич О. та Півторак Г. пов'язують початок каперства з відповідними правовими документами короля Арагона Альфонса III, які датуються 1288 р. Згідно з указом короля капери для отримання патенту повинні були вносити заставу грошми, як гарантія того, що вони не будуть захоплювати судна союзників Арагону, чи нейтральних держав [13, с. 176].

Але слід відзначити, спираючись на англійські джерела XIII ст., саме в Англії вперше з'являються королівські дозвільні грамоти, які пізніше трансформуються у спеціалізовані патенти. В Англії одним з перших патентів відноситься до 1243 р. Патенти були видані Генріхом III в лютому 1243 р. Джефрі Пайперу, Адаму Робернолту, Вільяму Савіджу і ці документи дозволяли вказаним каперам захоплювати французькі торгові судна [14, р. 126].

Приморські міста, де знаходились купецькі судноплавні компанії змушені були з часів правління Іоанна Безземельного (1199–1216 рр.) виконувати «корабельну повинність». Тобто група портових міст, які отримували від держави торгові та митні привілеї, повинні були за першою вимогою короля надавати на визначений термін споряджені кораблі для війни. Особливий статус при цьому мала корпорація «П'ять портів», союз п'яти портових міст: Дувр, Ромні, Гастінгс, Сендвіч, Хайт. Очолював цю корпорацію охоронець П'яти портів, посада якого дорівнювала адміральській. Також корпорація відповідала за безпеку судноплавства в східній частині Ла-Маншу. За ці послуги для короля купецтво вказаних портових міст користувались суттєвими торговими привілеями, які були закріплені в хартії 1278 р. [14, р. 132].

З розвитком комерційного судноплавства в Ла-Манше в середині XIII ст. у корпорації П'яти портів з'явилась додаткова робота – боротьба з морською торгівлею потенційних противників в умовах загрози міждержавних відносин ще до оголошення стану війни. Подібні успішні морські операції могли принести добрі статки власникам суден. Права держави на судна та товари, захоплені приватним кораблем визнавались з стародавніх часів, про що є згадки в історичних документах [15]. Так вже з середини XIII ст. з'являються документи в яких зазначалось коло повноважень для осіб, які командували каперськими ескадрами, винагороду, яку король погоджувався сплатити за службу, а також частка здобичі для короля і учасників каперської кампанії. Зазначені угоди слід вважати першими каперськими патентами («letters of marque») і репресальними грамотами («letters of reprisal»). Подібні патенти видавались приватним особам під час війни і дозволяли на законних підставах спорядити за свій рахунок кораблі захоплювати торгові судна противника. Патенти могли надаватися від імені короля, лорда-адмірала, або охоронця П'яти портів. При цьому дії каперів не розглядались як піратські, а захоплені судна з товаром вважались належною

винагородою власнику патенту. Збитки, нанесені англійському купцю капером іншої держави також могли бути підставою для отримання ним патенту для каперського промислу, і таким чином він міг самостійно заробити собі компенсацію.

