

ІСТОРІЯ ДЕРЖАВИ І ПРАВА

УДК 341.362.1(410.1)«15»

В. М. Малишко

кандидат юридичних наук, доцент
Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ,
кафедра історії держави і права
просп. Гагаріна, 26, Дніпропетровськ, 49005, Україна

МІЖНАРОДНИЙ ПРАВОВИЙ РЕЖИМ КАПЕРСТВА У ЗОВНІШНІЙ ПОЛІТИЦІ АНГЛІЇ ЗА ЧАСІВ ПРАВАЛІННЯ ЄЛИЗАВЕТИ І ТЮДОР (1558–1603)

У статті досліджується еволюція права морського розбою за каперськими свідоцтвами від його зародження на основі римського права на відплату до піратських ліцензій ранньої, мануфактурної стадії розвитку капіталістичних відносин. Вивчаючи каперство часів Середньовіччя, автор вважає його своєрідним засобом мобілізації збройних кораблів і моряків для ведення військових дій на морі без залучення державних коштів. Стаття висвітлює діяльність англійського уряду Єлизавети I на шляху застосування певних традицій піратства, а саме — широкого використання правового інституту каперства.

Ключові слова: піратство, морський розбій, папери з печаткою, каперські свідоцтва, правовий інститут каперства.

Міжнародні стандарти зобов'язують кожну державу поважати права людини і гарантувати їх виконання. Для цього необхідно ретельно розслідувати випадки порушення таких прав, карати злочинців та у повному обсязі відшкодовувати постраждалим шкоду, завдану насильством. У сучасних умовах відбувається відродження цілого ряду протиправних інститутів, з якими людство начебто покінчило в далекому минулому, а саме: рабства і піратства. Щороку мільйони людей в усьому світі страждають від катувань, спричинених цього роду насильством. ООН закликає світове співтовариство до боротьби проти відродження піратства. На такі дії ООН певною мірою реагує керівництво США, яке намагається очолити світову спільноту. Саме багатий досвід цієї держави у сферах застосування та боротьби з піратством повинен стати фундаментом протидії його відродженню.

Постановка та вирішення наукової проблеми, пов'язаної з відродженням 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».

Слід зазначити, що боротьбу проти піратства і контрабанди у ранніх США мали вести спеціальні судові та митні органи, які, відповідно до права Британської колоніальної імперії, становили нерозривну єдність. Протоколи митного догляду суден, які везли контрабандні товари, захоплені піратами, передавали до так званого адміралтейського суду. Більшість митних і судових актів знаходиться в американських архівах, але історичні держави і права США свого часу опублікували найбільш цікаві з них. Тому дослідник судової діяльності у галузі припинення протиправних дій піратів і контрабандистів Британської Америки має у своєму розпорядженні достатньо повні збірки документів з цього питання, а саме: «Заснування колоніальної Америки: історія» (1973), «Парламентська історія Англії з ранньої доби до 1803 року» (1813), «Звіт про прибутки Її Величності у провінції Нью-Йорк за 1701–1709 рр.: архіви митниці» (1966), «Документи англійських колоній (том IX), Американські колоніальні документи» (1955), «Приватирство і піратство в колоніальну добу: документи, що стосуються цього» (1923).

Орієнтири для наукових пошуків американських учених у галузі застосування піратства надали англійські вчені, які досліджували тюдорівське законодавство. Американці сліпо копіювали ідеї, надані британською юридичною школою. Найяскравішим прикладом вивчення проблеми є наукові пошуки видатного американського історика Р. Морріса та відомого історика права Д. Бурстіна, які останній виклав у праці «Американці: колоніальний досвід».

Зрештою Морріс, Бурстін та інші фахівці заснували «Американський часопис правничої історії», який виходить у Нью-Йорку. Там друкувалися статті про правове регулювання інститутів рабства та піратства в Британській Америці.

За радянських часів зразком для вивчення проблеми піратства американістами СРСР стали праці Л. Ю. Сльозкіна, а певні орієнтири для більш детального аналізу проблеми дає праця українського фахівця В. М. Калашникова «Радянська історіографія проблеми ранньої історії США (XVII ст. — 60-ті рр. XVIII ст.)».

На жаль, українські дослідники, за винятком С. К. Бостана, С. І. Жука, О. З. Панкевича, В. М. Калашникова, В. С. Макаrchука та О. О. Шевченка, поки ще не приступили до аналізу вказаної проблеми. До того ж наші фахівці не звертають належної уваги на регіональний аспект проблеми.

