
МОРСЬКЕ І ТРАНСПОРТНЕ ПРАВО



Савич О. С.,

к. ю. н., доцент, завідувача кафедри
морського права
Національного університету
«Одеська морська академія»
(м. Одеса, Україна)



Півторак Г.Ф.,

старший викладач кафедри
морського права
Національного університету
«Одеська морська академія»
(м. Одеса, Україна)

УДК 347.791.3 (477)

СУДНО ЯК ЗНАРЯДДЯ ПОЛІТИКИ ДЕРЖАВИ У БОРОТБІ ЗА ПРАВОПОРЯДОК У СВІТОВОМУ ОКЕАНІ: ІСТОРИКО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ

Статтю присвячено дослідженню історико-правових витоків формування реального зв'язку судна з державою-прапора. Ролі інституту каперства у використанні судна як знаряддя політичної боротьби держав за Світовий океан.

Ключові слова: судно, держава-прапора, реальний зв'язок, каперство, колоніальна система, Світовий океан, торговельне мореплавання.

Савич О. С., Пивторак Г. Ф. Судно как орудие политики государств в борьбе за правопрядок в Мировом океане: историко-правовой аспект. — Статья.

Статья посвящена изучению историко-правовых источников формирования реальной связи судна с государством флага. Роли института каперства в использовании судна в качестве инструмента политической борьбы государства за Мировой океан.

Ключевые слова: судно, государство-флага, реальная связь, каперство, колониальная система, Мировой океан, торговое мореплавание.

Savych O. S., Pivtorak G. F. The Ship as an Instrument of the Policy of States in the Struggle for Law and Order in the World Ocean: the Historical and Legal Aspect. — Article.

The article is devoted to the study of historical and legal sources of formation of a real communication of the vessel with the flag state. The role of the privateering institute in the use of the ship as an instrument of the state's political struggle for the World Ocean.

Keywords: ship, flag state, real communication, privateering, colonial system, World Ocean, merchant shipping.

Сьогодні не викликає сумнівів актуальність проблеми національності морського судна, яка напряму пов'язана з наявністю реального зв'язку між судном та державою прапора. Широка практика реєстрації суден у відкритих реєстрах, протиріччя у поглядах держав з приводу такої практики (держави, що розвиваються, вимагають дотримання принципу реального зв'язку), відкриття в ряді європейських країн міжнародних реєстрів з метою залучення під свій прапор іноземних судновласників зумовлюють гостроту цього питання.

Досліджуючи інститут реального зв'язку судна з державою прапора, неможливо ігнорувати історико-правових витоків зв'язку держави з судном, які на жаль, на наш погляд, можуть повторюватись в інших історичних обставинах. Наприклад, нерівномірність економічного розвитку держав може створювати умови, в яких держава може вдаватися до нелегальних методів використання судна заради подолання бідності. Наприклад, не можна виключати, що саме це є однією з основних причин виникнення сомалійського піратства ХХІ століття.

Проблема реєстрації суден є дуже актуальною протягом багатьох років, їй приділяється увага на кожній сесії Комітету з безпеки

на морі, який є структурним підрозділом Міжнародної морської організації (*International Maritime Organization, IMO*), і на її асамблеях. Але, на жаль, в науковій юридичній літературі цьому питанню приділяється дуже мало уваги. Зокрема, майже не єдиною фундаментальною працею у цій сфері, в аспекті міжнародно-правових проблем, є дисертаційна робота Г. С. Єгіяна. Окремі питання цієї проблеми розглядалися в роботах Г. О. Анцелевича, О. Ф. Висоцького, В. В. Демиденка, А. Л. Колодкіна, С. С. Переверзева, Р. Фогеля тощо. Ретроспективному аналізу формування інституту реального зв'язку судна з державою прапора увага майже не приділяється. Але витoki сучасних проблем, пов'язаних з національністю суден, знаходяться у далекому минулому. Знання історичних процесів досліджуваного інституту буде сприяти недопущенню помилок у сьогоденні або зменшити їх наслідки.

Метою статті є дослідження витоків формування зв'язку держави з судном у правових документах у домодерні часі.