Поширення каперства було викликано спробою вирішити проблеми, що виникали при існуючій системі комплектування флоту. Дефіцит кадрів для королівського флоту Англії особливо у період XV–XVII ст. був найбільш гострою проблемою. Вже за часів правління Генріха VII (1485–1509 pp.) необхідність укомплектувати два-три десятка кораблів командами викликало шалені труднощі. А при Єлизаветі I це стало хронічною хворобою флоту. Ані підвищення жалування, надання соціальних привілеїв, ні суворі дисциплінарні покарання (за самовільний ухід з корабля загрожувала смерть) були неспроможні виправити ситуацію. До того ж жакливі умови побуту на судні, проблеми з якістю харчування під час походів приводили до того, що під час тривалих плавань смертність команди складала в середньому 50% від чисельності. І це було правилом [16, р. 85]. Да і жалування на королівській службі у порівнянні із каперством не витримувало конкуренції. Так в 1580-х роках матрос королівської служби міг розраховувати всього на 10 шилінгів на місяць, а враховуючи інфляцію – всього 6 шилінгів і 8 пенсів [17, р. 76]. В той же час матрос на каперському судні заробляв по 8-12 фунтів щомісячно і додатково кожен член команди отримував призові гроші за захоплене судно та його вантаж. Частка залежала від вартості вантажу і чисельності команди [18, р. 105]. Каперська практика дозволяла без особливих витрат з боку держави залучити купців та рибалок до участі у військових діях. Базуючись на міжнародних традиціях каперства на практиці вимагало дотримуватись формальностей та правил. Всі кораблі, що залучались до каперства повинні були мати каперські свідоцтва від уряду, при цьому портова адміністрація не повинна була створювати перешкоди таким кораблям та їх власникам. Правомірність дій капера і захоплення призового судна визначалась спеціальними призовими судами [4, р. 80]. Поширення інституту каперства на світовий океан з середини XVI ст. і тенденції на трансформацію цього виду підприємництва у безконтрольне піратство змусило урядові кола європейських країн прийняти запобіжні заходи із захисту інтересів купецтва. Таким інструментом став призовий суд. Вперше свою практику такий суд розпочав у Лондоні в 1585 р. Головним завданням такого суду стало розгляд справ пов'язаних із законністю захоплення торгових суден як призив та реалізація на аукціоні їх вантажу. Саме в цей час стверджується правовий принцип, що морська здобич, яка потрапляла під поняття призу могла поширюватися на приватну власність ворожої держави, а також поширювалось і на приватну власність резидентів цієї держави і це оголошувалась рішенням призового суду. Власність неоголошуваних нейтральних держав теоретично повинна була захищатися призовими судами, але фактично суди у більшості випадків вставали на сторону каперів. Лише в другій половині XIX ст. призові суди змінили свою політику і почали визнавати неправомірність затримання в океані нейтральних суден. Таким чином, рішення призових судів і законодавчі акти різних держав були покладені в основу галузі призового права.

Ми можемо навести наступну статистику діяльності англійських призових судів останньої чверті XVI – початку XVII ст.: 1585 р. – розглянуто 100 справ по призам і дії каперів визнані законними сума реалізації товарів склала 200 тис. фунтів; 1603 р. – розглянуто 78 справ, прибуток від реалізації товарів склав – 120 тис. фунтів. В означений період часу призи стали надійним джерелом прибутку англійської корони і вони приносили щорічно до 15% від обсягів торгового обігу держави [19].

Таким чином ми з'ясували, що документально підтверджений факт поширення каперських патентів як спеціальних юридичних дозвільних документів відноситься до 1243 р. – часів правління короля Англії Генріха III. У відповідності з цим документом власники кораблів могли вільно діяти проти ворогів Генріха III на суходолі та на морі. Зміст патенту засвідчує, що його власники мали право претендувати на половину вартості законного призу. Інша половина винагороди належала королю. Черговий задокументований випадок видачі патенту датується 1293 р. і пов'язаний з конфліктом, що виник внаслідок втрати в Кастилії моряків з м. Байон. У відповідь на подібні дії кастильців король Едуард I санкціонував видачу каперських патентів проти підданих Кастилії.

В XIV ст. практично не зустрічається згадок про видачу каперських патентів, але вже на початку XV ст. королі з династії Ланкастерів – Генріх IV, Генріх V, Генріх VI знову розпочинають активну видавати ці документи. Патенти Ланкастерів були спрямовані проти шотландців. Дії каперів приносили не лише фінансові, а ще і зовнішньополітичні результати. У 1405 р. капери беруть в полон принца шотландського трону Якова, що змусило його батька припинити підтримувати ворогів династії Ланкастерів – Тюдорів. 1411 р. позначився патентами проти підданих французького короля, які нападали на англійських купців під час дії перемир'я, ще продовжувалась столітня війна. У 1413 р. подібні патенти видаються проти генуезців, які захопили майно британських купців [14, р. 121–124].

З метою впорядкування і контролю за діяльністю каперів в 1414 р. в Англії запроваджується посада «Охоронець миру». Головна функція тих чиновників полягала у визначенні законності захоплення призу. З 1414 р. всі капери Англії повинні були приводити захоплені судна в англійські порти, де під час судової процедури визначалась законність захоплення того чи іншого судна. Відсутність повноцінного контролю за діяльністю каперів під час громадянської війни білої та червоної троянд в Англії у другій половині XV ст.

спровокували вибух морського розбою в англійських водах. Тому після завершення конфлікту перемогою Тюдорів, у 1490 р. була ухвалена королівська прокламація, яка запроваджувала заборону на придбання товарів у каперів без патенту [15, р. 145–146].