Значної уваги вивченню проблем піратства у «ранніх» США було приділено автором статті в чотирьох апробаціях на конференціях Міжнародної асоціації істориків права під такими назвами: «Правовий інститут піратства в історико-правовому контексті — особливості методології», «Піратство як джерело розвитку кредитно-грошових відносин у Британській Америці (XVII–XVIII ст.)», «Діяльність адміралтейських судів Британської Америки в галузі протидії піратському і контрабандному промислам (середина XVII століття — початок війни за незалежність США)»,

«Міжнародне морське право нового часу і правовий інститут каперства (1648–1856 рр.)».

Крім того, дослідження проблеми автором статті здійснено в ряді таких публікацій у фахових виданнях: «Виникнення правового інституту приватирства в тюдорівській Англії», «Концептуальне осмислення правового інституту в трактатах Гуго Гроція — міжнародний контекст».

Завданням цієї статті є дослідження еволюції піратського промислу від його зародження на підставі основ римського права до його правового обґрунтування у вигляді надання монархами західноєвропейських держав каперських свідоцтв. У такий спосіб монархи здійснювали мобілізацію озброєних кораблів і моряків для панування на морських просторах. Особлива увага у статті приділяється діяльності англійського уряду королеви Єлизавети I на шляху запровадження піратства. Історія англійської держави і права упродовж багатьох століть була підкорена реалізації геополітичного проекту, сутність якого відомий англійський державний діяч, лауреат Нобелівської премії в галузі історії В. Черчилль розкрив так: «Життя у Великій Британії залежить від її морської могутності, яка підтримується Королівським військово-морським флотом. Тільки ефективне панування на морях і океанах перетворює ці великі простори блакитної води з непрохідних безодень в об'єднувальні узи» [1, с. 536]. Якщо ж розвинути думку Черчилля, то необхідно зауважити, що перший крок до могутності Англії на просторах Світового океану був зроблений за роки правління Єлизавети Тюдор. Саме друга половина XVII ст. стала найважливішим, багато в чому переломним, етапом в історії країни. Тоді і було закладено підвалини майбутньої Британської імперії. Відігравши роль торговців і дослідників, а нерідко і морських розбійників, англійці вершили долю не лише своєї держави, а всієї Європи. Однією з особливостей розвитку країни стало поширення морського розбою. Причому уряд Єлизавети I мав продовжити певні традиції піратства, поставивши його на службу державі через широке використання міжнародно-правового інституту, який у істориків держави і права у більшості іменується каперством.

Ще за часів розвинених феодальних відносин у Західній Європі, крім сухопуття, військові дії велися й на морях, що омивали європейський континент. При цьому навіть найрозвиненіші держави не мали достатніх матеріальних ресурсів для спорядження сильних військових флотів. Тому наприкінці XIII ст. монархи приморських країн Західної Європи дійшли висновку про необхідність постійного використання приватної ініціативи у справі боротьби проти військових суден ворожих держав. Так зародився правовий інститут каперства. Вже тоді існував досить впливовий прошарок приватних підприємців, які за дозволом власних урядів здійснювали операції з нападу на торгові судна ворожих держав. У країнах романської мовної групи (Франції, Іспанії, Італії, Португалії) їх іменували корсарами. У державах німецької мовної групи їх іменували каперами, а в англо-мовних країнах — приватирами, тобто приватними особами. Спеціальні повноваження з майже піратського промислу цих підприємців, які підтверджували адміністративні акти європейських монархів (свідоцтва, па-

тенти, грамоти, ліцензії) отримали загальну для морського права тодішньої Західної Європи назву «letters of marque», тобто папери з печаткою. У сучасній юридичній літературі тих країн, що вийшли зі складу СРСР, їх у більшості випадків іменують каперськими свідоцтвами [2].

Каперські ліцензії спиралися на приписи відомого ще за часів римського приватного права так званого права на відплату [3, с. 453]. Основним органом будь-якої морської держави Європи відповідно до феодального права виступав феодальний володар. Тому лише він користувався положеннями права на відплату. Необхідно наголосити, що на ранньому етапі надання каперських патентів вся морська здобич приватирів залишалася в повному розпорядженні власників каперських кораблів [4, с. 349]. За часів розвинутого феодалізму такі ліцензії набули якості разового адміністративного акта, який гарантував здійснення відплати. Проте усталених правил використання такої ліцензії, за винятком обов'язкового платежу у розмірі 10 %, який арматор (приватний судновласник) вносив до державної скарбниці, не існувало. Оскільки ніяких чітких правил у цій сфері ще не існувало, ліцензії на відплату були довільного змісту, що дозволяло використовувати їх як своєрідний постійний дозвіл здійснювати напади на торгові судна ворожих держав [5, с. 302–303].