В контексті проблеми розмежування вод Світового океану між піренейськими державами проблема зв'язку судна з державою набула неочікуваних контурів. Поки піренейські держави ділили простори Світового океану, такі держави як Англія, Франція, Голландія інтенсивно розвивали власну економіку і у XVI ст. досягли такого рівня розвитку, який вимагав від них швидкого пошуку ринків збуту, але за умови Тордесільяського договору вони не мали доступу до портів Нового Світу.

Однак, же у XVII ст., «коли ініціатива колоніальної експансії переходить до Англії, Франції і Голландії, а Іспанія і Португалія втрачають в непосильній боротьбі значну частину своїх вест-індійських та ост-індійських володінь, пункти договору в Тордесільясі звучать як анахронізм, проте до кінця XVIII ст. він все ж зберігав юридичну силу при вирішенні пограничних спорів у південноамериканських володіннях Іспанії і Португалії» [1, с. 104].

Усі ці процеси відбуваються у часи, коли починає формуватися концепція відкритого моря, що набула чітких форм у XVII ст. у роботі голландця Гуго Гроція «Свобода морів, чи право голландців приймати участь у ост-індійській торгівлі». На користь цієї концепції та

на її розвиток висловлюються відомі юристи і політичні діячі. Так, виходячи з позиції єдності природного і позитивного права, послідовний прихильник концепції відкритого моря, відомий швейцарський юрист Емер де Ваттель задавався питанням: чи може море бути окуповано й підпорядковано пануванню? І відповідав, що «ніхто не вправі привласнювати собі право виключного користування відкритим морем» [2, с. 203]. Гейдельберзький професор І. К. Блюнчлі стверджував, що «жодна держава не має виключного права на відкрите море» і що «у відкритому морі для кожного народу і людини існує свобода плавання» [3, с. 200].

Саме боротьба за доступ до колоніальних володінь піренейських держав, на наш погляд, створила особливу сторінку в історії міжнародного морського права та в генезі прояву зв'язку судна з державою. Період боротьби з піренейською колоніальною системою породив парадоксальну ситуацію, коли держави свідомо починають розвивати і підтримувати «неправову» діяльність власних суден, так само використовуючи останні у якості знаряддя для вирішення своїх політичних та економічних проблем.

Від початку європейські держави намагалися обґрунтувати власні вимоги правовим шляхом. Так, французький король Франциск I звертався до Папи Римського, міжнародного арбітра того часу, з проханням пояснити йому, в якій частині заповіту Адама йдеться про те, що заморські території належать Іспанії. Традицію обґрунтування свободи пересування морем продовжила англійська королева Єлизавета I (1558—1603). Королева мала можливість спиратися на доробок відомого англійського юриста XIII ст. Генріха Брактона, який, як і в добу середньовіччя, обґрунтування свободи моря будував на традиціях римського права. Не варто нагадувати, що на свої питання ні французький, ні англійський монархи відповіді не дочекалися. Виходячи з ситуації, як відзначав В. М. Корецький, «Англія і Голландія повели боротьбу проти цих домагань» [4, с. 307]. Таким чином, у цей період продовжує загострюватися конкуренція, розширюються її насильницькі форми, частішають торговельні війни. Призи, каперство, блокада, право відвідування стають предметом дипломатичних нот, переговорів, договорів, судової практики [5, с. 106].

Лазівку для законного перерозподілу колоніальних володінь було знайдено в інституті каперства. Каперство (від голл. *kapen* — морський розбійник) — протиправні насильницькі дії озброєних приватновласницьких суден воюючих держав у відкритому морі. Каперство виражалось у захопленні, розграбуванні або потопленні суден воюючих держав, а також суден нейтральних держав, які перевозили вантажі, що призначалися для ворожої держави. Воюючі держави видавали патенти на право плавання під військовим прапором своєї держави і надавали можливість діяти на свій ризик і страх в інтересах військово-морських сил. При цьому, капери не входили до складу військово-морських сил і не знаходились під військово-морським командуванням [6, с. 78].