З метою посилення контролю за каперами у 1498 р., після чергового примирення з Францією, було прийнято рішення не випускати каперів в море, не отримав від них письмових гарантій, що утримувач патенту зобов'язується не затримувати торговельні судна – держав союзників Британії. Крім того капер крім письмового зобов'язання також залишав у адміністрації порту велику грошову заставу.

За часів правління короля Англії Генріха VIII посилюється контроль за діяльністю власних каперів. Викликано це було тим, що почали з'являтися міжнародні домовленості, які поступово формували міжнародно-правову базу ведення каперської справи. Так у 1518 р. між Англією та Францією була укладена угода, в якій зазначались гарантії безпеки для нейтральних та союзних суден. Крім того передбачалось створення спеціальних трибуналів для розгляду питань стосовно піратства та законності захоплення призових суден. В Англії ці функції на себе взяв верховний суд Адміралтейства. Але у 1543 р. Генріх VIII підтримавши свого союзника імператора Карла V, оголосивши війну Шотландії та Франції, змушений був вже в 1544 р. видати прокламацію про дозвіл на каперські патенти за максимально спрощеним порядком та відмовитись від більшості обмежень для каперів. Навіть від каперів не вимагалось письмових зобов'язань перед виходом у море, а вся злочинність залишалась власнику патенту. В королівській прокламації були зазначені лише вороги короля Англії – французи і шотландці. При цьому про статус союзних та нейтральних суден взагалі не згадувалось, що відкрило широкі перспективи зловживань з боку каперів. Під час цієї кампанії капери продемонстрували успішні результати, що підштовхнуло Генріха VIII навіть ввести спеціальну посаду – «лідер каперів», на яку був призначений Джон з Кале [20, р. 348].

Але під вказаної кампанії проти Франції та Шотландії капери з англійськими патентами діяли настільки агресивно, що фактично паралізували навіть нейтральне судноплавство в Ла-Манше. Так іспанські і фламандські купці використовуючи свій нейтральний статус перевозили французькі товари. В свою чергу англійці посилюючись на те, що французький товар незалежно від того на судні якої держави він знаходиться є законним призом арештовували судна під прапором Іспанії. У відповідь імператор Карл V видав наказ арештувати англійські судна в портах Нідерландів та призупинити англо-нідерландську торгівлю. А це потужний удар по вовняному експорту Англії. Таким чином виникла загроза нової війни але вже між союзниками. Тому опинившись без фінансової підтримки імперії Габсбургів Англія у 1546 р. змушена була укласти мир з Францією. Але англійські капери продовжували свою діяльність.

В британській історіографії зазначено, що прокламація про каперство 1544 р. повністю змінила ситуацію в британських водах викликав трансформацію каперства на піратську справу. Така політика Генріха VIII дозволяла економити кошти на військовому флоті, але у той же час створила сприятливі умови для розквіту піратства у продовж XVI ст. [21, р. 22]. У продовж другої половини XVI ст. нападкам Генріха VIII також не маючи достатніх фінансових ресурсів для утримання великого військового флоту продовжували спиратись на послуги приватних каперів для вирішення власних зовнішньополітичних завдань. Так в 1557 р. королева Англії Марія Тюдор підтримав союзника Іспанію вступила у війну з Францією і видала прокламацію для вербовки каперів з максимально спрощеною процедурою. Патент на каперство могли отримати будь-які піддані королеви без укладання письмових гарантій та сплати застави на користь королеви. Потрібно було оплатити лише роботу чиновника, який оформлював патент. Контроль за діяльністю каперів фактично був відсутній з метою стимулювати їх активність і досягти перелому у війні на морі на свою користь [14, р. 162].

Наступна королева Англії Єлизавета I у 1562 р. втягнулась в новий конфлікт з Францією, вставши на бік французьких протестантів-гугенотів під проводом принца Конде і також не маючи необхідних коштів змуслена була поновити дозвіл на каперські патенти. Ворогами були оголошені французи-католики [21, р. 58]. Відповідно у відповідь французький король також почав видавати репресальні грамоти своїм підданим. Таким чином у атлантичного узбережжя Франції, та в Ла-Манші розпочалась справжня англо-французька каперська війна, але при цьому ні одна з сторін офіційно не оголошувала війни. В умовах, коли війна офіційно не оголошувалась видача каперських патентів згідно правових традицій того часу вважалась цілком законним кроком і пояснювалась намаганням сторін конфлікту компенсувати за допомогою каперства матеріальні збитки власним підданим.