Каперство часів Середньовіччя слід вважати своєрідним засобом мобілізації збройних кораблів і моряків без витрат державних коштів для ведення військових дій на морі. Витрати військових експедицій каперів були покладені на інвесторів, які сподівалися одержати прибуток у вигляді призових коштів, тобто грошових надходжень, що ставали власністю аматорів, котрі мали право продати на аукціоні захоплене судно та його вантаж. Після цього отримані кошти розподілялися між аматором, екіпажем каперського судна і казною феодального володаря. Вважалося, що захоплення купецьких кораблів під час військових дій були менш руйнівною формою ведення війни на морі, ніж дії військових флотів феодальних держав. Адже в цьому випадку купецькі кораблі так само, як і військові судна ворогів, знищувалися, тоді як каперські призи можна було віддати за викуп їхнім дійсним власникам [6].

Відносна простота процедури і умов отримання каперського патенту в державах Середньовіччя призводила до того, що капером могла стати будь-яка людина, незалежно від своєї колишньої діяльності, соціального і майнового стану, віросповідання і національності. Достатньо було подати заявку і вимовити присягу. Таким порядком користувалася більшість піратів, яка вважала за доцільне на деякий час діяти під захистом морського права [7].

Суттєві зміни у праві морського розбою за каперськими свідоцтвами в Європі відбулися під час переходу економічної та політичної системи феодалізму до ранньої, мануфактурної стадії розвитку капіталістичних відносин. Вирішальну роль у прискоренні цього процесу упродовж XVI ст. відіграло первісне накопичення капіталу. Особливо швидкими темпами він відбувався в Англії. Рання згадка про використання ліцензованих розбійних дій на морях англійськими приватними особами відноситься до

1295 р., коли царював Едуард I з династії Плантагенетів. Що ж стосується правового закріплення приватирського промислу англійців, то воно було здійснено у статуті 1354 р. короля Едуарда III.

Бурхливе зростання числа піратів, які тимчасово перетворювалися на каперів, призвело в XIV–XV ст. до того, що купецькі судна стали здійснювати морські переходи тільки в супроводі військових кораблів [8, с. 2–3]. У підсумку пірати і капери були змушені частіше нападати не на торгові судна, а на берегові селища і міста. Коли закінчувалася епоха Середньовіччя, розквіт піратства і каперства в Світовому океані був ще попереду.

Феодалізм і феодальні відносини породили патримоніальний (вотчинний) погляд на територію. Феодальне право не розділяло власність на землю і водні простори та владу над ними. Воно вважало, що власність на землю і воду була джерелом влади над територією. Монарх визнавався верховним власником у країні і володарем верховної влади. Феодальні держави поширили цей погляд і на прилеглі до суші морські простори, які вони розглядали як «спадщину», куповану разом з береговою територією [9, р. 9]. У гонитві за розширенням своєї влади вони оголошували своєю власністю цілі моря і океани або їхні частини. Тому англійські монархи зазвичай оголошували себе королями «британських морів». При цьому межі цих морів навмисно не указувалися, що давало можливість розширювати їх в залежності від реальної сили англійської монархії.

Феодальні держави у підвладних їм морях забороняли іноземцям займатися рибальством та іншим промислом, а іноді зовсім забороняли іноземне судноплавство. Найвищого розмаху претензії феодальних держав на володіння морями досягли невдовзі після великих географічних відкриттів кінця XV — початку XVI ст.

Успішні плавання Д. Кана, Х. Колумба, Б. Діаша і В. да Гама визначили, що упродовж XVI ст. першість у відкриттях, без яких не був би можливим розвиток світової економіки, належатиме морським королівствам — Португалії та Іспанії. Проте ці держави намагалися вирішити найважливіше зовнішньополітичне питання — як розподілити відкриті для колоніального грабунку землі. За посередництвом римського папи була проведена демаркаційна лінія — так званий папський меридіан. Рішеннями папи Олександра VI від 4 травня і 23 вересня 1493 р. Іспанія та Португалія розмежували світовий океан. Наступного року в іспанському місті Тордесільяс на перемовинах дипломатів іберійських держав було вирішено, що моря «зачинялися» для інших європейських країн. За королями Португалії та Іспанії визнавалися виключні права на володіння всіма морськими просторами за межами європейського континенту.