Цей феномен в Англії називався також приватирством, а у Франції — корсарством. Перша спроба регламентації каперства датується 1288 р., коли арагонський король Альфонс III видав указ, згідно з яким капери мали брати патент та вносити застава в забезпечення того, що вони не грабуватимуть судна своїх співгромадян та неприємеля в період перемир'я і на нейтральній території. Джерела XIV—XV ст., наприклад закон Генуї 1313—1316 р. та ордонанс французького короля Карла VI 1400 р., підтверджують ці положення та додають до них вимоги складання каперами присяги у тому, що вони не здійснюватимуть шкоди співгромадянам та союзникам. Англійський закон про каперів 1414 р. зобов'язував повідомляти про призи (захоплені суда) суддям, внаслідок чого виникло т. зв. каперське право та судочинство [7, с. 349—350].

У період війн за руйнування іспанської колоніальної системи юридичне оформлення каперства вступило в нову фазу завдяки тому, що каперство перетворилося з однієї з форм ведення війни на державну політику. Каперські «закони» розв'язували руки тим, хто отримав патент. Так, Французький ордонанс 1584 р. звільняв каперів від будь-якої відповідальності за спричинені збитки та надавав їм право присвоювати у якості призу не лише товари, що були на судні, але й саме судно. Виданий у 1681 р. ордонанс короля Франції Людовика XIV звільняв каперів від відповідальності за загибель пасажирів [7, с. 350].

Навіщо було розвинутим європейським державам розв'язувати руки каперам? На наш погляд, справа у тому, що їх дуже вигідно було використовувати як знаряддя боротьби з колоніальною системою, коли з'ясувалося, що будь-які правові методи залишаються безсилими. Капер — чудова руйнівна сила, яку можна використовувати для виконання дій, які держава не може робити відкрито. Капер має діяти тільки у воєнний час, але ж він може знаходитись в морі та просто не знати, що укладено перемир'я або мир. Капери не зважали на мирні договори, що уклалися в Європі, роблячи вигляд, що не чули про них. На численні обурені ноти Іспанії Франція відповідала, що ніяк не санкціонувала цю розбійницьку діяльність, просто капери знаходилися в морі та не знали про договір: «Тільки-но вдасться встановити з ними зв'язок, ми накажемо їм зупинитися та покараємо порушників». Зрозуміло, що це були лише декларації, які ніхто не збирався виконувати. Варто просто нагадати долю славетного англійського капера Френсіса Дрейка, щоб втратити будь-які ілюзії щодо цього. Людина, що отримала титул лорда за свою каперську (читай — піратську) діяльність, була однією з найшановніших осіб свого часу. Покровительство держав неконтрольованій діяльності каперів врешті зробило поняття «капер» та «пірат» синонімами.

Це доволі красномовно ілюструє наступний факт. Каперська діяльність надавала європейським державам чималі доходи. У 1625 р. пірати оволоділи островом Св. Христофора (Сен-Кристофер) та створили там дещо на кшталт республіки морських розбійників, що знаходилася під заступництвом Франції та Англії. У 1670 р. піратами був захоплений невеликий острів Тортуга біля Гаїті, а в 1697 р. — більша частина Гаїті (Сан-Домінго). За вимогою французького адміралтейства, пірати погодилися віддавати десяту частину доходу губернатору Тортуги чи Сан-Домінго. Задля надання видимості законності французька адміністрація доставила піратам каперські патенти від Португалії, що знаходилася на той момент у стані війни з Іспанією [8, с. 24].

Наприкінці XVII ст. колоніальна міць Іспанії була підірвана практично повністю. І в цей момент стало зрозуміло, що запустити інститут каперства в дію значно легше, ніж зупинити його. Коли у 1684 р.

французький уряд спробував покласти край «зловживанням» піратів, яких він сам і вигодував, з'ясувалося, що Сан-Домінго є «республікою», яка керується незалежно від Франції. Коли Іспанія вже не створювала проблеми та небезпеки для французького мореплавання, Франція побачила, що в такій ситуації вона більше втрачає, ніж набуває. Держава бажала вже користуватися перевагами вільної торгівлі, але їй заважали власноруч створені перепони.

