

О КАЩЕРАХЪ

И

ПРИЗОВОМЪ СУДОПРОИЗВОДСТВЪ,

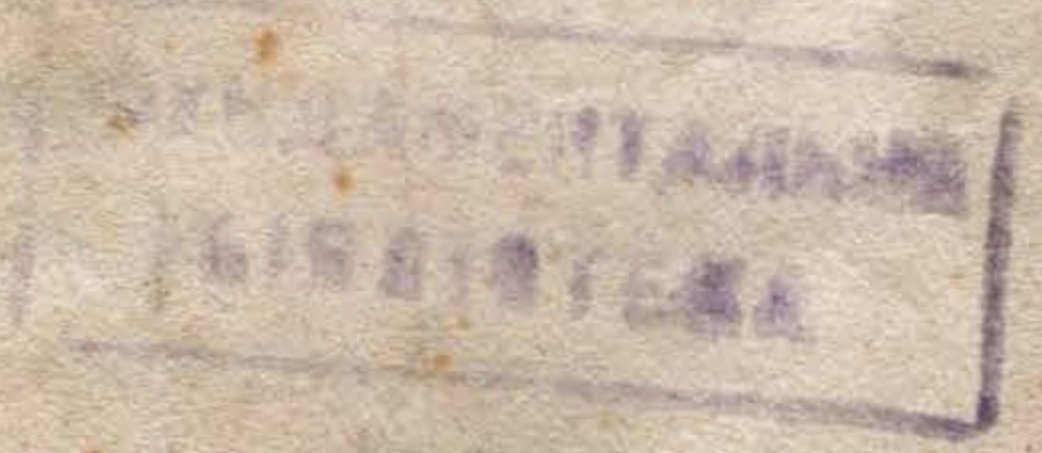
ВЪ ОТНОШЕНІИ

КЪ НЕЙТРАЛЬНОЙ ТОРГОВЛѢ.

ИЗСЛѢДОВАНІЕ

М. 92
Д. Каченовскаго.

Проверено 10.08.1855



МОСКВА.

Въ Типографіи В. Готье.

1855.

При первомъ взглядѣ на явленія, которыми обыкновенно сопровождается морская война, легко замѣтить, въ чемъ состоитъ основное ея отличіе отъ войны континентальной. Между тѣмъ какъ на сухомъ пути враждебныя отношенія народовъ, по крайней мѣрѣ въ настоящее время, почти не колеблютъ гражданскихъ правъ, принадлежащихъ мирнымъ жителямъ и ограничиваются дѣйствующими арміями;—на морѣ цивилизація еще не успѣла одолѣть суровыхъ средне-вѣковыхъ обычаевъ. Безпощадная конфискація частной собственности до сихъ поръ удерживаетъ свою силу; имущество непріятельскихъ подданныхъ считается законнымъ призомъ; плѣнь, со всѣми его тягостными послѣдствіями, поражаетъ не только офицеровъ и матросовъ, состоящихъ въ службѣ правительства, но и беззащитный экипажъ купеческихъ кораблей. Короче сказать—главныя усилія воюющихъ на морѣ государствъ обращены къ истребленію взаимной торговли. Находя регулярный флотъ недостаточнымъ для своей цѣли, они приглашаютъ къ борьбѣ частныхъ лицъ, даютъ имъ

позволеніе (lettres de marque) вооружать суда (армер еп course), итти на враговъ и захватывать добычу. — Эти вольные промышленники, съ давнихъ временъ извѣстные подъ однимъ именемъ съ морскими разбойниками (corsarii, piratae, corsaires, écumeurs de mer, Freibeuter, freebooters), носятъ также названіе арматоровъ или каперовъ (captores, praedatores, armateurs en course, câpres, Privatkaprer, privateers). * Они были особенно страшны для образованнаго челоуѣчества въ эпоху меркантильныхъ войнъ XVII и XVIII столѣтій и, хотя послѣ Вѣнскаго конгресса почти не употреблялись въ Европѣ, — но нельзя сказать, чтобы опасность ихъ появленія въ наше время окончательно миновалась. По крайней мѣрѣ торговые классы еще живо ее чувствуютъ. Доказательствомъ служитъ напряженное состояніе умовъ на биржахъ въ то время, когда происходитъ разрывъ между морскими державами: извѣстіе о выдачѣ патентовъ (lettres de marque) замѣтно тревожитъ негоціантовъ, судохозяевъ и шкиперовъ, имѣетъ сильное вліяніе на фракто-

(*) О значеніи этихъ словъ см. *Martens* essai sur les armateurs (Gött. 1795) § 1. Что касается до отечественнаго языка, онъ не имѣетъ особеннаго названія для каперовъ, такъ какъ это ремесло въ Россіи никогда не существовало. У насъ вошли въ употребленіе иностранные термины: арматоръ, каперъ (частный), приватиръ (послѣднее между моряками). Впрочемъ въ нѣкоторыхъ зктахъ эпохи Петра Великаго встрѣчаются слова: добычникъ, добытчикъ.

выя цѣны и отражается въ самыхъ отдаленныхъ рынкахъ коммерческаго міра.