Пізніше, в 1529 р., ця угода була доповнена Сарагоською угодою, за якою монархи Португалії та Іспанії поділили між собою водні простори Східної півкулі. У цю добу в надрах феодальної економіки визрівав капіталістичний уклад, розвиток якого мав бути забезпеченим усіма людськими і матеріальними ресурсами тодішнього світу, передусім — країнами, які ставали колоніальними придатками європейських держав. Незліченні багатства відкритих земель вабили туди не лише іспанських і португаль-

ських колонізаторів, а й буржуазію інших країн. Тому в галузі мореплавства розпочалася гостра боротьба стосовно визнання морів відкритими для користування ними всіх країн, спроможних будь-якими засобами відстоювати це право. Саме тому Англія, за часів правління монархів із династії Тюдорів, рішуче заперечила морську гегемонію інших держав, оголосивши про використання не лише власного морського флоту, а й приватирів для захисту власних інтересів у царині боротьби за світову колоніальну гегемонію [10, р. 64–65].

Військово-морська історія традиційно привертала увагу британських дослідників. Тріумфальна перемога над Непереможною Армадою викликала у жителів Туманного Альбіону почуття гордості і сколихнула інтерес до вивчення морського минулого своєї країни. Починаючи з Річарда Хаклюйта і Семуеля Перчаса, очевидців подій кінця XVI — початку XVII ст., цей інтерес зберігається й нині. Тим не менш, висвітлення морської історії в науковій літературі упродовж довгого часу страждало деякою однобокістю. Британські автори традиційно представляють піратів епохи Єлизавети як національних героїв, чияю метою, в першу чергу, був порятунок рідної країни від тиранії Іспанії.

Такий підхід до вивчення морського минулого своєї країни був звичайним для пануючого в XIX ст. політичного напрямку в історії, основоположниками якого були Т. Карлейль та його учень Дж. Ен. Фроуд. Витоки блиску і величі Англії вони шукали в епосі Тюдорів — найбільш славетному періоді в історії країни [11]. Англійська історіографія того часу закріплювала «романтичний» погляд на цю проблему, уславивши Єлизавету I та її поплічників-приватирів, які отримали назву «морські собаки» королеви. Саме ця назва краще за все характеризує ситуацію з морським розбоєм приватирів, які вміло поєднували піратство з патріотизмом. Вони діяли будь-якими засобами, не обмежуючи себе межами закону, а їхній розбій підтримувався і схвалювався державою під виглядом лицарства — ідеї служіння Прекрасній дамі в особі королеви [12, с. 82–83]. Насправді ж ці особи були морськими розбійниками, яких фінансували заможні підприємці з найближчого оточення королеви.

Уславлення морської політики Єлизавети I свого апогею досягло у вікторіанську епоху, коли науковці дбали про пошуки засобів подальшого поширення Британської імперії на нові території. Між двома світовими війнами цю традицію особливо наполегливо запроваджував корифей англійської історіографії каперства Дж. Вільямсон, який надрукував велику кількість монографій і статей з цього питання [13].

З середини XX ст. в історичній науці починає зароджуватися принципово новий підхід у вивченні історії правового інституту каперства в межах морського права тюдорівської Англії. У наш час йдеться про поступовий перехід до вивчення цього процесу не з позицій «чистих істориків», а за розумінням цього явища істориками держави і права. Однак і нині в Англії не люблять згадувати, що всі «батьки-засновники» британського військово-морського флоту були звичайними бандитами-піратами, яких особисто очолила королева Єлизавета I [14]. Всі капери мали підписаний

нею спеціальний піратський патент, за що розбійники зобов'язувалися ділитися з королевою здобиччю. Виручені так величезні кошти йшли на фінансування боротьби за створення імперії, чия могутність ґрунтувалася на морській гегемонії, центральне місце в якій посіли «спеціальні засоби і методи» британської військово-морської розвідки. У підсумку вийшов класичний гібрид геополітичного бандитизму і «спеціальних засобів», за допомогою якого здійснювалося будівництво Британської імперії [15].