Згідно з офіційними повідомленнями англійської влади у 1563 р. поблизу атлантичного узбережжя Франції та Іспанії діяло більше 400 англійських каперів з командами 25 тис. чоловік. При цьому англійська влада втратила контроль над діяльністю цих людей. Об'єктами для нападів ставали торгові судна практично всіх держав. Деякі капери порушуючи іспанський нейтралітет атакували французькі судна в іспанських портах [22, р. 451]. Щоб відвести від себе звинувачення іспанської влади і не бажаючи руйнувати англо-іспанський альянс Єлизавета I 10 лютого 1563 р. видала прокламацію в якій поклала вину за всі інциденти на французьких каперів. Але всі зусилля англійської влади з недопущення нападів на нейтральні судна були марними. Намагаючись натиснути у зв'язку з цим на Англію, у листопаді 1563 р. іспанці наклали ембарго на торгівлю між англійськими портами та Іспанськими Нідерландами. А у січні 1564 р. Філіп II розпорядився

затримати англійські судна в іспанських портах, де було арештовано 30 великих торгових суден [22, р. 456]. Торговий конфлікт англійцям вдалось владнати лише у січні 1565 р. Після завершення війни з Францією.

Наступний етап активізації каперського ремесла пов'язаний з англо-іспанським протистоянням 1570-80-х років. Приватне англійське каперство допомогло Англії вистояти у протистоянні з імперією Філіпа II. Справа в тому, що ресурси Іспанії та Англії останньої чверті XVI ст. неможливо було порівняти. Так Іспанія у 1570-х рр. лише срібла з Америки отримала на суму в 12 млн іспанських дукатів. В наступні 10 років було отримано ще 18,7 млн. дукатів, а у 1590-ті рр. ще 25 млн дукатів. Але американське срібло було лише малою часткою прибутків іспанської корони, що надходили у вигляді податків з європейських провінцій Філіпа II [23, р. 248]. У той час щорічний прибуток Англійського королівства у 1585 р. складав 300 тис. фунтів. Тому англійському уряду не залишалось іншої альтернативи як покласти тягар тривалого протистояння з Іспанією на приватних каперів. Так за Адміралтейського Суду Лондона цей орган лише з липня 1585 р. по березень 1586 р. видав 88 каперських патентів, але патенти також видавались лордом-адміралом і королевою Єлизаветою I. У 1589 р. кількість каперських кораблів досягла 236 одиниць [24, р. 32–33]. Таким чином своєрідна приватизація морських операцій останньої чверті XVI ст. надало можливість Англії – країні на той час слабкою фінансовою системою вистояти у протистоянні з державою ресурси якої фактично не мали обмежень. Фактично англійські капери з 1585 по 1604 рр. забезпечували 50% фінансових ресурсів необхідних для протистояння Іспанії. Але у 1604 р. в зв'язку з приходом до влади нової королівської династії Стюартів та зміною зовнішньополітичних пріоритетів видача каперських патентів припиняється. Лідерство використання каперських патентів переходить до Франції де воно досягло розквіту за часів правління Людовіка XIV.

Висновки і перспективи. Аналіз інституту каперства, який зародився в XIII ст. на прикладі англійського досвіду дозволяє зробити наступні висновки. В умовах постійної нестачі державних фінансів у англійського уряду, і як наслідок цього, організаційної слабкості королівського флоту, залучення приватних судовласників для вирішення військово-політичних завдань стало реальним шансом відстояти власні інтереси морської торгівлі в конкурентній боротьбі. Каперство це спосіб держави використати для вирішення зовнішньополітичних завдань ресурси піратів. Тобто підпорядкувати первинні протизаконні дії правовому полю. Інститут королівських патентів легалізував дії спрямовані проти приватної чи державної власності на морі і у той же час засвідчував декларацію правового регулювання військових дій на морі з потенційним забезпеченням прав власності та нейтрального статусу. Але в умовах становлення державних контрольних органів процес регулювання каперства часто перетворювався на формальність, що приводило до системних зловживань і порушень умов користування каперським патентом. Історичний досвід Англії це чудово підтвердив. Важливим історичним досвідом каперства стало формування інституту призового суду в 1585 р., який з часом створюється в багатьох європейських державах і стає захисним інструментом міжнародного морського права з XIX ст.