Существованіе такого всеобщаго безпокойства на счетъ каперовъ очень естественно и понятно: морская война рѣдко сосредоточивается на извѣстномъ пространствѣ водъ; она обыкновенно охватываетъ открытый океанъ, пересѣкаетъ всемірныя торговыя дороги, препятствуетъ международнымъ сношеніямъ. Армадоры не ограничиваются преслѣдованіемъ врага: имъ поручается кромѣ того надзоръ за нейтральными подданными; они осматриваютъ каждый купеческій корабль, свидѣтельствуя находящіяся на немъ бумаги и, при малѣйшемъ подозрѣніи, имѣютъ право задержать его. Рѣшеніе дѣль о законности захваченной добычи также принадлежитъ воюющимъ государствамъ: они учреждаютъ для этой цѣли призовые или адмиралтейскіе суды (*cour de prises, Prisengericht, court of Admiralty*), по приговорамъ которыхъ нейтральный корабль и грузъ нерѣдко переходятъ въ полную собственность капера.

Изъ сказаннаго видно, что наука общенароднаго права можетъ разсматривать каперство, какъ обычай морской войны, съ двухъ сторонъ: 1) въ его ближайшихъ послѣдствіяхъ для воюющихъ державъ; 2) въ отношеніи къ нейтральной торговлѣ. Съ первой точки зрѣнія предметъ представляется довольно яснымъ: въ практикѣ государствъ легко отыскать твердыя, одно-

образныя начала; мнѣнія публицистовъ также расходятся въ немногихъ пунктахъ.—Гораздо сложнѣе и запутаннѣе вопросъ объ отношеніи арматоровъ къ нейтральной торговлѣ. Здѣсь изслѣдователь встрѣчаетъ почти на каждомъ шагу безчисленныя преграды: въ трактатахъ и декретахъ рѣзкія противорѣчія и несообразности, въ наукѣ—разногласія. Немногіе изъ публицистовъ возвышаются до спокойныхъ выводовъ и до строгой оцѣнки событій; почти каждый стоитъ за свою любимую теорію, или за принятую въ извѣстномъ государствѣ систему, а потому возбуждаетъ недовѣріе; нѣкоторые даже съ умысломъ искажаютъ историческіе факты. Если присоединить къ этому ожесточенную полемику, которая продолжается уже около ста лѣтъ относительно нейтральной торговли,—то легко понять въ какомъ шаткомъ состояніи находится заданный вопросъ, какъ необходимо безпристрастное и основательное его рѣшеніе.

Въ настоящемъ изслѣдованіи предметъ разсматривается преимущественно съ послѣдней точки зрѣнія. Говорю—преимущественно, потому что излагая права обязанности арматоровъ относительно нейтральной торговли, нельзя оставить безъ вниманія общихъ условій каптерства, какъ органа воюющихъ державъ. Исключительность повела бы къ одностороннимъ взглядамъ, къ шаткимъ выводамъ.

Впрочемъ съ какой бы стороны мы ни изу-

чали каперство, чтобы точно опредѣлить кругъ его дѣятельности, необходимо ознакомиться съ призовымъ судопроизводствомъ. Связь между тѣмъ и другимъ слишкомъ тѣсна: собственность надъ морскими призами у всѣхъ образованныхъ народовъ утверждается судебнымъ мѣстомъ; безъ его согласія никто не можетъ распоряжаться добычею. Если даже захваченные корабли и товары принадлежатъ врагу, адмиралтейскій судъ отдаетъ ихъ арматору не прежде, какъ удостовѣрившись, что онъ не преступилъ своего полномочія, не нарушилъ общихъ законовъ войны (*manière de guerre*). Тѣмъ болѣе ограниченъ произволь каперовъ относительно имущества нейтральнаго. Правда они имѣютъ власть въ извѣстныхъ случаяхъ задерживать корабль подъ дружественнымъ флагомъ и военную контрабанду, — но арестъ еще не признается окончательнымъ актомъ завладѣнія. Прежній хозяинъ теряетъ свои права только тогда, когда доказано, что онъ производилъ запрещенную торговлю съ непріятелемъ, нарушилъ блокаду, пользовался ложными документами, сопротивлялся осмотру и т. п. — Итакъ функціи адмиралтейскихъ судовъ довольно сложны и разнообразны, въ особенности когда дѣло идетъ о нейтральныхъ призахъ. Въ этихъ случаяхъ между каперомъ и капитаномъ купеческаго судна нерѣдко возникаютъ споры и завязываются продолжительные процессы, рѣшеніе которыхъ имѣетъ

общенародную важность. Чѣмъ болѣе судъ потворствуетъ арматорамъ, чѣмъ суровѣе приняты въ немъ обычаи и толкованія, — тѣмъ гибельнѣе для нейтральныхъ становится морская война; напротивъ чѣмъ безпристрастнѣе приговоры, чѣмъ болѣе отвѣчаютъ они требованіямъ справедливости, тѣмъ ограниченнѣе поприще для каперства, тѣмъ менѣе страдаетъ отъ него всемірная торговля.

Послѣ всего сказаннаго читателю нетрудно опредѣлить объемъ настоящаго изслѣдованія. Оно не рассматриваетъ каперства и призоваго судопроизводства со всѣхъ возможныхъ сторонъ, не можетъ считаться полнымъ догматическимъ сочиненіемъ; — цѣль его не такъ обширна. Авторъ имѣлъ въ виду только показать границы, въ которыхъ заключена международнымъ правомъ дѣятельность арматоровъ и адмиралтейскихъ судовъ относительно нейтральной торговли, найти общепризнанныя начала, которыя должны управлять этою дѣятельностію и наконецъ прослѣдить постепенное примѣненіе ихъ въ практикѣ государствъ. Для рѣшенія этихъ задачъ авторъ избралъ историко-критическую методу. Она казалась ему не только удобною къ тому, чтобы, сколько возможно, прояснить предметъ, затѣмненный ложными теоріями и пристрастіемъ, но и вообще необходимою при современныхъ требованіяхъ науки. Въ самомъ дѣлѣ такъ называемая философская школа обще-