Перехід Англійської держави від політичної організації, притаманної становій монархії, до абсолютизму характеризується появою поняття «суверенітет», яке означало політичне та юридичне верховенство влади монарха над усіма феодалами в середині країни та її незалежність у міжнародних відносинах, включаючи незалежність від римської церкви. Це спричиняло необхідність вирішення проблеми режиму морських просторів, оскільки британська держава з геополітичної точки зору могла захистити власні економічні інтереси лише за умови забезпечення своєї морської могутності [16, р. 44–42].

Мирні засоби вирішення міжнародних суперечок в середні XVI ст. стали збагачуватися за рахунок частого звернення до третейських судів і арбітражу. Однак бурхливе визрівання капіталістичного укладу в тюдорівській Англії викликало тиск на неї з боку панівних верств населення, метою якого було закріплення морської гегемонії Англії, навіть якщо це суперечило міжнародному морському праву.

Надання королівських патентів піратам у той час прирівнювалося до започаткування капіталістично налаштованих підприємств. У праві тюдорівської Англії було закріплено неодмінність дії принципу, відповідно до якого «монарх, і тільки монарх, має право створити корпорацію або надати право на її створення». Упродовж середньовіччя питання мореплавства і каперського промислу вирішувала Таємна Рада, яка діяла під керівництвом монарха. Цей державний орган здійснював захист інтересів іноземних купців на підставі міжнародних угод. Раді належала комерційна юрисдикція як судовому і наглядовому органу. Проте поступово ці повноваження перейшли до Суду Адміралтейства, який засідав у Зоряній палаті. До цього органу викликали цивільних осіб, які виступали в якості помічників суддів у комерційних і морських справах [17].

Суд Адміралтейства залишив в архіві регулярні записи з 1524 р. З цих записів випливало, що суд періоду правління монархів з династії Тюдорів мав брати до уваги зміст каперських свідоцтв і приписи таких інститутів морського права, як страхування, чартери, коносаменти, щоб винести остаточне рішення щодо отримання каперами призових грошей. Йому допомагали чиновники Канцелярії Суду Адміралтейства. Завдяки діяльності цих державних органів складовою каперського режиму виступив інститут призивів. Будь-який капер мав вирішувати проблеми призового права не самостійно, а відповідно до приписів морського права Англії. Тому процедура розгляду справ у Суді Адміралтейства завжди починалася з розгляду каперського свідоцтва, основні реквізити якого мали стандартний вигляд. Свідоцтво завжди містило ім'я монарха, що видав цей адміністративний

акт, ім'я власника свідоцтва, точні інструкції щодо пошуку суден купців ворожої держави відповідно до міжнародної обстановки, назву порту, до якого необхідно везти захоплений в якості призу плавзасіб, ім'я заступника лорда Адміралтейства, якому належало вести судове засідання і обов'язкове нагадування про передачу до казни десятої частини вартості призу [18].

Після перших каперських експедицій проти іспанських купецьких суден британські приватири продовжували грабувати іспанські, голландські та португальські судна, а згодом — судна торговців Сходу, від Турції до Китаю. Навіть після закінчення терміну дії свого свідоцтва вони розбійничали у Світовому океані. Участь «морських собак» королеви Єлизавети I у знищенні іспанської Непереможної ескадри визначила долю Англії як великої морської держави [19]. Для подальшого поступального руху людства історично назріла необхідність у переході від сільськогосподарського та ремісничого виробництва до промислового, яке, в свою чергу, вимагало формування національних держав і чіткого визначення їхніх кордонів як на суші, так і в морі. При таких змінах зовнішня торгівля, зокрема морська, могла б бути захищена державами, зацікавленими в її стабільності і розвитку. Водночас зростання зовнішньої торгівлі та збільшення кількості торгових суден неминуче повинні були б активізувати діяльність каперів, не кажучи вже про те, що на зміну феодальним війнам йшли війни за захоплення колоній, за переділ територій, в яких британські пірати- приватири брали особливо активну участь аж до середини XIX ст. [20, с. 333].

На підставі дослідження історико-правової тканини каперства часів правління в Англії Єлизавети I Тюдор можна синтезувати такі висновки. Одним із найефективніших засобів протидії піратству може стати його залучення на службу сусідніх держав на підставі державного ліцензування. Так, самалійські пірати-бойовики можуть на підставі «каперських свідоцтв» ООН, окремих держав і великих підприємств здійснювати супроводження суден у їхньому морському вояжі.