Показовими є слова одного з французьких посадовців, маркіза де-Сен'еле, який проголосив, власне, маніфест відкритого моря та цінностей, якими користувалися мореплавці того часу: «Не треба знищувати морську торгівлю іспанців, отже вона приносить іншим націям більше користі, ніж самій Іспанії. Франція має з неї велику користь, тому особливо має дбати про відволікання флібустьєрів від морських набігів та перетворення їх на мирних землеробів» [8, с. 26]. Але джин виявився сильнішим за тих, хто випустив його з пляшки.

З такою самою проблемою стикнулася й Англія. Старе добре англійське корсарство зіграло зі своєю батьківщиною злий жарт, скориставшись португальськими каперськими патентами для грабування республіканських торговельних суден у часи Англійської революції XVII ст. Англія дещо зіпсувала відносини з Португалією, але пірати з цього нічого не втратили. І ця проблема існувала ще доволі довгий час [9, с. 24].

Отже, дивлячись на ситуацію з подоланням панування піренейських держав у Світовому океані, ми бачимо особливий варіант зв'язку судна з державою. Не знаходячи правових способів вирішення проблеми досягнення ринків збиту, держава створює інститут каперства, зберігаючи при цьому видимість легальності своїх дій. Зв'язок судна з державою у цьому випадку набуває дуже тонкого виміру. Судно виконує надто складне завдання, тому має для держави особливе значення. Ми бачимо вшанування відомих піратів (які у шкільних підручниках нашого часу постають просто великими мореплавцями — отже їх значущість для держави підтверджується на рівні історичної пам'яті), створення каперського законодавства, яке аж ніяк не розраховане тільки на ослаблення ворога під час війни. Держава тримає дуже ретельний зв'язок з судном, вона має

хитливу позицію, отже треба створювати одну картину перед сусідніми державами, а іншу — перед каперами. Необхідно опрацювати значно гнучкіші методи як захисту судна, так і отримання прибутку. Досвід використання каперства європейськими державами показав, що це дуже небезпечна зброя, що може повернутись проти самих творців. Тому цей інститут і проіснував багато років.

І. Є. Тарханов стверджує, що корсарство було заборонено Паризькою декларацією про морську війну 1856 р., «хоча фактично перестало існувати раніше у зв'язку зі створенням регулярних військових флотів» [10, с. 78]. На наш погляд, це дуже суперечлива точка зору. Наприклад, В. Сіверс у своїй книзі «Найголовніші відомості з морського міжнародного права» 1902 р. вказує, що «урядовими кораблями визнаються військові судна, а також такі судна, що постійно служать для урядових потреб,... урядовими суднами визнаються і капера тих держав, які не приєдналися до Паризької декларації 1856 р. чи від неї відмовилися» [11, с. 10]. За даними, опублікованими у «Збірці міжнародно-правових актів, які регулюють ведення військових дій на морі», Декларацію підписали лише 7 держав: Австрія, Франція, Англія, Пруссія, Росія, Сардинія, Туреччина [12, с. 12]. Як вказує Д. Коломбос, не дивлячись на те, що «громадська думка була цілком підготовлена до остаточного скасування цього застарілого інституту Паризькою декларацією 1856 р., однак Сполучені Штати, Іспанія, Мексика і Венесуела відмовилися прийняти цю Декларацію. Втім, Іспанія приєдналася до Декларації лише 18 січня 1908 р., а Мексика — 13 лютого 1909 р.» [13, с. 451]. За даними цього ж автора, Сполучені Штати застосовували каперів під час іспано-американської війни 1898 року. «Хоча Сполучені Штати не приєдналися до Паризької декларації, надзвичайні зусилля американського флоту, поставили їх у перший ряд морських держав, це вселяє впевненість у тому, що голос Сполучених Штатів ніколи більше не буде піднято на захист каперства» [13, с. 452].

Декларація про морську війну від 4 (16) квітня 1856 р. лише закріпила основні принципи. Уповноважені, що підписали Паризький договір 18 (30) березня 1856 р. лише «урочисто проголосили нижченаведену декларацію:

- 1) каперство є і залишається знищеним;
- 2) нейтральний прапор покриває ворожий вантаж за винятком військової контрабанди;
- 3) нейтральний вантаж, за винятком військової контрабанди не підлягає захопленню під ворожим прапором;
- 4) блокада, для того, щоб бути обов'язковою, повинна бути дійсною, тобто підтриманою достатньо силою для дійсної перешкоди доступу до ворожого берега» [14, с. 140—141].