Аналіз проблематики каперства в контексті еволюції морського права формує наступні перспективні напрями для досліджень, а саме: правовий режим каперства по результатам Паризької конференції 1856 р. та його прояви під час громадянської війни в США 1861–1865 рр., а також збройних конфліктів початку XX ст.; діяльність морських призових судів в XIX–XX ст. Розгляд вказаних тематик дозволить відкрити для дискусії маловідомі лакуни та розкрити нові аспекти розвитку морського права.

Список використаних джерел:

1. Hoskins W.G. Devon. A New Survey of England. London: Collins 1954. 128 p.
2. Stockton F.R. Buccaneers and Pirates of Our Coasts. N.Y.-London, 1898. 309 p.
3. Wilson D. The World Encompassed. Drake's Great Voyage 1577–1580. London : Hamilton, 1977. 240 p.
4. Barbour V. Privateers and Pirates of the West Indies. *The American Historical Review*. April 1911. Vol. 16. № 3. P. 529–566.
5. Burns A. History of the British West Indies. London : Routledge, 1954. 822 p.
6. Hamshire C. The British in the Caribbean. London : Weidenfeld and Nicolson, 1972. 256 p.
7. Wallace W.M. Sir Walter Raleigh. Princeton University Press, 1959. 356 p.
8. Neufeld J. The Evolution of the Legal Concept of Piracy in Early Modern England. *Journal of World History*. 2011. №7. P. 1–13.
9. Rommelse G. Political agendas and the contestable legality of privateering: the case of the Dutch-Portuguese War (1657-1662). *Journal for Maritime Research*. Vol. 17 Iss. 2, 2015. P. 10–33.
10. Wachspress M. Pirates, Highwaymen, and the Origins of the Criminal in Seventeenth-Century English Thought. *Yale Journal of Law & the Humanities*. Vol. 26 Iss. 2, 2015. P. 301–341.
11. Dollinger Philippe The German Hansa. Stanford university press. Stanford, California, 1970. 502 p.
12. Marsden R.G. Early Prize Jurisdiction and Prize Law in England. *English Historical Review*. 1909. Vol. 24. P. 667–683.
13. Савич О.С., Півторак Г.Ф. Судно як знаряддя політики держави у боротьбі за правопорядок у світовому океані: історико-правовий аспект. *Lex Portus*. 2017. № 2(4). С. 172–181.

14. Documents Relating to the Law and Custom of the Sea. London, 1915. P. IX. URL: <https://archive.org/details/documentsrelatin01marsuoft/page/n18/mode/1up>
15. Hammer, Paul E.J. Elizabeth's Wars: War, Government and Society in Tudor England, 1544–1604. N.Y., 2003. 324 p.
16. Tudor Royal Proclamations: The later Tudors (1553–1587) / ed. by Hughes P.F., Larkin J.L. Yale.: Yale University Press, 1969. Vol. II. 548 p.
17. Papers relating to the Navy during the Spanish War, 1585–1587 / ed. by J.S Corbett. L.: Navy Record Society, 1898. 363 p.
18. Loades D. England's Maritime Empire: seapower, commerce and policy 1490 – 1690. Singapore: Longman Pub Group, 2000. 277 p.
19. Diary and Memoranda of William L. Marcy. Th. Maitland Marshall. *The American Historical Review*. Vol. 23. №3. P. 444–461.
20. Tudor Royal Proclamations. / Ed. by Hughes, P. and Larkin, Yale – London, 1964. Vol. I. 704 p.
21. McDermott J. England and the Spanish Armada. The Necessary Quarrel. London, 2005. 432 p.
22. Froude J. A. History of England from the Fall of Wolsey to the Death of Elizabeth. London, 1863. Vol. VIII. 509 p. URL: <https://archive.org/details/historyenglandf64frougoog/page/454/mode/2up>
23. Rodger N. A. M. The Safeguard of the Sea. A Naval history of Britain, 660–1649. London: Penguin Books, 2004. 691 p.
24. Andrews K. R. Elizabethan Privateering during the Spanish War, 1585–1603. Cambridge: Cambridge University Press, 1964. 297 p.

Дата надходження статті: 28.11.2025

Дата прийняття статті: 20.12.2025

Опубліковано: 30.12.2025