Отже, подальші наукові пошуки в царині визначення особливостей розвитку правових інститутів піратства у Британській Америці та з'ясування правового статусу піратів і їхніх «спонсорів», сприятиме вибору адекватних засобів протидії цьому злочину на сучасному етапі розвитку людства.

Список літератури

1. Черчилль У. Мировой кризис. Автобиография. Речи / У. Черчилль. — М. : ЭКСМО, 2003. — 768 с.
2. Губарев В. Рецензия на книгу: Воробьев Б. «Под флагом смерти» / В. Губарев. — М. : Современник, 1997. — 189 с. // www.privateers.ru/criticue/pod-flagom-skuki/page-6.html.
3. Рогожинский Ж. Энциклопедия пиратов : пер. с англ. / Ж. Рогожинский. — М. : Вече; А. Корженевский, 1998. — 688 с.
4. Архенгольц Ф. История морских разбойников Средиземного моря и Океана / Ф. Архенгольц. — М. : Новелла, 1994. — 368 с.
5. Сидорченко В. Ф. Морское пиратство / В. Ф. Сидорченко. — СПб. : Изд. дом СПбГУ, 2004. — 400 с.
6. Privateer [Electronic resource]. — Mode of access : en.wikipedia.org/wiki/Privateer.

7. Історія міжнародного морського права [Електронний ресурс]. — Режим доступу : bestreferat.com.ua/referat/detail-19744.html.
8. Михеев Д. В. Каперы в испанской политике Елизаветы Тюдор (1558–1603 гг.) : автореф. дис. ... канд. ист. наук : 07.00.03 / Д. В. Михеев. — СПб. : Росс. гос. пед. ун-тет им. А. И. Герцена, 2012. — 22 с.
9. Il consolato del mare : nel quale si comprendono tutti gli statuti, & ordini, disposti da gli antichi per ogni cosa di mercantia, & di navigare. Così a beneficio di marinari, come di mercanti, & patroni di nave = Het consulaat van de zee : waar in begreepen zyn alle de keuren, en ordonnantien by de Ouden gemaakt... : nieulyks uyt het Italiaans in het Nederduyts vertaalt en doorgaans na het origineel Catalaans verbeteret... en met een nieuw register voorsien. — Leyden: Tot, 1704. — 50 p. — italian; 224 p. — dutch.
10. Benedict Code of Admiralty. — L. : Mathew Bender and Co, inc., 2011. — 302 p. [Electronic resource]. — Mode of access : [redressright.org/pdf/1 %20 Benedict %20on %20Admiralty](http://redressright.org/pdf/1%20Benedict%20on%20Admiralty).
11. Гаврилов С. Н. Английский флот эпохи Тюдоров как государственный институт : Дис. ... канд. ист. наук : 07.00.03 / С. Н. Гаврилов. — М., 2005. — 202 с.
12. Соколюк С. Сучасна історіографія дій військово-морських сил у боротьбі з тероризмом на морі наприкінці ХХ — початку ХХІ ст. / Соколюк С. // Военна історія. — 2009. — № 1. — С. 82–92.
13. Williamson J. A. The Age of Drake / J. A. Williamson. — L. : Adam and Charles Black, 1938. — 400 p. ; Ibidem. The Caribbee Islands under the Proprietary Patents / J. A. Williamson. — L. : Oxford University Press, H. Milford, 1926. — VII, [1], 234 p.; Ibidem. Europe overseas / J. A. Williamson. — L.; Toronto: The Oxford University. Press. 1925. — 144 p.; Ibidem. The Foundation and Growth of the British Empire / J. A. Williamson. — L. : Macmillan, 1916. [Electronic resource]. — Mode of access : [archive.org/stream/ foundationandgro025244mbp/foundationandgro025244mbp_djvu.txt](http://archive.org/stream/foundationandgro025244mbp/foundationandgro025244mbp_djvu.txt); Ibidem. Great Britain and the Empire: a Discursive History / J. A. Williamson. — L. : A. & C. Black, 1944; Ibidem. Hawkins of Plymouth. A New History of Sir John Hawkins and of the Other Members of His Family, Prominent in Tudor England / J. A. Williamson. — L. : Adam and Charles Bkack, 1969. — XI, 348 p.; Ibidem. Maritime Enterprise, 1485–1558 / J. A. Williamson. — Oxford: The Clarendon Press, 1913. — 416 p.; Ibidem. A Short History of British expansion / J. A. Williamson. — L.; Melbourne; Toronto; N. Y.: Macmillan; St. Martin's Press, 1967. — XIV, 391 p.; Ibidem. Sir Francis Drake / J. A. Williamson. — L. : Collins, 1956. — 160 p.; Ibidem. The Voyages of the Cabots and the English Discovery of North America under Henry VII and Henry VIII / J. A. Williamson. — L. : Argonaut Press, 1929. — XIV, 290 p.
14. Pulman M. The Elizabethian Privy Council in the Fifties-seventies / M. Pulman. — Berkeley; Los Angeles: University of California Press, 1971. — p. 34–38.
15. Мартиросян А. За кулисами Мюнхенского сговора. Кто привел войну в СССР? / А. Мартиросян. — М. : Вече, 2008. — С. 3.
16. Гаврилов С. Н. Английский флот эпохи Тюдоров как государственный институт : Дис. ... канд. ист. наук : 07.00.03 / С. Н. Гаврилов. — Москва, 2005. — 202 с.
17. Plucknett Th. F. Th. A Concise History of the Common Law [1956] / Th. F. Th. Plucknett [Electronic resource]. — Mode of access : [oll.libertyfund.org/option=com_staticxt & staticfile = show.php %3Ftitle = 2458&chapter = 243326& layout = html&Itemid = 27](http://oll.libertyfund.org/option=com_staticxt&staticfile=show.php%3Ftitle=2458&chapter=243326&layout=html&Itemid=27).
18. Letters of Marque [Electronic resource]. — Mode of access : [www.piratedocuments.com/Pages/ category_ list.htm # Letters_of_Marque](http://www.piratedocuments.com/Pages/category_list.htm#Letters_of_Marque).
19. Глаголева Е. Повседневная жизнь пиратов и корсаров Атлантики от Фрэнсиса Дрейка до Генри Моргана / Е. Глаголева [Электронный ресурс]. — Режим доступа : [www.e-reading.org.ua/ chapter.php/ 1003742/1/ Glagoleva_ Ekaterina_](http://www.e-reading.org.ua/chapter.php/1003742/1/Glagoleva_Ekaterina_).
20. Сидорченко В. Ф. Морское пиратство / В. Ф. Сидорченко. — СПб. : Изд. Дом СПбГУ, 2004. — 400 с.