Отже, аналіз розвитку торговельного мореплавства у стародавньому світі, на наш погляд, дозволяє дійти висновку, що перші елементи прояву зв'язку судна з «державою» базувалися лише на взаємному економічному інтересі сторін, який поступово ставав частиною державної політики.

Період Великих географічних відкриттів демонструє специфічні ракурси зв'язку судна з державою, що виникають в контексті формування концепцій закритого і відкритого моря. Зокрема, в цей час чітко простежується зв'язок між судном і державою, що стосується, наприклад, умов Тордесильяського договору. Судна, що порушували умови цього договору мали бути «негайно передані власним королем». Тобто договір не передбачав штрафних санкцій з боку сторони договору, право якої було порушено, а закріплював лише обов'язок передання порушника державі приналежності судна. Цей принцип є наочним прикладом одного з елементів зв'язку судна з державою, який у сучасних міжнародних морських конвенціях здобув свій подальший розвиток. Ще один цікавий прояв зв'язку судна з державою у цей період можна знайти у таких документах як «Capitulacion» і «Ansiento». З їх змісту слідує, що значимість судна і поставлених перед ним задач з освоєння просторів Світового океану і нових територій ставиться на настільки високий рівень, що організатор експедиції може вимагати для себе не лише економічних, а й політичних прав.

ЛІТЕРАТУРА

1. Довгополова О. А. Соотношение понятий закрытого и территориального моря в международном морском праве // Морское право: история,

- современность, перспективы развития: сб. науч. тр. № 1. — О.: Издат-Информ ОНМА, 2002. С. 100—105.
2. *Эмер де Ваттель*. Право народов или принципы естественного права, применяемые к поведению и делам наций и суверенов / под ред. В. Н. Дурденевского. — М.: Госюриздат, 1960. 451 с.
 3. *Блюнчли И. К.* Современное международное право цивилизованных государств, изложенное в виде кодекса: пер. с нем. — М.: Индрих, 1876. 634 с.
 4. *Корецкий В. М.* История систематизации норм международного морского права // Избранные труды: В 2-х кн. / АН УССР Ин т государства и права. — К.: Наукова думка, 1989. Кн. 2. С.306—332.
 5. *Демин О. Б.* Океанское приватирство в Англии XVI столетия: становление «теневой экономики» // Морское право: история, современность, перспективы развития: сб. науч. тр. № 1. — Одесса: Издат-Информ ОНМА, 2002. С. 106—112.
 6. *Каперство* / Словарь международного морского права / под ред. Ю. Г. Барсегова. — М: Междунар. отношения, 1985. С. 78.
 7. *Цветков И. Ф.* Послесловие. Пираты: легенды и реалии / Архенгольц Ф. История морских разбойников Средиземного моря и Океана: пер. с фр. — М.: Новелла, 1991. 367 с.
 8. *Архенгольц Ф.* История морских разбойников Средиземного моря и Океана: пер. с фр. — М.: Новелла, 1991. 367 с.
 9. *Дьомин О. Б.* Біля витоків англійського атлантизму: монографія. — Одеса: Астропринт, 2001. 360 с.
 10. *Каперство* / Словарь международного морского права / под ред. Ю. Г. Барсегова. — М: Междунар. отношения, 1985. С. 78.
 11. *Сиверс В.* Главнейшие сведения по международному морскому праву. — СПб, 1902. 252 с.
 12. *Глуценко П. П., Кулин А. В.* Сборник международно-правовых актов, регулирующих ведение военных действий на море. — Л., 1986. 76 с.
 13. *Коломбос Д.* Международное морское право: пер. с англ. — М.: Прогресс, 1975. 784 с.
 14. *Международное право* в избранных документах. Т. 3 / Сост.: Л. А. Моджорян, В. К. Собакин; Отв. ред.: В. Н. Дурденевский. — М.: Изд-во ИМО, 1957. 415 с.