В. Н. Мальшко

Днепропетровский государственный университет внутренних дел,
кафедра истории государства и права
просп. Гагарина, 26, Днепропетровск, 49005, Украина

**МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПРАВОВОЙ РЕЖИМ КАПЕРСТВА
ВО ВНЕШНЕЙ ПОЛИТИКЕ АНГЛИИ ВРЕМЕН ПРАВЛЕНИЯ
ЕЛИЗАВЕТЫ I ТЮДОР (1558–1603)**

Резюме

В статье исследуется эволюция права морского разбоя по каперским свидетельствам от его зарождения, на основе римского права на возмещение, до пиратских лицензий ранней, мануфактурной стадии развития капиталистических отношений. Изучая каперство времен Средневековья, автор считает его своеобразным способом мобилизации вооруженных кораблей и моряков для ведения военных действий на море без использования государственных средств. Автор раскрывает деятельность английского правительства Елизаветы I Тюдор на пути использования некоторых традиций пиратства, а именно — широкого применения правового института каперства.

Ключевые слова: пиратство, морской разбой, бумаги с печатью, каперские свидетельства, правовой институт каперства.

V. M. Malyshko

Dnepropetrovsk State University of Internal Affairs,
The Department of History of State and Law
Gagarin Ave., 26, Dnepropetrovsk, 49005, Ukraine

**INTERNATIONAL LEGAL REGIME OF PRIVATEERING
IN THE FOREIGN POLICY OF ENGLAND DURING THE REIGN
OF ELIZABETH I TUDOR (1558–1603)**

Summary

This article examines the evolution of the law of sea robbery with the help of the letters of marque from its inception based on Roman law to redress to pirate licenses of early, manufacturing stage of development of capitalist relations. Studying privateering of the Middle Ages, the author considers it a certain way of mobilization of armed ships and sailors for military operations at sea without the use of public funds. The author reveals the activities of the English Government of Elizabeth I Tudor to the use of certain traditions of piracy, namely, widespread use of the legal institution of privateering.

Key words: piracy, sea robbery, paper with a seal, letters of marque, the legal institution of privateering.